# Transports ferroviaires

# RESEAU EXPRESS DANS L'AIRE TOULONNAISE (REAT)

A Seguin 06.71.50.33.75

# Courrier du 23 juillet 2020 du secrétaire d'état auprès de la Ministre chargée des transports. Objet: décision ministérielle portant sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le 2 3 JUIN 2020

Le secrétaire d'État auprès de la Ministre, chargé des Transports

Réf.: D20008066

Monsieur Luc LALLEMAND, Président de SNCF Réseau

Objet : Décision ministérielle portant sur la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

Pour garantir la cohérence d'ensemble de la LNPCA, je souhaite que l'avancement de vos travaux soit piloté dans le cadre des instances de gouvernance qui ont été mises en place jusqu'à présent pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Les services de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer seront tenus régulièrement informés de cet avancement et se tiendront à votre disposition pour la mise en œuvre de ces orientations.

Jean-Baptiste DJEBBARI

#### Secteur du Var

#### En phase 1

Les aménagements du réseau express métropolitain (RER) toulonnais :

- un origine-terminus à l'est de Toulon en gare de Carnoules ;
- un origine-terminus à l'ouest de Toulon, soit en gare actuelle de la Seyne, soit sur les communes de Sanary-sur-Mer ou de Saint-Cyr-sur-Mer en fonction des études complémentaires;
- la dénivellation de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie d'Hyères sous la ligne Marseille – Vintimille;
- l'aménagement à 4 voies à quai en gare de la Pauline.

Par ailleurs, la concertation n'a pas permis de converger vers une solution largement acceptée pour les opérations relatives à l'implantation de l'origine-terminus à l'ouest de la navette toulonnaise et à la suppression du passage à niveau de Saint-André. Elle a également été l'occasion de recueillir une nouvelle demande relative à la création d'une halte à Saint-André.

Sur ces opérations, je vous demande ainsi de mener les études complémentaires suivantes :

Concernant la partie Ouest de la navette toulonnaise et l'implantation de son origine-terminus à l'ouest de la Seyne jusqu'à Saint-Cyr, vous redéfinirez avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur les objectifs de service et conduirez les études d'exploitation et techniques pour préciser les infrastructures nécessaires, leurs coûts et leurs incidences. Une concertation avec les territoires qui n'ont pas été approchés jusqu'ici (communes de Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer, voire les établissements publics de coopération intercommunale - EPCI - le cas échéant) sera également à organiser. A l'issue de ces études d'approfondissement et de la concertation, le choix de la gare de l'ouest toulonnais se portera sur celle répondant le mieux aux objectifs de services et aux conditions d'acceptabilité locale;

Je vous demande également de poursuivre la concertation continue sur les principaux thèmes identifiés au cours de la concertation de 2019, notamment sur les nuisances sonores, l'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, les modalités générales de réalisation des travaux et les conditions d'insertion de certains aménagements en zone sensible.

# **Services Express Métropolitains**

## Le schéma directeur remis au gouvernement par SNCF Réseau, le 9 octobre 2020

Communiqué vu sur le site de SNCF RESEAU Le 9 octobre dernier, à l'occasion de la visite du poste d'aiguillage de Strasbourg, Matthieu Chabanel, directeur général délégué de SNCF Réseau, a remis à Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, un rapport sur le développement des « services express métropolitains » au sein des étoiles ferroviaires. L'objectif est d'accompagner la croissance de l'offre de transport dans plusieurs grandes agglomérations de l'Hexagone. Pour financer les études nécessaires, le ministre a annoncé à cette occasion une enveloppe de 30 millions d'euros dans le cadre du plan de relance.

80 % des Français vivent désormais en zone urbaine et 1,5 million d'habitants supplémentaires sont attendus dans les grandes métropoles régionales à l'horizon 2030. Comment répondre aux besoins de mobilités que la croissance des villes va engendrer tout en diminuant les émissions carbones ? En doublant « la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'ici dix ans », a indiqué le ministre en recevant le rapport des mains de Matthieu Chabanel. Le chemin de fer – économe en espace et en énergie, respectueux de l'environnement – a en effet tous les atouts pour être la colonne vertébrale des offres de transports que les grandes métropoles mettront en place à l'avenir.

Pour le directeur général délégué de SNCF Réseau, le rapport sur les « services express métropolitains » (SEM) doit servir de point de départ à cet ambitieux projet : « Il faut connaître les besoins de service des différents territoires avant de construire des infrastructures nouvelles. » SNCF Réseau invite donc les Régions et les grandes agglomérations françaises intéressées à définir le niveau de service qu'elles envisagent, de façon à mettre en œuvre une stratégie d'investissement cohérente, combinant déploiement de solutions technologiques et aménagement d'infrastructures.

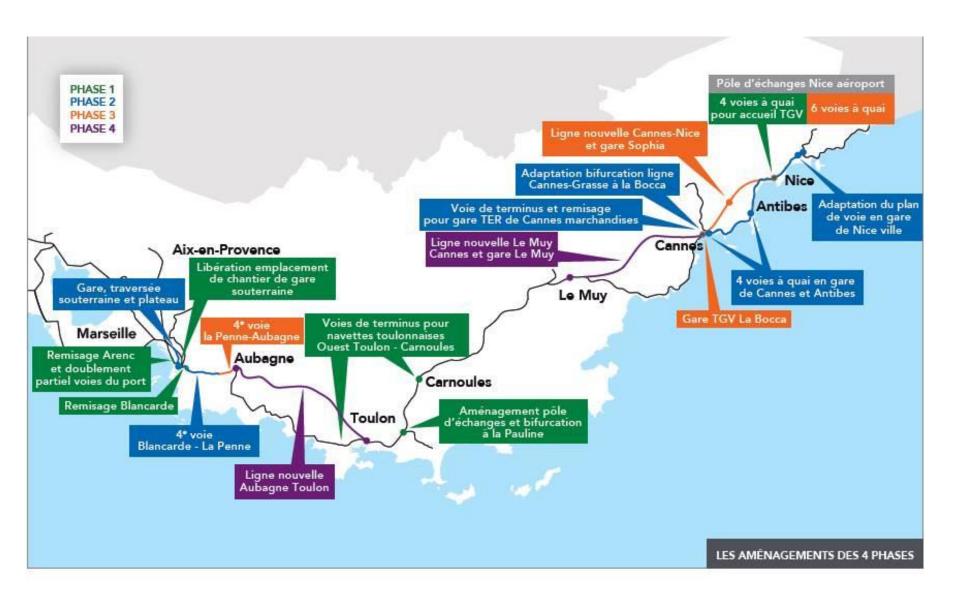
# **Services Express Métropolitains**

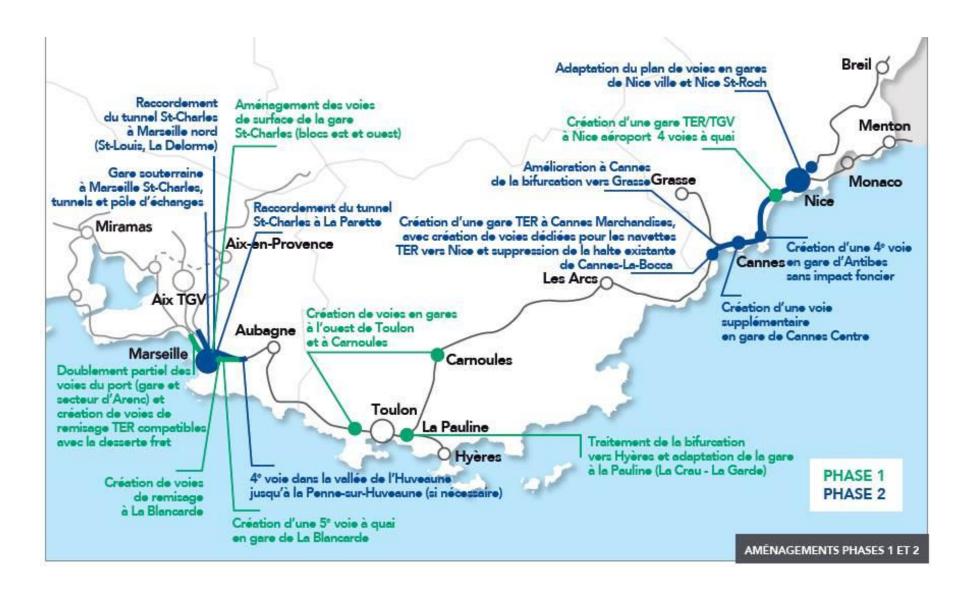
# Le schéma directeur remis au gouvernement par SNCF Réseau, le 9 octobre 2020

#### Trains fréquents, haltes judicieuses et articulation multi-modale

Le rapport propose d'ores-et-déjà de nombreuses indications sur les caractéristiques de ces futurs services express métropolitains. Ils devront proposer une offre adaptée et de qualité : trains fréquents sur de larges plages horaires, haltes aménagées au plus près des besoins et bonne articulation avec les autres modes de transports, billet commun à la clé. Le matériel roulant sera capacitaire, avec de bonnes performances de freinage et d'accélération pour pouvoir multiplier les arrêts sans perte de temps. Enfin d'importants travaux seront à réaliser sur les étoiles ferroviaires, qui n'ont pas pour l'heure la capacité d'accueillir des services express métropolitains. « Ce rapport permettra d'utiliser utilement les 30 millions d'euros que nous avons mobilisé dans le plan de relance pour étudier ces nouveaux services », s'est félicité Jean-Baptiste Djebbari. Cette enveloppe s'ajoute aux 4,7 milliards d'euros du volet ferroviaire du plan de relance. Le Ministre a fixé par ailleurs « à l'horizon 2023-2024 la mise en œuvre des premiers travaux. » Bordeaux, Strasbourg, Marseille, Nice et Grenoble disposent déjà de véritables projets. Une vingtaine de grandes métropoles et autres agglomérations sont en passe de leur emboîter le pas.

# <u>Transports ferroviaires</u> <u>Concertation Ligne Nouvelle</u>





# LES AMENAGEMENTS DE LA PHASE 1 DANS LE VAR

# **Crédits pour le Var :**

Phase 1 = 184 M € sur 735 M € (25 %)

Phase 2 = 0 € sur 2 746 M € (0 %)

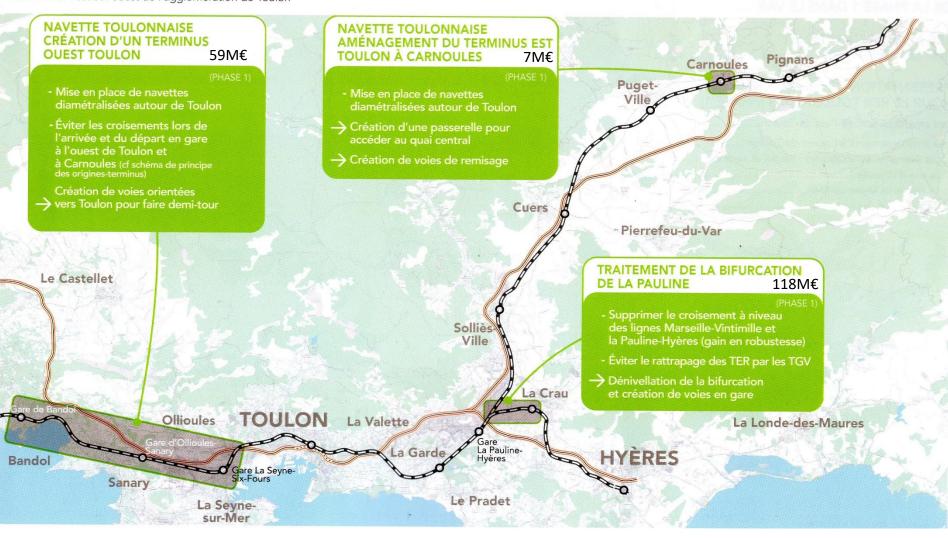
Total = 184 M € sur 3 481 M € (5 %)

# LES AMENAGEMENTS DE LA PHASE 1 DANS LE VAR

Dans le Var, les aménagements de la phase 1 visent à :

- Développer un « RER toulonnais», navette permettant de mieux relier l'est et l'ouest de l'agglomération de Toulon
- Traiter la bifurcation de la ligne d'Hyères à La Pauline, pour accroître la robustesse du réseau régional.

Le présent dossier détaille les aménagements nécessaires au développement du « RER toulonnais ».



# **QUE PREVOIT LE SCOT?**

#### B. DEVELOPPER LE « RER TOULONNAIS »

Le développement du RER toulonnais se concrétise par un renforcement des axes ferroviaires :

- de St-Cyr-sur-Mer à La Pauline, avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heure creuse et la création de nouvelles haltes dans Toulon (Ste-Musse, Escaillon). D'autres haltes pourront être étudiées si leur pertinence en matière de clientèle est avérée et si elles ne viennent pas remettre en question le fonctionnement actuel du système ferroviaire;
- de La Pauline à Hyères via La Crau et de La Pauline à Cuers via Solliès-Pont, avec une fréquence de 30 minutes en heure de pointe et 1 heure en heure creuse, afin d'assurer la desserte optimisée des habitants du Moyen-Var vers la Métropole.

Projet arrêté le 26 octobre 2018 en comité syndical



Projet de SCoT Provence Méditerranée, Document d'Orientations et d'Objectifs

Ce « RER toulonnais » doit permettre une meilleur connexion de Provence Méditerranée avec :

- les territoires du moyen Var vers les gares de Carnoules et du Cannet-les Maures, complété par une Ligne Express Régional d'autocars vers Brignoles;
- le territoire de la Métropole d'Aix-Marseille.

Les travaux nécessaires à la réalisation de ces objectifs sont développés dans l'Orientation 8 relatives aux grands équipements.

# Extrait du CPER 2015/ 2020 Partie ferroviaire département du Var

#### Var:

#### Etude AVP modernisation signalisation Toulon les Arcs – IPCS :

Les Installations Permanentes de Circulation à Contre Sens permettent de faire circuler les trains dans l'un ou l'autre sens sur la même voie. Facilitent la circulation des trains en situation perturbée ou de travaux. Il ne s'agit que des études, financement européen probable. L'État et SNCF Réseau sont concernés au premier rang, ces travaux bénéficiant également aux autres activités ferroviaires.

#### Traitement du nœud Toulonnais :

Il s'agit de poursuivre les études du précédent CPER pour améliorer la desserte de l'agglomération et engager des travaux d'aménagement permettant la mise en place d'une navette ferroviaire (1 train/heure) entre l'ouest et l'est de Toulon par la création de voies à quai supplémentaires dans certaines gares et la création d'une haite à Sainte-Musse au niveau de l'hôpital. En parallèle, des études seront menées sur les aménagements de la 3<sup>ème</sup> voie entre La Seyne sur Mer et La Pauline sera étudiée avec un scénario incluant une haite à l'Escallon au niveau du parc de covolturage.

#### Etudes prospectives et d'opportunité dont ERTMS2 :

Ligne pouvant être mobilisée pour des études prospectives sur le réseau ferroviaire régional comme celles de projets en émergence, de l'armature ferroviaire du réseau métropolitain Aix Marseille Provence, des suites à donner pour les études de projet du Montgenèvre, des études d'avant-projet pour la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne qui doit s'inscrire dans un projet de territoire concerté,...,. La contribution de l'État sera réservée aux études conformes aux orientations du Mandat du préfet.

A noter celle de l'ERTMS2 entre Marseille et Vintimille (projet de signalisation européenne de nouvelle génération qui présente un fort intérêt pour la gestion du réseau : capacité, robustesse, temps de parcours). L'axe Marseille-Vintimille est retenu comme un axe expérimental et pourrait bénéficier d'aides européennes à hauteur de 50 % pour une mise en service à l'horizon 2023.

# Extrait du CPER 2015/ 2020 Partie ferroviaire département du Var

#### III.3 Aménagement et mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux

En accompagnement de la stratégie d'augmentation du volume de l'offre en matière de ferroviaire jusqu'alors poursuivie, le CPER 2015-2020 vise à promouvoir le report modal en favorisant notamment les pôles d'échanges multimodaux. L'amélioration de la capacité des gares, avec notamment l'allongement des quais et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, en cohérence avec l'Agenda d'Accessibilité Programmé, conformément à l'ordonnance de septembre 2014, est aussi une priorité pour l'État et la Région, notamment pour Gap et Avignon.

23

#### Opérations :

Une liste de projets sera définie à l'occasion du schéma directeur d'adaptation des quais et du schéma d'accessibilité régional « Agenda d'Accessibilité Programmé » qui sera finalisé à l'automne 2015 à l'issue de la concertation avec les acteurs du territoire et les associations. Le choix des projets sera ensuite défini au regard de leur maturité et d'un plan de financement consolidé.

# Transports ferroviaires Concertation Ligne Nouvelle 20.11 au 20.12.2020

#### Concrètement dans le Var

Régularité

En planifiant la navette toulonnaise dès la phase 1 du projet, l'Etat traduit la priorité nationale donnée au développement des transports du quotidien, levier pour diminuer la congestion routière et promouvoir le développement durable.

Les objectifs fonctionnels de cette navette ont été définis en collaboration avec les partenaires varois du projet sous l'impulsion de l'autorité organisatrice des transports.

#### Amélioration de la robustesse du système sur tout l'axe Marseille - Vintimille par : de Toulon si la gare est à Ollioules. Au-delà des gares origineterminus, chaque branche bénéficie de 2 TER par heure · La suppression de croisements de voies à la bifurcation de La Pauline vers Hyères · La création d'un alternat en gare de la Pauline

 4 TER omnibus cadencés (1 tous les 1/4 d'heure) par heure et sens en heure de pointe en navettes traversant Toulon entre La Pauline et la gare de l'ouest toulonnais : 11 km de part et d'autre

Capacité/Services (en heure de pointe)

- 2 TER semi-directs par heure et par sens entre Toulon et la gare de Vitrolles aéroport - Marseille Provence
- 2 à 3 sillons directs par sens entre Marseille et Nice (1,5) aujourd'hui)

## Remarques A Sequin:

un tronçon de ligne Aubagne Sur particulièrement chargé, en ne réalisant pas des voies de retournement accessibles depuis l'est comme depuis l'ouest, on se prive d'une fonctionnalité qui apporterait un plus en terme de robustesse et de gestion en situations perturbées. Cette fonctionnalité pourrait permettre de faire circuler plus de trains sur ce tronçon de ligne.

# LES AMÉNAGEMENTS **TECHNIQUES**

#### LES AMÉNAGEMENTS A L'OUEST DE TOULON

Côté ouest, il s'agit de créer des voies pour permettre aux TER de faire demi-tour.

On appelle ces voies «voies tiroir» car elles voient entrer et sortir des trains par le même côté.

On prévoit 2 voies tiroir positionnées entre les voies passantes Marseille-Toulon de sorte que les trains ne croisent ceux du sens inverse ni à l'arrivée ni au départ et que l'arrivée d'un train ne dépende pas du départ de l'autre : ainsi, on garantit une exploitation efficace et sans irrégularité, car on évite de «lier» les deux sens de circulation et de propager les retards de l'un sur l'autre.

Le schéma global est donc le même quel que soit le lieu d'implantation de l'aménagement :



Nota : le dispositif proposé comprend des «voies tiroir». Un aménagement avec des voies passantes (c'est-à-dire accessibles depuis l'est comme depuis l'ouest) aurait apporté de la souplesse d'exploitation. Néanmoins, comme les impacts sur le territoire auraient été plus importants, cette variante n'est pas proposée à la concertation par le maître d'ouvrage.

#### LES OBJECTIFS DU PROJET DE NAVETTE TOULONNAISE

Le traitement de la saturation des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice/Côte d'Azur constitue une première étape du projet global de la LNPCA.

La création d'installations origine / terminus autour de la métropole de Toulon permettrait de créer une navette de type «Réseau express métropolitain» dès la phase 1 du projet LNPCA (horizon 2026-2028), entre une gare de l'ouest toulonnais et les deux gares de l'est toulonnais (vers Carnoules pour moitié, vers Hyères pour l'autre).

Les aménagements ferroviaires sont conçus pour atteindre 4 objectifs :

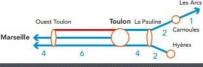
- Permettre de proposer 4 TER/heure omnibus traversant Toulon sur le parcours de la navette entre le terminus ouest de la navette et la gare de la Pauline et deux TER par heure omnibus au-delà de la Pauline jusqu'à Carnoules et jusqu'à Hyères;
- Assurer un «cadencement» au ¼ d'heure de ces omnibus : le cadencement consiste à ce que les trains passent à horaire régulier, toutes les 15 minutes, ce qui améliore la lisibilité de l'horaire pour l'usager. L'expérience montre que ce cadencement est un facteur d'attractivité du mode de transport par le train et contribue à augmenter sa fréquentation;
- Garantir une robustesse (c'est-à-dire un retour à la normale en cas d'incident) et une régularité de bonne qualité;
- Permettre la coexistence des trains «lents» (qui s'arrêtent souvent) et des trains «rapides» (qui ne s'arrêtent que dans les gares principales) sans dégrader les performances de ces derniers.

La trame horaire des services actuels permet le service maximum suivant (sans cadencement garanti en période de pointe) dans chaque sens :

- 2 TER Marseille-Toulon
- · 2 TER Marseille-Hyères
- 2 TER Toulon-Carnoules (dont la moitié sont prolongés jusqu'aux Arcs)

Aujourd'hui, ce niveau de service est peu atteint en journée. Les fréquences pourraient être augmentées à l'avenir notamment à la faveur de réorganisations de service accompagnant la phase de mise en concurrence des services ferroviaires régionaux.

Le projet de navette toulonnaise consisterait donc à compléter cette trame de services en prolongeant les services Toulon-les Arcs et Toulon-Carnoules jusqu'à une gare origine / terminus à l'ouest de Toulon :

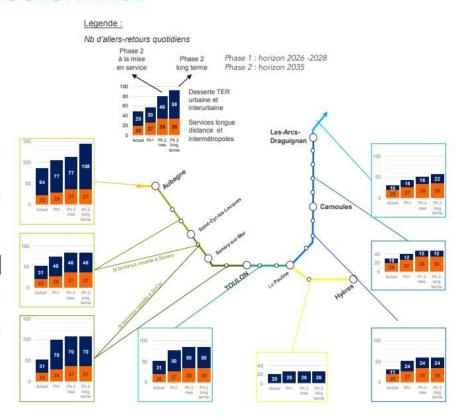


STRUCTURE DES SERVICES TER AUTOUR DE TOULON ET NOMBRE DE TRAINS PAR HEURE DANS CHAQUE SENS PAR SECTION

La phase 1 de la LNPCA permettrait ainsi de fortement renforcer la desserte TER de l'Ouest toulonnais en provenance / à destination de Toulon et de l'Est de l'agglomération, jusqu'aux Arcs.

Le nombre exact de TER tout le long de la journée sera défini avant la mise en service du projet par l'autorité organisatrice des transports, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Tenant compte des évolutions de service décrites ciavant, les perspectives de desserte aux horizons de mise en service de la phase 1 et de la phase 2 et à plus long terme sont, à ce stade, les suivantes :



PAGE 5

# **Projet gare de SANARY**

#### INTÉGRATION URBAINE

Le pôle d'échanges se situerait dans l'actuelle friche agricole et artisanale en mutation. Le secteur est bien desservi par le réseau viaire existant (autoroute A50 à proximité, D11 vers le port et la D559 mais n'a pas encore fait l'objet d'un projet d'aménagement. Le PEM identifié par un traitement uniformisé de son sol, comprendrait notamment :

- Un parvis (5 100 m²) et son jardin (3 900 m²)
- Un dépose minute et taxis (dix places
- Un parc de stationnement (400 places)
- Une gare routière (2 fois 2 emplacements de bus

Le PEM proposerait ainsi un espace public, une identité et une adresse au futur quartier en devenir, participant ainsi à la transformation qualitative de cet espace, portée par les collectivités.

#### LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES

L'aménagement de la gare comprendrait 2 voies centrales en impasse accueillant le terminus des navettes et 2 voies latérales pour les trains semi-directs et les trains sans arrêts.

Le coût de l'opération pour une gare origine / terminus ouest à Sanary est de l'ordre de 79 M€ aux conditions économiques de janvier 2019.

Les coûts présentés à la concertation 2019 l'étaient aux conditions économiques de janvier 2015. Les coûts en euros courants seront précisés en fonction du calendrier défini pour la réalisation de l'opération.





#### LA LOCALISATION DE LA GARE ORIGINE / TERMINUS À «SAINT-CYR-SUR-MER»

La gare réaménagée pour accueillir la navette toulonnaise serait décalée de 350 m environ vers l'ouest par rapport à la gare actuelle.

Ce décalage est nécessaire pour insérer la gare terminus sur un alignement droit de la voie ferrée, en limitant les impacts sur le bâti dans le quartier de la gare.

Il permettrait d'insérer la nouvelle gare dans le projet de requalification urbaine du quartier « Pradeaux – Gare ».



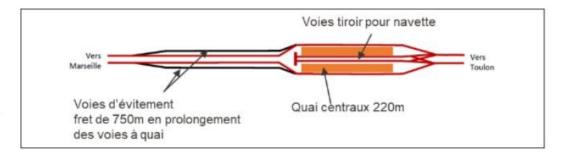


#### LES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES

L'aménagement de la gare comprendrait 2 voies centrales en impasse accueillant le terminus des navettes et 2 voies latérales pour les trains semi-directs et les trains sans arrêts.

Pour le site de Saint-Cyr, il serait nécessaire de conserver la fonctionnalité de voie d'évitement pour le fret pour chaque sens de circulation (longueur de 750 m). En effet, cet évitement est stratégique pour maintenir la qualite des sillons fret à l'est de marseille : ce sont les seules voies à mi-chemin entre Marseille et Toulon dans les deux sens.

Pour limiter l'impact du projet sur les terrains riverains, la solution retenue prévoit les voies fret en prolongement de la gare et non en parallèle.



Le coût de l'opération pour une gare origine / terminus ouest à Saint-Cyr-sur-Mer est l'ordre de 163 M€ aux conditions économiques de janvier 2019.

Les coûts présentés à la concertation 2019 l'étaient aux conditions économiques de janvier 2015. Les coûts en euros courants seront précisés en fonction du calendrier défini pour la réalisation de l'opération.

#### Remarques A Seguin:

- Il est surprenant de voir le maintien d'une contrainte FRET en gare de St Cyr. Il serait souhaitable de reporter cette fonctionnalité FRET à Toulon ou à Aubagne surtout, qu'il semblerait que les voies d'évitement actuelles soient très peu utilisées par des trains FRET. Ce maintien permet de rendre peu recevable un terminus à St Cyr. La solution : faire une étude avec la gare de ST Cyr plus utilisés pour le garage de trains FRET avec report de ces garages vers d'autres gares . Vouloir garer des trains FRET tous les 25km, c'est la mort du transport FRET ferroviaire avant sa renaissance.
- Les coûts de réalisation des opérations gare de Sanary (79M€) et ST Cyr (163M€) doiventils être comparés au 59M€ prévus initialement?

# RESEAU EXPRESS DANS L'AIRE TOULONNAISE (REAT)

# **GARE DE ST CYR**

# D'autres propositions

## Les objectifs de l'opération en terme de service

- 2 TER Marseille Toulon
- 2 TER Marseille Hyères
- 2 TER Gare retournement ouest Toulon-Carnoules dont 1 sera prolongé jusqu'aux Arcs

#### Situation actuelle

- 2 TER Marseille Toulon
- 2 TER Marseille Hyères

# Situation transitoire n° 1 avec la réalisation des travaux prévus à Carnoules (7M€ de travaux dans le périmètre ferroviaire)

- 2 TER Marseille Hyères
- 2 TER Marseille-Toulon-Carnoules dont la moitié sont prolongé jusqu'aux Arcs

#### **Avantages**

- Atteindre rapidement les objectifs RER toulonnais pour l'est de Toulon.
- Diamétralisation de deux trains vers Carnoules avec désaturation de la gare de Toulon;

## **GARE SY CYR RER TOULONNAIS**

#### Situation actuelle de la gare de St Cyr

2 voies de garage V3G et V4G avec les contraintes suivantes:

- Ces voies sont des voies de services permettant des garages momentanés de trains pour permettre leur dépassement par un autre train
- Ces voies ne sont accessibles qu'à la vitesse de 30km/h
- Ces voies de garages de circulations sont utilisées pour les trains autres que voyageurs
- Longueurs utilisables de ces voies: environ 800m

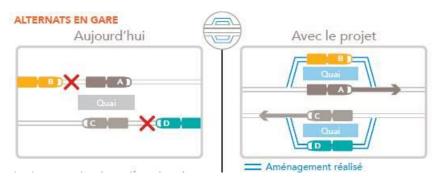
#### Situation transitoire n° 1bis à envisager

Transformer ces deux voies de garage en évitements de circulations ce qui permettrait que :

- Ces 2 voies deviennent des voies principales
- Ces voies puissent être accessibles à la vitesse de 60km/h où plus en fonction des installations de signalisation en place ou à réaliser.
- Ces voies puissent être utilisées pour tous les types de trains y/c les trains avec des voyageurs.

#### <u>Avantages</u>

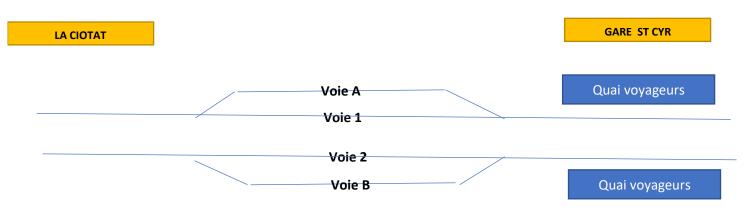
- En situation perturbée possibilité de garer des trains avec des voyageurs (souplesse dans la gestion du trafic)
- Ces voies pourraient devenir des alternats et avec un déplacement des quais de la gare de St Cyr au droit de ces voies permettre une nouvelle gestion du trafic et une augmentation du nombre de trains sur le tronçon de ligne Aubagne Toulon



# GARE SY CYR RER TOULONNAIS situation transitoire n°2

# COMBINAISON RER MARSEILLAIS ET RER TOULONNAIS (PROPOSITION NOSTERPACA AVEC PLAN ACTUEL DES VOIES

#### Gare de St Cyr avec aménagements au minimum des voies d'évitement actuelles



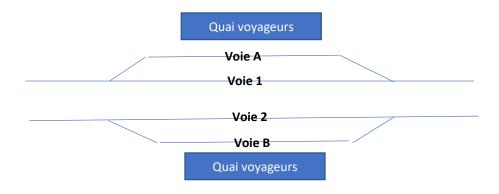
Pour les voyageurs, les gares de La Ciotat et de St Cyr sont Origine/Terminus. Les trains RER se garent sans voyageur sur les voies A et B pour se faire doubler par des trains rapides. Ils repartent ensuite en mission RER vers Marseille ou vers Toulon. Cette solution peut être réalisée très rapidement

Solution à vérifier avec une étude de capacité.

# GARE SY CYR RER TOULONNAIS situation définitive n°1

# COMBINAISON RER MARSEILLAIS ET RER TOULONNAIS (PROPOSITION NOSTERPACA AVEC EN PLUS LA REALISATION DE QUAIS AU NIVEAU DES VOIES D'EVITEMENT EXISTANTES)

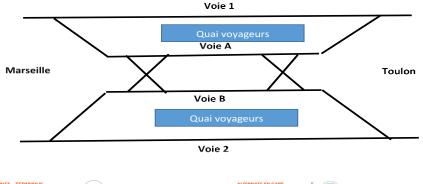
#### Gare de St Cyr avec aménagements des voies d'évitement actuelles

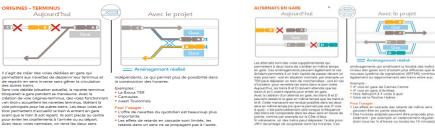


Pour les voyageurs, il y a une continuité du service entre Marseille et Toulon Les trains RER se garent avec voyageurs sur les voies A et B (avec des quais) pour se faire doubler par des trains rapides. Ils repartent ensuite en mission RER vers Marseille ou vers Toulon.

Temps de réalisation plus long que solution précédente sans obligation de faire descendre les voyageurs dans les gares de La Ciotat ou St Cyr mais on évite les travaux de réalisation des voies centrales de retournement.

# GARE SY CYR RER TOULONNAIS situation définitive n°2





#### **Projet de service TER RER**



A ces TER et RER, il faudrait rajouter deux trains sans arrêt entre Aubagne et Toulon (un TER IC et un TGV)

#### LES ETUDES DE CAPACITES (heure de pointe) A REALISER SUR LA BASE DU PROJET DE SERVICE CI-DESSUS :

Scénario 1 avec uniquement les deux voies de retournement en impasse coté Marseille avec et sans cadencement des trains

<u>Sénario 2</u> le projet proposé avec retournement coté Marseille et coté Toulon et utilisation des voies A et B (alternats) pour que des trains sans arrêt entre Aubagne Toulon puissent doubler à St Cyr des TER omnibus .Etudes à réaliser avec ou sans cadencement des trains)

Pour faire accepter ce projet ferroviaire par les riverains, il faudra l'accompagner d'un projet d'aménagement du quartier de la gare de St Cyr. Ce type de projet à déjà été réalisé dans la Métropole Grenobloise en gare de Grenoble Universités Gières.

### RESEAU EXPRESS DANS L'AIRE TOULONNAISE (REAT)

## Conditions de réussite de ce projet RER

- Avoir une vision globale des projets LNPCA phase 1, projets inscrits au CPER volet ferroviaire y/c ERTMS et pôles d'échanges.
- La réussite de ce type de transport passe par l'intermodalité avec des dessertes multimodales et intermodale coordonnées, rapides et confortables et, en particulier, une bonne coordination des horaires minimisant les temps de correspondances TC/TC.
- Une information multimodale claire, précise et fiable, tant en situation normale qu'en situation perturbée.
- Une véritable synergie est à organiser entre le développement urbain et le développement du RER avec l'aménagement de pôles d'échanges conçus non pas comme une simple juxtaposition de modes, mais pour assurer une véritable intégration des modes (trains, bus, car, voitures, vélos et piétons)
- Des dessertes de bout en bout rendues compétitives grâce à l'intermodalité
- Des pôles d'échanges qui pourraient avoir une dimension pôles de services, associés ou non au transport.



#### **POLES DE SERVICES**

Exemple: PIMMS de la Gare d'Amplepuis

#### POINT INFORMATION MEDIATION MULTI SERVICES

















