Association ROYA EXPANSION NATURE
15 rue des anciens combattants 06540 Saorge
Association déclarée s/n° W 06 200 11 68
agréée par la Préfecture 06 depuis le 1 Août 1994
http://ren.valroya.org/

à

Monsieur le maire de Tende
Monsieur le maire de La Brigue
Monsieur le conseiller départemental,maire de Breil

Objet : Note concernant la plateforme ferroviaire de Saint-Dalmas de Tende

Saorge, le 24 Juin 2024 ,

Messieurs,

Nice-Matin publie régulièrement des informations concernant le bâtiment principal de la gare de Saint Dalmas de Tende dont l'état de délabrement s'aggrave au fil des ans faute d'entretien de la part de son propriétaire légitime, l'État, qui a confié, comme tous les équipements ferroviaires et associés reçus au titre du traité de Paris du 10 Février 1947, la gestion de ces équipements à la SNCF et à ses divers avatars successifs.

Nous avons été alertés par le contenu du dernier article en date du 21 Juin 2024. Alors que nous pensions qu'il s'agissait de sauver de la ruine le bâtiment principal abandonné aux intempéries, il apparaît qu'il s'agit désormais surtout de s'intéresser aux hectares des anciens faisceaux ferroviaires transformés au début 1950 pour créer la «colonie SNCF», maison sociale accueillant toute l'année des enfants en difficulté scolarisés sur place et au collège de Saint-Dalmas, et pendant l'été utilisant le bâtiment principal pour accueillir des jeunes vacanciers. Cet établissement a été, pendant plus de 4 décennies, un gros employeur du haut de la vallée, jamais remplacé.

REN est une association environnementale à compétence départementale reconnue par la préfecture (pour la dernière fois en Avril 2024) qui s'est donné pour objectif de relever les manquements publics et privés aux lois et règlements que les structures normales de contrôle auraient négligés, mais aussi d'examiner les projets mettant en danger l'environnement et le développement soutenable. Or l'utilisation optimale des capacités ferroviaires fait partie du développement soutenable et permettrait de limiter le recours au transport routier pour les personnes et les biens, source de pollution et de gaspillage matériel et financier.

Nous voulons donc porter solennellement à votre connaissance quelques faits avérés, pour qu'aucune autorité politique ou administrative ne puisse reprendre certains propos stupides régulièrement assenés comme excuses, comme « qui aurait pu prédire » en parlant de la tempête Alex alors que l'information scientifique existe depuis des décennies mais qu'il est plus confortable de faire l'autruche.

Nous avons déjà été extrêmement déçus, et nous l'avons fait savoir quand on a daigné nous écouter, par la totale inadéquation de la réponse publique à Alex. Nous pensions qu'avec la nomination d'un préfet spécial, on pouvait imaginer de faire de notre petite vallée un laboratoire du « monde d'après » en corrigeant au moins les pires défauts du « monde d'avant ». Malheureusement, comme on pouvait s'y attendre avec les pesanteurs de l'appareil politique et administratif, il n'en a rien été et on a déversé des dizaines de millions pour refaire ce qui existait sans se poser trop de questions, sans de vraies études préalables (l' « urgence » a bon dos), surtout sans aucune imagination et malheureusement sans avoir de réponses pour « la suite ».

Le maire de Tende attire à juste titre l'attention sur le manque de terrains constructibles, comme le maire de Breil l'avait fait dès le 13 Octobre 2020 sur F3. Mais en quoi les travaux réalisés depuis 3 ans ou à venir ont-ils apporté ne serait-ce qu'un début de réponse à ce problème crucial? Pourtant les emprises ferroviaires apportent régulièrement une solution dans de nombreux lieux mais sans aliéner la plateforme qui reste disponible pour l'exploitation ferroviaire et les activités liées. Cela nécessite évidemment d'y domicilier des investissements d'une valeur ajoutée suffisante, ou de disposer d'un mécène, ce qui était l'occasion avec les travaux post-Alex dans le cadre d'un projet global différent.

Nous avons donc décidé de porter à votre connaissance quelques faits dont apparemment ni la SNCF ni le ministère des Transports ne semblent se soucier bien qu'ils soient chargés de « gérer le patrimoine ferroviaire de l'Etat » et on a pu voir les conséquence négatives de cette politique dans l'incapacité avérée désormais de faire correctement les travaux d'entretien sur Nice Breil du fait de la disparition d'emprises ferroviaires détournées pour d'autres usages aux gares de Peille, L'Escarène , Sospel et de plus en plus Breil.

Actuellement la « gare » de Saint Dalmas est une « halte », vulgaire arrêt de bus style années 50 ouvert aux intempéries , récemment complété par un petit parking et un casier à vélos fermé. Deux quais reliés par un passage piéton sur les voies permettent à deux automoteurs doubles de se croiser. La longueur de ces voies entre les aiguillages d'extrémités est de l'ordre de 750m, permettant de croiser des trains de fret d'environ 1800 tonnes au gabarit GB1 qui est en France, hormis les LGV, le meilleur gabarit ferroviaire. Avec les équipements similaires de Vievola, Fontan-Saorge et Breil, le tronçon français de la ligne Cuneo-Vintimille remplit les objectifs de compatibilité fret fixés par les italiens avant la reconstruction de 1979.

Cela pourrait donc permettre une exploitation a minima de la ligne avec quelques trains de fret et quelques TER. Malheureusement, cela conduirait certainement à une fermeture car la faiblesse du trafic ne permettrait pas de générer les ressources nécessaires à l'entretien des investissements dans une période où les subventions devraient logiquement diminuer vu l'explosion de la demande dans tous les domaines.

C'est pourquoi, dans le cadre d'un éventuel projet dans l'emprise ferroviaire, nous vous demandons de vérifier les points suivants, non limitatifs, schématisés dans la figure en page 4:

a) l'aménagement d'une troisième voie le long du quai sud pour que des trains ne s'arrêtant pas puissent franchir la gare sans ralentir (trains internationaux et trains de fret ou mixte, avec des murs latéraux servant à assurer la sécurité et à limiter le bruit).

b) que reste dans le domaine ferroviaire la partie au sud de la gare et au nord-ouest des voies là où se trouve le château d'eau

c) que reste dans le domaine ferroviaire la place de la gare

d) que reste dans le domaine ferroviaire la partie au nord de la gare et au nord ouest des voies où se trouve le hangar, la voie de garage et une bande de terrain pour des activités proches du train (par exemple tri des déchets recyclables et réutilisables de la Haute Roya pour les expédier par conteneurs par train avec par exemple des automotrices mixtes fret/passager), ceci quand bien même certain ubuesque projet de « gîte rural » (à 10m d'une voie ferrée!) aurait reçu un début d'exécution.

e) que reste dans le domaine ferroviaire tout le viaduc et l'emprise des voies jusqu'au tunnel Rioro vers La Brigue, y compris:

- le site de l'ancienne sous-station électrique situé rive gauche de la Roya donc commune de La Brigue , là aussi quand bien même certain autre ubuesque projet de « gîte rural de luxe et

d’appartement» (à 5m d’une voie ferrée!) a reçu un début d’exécution sous la forme d’une dévastation étalée sur 6 mois du talus de la culée rive gauche du viaduc ferroviaire,

- les pylônes haute tension voisins pour faciliter une réélectrification absolument nécessaire pour atteindre les objectifs de débit, de vitesse et de récupération d’énergie en descente et au freinage sur un tracé où les pentes peuvent atteindre 27 pour mille

f) que soit éventuellement prévue le long de la 3ème voie côté sud-est, une bande de terrain destinée à des activités économiques en rapport avec le train avec une voie de garage et un quai de chargement, cet emplacement servant également à amortir le bruit

Pour tous aménagements de l'ancienne "colonie SNCF", il faudrait prévoir:

a) de couvrir en partie les voies ferroviaires de circulation, à la fois pour créer une terrasse accessible pour le bâtiment principal (facilitant sa réutilisation pour des activités économiques et sociales) et pour éviter la dissémination du bruit des trains

b) que toutes les constructions autorisées soient traitées contre le bruit résiduel pour éviter tout futur conflit de voisinage et que les constructions collectives elles-mêmes participent par une orientation dos aux voies.

c) que la circulation entre la gare et la châtaigneraie ("petit bois"') soit prévue (il y a une possibilité de trémie pour les véhicules légers et le passage souterrain piétons de la gare existe toujours même s'il a été remblayé)

d) que la "DZ" pour les hélicoptères soit maintenue (apparemment notre conseillère régionale y serait favorable, car elle semble préférer l’hélicoptère au train pour assurer la sécurité d’accès de la Roya, cf un récent passage sur BFM-TV concernant la ligne Nice-Breil :-). Ceci-dit une DZ c’est très bruyant et il conviendra donc de réaliser les études et aménagements nécessaires

Autre point important : Alex a créé une grosse crue de la Bionia qui a excédé la capacité hydraulique du viaduc ferroviaire en sortie sud de la gare, amenant un débordement avec destruction du coin du mur de soutènement du stade, invasion du tunnel, destruction de la voie et de la sortie aval. Rien n’a été fait pour agrandir cette capacité de transit alors que des murs titanesques ont été construits en amont selon une logique assez obscure vu l’achèvement du mur face à une maison. On a vu à Vievola dans des circonstances voisines combien le manque de capacité d’un ouvrage peut nuire à la sécurité de la circulation ferroviaire, même avec une réplique plus faible. Il est assez incompréhensible que les mesures habituelles obligatoires d’inspection des ouvrages d’art (régulières ou après sinistre) aient manifestement fait l’impasse sur la nécessité de travaux.

Nous restons à votre disposition pour tous compléments.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour l'association REN, deux administrateurs / trices,

Schéma de principe pour l'aménagement de l'emprise ferroviaire de la gare de Saint-Dalmas-de-Tende.