

Monsieur Germain NALLINO
Président des Amis du Rail Azuréen
Bourgogne A
156 Boulevard Napoléon III
06200 NICE

Nice, le 26 NOV. 2015

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la campagne pour les élections régionales des 6 et 13 décembre prochains, vous m'avez fait parvenir deux questionnaires.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-après, les différentes réponses à vos interrogations.

➤ **Questionnaire relatif à la ligne Nice-Drap-L'Escarène-Sospel-Breil sur Roya, et à son devenir.**

Comment boucler dans un délai rapide le plan de financement de la pérennisation de la ligne ferroviaire concernée ?

Sur ce projet, l'Etat est aujourd'hui engagé à hauteur de 9 M€ dans le CPER 2015/2020, au même niveau que la Région ! C'est insuffisant.

Il est impératif que la participation de l'Etat soit révisée à la hausse et portée à des niveaux équivalents à ceux auxquels il s'engage sur d'autres projets ferroviaires en France.

De plus, compte tenu du caractère transfrontalier de cette ligne, il apparaît important d'associer l'Union Européenne à son financement, via les fonds FEDER notamment.

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 ?

Je me suis battu ces dernières années pour engager ce dialogue indispensable avec l'Italie pour financer les travaux de cette ligne ferroviaire Nice Tende Cuneo.

En novembre 2013, en préalable à la conférence intergouvernementale France Italie, avec les grands élus régionaux transfrontaliers (Ligurie, Piémont, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Turin,...) de toutes tendances politiques confondues, nous nous étions rassemblés pour saisir les gouvernements français et italien sur ce sujet prioritaire de la ligne Nice/Vintimille/Turin. L'Italie s'était ainsi engagée à hauteur de 29 M€ pour la maintenance et la modernisation de cette ligne.

Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué aux Transports, m'avait répondu le 24 février 2014, avec précisément la **volonté de rénover les termes de la Convention de 1970, tenant compte « des gestionnaires d'infrastructures et de la régionalisation des services ferroviaires »** (cf. *courrier en PJ*).

Plus récemment, en novembre 2014, j'ai souhaité rencontrer Monsieur Jacques RAPOPORT, Président de SNCF Réseau, avec Louis NEGRE, nouveau Président du GART, pour obtenir des engagements sur le maintien de la ligne Nice Cuneo et le financement des travaux.

Le 5 décembre 2014, je recevais Monsieur Frederico BORGNA, Maire de Cuneo, pour évoquer nos avancées en matière de coopération transfrontalière et coordonner nos actions auprès de nos gouvernements respectifs s'agissant de la mise en œuvre effective, en lien avec les gestionnaires d'infrastructures (RFI et SNCF Réseau) de la rénovation de cette ligne ferroviaire.

Si les électeurs nous octroient leur confiance les 6 et 13 décembre prochains, en accord avec la Région Piémont, nous saisisons les gouvernements français et italien et solliciterons un rendez-vous auprès du Ministre des Transports, pour une définition des nouvelles règles de répartition des charges afférentes à cette ligne.

L'exemple du projet franco-italien Lyon -Turin démontre la qualité de nos relations bilatérales, devant ouvrir des perspectives favorables sur la ligne Nice/Tende/Cuneo, avec l'objectif d'un accord sur des bases de répartition équitable de la charge des travaux d'investissement et d'entretien liés à cette ligne.

➤ **Questionnaire général.**

Comment améliorer les conditions de transport, créer un billet intermodal ?

Je réclame la mise en place d'un billet unique, intermodal, pour le territoire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis longtemps. Malheureusement, je me suis toujours heurté à une fin de non recevoir de la part de la gauche qui préside le Conseil régional depuis 18 ans.

Si nous l'emportons en décembre, nous mettrons en place ce billet unique pour améliorer et faciliter les conditions de transports. J'ai déjà mis en place un billet unique au sein du Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes et je le ferai pour la Région en concertation avec les Autorités Organisatrices de Transport concernées.

Quelles actions pour diminuer les gaz à effet de serre, les particules fines qui ont des effets néfastes sur l'environnement, la santé publique, le réchauffement climatique ?

Le développement économique est corrélé au besoin croissant de mobilité.

Il relève de la responsabilité des pouvoirs publics d'accompagner ce besoin pour limiter les conséquences en matière d'environnement, et de santé publique dans nos centres urbains.

C'est cette préoccupation qui me conduit, notamment, à développer un réseau de tramway sur la Métropole Nice Côte d'Azur, alors que nous héritons d'un grand retard en matière d'infrastructures de transports adaptés.

C'est aussi pour cela que, au titre de mes responsabilités nationales et locales, je me suis engagé sur le projet de Nouvelle Ligne Ferroviaire.

Notre Région accuse un retard historique d'investissement de l'Etat en matière ferroviaire, puisqu'aucun investissement majeur n'est intervenu sur la ligne édifiée au XIXe siècle, en dehors de l'électrification dans les années 1950 !

Partie technique : Contrat de Plan État-Région 2015/2020

La ligne littorale a été conçue pour la circulation de trains de voyageurs et de Fret. En l'espace de 20 ans les trains Fret ont été réduits par la SNCF de manière drastique, les TGV ont remplacé les trains Grandes Lignes, subsistent quelques trains intercitys, mais surtout les TER appelés « train du quotidien » ont triplé en nombre.

Pensez-vous améliorer la situation actuelle des TER de la Côte d'Azur dont la fiabilité est remise en cause : retards, suppressions de trains, dysfonctionnements etc. Comment? Quels travaux envisagez-vous ?

L'amélioration du service des TER dans la Région n'est pas une option à envisager, c'est une nécessité que nous devons aux usagers. Notre Région détient tous les records de France. Le record des trains en retard (1 sur 5), le record des trains annulés (1 sur 10) et même le record de la fraude qui atteint près de 20%. C'est une situation inacceptable pour les 80 000 usagers par jour qui dépendent des trains pour aller travailler, étudier, rendre visite à leur famille...

Nous imposerons donc à la SNCF d'indemniser les voyageurs lorsqu'ils subissent un retard ou une annulation. Cette indemnisation se fera à hauteur de 20% de l'abonnement mensuel au-delà de 5 retards et 1 annulation et à hauteur de 30% pour 10 retards et 2 annulations.

Je rajouterai cette clause dans le nouveau contrat que nous signerons avec la SNCF pour 3 ans et non pour 10 comme actuellement.

Nous augmenterons également la cadence des trains aux heures de pointe. Les trains 4 voitures seront remplacés par des trains 6 voitures.

Enfin, nous créerons un centre de maintenance à l'Est de la Région pour en finir avec cette situation folle d'un train qui est obligé de rouler à vide entre Nice et Marseille pour aller y faire réparer un essuie-glace cassé.

Les infrastructures ferroviaires des Chemins de Fer de Provence ont 2 objectifs : le cadencement sur la partie urbaine et la desserte du Haut Pays jusqu'à Digne. C'est un transport dynamique en plein essor qui dessert les pôles attractifs de la plaine du Var du Haut Pays. Un lien nécessaire entre deux départements limitrophes constitués de nombreux villages dont l'économie et les emplois doivent être soutenus. Comptez-vous satisfaire aux besoins de modernisation de la ligne des Chemins de Fer de Provence ? Et comment ?

Cette ligne fait partie du schéma directeur des transports sur le territoire de la Métropole que nous avons adopté en décembre 2009. Nous avons déjà engagé des travaux sur la partie périurbaine de la ligne entre Nice et Plan du Var. En février 2011, la Région, le Département et la Métropole Nice Côte d'Azur ont signé une convention relative à sa modernisation avec un renouvellement intégral de la voie ferrée (rails, traverses en béton, ballast), mais aussi une sécurisation des passages à niveau et la réfection des tunnels.

La Métropole s'est déjà engagée dans les 30 M€ de travaux réalisés entre 2011 et 2013, en lien avec la Région, mais aussi dans l'étude du cadencement à 15 minutes de cette ligne périurbaine particulièrement importante.

Cette ligne ne pourra pas être oubliée de la Région : au-delà du rôle de Maître d'Ouvrage, la société des Chemins de Fer de Provence est désormais sous l'autorité directe de la Région.

Espérant avoir répondu à vos interrogations et restant à votre écoute, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Christian ESTROSI