

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur prévoit dans les Alpes Maritimes en priorité 1, un PEM à Nice Aéroport, une section de LN par l'intérieur des terres jusqu'à la ligne Cannes-Grasse, une gare vers Sophia Antipolis, un raccordement de « phasage » orienté vers l'ouest entre les 2 lignes existantes, littorale et Cannes Grasse, ainsi qu'un doublement de la ligne Cannes Grasse entre les raccordements. Il doit permettre la circulation de TGV en provenance du Var par la ligne existante et à destination de Nice par la Ligne Nouvelle. Il permettra également une « boucle TER » Nice Antibes Cannes Sophia Nice ainsi que la densification de l'offre TER sur la ligne littorale, amenant le réseau ferroviaire à ce que certains appellent un « RER azuréen »

La présente contribution vise à étayer la justification et les fonctionnalités d'une gare à Sophia Antipolis ainsi que son emplacement. Imaginer des services ferroviaires au-delà de ce qui est envisagé. Discuter de l'opportunité du raccordement de phasage de La Bocca au lieu de prolonger directement la Ligne Nouvelle jusqu'à l'est varois en priorité 1

## A propos de la gare de Sophia Antipolis

Ayant participé aux groupes de travail « Ouest Alpes Maritimes » de 2011, je me souviens de débats animés sur l'opportunité d'une gare TGV Ouest Alpes Maritimes (autre que Cannes Centre ou Bocca) et sa localisation. Celle-ci fut corsetée à se situer au croisement de la ligne Cannes-Grasse, bien qu'aucun maire des communes concernées ne semblait en souhaiter. Cela ne m'avait pas empêché de faire la proposition d'un site de gare TGV en dehors de la ligne Cannes-Grasse, vers Sophia Antipolis, mais en prévoyant alors une interconnexion ferroviaire entre la ligne Cannes-Grasse et la Ligne Nouvelle afin que les TERs puissent desservir cette gare TGV.

Ma proposition fut écartée d'un revers de main, au prétexte qu'il était inconcevable de faire une gare TGV en dehors de la ligne TER existante, ou que Sophia Antipolis ne générerait pas de déplacement susceptible de justifier une gare...

Je me réjouis donc aujourd'hui que le projet soit réorienté avec une gare à Sophia Antipolis et une « boucle TER » pour la desservir. Mais quelles sont les fonctionnalités attendues de cette gare et donc la justification de sa localisation ?

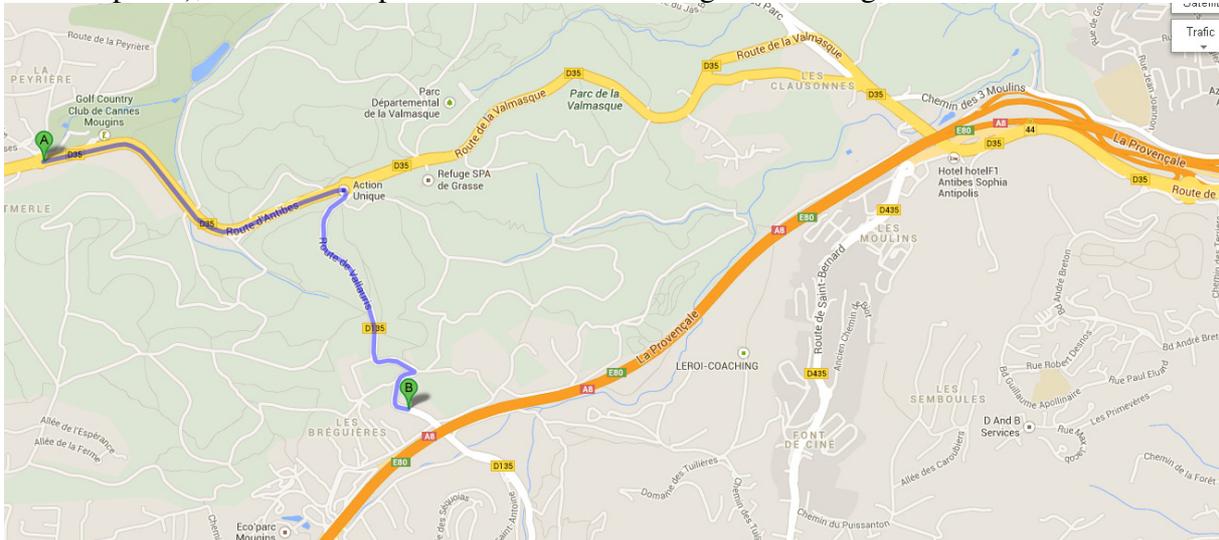
On attend d'une gare Ouest Alpes Maritimes TGV qu'elle permette aux usagers TGV depuis le reste de la France et de l'Europe de se rendre dans l'espace multipolaire Cannes-Grasse-Antibes et qu'elle soit accessible, donc à proximité d'infrastructures routières permettant de rejoindre facilement les lieux finaux de destination (ou de départ). Elle doit aussi être desservie par les TER et les transports en commun. A ce stade, ces fonctionnalités sont les mêmes que lors de la concertation de 2011.

Il va de soit que la gare doit être située « sur la ligne » et que celle-ci passant à proximité de l'A8, le choix se restreint finalement à « quelque part entre le secteur des Bréguières et celui des Clausonnes ».

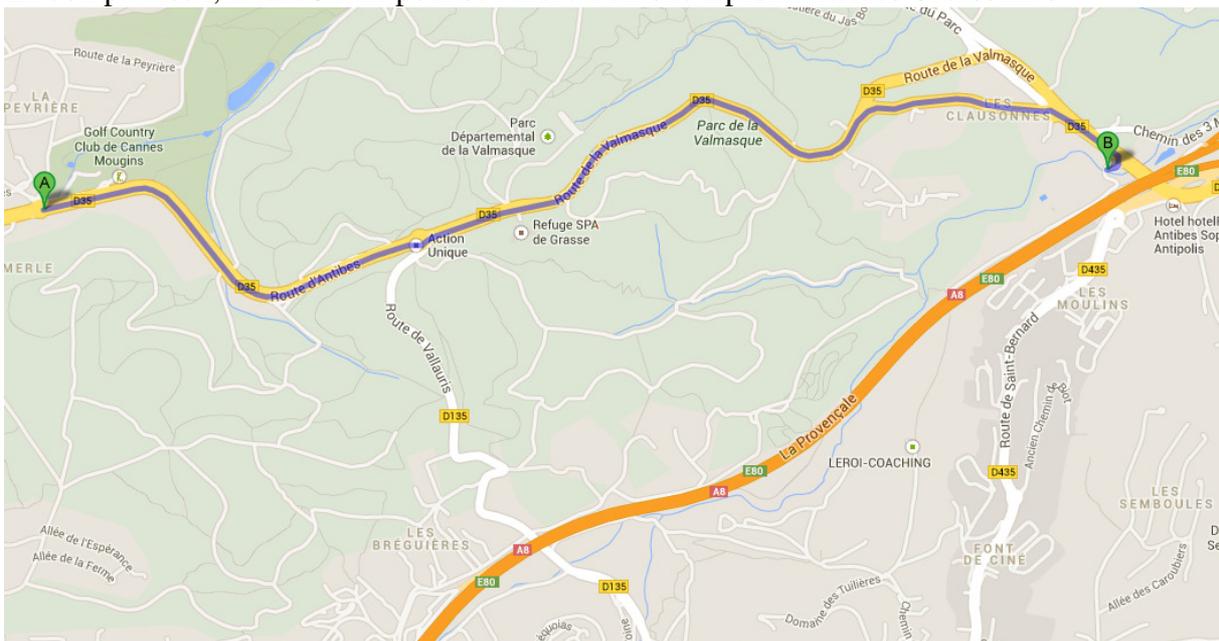
**Mais la question se pose de savoir si la fonctionnalité de desserte du territoire des Alpes Maritimes par les TGV est la seule permettant de définir la meilleure localisation de la gare ?** Auquel cas, on pourrait comprendre l'argument « prenons le barycentre des 3 gros pôles Antibes Cannes Grasse » d'où il ressortirait que le site des Bréguières est le meilleur équilibre en terme d'accessibilité. Situé au nord de l'A8, à proximité de la D135 (entre Vallauris et la route de la Valmasque), il nécessiterait/justifierait la construction d'un nouveau ½ échangeur autoroutier (de/vers l'ouest).

Cet argument d'équidistance mérite néanmoins d'être relativisé par rapport à un site de gare concurrent pouvant se situer aux Clausonnes, à proximité de la « route du Parc » et plus proche de l'échangeur autoroutier existant d'Antibes (numéro 44).

En effet, pour un usager en provenance de la route de la Valmasque à l'ouest (en prenant arbitrairement le rond point du golf de Mougins, ce qui est représentatif de tous les usagers arrivant par là), il faut 3 min pour se rendre au site de gare des Bréguières.

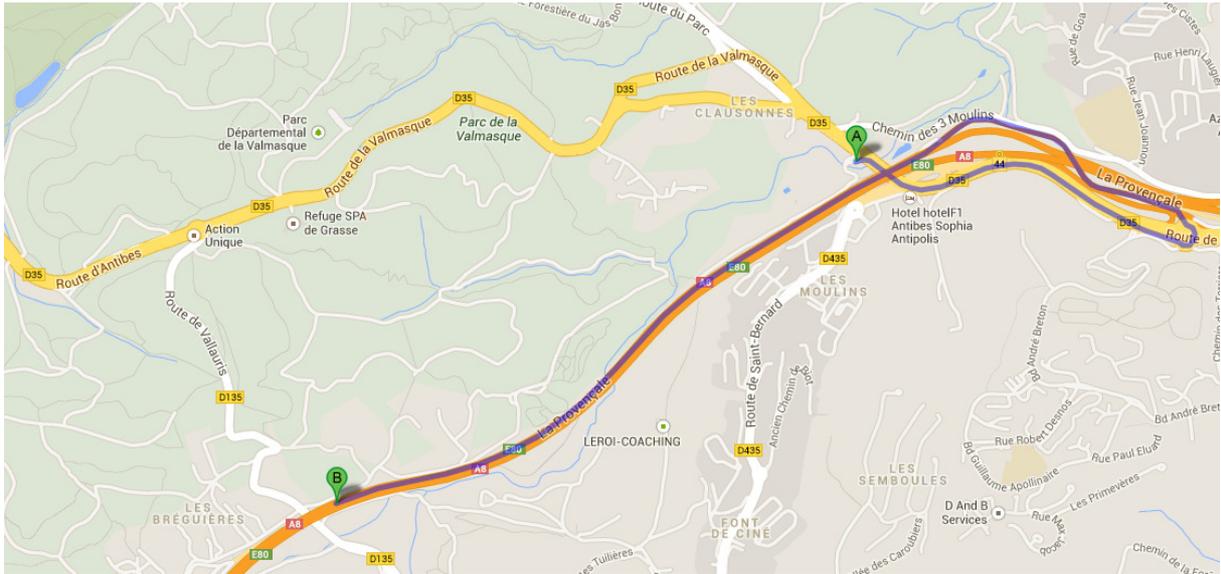


En comparaison, il faut 5 min pour se rendre à un site à proximité des Clausonnes



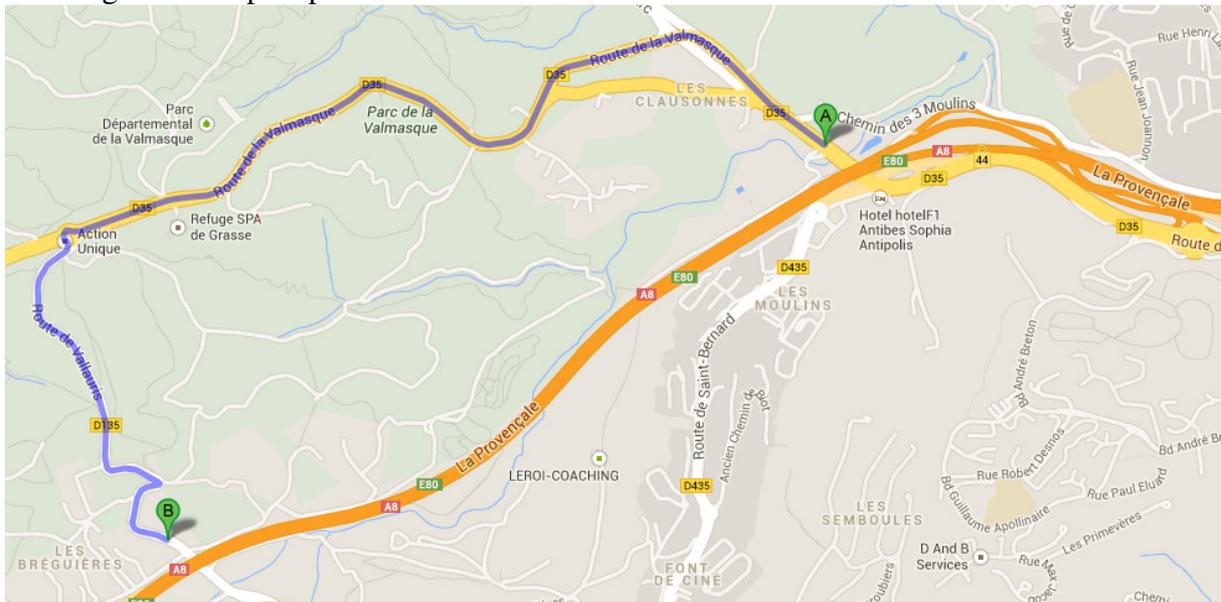
L'écart n'est que de 2 min.

Pour un usager venant par l'A8, l'écart de temps d'accès est de seulement 5 min entre sortir par le nouvel échangeur des Bréguières ou par l'existant d'Antibes pour rejoindre les Clausonnes (l'écart serait plus réduit en cas de sortie directe sur la gare TGV des Clausonnes)



Compte tenu des gains de temps de parcours d'une quarantaine de min (en priorité 2) pour les liaisons TGV vers l'ouest, cet écart de 2 à 5 min ne paraît pas de nature à « perdre des usagers ferroviaires » de Grasse ou Cannes.

Par symétrie, on constatera que pour un usager venant d'Antibes, Biot, Valbonne etc... le site des Bréguières est plus pénalisant de 5 min



Bref, il est difficile de croire à une supériorité du site des Bréguières pour satisfaire cette fonctionnalité d'accessibilité du territoire à desservir.

Quelles autres fonctionnalités sont susceptibles de faire la différence alors ?

On peut au moins en citer trois, compte tenu de la saturation des infrastructures routières.

- Les déplacements entre l'ouest du département et Nice et l'est du département. Actuellement, ces usagers au départ d'endroits diffus se retrouvent tous sur la section Antibes Nice de l'A8. La gare de Sophia serait donc un puissant outil pour les inciter à basculer sur le train pour la partie finale de leur trajet tout en partant de chez eux en voiture compte tenu des points de départ assez diffus. Sachant qu'à la sortie du train

dans les différentes gares de Nice, des Transport en Commun efficaces sont projetés. La gare de Sophia Antipolis devient ainsi une « porte d'entrée sur Nice », à l'image du PEM de Nice aéroport et des lignes de tram. La décongestion de l'A8 et des entrées ouest de Nice qui en résulteraient pourrait être très importantes. **Avec 2 millions de voyageurs annuels estimés en gare de Sophia Antipolis (et correspondant à peu près à ce qui ressortait des études de 2011 pour les trafics Grandes Lignes de OAM), cette fonctionnalité « intra départementale » a-t-elle été correctement analysée ?**

La localisation de la gare aux Clausonnes plutôt qu'au Bréguières a-t-elle une influence sur cette fonctionnalité ? Pour les usagers de l'ouest (Cannes, Grasse), vraisemblablement non : il y a un allongement du temps voiture mais un raccourcissement du temps train. A contrario, pour les usagers de l'est, une gare trop à l'ouest deviendrait rédhibitoire pour un trajet local car ils perdraient du temps et n'apprécieraient pas de devoir partir « autant en arrière » juste pour prendre le train. Les usagers commençant leur trajet en voiture d'Antibes, Valbonne semblent donc perdus pour cette fonctionnalité si la gare devait se situer aux Bréguières

- Les déplacements vers la technopole de Sophia Antipolis (généralement de type domicile-travail ou domicile-études). Pour cette fonctionnalité, il faut qu'une fois arrivée à la gare de Sophia Antipolis, les usagers puissent rejoindre leur destination finale sans usage de la voiture particulière. Soit à pied si c'est à proximité de la gare, ou en transport en commun. Cette fonctionnalité n'est possible que si la gare est au plus près de la technopole, donc aux Clausonnes dont la ZAC est un projet existant. C'est aussi la seule solution pour avoir une desserte efficace par les transports en commun.

A contrario, au site des Bréguières, il n'y a rien actuellement, et en étant à 3 km des lères activités, on ne peut pas dire qu'elles sont desservies pour des usagers du quotidien non motorisés. Alors il pourrait être tentant de vouloir **développer quelque chose autour des Bréguières** pour justifier la gare (et de faire la gare pour justifier ce quelque chose). Mais dans ce cas, **un tel choix ne mériterait-il pas d'être discuté ?** Au lieu d'être décidé sans réfléchir en 2013 avec des effets pour 2030. Or à aucun moment ce choix n'est évoqué dans les documents de la concertation de 2013. Il emporte pourtant une politique de gestion des espaces aboutissant finalement à l'étalement urbain de Sophia, la disparition à terme de la forêt entre Antibes, Le Cannet/Mougins, la D35 et l'A8. Si la protection de cet espace vert était un objectif, alors le développement d'une ZAC des Bréguières serait finalement contraint longitudinalement le long de l'A8, mais alors, il n'y aura jamais grand monde à desservir à proximité. N'est-il pas préférable de desservir les zones d'activités existantes ou déjà projetées, et qui connaissent des difficultés d'accès ? De développer et densifier les zones existantes ? Or pour elles, la gare des Bréguières n'est d'aucune utilité. Qui peut croire qu'un usager de Nice travaillant dans un site existant de la technopole de Sophia va emprunter successivement un train (quand bien même il ne durerait que 8 min), un sophicable jusqu'aux Clausonnes, puis une navette vers son lieu de destination ? Cet usager préférera directement utiliser sa voiture ou emprunter les lignes de bus « directes ». **La comparaison mentionnée dans la concertation d'un temps de parcours passant de 30 min (en bus) à 7 min en TER entre Sophia et Nice Aéroport est assez « osée » compte tenu du site projeté de gare aux Bréguières** (sans compter le fait que les TER sembleraient avoir un temps de parcours plus long que les TGV mais c'est un autre sujet) On notera que les réflexions ci-dessus valent aussi pour des usagers venant de Cannes, Grasse etc... Envisage-t-on de faire de la gare de Sophia Antipolis un mode de

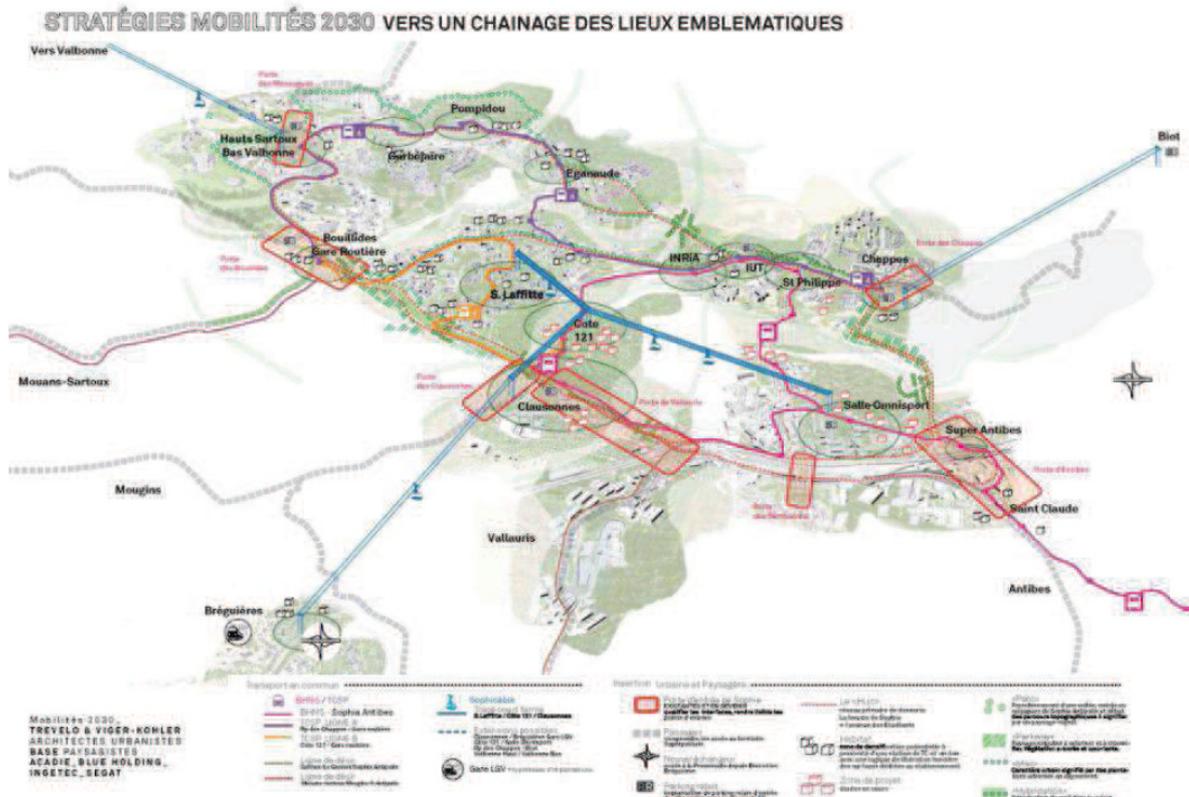
transport en commun efficace pour les salariés et étudiant de la technopole ? Avec le bus-tram Antibes-Sophia, cela signifierait que la technopole est accessible depuis tous les pôles urbains sans dépendre de la voiture. Ce serait certes une révolution mais **pourquoi ne pas oser un basculement massif vers le rail de ces déplacements pendulaires par un positionnement adéquat de la gare ?** Certes, ce n'était pas l'objectif initial de la LGV PACA, mais compte tenu de la réorientation du projet vers les trains du quotidien, et qu'il se construit en moyenne une infrastructure ferroviaire tous les 150 ans dans les Alpes Maritimes, sans doute faut-il ne pas rater l'occasion. **Sur la fonctionnalité de desserte de la technopole de Sophia, le site des Clausonnes est beaucoup plus approprié que celui des Bréguières.**

- La desserte de la gare de Sophia Antipolis par les transports en commun. Il est vrai que dans l'absolu, tout est possible et on peut toujours promettre qu'il y aura un transport en commun toutes les 5 min vers toutes les directions. Dans la réalité, ces transports en commun seront-ils remplis et justifiés ? Si on considère le site des Bréguières, celui-ci semble particulièrement difficile à desservir par les transport en commun : il ne se situe en effet sur aucun flux important de déplacement (autre que la gare elle-même). Par exemple, en imaginant une ligne de bus structurante entre Golfe Juan/Vallauris et Sophia Antipolis, il est évident que celle-ci passera par la route de St Bernard (D435) où de nombreux emplois se trouvent plutôt que de faire le détour par les Bréguières. Un éventuel flux Mougins-Antibes ne passe pas par les Bréguières. Un flux Mougins Vallauris semble hypothétique. **Contrairement à ce qui est dit dans le dossier de concertation, il n'est prévu dans aucun document de la CASA qu'il y ait une extension du bus tram des Clausonnes aux Bréguières.** Dans tous les cas, les lignes de bus qui seraient tirées vers la gare ne serviraient qu'à la desservir, elles seraient en quelque sorte « dédiées » à la gare. De nombreux exemples ailleurs montrent que cela ne marche pas. Il est largement préférable qu'une ligne de bus soit viable même sans la gare, et que celle-ci ne fasse que lui apporter des usagers supplémentaires (permettant de renforcer son cadencement, ses équipements en site propre etc...). Cela signifie aussi qu'une telle ligne peut être mise en service bien avant la réalisation de la gare (alors que d'évidence, on ne tire pas une ligne de bus dédiée à une gare si la gare n'existe pas encore.... Et il n'y a finalement jamais de garantie que la ligne existera un jour, comme de nombreux exemples ailleurs le rappellent). **Concernant la fonctionnalité de desserte de la gare par les transports en commun, le site des Clausonnes est largement préférable :**

- Il est certain qu'il sera desservi par le bus tram d'Antibes et que l'extension de celui-ci pourra alors se faire vers le reste de Sophia plutôt que vers les Bréguières
- Il sera desservi par des lignes de bus venant de Golfe Juan/Vallauris, prévues comme structurantes à l'horizon 2017
- Ces lignes entre le littoral et la technopole existeront, même sans la gare, mais permettront alors depuis la gare de rejoindre le littoral ET la technopole
- Les lignes de BHNS du réseau cannois pourraient être prolongés jusqu'à la gare des Clausonnes non seulement pour desservir la gare, mais aussi la technopole de Sophia (cela ne serait pas le cas aux Bréguières)

Avec une gare aux Bréguières, le projet « Sophia 2030 » ne prévoit pas une extension du bus tram vers la gare TGV, mais au contraire une « fermeture de la boucle » (en rose ci-dessous), vers l'autre branche du bus tram (IUT-Clausonnes). Les 2 autres lignes de TCSP prévus dans Sophia (en violet et orange) ne passeraient pas non plus par la gare. Celle-ci serait en fait desservie « en crochet » par un Sophicable (en bleu)....

Le schéma ci-dessous ne semble par ailleurs pas montrer une déferlante d'activités autour des Bréguières....



Si je voulais résumer abruptement, je dirais que le site des Bréguières ne dessert rien directement, nécessite un nouvel échangeur autoroutier, est propice à l'étalement urbain de Sophia, un Sophicable de 3 km, sera un calvaire pour y amener des lignes de bus. **Bref si le site des Bréguières a été privilégié car il pourrait coûter moins cher, tous les aménagements complémentaires qu'il induit ont-ils été pris en compte dans la comparaison ? Le dossier de concertation ne dit rien sur le sujet qui permette d'avoir une opinion ou une information éclairée**

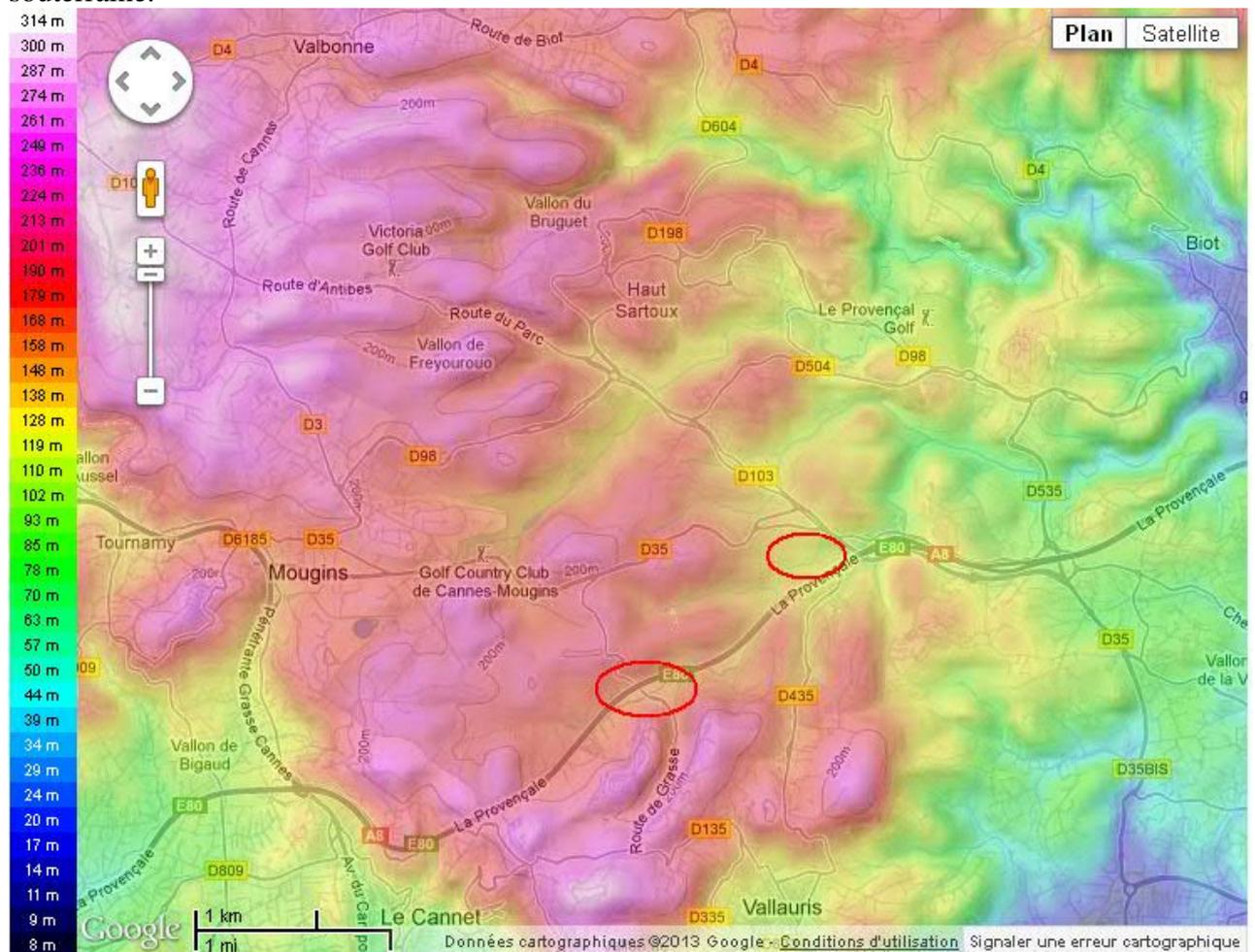
A contrario, concernant le réseau de Sophicable, si la gare n'est pas aux Bréguières mais aux Clausonnes, alors le linéaire de 3km de Sophicable projeté entre les Clausonnes et les Breguieres pourrait être redéployés ailleurs dans Sophia, par exemple desservir la zone de St Bernard et certains quartiers enclavés d'Antibes, ou bien relier entre elles les autres lignes de Sophicable vers Biot et Valbonne. Le même raisonnement vaut que pour les lignes de bus. Ces Sophicables pourront préexister AVANT la gare TGV et renforcerait par ailleurs l'accessibilité des différents points de la gare de Sophia vers la gare TGV (ce qui renforcerait alors la fonctionnalité « déplacements pendulaires vers la technopole de Sophia depuis Nice, Cannes, Grasse »)

Evidemment, je ne prétends pas détenir la vérité sur ce que je viens d'écrire, mais je considère que les éléments que je soulève méritent débat, et que des justifications soient apportées concernant la localisation du futur site de gare. Pour un projet à l'horizon 2030 et potentiellement structurant, cela ne peut pas résulter des seules négociations avec les élus. A ce sujet, la délibération de la CASA indiquant en gros « je n'en voulais pas sur

mon territoire, Mougins en veut, alors on est d'accord pour Mougins» ne paraît pas à la hauteur des enjeux.

La phase 2 des études devrait être l'occasion de préciser les fonctionnalités de la gare, comparer les choix possibles tout en balisant les débats (sans pour autant que le choix ne se résume à « quelques mètres à droite ou à gauche »). A fortiori quand il y a finalement eu une « rupture dans la concertation », vu qu'à l'issue des groupes de travail de 2011, le site de Mougins Nord était privilégié et éventuellement celui de Cannes nord et finalement, c'est un tout autre choix qui est retenu...

Je me pose également des questions par rapport à la facilité de faire passer la Ligne Nouvelle aux Bréguières à proximité du terrain naturel pour éviter une gare complètement souterraine.



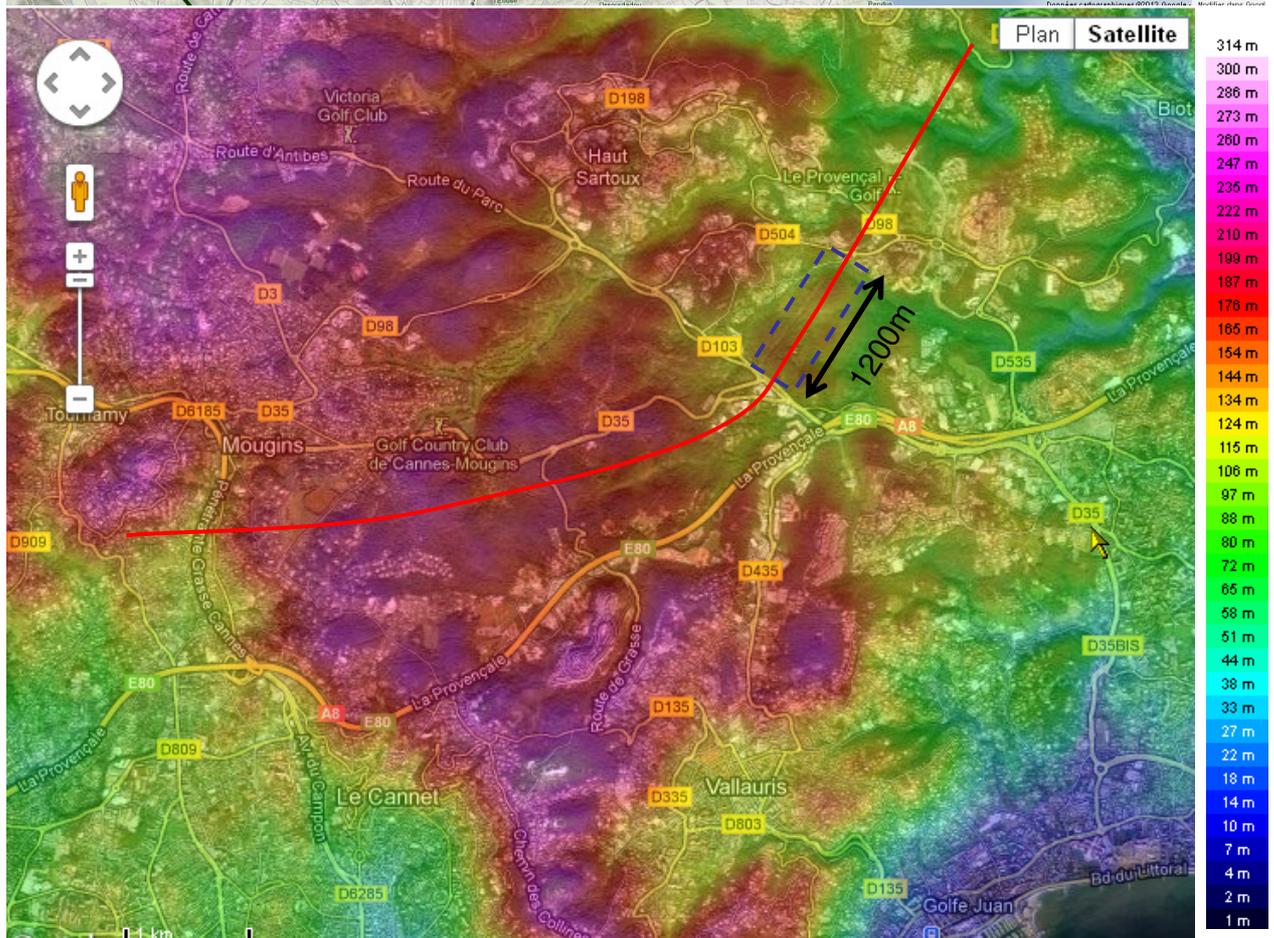
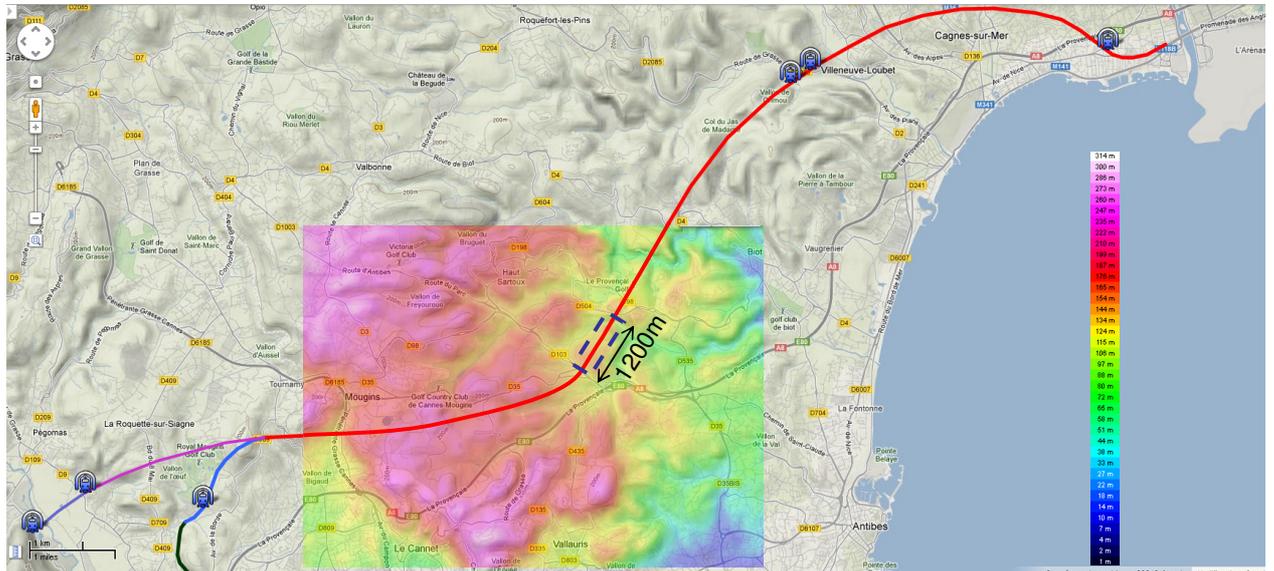
Si la zone de passage est juste au nord de l'A8 à hauteur de Cannes, il paraît exclu d'y être en surface. En conséquence, la rampe à franchir pour rattraper le terrain naturel aux Bréguières paraît très élevée.

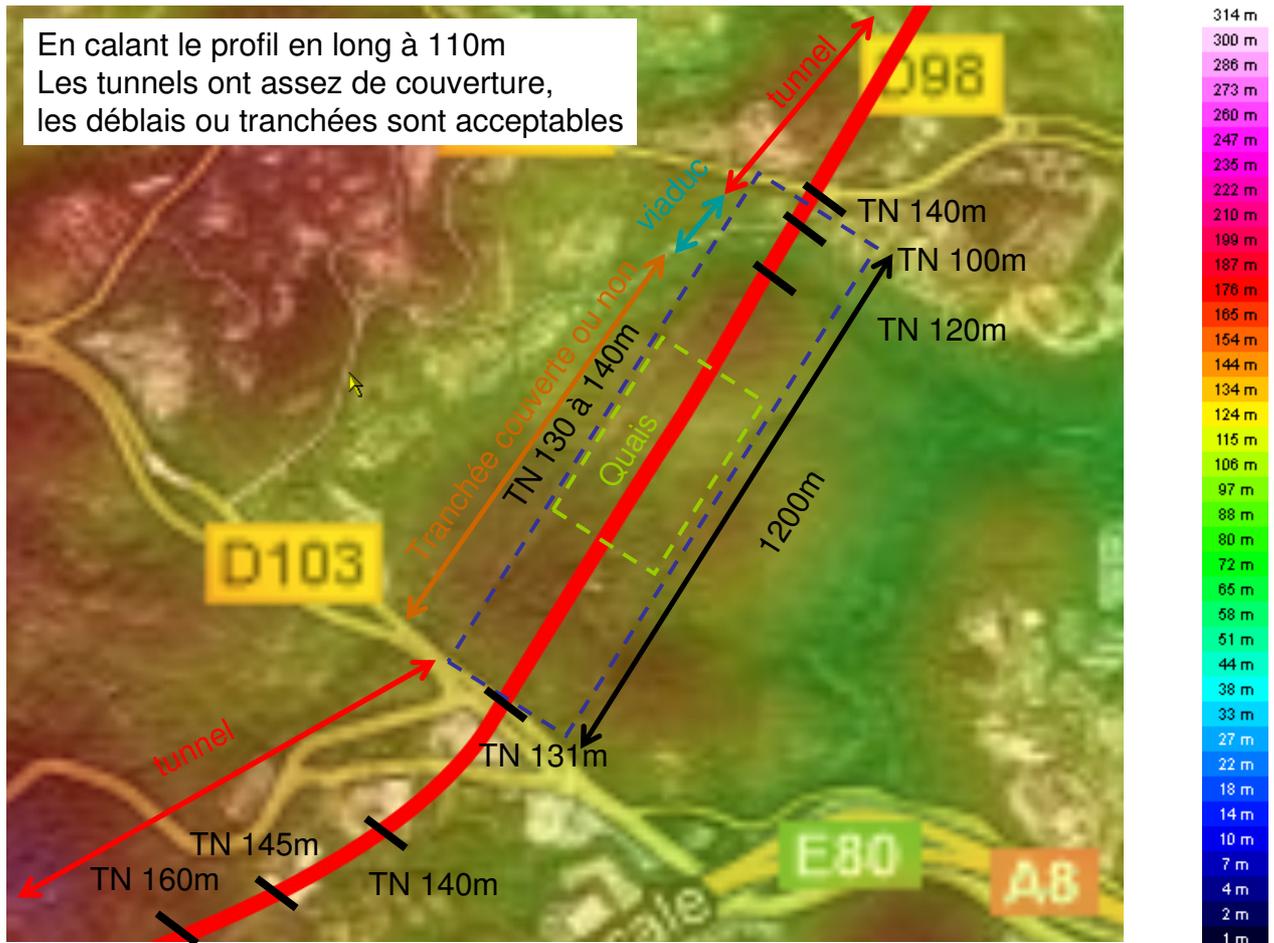
Si la zone de passage est plus au nord pour profiter d'altitudes plus élevées, elle devra alors faire un « coude » vers les Bréguières.

Dans les 2 cas les performances sont impactées négativement (forte rampe ou rayon de courbure plus serré).

En outre, le site des Bréguières pose aussi des questions de l'autre côté, sur la possibilité à franchir Sophia Antipolis suffisamment en souterrain.

Concernant un éventuel site des Clausonnes pour la gare TGV, afin d'être au cœur de la technopole, très modestement, je proposerais ceci : cela ne semble ni incompatible avec la ZPP envisagé, et confirmer qu'un autre site de gare est possible (d'ailleurs presque inclus dans la zone de gare de la ZPP)





Un autre élément du dossier de concertation relatif à la problématique du report sur les transports en commun est troublant.



Deux déplacements vers Sophia sur 3 sont concernés, cela signifie-t-il que parmi l'ensemble des trajets vers Sophia, il y en a 66% en provenance d'une gare (ou rabattable

sur une gare)? Mais cela signifie-t-il que 66% prendront le train (notamment compte tenu de la position de la gare)?

Dans ce camembert, que signifie Aire Niçoise ? Où est Cannes ? Antibes fait-il partie du camembert ou bien ne s'agit-il que des déplacements de l'extérieur de la CASA vers l'intérieur de la CASA ? Sophia doit-il se comprendre comme la CASA ou comme la technopole ?

Enfin, s'il est compréhensible de ne pas inclure l'arrière pays dans les déplacements vers Sophia concernés, pour autant celui-ci reste concerné par la gare pour les déplacements vers Nice.

**Encore plus curieux pourquoi les déplacements depuis Grasse/Mouans Sartoux ne sont pas inclus ?** D'après le schéma ci-dessus, ceux-ci pourraient être reportables vers le train (évidemment sous la condition d'un emplacement satisfaisant de la gare de Sophia) D'après les horaires que j'avais pu me procurer, il est possible de faire un trajet Grasse Sophia Antipolis en 26 min incluant 7 min de correspondance à Ranguin. Mouans Sartoux Sophia en 18 min. Ces temps peuvent être considérés compétitifs des temps de parcours routiers qui sont hors congestion et de gare à gare de 19min pour Grasse et 15 min pour Mouans Sartoux.

Ils pourraient également être améliorés par la mise en place de service TER direct Grasse Sophia rebroussant à Ranguin (donnant ainsi accès à Sophia ET à la gare TGV pour des correspondances TGV/TER)

Il faut aussi noter qu'un usager TER Grasse Nice (et similaire), aura tout intérêt à changer de train à Ranguin pour un TER de la boucle et gagnera plus d'une vingtaine de min. Cet avantage du projet n'est pas souligné dans le dossier de concertation (alors qu'à contrario des gains de temps fictifs sont annoncés entre Cannes et Nice...). Il justifie là encore la mise en place de service direct Grasse Sophia Nice rebroussant à Ranguin. Cela permettrait par ailleurs de densifier le cadencement des TER entre Sophia et Nice sans devoir surcharger la gare de Cannes avec la boucle TER.

**La gare de Sophia-Bréguières est-elle vraiment conçue pour les transports en commun ?** Deux chiffres étonnent dans le dossier de concertation : il y aurait 2 millions de voyageurs à la gare à Sophia, et cela ne devrait pas générer plus de 6200 véhicules supplémentaires par jour (soit 1/3 du trafic d'un centre commercial). Or, 2 millions de voyageurs annuels, c'est un peu moins de 5500 voyageurs par jour. **Comment 5500 voyageurs par jour peuvent-ils générer 6200 véhicules par jour ?** Il semblerait que tout le monde ira à la gare en voiture et que certains s'y feront même emmener, générant 2 trajets routiers pour un trajet ferroviaire. Et puis comment peut-on en arriver au résultat que cette gare va induire du trafic routier supplémentaire alors qu'elle devrait avoir vocation à retirer des gens de la route ? Je l'interprète comme un « aveu » que des fonctionnalités de la gare de Sophia Antipolis relative aux transports du quotidien n'ont pas été prises en compte.

## **Le raccordement de phasage de Cannes La Bocca**

Je suis perplexe sur la nécessité de ce raccordement. **Dans l'enveloppe budgétaire de 4.2Md€, combien pèse chacun des gros postes ? La LN, la gare de Sophia, le racc de la LN vers Cannes Grasse, le racc de Cannes La Bocca, le doublement partiel de Cannes-Grasse ?**

Ce raccordement serait à réaliser dans un milieu urbain qui n'apparaît pas facile. En outre, il avait été dit pendant la concertation que le passage par Cannes la Bocca de la Ligne Nouvelle n'était pas possible à cause d'immeubles de grande hauteur à l'est de Cannes Marchandise, et que cela interdisait une gare de surface. **Comment ce qui était impossible pour la Ligne Nouvelle devient possible pour un raccordement ?**

Je considère que l'investissement sur ce raccordement temporaire devrait être reporté sur le prolongement de la Ligne Nouvelle vers l'est Varois dès la priorité 1, à minima sur la construction du PEM Est Var pour que tous les départements profitent de la priorité 1. Eviter cette fausse manœuvre devrait faciliter le financement de la section Est Var Cannes, qui compte tenu d'un gain de temps d'une quarantaine de minutes devrait par ailleurs présenter un bon niveau d'auto financement.

Du point de vue des trains du quotidien, il faut rappeler que cette extension de la Ligne Nouvelle jusqu'à l'est varois permet aussi l'intensification du cadencement TER à Mandelieu et Cannes La Bocca, ainsi que dans le bassin de vie Dracénie-St Raphaël.

Même si un phasage devait intervenir à hauteur de Cannes, cela ne justifie pas cette fausse manœuvre. Dans l'hypothèse où les TGVs continuent d'arriver dans les Alpes Maritimes par la ligne sinueuse en corniche de l'Esterel, donc sans gain de temps de parcours, il est préférable qu'ils desservent Cannes et Antibes pour assurer leur remplissage plutôt que Sophia Antipolis. Les exploitants pourraient être forcés d'utiliser l'itinéraire par Sophia Antipolis, mais si le remplissage n'est pas à la hauteur, la cote d'azur perdra des trains grandes lignes. Il faut bien se rendre compte que pour un usager de Cannes, la priorité 1 signifie une division par 3 de ses liaisons grandes lignes et sans qu'il y ait une gare de substitution où les TGV arriveraient rapidement pour compenser une rupture de charge. Pour Cannes, c'est donc une perte « sèche ».

Si le raccordement de phasage n'est pas intéressant pour les exploitants, il vaut alors mieux ne pas le construire, ce qui de fait, accélérera la nécessité de prolonger la Ligne Nouvelle jusqu'à l'est varois. Dans le laps de temps intermédiaire entre la priorité 1 et 2, il faut trouver les solutions d'exploitations des nouvelles infrastructures. La Ligne Nouvelle pourrait ainsi être dédiée aux TER dans cette phase, ce qui faciliterait sa communication au public (ce n'est pas une LGV vu que c'est une ligne 100% pour les TER). Il s'agirait alors de renforcer les services sur la LN au départ de Cannes et/ou Grasse. Ce qui pour Cannes devrait être possible si la gare est à 4 voies à quai. Pour assurer la circulation de 3 TGV/h sur la ligne littorale cohabitant avec les TER, la 3<sup>è</sup> voie Antibes-Cagnes devrait être renforcée pour devenir une réelle zone de dépassement des trains lents par les trains rapides. Une opportunité pour que les trains lents le soient suffisamment serait de créer de nouvelles haltes entre Antibes et Cagnes.

Ainsi la 3<sup>è</sup> voie permettrait de densifier l'offre TER entre Antibes et Nice, et la Ligne Nouvelle permettrait de densifier l'offre TER entre Cannes et Nice.

Sur la ligne littorale, en plus des 3 TGV/h, on peut selon moi envisager 6 TER/h entre Cannes et Nice et 2 autres terminus Antibes. **Est-il possible de discuter de ce scénario d'exploitation qui permettrait de faire l'économie de la fausse manœuvre du raccordement de Cannes La Bocca ?** Je n'annonce pas les chiffres ci-dessus au hasard...

Si ce raccordement était malgré tout réalisé, il ne paraît pas concevable qu'il ne serve qu'à une opération de phasage. Ce serait vraisemblablement le phasage le plus cher jamais réalisé (le dossier de DUP de la LGV BPL note par exemple que le phasage de cette LGV à Laval a été écartée car il impliquait la dénivellation des raccordements sur la ligne

classique, entraînant un surcout final de quelques dizaines de millions d'euros... En comparaison, le raccordement de phasage de Cannes La Bocca se chiffre en centaines de millions d'euros !). Il faut donc approfondir les fonctionnalités liées à ce raccordement après réalisation de la priorité 2. Des services TER entre le Var, Mandelieu et Grasse pourraient être imaginé. Ainsi que la desserte de Sophia Antipolis (cela rejoint de nouveau la nécessité d'une gare pratique pour les déplacements pendulaires).

Avec la mise en place de tels services, il serait alors opportun que la gare de Cannes La Bocca soit située à l'ouest de ce raccordement pour être desservi.

Dans le cadre de la priorité 1, cette gare pourrait aussi temporairement être un arrêt pour les TGV empruntant l'itinéraire de Sophia. A condition que cela ne remette pas en cause les options de passage pour le prolongement de la LN vers l'est varois.