



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

COMPTE-RENDU DE RÉUNION

| | | |
|---|--|------------------|
| LIEU DE LA RÉUNION | DATE | RÉDACTION |
| Préfecture des Alpes-Maritimes | 31 octobre 2013 | Amandine COMMEAU |
| OBJET : Devenir de la ligne ferroviaire Cuneo-Vintimille | | |
| PRÉSIDENT | M. Adolphe COLRAT, Préfet des Alpes-Maritimes | |
| PRÉSENTS : voir liste jointe | | |

M. le Préfet des Alpes-Maritimes ouvre la réunion en rappelant que, le 29 octobre 2012, un certain nombre de collectivités françaises et italiennes se sont rassemblées pour signer un protocole d'accord concernant l'avenir de la ligne ferroviaire Nice-Breil-Tende. Les collectivités concernées connaissent les données essentielles du dossier et le cadre juridique original qui régit la ligne, à savoir la convention franco-italienne du 24 juin 1970. La présente réunion a pour objectif d'examiner les conditions d'une participation des collectivités publiques françaises au financement des travaux de remise en état de la ligne.

M. PETIT, Vice-président du Conseil Régional, indique que le Président du Conseil Régional a plusieurs fois écrit au Ministre chargé des transports, en insistant sur l'urgence qui s'attache à ce qu'une solution soit trouvée, d'autant qu'en décembre prochain une limitation de vitesse à 40km/h sera instaurée, entraînant une dégradation de la qualité des transports et une désorganisation de l'offre. Parallèlement, la Région du Piémont a déjà réduit l'offre de transport. Le Président du Conseil Régional a également envoyé un courrier au préfet de région en septembre dernier.

M. JOSSO (RFF) rappelle le contexte : la ligne Cuneo-Vintimille est une ligne transfrontalière, régie par une convention franco-italienne de 1970 qui en définit le cadre de fonctionnement. La situation financière de cette ligne s'est dégradée, ce qui a amené l'exploitant italien, RFI, à progressivement diminuer les versements à RFF (versements prévus dans la convention). Le déficit du compte de ligne s'est accru, puis RFI a cessé les paiements en 2011, tout en continuant à exploiter la ligne. Par ailleurs, l'état de l'infrastructure a rendu nécessaire la réalisation de travaux. Dans l'attente de ces travaux, il a été décidé pour le service 2014 de limiter la vitesse à 40km/h, mesure applicable dès la mi-décembre 2013. Cette décision permet d'assurer la sécurité des transports et de limiter la dégradation de la voie.

Une étude rendue en 2010 prévoyait plusieurs *scenarii* de mise en œuvre des travaux :

- ◆ un scénario permettant de faire durer l'exploitation de la ligne jusqu'aux renégociations, sans envisager sa pérennisation, pour un montant de 27 millions d'euros ;
- ◆ un scénario permettant d'effectuer des travaux de pérennisation pour un montant de 84 millions d'euros ;
- ◆ un scénario permettant d'envisager une augmentation du trafic sur la ligne pour un montant de 130 millions d'euros.

Plusieurs réunions avec la DGITM ont permis de confirmer la nécessité de réactualiser la convention et de relancer les échanges avec l'État italien. Toutefois, en l'absence d'avancée significative, RFF a pris la décision de limiter la vitesse sur la portion française de la ligne Cuneo-Vintimille.

M. le Préfet souligne que la limitation de vitesse conduira inéluctablement à un arrêt de la ligne. M. JOSSO indique qu'il s'agit surtout d'une mesure de sécurité : si un problème tel qu'un effondrement survenait, les travaux seraient plus importants et l'interruption du trafic durable.

M. BALARELLO, Sénateur honoraire, Vice-président du Conseil Général des Alpes-Maritimes, rappelle l'historique de la ligne et les termes de l'article 12 de la convention selon lequel l'exploitant italien supporte et encaisse les sommes pour la partie française, tout en remboursant l'État français pour les travaux qu'il mène sur la ligne au titre de son entretien. Si un problème survenait dans l'application de la convention, cette dernière prévoit le recours à un tribunal arbitral.

... / ...

Il ajoute que, dans un courrier au Président du Conseil Général, le président de la SNCF, M. PEPY, a indiqué que la limitation de vitesse sur la ligne Cuneo-Vintimille serait en vigueur jusqu'à l'établissement d'un plan de financement. Par ailleurs, le Ministre des transports a rappelé que la renégociation de la convention était "un préalable indispensable au bon fonctionnement de cette ligne". Les Chambres de Commerce et d'Industrie (C.C.I.) française et italienne ont noté que cette infrastructure était l'ossature du développement économique de la vallée de la Roya. L'arrêt de la ligne serait un frein au développement du tourisme et de l'économie. M. BALARELLO demande que soient réunies les instances prévues par la convention franco-italienne, à savoir le tribunal arbitral puisque les autorités italiennes n'appliquent pas la convention. Il souhaite, par ailleurs, que les négociations entre le gouvernement français et le gouvernement italien se poursuivent pour réactualiser la convention.

Après avoir précisé qu'il représentait le Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes, M. MARY, Vice-président, remercie M. le Préfet d'avoir organisé cette réunion, ainsi que M. PETIT pour le soutien de la Région sur ce dossier. Le Ministre des transports annonce, depuis plusieurs années, qu'il va se mettre en contact avec son homologue italien. M. MARY souhaite savoir si M. le Préfet a des éléments nouveaux concernant les démarches entreprises auprès du gouvernement italien.

M. le Préfet confirme que la question de la pérennité de la ligne est cruciale. Il constate que l'attachement à la ligne des collectivités et des C.C.I. est manifeste, mais qu'il ne suffit pas à débloquer le dossier. Il est donc inutile de se contenter de revendiquer l'application de la convention de 1970 car celle-ci a été, de fait, dénoncée unilatéralement par l'Italie. M. le Préfet propose donc que les collectivités manifestent clairement leurs intentions si l'on veut que des discussions franco-italiennes puissent reprendre utilement. Seule une initiative des collectivités en matière de participation financière serait de nature à permettre l'ouverture de nouveaux échanges.

Selon M. MARY, les collectivités ne peuvent pas s'engager sur de tels financements. Il faut en amont un signe de l'État tel qu'un accord avec le gouvernement italien. L'engagement de l'État constitue un préalable.

Pour M. PETIT, cette ligne est importante car elle joue un rôle primordial pour le désenclavement de la Roya. La voie ferrée et la route sont complémentaires : il serait inacceptable de privilégier l'une vis-à-vis de l'autre. Par ailleurs, la portion française de la voie fait partie du réseau national, donc RFF doit en assumer les responsabilités. Depuis plus de 10 ans, RFF perçoit des redevances (environ 30 millions d'euros sur 10 ans) mais n'a pas pour autant mené de travaux significatifs sur la ligne.

Enfin, il souligne que la limitation de vitesse réduit l'offre de transport. Certes, ce sont les Italiens qui exploitent la ligne, mais également la SNCF pour la partie Breil-Tende du Nice-Tende. La Région souhaite donc que les trains français puissent aller jusqu'à Limone car il s'agit d'une gare de correspondance. Cela permettrait d'augmenter la fréquentation.

M. VASSALLO, maire de Tende, indique que l'exploitant italien va supprimer des trains, ceux-ci passant de 8 à 2 par jour, les 6 trains supprimés étant réorientés vers la Toscane. Ceci démontre que l'Italie ne financera plus de travaux sur cette ligne. La presse italienne annonce que l'État français contribuera à hauteur de 9 millions sur les 27 millions nécessaires à la mise en sécurité de la ligne, et que lors du sommet franco-italien le 20 novembre à Rome, le dossier de la ligne Cuneo-Vintimille sera traité dans le cadre plus général de celui de la ligne Lyon-Turin.

M. GHILARDI, maire de Breil-sur-Roya, rappelle qu'à l'origine cette ligne était faite pour relier l'Europe centrale à la Mer Méditerranée. Il serait donc envisageable de demander une participation financière de l'Europe.

M. ALBIN, Vice-président de la Communauté de Communes du Pays des Pailons, insiste sur le rôle structurant de cette ligne dans les vallées. La limitation de vitesse fragilise la ligne Cuneo-Vintimille, mais également la ligne Nice-Breil en partie basse car elle est interdépendante de la ligne Breil-Cuneo. Un engagement du Conseil Général, de la Région, des collectivités et de RFF est nécessaire. Il doit être précis et clair en termes de financement. Si la France ne fait rien, l'Italie ne fera rien.

M. NÈGRE, Sénateur, premier Vice-président de la Métropole Nice Côte d'Azur, remercie M. le Préfet pour l'organisation de cette réunion. L'actualisation de la convention apparaît comme un préalable indispensable et les discussions doivent porter sur l'identification d'un financement pérenne. Toutefois, pour sauver la ligne, la Métropole soutient le principe d'une action commune des collectivités des Alpes-Maritimes pour le financement des travaux qui s'avèrent indispensables. Si les collectivités font un effort dans le même sens, l'État en fera un aussi.

... / ...

M. PETIT préconise de proposer une participation française de 30 à 40%, qu'il faudra ensuite répartir entre les différentes collectivités et l'État. La répartition initiale 10%-90%, inscrite dans la convention de 1970, paraît en effet dépassée. Par ailleurs, dans le CPER actuellement en discussion, il est possible d'envisager des financements afin de mettre en œuvre la solution médiane permettant d'assurer des travaux de pérennisation pour un montant de 84 millions d'euros.

A la demande de M. le Préfet, M. MARTHOURET (SNCF) communique les chiffres de fréquentation sur la partie Nice-Tende : le train des Merveilles en 2013 a transporté 23 000 voyageurs ; le reste de l'année, la fréquentation est d'environ 600 voyageurs sur le trajet Nice-Tende, dont une centaine de Breil à Tende, soit 30 000 voyageurs par an. En revanche, la SNCF n'est pas en mesure de fournir les chiffres de la fréquentation sur le trajet Nice-Turin, faute d'information de l'exploitant italien sur la partie italienne.

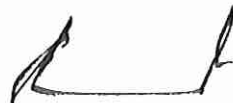
M. JOSSO rappelle que la ligne Cuneo-Vintimille dans sa portion française, tout en étant régie par une convention internationale, fait partie du réseau national. La DGITM dispose donc de toutes les informations nécessaires pour la renégociation de la convention, notamment en ce qui concerne les redevances perçues par RFF.

M. le Préfet prend acte des engagements du Conseil Régional, de la Métropole Nice Côte d'Azur et du Conseil Général. S'agissant de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF), les élus ne se sont pas encore prononcés sur ce point. Toutefois, compte tenu de la prochaine adhésion des communes de la Roya à la CARF, cette collectivité devrait apporter son soutien en vue de la pérennisation de la ligne.

DIFFUSION : tous les participants.

Fait à Nice, le - 8 NOV. 2013

Le Préfet des Alpes-Maritimes
SGAD-B 3546



Adolphe COLRAT