

SECRETARIAT : ÉPHÉMÉRIDE du 15 FÉVRIER au 30 AVRIL

Les activités de la période qui précède (décembre 1997 - 15 février 1998 ont été signalées dans le Bulletin n°8)

(Les faits marquants 1996-1997 sont analysés dans le compte-rendu d'activités présenté à la dernière A.G. et qui peut être adressé sur simple demande)

24.03.98	Entretien avec M. Bruno Goyenèche, Président du Centre européen du patrimoine des Alpes de la mer (CEPAM) a/s du réseau de communes "Alliance dans les Alpes" [M. Fusco ; JM]
30.03.98	Nations Unies, Genève. Présentation par J. Molinari, à l'invitation du Comité des transports intérieurs du Conseil Economique et Social, à la 29ème session du Groupe de travail du transport combiné, d'une communication intitulée "Le transport combiné dans le contexte de la Convention alpine"
31.03.98	Nations Unies, Genève. Entretiens avec les délégués des Etats alpins, et, notamment, M. Hervé Arki (DTT, Ministère de l'Équipement) [JM] Chambéry. Entretien avec M. Philippe Martin, Délégué aux projets alpins du Réseau Ferré de France [JM]
04.04.98	Nice. Assemblée générale de l'Association des Amis du Rail (Président : G. Nallino). Présentation par J. Molinari de la problématique Roya
14.04.98	Rendez-vous mensuel GIR
18.04.98	Puget-Rostang. Entretien avec M. Ange Maurin, Maire et Président de l'Eco-musée de la Roudoule a/s réseau "Alliance" [P.-P. Danna, P. Chiabaud ; JM]
18.04.98	Entrevaux. Assemblée générale de l'Association de défense du Moyen-Var. Présentation, par J. Molinari, du GIR, de la Convention alpine, et des principales recommandations institutionnelles relatives au transport
23.04.98	Conseil d'administration du GIR

PROBLÉMATIQUE DU SILLON TRANSFRONTALIER DE LA ROYA

Avant-projet d'analyse

Une demande du Syndicat intercommunal de l'Est du département des Alpes-Maritimes

Rappelons que, dès l'origine du "Projet Mercantour" (Rapport Legrand), les autorités françaises et italiennes avaient prévu d'associer, à la réalisation de l'ouvrage projeté au Mercantour, la reconstruction du vieux tunnel de Tende, et de confier conjointement à un même consortium autoroutier franco-italien le financement, la réalisation, ainsi que l'exploitation des deux ouvrages.

Ces dispositions ont inquiété les élus de l'Est du département, constitués en syndicat intercommunal, le SIDELT (cf. page 1), préoccupés par les délais de réalisation d'un tel projet et par les risques de voir encore différer la sécurisation de l'itinéraire routier de la Roya. Informés des positions du GIR prônant la valorisation des infrastructures existantes, ces élus l'ont invité à fournir les éléments d'un argumentaire en faveur d'une désolidarisation des deux projets.

Aux fins d'honorer cette demande, le GIR, aidé par ses correspondants piémontais, ligures, ainsi que par plusieurs autres associations déjà impliquées dans ces questions (notamment Roya Expansion Nature et Association des Amis du Rail), a promptement dressé un premier état d'une situation qu'il a présentée au Comité syndical du SIDELT du 12 janvier.

Premières lignes directrices

Ce rapport d'étape, qui a retenu l'attention des élus et suscité leur intérêt, a dégagé les lignes directrices qui suivent.

- (1) Une volonté politique nouvelle s'affirme à tous les niveaux, mondial, européen, alpin, bilatéral, et national, pour privilégier les modes de transport respectueux de l'environnement, à savoir, pour ce qui concerne le secteur maralpin, le rail et le cabotage maritime.
- (2) Les visions française et azuréenne d'aménagement du territoire n'épousent pas nécessairement les vues piémontaises et ligures :
 - au delà d'Imperia, les liaisons avec le Piémont s'établissent préférentiellement en direction du Colle di Nava et la vallée du Tanaro ;
 - les liens culturels et économiques du Piémont privilégient traditionnellement les cols de Larche et du Montgenèvre.
- (3) Les évolutions des trafics ne sont plus celles qui prévalaient lors de l'élaboration des grands projets autoroutiers, mais de nombreuses incertitudes subsistent
 - en matière de transport, depuis la suppression des contrôles douaniers ;
 - en matière d'analyse des déplacements, faute d'harmonisation et de moyens d'évaluation.
- (4) Les infrastructures ferroviaires existantes présentent de grandes potentialités :
 - contrairement aux assertions des administrations françaises, les lignes Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cuneo, présentent de meilleures caractéristiques de tracé que celles de la plupart des grandes lignes ferroviaires alpines (lignes de Modane et du Lötchsberg notamment) ;
 - le trafic voyageurs de la ligne, en dépit des conditions actuelles de sous-exploitation, sinon de sous-équipement, est substantiel, surtout pour ce qui concerne la relation Piémont-Ligurie ;
 - l'"Etoile de Breil" est susceptible de pouvoir décongestionner efficacement les lignes du littoral ligure et de Modane, menacées de saturation avant la réalisation, inévitablement à long terme, de la future ligne de base "Lyon-Turin".
- (5) Une stratégie novatrice :
 - réhabiliter le rail dans ses trois composantes : fret international, voyageurs international et interrégional, dessertes régionales et banlieue ;
 - privilégier le rail en procédant aux investissements justifiés par la conjonction des trois composantes définies ci-avant, à savoir (a) ré électrification de Vintimille-Limone, (b) remise à niveau (voies d'évitement, régulation centralisée) et électrification de Nice-Breil ;
 - éviter ainsi la transformation de l'itinéraire touristique de la Roya en couloir à voitures pour navetteurs italiens et français et le transit international ;
 - ériger les vallées du Paillon, de la Bévéra, de la Roya, et de la Vermenagna, en site pilote transfrontalier de mise en œuvre d'une complémentarité rail-route, au service d'une politique affirmée de développement durable de notre région.

Un nouvel axe de réflexion

Un nouvel axe de réflexion s'ouvre, il pourrait porter sur l'éventualité d'une reconstruction et d'un élargissement in situ du tunnel existant, dans la mesure où une telle opération, dont les aléas géologiques sont bien cernés, pourrait être conduite par fermeture temporaire de l'ouvrage en périodes creuses, et acheminement du trafic par navettes ferroviaires sur une courte section de ligne, d'une dizaine de kilomètres (Viévol-Limone), à réélectrifier et à équiper en conséquence [J.M.].

Les éléments qui précèdent se fondent sur les documents de travail et les rapports réalisés à cette fin par le GIR [ces documents peuvent être communiqués sur demande]. Ils ne constituent cependant que des axes de réflexion à compléter, à infléchir, sinon à réviser à la lumière de l'avancement de l'étude.

AUTRES INFORMATIONS

(1) Le Bureau se voit contraint de reporter au numéro suivant plusieurs informations d'ordre général ainsi que celles intéressant le fonctionnement de notre association, aussi convie-t-il, plus vivement encore, tous nos lecteurs à assister à la prochaine réunion-rencontre du mardi 12 mai.

(2) **IMPORTANT** : Nos lecteurs disposant d'une adresse électronique (e.mail) sont priés de bien vouloir la communiquer par cette voie au secrétariat.