

**MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTERMODALE  
Firenze, Mercoledì 5 dicembre 2001**

**Continuité d'un itinéraire cyclable par intermodalité avec le train**

**Exemple du secteur maralpin**

Jacques Molinari <sup>1</sup>, Gerardo Brancucci <sup>2</sup>,

Je voudrais, en préambule, vous demander de bien vouloir excuser notre collègue, le Professeur Gerardo Brancucci, retenu par ses obligations à l'Université de Genova, et, avec lui, exprimer nos remerciements au Dott. Alessandro Margaglio de nous avoir invités à ce colloque en offrant ainsi au GIR Maralpin la possibilité de poursuivre et d'étendre des échanges fructueux en faveur de la promotion des modes de déplacements respectueux de l'environnement, d'évoquer son projet transfrontalier de *véloroutes et voies vertes* (VVV), et de vous montrer comment, dans une région cumulant des difficultés de toutes natures (notamment relatives à l'orographie et/ou l'urbanisation), la continuité des itinéraires peut être assurée par l'intermodalité avec le rail.

**1. Le cadre institutionnel français**

En introduction, pour pallier l'absence cet après-midi de Monsieur Gilbert Lieutier<sup>3</sup>, Conseiller technique vélo de notre ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, je voudrais évoquer sommairement l'état d'avancement du programme français des véloroutes et voies vertes (VVV).

Monsieur Paolo Piacentini, représentant de votre ministère de l'environnement, nous a fait part ce matin de la récente constitution d'un comité interministériel de pilotage ayant notamment pour objectif l'adoption d'un réseau national d'itinéraires cyclables. Sur ce plan institutionnel, notre centralisme, parfois dénigré, nous aura valu sur vous quelques années d'avance. En effet, nous bénéficions, depuis 1994, d'un *Comité national de suivi de la politique du vélo*, créé à l'initiative de notre ministère de l'environnement. Ce comité a fait adopter, le 15 décembre 1998 par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT), le *schéma national de véloroutes et voies vertes* que vous a montré le Dr. Giulio Senez, représentant de l'Association européenne des voies vertes (AEVV/EGWA) et Président de Greenways Italia, dans son excellente présentation de la situation européenne.

En fait, ce schéma de principe ne commencera réellement à se concrétiser qu'avec la mise en œuvre des directives de quatre ministres<sup>4</sup> demandant à chacune des régions françaises de créer

<sup>1</sup> Secrétaire du Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin) [présentateur de l'exposé]

<sup>2</sup> Professore ; Dipartimento di Pianificazione della Città, del Territorio e del Paesaggio ; Università degli Studi di Genova ; Délégué du GIR Maralpin pour la Région Liguria

<sup>3</sup> Chef du Service Circulation et Aménagements urbains ; Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Méditerranée ; Aix-en-Provence

<sup>4</sup> Mise en œuvre du Schéma national de véloroutes et voies vertes. Elaboration des volets régionaux Circulaire du 31 mai 2001, des ministres en charge de l'équipement (METL), de l'environnement

leur propre commission chargée de définir, avec plus de précision que le schéma national de 1998 et dans le respect d'un *cahier des charges national*<sup>5</sup> établi à cet effet, les portions d'itinéraires concernant leur territoire.

L'harmonisation de l'ensemble, ainsi que celle des continuités transfrontalières sera coordonnée et pilotée par une *commission nationale* (non encore constituée à ce jour).

## **2. L'argumentaire français pour la promotion d'un réseau national**

Le programme national français de VVV s'inscrit certes dans la législation récente invoquant désormais le développement durable et la promotion de modes de transport respectueux de l'environnement, cependant, n'occultons pas le poids prépondérant des considérations touristique-économiques ayant présidé à son adoption.

L'évocation de cet aspect me permettra de ménager ainsi une transition avec le riche exposé que vient de faire Madame Elisabetta Del Lungo, Assessore al Turismo e allo Sport della Provincia di Firenze.

### **Véloroutes et retombées économiques**

Voici en effet les intéressantes conclusions que l'on peut tirer de l'étude réalisée par l'Agence française de l'industrie touristique (AFIT)<sup>6</sup>. Cette étude, qui a précédé la décision de décembre 1998, porte sur une enveloppe de 6000 km d'itinéraires desservant les espaces français à forte fréquentation potentielle (11 zones), à fréquentation potentielle moyenne (12 zones) et les espaces périurbains des plus grandes villes et aires métropolitaines.

#### **Estimation des coûts**

Investissements (hors foncier)

A raison de 500 000 F / km [~ 150 Millions de Lires / km] (pour un itinéraire non totalement en site propre), le montant total de l'investissement est estimé à 3 milliards de Francs [*arrondi à 1000 Milliards de Lires*]

Fonctionnement

- entretien : 18,5 MF / an [*arrondi à 5 Milliards de Lires / an*]
- animation : 16,5 MF / an [*arrondi à 5 Milliards de Lires / an*]

#### **Recettes engendrées par le réseau**

Avec les hypothèses suivantes :

- apport de 150 000 nouveaux clients touristiques séjournant chacun 4 jours
- fréquentation des VVV par 5 % de la population urbaine à raison de 10 jours/an pour un apport financier de 25 F / jour [~ 7500 Lires / jour]

Les recettes exclusivement directes s'élèveraient à 1,83 Milliards de Francs par an [*arrondi à 500 Milliards de Lires / an*].

En résumé, les coûts de fonctionnement annuels représenteraient à peine 1 % de l'investissement, lequel serait amorti en seulement deux années de retombées économiques directes.

Un tel bilan, qui apparaît comme extrêmement favorable, mériterait cependant d'être comparé aux données et estimations italiennes correspondantes.

## **3. Le GIR Maralpin, un réseau transfrontalier de compétences interdisciplinaires**

J'en viens maintenant aux missions que nous nous sommes fixées, et à notre contribution aux projets de véloroutes et voies vertes.

---

(MATE), de la jeunesse et des sports (MJS), et du tourisme (SAT) [J.-Cl. Gaysot ; D. Voynet ; M.-G. Buffet ; M. Demessine] aux préfets de région (2 pages)

<sup>5</sup> Schéma national des véloroutes et voies vertes – Cahier des charges

Document émanant des ministères MATL, MATE, MJS, SAT ; 5 janvier 2001 (13 pages)

<sup>6</sup> Véloroutes et retombées économiques

Agence française de l'industrie touristique (AFIT), MATE, METL, MJS ; septembre 1998 (12 pages)

Notre association a été fondée il y a six ans, au paroxysme du projet de percée autoroutière du Mercantour (liaison Cuneo-Nice), aux fins de prôner l'aménagement maîtrisé de notre territoire transfrontalier (au carrefour du Piémont, de la Provence et de la Ligurie), dans le respect des préceptes de la Convention alpine (notamment celui du transfert du trafic de transit de la route vers le rail).

Pour ce faire, nous nous sommes fixés pour tâche concrète d'élaborer des analyses et études, de niveau intermédiaire entre l'académisme et la vulgarisation, destinées à documenter et éclairer, les mouvements associatifs, les élus et aussi les administrations souhaitant échapper à des errements révolus.

Ainsi, travaillons-nous notamment sur la valorisation des lignes ferroviaires maralpines (la ligne Cuneo-Nice et celles des littoraux ligure et provençal) et avons-nous lancé une réflexion approfondie sur les traversées de notre région par les itinéraires cyclables internationaux, réflexion ayant débouché sur le projet que je vais évoquer.

#### **4. Le projet pilote maralpin d'itinéraires touristiques et culturels**

##### **L'objectif et l'argumentaire**

Nous ne dissimulons pas que notre projet a été d'abord conçu comme une opération stratégique de préservation, sinon de sauvetage, des ultimes espaces littoraux liguro-azuréens ayant échappé à l'urbanisation [Réf. 1].

Pour ce faire, nous nous sommes appuyés

- d'une part, sur l'officialisation du réseau national français (qui prévoit la continuité transfrontalière avec l'Italie),
- d'autre part, sur le projet de réutilisation de 24 km de délaissés ferroviaires (entre Ospedaletti et San Lorenzo al mare) élaboré par le CeSCAM (Université de Brescia)<sup>7</sup>, représenté à ce colloque par l'Architecte Michèle Pezzagno qui vous en parlera mieux que moi.

Notre projet consiste à établir, emblématiquement depuis le Trophée des Alpes (édifié par l'Empereur Augustus en l'an 6 de notre ère) jusqu'à Ospedaletti, en continuité avec le projet CeSCAM, un "fuseau d'itinéraires doux" s'inscrivant dans le programme VVV, mais surtout, destiné à sauvegarder et à valoriser le patrimoine paysager, botanique, zoologique, géologique, historique et culturel de la zone.

Nous l'avons épaulé d'un fuseau nord-sud (Ventimiglia-Cuneo via le Col de Tende) étudié par nos collègues de Cuneo et tout particulièrement par le Professeur Aldo Tichy, notre expert en la matière [Réf 2].

L'ensemble du projet, dont le point nodal est Ventimiglia, relie donc trois provinces mais rassemble toutes les difficultés (relief, espace mesuré, urbanisation) auxquelles s'ajoutent les réticences d'élus et d'institutions majoritairement dévoués à la cause automobile.

##### **Lever les dernières réticences institutionnelles**

Ces réticences culturelles et psychologiques au niveau des maîtres d'ouvrage (généralement les communes) pourront être surmontées

- grâce au soutien (pratiquement acquis) de nos autorités régionales respectives, et, de l'engagement piémontais [je viens en effet d'apprendre du Dott. Andrea Costa, Funzionario Assessorato Turismo de la Provincia di Cuneo, ici présent, que son Consiglio Provinciale avait approuvé le 19 novembre dernier le financement du tronçon nord de l'itinéraire (de Cuneo vers le Colle di Tenda)] ;
- plus encore, grâce à l'effet d'entraînement espéré du projet interrégional européen Interreg III B REVER-MEDOC (*réseau vert européen de Méditerranée*)

---

<sup>7</sup> Centro Studi Città Amica – Università degli Studi di Brescia

*occidentale*) dont le GIR Maralpin est partenaire, et aussi d'un projet transfrontalier à soumettre dans le cadre du programme Interreg III A ALCOTRA.

### **Surmonter les obstacles naturels et structurels**

Les difficultés orographiques et spatiales rendront difficiles l'application stricte des normes nationales et internationales, élaborées sous d'autres cieux... en pays plats. Ainsi il ne sera pas toujours possible de respecter largeurs d'emprise généreuses et rampes modérées. Au delà d'ultimes tolérances qu'il faudra se résoudre à admettre, la réalisation d'un parcours répondant aux critères d'une véloroute : "itinéraire adapté à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et les moins entraînés" peut se révéler impossible (c'est le cas du parcours Monaco-Nice et du franchissement du Col de Tende). La discontinuité topographique devient alors inévitable et ne peut être surmontée (hormis pour des usagers sportifs et aguerris acceptant des itinéraires tous terrains ou routiers) sans recourir à l'intermodalité ferroviaire<sup>8</sup> susceptible d'être couplée sur le littoral avec un service de cabotage maritime à concevoir.

C'est dire tout l'intérêt que nous attachons à l'initiative d'Alessandro Margaglio et à ce colloque sur l'intermodalité.

Défi aux errements actuels en matière d'aménagement urbains et d'infrastructures, mais aussi aux règles s'instaurant en matière d'itinéraires cyclables et de voies vertes, notre projet constitue en fait une *expérience pilote* représentative d'une problématique typiquement méditerranéenne. Ce sont les raisons pour lesquelles l'Association européenne des voies vertes (AEVV/EGWA) a bien voulu, en dépit de notre très modeste importance, nous considérer comme partenaires dans le projet REVER-MEDOC au sein duquel nous pourrions poursuivre ce dialogue enrichissant, et cela, bien évidemment en partenariat avec BiciTrenoBici.

### **RÉFÉRENCES**

[Réf. 1]

Giancarlo BORTOLAMI (Prof.), Gerardo BRANCUCCI (Prof.), Jacques MOLINARI (Ing.), Aldo TICHY (Prof.)

Itinéraires voies vertes circumméditerranéen. Franchissement du verrou maralpin. Un projet transfrontalier franco-italien – Itinerario vie verdi circummediterraneo. Attraversamento dello sbarramento maralpino. Un progetto trasfrontaliero italo-francese

IIIème Congrès international des voies vertes AEVV/EGWA ; Gijon (Espagne) ; 19-21 octobre 2000 ; 10 pages.

[Réf. 2]

Aldo TICHY (Prof.)

Percorso ciclabile Cuneo-Ventimiglia (integrato con la ferrovia) – Progetto preliminare – Pro Natura Cuneo/Gir Maralpin ; septembre 2000 ; 9 pages (dont 4 planches en couleurs).

---

<sup>8</sup> On trouvera en références [1] et [2] une illustration des possibilités offertes par l'intermodalité ferroviaire sur l'itinéraire Ventimiglia - Cuneo où l'utilisateur familial pourrait parcourir sur voie verte les deux tronçons extrêmes (Ventimiglia - Airole/Olivetta, d'une part, et Vernante - Cuneo, d'autre part), tandis que des cyclistes sportifs pourraient parcourir partie ou totalité du fuseau en empruntant à la belle saison d'excellentes variantes d'altitude.