

# LOCALISATION DE LA PLATE-FORME MULTIMODALE

La localisation de la plate-forme multimodale a été ainsi déterminée par rapport à la logique de la refonte de l'armature des transports de l'Est Var selon les objectifs de développement au préalable énoncés.

**Le site de La Baume** sur la commune des Arcs a été choisi car il répond au mieux aux exigences de la logique de démarche d'aménagement.

### 1°) Caractéristiques du site

- Sa position dans la vallée de l'Argens sur le couloir d'accès vers l'Italie sur l'axe méditerranéen.
- Sa position sur le tracé ferroviaire régional, national et européen T.G.V., T.E.R. et régional de fret.
- Son ouverture depuis la vallée de l'Argens vers la plaine des Maures (Ouest Var) et le site potentiel d'aéroport du Cannet.
- Sa position relativement centrale entre Draguignan, Fréjus, Saint-Raphaël et le Golfe de Saint-Tropez.
- Sa proximité avec le futur parc technologique Sophia Estérel.
- Ses multiples d'accès : sa position voisine d'un point nodal routier majeur, le carrefour du Muy.
- Une emprise sur une zone NC à dominante viticole dans un environnement délicat.
- La faible densité des constructions alentours.
- Son importante étendue (600 ha.)

### 2°) Aire de chalandise

La plate-forme est située à 10 km de Draguignan au Nord, à 20 Km de Fréjus Saint-Raphaël à l'Est, à 40 Km de Fayence au Nord Est et à 35 Km du Golfe de Saint-Tropez au Sud Est. Son aire de chalandise dans l'Est Var rayonne sur 20 Km et en fait une plate-forme d'échanges accessible en peu de temps (30 mn).



### **3°) Contraintes du site**

Le site est en zone NC s'étendant sur deux communes, dont la plus grande partie se situe sur la commune des Arcs sur Argens et l'autre sur la commune du Muy. Des contraintes d'urbanisme relatives au P.O.S. des Arcs sont à prendre en compte : tracé de pipeline, périmètre classé monument historique (Sainte Roseline).

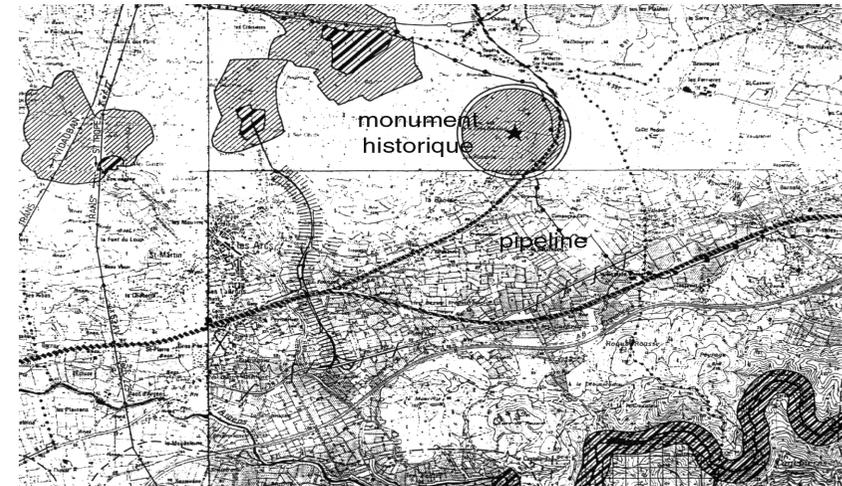
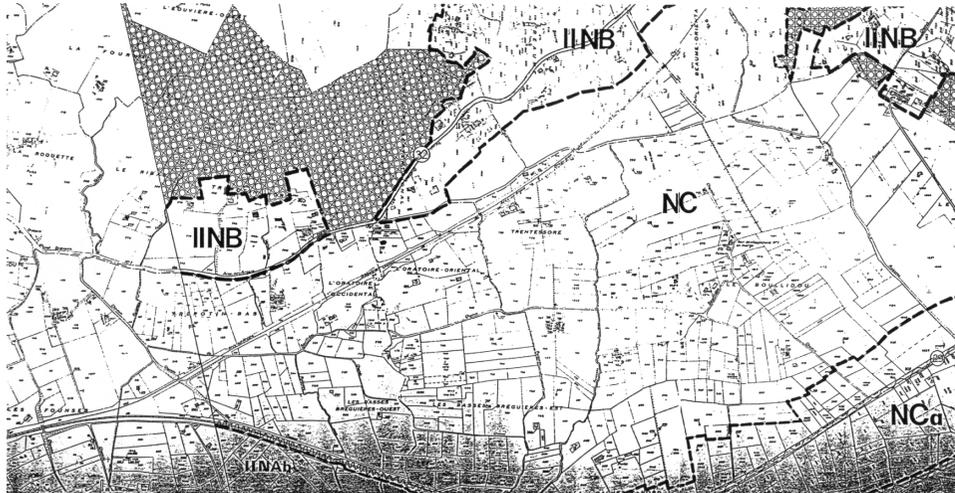
Le site s'inscrit dans un environnement paysager délicat, la plaine de la vallée de l'Argens et ses plantations de vignes. Ce contexte de paysage modelé par une intensification de culture vinicole et la forte dominante verte des espaces nous rappelle que l'on se trouve dans le deuxième département le plus boisé de France.

Morphologiquement plat, cet endroit actuellement très peu urbanisé, ne présente quasiment aucune contrainte physique majeure pour l'implantation d'une plate-forme multimodale, et a fortiori d'une gare nouvelle et des installations nécessaires à son bon fonctionnement.

Dans un souci de respect de l'environnement et d'insertion paysagère discrète, il serait souhaitable d'atténuer au maximum l'impact visuel et sonore des équipements futurs projetés dans le site, comme c'est le cas en ce qui concerne le tracé T.G.V. et de l'A8 bis (en déblais).



Données du P.O.S.



**4°) Faisabilité technique : normes ferroviaires, autoroutières et routières**

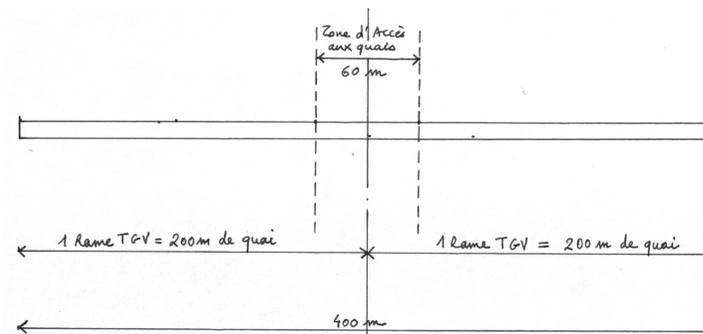
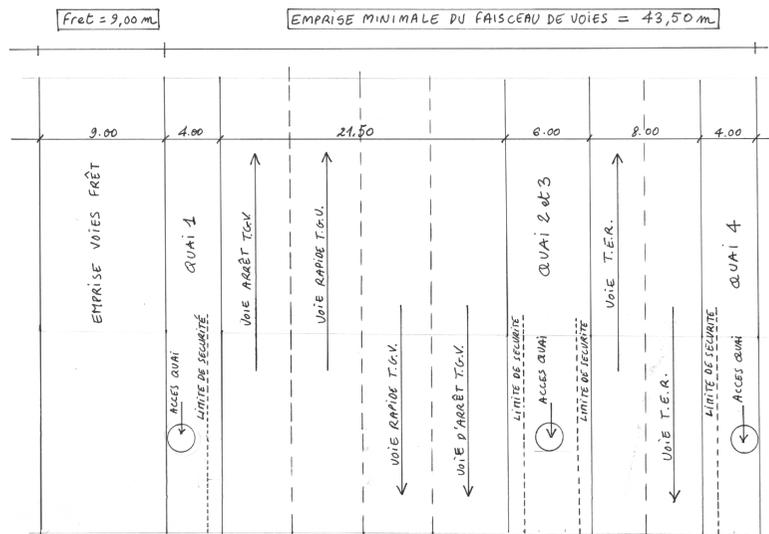
Elles sont fondamentales et incontournables pour permettre une mise en service rigoureuse et réaliste du tracé du T.G.V., du T.E.R., et des trains de transport de marchandises.

En effet, ces données (rayon de courbure, pente admise...) doivent être minutieusement respectées – avec plus ou moins de souplesse – pour permettre un fonctionnement réel et efficace.

C'est avec elles que l'on détermine la faisabilité du tracé (selon l'option choisie), en s'adaptant au site le plus judicieusement possible. Elles influencent directement la programmation puisqu'elles imposent des mesures ou des distances immuables.

Les normes autoroutières sont nécessaires pour déterminer l'emprise du tracé A 8bis et de son raccordement à l'A 8 (encombrement des voies, emprise au sol, ouvrage d'Art, pente...).

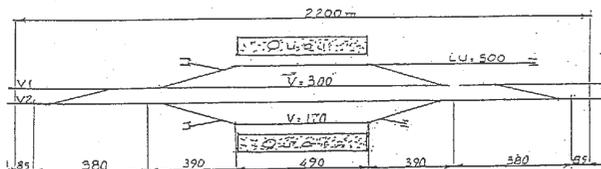
Les normes routières nous informent des emprises au sol minimales par catégorie de voies et leur configuration.



**PRINCIPES DE CONCEPTION DES GARES NOUVELLES**

Les gares nouvelles du réseau à grande vitesse sont toutes conçues selon les mêmes principes :

- deux voies directes, centrales, permettent le passage à vitesse normale, des TGV sans arrêt ;
- deux voies latérales à quai assurent la desserte de la gare ;
- les entrées de gare sont commandées par des aiguillages franchissables à la vitesse de 170 km/h. Elles sont encadrées par des installations de changement de voie (communications).



Tous ces aiguillages doivent être nécessairement placés en alignement et en déclivité constante.

LE SYSTEME TGV - ASPECTS TECHNIQUES			
Caractéristiques techniques	Ligne à grande vitesse	Ligne classique améliorée	Ligne classique
Vitesse limite (km/h)	350/380	200/220	160
Rayon nominal des courbes (m)	7 000 à 7 700	2 000	1 000
Déclivité maximale (mm/m)	35	10	10
Rayon de raccordement (m)	25 000	15 000	10 000
Entraxe des voies (m)	4,5 à 4,8	3,75	3,7
Largeur de plate-forme (m)	14,2	13,6	12,5
Signalisation	Transmission Voie Machine TVM 430	Signaux latéraux 4 états + KVB	Signaux latéraux 3 états + KVB
Electrification	2x25 kV 50 Hz	25 kV 50 Hz ou 1 500 V continu	25 kV 50 Hz ou 1 500 V continu
Section des tunnels (m <sup>2</sup> )	100 à 120	environ 60	environ 60