
**AEVV/EGWA – Région Wallone
4^{ème} Conférence européenne sur les "Voies Vertes"
6-7-8 novembre 2003 – Liège (Belgique)**

Thème 4

**Projets et réalisations transfrontaliers : les conditions institutionnelles, financières
et techniques**

**Continuité de l'itinéraire voies vertes circumméditerranéen
Franchissement du verrou transfrontalier sud-alpin
Intrications nationales et internationale d'un projet composite**

Prof. Gerardo BRANCUCCI ^(a), Arch. Gianni GAGGERO ^(b), Dr.-Ing. Jacques MOLINARI ^(c)

^(a) Professore ; Dipartimento di Pianificazione della Città, del Territorio e del Paesaggio ; Università degli Studi di Genova ; Délégué du GIR Maralpin pour la Région Liguria

^(b) Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesistica – Regione Liguria – Genova (Italia)

^(c) Secrétaire scientifique du Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin

SYNOPSIS

Le projet, dont les grandes lignes ont été présentées lors du III^{ème} Congrès international des Voies vertes, Gijon (Espagne), établit la continuité des itinéraires internationaux franco-italiens littoral (est-ouest) et alpin (nord-sud).

Il répond au double défi du franchissement de l'extrémité sud-ouest de la chaîne alpine et de la traversée d'un secteur touristique fortement urbanisé, en s'articulant, pour les sections où la continuité ne peut être assurée selon les critères usuels, sur l'intermodalité ferroviaire et maritime.

La richesse patrimoniale des territoires traversés par ces deux itinéraires conduit à prévoir, tout au long de leur tracé, l'accès aux différents sites, curiosités, monuments, musées et autres centres d'intérêt remarquables, qui constellent les deux Riviera et l'ancienne Route du sel. Ces objectifs culturels étendent le domaine d'intervention à de larges "fuseaux" en préconisant l'aménagement ou la valorisation d'une palette diversifiée de cheminements (sentiers piétonniers, aménagements cyclables, voies vertes) ainsi que de stations intermodales ferroviaires et maritimes.

Le projet initié par le GIR Maralpin^(*), encouragé par les autorités nationales françaises au niveau de la *Région Provence-Alpes-Côte d'Azur* [Direction régionale de l'Environnement (Diren-Paca), Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)], est maintenant fortement soutenu par la *Regione Liguria* qui y voit le prolongement naturel à son projet régional de voie verte prévu sur les délaissés actuels (24 km) et futurs (45 km) de la ligne ferroviaire littorale ligure, depuis Bordighera jusqu'à l'orée de Savona.

La communication fera état des modalités de mise en place, de financement et de réalisation d'un projet transfrontalier Interreg IIIA ALCOTRA piloté par la *Regione Liguria*, en collaboration avec le GIR Maralpin et l'Université de Genova, mais dont les maîtres d'ouvrage du secteur français ne se sont pas encore engagés.

En avançant quelques tentatives d'explication sur les difficultés à surmonter encore pour parvenir à la concrétisation d'un tel projet, on appellera l'attention sur la nécessité de bénéficier pour ce faire de tout l'appui des institutions nationales et internationales.

^(*) Le Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin), fondé en 1996, a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que de la protection de l'environnement, dans les zones littorale et sud-alpine (Alpes méditerranéennes).

Le GIR Maralpin est membre associé de l'Association européenne des voies vertes (AEVV/EGWA)

Continuité de l'itinéraire voies vertes circumméditerranéen
Franchissement du verrou transfrontalier sud-alpin
Intrications nationales et internationale d'un projet composite
Brancucci G. ; Gaggero G. ; Molinari J.

1. Origine du projet et contexte

Genèse

Le projet transfrontalier ici évoqué est issu de deux démarches parallèles qui se sont développées de part et d'autre de la frontière à la fin des années 90.

Le GIR Maralpin et ses partenaires de la Faculté d'Architecture de Gênes (Département Polis), se référant à la décision gouvernementale française de créer un réseau national de véloroutes et voies vertes comportant un itinéraire littoral de raccordement avec l'Italie, avait, dès 1998, engagé l'étude préliminaire d'un double franchissement transfrontalier, d'une part Nord-Sud (Cuneo-Ventimiglia), d'autre part littoral (Bordighera - Principauté de Monaco) qui fut présenté au IIIème Congrès international des voies vertes [1].

De son côté, cette même année 1998, la Regione Liguria, dans le cadre de son plan d'aménagement [2] saisissait l'opportunité du proche déclassement du tronçon de ligne ferroviaire San Lorenzo al Mare - Ospedaletti pour en proposer la transformation en piste cyclable et ligne de transport public dont une anticipation (la traversée en voie verte de San Remo) fut esquissée par nos collègues universitaires du CesCAm [3].

Cadre institutionnel et mesures appropriées

Financé par le Ministère Italien des Infrastructures aux fins d'amorcer l'implication des autres partenaires publics, le projet ligure de réutilisation des infrastructures ferroviaires est actuellement en phase de finalisation, tandis que sa formalisation est en cours sous la forme d'une acquisition des emprises par une société mixte constituée à cette fin.

En France, le Syndicat Intercommunal pour le Développement Touristique du Pays Mentonnais avait pris l'initiative d'un projet "de restructuration du front de mer sur les communes de Menton et de Roquebrune-Cap-Martin" dont le financement a été récemment adopté dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région. Pour sa part, le Département des Alpes Maritimes initiait un "Schéma départemental cyclable" dont la mise au point est en voie d'achèvement.

L'ensemble de ces mesures offrait, en conséquence, au projet du GIR Maralpin deux points d'appui :

- à l'Est, la future voie verte ligure devant s'étendre sur plus de 65 km,
- à l'Ouest, une restructuration du front de mer autorisant l'implantation d'un itinéraire cyclable.

Dans ce contexte, le GIR Maralpin et le département Polis de la Faculté d'Architecture de Genova, jouant le rôle de trait d'union, se sont appliqués à susciter auprès des autorités concernées la formulation d'un Projet Interreg Alcotra [4] s'appuyant sur les deux programmes l'encadrant, sans se restreindre à la mise en cohérence cyclable mais en visant des objectifs bien plus ambitieux.

2. Un enjeu culturel et environnemental face à une situation critique pour des espaces mesurés et convoités

Pour les promoteurs du projet, cet itinéraire a été considéré comme l'un des moyens de promouvoir des modes de déplacements respectueux de l'environnement, de remettre en question l'évolution de notre région et de proposer de nouvelles formes d'aménagement du territoire.

En effet, depuis la fin du XIXème siècle, l'essor des déplacements motorisés et le développement du tourisme ont mis à mal le cadre naturel et paysager incomparable de l'étroite bande côtière maralpine.

La construction de la voie ferrée, l'aménagement des routes, puis des autoroutes, ainsi que l'urbanisation, se sont progressivement approprié la frange littorale, de manière parfois irrémédiable, au point de ne laisser subsister que quelques rares lambeaux d'espaces naturels et d'avoir effacé la majeure partie des vestiges d'un riche passé préhistorique, historique ancien et moderne, d'un littoral qui fut longé par la Via Julia Augusta et couronné par le Trophée des Alpes érigé en l'an 6 a.c.

3. Objectifs du projet

Pour les concepteurs du projet, son objectif majeur consiste donc, tout en assurant la continuité d'itinéraires nationaux et internationaux, à favoriser à la fois la découverte des ces patrimoines et leur protection, en permettant aux promeneurs et aux touristes de percevoir dans toutes leurs dimensions paysagères, naturalistes, historiques, sans attenter à leur intégrité et en recourant à des modes de déplacement respectueux de l'environnement.

La motivation forte du projet réside donc dans la création d'un réseau perçu, non seulement comme un réseau physique de liaison, de parcours et d'itinéraires littoraux et de pénétration vers l'intérieur, mais comme un espace de connaissance élargie mer-et-monts du territoire.

Dans le même temps, la création d'un corridor (d'un "fuseau") d'itinéraires piétonniers et cyclables mis en réseau avec les moyens de transport publics existants ne peut, en contribuant à réduire l'usage utilitaire ou de loisirs de l'automobile, qu'avoir un effet bénéfique sur l'environnement.

Pour certains partenaires institutionnels, plus particulièrement intéressés par les retombées économiques, l'objectif est celui de la mise en valeur et la diversification de l'offre touristique des deux Rivieras entre Nice et Imperia, par une intégration de leurs ressources et de leurs moyens.

Le projet implique donc une co-implication des acteurs locaux, des opérateurs touristiques, des associations, des cercles culturels, etc., par le biais d'une structure conçue tant pour la promotion que pour la préservation de l'ensemble du territoire.

4. Consistance du projet

Dans sa conception générale, le projet s'appuie à l'est (*levante*) sur le programme de réutilisation des délaissés de la ligne ferroviaire San Lorenzo al Mare - Ospedaletti, et devrait donc se développer depuis l'est à partir de cette dernière station. A l'ouest (*ponente*), il devrait aboutir à la frontière monégasque, et même se poursuivre au delà jusqu'à Nice.

Dans le programme en cours de mise au point (projet Interreg Alcotra), le projet porte schématiquement sur trois tronçons :

- Un secteur urbain encore en partie lacunaire (de Bordighera à Ventimiglia)
- Un secteur "naturel" non encore affecté par l'urbanisation (de Ventimiglia Alta à la frontière)
- Un secteur densément urbanisé (Menton et Roquebrune-Cap-Martin).

5. Spécificité du projet : de multiples défis

Si l'on s'en tient aux recommandations élaborées dans le cadre du Projet Réseau Vert Européen (REVER) achevé en 2002 dans le cadre du programme Interreg de l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest (AMNO), seules certaines portions de l'itinéraire seront susceptibles de satisfaire à toutes les conditions exigées ou souhaitées des voies vertes ^(*).

Ces difficultés résultent de l'urbanisation pour les deux sections encadrantes, et de la topographie pour la section centrale.

^(*) à savoir notamment "voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés... et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée de tous les usagers de toute capacité" [4 ; Fiche technique 1]

De ce fait, hors ses nombreuses variantes routières ou *tous terrains*, recherchées et appréciées par la clientèle experte et/ou sportive, l'itinéraire "voies vertes" présentera provisoirement des solutions de continuité sur certaines sections où les aménagements se révèlent, soit irréalisables, soit incompatibles avec les normes de tracé en usage.

Pour ce qui concerne la section centrale, au détriment de la cohérence et du respect des recommandations en usage, le projet préconise un éventail diversifié et ramifié de cheminements (sentiers piétonniers, pistes cyclables et, dans la mesure du possible, courtes sections de voies vertes) conjointement ou complémentaires conçus en intermodalité et articulés sur les services ferroviaires ainsi que sur un cabotage maritime dont on ne doute plus de l'opportunité.

La continuité de ces cheminements ne pourra toutefois être assurée sans procédures (réappropriation de voies, acquisitions de terrains) et travaux (remise en état et travaux neufs) requérant des études approfondies et des investissements notables.

Pour ce qui concerne les deux sections urbaines encadrantes, la problématique est d'une autre nature.

Il est vraisemblable qu'à l'est (levante), entre Bordighera et Ventimiglia, où de grands espaces ne sont pas encore urbanisés, la réalisation d'authentiques voies vertes, amplement conçues (**), soit encore possible sur de longues sections. En revanche, à l'ouest (*ponente*), sur le front de mer de Menton et de Roquebrune-Cap-Martin, la création d'une voie continue dédiée aux déplacements des deux roues non motorisées semble malheureusement exclue. La solution d'ores et déjà retenue résiderait dans la création d'un large "plateau" de "circulation apaisée" où puissent se mouvoir en toute sécurité services publics et tous types de déplacements doux.

6. Le projet Alcotra : un projet pilote et un laboratoire d'idées

Programmé sur trois ans seulement, le projet, dont l'enveloppe financière totale s'élève à 800 000 Euros, porte, d'une part, sur l'étude de l'ensemble de l'itinéraire, d'autre part, sur la réalisation concrète d'une section pilote, l'ensemble devant aboutir à l'élaboration de réflexions méthodologiques exploitables sur d'autres sites.

A. – L'étude

Elle comporte deux volets

- (1) Un inventaire approfondi des territoires italien et français afin de recenser les aspects culturels et paysagers à valoriser ainsi que les possibilités d'intermodalité entre tous les moyens de déplacement : navettes maritimes, train, autocars, autobus, taxis, vélo, parcours à pied.
- (2) La réalisation d'un projet architectonique et paysager au niveau préliminaire pour l'itinéraire complet de Menton à Ospedaletti.

B. La réalisation d'un tronçon pilote

Elle comporte également deux volets

- (1) Avant-projet d'aménagement de la zone frontière et de ses installations douanières désaffectées en point d'information-relais destiné à donner visibilité au projet tout en réalisant physiquement la continuité de l'itinéraire.
- (2) Réalisation d'un premier tronçon d'itinéraire (entre la zone frontière et la Villa Hambury sur le territoire de la commune de Ventimiglia)

C. La méthodologie

Mise au point d'une méthodologie de travail (notamment relativement à : la protection des zones sensibles, les relations entre territoires naturels et urbanisés, la communication, l'intermodalité des parcours) en vue d'une confrontation avec la thématique de projets similaires

(**) avec couloirs distincts pour la promenade et l'exercice sportif par exemple

7. D'imprévisibles difficultés de concrétisation

A l'orée de cette 4ème Conférence européenne des voies vertes, *cing ans après* la conception du projet et *trois ans après* sa présentation au Congrès de Gijón, le franchissement par une voie verte du verrou maralpin n'est toujours pas engagé.

Pressentant de grandes réticences de la part des institutions locales, jusqu'alors réputées pour le peu de cas qu'elles accordaient aux déplacement doux, le GIR Maralpin fondait ses espoirs sur un parrainage européen par l'entremise du projet Interreg III B "Rever-Med" circumméditerranéen, projet à l'élaboration duquel il s'était fortement impliqué et dont il eut pu être partenaire mais dont il fut étrangement écarté.

En revanche, un soutien inespéré est venu de l'engagement des autorités provinciales ligures dans le programme ambitieux et novateur d'établissement d'une voie verte continue littorale sur les futurs délaissés ferroviaires.

Cet appui, étayé par l'engagement de la Région Ligurie à assumer le projet dans le rôle de "Chef de file unique", n'a cependant pas suffi à emporter l'adhésion de la nouvelle structure institutionnelle locale française, la *Communauté d'agglomération de la Riviera française* (CARF) se présentant comme partenaire institutionnel exclusif.

La solution de cet incompréhensible dédain résidera sans doute dans l'implication d'un partenaire français de rang plus élevé, à savoir le département des Alpes-Maritimes dont le schéma cyclable est en cours d'élaboration.

Quoi qu'il en soit, cette "étude de cas" devrait en outre appeler l'attention sur plusieurs points :

- la difficulté de montage d'un projet européen à partir d'une initiative non-institutionnelle ;
- la dissymétrie patente des procédures nationales de financement (aisément assuré en Italie sur un fonds national, ce financement est subordonné en France aux procédures budgétaires locales) ;
- le paradoxal centralisme régional italien, en regard de l'extrême autonomie des instances locales françaises.

En conclusion de cette présentation devant les instances de l'AEVV, la question se pose de l'assistance qu'une association d'envergure internationale peut prêter à de tels projets dont les enjeux débordent largement du secteur géographique qu'ils concernent.

[1] BORTOLAMI Giancarlo, BRANCUCCI Gerardo, MOLINARI Jacques, TICHY Aldo
Itinéraire voies vertes circumméditerranéen. Franchissement du verrou maralpin. Un projet transfrontalier franco-italien [bilingue français-italien (original français)]

IIIème Congrès international des voies vertes – Gijon (Espagne), 19-21 octobre 2000

[2] PRUSST (Programma per la riqualificazione urbana e sostenibile sul territorio) del Ponente Ligure et du Piano Territoriale di Coordinamento della Costa

[3] MATERNINI Giulio, PEZZAGNO Michele

Le caratteristiche funzionali delle greenways : un primo approccio metodologico. Università degli Studi di Brescia. Dipartimento di Ingegneria Civile.

[4] Programme européen Interreg III A France-Italie ["ALCOTRA" : Alpes latines coopération transfrontalière]

[5] Guide des bonnes pratiques des voies vertes en Europe – Exemples de réalisations urbaines et périurbaines

AEVV/EGWA & Commission Européenne (DG Environnement) ; M-15057-2000 ; 91 pages

[6] Réseau vert européen – Greenways for Europe

AEVV/EGWA & Commission Européenne (DG Environnement) ; D-2001/9452/1-5 ; Namur (B), décembre 2001 (5 cahiers)