

PIF PAF

Les « Pif-Paf d'aujourd'hui sont exclusivement consacrés à notre sondage et à des remarques de nos lecteurs. Vous en avez la primeur...

Forces vives.— « La solution du tunnel ayant pour point de départ Brégaillon voire la pyrotechnie avec possibilité ultérieure d'interconnexion autoroute zone « Continent » et « gare SNCF » voilà à mon sens la véritable solution. Toutes les forces vives locales, régionales et nationales doivent contribuer à la réalisation de ce tunnel » (Pierre Forenza, av. Jean-Moulin).

Laconique.— « Il faut que le port reste tel qu'il est aujourd'hui ! » Etienne Coda, av. Gambetta).

An 2000.— « Nous sommes déjà en l'an 2.000 et on ne cesse de discuter. Au-delà de Marepolis La Seyne a besoin d'un tissu de communications fiables à moyen et long terme. Il faut que les conseils régional et général financent cet indispensable tunnel. Il faut que les travaux commencent dès 9. Compte tenu de ses souffrances, La Seyne a le droit d'avoir de telles exigences (Antoinette Schall, bd de la Corse-Résistante).

La vue !... Déjà que notre port est orienté vers le Nord, on ne va pas en prime nous diminuer la vue sur la rade. Il ne nous reste plus que ça, ne la diminuez pas (Daniel Zanarelli, les Sablettes).

Jeunes.— « Les jeunes nous remercieraient plus tard d'avoir réalisé un tunnel. Même si cette solution paraît plus cher aujourd'hui, il faut la concrétiser pour le bien des générations futures » (Julien Macquin).

Mourillon.— « Il faudra aussi plus tard penser à relier par un pont l'Eiguillette au Mourillon » (M. Jean Seyne, av. Hugues-Cléry).

Technique.— « Le sondage aurait été plus intéressant et il y avait eu une explication technique sur les solutions à choisir » (Serge Erma lotise-)



Voilà le décor urbain que nos lecteurs préfèrent : la vue sur la rade sans ... pont. 49,50 % des personnes qui ont répondu à notre sondage sont, en effet, pour la traversée souterraine de la ville.

(Photo Sophie Donsey.)

Majorité pour le tunnel

49,50 % des lecteurs ayant répondu à notre sondage sont pour la réalisation d'un tunnel accédant à « Marépolis », contre 40,70 % pour un pont

Chose promise, chose due. Moins d'un mois après avoir lancé un « sondage » sur l'opportunité de réaliser un pont ou un tunnel pour accéder au site de « Marépolis », « Var Matin » livre les résultats de cette consultation. Les chiffres sont donc là en guise d'indicateurs pour la suite des événements entrant dans le cadre du réaménagement du centre-ville. Avec comme corollaire immédiat, la meilleure circulation possible dans le cœur de la cité, avec une communication directe avec les ex-Chantiers navals. Trois cent soixante-dix huit de nos lecteurs ont répondu aux propositions faites par la mairie, via les services techniques municipaux. Il fallait simplement marquer sa préférence pour le pont, le tunnel ou une traversée classique de la commune avec réhabilitation du port de plaisance et des quais.

Les Seynois ont « voté » en leur âme et conscience :

- 187 (49,50%) pour le tunnel.
- 154 (40,70 %) pour le pont.
- 37 (9,80 %) pour une traversée classique.

Charles Scaglia et toute son équipe municipale devront tenir compte de ces données, même si ces dernières n'ont d'autres prétentions que de participer à leur manière au développement de la démocratie locale.

listes électorales cette fois, les écarts seraient fortement plus conséquents.

Mais les comparaisons peuvent et doivent s'arrêter là. Il n'y a, en effet, pas eu de campagne électorale pour l'une ou l'autre des réalisations envisagées. Tout juste une réunion publique juste avant Noël pour la population. Et un conseil municipal pour les élus. C'est peu. Trop peu pour que la seconde ville du Var, à l'aube de sa reconversion économique et industrielle, touristique et commerciale puisse s'engager avec conviction dans l'un des schémas présentés au grand public souvent démobilisé avant la... trêve des confiseurs.

TUNNEL : POUR L'ENVIRONNEMENT

esthétique pour ne pas gâcher la vue sur la rade et sur le port de plaisance, mais aussi pour l'environnement, pas de bruit, pas de pollution, pas de béton, pas de trafic suspendu à douze mètres de hauteur. Sans omettre un des aspects essentiels de la question : la non-modification d'un port et de quais qui continueraient d'accueillir leur lot de bateaux comme par le passé. Sans l'astreinte des tirants d'air à six ou douze mètres. En faits, les Seynois optent pour la solution la plus coûteuse, mais la moins modificateur de leur paysage urbain.

PONT : L'OUVRAGE D'ART

Les défenseurs du pont argumentent sur le fait que ce dernier sera non seulement moins cher pour la communauté seynoise et

temps futurs se balançant entre la partie Nord de la ville et Marépolis, allait devenir un site artistique de première qualité et nécessaire. Symbole de la reconversion de la ville, mais aussi monument en l'honneur de « Marépolis » et des 2.000 personnes qui devraient théoriquement y travailler d'ici 1995.

Alors tunnel ou pont ? En lisant « Var Matin » aujourd'hui, Charles Scaglia, Patrick Martinet, Georges Klimoff, Franck Capobianco qui militent ardemment pour la seconde initiative auront une idée plus précise des souhaits de leurs concitoyens. Peuvent-ils ou doivent-ils s'en passer au mépris de leurs goûts pour la ville dont ils sont les acteurs ? La balle est dans leur camp. Mais au moment décisif du choix, il faudra se sou-

LE BILLET

Un pont trop loin ?

EN faisant voter le conseil municipal, il y a plus d'un mois alors que la classe politique n'était que très peu informée sur l'opportunité de réalisation d'un pont ou d'un tunnel, Charles Scaglia est sans doute allé plus vite que la machine. Fidèle à sa nouvelle stratégie du « rouleau compresseur » dont on sait qu'il écrase tout son sur passage à la vitesse d'un escargot, le maire a peut-être confondu vitesse et précipitation.

En annonçant des coûts de fabrication et de fonctionnement basés uniquement sur des estimations et non sur des devis clairement établis par des entreprises capables de creuser un tunnel sous-marin ou de bâtir un pont en forme d'arc-en-ciel, le premier magistrat a en outre brûlé les étapes. Plongeant la communauté seynoise, certes dans la passion des concrétisations, mais aussi dans le scepticisme. Plongeant la communauté seynoise, cer-

tes dans la passion des concrétisations, mais aussi dans le scepticisme. Pas étonnant dès lors que notre « modeste » « sondage » lui donne tort en accordant près de 50 % des suffrages au tunnel et non au pont qu'il défend avec conviction.

Cette ville nous a trop appris par le passé qu'il fallait agir dans la concertation pour ne pas tomber dans le panneau des promesses non tenues. Faut-il un référendum d'initiative locale comme le souhaitent le P.S. et les « verts » pour que la municipalité soit en harmonie avec la cité ? Ce serait sans doute la meilleure solution. Mais il ne nous appartient pas de juger. A la seule différence qu'une consultation populaire, marquerait sans doute le début d'une ère que le trio « Scaglia-Martinet-Klimoff » semblent appeler de tous ses vœux celle de la transparence. Alors un pont trop loin ou une vraie démocratie ?

C.A.

« Ni pont ni tunnel »

Pierre Thibault fait partie des 9,80 % de nos lecteurs optant pour une traversée classique. Explications

Si la « Traversée classique » autrement dit le seul réaménagement du port et de ses quais n'a obtenu que 9,80 % de suffrages de nos lecteurs, par contre elle possède un sacré défenseur en la personne de Pierre Thibault. La preuve : cette longue et passionnante lettre...

« Lors de la réunion d'information tenue en la mairie de La Seyne le 20 décembre, il fut sollicité des suggestions de la part des Seynois présents. Dont acte.

Pour ma part, je ne crois pas convenables les solutions « ponts ou tunnel ».

« PAS BON LE PONT ! »

Les deux variantes de la solution « ponts » m'apparaissent irrationnelles.

Le pont bas (6,50 de tirant d'air), éliminerait environ 80 % des bateaux y étant embossés actuellement. Ou

plus en ce projet qu'en celui des ponts (non exempts aussi, au fil de l'ouvrage, d'aménagements budgétaires).

En ce désenclavement de La Seyne-Centre, la solution pourrait être située en une croisée de chemine et d'idées. Après concertation préalable s'entend. Pourquoi ne pas rester les pieds sur terre (au propre comme au figuré). Ce que le journal « Var Matin » dénomme la « traversée classique » ?

Dans la solution « pont bas », concernant le parc à bateaux (pardon, le port) il faut trouver un nouveau ba-

technique sur les solutions à choisir» (Serge Erma lotissement Les Acacias).

Architecture.— « Par son architecture haut de gamme, le pont doit être un plus dans l'environnement de la ville. Pourquoi ne pas chercher des fonds privés pour y réaliser le restaurant panoramique ? Pour éviter toute hémorragie de la « vieille ville » le pont doit déboucher près d'elle et non sur le site » (Pharmacie Huillet et Laffont, rue Hugues).

Traversée.— « La traversée classique serait une véritable plaie même élargie et surtout élargie. Actuellement le port de La Seyne est désagréable à cause de cette avenue qui coupe le port de la vieille ville. Il faut que le centre soit entièrement piétonnier ! » (un habitant du centre vill).

Martigues.— « Il faut un pont comme à Martigues, mais sans partie relevée ! » (Jean Brochard, route de Fabrègas).

Boules.— « A l'heure où les boules font leur rentrée à l'école prévoir une aire de jeu au boulodrome pour une nouvelle activité centre ville comme les championnats de France ou le championnat universitaire » (M. Roger Taulaigo, quartier Les Darbousières).

la démocratie locale.

« **U**NE majorité quasi absolue ». C'est en ces termes lapidaires que l'on pourrait qualifier le résultat de notre symbolique scrutin. Plus d'un homme politique au moment des élections locales s'en contenterait dans la mesure

où les scores enregistrés par les autres partenaires, pardon projets, sont loin derrière. Le pont à six ou douze mètres n'obtient en effet que 40,70% des suffrages contre 49,50 au tunnel...

Certes, il n'y a que trente trois voix qui séparent le tunnel du pont. Mais si la consultation avait lieu à l'échelle communale, autrement dit avec le support des

TUNNEL : POUR L'ENVIRONNEMENT

Reste que si nos lecteurs privilégient la solution du tunnel, ce n'est pas le fruit du hasard.

Nonobstant son coût estimé par les services techniques municipaux à 100 millions de francs et son coût de fonctionnement annuel (huit millions de francs), ils choisissent la voie la plus écologique. A la fois d'un point de vue

guent sur le fait que ce dernier sera non seulement moins cher pour la communauté seynoise et ce d'autant plus qu'il sera financé en grande partie par le Conseil général, mais aussi plus esthétique.

Nos lecteurs insistent en effet, sur le caractère ouvrage d'art ou œuvre d'art d'un pont suspendu à la manière du... « Golden Gate ». Comme si le pont des

ils sont les acteurs ? La balle est dans leur camp. Mais au moment décisif du choix, il faudra se souvenir qu'un pont n'est pas un jouet. Mais bel et bien une œuvre monumentale que les générations futures trouveront sur leur route dans un siècle. Voire plus.

Cela mérite peut-être une consultation.

Claude ARDID.

Un courrier révélateur

Des dizaines de lettres nous sont parvenues inspirées par le tunnel, le pont ou la traversée classique. En voici quelques-unes...

Huit mois après la Rotonde, les lecteurs de « Var Matin » se sont passionnés pour le réaménagement de la cité. Là, il ne s'agissait plus de détruire un monument symbole d'une époque révolue. Mais au contraire à édifier un pont. Un tunnel ou de rénover le port pour l'embellir et le désengorger. Et comme au printemps dernier, vous avez été des dizaines à nous écrire pour nous donner votre point de vue sur la question. Voici donc des extraits de quelques unes de vos missives.

► **« TUNNEL : MEILLEURE SOLUTION... ».**— « Le tunnel serait à coup sûr la meilleure solution. Mais, pour moi qui ai vu au cours de mes 40 ans de travail dans ce chantier, tant de usagers amener les matériaux pour construire les bateaux (et ce sans perturber le trafic routier en ville), il me semble qu'il devrait comporter de chaque côté une voie pour les voitures, séparées au milieu par une voie de chemin de fer, en

plus de son originalité, cela aurait l'avantage pour tous ceux qui viendraient par le train d'avoir comme l'avaient les tôles, l'entrée directe sur le site. De plus cela décongestionnerait les parkings de la ville. Il n'y a pas que le « train des Pignes » à sauver. De plus si cela se fait au début des travaux on pourrait amener les matériaux nécessaires à la construction sur le port ».

Roger REY

NDLR : Fidèle à ses racines Roger Rey nous a écrit en français et en provençal...

► **« VITE UN PORT ! ».**— « J'ai siégé au Conseil municipal de 1971 à 1985 et je me suis particulièrement occupé des questions de l'environnement. Voici mon point de vue sur la traversée de La Seyne. Ma préférence va au pont pour de nombreuses raisons : le panorama sur la ville traversée et la rade sera remarquable. Le tunnel n'en offre aucun. Le pont peut servir de point panoramique. Ceux de Benodet et de Pontchâteau en sont un excellent exemple. Le pont est à l'air libre et au soleil, sans aucune machinerie. Le tunnel non. Tous ceux qui ont été bloqués dans des tunnels savent comment ça se vit. Même si le pont revient plus cher en investissement financé par plusieurs partenaires, par contre son fonctionnement ne bénéficie plus de ce partenariat, ce qui veut dire qu'en très peu d'années le surcoût de l'investissement est absorbée par des frais de fonctionnement bien inférieurs pour un pont. Un pont peut être une œuvre d'art que l'on admire, un tunnel ne peut être qu'un exploit technique. Les ponts actuels peuvent être d'une grâce aérienne remarquable (voir ceux de l'autoroute Nantua-Genève où toutes les techniques modernes, mises en œuvre par différents constructeurs, ont été employées. Pour la raison ci-dessus, et compte tenu que j'ai toujours vu, depuis le port de La Seyne, un pont-levis, des titans, des mâtures, des hangars métalliques, et des bateaux, la vue de ce pont ne me gênerait pas. Les

gens de Martigues et de Saint-Nazaire sont-ils gênés ? L'embaras causé par les travaux est bien moindre pour un pont que pour un tunnel, sans compter que les emprises au sol sont plus restreintes. Les machineries nécessaires au tunnel sont génératrices de nuisances. Les Toulonnais pourront en parler. En cas d'accident, les risques sont bien moins grands à l'air libre que dans un tunnel. Voir les surcoûts imposés pour les matériels ferroviaires destinés au tunnel sous la Manche. Sur un plan général, dans le monde, le pont est préféré au tunnel pour relier des îles, des rives, et des flancs de vallée. Par contre, le tunnel s'impose pour traverser les montagnes (pour la voie ferrée en particulier qui ne supporte pas les déclivités) et pour les véhicules (souvent embarqués sur rail). Il faut constater que dans les deux cas, la majorité des tunnels sont utilisés pour la voie ferrée voyageurs, marchandises, véhicules.

Le cas de figure de La Seyne ressortie donc à la première situation. La solution du tunnel ne s'impose en aucun cas ».

Daniel HUGONNET

► **LE PONT DE LA POINTE DES CABLIERS...** « Faire partir le pont de la pointe des Cabliers qui peuvent trouver place au port de Brégaillon (cruellement vide). Hauteur sous tablier permettant à de grands bateaux de plaisance de venir s'amarrer dans l'actuel port des Cabliers. En effet, ceux-ci sont bien à l'étroit, à un emplacement qui ferait merveille pour des plaisanciers. Il serait dommage de ne pas pro-

fitier du réaménagement complet de cette zone, sans envisager de déplacer les cabliers. Si votre consultation est vraiment démocratique et sert de boîte à idées, je suis prêt à prendre contact avec une autorité compétente pour un schéma d'aménagement complet : Brégaillon, Ifremer, C.N.I.M., Cabliers, Plaisance. Cette version offrirait les avantages suivants : rentabiliser le port de Brégaillon ; faire un ouvrage d'art d'une certaine amplitude et non une simple passerelle ; diminuer la surface des voies de circulation, à l'intérieur de l'enceinte de Marépolis ; doubler ou tripler les possibilités d'accueil du port de plaisance actuel, ce qui laissera dans l'avenir toute latitude à un éventuel forum à l'italienne ; mettre en valeur la passerelle classée de l'ex-chantier. Faire quelque chose certes, mais qui s'inscrit dans un aménagement global évolutif sur le long terme. »

P.S. Quel dommage dans la version actuelle de limiter à 12 mètres le tirant d'eau. Les beaux bateaux ont de grands mâts.

Bernard LEROUX
Ingénieur génie maritime.

(A suivre)

Var Matin

**LES GRANDES
PAGES DU MONDE
LES MEILLEURES
PAGES DU VAR**

d'air), éliminerait environ 80 % des bateaux y étant embossés actuellement. Ou iraient les autres, les voiliers, 80 %. L'exposé de caractère technique n'a pas abordé le problème, lequel est d'importance, convenons-en.

Le pont haut (12,50 libre) pallierait cette sujétion, mais, en revanche, tout comme son petit frère, exigerait une importante surface d'implantation au sol. En un secteur où elle fait défaut...

Par ailleurs, un pont n'est pas un arc-en-ciel, vite apparu et faisant joli dans le décor avant que le vent ne l'emporte. C'est une masse de fer ou de béton qu'il convient de considérer comme étant irrémédiablement imbriquée dans le décor et le dénaturant à tout jamais. Irréversiblement... sauf démolition coûteuse.

C'est une vue de l'esprit que de le comparer au célèbre Pont du Gard, en pensant que les touristes viendront de loin pour l'admirer.

C'est également une utopie que de croire (ou faire semblant) que l'on pourrait, du haut de cet ouvrage d'art, admirer paisiblement la rade. Si, sur plans, esquisses ou croquis d'avant-projet, on peut aisément minimiser sa silhouette, restreindre la hauteur combinée du tablier, des garde-corps ou bajoyers de la structure porteuse, tel n'est le cas dans la réalité pratique.

« TROP CHER LE TUNNEL ! »

Le tunnel prendrait incontestablement moins de place au sol. Apparemment. Mais dont le coût est un pari (voir tunnel sous la Manche). Le sous-sol peut receler bien des surprises, que l'on ne pourrait effacer que par des « rallonges » au devis initial. Il faut avoir fait du chantier pour savoir que rien, jamais, ne vient faciliter ou avancer le travail... Qu'en revanche, les éléments et les hommes se liguent à la chance pour le retarder... — le chaud, le froid, la pluie, la mécanique des sols... — J'en passe. Ce qui se traduit matériellement par des surcoûts dénommés pudiquement « avenants aux marchés », bien-entendu réglés par l'administré-contribuable. Si j'étais responsable, je ne me risquerais pas

Dans la solution « pont bas », concernant le parc à bateaux (pardon, le port) il faut trouver un nouveau havre... Port pour port, imaginons-le plus grand. Et pourquoi pas le bassin des navires cabliers, sous-utilisé par des navires qui seront dans le futur remplacés par des satellites géo stationnaires ? Ou dans le bassin voisin. Lequel n'est jamais qu'occupé de temps à autre, quand les grèves marseillaises se résorbent sur les quais de Brégaillon. Pourquoi, également, ne pas envisager un retour aux sources, vers le quartier des Mouissèques, dans le bassin d'armement de nos défunts chantiers. C'est là des espaces plus vastes, en grande part aménagés. Offrant au surplus un meilleur avenir à l'extension de la navigation de plaisance ?

UN FORUM SUR LE PORT

Que devient alors le port existant, si cher aux Seynois ? On le ferme par une digue-route à hauteur du pont basculant actuel. On l'assèche en le creusant quelque peu. Un ouvelage en béton hydrofugé le transforme en un parc-auto central décongestionnant définitivement le centre seynois. Ce parc à quatre accès aux coins « N.E. », « N.O. », « S.E. », « S.W. » autorisant tous accès et sorties vers le sud ou le nord... Les voitures en vrac, ça n'a rien d'éthétique. C'est admis... Aussi recouvre-t-on ce parc autos d'une dalle-béton formant forum. Dalle ayant assez d'ouvertures pour assurer l'aération et l'éclairage diurne du garage autos...

Sur la dalle, ma foi, laissons à nos édiles le soin de l'utiliser. Vasques à fleurs, fontaines, parc de jeux d'enfants, expositions-vente d'artisanat, sans oublier les terrasses des cafés et restaurants existants, panneaux publicitaires ou monuments, voire un déplacement de marché provençal... La voie nord-sud passant devant la mairie, passe à 3 ou 4 voies. En face le quai Regonfle devient voie sud-nord donnant sur la digue route et traversant le square. Stade boules Aristide-Briand, en lieux et place de l'ancienne voie ferrée désaffectée.

Pierre THIBault.

COMME CHAQUE ANNEE
ENSEMBLE VIDONS LES ECRINS
du 14 janvier au 1^{er} février 1992

— **30%** *

sur tous les articles marqués
d'un point rouge

Bijouterie Patrick DOUAT
11, place Daniel-Perrin - LA SEYNE - ☎ 94.94.21.11

* Remise à la caisse