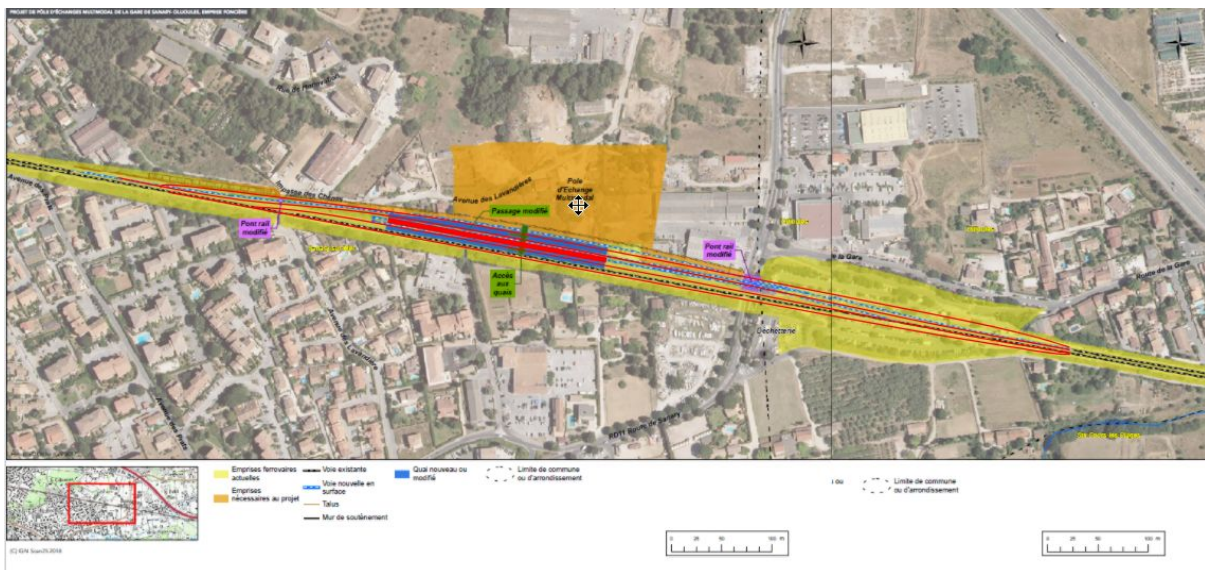


Bonjour,

Dans le choix du PEM Ouest Var à St Cyr sur l'actuel évitement fret, qu'est ce qui justifie que cet évitement fret soit impérativement reconstitué sur la commune de St Cyr ?

2 autres localisations mériteraient d'être étudiées :

- au niveau du triage actuel de la Seyne sur Mer, soit en réutilisant des voies existantes, soit en en créant de nouvelles (solution qui était possible lors de l'étude d'un PEM à La Seyne lors de la concertation de 2019)
- OU BIEN, entre les communes d'Ollioules et Sanary, en déplaçant la gare actuelle vers l'ouest comme dans la variante Sanary de la SNCF pour le PEM terminus ouest var, mais dans une configuration plus simple : les 2 voies principales desserviraient un unique quai central, et seraient entourées de 2 voies d'évitement fret ; entre l'extrémité est des quais actuels d'Ollioules, et l'extrémité ouest des aménagements envisagés pour le PEM de Sanary, il y a plus de 790m qui permettraient d'insérer 2 évitements fret, en restant dans les emprises SNCF et en utilisant qu'une partie des emprises prévues pour le PEM de Sanary. (cf esquisse de schéma ci-dessous, en rouge par dessus les cartes d'emprises foncières de la variante SNCF)



Dans la seconde solution, il s'agirait en fait de réaliser les 2 PEM de Sanary et St Cyr, mais avec le terminus de la navette à St Cyr (Sanary n'étant qu'une gare de passage "comme les autres"), ce qui pourrait être un très bon compromis. Au niveau financier, la réalisation d'un PEM terminus à St Cyr, dans les emprises ferroviaires de l'actuel évitement fret, sera vraisemblablement moins cher que le PEM projeté à Sanary par la SNCF. Par ailleurs, la reconstitution des voies fret dans des emprises existantes ou projetées sera également moins cher que leur reconstitution à St Cyr. Il en résulte que cette proposition devrait être financièrement certes un peu + cher que la variante Sanary de la SNCF, mais beaucoup moins chère que la variante St Cyr de la SNCF.

Un évitement fret localisé ailleurs qu'à St Cyr reste-t-il pertinent/fonctionnel pour la SNCF ?

D'après le graphique horaire publié par la SNCF dans sa note de 2019 sur une variante de PEM ouest Var au delà d'Ollioules, il semblerait que l'inscription d'un sillon fret à 100km/h soit autant possible entre Aubagne et Sanary, qu'entre Aubagne et St Cyr, et que rare sont les cas où un sillon fret doit impérativement être interrompu à St Cyr.

Pour un sillon fret, parcourir une quinzaine de kilomètres supplémentaires (entre St Cyr et Ollioules) à 100km/h nécessite environ 9 minutes, là où un TGV à 111km/h nécessite un peu

plus de 8 minutes : le rattrapage supplémentaire du train de fret par le TGV serait donc inférieure à 1 minute.

La SNCF partage-t-elle cette analyse ? Les sillons fret sont ils systématiquement “défavorables” à un évitement entre Sanary et Ollioules ?

41km entre Aubagne et Ollioules (incluant la longueur du train)  
 à 100km/h : 24min36s  
 4.5min/100km : + 1min50s  
 accélération et freinage : + 4min  
 temps total = 30min26s

26km entre Aubagne et St Cyr (excluant la longueur du train)  
 à 100km/h : 15min36s  
 4.5min/100km : + 1min10s  
 accélération et freinage : + 4min  
 temps total = 20min46s

