

**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
Membre de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)*

SECRETARIAT : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

Protection et valorisation du patrimoine environnemental et Déplacements doux

Projet de convention d'assistance financière de la Diren-Paca aux études et travaux du GIR Maralpin

1. Rappel sur les activités générales du GIR Maralpin

1.1. Objectifs du GIR

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 la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine (Alpes méditerranéennes). Depuis sa création, le GIR s'est impliqué notamment dans l'élaboration de la *Directive territoriale d'aménagement du territoire des Alpes-Maritimes (DTA 06)*, dans celle des *Schémas de services collectifs transports (SSCT-Paca)*, et, plus récemment dans le *Débat public sur le projet d'extension du port de Nice*.

1.2. Fonctionnement du GIR

Les activités du GIR Maralpin, sous forme de débats, d'analyses ou de synthèses, s'étoffent et s'enrichissent par ailleurs de travaux dirigés (stages) et de recherches universitaires (mémoires) sur des sujets d'investigation ou d'études ressortissant aux thèmes précités.

Ces travaux ont déjà eu pour aboutissement plusieurs publications, ainsi que des communications devant des instances étrangères ou internationales.

Le caractère transfrontalier des activités du GIR s'est récemment concrétisé avec l'approbation, le 28 septembre 2001, du *Dipartimento di Storia e progetto dell'architettura del territorio e del paesaggio (POLIS)* de l'*Università degli Studi di Genova* d'accueillir dans ses structures une antenne du GIR Maralpin.

2. Cadre général de la Convention

2.1. La genèse du projet GIR : la création d'un Groupe de travail transfrontalier "Déplacements doux" Côte d'Azur (Fr) - Ligurie (It) - Piémont (It)

Tirant parti de l'annonce de l'adoption d'un schéma national de véloroutes et voies vertes impliquant le secteur maralpin, le GIR Maralpin prenait l'initiative de constituer, dès le 19 novembre 1998 un *Groupe de travail pour le développement régional et transfrontalier du vélo comme mode de tourisme et de déplacement*, ayant (a) pour objectif général l'étude des itinéraires internationaux (a1) littoral circumméditerranéen et (a2) nord-sud entre le Piémont et les deux Riviéras, et, (b) pour objectif prioritaire, le franchissement du "verrou" maralpin dont la croisée se situe à Vintimille.

2.2. Un enjeu culturel et environnemental

Ces projets d'itinéraires de véloroutes et voies vertes de caractère national et international ont été considérés par notre association soucieuse de développement durable, certes comme l'un des moyens de promouvoir des modes de déplacements respectueux de l'environnement, mais, *surtout*, comme une ultime chance de remettre en question l'évolution de notre région, et de faire admettre de nouvelles formes d'aménagement du territoire.

2.3. Objectif majeur du projet GIR

L'objectif majeur du projet consiste donc, tout en assurant la continuité d'itinéraires nationaux et internationaux, à favoriser à la fois la découverte et la protection des patrimoines environnementaux, culturels et touristiques, en permettant aux promeneurs et aux touristes de notre région de les percevoir dans toutes leurs dimensions paysagères, naturalistes, historiques, sans attenter à leur intégrité et en recourant à des modes de déplacement non motorisés.

Cependant, la réalisation des tronçons maralpins de ces itinéraires se heurte à des difficultés considérables

3. Une problématique spécifique à l'espace maralpin et méditerranéen

3.1. Les obstacles à surmonter

Hors leurs nombreuses variantes routières ou *tous terrains* recherchées et appréciées par la clientèle et les usagers sportifs, les itinéraires "voies vertes" présenteront, en raison de difficultés de tous ordres (orographie, urbanisation dense, etc.), des solutions de continuité sur certaines sections où les aménagements se révèlent, soit irréalisables, soit incompatibles avec les normes de tracé en usage.

3.2. Des solutions palliatives avec l'intermodalité

Dans tous ces cas cependant, la continuité peut être aisément assurée par intermodalité avec les lignes ferroviaires littorale (Marseille – Nice – Genova) et transalpine (Cuneo – Breil-sur-Roya – Ventimiglia), ainsi que sur la liaison Nice-Grenoble avec les Chemins de fer de la Provence (Nice-Digne).

Sur le littoral, outre la liaison territoriale avec la Corse et son hinterland, l'intermodalité maritime doit être promue par un attrayant cabotage maritime.

4. L'urgence d'œuvrer

4.1. Une situation critique pour des espaces mesurés et convoités

En effet, depuis la fin du XIX^{ème} siècle, l'urbanisation anarchique, 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, de manière parfois irrémédiable, la frange littorale, au point de ne laisser subsister que quelques rares lambeaux d'espaces naturels et d'avoir effacé la majeure partie des vestiges du riche passé préhistorique, historique ancien et moderne, d'un littoral qui fut longé par la Via Julia Augusta et couronné par le Trophée d'Auguste, érigé en l'an 6.

Dans la traversée maralpine des Alpes, la route, frayée en vallée au prix d'aménagements considérables, est devenue un axe de transit dont les nuisances commencent à affecter la qualité de vie des résidents et à compromettre, tant la mise en valeur du patrimoine remarquable de ses villages que la préservation de ses ressources et sites naturels.

4.2. Une approche spatiale de la valorisation... et de la préservation

La richesse patrimoniale des territoires traversés par ces deux itinéraires incite à prévoir tout au long de leur tracé, l'accès aux sites, curiosités, monuments, musées et autres centres d'intérêt remarquables, qui constellent les deux Rivières et l'ancienne route du sel.

Ces objectifs culturels mais aussi les spécificités des domaines concernés (relief, sites à protéger, urbanisation) étendent le domaine d'intervention à de larges "fuseaux" et conduisent à préconiser, en zone littorale comme en montagne, au détriment de la cohérence et du strict respect des recommandations en usage, une palette diversifiée et ramifiée de cheminements (sentiers piétonniers, aménagements cyclables, voies vertes) conjoints ou complémentaires, conçus en intermodalité et articulés sur les dessertes ferroviaires ainsi que le cabotage maritime.

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

5. Articulation du projet GIR

Le projet du GIR, présenté à la dernière conférence de l'Association Européenne des Voies Vertes à Gijon (Espagne) en octobre 2000, a joué un rôle catalyseur dans la formulation du projet européen REVER-MEDOC conçu pour couvrir l'ensemble de l'aire circumméditerranéenne.

5.1. Le projet pilote

La phase initiale du projet concerne la partie la plus difficile de l'axe littoral (franchissement des deux Rivières) [il ressortit à ce titre au tronçon Arles-Menton de l'itinéraire national méditerranéen, ainsi qu'à son franchissement frontalier devant assurer la continuité avec l'itinéraire national italien]. Il porte également sur la liaison transalpine nord-sud Cuneo-Ventimiglia, qui concerne le territoire français, le long de la vallée de la Roya, entre le Col de Tende et Piène. Cette dernière liaison qui ne figure pas sur le schéma national paraît cependant digne d'intérêt à titre de liaison transfrontalière complémentaire.

Ce projet transfrontalier local, nœud gordien du secteur maralpin, doit être considéré, en raison des difficultés que soulève sa réalisation, comme un projet pilote. Il concerne :

- *d'une part*, une partie des deux Rivières (de Cap-d'Ail/La Turbie à Bordighera, sur un développement d'une trentaine de kilomètres, avec extension possible à plus d'une cinquantaine de kilomètres (avec la concrétisation annoncée du projet d'aménagement en voie verte des futurs délaissés ferroviaires de la déviation de San Remo), et,
- *d'autre part*, la liaison transalpine nord-sud Cuneo - Ventimiglia, par les vallées de la Vermentina et de la Roya, sur une distance d'une centaine de kilomètres.

Ces deux tronçons d'itinéraires sont d'ampleur compatible avec les pratiques de valorisation touristique.

5.2. Ses extensions

De part et d'autre et en périphérie de ce secteur-clé seront développées ses extensions, notamment :

- l'agrégation de la principauté de Monaco sans l'implication desquelles la césure Monaco-Nice ne saurait être aisément surmontée ;
- la valorisation de la continuité territoriale entre Nice et la Corse et son hinterland ;
- la mise au point de l'itinéraire Nice-Grenoble par Puget-Théniers et Digne épaulé en intermodalité avec la ligne des Chemins de fer de la Provence ;

couvrant ainsi l'ensemble du secteur maralpin des Alpes maritimes, ligures et piémontaises, ainsi que leur vis-à-vis insulaire corse.

6. Mise en œuvre d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire avec le soutien escompté du programme interrégional européen

Par sa transcription pratique de directives en faveur de déplacements respectueux de l'environnement et de préservation du patrimoine, le projet répond aux nouvelles orientations française, italienne et européenne en matière d'aménagement du territoire, et s'inscrit parfaitement à la fois :

- dans le cadre des programmes de coopération européens transnationaux, interrégionaux et frontaliers Interreg III en cours d'élaboration (à l'échelle locale transfrontalière, dans le sous-programme IIIA et, à l'échelle transnationale, dans le sous-programme IIIB) ;
- dans celui des grands projets stratégiques structurants que sont les domaines :
 - Méditerranée occidentale (Médoc), et
 - Espace alpin ;

De ce fait, l'ensemble du projet GIR semble pouvoir à la fois jouer le rôle de catalyseur, de champ de réflexions méthodologiques et d'expérience pilote pour le lancement d'un projet circumméditerranéen de voies vertes.
