

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

CPDP LGV PACA

1, rue Dugommier

13001 Marseille

Mandelieu, le 11 juillet 2005

Envoi par E. mail : contact@debatpublic-lgvpaca.org

Destinataire Mademoiselle VAN DROTTE

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Mademoiselle,

Suite à vos appels téléphoniques dont je vous en remercie, et à mon absence de fin de semaine pour cas de force majeure, je vous prie de bien vouloir recevoir la transmission par E. mail, de la réitération de la « Note du 03 juillet 2005 », adressée par courrier recommandé daté du 04 juillet 2005.

Pour votre suivi, je vous laisse le soin de compléter ou pas votre ou vos éventuelles communications assorties des pièces annexées à la « Note précitée », car je ne suis pas en mesure de les « scanner » ; j'en suis désolé.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner à nouveau à cet E. mail, je vous prie d'agréer, Mademoiselle, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

CPDP LGV PACA

1, rue Dugommier

13001 Marseille

Mandelieu, le 04 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 2048 0029 3 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

A toutes fins utiles, d'une part, à l'approche de la date de clôture du Débat reportée au 08 juillet, d'autre part, de la récente Décision favorable du choix du SITE d'**lter**, susceptible de modifier certaines données dans l'aménagement du territoire, dont des conséquences pour le tracé de notre LGV,

J'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état de mes appréciations, il m'a semblé opportun d'adresser à votre Délégation Azuréenne.

Je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, car le fait d'attendre l'issue d'**lter**, ne m'a pas avancé, et « la rédaction du document, relue trop rapidement », peut certainement et à regrets, contenir quelques « coquilles », pour lesquelles je sollicite votre indulgence.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

CPDP LGV PACA
NICE- EUROPE Bât. B 7^{ét.}
29, rue Pastorelli

06000 NICE

Mandelieu, le 03 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 1866 8902 1 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

N / Réf : Note d'observations, d'interrogations, de suggestions.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Diverses raisons, ne m'ont pas permis de suivre le début de votre Débat. Vos envois de dossiers dont je vous en remercie, ajoutés de l'actualité essentielle publiée par les Médias, dont Nice-Matin, La Tribune, RMC, la TV, etc. m'amènent à établir cette « note dégrossie », dans l'attente d'être fixée sur la décision récente d'**Iter**.

Aussi, j'ai l'honneur de vous soumettre certaines de mes motivations, observations, suggestions, etc. pour cette LGV, résumé dans un sommaire aussi annexé.

En effet, entre temps :

► ce 28 JUIN 2005 le futur réacteur est choisi, c'est « l'ère **Iter**. »

La Région PACA va en connaître des bouleversements, y compris dans ses transports routiers, aériens et ferroviaires, dont il est annoncé dès le 29 sur RMC, la relance notamment, d'une ligne SNCF Marseille - Manosque...peut-être TGV...

Il peut être aussi imaginé, que le futur 3^{ème} aéroport PACA, en exploitation dominante du **fret** avec la version « **A.380 cargo** » au nord est de Draguignan puisse aboutir. L'accueil d'autres très gros porteurs, pourrait être préconisé comme à TOULOUSE, pour y acheminer le fret adéquat pour **Iter**, afin de dépenaliser la route de ses longues et plus nombreuses nuisances apparentes, voire de la répétition de ses coûts, etc.

Rappel que pour les riverains des Aéroports de Marignane, Hyères, Nice, Nîmes, Avignon notamment, ces populations apprécieraient que les nuisances du survol de leurs agglomérations par des **vols de transports de frets, soient interdits au plus tôt**. Ce qui obligera, n'en déplaise à certains que, **l'A8ter** soit aussi programmée, avec l'inévitable percée du Mercantour..., **au plus tôt que plus tard...**

.../...

Rappel qu'en date du 15 avril 1999, **pour la sécurité**, suite à la catastrophe du tunnel du Mont Blanc, le Parlement Européen s'est prononcé à Strasbourg, - Dans une résolution adoptée en session plénière -, les parlementaires préconisent une initiative européenne qui « **garantisse des standards convenables de sécurité dans les tunnels et galeries routiers et ferroviaires** ». (Cf. Nice-Matin du 16.04.99)

Fondées notamment sur cette résolution, des combinaisons de certains tronçons, dans des portions d'emprise suffisamment voisines et/ou à rendre compatibles, si elles sont judicieusement concertées, avec la volonté de réussir, sans en omettre les économies financières, voire de délai(s) y compris pour des galeries de reconnaissances, ne permettraient-elles pas de parfaire leurs **utilisations fonctionnelles** complétées, - **d'interconnexions entre tunnels rail/route** - avec des modalités, conditions adéquates, une fonction sécuritaire bien élaborée, normalement économe, après les prouesses techniques des viaducs de Vanta bren, de Millau ..., du Shuttle, etc. ?

► ce 30 JUIN 2005, Nice-Matin..., la LGV passera par MARSEILLE... ?

Si la « messe est déjà dite », à quoi sert le travail, le coût, etc. de votre CPDP ?
Fallait-il « que valider » l'existence de cette procédure de CPDP ?

Si les réactions rapportées de certains « politiques » y compris sur FR3, probablement sous informés du choix définitif d'**Iter** étaient confirmées, l'option MARSEILLE TOULON risquerait d'anéantir l'euphorie de la LGV Méditerranée à tous égards - hors tourisme national et/ou de résidences secondaires -, et surtout du développement des activités PACA par l'aménagement du territoire, à condition toutefois de demeurer des atouts effectifs économiques complémentaires européens, indispensables pour survivre au sein de l'UE à l'Ouest élargie..., à l'Est...**jusqu'à quelle frontière...**

C'est évident, **Iter** modifie en partie, « la feuille de route » de la LGV.

Au pied levé, en l'état de ce territoire certainement éligible à un « pôle de compétitivité » par le CIADT, il y lieu de déconnecter « l'organisation nouvelle » de la Région Est PACA qui s'actualisera en dehors de la LGV, qui doit être indépendante à **Iter**, car avec le projet de « Tracé n°1, elle ne pourrait être que « recroquevillée » sur PACA Est, si les propos sus évoqués sur l'option MARSEILLE TOULON, se confirmaient. Il s'agirait alors d'une prévision inadaptée, car absente de prospective...

PACA ne mérite-t-elle pas mieux, surtout à l'heure de la mondialisation ?

3H40 pour relier Paris à Nice, c'est suffisant fin juin 2005, pour concurrencer l'aérien !

Quels seront demain (*pour nos enfants*), après demain (*pour nos petits enfants*), les paramètres de la concurrence aérienne avec notamment, des « low cost » de 700 à 800 passagers par vol en A.380..., en concurrence notamment avec Boeing... ?

**L'objectif à insérer aux documents contractuels,
est une base d'études de 3H15 maximum à l'inauguration,
pour abaisser le trajet commercial ensuite à 3Heures.**

15 mn de gain = 900 secondes pour environ 900 klm...

30 mn de gain = 1.800 secondes pour environ 900 klm...

Soit des gains d'environ UNE ou DEUX secondes par klm entre Paris et Nice gagnables, pour partie, dès le « Grand Avignon » ; faisons confiance notamment aux avancées Technologique, aux Techniciens de RFF, de la SNCF, aux profils de voies, aux constructeurs, aux motrices, etc.

.../...

De manière pragmatique, économique, plus rapide en réalisation, etc. l'option de la prolongation d'urgence de l'axe eurasiatique « A.M.OUR » ou - LGV / TGV transeuropéen Atlantique Méditerranée OURal - , telle qu'exposée ci-après, sans être la panacée, est l'investissement réaliste qui convient à diverses évolutions.

VU **I**ter, l'emprise foncière de précaution de la LGV, « pourrait de facto » être prévue entre « **Grand Avignon** et **Est Varois** » pour recevoir TROIS voies.

Des interférences y compris financières, seront quasi inévitables entre le ferroviaire et le routier, générant des transferts, péréquations, etc. entre rail et route, justifiant notamment les vigilance, voire contrôle de la Chambre Régionale des Comptes.

Des financements éligibles à l'AFIT, Agence de financement des infrastructures de transport « se croiseront également avec la logistique **I**ter, ses justificatifs à produire également à ses Partenaires internationaux... ».

Laissons à **I**ter le temps de se réaliser, avec ses probables impératifs, mais sans en sous oublier non plus la présence ; si PACA pense à anticiper, cette aide ne sera pas vaine, car l'ensemble des potentiels, des prévisions positives, bénéficieront du juste retour sur investissements.

De surcroît, n'est-il pas envisageable, qu'**I**ter positionne, confirme par l'intégration de son Site, de son Aura, etc. un potentiel adéquat à la métropole Aixoise, lui ouvrant, par sélection, l'élaboration « d'un projet métropolitain », sous les auspices de la DATAR, à l'égal d'autres métropoles déjà sélectionnées. (Cf. *Nice-Matin* du 19.03.05)

Par ailleurs, - **dans l'emprise de la LGV à trois voies** - au départ, les deux premières voies initiales étant certainement banalisées, pourraient s'y intercaler des TGV locaux, TER rapides, trains Corail, fret, etc.

Sans omettre, qu'aux termes des aménagements régionaux notamment avec la DATAR, des formules - Réseau Express Régional -, de type Eole comme en banlieue PARIS-EST et/ou similaires, des TER ultra rapides exploités en double boucle inversée, avec passage par TOULON, « en irriguant le littoral varois », voire avec d'autres liaisons au Nord de la LGV, - **à l'approche du 3^{ème} Aéroport**, entre **CADARACHE** et **DRAGUIGNAN** - pour également désenclaver les populations oubliées du Vaucluse, les Départements des Hautes Alpes, des Alpes de Haute Provence, dont celles du Verdon avec les activités du Lac de Sainte Croix, etc.

D'autres précautions ne sont-elles envisageables à un tel calendrier, en souvenir des difficultés, des coûts, etc. d'un certain « tunnel de Toulon » ?

- **La sagesse est le tracé 3** -, c'est le plus direct, le plus rapide, et, en étant le moins cher, ne verrouille pas l'avenir pour l'Est PACA, bien au contraire, lui ouvre une grande chance de se compléter, de se parfaire en accueillant, intégrant et acceptant les besoins spécifiques d'**I**ter.

L'ère **I**ter n'étant pas une « galéjade » mérite que, son UNICITE mondiale soit respectée ainsi que son Statut spécifique réunissant ses six Partenaires, où l'accueil de notre Région PACA, ne peut donner même une fausse impression de tenter de lui tresser un CORSET trop rigide... risquant de perturber, voire d'atrophier le contexte économique, soit l'inverse du but recherché.

.../...

Sommaire annoté

I^{ère} Motivation : soutien à la position de la CCI de NICE (Cf. *Revue Azur Entreprises* n° 53)

II^{ème} Motivation : soutien à la position de la Fédération régionale des travaux publics

selon la déclaration de son Président en la CCI de NICE,
(publiée dans *Azur Entreprise* n° 53 de mars-avril 2005.)

III^{ème} Motivation : **la qualification d'un programme PACA de « Grands travaux », avec l'initiative, la création d'urgence de l'axe eurasien « A.M.OUR », où, LGV / TGV transeuropéen Atlantique Méditerranée OURal**

1° - à se donner les moyens d'un - **investissement structurant européen** -

2° - à anticiper, à compléter *l'ARC [eurasien] du sud européen de l'UE.*

3° - à encourager pour anticiper à créer tous azimuts de la « valeur ajoutée », pour accentuer un **contexte européen** « d'environnement durable »

4° - à adapter de **l'EMPLOI** à l'objectif urgent de **Grands travaux**

5° - amplifier des **complémentarités** entre EMPLOI - économie d'ENERGIE

IV^{ème} Motivation : Pour l'intérêt général, dépasser le conflit d'intérêt entre Cannes et Nice au sujet de l'implantation de la gare multimodale (Cf. *Nice-Matin* du 09 juin 2005)

A - Prévenir le risque de retarder, de faire échouer la LGV si les « hésitations » du choix du site de la gare multimodale entre de CANNES et NICE s'avéraient être déterminantes, dépassées, voire mal fondées et/ou infondées selon notamment, la synthèse sécuritaire, dont une altimétrie minimale, à demander de dégager par le Tribunal Administratif de NICE.

B - Prévenir par élimination du risque A avec, avec en VARIANTE réaliste, la création certainement salvatrice de la gare multimodale d'ANTIBES SOPHIA-ANTIPOLIS sur le SITE du péage d'ANTIBES supprimé, notamment pour « absence de transparence, convention apparemment expirée »...

C - Implantation de la nouvelle gare CANNES - LE CANNET, par cohérence avec les [§ A & B] et de la prise en compte des mesures préventives contre le BRUIT.

1° - *Création du tunnel en majorité au **tréfonds** du Boulevard CARNOT à CANNES*

2° - *Des nuisances de BRUIT supprimées par la nouvelle Gare de CANNES - LE CANNET et la création concomitante du « Tunnel CARNOT » par la Ville de CANNES*

3° - *Des indemnités, nuisances traitées par la proposition de loi de M.BROCHANT*

D - Anticiper pour bénéficier de l'éventuelle disponibilité immédiate du tréfonds et/ou tout au moins, aux fins d'atténuer la charge foncière - au bilan prévisionnel déjà de la traversée du Département des Alpes-Maritimes -, en éliminant et/ou en négociant le coût d'éventuelles expropriations en facilitant l'accès au tréfonds déjà sur le Domaine public, national, départemental et/ou sous autres affectations :

- soit encore en prévoyant des différés de paiement, par exemple, (à moyen terme à dater de l'exploitation de la LGV), voire de l'abandon sous condition(s) des éventuelles indemnisation auprès des Collectivités territoriales, du Conseil Général bientôt seul Gestionnaire de la voirie nationale, dont les autoroutes,

- soit en instituant un régime de redevances et/ou similaires en contre partie de l'occupation du Domaine public, davantage orienté sur la « taxation que du fret commercial, puisque privé », - *l'Exploitation voyageurs relevant elle, que du Service collectif d'intérêt général, susceptible et bien fondée à être différenciée* -, du traitement du fret, ne convoyant lui, majoritairement que sous des statuts commerciaux payants.

E - Prévenir les nuisances actuelles de BRUIT subies par des riverains, en étudiant en filigrane, les schémas locaux notamment de TER nécessaires à l'intégration régionale aboutissant à la libération à terme(s) de l'emprise RFF - SNCF (agressée de plus en plus avec la RN.98 par les coups de mer), obsolète, ringarde en 2005 / 2006..., après 150 années de bons et loyaux services envers l'intérêt général.

F - Transférer, pour défaut de réalisation par inadaptation, les financements de la 3^{ème} voie vers la LGV Côte d'Azur, « en provision de déduction » au bilan prévisionnel, sur la section traversée 06...

La nouvelle Gare multimodale d'**ANTIBES SOPHIA**, même avec un glissement conditionnel ultérieur vers l'Est et limité à l'option voyageurs, c'est-à-dire, plus ou moins intégrée avec le projet évolutif de NICE - Saint AUGUSTIN, se substituerait à la gare existante par sa situation avec la « Technopole **SOPHIA ANTIPOLIS** », les différents secteurs la jouxtant, bassins de vie à satisfaire, même si certains choix plus délicats, risquent de ne pas être résolus, au moins à ce jour, qui est celui de « dégrossir » les points forts, positifs du principe déterminant cette LGV.

.../...

- G - requérir auprès du Tribunal Administratif de NICE un ou des AVIS** pour anticiper sur les mesures conservatoires adéquates afin également d'anticiper, simplifier les solutions relevant déjà au maximum du foncier public situé dans « **l'emprise du couloir LGV** (Cf. Nice-Matin du 27.05.05),
- H - Adaptation « novatrice »** avec les vols « **A.380 Schengen** » pour améliorer, réduire tant des délais d'accès, qu'une partie de la saturation de l'A.8...
- I - Pour équilibrer l'aire ferroviaire de triage du fret multinational** - du péage de l'A.8 de la Gare multimodale d'ANTIBES SOPHIA-ANTIPOLIS d'une part, d'autre part, procéder à d'autres économies foncières chez nos voisins de l'est varois, - suggestion de créer - sous le péage de l'A.8 CAPITOU -, pour le VAR nord et est, déjà une identique aire ferroviaire de triage du fret multinational, etc.

v^{ème} Motivation : Suggestions de saisines adéquates pardevant le Tribunal Administratif de NICE aux fins notamment, d'établir l'inventaire exhaustif et/ou d'officialiser les critères administratifs sécuritaires déterminant les légitimes garanties.

Saisine du Tribunal Administratif de NICE, notamment pour Expertise

S'adjoindre dès l'Expertise, la Chambre Régionale des comptes

A - Pour déjà éliminer le risque humain, protéger les personnes...

Pour définir, inventorier, etc. « **les limites légitimes de l'intérêt général avec ou sans précaution latente** » et son inverse, s'entourer de légitimes garanties sécuritaires minimales dont la chasse aux *risques*, *aux nuisances*, à l'inertie, voire dénoncer le laxisme sécuritaire, etc. »

1° - *en présence de risques dits naturels*

2° - *en présence d'un risque technologique réglementé [rupture du barrage de Saint CASSIEN], ajouté qu'en l'état de risque zéro inexistant, un tel second risque sismique existe, est reconnu par les Scientifiques, serait à vérifier, voire à actualiser...*

*Qui paie l'Etat, les Assurances, au sein de cette mixité « ultra contentieuse » ?
Dans quel délai les personnes, les biens dont la LGV seraient dédommagés ?*

Faut-il faire l'impasse sur ces risques identifiés par l'Etat ?

3° - *de « répertorier » le nombre, les performances effectives, etc. de simulation et/ou similaires effectuées par la Sécurité civile..., aux initiatives, déjà du Département des Alpes-Maritimes, du Conseil Général..., voire de Collectivités territoriales y compris les récentes Canca, Casa, Pôle Azur Provence, etc.*

le « spectre, l'incroyable mais malheureuse réalité de la possible catastrophe de MALPASSET » ne seront jamais éteints...

.../...

4° - **de déterminer d'autres mesures « amont contre le BRUIT », d'en assumer les conséquences, dont les préjudices, dommages générés par les nuisances à indemniser notamment, sur « les fondements de la proposition de loi Brochant évoquée le 26 octobre 2002 dans Nice-Matin » ?**

a) **faire reconnaître par une Expertise dûment désignée par le Tribunal Administratif, avec « Mission élargie », les lieux, tronçons, et. sensibles, existants.**

b) **faire reconnaître par une Expertise dûment désignée, avec « Mission élargie », les lieux, tronçons, et. susceptibles d'y être concernés**

c) **faire reconnaître par une Expertise dûment désignée par, avec « Mission élargie », la ou les consultations renouvelées selon les nécessités notamment de vigilances, par exemple celles « de l'effet de serre » liée au réchauffement climatique notamment, auprès de (l'ONERC) Observatoire national des effets du réchauffement climatique.**

La lecture de l'article de Nice-Matin du 25 juin 2005 est sans équivoque et,

« La France doit se préparer aux effets « colossaux » du réchauffement]

Faut-il ignorer « l'EFFET DE SERRE » (Cf. *Infra*) et/ou réagir au plus tôt :

B - Le risque d'interruption de la continuité commerciale par défaut de continuité matérielle d'un Service collectif national, européen...

1° - **Priorité à une altimétrie optimisée, sécurisée, responsable, etc.**

2° - **Envisager d'urgence, - avant les privatisations des autoroutes -, au profit de la création de la LGV, de prendre des dispositions conservatoires - , pour se prémunir à l'encontre d'éventuelles utilisations des emprises foncières, des sols et sous sols, droit de superficie, tréfonds, etc. dont notamment celles d'ASF avec la Sté ESCOTA et l'A.8 et/ou avec leurs infrastructures, superstructures, etc., idem pour RFF, SNCF, RTE, EDF, GDF, Société du Canal de Provence, etc.**

3° - **requérir auprès du Tribunal Administratif de NICE un ou des AVIS pour « l'emprise du couloir LGV
(Cf. Nice-Matin du 27.05.05),**

4° - **faciliter l'utilisation du tréfonds, voire également selon les opportunités, l'anticiper notamment par des clauses de sauvegardes, des raisonnements rapprochés,**

5° - **Anticiper, les déficits de production, de transport d'énergie électrique des A.M.,**

6° - Définir, peut-être en liaison avec la « Direction d'EDF entreprise et Collectivités de PACA est (Cf. Nice-Matin du 06.06.05) » un ou des régimes spécifiques relatifs aux frets national et international privés, pour apprécier, différencier, etc. les légitimes garanties d'alimentation en énergie électrique pour les populations, activités, etc. autochtones prioritaires.

7° - Anticiper, avec la DATAR, le Conseil Général notamment, pour l'ouest PACA déficitaire en électricité, d'inciter à intégrer, - selon l'opportunité des investissements de la LGV - , une ou des productions locales d'électricité, sans favoriser la création de nouveaux monopôles excessifs, « voire à l'image de certains mini monopôles oeuvrant, toutefois avec agréments, sur la mise en place de certaines énergies renouvelables dont l'utilisation du solaire ».

Conclusion provisoire

Liste succincte d'extraits presse

I^{ère} Motivation : soutien à la position de la CCI de NICE (Cf. *Revue Azur Entreprises* n° 53)

Mon soutien, très modeste, est entier auprès des Activités de la Côte d'Azur.
Accentuer la mobilisation générale pour la future ligne TGV est effectivement un enjeu majeur pour la côte d'Azur, mais qu'il faut dépasser.

Une indispensable FONCTION d'interconnection sur **l'arc européen**, de lien entre l'Ouest et l'Est de PACA, de l'UE est pour le moins, aussi importante à tous les égards.

Cette notion est essentielle car elle est la « colonne transversale irremplaçable, dont l'UNICITE, sera la survie de la vitalité des économies extra occidentales de l'UE » - qui, de plus en plus élargie, que ce soit par sa géographie dont le Portugal, l'Espagne et la France surtout pour ses Régions Sud, ou par les ouvertures économiques - qui pourraient devenir des Etats membres extrapolés, puis délaissés. [Cf. *en infra AXE A.M.OUR*]

Cette notion de « colonne vertébrale » prioritaire, doit l'emporter pour tout un chacun, déjà au nom de **l'intérêt général**, de manière raisonnable, mais sans partage et, permettre d'atténuer certaines légitimes amertumes de clocher sans être irrespectueux envers personne, si par exemple tel aménagement annexe, en est un peu éloigné, voire absent de souhaits locaux, selon des goûts plus individuels, plus personnels.

Malheureusement la concurrence au Tourisme méditerranée, y compris la Côte d'Azur, est déjà ouverte et depuis longtemps, elle est quotidienne et mondiale.

Par contre, la LGV pourra créer, de nouveaux créneaux exploitables, si des « échappées internationales réversibles » y sont bien concoctées par les Pouvoirs publics, voire européens, de concert avec les Instances professionnelles, et les accueils adéquats au Tourisme respecté, qui s'y seront créés, organisés, développés, voire perdurés.

.../...

II° Motivation : soutien à la position de la Fédération régionale des travaux publics

A - De la déclaration de son Président à la CCI de NICE

La déclaration de son Président, Monsieur Bernard NICOLETTI évoquée le 23 mai 2005 à la CCI de NICE, est très importante lorsque notamment, il déclarait :

« **Inscrire ce tronçon France-Italie dans les schémas européens ferait passer la participation communautaire de 8 à 18% ».**

Sans méconnaître le nouveau contexte de l'U.E. depuis le 29 mai 2005, sans être qu'obnubilé par le « complément de financement de 10% », l'idée de compléter un maillage - **d'investissement structurant** - au sein de l'un des **schémas européens**, est quand même très significatif.

En effet, pour les AM, pour PACA dont les Alpes du sud à désenclaver, après divers échecs tant sur l'A8bis que la désignation du TGV à l'époque, - au profit de Marseille -, les réseaux de transports d'interconnexion transfrontaliers ne se bousculent pas. Autant les protocoles de désenclavements que les actions adéquates ne peuvent plus être différées, et appellent aussi à la planification de l'**A8ter**...

En 2005 bientôt 2006, c'est en grandeur nature, « cad » à la dimension européenne qu'il y a lieu de confirmer ce projet, sans pour autant être discourtois avec les autres secteurs régionaux comme la Région Toulonnaise qui pourrait y substituer des TER rapides agissant, de manière plus discrète, plus intégrable dans le tissu du Pôle Marseillais, bien irrigué lui en autres voiries.

Sans omettre qu'épargner la viticulture aux prises avec ses propres problèmes ne serait certainement pas malvenue.

S'agissant en l'état, davantage d'un « aménagement Régional », les règles inhérentes aux Cahiers des Charges étant assurément plus lourdes pour une conception à vocation transfrontalière, européenne, voire eurasienne.

B - Confirmer un programme PACA de « Grands travaux », avec l'initiative, la désignation d'urgence de l'axe eurasien « A.M.OUR », où, LGV / TGV transeuropéen Atlantique Méditerranée OURal

De manière pragmatique, objective, impartiale, pratique, etc. - **le projet n° 3** - à retenir, annoncé comme étant déjà le moins onéreux, doit être **Paris Nice Italie [avec Gênes, Venise, etc.]**, associé à un second point de mire, à partir du secteur Avignon sud / Aix-en-Provence Nord, qui favoriserait ensuite la jonction avec la « LGV Toulouse » d'ailleurs planifiée au dossier, sans oublier le désenclavement régional dont le VAR nord et est, le Vaucluse sud, etc.

Ce tronçon du **P.N.I.** est l'un des maillons déterminant du futur « **AXE A.M.OUR** »

De plus, ce tracé est d'une grande importance, puisqu'il correspond à l'un des critères de liaison voyageurs Paris-Nice au plus long, en [3H30]...idéal 3H perçu en 2005...

.../...

1° - Se donner les moyens d'un - investissement structurant européen -

L'élargissement ne pouvant que s'effectuer à l'Est, l'adjonction des Etats membres de l'Europe centrale et des aspirations proeuropéennes de Pays de l'Europe orientale, interpellent d'autres relations entre Etats qui n'entrent pas dans ce débat.

Mais pour autant, sans être prioritaire, l'existence de tous ces Pays ne peut être éludée, au risque de se tromper - **d'investissement structurant** - car c'est bien de cela qu'il s'agit, même si cette appellation est implicite au dossier de cette LGV.

Cette notion - **d'investissement structurant** - semble être capitale, car elle conditionne autant le « bilan prévisionnel » que la rentabilité tant des Opérateurs RFF, de la SNCF, que des financiers contributeurs à cette opération, le mot projet devant être dépassé dans l'esprit de ses sympathisants ...

Pourquoi ?

2° - Anticipation à compléter l'ARC [eurasien] du sud européen de l'UE.

Regardons une carte d'Europe même simplifiée, qui, en visualisant le site partiel de notre LGV, appelle à la nécessité évidente d'effectuer des jonctions

- à l'ouest pour rejoindre le tronçon planifié, arrêté à TOULOUSE,
- vers le sud à l'Espagne, au Portugal, voire plus tard, le Maroc avec une Gare à Algésiras et le Déroit de Gibraltar, équipé en terminal TGV,
- à l'Est à l'Italie, établissant **l'ARC eurasien du sud européen de l'UE.**

Ne serait-ce une carence inadmissible, voire plus, si gouverner c'est prévoir disent d'aucuns, alors... ?

En poursuivant la carte du regard, apparaissent la Grèce, Chypre [au statut de double nationalité grecque et turque], Pays membres, aux accoutumances internationales, la Turquie (même hors UE) qui guette, doit déjà s'organiser, etc. , Pays qui se trouvent en position face au **Canal de Suez**, ou la très grande porte ouverte sur le transport maritime vers l'Asie, etc...., (où attendent certainement et notamment, les flottes de - portes conteners - d'Armateurs conquérants grecques, Chinois, etc...)

La liaison LGV en cause, qualifiée d'Arc méditerranéen interne doit être déjà identifiée au tronçon européen manquant dans **l'ARC eurasien du sud de l'UE**, surtout avec l'élargissement non exhaustif à 25 Etats membres, bientôt 27, etc.

Mais également sans pour autant, ni sous estimer, ni altérer, ni diminuer d'autres relations notamment, extra frontalières avec l'Italie, l'Espagne qui facilitera des liens avec le Portugal, mais aussi vers la Russie, les mers Noire et Caspienne et au-delà, ce sont les très grands parcours vers l'Asie, idéals pour les « LGV d'un futur proche », tant voyageurs que fret, si les responsables politiques et décideurs de tout poils, confirment qu'ils se préoccupent sérieusement de stopper les pollutions des mers du globe...

.../...

Sinon, que veut dire, conduire une politique « d'Environnement durable »...

Toute autre considération et/ou d'inconsidération étant susceptible d'être insuffisante, voire d'obérer gravement le futur, si parler de nos progénitures à encore un sens.

Insistons. La lecture de la carte de l'Europe met en évidence qu'une sorte d'équivalent - **Centre de gravité économique** - à l'origine de l'UE des SIX, NEUF puis DOUZE, maintenant VINGT CINQ, en a évacué la « France occidentale » pour l'excentrer inexorablement depuis les QUINZE vers les Pays élargis de l'Europe centrale, en limite de l'Europe orientale, dont « l'image et la situation géographique de la **Turquie** » ne peuvent être soustraites.

Le déplacement de ce - **Centre de gravité économique** - ne risque-t-il pas d'initier d'autres voies de transports orientées davantage vers la Grèce, Chypre, à travers la **Turquie**, etc. ? Déjà à ce titre, n'est-il pas urgent de « pousser » notre LGV ?

Mercredi 29 juin 2005, La Tribune indique :

- La Commission européenne devrait adopter mercredi [donc ce prochain 06 juillet] un projet de « cadre de négociation » pour l'adhésion de la Turquie. -

Un peu comme **Iter**, même si cela est différent, l'actualité là, fait resurgir la **Turquie** dans les préoccupations de la Commission européenne.

Des réflexions, des analyses, des initiatives, des décisions ambitieuses à la hauteur des problèmes latents et/ou prévisibles, etc. notamment autant d'anticipations que d'évolutions déjà économiques, ne sont-elles pas à envisager ?

Essayons de ne pas nous trouver en situation inconfortable comme avec l'Asie, car « déjà au sein du commerce mondial », revenir même que sur des promesses d'engagements conditionnées et conditionnelles, semblent augurer de difficultés insoupçonnées au départ...

Que nous réservent des Etats candidats ou satellites, avant l'étape ultime ?

Donc, cette ligne LGV de l'**Axe A.M.OUR** doit être réalisée dans un délai le plus court possible, compte tenu des urgences liées à « l'actuelle guerre économique où mondialisation en politiquement correct », du fait aussi, de la complexité de certains contextes géopolitiques dans lesquels, aucune région transfrontalière de l'UE dont PACA, l'un des moteurs de la France ne peut être, ni éloignée, ni écartée, ni absente.

C'est autant la formulation des suggestions que leur architecture qui reposent sur l'**Anticipation de l'ARC [eurasien] du sud européen de l'UE, ou, Axe A.M.OUR** ou LGV / TGV transeuropéen Atlantique Méditerranée **OURal**.

3° - Encourager une *solidarité environnementale* pour anticiper à inciter de créer tous azimuts de la « valeur ajoutée »

L'attrait des rivages des Mers Noire et Caspienne sont et ne seront-ils pas des vecteurs d'échanges multiples et divers ; sans omettre qu'une certaine géopolitique n'ignore pas les potentiels du **pétrole** dont l'existence d'un récent « pipeline » vers le Nord de cette mer Caspienne... alimentera « d'autres prévisibles chaînes de développements tant touristiques, que pour des activités, etc. »

.../...

Pour la très Haute notoriété Technologique de cette LGV ***l'axe A.M.OUR***, il y aurait lieu d'y ajouter, la proximité du Centre de Recherche d'**ITER** à CADACACHE, du Centre de très Haute Technologique Aérienne & Aérospatiale de TOULOUSE, des Pôles d'AIX / MARSEILLE, etc.

Avec ***l'axe A.M.OUR***, le Sud de l'UE actuelle s'ouvrira directement vers les marchés de l'Atlantique, par les Ports de Bordeaux, voire de Blaye, La Palice, etc., et l'irrigation inverse de l'Atlantique, vers l'Oural..., voire vers l'Orient à équiper de TGV... sans attendre que le **concurrent nippon** « Shinkansen » pointe à l'horizon..., où des Conventions internes à l'UE privilégieraient nos matériels..., nos emplois, etc.

Améliorer le cabotage maritime notamment, depuis les Iles de l'Atlantique, les Ports situés au nord ouest de l'Espagne, du Portugal, ne soulagerait-il pas les longs cheminements et le passage des Pyrénées ?

Plus au nord, vers la Manche, une certaine solidarité environnementale apportant un soulagement du trafic du « **rail d'Ouessant** » n'y trouverait-il pas non plus, également une décroissante salubre des divers risques encourus ?

4° - Adaptation de l'emploi à l'objectif urgent de Grands travaux

Bon pour l'emploi, ce programme PACA de Grands travaux, peut être exemplaire, si l'innovation, l'adaptation aussi de méthodes de « construire ce programme » sortent des sentiers battus, bousculent un peu certaines limites qu'administratives...

Ce programme de Grands travaux ne constitue-t-il pas un « gisement d'EMPLOI » ? Le potentiel d'**emploi à induire** sur ces presque 200 km de LGV, doit être examiné, analysé, décomposé sur un critère d'extrême urgence, afin de conjuguer avec la création « **d'emplois successifs pour postes de travail continu** », de répondre à certaines agressions économiques extérieures, qui risquent de s'aggraver avec l'écoulement de temps.

La « Région Ile de France » présidée par M. Jean-Paul HUCCHON qui a obtenu fin 2004 (Cf Le Point n° 1676 du 28.10.04), les accords nécessaires, dont celui de M. Nicolas SARKOZY alors Ministre de l'Economie, pour la création « **d'emplois tremplins** »...

Pourquoi la « Région PACA » présidée par M. VAUZELLE n'obtiendrait pas les accords nécessaires, dont celui de M. Nicolas SARKOZY Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire renforcé de ceux de M. Christian ESTROSI Ministre Délégué à l'Aménagement du Territoire, pour la création « **d'emplois continus** » ?

Des calendriers novateurs « **d'emplois successifs... continus** », [2 fois 7 ou 8H, 3 fois 7 ou 8H, jusqu'à 5, 6 et 7 jours sur 7, plus ou moins mixtés avec des repos compensateurs, « des semaines ou composées, ou personnalisées de base de 35H judicieusement et contractuellement dosées », voire avec un recrutement de volontaires encouragés, définiraient un objectif réaliste, réalisable de ramener le calendrier global à environ CINQ années au lieu des 15/20 ans évoqués.

.../...

Si nous devons attendre réellement une QUINZAINE d'années, l'ASIE dont la CHINE, l'INDE, l'INDONÉSIE, etc. nous auront déjà dévoré, ruiné, etc. rendu insolvable, même envers... l'UNEDIC..., qui se débat déjà avec ses 14 milliards d'euros environ de déficit...

Mais il nous restera « ...les droits de l'Homme, le Code du Travail... », et l'énorme risque du droit ultra libéral d'avoir les assiettes vides...

De plus, la prévision de planification de ce bassin d'EMPLOIS, devrait être scindée au moins en deux catégories d'emplois, avec :

- d'une part, l'EMPLOI AMONT, disons intellectuel, celui qui est préparatoire, attaché à la constitution des dossiers, [APS, APD, Appels d'offres, etc.], celui qui doit être prioritaire, qui par définition, concernent les premières étapes ouvrant sur la faisabilité de l'ouvrage.

- d'autre part, « l'EMPLOI AVAL » majoritairement de terrain, plus manuel, plus mécanisé, plus important » tels qu'il est souvent identifié, réel, etc.

La Maîtrise d'Ouvrage, leurs diverses Délégations éventuelles, s'organiseraient au plus tôt, en insistant sur la nécessité de mettre en place une Planification d'ensemble susceptible de différencier l'EMPLOI de Préparation, de l'EMPLOI l'Exécution, à adapter aux circonstances autant exceptionnelles que l'objectif de la LGV.

Entre temps, **Iter** apparaissant, des réflexions plus ou moins communes, déjà pour l'EMPLOI de Préparation, ne pourraient-elles concernées également ce programme

.../...

IV^{ème} Motivation : Apaiser, voire dépasser le conflit d'intérêt entre Cannes et Nice au sujet de l'implantation de la gare multimodale (Cf. Nice-Matin du 09 juin 2005)

L'intérêt général, attend une utilisation optimisée de ce mode de transport collectif, qui ne peut ignorer globalement des critères essentiels qui sont autant le délai que le *financement en général* de l'investissement lourd, réaliste, durable et finançable que représente la LGV, puis pour le moins, la recherche de l'équilibre du futur budget de fonctionnement avec des ressources maximales frets et voyageurs.

C'est regrettable pour les Villes de CANNES et NICE, mais elles ne disposent pas et ne disposeront pas, d'apparence, en temps voulu d'un SITE LIBRE, - opérationnel à moindre coût - pour satisfaire tant la dépense que pour réduire le calendrier notamment, subordonné aux reliefs géographiques locaux (dont le bassin inondable du Var), lesquels ne permettent pas les meilleurs « profils en long » offrent les caractéristiques de garanties indispensables à la réalisation de la LGV.

Divers obstacles **qui existent** ne sont-ils pas à prendre en compte :

- le risque de retarder, voire de faire échouer la LGV si les tergiversations du choix du site de la gare multimodale entre CANNES et NICE s'avéraient être entérinées par la synthèse sur l'altimétrie sécuritaire dégagée par le Tribunal Administratif de NICE (Cf. infra § A),
- puis l'élimination du risque (§ A) avec la création de deux nouvelles gares à **ANTIBES-SOPHIA** et **CANNES - LE CANNET** (Cf. infra § B & C).

A - Prévenir le risque de retarder, de faire échouer la LGV si les « hésitations » du choix du site de la gare multimodale entre de CANNES et NICE s'avéraient être déterminantes, dépassées, voire mal fondées et/ou infondées selon notamment, la synthèse sécuritaire, dont une altimétrie minimale, à demander de dégager par le Tribunal Administratif de NICE.

Si les aspirations des Villes de CANNES et NICE paraissent respectables, il semble qu'il faudra du temps, et beaucoup pour NICE notamment pour libérer le M.I.N., à moins d'y investir encore plus d'argent..., notamment pour les indemnités des évictions / expropriations commerciales, voire de probables contentieux, etc.

Laissons ces Villes consulter éventuellement leurs populations, réunir les financements supplémentaires à leurs charges, libérer, décharger les sols de leurs contraintes administratives, voire urbanistiques notamment, apporter « à la LGV » les garanties inhérentes aux divers Plans sécuritaires sus évoqués qui peuvent être nécessaires envers les tiers, autres Collectivités, Communautés, etc.

D'ores et déjà, la LGV n'a plus le temps d'attendre.

Par contre, dans un Pays au déficit abyssal d'environ 1.100 milliards d'euros, en économiser 2 (Différence de 8 à 6 entre 2 projets) sur un tracé peut paraître mesquin ou futile, mais précieux...pour la Collectivité en général.

En effet, après les fermetures des tunnels du Mont Blanc, du Fréjus, il semble qu'en l'absence même d'un « demi tunnel d'avance », le « Tunnel du Mercantour à relancer apparaît aussi indispensable pour une autre percée des Alpes », de manière objective, désintéressée, pragmatique, etc. même si cela est utopique pour certains...

.../...

De manières pragmatique, économe, etc. le SITE du péage d'ANTIBES paraît idéal, « quasiment disponible sur le plan administratif et à très court terme », n'attend que l'attention, voire sa considération évidente par sa géographie locale, « **dont le terrain vallonné ne peut être que favorable au maximum d'enfouissement** ».

Ceci devrait permettre en l'état, même à titre provisoire, transitoire et évolutif, d'être l'un des meilleurs SITES disponibles pour une gare multimodale, dans ce secteur de NICE, SOPHIA-ANTIPOLIS et importants qui ne peuvent être contestés...

B - Prévenir par élimination du risque A avec, avec en VARIANTE réaliste, la création certainement salvatrice de la gare multimodale d'ANTIBES SOPHIA-ANTIPOLIS sur le SITE du péage d'ANTIBES supprimé, notamment pour « absence de transparence, convention apparemment expirée »...

En rappelant que le domaine public national est inaliénable, incessible, que même les changements de statuts des Concessionnaires d'autoroutes, Sociétés exploitantes, etc. ne peuvent s'opposer à tout ou partie « de tronçons de sillons » plus ou moins enterrés sous et/ou dans l'emprise de l'autoroutes express urbaine, l'A8.

D'ailleurs, n'est-il pas permis de solliciter à connaître le montant des redevances et/ou autres ressources qui découleront des « projets de privatisation des dits Exploitants de ces autoroutes », dont la Société ESCOTA au siège social local, pourrait déjà éclairé de ses éléments comptables, financiers, l'hypothèse non démagogique ici exposée »

L'importance du financement d'un tel projet, ne justifie-t-elle pas que soient accessibles, transparents, etc. tous « les éléments de comparaisons » dont les facteurs déjà liés au foncier qui ne peuvent être, ni écartés, ni dissimulés, ni exclus ?

D'ailleurs, la vérification de la situation juridique d'ESCOTA paraît être confuse, ne pas être limpide, dûment opposable, etc. certainement car le contrat de Concession qui expirait fin 1995, ne serait renouvelé annuellement que par un décret n° 96-76 du 31 janvier 1996 ; ceci méritera d'être réexaminé par le Tribunal Administratif de NICE.

Avérée, l'expiration de la Concession détermine la gratuité progressive de la plupart des tronçons de l'A8, **donc la suppression du péage d'Antibes**, permettant le réaménagement des sol et sous sol, des économies pour les Citoyens usagers, contribuables, etc., voire d'en rechercher des compensations qui existent... mais hors sujet à moins d'une pensée... pour l'inéluctable A8ter...

C – Par cohérence avec [A & B], implantation de la nouvelle gare CANNES - LE CANNET, de la prise en compte de mesures préventives contre le BRUIT...

1° - Création du tunnel en majorité au **tréfonds** du Boulevard CARNOT à CANNES

A l'évidence, comme à MARSEILLE et les Villes desservies par l'augmentation des voyageurs TGV en site propre, accroissent la circulation des véhicules induits, donc génératrices de nuisances.

Plus rapide, moins lourd en charge financière, - la Ville de CANNES pourrait substituer son souhait de disposer d'une Gare multimodale -, - **à la réalisation d'un tunnel** -, entre la Gare actuelle et la nouvelle Gare de CANNES - LE CANNET (implantée vers le secteur de ROCHEVILLE), en majorité au **tréfonds** du Boulevard CARNOT.

.../...

2° - Des nuisances de BRUIT supprimées par la nouvelle Gare de CANNES - LE CANNET et la création concomitante du « Tunnel CARNOT » par la Ville de CANNES

Pour l'actuel réseau SNCF vers le littoral, les nuisances de BRUIT subies depuis environ 150 ans disparaîtraient.

La réalisation d'un tunnel sous le Boulevard CARNOT, diminuerait également des nuisances dues au BRUIT avec des véhicules enterrés, apportant un complément de confort non négligeable pour les riverains, complétée d'un Parking mixte sous le Square Carnot, bretelles de liaison enterrées vers le Boulevard de la République mitoyen en dénivelé, etc..

3° - Des indemnités, nuisances traitées par la proposition où loi de M.BROCHANT

sans omettre « **le dépoussiérage** pour actualisation et application irrévocable par RFF, la SNCF des mesures législatives et réglementaires concernant l'une des applications de lutte contre le BRUIT, dont la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992...

D - Anticiper sur l'éventuelle disponibilité du tréfonds et/ou tout au moins, aux fins d'atténuer la charge foncière - au bilan prévisionnel de la traversée du Département des Alpes-Maritimes -, en éliminant et/ou en négociant le coût des expropriations en en facilitant l'accès déjà sur le Domaine public, national, départemental ou autres affectations.

- soit en prévoyant un différé minimal - à *moyen terme* à dater de la mise en service de la LGV - d'indemnisation auprès des Collectivités territoriales, du Conseil Général bientôt seul Gestionnaire de la voirie nationale, dont les autoroutes,

- soit en instituant un régime de redevances et/ou similaires en contre partie de l'occupation du Domaine public, davantage orienté sur la « taxation que du fret commercial, puisque privé », l'Exploitation voyageurs relevant elle, que du Service collectif d'intérêt général, susceptible et bien fondée, d'être différencié du traitement du fret.

E - Prévenir les nuisances du cheminement actuel, dont le BRUIT, en étudiant en filigrane, les schémas locaux notamment de TER nécessaires à l'intégration régionale aboutissant à la libération à terme(s) de l'emprise RFF - SNCF de bord de mer, obsolète, ringarde en 2005 / 2006..., après 150 années de bons et loyaux services à l'intérêt général.

Cette utopie pour certains, est réalisable , si en général, les égoïsmes se taisent. Certains confondent à dessein, écologie et égoïsme lorsque cela arrange leurs propres tranquillités, affaires personnelles, etc.

Dans le secteur de vie qui concerne le rédacteur de la présente, il reçoit **le bruit des trains** (*amplifié par les ponts métalliques sur la Siagne et Béal*) jouxtant la RN98 en littoral, **le bruit de l'autoroute A8** en bas de colline, **le bruit des avions et du nombre croissant des hélicoptères** de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu...

.../...

Le donnant donnant devrait y être de rigueur, si certains, hors littoral, comprennent qu'un jour seuls les riverains niçois qui supportent les nuisances se réserveront de prendre l'avion à NICE, idem pour les riverains des Communes traversées par les nuisances de l'A8, qui manifesteront pour s'en réserver l'usage.

C'est très simple en demandant à l'Etat, d'attribuer par exemple, des plaques vertes, des cartes grises vertes, cartes d'identités assimilées vertes, pour alerter de sa fonction semblable, etc.

à ceux qui n'acceptent des équipements collectifs d'intérêt général que chez les autres...

avec notamment, interdiction de prendre l'avion, d'emprunter les autoroutes, d'être simplement tolérés à être « délestés en priorité de l'électricité, de l'eau », etc.

Pourtant, cette libération de l'emprise du réseau actuel de RFF / SNCF en littoral, pourrait être un audacieux challenge profitable à toute la population azurée, y compris de celles des Moyens et Haut Pays...**si...moins d'égoïsme...**

Est-ce qu'une **Gare multimodale** implantée par exemple à **ANTIBES SOPHIA**, - même avec une prévision d'extension voyageurs vers NICE - Saint AUGUSTIN, peut être seule avec ses TGV, privée d'interconnexions ferroviaires locales indispensables pour « dispatcher » le potentiel d'usagers entre la LGV et l'irrigation légitime de ses territoires par des TER notamment, sur lesquels autant sa définition que sa réalité sont fondées...comme si une égale gare routière y était superflue... ?

Rappel à faire que, « jouxtant presque le MIN », le complexe de Cap 3000, « situé en basse vallée du Var, ne serait pas à l'abri d'un déversement violent vers le parking en cas de crue ».

Dans les faits, Cap 3000 doit donc procéder et/ou procède notamment, à des travaux de renforcement de la digue, en cas de crue, pour prendre en compte la sécurité de ses clients et de ses employés. (Cf. Nice-Matin du 12.02.05).

Pourquoi limiter, voire atrophier l'exploitation de cet « **équipement structurant** », alors qu'il ne devrait s'agir que de problèmes de correspondances judicieuses pour intensifier le transport collectif, tant réclamé par ailleurs..., associées au transport routier intégré par une Gare routière sur le site, elle aussi indispensable, pour les liaisons avec les Moyens et Hauts Pays..., participant à sa mesure, à la distribution du petit fret transité en « messagerie »...

Sans oublier que déjà, pour le « bilan prévisionnel », des aides interministérielles devraient apparaître dès le plan de financement.

J'insiste, mais l'importance du foncier quasi disponible et/ou aménageable sans trop de surcoût, augurent de nombreuses possibilités de création de - PARKINGS -, imaginant l'adjonction de lignes de TER..., de plusieurs gares routières pour le désenclavement des Moyens et Haut Pays, du fait qu'aussi bien la délocalisation de la gare LGV (ex. Grandes lignes) que les TER constitueront une politique difficilement contestable de l'aménagement durable, voire aussi de RER selon des orientations de la DATAR...

.../...

F - Transférer, pour défaut de réalisation par inadaptation, les financements de la 3^{ème} voie vers la LGV Côte d'Azur, « en provision de déduction » au bilan prévisionnel, sur la section traversée 06...

La nouvelle Gare multimodale d'**ANTIBES SOPHIA**, même avec un glissement vers l'Est, c'est-à-dire, plus ou moins reliée, intégrée avec le projet de NICE - Saint AUGUSTIN, constituerait l'un des maillons essentielles entre des secteurs importants, bassins de vie à satisfaire, même si certains choix délicats, risquent de ne pas être résolus, au moins à ce jour, qui est celui de « dégrossir » les points forts du principe déterminant cette LGV.

De surcroît, l'inutilité de la 3^{ème} voie serait fondée, logique, etc. car restrictive par rapport, tant à la suggestion de Gare multimodale d'**ANTIBES SOPHIA**, probablement moins coûteuse pour tout ou partie(s) de ses enfouissements... toute proportion raisonnable gardée, qu'en fonction de l'**intérêt général** au sens large, que des potentiels induits dont certains se valorisent par succession de cercles concentriques, absent du rail actuel en littoral n'agissant que pour une faible portion de territoire limité au maximum à 180° avec la présence en Méditerranée de « l'EFFET DE SERRE ».

Comme pour le SITE du péage d'ANTIBES, quelques dizaines d'hectares de foncier y sont quasiment gratuits, puisque le terrain est déjà la propriété du Ministère des transports, donc de l'Etat, et l'Etat c'est nous.

Ce sont des dépenses en moins qui diminueraient les frais de mises en souterrain..., **surtout si, les Décideurs, Concepteurs de la LGV acceptent une conception adaptée notamment, pour l'utilisation du « tréfonds public »**

Il s'agit notamment, de l'emprise de l'A.8 - voie expresse urbaine - , de ses échangeurs, de ses voies, voire des voiries adjacentes dont la Ville d'ANTIBES, toujours à l'avant-garde et pour la bonne cause, ne refusera pas d'abandonner toute revendication indemnitaire, dans un contexte légitime bien sur, de réciprocité.

Cette disponibilité du foncier, sans les délais, coûts d'expropriation, quasiment sans dommages et intérêts puisque par leurs poids l'ensemble des matériels, équipements de la LGV seraient réalisées en enfouissement, voire en sous œuvre, « mais en majorité avec travaux effectués à ciel ouvert », afin d'être construite en niveau(x) inférieur(s) des installations autoroutières et routières actuelles.

Ce SITE aurait les avantages d'optimiser la LGV Côte d'Azur, dont ceux :

- d'être opérationnel au moins avec DIX à QUINZE années d'avance en attendant le projet de Nice Saint Augustin au foncier occupé, fort coûteux à libérer,

- d'éliminer, pour le sillon, le risque d'inondabilité des crues du Var, en se situant hors NGF inondable, repris par ailleurs,

- d'anticiper aussi le rehaussement de la mer à termes suite à « l'EFFET DE SERRE », rehaussement sous surveillance notamment, du marégraphe de SARTENE au phare de Senetosa en CORSE. (Cf. Nice-Matin du 20.06.04).

La proximité du Centre de Hautes Technologies de SOPHIA-ANTIPOLIS méritant et justifiant de cette gare multimodale et moyen global d'une panoplie de transports interconnectés de très Hautes compétitions, qui n'oublieraient pas les Moyens et Hauts Pays, en liaison notamment avec le Département des Alpes de Haute Provence.

.../...

G - requérir auprès du Tribunal Administratif de NICE un ou des AVIS pour anticiper sur les mesures conservatoires adéquates afin également d'anticiper, simplifier les solutions relevant déjà au maximum du foncier public situé dans « **l'emprise du couloir LGV** (Cf. Nice-Matin du 27.05.05),

H - Adaptation « novatrice avec les vols A.380 Schengen et/ou similaires », pour peut être participer à résoudre, alléger une partie de la saturation de l'A.8

Le peu de distance entre l'Aéroport de NICE Côte d'Azur et ce SITE, la recherche quasi permanente du confort, - dont le gain de temps est important -, dans les activités du tourisme en général, l'imagination de la CCI de NICE son Gestionnaire, etc. ne pourrait-ils pas déboucher sur d'autres formulations « d'ESPACE Schengen A.380 et/ou comptoirs d'enregistrements délocalisés ».

Certains voyageurs, leurs bagages » transportés par la LGV, ne pourraient-ils être acheminés par exemple, - **par mini bus sécuritaires et sécurisés** -, directement aux passerelles et/ou similaires des terminaux de leurs avions, les potentiels des usagers des A.380 supposant une nouvelle organisation des accès entrées et sorties aux différents vols ?

Une « conception assez novatrice, voire futuriste » de la gare d'**ANTIBES - SOPHIA** pouvant être une opération pilote et en obtenir des financements complémentaires.

I - Pour équilibrer l'aire ferroviaire de triage du fret multinational - du péage de l'A.8 de la Gare multimodale d'ANTIBES SOPHIA-ANTIPOLIS d'une part, d'autre part, procéder à d'autres économies foncières chez nos voisins de l'est varois, - suggestion de créer - sous le péage de l'A.8 CAPITOU -, pour le VAR nord et est, déjà une identique aire ferroviaire de triage du fret multinational, etc.

Démontrer notre sollicitude avec nos voisins ne peut nuire à la réalisation de la LGV.

J - Pour mémoire, suggérer d'autres économies foncières chez nos voisins de l'est varois, avec l'aire du péage de l'A.8 CAPITOU pour le VAR nord et est, etc.

Démontrer notre sollicitude avec nos voisins ne peut nuire à la réalisation de la LGV.

Et « bis répétita ».

Pour intégrer à la LGV varoise, accélérer les dessertes inévitables du **fret ferroviaire**, [à associer à d'indispensables aires de messageries à augmenter], dans ses parcours et réalisation de l'Est varois raccordée avec l'Ouest des AM par l'accès entre MANDELIEU LA-NAPOULE et Saint RAPHAEL / FREJUS, un raisonnement quasi identique ne pourrait-il pas, pour « les manipulations, certains stockages de fret sous réglementations particulières, donc plus exigeantes en foncier », conduire à utiliser l'ensemble du foncier conquis par l'A.8 avec les emprises de l'aire du péage de CAPITOU, de ses voiries, de ses annexes, etc. ?

.../...

V^{ème} Motivation : aux titres légitimes, de précaution, de l'intérêt général...

Saisine du Tribunal Administratif de NICE, notamment pour Expertise

Suggestions de saisine(s) adéquate(s) par la CNDP aux fins d'Expertise notamment, pour établir l'inventaire exhaustif et/ou d'officialiser, de situer, etc. le maximum de critères administratifs sécuritaires en déterminant les légitimes garanties envers les tiers en cause.

Pourquoi cette saisine du Tribunal Administratif de NICE ?

Divers risques, obstacles **qui existent** ne sont-ils pas à prendre en compte ?

L'importance des investissements, qui seront certainement majoritairement publics et/ou consentis pour le compte de l'Etat, des Collectivités, Communautés, Syndicats, , etc. plus ou moins publics, [déjà en y apportant des garanties nombreuses et variées], etc. voire de Délégations régulières notamment, et si des contestations apparaissaient, ne justifie-t-elle pas que, soient confirmées la reconnaissance, la compétence, etc. de la « **charge sécuritaire** » au sein de la Commission Particulière du Débat Public ?

S'adjoindre dès l'Expertise, la Chambre Régionale des comptes

le concours de toute Représentation, Services de l'Etat dont la Chambre Régionale des comptes et/ou Organismes assimilés, et si nécessaire se faire assister de toute compétence, de tout technicien public et/ou privé, personne(s) physique(s) et/ou morale(s), etc.

A - Pour déjà éliminer le risque humain, protéger les personnes...

Pour définir, inventorier, etc. « les limites légitimes de l'intérêt général avec ou sans précaution latente » et son inverse, s'entourer de légitimes garanties sécuritaires minimales dont la chasse aux *risques*, aux nuisances, à l'inertie, voire dénoncer le laxisme sécuritaire, etc. » !

1° - en présence de risques dits naturels

Quelles sont les mesures spontanées envisagées afin d'anticiper sur les éventuelles, applications, indemnisations des PPRNP - d'ordre général - traitant :

- des risques dits naturels, notamment à l'encontre des **inondations** dans les vallées maritimes du fleuve VAR, des rivières Le LOUP, La CAGNE, La SIAGNE (en 06210), etc., voire de **glissements de terrain** (notamment à la suite de pluies quasi diluviennes de plus en plus fréquentes et/ou micro climats subtropicaux...) ;

2° - en présence d'un risque technologique réglementé [rupture du barrage de Saint CASSIEN], ajouté qu'en l'état de risque zéro inexistant, un tel second risque sismique existe, est reconnu par les Scientifiques, serait à vérifier, voire à actualiser...

Qui paie l'Etat, les Assurances, au sein de cette mixité « ultra contentieuse » ?

Dans quel délai les personnes, les biens dont la LGV seraient dédommagés ?

Faut-il faire l'impasse sur ces risques identifiés par l'Etat ?

.../...

Pour « MALPASSET », la connaissance de son historique global, du ou des logiciels adéquats notamment, dont celui qu'EDF ne peut pas ne pas avoir effectué... sont des éléments à ajouter aux informations du **dossier sécuritaire de la LGV**, afin de solliciter, accéder sans réserve, etc. pour notamment, constituer l'inventaire exhaustif des secteurs hydrauliques des vallées maritimes à « méditer, comparer, etc. ».

Quelles sont les mesures préventives, particulières envisagées afin d'anticiper sur l'éventuel

- risque technologique identifié « comme étant du à la rupture du Barrage de Saint CASSIEN (83) [*60 millions de m3 d'eau*] », qui envahirait l'ensemble de la vallée de la SIAGNE et partiellement ses affluents, risque plutôt éludé par les deux Départements (06 & 83), les Communes du Bassin, **le SISA**, etc. très et trop discrets, etc. depuis environ 40 ans...

EDF précise sur sa brochure 1962, qu'il est implanté sur « une faille rebouchée »...

3° - de « répertorier » le nombre, les performances effectives, etc. de simulation et/ou similaires effectuées par la Sécurité civile..., aux initiatives, déjà du Département des Alpes-Maritimes, du Conseil Général..., voire de Collectivités territoriales y compris les récentes Canca, Casa, Pôle Azur Provence, etc.

Aucune simulation effectuée notamment, par les Services adéquats de la Préfecture déjà des AM auprès des populations sur le terrain, n'ayant été, ni programmée, ni publiée, encore moins annoncée être planifiée, etc.,

le « spectre, l'incroyable mais malheureuse réalité de la possible catastrophe de MALPASSET » ne seront jamais éteints...

L'actualisation de l'ensemble des données, logiciels, etc. à produire par EDF, depuis la conception jusqu'à la destruction du Barrage de MALPASSET, les conséquences de sa rupture ne permettraient-ils pas, - déjà à titre de précaution -, de recueillir, d'établir tous les éléments nécessaires à éviter de réécrire un second historique quasi semblable, si un nouveau malheur survenait !

Sans omettre d'ajouter, ni de tomber dans un catastrophisme excessif, que - le **risque sismique** n'étant pas non plus exclu dans le Département des Alpes-Maritimes -, il y a été référencé dans les études de sa construction entre les années 1955 à 1962/1964 puisque sa mise en eau est effectuée à partir de 1966.

4° - de déterminer d'autres mesures « amont contre le BRUIT », d'en assumer les conséquences, dont les préjudices, dommages générés par les nuisances à indemniser notamment, sur « les fondements de la proposition de loi Brochant évoquée le 26 octobre 2002 dans Nice-Matin » ?

Déjà pour le secteur de Saint-RAPHAEL jusqu'à CANNES, le cheminement actuel, le long du bord de mer, n'admettrait pas ou semble-t-il tout juste à l'extrême limite, même la présence de TGV de type pendulaire, ce qui exclut donc la LGV.

L'opportunité de « la proposition de loi Brochant en 2002 », peut-être à compléter, qui disposerait notamment, pour partie, et serait la bienvenue, en procédant :

« ...à l'instauration d'un abattement sur la valeur locative des habitations exposées aux nuisances sonores et aux infrastructures aéroportuaires. »

.../...

a) faire reconnaître par une Expertise dûment désignée par le Tribunal Administratif, avec « Mission élargie », les lieux, tronçons, et. sensibles, existants.

D'autres tronçons azuréens comportent de semblables réserves, mais sur le parcours MANDELIEU LA-NAPOULE à CANNES, il faut franchir la modeste SIAGNE.

Sans omettre qu'en l'état, si par une incroyable inadvertance, ce réseau devait intensifier, surexploiter un quelconque tronçon de ligne « TGV amélioré, TER ultra rapides plus ou moins induits, créés, augmentés en nombre et en vitesse, etc. », y compris pour du FRET, l'un des engagements réclamés aux Acteurs, Décideurs des dits ouvrages par les riverains, seraient d'imposer la suppression préalable et/ou conditionnelle, de tous les ouvrages d'arts ou non - de conception métallique -.

En effet, le franchissement de la SIAGNE, d'un Béal, - *comme beaucoup d'autres franchissements* - dont l'amplification des nuisances du bruit engendrées par la résonance du métal notamment, DEUX ouvrages sont concernés, tant par le nombre de convois, motrices haut le pied pour les manœuvres, que par l'augmentation des vitesses, etc. qui représente une agression permanente à l'encontre des riverains qui n'en supporteront pas davantage.

b) faire reconnaître par une Expertise dûment désignée, avec « Mission élargie », les lieux, tronçons, et. susceptibles d'y être concernés

Avoir, au(x) chapitre(s) des nuisances, l'obligation d'insérer pour le Maître d'Ouvrage dans les documents plus ou moins contractuels, administratifs, et/ou assimilés, etc. que, quelque soit le tracé retenu, si des riverains, personnes physiques et/ou morales, voire Associatives, etc. devaient saisir une quelconque Juridiction administrative, civile, commerciale et/ou pénale, nationale et/ou de l'U.E., tous les dépens, honoraires, en un mot, toutes les charges financières lui incomberait et/ou envers tous ses Délégués.

c) faire reconnaître par une Expertise dûment désignée par, avec « Mission élargie », la ou les consultations renouvelées selon les nécessités notamment de vigilances, par exemple celles « de l'effet de serre » liée au réchauffement climatique notamment, auprès de (l'ONERC) Observatoire national des effets du réchauffement climatique.

La lecture de l'article de Nice-Matin du 25 juin 2005 est sans équivoque et,

« La France doit se préparer aux effets « colossaux » du réchauffement]

Faut-il ignorer « l'EFFET DE SERRE » (Cf. *Infra*) et/ou réagir au plus tôt :

- d'une part, en répertoriant les équipements sensibles du proche littoral dans le potentiel de l'aménagement du territoire et/ou de créer une catégorie neutralisée - de l'aménagement du territoire en survie conditionnelle (et/ou similaire), subordonnée aux éventuelles débordements climatiques, à l'exemple de la RN 98 à ANTIBES (à la chaussée déjà réduite de 3 à 2 voies en 2003/2004) jouxtant la ligne SNCF (sujette elle aussi à des ralentissements, arrêts d'exploitation...), de la RN 98 à CANNES sur le Boulevard du Midi, objet aussi de violents et croissants « coups de mer » , avec également la ligne SNCF mitoyenne, etc.

.../...

- d'autre part, en réfléchissant aux mêmes conséquences tant pour les INVESTISSEMENTS envisagés pour la - 3^{ème} voie dite d'ANTIBES condamnée en l'état qui n'en survivra pas -, « fonds qui y seraient engloutis comme le ballast, les rails, l'argent des Citoyens Contribuables, etc., comme risquerait de le constater notamment, la Chambre Régionale des Comptes, ...mais comme trop souvent à posteriori, sans suite... »

Faut-il encore faire l'impasse sur ces risques identifiés par l'Etat ?

5° - **Envisager d'urgence, - avant les privatisations des autoroutes -, au profit de la création de la LGV, de prendre des dispositions conservatoires - , pour se prémunir à l'encontre d'éventuelles utilisations des emprises foncières, des sols et sous sols, droit de superficie, tréfonds, etc. dont notamment celles d'ASF avec la Sté ESCOTA et l'A.8 et/ou avec leurs infrastructures, superstructures, etc., idem pour RFF, SNCF, RTE, EDF, GDF, Société du Canal de Provence, etc.**

a)° - pour anticiper sur d'éventuels augmentations de coûts, d'inévitables inerties contentieuses notamment, etc. en présence de probables expropriations et/ou similaires qui seraient des entraves à une plus rapide réalisation, etc. ;

b)° - pour anticiper, confirmer la transparence des dossiers, dont notamment en ce qui concerne l'A.8 gérée par la Société ESCOTA au siège social local, qui devrait déjà pouvoir éclairer le Débat Public, de ses éléments juridiques dûment opposables, ainsi que comptables, financiers, selon l'hypothèse non démagogique exposée au cours de la présente note.

B – Prévenir le risque d'interruption de la continuité commerciale de la LGV par défaut de continuité matérielle d'un Service collectif national, européen...

1° - ***se protéger face aux turbulences du monde moderne***, à ses exigences, à ses impatiences, à la conséquente vigilance imposée par les méthodes de la mondialisation actuelle, etc. - le critère légitime de recherche de continuité du Service économique européen -, sauf cas de force majeure imprévisible, ne doit-il tendre vers l'absolue au profit des Services collectifs européens frets et voyageurs, de la part d'un tel « équipement structurant » qui se doit d'apporter sécurité, sérénité, confort, confiance, etc. aux populations régionales et à la mobilité des autres, voire internationales, ainsi qu'aux économies de pléthore Etats membres et autres utilisateurs ?

a) - Priorité à une altimétrie optimisée, sécurisée, responsable, etc.

Fondée pour le moins sur le principe de précaution, une **altimétrie minimale**, devrait être déterminée à l'occasion d'une telle Expertise désignée par le Tribunal administratif de NICE, sollicitée par votre Commission Particulière du Débat Public, dont la Mission adéquate conviendrait d'établir également et/ou :

.../...

b) -Déterminer une altimétrie sécuritaire, minimale, etc. rendant acceptable la hauteur du ou des ouvrages d'arts de franchissements de ces vallées et/ou similaires, ponts, viaducs, etc. prenant en compte « une ou des vagues à actualiser (dans les deux sens], où niveau des plus hautes eaux en état de catastrophe » dont une approximation pour la SIAGNE serait située entre 15 et 30 mètres NGF !, car un « ras de marée » est probable en retour, de type plus ou moins apparenté à un « tsunami »...

L'altimétrie de ces NGF devrait influencer les profils « en long » de la LGV.

D'ores et déjà, n'apparaît-il pas qu'une - *Gare voyageur Cannes La-Bocca* en site existant - pourrait **se révéler un handicap ultérieur, une interrogation...**

La nouvelle - *Gare TGV voyageur CANNES - LE CANNET* - où investissement durable (*enterrée avec ses Parkings*), est bien envisageable, *sur des territoires surélevés*, plus ou moins communs et limitrophes vers les hauteurs de ROCHEVILLE, secteur urbain, de surcroît fort bien irrigué par une vaste voirie de desserte, spacieuse, beaucoup plus accessible que dans CANNES, où le trafic routier est déjà souvent saturé... ;

c) - exiger d'être aussi protégé, voire par assurance, réassurance, etc. à l'encontre de la libéralisation du fret ferroviaire notamment, sur le réseau RFF depuis mars 2003 « confié » à des Exploitants extra nationaux supposés organisés, munis de contrats complets, protecteurs, opposables, etc. qui ne manqueraient pas de se faire octroyer à notre détriment, des indemnités dissuasives y compris par « BRUXELLES », voire par la Cour de Justice européenne dans l'hypothèse d'inutilisation du réseau - **durant plusieurs semaines, mois...** -, dont l'excuse et/ou le prétexte d'inondations ne paraîtraient pas très convainquant ?

Les critères, retards, préjudices, etc. occasionnés notamment, lors de la catastrophe du Barrage de Malpasset, ne pourraient-ils utilement guider une réflexion sur des conséquences de ce **risque** dénommé d'ordre **technologique**, et répertorié ainsi par des Services de l'Etat ?

Sachant que l'A.8, les RN7, RN98, etc. subiraient les mêmes conséquences !

d) - D'engager, d'imposer aux Assureurs, voire Réassureurs, etc. en cas de sinistres, leurs interventions directes, avec indemnisation « conventionnée » immédiate, édictant « péréquation, imputation, etc. ultérieures des affectations indemnitaires entre elles, les responsables éventuels, etc. », dixit des dispositions existantes en matière de construction, peut-être à actualiser, mettre en harmonie avec le cas d'espèce...

En un mot, cet « **équipement structurant** lui-même pour ses charges nationale, voire européenne opérationnelles, ne peut supporter un quelconque arrêt, mise hors service hors maintenance raisonnable, pas davantage pour le **potentiel économique** global qui l'accompagnera, ne pourront notamment, supporter des inerties indemnitaires.

Sont inenvisageables les inerties de la catastrophe d'AZF à TOULOUSE, - car il est constaté - que des contentieux perdurent à l'exemple du Groupe industriel Grande Paroisse (Total) avec l'Association des Sinistrés du 21 septembre 2001 (*Cf. La Tribune du 24.06.05 page 14*).

.../...

2° - **Anticiper afin de requérir avec l'Expertise auprès du Tribunal Administratif de NICE un ou des AVIS** pour « l'emprise du couloir LGV (Cf. Nice-Matin du 27.05.05), tant à l'égard de votre Commission Particulière du d&ébat Public, qu'aux Services de l'Etat représentés par Monsieur le Préfet, que», les Collectivités territoriales dont les Communes supposées recevoir tout ou partie d'équipements de la LGV, - tant en infrastructures qu'en superstructures -

a) - Que le précité Tribunal statue à ce que l'utilisation du **tréfonds** sur ces dits patrimoines collectifs, communaux ou autres, ne soit pas un obstacle, en abandonnent leur droit immédiat, accepte d'en différer l'éventuelle évaluation, voire exonère d'une quelconque valeur foncière même dégressive, tout en en limitant d'éventuelle contrainte, en limiter, voire en exclure aussi d'éventuelle servitudes pour le droit résiduel correspondant du sol dit de **superficie**, qu'il y soit appliquer le principe d'équité dans la réciprocité pouvant s'admettre, voire le recommander ;

b) - Que l'Etat, ses Représentations concernées en délibèrent rapidement, mêmes sous motivations conditionnelles, réserves, etc., mais se prononcent.

c) - **faciliter l'utilisation du tréfonds, voire également selon les opportunités, l'anticiper notamment par des clauses de sauvegardes, des raisonnements rapprochés,**

en présence de modifications, extensions, négociations, etc. avec la même utilisation du **tréfonds** pour la propriété privée des personnes physiques et morales, y compris envers les innombrables Communautés immobilières, Copropriétés, Associations, etc. verticales et/ou horizontales, mixtes, etc.

d) - Anticiper sur d'éventuelles conséquences de coupures par suite de déficits de production, de transport d'énergie électrique des A.M, de la libération du marché de l'électricité

Le département des Alpes-Maritimes, souvent à la limite des « décrochages EDF », est annoncé comme déficitaire en **production, transport d'énergie électrique**.

En cas de « délestage de consommations par étape de DEUX heures », quelles seront les mesures compensatrices, dédommagements sur les factures de la clientèle globale, critères de choix des circuits prioritaires, etc :

- les Services classés sécuritaires ?
- la population ?
- les compléments de KVA des TER, TGV voyageurs ?

e) – **Définir, peut-être en liaison avec la « Direction d'EDF entreprise et Collectivités de PACA est (Cf. Nice-Matin du 06.06.05) » un ou des régimes spécifiques relatifs aux frets national et international privés, pour apprécier, différencier, etc. les légitimes garanties d'alimentation en énergie électrique pour les populations, activités, etc. autochtones prioritaires.**

- Quid des compléments de KVA nécessaires au **fret international privé** où l'inverse en « périodes d'insuffisance, de délestage... » ?

.../...

f) - Anticiper, avec la DATAR, le Conseil Général notamment, pour l'ouest PACA déficitaire en électricité, d'inciter à intégrer, - selon l'opportunité des investissements de la LGV - , une ou des productions locales d'électricité, sans favoriser la création de nouveaux monopôles excessifs, « voire à l'image de certains mini monopôles oeuvrant, toutefois avec agréments, sur la mise en place de certaines énergies renouvelables dont l'utilisation du solaire ».

Il peut paraître surprenant que, depuis des décennies, peu ou pas de production suffisante d'électricité industrielle thermique, à taille adaptée au contexte azuréen, plus humaine - hors produit pétrolier - donc représentative de l'intérêt général, n'ait apparu déjà dans les Alpes-Maritimes, hormis de l'hydro électricité notamment dans les Alpes du Sud, avec en limite 83/06 le Barrage de Saint-CASSIEN (créé en 1960).

Ses notion, fonction - **d'intérêt général** - à vocation mixte EDF / agricole, semblent être « battues en brèche » et, l'exploitation globale mériterait d'être approfondie.

En effet, il semblerait que ce soit la Société du Canal de Provence qui régisse maintenant sa réserve d'eau, et en ait décidé seule d'en vendre (diminuant le potentiel de force motrice pour les alternateurs EDF ? », au Golf de Terres Blanches à Tourrettes du Var, sans peut-être subir les éventuels rationnements, surtout qu'en l'absence de délibérations de leurs Conseils Municipaux, les Communes dont CANNES et MANDELIEU notamment, qui en subissent les risques, ni le SISA d'apparence, ne soient consultés, ni les populations...



Conclusion provisoire :

La présente « Note » expose des observations, suggestions, etc. regroupées et émises par un Senior, d'origine manuel, autodidacte pour l'essentiel, sans complexe, ancien apprenti à la sortie de la Communale, ayant créé son entreprise en partant de sa « caisse à outils d'électricien », qui constate trop souvent peu ou pas de coordination, - qui génère du gâchis payé par les Contribuables - entre trop de Directions, de Services, plutôt trop « tentés d'être gaspilleurs », etc. représentant plus ou moins l'Etat, ses Collectivités, ses Administrations, etc.

La gestion de l'ensemble des dépenses avec la présence AU DEPART, de la Chambre Régionale des comptes, ne pouvant que rassurer les Citoyens Contribuables sur l'optimisation de l'utilisation des deniers publics et/ou assimilés, ainsi que la transparence des divers Marchés.

Les circonstances économiques nationales et européennes incertaines, d'autres incertitudes internationales, les besoins et nécessités d'arrêter de reculer afin de ne pas interrompre des cycles vitaux, surtout pour les plus démunis, ... etc. font, que les initiatives traditionnelles sujettes à trop d'inertie, doivent être écartées.

L'innovation, sera ou ne sera pas, la ligne conductrice du succès rapide que mérite la réalisation de cette LGV, au plus vite.

CINQ années doivent être possibles globalement, pour dégrossir la LGV, s'il y a déjà la volonté et à un prix de revient minimisé, sans dire forcément au moins cher.

.../...

Pour confirmer auprès de votre Commission Particulière du Débat Public, la plupart de ses affirmations, suggestions, développements effectués, etc., l'Association « **La Pacilie** », propose une possibilité de tracé - d'enfouissement après terrassement, à réaliser notamment pour une partie non négligeable, en tranchées couvertes, moins onéreuses que des tunnels traditionnels - entre Mandelieu La-Napoule et Antibes/Biot, qu'elle pourrait produire, de préférence, à l'occasion d'un rendez-vous en vos Bureaux à Nice.

Entre temps, est intervenue la décision favorable d'**Iter**, laquelle décision après beaucoup d'incertitudes, laisse entrevoir des adaptations, actualisations qui seraient susceptibles, soit d'infléchir, soit de confirmer certaines observations, suggestions.

En l'état d'une part, du précité récent « **Iter** » qui peut bouleverser le contexte du Débat jusqu'à présent sérié, transparent de cette LGV, d'autre part, de la période estivale que s'ouvre, et, par considération du nombre, de la qualité des « Acteurs » publiés dans ce Débat, si cette présente « Note » retient quelque peu l'attention, mais vue sa tardivité non intentionnelle, le calendrier expirant ce 08 juillet ne permet pas à ces « Honorables Acteurs » d'envisager ni d'y réfléchir, ni d'y répondre, ni d'en émettre leurs critiques favorables ou non.

Peut-être qu'en ces circonstances assez exceptionnelles, Monsieur la Président, Mesdames et Messieurs les Membres de cette Commission Particulière du Débat Public, au titre de leur extrême obligeance, peuvent disposer d'une autre compétence de renvoi de la date de clôture de ce Débat, qui pourrait peut-être, se situer au cours de la semaine n° 34, après la semaine creuse du 15 août (report certainement apprécié des Acteurs, voire du Public...).

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner à la présente, et, dans l'attente de recevoir vos prochaines informations, voire des documents et/ou des annexes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** », le Président, Sylvain PAGENEL

A toutes fins utiles, communications de la présente « Note » est notifiée à :

CPDP à Marseille

Conseil Général des AM

Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice

Ville d'Antibes

Ville de Cannes

Ville de Le Cannet

Ville de Nice

.../...

Liste succincte des documents joints

Extrait Nice-Matin du 16 avril 1999 mentionnant le Parlement européen

Extrait Nice-Matin du 26 octobre 2002 mentionnant M. B. Brochant

Extrait Nice-Matin du 19 mars 2005 mentionnant la DATAR

Extrait Nice-Matin du 28 mars 2005 indiquant le réseau européen à grande vitesse, dans le dossier économique de la CCI Nice Côte d'Azur

Agrandissement d'une carte représentant le « Bassin méditerranéen »

Extrait Nice-Matin du 25 juin 2005 indiquant des **effets colossaux** du réchauffement

Extrait La Tribune du 29 juin 2005 mentionnant l'UE, la Commission, la Turquie

Extrait La Tribune du 30 juin 2005 mentionnant le déficit de 13.67 M € de l'Unédic

Extrait La Tribune du 30 juin 2005 mentionnant le processus de cession d'autoroute

Extrait La Tribune du 1er juillet 2005 mentionnant la SNCF et les « traders »

Extrait d'un brochure éditée par la Mairie de Mandelieu des situations à risque en 2004 mentionnant les risques inondation et rupture du Barrage de Saint Cassien

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

**Chambre de Commerce et d'Industrie
Nice Côte d'Azur**
20, Boulevard Carabacel BP 1259

06005 NICE Cedex 1

Mandelieu, le 04 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 8761 7656 5 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Président,

Pour votre plus complète information, ainsi que pour vos prises de position exprimées dans vos Publications sur ce Débat public relatif à la LGV,

J'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état de mes appréciations, il m'a semblé opportun d'adresser à la Délégation Azurée.

Compte tenu du calendrier qui se réduit, vous trouverez également la copie de l'envoi adressé à la Délégation de Marseille.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

Réseau Ferré de France
Direction Régionale
17, La Canebière BP 72208
13207 Marseille Cedex 1

Mandelieu, le 05 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 2048 0026 2 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Président,

Peut-être trop préoccupé, d'une part, par la récente Décision favorable du choix du Site d'**Iter**, susceptible de modifier certaines données dans l'aménagement du territoire, dont des conséquences pour le tracé de notre LGV, d'autre part, de pouvoir terminer la « Note » avant la date de clôture du Débat reportée au 08 juillet,

- j'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état d'appréciations différentes de celles du dossier, des « Cahiers d'acteurs » notamment, qu'il m'a semblé opportun d'adresser aux Délégations Azurée et Marseillaise de la Commission Particulière du Débat Public.

En pleine période estivale, j'ai pensé utile de vous informer directement de cet envoi.

Je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, car le fait d'attendre l'issue d'**Iter**, ne m'a pas avancé, et, « la rédaction du document, relue trop rapidement », peut certainement et à regrets, contenir quelques « coquilles », pour lesquelles je sollicite aussi votre indulgence.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** », le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

Association Loi du 1^{er} juillet 1901, déclarée à la Sous-Préfecture de GRASSE, n° 12703 JO du 19 juin 1996

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

Mairie du CANNET
Hôtel de Ville
20, Boulevard Carnot

06110 LE CANNET

Mandelieu, le 05 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 0925 5149 7 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Madame le Maire,

Pour ce Débat public, et ce que je pense être **l'intérêt général**, à travers une « Note » ci annexée, j'ai exposé mes appréciations, etc. fondées au départ, sur un aspect sécuritaire, qu'en l'état, semble méconnaître le dossier présenté au public, dont le **risque technologique** réglementé, identifié « Rupture du Barrage de Saint Cassien ».

Ayant compris, vos préoccupations notamment, sur la problématique sécuritaire, - j'ai l'honneur de vous informer que par suggestion notamment, d'une « altimétrie appropriée de précaution », subordonnant aussi le déplacement de la Gare centrale SNCF de Cannes, j'ai préconisé une nouvelle Gare **CANNES - LE CANNET**, enterrée, située vers le contexte urbanisé de ROCHEVILLE.

Ce n'est qu'une suggestion au sein d'un Débat public, mais je tenais à vous en signaler directement l'existence par les conséquences économiques de **notre très attendue LGV, également à enfouir au maximum, dans son parcours azuréen.**

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence, le potentiel latent, etc. d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner à la présente, je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** », le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

Conseil Général
des Alpes Maritimes
BP 3007

06201 NICE Cedex 3

Mandelieu, le 11 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 8761 7865 4 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Président,

Pour votre plus complète information, ainsi que pour vos prises de position exprimées dans ce Débat public relatif à la LGV,

J'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état de mes appréciations, il m'a semblé opportun d'adresser à la Délégation Azuréenne.

Compte tenu du calendrier qui s'est réduit avec l'actualité, vous trouverez également la copie de l'envoi adressé à la Délégation de Marseille.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

Mairie de NICE
Hôtel de Ville
5, Rue de l'Hôtel de Ville

06074 NICE Cedex

Mandelieu, le 11 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 0925 5151 0 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Sénateur Maire,

Pour votre plus complète information, ainsi que pour vos prises de position exprimées dans ce Débat public relatif à la LGV,

J'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état de mes appréciations, il m'a semblé opportun d'adresser à la Délégation Azuréenne.

Compte tenu du calendrier qui s'est réduit avec l'actualité, vous trouverez également la copie de l'envoi adressé à la Délégation de Marseille.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente, vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

Mairie de CANNES
Hôtel de Ville
BP 140

06406 CANNES Cedex

Mandelieu, le 11 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 3118 5433 0 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Maire,

Pour votre plus complète information sur ce Débat public relatif à la LGV,

J'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état de mes appréciations, il m'a semblé opportun d'adresser à la Délégation Azuréenne.

Compte tenu du calendrier qui s'est réduit, vous trouverez également la copie de l'envoi adressé à la Délégation de Marseille.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente,
et vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes,
je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

Association **La Pacilie**
Villa La Vigie
111, Chemin du Paradou
06210 Mandelieu La-Napoule

- ☎ & Fax 04 93 49 25 90 -

Président Sylvain PAGENEL

Ville d'ANTIBES JUAN LES PINS
Hôtel de Ville
BP 2205

06606 ANTIBES Cedex

Mandelieu, le 11 juillet 2005

Lettre recommandée par précaution n° RA 1866 8797 5 FR

Objet : Débat public LGV Côte d'Azur

Monsieur le Maire,

Pour votre plus complète information sur ce Débat public relatif à la LGV,

J'ai l'honneur de vous joindre sous ce pli, un exemplaire du document qu'en l'état de mes appréciations, il m'a semblé opportun d'adresser à la Délégation Azuréenne.

Compte tenu du calendrier qui s'est réduit, vous trouverez également la copie de l'envoi adressé à la Délégation de Marseille.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez quelques éclaircissements, je demeure bien entendu à votre entière disposition pour vous apporter tout éventuel complément d'explication, surtout maintenant avec la présence d'**Iter**.

Tout en vous souhaitant bonne réception de la présente,
et vous remerciant par avance du meilleur accueil que vous pourrez témoigner aux présentes,
je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour l'Association « **La Pacilie** »,

le Président, Sylvain PAGENEL

P.J.

1 exemplaire de la « Note » du 03.07.05 adressée à votre Délégation niçoise.
1 copie de l'envoi du 04.07.05 à la Délégation marseillaise

