

TRAMWAY OU BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) SUR LES TERRES AGRICOLES DES OLIVADES ?

L'ordonnance d'expropriation vient d'arriver dans les boîtes à lettres des Olivades. Elle est signée par Mr Hubert FALCO, Président de la Communauté d'Agglomération, Toulon Provence Méditerranée (TPM), suivie d'un arrêté du Préfet du Var.

Que nous disent cette ordonnance et cet arrêté ?

Qu'une partie des terres des Olivades va être expropriée au profit de TPM pour y faire passer un tramway ou un BHNS. L'un ou l'autre on ne sait pas encore, en tous cas la 1^{ère} ligne de transport en commun en site propre (TCSP) de l'agglomération toulonnaise.

L'emprise sur les terres des Olivades est considérable. L'administration TPM évalue l'emprise directe du TCSP à 2949 m² et les délaissés, surfaces agricoles devenues non cultivables et impropres à d'autres usages à 4602m², soit un total de 7551 m². L'indemnité afférente à l'expropriation, proposée par le juge des expropriations est de 58 980 Euros.

Où se situent ces terres expropriées ? En allant d'Ouest en Est, le tracé longe au départ le chemin de la Bouyère, totalement à l'intérieur des Olivades, puis tout droit il partage en 2 parties la parcelle où se trouve l'ancien moulin, la maison de Daniel et Denise qui est isolée du reste de la propriété et de l'exploitation, il coupe le principal chemin d'accès aux Olivades du côté de la Seyne. Le tracé poursuit sa course dans le champ en contrebas du chemin.

Ainsi, le TCSP détériore gravement la propriété et l'exploitation des Olivades. Sont sacrifiés des arbres fruitiers et des dizaines d'oliviers plusieurs fois centenaires. Une importante superficie est soustraite aux cultures fruitières et maraîchères qui alimentent plus de 200 familles réunies en AMAP.

Comment labourer les champs de part et d'autre de cette plateforme, comment les irriguer, comment la traverser à pieds, avec une brouette, un tracteur ? Par où le personnel qui travaille ces champs va t'il passer ? Quelles sont les issues possibles ? Quelles sont les mesures de sécurité et de protection des personnes se rendant à la ferme? Que devient la borne du Canal de Provence située sur le tracé qui permet l'irrigation de l'exploitation agricole?

Comment en est on arrivé là ?

La première enquête publique eut lieu en Novembre et Décembre 1999.

Le Président de la commission d'enquête composée de 5 personnes, Monsieur de Lanversin, Professeur de Droit Honoraire à la faculté de Droit d'Aix-en-Provence, démissionna au soir du premier jour, considérant le dossier comme pas sérieux!

Ensuite, un des Commissaires, Monsieur Frédérique Ethève, refusa de signer les conclusions de la Commission d'enquête. Chargé entre autre de la partie ollioulaise du projet, il conclura que le tronçon La Beaucaire-Gare de la Seyne ne méritait pas la mention d'Utilité Publique. Cette enquête a vu se mobiliser un nombre très important de citoyens puisque 5177 se sont déplacés pour faire leurs observations.

Il en résultera que 66,50% étaient contre le projet présenté, 33,50% pour.

Malgré toutes les anomalies observées, malgré toute la mobilisation citoyenne qui ne remettait pas en cause le principe de la nécessité d'un transport efficace en site propre mais le projet qui lui était proposé, le Préfet de l'époque prendra un arrêté de DUP le 21 Décembre 2000.

Certaines associations, certains particuliers dont la famille Vuillon, engageront un recours devant le TA de Nice contre cette décision préfectorale.

Cet arrêté qui n'a donné lieu à aucune réalisation a été suivi d'une nouvelle enquête publique en juin/ juillet 2004 afin de modifier le tracé initial du tramway dans la section comprise entre La Beaucaire et la Gare de la Seyne.

Au cours de cette enquête 293 personnes se sont déplacées et ont donné un avis motivé, 268 soit 91% tout en étant favorables au tramway comme mode de transport urbain, ont émis un avis défavorable à la portion du tracé comprise entre La Beaucaire et la Gare de la Seyne.

A cette occasion des institutions ont apporté leur soutien aux Olivades : les membres de la Chambre d'Agriculture du Var dans la séance du 14 juin 2004 se sont déclarés à l'unanimité « *solidaires de l'exploitation agricole des Olivades* »

Le Président du Conseil Régional Monsieur Michel Vauzelle, dans une lettre du 3 juin 2004 adressée à Mr Hubert Falco, demandait que « *le domaine des Olivades soit définitivement exclu de toute emprise relative au tracé du tramway comme aux circulations routières* »

Nicolas Hulot, dans une lettre du 14 février 2005 s'est adressé en ces termes au Préfet du Var « *Je serais très heureux... que les arguments de la famille Vuillon...soient entendus pour ne pas risquer de prendre des décisions irrévocables menaçant un domaine agricole et le système AMAP qu'il propose...* »

Les 4 Commissaires enquêteurs sont venus sur place visiter les Olivades, se rendre compte de la réalité, leur conclusion est éloquent « *Les Olivades sont devenues un symbole, celui de la recherche d'une alimentation plus saine dans un environnement préservé. Les soutiens, nombreux, viennent de toute part et peuvent constituer les prémises d'un véritable mouvement d'opinion. L'idée de préserver des coupures vertes et une agriculture périurbaine fait son chemin et prend place, elle aussi, parmi les sujets d'intérêt général. En effet, l'agriculture périurbaine, prônée au travers divers textes et pas des moindres, tels que la loi SRU, est encouragée par la Charte agricole conçue en 2003 et qui sera bientôt signée entre la Chambre Varoise d'Agriculture, la Préfecture du Var et le Conseil Général. Il serait dommage de l'inaugurer par l'amputation d'une parcelle qui fait figure de symbole.*

On assiste donc ici à la confrontation de projets qui tous deux revendiquent leur part d'utilité publique. » P 109.

Malgré les nombreux avis des personnes qui ont répondu à l'enquête publique, malgré le soutien d'institutions éminentes et représentatives, malgré l'avis nuancé et favorable des Commissaires enquêteurs, le Préfet de Var a pris un nouvel arrêté d'utilité publique relatif au projet de réalisation de la première ligne de tramway de l'agglomération toulonnaise en date du 2 février 2005.

Nous en subissons aujourd'hui les effets, 10 ans après la première DUP, avec l'ordonnance d'expropriation, datée du 27 janvier 2011.

Quel trajet du TCSP de La Beaucaire à la Gare de La Seyne ?

Le TCSP, entre le Pradet, la traversée de la Ville de Toulon jusqu'à la Beaucaire a un itinéraire Est-Ouest, à partir de la Beaucaire, il adopte un tracé Nord Sud, il contourne la coopérative et passe à l'Ouest de la Cagnarde, il traverse un parking, à créer, appelé Parc urbain d'Ollioules. A partir de là, le TCSP va buter sur une série d'obstacles qui vont rendre cette section extrêmement coûteuse et nécessiter des ouvrages d'art.

1^{er} obstacle l'autoroute A50 Marseille-Toulon, TPM a décidé que le franchissement de l'autoroute par le TCSP se ferait par un pont au dessus de l'autoroute, à une centaine de mètres à l'ouest du pont routier existant. Quel est le coût ?

Le TCSP poursuit sa route par le chemin de la Bouyère et de la Petite Garenne, 2^{ème} obstacle une colline, la pente est supérieure à 10%, impossible à franchir par un tramway ou un BHNS. La solution est de passer en tranchée, d'une profondeur de 50 m, en courbe sur 300m. Cela nécessitera de gros travaux de terrassement. Quel en sera le coût ?

Le TCSP entre alors sur les terres des Olivades. Nous avons suivi le tracé et ses inconvénients pour la propriété et l'exploitation agricole des Olivades. Les aménageurs et les décideurs politiques locaux, considèrent le terrain agricole cultivé comme un espace vide, sans valeur sociale et économique.

Jamais le Président de TPM ou le Maire d'Ollioules ne sont venus sur place se rendre compte de ce qu'il en était.

A la sortie des Olivades le TCSP débouche sur une zone inondable, un point bas qui recueille les eaux des ruisseaux de Piédardan et de Faveyrolles. Le maître d'œuvre TPM reconnaît que ce secteur restera inondable, ce qui selon lui « pourrait nécessiter exceptionnellement une interruption du trafic. »

Au même endroit le TCSP rencontre un obstacle de taille : la voie ferrée grandes lignes Marseille-Vintimille. Le maître d'œuvre a envisagé 2 solutions : faire un pont au-dessus de la voie ferrée ou un tunnel sous la voie ferrée. C'est la solution tunnel qui a été retenue.

De plus, pour passer sous la voie ferrée, le tracé rencontre le nouvel émissaire principal de Toulon, récemment mis en service.

La Commission d'enquête s'est inquiétée à cet endroit et a tiré le signal d'alarme : « *Cette zone se prête mal aux aménagements prévus, le passage sous la voie ferrée nous paraît spécialement préoccupant. .* »

La solution est sans doute techniquement possible dans cette zone qui s'inonde régulièrement mais à quel coût ?

Le projet, dans sa partie située entre La Beaucaire et la gare de la Seyne accumule les inconvénients, les obstacles et les surcoûts. La Commission d'enquête a là encore une position très claire qui n'a pas été entendue par les décideurs : « *la section la Beaucaire-la Gare de la Seyne concentre les problèmes, une vision stricte de leur mission aurait incité les membres de la Commission à se prononcer, sur cette section, de façon défavorable.* » Conclusions du rapport d'enquête P 10.

Un tramway ou un BHNS, les interrogations de Mr FALCO

La DUP du 2 février 2005 mentionne bien que le transport en commun est un tramway, mais dès l'année 2006 Mr Falco s'interroge sur ce tramway, est-il le meilleur moyen de transport pour Toulon ? Le Président met en question la technique du tramway sur rail et le tracé tel qu'il est prévu dans les 2 arrêtés préfectoraux du 21 décembre 2000 et du 2 février 2005.

Lors de la séance du Conseil Communautaire du 17 novembre 2006, il livre son point de vue : les arguments de Mr Falco sont de plusieurs ordres : Ce projet est trop ancien, il date de plus de 10 ans, les techniques ont évolué. Le tramway n'est pas adapté à la configuration de la ville de Toulon et aux besoins des usagers qui se concentrent vers la gare et vers le port, alors que les rails du tram emprunteront le Boulevard de Strasbourg.

« *Le débat sur le tramway, dit-il, qui avait lieu il y a 10/12ans est totalement dépassé parce que Toulon est une ville particulière, parce que Toulon est une ville où il faut de la mobilité* »
« *Aujourd'hui, ce qu'il faut traiter c'est la mobilité. On peut transporter aussi vite et dans les meilleures des conditions autant de personnes dans un système beaucoup plus mobile que dans un tramway figé avec 2 rails...* »

Les arguments de Mr Falco, lors de ce Conseil, concourent tous à l'abandon du projet initial qui selon lui est totalement obsolète. Il a d'autres projets pour Toulon et pour l'agglomération.
« *Je serai le Maire, dit-il, qui amènera un transport en commun de qualité. Je serai le Maire qui permettra aux usagers de circuler de la Seyne à Hyères dans les meilleures conditions.* »

Lors d'un entretien au journal Var-matin, publié le 8 novembre 2010, Mr Chenevard, Vice-Président de TPM, chargé des transports, assure que le BHNS est « révolutionnaire », moins cher et plus efficace qu'un tramway. « *Hubert Falco l'a commandé, dit-il, pour 2014* »

On apprend, aussi, dans l'entretien que le choix entre le tramway et le BHNS n'a pas encore été « acté » par l'agglomération. Le choix sera soumis aux élus au cours du 1^{er} semestre 2011.

Un projet alternatif à celui de TPM

Un projet alternatif de Transport en Commun en Site Propre pourrait voir le jour. Il faut pour cela une volonté politique. Nous avons évoqué les surcoûts du TCSP dans sa partie comprise entre La Beaucaire et la gare de la Seyne, la série d'obstacles auxquels il va être confronté. Les risques pour les usagers.

Une solution alternative existe qui a été proposée en 2000 et 2005 par les opposants au tracé actuel: à la sortie ouest de Toulon au lieu dit de Bon Rencontre, le projet de tcsp comprendrait une fourche avec 2 tronçons empruntant les voies routières existantes :

-un premier tronçon par le pont de l'Escaillon, rejoindrait la Beaucaire.
-un deuxième tronçon par l'avenue Aristide Briand servirait les HLM de Bon Rencontre et de Pontcarral, le stade Bon Rencontre et son école de foot, le cimetière de Lagoubran, le quartier de Lagoubran, l'école des engagés dans la Marine, la Pyrotechnie, puis, rejoindrait la gare de la Seyne.

Par rapport au projet de TPM, ce projet alternatif

- serait beaucoup moins coûteux, notamment en ouvrages d'art.
- Maintiendrait, à côté des espaces urbains, des espaces naturels et agricoles, sauvegarderait les Olivades.
- Serait réalisable immédiatement et GRATUIT sur les chaussées existantes sans aucune expropriation alors que le projet retenue touche 28 propriétaires fonciers.
- Concernerait un nombre accru d'usagers.

Procédure:

L'ordonnance d'expropriation ne peut-être attaquée que par la voie de recours en cassation.

C'est la voie prise par les Olivades ainsi que par d'autres propriétaires concernés par ce projet

Bernard VUILLON

le 15 février 2011