

Messagerie @ électronique

Les détenteurs d'une adresse électronique sont invités à la faire connaître *directement par mél* au secrétariat

Désenclavements et dessertes de la Côte d'Azur + Transferts de la route vers le rail L'amélioration de réseau ferroviaire existant : des solutions économiques auxquelles se rallient des autorités de notre région transfrontalière

Stratégie développée dans le cadre de la convention de partenariat entre le Syndicat intercommunal pour le développement économique local transfrontalier (SIVU de l'Est du département) et le GIR Maralpin

En fin de seconde année de cette convention [cf. nos bulletins précédents depuis le n° 5] et aux fins de concrétiser les analyses réalisées par le GIR, le SIVU lui a demandé de préparer un projet de motion [lequel fut adopté le 12 février dernier (cf. Page 4)]. Afin de situer le contenu de cette motion dans son contexte général, le Secrétaire du GIR, commentant le dossier remis aux élus, a souligné l'importance décisive, dans les trafics futurs de la zone transfrontalière, de la valorisation de l'ensemble de notre 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.

Sur le territoire du SIVU et sa proche périphérie, 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 se situant au premier rang des traversées alpines, devant ceux du tunnel du Mont Blanc et du Fréjus).

Le présentateur a précisé à ce propos que le périmètre de la Convention alpine recouvre, tant sur le territoire azuréen que ligure, le tracé de notre autoroute littorale, lui conférant ainsi un label alpin auquel s'assortiront inéluctablement des clauses spécifiques de protection de l'environnement et de maîtrise du trafic.

Ces considérations, qui seront développées dans le Livre Blanc en préparation [cf. Bulletin n° 10/11], ont été plaidées au Comité de pilotage de l'étude "transports intermodaux" constitué dans le cadre de la réflexion sur la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes ; elles 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)], l'électrification-réélectrification 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 électrification-réélectrification, dont le coût en regard de percées routières nouvelles est relativement modique (150 à 300 millions selon les estimations), 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 Riviéras 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 azuréenne) 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.

Une attitude nouvelle des élus régionaux piémontais et ligures : renoncement au projet pharaonique de Ciriega-Mercantour-Lombarde, promotion du rail et solutions routières judicieuses et "douces"

Le 27 février dernier s'est déroulée, à l'initiative du Rotary Club de Cuneo et de la Sitraci (consortium piémontais), une rencontre sur le thème "Valla Roya, Valle Europea", à laquelle participaient de nombreuses personnalités politiques et institutionnelles des trois régions frontalières. Il a été fort plaisant d'y entendre le Président de la Sitraci (en toutes lettres "Società italiana per il traforo del Ciriega Mercantour") déclarer s'intéresser désormais à la réélectrification de la ligne Cuneo-Ventimiglia, de constater la convergence de vues des piémontais et des ligures sur une sage répartition des investissements et des trafics entre route et rail sur l'ensemble des traversées apennines (au nombre desquels les lignes de Tende et de Savone-Turin, ainsi que la route SS 28 Imperia-Ceva et son Tunnel d'Armo Cantarana), et d'écouter enfin les élus du versant Nord du col de Tende exprimer avec beaucoup de sagesse leur souhait de conserver à l'itinéraire routier son caractère exclusivement touristique. A l'appui de leurs dires, Monsieur Noël Lebel, co-président de la commission intergouvernementale franco-italienne pour les traversées alpines (qui fut ardent promoteur du Mercantour) a prôné le réalésage du vieux tunnel, opération dont le président de l'ANAS (la Direction des Routes italienne) a assuré qu'elle pourrait s'effectuer, sans interrompre la circulation, par un nouveau procédé italien.

Ces sages conceptions d'un développement durable n'ont été troublées que par les déclarations des autorités françaises présentes, lesquelles ont péremptoirement exigé le percement d'un nouveau tunnel plus bas (et donc plus long, plus cher, mais, en conséquence, plus attrayant pour le trafic de transit !). Comprenne qui pourra !