



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 24422	De <b>M. Jean-Claude Guibal</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Alpes-Maritimes )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > lignes	<b>Analyse</b> > Nice-Vintimille. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>16/04/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/08/2013</b> page : <b>9122</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Claude Guibal attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'état de la ligne ferroviaire Coni-Vintimille. La ligne transfrontalière Nice-Breil-Sur-Roya et Vintimille Breil-Sur-Roya en direction de Coni est une ligne internationale qui relie le Piémont à la Méditerranée. Il s'agit d'un axe structurant pour le développement de la vallée de la Roya, territoire superbe mais fragile, et indispensable pour satisfaire les besoins de déplacement des populations qui y vivent. Sa nécessité est d'autant plus importante que la desserte routière de la vallée est étroite et sinueuse. Cette ligne ferroviaire détruite pendant la dernière guerre a été reconstruite par l'Italie dans le cadre des dommages de guerre en vertu d'une convention internationale signée entre la France et l'Italie en 1970. Cette convention impose la charge de l'entretien, dans sa partie française entre la frontière, au col de Tende, et Breil-Sur-Roya, à l'Italie. Or, depuis la remise en service de la ligne en 1979, les ouvrages ont vieilli et faute de financements pour assurer sa mise en sécurité et son bon fonctionnement, la pérennité de cette infrastructure est menacée. La région Piémont a d'ores et déjà annoncé une baisse de 34 % de ses budgets qui affectera notamment la ligne Coni-Vintimille et plus particulièrement le tronçon français entre Breil-Sur-Roya et Tende. Plusieurs gares françaises qui étaient desservies par les trains italiens ne le sont plus. Quant à la voie ferrée entre Breil-Sur-Roya et Tende-Vievola, qui est en très mauvais état, elle risque de fermer. La renégociation de la convention de 1970 constitue un enjeu crucial et urgent pour assurer la pérennité de cette ligne. En attendant, des moyens doivent être débloqués pour assurer son fonctionnement et la desserte de toutes les gares qu'elle traverse. Il lui demande donc de lui indiquer ce que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour maintenir cette ligne ferroviaire et de lui communiquer le calendrier précis des discussions engagées entre les gouvernements français et italien au sujet de la convention de 1970.

### Texte de la réponse

La ligne ferroviaire Coni-Vintimille est une ligne transfrontalière passant dans la vallée de la Roya par la gare de Breil-sur-Roya. La section enclavée en territoire français de cette ligne est régie par la convention du 24 juin 1970 entre la France et l'Italie et est d'intérêt essentiellement italien quant à son utilisation : vingt-quatre trains quotidiens italiens circulent entre Coni et Vintimille contre quatre trains régionaux français entre Nice et Tende. Le système institutionnel créé en 1970 n'est désormais plus en conformité avec les textes communautaires et français régissant le domaine ferroviaire, ce qui rend nécessaire une actualisation de la convention de 1970 et complique les relations entre les acteurs, tant français qu'italiens, concernés par les travaux d'entretien et de réparations de la section en territoire français. Cette situation institutionnelle n'a cependant pas d'incidence sur la répartition de la charge financière entre la France et l'Italie. En effet, l'intérêt majoritairement italien à la circulation de trains entre Turin,

Coni et Vintimille, ainsi que de manière subsidiaire vers Nice, explique que la convention du 24 juin 1970 a attribué à l'Italie l'excédent ou le déficit du compte de gestion de cette ligne. A ce titre, le déficit du compte de gestion de ligne, qui s'élevait à 3,5 millions d'euros en 2011, doit ainsi être pris en charge par la partie italienne par le biais de redevances et de versements directs. Cette situation est contestée depuis plusieurs années par l'Italie et a conduit le gestionnaire d'infrastructure italien à refuser de compenser ce déficit à compter de 2012. Des travaux partiels d'entretien en urgence ont été assurés jusqu'à présent par la SNCF, mais il n'en demeure pas moins que des travaux de rénovation de la ligne de plus grande ampleur, estimés par Réseau ferré de France (RFF) à des montants très élevés, ne peuvent être engagés sans l'aval de l'Italie dans le cadre de la convention du 24 juin 1970. Les enjeux diplomatiques et financiers de cette ligne ont conduit les services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) à examiner les solutions susceptibles d'être trouvées pour répondre au mieux aux attentes de toutes les parties. L'actualisation de la convention de 1970 apparaît comme un préalable indispensable au bon fonctionnement de cette ligne. Des contacts ont été pris dès la fin de l'année 2012 avec l'administration italienne, afin de relancer les discussions dans le cadre de la Commission mixte en charge du suivi de la convention ; ces discussions vont se poursuivre tout au long de l'année 2013. Sans préjuger de l'issue des démarches institutionnelles déjà engagées, il semble acquis que l'avenir de cette ligne est subordonné à l'identification d'un financement pérenne nécessaire à la rénovation et à la maintenance de l'infrastructure qui devra être assumé par toutes les parties intéressées à l'avenir de cette ligne.