

**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
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org*

PRO NATURA CUNEO Piazza Virginio, 13 12100 Cuneo tel/fax 0171/612150	LEGAMBIENTE CUNEO Via Carlo Emanuele III, 34 12100 Cuneo tel/fax 0171/67888
ITE Initiative Transport Europe c/o Alpen-Initiative CH - 6460 Altdorf info@ite-euro.com www.ite-euro.com	CIPRA ITALIA Via Pastrengo 13, 10128 Torino, tel. 011/548626 , fax: 011/503155 italia@cipra.org www.cipra.org

**RÉSOLUTION DES ASSOCIATIONS ÉCOLOGISTES DE LA PROVINCE DE CUNEO
SUR LES VOIES DE COMMUNICATION DE L'ARC ALPIN OCCIDENTAL
(NOVEMBRE 2008)**

[traduction et notes de Maurizio Fusco & Jacques Molinari]

Le GIR Maralpin exprime sa vive gratitude aux associations soussignées pour lui avoir accordé l'autorisation de procéder à la traduction et d'assurer la diffusion dans sa version française d'un document *dont seul l'original fait foi*.

L'original en langue italienne de ce document est consultable sur le site Internet de Pro Natura Cuneo

<http://www.pronaturacuneo.it/>

en y accédant par le lien : <http://www.pronaturacuneo.it/Documento.html>

En considération de ce qu'il advient sur le territoire de Cuneo en matière d'infrastructures de transport et de mobilité, et à la suite des déclarations de certains élus du Piémont à l'occasion de la conférence qui s'est déroulée à Limone Piemonte le 27 Septembre 2008 sur la "*Perméabilité de l'arc alpin occidental*", les associations écologistes de Cuneo, en collaboration avec Cipra Italia (le Comité italien de la *Commission Internationale pour la Protection des Alpes*) et avec ITE (*Initiative Transport Europe*), ont élaboré le document qui suit. Après y avoir fait le point de la situation de la viabilité et des projets de liaison entre le sud Piémont, la Côte d'Azur et la Riviera ligure, les associations écologistes soussignées confirment aussi leur opposition totale à tout nouveau projet de liaison autoroutière entre le Piémont et la France ou entre le Piémont et la Riviera Ligure.

Tunnel routier du Col de Tende

Bien que confirmant leur totale adhésion et approbation à l'engagement de l'Administration de la Province, en vue de la solution du persistant problème du tunnel routier de Tende, (les associations soussignées considèrent que) des interrogations sur le projet actuel demeurent toujours. En particulier, dès lors que son coût vient de s'élever à 213.8 millions € dont 89.05 millions € pour la France et 124.75 millions € pour l'Italie, et dont le financement est

déficitaire du montant de la rallonge de 42 millions €¹, on ne comprend pas pourquoi on continue d'envisager la construction d'un tunnel nouveau à côté de celui existant sans considérer l'hypothèse de l'élargissement du tunnel actuel.

En réalité, l'itinéraire de la Vallée de la Roya est de nature à exclure de grands flux de trafic, surtout de trafic de poids lourds ; les traversées des agglomérations de Tende, Saint Delmas de Tende, Fontan, Breil, Trucco, et le tracé de la route actuelle imposent des contraintes sévères aux flux et vitesse de transit, qu'il serait absurde de ne pas prendre en considération.

L'existence d'un tunnel ferroviaire en service et la possibilité d'organiser un service navette pour le trafic touristique et commercial léger offre le choix d'une alternative pour toute la période des travaux d'élargissement du tunnel actuel, avec le non négligeable avantage d'écourter la durée des travaux, les coûts, les quantités des matériaux à écouler, etc.

Tout cela est suggéré par le bon sens et correspond à ce que le 27 Février 1999 le Directeur Général de l'ANAS, M. D'Angiolino, avait proposé de procéder à titre démonstratif au retubage de 6 à 10 mètres des premiers 250 mètres du tunnel dans la partie centrale – coté italien – dans la perspective d'une poursuite de l'opération sur la totalité du tunnel². Cette hypothèse paraît exclue sans remède du texte de l'accord France-Italie publié sur le Journal Officiel italien à la suite de l'accord de Paris (12 Mars 2007).

Les associations écologistes françaises ont estimé qu'avec les fonds économisés en élargissent le tunnel actuel. au lieu d'en réaliser un nouveau, on pourrait presque procéder à l'électrification et à la sécurisation du réseau ferroviaire Limone-Breil-Ventimiglia.

Aucun nouveau projet autoroutier entre l'Italie et la France

A l'occasion de la récente conférence qui s'est tenue à Limone Piemonte³, il a été demandé par des représentants politiques de Cuneo, l'insertion, dans le dénommé "Couloir n° 5", d'une liaison autoroutière entre les vallées Stura et Durance pour faire face au trafic lourd que le "Tenda" – selon les requérants – ne réussirait pas à soutenir même après le doublement. Pendant des années, le lobby de la politique et des entrepreneurs piémontais s'est battu (en gaspillant des ressources publiques au profit d'études de faisabilité inutiles) pour un absurde et ravageur projet autoroutier entre la province de Cuneo et le Sud de la France avec un tunnel sous le massif du Mercantour. Ce projet était par ailleurs en contradiction évidente avec le Protocole Transports de la Convention Alpine. Les associations craignent que le retard de l'aménagement du tunnel de Tende, outre les troubles dus aux fermetures du tunnel chroniques, puisse constituer un prétexte pour relancer ce grand ouvrage autoroutier, coûteux, avec un impact sur l'environnement énorme et qui demanderait des décennies pour sa réalisation.

Relancer le projet du tunnel Armo-Cantarana

Dans le "placard aux rêves" de la province de Cuneo, demeure depuis des décennies le projet de percement (environ 3,5 Km.) entre Armo (près de Pieve di Teco) et Cantarana (près d'Ormea) qui améliorerait radicalement le réseau routier de la Vallée du Tanaro vers Imperia et vers la Côte d'Azur.

Il faut rappeler que le parcours "Fossano (point central de la Province)-A6-Mondovì-Ceva-Ormea-Pieve di Teco-A10-Imperia-Ventimiglia est de 156 km dont près de 100 km sur autoroute et le reste (dans l'hypothèse du passage Cantarana-Armo sur la base de la cartographie du Touring Club Italien soit 3,11 Km) sur route nationale. Le parcours "Fossano/Cuneo/Limone/franchissement du Col de Tende/Breil/Ventimiglia est, quant à lui, de 114 Km en totalité sur route nationale.

Compte tenu des différentes vitesses de parcours, le premier, une fois réalisé le percement, pourrait représenter une alternative acceptable, ou au moins une possibilité d'allègement des flux de trafic du "Tenda", surtout par les zones situées au Nord de Fossano⁴.

Par le passé en province d'Imperia, des améliorations importantes eurent lieu sur la route nationale 28, par exemple le percement du Col de San Bartolomeo, d'où le tronçon Pieve di Teco/Imperia résulte en partie aménagé.

Toutefois le projet demeure gelé, vraisemblablement parce que, vers l'Est (voir le journal 'La Stampa' du 30.09.2008 sur les propos du premier Adjoint au Maire, M. Boccardo) aujourd'hui encore, on soutient le projet d'autoroute

¹ L'accord franco-italien signé le 12 mars 2007 portait sur un coût total des travaux de 168 millions d'euros, dont 58,35 % pour l'Italie et 41,65 % pour la France

² N.d.Tr. On trouvera quelques précisions sur les circonstances et le contenu de cette proposition sur le site du GIR Maralpin [cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/MolinariConfRouteRailColTende807s.pdf>]

³ N.d.Tr. *Permeabilità alpina - Workshop italo-francese* ; Limone Piemonte ; 27 settembre 2008 [coprésidé par le Sén. Giuseppe Menardi, Vicepresidente Commissione Lavori pubblici del Senato & Sen. Michele Davico, Sottosgretario all'interno ; Participants français : Sén. José Ballarello & Jean-Pierre Vassalo, maire de Tende]

⁴ N.d.Tr. et bien naturellement pour les destinations en deçà d'Imperia/San Remo

"Albenga-Garessio-Ceva" qui signifierait, pour gravir un dénivelé de 0 à 800 mètres sur un peu plus d'une vingtaine de kilomètres, devoir tracer une autoroute avec des profils évidemment très modestes, des virages très larges, une série continue de ponts et tunnels, et "massacrer" ainsi un territoire fragile et difficile tel que l' Apennin Liguro-Piémontais.

L'année dernière, nous avons appris à notre vif regret (La Stampa 06.10.07) que les fonds alloués par le CIPE (Comité Interministériel de Programmation Économique) en 2004 et se chiffrant à 4.781.000 € pour le projet définitif du tunnel Armo-Cantarana, ont été, en 2007, à la suite de l'accord entre le Ministère des Infrastructures, l'ANAS (Société Nationale autonome des Routes) et la Région Ligurie, ristournés au réaménagement d'une route côtière de Gênes !!!

Le 27 Octobre 2005, toujours La Stampa, publiait un article dans lequel on affirmait "Ceva-Albenga, le projet se fera - Pour l'étude de faisabilité sont en lice 8 groupes d'entreprises. avec une participation de Gavio, également actionnaire de la société qui aura la tâche de compléter la Asti-Cuneo".

Mise à double voie du tronçon ferroviaire Fossano-Cuneo

Cela relève d'une exigence, en somme pas trop onéreuse, dont la réalisation présenterait des avantages remarquables, attendus de longue date et, de longue date, toujours pas pris en considération.

En effet, la mise à double voie de ce tronçon aurait des effets bénéfiques non seulement sur la régulation des dessertes voyageurs, et donc avec les liaisons ferroviaires avec Turin, mais aussi pour celle du trafic marchandises qui, à cause de ce goulet d'étranglement, subit des entraves considérables

Si, en outre, on rétablissait l'électrification du tronçon Limone-Ventimiglia, ce doublement constituerait une amélioration à laquelle on ne pourrait renoncer pour les transits à long parcours Turin-Ventimiglia. Il est à signaler que, sur la partie française, progresse le projet de LGV (Liaison Grande Vitesse) "frontière-Nice-Marseille-Paris", et que "Cuneo-Ventimiglia" serait pour le Piémont une possibilité unique de connexion au tronçon français LGV.

Toutes les contradictions de l'autoroute Cuneo-Asti

L'attitude des associations écologistes a été depuis toujours opposée au projet autoroutier actuel défini comme le "Z renversé".

Aujourd'hui nous devons constater que :

1) dans les années 1968 et dans les premières années '70, la liaison "Cuneo-Asti" avait été conçue comme route-express à quatre voies (express way), c.-à-d. comme dorsale ouest-est ouverte et liée à la viabilité principale existante, qui aurait dû fonctionner comme collecteur/distributeur de trafic à brève, moyenne et longue distance, avec des caractéristiques modernes et d'avant-garde, de manière à assurer fluidité et sécurité de transit.

Les tronçons de la ceinture de Fossano, de la traversée d'Alba et de la section Asti-Isola constituent des témoignages de ce projet sans suite.

2) Les lots autoroutiers déjà en service ne semblent pas avoir résolu d'une manière satisfaisante ces problèmes de liaisons à moyenne-longue distance. Il semble, au contraire, que le péage (qui, à l'heure actuelle, soulève un bon nombre de protestations de la part des utilisateurs) cause paradoxalement un détournement du trafic lourd sur la voirie courante (restée tout à fait la même) avec l'augmentation de l'engorgement, de la dangerosité et, en définitive, des risques d'incidents que, par la solution autoroutière, on affirmait vouloir éliminer.

3) du temps des discussions sur le tracé autoroutier, l'Union des Industriels, préoccupée par les retards et les limites des liaisons de la Province de Cuneo avec la Plaine du Po, avait fait exécuter une enquête auprès des industries locales, dont il ressortissait que les difficultés de liaison routière avaient pour conséquence une augmentation des coûts de production de 7 à 15 pour cent par rapport à d'autres zones mieux desservies.

Quand la liaison Cuneo-Asti sera achevée, il sera donc intéressant de connaître l'incidence du péage sur les coûts de transport et de savoir si l'augmentation des coûts ne se serait pas simplement transférée de l'insuffisance du système routier aux caisses du concessionnaire de l'autoroute.

Situation d'autant paradoxale, puisque, sur les lots réalisés par l'ANAS, on doit payer un péage "assez cher" ainsi que le Président de la Province de Cuneo le remarqua lors de l'interpellation adressée au Ministre de l'époque, M. Lunardi, le 22.08.2005.

4) Il est intuitif de saisir que, du point de vue des Provinces de Fossano, de Savigliano, de Saluzzo, on insiste pour un système plus logique d'insertion sur la A6 (Turin-Savone) dans la zone de Marene, qui se trouve maintenant avoir son accès déplacé vers Cherasco, en allongeant le parcours d'environ 6 km. Le tracé de la route express prévoyait un seul croisement rationnel des deux axes (A6 et "express way" Cuneo-Asti), en un seul point à Tagliata, où il aurait été possible de faire bifurquer les trafics du sud (Cuneo-franchissements alpins) vers le nord (Turin) et l'est (Alba-Asti). Les flux transversaux (de Savigliano et Saluzzo) auraient continué à disposer d'accès à la A6 par l'ancien péage de Marene,

5) Ces problèmes non résolus entraînent d'autres conséquences : récemment un représentant de l'UDC⁵ affirmait sur La Stampa que son parti aurait parrainé la réalisation du tronçon autoroutier "Saluzzo-Savigliano-A6", solution inacceptable. On devrait par contre améliorer la viabilité actuelle, surtout en fonction de la sécurité routière, question prioritaire, qui ne se réalise pas par la construction d'autoroutes nouvelles, mais en assurant la sécurité de la viabilité existante.

Les associations estiment qu'un examen de la situation et une étude sur la façon de limiter le trafic sur route, les coûts relatifs et la pollution, amènent à la conclusion de considérer le développement des infrastructures ferroviaires comme une alternative valable à la construction envisagée du tronçon autoroutier.

Significative, nous parait, la situation de la Cartiera di Verzuolo⁶, où, par carence d'infrastructures de transport, la majeure partie des bobines est expédiée par route, en dépit du fait que la ligne ferroviaire publique (celle de Cuneo-Saluzzo-Savigliano) traverse le périmètre de la firme.

Franchissement international du Colle della Maddalena (Col de Larche)

Les modifications climatiques actuelles ont atténué le problème du transit hivernal du Colle della Maddalena. Des initiatives sont en cours pour l'amélioration de la viabilité dans les secteurs de Demonte, Aisone et Vinadio. N'est pas résolue la traversée du Col en cas de fortes chutes de neige. Dans les années 1995/2000 on avait proposé la réalisation d'un tunnel paravalanches sur le versant italien, sur environ 3 Km . En outre, dans les années '60 du siècle dernier, on avait avancé l'hypothèse d'un tunnel entre Grange di Argentera et Maison-Méane de Larche. Rien n'a été fait.

En tout cas le transport de produits polluants/dangereux n'est pas compatible avec la route et les lacets de la Valle Stura. Il y a déjà eu des incidents avec citernes renversées et déversement de liquides, heureusement avec des conséquences limitées.

On corrobore cependant le fait que ce franchissement puisse être utilisé pour le transport de marchandises avec origine/destination dans les deux régions transfrontalières, mais non pas comme un itinéraire d'évitement des péages autoroutiers dans les trajets est-ouest à long parcours. A ce propos, la Province règlemente un système d'autorisations de transit à la Maddalena. Quels résultats a-t-il donné au cours de ces années d'application ?

Amélioration des liaisons entre Alba, Cortemilia et Savona

Cette proposition aussi fait partie des "rêves dans le tiroir" qui depuis des années attendent une réponse. On ne demande pas, il va de soi, des options autoroutières fantastiques, mais des interventions raisonnables sur la viabilité normale, visant à éliminer les longs parcours tortueux qui, aujourd'hui, pénalisent les relations humaines et commerciales . Il est à rappeler que la réduction du parcours kilométrique se traduit par une consommation inférieure et, par conséquent, par une pollution mineure.

Métro léger

Les associations complètent la présente liste d'observations par cette proposition qui a déjà obtenu accueil favorable lors de la *Adunata Nazionale degli Alpini* à Cuneo⁷. L'Administration de la Province a le pouvoir d'intervenir pour l'organisation du transport public local. Qu'elle propose donc des modèles de transport réutilisant au maximum le réseau ferroviaire existant ! Il s'agit ("où", "comment" et "quand" cela est possible) d'alléger les routes du trafic automobile en reportant les usagers sur le mode ferroviaire, organisé et harmonisé avec les exigences de ceux qui travaillent ou étudient, à des coûts compétitifs et en éliminant des pollutions et des risques d'incidents. Le Circuit Borgo San Dalmazzo-Cuneo-Saluzzo-Savigliano-Fossano-Mondovì, opportunément calibré et articulé en arrêts, offre une remarquable opportunité à cette fin.

signé : Pro Natura, Cuneo - Cipra Italia - Legambiente, Cuneo - ITE Delegazione italiana



⁵ Unione dei Democratici Cristiani e Democratici di Centro (UDC) [Union des démocrates chrétiens et démocrates du centre]

⁶ Usine papetière

⁷ Rassemblement national de la montagne [LXXX Adunata Nazionale - 12-13 maggio 2007 - Cuneo]