

Fernand DIDERON
Ingénieur en Chef Retraité de la Fonction Publique Territoriale
1 Chemin du Collet des Grecs
06200 NICE
Tél. Fax. 04 93 37 85 25
E mail f.dideron@tiscali.fr

Voici quelques réflexions sur le projet de Ligne à Grande Vitesse en Provence-Alpes-Côte d'Azur tel que soumis au débat public de fin Mars à début Juillet 2005

- A - Une Ligne à Grande Vitesse , pourquoi ?

Nous devons être conscients de la nécessité de prendre en compte l'avis de ceux qui utiliseront cette ligne dans 15 ans et plus , et qui la paieront : ce sont les jeunes d'aujourd'hui, comment réagissent-ils à ce projet ?

Est-il toujours impératif de se déplacer plus vite :

- pour gagner du temps , à quel prix , et pour en faire quoi ?

- pour profiter du progrès, comme ailleurs, faciliter et même encourager les déplacements , réduire les consommations de carburant des automobiles et des avions pour réduire les pollutions ?

(Voir l'extrait du Petit Prince de Saint-Exupéry : « Un rapide illuminé grondant comme le tonnerre » , cité par Azur Education Environnement))

- pour faire concurrence à l'avion sur Nice-Paris ? (3h30 ou 40 « exigés » par les grands élus des Alpes Maritimes)

- pour mieux relier Nice aux autres villes de l'Arc Méditerranéen ?

Côté Italie la ligne Vintimille- Gênes est bientôt doublée pour une vitesse de 170 km/h mais il n'est pas question d'une Ligne à Grande Vitesse ..

a priori la grande liaison Ouest – Est prévue par l'Europe est : Barcelone – Perpignan – Nîmes – Avignon – Lyon – Turin – Milan – Lubiana – Kiev.

- pour permettre le développement des Alpes Maritimes ? Quel type de développement ?

- B - Une Ligne à Grande vitesse, comment ?.

- la LGV passera t-elle par Marseille, par Toulon ou par Toulon-Nord ?

Il nous semble qu'il n'est pas fondé de priver Marseille du passage du TGV ni d'une gare nouvelle à la Blancarde et qu'il ne serait pas convenable de notre part , les Niçois , d' intervenir dans le choix des Marseillais et des Toulonnais.

- la LGV traversera-t-elle le département totalement en souterrain, pour permettre un raccordement à Cannes, comme l'ont proposé les « grands élus » du département ?

Il ne faut pas confondre ce projet avec le tunnel sous la Manche ! Les contraintes ne sont pas les mêmes !

Outre les problèmes de sécurité il serait peu attractif de traverser la Côte d'Azur à 350 à l'heure et en souterrain : comment imaginer une nouvelle affiche touristique avec la mer, les palmiers, le soleil ?

Par contre il est certainement souhaitable de prévoir certains tronçons sensibles en souterrain même s'il est probablement impossible de faire circuler dans le même tunnel le TGV, le TER et le fret comme l'ont demandé des riverains de la ligne actuelle

- Il a été suggéré d'implanter cette ligne hors la zone littorale, au pied des monts . Ces sites éloignés du littoral méritent d'être protégés et dans cette version le système exigerait, en plus, des raccordements à la côte , contraignants et coûteux, augmentant les temps de parcours .

- La gare TGV de NICE devrait , comme prévu depuis 1992, se situer sur le Marché d'Intérêt National puisque cet espace réservé à un centre d'échanges se situe au centre névralgique de l'agglomération et du département, ce qui n'est pas incompatible avec un raccordement à Cannes pour en assurer la desserte par certains trains.

-Si on jugeait raisonnable de prendre un peu plus de temps pour mieux protéger l'environnement peut-être pourrait-on ne pas rouler à Très Grande Vitesse -350 et plus tard 500 km/h- sur tout le parcours et envisager des sections à grande vitesse et des sections sur la voie actuelle améliorée pour accueillir des TGV pendulaires à 200 km/ h comme le font les Italiens avec le Pendolino et comme il a été envisagé sur la ligne Paris-Toulouse par Limoges ?

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes envisage d'ailleurs cette alternative.

- Le projet soumis au débat public comporte une vingtaine d'options :
. 150 à 240 km de ligne à grande vitesse dont 42 à 89 km de tunnels pour un coût de 4,9 à 7,5 milliards d'euros en partie à la charge des collectivités locales

. Il est question de transporter en plus : 3 millions de voyageurs par le TGV, 2,3 millions par Le TER et 1,5 en « intercités »

De son côté la DTA prévoit notamment un développement durable et maîtrisé, une croissance démographique modérée, la nécessité de remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux etc...etc....

Comment pourrions-nous accueillir ces millions de nouveaux voyageurs, dont certains souhaiteront s'établir sur la Côte ?

Comment les loger, leur offrir des services publics et privés convenables, leur assurer des emplois, des moyens de se déplacer localement en respectant les principes énoncés dans la DTA ?

Il nous semble nécessaire de procéder à des tests permettant de vérifier que ce projet assurera bien un développement durable(ou soutenable) de la Côte d'Azur en appliquant par exemple la méthodologie du Réseau Scientifique et Technique du Ministère de l'Equipement (Grille RST 01).

Le citoyens, qui sont probablement plutôt pour le progrès, apprécieraient sans doute, comme ils l'ont montré lors de récentes consultations , que des explications plus précises leurs soient fournies au sujet de ce grand projet « structurant » qui leur inspire pour l'instant quelques craintes !