

# Les **ALTERNATIFS**

*solidarités - écologie - féminisme - autogestion  
Coordination régionale PACA*

*Les Alternatifs*

*B.P. 2016 - 06101 NICE cedex 2*

*Nice, le 30 avril 2005*

**Bonjour,**

**Nous vous prions de trouver ci-joint une contribution à la réflexion sur la LGV PACA.**

**Cette réflexion -dont nous savons qu'il est trop tard pour qu'elle fasse l'objet d'un cahier d'acteur, mais dont nous espérons qu'elle pourra néanmoins être prise en considération par la commission- émane de la coordination régionale des Alternatifs.**

Les Alternatifs sont un mouvement politique Rouge et Vert né en 1998 : le rouge du mouvement ouvrier et le vert de l'écologie. Ils agissent pour une alternative anti-capitaliste et l'élaboration d'un nouveau projet de société sans racisme ni discriminations, un projet de société basé sur les solidarités, l'écologie, le féminisme et l'autogestion.

Les Alternatifs militent pour une recomposition de la gauche et la création d'une nouvelle force politique rouge et verte, présente dans les mouvements sociaux et les mobilisations citoyennes ainsi qu'aux élections et dans les institutions comme point d'appui à la démocratie active et participative.

Pour les Alternatifs, favorables à une révolution non-autoritaire et non-violente, le changement commence dès maintenant, comme le montre le mouvement altermondialiste dont les Alternatifs sont partie prenante.

**En région PACA, les Alternatifs sont présents de manière structurée dans les trois départements côtiers. Ils sont particulièrement bien implantés dans les Alpes-Maritimes où ils ont plusieurs élu-e-s, notamment aux mairies de Nice et Grasse.**

## **LE RÉSEAU FERRÉ OUTIL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE RÉGIONAL**

Nous ne sommes pas les seuls à la dire -on trouve ce type d'affirmation en tête de plusieurs des « Cahiers d'acteur » publiés depuis le début du Débat public-, mais il est toujours bon de le rappeler : nous sommes favorables par principe au rail, moyen de déplacement sûr, peu polluant (même en terme d'infrastructures si on le compare à l'autoroute), économiquement intéressant.

Ce rappel étant fait, il nous faut voir quelle est la situation des déplacements en région PACA. C'est simple, elle est totalement insatisfaisante :

- Concernant les liaisons intra-régionales, la fréquence et la vitesse des trains sont telles que c'est l'autoroute qui supporte l'immense majorité des déplacements entre Marseille, Toulon et Nice.
- Les liaisons dans le cadre de l'arc méditerranéen sont catastrophiques. Le document de présentation préparé par RFF le dit lui-même, il est plus rapide d'aller en train de Marseille à Bruxelles que de Marseille à Gênes. Et Turin n'est relié à Nice que par une ligne à voie unique et non-électrifiée !
- Quant aux liaisons avec Paris et le nord de l'Europe, si Marseille et l'ouest de la région PACA bénéficient d'une ligne à grande vitesse qui met Lyon, Paris et, au-delà, Bruxelles ou même Londres à des temps de parcours très attrayants, on ne peut pas en dire autant pour Nice et pour l'est de la région.

Dans un tel contexte, la création d'une ligne nouvelle peut être un élément déterminant d'amélioration des déplacements. Encore faut-il qu'elle réponde aux trois objectifs fixés par le CIADT :

- Améliorer l'accessibilité du Var et de la Côte-d'Azur depuis le nord.
- Faciliter les déplacements, des personnes et des marchandises, à l'intérieur de la région PACA.
- Réaliser le « chaînon manquant » de l'axe méditerranéen.

Mais sans doute faut-il hiérarchiser ces objectifs, et les mettre en cohérence. En effet, le réseau ferré ne peut se concevoir que comme élément majeur d'aménagement à l'échelle de la Région. Dans cette optique là, c'est incontestablement le deuxième objectif qui devient prioritaire.

Nous sommes en effet dans un contexte régional particulier : une population très inégalement répartie ; la présence sur le territoire régional de trois villes importantes<sup>1</sup>[1]... en constante ignorance l'une de l'autre quand elles ne sont pas en rivalité active et une capitale régionale totalement excentrée par rapport au territoire.

Tout aménagement qui accentuerait la concurrence, fortement teinté d'hostilité, entre ces métropoles et la conforterait pour des décennies doit bien sûr être exclu<sup>2</sup>[2].

A contrario, la priorité est la mise en réseau des trois métropoles régionales afin de les placer en situation de complémentarité ; ce qui implique des liaisons rapides et fréquentes de centre-ville à centre-ville.

C'est dans ce cadre que doit être pris en considération l'axe méditerranéen. Venant en seconde position dans la hiérarchie des objectifs, cet axe n'aura sa réelle utilité que s'il inclut pleinement nos trois métropoles régionales dans une desserte « en chapelet ».

La faiblesse du dossier présenté par RFF quant à la liaison avec l'Italie laisse malheureusement à penser que la réalisation de l'axe méditerranéen ferroviaire -qui placerait les régions Languedoc-Roussillon et PACA au centre d'un arc Barcelone-Gênes- n'est actuellement pas une priorité dans le projet de la LGV PACA.

Reste la question du « désenclavement » de Nice et de l'est de la région PACA. La nécessité d'un gain de temps important sur le trajet Nice-Paris n'est pas anecdotique -ne serait-ce que pour concurrencer efficacement l'avion-, mais elle reste relativement secondaire par rapport aux autres points.

Cette réduction du temps de parcours ne doit en aucun cas se faire au détriment :

- de l'efficacité des liaisons intra-régionales ;
- de l'environnement<sup>3</sup>[3] ;
- des exploitations agricoles<sup>4</sup>[4].

Elle ne doit pas non plus donner lieu à la création de gares éloignées des centre-ville ou « gares AOC », dévoreuses d'espace et développant des déplacements routiers supplémentaires.

Quant au problème du fret, il doit lui aussi être pris en considération : ni la future liaison Lyon-Turin, ni les « autoroutes de la mer » ne résoudront la question du fret régional, qui ne pourra qu'augmenter dans les années à venir et que l'on ne peut raisonnablement pas laisser au seul transport routier, solution coûteuse en consommation d'énergie, en pollution, en risques d'accidents.

En conclusion

La réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle en région PACA ne doit en aucun cas accentuer dans le Var et les Alpes-Maritimes la tendance à aller vers une mono-industrie touristique. Elle ne doit pas plus approfondir le clivage Marseille/Nice en « offrant » à Nice une simple liaison directe avec le nord de l'Europe lui permettant « d'échapper » aux relations avec Marseille.

Cette infrastructure doit au contraire favoriser les liaisons internes à l'aire régionale afin de :

- faciliter la vie quotidienne des habitants qui travaillent et dont les déplacements sont aujourd'hui très difficiles ;

---

- faire de l'espace provençalo-niçois une véritable entité -dans laquelle chacun des trois centres que constituent Marseille, Toulon et Nice puissent jouer des rôles complémentaires- et relier cet ensemble aux entités voisines : Catalogne, Languedoc, Piémont, Ligurie sur l'axe méditerranéen ; Rhône-Alpes au nord.

---

5[1] Marseille : 2<sup>e</sup> ville de France, Nice : 5<sup>e</sup> ville de France et Toulon 18<sup>e</sup> ville de France.

6[2] Ce serait naturellement le cas d'une liaison « directe » entre Nice et Paris.

7[3] Nous envisageons ici les nuisances sonores, des conséquences sur la flore et la faune, des modifications du régime hydrologique, voire de micro bouleversements climatiques, bien plus que l'impact visuel des infrastructures... qui peut même s'avérer positif comme élément structurant de paysages parfois dégradés ou en tout état de cause pas toujours aussi extraordinaires que l'on veut bien le dire.

8[4] La défense du patrimoine agricole, garant de souveraineté alimentaire, devrait être une préoccupation majeure de tout projet d'aménagement de notre région. La diversité des paysages est le fruit du travail de générations de paysans et contribue largement à l'attrait de la Provence.

Aujourd'hui les terres agricoles sont sans cesse grignotées. Le foncier agricole sert déjà de réservoir pour l'urbanisation, la création de zones commerciales, touristiques ou bien encore de voies de communication.

On ne peut pas envisager un tracé de ligne nouvelle qui entraînerait la disparition de plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles.

*Pour la coordination régionale des Alternatifs,*

*Bruno Della Sudda, porte-parole 06, conseiller municipal de Nice*

*Magali Braconnot, porte-parole 13*

*Christophe Terras, porte-parole 83*

---