

Nice le 16 novembre 2015

**LETTRÉ OUVERTE À L'ADRESSE DES CANDIDATS AUX ÉLECTIONS
REGIONALES DES 6 ET 13 DÉCEMBRE 2015
EELV-Front de Gauche, Front National, Les Républicains, Parti Socialiste ...**

Madame, Monsieur,

Dans les Alpes-Maritimes, les vallées des Paillons, de la Bévèra et de la Roya sont desservies par deux lignes ferroviaires remarquables : « Vintimille-Piène-Breil » d'une part et « Nice-Drap-L'Escarène-Sospel-Breil » d'autre part. Ces deux lignes se rejoignent à Breil sur Roya et n'en forment plus qu'une, au-delà, qui dessert la haute vallée de la Roya par Fontan-Saorge-Saint Dalmas de Tende- La Brigue et Tende pour déboucher, après le long tunnel international du Col de Tende, en Italie dans la Province de Cuneo et la Région Piémont.

Ces lignes ont été construites à travers les Alpes au prix d'efforts surhumains par nos anciens. Elles ont été mises en service en 1928 et détruites à la fin de la seconde guerre mondiale. La ligne Nice-Sospel-Breil a été remise en service en 1947.

La ligne Vintimille-Breil sur Roya-Tende-Cuneo n'a été remise en service qu'en 1979 après plus de 30 années d'interruption.

Ces deux lignes ferroviaires :

- Répondent aux besoins de déplacements quotidiens des populations des vallées desservies
- Constituent un patrimoine architectural remarquable
- Sont le principal vecteur du développement touristique de ces territoires
- Accompagnent le développement économique des petites entreprises et l'emploi
- Relient trois territoires transfrontaliers en développement: Côte d'Azur, Piémont et Ligurie.

Pourtant, aujourd'hui la section française de la ligne Vintimille-Breil-Tende-Cuneo longue de 47 Km située entre PIENE (frontière sud) et le tunnel du COL DE TENDE (frontière nord) est dans une situation ubuesque : Situation unique à notre connaissance en Europe et peut-être dans le monde. Située en territoire français cette section de ligne est pourtant entièrement à la charge de l'Italie aussi bien pour son exploitation que pour son entretien en vertu d'une convention internationale votée par les Parlements Français et Italiens en 1970. Depuis cette date les réglementations ferroviaires françaises, italiennes et européennes ont été bouleversées mais la convention n'a jamais été mise à jour.

Depuis 2011 l'Italie a suspendu les financements de l'entretien et de l'exploitation de la ligne ce qui entraîne une dégradation lente mais irrémédiable de cette infrastructure pourtant moderne et performante. La France n'a pas réagi. Elle s'est contentée à partir de 2013 de réduire la vitesse des trains de 80 à 40 Km/h ce qui compromet gravement et durablement l'attractivité du transport ferroviaire. Côté Italien la région PIEMONTE a réduit depuis 2013 sa desserte de 8 allers et retours par jour à 2 allers et retours par jour.

Grâce au Plan de relance de l'économie italienne un embryon de solution a vu le jour. L'Etat Italien a débloqué une somme de 29 M d'€ qui sera consacrée aux travaux de mise en sécurité les plus

urgents. Mais aux dires même de « SNCF Réseau » la pérennisation de cette section de ligne demande a minima 92 M d'€. Il manque donc 63 M d'€.

Le contrat de Plan « État-Région 2015-2020 » adopté en Mai 2015 a prévu un financement de la Région de 9 M d'€ et 9 M d'€ de l'État. C'est un premier pas mais il ne permet en aucun de cas de boucler le financement de la pérennisation de la ligne puisque'il manque encore 45 M d'€.

L'Association des Amis du Rail Azuréen a organisé un colloque le 17 octobre dernier à PEILLON sur les enjeux et le devenir du rail dans les vallées des Paillons de la Bévère et de la Roya, le Contrat de Plan. Ce colloque a réuni plus de 100 personnes, élus locaux, usagers, populations.

Les conclusions de ce colloque concernant la ligne Nice Sospel Breil Tende Cuneo/Vintimille se résument en deux questions simples mais fondamentales :

1. Comment boucler dans un délai rapide le plan de financement de la pérennisation de la ligne ferroviaire concernée ?
2. Comment convaincre l'État d'ouvrir des négociations avec l'Italie afin de répartir de façon équitable les charges d'entretien et d'exploitation de la ligne entre les deux pays ?

C'est le Conseil Régional qui va être élu les 6 et 13 décembre prochains qui va devoir résoudre ces deux problèmes. C'est pourquoi l'Association des Amis du Rail Azuréen vous demande de bien vouloir préciser votre position sur ces deux questions.

Comptant sur une prompt réponse de votre part, l'AAR reste à votre entière disposition pour tous les compléments techniques d'information qui vous seraient nécessaires.

Nous rendrons les réponses publiques le 28 novembre 2015.

Dans l'attente de votre réponse,
Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur l'expression de mes salutations distinguées

Pour le Conseil d'Administration
Des Amis du Rail Azuréen, le Président : Germain NALLINO

