

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRETARIAT : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – E-mail : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet :
www.gir-maralpin.org

**Observations formulées par le GIR Maralpin
dans le cadre de l'enquête publique
sur le Plan d'urbanisme de la Commune (PUC)
de Ventimiglia¹**

*Ces observations ont été déposées en leur version italienne
[cf. ci-après pages 2 à 4]
dont on trouvera à la suite l'original français
[cf. pages 5 & 6]*

*On voudra bien également consulter d'autres observations formulées quelques mois
plus tard (en décembre 2003) dans le même cadre de l'enquête publique du PUC et
portant plus spécifiquement sur l'avenir des zones ferroviaires dans le développement
et la transformation de la ville*

*[cf. www.gir-maralpin.org in "Interventions en transports et déplacements"]
[<http://www.gir-maralpin.org/IntervRepertTd.htm>]*

sous le titre

"Les emprises ferroviaires de Vintimille sous la convoitise des collectivités locales"

¹ Ventimiglia, commune frontalière de la Province d'Imperia [Région Ligurie (It)], 25.647 habitants
(conurbation 50.000 hab.)

Formulation officielle en langue italienne

Mentone, 23 luglio 2003

Al COMUNE di VENTIMIGLIA
Nella persona del Sindaco in carica

OGGETTO :

Osservazioni al Piano Urbanistico Comunale ai sensi dell'art. 38 della L.U.R. 36/97 e s.m. e i.

La sottoscritta associazione, *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin) la cui sede è a Mentone, presa visione del progetto preliminare del Piano Urbanistico Comunale adottato dal Consiglio Comunale di Ventimiglia con deliberazione n° 22 del 05.04.2003 e depositato presso la segreteria comunale a libera visione del pubblico, ai sensi dell'art. 38 della L.U.R. per le eventuali osservazioni, preso atto del contenuto del piano, formula le seguenti osservazioni e rilievi.

Osservazioni dell'Associazione GIR Maralpin

Natura del GIR Maralpin

Il GIR Maralpin, fondato nel 1996, è un'associazione senza scopo di lucro e a vocazione "sapiente". Esso raccoglie insegnanti universitari, ricercatori e esperti francesi e italiani di diverse discipline, attenti allo sviluppo sostenibile della regione transfrontaliera maralpina (Alpi litorali) costituita approssimativamente dai territori delle Alpi Marittime francesi e dalle Province di Cuneo e d'Imperia.

Il GIR Maralpin ha imperniato i suoi lavori sulla pianificazione del territorio e principalmente sulla problematica dei flussi di transito di merci e su quella degli spostamenti, particolarmente urbani.

I suoi studi hanno beneficiato dell'attenzione e dell'appoggio finanziario e istituzionali francesi nazionali, regionali e locali (Ministero della Pianificazione del Territorio², Direzione Regionale dell'Ambiente PACA³, Consiglio Regionale PACA⁴, Sindacato Intercomunale transfrontaliero SIDELT⁵) e l'associano alla Regione Liguria così come alla Provincia di Imperia nel quadro d'un progetto Interreg Alcotra in corso di elaborazione.

Il GIR Maralpin dispone di una rappresentanza presso l'Università degli Studi di Genova.

Quadro nel quale si inscrivono le osservazioni del GIR Maralpin

I trasporti e gli spostamenti costituiscono la maggiore preoccupazione delle due Riviere:

- L'attraversamento transfrontaliero di Ventimiglia è uno dei più importanti attraversamenti stradali alpini [cf. allegati 1 & 2]. Il traffico di transito merci

² Ministère de l'aménagement du territoire

³ Direction Régionale de l'environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur (Diren-PACA)

⁴ Conseil régional PACA

⁵ Syndicat Intercommunal transfrontalier pour le développement économique local (SIDELT)

internazionale su gomma rappresenta piu' del 60 % del traffico totale e non cessa di crescere ; oltre i fastidi importanti che provoca, accresce la pericolosità del traffico e presenta intrinsecamente rischi enormi (trasporto di sostanze pericolose).

- Il traffico automobilistico locale e transfrontaliero ha raggiunto proporzioni smisurate provocando l'ingombro cronico delle città, incide sulla qualità della vita della cittadinanza e non puo' che produrre un effetto dissuasivo sul turismo che costituisce un'importante risorsa economica della regione.

Questa situazione é esacerbata nel Comune di Ventimiglia dove converge per di piu' il traffico interregionale in provenienza dal Piemonte al quale si sovrappone quello, crescente, dei nuovi "pendolari turistici".

Le preconizzazioni strategiche del GIR Maralpin

Le analisi condotte dal GIR Maralpin conducono alle raccomandazioni seguenti:

(1) Favorire il passaggio dalla strada alla rotaia migliorando le infrastrutture ferroviarie:

- Valorizzare la linea internazionale di Tenda (elettrificazione, aumento della capacità e creazione di servizi viaggiatori accelerati) [cf. Allegato 3] al fine
 - di offrire al traffico merci in provenienza dall'ovest uno sbocco diretto sul Piemonte
 - di far preferire il treno ai pendolari piemontesiTale valorizzazione deve essere prioritaria rispetto alle sistemazioni stradali la cui realizzazione (in particolare quelle del nuovo tunnel proposto sotto il Colle di Tenda) potrebbe avere conseguenze disastrose per le valli della Vermentagna e della Roia.
- Preparare la realizzazione dell'asse ferroviario circummediterraneo del futuro, prevedendo lo sbocco d'una nuova linea francese "ad alta capacità" e il suo raccordo alla linea ligure "raddoppiata".

(2) Favorire i trasporti in comune e le modalità di spostamenti non motorizzati.

- Realizzare l'interpenetrazione dei servizi ferroviari stabilendo dei collegamenti Imperia-Cannes del tipo "periferia" per soddisfare le necessità dei lavoratori pendolari, dei professionisti e dei turisti.
- Realizzare gli itinerari del tipo "greenways" litorali (Principato di Monaco-Ventimiglia-San Remo) e nord-sud (Ventimiglia-Cuneo) che devono costituire l'ossatura d'una rete di piste ciclabili che portino alla modifica del comportamento dei cittadini e dei turisti.

Le proposte del GIR Maralpin relativamente al P.U.C. di Ventimiglia

Queste proposte si riferiscono alle analisi e preconizzazioni che precedono, così come ai documenti e pubblicazioni allegati.

Ferrovioario

In attesa di una formulazione precisa dei progetti ferroviari da parte francese (non vi sarà che alla fine di una procedura di 'dibattito pubblico' previsto nel 2004), il principio di precauzione raccomanda di non *amputare nulla* delle infrastrutture ferroviarie esistenti [cf. Allegato 4].

- (1) Studiare l'insediamento di una fermata ferroviaria a Latte (servizio periferia)
- (2) Prevedere la diramazione diretta della linea di Tenda con il raccordo di Calandra (al fine di permettere di dividere un convoglio proveniente dal Piemonte in due parte, uno verso la Riviera Ligure e l'altro verso la Riviera francese e il Principato di Monaco e viceversa)

(questa realizzazione non necessita di alcuna intrapresa particolare e si limita a sostituire un scambio inglese semplice all'intersezione semplice esistente)

(3) Prevedere il raccordo dell'estremità nord del Parco Roia con la linea di Tenda al livello della stazione di Bevera [cf. Schema allegato, pagina 5 "Travaux ferroviaires en cours ou en projet"]

(questo raccordo - che era stato previsto nel progetto - permetterebbe di dirigere verso il Piemonte, dopo ricomposizione e cambio di macchina, i convogli di carico-nolo provenienti dalla Francia).

Greeways, piste ciclabili e itinerari ciclabili

Il principio e gli obiettivi di realizzazione dei due itinerari est-ovest e nord-sud sono descritti nei documenti 5 & 6; non sono indicati qui che i punti che appaiono dovere attirare un'attenzione particolare.

(1) Itinerario litorale

(a) Tra Ponte S. Ludovico e Latte prevedere la sistemazione della pista ciclabile con la realizzazione di una via protetta nelle gallerie e di uno sbalzo fuori dai tunnels

(b) Tra questa sezione e la seguente (c), l'itinerario ciclabile spingerebbe, nello attraversamento di Latte, l'antica via romana

(c) Dall'uscita est di Latte al bivio del tunnel e dell'antica strada, prevedere la sistemazione della pista ciclabile con l'allargamento nord dell'opera

(2) Itinerario sud-nord

L'insediamento dell'itinerario sulla riva destra della Roia quale é stato suggerito nel nostro progetto (Documento 6), presenterebbe il vantaggio di sfociare ai piedi di Ventimiglia Alta e di servire la bassa valle della Bevera e il villaggio dello stesso nome.

Ringraziamo dell'attenzione e porgiamo distinti saluti.

GIR MARALPIN

Per il Presidente

Prof. Eric GASPERINI, Responsabile delle relazioni internazionali dell'Università di Nizza

Dott. Ing. Jacques MOLINARI, Segretario scientifico

DOCUMENTI ALLEGATI

1. Molinari Jacques
L'inflation du trafic maralpin de transit poids lourds. Sera-t-elle résistible ?
Montagnes Méditerranéennes, n° 10 ; 1999 ; pp. 115-122
 2. Trafics de transit circumméditerranéens – Analyse des dernières données (année 2001)
sur les trafics marchandises
 3. Bulletin GIR n° 29 ; décembre
-

Original français

Menton, 23 juillet 2003

À la Commune de Vintimille [Province d'Imperia (It)]
À l'attention du Maire en fonctions

OBJET :

Observations sur le Plan d'urbanisme communal formulées dans le cadre de l'art. 38 de la L.U.R. 36/97 e s.m. e i.

L'association soussignée *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin) dont le siège se trouve à Menton, a pris connaissance du projet préliminaire du Plan d'urbanisme communal adopté par le Conseil communal de Vintimille par délibération n° 22 du 05.04.2003 et déposé auprès du secrétariat de la commune pour consultation du public et observations éventuelles, conformément à l'article de la loi d'urbanisme régionale n° 38 de 1997, a pris acte du contenu du Plan et formule les observations et remarques suivantes [*traduction de l'italien*]

Observations de l'Association GIR Maralpin

Nature du GIR Maralpin

Le GIR Maralpin, fondé en 1996, est une association à buts non lucratifs et à vocation de société savante. Il rassemble enseignants universitaires, chercheurs et experts français et italiens de différentes disciplines soucieux du développement durable de la région transfrontalière maralpine (Alpes littorales) constituée approximativement des territoires des Alpes-Maritimes et des Provinces de Cuneo et d'Imperia.

Le GIR Maralpin a axé ses travaux sur l'aménagement du territoire et principalement sur la problématique des flux de transit de marchandises et celle des déplacements, notamment urbains.

Ses études ont bénéficié de l'attention et de l'appui financier de nombreux organismes institutionnels français nationaux, régionaux et locaux (Ministère de l'aménagement du territoire, Direction régionale de l'environnement PACA, Conseil régional PACA, Syndicat intercommunal transfrontalier SIDELT) et l'associe à la Regione Ligure ainsi qu'à la Provincia d'Imperia dans le cadre d'un projet Interreg Alcotra en cours d'élaboration.

Le GIR Maralpin dispose d'une représentation à l'*Università degli Studi di Genova*

Cadre dans lequel s'inscrivent les observations du GIR Maralpin

Les transports et déplacements constituent une préoccupation majeure des 2 Rivières :

- Le franchissement transfrontalier de Ventimiglia est l'un des plus importants franchissements routiers alpins [cf. annexes 1 & 2]. Le trafic de transit marchandises international routier représente plus de 60 % du trafic total et ne cesse de croître ; outre les importantes nuisances qu'il occasionne, il accroît la dangerosité du trafic et présente intrinsèquement des risques énormes (transport de substances dangereuses).
- Le trafic automobile local et transfrontalier a pris des proportions démesurées en provoquant l'encombrement chronique des villes et ne peut que produire un effet dissuasif sur le tourisme qui constitue une importante ressource économique de la région.

Cette situation est exacerbée dans la Commune de Ventimiglia où converge de surcroît le trafic interrégional en provenance du Piémont auquel se surimpose celui, croissant, des nouveaux « pendulaires touristiques ».

Les préconisations stratégiques du GIR Maralpin

Les analyses conduites par le GIR Maralpin conduisent aux préconisations suivantes

- Favoriser le transfert de la route vers le rail en améliorant les infrastructures ferroviaires :
 - Valoriser la ligne internationale de Tenda (électrification, augmentation de la capacité et création de dessertes voyageurs accélérées) afin
 - d'offrir au trafic marchandises en provenance de l'ouest un débouché direct sur le Piémont
 - faire préférer le train aux pendulaires piémontaisUne telle valorisation doit être prioritaire en regard des aménagements routiers dont la réalisation (notamment celle d'un nouveau tunnel sous le Col de Tende) pourrait avoir des conséquences désastreuses pour les vallées de la Vermentagna et de la Roya
 - Préparer la réalisation de l'axe ferroviaire circumméditerranéen du futur, en prévoyant le débouché d'une ligne nouvelle française « à grande capacité » et son raccordement à la ligne ligure dont la mise à double voie intégrale est programmée.
- Favoriser les transports en commun et les modes de déplacement non motorisés :
 - Réaliser l'interpénétration des dessertes ferroviaires en établissant des liaisons Imperia-Cannes de type banlieue pour satisfaire aux besoins des travailleurs pendulaires, des professionnels et des touristes.
 - Réaliser les itinéraires de type « voies vertes » littoraux et nord-sud (Ventimiglia-Cuneo) devant constituer l'ossature d'un réseau de pistes cyclables devant conduire à la modification du comportement des citadins et des touristes.

Les propositions du GIR Maralpin relativement au PUC di Ventimiglia

Ces propositions se réfèrent aux analyses et préconisations qui précèdent, ainsi qu'aux documents et publications joints.

Ferroviaire

Dans l'attente d'une formulation précise des projets ferroviaires de la partie française (elle ne le sera qu'à l'issue d'une procédure de « débat public » prévue en 2004), le principe de précaution recommande de *ne rien amputer* des infrastructures ferroviaires existantes.

- (1) Etudier l'implantation d'une halte ferroviaire à Latte (desserte banlieue)
- (2) Prévoir l'embranchement direct de la ligne de Tenda avec le raccordement de Calandre (afin de permettre de diriger 1/2 rame en provenance du Piémont vers la Riviera française et la Principauté de Monaco et vice-versa) [cette réalisation ne nécessite aucune emprise particulière et se limite à la mise en place de deux appareils de voie (jonction croisée simple)]
- (3) Prévoir le raccordement de l'extrémité nord du Parco Roya avec la ligne de Tende au niveau de la station de Bevera [ce raccordement (qui avait été prévu dans le projet) permettrait de diriger vers le Piémont, après recomposition et changement de machine, les rames fret en provenance de France].

Voies vertes, pistes cyclables et itinéraires cyclables

Le principe et les objectifs de réalisation des deux itinéraires est-ouest et nord-sud sont décrits dans les documents 3 & 4. Ne sont indiqués ici que les points paraissant devoir retenir une attention particulière.

Itinéraire littoral

- (1) Entre le Ponte S. Ludovico et Latte prévoir l'aménagement de la piste cyclable par réalisation d'une voie protégée dans les tunnels et d'un encoffrement hors tunnels.
- (2) Entre cette section et la suivante (3), l'itinéraire cyclable épouserait, dans la traversée de Latte, l'ancienne voie romaine.
- (3) De la sortie est de Latte au carrefour du tunnel et de l'ancienne route, prévoir l'aménagement de la piste cyclable par élargissement nord de l'emprise.

Itinéraire sud-nord

L'établissement de l'itinéraire en rive droite de la Roya tel qu'il a été suggéré dans notre projet présenterait l'avantage de déboucher au pied de Ventimiglia Alta et de desservir la basse vallée de la Bevera et le village du même nom.