

CIMMERMANN Jacques  
7, bd. de la Plage  
06800 Cagnes sur Mer  
04 93 73 28 74

Je souhaite par la présente vous apporter une modeste contribution à l'étude de la réalisation d'une LGV pour désenclaver le sud-est de la France, en particulier la Côte d'Azur.

Après consultation des différents documents mis à la disposition du public, je vous propose mes idées.

Actuellement il est envisagé dans le document « Débat Public 2005 » proposée par RFF, 3 familles de solutions :

- 1- Desserte à 1 axe par Marseille, Toulon et Nice
- 2- Desserte à 2 axes, un pour Marseille et un pour Toulon et Nice
- 3- Desserte 3 axes, un pour chacune des 3 villes

Logiquement il me paraît manquer une 4<sup>e</sup> famille : une desserte à 2 axes, un pour Marseille et Toulon et un pour Nice

Au vu des distances respectives de ces 3 villes : Marseille-Toulon = 60 km

Toulon-Nice = 140 km

D'autre part, le TGV est plus fait pour les grandes distances afin d'avoir une réduction significative du temps de trajet tel la ligne Paris, Lyon, Marseille à laquelle s'ajouteraient les lignes Paris-Nice et Barcelone-Gênes avec Avignon comme nœud central de correspondance.

Concrètement cette famille de solutions pourrait être :

- 1- Le prolongement de la ligne actuelle dans Marseille, en tunnel et en surface et dessert en ligne une gare LGV souterraine. La LGV se poursuit en direction d'Aubagne qui (?) franchi( ?) en souterrain et passe au sud du massif de la Ste Baume (3<sup>e</sup> scénario approfondi issu de la desserte à 2 axes) et rejoint non plus le nord de Toulon mais sa gare en centre ville qui en devient le terminus.
- 2- Une ligne directe vers Nice par un débranchement de la ligne TGV existante au sud d'Avignon à la hauteur de Mallemort, cette ligne emprunterait la basse vallée de la Durance jusqu'à Jouques pour ensuite rejoindre en surface et en tunnel l'autoroute A8 avant St Maximin afin d'éviter de défigurer le massif de la Ste Victoire. La LGV suivrait un tracé parallèle à l'autoroute A8 jusqu'aux Arcs puis remonterait au nord est pour passer au sud de Draguignan avec une première gare pour desservir cette ville. La LGV s'incurverait jusque dans le sens nord est pour éviter le massif de l'Esterel et passerait en surface et en tunnel au sud de Fayence et entre Montauroux et le lac de St Cassien afin d'arriver au sud de Grasse et déboucher sur le site de Sophia Antipolis où serait créée une 2<sup>e</sup> gare pour desservir l'ensemble Antibes, Cannes, et Grasse avec un réseau de transport en commun adapté. Le prolongement de cette ligne pourrait prendre 2 direction vers Nice : soit au sud avec une gare multimodale à Nice St Augustin, soit plus au nord avec une gare souterraine à Nice nord en liaison avec le terminal de la ligne 1 du tramway et prolongement vers Monaco, Vintimille et Gênes ;
- 3- Pour la liaison entre Marseille, Toulon et Nice qui est une liaison régionale, il faut garder la ligne actuelle jusqu'à Toulon et emprunter la nouvelle LGV vers Marseille et utiliser des trains italiens du type « pendolino » quoi devrait améliorer sensiblement le temps du trajet sur une ligne où il y a de nombreuses courbes (environ 1h40 entre Nice et Marseille ;

Dans cette configuration, nous pouvons nous demander si une troisième voie entre Nice et Antibes est nécessaire, peut-être qu'en équipant les gares d'Antibes et Cagnes de 4 voies dont 2 avec quai comme les gares TGV de Mâcon et Monceau les Mines sur la ligne Paris-Lyon serait suffisant mais en installant sur cette ligne un poste et aiguillage centralisé et informatisé du genre de celui de Marseille St Charles en service depuis juin 2001 qui contrôle le TGV vers Valence (je connais un peu cette question ayant participé à l'étude et la réalisation du poste précédant en 1954-55 par la société d'électricité MORS)

Concernant le potentiel de capacité du nombre de trains sur une seule voie je pense qu'il serait bon de passer une ou deux lignes sur le pont de l'Europe au dessus de la gare St Lazare à Paris puis le même temps sur le pont de la Bégude à Cagnes sur Mer, l'écart est énorme.

Si le désir de faire un « metrazua » entre Nice et Cannes est souhaité pour désengorger le littoral, ce n'est pas un train par ¼ d'heure mais 2 à 3 fois plus suivant les horaires pour que l'usager oublie de regarder sa montre.

En pensant avoir attiré votre attention, je vous prie d'agréer...

