



les Azuréens ont la parole

Cannes, le 10 mai 2005

Objet : Ligne à grande vitesse Paris - Nice « le tracé cœur du débat public » - Nice Matin du 25 avril et 2 mai 2005

A - Projection de film de la LGV Méditerranéenne

« Les Azuréens montrent de fortes inquiétudes quant à son impact sur l'environnement... »
« ... les opposants sont parfois tenaces comme dans le Var, dernièrement à Draguignan »
« une solution : enfouir la LGV !!! » « manifestations anti-TGV dans le Var ».



Avant nous, les mêmes craintes se sont exprimées, les mêmes manifestations anti TGV, avec barrages des voies PLM, se sont déroulées lors de l'établissement du tracé Lyon – Marseille.

Aujourd'hui, nous constatons que « **avant ils étaient tous contre, aujourd'hui, ils sont tous pour** ». Il faut préciser à cet égard que l'arrivée de la LGV Méditerranée à Marseille s'est traduite par un enrichissement sans précédent de la cité Phocéenne et de sa région (Aix en Provence, Vitrolles, Martigues, Salon, Aubagne etc...).

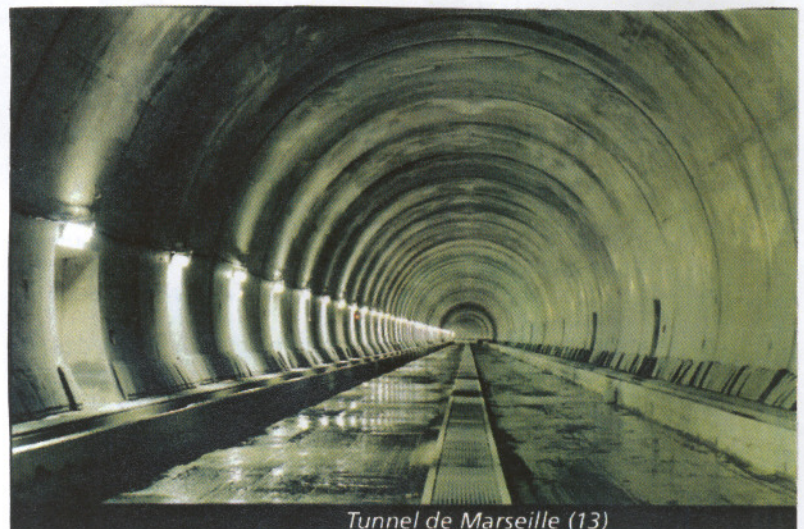
...**Disposant d'un passé prestigieux**, il faut s'en servir pour non seulement dissiper les craintes mais aussi, et surtout, pour obtenir **du public une forte adhésion**. Pour cela, il faut projeter des films mettant en exergue **la parfaite intégration dans les paysages de la LGV Méditerranée** obtenue par des travaux titanesques et la réalisation d'ouvrages d'art monumentaux tels les deux viaducs des Angles qui traversent le Rhône au droit d'Avignon (photo ci-dessous), avec, **en image choc « la traversée à 300 kms/h d'un de ces beaux paysages par un TGV**.



- Avignon : Le Palais des Papes ***

B - Faut il enfouir la LGV ?

Certes l'enfouissement de la « LGV Côte d'Azur de Marseille à la frontière Franco-italienne » nous permettrait de résoudre tous les problèmes, notamment avec les riverains. Mais cette solution coûte 7 à 12 fois plus cher et **viole les règles de bienséance** en transformant les usagers des TGV **en taupes** - il serait alors difficile d'y appliquer la formule « **180 minutes de bonheur** » retenue pour la LGV Méditerranée



Tunnel de Marseille (13)

– Faut il avoir honte à ce point d'un chemin de fer qui hier, en matière de transports, nous a fait passer du Moyen Âge aux Temps Modernes, qui hier, nous a fait découvrir les plus beaux sites touristiques jouant un rôle publicitaire sans précédent (voir dernière page de ma lettre du 20 avril 2005) et qui demain résoudra de graves problèmes tels l'effet de serre, la pollution atmosphérique, le dégoût des villes, routes et autoroutes, des aéroports, la réduction notable des morts et des handicapés physiques à vie suite aux accidents de la route (voir page 4 de ma lettre du 16 février 2005).



La LGV Méditerranée au droit de l'acqueduc de Roquefavour *

A mon sens, l'enfouissement doit être réservé aux accès des gares TGV situées en plein centre ville, au franchissement des massifs qui ne peuvent l'être en tranchée et aux chaînes de montagnes (préalpes de Grasse et de Nice).

C- La L.G.V. Internationales Barcelonne – Gênes doit elle s'arrêter à Nice ?

« Dans les Alpes Maritimes, les critiques concernent essentiellement le manque d'ambition du projet après Nice et vers l'Italie » « Une prolongation vers l'Italie est indispensable » selon Madame MERMILLOD spécialiste du fret à R.F.F. « En Italie, le projet Gênes Vintimille est chiffré à 33 milliards d'Euros, mais en Italie le débat public n'existe pas. Nuance... » « Les scénarios présentés par R.F.F. manquent d'ambition. On veut que la LGV s'étende jusqu'à l'Italie » Absolument d'accord sur la dernière observation recueillie par Monsieur PHILIPPE MARZOLF, ainsi que sur celle formulée par Madame MERMILLOD. En Espagne, la ligne à grande vitesse Barcelonne – Figuéras arrive à la frontière franco espagnole, en Italie, la ligne Gênes – Vintimille est en projet.

D - Implantation des gares TGV

Avant de se pencher sur ce délicat problème, je rappelle que, à mon sens, il faut faire la différence, quant à leur utilité, entre une gare classique et une gare TGV (voir page 1 - §A de ma lettre du 20 avril 2005).

« Une gare multimodale à Saint – Augustin ? » « Cannes oubliée ? » « ...implantation d'une antenne au niveau de Marineland pour accroître les liaisons vers Sophia Antipolis et idem pour la plaine du Var et le secteur du Paillon à partir de Saint Augustin ». **La première et la dernière de ces trois suggestions rejoignent la mienne** (voir page 3 paragraphe B, sous le titre Brigitte GOURMANE de la lettre du 8 mars 2005) : **implanter la gare TGV Nice Côte d'Azur dans la basse vallée du Var (rive gauche).**

N.B. : Répondant aux questions posées ces commentaires n'engagent que moi.

E - La nuit où tout bascula

- **Décembre 1989** : à Saint Cannat, Lambesc, Ventabren, Plan d'Orgon etc... les foules, en émoi, se mobilisent pour s'opposer au projet du tracé de la LGV Méditerranée (voir page 1).

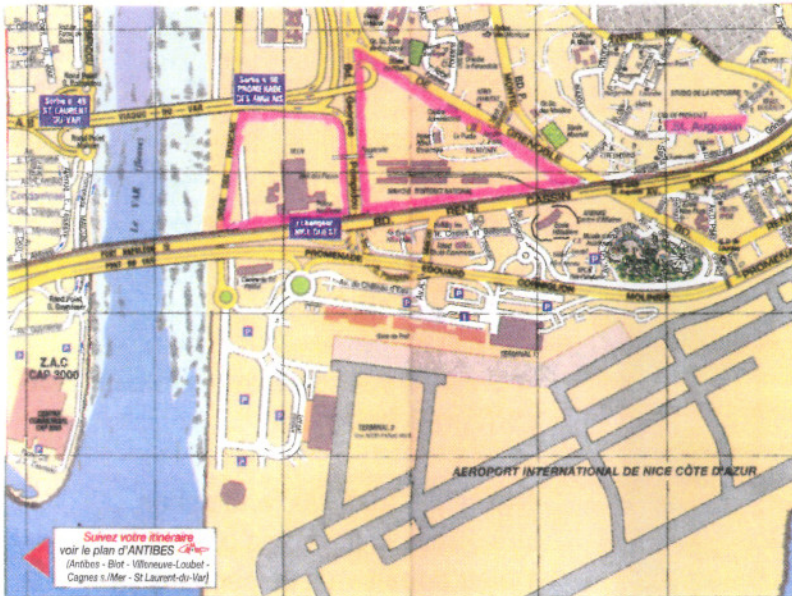


- **Septembre 1997** : Dans la nuit du 23 au 24 septembre 1997, dans la féerie d'un son et lumière, une foule immense allait assister à un spectacle pharaonique : le premier élément (3760 tonnes) de l'imposant viaduc de Ventabren (ci-contre) allait pivoter de 90° sur son axe pour, seconde par seconde, prendre sa place définitive, 25 mètres au dessus de l' A8. Tous se passa dans un silence religieux. Soudain, l'explosion : applaudissements tonitruants, crépitements des feux d'artifice : c'était gagné. « Cette nuit là, on a compris que l'opinion avait basculé » Michel PRONOST (texte d'Henri ARNAUD).

F - Gare TGV de Nice Côte d'Azur

Implanter cette gare à Nice Saint Augustin et plus particulièrement, sur l'espace occupé par le M.I.N. (1) (repéré en rose sur la carte ci-contre) aurait été la solution idéale.

Cette gare aurait été :



1°) connectable avec les voies PLM , donc liaison facile avec la gare de Nice Ville ;

2°) à proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, permettant un accès direct par tapis roulant souterrain ;

3°) accessible par l'A8 (Sophia Antipolis, Marineland, Côte d'Azur) et la N202 (arrière pays très touristique, villages perchés, stations de ski etc...)

L'accès de cette gare aurait été fait, côté Ouest, par une **LGV souterraine**, débouchant sur la vallée du Var qu'elle aurait franchi sur un pont à construire, pour arriver à la gare TGV, poursuivant son chemin, **en souterrain** jusqu'à la vallée du Paillon, vers Vintimille. Cette solution aurait permis, en outre, d'alléger le trafic sur voies PLM occupées par les circulations Corail, TER et FRET.

Document réalisé par Henri ARNAUD

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

Adressé avec ses meilleurs sentiments à :

Monsieur Michel CROC – Directeur Régional de R.F.F.
 Monsieur Michel LEOEUF – Voyages France Europe
 Monsieur Michel VAUZELLE – Président de la région PACA
 Monsieur Christian ESTROSI – Président du Conseil Général des Alpes Maritimes
 Madame Michèle TABAROT – Député Maire du Cannet
 Monsieur Jacques PEYRAT – Sénateur Maire de Nice
 Monsieur Jean LEONETTI – Député Maire d'Antibes
 Monsieur Bernard BROCHAND – Député Maire de Cannes
 Monsieur Philippe MARZOLF – Président du C.N.D.P.
 Nice Matin et la « Vie du Rail »

(1) – Le M.I.N. a une surface de 40 ha

CÔTE D'AZUR ***



Jusqu'en 1860, date du rattachement du Comté de Nice à la Provence, la zone côtière prolongeant la « Riviera Italienne » de Menton au fleuve Var, s'appelait la « Riviera Niçoise ».

A la fin du 19^{ème} siècle, Stephen LIEGARD, séduit par la couleur « bleu cobalt » de la mer dans sa partie orientale, donne le nom de « Côte d'Azur » pour identifier la côte entre Menton et Saint Raphaël.

« Côte d'Azur », un mot qui fait rêver, un mot qui a un impact considérable sur le tourisme au point d'amener les responsables de cette activité à déplacer jusqu'à Hyères la limite Ouest de la dite côte, puis, au fil des temps jusqu'à Saint Cyr sur Mer (frontière entre les départements du Var et des Bouches du Rhône) ; puis encore plus loin, jusqu'à le Ciotat (Cap d'Aigle) pour finir à Cassis, ces deux dernières communes étant situées dans les Bouches du Rhône.

Entre temps, la Cadière devient la Cadière d'Azur.

Connaissant l'impact sur le tourisme de ce « Label de qualité, est il raisonnable d'appeler « LGV-PACA » notre future ligne à grande vitesse ??? (voir document « cndp » - commission particulière du débat public)