

Motion relative aux liaisons ferroviaires transfrontalières du Col de Tende
adoptée le 22 février 1999 par le Syndicat intercommunal pour le développement économique local
transfrontalier (Est du département des Alpes-Maritimes)

Les liaisons ferrées de la vallée de la Roya constituent 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 et au 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 de voyageurs et de 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 péremptives 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 Grazian (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 faîte.

Ces potentialités devraient permettre, moyennant une mise à niveau modique et phasable, d'alléger les charges de trafic et de 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 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 élus présents réaffirment leur vigilance constante sur ces objectifs et interviendront dans toutes les instances concernées afin d'être partie prenante à toutes les décisions.

(1) Une volonté politique de mettre en œuvre une stratégie de transports écologiquement viable 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 (paneuropéenne) 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 ;
- la Mandat interministériel du 12.11.1997 au Préfet des Alpes-Maritimes pour la mise en œuvre 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 : 11,0 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]