

FEDERATION DES C.I.L. DE L'EST TOULONNAIS

Siège social : Immeuble communal « La Roseraie »
43 boulevard de la Roseraie – 83100 TOULON
Tél./Fax : 04 94 42 02 99 – e-mail : federation.cil.est@free.fr

PROCES-VERBAL de l'Assemblée Générale du 12/11/2009

Etaient présents à cette assemblée :

13 CIL adhérents fédérés sur 17 (voir liste d'émargement archivée).

La Fédération des CIL de l'Ouest Toulonnais – La Fédération MART - L'association AIRE

Les élus : Mmes Lévy, Bérard, Martin-Lombard, Pagani-Bezy, MM. Petizon (représentant M. Vitel), Chenevard, Sans, Di Giorgio, Le Berre, Bouttefroy.

Les services municipaux : Mmes Guès, Valenti ; MM. Mistre, Paul.

M. Portier (tunnel), M. Queffellou, Var-Matin.

Etaient excusés : MM. Falco, Bombin, Chesneau, Alfonsi, Guyétand.

1/ Assemblée Générale statutaire

La lecture du rapport d'activité est faite par le secrétaire général, Christian Fabre.

La lecture du rapport financier est faite par le trésorier, Jean Ricard.

La lecture du rapport moral est faite par le président, Jean Ecochard, au début de la séance en présence des élus.

Ces trois rapports ont été approuvés à l'unanimité.

Ils sont tenus à la disposition des adhérents qui en feront la demande.

2/ Assemblée Générale en présence des élus

A l'ordre du jour de cette Assemblée Générale étaient prévus quatre sujets : le ruissellement des eaux pluviales et la stabilité des terrains, la pollution de l'air, le problème des déchetteries pour les quartiers est de Toulon et l'ouverture à répétition de tranchées dans les chaussées. Ces sujets ont été illustrés par un diaporama qui sera consultable sur notre site Internet (<http://federation.cil.est.free.fr/cr.html>) et dont une version papier a été distribuée aux élus présents. et au journaliste de Var-Matin. A la dernière minute, les élus ont demandé qu'une courte conférence sur les travaux du deuxième tube de la traversée souterraine de Toulon soit faite par M. Portier. Le sujet sur les déchetteries n'étant pas jugé prioritaire, il a été traité en premier.

- Déchetteries

La question posée par quelques C.I.L de l'est, dont celui de Pont du Suve est la suivante : pourquoi les habitants sont-ils obligés de traverser Toulon pour se rendre à Lagoubran alors qu'il y a une déchetterie à La Valette ? M. Di Giorgio répond qu'actuellement elle n'est pas structurée pour recevoir autant de déchets et que seuls les habitants de La Valette et du Revest y ont accès. Mais une réflexion est en cours au niveau de TPM pour en construire d'autres (La Garde, ... ?). Il faut cependant s'interroger sur la nécessité d'investir sur de telles structures alors que le ramassage en porte à porte fonctionne plutôt bien.

- Ruissellement

Phénomène spécifiquement méditerranéen dû essentiellement aux pluies abondantes sur une courte durée et à l'imperméabilisation croissante des sols (bitume, béton, ...). Il véhicule des pollutions vers la rade par lessivage de sols pollués, compromet la stabilité des terrains et nous inonde régulièrement.

Des bassins de rétention ont été réalisés, mais pas tous ceux qui étaient prévus (Farrère, par exemple) et il manque de véritables bassins de décantation. Quelques exemples des conséquences sont projetés (Siblas, Trois Quartiers, Les Amoureux/La Barre, Mourillon/La Mitre). Le président rappelle qu'en 2008, 25% des français habitant en maison individuelle avaient un récupérateur d'eau de pluie et qu'un crédit d'impôt est proposé depuis décembre 2006. Il y a du retard dans la protection globale de Toulon et le président demande à M. Chenevard si sur les 7 scénarii étudiés pour protéger Toulon des inondations, lequel a été retenu afin de voir sa compatibilité avec la réalisation d'un 2^{ème} tunnel exutoire au pont de la Clue.

M. Chenevard explique que, effectivement, nous avons connu récemment des épisodes pluvieux rarement connus et que sur les huit dernières années, un peu plus de 10 millions d'euros ont été investis sur l'est toulonnais pour améliorer la captation et la maîtrise des écoulements par la création de bassins de rétention d'une capacité totale de 52.000 m³. A Ste Musse, des anomalies ont été constatées à la sortie des bassins et sont en cours de correction en portant la capacité d'évacuation de 2,8 à 6,7 m³/s. Mais il a également été constaté que les installations ont subi des dégradations (commandes de clapets, obstruction de l'écoulement par des déchets (vélomoteurs, ...).

Un diaporama nous est projeté pour présenter les travaux réalisés en matière de collecte des eaux de pluie (Barrois, chemin de la Providence, etc.). M. Chenevard annonce que l'effort va être poursuivi et que plus de 40 millions d'euros vont être investis dans les années à venir.

Pour ce qui concerne les exemples d'inondations dans certains quartiers, le président indique que les élus présents ont reçu une copie du diaporama, ce qui leur permettra de les étudier tranquillement, l'AG de la Fédération ne pouvant traiter ces problèmes en profondeur.

Pour illustrer les conséquences du ruissellement sur l'instabilité des terrains, le président évoque les dégâts occasionnés sur le sentier du littoral et Méjean, entre autres, mais également en d'autres lieux du littoral et qui ne sont pas dus à l'érosion liée à la mer.

- Pollutions atmosphériques

Constat : deux autoroutes en centre-ville, du soleil, du relief, de l'ozone venant parfois de l'est, beaucoup de voitures et pas de TCSP. Le président présente un comparatif entre quelques départements de la région PACA (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes) d'où il ressort que dans le Var les pollutions dues au dioxyde de carbone, aux particules (diesel) et oxyde d'azote proviennent essentiellement de la circulation automobile.

M. Di Giorgio intervient pour indiquer que cette pollution provient essentiellement de Marseille et plus particulièrement de l'étang de Berre en raison, entre autres, du fait que le mistral dure moins longtemps qu'autrefois (deux jours). Le président réfute totalement cet argument. Il a interrogé ATMOPACA à ce sujet qui répond que ce phénomène ne se produit que quelques jours dans l'année et que le gros de la pollution provient bien de la circulation automobile.

M. Sans intervient à son tour pour reconnaître que le Var est effectivement une des régions les plus polluées d'Europe, qu'à Toulon il y a une grande densité urbaine (axe de la ligne 1) et qu'il y a sans doute un problème sur l'emplacement des capteurs qui ne rendraient pas compte de l'origine exacte des pollutions.

M. Chenevard quant à lui tient à préciser quelques données. Les statistiques du diaporama datent de 2004. Or, en 2002 il y eu 18 millions de passagers dans les transports en commun

du périmètre de TPM et 25 millions en 2008. Dans le même temps il y a eu une baisse de la circulation automobile qu'il illustre par quelques chiffres : tunnel de Toulon, -9%, carrefour des Quatre Chemins, -25%, RD 46, -6%, etc., ce qui démontre un transfert vers le transport collectif. Il serait donc intéressant d'avoir des indicateurs de pollution un peu plus actuels. Selon lui, les problèmes liés à l'automobile dans le futur ne seront pas de pollution (baisse de la circulation, véhicules propres) mais d'encombrement.

Le président reconnaît que des efforts ont été faits mais, rebondissant sur les propos de M. Sans, il souhaite que sur l'axe est-ouest (qualifié d'axe lourd), le TCSP, quelle que soit la technologie retenue, voit le jour. M. Chenevard en profite donc pour donner quelques chiffres. Pour le TCSP, quatre-vingts millions d'euros de travaux ont été effectués. Sur les dix-huit premiers kilomètres, cinq cents acquisitions foncières ont été faites (donc relogement). Objectif : faire rouler les neuf premiers kilomètres (dix-sept stations) entre l'université de La Garde et Toulon en 2014 dans le cadre de l'émergence du pôle universitaire. La DUP prévoit de transporter 2000 personnes par heure et par sens sur le bd de Strasbourg ; la municipalité se fixe 4000 personnes par heure et par sens. Pour ce qui concerne la technologie, ce sera un tramway à guidage optique (écart de 0,5 à 1 cm), mise en station automatique, voire un déplacement entièrement automatique avec quand même un chauffeur à l'intérieur en cas de problème, et il fonctionnera en 2014. Le TCSP ne résoudra pas tous les problèmes car il faut tenir compte des axes nord/sud et du fait que 70% de la circulation dans l'agglomération vient de l'extérieur d'où la nécessité de créer des parcs relais dès le début 2010 (le premier en février à La Beaucaire) pour une capacité de 5 à 600 places.

- Tranchées

Ayant reçu des remarques de certains C.I.L qui constatent que beaucoup de tranchées sont ouvertes sur des chaussées dont le tapis est assez récent, cette question a donc été mise à l'ordre du jour. Le président en profite pour poser la question de l'enfouissement des lignes EDF, notamment avenue de la Résistance.

Pour ce qui concerne les tranchées, entre autres celles de l'avenue du Pré-des-Pêcheurs, M. Chenevard indique qu'il s'agit d'une question de sécurité. En effet, le gouvernement a imposé à GRDF de changer les conduites de gaz en fonte grise partout en France car elles présentent des dangers d'explosivité. Dans le Var, il y a 60 km de conduites à changer dont 30 rien qu'à Toulon.

Pour l'enfouissement des lignes EDF avenue de la Résistance, cela sera réalisé en 2010.

- Tunnel

Avant d'aborder l'exposé sur le tunnel, M. Chenevard annonce que les travaux d'élargissement de l'A57 devraient débuter en 2010 pour être achevés au moment de l'ouverture du deuxième tube – mi-2012 ?- (entre la porte des oliviers et l'échangeur de Tombadou) qui devrait permettre le passage des camions (1800 par jour dans chaque sens). Ce calendrier (2012 le tunnel, 2014 le TCSP) permettra « d'attaquer » les grands boulevards (Strasbourg, Foch, etc.) et, en attendant, des travaux ont lieu à St Jean-du-Var, Ste Claire de Ville, av. de l'Université.

M. Portier fait une présentation rapide de l'état d'avancement des travaux du deuxième tube de la traversée souterraine de Toulon. Après avoir rappelé que la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) des deux tubes date de 1991, que les premiers travaux du tube nord ont débuté en 1992 et mise en service en 2002 après un accident majeur que tout le monde connaît, il indique que la convention de financement du deuxième tube a été signée en 2005 et les travaux ont commencé début 2006. Plusieurs photos montrent les travaux déjà réalisés, notamment dans l'est de Toulon, que le tunnel foré arrive actuellement sous le siège de

TPM et qu'il reste environ 600 mètres à creuser jusqu'à l'avenue Fabié. Là, les travaux sont arrêtés car il faut prendre des précautions pour passer sous un bâtiment particulièrement vulnérable. Mais une fois le creusement terminé, il y aura les travaux de génie civil à réaliser (revêtir le tunnel, mettre en place la chaussée, etc.). Après la mise en service, concernant la circulation des camions, presque tous pourront l'emprunter sauf ceux transportant des matières dangereuses et la sécurité du premier tube sera améliorée du fait qu'il sera possible de faire communiquer les deux tubes.

La fin du creusement devrait intervenir fin 2010 pour une mise en service avant mi-2012. M. Portier conclue son exposé en présentant la géologie particulièrement complexe du sous-sol toulonnais qui explique en grande partie les difficultés rencontrées et donc le retard par rapport aux prévisions car, en dépit des nombreux sondages effectués au préalable (plus nombreux que pour le premier tube), il y a eu des surprises.

- Pollution dans le port

Pollution due aux ferries (entre 10% et 40% suivant que l'on se trouve sous le panache et suivant la stabilité ou l'instabilité de l'atmosphère) et pollution sonore (diesels pour la ventilation des hangars à voitures).

M. Quefelou, à la demande de M. Guy Le Berre, présente une étude réalisée sur le port de Toulon et Brégaillon publiée en 2007 afin de connaître l'impact de l'activité portuaire sur la ville (qualité de l'air, bruit, paysage, perception par la population). Afin de comparer cette dernière pollution à celle de la ville, des points de mesures ont dépassé largement la proximité du port. Ces mesures ont montré que la pollution des ferries n'étaient pas très importante par rapport à celle de la circulation automobile. Il s'agit d'un projet européen (programme « Life ») analysant plusieurs villes-ports méditerranéennes (Valence en Espagne)

Un problème a été posé concernant l'arrivée des navires de Corsica Ferries le matin et une préconisation pour une arrivée plus tardive a été faite.

Le président remercie les élus de leur participation et invite tous les participants à partager le verre de l'amitié.

Le président, Jean **Ecohard**



Le secrétaire général, Christian **Fabre**

