



Cannes, le 14 juin 2005

Objet : Ligne à grande vitesse Barcelone-Gênes

(Nice Matin du 9 juin 2005)

A : La ligne à grande vitesse « Provence Côte d'Azur » doit être traitée en deux étapes :

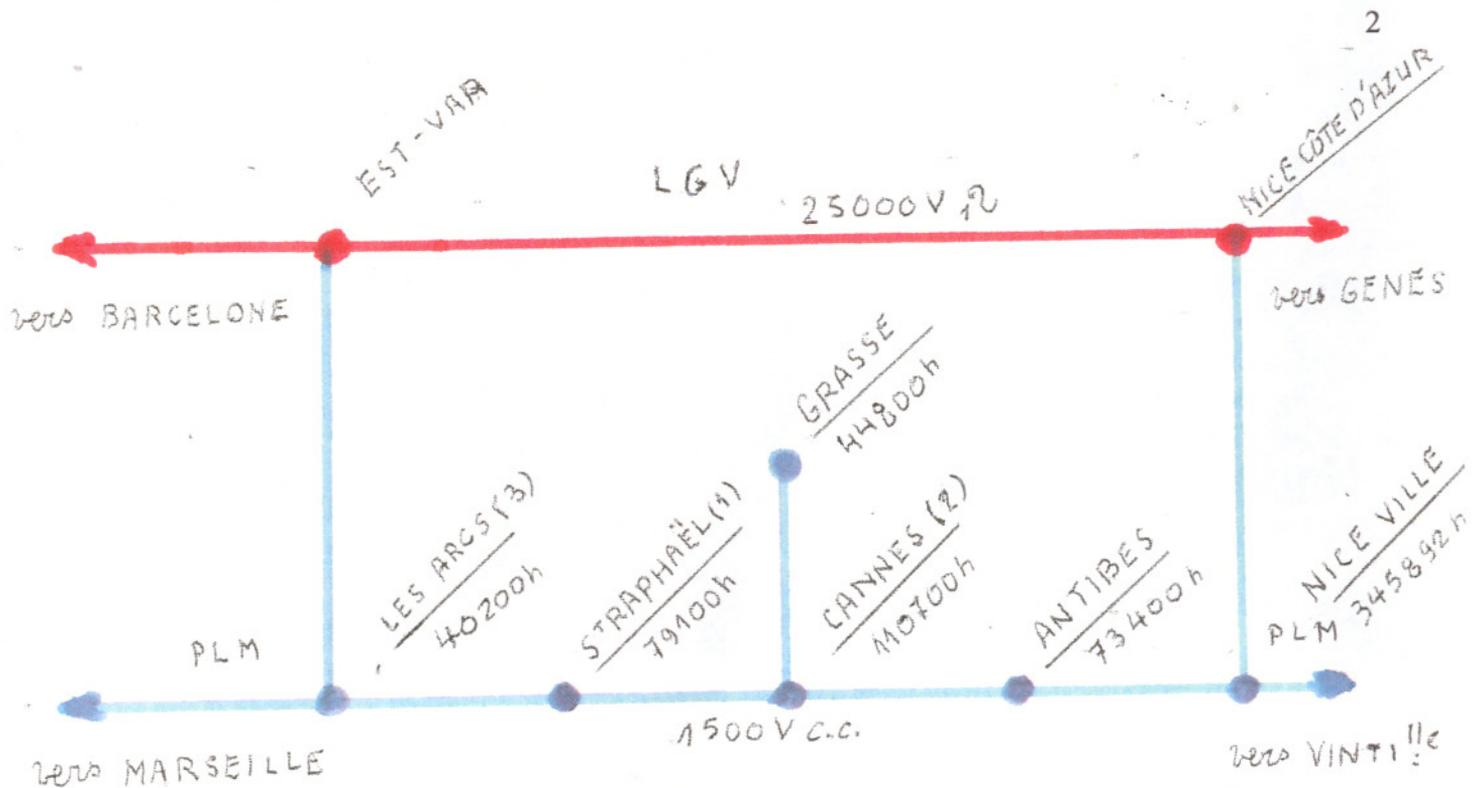
Raisonnement établi à partir du projet PLM « Avignon-Les Arcs » dans les années trente (voir § A et B de ma lettre du 12 avril 2005 ainsi que le § B de ma lettre du 16 février 2005) Quel que soit l'itinéraire choisi, en aval de la gare TGV de « EST-VAR » (voir § C de ma lettre du 8 juin 2005) mon raisonnement reste applicable.

C'est une hypothèse de travail à partir de laquelle j'ai calculé :

Temps de parcours pour rejoindre Paris à partir de Nice Ville :

- Aujourd'hui : 5 H 33 (TGV n°6179)

- 1 ^{ère} étape : 4 H 08 (gain : 1h25) mise en service :	2010	} Hypothèse de Travail
- 2 ^{ème} étape : 3 H 29 (gain : 2h04) mise en service :	2015	



(1) STRAPHAËL + FREJUS - (2) CANNES + LE CANNET - (3) LES ARCS + DRAGUIGNAN

Dès la mise en service de la première étape (en 2010), les azuréens de Nice, Antibes, Cannes, et Saint Raphaël bénéficieront d'un gain de temps de parcours de 1h25. A la suite de la mise en service de la deuxième étape (2015), compte tenu du fait que pour prendre leur TGV à Nice - Saint Augustin, les azuréens d'Antibes et Cannes mettront **un certain temps !!!**, il y a de fortes chances qu'ils ne changeront pas leurs habitudes. Quant aux azuréens de Saint Raphaël, cela se passe de commentaires.

En conclusion, seule la ville de Nice et sa banlieue profitera de la deuxième étape (Paris en 3 h 29) mais il ne faut pas oublier que **l'agglomération niçoise représente à elle seule 34,20% de la population de notre département** et que la gare multimodale de Nice Saint Augustin occupe une **position stratégique remarquable** (ma lettre du 10.05.2005 § F).

A cette remarque, j'ajouterai que la ligne PLM devra être parcouru par un certain nombre de TGV pour desservir les gares d'Antibes, Cannes et Saint Raphaël, pour rejoindre à « EST - Var » la LGV Provence Côte d'Azur.

B : Une gare multimodale à Cannes - Centre : (suite à ma lettre du 8 juin 2005)

C'est dans cette seule hypothèse, exprimée ci-dessus, que peut être envisagée une gare multimodale au centre de Cannes, mais il faudra alors la rendre digne d'une ville classée trois étoiles, ce qu'elle était avant d'être remplacée par une gare dont l'esthétique laisse beaucoup à désirer (voir ma lettre du 16 mars 2005 qui met en exergue la belle architecture des gares de Saint Charles, Toulon et Cannes ; **non classée « monument historique », seule cette dernière a été détruite**).

C : Dé-dramatiser l'impact d'une L.G.V. sur son environnement :

Organiser une visite guidée en bus (plusieurs bus) pour faire découvrir les magnifiques ouvrages d'art (gares TGV d'Aix en Provence et d'Avignon, les Viaducs de Ventabren et de l'Arc, double viaduc des Angles) **parfaitement intégrés dans leur environnement** tels les sites classés de « la montagne de la Sainte Victoire***, chère à Paul CEZANNE, l'aqueduc de Roquefavour*, la Cité des Papes*** », visite commentée par un Maître d'ouvrage.

Inviter à cette visite les personnalités concernées, les présidents d'associations représentatives.

D : Améliorer les lignes existantes (PLM) :

« ...voir s'il n'est pas envisageable d'améliorer les lignes existantes sans avoir à lancer un nouveau chantier ». **Déjà vu par R.F.F qui a conclu à son infaisabilité.**

La ligne PLM Nice Marseille est très sinueuse, notamment entre Cannes et Saint Raphaël (Estérel) et entre Toulon et Marseille dont la spectaculaire courbe « la Ciotat – Blancarde » avec en apogée la gare d'Aubagne (voir plan ci après). En suivant cette courbe, la Blancarde se trouve à 28,3 km de la Ciotat alors qu'elle n'est qu'à 18,3 km en ligne droite. (1)

Je partage tout à fait l'avis de R.F.F : **il n'y a rien à en tirer.** (Creuser un tunnel de 10 km de long pour gagner 5 minutes 45" c'est de la folie).



(1) – Vitesse maximale dans ce secteur : 110 km/h

Ces commentaires et suggestions n'engagent que moi.

Document réalisé par Henri ARNAUD

Les Jardins de Saint Louis – 1, rue Mireille – 06400 CANNES

Adressé avec ses meilleurs sentiments à :

Monsieur Christian ESTROSI – Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire

Monsieur Philippe MARZOLF – Président du C.N.D.P.

Monsieur Michel CROC – Directeur Régional de R.F.F.

Henri ARNAUD



Pour les curieux : La région PACA détient 3 records Européens (en hauteur) :

- 1) – Col de Restefond : 2794 m (Alpes de Haute Provence)
- 2) – Saint Véran (Village) : 2040 m (Hautes Alpes)
- 3) – Cassis : les falaises Cassis, Grande Tête : 394 m (Bouches du Rhône)(¹)

http://www.debatpublic-igvpaca.org/participer/autres_contributions.html

Très cordialement

(¹) Falaises d' Etretat (Seine Maritime) : 246 m

ARNAUD Henri
Les Jardins de Saint Louis
1, rue Mireille
06400 CANNES

Cannes, le 15 juin 2005

Monsieur Christian ESTROSI – Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire
Monsieur Michel CROC – Directeur Régional de R.F.F.
Monsieur Philippe MARZOLF – Président du C.N.D.P.

ERRATUM

A ma lettre du 14 juin 2005 (dernière ligne du § D)

Il y a : « creuser un tunnel de 10 km de long pour gagner 5 minutes 45" c'est de la folie »

Il faut : « en forant un tunnel de 18 km 300 de long, franchissable à 220 km/h, on gagne 10 mn 43" ce qui ramène à environ 44 mn le parcours Toulon – Marseille.

Je précise à cet égard que :

- 1°) La vitesse autorisée par la voie entre Cassis et Blancarde est de 110 km/h,
- 2°) Le tunnel Cabriès – Marseille (tunnel le plus long de France) est de 7834 m ;
- 3°) Cette solution aurait l'avantage de faire tomber l'opposition émise par Bernard DESFLESSELLES (Député de la Circonscription d'Aubagne – la Ciotat) en ce qui concerne un tracé qui passerait par La Penne sur l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges les Pins, mais à quel prix ??? Et ce pour gagner 10 mn ???
- 4°) Réalisant les conséquences de cette erreur, j'ai tenu à vous en faire-part dans les meilleurs délais.

Pour la suite que vous jugerez utile, veuillez croire, Messieurs, en mes meilleurs sentiments.

Henri
Henri ARNAUD