

LGV PACA

*Proposition d'un réticulaire de desserte adapté
au cinquième scénario*

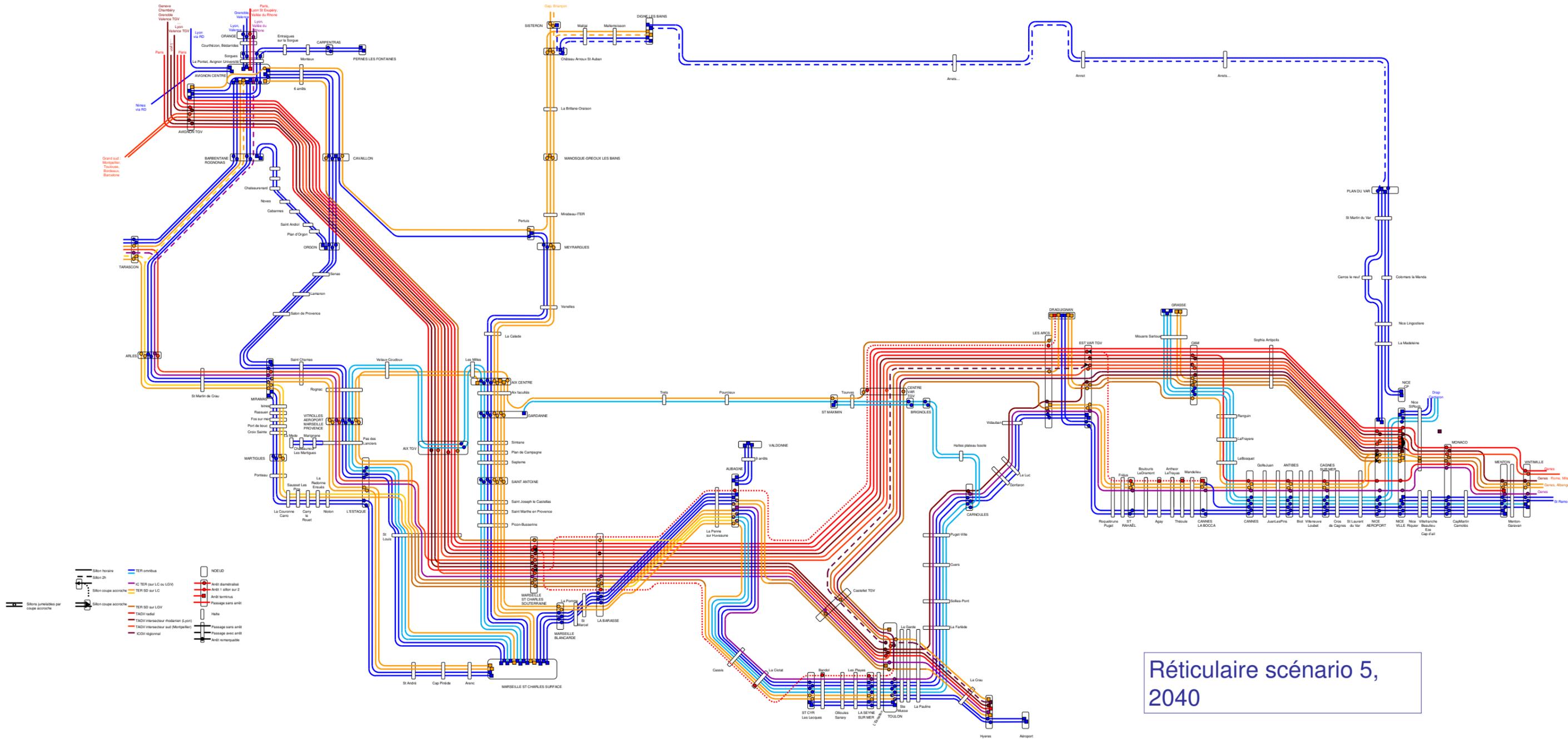
par Rémi QUINTON (Mai 2012)

Introduction

- La présente contribution vise à adapter le réticulaire de desserte PACA prévu pour les 4 scénarios soumis à la concertation, au cinquième scénario
- En comparaison des 4 scénarios soumis à la concertation, ce cinquième scénario se caractérise par :
 - Une section de contournement de Toulon entre Aubagne et Est Var (scénario hybride du rapport Cousquer de 2009)
 - Un barreau LGV vers Toulon, raccordée à la section précédente dans les 2 directions (Marseille et EstVar)
 - L'absence de voies nouvelles dans le sillon permien, de traversée souterraine et de gare souterraine dans Toulon
 - Une gare de Toulon centre en surface remanié à 7 voie à quai (2 pour les TGV de passage, 1 pour les TGV en impasse, 4 pour les TER de passage, ainsi que des voies complémentaire en impasse contre le bâtiment voyageur)
 - 3 voies entre Toulon et La Pauline
 - Une gare TGV dans le centre Var en correspondance avec la ligne Carnoules-Gardanne à rouvrir et un maillage ferroviaire St Maximin-Les Arcs
 - La halte complémentaire « Est Marseille » envisagée à la Barasse, le raccordement de Aubagne vers Nice par la ligne Nouvelle, ainsi que le shunt d'Aubagne pour la ligne de la cote varoise (Cassis-Toulon)
 - Un maillage à EstVar de Draguignan vers Nice par la Ligne Nouvelle et vers St Raphaël par la ligne classique
 - Un maillage à Ouest Alpes Maritimes depuis la Ligne Nouvelle dans l'Esterel vers Cannes et la ligne littorale, ainsi que depuis Grasse vers Nice par la Ligne nouvelle, avec un arrêt possible dans la gare OAM TGV dans les 2 cas.
 - Un raccordement sur le réseau existant au sud de Cavillon entre la LGV et le réseau classique

Principes généraux de l'adaptation

- **Maintenir la desserte de Toulon** (pour les TER et les TGV, y compris vers Nice et l'Italie) au moins au niveau décidé par le COPIL en Janvier 2011
- Ne pas générer un surcoût d'exploitation pour l'opérateur ferroviaire en gageant le prolongement de certaines missions sur les gains de temps obtenus sur d'autres, ce qui in fine revient pour l'opérateur à faire le **même investissement en matériel roulant**
- Sous la contrainte des points précédents, accélérer le maximum de missions entre les Bouches-du-Rhône et l'est Varois
- Sauf pour les missions de « TER sur LGV », qui en partie reprennent des sillons du réticulaire d'origine, mais pas complètement : ces nouvelles missions pourraient faire partie des 4 scénarios actuels, mais le cinquième scénario en multiplie les opportunités
- Restreindre les opérations de coupe-accroche aux seuls cas de figure où l'on est certain d'une composition en UM (Unité Multiple), c'est-à-dire provenant de la LN1 saturée, donc de façon restrictive les missions radiales
- Respecter les capacités de chaque section de ligne
- Optimiser l'usage des points de maillage



Réticulaire scénario 5, 2040

Commentaires

- **La desserte de Toulon est maintenue** : celle de l'agglomération toulonnaise dans son ensemble est même améliorée avec un sillon radial pour La Seyne (distinct de celui de Toulon centre) et Hyères (avec 3 sillons vers Marseille et 1/2 vers Nice)
- **Sur 8 sillons** desservant l'est de la région (de EstVar à Nice), **6 profitent du gain de temps entre Marseille et Est Var** permis par la section hybride de contournement de Toulon, dont l'intégralité des sillons radiaux (y compris ceux desservant les centre villes de la côte prévus avec un arrêt à Toulon dans le réticulaire d'origine). Pour rappel, seul 3 sillons étaient sans arrêt à Toulon dans le réticulaire d'origine
- L'ensemble des missions TGV à Marseille se font à la gare souterraine, pour une meilleure clarté. Ceci est complété par 5 missions TER/h* permettant des correspondances quai à quai depuis toutes les directions de l'étoile Marseillaise. Soit 15 train/h*/sens dont 1 sans arrêt et 2 coupe-accroche
- 17 trains/h*/sens sur la section de LN entre Marseille et La Barasse (dont 5 TER), 13 sur le shunt d'Aubagne, 12 entre Aubagne et le triangle (+ 2 TER sur LGV)
- 7.5 trains/h*/sens entre le triangle et Toulon (+4 TER sur LGV)
- 13.5 trains/h*/sens entre Toulon et La Pauline (section à 3 voies)
- 9.5 trains/h*/sens entre le triangle et Les Arcs (+2 à 3 TER sur LGV)
- 9 trains/h*/sens sur la Ligne Nouvelle dans l'Esterel (+2 TER sur LGV)
- 8 trains/h*/sens sur la Ligne Nouvelle entre OAM et Nice (+3 TER sur LGV)
- 19 trains/h*/sens entre Nice Aéroport et Nice Thiers