
	<p style="text-align: center;">3 Juin 2009</p>	
<p style="text-align: center;">Ville de Mouans-Sartoux</p>	<p style="text-align: center;">GIR Maralpin</p>	
<p style="text-align: center;">En partenariat avec la <i>Société Française des Urbanistes</i> (SFU) et l'<i>Istituto Internazionale delle Comunicazione</i> (IIC)</p>		

Atelier-Table Ronde
***L'Arc méditerranéen ferroviaire
et l'incontournable traversée-desserte de la Côte d'Azur***

●
Château de Mouans-Sartoux, mercredi 3 juin 2009
●

COMMUNIQUÉ de PRESSE

Le 3 juin 2009, au Château de Mouans-Sartoux, avec la collaboration de la Municipalité, le *GIR Maralpin*, l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni* (IIC) de Gênes et la *Société Française des Urbanistes* (SFU), ont bouclé devant une assistance studieuse, riche en nombre et en qualité, essentiellement composée d'élus et de techniciens des collectivités locales, la dernière d'une série de quatre rencontres, tenues pour les trois premières

- à Nice, le 26 mars à la Faculté de Droit, avec un Séminaire "*La LGV Paca et le développement durable de l'Arc méditerranéen*" à la clôture duquel M. Yves Cousquer a bien voulu contribuer ;
- à Gênes les 23 et 24 avril, avec un Voyage d'études "*Le site portuaire de Gênes, son nœud ferroviaire "Grande vitesse/Haute capacité" et la LGV-Paca*" auprès de la CCI, de la Région Ligurie et de l'Autorité portuaire ;
- à Toulon le 28 mai à la CCI du Var, avec un Séminaire "*Le développement durable des métropoles de l'Arc méditerranéen, de Gênes à Barcelone, à l'heure des gares de la grande vitesse ferroviaire*".

Comme les précédentes rencontres, toutes axées sur le projet de ligne à grande vitesse en Région Paca et l'Arc méditerranéen ferroviaire, la Table ronde de Mouans-Sartoux s'inscrivait dans une contribution volontaire à la "mission bons offices" confiée *par le Ministre d'État Jean-Louis Borloo* à M. Yves Cousquer, celle de rendre son rapport pour le 15 juin 2009 en lui précisant qu'une décision gouvernementale sur la suite à donner au projet de ligne à grande vitesse en PACA devrait intervenir à la fin du même mois de juin.

S'appuyant sur les conclusions des rencontres précédentes, les participants sont convenus de l'impérieuse nécessité, découlant notamment des travaux du Projet ARCOMED et des demandes pressantes de nos voisins ligures, de relier entre elles, par la ligne nouvelle et en

leur cœur, les grandes métropoles et villes du littoral méditerranéen, au nombre desquelles Marseille, Toulon, Cannes et Nice.

Les mêmes considérations, auxquelles s'ajoutent celles fournies par l'IIC sur les potentialités de report modal limitées de l'énorme trafic routier de transit sur le cabotage maritime (dont a été rappelé le sévère impact environnemental¹), conduisent à souhaiter le développement du fret ferroviaire.

L'aménagement du territoire, la satisfaction des besoins des populations littorales et la protection de l'environnement, militent par ailleurs en faveur d'un renforcement considérable des dessertes ferroviaires de la conurbation.

Reprenant les considérations techniques auparavant exposées par le GIR Maralpin lors de la Table ronde qui s'était également tenue à Mouans-Sartoux deux ans auparavant en mars 2007, les animateurs de la rencontre ont montré combien les réponses à l'ensemble de ces questions résidaient dans la remise en question de certains dogmes et tabous dont le maître d'ouvrage RFF s'était prévalu pour éluder des solutions mises en œuvre avec succès chez nos voisins espagnols, italiens, et même celles qui sont sur le point de l'être chez nous en Languedoc-Roussillon.

En convenant en effet de considérer la ligne nouvelle, non plus isolément du réseau existant mais comme son renforcement, on confère au réseau maillé ainsi constitué par ce "doublet" avec la ligne historique et leurs affluents communs, une capacité et une robustesse considérables, pour autant que ces lignes soient accessibles à toutes les circulations (mixité), et cela par des nœuds d'interconnexion suffisamment rapprochés.

La mise en œuvre de ces préconisations est particulièrement adaptée aux nécessités de la Côte d'Azur où les nœuds d'interconnexion peuvent être aisément implantés sur les plateformes existantes de Cannes-la-Bocca, Nice-Ville/Nice-St Roch et Vintimille-Parco Roya qui disposent toutes trois de plateformes suffisantes, à la fois à cet effet et pour l'établissement des gares appropriées aux nouveaux trafics engendrés par la ligne nouvelle et l'énorme extension prévisible des trafics TER et interrégionaux.

Aux interrogations sur les coûts de réalisation de la traversée ferroviaire de la Côte d'Azur, réponse est donnée par la modération des vitesses de ligne dont les niveaux de 270 km/h avancés par RFF sont dépourvus de sens, compte tenu des courtes distances à parcourir entre gares d'arrêt général². Une modération des vitesses de ligne au niveau de 220 km/h, comme cela est sérieusement envisagé sur Montpellier-Perpignan, confèrerait une plus grande flexibilité de tracé, une section d'air considérablement plus faible des tunnels, et se traduirait ainsi par un abaissement substantiel des coûts.



Ont notamment participé à cette réunion, outre M. André Aschieri, maire de Mouans-Sartoux, co-organisateur avec le GIR Maralpin, et les représentants des trois entités associées GIR, IIC et SFU, les élus et responsables techniques et administratifs de la CAPAP, des villes et communes de Cannes, Grasse, Mouans-Sartoux, Mougins, La Roquette-sur-Siagne, Valbonne, Vence, de l'ADAAM, de l'association TGV-PCA, des présidents et responsables associatifs de la Principauté de Monaco et de la Région, ainsi que des consultants.

¹ Dans les conditions d'exploitation actuelles, les pollutions générées par les navires rouliers l'emportent sur celles résultant des mêmes acheminements par voie routière

² À titre indicatif, la mise en vitesse à 300 km/h d'une rame TGV (et réciproquement son arrêt) dans des conditions normales d'exploitation nécessite un parcours de l'ordre d'une quinzaine de Km