

	<p>LEGAMBIENTE CUNEO Via Carlo Emanuele III 34 12100 Cuneo tel/fax 0171/602221</p>		<p>PRO NATURA CUNEO Piazza Virginio 13 12100 Cuneo tel/fax 0171/612150</p>
---	---	--	---

Déclaration

Cuneo le 25 août 2017

●

La Vallée de la Roya n'est pas appropriée aux camions et ne doit pas devenir un itinéraire de transports routiers internationaux

●

Les récentes prises de position des maires de la Vallée de la Roya, qui ont presque conclu un accord pour interdire le transit des poids lourds de plus de 19 tonnes, constituent une étape d'une portée appréciable.

La Vallée de la Roya, pour ceux qui la parcourent et la connaissent, n'est assurément pas une vallée propice au transit des véhicules lourds, et sa morphologie ne se prête d'ailleurs pas, à long terme, à des améliorations significatives des circulations routières.

Les villages anciens aux rues étroites, les passages inférieurs étriqués des ouvrages ferroviaires, les longs ouvrages souterrains à double sens de circulation, n'offrent certainement pas des conditions appropriées au transit TIR¹, tandis que s'affirme la vocation à prédominance touristique des communes traversées, lesquelles s'appliquent à valoriser leurs ressources naturelles et historiques.

La traversée alpine du Col de Tende et de la vallée de la Roya ne doit pas être considérée comme un axe de transport international. Il n'est pas logique qu'un TIR qui transite entre l'Espagne et l'Autriche, par exemple, puisse emprunter la Vallée de la Roya dans le seul but de faire l'économie des péages d'autoroute.

Selon la Région Piémont [Le trafic de marchandises à travers l'arc alpin occidental 2000-2009] :

« Le Col de Tende est atteint depuis la capitale provinciale de Cuneo par la SS 20 qui se poursuit ensuite en France par la RN204² après franchissement du tunnel frontalier à 1320 m d'altitude. Cette liaison fait partie de l'itinéraire européen E74 et permet de relier aisément cette métropole piémontaise avec Ventimiglia et la Côte d'Azur. Le franchissement du Col de Tende occupe une place importante du fait de sa position géographique, complémentaire de la traversée du Fréjus, et stratégique par la possibilité qu'il offre de gagner les stations balnéaires côtières françaises dans des délais et des coûts réduits vis-à-vis de ceux offerts par les infrastructures routières de Ligurie ».

Cette définition fait clairement comprendre que la fonction de la traversée de Tende est purement locale et que sa vocation est celle d'un trafic léger.

¹ Transport routier international

² Déclassée en RD 6204 par décret du 5 décembre 2005

En nous en tenant aux données chiffrées, le rapport INTERALPES de 2013 établit, qu'en 2012 au Col de Tende, le trafic moyen journalier de poids-lourds était de 159, contre 5044 voitures, soit 3% du total.

Au cours de la même période, les franchissements frontaliers de Vintimille s'établissaient à 11887 véhicules légers et à 158 PL au franchissement routier et à 3123 PL au franchissement autoroutier.

Il apparaît en conséquence que le pourcentage de camions transitant au Col de Tende représente moins de 4% de tous les transports lourds susceptibles d'intéresser la France, tant depuis le Sud Piémont que de la Ligurie (Tende + Ventimiglia).

Nous ne pensons pas que la modification partielle d'un tel pourcentage de trafic puisse nuire à l'économie piémontaise, d'autant que, dans ce pourcentage, sont inclus les camions de poids inférieurs à 19 tonnes qui continueraient à transiter.

Il convient de rappeler que le tunnel existant est actuellement interdit aux TIR d'une hauteur supérieure à 3,90 m, donc ne peuvent le franchir, ni les grands gabarits, ni les porte-véhicules, ni les porte-conteneurs, qui constituent la majorité de la circulation lourde.

À l'heure actuelle, le trafic vers la France y est principalement constitué de chargements de ciment, de chaux, de matériaux ferreux, d'animaux, de viandes et de marchandises diverses, assuré par environ quatre vingt voyages quotidiens dans le sens aller.

Comment un transfert d'une partie de ce trafic vers l'autoroute peut-il affecter ce type d'exportation ? Ce n'est certes pas facile à connaître, d'autant qu'une partie de ces marchandises dépend de multinationales disposant de centres de production alternatifs,

Le projet désastreux - et actuellement sinistré - de doublement du tunnel ne doit surtout pas détourner l'attention : un transit fluidifié au niveau du tunnel n'a rien à voir avec le reste du tracé, qui reste tel qu'il est. Il ne faut assurément pas qu'il constitue une incitation à une plus grande utilisation par le trafic lourd. Il est d'ailleurs incontestable que, jusqu'à présent, la section réduite du tunnel et la circulation alternée³ ont constitué un frein au trafic TIR. Il est donc probable que le doublement du tunnel (dont la réalisation, dans les circonstances et les conditions actuelles, est très éloignée) constituera une incitation à la circulation lourde. L'interdiction pour les hauteurs supérieures à 3,90 m sera certainement levée, augmentant considérablement de ce fait le trafic lourd qui croîtra alors d'une manière imprévisible.

Par conséquent, la position des Élus de la Vallée de la Roya prend une importance encore plus grande dès que l'on songe à une telle augmentation du trafic futur, qui ferait de la vallée de la Roya un véritable cauchemar.

Les préoccupations des associations italiennes de transport nous semblent totalement injustifiées⁴. La nouvelle autoroute Cuneo-Massimini⁵, largement sous-utilisée, permet, dès à présent, une connexion rapide avec la France par le réseau autoroutier, et les temps de déplacement n'y sont pas supérieurs à ceux du transit par la vallée de la Roya. D'ailleurs, de nombreux transporteurs, préfèrent emprunter l'autoroute plutôt que l'itinéraire de la Roya dont le tracé et le profil engendrent des coûts d'exploitation et d'entretien accrus.

Pensons plutôt à encourager le transit autoroutier par des tarifs réduits pour les transporteurs pour mettre fin à la torture que le trafic poids lourds inflige à une vallée inapte à la supporter, cela aux seuls intérêts de certains groupes multinationaux du Val Vermentina. Les reproches adressés par le « *pacte pour le développement* » (association représentant *Confindustria*,

³ Qui s'est révélée indispensable pour assurer la sécurité dans le tunnel

⁴ On se référera notamment à l'article publié le 27.08 par La Stampa Cuneo & Provincia p. 44, intitulé "Niente camion in valle Roya – I sindaci confermano le limitazioni al transito. Proteste nel Cunnese"

⁵ A36 assurant la liaison entre l'A6 Torino-Savona et Cuneo

*Confartigianato, Confcommercio, Coldiretti et Confagricoltura Granda*⁶) aux municipalités françaises pour n'avoir pas pris des dispositions pour améliorer le réseau routier dans leurs territoires, semblent totalement injustifiés, surtout si l'on pense à ce que nous n'avons pas fait chez nous, comme les déviations de Demonte et Aisone⁷.

Nous ne pouvons imposer à une vallée de l'État voisin, désireuse de favoriser le tourisme et le respect de son territoire, pour soutenir des exigences émanant de quelques entreprises industrielles, qui disposent pourtant des moyens de trouver des solutions alternatives.

Le trafic lourd, et nous ne nous laisserons jamais de le répéter, doit être détourné autant que possible sur le chemin de fer, tandis que le fret inutile, c'est-à-dire les marchandises dont les transports ne sont pas justifiés, doit être réduit, au risque de favoriser des intérêts particulièrement conflictuels avec ceux de la collectivité.

[traduction GIR Maralpin]

Cuneo le 25 août 2017

Le Président de Pro Natura Cuneo
Domenico Sanino

Le Président de Legambiente Cuneo
Bruno Piacenza



Ce communiqué a été annoncé et commenté le 29 août 2017 par **La Stampa Cuneo** et diffusé in extenso par **CuneoCronaca** le même jour



⁶ Toutes confédérations de caractère économique et commercial

⁷ Déviations sur la SS21 qui relie le Colle della Maddalena (Larche) à Borgo San Dalmazzo (Cuneo)