

J-F LAPERROUSAZ
17, av Louis Prével
06000 – NICE.
06 60 20 04 75
jfl.nice@tiscali.fr

Nice le 8 juillet 2005

C.N.D.P.
L.G.V – PACA
1, bd Dugommier
13001 – MARSEILLE

Madame, Monsieur;

Ayant suivi attentivement le déroulement de votre commission,
et partant du principe que le projet final de la LGV est de réaliser "L'arc Méditerranéen"
et à plus court terme le désenclavement des Alpes-maritimes.

Il me vient les remarques et questions suivantes dont je tiens à vous faire part.

Les sujets intéressés concernent:

Marseille:

- Le projet final devrait voir la LGV déboucher de la plaine de la Crau, il faut donc rechercher dans la zone de la basse Durance ou du nord d'Aix le tracé le moins dommageable et le plus rapide.

- Marseille est **déjà** doté de sa LGV qui pourra lui permettre de rejoindre facilement "L'arc Méditerranéen"

- Le passage sur une assez grande distance dans l'agglomération Marseillaise présente de grands inconvénients de perte de vitesse, de nuisances urbaines et de coût.

Dans ces conditions, je ne comprends pas l'insistance de Marseille à vouloir faire se détourner la LGV vers son centre ville.

La demande de Marseille ressemble plus à un caprice qu'à un besoin réel.

Toulon:

- Le passage par cette agglomération, ou sa banlieue, n'est pas plus judicieux, compte tenu du détour induit sur la ligne et des nuisances urbaines consécutives.

Les problèmes des liaisons ferroviaires rapides de cette ville peuvent être réglés par:

- Des connexions améliorées en vitesse et en fréquence vers Marseille et Nice.

- Une antenne LGV ultérieure vers "L'arc" (Si nécessaire)

Var:

La traversée du département du Var doit se faire dans la zone la plus facile au niveau des travaux, la moins dommageable pour l'environnement et permettant la plus grande vitesse.

Alpes-Maritimes:

- Le passage de la LGV dans le secteur littoral entre Antibes et Nice me semble, là aussi, une erreur pour les multiples raisons énoncées lors du débat public.
- Il faut chercher un passage plus au nord, avec probablement un enfouissement de la ligne sur une grande partie du trajet, compte tenu de la forte urbanisation locale.
- Un trajet plus au nord permettrait également de traverser le fleuve Var dans la zone de Lingostière sur un tracé plus logique de la ligne vers l'Italie.

Nice:

L'arrivée de la LGV dans la future gare multimodale de Nice-St-Augustin n'est pas une bonne solution.

- Cela détournerait la LGV de son tracé logique.
- Le rôle de cette gare étant de permettre le dispatching des liaisons vers la vallée du Var, Nice, et la bande littoral. Elle permettra également d'intéresser les passagers de l'aéroport à la recherche de liaisons à courte et moyenne distance.
- Cette gare est trop loin du centre ville de Nice.

Par contre l'utilisation de la zone de la gare de Nice-St-Roch me semble une solution plus judicieuse. Cette gare:

- Se situe en centre ville.
- La réalisation de parkings est possible.
- Elle est accessible au RER, TER et au futur tramway.
- Elle serait sur le seul trajet logique de la ligne vers l'Italie.
- Sa liaison avec la vallée du Var, étant en grande partie souterraine, permettrait une plus grande vitesse en zone urbaine et ne provoquerait pas de gêne environnementale.

Pression foncière:

Si le foncier augmente autour de la LGV, c'est que des besoins de logements ou d'équipements existent. Le fait que ces constructions se fassent en dehors des grandes agglomérations n'est pas forcément une mauvaise chose.

Information du public:

Je regrette qu'une étude préalable à l'enquête publique n'ait pas été demandée à un bureau entièrement indépendant, notamment de RFF.

Cette étude portant sur:

- Les tracés raisonnables.
- Les coûts de réalisation.
- Les potentiels de chalandise.
- La réalisation de cartes plus précises indiquant les trajets potentiels.

Remarque:

Les moyens financiers qui semblent vouloir se dégager pour réaliser le doublement de l'autoroute de contournement de Nice ne pourraient-ils être utilisés pour réaliser les tunnels de la LGV entre le fleuve Var et l'Italie?

Questions:

J'aimerais que vous me fassiez donner par RFF et la SNCF réponse aux questions suivantes:

- Quelle est la vitesse maximum des TGV dans les tunnels.
- Lors de la réalisation des travaux l'éventuelle soumission à des entreprise étrangères tient-elle compte du sous emploi d'entreprises Françaises.

Je vous remercie pour votre attention et espérant que mon intervention vous semble présenter une certaine logique, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes meilleures salutations.

J-F Laperrousaz.