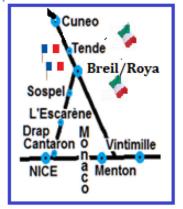


INTERVENTION DU 6 OCTOBRE 2019 MANIFESTATIONS – BREIL SUR ROYA 40^{ième} ANNIVERSAIRE DE LA REOUVERTURE DE LA LIGNE NICE-CUNEO

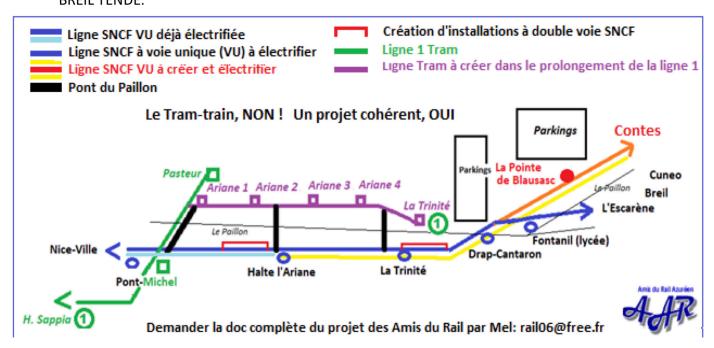
Intervention de MICHEL BOUCHARD SECRETAIRE de l'AAR

Malgré les déclarations de la Région Sud PACA hier dans la presse locale qui se veulent rassurantes, nous sommes persuadés d'être à la croisée des chemins voire tout au bord du gouffre ! Les menaces d'abandon de ces infrastructures ferroviaires sont bien réelles à court terme.



CES MENACES SONT DE DEUX ORDRES:

- -1*/ les travaux de sécurisation exigés par la SNCF entre NICE et BREIL et entre BREIL et TENDE ne sont à ce jour absolument pas financés. Si aucune solution n'est trouvée, le Directeur Régional de SNCF Réseau l'a affirmé haut et fort aux élus comme aux associations le trafic sera suspendu dès 2022 ou même avant si de nouveaux désordres géologiques apparaissent.
- -2*/ Le projet dit « tram-train » de la métropole niçoise qui prévoit d'accaparer deux petits kilomètres de la ligne Nice-Breil entre les gares de LA TRINITE et DRAP-CANTARON.
- Notre association est pleinement favorable à la construction d'une nouvelle ligne de tram permettant de desservir l'est de Nice sur la rive droite du Paillon, le quartier de L'Ariane et la ville de LA TRINITE
- Mais elle est fermement opposée à son prolongement vers DRAP sur les rails de la voie unique SNCF NICE-TENDE. le cadencement du tram-train condamnerait à l'évidence les dessertes TER NICE BREIL TENDE.



Nous sommes en revanche favorables à une vraie modernisation de cette section de ligne SNCF et à un cadencement TER entre NICE et DRAP en incluant la desserte du Lycée à la Halte de FONTANIL. Il y aura alors 4 points de connexion au réseau de tramways de la Métropole qui seront LA TRINITE, L'ARIANE, NICE PONT MICHEL et NICE-VILLE affinant ainsi la desserte de quartiers urbains à population dense. Le TER au départ de Drap rejoindra la gare de Nice Ville en 15', il faudra plus de 70 ' en tram-train! Pour faire face à ces ultimatums, il faut que nous manifestions toutes et tous notre union et notre détermination. Il est choquant que nos générations ne soient même plus capables de simplement entretenir un patrimoine, un chef d'œuvre de génie civil réalisé et légué par nos anciens.

C'est choquant, c'est affligeant, c'est révoltant! Ces lignes ferroviaires ne sont pas absolument pas des petites lignes secondaires comme l'a déclaré hier dans la presse la députée de la circonscription.

NICE-SOSPEL-BREIL-TENDE-CUNEO et VINTIMILLE -BREIL-TENDE-CUNEO se composent de deux branches. L'une au départ de Nice, exploitée par la SNCF jusqu'à TENDE. L'autre au départ de Vintimille est exploitée par TRENITALIA. Cette branche remonte au départ de Vintimille la partie italienne de la vallée de la Roya. Les deux lignes se rejoignent à Breil. Elles empruntent à partir de BREIL une section commune située en territoire français sur 47 Km. Elles franchissent les Alpes par le tunnel du COL DE TENDE situé pour moitié en France et pour moitié en Italie. Cette section commune se poursuit ensuite vers Cuneo et au-delà Turin.

Ces lignes ont en réalité un énorme potentiel de trafic si elles étaient exploitées rationnellement. Ce potentiel repose sur trois types de clientèles complémentaires les unes des autres :

- 1*/ Les trains du quotidien pour toutes les populations résidentes des Paillons, de la Bévéra et de la Roya. (Saturation de la circulation routière dans les vallées du Paillon, dynamisme démographique dans le bassin de Sospel enclavé par trois cols routiers, besoins de déplacements aussi bien vers Nice que vers Menton et Monaco pour les populations de la vallée de la Roya)
- 2*/ Les trains touristiques en toutes saisons pas seulement le seul train des merveilles l'été ou le train des neiges en haute saison d'hiver. Le potentiel de développement du tourisme durable dans ces vallées est immense et vital pour l'économie locale. La ligne constituant elle-même un patrimoine architectural remarquable.
- 3*/ La liaison rapide et régulière entre les métropoles niçoise, turinoise, la principauté de Monaco, la Ligurie : les distances sont courtes, bien adaptées au rail : Vintimille-Cuneo c'est moins de 100 Km, Nice-Cuneo, 130, Nice-Turin 210 Km, c'est-à-dire plus proche que la Métropole régionale marseillaise... On ne demande pas des investissements nouveaux uniquement une pérennisation qui permette de rouler en toute sécurité à 80 ou 90 Km/h. A noter qu'aujourd'hui ce potentiel de clientèle est réduit à néant avec une limitation de vitesse à 40 Km/h sur les 47 Km de la partie française (Breil > Tende) de la ligne italienne Cuneo > Vintimille et avec une exploitation en cul de sac à TENDE pour les trains français.

Il y a même un 4^{ième} type de trafic qui pourrait dynamiser et rentabiliser ces lignes, mais chut! C'est tabou, un secret! Les Amis du Rail vous le disent de façon confidentielle: Les voies ferrées peuvent acheminer des marchandises c'est-à-dire du fret...

On a donc envie de prendre au mot le nouveau président de la SNCF qui a déclaré qu'il en avait marre d'entendre que les Suisses et les Japonais font mieux que nous, si on lui demandait en exemple de se pencher sur la situation de nos deux lignes.

Enfin il faut noter que les investissements qui seraient nécessaires pour pérenniser pour 30 ou 40 ans la ligne sont finalement modestes de l'ordre de 130 à 150 M d'€.

Pour cela il faut avoir les compétences et la volonté pour mobiliser des fonds, des financements qui vont de l'Etat aujourd'hui défaillant à l'Europe, en passant par les Régions et aussi pour mobiliser d'autres financements moins classiques mais qui peuvent être très efficaces et complémentaires entre eux.

Non, nous ne sommes pas là pour mendier ou pour pleurnicher le maintien d'un petit train secondaire mais bien pour promouvoir un axe ferroviaire majeur d'échanges à travers les Alpes françaises et italiennes respectueux de l'environnement et conforme à la nécessaire transition énergétique.

MICHEL BOUCHARD SECRETAIRE DE L'AAR