

3.6. Préservation des emprises ferroviaires

Des mesures immédiates doivent être prises pour suspendre tout les projets en cours d'abandon d'installations ou de cession d'emprises ferroviaires, quels qu'en soient les motivations, jusqu'à adoption définitive de la DTA des Alpes-Maritimes et du schéma de service collectif de transport de la Région.

4. Références

[1] Mémoire - Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires dans la perspective d'une politique de transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes.

GIR Maralpin, 15.11.1998 ; 4 pages.

Sont adjoints à ce mémorandum

- une liste de publications et documents produits par le GIR Maralpin,
- un tiré à part de la Revue *Montagnes Méditerranéennes*, n° 6 , décembre 1997, pp. 122-123 et 145-152.

[2] ABATE Giovanni (Dott. Ing.), MANFREDI Gabriele (Dott. Ing.), NICOLA Sergio (Arch.)

Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice.

Ingenieria per i Sistemi del Traffico e del Trasporto ; Torino Juillet 1995 ; traduction du GIR Maralpin 17.02.1996 ; 13 pages, 4 planches dont 2 couleurs.

Réunion-Débat du GIR sur les potentialités des lignes ferroviaires de Tende

Le 20 septembre s'est tenue à Menton, dans les salons de la prestigieuse résidence communale Maria Serena, et accueillie par M. Jean-Claude Guibal, député-maire de la Ville, une table ronde du GIR Maralpin sur le thème "Quel avenir pour les lignes ferroviaires du Col de Tende".

1. Le cadre

Cette réunion de travail, préparée par les artisans du Livre Blanc (GIR Maralpin et ses associés de Pro Natura Cuneo notamment), s'est déroulée

(1) dans le cadre de la **Semaine des transports publics**,

(2) sous le **Patronage** du **Conseil Régional de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** et de **Monsieur Gérard PIEL**, Président de la Commission Politique décentralisée des Transports et Energie,

(3) avec la **participation** du **Conseil Général des Alpes-Maritimes** (dont le Président M. Charles GINÉSY était représenté par M. Gilbert MARI, Conseiller général et Maire de Breil-sur-Roya), et de **l'Agence des Déplacements des Alpes-Maritimes** (représentée par sa Directrice Mme Michèle PERON),

(4) et avec le **soutien** de **Monsieur Jean-Claude GUIBAL, Député-Maire de Menton**, Président du Syndicat Intercommunal pour le Développement Economique Local Transfrontalier (regroupant près d'une vingtaine de communes de l'Est du département des Alpes-Maritimes).

2. Les participants

Cette réunion s'adressait aux décideurs des trois provinces mitoyennes (Côte d'Azur, Ligurie et Piémont) et de la principauté de Monaco. Elle avait pour objet de présenter et de soumettre à discussion les analyses du GIR Maralpin sur les potentialités des lignes Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo (Torino), avant leur publication dans un Livre Blanc dont la préparation est en cours.

Ont notamment participé à cette réunion, outre les personnalités ayant accordé leur patronage, des élus des Alpes-Maritimes, des provinces de Cuneo et d'Imperia, une délégation du Conseil économique et social de la Principauté de Monaco, des représentants des administrations ferroviaires française et italienne (SNCF et FS), ainsi que des universitaires des deux pays et des représentants de diverses associations.

3. L'argumentaire

L'argumentaire, présenté par le secrétaire du GIR, est bien connu des lecteurs de notre Bulletin, il souligne l'importance décisive, dans les trafics futurs de notre zone transfrontalière, de la valorisation de l'ensemble du réseau ferroviaire, lequel, tout à la fois, dessert littoral, moyen et haut pays, relie les trois provinces mitoyennes, la Côte d'Azur, la province d'Imperia et celle de Cuneo, offre une voie de désenclavement à la Côte d'Azur, et, enfin, peut jouer un rôle international majeur pour le fret.

Localement, ce réseau peut répondre à un double questionnement, celui des déplacements locaux dont les flux majeurs (littoral avec ceux des 30 000 travailleurs migrants de la Principauté, et radial sur l'axe du Paillon) coïncident avec les lignes ferroviaires existantes, et celui de la maîtrise du trafic poids lourds de transit, dont il faut rappeler l'importance extrême [le trafic à Vintimille, sans cesse croissant, occupe le 1er rang des traversées alpines franco-italiennes pour le nombre de véhicules et le second rang pour le tonnage transporté (dont plus de 50% en transit à travers la totalité du territoire français)].

Ces considérations s'appuient sur un examen enfin objectif et rigoureux des caractéristiques de l'ensemble du réseau, tant de celles des lignes de Tende (Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo) [faussement sous-estimées pour légitimer le projet autoroutier du Mercantour], que de celle du littoral ligure dont la mise à double voie, sur plus de 24 km, entre Ospedaletti et San Lorenzo al Mare, est presque achevée.

Dans la perspective d'un transfert progressif du trafic fret de la route vers le rail [sous l'effet conjugué d'une prise en compte des coûts externes du transport routier et de mesures incitatives, comme la perception d'une redevance au franchissement des Alpes (positions autrichienne et suisse maintenant soutenues sinon partagées par la France)], la valorisation de "l'Etoile de Breil" offrirait la possibilité d'écouler par Tende l'accroissement de trafic fret auquel la saturation prochaine de la ligne de Modane (qui ne pourra écouler guère plus de 14 Millions de tonnes) et celle actuelle de la ligne ligure (dont près de 45 km resteront encore longtemps à voie unique) ne permettront pas de faire face.

Cette valorisation pourrait s'opérer à un coût modéré (en regard de travaux routiers nouveaux) par quelques aménagements et leur électrification (Nice-Sospel-Breil) et réélectrification (Vintimille-Limone). Cette électrification-réélectrification débarrasserait les liaisons Piémont-Ligurie des ruptures de charge voyageurs préjudiciables à l'exploitation italienne d'un trafic important et toujours croissant, et offrirait la possibilité d'établir des relations rapides entre le Piémont et les deux Riviera par Vintimille (avec raccordement direct vers Menton pour la Riviera française), et entre le Piémont et Nice par Sospel. Les potentialités d'un trafic fret par le col de Tende reposent sur l'excellent compatibilité des trafics fret, en "saut de nuit" pour le transport combiné, et des trafics voyageurs (essentiellement diurnes) ; elles tireront parti de la mise à 3 voies de la section de ligne Cannes-Nice (imposée par la desserte cadencée de la métropole azurienne) et de la réouverture (envisagée par RFF) de la ligne à voie unique Aix-en-Provence - Carnoules permettant à la fois aux TGV directs vers Nice de gagner 1/2 heure en évitant Toulon et d'offrir des sillons en "saut de nuit" au fret.

4. Des perspectives

A l'issue des échanges de vues qui s'en suivirent, lesquels complétèrent et confortèrent l'argumentaire du GIR, les autorités présentes, participants et observateurs, semblent être unanimes convenus de l'intérêt et de la faisabilité d'un projet dont il revient au GIR de conforter l'assise grâce au dossier technique dont sera assorti le Livre Blanc (on peut en laisser espérer la finalisation vers la fin de la présente année).

Important ! Les lecteurs en possession d'une adresse électronique (e-mail) sont priés de bien vouloir nous la communiquer par cette voie