

| | |
|---|---|
|  | <p><u>Samedi 5 juillet 2008</u> - La Brigue (06) - Salle de la Mairie à 17:30</p> <p>Dans le cadre des "<i>Conférences de La Brigue</i>", Le Docteur Bernard Gastaud Maire de La Brigue a convié à une Réunion-débat animée par Jacques Molinari, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin, sur le thème</p> <p><i>Le devenir des franchissements alpins du Col de Tende</i></p> <p><i>L'indispensable complémentarité de la Route et du Rail pour une maîtrise du transit, une amélioration des dessertes et la promotion d'un tourisme durable</i></p> <p>Conférence organisée en partenariat avec le GIR Maralpin et Roya Expansion Nature [Association agréée pour la protection de l'environnement pour le département des Alpes-Maritimes]</p> |
| <p>La Brigue (06)</p> | |

Communiqué de presse – COMPTE - RENDU de la conférence-débat

Le salon d'honneur de la Mairie de La Brigue n'était pas assez vaste samedi 5 juillet pour accueillir, à la première conférence-débat organisée par la nouvelle municipalité, tous les participants au nombre desquels on remarquait notamment, venus de Ligurie et du Piémont : Dott. Lorenzo Lanteri, Maire de Triora, MM. De Luccia et Pastorelli, Maires adjoints de Briga Alta, M. Rina Allaria, Président du CAI de Ligurie et référent Via Alpina pour la Principauté de Monaco, M. Michelangelo Danièle, Chef de gare FS honoraire de Cuneo et représentant Pro Natura Cuneo, et, pour la Roya, de nombreux élus au nombre desquels M. Joseph Ghilardi, Maire de Breil-sur-Roya et deux de ses adjoints, MM. Joseph Rey et George Pomarede, Mme Ivana Bettega, conseillère municipale de Tende ; M. l'Adjudant-chef de Gendarmerie Grenard était représenté par le Gendarme Denis Terrance. De nombreuses associations étaient présentes dont celle des Amis du Rail.

Après avoir fait part des regrets de nombreux élus et personnalités empêchés ayant tenu à s'en excuser, le Dr. Bernard Gastaud a brièvement évoqué la longue carrière de Jacques Molinari, citoyen mentonnais aux multiples attaches brigasques, qui, avant de fonder il y a douze ans, la société savante du *GIR Maralpin* [s'inspirant en cela de la création, quelques années plus tôt, de *Roya Expansion Nature* par le Dr. Jean Deramond (également excusé)], a exercé successivement à titre d'ingénieur de recherche au Commissariat à l'Energie Atomique, d'expert dans de nombreux pays, de fonctionnaire international, et enfin de diplomate à l'Ambassade de France en Hongrie.

Devant une assistance captivée, Jacques Molinari, s'est appliqué à brosser à la fois l'historique et les ressorts d'une problématique dont les aspects techniques ont été malheureusement ignorés ou occultés par des considérations stratégiques et politiques à trop court terme.

Le conférencier a rappelé comment le "tout routier", dont le paroxysme a été atteint avec le projet "Mercantour", a marqué de ses stigmates les orientations prises en Vallée de la Roya,

comment, à cette occasion, a été orchestrée une désinformation sur les potentialités de la ligne de Tende dont, les études comparées du GIR Maralpin l'attestent, les caractéristiques techniques l'emportent sur celles de Modane et du Lötschberg, et dont les potentialités sont au moins égales à celles de cette dernière.

Il a sans doute révélé à une grande partie de l'auditoire comment deux élus français (dont l'un de la Roya) se sont vigoureusement opposés, le 27 février 1999 à Cuneo lors d'une rencontre présidée par une ministre italienne, à une motion des élus de la Vermentagna demandant l'arrêt des investissements routiers au profit de la réélectrification de la ligne ferroviaire existante, ainsi qu'à une proposition du Président de l'ANAS de procéder, au cours de cette même année à titre de démonstration, à un retubage avec élargissement à 10 mètres d'une courte portion italienne du tunnel routier, sans interruption de la circulation.

Au sujet de la sécurisation de l'ouvrage, Jacques Molinari a présenté et commenté la manière dont elle est assurée, par ronds-points et plateformes de retournement, dans le plus long tunnel routier du monde (24,5 km, soit près de huit fois la longueur de celui de Tende) mis en service en Norvège en 2001, lequel tunnel est monotube et ne dispose que d'une chaussée de 6 mètres de large encadrée de deux trottoirs de un mètre).

Le conférencier a ensuite présenté et commenté les statistiques routières recueillies par *Roya Expansion Nature* par l'aimable entremise de M. le Conseiller général Gilbert Mary.

Certaines de ces données surprennent ; ainsi, les flux de poids lourds à la descente sont près de 50 % inférieurs aux flux de remontée, soulevant des questions sur la nature des trafics et les itinéraires de retour des camions. D'autres confortent, dans la démesure, ce que perçoivent et ressentent les habitants de la Vallée ; ainsi, aux trafics de base modérés se surimposent des pointes atteignant 500 %, pointes qui se manifestent les week-ends, et ce, sous une forme très dissymétrique, les descentes s'étalant des vendredis aux dimanches et les remontées s'effectuant *toutes ensemble* les dimanches, attestant de façon flagrante le poids écrasant de ce *tourisme pendulaire piémontais* dont l'impact contestable sur les deux Riviera ne semble pas devoir justifier le doublement du tunnel routier [dont le coût représente, à lui seul, le double de la valorisation et de l'électrification/réélectrification de l'ensemble de l'étoile ferroviaire de Breil].

Quoi qu'il en soit de ses énormes fluctuations hebdomadaires, le trafic moyen de Tende n'évolue pas d'une année sur l'autre. Une telle *stagnation*, en regard des évolutions croissantes constatées partout ailleurs, ne résulterait-elle pas de *l'effet dissuasif* de la configuration actuelle du tunnel dont le "débridage" (que ce soit sous la forme monotube ou bitube) laisse imaginer des conséquences désastreuses si des mesures contraignantes appropriées (péages pour les PL) ne sont pas programmées.

S'adressant au président et à la salle, le conférencier a fait remarquer combien il apparaîtrait souhaitable d'approfondir ces analyses et de les étendre au-delà de la Roya, en portant une attention particulière à l'évolution des trafics sur les deux autres itinéraires "Sud-Piémont/Ligurie" proches, ceux du Colle di Nava et d'Albenga-Garessio où de grands aménagements en projet (respectivement tunnel de base "Arma-Cantarana" et autoroute) détourneront les trafics routiers du Col de Tende.

Cette réflexion sur l'optimisation des investissements routiers et ferroviaires gagnerait à être entreprise dans une démarche transfrontalière associant toutes les parties, institutionnelles et civiles, qui se sont jusqu'ici impliquées ou souhaitent le faire.

En conclusion, il a été rappelé combien, partout dans le monde, et même chez nous sur le littoral azuréen, le changement de cap est amorcé par une sérieuse remise en question des errements passés. La Roya ne peut en être tenue à l'écart.

Ainsi, est-il quasiment acquis, qu'à plus ou moins long terme, les lignes de Tende pourront efficacement s'articuler, au sud, à Vintimille et Nice, au grand axe ferroviaire moderne d'une LGV circumméditerranéenne, et, au nord à Turin, à la *Transalpine/Transpadana* Lyon-Budapest, et que, bien avant, seront mises en œuvre les sages résolutions internationales de la *Convention Alpine* et des *accords de Kyoto*, et nationales du *Plan Climat*, du *Facteur 4* et du *Grenelle de l'Environnement*.

Pour clore sa présentation sur une note plus optimiste encore, le conférencier a fait savoir que les autorités italiennes avaient récemment soumis au *Groupe de travail prospective ferroviaire Alpes du Sud* de la CIG un projet de rétablissement d'un *train navette* dans le tunnel de Tende pendant la durée des travaux routiers.

Un tel rétablissement, *qu'il faut encourager à tout prix*, rouvrirait la voie à la valorisation de la ligne sans laquelle le doublement du tunnel routier signerait son dépérissement.

Dans le long débat qui s'en est ensuivi, la question s'est posée de la maîtrise du trafic poids lourds et d'une prise en compte objective de son impact effectif sur la qualité de vie et la sécurité, une autre, soulevée par M. le Maire de Breil, sur les retombées à craindre de la montée du coût des carburants et des taxes autoroutières sur l'itinéraire *court* que constitue celui du Col de Tende, d'autres questions encore, rappelées à la fois par M. Michelangelo Danièle et le conférencier, sur l'urgence de réviser la convention entre les deux États sur la gestion de la ligne ferroviaire, convention "léonine" au détriment de l'Italie et qui "empoisonne" les relations entre administrations ferroviaires, fait obstacle à l'amélioration des horaires et au renforcement des dessertes, et détourne nos voisins de tout nouvel investissement (dont la ré-électrification) sur une ligne dont ils ont presque entièrement financé la reconstruction et dont ils assument seuls le déficit d'exploitation.

La réunion s'est achevée sur l'intention annoncée par le maire, le Dr. Bernard Gastaud, d'encourager la poursuite des réflexions qui pourrait prendre la forme d'un séminaire de travail transfrontalier, par exemple à l'automne prochain, la commune de la Brigue mettant à disposition l'une de ses salles.

Diaporama de la conférence (41 planches ; 5,6 Mo)

cf. Site Internet du GIR Maralpin : www.gir-maralpin.org

<http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/MolinariConfRouteRailColTende807s.pdf>
