

Ligne à Grande Vitesse dans le VAR

I - POURQUOI UNE L.G.V. DANS LE VAR ?

R. F. F. nous dit : Pour assurer les échanges européens Barcelone Gênes. (Mise en service de la ligne 2020)

A savoir : • Les Italiens attendent le TGV sur Turin par Modane et non sur l'arc méditerranéen.

- Le projet de la ligne TGV Montpellier-Perpignan n'a pas été retenu par le CIADT.
- M. Christian Estrosi député UMP et président du conseil général des Alpes-Maritimes a affirmé le 23/01/05 : « *Les 12 millions de français qui viennent chaque année sur la Côte d'Azur constituent la principale légitimité au prolongement de la ligne TGV Méditerranée vers Nice.* »

Quelles sont les personnes qui partent en vacances en TGV ?

- ☞ Celles qui ont une maison secondaire avec une voiture à demeure.
- ☞ Celles qui ont les moyens financiers de louer une voiture sur place.

Donc les personnes d'une classe sociale favorisée.

R. F. F. nous dit : La réalisation de cette LGV permettra le développement du fret

A savoir : • Les trains de marchandises ne peuvent pas circuler sur les voies des TGV car ils sont beaucoup trop lourds et les ouvrages d'art ne sont pas conçus pour supporter de telles charges.

- La SNCF possède des filiales de transport routier. Se fera-t-elle sa propre concurrence ?
- Le TGV Méditerranée devait lui aussi développer le Fret, et ce n'est pas le cas.

II – LE TRACE ?

R.F.F. nous présente 3 scénarios possibles : 1 axe, 2 axes, et 3 axes, avec plusieurs tracés pour chaque axe.

A savoir que le scénario le plus rentable est celui à 2 axes passant par St Maximin, le plateau de l'Issole, et Cuers où sera construite la gare TGV Toulon nord. Les tracés donnés par RFF ont une largeur de 7 Kms !!!

En février 2005, lors d'une rencontre avec M. Christian Estrosi, (Var Matin du 11 février), M. Hubert Falco, sénateur maire de Toulon et président de T.P.M. avait pris soin de noter : « *Nous adopterons une position commune, le tracé sera unique. Nous ne sommes pas concurrents de Marseille. Marseille a son T.G.V. nous ne l'avons pas. Nous ne montons pas quelque chose contre Marseille mais pour avoir une ligne Paris-Nice-Toulon.* »

Une semaine plus tard, (Var matin du 19 février), lors d'une rencontre avec M. Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille, M. Hubert Falco déclarait : « *La ligne à grande vitesse PACA, à mes yeux, doit s'inscrire sur l'arc Méditerranéen. Et cet axe c'est Marseille-Toulon-Nice, point final. J'irais à l'encontre des intérêts de ma ville et de mon département si je soutenais le contraire.* »

Il est donc bien difficile de savoir quel sera le tracé de cette L.G.V.

III – LE FINANCEMENT ?

C'est la L.G.V. la plus chère de France, 24 à 28 millions d'euros par Km de ligne, (au tarif 2004, alors en 2020 !!!), soit le double des autres L.G.V. et trente fois plus cher qu'une ligne normale.

R.F.F. finance 10% des travaux, les 90% restant sont à la charge des collectivités locales. C'est-à-dire les habitants du Var et des Alpes-Maritimes. Soit environ cinq mille euros par foyer fiscal, pris sur les taxes d'habitation et taxes foncières. (Donc tout le monde, y compris les plus démunis). C'est une première en France. Sur les autres lignes, la SNCF assurait la grande majorité du financement. Sauf pour la ligne du T.G.V. Est qui a été financé par R.F.F. : 20%, Le Luxembourg : 15%, Les collectivités locales : 25%, et l'état : 40%.

Le jeudi 10 février 2005, M. Hubert Falcot, M. Horace Lanfranchi, président du conseil général du Var et M. Christian Estrosi, ont décidé au nom de deux millions d'habitants du Var et des Alpes-Maritimes, de réaliser et de financer une très grosse partie de ce projet.

Ils ont déclaré qu'en démocratie, qui paie décide. Or les payeurs sont les contribuables et non les élus qui les représentent, en étant à leur écoute, et non à leur tête.

IV – LES AVANTAGES POUR LES VAROIS ?

Les temps de trajet avec cette LGV seront de : Toulon-Paris : 3h05 à 3h15

Toulon-Nice : 0h55

Toulon-Marseille : Pas d'amélioration.

Ces temps de parcours ne tiennent pas compte du temps passé en voiture, (dans les bouchons), pour faire Toulon-Cuers.

V – LES INCONVENIENTS IRREVERSIBLES DE CE PROJET ?

- ☞ Graves atteintes à l'environnement, aux paysages, à la qualité de vie.
- ☞ Destruction des sources et nappes phréatiques.
- ☞ Modification du ruissellement des eaux de pluies.
- ☞ Plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles condamnés. (Emprise de la ligne de 2000 à 2500 hectares.).
- ☞ Coût à la charge des habitants de la région.
- ☞ Explosion du bétonnage et de la pression foncière et touristique.
- ☞ Spéculation immobilière visant à exclure de fait les moins fortunés. (Comme cela ce passe à Marseille !)

Où iront habiter nos enfants ?

☞ Aggravation de la congestion routière et de la pollution de l'air, corollaires directs de la poussée démographique supplémentaire qu'engendrerait la réalisation de ce projet.

☞ Création de nouvelles gares éloignées des centres villes.

VI – COMMENT S'INFORMER ?

www.debatpublic-lgvpaca.org

contact@debatpublic-lgvpaca.org

0800 13 83 06 (n° vert)

A la CPDP 7 rue Picot 83000 Toulon Tel 04 94 09 24 54

<http://nonlgvpaca.free.fr/> site de la CAPRE

VII – COMMENT PARTICIPER AU DEBAT PUBLIC ?

Le débat public est fait pour que chacun puisse exprimer ses opinions. Il est ouvert du 21 février au 21 juin. Pour y participer :

- ☞ Assister aux réunions publiques organisées par la CPDP.
- ☞ Le système questions-réponses sur le site : www.debatpublic-lgvpaca.org
- ☞ Par contributions écrites.

Ne pas jeter sur la voie publique. Merci.