



## Conseil de Développement

**CONTRIBUTIONS  
SUR LE DEBAT PUBLIC RELATIF AU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A  
GRANDE VITESSE PACA**

# COMPOSITION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

## Administration du Conseil

Président :

**Serge FERRAND**

*Président-délégué départemental CGPME*

## AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**Patricia BREGERE (R)** *Directrice Office Tourisme Villefranche / Mer*

**Philippe ROZAN (Ra)** *Directeur EDF GDF*

**Daniel ALBERTI** *Président FDBTP des AM*

**Thierry BARBIER** *Secrétaire général adjoint FO 06*

**Fernand DIDERON** *Ancien directeur du conseil des communes*

**Michel DESSUS** *Président de la FDSEA*

**Jean-Claude MARTIN** *Président Féd. Nat. Transports/Voyageurs*

**Michel OTTO-BRUC** *Secrétaire général CGT Transports Urbains*

**Daniel SALICETI** *Agent général d'assurances*

**Jean STEFANI** *Procureur général honoraire*

**Christian TORDO** *Président UPE 06*

**Michel TSCHANN** *Président du Syndicat des Hôteliers*

**Ermert WISSINK** *Hôtelier – VP Office Tourisme Cagnes / Mer*

## HABITAT et SOLIDARITES

**Jean-Marie EBEL (R)** *Président Chambre Syndicale Promoteurs*

**Huguette PAMPALONI (Ra)** *Ancienne Directrice CCAS de Nice*

**Benoît AONZO** *Président GEFLUC*

**Jacques BASSO** *Professeur Université Nice*

**Gérard BRAMI** *Directeur maison de retraite*

**Jean CAUSSE** *Architecte*

**Françoise DETHY** *Présidente Association Française DETHY*

**Alain DOGLIANI** *Notaire*

**Marc DOMARCHI** *Président amicale anciens paras coloniaux*

**José SANTINI** *Professeur Faculté de Médecine de Nice*

**Gérald VAUDEY** *Président Union Départ. Assoc. Familiales*

**(R) = Rapporteur du Groupe ; (Ra) = Rapporteur Adjoint**

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

**Pierre ALEMANNI (R)** *Président Polyclinique saint Jean*

**Alain SAUBERT (Ra)** *Président CFE - CGC*

**Francis BERNARDI** *Président fondateur CGCA Auto Choc*

**Hubert BOIVIN** *Président Syndicat des Restaurateurs*

**Gérard Louis BOSIO** *Expert comptable*

**Jean-Marie CARBASSE** *Recteur de l'Académie de Nice*

**Maryvonne DURAND** *Présidente Conseil d'adm. Véran Costamagna*

**Dominique ESTEVE** *Président CCI Nice Côte d'Azur*

**Jacques GROS** *Directeur IBM La Gaude*

**Albert MAROUANI** *Président de l'Université Nice Sophia Antipolis*

**Bernard MOREL** *Directeur général Office Tourisme Nice*

**Fabrice MURO** *Membre Jeune Chambre Economique*

**Bernard ORJAS** *Président Office Tourisme Levens*

**Georges POLI** *Président Chambre de Métiers 06*

**Jean-Jacques ROMATET** *Directeur général CHU Nice*

## SPORT et CULTURE

**Jean-Philippe PEKLE (R)** *Aumônier diocésain des Artistes*

**Jean-Paul SERRA (Ra)** *Président Comité Départ. Olympique*

**Gilbert BEZZINA** *Chef de l'Orchestre Baroque de Nice*

**Michel CAPPONI** *Avocat*

**Christian CHRISTIDIS** *Président "Cagnes Musiqu'en Tête"*

**François FORCIOLI-CONTI** *Président Société des Courses*

**Gilbert GRISONI** *Editeur Editions Giletta*

**Frank MAY** *Directeur general ASBTP Omnisports*

**Raoul MILLE** *Editions Mercure*

**André PEYREGNE** *Directeur au Conservatoire Nice*

**Zia MIRABDOLBAGHI** *Directeur Assoc. Art Culture et Patrimoine*

## ENVIRON<sup>T</sup> et DEVELOPP<sup>T</sup> DURABLE

**Maurice AUBERT (R)** *Président Université Internationale de la Mer*

**Danielle MUNIER (Ra)** *Chargée de mission "Accueil Villes Françaises"*

**Christian ARTINS** *Secrétaire général CFDT*

**Noël BONARDO** *Chirurgien dentiste*

**Richard CHEMLA** *Président Centre Découverte Monde Marin*

**Jean-Nicolas CONATI** *Président départemental CFTC*

**Raoul MATHIEU** *Président Chambre d'Agriculture des AM*

**Didier PALLOC** *Pharmacien*

**Noël PERNA** *Président "Région Verte"*

**Geneviève RAYBAUD** *Présidente honoraire Chambre Cour d'Appel*

**Paul RAYBAUT** *Professeur Université Nice Sophia*

**Gilbert TERRADE** *Association "Espace pour Demain"*

Le Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur est une instance dont les membres sont issus de la société civile et dont le rôle conféré par la loi Voynet du 25 juin 1999 est de donner sur les grands projets de territoire.

Ces contributions sont le fruit des réunions de travail ainsi que de la participation aux réunions publiques et l'examen des divers documents mis à sa disposition par le CNDP (dossier du maître d'ouvrage, « journal du débat public »).

Il résulte de ces réflexions les éléments de synthèse suivants :

- La Ligne à Grande Vitesse est une opportunité pour la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur pour favoriser son désenclavement en la rapprochant de Paris et en envisageant à terme une extension du réseau vers l'Espagne et l'Italie (structuration de l'arc méditerranéen)
- Elle constitue une offre de transport supplémentaire qui permettra de résoudre en partie la saturation de la route et des transports aériens tout en prenant en compte les enjeux environnementaux
- Un maillage devra être prévu pour assurer des accès transversaux aux villes non desservies par une gare TGV
- La Ligne à Grande Vitesse constituera un atout essentiel pour la métropole Côte d'Azur (candidature retenue par la DATAR)
- Elle constituera en outre un amplificateur de la dynamique engagée par la Communauté Nice Côte d'Azur en matière de déplacements à travers son projet d'agglomération (contournement de Nice routier, politique des transports en commun), cela aura des incidences tant économiques que sociales
- Il est important de définir des tracés et des équipements à des coûts raisonnables
- Le scénario devra privilégier la création d'une liaison Nice/Paris en 3h30 voire 40
- Il est nécessaire de privilégier le nom Provence Côte d'Azur ou Sud-est plutôt que celui de PACA

Le Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur manifeste son soutien au projet de Ligne à Grande Vitesse qui devra relier, par la voie ferroviaire, Nice à Paris.

**Serge FERRAND**  
Président du Conseil de Développement

**Contact :**  
Serge FERRAND, Président du Conseil de Développement  
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur  
Tél 04 89 98 12 91 – fax 04 89 98 12 93

La présente contribution comprend les diverses observations formulées établies par des membres du Conseil de Développement :

## **Réflexions menées par la Jeune Chambre Nice cote d'azur et la Jeune Chambre du pays niçois**

### **LGV OUI ... MAIS A QUEL PRIX !**

Il y a 15 ans nous avons loupé le TGV.  
Faut-il prendre la LGV aujourd'hui ?

Nos Jeunes Chambres Economiques soutiennent le projet d'une Ligne à Grande Vitesse qui permettrait à Nice de jouer son rôle de métropole azurée et d'être le passage obligé d'une LGV reliant l'Espagne à l'Italie via l'arc méditerranéen.  
Cependant, elles souhaitent que des réflexions soient menées dès à présent.

Ce n'est que dans environ 15 ans et pour une somme estimée entre 5 et 7 milliards, pour l'instant, que nous serons à une heure de Marseille et à 4 heures de Paris ....

Dans l'attente, n'y a-t-il pas d'autres solutions pour permettre à notre économie de se développer ?  
Y a-t-il un risque que les touristes ne viennent plus sur la Côte d'Azur, si nous laissons Paris à 5h20 de train ?

Les conditions dans lesquelles nous les accueillons sont assurément bien plus importantes !

Pour les actifs, la LGV permettra sans aucun doute d'étendre nos relations avec Marseille, la capitale régionale. Mais en ce qui concerne Paris, être à 4 heures de la gare de Lyon, n'est pas forcément une alternative réaliste s'il faut envisager de faire l'aller retour dans la journée.

L'avion semble encore le plus adapté bien que nous soyons toujours otages d'un nombre de vols insuffisant vers Paris ainsi que des prix prohibitifs pratiqués.

A ce titre, il nous semble que l'aviation d'affaires a la place de se développer :

Avec un volume plus dense, plus accessible financièrement, permettant l'accès à de nombreuses destinations, accompagnée de Business Centers et de nombreux services annexes, cette alternative donnée aux actifs ne serait-elle pas plus adaptée et plus rapidement mise en place ?

A l'heure des budgets et de l'empilage des coûts, nous sommes surtout curieux de savoir ce que cette LGV doit rapporter concrètement à l'économie Azurée une fois en place ?

Le montant alloué par tous les financeurs de ce projet, ne risque-t-il pas d'en geler beaucoup d'autres pour notre département ?

En définitive, Oui à la LGV, mais pas à tout prix, d'autres actions sont à mener en parallèle pour que nous ne perdions pas 15 ans de plus et pour que dans ce même temps, la côte d'azur devienne encore plus attrayante pour tous.

Dés maintenant, nous devons également nous interroger sur le thème suivant :

« Quels grands projets mènerions-nous aujourd'hui si le TGV venait déjà jusqu'à Nice ? »

**Contact :**  
Serge FERRAND, Président du Conseil de Développement  
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur  
Tél 04 89 98 12 91 – fax 04 89 98 12 93

## **Professeur Jacques BASSO, Université de Nice Sophia Antipolis**

Il est assez remarquable de constater que 139 années (si nous retenons l'année 2000 comme date) se sont écoulées entre les années d'arrivée du chemin de fer à Nice, sous Napoléon III et les multiples revendications, sollicitations, qui débutent d'ailleurs bien avant la première année du 21<sup>ème</sup> siècle, et qui visent à améliorer, transformer les relations ferroviaires Paris / Nice. Nice n'était elle pas « italienne » ; sanctionnée comme une ville, certes agréable et touristique, mais d'un intérêt assez secondaire quant à la multiplication des modes de liaison, considérés comme des facteurs économiques. Certes, la seconde partie du 20<sup>ème</sup> siècle va apporter à Nice, à la Côte d'Azur et après Napoléon III, des transformations importantes :

- le miracle progressif de l'aéroport et des voies aériennes
- l'accès par l'autoroute

Cela explique peut-être un certain désintérêt à l'égard de l'amélioration de la vitesse, de la rapidité dans les relations Paris / Nice. Il ne faut pas oublier que pendant des décennies le ou les trains de nuit Nice / Paris / Nice ont été mis en évidence et pratiqués, mais il fallait compter entre dix et douze heures de voyage.

Aujourd'hui, on peut penser que la relation ferroviaire rapide est absolument nécessaire pour plusieurs raisons :

- Le train redevient ou est un moyen de transport qui retrouve son importance : régularité à peu près assurée, prix abaissés selon les périodes, sécurité assez certaine (car beaucoup de voyageurs ont peur de l'avion).
- Le train doit être un mode de relation qui met Nice en évidence en court-circuitant Marseille. Cela veut dire ou voudrait dire que l'on prend absolument en considération un tracé ultra rapide. La rivalité Marseille – Nice serait en partie effacée. Il faut absolument imposer ce tracé externe qui pourrait peut-être d'ailleurs contribuer à desservir certaines zones du moyen pays, pays provençal.
- Nice à 4 heures ou 4 heures 30 de Paris, c'est aussi un débouché touristique vers l'Italie qu'on ne peut négliger.

J'apporte tout mon soutien à la ligne LGV.

## **Monsieur Michel TSCHANN, Président du syndicat des hôteliers**

### La ligne à grande vitesse....vite !

L'arrivée du chemin de fer il y a plus d'un siècle avait marqué le début de l'expansion du tourisme sur la Côte d'azur; aujourd'hui malgré les low costs- la Côte souffre d'un isolement par rapport à Paris et nous y perdons régulièrement des parts de marchés aussi bien en tourisme d'affaires qu'en tourisme de loisirs.

La LGV est indispensable pour nous rapprocher non seulement de Paris et de Lyon mais aussi de tous nos marchés d'Europe du Nord (Belgique, Pays Bas, voire Royaume Uni); les liaisons avec Marseille n'ont pas beaucoup d'importance pour nous

L'essentiel est donc bien 3h40 Nice/Paris, et ultérieurement une liaison avec l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone; si cet objectif n'était pas atteint, la ligne n'aurait que peu d'utilité car elle ne prendrait que peu de passagers à l'aérien, et il faudrait alors que les Alpes Maritimes trouvent une autre solution : peut-être le raccordement à Turin ?

Naturellement il faut que cette réalisation soit faite en préservant l'environnement: nos clients recherchent aussi cette qualité

Nous avons à faire face à des pays où la main d'oeuvre est 10 fois moins chère qu'en France, seules des liaisons rapides et sûres nous permettront à l'avenir de soutenir cette concurrence et de continuer à faire vivre ce département en termes d'emplois, d'impôts divers, d'animation et de qualité de vie

## Monsieur Jean-Paul SERRA, Président du Comité Départemental Olympique et sportif

La nécessité de disposer d'une ligne LGV pour les Alpes-Maritimes et particulièrement pour Nice semble évident. Toutefois on peut se poser la question de savoir si cette ligne apportera une solution immédiate à la situation catastrophique en matière de liaisons que nous connaissons.

Certes nous réduirons le temps de transport pour rejoindre Paris. Mais il ne faut pas oublier l'ensemble des liaisons relais qui doivent se mettre en place.

Effectivement gagner du temps pour rejoindre la capitale n'est pas dédaignable, mais il faut également prendre en compte les déplacements nécessaires pour rejoindre la gare TGV.

Si l'on regarde le problème des pratiquants sportifs, il est évident de la nécessité d'un maillage important du département. Il faut pouvoir se passer de la voiture. Chaque secteur doit pouvoir être desservi correctement. Un adolescent doit pouvoir se déplacer facilement pour pratiquer une activité sportive ou culturelle.

A mon avis, seuls les touristes seront les grands bénéficiaires de la ligne à grande vitesse (réduction des coûts, souplesse d'utilisation, gain de temps).

Les professionnels sont plus attirés par les déplacements aériens, par habitude, temps plus réduit, qualité des transports.

## **Monsieur Fernand DIDERON, ingénieur à la ville de Nice (en retraite)**

### Ligne à Grande Vitesse et Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes

La DTA, pour assurer l'attractivité de la Côte d'Azur, prescrit de remédier aux graves dysfonctionnements constatés dans les domaines du logement, des transports, des équipements et des activités et recommande un développement maîtrisé et durable.

La population augmenterait en 20 ans de 175 000 habitants (de 1 011 000 à 1 186 000) et les emplois de 100 000.

Cette croissance démographique modérée se réalisera selon une répartition cohérente avec les objectifs en matière de transports, en permettant à tous de se loger décemment et en accompagnant le développement économique et l'emploi.

En matière de déplacements cette directive préconise notamment le renforcement des voies ferrées :

- pour assurer une desserte compétitive Marseille-Toulon -Nice aménager les infrastructures existantes et préserver la possibilité de réaliser une ligne nouvelle ou des sections de ligne nouvelle.
- vers l'Est doubler la voie Vintimille-Gênes
- augmenter la capacité de la voie littorale
- créer des services express entre Turin et la Côte d'Azur par électrification de la voie existante.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse est soumis au Débat Public selon une vingtaine de scénarios, comportant de 150 à 240 km de ligne à grande vitesse dont 42 à 89 km de tunnel, pour des investissements allant de 4,9 à 7,5 milliards d'euros en partie à la charge des collectivités territoriales.

Dans l'hypothèse moyenne les voyageurs transportés en plus par rapport à aujourd'hui seraient par le TGV au nombre de 3 millions, par le TER de 2,3 millions et en « intercités » de 1,5 millions.

Le « problème » étant ainsi posé il s'agirait de savoir comment pourront être accueillis ces millions de nouveaux visiteurs « à grande vitesse » dont certains pour s'établir sur la Côte, comment les loger, leur offrir des services publics et privés décents, leur assurer des emplois, les moyens de communication, etc...en respectant les principes énoncés d'un développement durable et maîtrisé, une croissance démographique modérée, en remédiant aux déséquilibres sociaux et spatiaux, etc...

## **Madame PAMPALONI, ancienne directrice du CCAS de la ville de Nice**

Avantage : désenclavement sur Nice à condition que la liaison soit inférieure à 4h (3h40 serait l'idéal)

### Observations :

1/ Nom de cette desserte par TGV : Provence Côte d'Azur ou Sud-est

2/ Définition du tracé et ses conséquences sur les expropriations à envisager

3/ Chiffrage de l'opération et modalités de règlement (Europe, Etat, Région, Département, Agglomération), attention aux conséquences sur les impôts locaux. La fiscalité supportée par les citoyens a ses limites.

4/ le cheminement par Marseille sur deux voies ne doit pas nous pénaliser, ni en temps, ni en financement sinon part active de Marseille dans le financement d'autant qu'elle est déjà desservie par un TGV.

Liaison Est-Ouest : de quelle ville à quelle ville ?

Il faut également considérer à plus long terme la liaison TGV avec Barcelone et Gênes sous réserve que l'Espagne et l'Italie acceptent de financer les infrastructures les concernant jusqu'à la frontière française.

Quelles sont les dates de réalisation ?

Analyse des conséquences sur la fréquentation plus importante de la ville et de sa région, sur l'essor économique, touristique en particulier, ainsi que sur tout le tertiaire et le quaternaire.

Analyse des secteurs où l'extension de la construction sera possible pour répondre à une demande plus conséquente de l'hébergement, sur l'intensification du trafic urbain sur le développement de la plateforme internationale Nice Côte d'Azur.

### Contact :

Serge FERRAND, Président du Conseil de Développement

Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur

Tél 04 89 98 12 91 – fax 04 89 98 12 93

## **Madame Geneviève RAYBAUD, Président de Chambre honoraire, Cour d'Appel d'AIX EN PROVENCE**

Je m'élève vivement contre l'appellation de « TGV PACA » car cette ligne n'est pas la ligne de la région PACA (horrible appellation, seule en France à être appelée par lettre d'abréviation et non par son nom réel Provence Alpes Côte d'Azur). D'autres lignes ont pour nom leur destination : LGV Est vers Strasbourg et non Alsace, TGV Méditerranée avec terminus à Marseille.

Ce n'est pas la région qui est concernée par cette nouvelle ligne, Aix en Provence étant déjà desservie (Gare d'Arbois) et Marseille (Gare St Charles, en plein centre ville) mais bien expressément la partie de notre région, Toulon et Nice, deux grandes villes délaissées à ce jour.

Aucun intérêt non plus de conserver le mot de « Alpes », massif géographique, non concerné par le projet.

Le département des Alpes Maritimes compte un million d'habitants stables, avec une augmentation très forte en périodes touristiques étendues à la plus grande partie de l'année par les congrès et manifestations de prestige. Nice est cependant la seule ville de près de 400 000 habitants fixes qui n'est pas un chef lieu de région.

Toulon est en Provence et c'est le début de la Côte d'Azur, aux sites multiples mondialement connus et Nice serait l'aboutissement de cette ligne en liaison avec l'Italie.

En résumé : retenir la dénomination de LGV Côte d'Azur ou Provence Côte d'Azur sans inclure le mot Alpes qui n'ajoute rien et risque d'entraîner erreur d'appréciation et risque de confusion avec l'appellation de la région.

Rejet absolu du passage à la gare centrale de Marseille St Charles déjà desservie, qui entraînerait 1,5 heure de retard du fait de sa situation en cul de sac.

Rejet d'un accès aux approches de Marseille par la gare de la Blancarde toujours en ville, non équipée et en doublon avec St Charles.

Préférence donnée au scénario 2.