

Deux semaines après les inondations: la vallée de la Roya, année zéro

PAR MICHEL HENRY
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 19 OCTOBRE 2020



Saint-Dalmas-de-Tende, le 15 octobre 2020. © MH

Après la crue dévastatrice qui a ravagé la vallée le 2 octobre, des habitants veulent « reprendre leur vie en main » et changer de modèle de développement pour la reconstruction. La vallée attend beaucoup du développement du train, seul transport qui a résisté. « On peut transformer la vallée en quelque chose d'exemplaire », espère une habitante.

Vallée de la Roya (Alpes-Maritimes).— La tentation de tout changer. De repartir de zéro, les pieds dans la boue, la tête dans les étoiles. Dans la vallée de la Roya (Alpes-Maritimes), la furie des flots provoque, après la stupeur et l'abatement, le désir chez certains de s'inventer un avenir autre que le long déclin promis à ce bout de France oublié. « Il faut reprendre en main notre vie. Il y a de l'imagination à mettre en route, dit Gibi. C'est l'occasion de tout remettre sur la table. On se secoue. »

Jeudi 15 octobre 2020, ce retraité de Saorge déposait sept jerricans de carburant à bord de la draisine en gare de Breil-sur-Roya. Avec ses deux wagons de marchandise, le train de service SNCF représentait encore le seul moyen de locomotion terrestre pour s'approcher de Tende, à 20 kilomètres de là. Son pote René Dahon attendait l'essence de pied ferme, à la gare provisoire de Saint-Dalmas, avec les mêmes questionnements. « Trente-cinq ans que je me demande comment empêcher que cette vallée périclite, comment éviter d'en faire une usine à touristes qui viennent en bus à 10 heures pour la vallée des Merveilles et repartent à 16 heures, alors qu'on

nous vide de notre substance avec des commerces qui ferment, des services publics qui diminuent et des habitants découragés qui vont vivre ailleurs », explique ce septuagénaire aux yeux malicieux.



La vallée de la Roya. © Google Maps

Des bonnes volontés se sont réunies pour échanger sur ces idées le 12 octobre à Saorge, à Tende le lendemain. L'envie est là de « repartir d'un autre pied », car le « logiciel de base a échoué et entraîné des catastrophes ». De « tout remettre à l'échelle locale », d'organiser les échanges en circuit court, de croiser les réseaux de solidarité. Remonte l'idée d'un « tiers-lieu » centralisé dans la gare mussolinienne désaffectée de Saint-Dalmas ou disséminé dans des villages. « Le changement s'impose à nous, saisissons-le ! », a résumé un participant. Les solutions ne sont pas multiples : partir ou faire mieux. Le monde de demain est déjà là, celui d'hier toujours là. Une transition est toujours un lieu d'inconfort. »

Tout cela ne restera peut-être que des mots. Rêve sans illusions, car l'urgence prime. « Comment va-t-on se nourrir ? », demande René Dahon dans sa petite voiture qui remonte vers Tende. Paysage d'apocalypse. Ici, un pont arraché. Là, des maisons en morceaux. Partout, la dévastation, la boue, les gravats et un silence pesant seulement coupé par les pales des hélicoptères. La Roya a emporté arbres, pierres, terre, sédiments, voitures, bâtiments, a arraché, le long de la vallée, une quinzaine de ponts et détruit des kilomètres de route, le réseau électrique et téléphonique, des tuyaux d'eau potable et des stations d'épuration, ainsi que des cimetières.

Depuis cette « catastrophe » du 2 octobre, Tende (2 200 habitants) abrite des réfugiés climatiques d'un nouveau genre. Ici, il n'y a plus d'eau potable, les commerces ne peuvent travailler, les habitants dépendent de la solidarité apportée par la ronde des hélicos ou la draine. S'ils lèvent les yeux vers le ciel magnifique, les premières neiges tombées sur les sommets leur annoncent un hiver que tous craignent.



Bruna Rainaudo, 93 ans, dans son magasin de Tende. © MH

Pourtant, « *faut dire la vérité : à Tende, on vivait tranquille* », concède Bruna Rainaudo. À 93 ans, ce petit bout de femme déterminée y tient toujours son commerce d'articles ménagers. Elle philosophe : « *Ce qui n'arrive pas en cent ans arrive en un jour.* » Au matin du 3 octobre, la Roya lui a semblé de sa fenêtre comme recouverte d'un drap blanc. « *Jamais vu ça !* » Le fleuve a, depuis, charrié ses humeurs jusqu'à son embouchure de Vintimille, mais sa couleur grisâtre rappelle la colère meurtrière.

Le 7 octobre, Bruna a conversé avec Emmanuel Macron lors de sa visite. « *Le train... Le train en premier !* », lui a-t-elle réclamé. La bataille du rail, une longue histoire. Le « *train des Merveilles* » semblait, faute de rentabilité, condamné à une existence anecdotique. Il n'a survécu face à l'indifférence générale que grâce aux combats locaux, mais la dernière manifestation de soutien avait mobilisé à peine 16 personnes, soupire René Dahon. Cette chronique d'une mort annoncée a pris fin brutalement avec la catastrophe du 2 octobre. Depuis, la route est durablement coupée sur 14 kilomètres entre Fontan et Saint-Delmas, ainsi que de Breil vers l'Italie. Le rail, qui a tenu, devient le seul moyen de communication. Même ceux qui s'en fichaient vantent maintenant cette « *ligne de vie* » que le président de la République s'est engagé à développer.

En parallèle, un autre combat renaît, contre le doublement du tunnel routier du col de Tende, qui relie la France à l'Italie. Les deux ponts qui y menaient côté français ont sauté. Les travaux, déjà plus que laborieux, reprendront-ils ? Ils ont été stoppés en 2017 par une affaire judiciaire de trafic de matériaux instruite en Italie, puis ralentis par la défaillance de l'entreprise principale et des malfaçons. « *100 millions d'euros au moins investis jusqu'ici pour des ouvrages qui s'écroulent et qui ont généré d'énormes fuites d'eau* », dénonce l'association REN (Roya Expansion Nature).



Vallée de la Roya, 15 octobre 2020. © MH

Les opposants, qui craignent un « *aspirateur à voitures et à camions* », espèrent le coup de grâce. « *Financez le train avec l'argent du tunnel !*, exhorte Catherine Rainaudo (REN). *On peut transformer la vallée en quelque chose d'exemplaire. Si on se contente de rafistoler la route, il faudra la refaire dans quelques années.* » Une autre militante de l'association remarque qu'« *en privilégiant la route sur le rail, la Roya était l'inverse de ce qui est préconisé pour la transition écologique* ». Désormais, ajoute-t-elle, « *on peut devenir emblématiques de ce qu'il faut faire* ».

REN réclame que les trains roulent à nouveau à 80 km/h (au lieu de 40 actuellement), le retour du Nice-Turin, des trajets journaliers revenus aux cadences d'avant 2013 (24 quotidiens, contre 8 aujourd'hui), l'instauration du ferroutage et des trains de nuit pour voyageurs et marchandises. « *Transformons notre*

axe de passage polluant et bruyant en une voie de passage exemplaire », résume REN. Le maire de Breil, Sébastien Olharan (LR), demande, lui aussi, qu'on développe le train. « Il a fallu une catastrophe pour que les responsables en prennent conscience », regrette-t-il, rappelant qu'un service public « n'est pas fait pour être rentable ». Pour lui, loin d'une « petite ligne », elle remplit une vocation internationale : « On peut mettre Nice à 2 h 30 de Turin. L'Europe veut créer des axes de communication entre métropoles. Pourquoi ne finance-t-elle pas ? »

La fragilité de l'arc méditerranéen



Dans la draine entre Breil et Saint-Dalmas, le 15 octobre 2020. © MH

Cela reste du rêve, pour l'instant. Car les habitants, qui n'appréciaient guère jusqu'à présent ces écolos « contre le progrès », ont surtout envie de leur voiture. À force de rétrécir les fréquences, le train ne pouvait de toute façon plus servir pour se rendre au travail. Et face aux lobbys routiers, le développer en outil alternatif n'est pas gagné. Mais tout le monde a compris le tournant historique. « On a changé d'époque, résume l'hydrogéologue Jean-Philippe Bellot. La mer reste chaude, même l'hiver, c'est elle le responsable du bazar. » Qui se reproduira, forcément. « Hier le Var, aujourd'hui les Alpes-Maritimes, demain ailleurs », l'arc méditerranéen souffre d'une vulnérabilité croissante.

En schématisant, **la crue résulte de la conjonction de pluies exceptionnelles**, du vent provoqué par la tempête Alex et du surplus de sédiments transportés depuis les sommets. **Le changement climatique** y tient une grande responsabilité. Jean-Philippe Bellot en tire deux enseignements. Primo, « on ne peut pas tout aménager ». Secundo, dans les zones exposées près des cours d'eau, la prévention du risque devra prévaloir. « Ce n'est pas le cas actuellement, juge-t-il.

Toutes ces maisons arrachées n'auraient pas dû être là. Trop basses, trop près du lit. Pareil pour les routes, trop proches. » Pour le géologue, plus aucun ouvrage, plus aucune construction ne doit se trouver dans le lit majeur des cours d'eau, celui qu'ils remplissent lors des crues. « Il faut résister aux élus locaux, avec peut-être des endroits qu'il ne faut plus habiter », estime-t-il.



Le maire LR de Breil, Sébastien Olharan. © MH

À la caserne des pompiers de Breil, où il a établi son QG provisoire, les pieds au sec, le nouveau maire LR a bien saisi le message. Sébastien Olharan, qui a gagné les municipales au printemps, apprend vite, malgré ses 27 ans : « On ne pourra plus reconstruire aux mêmes endroits. Au fil du temps, on a empiété sur le lit de la rivière. Forcément, le moment allait arriver où on devrait faire des choix. On ne pensait pas que la nature nous le rappellerait de façon aussi cruelle. » Soit, pour Breil, un mort, quatre disparus, des maisons arrachées, dont une « à dix mètres au-dessus de la Roya », quinze à vingt arrêtés de péril déjà signés pour des bâtiments en attendant les suivants, la piscine coulée, le stade, le camping, les services techniques de la commune détruits...

Mais où reconstruire ? « On a beaucoup de relief et peu de foncier », explique l'élu. Pourtant, il faudra en trouver. Car la grosse inquiétude reste de voir les habitants fuir. Certains l'ont déjà fait, dans l'urgence. Reviendront-ils ? Question cruciale. Dans ces vallées économiquement fragiles, la vie part avec ceux qui les

quittent. Comment retenir la population, sans activité ? Le tourisme, un poumon de la vallée, se retrouve très affecté, notamment pour les sports d'eau.

« *C'est fini pour quelques années*, grimace Laurent Collard, qui organise du rafting et du canyoning. *Il n'y a plus dans la Roya les piscines naturelles où on sautait. La Maglia, le plus joli canyon d'Europe, est plein de graviers, ça n'a plus d'intérêt.* » Ailleurs, des blocs de pierre bouchent les cours d'eau. Et jamais l'administration n'autorisera les activités, estime-t-il, quand les piles de ponts arrachés ont disséminé dans les rivières des barres de fer de béton armé.

« *À l'horizon de quatre ou cinq ans, on ne peut guère espérer que ça aille mieux* », prédit Laurent Collard, qui affronte d'autres soucis. Chez lui, sur les hauteurs de Breil, le lit de la Pinea, affluent de la Roya, s'est élargi dans la nuit du 2 au 3 octobre « *de 4 à 70 mètres* ». Samedi, une centaine de bénévoles faisaient vrombir leurs tronçonneuses pour y remettre un peu d'ordre. Ainsi, chacun se retrouve les manches. « *Mais quand on sortira de l'urgence et qu'on se rendra compte qu'on ne peut pas reprendre une vie normale, ce sera difficile à vivre pour tout le monde, et je me mets dedans* », annonce le maire.



Saint-Dalmas-de-Tende, le 15 octobre 2020. © MH

Pour la reconstruction, Sébastien Olharan entrevoit une tâche « *immense* » : « *On va se demander par où commencer.* » Comme le résume une militante de

REN, « *on sait ce qu'il ne faut plus faire, mais pas encore ce qu'il faut faire* ». Des idées affleurent. Un ingénieur à la retraite, Jean-Marc Tagliaferri, suggère de reconstruire en prévoyant des espaces de télétravail pour attirer de nouveaux habitants. Et de sortir du « *tout-bagnole* ». Le train, on y revient toujours.

Jeudi soir, la draisine repart de Saint-Dalmas vers Breil. À son bord, le vétérinaire de la vallée, François-Xavier Buffet, 37 ans, rentre d'une tournée des villages isolés. « *Pour cinq chiens, ça ne valait pas le coup, je gagne six centimes de l'heure ! Je fais du social, histoire de montrer aux gens qu'on ne les abandonne pas.* » Sa première tournée après la catastrophe, il l'a assurée à pied, cinq heures aller, quatre heures retour. « *On est revenus soixante-dix ans en arrière, quand le véto passait une fois par semaine.* » Il compte s'organiser sur ce modèle pour « *préparer l'avenir* », sans bien savoir de quoi il sera fait. Le praticien craint pour la viabilité de sa clinique de Fontan.

Assise à son côté dans le wagon à ciel ouvert, la médecin Dominique Le Gurun vante cette vallée « *où il faisait bon vivre* ». Dans sa journée, elle a croisé des gens très démoralisés, « *qui paniquent à la moindre goutte de pluie* », d'autres qui disent : « *On va se battre.* » Mais, pour sûr, ajoute-t-elle, « *on va perdre de la population* ». Pas elle. Car Dominique Le Gurun compte y rester après sa retraite, dans deux mois.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.