

## **Les emprises ferroviaires de Vintimille sous la convoitise des collectivités locales**

### ***1. Rappel sur les démarches effectuées par le GIR Maralpin auprès des autorités françaises et italiennes pour les préserver***

### ***2. Observations sur l'avenir des zones ferroviaires de Ventimiglia adressées en décembre 2003 par le GIR Maralpin à l'USPR de la Commune***

#### **1. Rappel sur les démarches effectuées par le GIR Maralpin auprès des autorités françaises et italiennes pour les préserver**

##### **1.1. Le contexte**

###### **(a) Les procédures institutionnelles**

Objet de convoitise des collectivités locales tant italiennes que françaises [la Communauté d'agglomération de la Riviera Française (CARF) en étant partie prenante dans le cadre de projets transfrontaliers], les installations ferroviaires de Vintimille constituaient le principal enjeu d'un Plan d'urbanisme communal (PUC)<sup>1</sup> s'appuyant sur les études d'un service attaché [Ufficio Speciale Piano Regolatore (USPR)]. Après adoption le 05.04.03 par le conseil communal, le projet préliminaire a été soumis à consultation publique du 26.04.03 au 24.07.03.<sup>2</sup>

Dans l'intervalle et tout au long de l'année 2004, les autorités municipales de Vintimille, assistées des services de l'USPR, ont mis en place avec leurs voisins de la CARF un groupe de travail réunissant les représentants de leurs autorités provinciales et régionales respectives, de la Principauté de Monaco ainsi que des administrations ferroviaires des deux pays [cf. Annexe, page 3].

###### **(b) Les domaines ferroviaires convoités par la Municipalité**

Convié le 16 juin 2003 à une présentation privée du Plan d'urbanisme de Vintimille [*Piano Urbanistico Comunale* (PUC)] soumis à consultation publique jusqu'au 24 juillet, le GIR Maralpin a été informé des desseins des autorités municipales de réappropriation d'une grande partie des emprises ferroviaires, à savoir celles :

(1) de la gare internationale, où la municipalité de Vintimille veut récupérer de larges espaces consistant en :

- une partie des voies à quai, en vue de la création d'un parc de stationnement automobile ;
- les voies de lavage (actuellement dédiées à l'entretien des rames de voyageurs françaises ayant Vintimille pour terminus), afin de dégager le site archéologique de *Intemelium*, cité romaine.

(2) du Parco Roya (gare d'échanges et de douanes marchandises créée le long de la basse vallée de la Roya et jouxtant la ligne en direction de Cuneo) où la Communauté d'agglomération de la Riviera française (CARF) et la municipalité de Vintimille comptent implanter une zone "d'activités économiques".

<sup>1</sup> équivalent italien du Plan Local d'Urbanisme

<sup>2</sup> Le PUC de Vintimille a été validé le 21.04.04 par la Province d'Imperia et le 16.07.04 par la Région Ligurie, avant d'être définitivement approuvé le 29.02.2008

En la circonstance, la municipalité de Vintimille annonçait la tenue à cette fin, le 30 juillet 2003, d'une réunion des administrations ferroviaires françaises et italiennes (dont "FerServizio" devenue détentrice des emprises) pour les consulter sur le devenir des installations.

### **(c) Le Groupe de travail transfrontalier sur le devenir des zones ferroviaires**

En fait, dès le 10 juin 2003; le Groupe de travail intitulé

*"Plan d'urbanisme communal. L'avenir des zones ferroviaires dans le développement et la transformation de la ville"*

avait été constitué par l'USPR à l'initiative de la municipalité.

Il a réuni, à intervalles réguliers, du 10 juin 2003 au 21 septembre 2004<sup>3</sup>, les représentants

- des Régions Ligurie et PACA
- de la Principauté de Monaco
- de la CARF et de la MOT (Mission opérationnelle transfrontalière)
- des municipalités de Vintimille et Menton
- de l'administration des Domaines italienne
- des administrations et entreprises ferroviaires
  - françaises [SNCF (DTRL Paris, Marseille, Nice)]
  - italiennes [RFI (Infrastructure & Mouvement), Trenitalia, Fer Servizi, Centostazioni Spa, Metropark Spa].

La MOT, n'ayant pu y participer au delà de la 1ère réunion, s'est fait représenter par la suite par le GIR Maralpin

N.B. Le GIR Maralpin tient à disposition de ceux de ses partenaires qui en feraient la demande les versions françaises des procès verbaux de 7 des 9 réunions plénières et de 2 des 3 réunions spécifiques. On trouvera en Annexe (page 3) la liste des participants aux réunions plénières.

## **1.2. Les démarches du GIR**

### **(a) Note à l'attention du Gouvernement français et des autorités régionales**

Les menaces pesant sur ces emprises, desquelles dépendent l'essor souhaité du mode ferroviaire dans la perspective de l'aboutissement de la LGV-Paca, a conduit le GIR Maralpin à adresser, dès le 26 juin aux autorités nationales françaises, puis le 18 juillet aux autorités régionales PACA, une note confidentielle intitulée

*Note sur les menaces pesant sur les installations ferroviaires de Vintimille*

Cette note est en ligne sur le site Internet du GIR Maralpin en rubrique "Interventions/Interventions en transports et déplacements" [ <http://www.gir-maralpin.org/IntervRepertTd.htm> ]

### **(b) Observations sur le PUC dans le cadre de la consultation publique**

Par ailleurs, en ce qui concerne le PUC de Vintimille proprement dit, le GIR Maralpin se devait de présenter ses préconisations stratégiques sur la place à accorder au rail dans le nœud de communications de Vintimille, mais également formuler des propositions relevant directement du plan d'urbanisme et portant essentiellement sur le secteur ferroviaire et ses infrastructures, ainsi que sur les déplacements doux, le tout sous la forme du mémoire :

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

Cette note est en ligne sur le site Internet du GIR Maralpin en rubrique "Interventions/Interventions en aménagement du territoire" [ <http://www.gir-maralpin.org/IntervRepertAt.htm> ]

### **(c) Note à l'attention du Groupe de travail**

Afin de conforter ses dires exprimés au sein du groupe de travail sur "*L'avenir des zones ferroviaires dans le développement et la transformation de la ville*" et au cours des cinq réunions auxquelles il a pu participer, le GIR Maralpin a adressé à l'USPR, pour diffusion auprès des membres du Groupe, la note intégralement reproduite ci-après et intitulée

*Observations du GIR Maralpin sur l'avenir des zones ferroviaires de Ventimiglia*

---

<sup>3</sup> Avec 9 réunions plénières et 3 réunions spécifiques

**ANNEXE – Liste des participants aux réunions plénières du Groupe de travail**

N.B. Les chiffres renvoient au numéro d'ordre des réunions

<b>Administration/Entreprise</b>	<b>Prénom Nom</b>	<b>Fonction</b>
Regione Liguria	Antonio GORGONI (1) (2) Stefano LAVORATORI (1) (2) (3) (4) (5) (6) (8) Clara OLIVERI (3) (4) Maurella PRESSATO (4) Ester BERTORELLO (8) Luana LAPINI (8)	Servizio Procedimenti Concertativi Service de la Concertation/Débat public  Secteur Urbanisme Secteur Urbanisme
Agenzia del Demanio	Francesco AMORETTI (2) (4) (5) (6)	Imperia
Province d'Imperia	Gabriele SALDO (4) Roberto AMORETTI (4) (5) (8) 2 représentants de la société ERDE (4)	Assessore LL PP Fonctionnaire Urbanisme Consultants
CARF	Dominique OBERTO (1) Dominique DUFRENNE (2) (3) (4) (5) (6) Muriel BOUSQUET (3) (4) (5) (6)	Vice Président Directeur général Département Aménagement
Principato di Monaco	Jean Michel MANZONE (1) (2) (3) (4) (5) (6) Daniel REALINI (1) (2) (3)	Département des Travaux publics et des Affaires sociales
Région Provence Alpes Côte d'Azur	Pierre LEMERY-PEISSIK (4) (5) (6)	Service Transports et Communication
MOT	Olivier DENERT (1)	
GIR Maralpin	Jacques MOLINARI (2) (3) (4) (5) (6)	Secrétaire scientifique
Comune di Mentone	Marcel TACHAU (1)	Ingénieur en Chef (DGST)
SNCF	Guy CHIRONNIER (1) (2) (3) (4) Patrick COTTALORDA (1) (2) (3) (4) (5) (6) (8) Christelle LAMOUR (1) Brigitte BASSAGET (2) Maurice MARTIN (2) Jean Louis GERAUD (2) (3) Guy ANTONI (3) (4) (5) (6) (8) Robert SIMONI (3) (8)	DTRL Paris SNCF Nice (gare de Vintimille) Fret Marseille Marseille Marseille Marseille Marseille Marseille
RFI Movimento	Fabrizio DELOGU (1) (2) (3) (4) (5) (6) Francesco CLEMENZA (1) (3)	
RFI Infrastruttura	Sergio DEVISI (2) Gianfranco POMETTO (1) (2) (3) (4) (5) (6) Lucia LA TORRE (1)	DCI patrimonio Unità Opere civili
TRENITALIA	Alessandro NATALE (3) Rosario AVERTA (4) (5) Francesco VINCI (4)	Transports régionaux ligures Direction régionale de Ligurie Direction régionale commerciale de Ligurie
FER Servizi s.p.a. (ex Metropolis)	Marco MONGIARDINI (1) (2) (5) (6) Franco DAGNINO (1) (4) Emanuele ZUCCARINO (4)	
Centostazioni SpA	Giuseppe LODI (6)	
Metropark SpA	Massimo CARMOSINO (6) (8)	
Comune di Ventimiglia	Mario GREPPI (1) (2) (3) (4) (5) (6) Mauro TRAVERSO (1) (2) (3) (4) Giovanni ASCHERI (1) (2) (3) (4) (5) (6) (8) Giovanni BALESTRA (1) (8) Cesare CIGNA (1) (2) (3) (5) (6) (8) Marina SENAREGA (1) (2) (3) (4) (5) (6) (8) Xavier MINUTOLI (1) Fabio CASTELLANO (2) (3)	Consulente PUC Consulente PUC Assessore Urbanistica Vice Sindaco Dirigente UTC USPR USPR USPR
	Robert BOTTEGHI (3) (4) (5) (6) (8) Olivier FALLETTI (3) (4) (5) (6) Salvatore BERNARDO (3) (4)	CARF/CG 06 Stagiaire Universités Gênes/Nice Stagiaire Universités Gênes/Nice

## **2. Observations sur l'avenir des zones ferroviaires de Ventimiglia adressées en décembre 2003 par le GIR Maralpin à l'Ufficio Speciale per la revisione del Piano Regolatore generale (USPR) de la Commune**

Menton, le 30 décembre 2003

Al Ufficio Speciale per la revisione del Piano Regolatore generale (USPR)  
Città di Ventimiglia – Provincia di Imperia  
Nella persona del Sindaco in carica

### **OBJET :**

Plan d'Urbanisme Communal de Ventimiglia  
L'avenir des zones ferroviaires dans le développement et la transformation de la ville

---

## **Observations du GIR Maralpin sur l'avenir des zones ferroviaires de Ventimiglia**

### **1. Cadre régional dans lequel s'inscrivent les observations du GIR Maralpin**

Les transports et déplacements constituent une préoccupation majeure des deux Riviera :

- Le franchissement transfrontalier de Ventimiglia est l'un des plus importants franchissements routiers alpins [cf. annexe "Traffics de transit circumméditerranéens"]. Le trafic de transit longue distance y occupe une part prépondérante (plus de 60 % du trafic total) et ne cesse de croître ; outre les importantes nuisances qu'il occasionne, il accroît la dangerosité des circulations 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 ».

### **2. Rappels sur les préconisations stratégiques du GIR Maralpin en matière ferroviaire**

Les analyses développées par le GIR Maralpin conduisent aux préconisations suivantes (*déjà formulées le 23 juillet 2003 dans le cadre de l'enquête publique sur le PUC de Ventimiglia*)

- Favoriser le transfert de la route vers le rail en améliorant les infrastructures ferroviaires existantes :
  - Valoriser la ligne internationale du Col de Tende (réélectrification, augmentation de la capacité et création de dessertes voyageurs accélérées) afin
    - de disposer d'un troisième franchissement alpin opérationnel aux fins de sécuriser les acheminements fret France-Italie<sup>1</sup>,
    - d'offrir au trafic marchandises en provenance de l'ouest un débouché direct sur le sud-Piémont et vice-versa,
    - de faire préférer le train aux pendulaires piémontais
  - 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.
- 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<sup>2</sup>.

### **3. Les propositions du GIR Maralpin relativement à l'avenir des zones ferroviaires de Ventimiglia**

Les propositions et observations qui suivent se réfèrent aux analyses et préconisations qui précèdent, *et ne vont pas dans le sens du resserrement des installations ferroviaires* telles qu'envisagées dans l'étude conduite par l'USPR.

#### **3.1. Aménagements à prendre en considération pour la valorisation de la ligne Cuneo-Ventimiglia**

(a) Prévoir l'embranchement direct de la ligne de Cuneo avec le raccordement de Calandre (afin de permettre de diriger une ½ 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) et des signalisations appropriées.

(b) Prévoir le raccordement de l'extrémité nord du Parco Roya avec la ligne de Cuneo 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 du littoral].

#### **3.2. Risques à court terme du resserrement des emprises**

(a) Gare internationale

Un doute plane sur le devenir des installations de lavage. Les déplacer vers ce qui subsisterait du Parco Roya occasionnerait alors des parcours inutiles (remorquages aller et retour des rames sur une distance de 3 km environ), ainsi que des manoeuvres d'attelage supplémentaire, le tout se traduisant par une *importante augmentation des coûts d'exploitation SNCF*, tant pour les rames Grandes lignes que pour les rames de desserte locale (TER).

(b) Parco Roya

Pour ce qui concerne le trafic marchandises, la perte éventuelle d'une partie des voies de classement et de garage risque de compromettre la valorisation de la ligne de Cuneo et d'affecter très sérieusement la qualité d'acheminement des convois littoraux tant que la double voie ne sera pas en service sur la totalité du littoral ligure, ce que l'on ne peut raisonnablement escompter avant une dizaine d'années<sup>3</sup>.

#### **3.3. Besoins à long terme**

Toutes les considérations, tant pour ce qui concerne les traversées alpines que l'aménagement du territoire littoral, convergent sur la nécessité (1) d'améliorer la part modale du rail (actuellement quasiment négligeable) dans le trafic de transit international fret<sup>4</sup>, (2) de conférer à la desserte ferroviaire de la conurbation littorale un rôle structurant majeur, et, (3) de réaliser la liaison ferroviaire à grande vitesse (et sans doute à grande capacité) de l'arc méditerranéen (Barcelone-Marseille-Nice-Genova).

Qu'elles soient phasées ou pas, ces réalisations (valorisation et renforcement de capacité des lignes actuelles, construction de lignes ou tronçons de lignes nouvelles) requièrent, pour l'implantation des voies nouvelles et, surtout, pour les installations de service, la disponibilité d'emprises étendues et situées si possible à proximité des infrastructures actuelles, ce qui est particulièrement le cas des installations ferroviaires de Vintimille dont il serait fort dommageable qu'elles soient irrémédiablement aliénées, fut-ce même en partie.

### **4. Recommandation**

- Considérant les récentes orientations du gouvernement français (CIADT<sup>5</sup> du 18 décembre dernier) favorables à la prise en considération d'une infrastructure ferroviaire nouvelle à grande vitesse en direction de Nice,
- considérant l'imminence de la procédure de « débat public » devant être engagée en 2004 sur la définition de ce projet,
- considérant le large consensus en faveur de l'insertion de ce projet dans un projet plus ample de liaison performante entre Barcelone et Genova,
- considérant le souci affiché par certains acteurs de prendre en considération le fret dans un tel projet,

dans l'attente de ce grand débat annoncé, des recommandations qui en résulteront et d'une formulation précise par la partie française de l'enveloppe du projet et de sa poursuite éventuelle vers l'Italie, le

principe de précaution conduit à recommander, pour l'instant, de *ne pas hypothéquer l'avenir et de préserver l'essentiel* des aires ferroviaires existantes.

Jacques Molinari  
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin  
le 30 décembre 2003

---

<sup>1</sup> Un tel aménagement aurait permis de faire face plus aisément à l'interruption du trafic littoral, depuis le 18 juin dernier, à la suite de désordres géologiques apparus dans la traversée souterraine de Monaco

<sup>2</sup> L'achèvement de cette mise à double voie avait été annoncée naguère pour 2006. Il faut cependant savoir que la section de 24 km Ospedaletti - San Lorenzo al Mare (déviation souterraine de San Remo), dont la réalisation a été entreprise en 1980, n'a été mise en service qu'en septembre 2001.

<sup>3</sup> Ces installations viennent de perdre leurs fonctions douanières mais sont loin d'être dépossédées de leur rôle technique conjuguant le contrôle des rames et le changement du mode de traction (passage du 25 KV alternatif français au 3 KV continu italien). S'y surajoute, en matière de fret, la nécessité de découpage des rames longues françaises (750 m) en rames plus courtes compatibles avec la longueur des voies d'évitement italiennes (380 m sur le parcours Arma di Taggia – Finale Ligure, encore en grande partie à voie unique, et 550 m sur le reste du réseau). Cette opération et son symétrique s'effectuent sur les emprises du Parco Roya qui joue également le rôle de bassin de rétention pour les rames en attente d'acheminement sur le tronçon ligure

<sup>4</sup> En 2002, le trafic annuel à Vintimille s'établissait à 1,142 millions de poids lourds dont 0,6 en transit international (origine/départ hors de France) ; en tonnage, les trafics sur route s'élevaient à 14,6 millions de tonnes (dont 8,9 en transit international) tandis qu'ils atteignaient à peine 0,9 millions de tonnes sur le rail [cf. Publication à paraître dans *Montagnes Méditerranéennes*].

<sup>5</sup> CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire