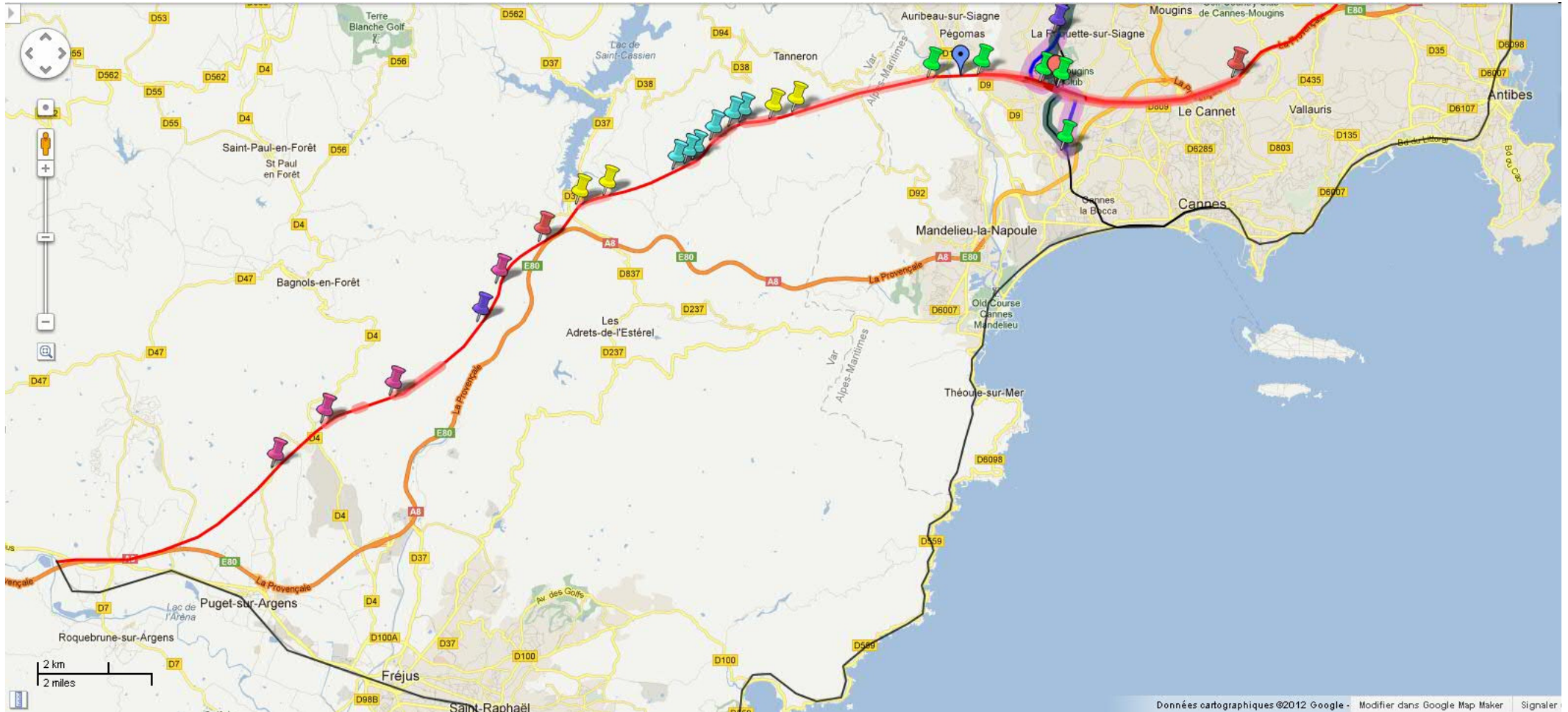


LGV PACA

Le 5ème scénario dans les Alpes Maritimes : objectif maillage

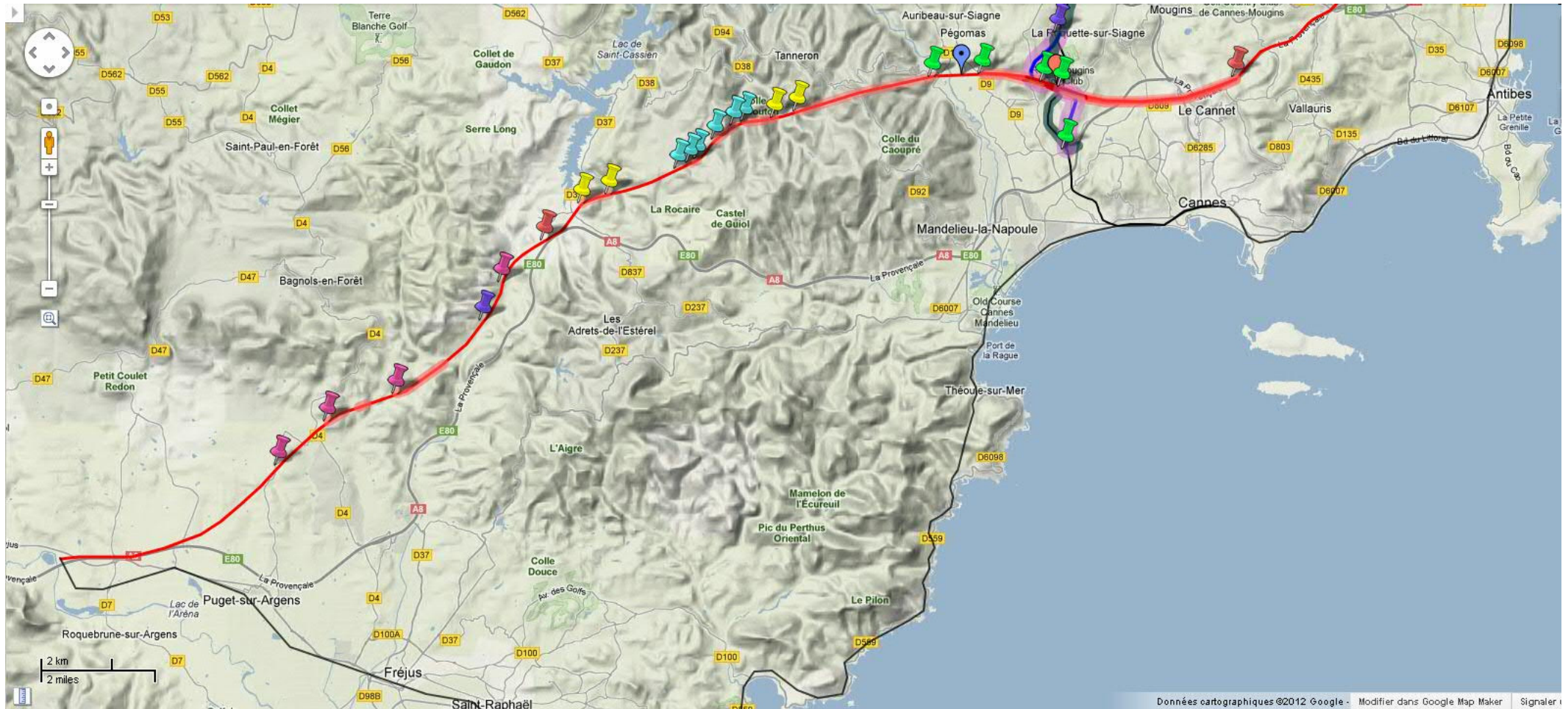
Auteur : Rémi QUINTON (Avril 2012)

Traversée de l'Estérel, de la vallée de la Siagne et gare OAM

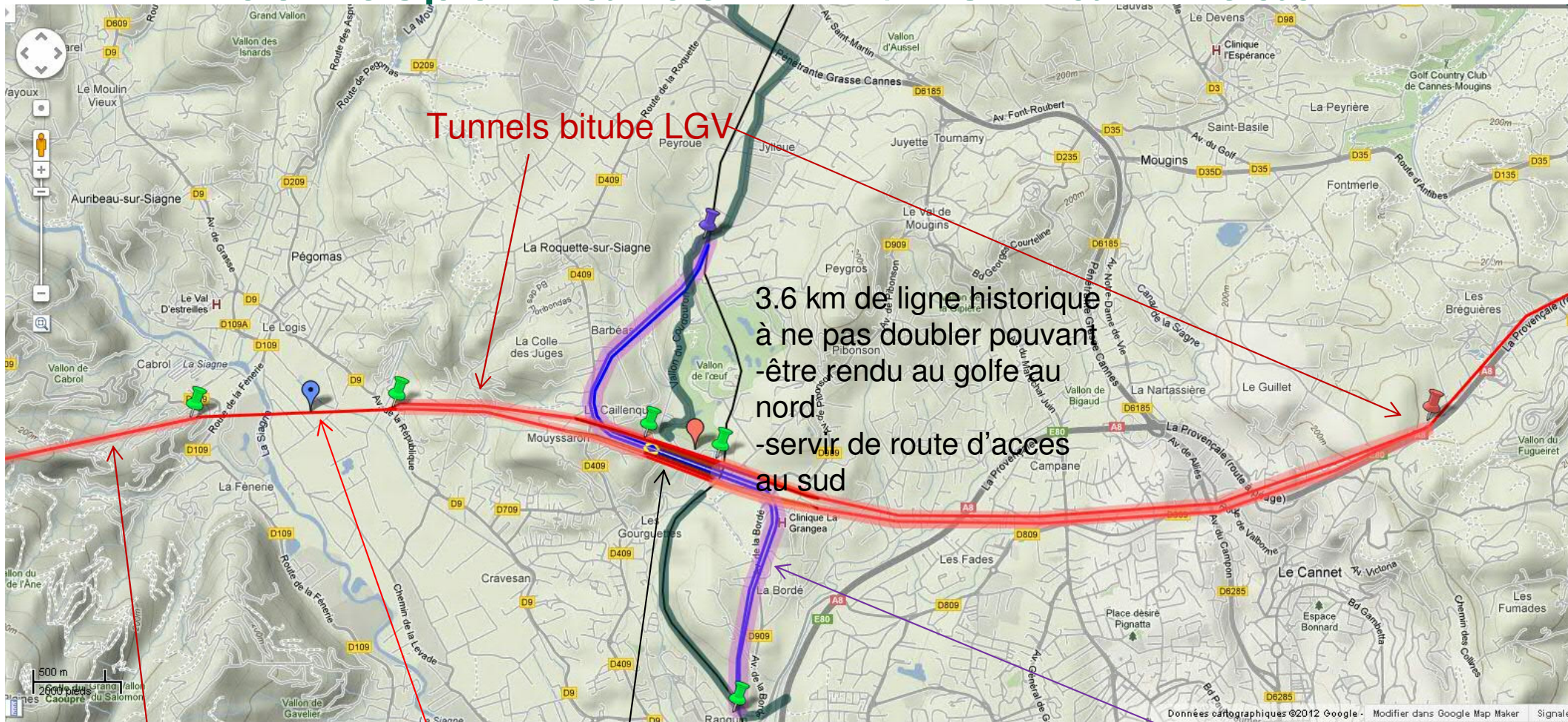


<http://g.co/maps/4ebx6> (lien google maps)

Traversée de l'Estérel, de la vallée de la Siagne et gare OAM



Traversée de la vallée de la Siagne, gare OAM avec déviation TER pour maillage Marseille-Cannes et Grasse-Nice, et correspondance TER/LGV à niveau



Tunnels bitube LGV

3.6 km de ligne historique à ne pas doubler pouvant -être rendu au golfe au nord -servir de route d'accès au sud

Tunnel Esterel

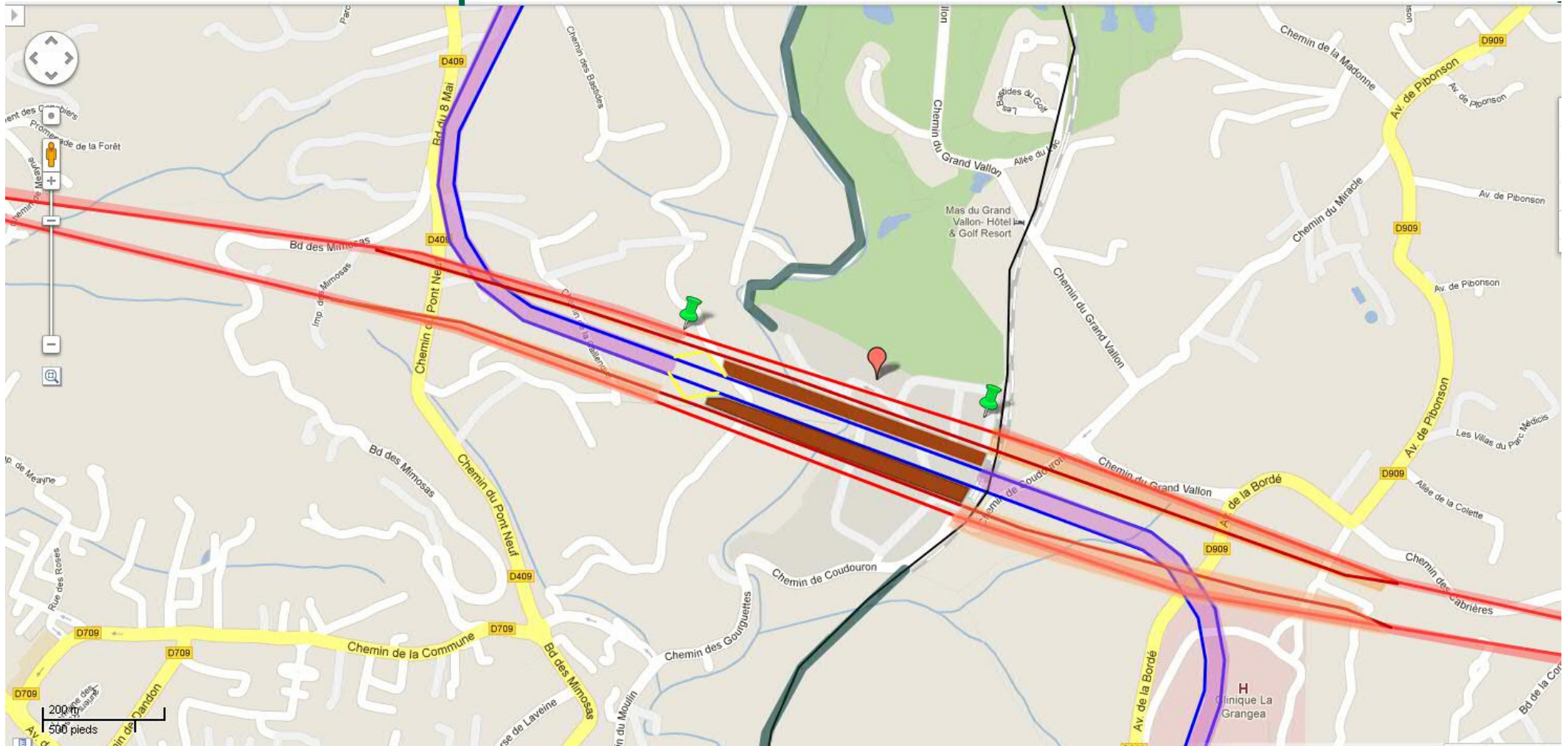
Viaduc de la Siagne

Gare et maillage semi-enterré (500m)

Site déjà artificialisé (stockage voitures)

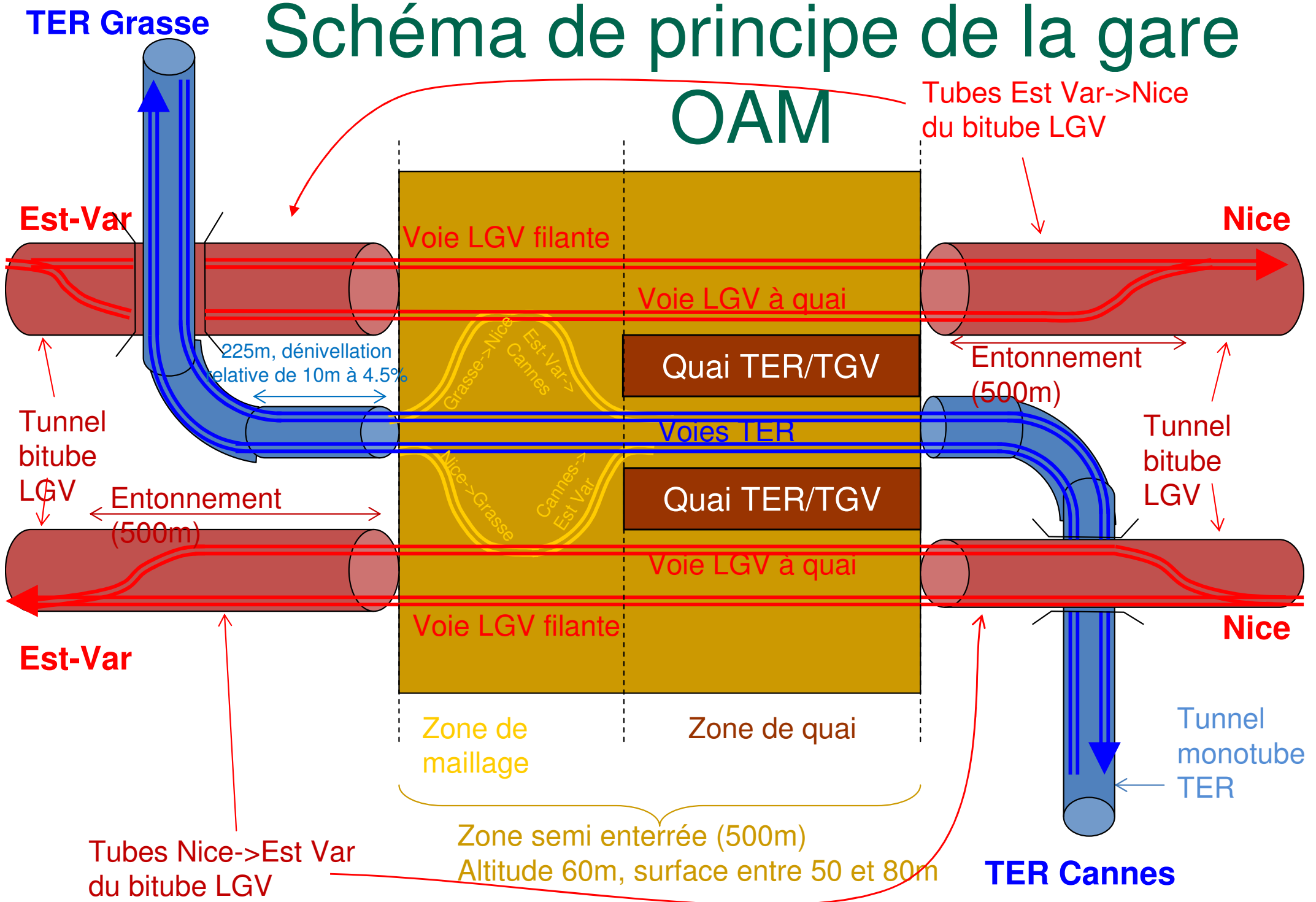
Déviation TER souterraine (3.8 km)

Gare OAM avec déviation TER souterraine pour maillage Marseille-Cannes et Grasse-Nice, et correspondance TER/LGV à niveau



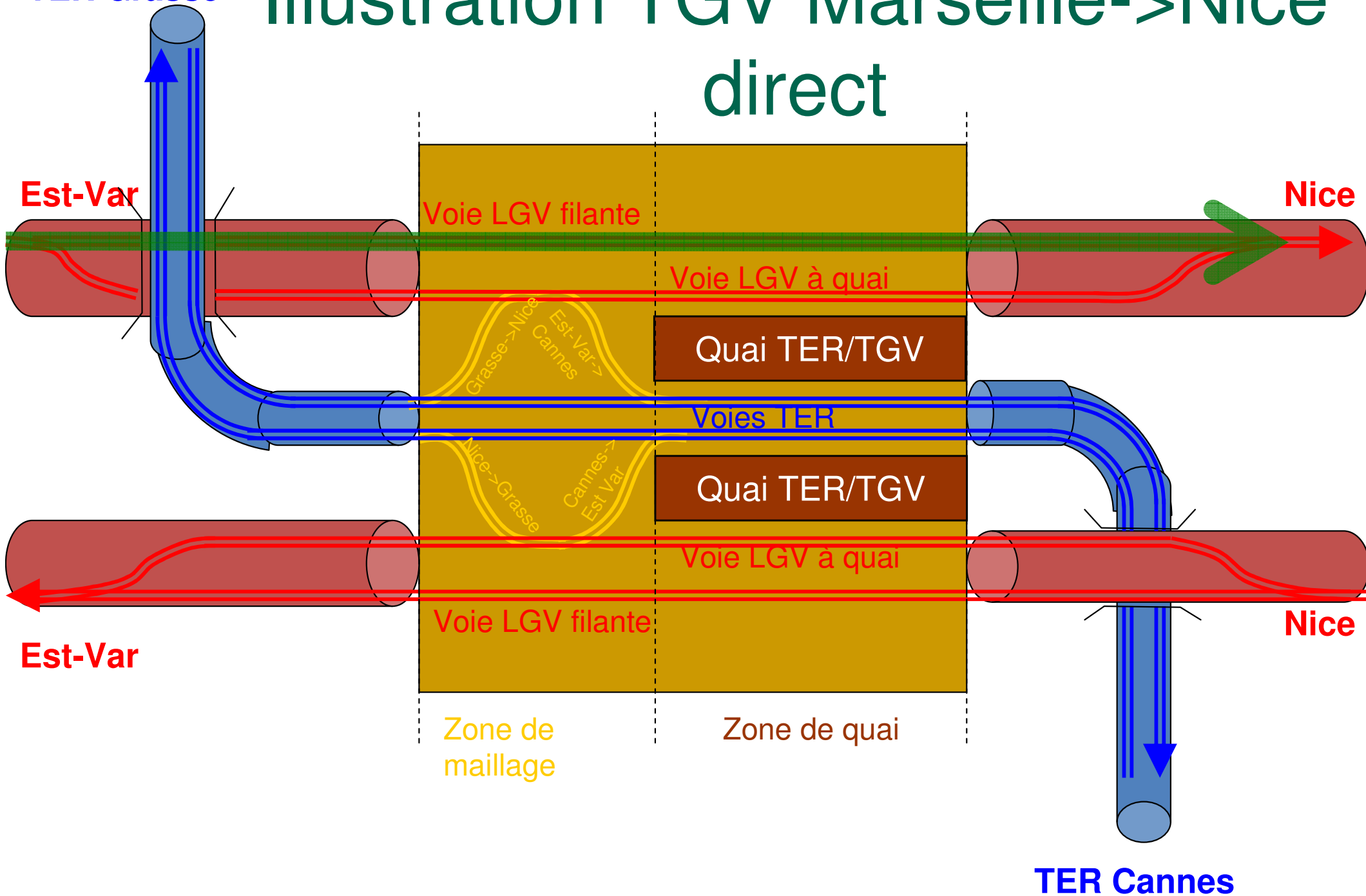
<http://g.co/maps/4ebx6> (lien google maps)

Schéma de principe de la gare



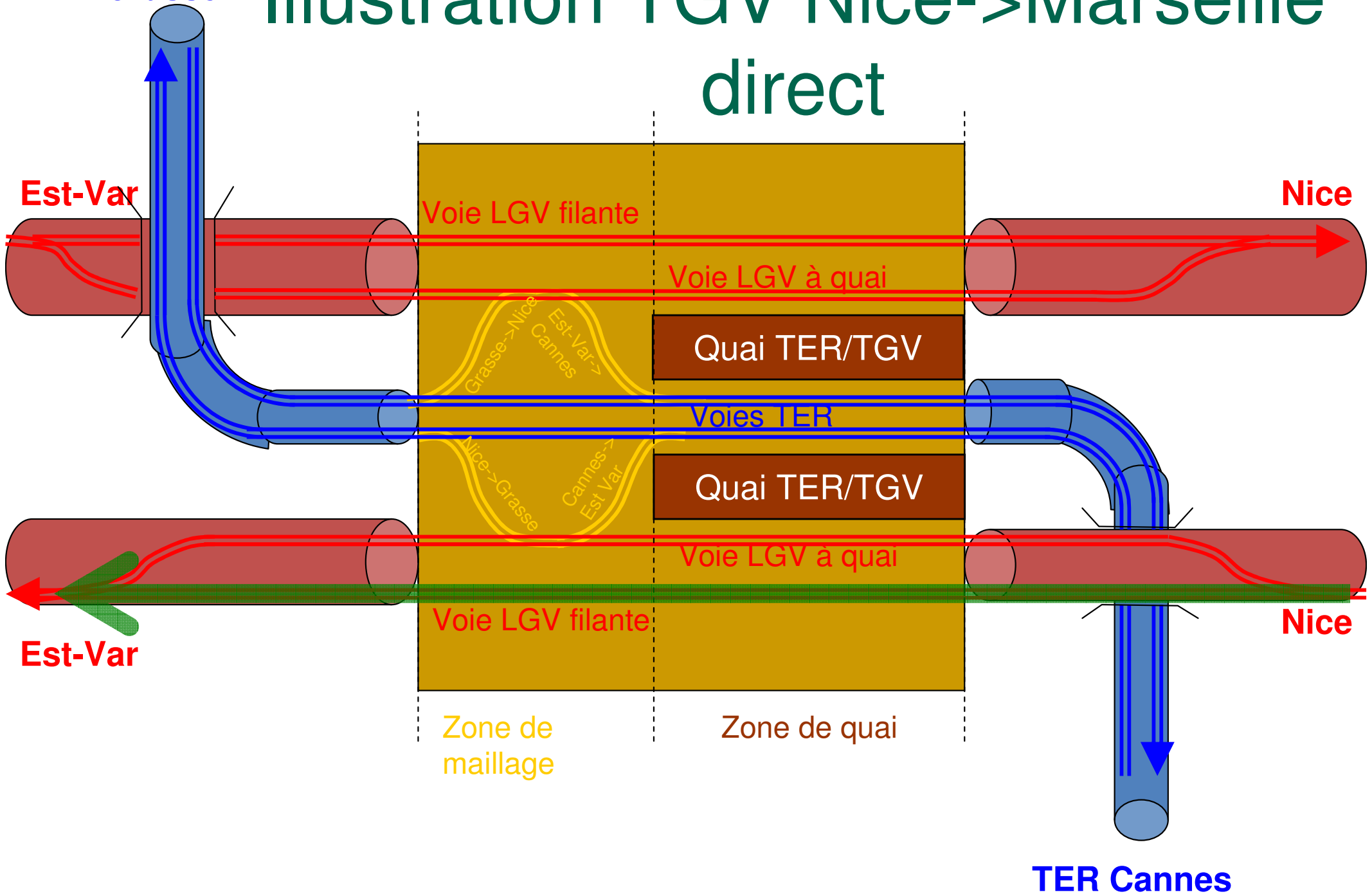
TER Grasse

Illustration TGV Marseille->Nice direct



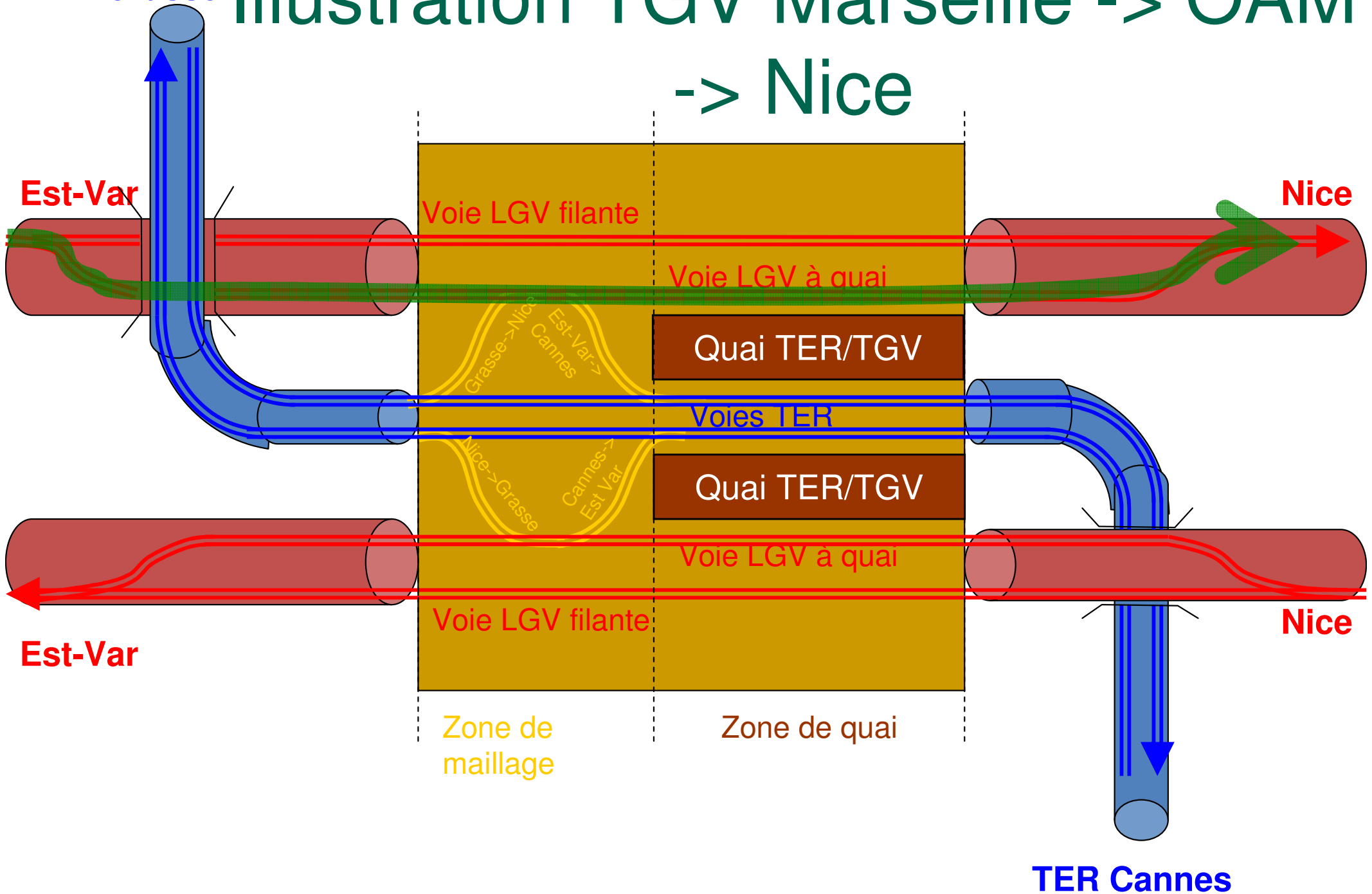
TER Grasse

Illustration TGV Nice->Marseille direct



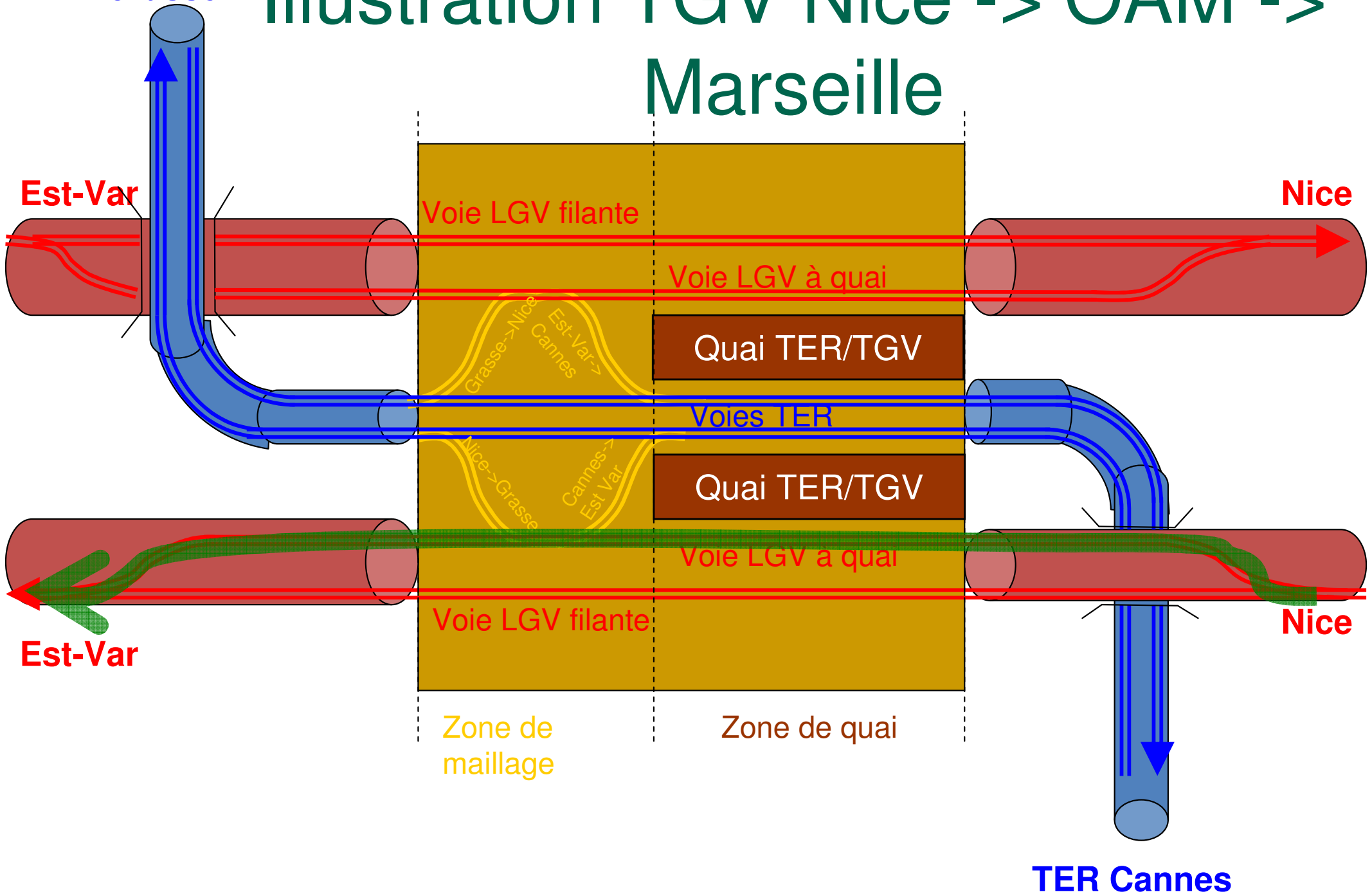
TER Grasse

Illustration TGV Marseille -> OAM -> Nice



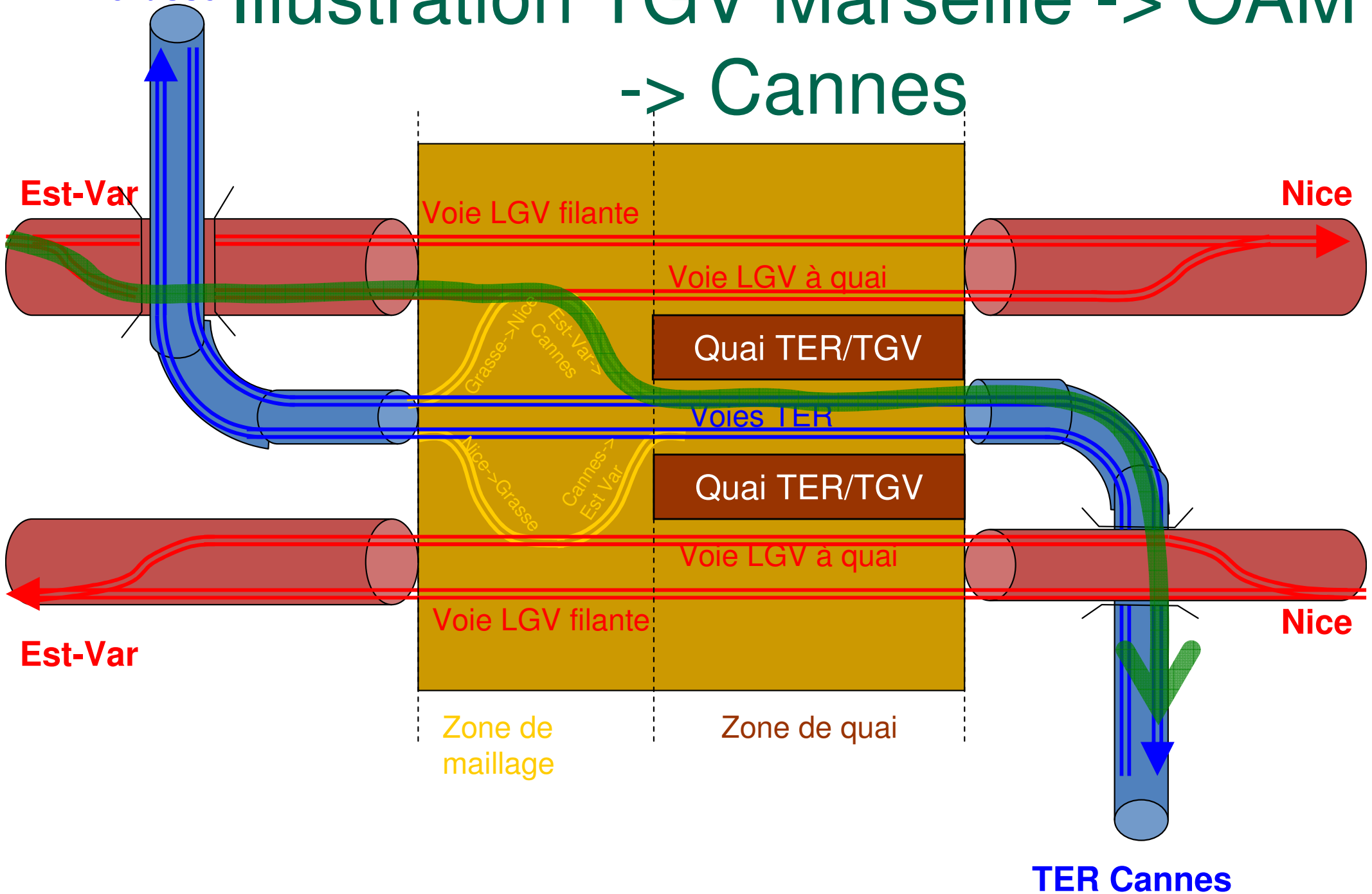
TER Grasse

Illustration TGV Nice -> OAM -> Marseille



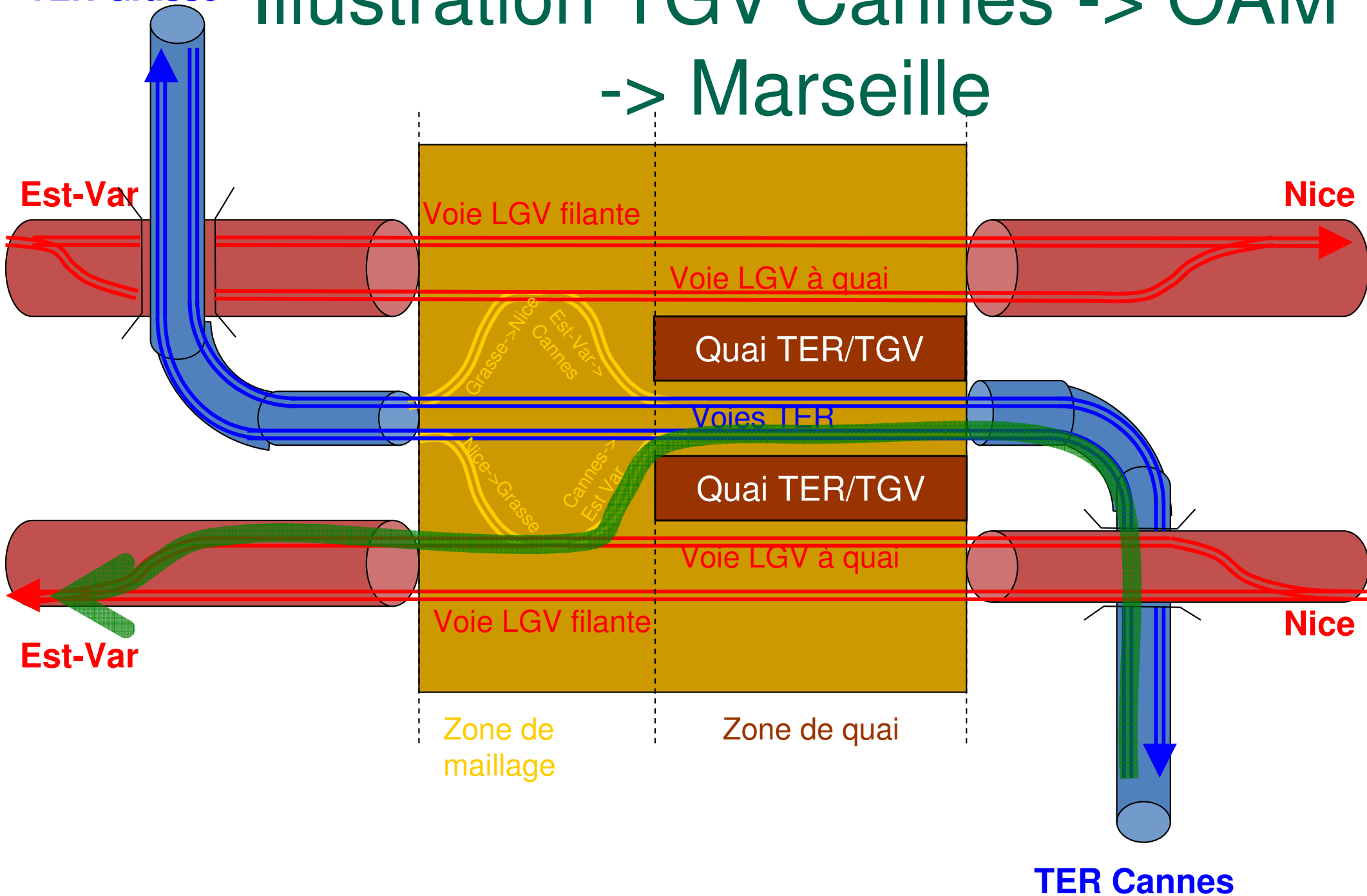
TER Grasse

Illustration TGV Marseille -> OAM -> Cannes



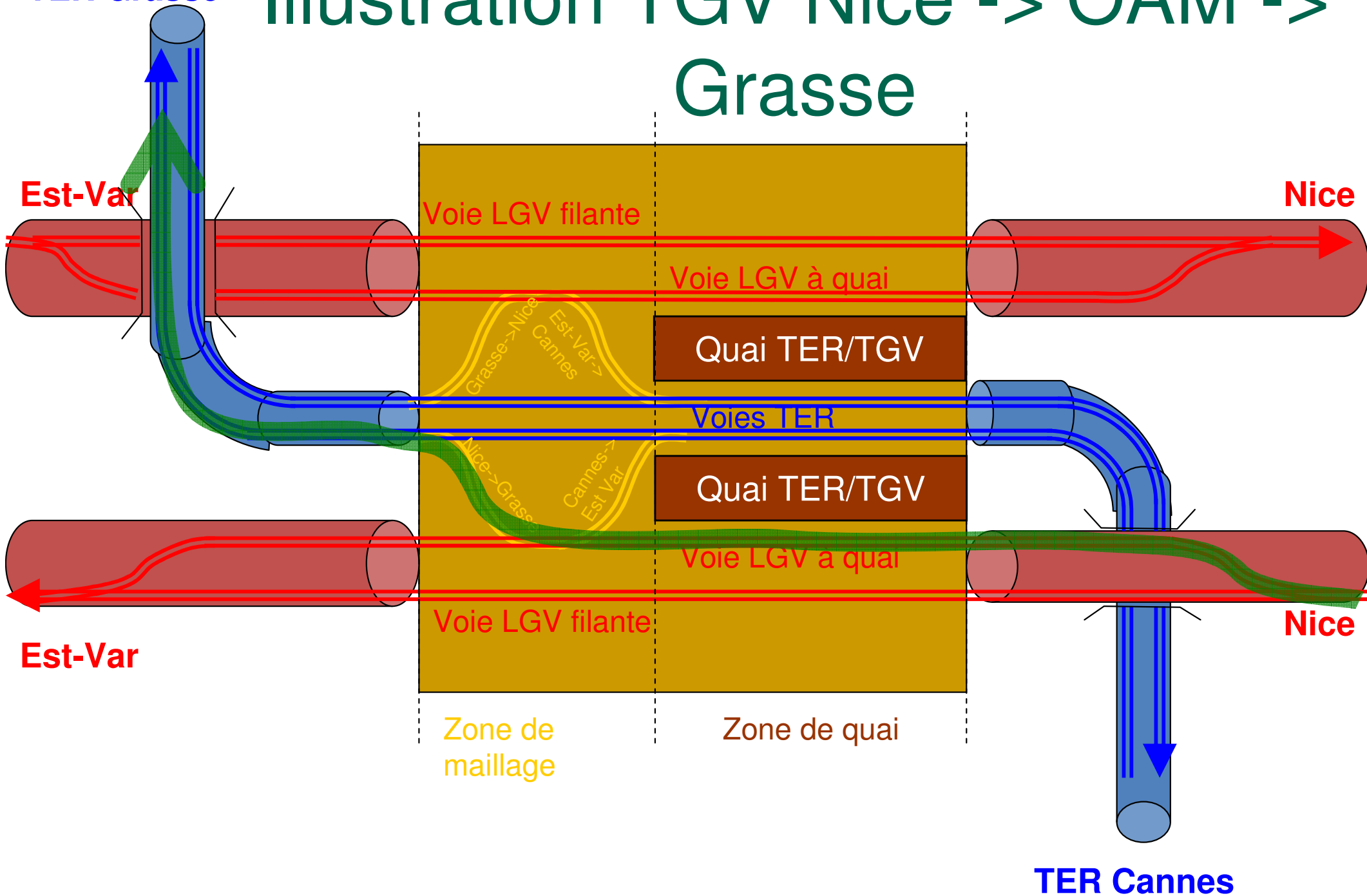
TER Grasse

Illustration TGV Cannes -> OAM -> Marseille



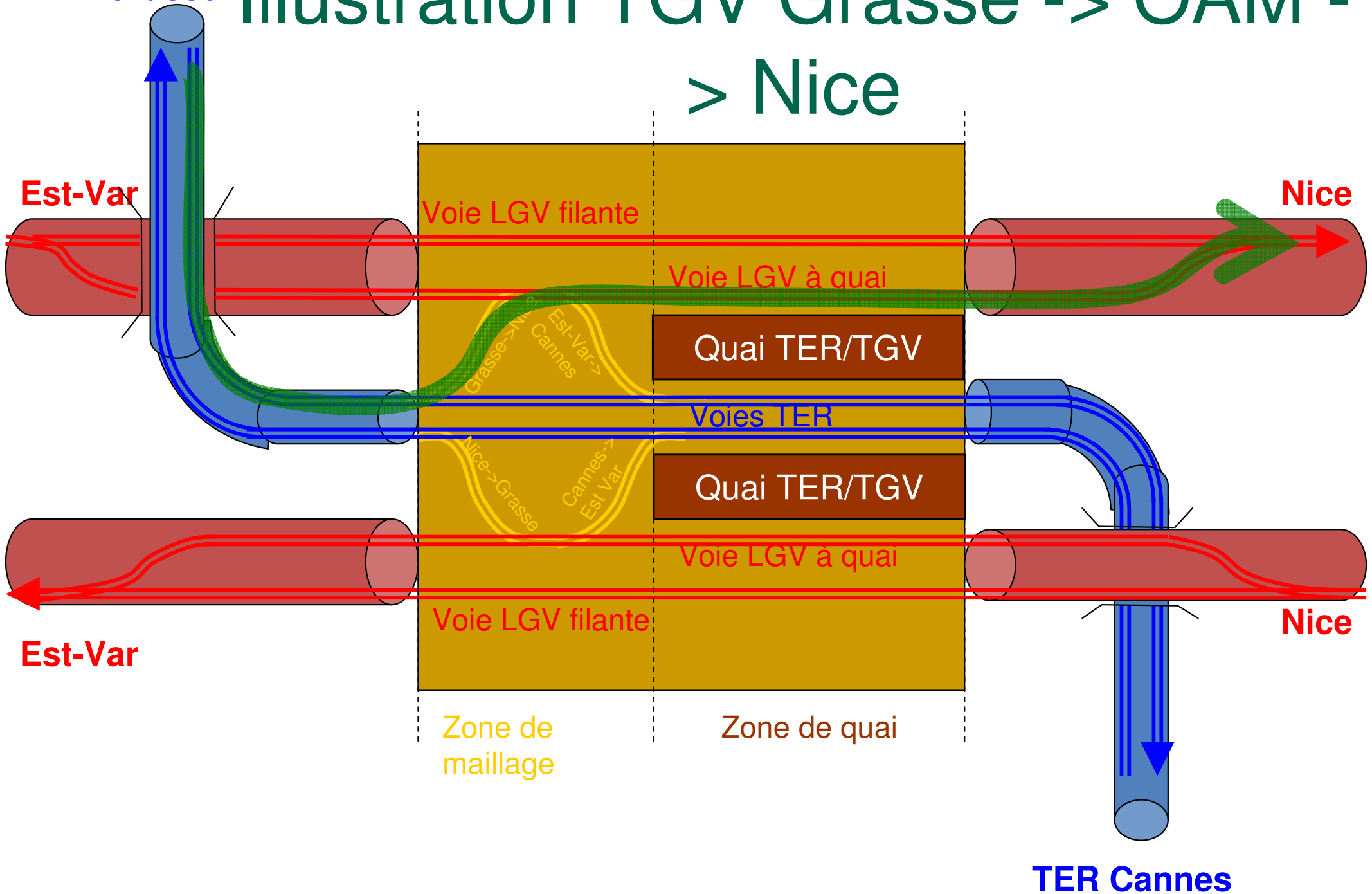
TER Grasse

Illustration TGV Nice -> OAM -> Grasse

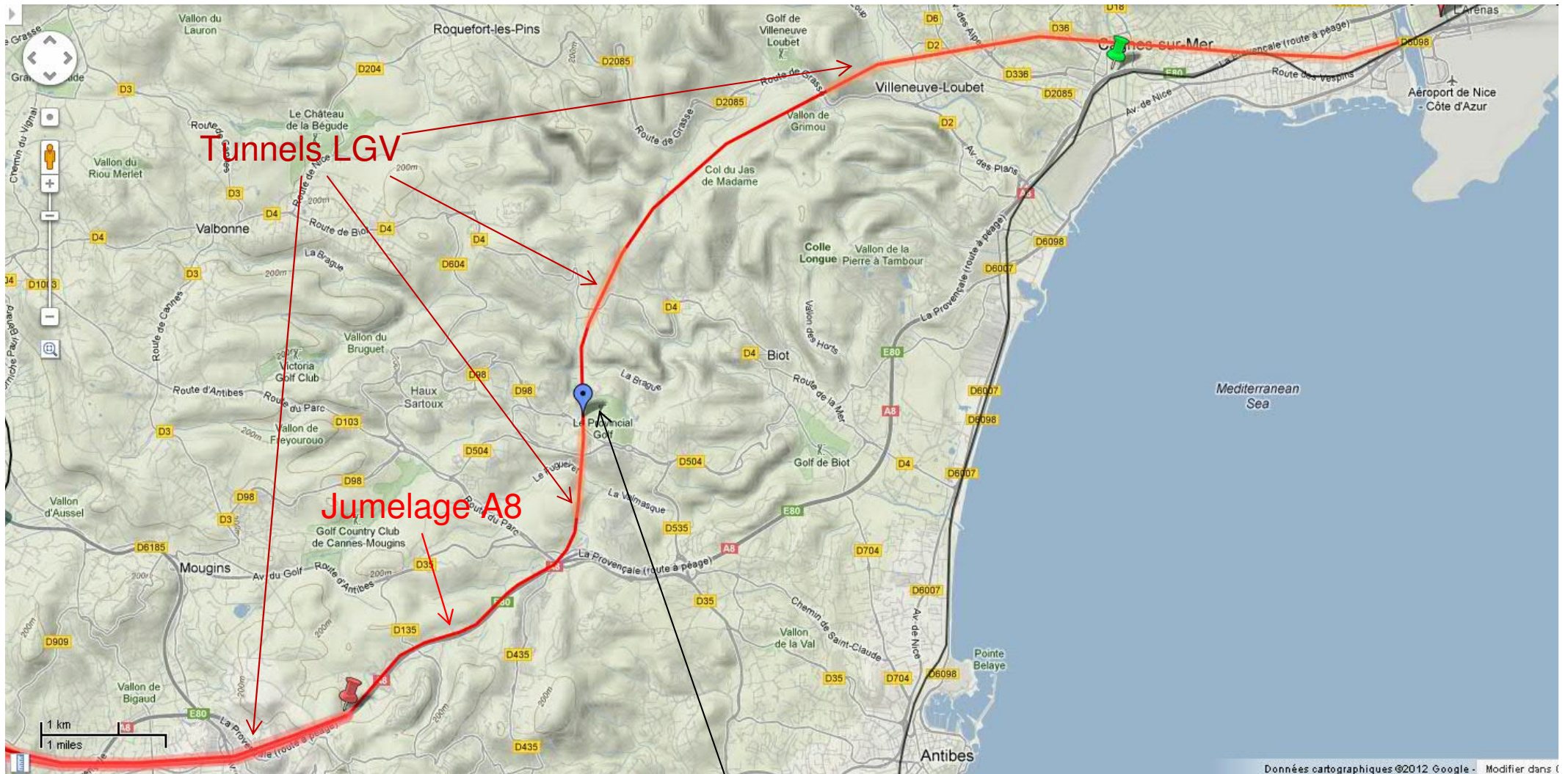


TER Grasse

Illustration TGV Grasse -> OAM -> Nice



Section gare OAM-Nice avec halte Sophia Antipolis



Halte sophia Antipolis (non souterraine) pour TER-SD sur LGV (exemple Grasse-Mouans Sartoux-OAM-Sophia-Nice Aéroport-Nice Ville-Nice St Roch-Monaco-Menton-Vintimille ou Draguignan-EstVar-OAM-Sophia-Nice...)

Gain de temps de parcours du maillage (EstVar-Cannes)

- Hypothèses temps de parcours:
 - Pleine vitesse EstVar-OAM = 9 min (issu des études complémentaires)
 - OAM Cannes (pleine vitesse à OAM) = 6 min (calculé via Ranguin Cannes en 9 min avec 2 arrêts en TER actuellement)
 - Est Var pleine vitesse (classique) St Raphaël (sans arrêt) Cannes (arrêt) = 32 min (estimation document concertation (33 min), études complémentaires (30 à 31 min) et temps de parcours actuel (37 à 40 min avec 1 arrêt))
 - Grasse-Cannes sans arrêt intermédiaire = 20 min (temps de parcours actuel 24 min avec 4 arrêts)
 - Grasse OAM pleine vitesse classique = 20-6 = 14 min
 - Pleine vitesse classique Cannes-Nice aéroport (arrêt) = 37 min
 - Pleine vitesse (LGV) OAM-Nice aéroport = 8 min (études complémentaires, diminué de 3 min raccordement St Laurent du Var vs Cagnes sur mer)
- **Gain de temps sur Marseille-Cannes (sans arrêt) entre l'itinéraire via St Raphaël ou via OAM = 17 min** ([1(ralentissement Est Var pour passage LGV/LC)+32(EstVar-Cannes)] - [9(EstVar-OAM)+1 (ralentissement OAM pour passage LGV/LC)+6(OAM-Cannes)]).
- L'ajout d'un arrêt à St Raphael vs OAM est sans conséquence sur ce gain de temps

Gain de temps de parcours du maillage (Grasse-Nice)

- *Gain de temps sur Grasse-Nice aéroport (sans arrêt) entre l'itinéraire via Cannes (37 min) ou via LGV (23 min) => 14min*
- *Un TER SD via le littoral s'arrêterait probablement à Mouans Sartoux(2 min), OAM, Cannes(3 min), Antibes et Cagnes (perte $2\text{min} \times 2 + 3\text{min} \times 3 = 13\text{ min}$) => 50 min*
- *Un TER SD sur LGV s'arrêterait probablement à Mouans Sartoux(2 min), OAM(4 min) et Sophia (6 min), perte de temps 12 min => 35 min*
- *Gain de temps de 15 min sur Grasse Nice grâce au maillage en prenant en compte la politique d'arrêt de TER SD*
- *Mais il n'est pas prévu de TER SD Grasse Nice, sans doute car il serait délicat de les insérer dans le flux omnibus du littoral. Les meilleurs temps de parcours omnibus actuels sont de 59 min*
- *Le gain de temps du au maillage Grasse Nice (qui permet la mise en place de TER SD) est de 24 min, et même 30 min sans halte à Sophia*

Estimation de coût de cette proposition

- Par rapport à l'hypothèse de référence
 - Gare OAM souterraine
 - En correspondance avec une gare OAM de surface sur la ligne TER
 - Doublement de la ligne Cannes-Grasse
- Cette proposition élude certains investissements (535 millions d'euros)
 - Le cout d'une gare souterraine (463 millions d'euros)
 - Le doublement de la ligne Cannes Grasse sur un linéaire de 3.6 km (20 millions d'euros le km, d'autant qu'il s'agit d'une partie délicate, dans un golfe, et un passage à niveau à supprimer), soit 72 millions d'euros
- Cette proposition implique de nouveaux investissements (604 millions d'euros)
 - Une gare semi enterrée (250 millions d'euros en se référant à celle de la Bocca)
 - Un linéaire de tunnel TER monotube de 3.8 km (80 millions d'euros le km, soit 304 millions d'euros)
 - On suppose similaire le cout de la gare TER (en surface+les acces à la gare souterraine dans la référence, elargissement de la surface de gare semi-enterrée dans la proposition)
 - Raccordement s pour le maillage (50 millions d'euros, il s'agit de 4 raccords, à niveau, entre voies parrallèles)
- **Coût de la proposition par rapport à la référence inferieur à 70 million d'euros (0.5% du cout total du projet)**
- Rappel : cout virgule de Cannes, de 450 millions d'euros (raccordement sur Cannes Grasse en tunnel et viaduc à 800 millions d'euros (virgule complete souterraine en tunnel monovoie jusqu'à la ligne littorale)