

PV de l'Assemblée générale mixte ARCADE du 4 décembre 2021

ANNEXE 2

Le point sur les affaires en cours

16 décembre 2021, à 9h00 palais de justice de Toulon, 5 ème chambre, La procédure contre la société qui a illégalement fait payer des usagers ANC de SSB sera jugée, 40 assignataires soutenus par le collectif SPANC SSB le juste prix sont concernés, si cette affaire donne gain de cause aux assignataires, un millier d'administrés de SSB seraient concernés.

Procédure décharge du Castellet : l'instruction est en cours depuis 2019 et pourrait avoir un jugement rendu en 2022, pour rappel, 3 personnes sont accusées de 6 à 7 chefs d'inculpation dont escroquerie en bande organisée et enfouissement de déchets inconnus (500 000 mètres cubes de déchets inconnus ont été enfouis en 30 ans). Il a fallu que les citoyens se mobilisent pour que cette affaire enfin soit prise en compte par les décideurs et la justice. L'ARCADE est la première à s'être portée partie civile dans cette affaire, suivie par l'AVB (Association des Vins de Bandol), puis par FNE (France Nature Environnement). Nous espérons que cela servira d'exemple, mais l'affaire des Hautes Salettes en cours (collectif HBHS : Halte aux Bruits en Hautes Salettes) et quelques autres, prouvent que les illégalités en matière de défrichement et d'exploitations des sols font florès. Sur ce dossier aussi, nous nous battons, les cas particuliers finalement pourraient permettre de réagir de façon générale.

Le projet pharamineux de stop LGV passe en enquête publique du 17 janvier au 28 fév. 2022, il nous faut tous prendre connaissance du dossier à charge et à décharge et de réagir en nombre dans cette enquête publique. Vous trouverez ci-après, dans les tableaux qui suivent, les premiers arguments pour et contre qui vous permettrons de vous faire une idée plus claire de cette affaire et de pouvoir vous exprimer.

Circuit du Castellet : Une réunion de concertation entre les riverains et les exploitants du circuit a eu lieu jeudi 2 décembre, ARCADE était représentée par son secrétaire Christian BONIN, son compte-rendu ci-après. Pour rappel, un collectif HBSB (Halte aux Bruits en Sainte Baume) rassemblant une dizaine d'associations est mobilisé pour que les bruits en provenance du circuit soient réduits.

Bien cordialement

Marcel SIMON, président de l'ARCADE

- Animé par le directeur du circuit : Stéphane CLAIR en présence d'élus (principalement de CUGES) d'un représentant de la Préfecture, de responsable de la GENDARMERIE et de certains habitants principalement du plateau de SIGNES directement concernés par le bruit.

Présentation des relevés du bruit (mesures acoustiques) établis par la société indépendante AZIMUT MONITORING à partir de 4 balises installées sur le circuit. En 2020 153 jours actifs utilisés.

Les mesures font état de moyenne alors que les habitants de proximité sont particulièrement sensibles aux pics qui peuvent atteindre 95 à 100 décibels soit sensiblement le double que le bruit de « fond ». Notamment ceux qui sont situés dans le lotissement BOIS SOLEIL assez proche du DRIVING CENTER réservé à une clientèle de particuliers, avec des véhicules plus difficiles à contrôler notamment pour les véhicules étrangers; géré par le groupe EUREKA de façon indépendante au circuit proprement dit mais malgré tout, en liaison avec eux.

D'une façon générale, la direction du circuit est très sensible aux problèmes d'environnement et fait le mieux pour réduire les nuisances et protéger l'environnement (faune et flore); à ce titre il nous est indiqué que le ministère du sport souhaite une harmonisation des normes concernant le bruit, à tous les circuits avec des règles juridiques claires.

Les constructeurs développent de plus en plus le moteur électrique qui devrait se substituer au thermique d'ici 2030..... et réduire ainsi de façon substantielles les nuisances dues au bruit. Ne restera alors que quelques compétitions « historiques » avec des moteurs thermiques.

Ce sujet reste sensible car il concerne un sport qui est, en termes d'adhérents, le deuxième après de football....

La révision de l'arrêté d'homologation pour le circuit est en cours visant probablement dans les 6 mois à réduire l'autorisation de bruit maximum.

Le prochain Grand Prix de France aura lieu le weekend end du 24/07/2022 et non en juin comme précédemment et il est prévu de limiter l'accès au plateau à 10 000 véhicules (30 000 dans le passé hors covid) ; des parkings intercalaires sont prévus avec des navettes en bus pour atteindre le circuit.

Un pass circulation sera disponible en mairie pour les habitants de proximité (ils seraient plus de 2000 habitants concernés sur le plateau..)

Pour toutes questions vous adressez par mail à : mobilite@gpfrance.com

Le bruit de la voltige a été évoquée mais l'autorisation ne porterait que sur 6 créneaux de 10'/jour pendant les périodes d'entraînement. Une action est en cours auprès de la direction de l'aviation civile pour le réduire.

Enfin plusieurs habitants du plateau se sont plaints du bruit des motosmais sur les voies d'accès au circuit ; ce en quoi la gendarmerie a indiqué rester très vigilante en terme de bruit que de vitesse.

ACTIONS ENVISAGEES PAR LE COLLECTIF STOP LGV

Les représentants du Collectif ont rencontré l'avocat qui a conseillé de répondre à l'enquête publique, puisque ce projet est global, mais saucissonné et que la mise en place du RER Toulonnais, est sur notre secteur. Nous devons donc mobiliser nos adhérents afin qu'un maximum d'avis soit reçu par le commissaire enquêteur qui rendra son avis (favorable ou défavorable ou proposition alternative)

Nous devons travailler sur 3 thèmes de doléances : Environnement - Financier - Utilité, mais aussi sur les arguments de la SNCF et nos contre arguments. Le collectif Stop LGV, demande aux associations adhérentes, de travailler sur un de ces thèmes en y apportant si c'est possible des documents précis, tangibles (géologie, CO₂, population, bilan carbone du chantier, etc...) et de l'informer de leurs choix et des rédactions émises.

- Demander aux mairies de CASSB de mettre l'information et leur opinion sur les mensuels municipaux (que chaque association le fasse).
- Faire un point info au rond-point du Beausset, dès la parution des dates de l'enquête publique.
- Organiser une manifestation avec les tracteurs suggérée par les viticulteurs présents.
- L'association STOP LGV travaille aussi à l'élaboration d'une affiche.

Impact du maintien du projet nouvelle ligne LGV, sur les thèmes Utilité, Environnement, Financier,

UTILITE

Seuls, 10% d'utilisateurs de réseau ferré prennent les TGV
Les habitants de la Région devront de toutes les façons, aller en voiture à Toulon ou à Marseille pour prendre le TGV
Vu la topographie des lieux, les trains ne seront pas des TGV, donc aucun gain de temps
moins de déplacements (télétravail) ferroviaires
Pas le fret prévu
seuls 10% des utilisateurs de trains prennent le TGV
Servira principalement (en dehors des vacances) aux cadres pour leur aller-retour à Paris
Mise en fonction au-delà de 2050. Sera donc sera obsolète

ENVIRONNEMENT

"Il empruntera les lignes ou emprises existantes. À défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées pour protéger les riverains, la biodiversité, les espaces remarquables ainsi que les exploitations agricoles et viticoles. » décision du ministre le 29/06/2009
les recommandations du Ministre Borloo (utilisation des emprises existantes, sinon enfouissement) ne sont pas suivies par RFF
rejet des fuseaux de passage pénalisants pour l'environnement
Remblais et déblais (calcul), destination encore inconnues
l'environnement naturel et humain va être saccagé
passage dans le Parc régional de la Sainte Baume
Sol Karstique sous le Destel, riche d'effondrement et des remontées d'eau salées
Destruction de sites par la création de tunnels et de viaducs

Destruction de la faune et la flore

Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection: la perturbation intentionnelle des oiseaux, notamment pendant la période de reproduction et de dépendance, pour autant que la perturbation remette en cause le bon accomplissement des cycles biologiques de l'espèce considérée.

Chez les oiseaux, la présence de divers nicheurs intéressants est à noter : Grand duc d'Europe, Petit duc scops et Monticole bleu.

Les zones ouvertes sont exploitées comme territoires de chasse par l'Aigle de Bonelli. Les ruisseaux sont peuplés de Barbeaux méridionaux, adaptés au dessèchement temporaire

Chez les insectes, mentionnons tout d'abord la présence de l'Alexanor (*Papilio alexanor*), espèce déterminante et protégée au niveau européen, représentée ici par la sous espèce *destelensis*, endémique des collines toulonnaises et dont le vallon du Destel

Faune

L'intérêt patrimonial de cette zone en ce qui concerne la faune est assez marqué : elle abrite 15 espèces animales patrimoniales dont 6 déterminantes. Et le tracé Passera sur Natura 2000

FINANCIER

Choix du tracé le plus onéreux (20 milliards d'euros d'après l'ingénieur mandaté par le gouvernement, Monsieur Cousquer en 2009)
Ce projet ajouté aux autres projets en France, endettera jusqu'à l'agonie la SNCF, la dépècera et livrera au privé les seuls secteurs rentables . L'endettement énorme de RFF deviendra « un cheval de Troie pour liquider le service public ferroviaire ».
Endettement colossal de la France
le montant des travaux sera supérieur au montant annoncé
La SNCF et les financeurs parlent en pourcentage et non en chiffre
Les géologues nous ont confirmé que le coût des tunnels sous le Destel, serait multiplié par 3 ou 4
Pourquoi un tel projet à quelques km de la ligne existante
accroissement de la pression foncière
Aucun moyen de transport par voies ferrées dans le centre Var avec une population qui augmente
Mauvais choix du tracé
Ne servira pas aux locaux qui paieront toutefois les études et la construction
le département du Var ne retirera aucun bénéfice de ce projet, il n'aura que les nuisances et devra en supporter le coût financier. La modification du tracé de la ligne nouvelle présenterait un autre avantage important : elle permettrait à certains trains de fret de l'emprunter sur tout ou partie de son parcours.
La vétusté des infrastructures des petites lignes est aussi soulignée dans le bilan d'UFC-Que choisir. 70 % de sections de voies sont actuellement ralenties. Leur entretien et renouvellement requièrent des efforts massifs de quelque 6,4 milliards d'euros. Les usagers préfèrent donc la voiture aux trains
La rénovation des petites lignes (comme la ligne Carnoules-Gardanne) permettrait un désenclavement des territoires et représenterait un enjeu de connexion majeur. De nombreux usagers des territoires enclavés choisiraient le train pour une question écologique et financière. Ne pas ouvrir les petites lignes ne ferait qu'accentuer l'utilisation de la voiture.
La rénovation de Carnoules- Gardannes coûterait moins cher et serait plus utile - Expropriations

ARGUMENTS SNCF (en noir)	CONTRE ARGUMENTS (en rouge)
"Répondre aux besoins de transports du quotidien des aires métropolitaines"	Les habitants du haut Var doivent prendre leur voiture pour aller travailler à marseille ou à Rousset. La population augmente sur Brignole et Draguignan et baisse sur Toulon?.Sources INSEE 2013 Toulon perd 6,9%, Draguignan gagne 19,9% et Brignoles gagne 38,9%
"Le choix du tracé des métropoles"	le tracé par Brignoles permettrait à certains trains de fret de l'emprunter et serait emprunté par les habitants travaillant à Marseille ou sur la zone de Rousset , sans prendre leur véhicules.
"Plus de trains du quotidien en optimisant l'utilisation des lignes existantes"	Cela se fera avec les opérateurs choisis suite aux appels d'offre pour le RER à Toulon
"assurer une desserte grande vitesse et un temps de parcours sur le trajet Paris Nice en 4 h 00"	Ce temps ne pourra être tenu, et cet argument a été abandonné. L'avion sera privilégié au train.
"constituer un réseau maillé pour la Région"	Seules les grandes métropoles seront desservies. le Centre Var ne sera pas desservi, alors que la population de ce secteur augmente. Demander la réouverture de l'ancienne ligne entre Carnoules et Gardanne qui possède un potentiel de clientèle considérable, ainsi que le choix du tracé le long de l'autoroute Brignole-st Maximin
rechercher le meilleur projet pour l'environnement	
"limiter les coûts"	le coût est pharaonique, il a été estimé par l'ingénieur COUSQUER à plus de 20 milliards d'euros et le passage en tunnel sous le Destel, sera multiplié par 2 ou 4 selon des géologues
La phase 3 permet de franchir un 2e seuil d'augmentation de capacité sur le long terme pour le nœud ferroviaire azuréen et crée de nouvelles dessertes TER et TGV dans les Alpes-Maritimes : Cannes et Sophia Antipolis "(comité d'orientation des infrastructures en 2018)	On ne parle plus de desserte maillée sur la Région
La phase 4 augmente la capacité entre Marseille et Vintimille et diminue les temps de parcours sur l'axe par la création de sections de ligne nouvelle, là où il n'est pas possible d'utiliser la voie existante.	
"l'ensemble du projet contribuant ainsi à augmenter l'offre de services ferroviaires en particulier pour les dessertes à l'intérieur de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur." (ministere de l'écologie 24 février 2020) ETC... LIRE LES DOSSIERS DE PRESSE DE RFF	