

En Pays Varrois

Bimensuel ■ 844 ■

JOURNAL D'INFORMATIONS DU MONDE RURAL

Jeudi 31 Juillet 2008

Prix : 4 euros

L G V

Les vigneronnes des Côtes de Provence Sainte Victoire montent au créneau

Le projet de tracé de la LGV depuis la gare d'Aix-Arbois jusqu'à Nice, projet qui prévoit de traverser la Haute Vallée de l'Arc, suscite la plus vive inquiétude chez les agriculteurs, notamment les vigneronnes des Côtes de Provence Sainte Victoire. Preuve en est : la foule réunie à Trestors lors de la réunion publique organisée ce 10 juillet au cours de laquelle les responsables ont développé leurs arguments qui prévalent au refus de voir le site amputé et défiguré...

Les vigneronnes des Côtes de Provence Sainte Victoire ne peuvent pas accepter l'emprise de la nouvelle ligne du TGV, prévue pour raccourcir les temps de parcours entre Paris et Nice, soit inscrite dans leur terroir, au pied de la Haute Vallée de l'Arc, site d'exception classé mondialement connu, qui s'en trouverait à perpétuité modifié. "Le terroir, plus de deux fois millénaires, d'exceptionnel, reconnu comme tel par l'IAO en 2005, après quinze ans de travail acharné de l'association réunissant les producteurs en coopérative et des particulières, ne pourra pas supporter d'être amputé directement d'une superficie très importante - que l'on ne voit pas - et altéré indirectement sur une superficie encore plus importante, etc, en outre, toutes les nuisances d'une telle emprise générale", dénon-

cent-ils. Pour eux, elles sont de plusieurs ordres avec du bruit en continu, des difficultés d'accès aux parcelles restantes avec un allongement des distances à parcourir de manière irrémédiable et incalculable donc, un accroissement de la pollution sur les exploitations elles-mêmes et sur l'environnement. "Par essence, les vigneronnes ne déménagent pas leur terroir et donc leur lieu d'activité et de vie, ils ne délocalisent pas, eux !".

C'est pourquoi, tant pour eux que pour leurs voisins et surtout leurs descendants, ils ont décidé de se mobiliser et d'intervenir auprès de leurs élus et des pouvoirs publics pour empêcher un tel tracé.

En effet, la LGV PACA, si elle doit se faire, car la question même de sa nécessité se repose, en termes de développement durable, c'est l'aménagement du territoire pour les années 2020 à 2040. A l'issue du débat public de 2005, les instances politiques des départements des Bouches-du-Rhône et du Var transmettaient "leur" tracé de la LGV PACA, tracé dit des métropoles : cette nouvelle LGV devait permettre aux TGV en provenance de la Côte d'Azur de desservir Toulon et Marseille centre en réutilisant le plus possible les infrastructures existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix-Arbois et Paris. Seul ce tracé devait permettre la connexion directe entre les grandes métropoles régionales que sont Nice, Toulon, Marseille et Aix. C'était aussi la liaison la plus efficace entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et inter urbains et il représentait une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances.

La quasi-totalité des acteurs politiques et économiques régionaux appelaient de leurs vœux ce tracé, le seul à pouvoir assurer effectivement une liaison

directement, porte à porte, Nice et la capitale en 3 heures 35, pourquoi pas 15 minutes de plus pour desservir Marseille et Toulon et donc une population beaucoup plus nombreuse et éviter des coûts d'investissement sur le réseau classique local saturé, qui sont autant d'économies à comptabiliser en comparant les deux tracés ? Quelles fréquences de TGV offertes aux voyageurs, entre Nice et Paris, par rapport à la fréquence de TGV sur le tracé dit des métropoles ? Une plus grande fréquence de TGV permet aussi au voyageur de gagner du temps en organisant mieux son déplacement. Combien d'arrêts, et donc de perte de temps, pour remplir les rames du TGV entre Nice et Paris, notamment quand les voyageurs pour Marseille - s'il y en a - en seront moins empruntés, avec toutes leurs conséquences induites. A-t-on calculé la rentabilité pour la SNCF de la voie directe Paris - Nice, qui laissera de côté Marseille et Toulon ? Doit-on sacrifier à jamais au tracé de la LGV PACA le paysage de la Sainte-Victoire, des territoires agricoles devenus trop rares en pays méditerranéen, des terroirs viticoles des AOC Côtes de Provence Sainte-Victoire, des rivières, des lieux de vie qui ont été préservés, tout ça pour quinze à vingt minutes de temps gagné entre Paris et Nice ?"

Les vigneronnes des Côtes de Provence Sainte Victoire défendent leur terroir, leur activité professionnelle mais aussi le cadre de vie des habitants de la Haute Vallée de l'Arc et de leurs voisins de la vallée de l'Argens et du Caramy.

ils s'interrogent aussi sur les atouts mis en avant par RFF et le préfet : "question temps de parcours, si l'unique but, en terme d'aménagement du territoire, du projet LGV Méditerranée, est de relier

cent-ils. Pour eux, elles sont de plusieurs ordres avec du bruit en continu, des difficultés d'accès aux parcelles restantes avec un allongement des distances à parcourir de manière irrémédiable et incalculable donc, un accroissement de la pollution sur les exploitations elles-mêmes et sur l'environnement. "Par essence, les vigneronnes ne déménagent pas leur terroir et donc leur lieu d'activité et de vie, ils ne délocalisent pas, eux !".

C'est pourquoi, tant pour eux que pour leurs voisins et surtout leurs descendants, ils ont décidé de se mobiliser et d'intervenir auprès de leurs élus et des pouvoirs publics pour empêcher un tel tracé.

En effet, la LGV PACA, si elle doit se faire, car la question même de sa nécessité se repose, en termes de développement durable, c'est l'aménagement du territoire pour les années 2020 à 2040. A l'issue du débat public de 2005, les instances politiques des départements des Bouches-du-Rhône et du Var transmettaient "leur" tracé de la LGV PACA, tracé dit des métropoles : cette nouvelle LGV devait permettre aux TGV en provenance de la Côte d'Azur de desservir Toulon et Marseille centre en réutilisant le plus possible les infrastructures existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix-Arbois et Paris. Seul ce tracé devait permettre la connexion directe entre les grandes métropoles régionales que sont Nice, Toulon, Marseille et Aix. C'était aussi la liaison la plus efficace entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et inter urbains et il représentait une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances.

La quasi-totalité des acteurs politiques et économiques régionaux appelaient de leurs vœux ce tracé, le seul à pouvoir assurer effectivement une liaison

directement, porte à porte, Nice et la capitale en 3 heures 35, pourquoi pas 15 minutes de plus pour desservir Marseille et Toulon et donc une population beaucoup plus nombreuse et éviter des coûts d'investissement sur le réseau classique local saturé, qui sont autant d'économies à comptabiliser en comparant les deux tracés ? Quelles fréquences de TGV offertes aux voyageurs, entre Nice et Paris, par rapport à la fréquence de TGV sur le tracé dit des métropoles ? Une plus grande fréquence de TGV permet aussi au voyageur de gagner du temps en organisant mieux son déplacement. Combien d'arrêts, et donc de perte de temps, pour remplir les rames du TGV entre Nice et Paris, notamment quand les voyageurs pour Marseille - s'il y en a - en seront moins empruntés, avec toutes leurs conséquences induites. A-t-on calculé la rentabilité pour la SNCF de la voie directe Paris - Nice, qui laissera de côté Marseille et Toulon ? Doit-on sacrifier à jamais au tracé de la LGV PACA le paysage de la Sainte-Victoire, des territoires agricoles devenus trop rares en pays méditerranéen, des terroirs viticoles des AOC Côtes de Provence Sainte-Victoire, des rivières, des lieux de vie qui ont été préservés, tout ça pour quinze à vingt minutes de temps gagné entre Paris et Nice ?"

Les vigneronnes des Côtes de Provence Sainte Victoire défendent leur terroir, leur activité professionnelle mais aussi le cadre de vie des habitants de la Haute Vallée de l'Arc et de leurs voisins de la vallée de l'Argens et du Caramy.