

Études complémentaires suite au débat public

# Rapport

nice gènes toulon lyon marseille barcelone paris ax-en-provence turin londres bordeaux bruxelles



lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-rafael



## Gare nouvelle Est Var

Juin 2008



# Sites potentiels des gares nouvelles



## Chapitre 1 : CONTEXTE ET OBJECTIFS

### I. PREAMBULE

### II. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

## Chapitre 2 : ETUDE DE SITE

### I. SITUATION GENERALE

*Localisation géographique  
Population et activités dans l'aire urbaine*

### II. ACCESSIBILITE

### III. CONTRAINTES DU SITE

*(environnementales et réglementaires)*

### IV. PRESENTATION DU SITE ET REPERAGE PHOTOGRAPHIQUE

### V. PROJETS AUTOUR DU SITE

## Chapitre 3 : EVALUATION DES BESOINS

### I. DONNEES DE CADRAGE

*Données de flux  
Hypothèse de répartition modale*

### II. PROGRAMME THEORIQUE

*Les espaces programmés  
Schéma de fonctionnement général  
Dimensionnement de la nouvelle gare Est Var*

## Chapitre 4 : SCENARIO D'IMPLANTATION DU BV

### I. SCHEMA DE PRINCIPE ET SCENARIO

### II. EXEMPLES DE GARES REALISEES OU EN COURS D'ETUDE

### III. ORDRE DE GRANDEURS DES COUTS

# Chapitre 01

## CONTEXTE ET OBJECTIFS

---

I. PREAMBULE

II. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA) fait actuellement l'objet d'études complémentaires, suite au débat public qui a eu lieu entre février et avril 2005.

Ce projet poursuit un double objectif : relier le Var et les Alpes Maritimes aux réseaux français et européen à grande vitesse (liaisons vers l'Italie, vers l'Espagne et vers l'Europe du Nord) d'une part, poursuivre le développement des liaisons régionales d'autre part.

Il existe trois familles de solutions :

- un projet de LGV desservant en chapelet les métropoles littorales : il s'agit du scénario de référence dénommé « LGV des métropoles du Sud »,
- un projet de LGV pour rapprocher le plus possible Nice de Paris (dit « LGV Côte d'Azur »),
- un projet portant sur des liaisons régionales rapides appuyées sur le réseau existant (dit «LGV des solutions alternatives»).



**L'objectif de cette étude consiste** à permettre à la SNCF (Direction des Gares et de l'Escale - DDGE), maître d'ouvrage des gares, de disposer des éléments de dimensionnement, de positionnement, de fonctionnement et de coût des gares nouvelles pour les différents sites étudiés dans le cadre de la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, au stade de pré-programmation. Ces éléments seront affinés lors des phases d'étude ultérieures.

Les chiffres mentionnés dans le présent document sont destinés à un premier calibrage des bâtiments voyageurs et des espaces extérieurs (accès, parkings, bus, ...).

Cette analyse est réalisée à partir des prévisions de flux voyageurs estimées par la SNCF pour le site de gare TGV Est Var et prend en compte les réflexions menées sur d'autres gares TGV existantes ou en cours de réalisation.

La méthodologie d'intervention se distingue en deux grandes étapes.

#### **Première étape : l'analyse des sites et l'état des besoins de la future gare TGV Est Var.**

Cette étape, consiste à analyser l'environnement du site pressenti (démographie, activités économiques, réseaux de transports, ...), en tenant compte des projets ou des réflexions en cours autour des sites (chapitre 2), puis à présenter les données de cadrage permettant de dimensionner la gare, et propose un schéma de fonctionnement et d'organisation de la gare (chapitre 3).

#### **Seconde étape : l'étude d'optimisation de l'implantation de la gare nouvelle**

A partir des éléments issus de la première étape cette seconde phase, présentée dans le chapitre 4, consiste à proposer un scénario de positionnement du bâtiment voyageurs (BV) par rapport aux voies, et l'organisation de l'intermodalité. L'étude d'implantation de la gare nouvelle intègre les besoins d'évolution du bâtiment et des espaces extérieurs. Elle doit tenir compte du potentiel foncier, des contraintes réglementaires du type PLU, Plan de Prévention des Risques (PPR) ... et permet dans un second temps de déterminer les coûts d'investissement correspondants.

## Méthodologie de dimensionnement de la gare

- Le **dimensionnement du bâtiment voyageur** (BV) est calibré pour supporter une évolution des trafics voyageurs de 50% au-delà de la mise en service de la LGV PACA.

Néanmoins une évolution des besoins du BV est donnée pour une augmentation du trafic de l'ordre de 120% par rapport à la mise en service de la ligne nouvelle, de façon à prévoir au préalable une réserve foncière et une évolution du BV le cas échéant.

- Les **espaces extérieurs d'accès à la gare** sont quant à eux calibrés sur la base des trafics attendus à la mise en service de la LGV PACA, en précisant une réserve de capacité permettant d'absorber une augmentation de 50% du trafic voyageurs par rapport à la mise en service de cette ligne, et dans l'hypothèse où les comportements n'évoluent pas significativement. Au-delà, les hypothèses qui peuvent être émises dépendent des comportements de la clientèle et des modes de déplacement futurs.

### *Remarque importante :*

À ce stade d'étude de pré-dimensionnement de gare nouvelle, il est nécessaire de retenir des hypothèses concernant le tracé des voies de la LGV PACA sur le site étudié, alors que seuls les fuseaux larges sont O CE JOUR connus. Dans cette étude, le choix du positionnement de la ligne dans la zone de gare considérée est donc illustré sur des extraits de schéma ou de plan qui ne présagent en rien du tracé final.

# Chapitre 02

## ETUDE DE SITE

---

### I. SITUATION GENERALE

*Localisation géographique  
Habitants et activités dans l'aire urbaine*

### II. ACCESSIBILITE

III. CONTRAINTES DU SITE  
*(environnementales et réglementaires)*

### IV. PRESENTATION DU SITE ET PHOTOS

### V. PROJETS AUTOUR DU SITE

I. SITUATION GENERALE : LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

Le site Est Var considéré est positionné sur la commune du Muy, localisée au carrefour des communes de Fréjus, Saint Raphaël et Draguignan et dans l'axe Nord Sud, entre le golfe de Saint Tropez, Sainte Maxime et le site unique des Gorges du Verdon.

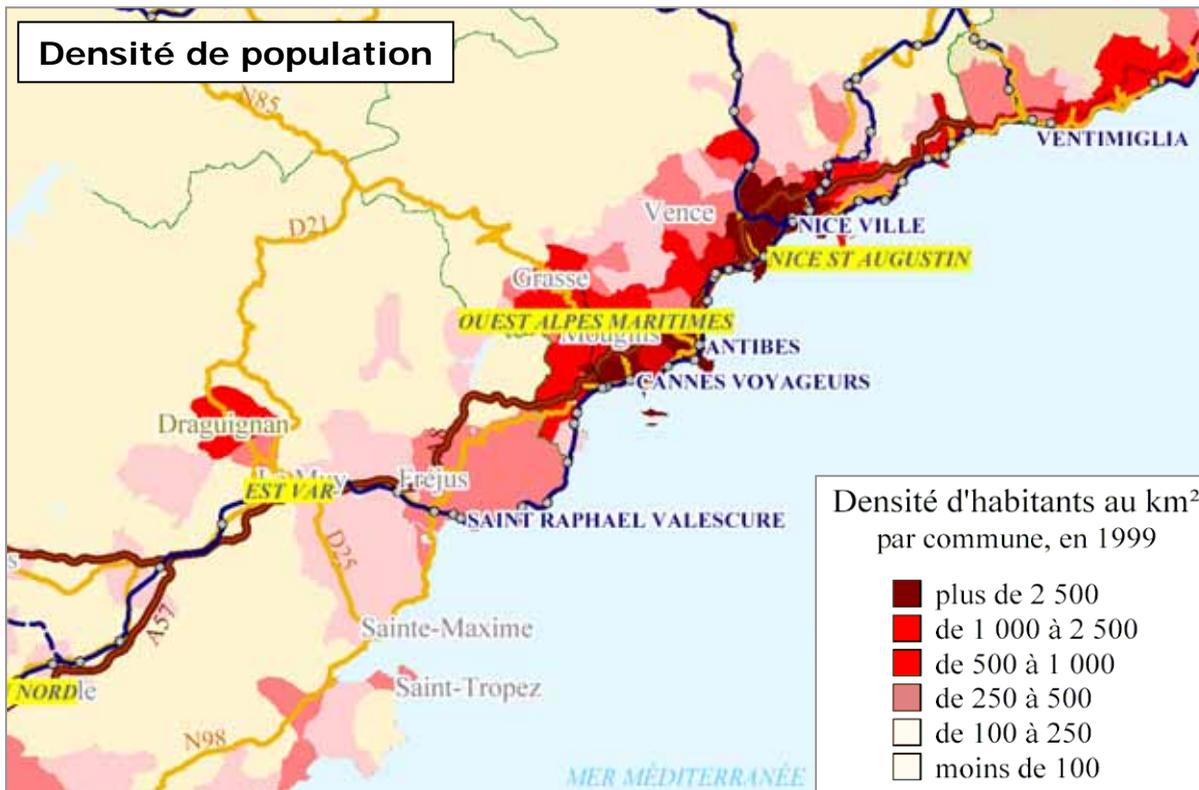
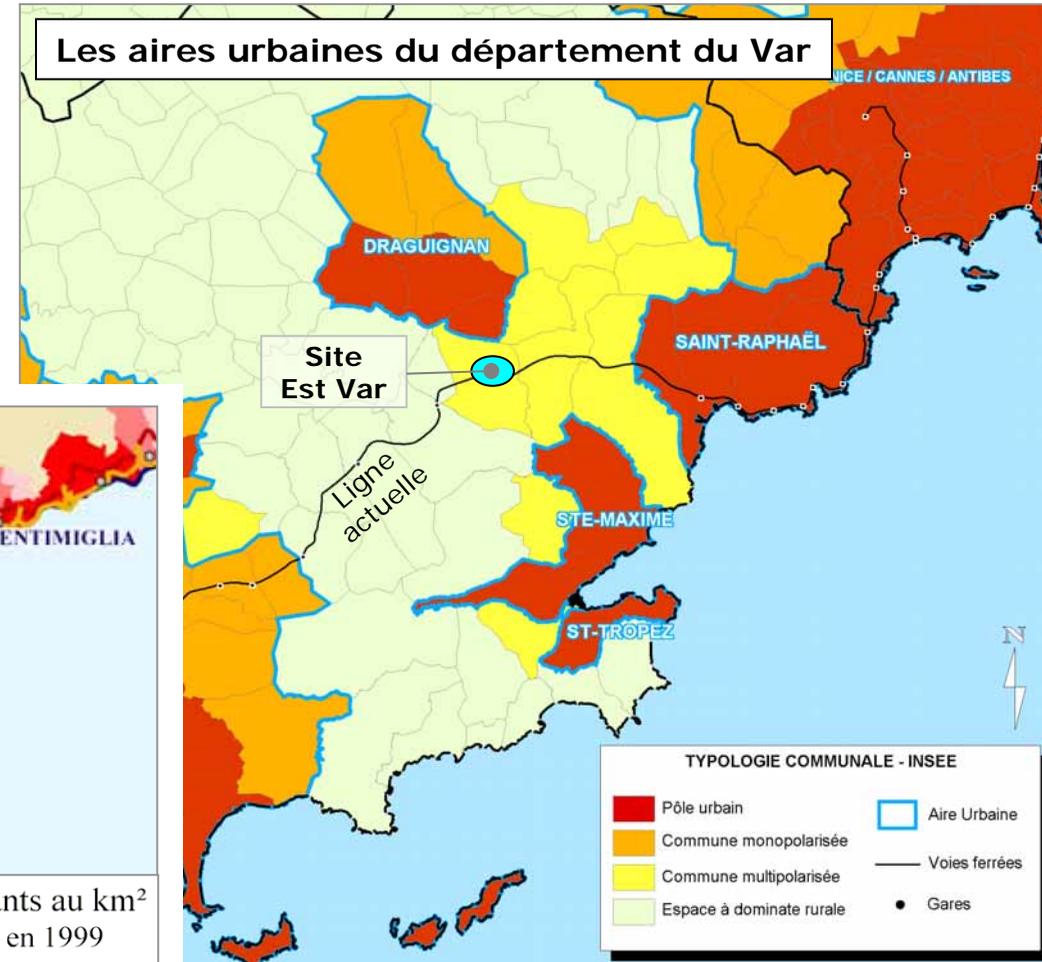
Il est situé à proximité de l'Autoroute A8, dite « la Provençale » qui relie Aix en Provence et l'A7 à la Côte d'Azur.



	Ligne classique actuelle
	Réseau viaire
	Distance routière au centre ville

Le site Est Var est localisé à proximité des aires urbaines importantes de Draguignan, Saint-Raphaël et Fréjus, Sainte-Maxime et Saint-Tropez.

Aires urbaines	Population 1999	Population 2020
Draguignan	44 800	59 600
Saint-Raphaël	83 800	99 800
Sainte-Maxime	15 600	18 500
Saint-Tropez	8 100	9 700



I. SITUATION GENERALE : Périmètres des SCOT autour du site étudié

La zone entourant le site est concernée par les deux Schémas de Cohérence Territoriale suivants : le SCOT de la Dracénie, et le SCOT de l'aire de Fréjus-Saint Raphaël.

**SCOT de la Dracénie**

16 communes réparties sur 707 km<sup>2</sup> totalisant 80500 habitants

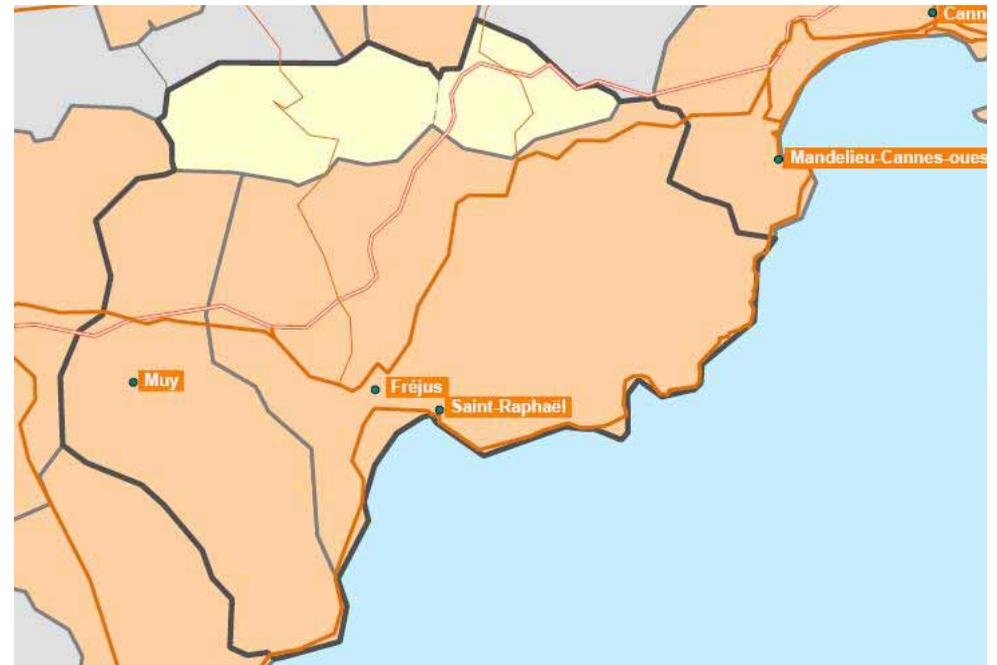


Source IGN – Insee 2005

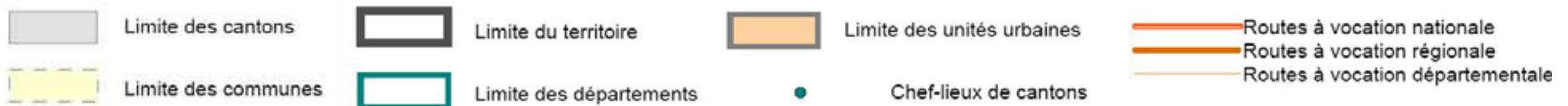
Site Est Var

**SCOT de l'aire de Fréjus – Saint Raphaël**

6 communes réparties sur 393 km<sup>2</sup> totalisant 99 000 habitants.



Source IGN – Insee 2005



I. SITUATION GENERALE : Population et activités – SCOT de la Dracénie

Population sur le périmètre du SCOT

En 1999, la population des cinq plus grandes communes du SCOT s'établissait à :

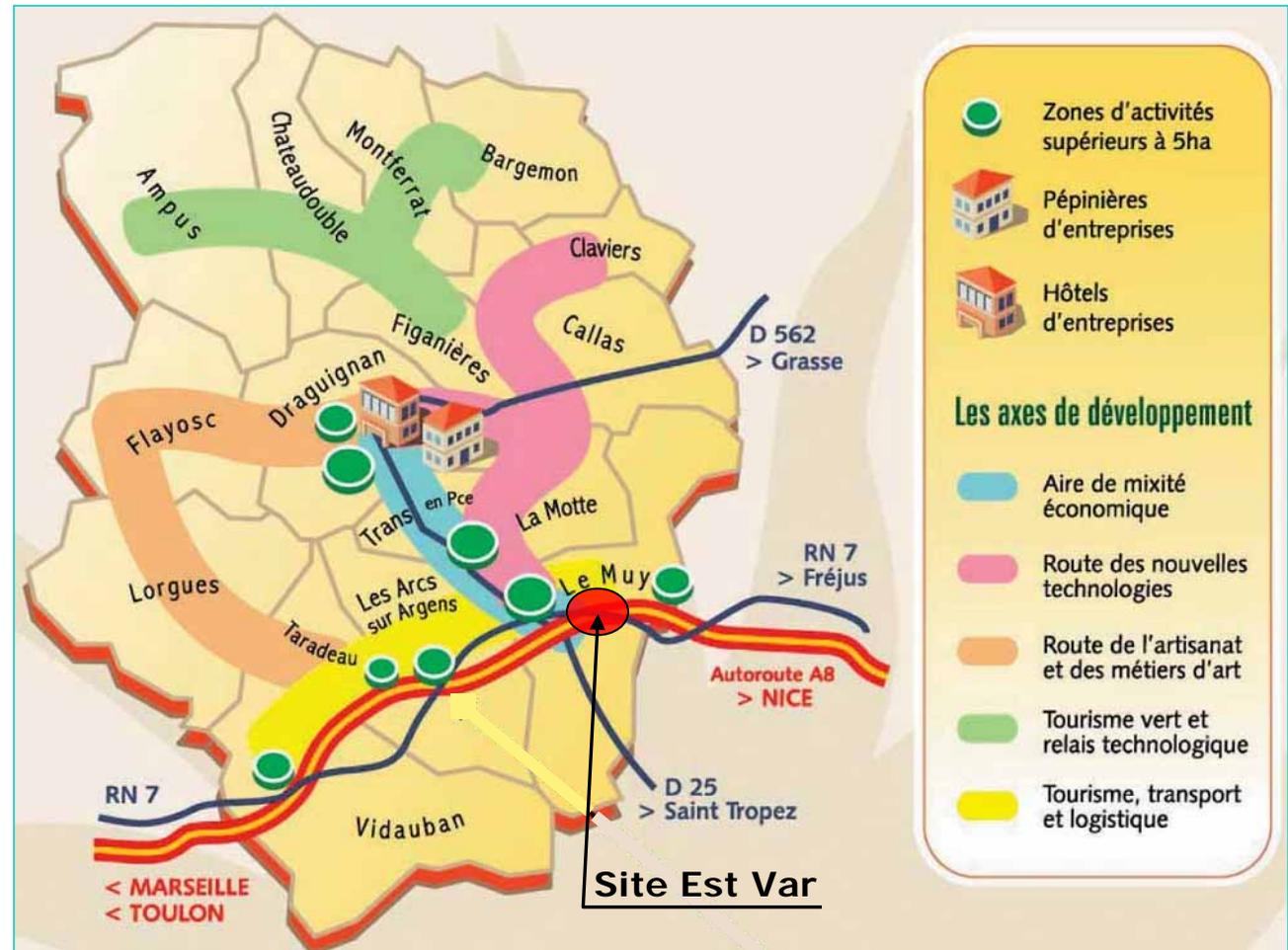
- Draguignan : 32 800 habitants (densité de 281 habitants/km<sup>2</sup>)
- Le Muy : 7 800 habitants (densité de 79 habitants/km<sup>2</sup>)
- Lorgues : 7 300 habitants
- Vidauban : 7 300 habitants
- Lorgues : 7 300 habitants
- Les Arcs-sur-Argens : 5 300 habitants

(Pour mémoire la densité de la Région PACA est s'élève à 143 habitants/km<sup>2</sup>).

Source : Insee, recensement de la population 1999, dénombrement SCOT de la Dracénie

La commune du Muy fait partie d'un ensemble de communes multipolarisées et n'entre pas dans l'aire d'influence des pôles intermédiaires de Draguignan.

Axes de développement et zones d'activités économiques de la Dracénie



Source : Communauté d'Agglomération Dracénoise

## I. SITUATION GENERALE : Activités dans la Communauté d'Agglomération Dracénoise

**Les Espaces d'activités d'intérêt communautaire** sont au nombre de 7 :

A Draguignan : Espaces d'activités Hermentaire  
Espaces d'activités du Pont de Lorgues

À Trans-en-Provence : Zone commerciale du Plan

Aux Arcs-sur-Argens : Zone du Pont Rout

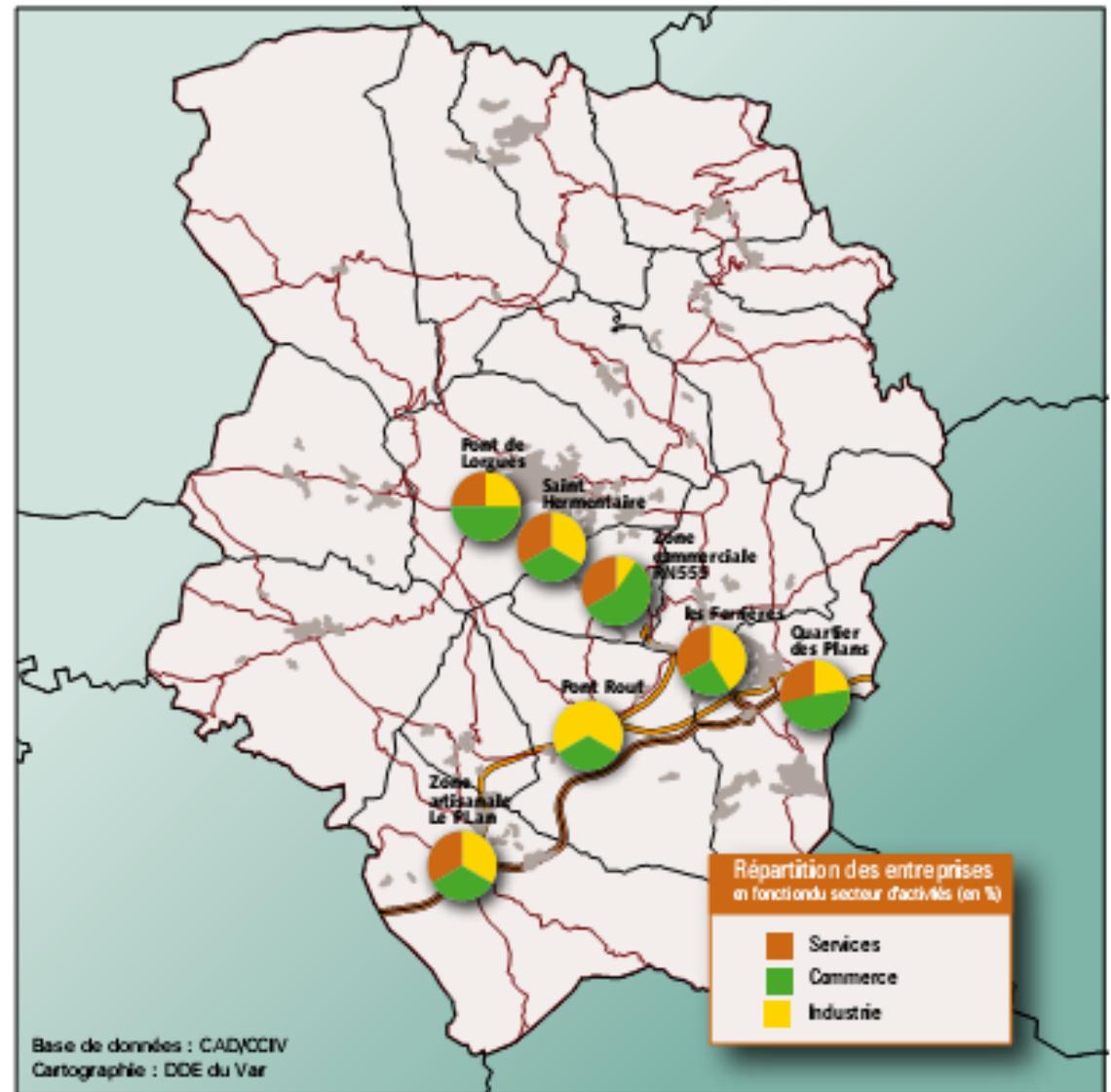
Au Muy : Les Plans, Les ferrières

A Vidauban : Zone artisanale du Plan

Source : CCI du Var et Communauté d'agglomération Dracénoise (2006)

Au 1er janvier 2006 l'espace d'Activités des Ferrières sur la commune du Muy regroupait 74 entreprises sur une superficie de 28 hectares, avec un doublement de la création d'entreprises depuis 2002. Il offrait 1005 emplois en 2006. L'industrie était l'activité principale.

L'espace d'Activités des Plans sur la commune du Muy regroupait au 1er janvier 2006, 48 entreprises sur une superficie de 18 hectares, avec 23 % de création d'entreprises supplémentaires depuis 2002. Il offrait 251 emplois en 2006. Le commerce était l'activité dominante.



Source : CCI du Var et Communauté d'Agglomération Dracénoise  
Source cartographique : 2000

## I. SITUATION GENERALE : Populations et activités – Communauté d'Agglomération Fréjus - St Raphaël

### Population des cinq plus grandes communes du SCOT

- Fréjus : 46 800 habitants
- St Raphaël : 30 700 habitants
- Roquebrune-sur-Argens : 11 300 habitants
- Puget-sur-Argens : 6 400 habitants
- Les Adrets-de-l'Estérel : 2 000 habitants (Source : RGP 1999).

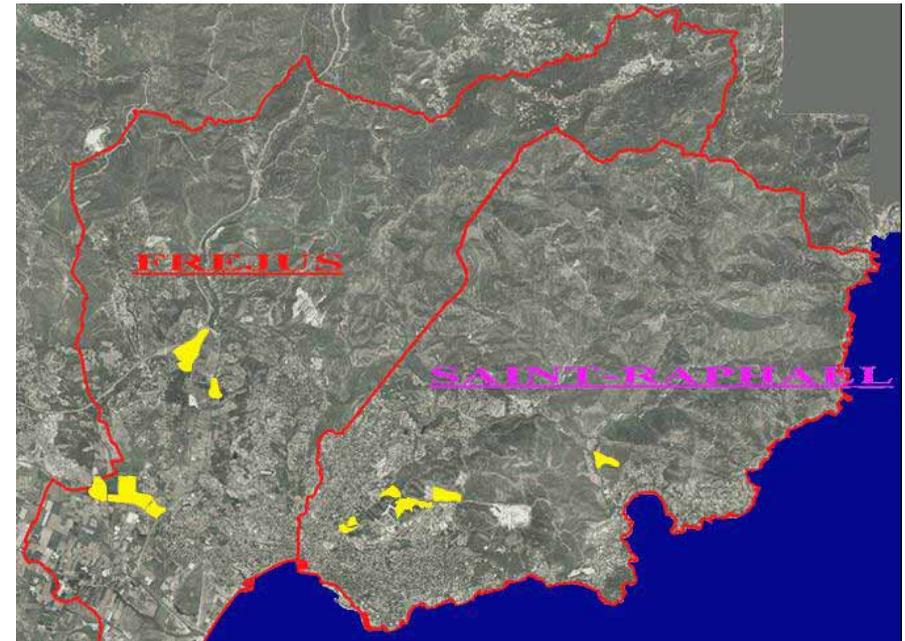
### Zones d'activités économiques

Les principales zones d'activités économiques sont illustrées sur la figure jointe.

#### Commune de Fréjus :

- **Lou Gabian** : 25 entreprises totalisant 190 emplois.
- **Les Esclapes** : 4 entreprises totalisant 65 emplois.
- **Saint Pons** : 5 entreprises totalisant 20 emplois.
- **Zone du Capitou Industrie (Sud)** : accueille sur 20 hectares près de 50 entreprises représentant 800 emplois.
- **Zone de la Palud** : 201 entreprises regroupant 1362 emplois sur 25 hectares.
- **Pôle d'excellence Jean LOUIS** : accueillera en 2008 sur 8 ha des entreprises innovantes et à haute valeur ajoutée.

### Zones d'activités économiques de Fréjus-Saint Raphaël



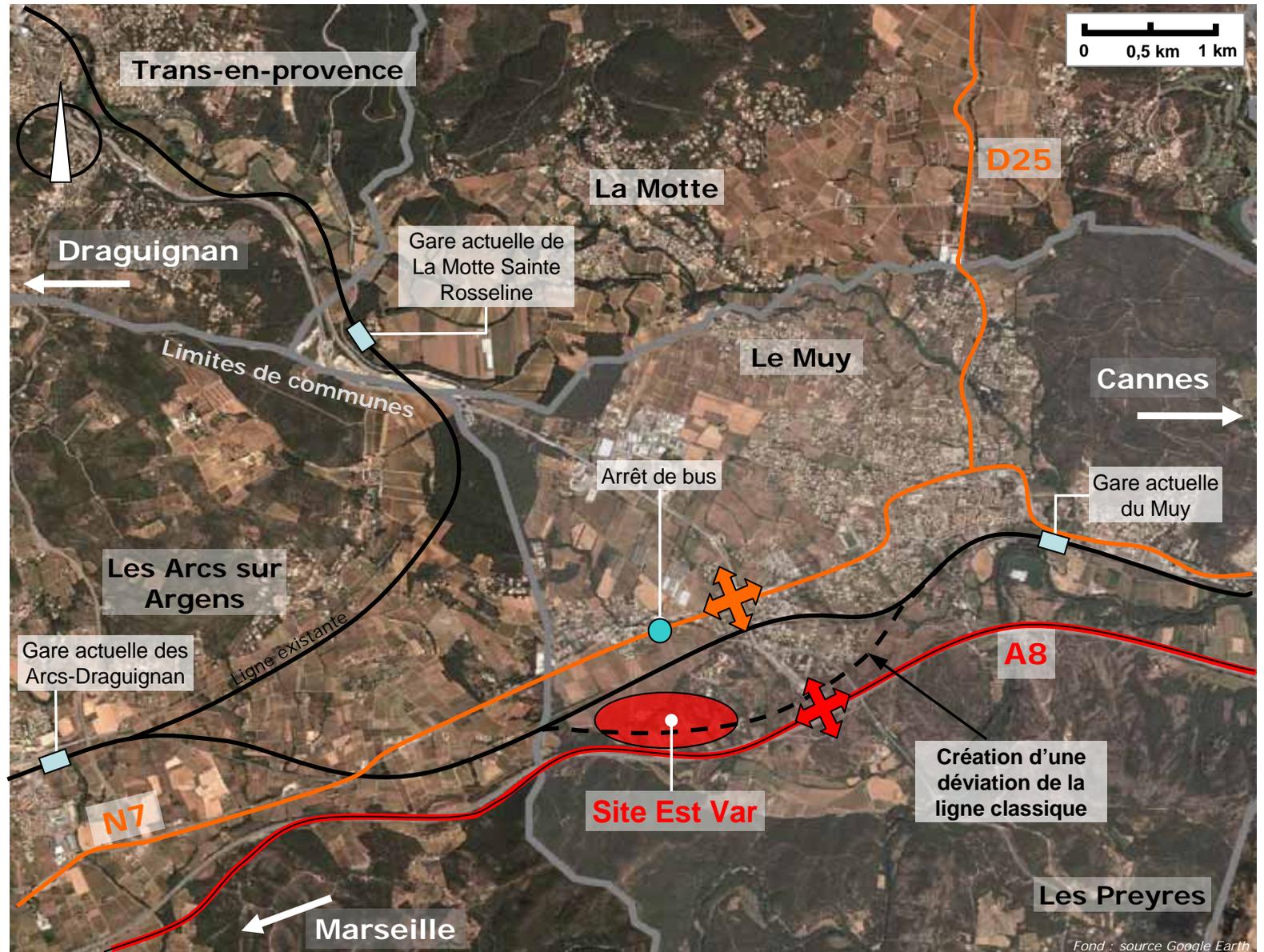
#### Commune de Saint-Raphaël :

- **Epsilon 1** : parc de 8 hectares regroupant 20 entreprises de commerces et services qui représentent 450 emplois.
- **Zone Actiparc du Cercéron** : zone dédiée aux artisans, qui regroupe 25 entreprises totalisant 190 emplois.
- **Le Peyron** : 30 entreprises de commerce et services représentant 149 emplois.
- **Les Genets** : regroupe sur 7 hectares 46 entreprises totalisant 279 emplois.
- **Le Grenouillet** : 10 entreprises représentant 25 emplois.
- **Epsilon 2** : Lotissement livré en 2007 qui il accueillera prochainement diverses entreprises et activités lié au bio médical.

Source : Communauté d'Agglomération Fréjus – Saint Raphaël

Le site de la gare nouvelle Est Var est desservi par l'autoroute A8 et son échangeur situé à 1 km de la gare au sud de la commune du Muy.

L'accessibilité à la future gare se fera par la N7 au Nord du site, voie sur laquelle se trouve l'arrêt d'autobus desservant le Muy et ses environs.

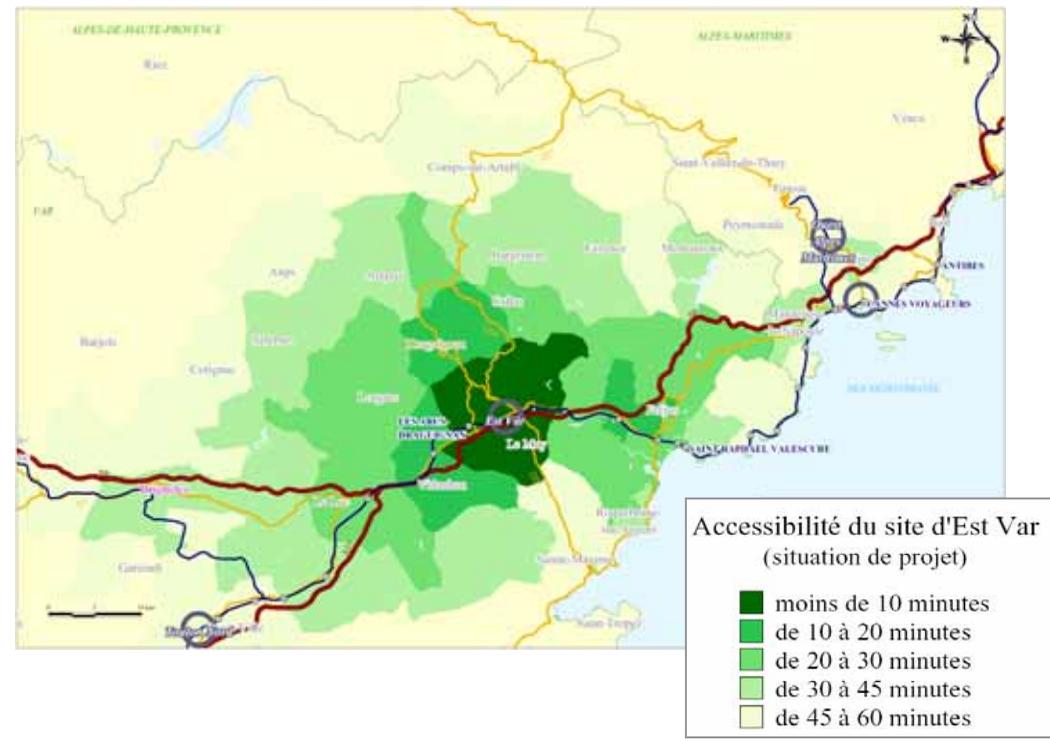


En 2020, les populations et emplois accessibles tous modes confondus en moins de 20 et 45 minutes de la gare d'Est Var et de la gare de Saint Raphaël sont illustrés sur les cartes suivantes.

**Accessibilité à la gare de Saint Raphaël**  
(2020, tous modes confondus)



**Accessibilité à la gare Est Var**  
(2020, tous modes confondus)



Saint Raphaël	Populations	emplois
Moins de 20 min	82 400	24 400
Moins de 45 min	329 000	99 000

Est Var	populations	emplois
Moins de 20 min	102 700	31 700
Moins de 45 min	491 000	142 500

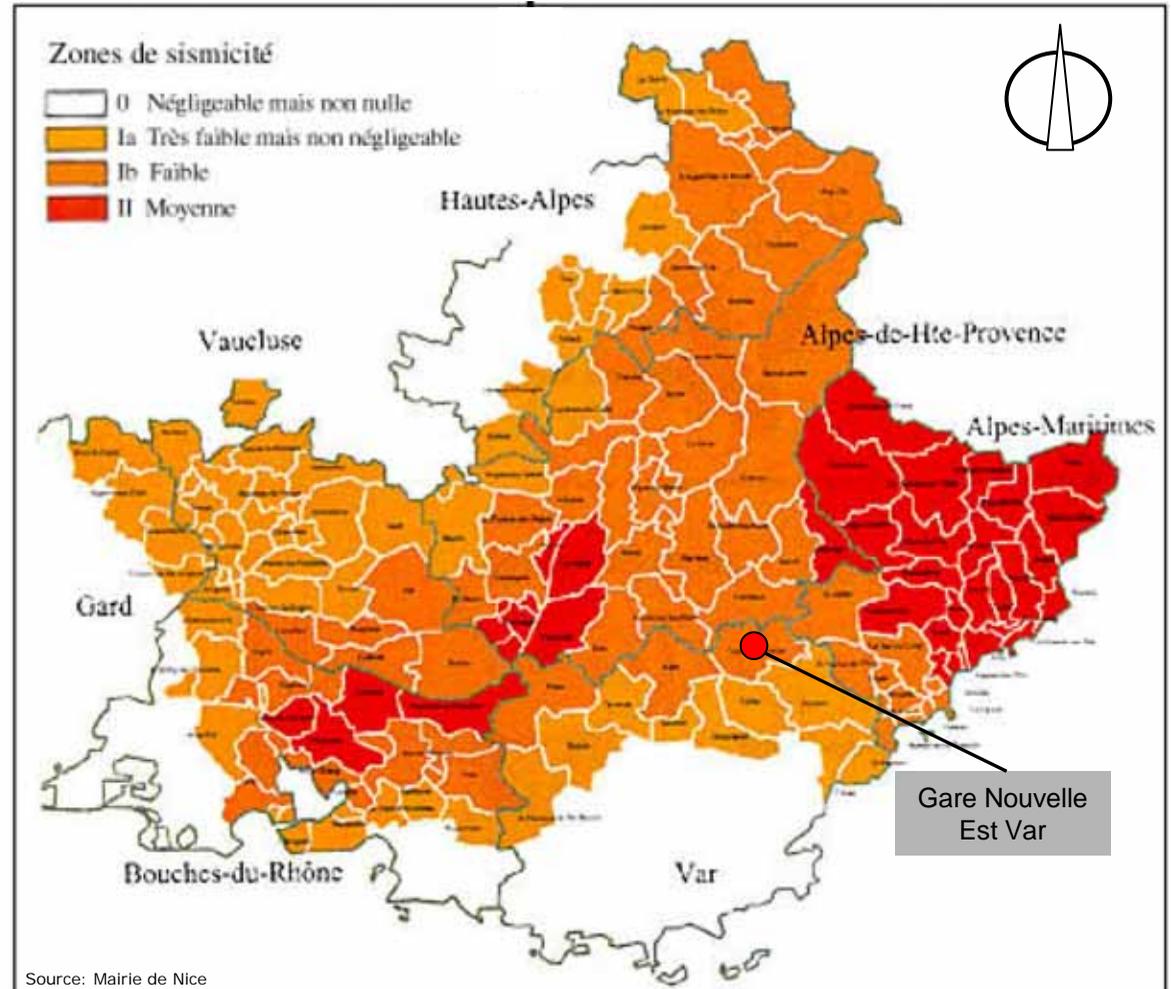
III. CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES DU SITE

Risque sismique

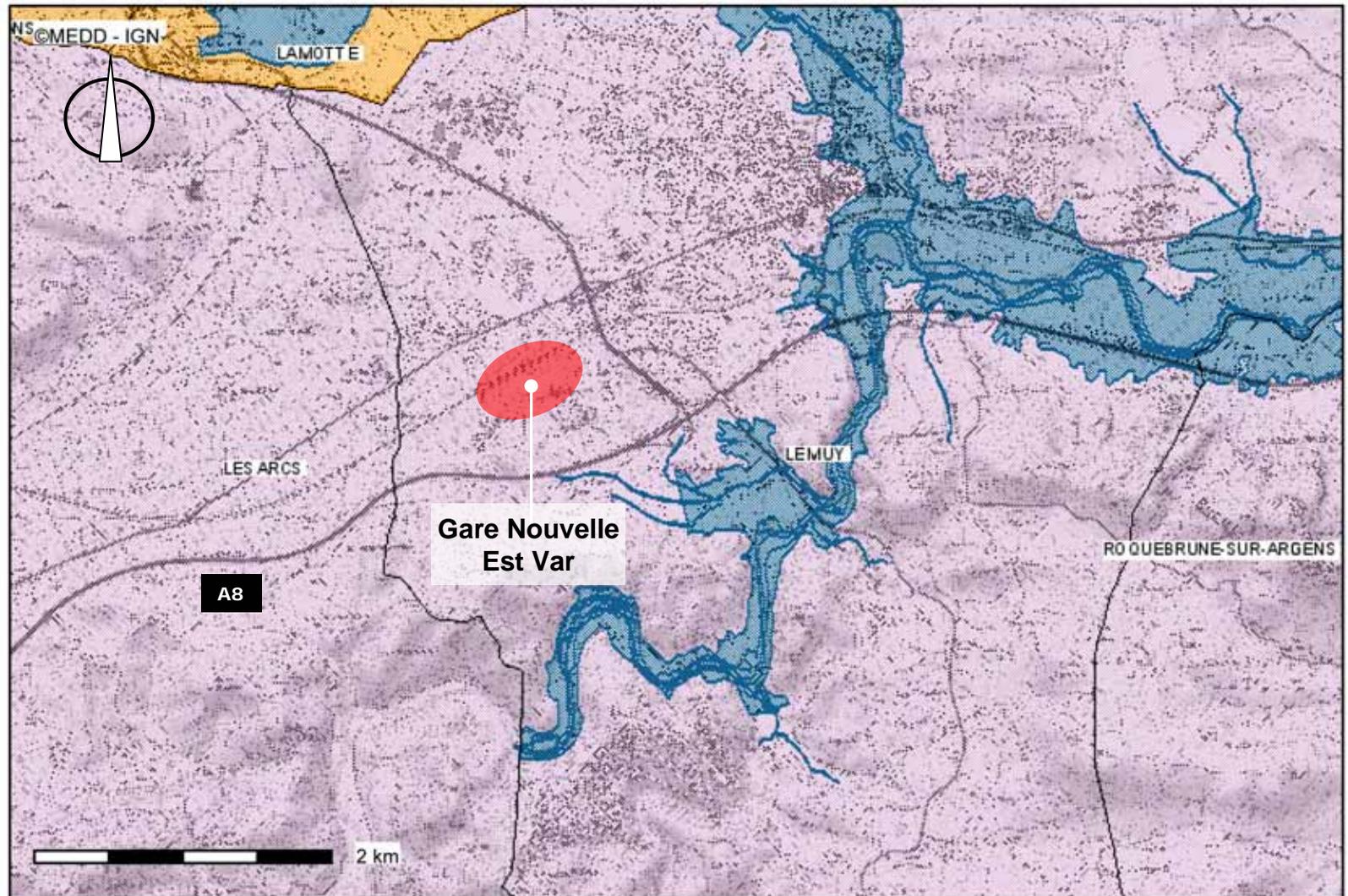
Le site de la gare nouvelle Est Var est situé dans une zone de faible risque sismique.

Zonage sismique sur la Région Provence Alpes Côte d'Azur

VILLE DE NICE  
DPRU – Juillet 2004



Risque d'inondation et aléa sismique



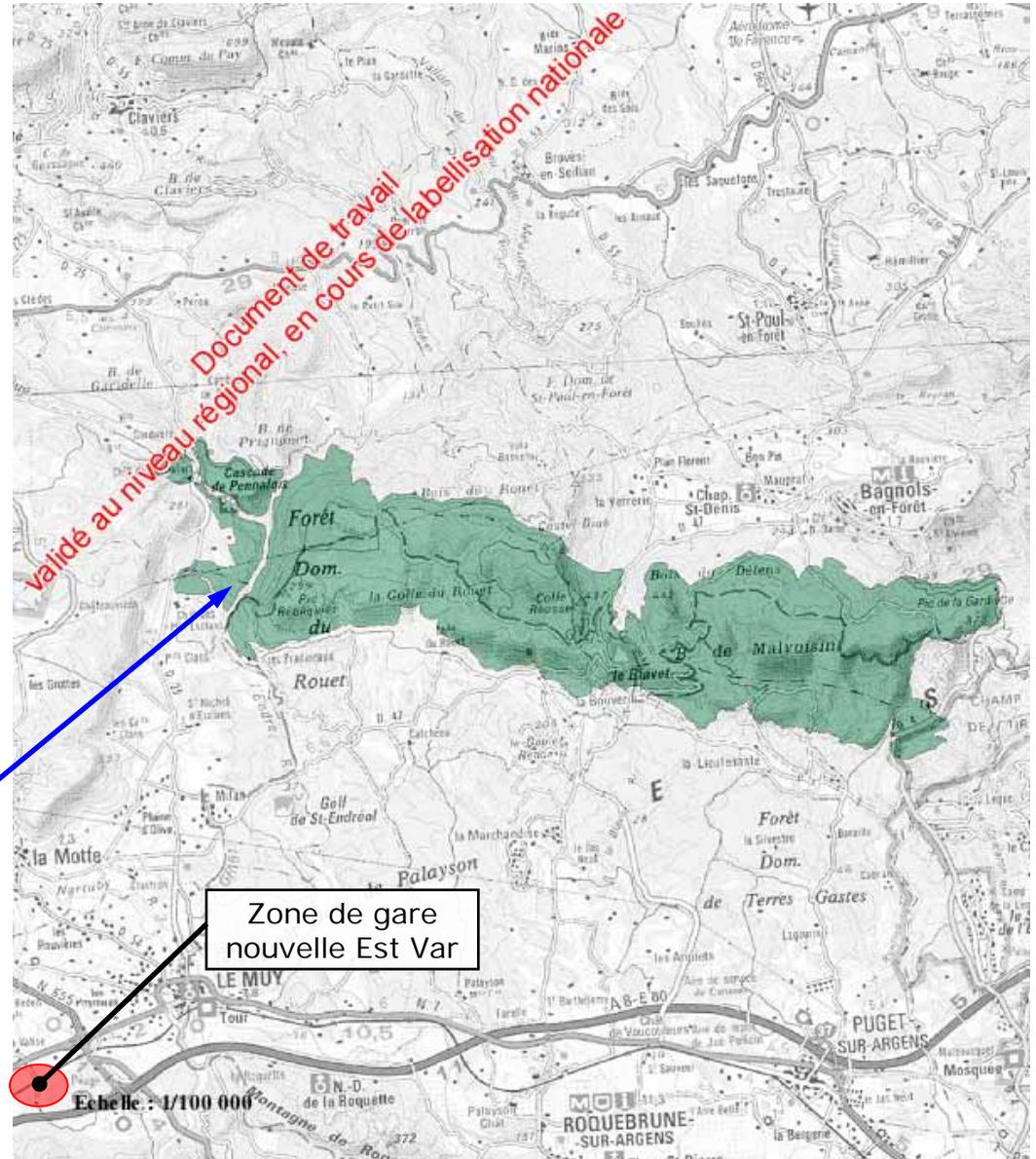
Le fleuve d'Argens irrigue une riche vallée alluvionnaire et reçoit sur le territoire de la commune ses affluents qui sont le Nantuby et l'Eudre.

Le Coloubrier, rivière typiquement méditerranéenne aux amplitudes de débit dépendant de chaque orage, rejoint aussi l'Argens au Sud du Muy.

Cartographie des risques en Var - Information préventive - Source : <http://cartorisque.prim.net>

III. CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES DU SITE

Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)



Le rocher de Roquebrune , d'une superficie de 595 hectares fait partie d'une ZNIEFF de type 1.

Le massif de la Colle du Rouet et de Malvoisin d'une superficie de 2800 hectares fait partie d'une ZNIEFF de type 1.

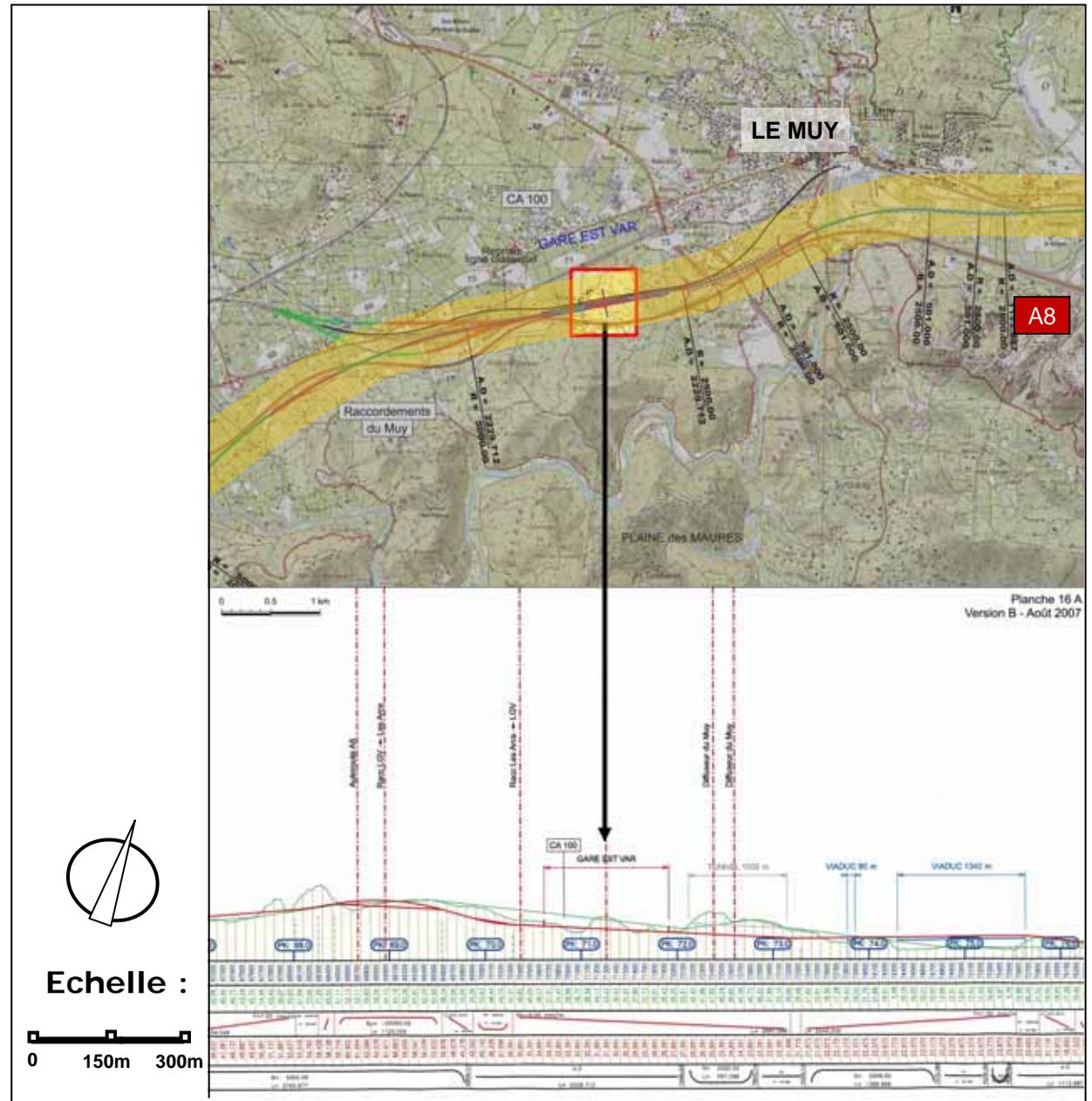
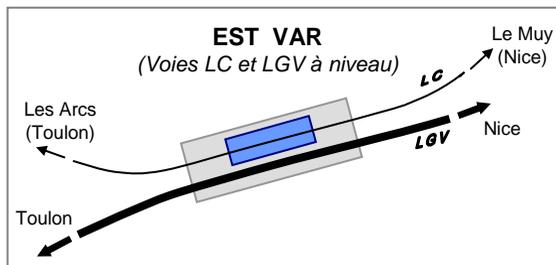
Une ZNIEFF de type 1 représente un secteur délimité par son intérêt biologique remarquable. Ce classement ne représente pas une réelle protection de la zone. Il en recense les richesses naturelles et propose des modes de gestion adaptés à sa préservation, mais ne lui confère aucune protection réglementaire stricte.

Source : Inventaires et Protections Réglementaires de l'Environnement Région Provence Alpes Côte d'Azur

III. CONTRAINTES DU SITE : MORPHOLOGIE ET PROFIL EN LONG DE LA LGV PACA

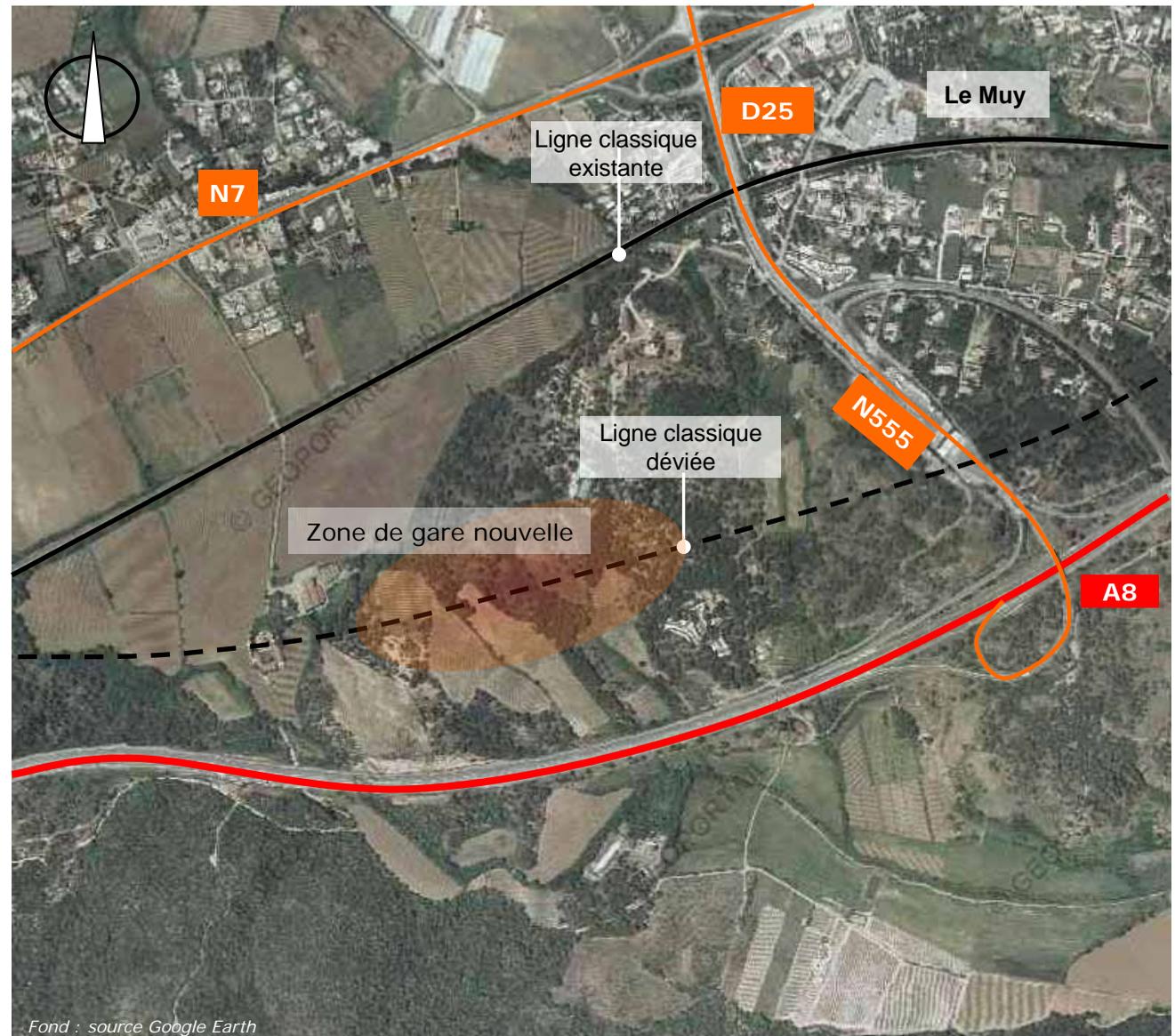
La gare nouvelle Est Var envisagée est située sur un terrain mouvementé. La différence entre le point le plus haut et le point et le plus bas est de 16 mètres environ dans l'emprise de la gare.

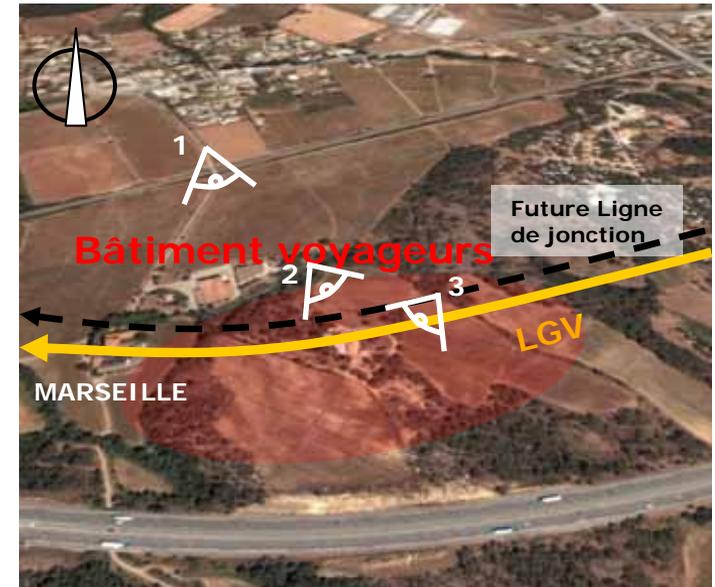
Les voies seront creusées et se situeront en contrebas du bâtiment voyageurs (d'une douzaine de mètres au milieu de l'emprise, à proximité du kilomètre 71,3).



Le site de la nouvelle gare Est Var est situé entre l'autoroute A8 et une déviation de la ligne actuelle qui serait créée plus au Sud.

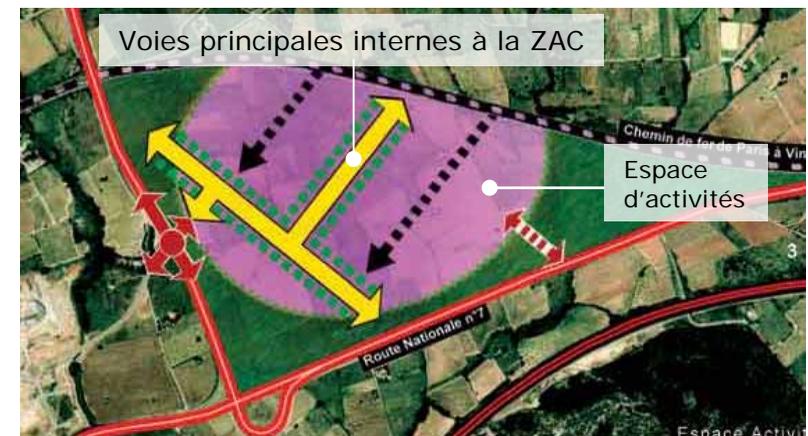
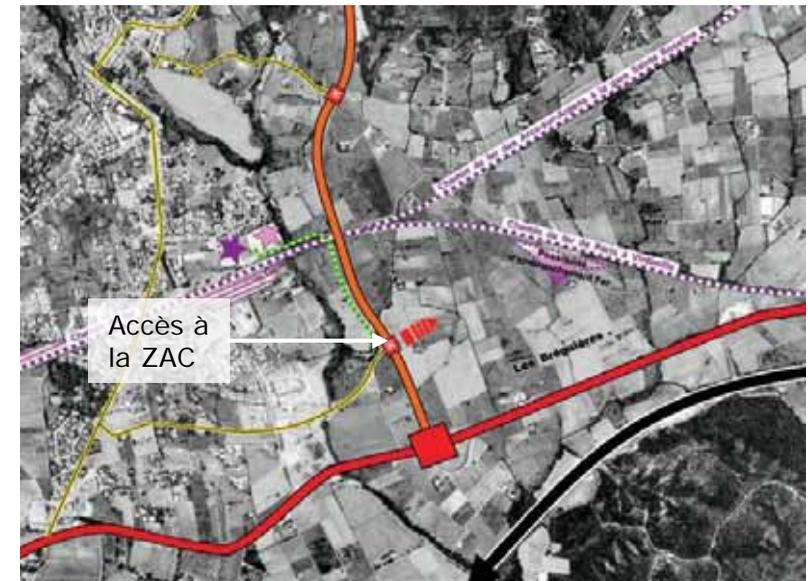
Les tracés de la LGV PACA et de la ligne de jonction avec la ligne classique seraient juxtaposés le long du bâtiment voyageurs de la nouvelle gare.





## Pôle logistique aux Arcs-sur-Argens

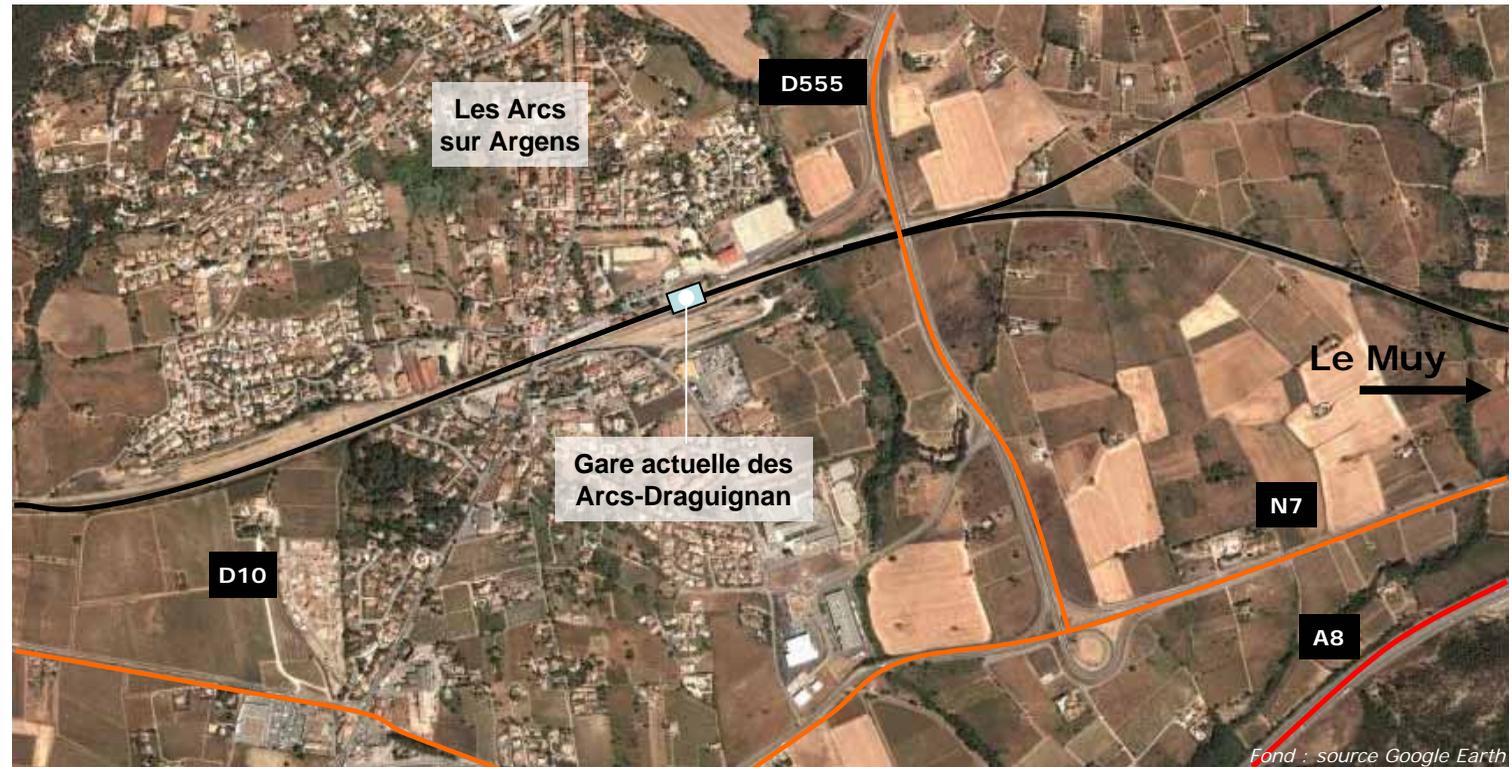
La Communauté d'Agglomération Dracénoise (CAD) pilote un grand projet logistique sur le site de Bréguières aux Arcs-sur-Argens, sur une superficie de 67 hectares.



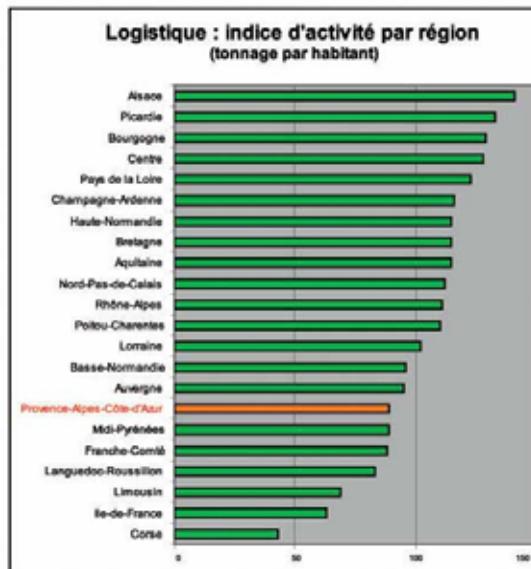
## Pôle logistique aux Arcs-sur-Argens

La communauté d'agglomération Dracénoise a pris l'initiative de réaménager le site de la gare des Arcs afin d'en améliorer l'accès pour l'ensemble des usagers ainsi que le stationnement.

C'est le pôle multimodal qui prendra forme au fil des 12 mois de travaux qui vont débiter fin avril 2007. La problématique de l'accès des personnes à mobilité réduite est un élément essentiel dans l'organisation du futur site.



Fond : source Google Earth



### La logistique : déficit en région PACA

La région PACA se situe au 4<sup>ème</sup> rang des flux de marchandises expédiées et au 17<sup>ème</sup> rang en rapportant le tonnage au nombre d'habitants.

Cette inadéquation entre les flux et le marché potentiel s'explique par la faible densité de surface logistique par habitant : la PACA présente la plus faible densité en France.

Par sa situation exceptionnelle en terme d'intermodalité des moyens de transport entre Marseille, Aix et Nice, le site des Bréguières (Arcs sur Argens) est un atout fort pour le développement d'un site logistique créateur d'emplois sur la Dracénie.

Source : communauté d'agglomération Dracénoise – exposition publique sur la ZAC des Bréguières aux Arcs-sur-Argents

# Chapitre 03

## EVALUATION DES BESOINS

---

### I. DONNEES DE CADRAGE

*Données de flux*  
*Hypothèse de répartition modale*

### II. PROGRAMME THEORIQUE

*Les espaces programmés*  
*Schéma de fonctionnement général*  
*Dimensionnement de la gare nouvelle*

## DONNEES DE FLUX

### Hypothèse de dimensionnement pour la gare Est Var à la mise en service de la LGV PACA

#### Flux annuel

- **1 million de voyageurs/an** \* (au départ et à l'arrivée)

Dont :

- **0,7 million de voyageurs TGV longue distance**
- **8 trains à grande vitesse maximum s'arrêtant par heure de pointe, deux sens confondus** (dessertes nationales, internationales et interrégionales)

#### Flux journalier moyen (JOB)\*

- **4 500 voyageurs/jour**

Le dimensionnement des circulations des voyageurs est calibré en prenant en compte une augmentation de 50% des flux prévus à la mise en service indiqués ci-dessus (voir chapitre Méthodologie).

\* Source : SNCF - VFE Développement

\* JOB : Jour Ouvrable de Base



## HYPOTHESE DE REPARTITION MODALE

## Gare Est Var

VP (Longue Durée, Courte Durée, Dépose, Loueurs)	63%
Taxis	6%
Transports collectifs	30%
2 roues	1%
	100%

Cette répartition modale a été déterminée par analogie avec les gares du TGV Méditerranée.

L'accessibilité par l'ensemble des modes est un élément fondamental pour la future gare qui devra être un lieu central d'intermodalité : VP, dépose minute, loueurs, TC urbains, TC interurbains, deux roues (vélos, motos), Taxis, Autocars de tourisme, ...

## Ordre de grandeur du nombre de places de stationnement VP à la mise en service de la LGV PACA

	Véhicules Particuliers	1 Million de voyageurs/an
Gare Est Var	• Stationnement VP	900 places

## PRINCIPAUX ESPACES COMPOSANT UN BÂTIMENT VOYAGEURS

- **Les circulations voyageurs** qui accueillent les voyageurs depuis l'entrée du bâtiment voyageurs jusqu'aux quais. Les circulations voyageurs sont constituées par le hall (salle d'échange), galeries, passages souterrains ou passerelles. Ces sont des espaces de circulation, de transit et d'attente avec l'objectif d'assurer une fluidité des circulations, de faciliter l'orientation et l'information des clients y compris des personnes à mobilité réduite et de mettre en valeur l'architecture du bâtiment.

- **Les services aux voyageurs** qui regroupent différentes familles de services mises en place par la SNCF pour le confort et le bien être du voyageur et des personnes accompagnantes. Ils sont généralement constitués par l'accueil, la vente de billets, l'attente, les consignes, les objets trouvés, le relais toilette, et salons dédiés aux transporteurs selon les flux et la typologie des clients (exemple: salons grands voyageurs pour TGV).

- **Les commerces**

Les commerces sont constitués par toutes les concessions commerciales présentes en gare. Ils sont adaptés aux voyageurs et à leur typologie. Ils favorisent la valorisation globale de la gare et permettent de compléter l'offre de services mis à disposition des voyageurs (presse, vente à emporter, ...). Ces espaces sont organisés dans les espaces de circulation des voyageurs, plus généralement le long des flux de circulation.

- **Les services de gestion de la gare**

Ces services sont nécessaires à l'exploitation quotidienne de la gare : information et prise en charge des clients, circulation des trains, maintenance des équipements (escalateurs, ascenseurs, des systèmes d'information, ...) , sûreté et sécurité des personnes et des biens, entretien du bâtiment. Ils sont en général constitués par les services de l'Escale, de la Vente de billets, de l'ECT (établissement commercial Train « contrôleurs ») de la SUGE (police ferroviaire), du gardiennage et services d'entretien. D'autres services peuvent également être présents en gare.

- **Les locaux techniques** répartis qui sont les noyaux durs du bâtiment (chauffage, rafraîchissement, ventilation, eau chaude et eau froide, électricité : courants forts, courants faibles, ...).

## ESPACES EXTERIEURS

Les espaces extérieurs concernent notamment :

- Le parvis de la gare,
- Le stationnement VP (Véhicules particuliers) : longue durée, courte durée, loueurs, places du personnel,
- La voirie interne au site de la gare : la dépose minute, les taxis, la desserte autocars et/ou bus (gare routière par exemple), les deux roues (cycles et motos), les emplacements livraisons, pompiers, autocars de tourisme et toute la voirie de distribution interne.



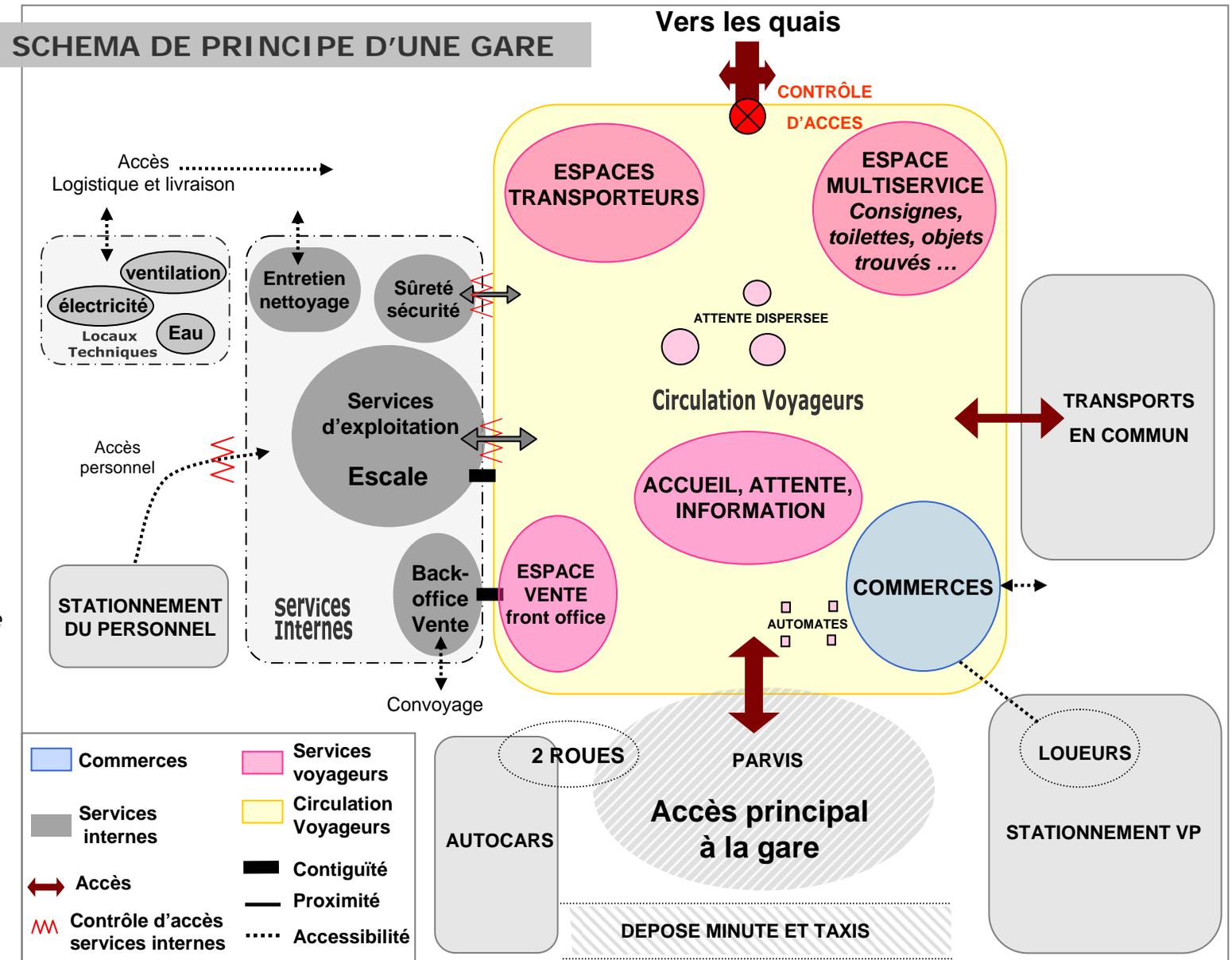
Les besoins en stationnement sont calibrés sur la base des trafics attendus à la mise en service de la ligne nouvelle, selon les hypothèses de répartitions modales retenues. Leur extension est prévue avec une réserve foncière qui permet de supporter une augmentation des trafics voyageurs de 50% par rapport à la mise en service de la ligne.

### Principe de lecture du schéma fonctionnel

L'organigramme développé ci-contre montre la représentation schématique des relations des différents espaces constitutifs de la gare (circulation voyageurs, commerces, services internes, services voyageurs) les uns par rapport aux autres.

Il ne constitue en aucun cas une ébauche de plans. Ainsi, la taille et la forme des unités fonctionnelles représentées sur ces documents ne préjugent en rien de l'architecture future ou de l'implantation figée des locaux sur le site.

Seules les relations entre les unités fonctionnelles sont importantes. Il s'agit notamment de relations d'interdépendance, de contiguïté et de proximité.



## SURFACE DU BÂTIMENT VOYAGEURS

## BATIMENT VOYAGEURS - EST VAR - A LA MISE EN SERVICE DE LA LGV PACA

Services et activités	Surface
Circulation	1 000 m <sup>2</sup>
Services Voyageurs	830 m <sup>2</sup>
Commerces	145 m <sup>2</sup>
Services internes	825 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL SURFACE UTILE</b>	<b>2 800 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL SDO</b>	<b>3 370 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL SHON</b>	<b>3 700 m<sup>2</sup></b>

## RESERVE A LONG TERME

Services et activités	Réserve BV
Circulation	240 m <sup>2</sup>
Services Voyageurs	100 m <sup>2</sup>
Commerces	175 m <sup>2</sup>
Services internes	85 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL SURFACE UTILE</b>	<b>600 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL SDO</b>	<b>690 m<sup>2</sup></b>
<b>TOTAL SHON</b>	<b>760 m<sup>2</sup></b>

Au vu des hypothèses émises sur les prévisions de flux Voyageurs en gare et la tendance aux évolutions qu'enregistrent aujourd'hui les Nouvelles Gares TGV, le bâtiment voyageurs est pré-dimensionné pour supporter une augmentation de trafic voyageurs de 50% par rapport à la mise en service, à niveau de confort équivalent. Au-delà, il faudra permettre une évolution du bâtiment, soit une réserve pour une extension possible d'environ 800 m<sup>2</sup> SHON permettant de supporter une augmentation des flux de l'ordre de 120%.

- *SU* : Surface Utile = surface des locaux hors Locaux Techniques, circulations, gaines, cloisons, structure
- *SDO* : Surface Dans Œuvre = surfaces utiles + LT, cloisons, circulations
- *SHON* : Surface Hors Œuvre Nette = SDO + structure et épaisseurs des murs extérieurs

## ESPACES EXTERIEURS

## SITE EST VAR

## ESPACES EXTERIEURS - SURFACES PROJETEES A LA MISE EN SERVICE

Désignation	Nbre	Surface
Parvis		400 m <sup>2</sup>
Stationnement VP	880 pl	22 000 m <sup>2</sup>
Voirie : TC, Dépose, Taxis.		1 600 m <sup>2</sup>
<b>SURFACE TOTALE</b>	<b>880 pl</b>	<b>24 000 m<sup>2</sup></b>

## RESERVE FONCIERE

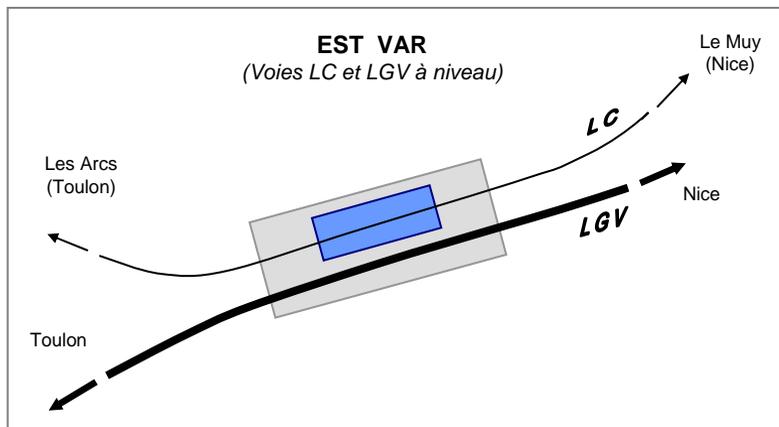
Désignation	Réserve
Espaces extérieurs (dont environ 400 pl de stationnement)	10 400 m <sup>2</sup>
<b>SURFACE TOTALE</b>	<b>10 400 m<sup>2</sup></b>

# Chapitre 04

## SCENARIO D'IMPLANTATION DU BV

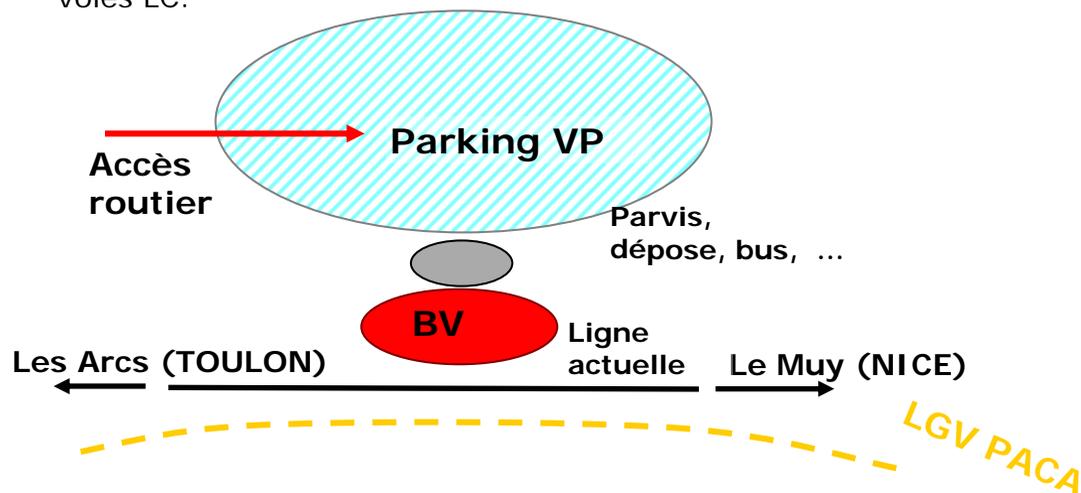
---

- I. SCHEMA DE PRINCIPE ET SCENARIO
- II. EXEMPLES DE GARES REALISEES OU EN COURS D'ETUDE
- III. ORDRE DE GRANDEURS DES COUTS

**SCHEMA DE PRINCIPE**

La Ligne Nouvelle Est Var est positionnée à proximité et parallèlement à la ligne classique :

Les quais et voies LGV sont au même niveau que les quais et voies LC.

**Les possibilités d'implantation de la gare**

D'une manière générale l'implantation du bâtiment gare devra faire le lien entre les deux lignes. Ce qui suppose un bâtiment susceptible de favoriser l'interconnexion entre les lignes LC et LGV PACA mais induisant un volume non négligeable et repérable.

Un seul positionnement du BV (en plan et en volume) est envisagé, compte tenu du terrain mouvementé :

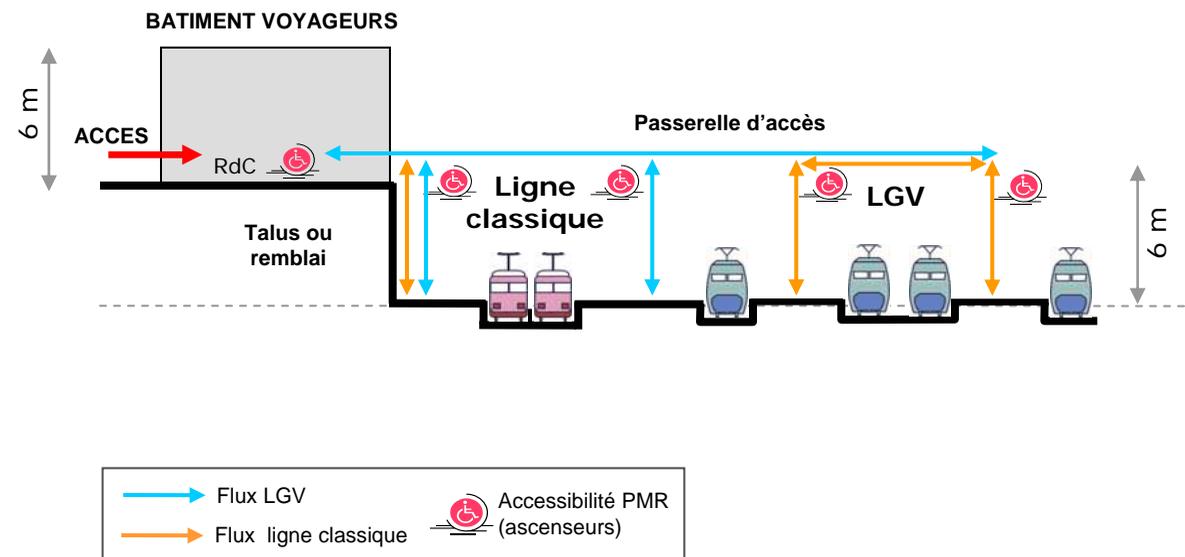
– Le BV est construit en superstructure le long des voies avec une passerelle au dessus des voies (LGV et LN), ce qui permet une bonne répartition des flux depuis le BV. Le bâtiment est sur le terrain naturel situé à environ 6 mètres au dessus des voies.

Ce scénario est développé en tenant compte de l'accessibilité routière et des aménagements extérieurs.

Les espaces extérieurs (parvis, dépose, transports collectifs, taxis, stationnement VP, etc.) sont aménagés en surface sur environ 24 000m<sup>2</sup> maximum, dont un parc de stationnement de 800 places.

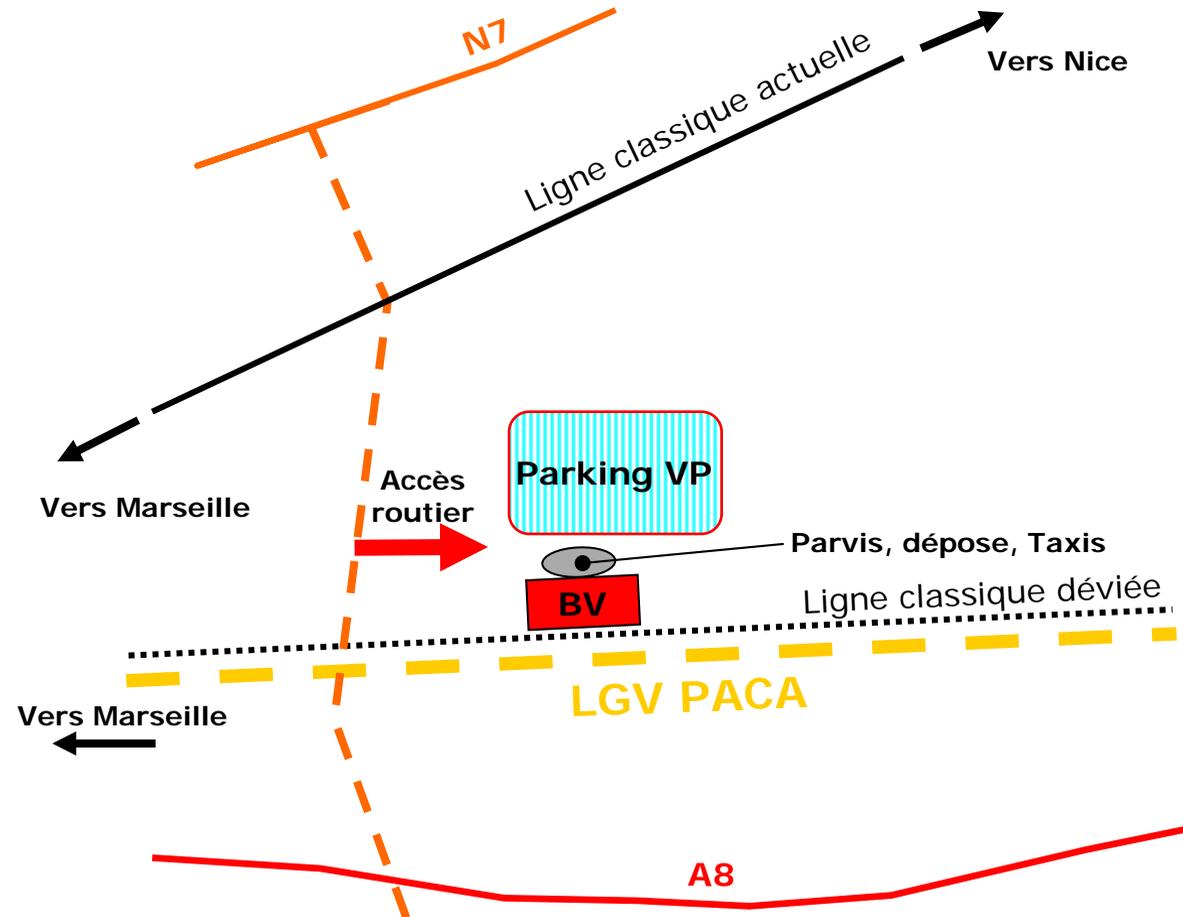
Le Bâtiment Voyageurs (BV) a une surface de 3700m<sup>2</sup> développée sur un niveau, au dessus du niveau des voies et des quais.

Depuis les espaces extérieurs et le BV, les accès voyageurs se font en passerelle au-dessus des quais LGV PACA et LC. Les correspondances des quais LGV et des quais TER peuvent être organisées à partir de la liaison en passerelle.

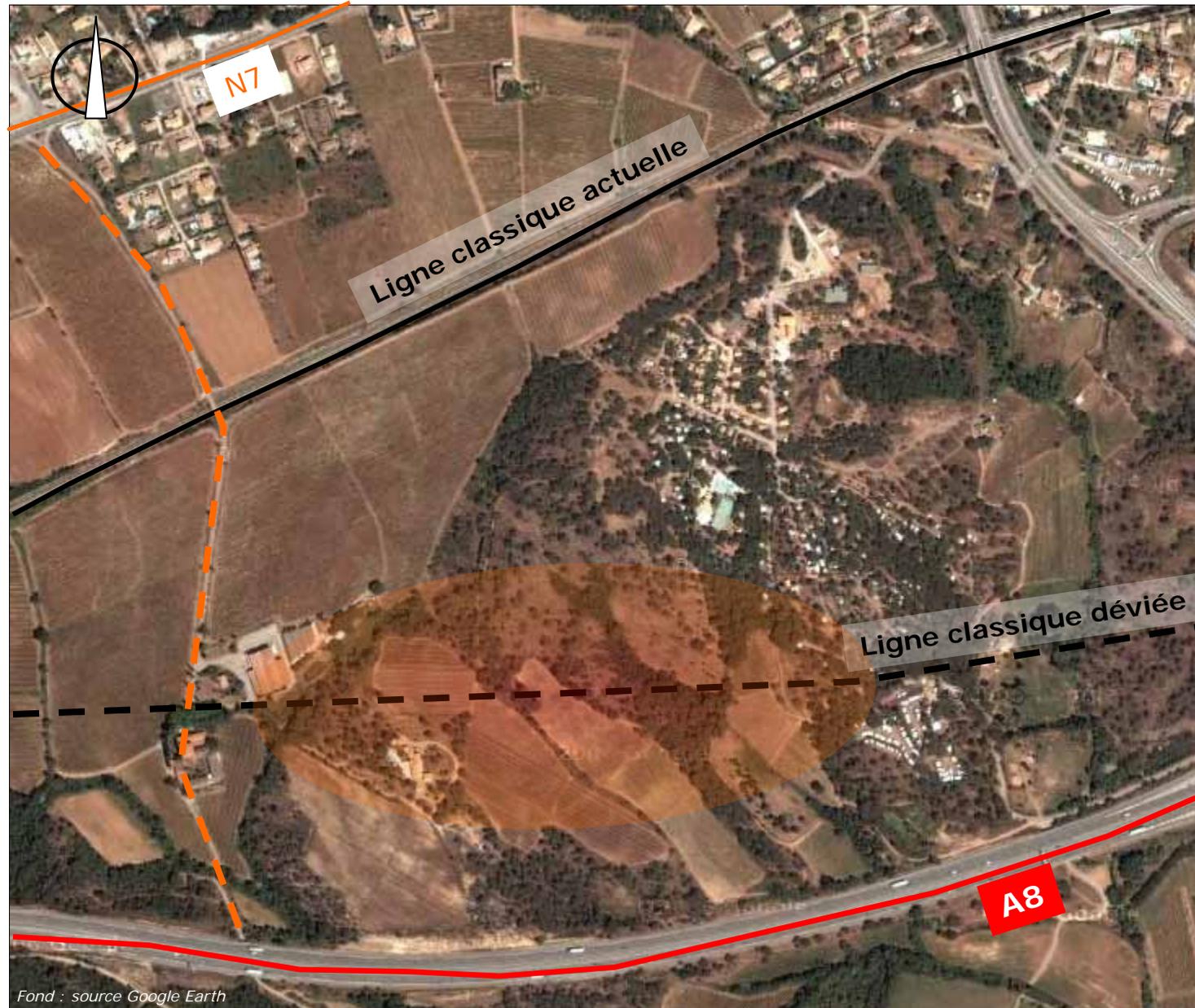


L'analyse du terrain conduit à proposer un bâtiment voyageurs positionné au droit des voies de la LGV PACA, au niveau naturel, à 7 mètres environ au dessus de toutes les voies, et accessible par la route N7.

Le positionnement du bâtiment voyageurs et la configuration des espaces extérieurs sur le site nécessitent la réalisation d'un élargissement de la route aboutissant à la N7 afin de faciliter les accès à la gare.



	Bâtiment Voyageurs
	Parvis, dépose, Taxis
	Parking VP
	Accès routier
	LGV PACA
	Voirie à élargir



-  Zone de gare nouvelle
-  Voirie à élargir

## SCENARIO D'IMPLANTATION DU BV

### II. EXEMPLES DE GARES REALISEES OU EN COURS D'ETUDE

La gare de Champagne-Ardenne, située à proximité de Reims sur la LGV Est Européenne, présente un exemple de gare d'interconnexion TGV/TER (navettes TER la reliant à Reims).

Le bâtiment voyageurs est implanté en bordure des voies, à 5 mètres au-dessus de celles-ci. L'accès aux quais se fait par 3 ascenseurs et une passerelle unique, de laquelle partent des escaliers et des rampes reliés au BV. La forme du bâtiment permet une bonne évolutivité de ce dernier.

Cette gare se trouve au coeur d'une ZAC en projet (tertiaire, logements, loisirs et espaces verts) de 172 hectares.



### Exemple : Gare de Champagne-Ardenne TGV (LGV Est Européenne)

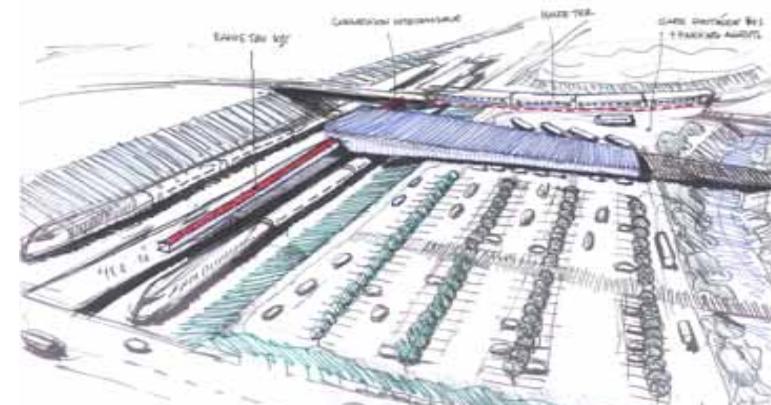


La gare de Belfort-Montbéliard TGV, située sur la LGV Rhin-Rhône en cours de réalisation, offre un autre exemple de gare d'interconnexion TGV/TER.

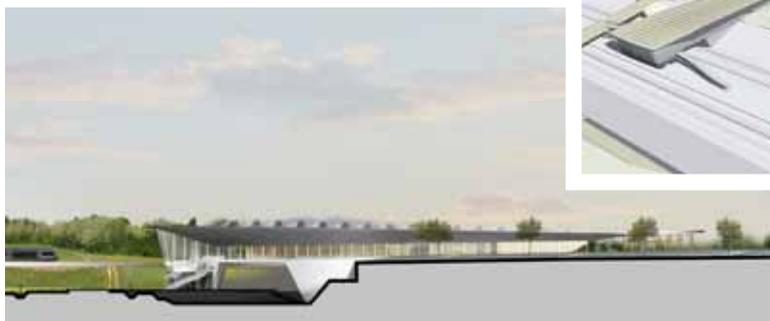
Le bâtiment voyageurs de la gare est construit en partie en superstructure au-dessus des voies, ce qui permet d'accéder au quai central par deux rampes d'accès latérales depuis le BV.

Des accès verticaux par ascenseurs sont présents à l'intérieur du BV.

Les emprises des zones de stationnement sont disposées autour du BV, avec un parvis construit en longueur.



### Exemple : Gare de Belfort-Montbéliard TGV



**ESTIMATION DES INVESTISSEMENTS TRAVAUX (VALEUR : 01/2008)**

Ces estimations sont réalisées sur la base de ratios.

<b>GARE NOUVELLE EST VAR</b>	
<i>Libellé</i>	<i>Montant HT (Millions d'€)</i>
<b>I. BÂTIMENT VOYAGEURS</b>	<b>Sous total 1 : 24,1</b>
<b>II. AMENAGEMENT DES ESPACES EXTERIEURS</b> Parvis, Stationnement, Voirie	<b>Sous total 2 : 10,0</b>
<b>TOTAL :</b>	<b>34,1</b>

Les montants\* présentés ci-dessus recouvrent le périmètre du Maître d'Ouvrage SNCF des gares : bâtiment voyageurs (avec services de gestion de la gare et locaux techniques), espaces extérieurs et parkings, tels que présentés précédemment dans ce document.

Le coût total de réalisation de la gare se compose de la somme des estimations de ce périmètre SNCF et du périmètre de Réseau Ferré de France. Le périmètre de RFF contient principalement les quais et les accès aux quais, la plateforme et les équipements ferroviaires.

*\* Ces montants comprennent les travaux, les incertitudes, les honoraires de Maîtrise d'œuvre, de Maîtrise d'Ouvrage et d'assistance à Maîtrise d'Ouvrage, les provisions pour risques et aléas. A ce stade ils ne comprennent pas les éventuelles fondations spéciales et la dépollution des sols, les mobiliers, équipements spécifiques et signalétique, le foncier.*