



# les Azuréens ont la parole

A – Mettre les azuréens à moins de 4 heures de Paris, et ce dans un délai de 6 à 7 ans :

« Nous accompagnerons ce dossier pas à pas...**en espérant grapiller quelques années sur les vingt années** annoncées pour mener à bien ce projet. F.R. Nice Matin du 6 février 2005 ».

**C'est tout à fait dans cette logique que s'inscrit mon objectif** (lancé en mai 2004), sachant que l'itinéraire choisi n'aura que peu d'incidence sur le facteur temps (voir tableau comparatif ci-après).

Cannes, le 16 février 2005

Madame, Messieurs,

Avant de m'expliquer, je tiens à vous remercier de l'intérêt que vous avez bien voulu prêter aux lettres que je vous ai adressées.

Etre à l'écoute de tous n'est pas chose facile lorsque l'on a en charge l'avenir de notre pays, être à l'écoute de tous est un geste qui ne peut qu'ennoblir son auteur.

Avec mes meilleurs sentiments,

Henri ARNAUD



**B – Tableau comparatif :** établi à partir des chiffres donnés par Nice matin le **6 février 2005** : on s'aperçoit que les estimations précisées dans ma lettre du **24 novembre 2004** sont proches de celles calculées par R.F.F., à savoir :

R.F.F.	}	1- 185 kms	-5,4 milliards d'euros – Nice à 3h40 de Paris et 1h30 de Marseille
		2- 180 kms	-5,1 milliards d'euros – Nice à 3h45 de Paris et 1h10 de Marseille
		3- 175 kms	-5,6 milliards d'euros – Nice à 3h15 de Paris et 1h00 de Marseille
ARNAUD		4- 180 kms	- ? (1) – Nice à 3h29 de Paris et 1h09 de Marseille

**C – Construire la ligne à grande vitesse « Côte d'Azur » en 2 étapes :**

(1) – Bien entendu il m'est matériellement impossible d'en chiffrer le coût mais en raison des difficultés rencontrées et précisées dans mes lettres des 23 août 2004 et 26 octobre 2004, j'ai jugé que le **km de LGV** serait nettement **plus onéreux**, tout en **demandant beaucoup plus de temps pour le réaliser**, dans notre département que dans celui du Var, d'où la suggestion faisant l'objet des lettres que je vous ai adressées :

**Construire, en première étape, la ligne Provence – Côte d'Azur que nous limiterons au droit de Fréjus – St Raphaël et à proximité de Draguignan (sous-préfecture du Var).** Eriger à cet endroit une gare TGV que nous pourrions appeler **Fréjus - Saint Raphaël – Draguignan**. Raccorder cette gare à celle de Saint Raphaël – Valescure ce qui nous permettra de gagner 1h25 sur les actuels temps de parcours pour rejoindre Paris, soit :

<u>Aujourd'hui</u>		<u>Demain (1<sup>ère</sup> étape)</u>	
- Nice	5h34	4h09	} Voir page 4 de la lettre du 24 novembre 2004
- Antibes	5h20	3h55	
- Cannes	5h07	3h42	
- St Raphaël	4h41	3h16	
		Nice sera alors à 1h50 de Marseille	

(voir annexe ci-jointe)

**D – Seuil de Rentabilité :**

D'après les études réalisées par nos ingénieurs, il s'est avéré que jusqu'à 4 heures de temps de parcours, le transport ferroviaire est préféré au transport aérien. Dans le cas présent Nice dépasse de peu ce critère et l'on peut espérer, **dès la première étape**, un accroissement très sensible du nombre de voyageurs dans nos TGV, auquel ne manquera pas de s'y ajouter, avec la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, une nouvelle clientèle provenant du bassin cannois, de Grasse, du pays grassois, etc...





## E – La ligne Cannes-Grasse préfigure l'avenir : TER + TGV

De plus en plus l'habitat se disperse dans la nature (ex : Peymeinade), d'où l'impossibilité d'aller chercher le client à domicile :

**C'est au client de faire le premier parcours en voiture** pour se rendre à un arrêt bus, à un arrêt scolaire, à une gare. Reste pour lui un gros problème : **où garer sa voiture ?** C'est chose faite avec les **gares type TGV** qui mettent à la disposition de la clientèle SNCF, un parking gratuit. **Tel est le cas des gares de Grasse et de Mouans Sartoux.**

Il ne reste plus aux responsables des horaires SNCF, qu'à établir les correspondances adéquates en gare de Cannes (la réussite est avant tout une question d'organisation).

***Tous unis pour avoir notre ligne à grande vitesse le plus-tôt possible.***

**F– Louis ARMAND :** C'est à Louis ARMAND – savoyard d'origine, sorti **Major de Polytechnique**, ex Président de la SNCF, qui a obtenu un **fauteuil à l'Académie Française**(1), que nous devons aujourd'hui d'être au **premier rang mondial de la technologie ferroviaire.**

Il est très regrettable que les agents de la SNCF ignorent jusqu'à son nom. Plus regrettable encore de ne pas trouver son nom dans le **Directionnaire Larousse**. Seul un cannois l'a honoré en donnant son nom à la rue qui dessert la gare de Cannes la Bocca.

Par ses très nombreuses inventions, tant à l'époque de la vapeur qu'à celle de l'électricité, **du fameux T.I.A.**(traitement intégral armand) **appliqué dans le monde entier** à tout ce qui était mû par la vapeur (locomotives, bateaux, chaudières d'usines etc...)... **aux 25000 volts 50 hz** qu'il introduit sur la ligne Thionville – Valenciennes,... **il ne cessa jamais de moderniser notre chemin de fer** (nous lui devons par exemple, le record mondial de vitesse établi dans les Landes en 1955 à 331 km/h).

**C'est grâce au courant 25000 volts. 50 hz** que nos TGV peuvent circuler à la vitesse commerciale de 300, voire 320 km/h, **c'est grace à ce courant** que le TGV (rame n° 325) pulvérisa le précédent record mondial à la **vitesse de 515,3 km/h**, le 18 mai 1990.

Ce courant présente par ailleurs, sur le courant 1500 volts courant continu, **deux autres énormes avantages** : installation, fixes de traction électrique beaucoup moins onéreuses et consommation d'électricité fortement réduite. Ce courant est désormais retenu pour toute électrification nouvelle, y compris et surtout pour les lignes à grande vitesse.

*C'était un homme très humble : en 1951 au dépôt de locomotives à vapeur de Nice Saint Roch, j'ai eu l'honneur de lui serrer la main : en bleu de chauffe, au pied d'une 141 R il discutait avec un mécanicien et son chauffeur. C'était l'époque où les **cheminots**, comme les mineurs, étaient amoureux de leur métier.*

(1) sûrement pas sur sa demande





La ligne SNCF  
Cannes-Grasse,  
Electrifiée en 25.000 V  
50 Hz, préfigure  
l'avenir où le TER vient  
en complémentarité du  
TGV.

**Cette lettre a été adressée à :**

Monsieur Louis GALLOIS – Président de la SNCF.  
Monsieur Michel LEBOEUF – Voyages France Europe.  
Monsieur Michel VAUZELLES – Président de la Région PACA.  
Monsieur Christian ESTROSI – Député et Président du Conseil Général des A.M.  
Madame Michèle TABAROT – Député et Maire du Cannet..  
Monsieur Jacques PEYRAT – Sénateur et Maire de Nice.  
Monsieur Jean LEONETTI – Député et Maire d' Antibes.  
Monsieur Bernard BROCHAND – Député et Maire de Cannes.  
Monsieur Georges GINESTA – Député Maire de Saint Raphaël.  
Monsieur Jean Pierre LELEUX – Vice-président du Conseil Général des A.M Maire de Grasse.  
Monsieur André ASCHIERI – Conseiller Régional et Maire de Mouans Sartoux.  
Monsieur Elie BRUN – Maire de Fréjus.  
Monsieur Max PISELLI – Maire de Draguignan.  
Nice Matin.  
La Vie du Rail.  
Dictionnaire Larousse(voir §F ci-dessus).

**A méditer :** En 24 ans de service, aucun accident mortel imputable aux TGV n'a été relevé (pas de passages à niveau sur les lignes à grandes vitesses) qu'en est-il sur les routes ? Les TGV et autres trains électriques ne polluent pas l'atmosphère (combien de morts ces dernières années, et demain par le réchauffement de la terre ?)



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