



Nice-Matin

N° 20775

DIMANCHE 6 FEVRIER 2005

les Azuréens ont la parole

Cannes, le 8 juin 2005

Objet : Ligne à grande vitesse Barcelone-Gênes :

A : Quel avenir pour la section Provence - Côte d'Azur ?

« La C.C.I. Nice Côte d'Azur a défendu un projet à vocation européenne à échéance 2015 – NM du 24.5.2005 »

« *Inscrire ce tronçon dans le schéma européen ferait passer la participation communautaire de 8 à 18%, tout en désenclavant notre région touchée par un chômage de 11%* » Bernard NICOLETTI – Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics. NM du 24 mai 2005 ».

« *Une prolongation vers l'Italie est indispensable car en 2020 le transport des marchandises va augmenter* » Madame MERMILLOD – spécialiste du fret à R.F.F ».

« Dans les Alpes Maritimes, les critiques concernent essentiellement le manque d'adhésion du projet après Nice, vers l'Italie » - NM du 2 mai 2005.

« *Ce débat public doit aboutir à l'automne... sinon l'Etat en profitera pour arrêter le TGV dans le Var* » J.P. LELEUX – Maire de Grasse et Président du Pôle Azur Provence (projet de motion) – NM du 28 mai 2005.

« *Nice n'est qu'une étape et non une finalité si l'on veut être européen* ». Brigitte GOURMANE – Responsable d'une association cannoise d'environnement – NM du 4 mars 2005.

Je pensais que notre section de L.G.V. s'inscrivait dans le cadre de la construction du réseau européen à grande vitesse et que de ce fait la question de savoir si on devait l'arrêter dans le département du Var ou de la prolonger jusqu'à la frontière italienne, ne se posait pas.

A lire ce qui précède et ce que j'ai déjà lu dans les comptes rendus des précédents débats c'est loin d'être évident et **je suis stupéfait de découvrir que l'on pouvait interdire la traversée d'un département à une voie de circulation reconnue a priori d'utilité publique.**

Dans un monde qui ne cesse de bouger, où ce qui est vrai aujourd'hui ne l'était pas hier et ne le sera plus demain, le chemin de fer doit s'adapter au monde actuel ou...mourir. Certes aujourd'hui il est doté d'un matériel moderne apte à circuler à 160 km, voire 200 km/h (tel le Capitole), mais celui-ci est contraint à rouler à des vitesses bien inférieures (90 km/h dans l'Estérel : Photo (ci-dessous) du fait du tracé sinueux imposé à l'époque de la traction vapeur pour contourner le relief.



Train express régional dans l'Estérel (Photo Vie du Rail)

Sans la naissance des premiers TGV en 1981, qui ont connu immédiatement un succès sans précédent au niveau national avec répercussions en Europe et dans le monde, le chemin de fer n'aurait pas survécu au 21^{ème} siècle.

Demain, sans organisation des modes de transport, la France sera paralysée (voir photo page3).

Le chemin de fer nous apportera des **solutions aux graves problèmes** qui deviennent de plus en plus aigus à savoir **la saturation des réseaux routiers et aériens** (relations nationales) et **l'angoissant réchauffement de la terre**. La mise en service des LGV aura pour effet de supprimer la circulation des TGV sur lignes classiques, ce qui permettra d'améliorer le trafic T.E.R., Corail et fret et de lancer le ferroutage.

C'est donc à un choix de société, de conditions de vie, **d'aménagement du territoire** que nous avons à faire **dont l'arbitrage relève de l'Etat et non des autorités locales**.



FOS SUR MER : Combinaison de 3 modes de transport : rail, route et mer
(Photo Vie du rail : Jean AYENAS)

B : L'angoissant réchauffement de la terre :

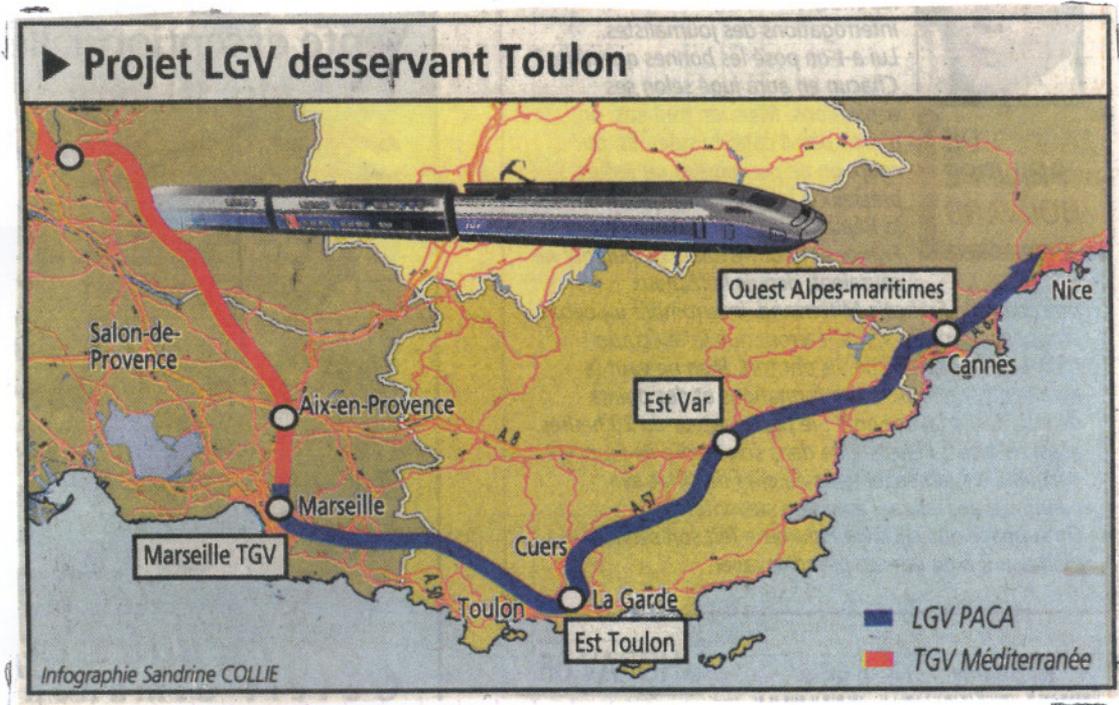
« Pour l'effet de serre, le TGV est 20 fois moins nuisible que la voiture et 45 fois moins que l'avion ; pour la pollution atmosphérique, le TGV est 13 fois moins nuisible que l'avion et 30 fois moins que la voiture » Paul TOUZE (Adam) – NM du 25 avril 2005.

« L'avion est 40 fois plus polluant que le train » JP LELEUX – Maire de Grasse et Président du Pôle Alpes d'Azur – NM du 28 mai 2005.

A 79 ans et, de surcroît parkinsonien, j'ai pu prendre en 2003 la mesure de l'effet désastreux sur les personnes âgées de la canicule. Sans la climatisation de mon appartement j'aurais eu de très

graves problèmes respiratoires. Mais le réchauffement de la terre s'est aussi la fonte des glaciers, l'assèchement des cours d'eau, l'affaissement destructeur des sols argileux, etc..

C: Le TGV passera par la banlieue toulonnaise (Nice Matin du 5 mai 2005)



Cette solution souhaitée par Hubert FALCO – Sénateur Maire de Toulon – n'est pas du goût des azuréens, surtout en ce qui concerne le **passage des TGV par Marseille** (voir § Ae de ma lettre du 8 mars 2005) **qui mettrait Nice à plus de 3 heures 40 de Paris**, notamment du fait de l'arrêt des TGV en gare de Saint Charles (voir § B de ma lettre du 20 avril 2005)

Ceci dit, la gare TGV « Est-Var »⁽¹⁾ devrait être raccordée à la voie PLM, pour les raisons explicitées aux § C de ma lettre du 16 février 2005.

D : Deux gares TGV pour les Alpes Maritimes (bien entendu multimodales)

« Une gare mult modale à Saint Augustin » « Cannes oubliée » NM du 25 avril 2005.

« ...liaison avec la future gare multimodale de Nice Saint Augustin et intégration – échéance fixée en 2015 » CCI Nice Côte d'Azur – NM du 24 mai 2005.

« Les collectivités territoriales finançant le projet pour plus de la moitié peuvent exiger d'accélérer » NICOLETTI – NM du 24 mai 2005.

« Le département devra avoir deux **gares d'arrivée directe, Nice Saint Augustin et Cannes Centre, avec des liaisons locales via le TER (il ne faut pas oublier que Cannes est la deuxième ville de Congrès de France)** » JP LELEUX – Maire de Grasse et Président de Pôle Azur Provence – NM du 28 mai 2005.

(¹) – Située aux environs des Arcs d'après le plan ci-dessus

A lire ce qui précède et ce que j'ai déjà lu dans les comptes rendus des précédents débats c'est loin d'être évident et **je suis stupéfait de découvrir que l'on pouvait interdire la traversée d'un département à une voie de circulation reconnue à priori d'utilité publique.**

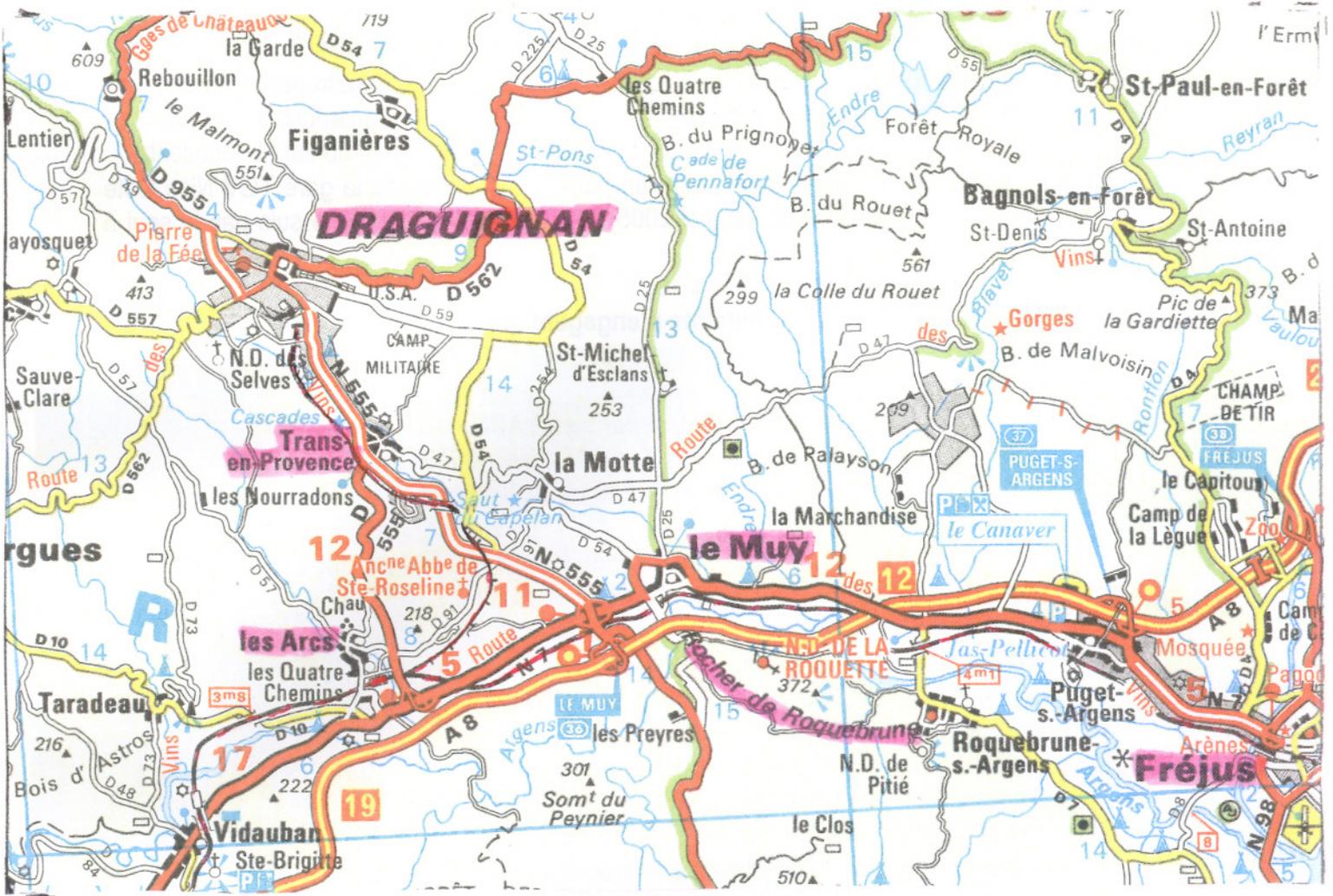
Dans un monde qui ne cesse de bouger, où ce qui est vrai aujourd'hui ne l'était pas hier et ne le sera plus demain, le chemin de fer doit s'adapter au monde actuel ou...mourir. Certes aujourd'hui il est doté d'un matériel moderne apte à circuler à 160 km, voire 200 km/h (tel le Capitole), mais celui-ci est contraint à rouler à des vitesses bien inférieures (90 km/h dans l'Estérel : Photo (ci-dessous) du fait du tracé sinueux imposé à l'époque de la traction vapeur pour contourner le relief.



Train express régional dans l'Estérel (Photo Vie du Rail)

Sans la naissance des premiers TGV en 1981, qui ont connu immédiatement un succès sans précédent au niveau national avec répercussions en Europe et dans le monde, le chemin de fer n'aurait pas survécu au 21^{ème} siècle.

Demain, sans organisation des modes de transport, la France sera paralysée (voir photo page3).



Gare TGV « EST-VAR » (aux environs des Arcs) : Identification des lieux

Les Arcs (5400 habitants) se trouve à proximité (voir kilomètres sur carte ci-dessus) de :

- Draguignan (Sous-Préfecture du Var) – 34 800 habitants, reliée aux Arcs par voie unique SNCF, utilisée jusqu'à TRANS par l'armée (CANJUERS)

- Brignoles (A8) – 13 500 habitants
- Fréjus* : 48 000 habitants
- Saint Raphaël* (N7) : 31 200 habitants
- Saint Tropez** (D25) : 5 500 habitants
- Sainte Maxime (D25) : 11 800 habitants
- Grimaud* (D25) : 3 800 habitants
- Cannes*** (A8) : 68 200 habitants

Curiosités Touristiques :

- Massif des Maures*** (N7-D25)
- Rocher de Roquebrune* (N7-D25)
- (1) - Gorges du Verdon*** (N555-D71)
- Massif des Maures*** (N7-D25)
- Corniche de l'Estérel*** (N7-N98)
- Corniche des Maures** (N7-D25)
- Abbaye du Thoronet** (A8-D17)

(1) Stations balnéaires