

**Syndicat Intercommunal pour le Développement Economique  
Local Transfrontalier**

Siège social et administratif:  
Mairie de 06500 Menton  
Secrétariat

Téléphone: 04 92 10 50 00  
Télécopie : 04 92 10 50 06  
Téléphone: 04 92 10 50 72

**Séance du 22 Février 1999**

**MOTION RELATIVE AUX LIAISONS FERROVIAIRES TRANSFRONTALIERES**

**VALLEE DE LA ROYA**

Les liaisons ferrées de la vallée de la Roya constituent l'un des enjeux majeurs pour un aménagement du territoire de qualité des *Alpes Méditerranéennes* ainsi que pour un développement économique intégré harmonieux du bassin de vie et d'emploi transfrontalier situé à l'articulation des Alpes-Maritimes, de l'Imperiese et du Cuneese.

Au moment où, à différents niveaux de responsabilité, dans des processus complexes, se joue l'avenir de ces liaisons ferroviaires, les élus français et italiens en charge au quotidien du futur des habitants de cet espace transfrontalier, réunis à Menton, réaffirment leur engagement commun « pour la mise à niveau technique des liaisons ferrées de la vallée de la Roya pour assurer le transport des voyageurs et du fret ».

Les autorités locales demandent avec grande insistance aux gouvernements français et italien d'engager les processus décisionnels et opérationnels afin d'aboutir à cet objectif.

La prospective globale *d'évolution* des transports terrestres en *Europe et plus particulièrement dans les Alpes* (1), les grandes orientations d'aménagement du territoire, les nécessités régionales et locales, les besoins des habitants ainsi que les caractéristiques et potentialités techniques des voies, sont autant d'éléments en faveur de cette mise à niveau, *en dépit de quelques affirmations contraires aussi péremptoires qu'infondées.*

*En effet, les plus récentes des grandes percées alpines, nos lignes à voie unique Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo, ont été tracées selon des caractéristiques (rampes, rayons de courbes, gabarits d'ouvrages) plus généreuses que celles de la plupart des grandes lignes alpines actuellement en*

service. De surcroît, leurs quatre plus longs tunnels [ Tende (8099 m), Braus (5939 m), Mont Grazián (3891 m) et Bergue (1883 m)] ont été réalisés pour la double voie. Enfin, lors de sa récente reconstruction en 1979, la section Vintimille-Breil-Limone a été équipée de la commande centralisée de trafic, ses gares pourvues de voies d'évitement de grande longueur (700 m) et sa réélectrification prévue tout en respectant le dégagement du gabarit B de chargement (gabarit admis sur seules quelques grandes lignes françaises).

De telles caractéristiques confèrent aux lignes de la Roya des capacités potentielles de trafics marchandises et voyageurs de l'ordre de ceux que la ligne Berne-Lötschberg-Simplon a assurés annuellement, avant sa mise à double voie, à savoir :

- 5 millions de tonnes de marchandises,
- 8,5 millions de voyageurs,
- 700.000 véhicules routiers à travers son tunnel de faite.

Ces potentialités devraient permettre, moyennant une mise à niveau modique et phasable, d'alléger les charges de trafic et sécuriser les acheminements des deux seules autres lignes transfrontalières (Mont Cenis et littoral Ligure), lesquelles, en dépit de lourds investissements annoncés, ne pourront suffire à faire face, même à court terme, aux conséquences des engagements de nos pays respectifs en faveur d'un transfert progressif du fret de la route vers le rail (2).

Cette mise à niveau doit s'effectuer, en engageant sans tarder :

(a) sur la ligne Vintimille-Breil-Cuneo

- des études afin de réaliser les travaux autorisant des liaisons directes (sans rupture de charge) entre Cuneo-Breil/Roya-Vintimille-Menton-Monaco-Nice, en exploitant les possibilités techniques disponibles au niveau du parc ferroviaire de Vintimille.
- l'achèvement de sa reconstruction, avec la réélectrification de la section Vintimille-Breil-Limone (soit approximativement 66 km de ligne à voie unique). Cette réélectrification permettra, en assurant la continuité entre les réseaux électrifiés ligure, piémontais et azuréen, d'en simplifier l'exploitation, d'accélérer les liaisons voyageurs et d'ouvrir la ligne au trafic de marchandises.

(b) sur la ligne Nice-Sospel-Breil

- le rétablissement de la voie d'évitement de Sospel, afin de permettre sans délai un étoffement de la desserte et également d'assurer la fluidité et la régularité des liaisons Nice-Sospel-Breil/Roya et au-delà.
- des études pour sa mise à niveau, avec réfection de la voie, électrification et commande centralisée de trafic, dans la perspective d'acheminements de fret

*longue distance et de liaisons voyageurs directes et rapides entre la région PACA et le Piémont.*

Les Elus présents réaffirment leur vigilance constante sur ces objectifs et interviendront auprès de toutes les instances concernées afin d'être partie prenante à toutes les décisions.

(1) Une volonté politique de mettre en oeuvre une stratégie de transports écologiquement viables est désormais clairement affirmée à tous les niveaux et notamment par :

- la Communauté internationale, avec la Conférence mondiale de Kyoto sur le réchauffement climatique (12.11.1997), puis la Conférence régionale (pan-européenne) des Nations-Unies sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14.11.1997) ;
- l'Union européenne avec le Livre vert sur une stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement (1992), le Livre vert sur l'internalisation des coûts externes des transports dans l'UE (1995), le Programme d'action 1995-2000 de politique commune des transports, l'Avis du Comité des régions sur une stratégie de transport durable (1998).
- la Convention alpine en son article 2.2.j Transports, en vigueur depuis le 06.03.1996 ;
- le Sommet franco-italien du 3 octobre 1997 ;
- le Mandat interministériel du 12.11.1997 au Préfet des Alpes-Maritimes pour la mise en oeuvre de la Directive territoriale d'aménagement du département.

*[sources : documentation, analyses et études du GIR Maralpin]*

(2) En 1997, le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes se répartissait de la manière suivante :

route : 36,9 Millions de T ( dont 11,6 par Vintimille, 12,6 par le Fréjus et 12,7 par le Mont Blanc)  
rail 11 Millions de T (dont 0,9 par Vintimille et 10,1 par Modane)

Les parts de ces marchandises franchissant les Alpes et *transitant à travers la France* étaient les suivantes :

route : 16,6 Millions de T (dont 6,2 par Vintimille, 2,8 par le Fréjus et 7,6 par le Mont Blanc)  
rail : 5,2 Millions de T (dont 0,1 par Vintimille et 4,1 par Modane)

Le nombre annuel de camions franchissant la frontière franco-italienne s'établissait à :

Vintimille : 879.000 (dont 413.000 en transit)

Fréjus : 766.000 (dont 153.000 en transit)

Mont-Blanc : 727.000 (dont 422.000 en transit)

*[source : Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications de la Confédération Helvétique- GVF-News n°48/1,01.07.98]*

Le Président,

Jean-Claude GUIBAL  
Député-Maire de Menton