

 <p>transport - consommation - environnement</p>		
<p>Fédération Nationale d'Associations d'Usagers des Transports Groupement Provence Alpes Côte d'Azur</p>	<p>Fédération d'Action Régionale sur l'Environnement Partenariats COJAM & ITE Agréée au niveau régional PACA</p>	<p>Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les percées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin Agréé au niveau régional PACA</p>
<p>Gare SNCF - 83400 Hyères</p>	<p>13760 Saint-Cannat</p>	<p>06500 Menton</p>

Mouans-Sartoux le 12 juillet 2016

FNAUT Paca – FARE-Sud – GIR Maralpin



Communiqué de presse

Constitués en groupe de travail, les délégués des trois fédérations et associations sus-indiquées sont convenus, au nom de leurs organisations respectives, des positions suivantes relatives au **projet de désaturation du nœud ferroviaire azuréen**



1. La desserte de la Ville de Cannes doit être prioritaire et doit être assurée à partir d'une gare nouvelle Cannes-TGV, à implanter sur la plate-forme ferroviaire de Cannes-la-Bocca.
2. Le raccordement de la ligne Cannes-Grasse sur la ligne littorale doit être assuré au niveau de la gare Cannes-TGV sans rebroussement.
3. Pour la desserte longue distance de la ville d'Antibes, Il est plus aisé de l'assurer par TER, à partir de la gare Cannes TGV, que par BHNS à partir d'une gare implantée à Sophia-Antipolis
4. La création d'une gare nouvelle dans l'environnement de Sophia-Antipolis (1) n'est pas justifiée en raison du caractère diffus de l'habitat et de ses zones d'activités et (2) elle engendrerait un accroissement du trafic routier dans un secteur déjà saturé.
5. Pour s'affranchir des risques et aléas d'un tracé affleurant le niveau de la mer, il faut rechercher une solution de débouché Ouest du pont du Var par un pont biais orientant le tracé vers le Nord-Ouest et les reliefs.
6. Tronçon Nice St Augustin - Nice Thiers : porter impérativement la section de 2 à 4 voies par empiètement sur les emprises routières de la voie Mathis Nord avec, si nécessaire, couvertures correspondantes de la voie ferrée.
7. Examiner les meilleures conditions de tracé en sortie Ouest de Cannes-la-Bocca pour permettre le raccordement vers le tracé Phase 2 en cours d'étude.
8. La boucle TER n'est, ni fonctionnelle, ni utile ; elle sert d'alibi pour justifier le tracé direct, et recourt à l'image de Sophia pour pallier, de manière insuffisante, les besoins cruciaux de transport du quotidien.

