

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

La présente note, de caractère confidentiel, a été rédigée à l'attention du Cabinet de Monsieur Dominique Bussereau, Secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, sous couvert de M. Rudy Salles, Député des Alpes-Maritimes, à qui elle a été transmise le 25.06.2003.

Copie de cette note a également été ultérieurement adressée pour information le 18.07.2003 à M. Bertrand Wolkowitsch, Directeur-adjoint du Service Transports et Communications de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Note sur les menaces pesant sur les installations ferroviaires de Vintimille

Conviés récemment à une présentation privée du Plan d'urbanisme de Vintimille [*Piano Urbanistico Comunale* (PUC)], soumis à consultation publique jusqu'au 24 juillet prochain, nous avons été informés des desseins des autorités municipales de réappropriation d'une grande partie des emprises ferroviaires, à savoir celles :

(1) de la gare internationale, où la municipalité de Vintimille veut récupérer de larges espaces consistant en :

- une partie des voies à quai, en vue de la création d'un parc de stationnement automobile ;
- les voies de lavage (actuellement dédiées à l'entretien des rames de voyageurs françaises ayant Vintimille pour terminus), afin de dégager le site archéologique de Intemelium, cité romaine.

(2) du Parco Roya (gare d'échanges et de douanes marchandises créée le long de la basse vallée de la Roya et jouxtant la ligne en direction de Cuneo) où la Communauté d'agglomération de la Riviera française (CARF) et la municipalité de Vintimille comptent implanter une zone "d'activités économiques".

A cette fin, la municipalité de Vintimille organiserait **le 30 juillet 2003** une réunion des administrations ferroviaires françaises et italiennes (dont "FerServizio" devenue détentrice des emprises) pour les consulter sur le devenir des installations.

—
Votre attention est appelée sur les conséquences à court et à long terme que pourraient entraîner des décisions prises hâtivement sous une pression spéculative forte, par des administrations ferroviaires soucieuses de faire face aux difficultés financières qu'elles traversent actuellement.

La situation présente

La situation présente et à court terme serait en effet favorable à un resserrement des installations dont il faut rappeler qu'elles résultent d'accords internationaux remontant à la création des lignes et implantant symétriquement, sur la ligne du Mont-Cenis, la gare internationale en territoire français (à Modane) et, sur la ligne littorale, la gare internationale en territoire italien (à Vintimille).

Ces deux gares internationales viennent de perdre leur fonctions douanières mais sont loin d'être dépossédées de leur rôle technique conjuguant le contrôle des rames et le changement du mode de traction (passage du 25 KV alternatif français au 3 KV continu italien).

A Vintimille s'y surajoute, en matière de fret, la nécessité de découpage des rames longues françaises (750 m) en rames plus courtes (380 m) compatibles avec la longueur des voies d'évitement italiennes sur le parcours Arma di Taggia – Finale Ligure, encore à voie unique. Cette opération et son symétrique

s'effectuent sur les emprises du Parco Roya qui joue également le rôle de bassin de rétention pour les rames en attente d'acheminement sur le tronçon ligure.

Pour ce qui concerne le trafic voyageurs grandes lignes (TRN), l'abandon progressif par la SNCF du parcours terminal Nice-Vintimille a amenuisé depuis quelques années les besoins actuels en garage-entretien puisque seuls cinq trains quotidiens (dont un TGV) ont actuellement leur terminus à Vintimille.

Les risques à court terme

Face à une offre, sans nul doute attrayante, de rachat des emprises et à la perspective à court terme de mise à double voie des 45 km encore à voie unique ¹, et, nous l'espérons, de mise en service de motrices tricourant permettant d'assurer la traction littorale sans solution de continuité, les administrations ferroviaires pourront être tentées de donner leur assentiment à un abandon d'une large partie des emprises. Dans un tel cas, il est vraisemblable que les installations de lavage seraient déplacées vers ce qui subsisterait du Parco Roya ; un tel déplacement occasionnerait alors des parcours inutiles (remorquages aller et retour des rames sur une distance de 3 km environ, ainsi que des manoeuvres d'attelage supplémentaire, le tout se traduisant par une *importante augmentation des coûts d'exploitation*, tant pour les rames Grandes lignes que pour les rames de desserte locale (TER).

Pour ce qui concerne le trafic marchandises, la perte éventuelle d'une partie des voies de classement et de garage risque d'affecter très sérieusement la qualité d'acheminement des convois tant que la double voie ne sera pas en service sur la totalité du littoral ligure, ce que l'on ne peut raisonnablement escompter avant une dizaine d'années [cf. Note 1].

Les risques à long terme

Toutes les considérations, tant pour ce qui concerne les traversées alpines que l'aménagement du territoire littoral, convergent sur la nécessité, d'une part, d'améliorer la part modale du rail (actuellement quasiment négligeable) dans le trafic de transit international fret ², d'autre part, de conférer à la desserte ferroviaire de la conurbation littorale (la Côte d'Azur et son prolongement ligure, la Riviera des Fiori) un rôle structurant majeur, et, enfin, de réaliser la liaison ferroviaire à grande vitesse (et sans doute à grande capacité) de l'arc méditerranéen (Barcelone-Marseille-Nice-Genova).

Qu'elles soient phasées ou pas, ces réalisations (valorisation et renforcement de capacité des lignes actuelles, construction de lignes ou tronçons de lignes nouvelles) requièrent, pour l'implantation des voies nouvelles et, surtout, pour les installations de service, la disponibilité d'emprises étendues et situées si possible à proximité des infrastructures actuelles, ce qui est particulièrement le cas des installations ferroviaires de Vintimille dont il serait fort dommageable qu'elles soient irrémédiablement aliénées, fut-ce même en partie.

Proposition de recommandation

L'attention est fortement appelée sur l'urgence d'aviser les plus hautes autorités de l'Etat et de ses représentante à la DTT, ainsi que des administrations ferroviaires françaises (SNCF et RFF), pour que des instructions soient données à leurs représentants régionaux invités à la réunion prévue le 30 juillet d'examiner avec la plus grande prudence les demandes qui leur seront faites et de réserver leur avis jusqu'à l'échéance du grand débat public annoncé sur le projet de prolongement vers Nice du TGV Méditerranée, débat au cours duquel seront mises en lumière les mesures de précaution à prendre pour ne compromettre en rien la réalisation du projet et sa poursuite éventuelle vers l'Italie.

Jacques Molinari
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin
le 25 juin 2003

¹ L'achèvement de cette mise à double voie a été annoncé pour 2006. Il faut cependant savoir que la section de 24 km Ospedaletti - San Lorenzo al Mare (Déviation souterraine de San Remo), dont la réalisation a été entreprise en 1980, n'a été mise en service qu'en septembre 2001.

² En 2001, le trafic annuel à Vintimille s'établissait à 1,1 millions de poids lourds dont 0,6 en transit international (origine/départ hors de France) ; en tonnage les trafics sur route s'élevaient à 14,1 millions de tonnes (dont 8,6 en transit international) tandis qu'ils atteignaient à peine 0,8 millions de tonnes sur le rail.