

Puisque le train passe... « pour la troisième fois... » en région PACA...

La LGV PACA, telle qu'elle nous est proposée par le Maître d'ouvrage RFF et SNCF, est, aux dires des experts, aux analyses, réflexions, démonstrations, participations des milieux autorisés et des résidents concernés, largement contestée.

Pour autant, ignorer ce mode de transport, ne pas l'adapter, je dis bien *'adapter*, ne pas en tirer profit pour apporter une réponse à nos réels problèmes de déplacement, serait aberrant.

Le Débat Public fait ressortir depuis la première réunion d'ouverture à Nice le 03 mars 2005, et ceci est vérifiable sur le site de la CNDP, que le Var ne comprend pas l'implantation de cet ouvrage sur son territoire; sa ressource économique potentielle étant son entité même.

Oser penser dénaturer, entamer, dévaster, une ressource économique est du domaine de

I'IRRESPONSABILITE ABSOLUE !

Pour autant, notre réseau routier saturé aujourd'hui, alors dans les 20 années à venir...!, impose une solution à brève échéance ; l'opportunité du Débat Public LGV PACA nous y invite. Et, puisque le train passe... « pour la troisième fois »..., prenons-« le », *selon nos propositions et nos besoins réels*.

Le Maître d'ouvrage nous présente un projet (8.4 milliards € - 2005 ! 2020 ?) dont nous serions les financeurs (% ?). Ne l'oublions pas!

Notre étude :

I) – Le désenclavement de Nice :

Lors de la réunion d'ouverture CNDP Nice, du 03/03/2005, le Président Estrosi nous disait: « ...le TGV italien arrivera à Vintimille en 2009, pourquoi nous priver dans l'urgence... raccordement... vers l'Italie... », nous suggérons donc livraison Nice par la LGV Paris-Lyon-Turin-Gênes, en partie sur fonds européens. Les Alpes-Maritimes pourraient faire appel à des investisseurs privés - Monaco par exemple, initiateur au XIX^e siècle de la ligne historique Côte d'Azur- et avec l'aide des collectivités locales, financeraient la jonction Vintimille-Nice à moindres frais pour PACA.

II) – Etat des lieux :

a – en 2005, Paris-Marseille St Charles TGV Méd : 3 heures,

b – en 2005, Marseille St Charles-Toulon : 35 minutes. Donc PACA, côté Est déjà équipé en LGV

!

c- flux automobile saturé aux abords de Toulon (habitat, Z.A.C., Z.I. , excentrés) à l'Est et à l'Ouest.

- l'église St Vincent de Paul et ses propriétés annexes (cours, locaux,) resteraient privées et intouchées.
- accès Bd Louvois (sauvegarde impérative des pins maritimes et des bâtiments historiques Rue Montebello, qui seront restaurés, pour un résultat esthétique réussi).



- l'espace dégagé mêlant architecture historique restaurée et bâtiments modernes serait traité en esplanade pavée, arborée. Cet espace accueillerait des points de vente, guichets de la gare agrandie ainsi que salons de thé, terrasses, restaurants, boutiques, hôtels, etc.

- sous le Bd Ct Nicolas, dans une tranchée semi-enterrée, aménagement de deux voies ferrées, séparées de celles existantes par le mur de soutien (actuellement en contre bas du Bd Ct Nicolas), conservé. L'accès à ces nouvelles voies se ferait par le tunnel de la gare historique rallongé, ainsi que par l'esplanade de la gare agrandie.



La nouvelle tranchée, Bd Ct Nicolas, recouverte, accueillerait le tramway en double sens ; enfin, serait rendue à la circulation ou libérée ; devenant, proche des complexes artistiques et culturels (Beaux-Arts, salles de spectacles), elle pourrait devenir un lieu d'expositions et de concerts.

Figure 2 : La gare actuelle de Toulon-centre

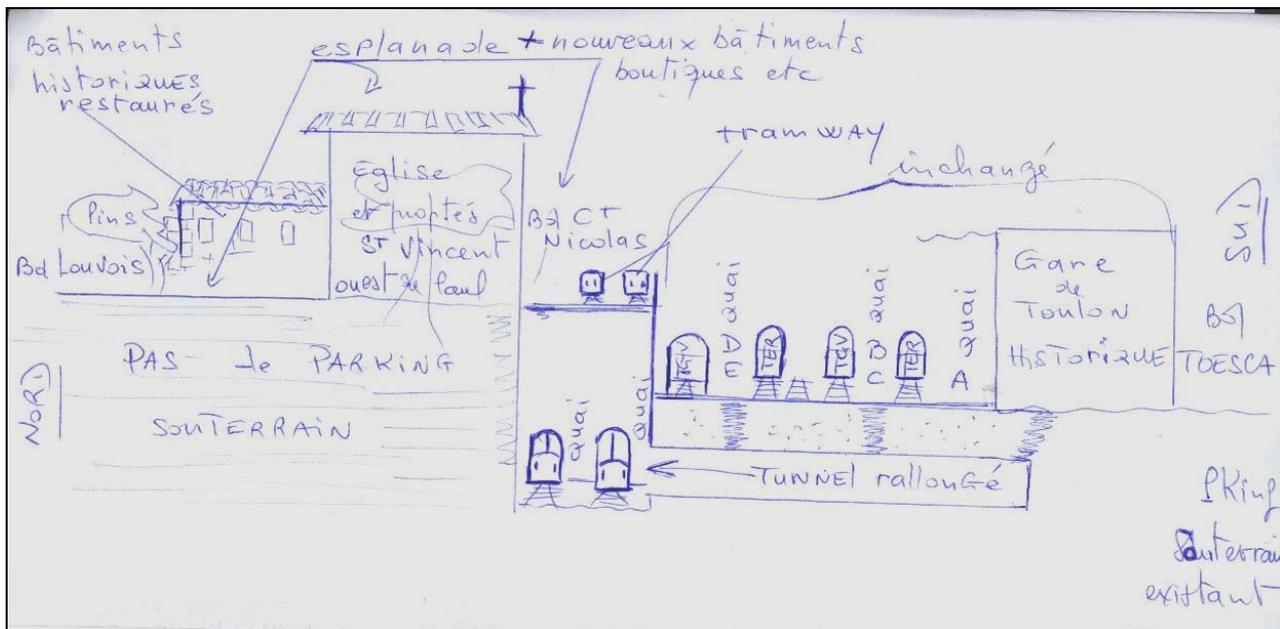


Figure 3 : Projet d'agrandissement de la gare de Toulon-centre

