



14ème législature

Question N° : 39781	De M. François-Michel Lambert (Écologiste - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > lignes	Analyse > Nice-Vintimille. perspectives.
Question publiée au JO le : 08/10/2013 Réponse publiée au JO le : 18/02/2014 page : 1638		

Texte de la question

M. François-Michel Lambert attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'urgence d'une prise de position de l'État concernant la rénovation de la ligne ferroviaire Nice-Breil-Tende qui constitue la partie française de la ligne transfrontalière qui relie Nice et Turin. La gestion, la maintenance et la rénovation de l'infrastructure de cette ligne sont régies par la convention franco-italienne du 24 juin 1970 aux termes de laquelle l'État italien doit prendre en charge les coûts de maintenance et de rénovation de l'ensemble de la ligne, comprenant en cela le tronçon situé en France. Cette convention est en cours de renégociation depuis 2012 mais les discussions bilatérales semblent aujourd'hui au point mort en particulier sur la question de la nouvelle répartition financière des coûts de maintenance et de rénovation de la ligne. Or, parallèlement, l'État italien a cessé unilatéralement d'assumer ses obligations financières s'agissant de la partie française de la ligne, laissant de ce fait celle-ci se détériorer. En raison de cette détérioration, les sociétés Réseau ferré de France (RFF) et SNCF menacent d'imposer le ralentissement du trafic à compter du mois de décembre 2013 pour des raisons légitimes de sécurité. Cette mesure de ralentissement entraînerait mécaniquement et immédiatement une réduction drastique de la circulation par la région Piémont, passant ainsi de 16 trajets quotidiens à 4 ou 5, ce qui signifierait, à terme, la fermeture de la ligne. Les conséquences de la réduction du trafic entre Nice et Turin, et *a fortiori* de la fermeture de la ligne, seraient catastrophiques d'un point de vue économique et touristique. Afin d'éviter la mesure de ralentissement et ses conséquences, il est indispensable que RFF engage dans les meilleurs délais des travaux de rénovation de la ligne dont le montant est estimé à 27 millions d'euros selon une étude de RFF de 2011. Cependant, RFF n'engagera pas ses travaux sans l'assurance qu'ils seront financés. Il paraît donc indispensable qu'un signal positif de l'État soit adressé avant le mois de décembre 2013 concernant sa contribution au financement des investissements d'urgence relatifs à la rénovation de la ligne, et ce, sans attendre l'issue incertaine de la renégociation du traité. La région PACA, malgré des contraintes budgétaires fortes, serait prête à contribuer au financement des investissements, cette contribution pouvant être encadrée par l'élaboration d'un futur contrat de plan État-région. Il lui demande quelles mesures urgentes le gouvernement compte-t-il prendre afin de maintenir le trafic ferroviaire à son niveau actuel et plus précisément quelles assurances, notamment financières, va-t-il apporter afin que les travaux de rénovation de la ligne puissent être engagés dans les meilleurs délais.

Texte de la réponse

Lors du sommet franco-italien du 20 novembre dernier, les deux Gouvernements se sont engagés à poursuivre les négociations sur l'actualisation de la convention franco-italienne de 1970 relative à la ligne Turin-Cuneo-Breil-Vintimille-Nice et à établir un dispositif institutionnel de partage des responsabilités bien équilibré concernant son devenir, tant d'un point de vue opérationnel que de celui du financement. À la suite de cette rencontre, M. Maurizio

Lupi, ministre des infrastructures et des transports italiens, a fait part, dans la Stampa le 29 novembre 2013, de la mise en place d'un financement de 29 M€ assuré par un amendement à la loi italienne dite de stabilité 2014, pour la maintenance, la gestion et la modernisation de cette ligne. Ces moyens permettraient d'effectuer rapidement les travaux de sécurisation dont la ligne a besoin et qui n'ont pu être réalisés au cours des dernières années, principalement du fait du non recouvrement du déficit du compte de gestion de la ligne prévu au titre de la convention de 1970. Compte tenu des informations disponibles, les 29 M€ évoqués représentent la somme que l'État italien est disposé à consacrer à la partie française de la ligne. Cette somme correspond, d'ailleurs, au montant du scénario de sécurisation à court terme de la ligne, tel qu'il résulte des études menées en 2010 et sa confirmation par M. Maurizio Lupi, qui a été saisi à ce sujet, traduirait la volonté italienne d'avancer sur un dispositif, guidé par les équilibres, notamment financiers, de la convention de 1970 qui seuls permettront d'obtenir un accord. En effet, si la réalisation de ces travaux permettra de différer la suspension des circulations qui menace la ligne à court terme, l'établissement d'un dispositif institutionnel et financier équilibré tel que prévu par la déclaration commune du sommet du 20 novembre 2013, qui offrira un cadre à la pérennisation de cette ligne, n'en reste pas moins indispensable. En particulier, ce dispositif sera l'occasion de préciser les modalités d'une gestion pérenne et efficiente de la ligne, ainsi que les équilibres de financements à retenir entre la France et l'Italie pour la réalisation des travaux permettant, au-delà de cette enveloppe de 29 M€ portant sur la sécurisation à court terme de la ligne, de pérenniser cette infrastructure. Ce sera l'objet des discussions que les services des ministères français et italien chargés des transports vont poursuivre, sur la base du projet transmis en mars 2013 à la partie italienne, pour adapter la convention de 1970 aux évolutions institutionnelles intervenues depuis dans les deux pays, avec notamment la création des deux gestionnaires d'infrastructure et la régionalisation des services ferroviaires.