

LGV

Nice-Matin N° 20775 DIMANCHE 6 FEVRIER 2005

les Azuréens ont la parole

Cannes, le 8 mars 2005

Madame, Messieurs,

Ne pouvant assister aux débats publics, pour des raisons de santé, j'ai décidé de commenter les positions prises par nos élus sur le projet de la ligne à grande vitesse « Provence Côte d'Azur », ainsi que les réflexions émises par des « azuréens sans étiquette ».

Nice Matin du 4 mars 2005 :

A – Jacques PEYRAT – Sénateur Maire de Nice :

« Marseille est déjà servi ».

a) **Coût :** C'est le moins que l'on puisse dire en comparant, pour commencer, le coût (chiffré en juin 2001) des gares T.G.V. suivantes : Valence (240 millions de francs), Avignon (160 millions de francs), Aix en Provence (195 millions de francs) et Marseille (558 millions de francs). Bien entendu ces chiffres sont à réactualiser, notamment en ce qui concerne Marseille **toujours en cours de grands travaux.**

b) **Historique :** ... Déjà dans les années trente, la chambre de commerce et d'industrie de Marseille a favorisé les intérêts économiques de cette ville au détriment de ceux de la Côte d'Azur en s'opposant au projet PLM « **relier directement Avignon aux Arcs** », raccourci réduisant de 130 kms le parcours Paris Nice (1086 Kms) – voir page 4 de mon opuscule daté du 23 septembre 2004.

c) **Restauration, modernisation :****Gare de Marseille Saint Charles :**

Par des travaux titanesques (toujours en cours), cette gare, mise en service en 1852, allie la beauté architecturale du XIX^{ème} siècle (monument classé) aux technologies de pointes du XXI^{ème} siècle pour assurer son service exploitation dans des conditions les plus optimales et ce dans un cadre enchanteur.

Contrairement aux autres gares citées, Saint Charles est située en plein centre ville, ce qui lui permet d'assurer des liaisons tout à fait exceptionnelles entre les T.G.V., T.E.R. et Corail et ce en toute sécurité grâce à son PRCI (Poste Tout Relais à Commande Informatique), le cerveau informatique le plus moderne de France.

d) **Gare T.G.V. d' Aix en Provence :**

Située en pleine nature, dans un triangle défini par Aix en Provence, Marseille et Vitrolles, avec une antenne sur Marignane et l'Aéroport de Marseille, cette gare connaît une activité effarante...

« Ce jour là, j'avais emprunté le TGV n° 6181 qui de Paris à Cannes s'arrête à Aix en Provence TGV et à Saint Raphaël. Le train était archi complet (pas une seule place libre en première classe), nous étions en semaine (vu l'âge des voyageurs, il ne pouvait s'agir que de personnes revenant de leur lieu de travail, plusieurs travaillant sur leur ordinateur portable). Quelle ne fut pas ma stupéfaction de voir les trois quarts des voyageurs descendre en Gare TGV d' Aix en Provence : tous n'allaient pas à Aix et cette gare TGV aurait pu tout aussi bien s'appeler Vitrolles ou Marseille !!! »

e) **Que veut Marseille : Une troisième gare TGV à la Blancarde ?**

(à 3 Kms de Saint Charles) ???

Fabien MARANO – 21 ans, étudiants BTS transport à Cannes :

*« ...le forcing actuel des élus marseillais me laisse un peu dubitatif, **on ne doit pas passer par Marseille.** »*

Guy LABORDE – 63 ans, retraité à Saint Raphaël :

« ...quand je vois Gaudin et la mairie de Marseille tenter de s'accaparer le projet alors qu'ils ont déjà le leur ! »

Irène WICK – 38 ans, sans emploi à Nice la Trinité :

« ...nous voulons notre TGV et nous l'aurons ! Les marseillais ont beau gesticuler, c'est du temps perdu pour eux. »

B – Christian ESTROSI – Député Président du Conseil Général de Alpes Maritimes :

« Soyons complémentaires » Tout à fait de votre avis Monsieur le Député :

Les azuréens que nous sommes, ne peuvent avoir à l'égard des toulonnais le comportement qu'ont eu, et continuent d'avoir, les marseillais à l'égard des azuréens, un comportement dicté par l'égoïsme et l'intérêt particulier : **le développement économique de la Cité Phocéenne.**

Il n'en demeure pas moins que Toulon, à la fois proche et loin de Marseille (il faut ¾ d'heures pour avaler les 67 kms qui les séparent !!!), nous pose un problème très complexe que seul, Louis ARMAND, aurait pu résoudre ! Mais ce grand monsieur a eu la mauvaise idée de nous quitter en 1971, à l'âge de 66 ans !

Ceci dit, il ne faut pas oublier qu'à l'exception des gares terminus, Paris-Lyon et Marseille Saint Charles pour la région Sud - Est, les gares TGV, telle celle d'Aix en Provence, doivent être implantées en pleine nature, dans une zone à forte densité de population (actuelle ou future), bien desservies sur le plan du réseau routier, afin de permettre aux usagers de s'y rendre rapidement avec leur voiture qu'ils laisseront en toute quiétude dans le parking de la gare TGV, de permettre aux autobus, taxis etc... d'y déposer leur clientèle.

Pour le reste, c'est un casse tête chinois qui dépasse mes compétences (la 3^{ème} solution (voir page 5) est à mon avis la seule logique)

Guy LABORDE – 63 ans, retraité à Saint Raphaël :

« ...il faut desservir un maximum de localités sans que le TGV ne devienne pour autant un omnibus ! »

On ne peut être que de son avis : c'est le but même du TGV parfaitement atteint avec la gare d' Aix en Provence TGV (voir page 2)

Il faut savoir qu'un arrêt de 2mn dans une gare TGV se traduit par un allongement du temps de parcours de 10mn (4mn en décélération, 2mn d'arrêt et 4mn en accélération) ; en 10mn un TGV franchit 50 Kms à 300 Kms/h.

Brigitte GOURMANE :

« Nice n'est qu'une étape et non une finalité si l'on veut être européen »

Tout à fait de son avis. Si j'avais un choix à faire, j'implanterais la gare TGV de Nice Côte d' Azur, dans la basse vallée du Var (rive gauche), vallée qui s'enfonce profondément dans le massif alpin, dotée d'une route peu sinueuse pour une route de montagne (la N202) qui fait l'objet depuis plusieurs années de travaux titanesques d'aménagements destinés à la sécuriser, à la rendre plus fluide et plus confortable. Avec ses 5 affluents, cette vallée dessert de nombreuses localités et de nombreuses stations de ski.

La vallée du Var est par ailleurs desservie par les Chemins de Fer de Provence (ligne métrique Nice-Digne) que la ville de Nice envisage d'utiliser entre Nice et Carros, en réseau T.E.R. (lignes PLM, LGV, CP et Tramway : des interconnexions en vue ???)

Bien entendu, il faudrait relier cette gare à celle de Nice Ville directement, par un souterrain (comme à la gare de Marseille Saint Charles reliée à la L.G.V. par le tunnel de Cabriès, tunnel le plus long de la France : 7834 mètres).

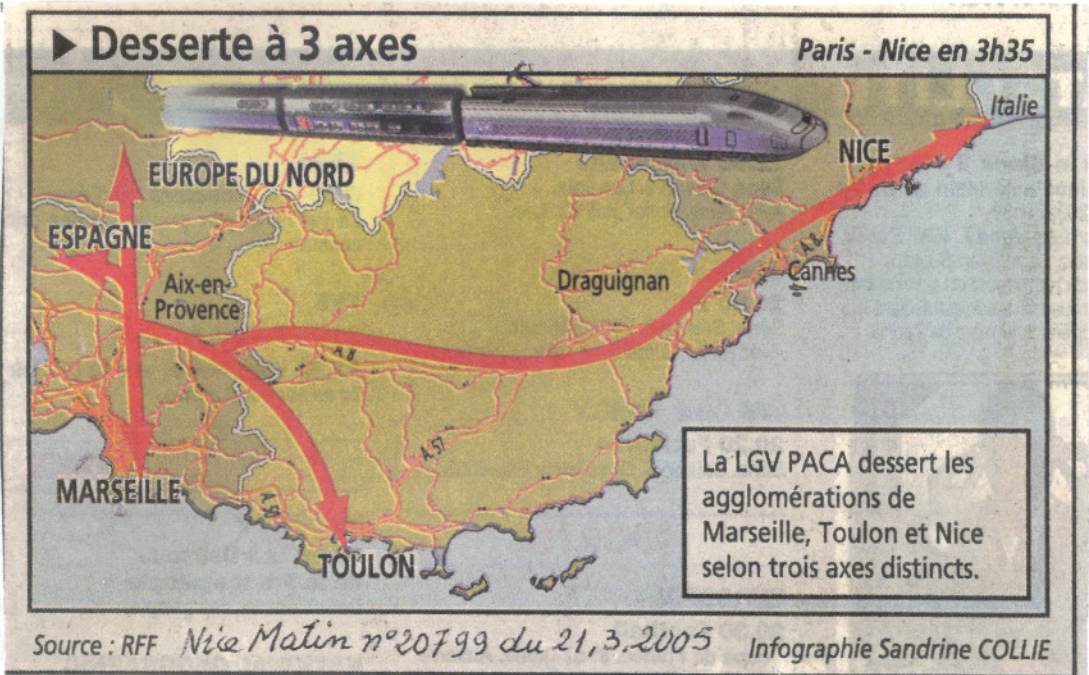
Implantée dans la bande littorale avec ouverture sur la montagne, entre plages et stations de ski, entourée de Sites pittoresques connus dans le monde entier, à proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur et de Sophia - Antipolis etc... gageons que cette gare connaîtrait un très grand succès tout en assurant son double rôle de liaison avec l'Italie et avec le réseau SNCF (ex PLM).

C – Observations sur les 3 solutions proposées

1°) Ce n'est pas Marseille qui assure l'articulation des lignes TGV « Espagne – Italie – Europe du Nord », mais le triangle des Angles (au droit d'Avignon) mettant en œuvre deux imposants viaducs traversant le Rhône.

Ce qui était logique dans les années 30 (voir projet PLM pages 3 à 5 de mon opuscule daté du 29 septembre 2004) l'est encore aujourd'hui et le sigle PLM ne veut pas dire Paris – Lyon – Marseille, mais bel et bien « Paris – Lyon – Méditerranée ». Par sa lettre 2004-024/J. GOJARD du 2.7.2004 la Direction **Voyages France Europe** (Monsieur Michel LEBOEUF) me précise « Il est à noter que le tracé que vous recommandez figure parmi les différents itinéraires étudiés ». Il s'agit du tracé PLM qui selon mes calculs (annexe à la lettre qui vous a été adressée le 16 février 2005) aurait mis Nice à 3h29 de Paris et à 1h09 de Marseille **tracé dont j'aimerais bien connaître le coût**. Des trois tracés proposés c'est le troisième (voir ci-dessous) qui se rapproche le plus du projet PLM, tracé qui a ma préférence.

3^{ème} solution



Les deux autres tracés suivent de trop près la ligne « PLM », ignorant le moyen et haut pays varois qui devraient connaître dans les années à venir une explosion démographique liée à la politique européenne, voire mondiale sur le vin « **préférer la qualité à la quantité** » amenant les viticulteurs à réduire leur vignoble et à libérer des terres qui ne demandent qu'à être urbanisées.

A méditer :

Voyage France Europe. Trois millions de nouveaux clients en 2004



Une promotion par mois, en moyenne, pour animer le marché.

Extraits de
la Vie du Rail
n° 2987 du
23.2.2005

« Pour la première fois, le TGV dépasse les trois milliards de Chiffre d'Affaire sur l'année, avec une progression de 7,3% par rapport à 2003 »

« Les gains sont significatifs là où la concurrence Rail / Avion est la plus rude » ex :

	DUREE DU TRAJET (centre à centre)		TAUX D'OCCUPATION	
	AVION	T.G.V.	AVION	T.G.V.
Paris – Bordeaux	2h 55	2h55	32 %	68 %
Paris – Marseille	3h10	3h00	34 %	66%
Paris – Nice	3h05	4h09 (1)	? (1)	? (1)

IMPORTANT :

(1) – Première étape : il faudrait déterminer par sondages utilisant le réseau Internet, les taux d'occupation AVION – TGV à partir des durées de trajet (3h05 et 4h09).

Cette lettre a été adressée à :

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 Cannel..
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.
Nice Matin.



4 paliers et 104 marches sont à franchir pour accéder à la gare (photos VdR-Christophe Recoura).