

## **Pollution des écoles... Enfants en danger... Doit on investir pour le train ou pour la route ?**

L'association Respire, qui travaille en s'appuyant sur les données issues de modélisations d'Atmo Sud, indique qu' "*En 2023 la quasi-totalité des établissements de la région Sud (98 %) dépassent les seuils de recommandations de l'Organisation mondiale de la santé sur les particules fines PM<sub>10</sub>.  $\square$ le polluant le plus dangereux pour la santé humaine.* "

Pour la Roya, Atmo Sud mentionne que "d'importantes présences de particules fines (PM 2.5) ont été enregistrées, avec une augmentation des concentrations en été, ainsi que des pics matin et soir en hiver... En Roya, sur au moins deux capteurs, les pics sont comparables aux valeurs de Marseille. Énorme surprise".

Il nous semble évident que le sujet est d'une importance aiguë pour la santé de nos enfants, mais il est impossible de traiter la pollution des écoles complètement sans s'attaquer aux causes de la pollution générale de l'air qui, dans la vallée de la Roya, est majoritairement d'origine routière.

La vallée est directement impactée par les sources de pollution que constituent les circulations routières de la Côte d'Azur et du Piémont. Près de 4 500 poids lourds passent en moyenne chaque jour par l'autoroute à Vintimille (sur la base de 1 619 000 poids lourds pour l'année 2021(1)). S'y rajoutent les encombrements biquotidiens nés de la desserte des agglomérations côtières par le trafic pendulaire des travailleurs auxquels le train n'apporte toujours pas de solution satisfaisante. A noter les plaintes réitérées de la Principauté de Monaco pour prestations insuffisantes au regard de sa participation financière.

Par opposition le fret ferroviaire sud-alpin est ridiculement faible à Vintimille et nul sur la ligne ferroviaire de la Roya malgré l'importance du coût des travaux de réouverture en 1979 et l'investissement européen consenti pour créer le "Parco Roya", pôle multimodal ferroviaire et autoroutier à Vintimille fermé en 2018.

**En Roya, le projet de doublement du tunnel routier de Tende va aggraver cette situation**, en rajoutant à la pollution importée par les mouvements de masse d'air montants et descendants de l'A8 et de la plaine du Pô dans la vallée, celle d'un trafic routier peu compatible avec la traversée des villages, mais aussi avec les gorges inadaptées. Et encore moins dans le cas où on supprime la limitation aux poids lourds de 19 tonnes pour accepter les attelages routiers de 44 tonnes. Faciliter leur circulation a été dès la genèse du projet la justification des pharaoniques travaux du doublement et l'explosion du coût d'un projet inadapté dénoncé par REN depuis le début, notamment avec le soutien scientifique du Professeur Giorgio Martinotti de l'Université de Turin. Les arrêtés de restriction aux gros gabarits risquent fort d'être balayés par les lobbies de transports routiers si l'ouverture des deux tubes à la circulation devient effective.

Rappelons que la pollution routière provient des moteurs pour une partie mais aussi de l'usure des pneumatiques, des freins à friction et de la poussière soulevée par le passage tous les véhicules, électriques compris. On ne pourra pas régler le problème de la pollution dans les écoles, qui se trouvent souvent à quelques mètres de la RD6204, sans régler globalement le problème de pollution, par la baisse continue du nombre de véhicules en circulation et prioritairement en supprimant le transit des véhicules qui ne s'arrêtent pas dans la vallée et qui ont donc vocation à entrer dans une solution ferroviaire.

Certes, puisque la date d'ouverture du nouveau tube est régulièrement repoussée, ce qui génère de justes contestations, ce n'est pas demain la veille que l'ancien sera réalsé. Néanmoins, anticipons ! Pour que le transfert modal de la route vers le rail, si souvent prônés dans les études officielles de transition écologique devienne une réalité, nous réaffirmons notre position : **le nouveau tunnel de Tende devrait être utilisé uniquement pour la circulation des véhicules avec un alternat définitif, et l'ancien réservé exclusivement pour les véhicules de secours, les piétons et vélos, sans réalésage. Les millions d'euros ainsi économisés pourraient être attribués à la valorisation de la ligne ferroviaire.**

(1) Source : [https://www.savoie.fr/upload/docs/application/pdf/2023-01/obs\\_transalpin\\_dec2022\\_vdef\\_2023-01-10\\_15-31-22\\_621.pdf](https://www.savoie.fr/upload/docs/application/pdf/2023-01/obs_transalpin_dec2022_vdef_2023-01-10_15-31-22_621.pdf) et <https://nosAlpes.eu/fr/2024/06/03/un-automne-risque-pour-les-transport-entre-la-france-et-litalie/>