

# Une chaîne humaine pour défendre la ligne ferroviaire

Aujourd'hui, usagers et amoureux de la ligne Nice-Breil-Cuneo se mobiliseront dans toutes les communes traversées par cet axe de vie, côté français et italien, pour s'opposer à sa fermeture

À l'image de son tracé sinueux et de son histoire tumultueuse, l'avenir de la ligne ferroviaire Nice-Breil-Cuneo se révèle chaque jour plus tourmenté. Alors que des mauvaises nouvelles sont (une fois de plus) tombées la concernant, les défenseurs du chemin de fer refusent de se résigner. Pour témoigner – encore – de leur attachement à la ligne, ils ont prévu d'innover, aujourd'hui. En organisant, dès 11 heures, une chaîne humaine dans les diverses communes traversées par cette ligne de vie. Véritable cordon ombilical entre Nice et le Piémont, passant par les vallées du Paillon, de la Bévéra et de la Roya.

## « Non à la mort lente »

Associations, usagers, syndicats et élus se posteront ainsi aux feux rouges le long de la RD 6204 et de la SS20, les Italiens répondant également présents. Des points de rencontre ont d'ores et déjà été fixés pour Sospel, Breil, Fontan, Saint-Dalmas et Tende. Un dress code a par ailleurs été proposé par les organisateurs : gilets de sécurité de toutes couleurs, sifflots, tambours et tout instrument permettant de se faire entendre, banderoles et panneaux portant des messages de revendication ainsi que cordes et bandes de tissus pour s'étendre en chaîne humaine le long de la route.

Les raisons de la colère ? La Cuneo-Nissa Unisce les résume ainsi : « Disons non à la mort lente de la liaison Nice-Cuneo-Ventimi-



La ligne, toujours menacée, traverse les vallées de la Bévéra et de la Roya. (Photo d'archives J.-F.O.)

gla qui unit nos territoires. Les discours écologistes du gouvernement sont en contradiction avec les actes : si rien ne change, les habitants de nos vallées vont perdre leur desserte ferroviaire, alors qu'elle devrait au contraire être renforcée pour pallier les coupures de la RD 6204 et accélérer la transition énergétique. » Et de rappeler que la ligne a une portée internationale, dans la mesure où elle relie Nice à Turin. Que malgré les travaux entrepris, la vitesse est toujours limitée à 40 km/h dans la Roya.

« Cette fois, ce n'est plus une hypothèse, la fermeture de la ligne Nice-Cuneo est annoncée, synthétise de

son côté l'association « Roya expansion nature » (REN), solidaire du mouvement. SNCF réseau déclare ne pas avoir de commande pour réparer le tunnel du Braus et s'apprete à arrêter la circulation des trains en 2022. La Région Sud ne veut plus lâcher les 15 millions inscrits au contrat de plan pour rénover la ligne. » Alors qu'un rapport national sur les lignes de desserte fine du territoire et leurs modalités de financement doit sortir prochainement, REN anticipe ironiquement les conclusions : « Les petites lignes coûtent trop cher, proposons des bus à la place. De toute façon, les ruraux n'ont qu'à prendre leur voiture ! »

## « Relation la plus écologique »

Côté italien, le comité de défense de la ligne se montre lucide : « La situation dramatique du transport ferroviaire est l'une des principales causes de l'aggravation du cadre de vie et du dépeuplement des petites villes situées au-delà du col de Tende. » Mais aussi optimiste : d'après ses informations, la Conférence intergouvernementale pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud – qui s'est tenue hier à Rome – pourrait bien aboutir à la révision (tant attendue) de la Convention de 1970, régissant les relations entre la France et l'Italie

## Opposition

Les manifestants s'opposent à plusieurs mesures prévues :

- La suppression de trains entre Tende et Breil-sur-Roya.
- Les correspondances impossibles entre les trains italiens et français.
- La mise en place d'un ralentissement dans les tunnels de Paganin à 10 km/h.
- La suppression des arrêts des trains italiens en décembre dans des gares de la Roya pour ne pas pénaliser les temps de parcours.
- La fermeture de Drap-Breil en 2022, annoncée par SNCF réseau, si 35 millions d'euros de travaux ne sont pas programmés.

pour l'utilisation et l'entretien de la ligne.

L'appel à mobilisation, copieusement relayé sur les réseaux sociaux, n'a pas manqué de faire réagir. Et plusieurs citoyens ont déjà fait savoir qu'ils seraient présents. Parmi les arguments invoqués, on citera le fait que la ligne est le moyen le plus adapté pour les personnes à mobilité réduite. Mais aussi qu'elle « constitue la relation la plus écologique et la plus commode entre Nice et le Piémont ».

**ALICE ROUSSELOT**  
arousselot@nicematin.fr

## Un problème pris très à cœur

Le 15 novembre, le président de la Communauté de la Riviera française (Carf), Jean-Claude Guibal, a envoyé une nouvelle missive au secrétaire d'État chargé des transports, Jean-Baptiste Djebbari. Il y explique que la ligne reliant Nice à Breil est un « axe de communication essentiel pour les habitants ». Et c'est sans mâcher ses mots qu'il résume son point de vue : « Je m'interroge sur la volonté de la SNCF de maintenir en activité cette ligne. Je souhaiterais un engagement fort de l'État, notamment par un financement accéléré des travaux nécessaires dus à un manque d'entretien et d'investissements depuis de nombreuses années ». Très investi sur la question, le directeur général adjoint des services de la Carf, François Lefebvre, rappelle que la communauté d'agglomération fait tout ce qu'elle peut, depuis de nombreuses années, pour défendre les lignes 945 (Nice-Breil) et 946 (Vintimille-Cuneo). Financement des études préliminaires pour la rénovation urgente de la ligne 945, vote de motions de soutien, engagement à financer les travaux prévus dans le cadre du

contrat de plan Etat/Région à hauteur de 2 millions d'euros, envoi de courriers aux ministres concernés, alertes au niveau du conseil départemental, etc.

### « Ce serait désastreux »

« Aujourd'hui, abandonner le trajet Roya-Nice serait dramatique. Pour une raison symbolique : il n'y aurait plus de liaison directe France-France. Et d'un point de vue économique, ce serait désastreux », souligne-t-il. Insistant sur les fréquentes difficultés rencontrées sur l'axe routier. « Nous avons un territoire fragile en raison de son relief, à la merci des intempéries. Au regard de ce maillage routier affaibli, la voie de chemin de fer est indispensable. » Pour François Lefebvre, la perspective de voir la ligne fermée (même ponctuellement) et d'un rallongement des trajets Nice-Breil n'est pas supportable. « La ligne 945 demande aujourd'hui 50 millions d'euros à l'horizon 2032. Mais alors qu'en 2016 il fallait 1 heure pour relier Nice à Breil, le trajet accuse aujourd'hui 8 minutes supplémentaires. On nous promet 25 minutes de

plus pour 2022 en l'absence de travaux en gare de Drap-Cantaron. Et, en 2023, une fermeture de la ligne entre Drap et Breil, pour un an, en raison de travaux au tunnel de Braus. » Malgré tout, le trajet devrait prendre 10 à 15 minutes de plus en 2027. Les usagers devant attendre 2032 pour retrouver une situation normale. « Nous avons entendu parler de la ligne tram-train prévue entre Nice et Drap, prend-il. Il faut que la SNCF veuille à ce qu'il y ait une bonne complémentarité pour qu'un des deux modes ne nuise pas à l'autre. » Et la Carf d'être chagrinée qu'on ait ainsi laissé la ligne se dégrader. « Nous ne sommes pas des râleurs, nous alertons simplement les pouvoirs publics en charge de la ligne. Nous sommes convaincus qu'on peut faire beaucoup de choses, y compris du Fret », assure François Lefebvre. Insistant sur l'intérêt du chemin de fer pour améliorer la vie des gens, participer à l'effort environnemental, au développement économique et à l'attractivité touristique. « La vie des vallées de la Bévéra et de la Roya est en jeu », clame-t-il.

Gilletta - nice-matin

**RENCONTRE/DÉDICACE**  
**SAMEDI 7 DÉCEMBRE**  
**DE 11 À 13 HEURES**

**LIBRAIRIE JEAN JAURÉS**  
**2, RUE CENTRALE, NICE**  
**Bernard Deloupy**  
dédicacera son dernier thriller

**FREIGHT DOGS**  
Les forçats du fret

13 x 19,5 cm  
224 pages  
Papier FSC  
Edition brochée

**9,50 €**

En vente en librairie et maison de presse  
www.editionsgilletta.com