

Philippe Raimondi

Association de défense des intérêts du quartier Notre Dame

14 rue d'Italie

06000 Nice

[www.nice-hypercentre.org](http://www.nice-hypercentre.org)

E-mail : [contact@nice-hypercentre.org](mailto:contact@nice-hypercentre.org)

Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord merci pour ce débat, pour cette possibilité de s'exprimer. Cette Ligne est important pour la métropole de Nice, extrémité Sud est de la France ! Nous, association de défense des intérêts du quartier Notre dame, et au nom d'une bonne partie des habitants du cœur de Nice, nous voulons apporter notre soutien à la desserte à deux axes, ligne directe par Aix (Sud) Toulon et Nice avec décrochage sur Marseille pour les motifs suivants :

1. Mettre la métropole Nice à 3h40 de heures de Paris et 1h00 de Marseille. (de la gare multimodale Saint Augustin).
2. Mettre la ville de Toulon, le Var, le moyen pays des Alpes Maritimes aussi au plus près de Paris.
3. Privilégier le trajet économiquement le moins cher (2 milliards d'économie), le plus efficace et écologique loin du front de mer.
4. La LGV, c'est l'écologie, l'énergie électrique contre trop d'avions, de camions et de voitures. Cette LGV est vital pour notre environnement car elle prendra en charge une partie du flux croissant de voyageurs et convoyeurs attendus d'ici 2015, qui sinon utiliseront un moyen de transport plus polluant.
5. Nice et Toulon se doivent d'être enfin désenclavés et reliés par un moyen de transport moderne et écologique à Paris mais aussi aux autres métropoles de l'arc méditerranéen européen.  
Cette LGV n'est pas seulement un projet vital pour le sud-est de la France, c'est un projet vital pour le Sud de l'Europe reliant ainsi Barcelone à Rome par une LGV. Les Italiens se préparent déjà de l'autre coté de la frontière. Ne pas faire la LGV pour des disputes de clochers reviendrait à briser l'arc méditerranéen, et à se priver de subventions européennes. De tous les projets de LGV, c'est le moins franco-français et par la même déjà le plus rentable. De plus il possède les plus grandes perspectives de rentabilité de par le trafic croissant de voyageurs européens d'Est en Ouest.
6. Un point important : Marseille reste relié par cette solution à la ligne LGV : Marseille l'est déjà ! Sortons de l'idée du Paris Nice qui s'arrête ou passe toujours par Marseille. Décentralisons aussi nos esprits, innovons ! Marseille ne va pas en souffrir bien au contraire. D'ailleurs ce tracé LGV correspondrait ainsi au tracé autoroutier actuel. Qui veut aller de Paris à Nice et/ou Toulon rapidement se fiche de passer par Marseille.

Qui veut aller à Marseille rapidement, se fiche si le TGV qu'il prend poursuit sur Toulon ou Nice. Qui veut aller de Marseille à Toulon ou Nice (ligne LGV régional vital pour nous tous), se fiche si le TGV qu'il prend vient de Paris ou Barcelone. Il lui suffit qu'il parte de Marseille pour arriver à Toulon ou Nice.

7. Marseille n'est pas exclu de la LGV méditerranéenne du fait du choix du trajet à deux axes, bien au contraire. L'indispensable LGV européenne de Barcelone à Gênes ferait une halte à Marseille (trajet en T) pour repartir sur la ligne Toulon Nice par Aix sud. La perte de temps sera en fait pour Toulon, Nice et Gênes pas pour Marseille dans ce cas. Nous préférons ainsi ne pas perdre de temps sur le trajet Paris Toulon Nice du fait de la congestion aérienne sur cet axe. Nous préférons aussi ne pas perdre de temps sur Marseille Toulon Nice Gênes, axe régional et international vital du futur
8. Sachons créer des TGV régionaux rapides partant de Marseille vers Toulon et Nice, puis pouvant continuer sur l'Italie (Gênes – Milan – Brenner- Venise). Les temps de trajets actuels Marseille – Nice sont tous simplement honteux. Ils empêchent les bonnes relations économiques entre les 2 grandes métropoles de la PACA. Oui, à une LGV nous reliant en moins d'une heure. Nous avons tous à y gagner
9. Sachons créer comme ailleurs en Europe des TGV qui iraient directement de Paris à Toulon et Nice sans passer ou s'arrêter par Marseille. Et l'inverse. Cela s'appelle en Allemagne des rames Sprinter pour relier plus rapidement des villes éloignées. Cela peut aussi se traduire en pratique par une double rame -en longueur pas en hauteur - qui partirait de Paris à la fois sur Marseille et Nice : les deux rames se séparant soit à Avignon, soit Aix en Provence. Les voyageurs pour Marseille seraient dans la première rame, ceux pour Nice et Toulon dans la deuxième. Cela dépend donc plus de la SNCF et de l'organisation des rames et horaires que de RFF qui s'occupe des voies et veut construire les voies les plus efficaces et économiques.
10. Dissociions cette idée qu'un TGV doit partir de Paris et revenir sur Paris. Pensons à un « Sprinter Lille – Marseille – Toulon - Nice passant par l'aéroport international de Paris Roissy ou un Rennes Nice transversales sans oublier un Toulouse– Nice rapide ! etc. Cette LGV offre des possibilités transversales est – ouest immenses et aujourd'hui inexploitées. Innovons dans un optique plus régionale et européenne, loin des actuels omnibus régionaux
11. La LGV doit être rapide et ne pas répéter la fable de l'escargot actuel du TGV : arrêt sur toutes les villes du littoral à partir de St Raphaël. Pour être efficace la LGV doit arriver de Toulon directement à la gare Multimodale de Nice, voire tolérer un seul arrêt rapide dans une nouvelle gare multimodale plus petite situé dans le moyen pays près de Sophia-Antipolis (intérêt économique et géographique). La connexion serait bien entendu assurée à la ligne TER Cannes Grasse remise en service cette année. Il faut donc préférer deux hubs (au maximum) dans les Alpes maritimes et repartir en étoile les passagers sur les autres communes, grâce au moderne réseau TER. Mais de grâce pas d'omnibus côtier.
12. Enfin cette LGV doit aussi arriver à la Gare SNCF de Nice Centre, ne pas avoir son terminus à l'indispensable gare multimodale de Nice St Augustin. N'obligeons pas les

voyageurs à descendre à Saint Augustin pour prendre le TER ou Tramway pour le centre situé à 2 minutes de cette gare. Laissons la rame continuer à son rythme même lent vers la Gare Centrale, Terminus réel de la LGV dans un premier temps, car l'objectif reste la continuation sur l'Italie

13. Cet arrêt à la gare Nice centre est vital pour les habitants et commerces du cœur de Nice, pour les touristes que l'on déposera ainsi au plus près des hôtels et du cœur commercial de la ville. La LGV désenclave la ville de Nice. C'est un apport économique indispensable pour notre centre ville et ne nécessite pas de détour pour la LGV ou de frais supplémentaires.
14. Ceci permettrait l'achèvement de la rénovation du quartier de la gare et de ses commerces. aujourd'hui classés zone urbaine sensible. Ce sera un potentiel d'attraction positif pour la Z.U.S TrachelVoilà l'occasion de finir la rénovation entreprise du parvis et de l'intérieur de la gare, d'en refaire un vrai lieu de vie avec de nouveaux commerces et un nouvel aménagement urbain plus piéton. De faire y revenir les actifs. La construction d'une entrée Nord de la gare S.N.C.F n'en sera plus que nécessaire.

Nous avons aussi mis en ligne sur notre Site une page d'information sur la LGV. Nous soutenons ce débat et souhaitons de tout cœur pour toute la PACA (Marseille, Toulon et Nice) que la ligne LGV, qui serait la plus rentable de France voire d'Europe, soit fini en 2015. Pour finir aussi l'arc méditerranéen Barcelone – Rome que seul la construction de cette LGV peut assurer au contraire d'autres projets.