

**LNPCA : Navette toulonnaise,
gare ouest
Réunion St Cyr sur Mer
02 Décembre 2020**

Intervention Rémi QUINTON

Travaillons à un consensus

Importance de la concertation

La solution de base avant la concertation 2020 (COFIL et Décision Ministérielle) :

- navette = La Seyne Toulon Carnoules (les Arcs)
- **ou pire si pas de projet, navette = Toulon Carnoules (les Arcs)**

Or durant la concertation 2019 : *“le terminus doit être le plus à l’ouest possible”*

Mais difficulté d’exploitation si le terminus est à l’ouest d’Ollioules

Il faut sortir de cette concertation complémentaire en ayant répondu à cette demande et résoudre cette contrainte

3 sujets à distinguer

- les PEMs : plusieurs propositions de déplacement/reconstruction de gare, accessibilité en transports collectifs, vélo, à pied, ...
- la desserte ferroviaire des PEMs : fréquence, cadencement (2 ou 4 ou 6... trains par heure), plage horaire, destination (Toulon, Carnoules, Hyères, Marseille...)
 - *Un RER, ce n'est pas seulement ou forcément une fréquence importante en heure de pointe, c'est d'abord et surtout une plage horaire de fonctionnement étendue (tôt le matin, tard le soir), sans trou de desserte dans la journée*
- la localisation du terminus ouest var : nécessité "technique" pour l'exploitation ferroviaire *mais qui concerne assez peu les usagers*
 - *il faudra choisir un terminus, mais faudra-t-il choisir un seul PEM dans l'ouest var ?*

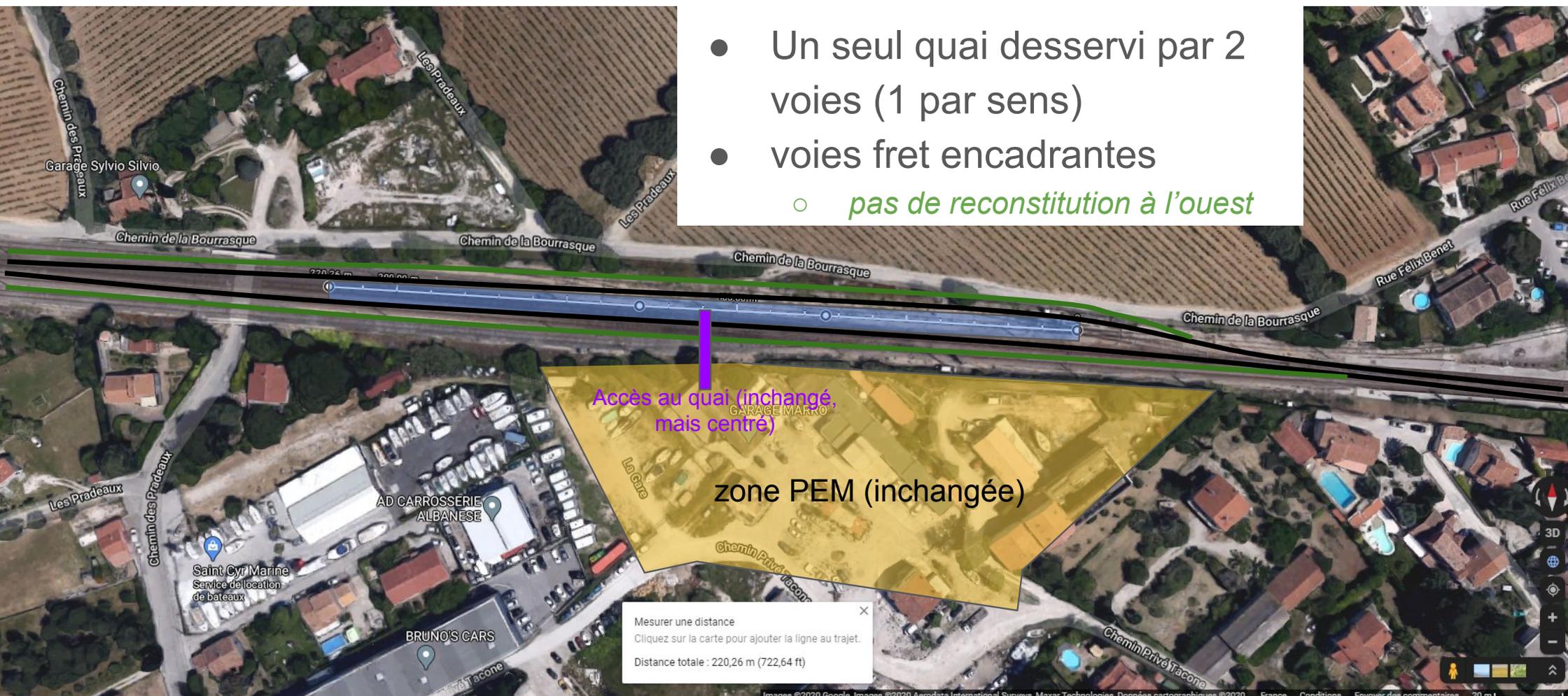
sujets qui concernent les usagers

Les difficultés d'un terminus de la navette à St Cyr

- reconstitution des voies de fret à l'ouest, débordant des emprises ferroviaires existantes, coût
- emprises ferroviaires pour 4 voies et 2 quais : habitations et terrain agricoles
- décadencement entre les services
 - Marseille Toulon Hyères,
 - et St Cyr Toulon Carnoules (Les Arcs)
- suppression d'arrêts entre Carnoules et Les Arcs (un train toutes les 2 heures !)

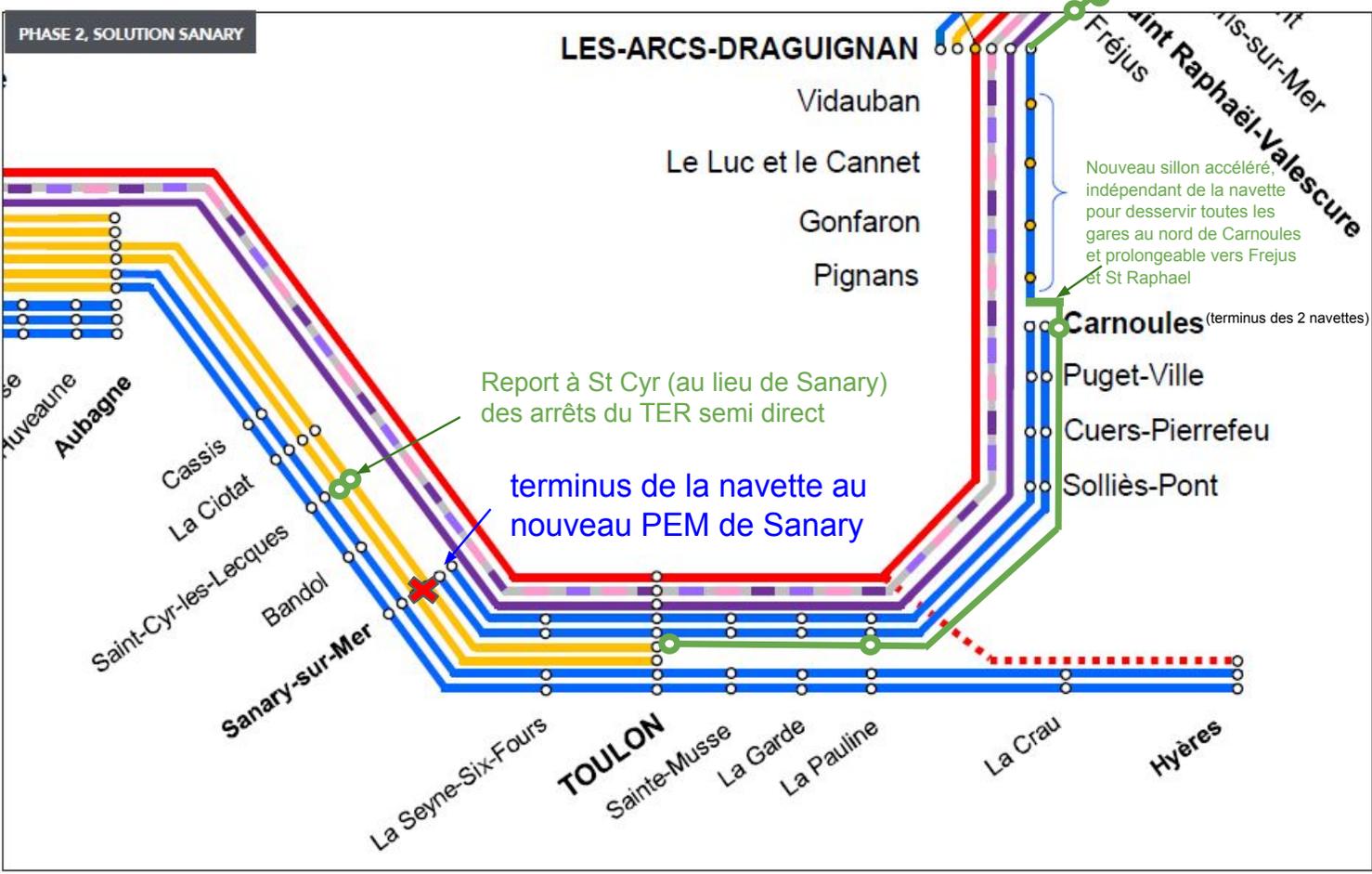
Proposition d'un PEM à St Cyr qui ne soit pas terminus

- Un seul quai desservi par 2 voies (1 par sens)
- voies fret encadrantes
 - *pas de reconstitution à l'ouest*



Question : comment sont ventilés les 163M€ de la solution St Cyr ? zone PEM, 4 voies à quai, reconstitution fret....

Desserte ferroviaire du PEM de St Cyr (en phase 1 et 2)

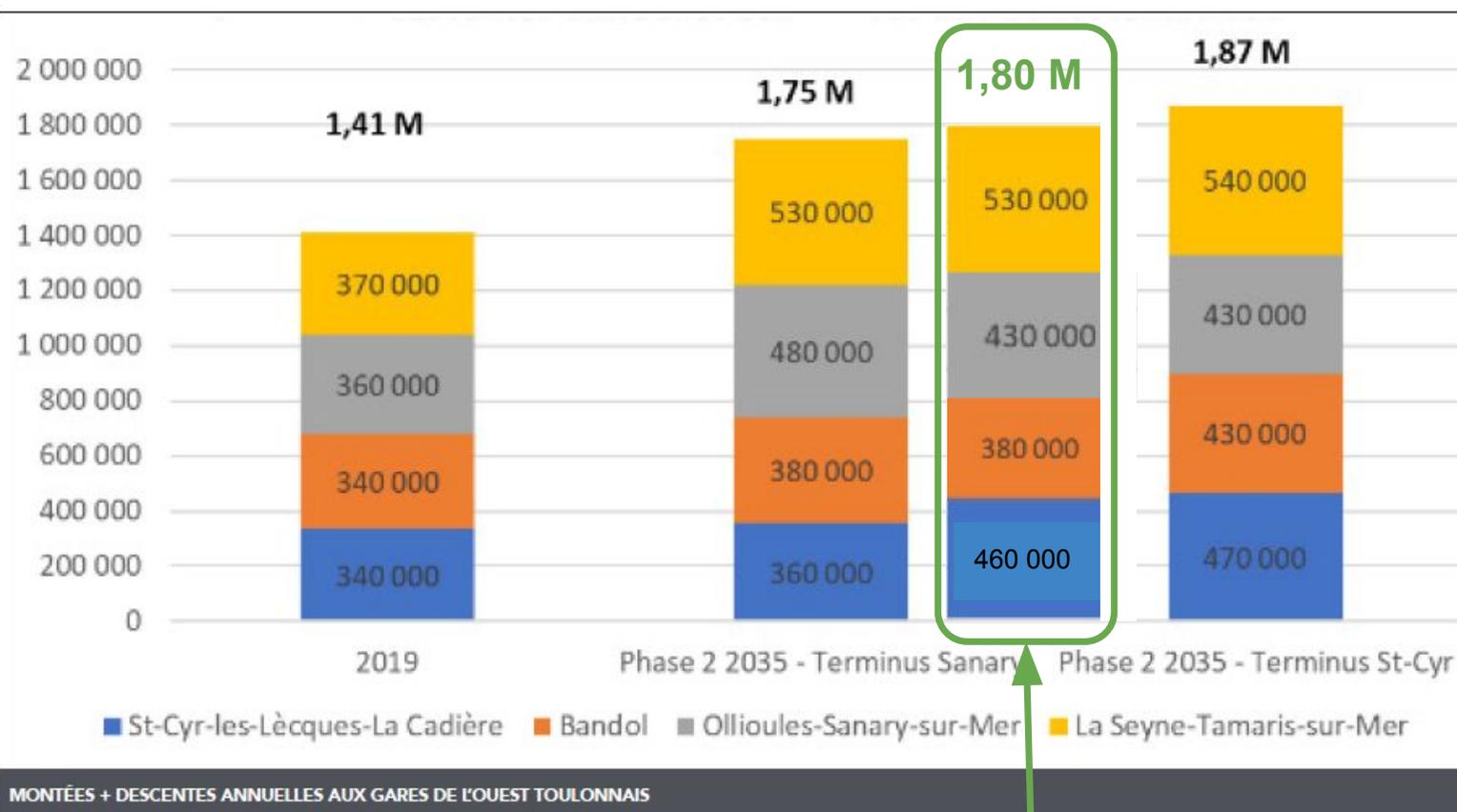


- Desserte équilibrée des 2 nouveaux PEM de Sud Ste Baume
 - St Cyr : 4 arrêts par heure, bien répartis, vers Marseille et Toulon
 - Sanary : cadencement strict toutes les 15 minutes vers Toulon
- Pas de sacrifice de la desserte au nord de Carnoules et intégration de Fréjus St Raphael au RER varois
 - Cadencement toutes les 30 minutes dans l'est var par recouvrement des missions Les Arcs St Raphael Cannes et Toulon Les Arcs St Raphael

Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- pointillé court = train non cadencé

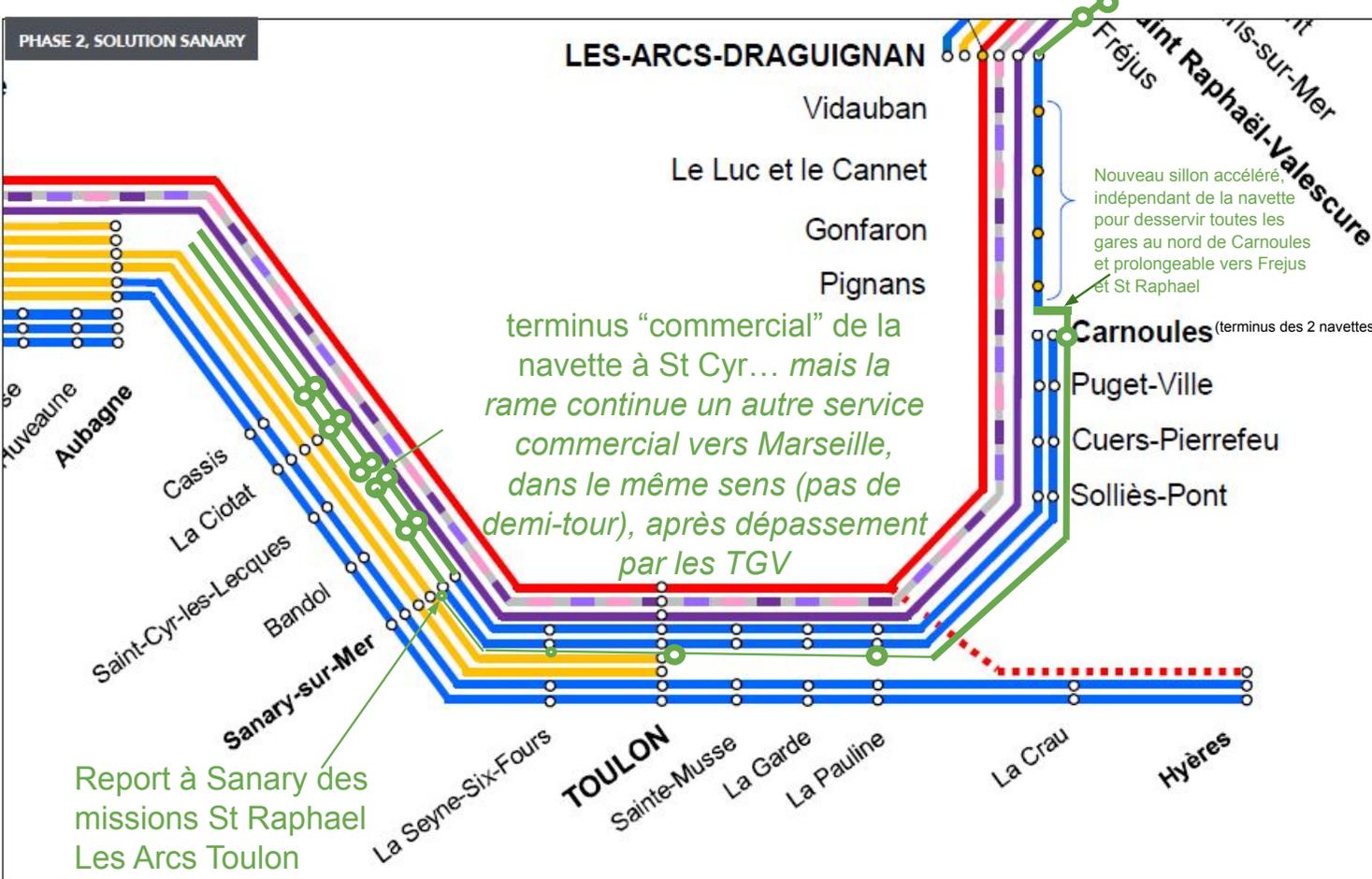
Estimation sommaire de la fréquentation



La fréquentation est également améliorée pour les gares entre Carnoules et Les Arcs

PEM Sanary terminus navette
+ PEM St Cyr simplifié

Extension de la navette à St Cyr (à plus long terme)



Besoin d'infrastructures nouvelles

- Dépassement à St Cyr
 - par les voies fret qui deviennent les voies principales au niveau du PEM
 - reconstitution des voies fret à l'ouest
- Cadencement strict chaque 15 minutes entre St Cyr et La Pauline
 - gestion du rattrapage des Marseille Hyères par les TGV
 - 3è voie entre La Garde et La Pauline
 - Flexibilité horaire
 - Doublement La Pauline La Crau
- La desserte cadencée à l'heure au nord de Carnoules reste assuré par une mission accélérée et indépendante de la navette, qui peut même être amorcée au nouveau PEM de Sanary

Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- pointillé court = train non cadencé

Résumé de la proposition

- Réalisation simultanée dès la phase 1 des PEM de Sanary et St Cyr
 - Sanary, 4 voies à quai, dont 2 en impasse pour le terminus de la navette
 - St Cyr : PEM simplifié, 2 voies à quai encadrés par les voies fret, desservi par les semi directs
 - 4 TER par heure vers Toulon à St Cyr, Sanary, La Seyne sur Mer
- reconfiguration au nord de Carnoules, pour desservir systématiquement et plus rapidement toutes les gares, sans les contraintes d'un long parcours de la navette
- Etude à plus long terme d'un prolongement de la navette à St Cyr, mais qui requiert de nouvelles infrastructures au delà du secteur de St Cyr pour gérer la cohabitation sur une même ligne des TER et des trains intermétropoles :
 - extensions voies fret à l'ouest de St Cyr hors emprises ferroviaires existantes
 - 3è voie La Garde La Pauline (prévue de toute façon à l'horizon de la phase 4 LNPCA)
 - doublement La Pauline La Crau