



# les Azuréens ont la parole

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

Cannes, le 12 avril 2005

à  
Monsieur Philippe MARZOLF  
Président  
Vice Président de la Commission Nationale  
Du Débat Public (CNDP)  
1 Boulevard Dugommier  
13001 MARSEILLE

Objet : Comptant 42 années de service à la SNCF (voir fiche d'identité SNCF au verso), j'ai décidé de mettre mon savoir à la disposition des personnalités politiques directement concernées par la future ligne à grande vitesse « Côte d'Azur », à savoir, le Président de la région PACA, le Président du Conseil Général des Alpes Maritimes, les Maires des villes desservies par les TGV (voir documents ci-joints), **afin de leur permettre de défendre en connaissance de cause les intérêts des Azuréens.**

(Voir lettres des 16 février, 8 mars et 16 mars 2005 ci-jointes)

A : **Projet PLM** : Dans les années 30, le PLM a fait procéder sur le terrain, avec piquetage, à l'étude d'un tracé de ligne ferroviaire destinée à relier directement la gare d'Avignon à celle des Arcs (aujourd'hui appelée « les Arcs-Draguignan »), afin de réduire le temps de parcours entre Paris et Nice. En ses qualités de Chef de Section Travaux, **mon défunt père participa à cette étude d'Octobre 1930 à Décembre 1934** ; le siège de sa Section se trouvait à Correns (Var). En 1935, la C.C.I de Marseille s'opposa à ce projet qui ne verra jamais le jour (nous étions à la veille de la seconde guerre mondiale).

B : **Mon Projet** : C'est bien entendu ce tracé de ligne que j'ai retenu pour bâtir mon projet. Je remarque tout d'abord que le tracé PLM suit le lit de la Durance pour rejoindre Pertuis (via Cavailon)<sup>1</sup>, **tangente la L.G.V. Paris-Marseille à Cheval Blanc**, traverse la Durance au droit de Peyrolles s'enfonçant dans le haut pays varois, **pratiquement en ligne droite depuis Cheval Blanc et jusqu'à Tavernes** où elle s'infléchit vers le sud pour rejoindre la ligne PLM à Vidauban, en amont des Arcs. J'ai donc prolongé virtuellement la ligne droite à partir de Tavernes pour arriver aux abords de Draguignan (voir annexe à ma lettre du 16 février 2005). Ce tracé met **Nice à 3h 29 de Paris et à 1h 09 de Marseille**. Inutile de préciser que **ce tracé serait beaucoup moins onéreux qu'un tracé suivant le littoral (la vocation d'une L.G.V. Internationale n'est pas de multiplier les arrêts pour desservir des stations balnéaires) et en outre, soulèverait moins d'oppositions varoises**<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Actuellement suivi de Cheval Blanc à Pertuis par la ligne SNCF à voie unique Avignon- Pertuis.

<sup>2</sup> Les Bouches du Rhône n'étant pas concernées.

### C : Question de bon sens :

Quelle que soit son origine (Cheval Blanc ou Aix en Provence T.G.V.), la ligne L.G.V. « Côte d'Azur » passera obligatoirement au **droit de « Fréjus »**. Dès lors, il suffit de raccorder en antenne cette L.G.V. à la gare de Saint Raphaël Valescure pour permettre aux Azuréens de **gagner 1h 25 sur leur temps de parcours** pour rejoindre Paris et ce, **8 à 10 ans avant que la L.G.V. arrive à Nice**, d'où la nécessité de construire la L.G.V. « Côte d'Azur » en deux étapes distinctes. A noter à cet égard que les Azuréens de Saint Raphaël, Fréjus (et autres) seront d'ores et déjà directement desservis par LGV et que ceux de Cannes et Antibes, devant se rendre à Paris ou à Marseille, ne changeront certainement pas leurs habitudes lorsque la L.G.V. arrivera à Nice (retour sur Nice + transfert !!!)

### D : Sujets traités :

- **Lettre du 16 février 2005** : Tableau comparatif des temps de parcours. Construire la L.G.V. Côte d'Azur en deux étapes – Seuil de rentabilité - Réouverture de la ligne Cannes-Grasse – Hommage à Louis ARMAND – Calcul des temps de parcours (2<sup>ème</sup> étape).
- **Lettre du 8 mars 2005** : Gare TGV de Marseille Saint Charles (restauration, modernisation) – Gare TGV d'Aix en Provence : **un exemple à suivre** – Gare TGV de Nice Côte d'Azur : **un lieu idéal pour son implantation** – Observation sur les trois solutions proposées.
- **Lettre du 16 mars 2005** : **Situation catastrophique** de Nice si rien n'est fait avant 20 ans – Marseille veut une deuxième gare TGV souterraine à Blancarde (site occupé à l'origine par le dépôt des locomotives à vapeur). Le problème majeur est de savoir si l'on doit placer les gares TGV en plein centre ville (**soit deux gares pour Marseille**) ou en pleine nature comme celle d'Aix en Provence, qui aurait pu tout aussi bien s'appeler **Marseille ou Vitrolles** !!! Situation particulière de Toulon.

*les points forts de ce projet*

Avec mes meilleurs sentiments  
Henri ARNAUD



COPIE à Monsieur Michel LEBOEUF – Voyages France Europe  
Monsieur Christian ESTROSI – Président du Conseil des Alpes Maritimes  
Monsieur Jacques PEYRAT – Sénateur Maire de Nice  
Madame Michèle TABAROT – Député Maire du Cannet