

# L'inflation du trafic maralpin de transit poids lourds. Sera-t-elle résistible ?

Jacques MOLINARI

Ingénieur honoraire du Commissariat à

l'Energie Atomique (CEA)

Secrétaire du GIR Maralpin<sup>1</sup>

## Transits ouest-alpins – Une part maralpine grandissante

### Vintimille, porte sud de l'Arc alpin

Des principaux points de franchissement routiers alpins, celui communément désigné Vintimille (Ventimiglia) est parfois occulté, en raison sans doute de son voisinage littoral. Il n'en demeure pas moins *alpin* pour deux raisons : la première d'ordre topographique, et la seconde d'ordre juridique.

En effet, l'autoroute qui en assure les débouchés (A8 en territoire français et *Autostrada dei Fiori* en territoire italien) franchit, de part et d'autre de la frontière franco-italienne, les épaulements des Alpes Maritimes, notamment au Col de Guerre (près de La Turbie) à près de 600 m d'altitude, puis au-delà en Ligurie, plusieurs contreforts des Appenins ligures, à des altitudes moindres certes, mais sensiblement élevées.

L'appartenance alpine du tracé est, quoi qu'il en soit, affirmée par sa longue traversée du périmètre de la

Convention alpine<sup>2</sup>, à l'Ouest, en territoire français, entre la rive gauche du Var et la frontière franco-italienne<sup>3</sup> et, à l'Est, sur la totalité du parcours en Province d'Imperia<sup>4</sup>.

Au contraire de la route, la voie ferrée épouse d'au plus près le littoral et, sur ses sections récemment reconstruites en Ligurie, ne s'en écarte que par de longues déviations souterraines ; elle présente de ce fait l'avantage d'un profil général en quasi palier, mais un double handicap celui de la sinuosité des tracés d'origine et, en Ligurie de leur insuffisante capacité (la voie unique subsistera encore sur plus d'une quarantaine de kilomètres après mise en service prochaine des 23,8 km de la déviation souterraine de San Remo).

### Parts respectives de trafics fret de la route et du rail : une singulière disparité

La Planche 1<sup>5</sup>, où sont transcrites les données internationales collationnées depuis 1983 par les autorités helvétiques, illustre la croissance régulière du déséquilibre route-raïl ainsi que les récentes difficultés éprouvées au franchissement ferroviaire de Modane à suivre l'évolution

<sup>1</sup> Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (49 Avenue Cernaché, 06500 Menton - Tél./Fax : 04 93 35 35 17 - Mèl : gir.maralpin@wanadoo.fr) [cf. *Montagnes Méditerranéennes* n° 6-1997, pp. 122-123].

<sup>2</sup> Cf. Décret n° 96-437 du 20 mai portant publication de la Convention sur la protection des Alpes (Convention alpine) [JO du 24 mai 1996].

<sup>3</sup> Sur les territoires des cantons situés en zone de montagne, à l'exception des communes de Mesais et Roquebrune-Cap-Martin (exclues toutes deux des périmètres de la Loi Montagne et de la Convention alpine).

<sup>4</sup> Laquelle est entièrement englobée dans le périmètre de la dite Convention.

<sup>5</sup> Sources : Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications (DETEC) de la Confédération helvétique, Secrétaire Général, Service d'Etudes des Transports (SET).

Le SET collationne les données relatives au transports sur l'ensemble de l'Arc alpin émanant des institutions françaises (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (DAE, SES), autrichiennes (Bundesministerium für Wirtschaft und Verkehr) et suisses (DETEC (SET)), ainsi que des administrations ferroviaires suivantes : DB-AG, FS, ÖBB, SRB/CFF, SNCF. Ces données et leur analyse sont diffusées notamment sous la forme de notes sous le titre de GVF-NEWS.

Planche 1  
Trafic marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes (Route et rail)

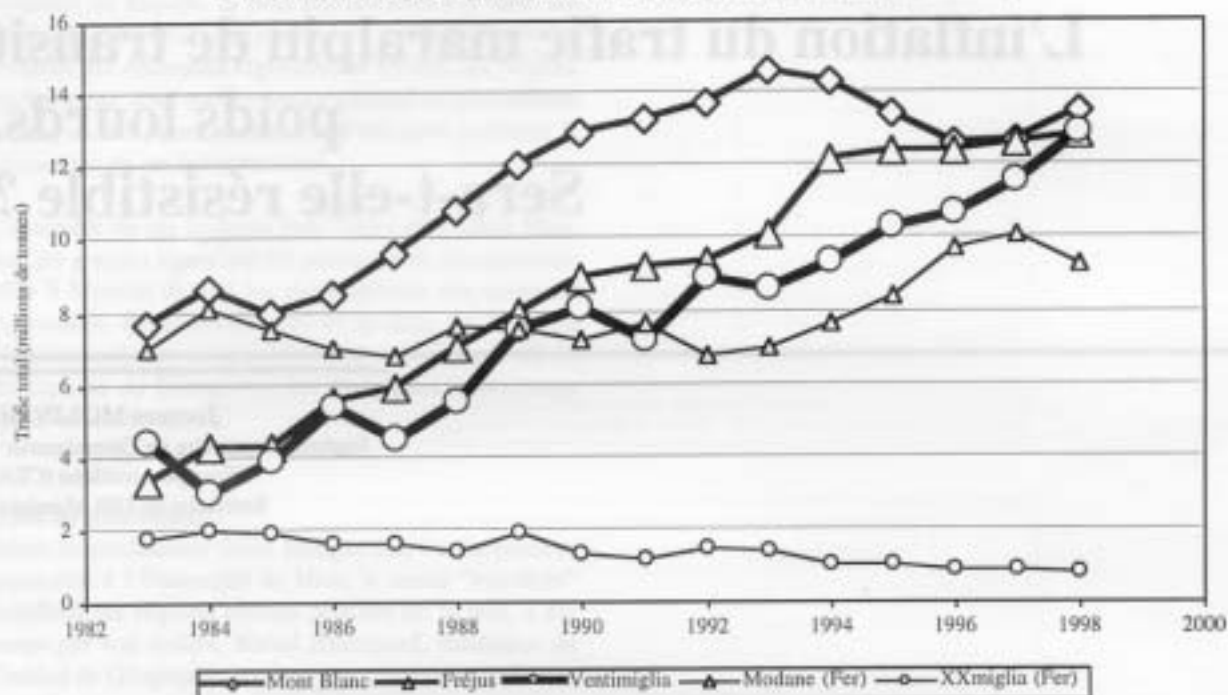


Tableau - Trafic marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes (Route et rail)  
Sources : Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications ; SET ; Berne (CH) -  
[Données publiées dans CVF-News]

Années		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
<b>Route</b>																		
Mont-Blanc	Total	t (Mio)	7,7	8,6	8,0	8,5	9,6	10,8	12,0	12,9	13,3	13,7	14,6	14,3	13,4	12,6	12,7	13,5
		PL (1000)	435	456	455	483	550	620	685	739	760	782	836	822	766	722	727	769
	Transit	t (Mio)			4,7	5,1	5,8	6,5	7,1	7,7	8,0	8,2	8,8	8,6	8,0	7,5	7,6	8,0
		PL (1000)											474	442	419	422	458	
Fréjus	Total	t (Mio)	3,3	4,3	4,3	5,5	5,9	7,0	8,0	8,9	9,2	9,4	10,1	12,2	12,4	12,4	12,6	12,8
		PL (1000)	191	230	261	334	363	426	487	540	564	574	614	742	756	758	766	782
	Transit	t (Mio)			1,0	1,2	1,3	1,5	1,8	1,9	2,0	2,1	2,1	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8
		PL (1000)											150	153	152	153	156	
Ventimiglia	Total	t (Mio)	4,4	3,0	3,9	5,4	4,5	5,5	7,5	8,1	7,2	8,9	8,6	9,4	10,3	10,7	11,6	12,9
		PL (1000)	246	320	340	368	448	516	574	579	679	672	648	711	784	812	879	974
	Transit	t (Mio)		1,1	1,3	1,7	2,2	2,8	3,4	3,9	3,9	4,8	4,8	5,1	5,6	5,8	6,2	6,9
		PL (1000)											337	372	382	413	458	
<b>Rail</b>																		
Modane	Total	t (Mio)	7,0	8,1	7,5	7,0	6,8	7,6	7,5	7,2	7,7	6,8	7,0	7,7	8,4	9,7	10,1	9,3
	Transit	t (Mio)	2,4	1,9	1,4	1,3	1,7	2,3	2,1	2,3	1,7	2,3	2,3	2,9	3,1	4,3	4,1	3,4
Ventimiglia	Total	t (Mio)	1,8	2,0	1,9	1,6	1,6	1,4	1,9	1,3	1,2	1,5	1,4	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
	Transit	t (Mio)	0,5	0,3	0,2	0,1	0,4	0,1	0,3	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Références (numéros de GVF News)			21	30	39	42	48/1a	48/1b	39	42	48/1a	48/1b	30 (*)	30 ; 39	39	42	48/1a	48/1b
Légende : t = tonnes ; Mio = millions ; PL (1000) = milliers de poids lourds ; (*) = données non corrigées																		

GIR Maralpin/99.11.01/IM

générale de la demande de transport.

Le secteur maralpin (Vintimille) se distingue par une extrême disparité des trafics, le trafic routier l'emportant largement (sans doute depuis la mise en service intégrale de l'axe autoroutier), mais, plus encore par les évolutions radicalement opposées des parts respectivement routière et ferroviaire de ces trafics. Tandis que le rail décline très continûment avec une réduction de plus de moitié en quinze ans, à Vintimille, le trafic fret routier suit une évolution inverse très fortement ascendante, avec une croissance de plus de 400 % sur la même période.

#### La répartition actuelle (données 1998) des trafics fret à travers les Alpes franco-italiennes

Selon les dernières statistiques annuelles officielles en 1998, le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes se répartissait de la manière qui suit<sup>6</sup>.

##### Tonnages (route et rail)

- route : 79,5 % [39,1 Millions de T. (dont 12,9 par Vintimille, 12,8 par le Fréjus et 13,5 par le Mont Blanc)]
- rail : 20,5 % [10,1 Millions de T. (dont 0,8 par Vintimille et 9,3 par Modane)]

Les parts de ces marchandises franchissant les Alpes et transitant à travers la France (origines et destinations situées hors de France), soit 21,2 Millions de T. (43,0 % du trafic total) étaient les suivantes :

- route : 83,5 % [17,7 Millions de T. (dont 6,9 par Vintimille, 2,8 par le Fréjus et 8,0 par le Mont Blanc)]
- rail : 16,5 % [3,5 Millions de T. (dont 0,1 par Vintimille et 3,4 par Modane)]

paradoxalement en défaveur du rail.

##### Trafic routier (nombre de poids lourds)

Le nombre annuel de poids lourds marchandises (camions, trains routiers et semi-remorques) franchissant la frontière franco-italienne s'établissait à :

- Vintimille : 974 000 [dont 413 000 (42,4 %) en transit]
- Fréjus : 782 000 [dont 156 000 (20,0 %) en transit]
- Mont-Blanc : 769 000 [dont 446 000 (58,0 %) en transit]

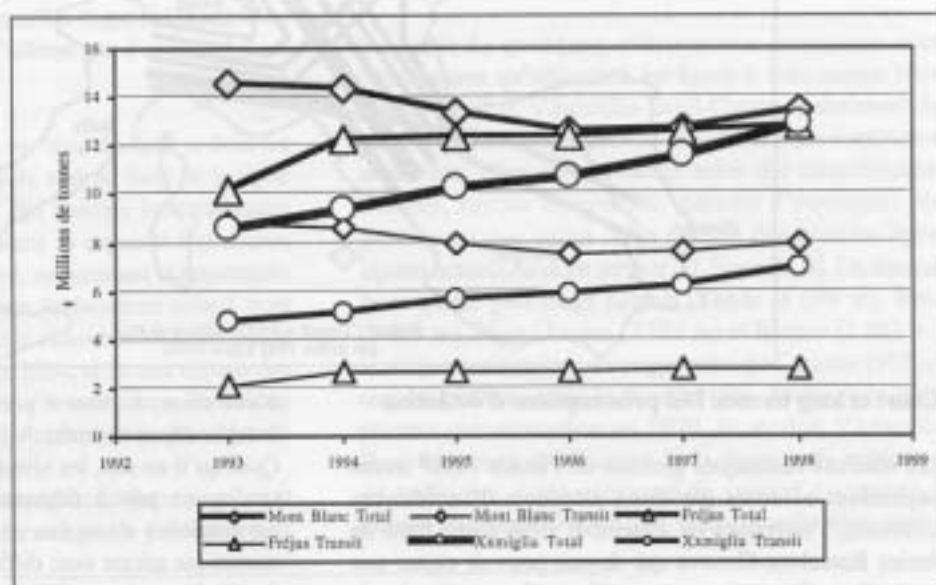
#### La part maralpine du trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes. Des tendances préoccupantes

C'est au point de franchissement alpin de Vintimille que la croissance des trafics poids lourds est la plus forte. Ainsi, le franchissement de Vintimille, qui a toujours occupé le second rang des points de passage franco-italiens pour ce qui est du transit (en nombre de poids lourds et en tonnages), est-il passé, depuis 1997, du second au premier rang en nombre de poids lourds, et, en 1998, du troisième au second rang (après le Mont-Blanc), pour ce qui est du trafic marchandises total.

Cette évolution apparaît plus accusée encore à la lumière des graphes des Planches 2 & 3 portant sur les six années (de 1993 à 1998 incluses) de séries statistiques attestées complètes<sup>7</sup>. S'y dessinent pour Vintimille, au contraire des deux autres franchissements routiers alpins (Mont-Blanc et Modane), des tendances soutenues à la croissance, que ce soit en nombre et en charge, mais aussi en échanges et en transit.

La part importante et croissante de ce trafic routier de transit (plus de 50 %) ne peut que refléter l'accroissement considérable du trafic en provenance ou à destination de la péninsule ibérique (cf. Planche 4)<sup>8</sup> et la croissance soutenue du trafic généré depuis les pays situés au Nord de la France.

**Planche 2**  
Trafic de marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes par la route (trafic total et de transit à travers la France)  
Sources : DETEC/SET  
(cf. Planche 1)

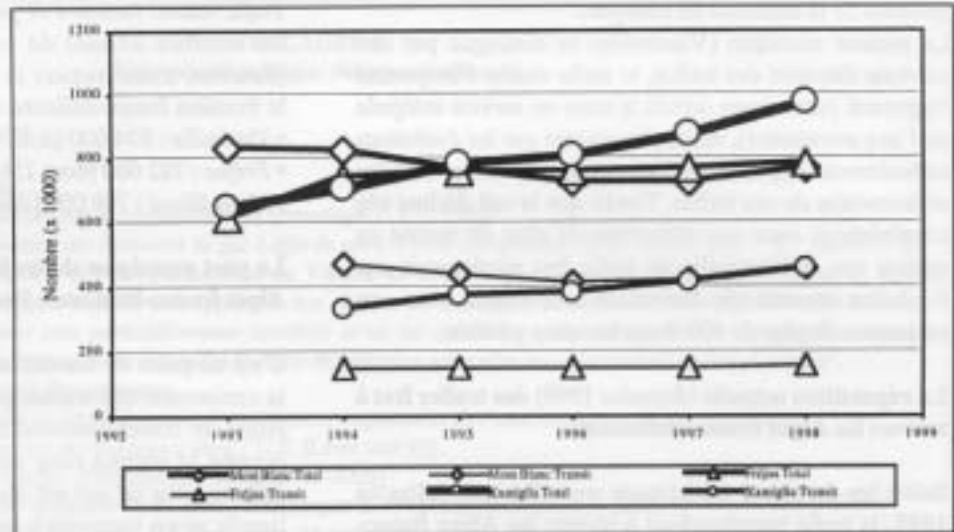


<sup>6</sup> GVF-News n° 48/1, 07.07.1999.

<sup>7</sup> GVF-News n° 48/1, 01.07.98 & 07.07.99.

<sup>8</sup> Observatoire des trafics au travers des Pyrénées - DRE(s) Aquitaine, Midi-Pyrénées & Languedoc-Roussillon ; avril 1999, 64 pages.

**Planche 3**  
**Nombre de poids lourds franchissant les Alpes franco-italiennes (trafic total et de transit à travers la France)**  
 Sources : DETEC/SET  
 (cf. Planche 1)



**Planche 4**

**Principaux flux de transit à travers la France, double sens (en milliers de PL)**

Sources : CETE Méditerranée (août 1994) in : Observatoire des trafics au travers des Pyrénées (1999), DRE(s) Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon



**Court et long termes. Des présomptions d'évolution**

Les résultats statistiques globaux de l'année 1999<sup>9</sup> seront cependant affectés par deux artefacts d'incidences contraires, l'ouverture en septembre 1998 d'une ligne de ferries Barcelone-Genova qui devrait pouvoir capter une partie du trafic routier sur ce trajet, et la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc (en mars 1999) susceptible

d'entraîner, surtout à partir de l'hiver 1999-2000, un notable déport de trafic du Fréjus vers le Sud.

Quoi qu'il en soit, les niveaux de trafics routiers lourds ne tarderont pas à dépasser les seuils de tolérance admissibles dans des régions sensibles à vocation touristique gérant avec difficultés leurs propres problèmes de déplacements, d'infrastructures et de protection environnementale.

<sup>9</sup> Ces résultats ne seront pas disponibles avant le milieu de l'année 2000.

En découlera l'inéluctable recours aux mesures préconisées au niveau international, européen, régional (Convention alpine) et bilatéral franco-italien (cf. Encadré A) dont la mise en œuvre semble en voie d'être prônée par le gouvernement français [cf. *ibidem*], mesures fondées notamment sur la notion de zones sensibles, et les principes de précaution et de "pollueur-payeur", et visant au transfert progressif des trafics de la route vers des modes de transport ménageant l'environnement.

### La mise en œuvre dans le secteur maralpin des recommandations de la Convention alpine en matière de transports

Cette mise en œuvre, à favoriser par des mesures incitatives adéquates, est rendue urgente sur les deux Riviéras par l'accroissement démesuré du trafic routier de transit à Vintimille ; elle viserait en premier lieu le transfert progressif de ce fret de transit sur le rail et, le long du littoral méditerranéen, sur le cabotage maritime, notamment entre d'une part Barcelone et Marseille et, d'autre part, Gênes, principal accès à la Lombardie, et éventuellement Savone, port d'accès au Piémont.

La part que pourra alors s'octroyer le transport ferroviaire sera étroitement dépendante de la célérité et de la qualité des acheminements offerts.

### Les potentialités actuelles des franchissements ferroviaires alpins franco-italiens

Or, si à long terme (une douzaine d'années au mieux) les lourds investissements annoncés au Nord avec le tunnel de base de 52 km sous le massif d'Ambin (ligne Lyon-Turin), et au Sud avec la mise à double voie du restant de la ligne ligure (près de 45 kilomètres en déviations quasi exclusivement souterraines), permettront sans doute d'y satisfaire, les infrastructures actuelles (ligne de Modane au Nord et ligne ligure au Sud) n'offrent pas d'accroissement de capacités considérables.

Modane, actuellement saturée en "saut de nuit" et dont les acheminements fret sont affectés tout au long de la ligne Dijon-Turin par l'étoffement des liaisons internationales et des dessertes régionales, verra sa capacité fret accrue d'au plus 40 % pour atteindre, moyennant d'importants investissements en infrastructure (notamment mise à trois voies d'une partie du couloir chambérien), un trafic maximal de 14 MT à échéance 2004, et ce aux dépens des circulations voyageurs devant s'inscrire dans les sillons fret au prix d'un allongement des durées de trajet de l'ordre d'une demi-heure<sup>10</sup>.

Sur la ligne ligure, l'accroissement du trafic voyageurs et la saturation de la section à voie unique ne permettra sans

doute pas de dépasser les capacités de 2 MT atteintes dans les années 80.

Des solutions d'attente sont prônées au Nord comme au Sud ; elle concernent toutes deux des lignes existantes. Au Nord, la ligne d'Evian à Saint Gingolf, débouchant vers la percée alpine du Simplon, actuellement non exploitée, à remettre en état et à électrifier ; au Sud les lignes du Col de Tende actuellement en service et dont nous proposons qu'elles soient mises à niveau et valorisées<sup>11</sup>.

### Les lignes ferroviaires du Col de Tende : une percée maralpine délaissée à valoriser

#### Des circonstances historiques défavorables

Les liaisons ferrées de l'étoile de Breil (Nice-Sospel-Breil ; Vintimille-Breil ; Breil-Limone [Cunco-Torino]) relient par le tunnel de faite du Col de Tende (alt. 1 040 m, longueur 8 099 m) le sud du Piémont (Province de Cuneo) à la fois au littoral ligure (Province d'Imperia) et aux Alpes-Maritimes (Région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Etablies sensiblement sur les mêmes tracés que le premier franchissement carrossable historique entre le Piémont et le Comté de Nice, cette dernière percée ferroviaire alpine fut mise en service en 1928, au prix de grandes prouesses techniques, mais ne put avoir, en raison des circonstances politiques d'alors, le succès escompté. La reconstruction de ces lignes, totalement détruites au cours de la seconde guerre mondiale, repoussée jusqu'en 1970, ne s'achevant qu'en plein essor du trafic routier, n'autorisa pas l'établissement de courants de trafics substantiels.

#### Des caractéristiques remarquables

En dépit de quelques affirmations contraires aussi péremptives qu'infondées, les lignes à voie unique Nice-Sospel-Breil et Vintimille-Breil-Cunco, présentent des caractéristiques remarquables. Bénéficiant des expériences antérieures, elles 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 [cf. Encadré B]. De surcroît, leurs quatre plus longs tunnels [Tende (8 099 m), Braus (5 939 m), Mont Grazian (3 891 m) et Bergue (1 883 m)], ainsi qu'un cinquième ouvrage, celui de Caranca (915 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

<sup>10</sup> FS/RFF/SNCF

Etude d'amélioration d'écoulement du trafic fret franco-italien sur l'axe international Dijon-Modane-Turin. Rapport définitif (septembre 1998) [document provisoire]. Rapport (207 pages) complété par 34 annexes comportant de nombreux tableaux et planches.

<sup>11</sup> Pour situer le tracé de ces lignes, on voudra bien se reporter à l'article du même auteur "Le projet de percée autoroutière du Mercantour et les infrastructures maralpines" publié dans *Montagnes Méditerranéennes* n° 6-1997 (pp. 145-152).

## ENCADRÉ A

## Une volonté politique clairement affirmée

Elle se concrétise à tous les niveaux

## 1. Communauté internationale

- **Conférence mondiale de Kyoto sur le réchauffement climatique (11.12.1997)**  
*Accord historique sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (Union Européenne : 8 % ; Etats-Unis : 7 % ; Japon : 6 %)*
- **Conférence sur les transports et l'environnement de Vienne de 1997** (organisée par la CEE/ONU), résolution finale approuvée par la France, et dans laquelle était appliquée aux régions de montagne, la notion de **zone sensible** ainsi définie : *"zone(s) dont les écosystèmes sont particulièrement sensibles et où les conditions géographiques et la topographie risquent d'accroître la pollution et le bruit ou dans lesquelles il existe des réserves naturelles ou un patrimoine culturel unique"*.

## 2. Commission des Communautés Européennes

- *Stratégie communautaire pour un développement des transports respectueux de l'environnement* [Livre vert 1992]
- *Internalisation des coûts externes des transports dans l'U.E.* [Livre vert 95]
- *Politique commune des transports - [Programme d'action 1995-2000]*

## 3. Convention alpine [en vigueur depuis le 06.03.1996 ; ratifiée par la France le 30 novembre 1995]

Article 2 Obligations générales ; alinéa 2j Transports : *"Les parties contractantes prennent des mesures appropriées... notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives..."*.

## 4. Sommets Franco-Italiens (Conclusions des rencontres entre ministres des transports)

- **du 3 octobre 1997** (Chambéry – MM. J.-Cl. Gayssot et Cl. Burlando)  
*"Les deux gouvernements souhaitent transférer sur le fer une part croissante du trafic de transit à travers les Alpes. Une liaison ferroviaire est en effet essentielle à l'équilibrage des flux de trafic dans les régions menacées par les effets d'une augmentation spectaculaire du transport routier de marchandises"*.
- **du 6 octobre 1998** (Firenze – MM. J.-Cl. Gayssot et Cl. Burlando)  
*"Les deux ministres ont constaté la nécessité persistante d'améliorer sans retard les liaisons interrégionales transfrontalières dans les Alpes du sud... en utilisant au mieux le potentiel de la ligne ferroviaire Nice/Vintimille-Cuneo..."*.
- **du 24 septembre 1999** (Arles - J.-Cl. Gayssot et T. Treu)  
*"Les deux gouvernements réaffirment leur détermination à réaliser le plus rapidement possible le projet de tunnel ferroviaire entre Lyon et Turin... Pour s'assurer que les décisions prises sont mises en œuvre dans les délais prévus, les ministres se rencontreront dès mars 2000"*.

## 5. Directives en matière d'aménagement du territoire

- **Directives territoriales d'aménagement** [Lettre interministérielle du 12.11.1997 de cadrage de la DTA des Alpes-Maritimes au Préfet]  
*"...préservation du cadre patrimonial... l'intérêt des projets autoroutiers sera apprécié... à partir d'une approche multimodale (incluant le cabotage maritime), privilégiant les modes favorables au développement durable..."*
- **Schémas de services collectifs de transports** [Document de cadrage du 22.07.1998]  
*"Donner la priorité... aux actions permettant de développer le fret ferroviaire..."*.

## 6. Récentes prises de positions françaises au niveau international

- **Elaboration du protocole Transports de la Convention alpine**  
Les propositions françaises innovent, avec notamment l'introduction d'une série de notions et de principes : *"zones sensibles"*, *"transports écologiquement viables"*, principes *"de précaution"* & *"de pollueur-payeur"*, *"indicateurs de qualité adaptés aux conditions spécifiques des régions alpines"*.
- **Mémoire au Conseil de l'UE sur les problèmes de transports dans les Alpes**  
Ce mémoire, adressé par la France le 28.09.99 à ses partenaires européens, rappelle les principes de la Convention alpine et revendique notamment *"une véritable internalisation des coûts"*, *"une taxation du trafic routier à travers les Alpes... au bénéfice du financement du développement des infrastructures ferroviaires..."*.

tout en respectant le dégagement du gabarit GB de chargement (et en offrant sur la majeure partie du tracé de larges possibilités de dégagement du gabarit GB1).

De telles caractéristiques confèrent aux lignes du Col de Tende des capacités potentielles de trafics de marchandises et de 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 falte.

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 franco-italiennes (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 franco-italiens en faveur d'un transfert progressif du fret de la route vers le rail.

**ENCADRÉ B**  
**Les potentialités remarquables des lignes ferroviaires du Col de Tende**

Lignes ferroviaires alpines caractéristiques d'infrastructures			
Désignation	Tende	Lötschberg	Mont-Cenis
Année de mise en service	1928 (1979)	1913	1871
Altitude du tunnel de falte	1040 m	1240 m	1295 m
Longueur du tunnel de falte	8099 m	14600 m	13700 m
Rampes maximales	26%	27%	31,5 %
Rayon minimal des courbes	300 m	280 m	320 m
Gabarit	B (*)	B et B+ en cours	< B (P30/C30)

Référence (\*): Ligne Cuni-Breil-Vintimille. Reconstruction et équipement de la section de ligne située sur le territoire français. SNCF - Région de Marseille; 1980, 40 pages, 3 planches

Performances atteintes sur une ligne de montagne à voie unique (Lötschberg avant doublement [initié en décembre 1979])	
Trafic marchandises (en tonnes/an)	4 989 151 (en 1971)
Trafic voyageurs (en voyageurs/an)	8 513 230 (en 1971)
Nombre de véhicules acheminés (navettes Lötschberg)	673 100 (en 1979)
Nombre de convois (hors navettes)	96 par jour

Source  
 Le chemin de fer du Lötschberg - Une référence et un modèle de ligne ferroviaire alpine.  
 Monographie GBR - Décembre 1997.

*Sur la ligne du Lötschberg, dont les caractéristiques d'infrastructure (rampes et rayons des courbes) sont moins favorables que celle de Tende :*

- Les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont mis en circulation, à titre d'essais, des convois de 3 200 tonnes.
- A sa mise en service en 1999, le corridor de chaussée roulante du Lötschberg, pour les camions de 4,00 m de hauteur (d'une potentialité de 105 000 véh./an), sera assuré par des convois de 1950 tonnes de 650 m de longueur.

### Propositions de valorisation

Cette mise à niveau pourrait s'effectuer, en engageant :

(a) sur la ligne Vintimille-Breil-Cuneo :

- la réalisation des aménagements 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 ;
- le parachèvement de sa reconstruction, avec la réélectrification de la section Vintimille-Breil-Limone (soit approximativement 66 km de ligne à voie unique). Cette réélectrification permettrait, en assurant la continuité entre les réseaux électrifiés liguriens, piémontais et azuréens, 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 des principales voies d'évitement, 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.

### L'outil ferroviaire instrument d'un développement durable en région maralpine

Moyennant ces quelques mises à niveau techniques, ces lignes qui constituent une infrastructure précieuse pour un développement économique harmonieux de l'ensemble de cette région transfrontalière des Alpes et du littoral méditerranéens, autoriseraient une mise en œuvre sans délai de la politique de transfert de la route vers le rail du trafic international dans le Sud de l'Arc alpin et sur l'axe européen Est-Ouest, mesure dont l'urgence a été évoquée

supra.

Les perspectives globales d'évolution des transports terrestres en Europe, et plus particulièrement dans les Alpes, 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 justifiant la valorisation de ces infrastructures.

L'ensemble de ces analyses fera l'objet d'un Livre blanc dont les grandes lignes ont été présentées le 20 septembre 1999 à Menton devant les représentants des autorités régionales, départementales et locales de l'Est du département des Alpes-Maritimes ainsi que de la Principauté de Monaco et des Provinces mitoyennes ligures et piémontaises.

#### **Crédit terminologique :**

Selon le professeur Jean Miège, qui l'a largement popularisé à l'Université de Nice, le terme "maralpin" qualifiant les régions alpines proches de la mer, a été conçu par son maître, Raoul Blanchard, fondateur de l'Institut de Géographie Alpine.

#### **REMERCIEMENTS**

Nous tenons à exprimer nos remerciements pour l'aide qu'ils nous ont apportée et la documentation qu'ils ont eu la bienveillance de mettre à notre disposition, Messieurs : Jean-Charles AQUARONE, Service d'Etudes des Transports, Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et des Communications, Berne (CH) ; Patrick BELLONCLE, Secrétariat général, Bern-Loetschberg-Simplon Bahn (BLS), Berne (CH) ; Philippe MARTIN, Délégué aux Projets alpins de réseau Ferré de France, Chambéry (FR).