



Ville de Puget-sur-Argens



Projet d'extension du Centre Commercial Carrefour "Grand Esterel"

Novembre 2017

1. CONTEXTE DE L'ETUDE

Le présent dossier a pour objectif de préciser le fonctionnement actuel du Centre Commercial Carrefour, de sa galerie marchande et de mesurer l'impact de l'extension de l'Hypermarché et de la restructuration de la Galerie Marchande. Ce Centre est situé sur la Commune de Puget-sur-Argens et il est accessible depuis le réseau viaire structurant : la DN7.

Dans ce cadre, nous avons donc réalisé :

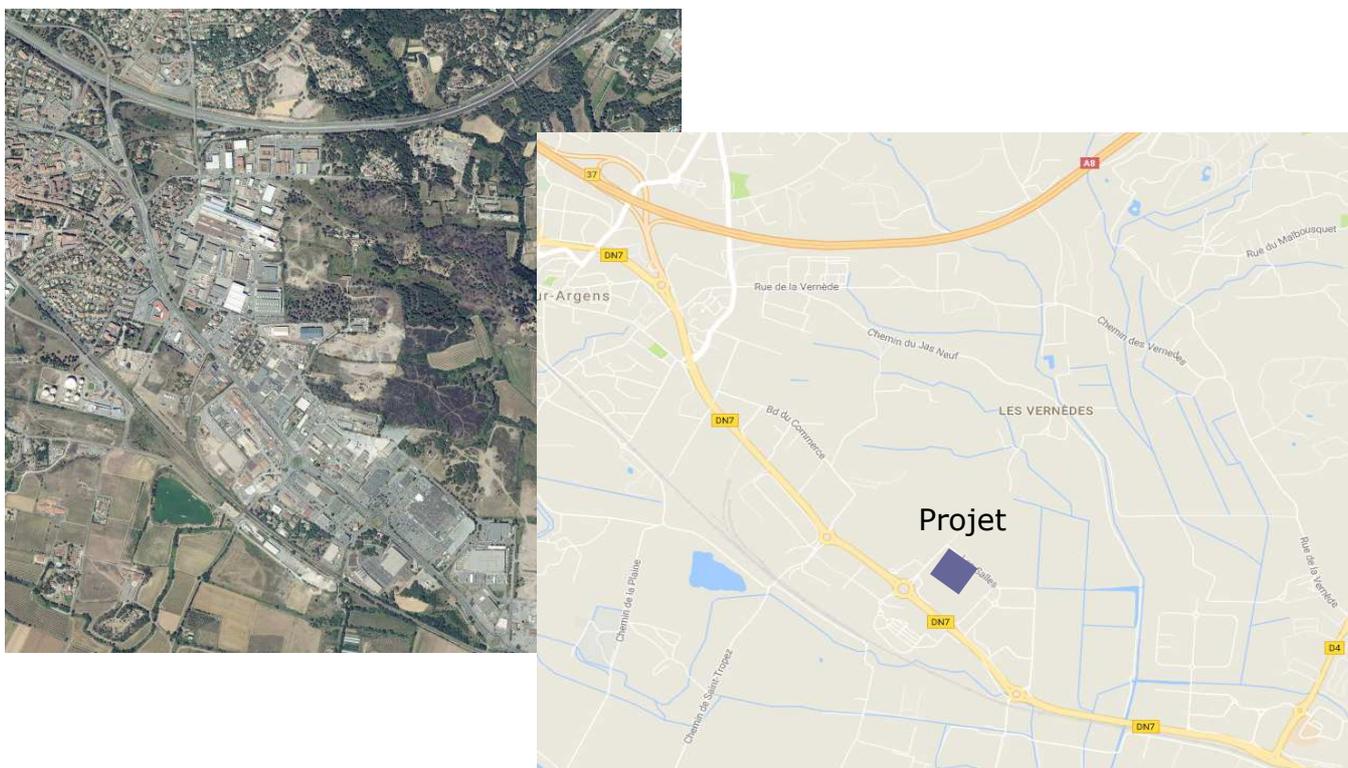
- Une enquête quantitative/qualitative sur les accès actuels (giratoires).
- Un relevé des fonctionnements internes, (circulation et stationnement).
- Des repérages sur le terrain.
- Une analyse des pratiques actuelles de ce secteur.
- Un recensement des projets structurants de la Commune à moyen terme.

Ces enquêtes de circulation ont été réalisées au premier trimestre 2017.

2. SITUATION DE LA ZONE D'ETUDE

La section étudiée se trouve le long de la DN7 qui relie les communes de Puget et de Fréjus et permet l'accès à l'Autoroute A8 (Vallée du Rhône/frontière Italienne).

Le projet d'aménagement est localisé au sein même du Centre Commercial actuel "Grand Estérel". Il est accessible depuis la DN7 par deux points d'échange structurés en giratoire. Il est également possible de rejoindre le Centre Commercial par une Contre allée.



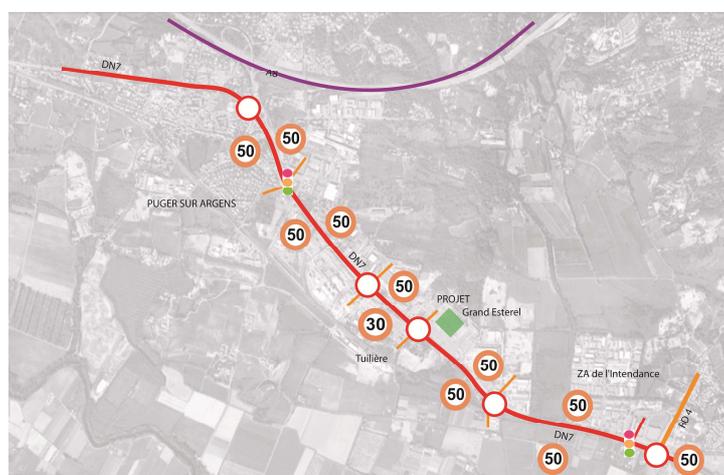
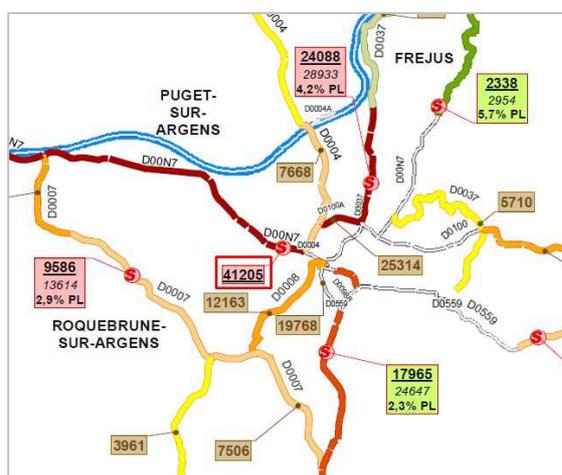
3. LE RECUEIL DES DONNEES

3.1. Les comptages du Département

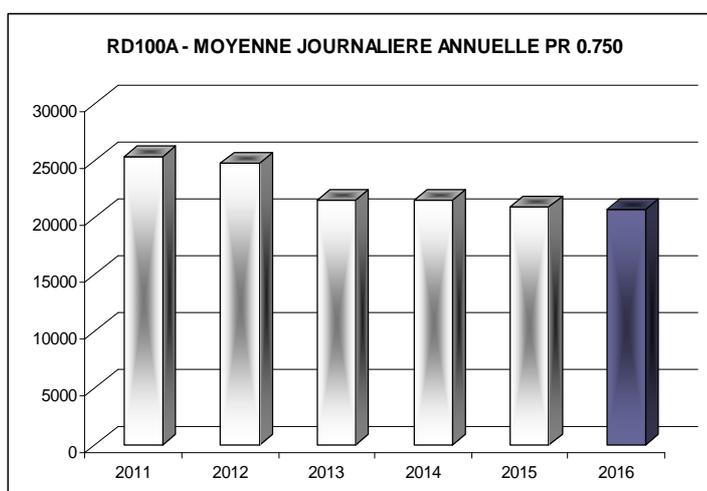
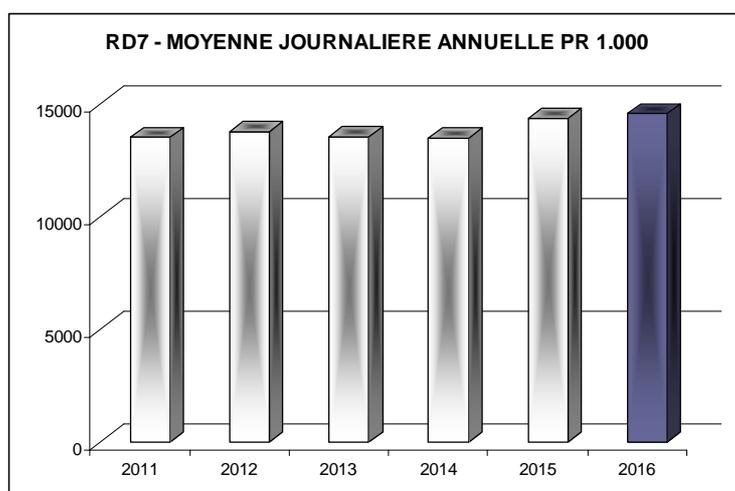
Le Département procède sur son réseau à des recensements de la circulation. Les données nous ont été fournies par le service Gestion et Exploitation des Routes.

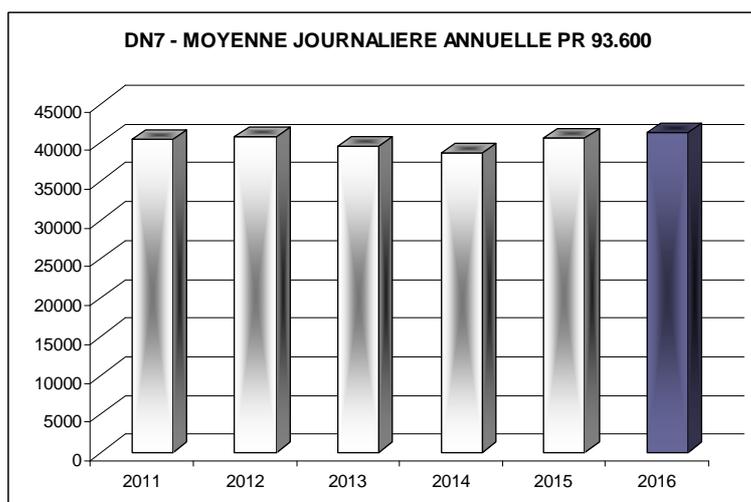
Moyenne Journalière Annuelle pour l'année 2016

DN 7 (FREJUS) 41 205 véh/jour.
RD 100A (FREJUS) 25 314 véh/jour.
RD 7 (ROQUEBRUNE) 13 526 véh/jour.



Les graphiques ci-dessous permettent d'appréhender l'évolution des trafics sur les routes gérées par le Département, depuis 2011.

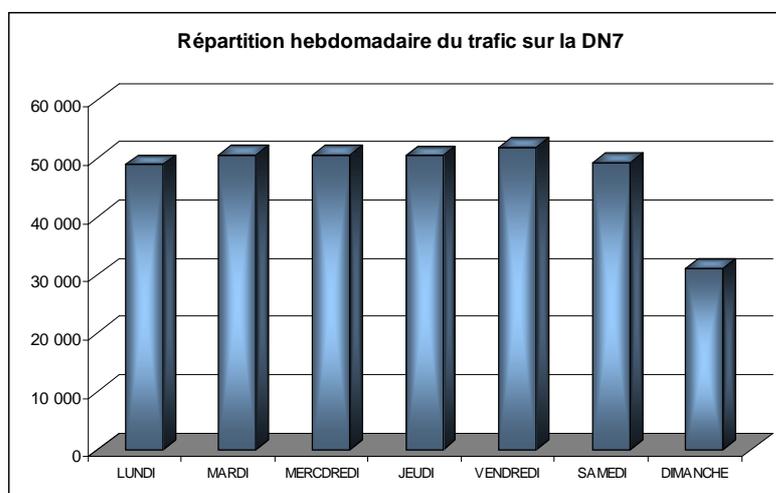




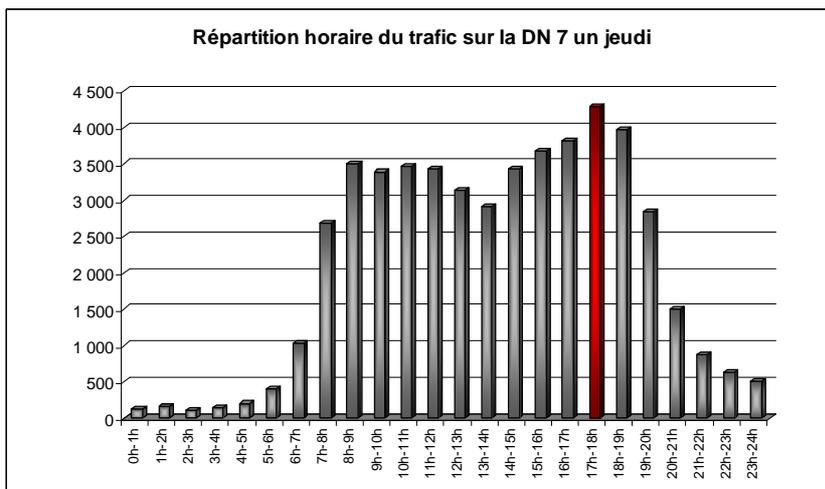
Ce poste de comptage est situé au niveau de l'entrée de Fréjus à proximité du Point d'échange avec la RD4.

Le poste de comptage de la DN7 est devenu un poste de comptage permanent depuis juin 2016. A partir de 2018 les données 2017 seront disponibles mensuellement.

Application de ce trafic sur la répartition hebdomadaire
(Extrapolation d'après comptages automatiques sur une semaine)



Globalement sur le secteur d'étude on observe des trafics constants les jours ouvrés. Les deux sens de circulation sont équilibrés avec un tout petit peu plus de trafic en direction de l'Autoroute. Le jour le plus chargé est le Vendredi, le moins chargé le Dimanche. Les autres jours de la semaine sont très équilibrés. Le samedi l'attractivité de la zone commerciale est forte, mais ne compense pas les trafics Domiciles/travail et/ou Domiciles/écoles observés durant la semaine.



L'HPM représente 7% de la Moyenne Journalière et l'HPS 8,5%.

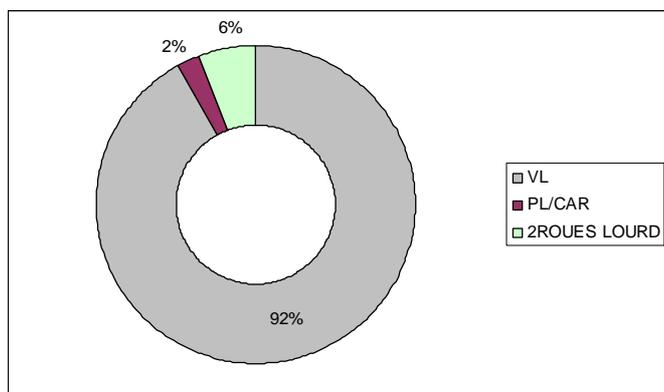
Le trafic de Poids Lourds a été mesuré à l'occasion de comptages automatiques sur cette section. Il est de l'ordre de 3% du trafic, soit environ 800 PL par jour et par sens (pour les jours ouvrés).

Commentaires :

Les trafics, en particulier ceux de la DN7 qui ont très longtemps présenté une croissance quasi nulle, augmentent de nouveau depuis 2014 : 2% par an.

L'étude des graphiques horaires ci-dessus montre que cet itinéraire supporte des trafics de plusieurs types :

- Des trafics d'échanges liés à l'attractivité de la DN7 et de l'échangeur d'A8.
- Des trafics de type Domiciles/Travail vers Puget, mais aussi vers Roquebrune et au delà, le Muy, Les Arcs, Draguignan...
- Des trafics de desserte des Zones d'Activités et de la Zone Commerciale.



Les pointes du matin ne sont pas clairement identifiées, mais les fluctuations horaires montrent une activité importante tout au long de la journée. Le trafic de nuit (22h00-6h00) est très faible : il représente seulement 2.5% du trafic jour. Cela est typique des fonctionnements évoqués plus haut.

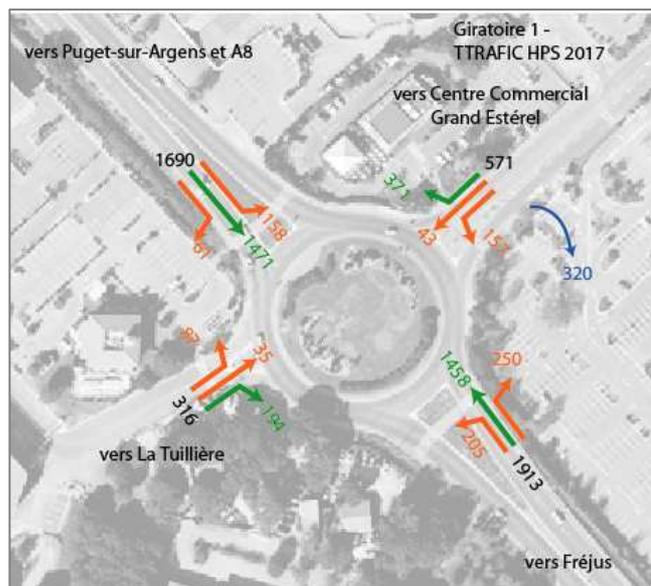
Le trafic est principalement constitué de véhicules légers. A noter toutefois une pratique importante des 2 Roues Lourds 6% du TMJA.

3.2. Les enquêtes de trafic

3.2.1 DONNEES DE COMPTAGES MANUELS

Carrefour 1 - DN7/Avenue Saint Albert

Nous avons réactualisé les comptages "à vue" sur les points d'échanges concernés par notre étude, soit le Giratoire DN7/Avenue Saint Albert le 9 février 2017. Le relevé des mouvements directionnels a été donc réalisé un jeudi soir.



L'Heure de Pointe du Soir

La demande du Giratoire est de 4490 UVP en 2017.

L'Heure de Pointe du Soir est située entre 17h00 et 18h00.

Sur le réseau structurant, l'Hyper Pointe se situe entre 17h00 et 17h15.

L'Heure de Pointe du Soir représente entre 8% et 9% du TMJA (Trafic Moyen Journalier comptabilisé sur le secteur).

Test de capacité actuelle

Nous avons réalisé un test de capacité avec les trafics relevés en 2017.

Géométrie actuelle : diamètre total de 74 m.

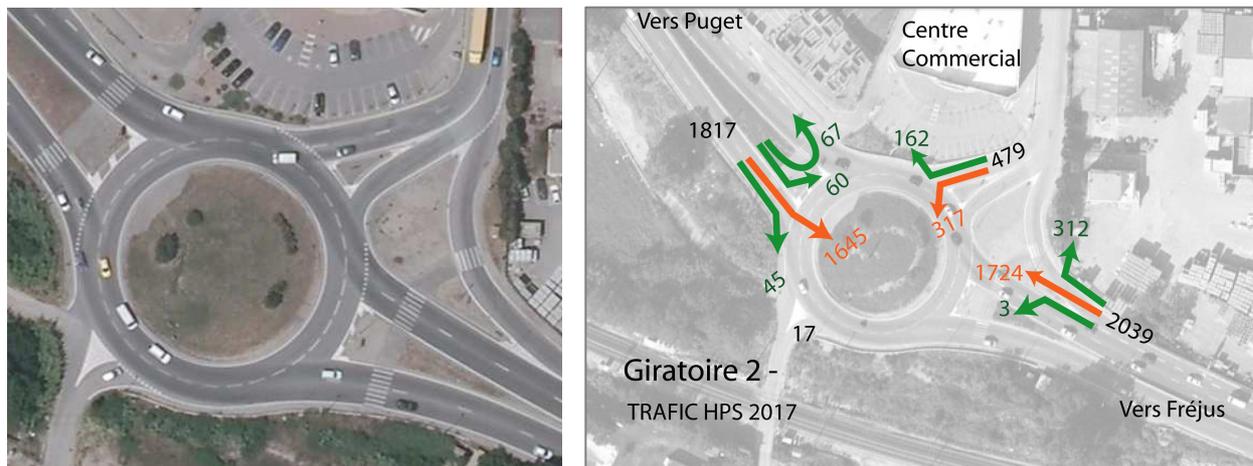
Les réserves de capacité sont comprises entre 18% et 48% : 18% pour l'accès depuis Grand Esterel, 29% pour la DN7 Fréjus, et 28% pour la DN7 Puget/A8.

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 venant de Fréjus	763	29%	0vh	3vh	1s	0,4h
2	ACCES Grand Esterel	125	18%	3vh	12vh	20s	3,2h
3	DN7 venant de A8	655	28%	1vh	4vh	1s	0,5h
4	ACCES Tuillière 2	289	48%	1vh	4vh	9s	0,8h

Carrefour 2 - DN7/Avenue des Esclapes

Nous avons réactualisé les comptages "à vue" sur les points d'échanges concernés par notre étude, soit le Giratoire DN7/Avenue des Esclapes le 7 mars 2017. Le relevé des mouvements directionnels a été donc réalisé un mardi soir.

L'Heure de Pointe du Soir



La demande du Giratoire est de 4 350 UVP en 2017.

Comme pour le carrefour 1 :

- L'Heure de Pointe du Soir est située entre 17h00 et 18h00.
- Sur le réseau structurant, l'Hyper Pointe se situe entre 17h00 et 17h15.
- L'Heure de Pointe du Soir représente entre 8% et 9% du TMJA (Trafic Moyen Journalier comptabilisé sur le secteur).

Test de capacité actuelle

Nous avons réalisé un test de capacité avec les trafics relevés en 2017.

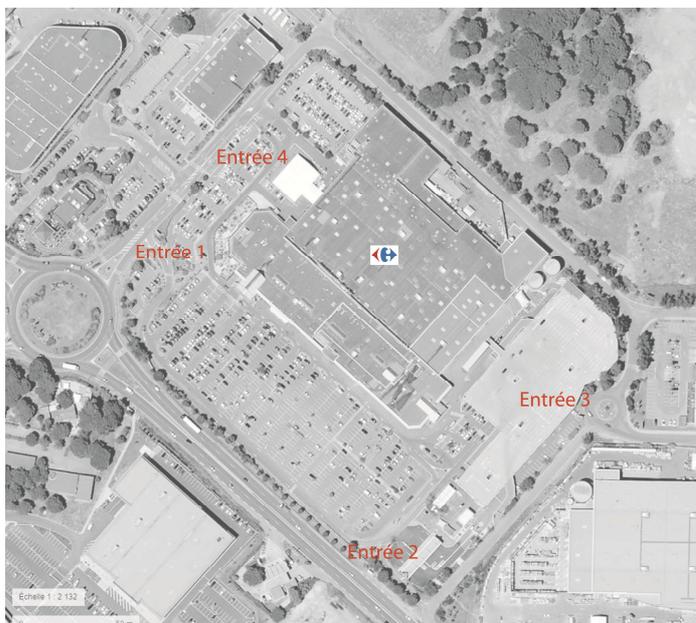
Géométrie : diamètre total de 58 m.

Les réserves de capacité sont comprises entre 30% et 42% : 35% pour l'accès depuis les Esclapes /Centre commercial Grand Estérel, 42% pour la DN7 Fréjus, et 30% pour la DN7 Puget/A8.

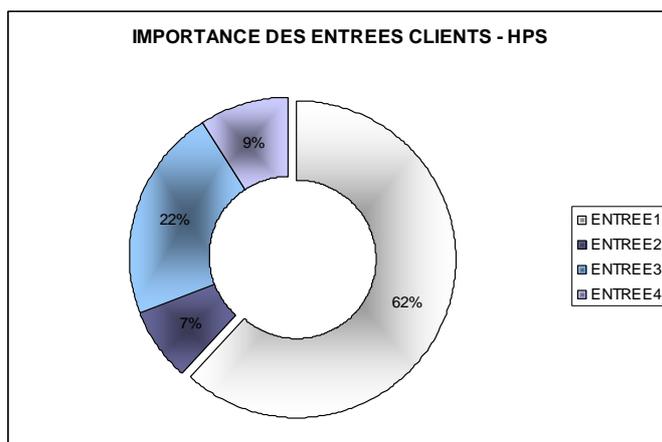
	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente		
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
1	DN7 FREJUS	1229	42%	0vh	2vh	0s	0,0h
2	AVENUE DES ESCLAPES	256	35%	1vh	6vh	9s	1,3h
3	DN7 PUGET	785	30%	0vh	3vh	1s	0,3h
4	CARRAIRE DE MME REVERDIT	322	95%	0vh	2vh	9s	0,1h

3.2.2 FONCTIONNEMENT DES ACCES INTERNES

La zone d'étude, objet de la présente notice technique est accessible par plusieurs entrées. Nous avons réalisé des comptages, au droit des ces différentes entrées, afin de les hiérarchiser.



Les tableaux ci-contre, montrent que les usagers privilégient l'accès 1, entrée historique du Centre Commercial. Ils accèdent donc par le Giratoire 1 (DN7/Av. Saint Albert) et entrent dans le Centre par les entrées 1 et 4.



ENTREE 1

	jeudi 9 février 2017	mardi 7 mars 2017
9h00/10h00	324	187
12h00/13h00	212	178
15h00/16h00	242	203
17h00/18h00	320	306

ENTREE 2

	jeudi 9 février 2017	mardi 7 mars 2017
9h00/10h00	44	41
12h00/13h00	50	50
15h00/16h00	36	33
17h00/18h00	38	28

ENTREE 3

	jeudi 9 février 2017	mardi 7 mars 2017
9h00/10h00	52	140
12h00/13h00	133	121
15h00/16h00	97	151
17h00/18h00	112	144

ENTREE 4

	jeudi 9 février 2017	mardi 7 mars 2017
9h00/10h00	15	11
12h00/13h00	27	17
15h00/16h00	33	27
17h00/18h00	45	44

Les comptages réalisés sur les habitudes en "sortie" montrent que 75% des clients ressortent vers le Nord et 25% vers le Sud.

3.2.3 FONCTIONNEMENT DES PARKINGS

Nous avons réalisé une enquête d'occupation des parkings du Centre Commercial dans son ensemble.

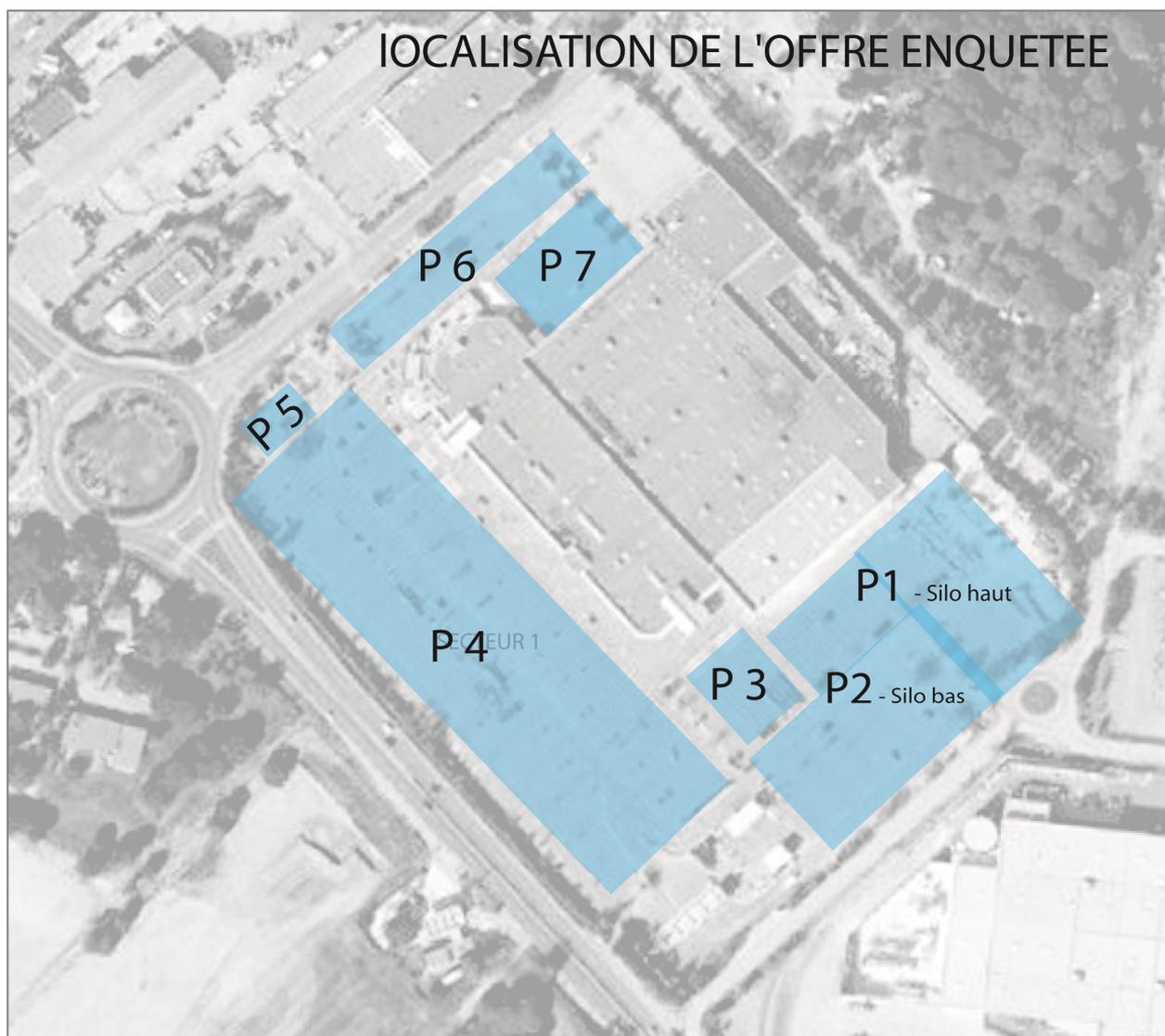
Pour cela nous avons procédé à un simple comptage du nombre de véhicules stationnés à différentes heures sur l'ensemble des places disponibles, autour du Centre.

Dans le but d'affiner notre analyse si besoin, le parking a été sectorisé.

- P 1 le silo haut (fermé la plupart du temps).
- P 2 le Silo bas.
- P 3 le parking Sud (situé devant entrée Sud avec Places PMR)
- P 4 le parking Ouest (places devant l'hyper).
- P 5 le petit parking de l'entrée du Site
- P 6 le parking Nord (places comprises entre Entrées et Sortie Nord).
- P 7 le parking Nord le long de l'Hyper (neutralisé pour travaux).

+ *Un parking "personnel" au Nord Est du site d'environ 110 places non comptabilisées dans l'offre globale.*

La totalité de l'offre représente 1430 places environ.

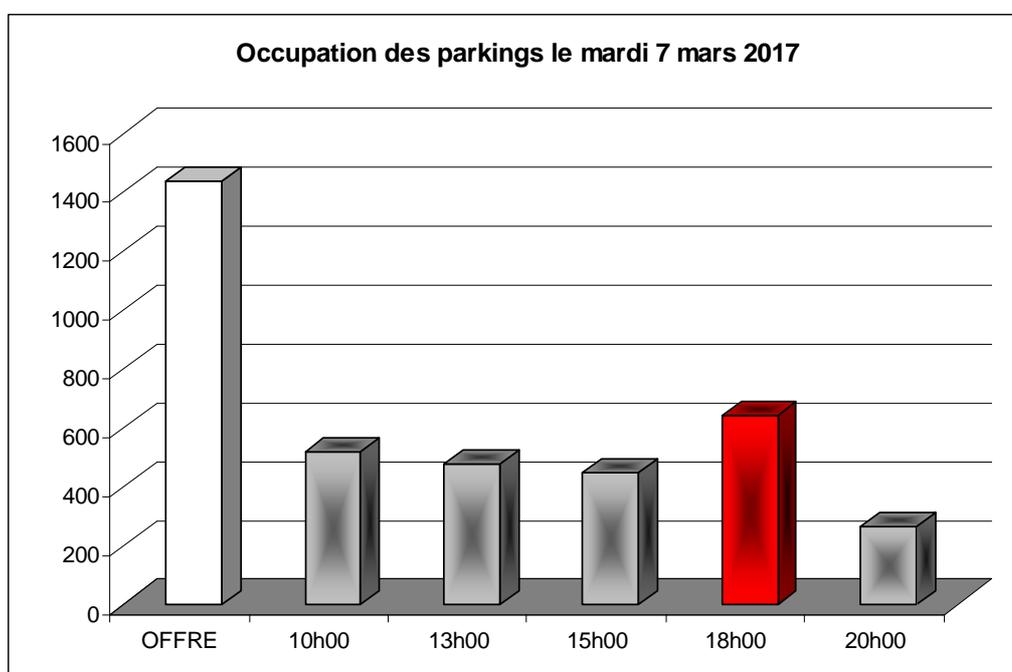


3.2.4 Analyse détaillée

Mardi 7 mars 2017

Horaire d'ouverture de l'hyper 8h30/21h00 (pour mémoire).

	OFFRE	10h00	13h00	15h00	18h00	20h00
SILO HAUT	295	0	0	0	0	0
SILO BAS	335	219	211	147	185	94
P handi	28	28	30	24	28	21
P4	585	218	160	201	331	124
P5	20	12	16	11	16	5
P6	100	41	61	65	82	21
P7	60	0	0	0	0	0
	1423	518	478	448	642	265
OCCUPATION		36,40%	33,59%	31,48%	45,12%	18,62%



Commentaire : Pour mémoire, un mardi moyen en période courante le magasin accueille environ 4 500 clients.

Les Pointes de fréquentation de l'Hyper le Matin se situent entre 10h00 et 12h00.

Le Soir l'Heure de Pointe du Soir se situe, comme pour les trafics, entre 17h00 et 18h00.

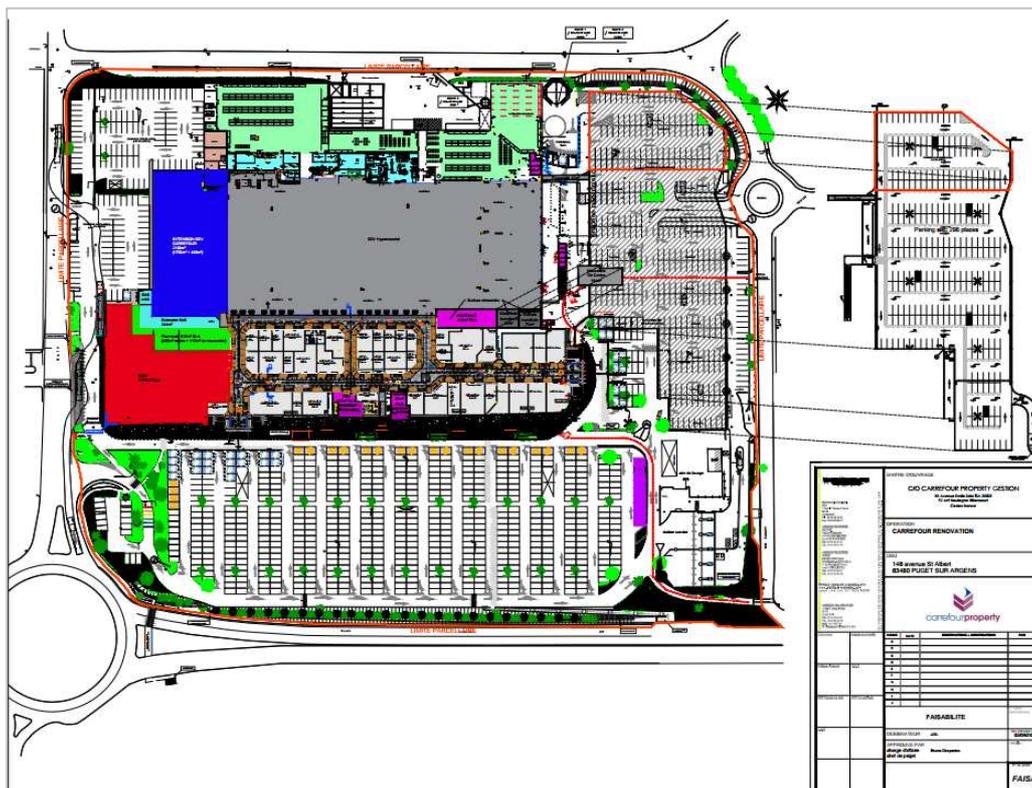
Aujourd'hui l'offre en stationnement est de 1400 places environ.

Taux d'occupation moyen des parkings : 33%.

Durant les heures de fréquentation maximum, le taux d'occupation des places offertes dans le Centre Commercial est de 45% : les réserves sont conséquentes.

4. LE PROJET

Le Projet étudié ici s'appuie sur un agrandissement de la surface actuelle de vente de l'hypermarché Carrefour, sur la réalisation d'une Moyenne Surface et d'une restructuration partielle de la Galerie Marchande, visibles à gauche du plan de masse ci-dessous (couleurs rouge, Bleu, vert).



Plan de masse réalisé par Carrefour Property

La moyenne surface supplémentaire sera positionnée sur un emplacement situé à gauche de la Galerie Marchande qui abritait précédemment la Cafeteria puis une boutique de meubles. Aujourd'hui cet espace n'est pas utilisé. Elle est destinée à recevoir une enseigne spécialisée dans l'équipement de la personne. La Galerie Marchande sera restructurée dans sa partie Nord pour permettre d'agrandir le mail de desserte des cellules commerciales et de maintenir une sortie vers les parkings.

Le projet considéré dans ce dossier sera donc le suivant :

- 1- Agrandissement de l'Hypermarché Carrefour.
- 2- Création d'une moyenne surface (équipement de la personne).
- 3- Restructuration de la Galerie Marchande et prolongement du mail.
- 4- Réaménagement des entrées et sorties du site.

Les trafics pressentis seront évalués, à l'Horizon 2020.

Une note de calcul à l'horizon 2025 sera donnée en annexe technique.

4.1. Impact du projet

Calcul théorique brut

1. Pôle alimentaire : extension de l'hyper de 1700m² de SDV.
Base de calcul 10 200m² ⇒ impact : **540 clients** à l'HPS.
2. Equipement de la personne : 1971m² de GLA.
Base de calcul 1971 m² ⇒ impact : **50 clients** à l'HPS.
3. Galerie marchande 4100m² (actuel) suite recomposition 4215m²
Base de calcul 4215m² ⇒ impact : **125 clients** à l'HPS
4. Station 10 Pistes ⇒ impact : **100 clients** à l'HPS.
5. Drive ⇒ impact : **20 clients** à l'HPS.

Soit un total non pondéré à l'Heure de Pointe du Soir de 835 clients.

Calcul théorique pondéré

Pour ce calcul nous avons estimé le foisonnement à 25%. Ce chiffre est obtenu en comparant les fréquentations théoriques, aux flux entrant réellement sur le Site observées aujourd'hui : le nombre de véhicules entrant sur le site en 2017.

Pour ce site particulier le foisonnement **observé est donc de 25%** alors que dans certains centre Commerciaux il peut aller jusqu'à 50/60%. Cela implique qu'une personne sur 4 fréquente au moins 2 commerces du site.

Nous avons pris en compte un report modal sur le Transport en Commun, nul.

En effet, le Centre Commerciale est desservi depuis la 4 voies. L'arrêt le plus proche, en direction de Fréjus, se situe de l'autre côté de celle-ci et il est plutôt dangereux de traverser l'Axe à pieds. Les comptages montrent que très peu de piétons traversent la DN7 aujourd'hui : une dizaine par heure. Nous n'avons donc pas affecté de report modal sur le Transport en Commun du moins tant que l'offre en transport n'a pas été améliorée par une desserte interne à la Zone.

En théorie, à l'heure de Pointe du Soir, 630 clients accèderont au Centre soit **100 UVP***.

** Ce calcul tient compte d'une probable progression des chiffres d'affaire d'ici 2020, du foisonnement entre les différents commerces du secteur. Une part de ces 100 véhicules sera "captée" dans la circulation et affectée dans la matrice des points d'accès, afin de calculer les réserves de capacité de l'ouvrage existant.*

Nous avons estimé ce taux de "capture" à 20%, compte tenu de la zone de chalandise et de l'offre commerciale de ce secteur.

En conclusion, le projet va générer **80 véhicules supplémentaires sur le réseau viaire** en entrée et 70 véhicules en sortie de Site, qui seront affectés sur les 4 accès possibles du Centre Commercial selon une clé de répartition qui s'appuie sur une valorisation des entrées secondaires, entre autre l'Entrée 2 depuis la contre-allée de la DN7.

Impact sur le Carrefour Giratoire DN7/Avenue Saint Albert

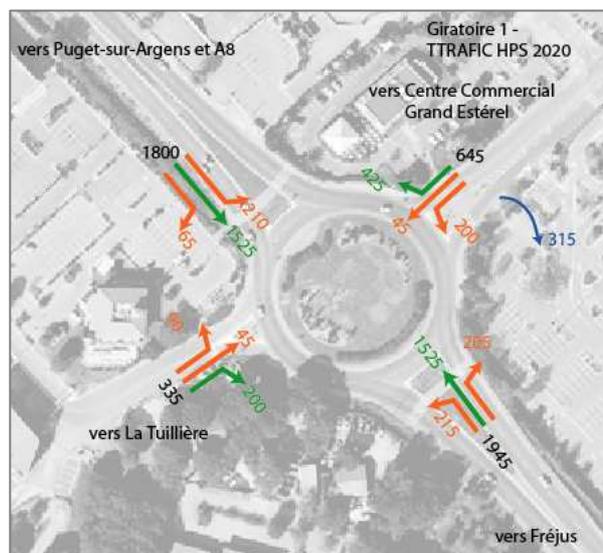
Le test a été passé avec la géométrie actuelle.

Trafic à terme sur le Giratoire : demande 4725 UVP.

Trafic prévisible à l'horizon 2020 sur la DN7*(Puget): 3840 véh. à l'HPS.

Trafic prévisible à l'horizon 2020 sur la DN7*(Fréjus): 3845 véh. à l'HPS.

* Augmentation progressive du trafic et génération des projets achevés.



Réserves de capacité 2020

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 venant de Fréjus	562	22%	1vh	4vh	1s	0,7h
2	ACCES Grand Esterel	2	0%	19vh	58vh	105s	18,8h
3	DN7 venant de A8	483	21%	1vh	5vh	2s	0,9h
4	ACCES Tuillière 2	208	38%	1vh	6vh	13s	1,2h

Commentaires

Les différentes études menées sur cette section de la DN7 font apparaître un taux de saturation des giratoires depuis plusieurs années même si certains aménagements, comme le développement de la Tuillière en vis-à-vis, ont amélioré la situation en "équilibrant" les trafics sur les branches.

En 2017, le Commune de Puget-sur-Argens a pris la décision d'appliquer des vitesses de référence sur la DN7 de 50km/h avec un abaissement à 30km/h au droit de ce Carrefour.

Cela a donc permis d'homogénéiser les vitesses sur l'axe et d'obtenir des réserves de capacité plus acceptables.

Contrairement à la période où les vitesses étaient réglementées à 70km/h les calculs de capacité, font apparaître des rétentions possibles uniquement sur la branche venant de "Grand Esterel" avec des réserves théoriques nulles. Les réserves sur la 4 voies sont positives et restent au dessus de 20%.



Impact sur le Carrefour Giratoire DN7/Avenue des Esclapes

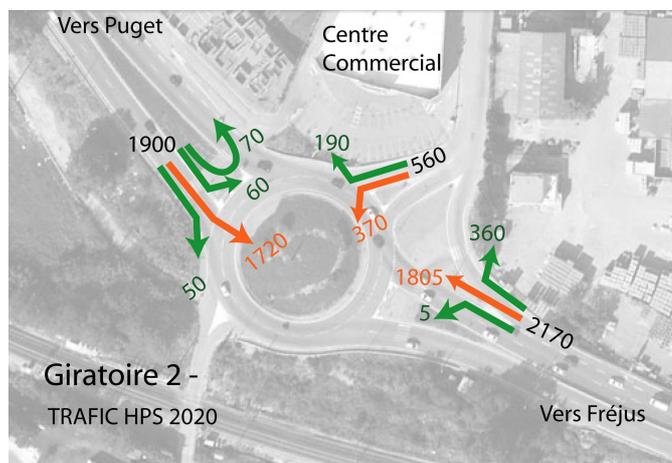
Le test a été passé avec la géométrie actuelle, comme pour le Carrefour 1.

Trafic à terme sur le Giratoire : demande 4650 UVP.

Trafic prévisible à l'horizon 2020 sur la DN7*(Puget) : 3975 véh. à l'HPS.

Trafic prévisible à l'horizon 2020 sur la DN7*(Fréjus): 4265 véh. à l'HPS.

* Augmentation progressive du trafic et génération des projets achevés.



Réserves de capacité 2020

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 FREJUS	1131	38%	0vh	2vh	0s	0,1h
2	AVENUE DES ESCLAPES	122	18%	3vh	12vh	21s	3,2h
3	DN7 PUGET	589	24%	1vh	4vh	1s	0,6h
4	CARRAIRE DE MME REVERDIT	282	93%	0vh	2vh	11s	0,1h

Commentaires

Comme pour le Carrefour majeur, ce Carrefour présente des réserves de capacités correctes à cet horizon. Seule la branche venant du Centre Commercial présente une réserve inférieure à 20%. La DN7 en venant de Fréjus présente une réserve confortable (38%) et celle venant de Puget, une réserve de 24% liées à la fréquentation importante de cet axe à l'Heure de Pointe.

Le Projet de dédoublement de la DN7 offrira, à terme, une liaison fonctionnelle "arrière". Cette nouvelle voie permettra en effet de désenclaver le site du Jas Neuf, Zone d'Activités portée par la Ville de Puget.

Il offrira également l'opportunité de desservir les Zones Commerciales et Artisanales situées le long de la DN7, allégeant de fait celle-ci, d'une partie des trafics d'échange qui l'emprunte aujourd'hui.

Ces différents projets font l'objet d'études de faisabilité. La mise en œuvre de celui qui sera retenu, nécessite de mettre en place des partenariats afin d'assurer la gouvernance de ce projet d'intérêt général qui nécessite de mobiliser des crédits importants.

En conclusion, aujourd'hui la réalisation de cette voie nouvelle permettrait "d'alléger" la DN7 d'une partie de ces trafics d'échange mais nous n'avons, à ce jour aucune visibilité sur les échéanciers pour pouvoir en tenir compte de manière positive dans cette étude.

Comment mettre en place un dispositif valorisant des entrées secondaires du site aujourd'hui peu utilisées ?

Le constat a été fait que le Carrefour 1 représente aujourd'hui l'accès majeur à ce site. Carrefour Property compte donc mettre en place une série de mesures visant à valoriser les entrées 2 et 3.

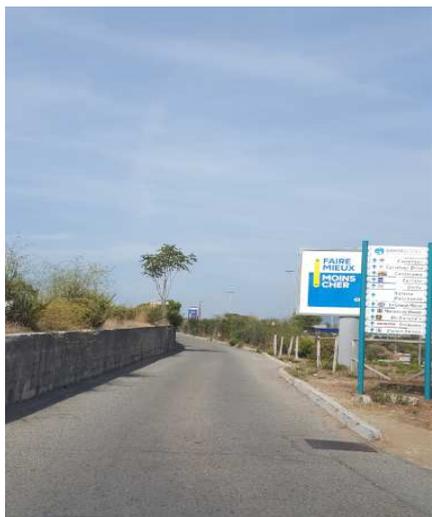
Constat



Accès Contre allée depuis DN7



Une fois dans la Contre Allée, l'accès au Centre Commercial est peu lisible et la signalétique est peu compréhensible car surchargée.



Images de la contre allée en approche de l'accès peu lisible (photo de droite)

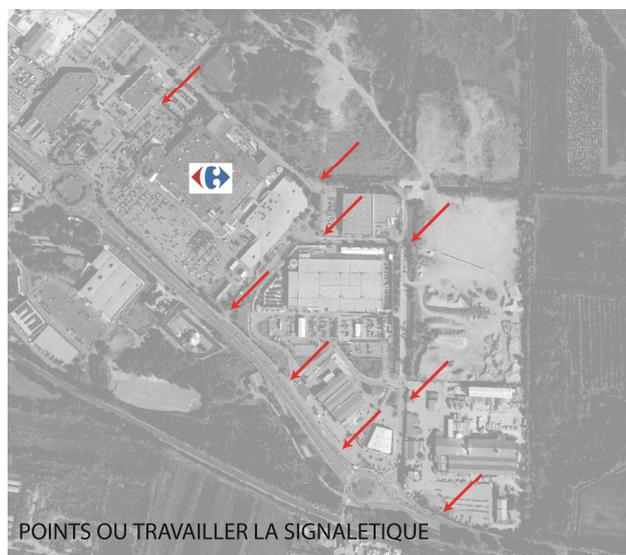
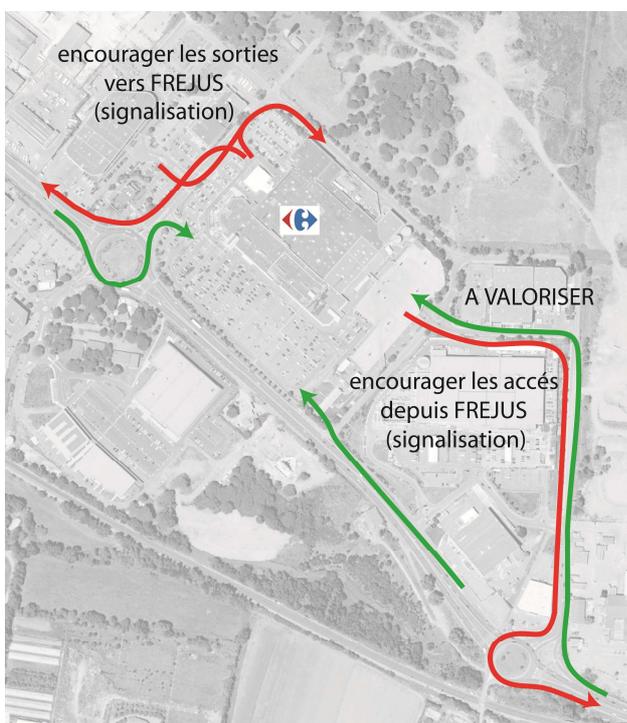
De même, le point d'Entrée 3, souffre d'être desservi par un système viaire de type "arrière commerce" où le jalonnement n'est pas efficace.



Globalement, la signalisation de rabattement vers les accès est peu présente en entrée comme en sortie de Site, en particulier la signalisation directionnelle.

Solutions proposées

Il faut donc redonner de la lisibilité aux accès aujourd'hui secondaires, pour alléger le trafic arrivant sur le Giratoire 1, en amont.



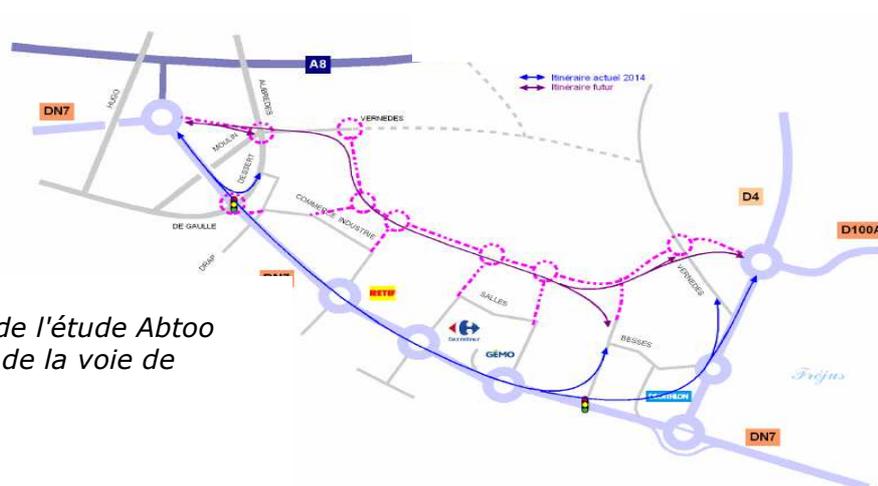
6 - RESUME - CONCLUSIONS

Le projet propose une autre manière d'aborder le Site par un renforcement de la Signalétique et par le traitement qualitatif des entrées aujourd'hui secondaires (Entrées 2 & 3).

L'objectif de ces propositions étant d'alléger les trafics qui empruntent la section de la DN7 comprise entre les 2 giratoires. L'Avenue des Esclapes et la Contre-allée de la DN7 seront donc un support pour l'implantation de la nouvelle signalisation de rabattement vers les Entrées 2 & 3.

La voie de liaison arrière en direction de l'Intendance et de la RD 4, ne peut être prise en compte dans ces simulations : nous n'avons à ce jour aucun échéancier de réalisation de cette voie et donc aucune lisibilité sur les dates où cette voirie sera opérationnelle.

Schéma extrait de l'étude Abtoo sur la faisabilité de la voie de liaison arrière



En conclusion, l'impact du Projet sur les échanges avec la DN7 au niveau des deux giratoires, sera minimisé par le plan d'action qu'il convient de mettre en place, comme le montre les tests "Girabase".

L'impact du Projet représente à l'horizon d'ouverture **3,1% des flux** dans le Carrefour 1 et 1,7% dans le Carrefour 2.

En matière de gestion de l'offre en stationnement les enquêtes montrent que le projet n'est pas de nature à générer une demande qui ne pourrait être satisfaite.

En effet, même avec la perte de places liée à l'extension côté Nord, la demande courante sera **très largement satisfaite**.

Toutefois, la "réouverture" du silo haut, prévue dans le projet, est un atout surtout dans l'optique de la valorisation de la Contre Allée DN7, car celui-ci sera accessible directement ce qui permettra de minimiser les circulations dans le parking inférieur (en entrée uniquement bien entendu).

ANNEXES

EVOLUTION NATURELLE DES TRAFICS - HORIZON 2025

Nous avons réalisé une estimation de l'évolution des trafics sur la DN7 à un horizon de 8 ans soit en 2025.

Nous avons retenu une évolution annuelle linéaire de 1.5%, progression moyenne constatée par l'analyse des comptages depuis 2011.

Cette progression tient compte de l'évolution du secteur ces dernières années : évolution de l'offre en logements sur Puget, évolution de l'offre commerciale... et évolution constatée dans les PLU/PLH sur les Communes de la Zone de Chalandise.

- Aujourd'hui la demande du Carrefour 1 est de 4490 UVP* à l'HPS.
- Avec une progression "au fil de l'eau" cette demande sera de 5030 UVP.
- * UVP = Unité de Véhicules Particuliers où 1VL =1, 1PL /1Bus =2, 1 Moto =0.5

- Aujourd'hui la demande du Carrefour 2 est de 4350 UVP à l'HPS.
- Avec une progression "au fil de l'eau" cette demande sera de 4870 UVP.

Le Carrefour C1, nous l'avons vu plus haut, présente aujourd'hui une réserve de capacité théorique moyenne supérieure à 25% et ce sur toutes ses branches.

Le Carrefour C2, présente une réserve de capacité théorique moyenne voisine de 35% et ce sur toutes ses branches.

Cela est essentiellement lié à la baisse de la vitesse de référence sur l'Axe.

TESTS DE CAPACITE A L'HORIZON 2025 AVEC LE PROJET "CARREFOUR"

Cette simulation met en situation la progression des trafics ci-dessus avec la superposition des flux générés par le projet à l'horizon 2025.

Le trafic de la DN 7 évolue donc pendant les 8 ans, le projet et globalement le Site voit son chiffre d'affaire évoluer depuis son ouverture et donc son nombre de clients par jour. Enfin nous tenons compte que la Zone Tuilière II sera finalisée*.

** Cet impact est moindre car, de ce que nous connaissons, la Tuilière ne dispose plus que de quelques terrains encore constructibles et le porteur de Projet s'oriente aujourd'hui vers de la restauration et non du Commerce. L'impact de ce type d'activités est dissocié des Heures de Pointe sur la DN7.*

Impact sur le Carrefour 1: Giratoire DN7/Avenue Saint Albert

Le test a été passé avec la géométrie actuelle et avec les mêmes hypothèses d'accès que pour le test à l'horizon 2020.

Trafic à terme sur le Giratoire : demande 5095 UVP.

Trafic prévisible à l'horizon 2025 sur la DN 7* (Puget): 4 135 véh. à l'HPS.

Trafic prévisible à l'horizon 2025 sur la DN 7*(Fréjus): 4 130 véh. à l'HPS.

** Augmentation progressive du trafic et génération des projets achevés.*

Réserves de capacité 2025

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 venant de Fréjus	338	14%	2vh	7vh	3s	1,5h
2	ACCES Grand Esterel	-128	-22%	64vh	171vh	404s	78,6h
3	DN7 venant de A8	287	13%	2vh	8vh	4s	2,0h
4	ACCES Tuilière 2	113	24%	3vh	10vh	25s	2,5h

Commentaires

Pour mémoire : Les différentes études menées sur cette section de la DN7 font apparaître un taux de saturation des giratoires depuis plusieurs années même si certains aménagements, comme le développement de la Tuilière en vis-à-vis, ont amélioré la situation en "équilibrant" les trafics sur les branches. En 2017, la Commune de Puget-sur-Argens a pris la décision d'appliquer des vitesses de référence sur la DN7 de 50km/h avec un abaissement à 30km/h au droit de ce Giratoire. Cela a donc permis d'homogénéiser les vitesses sur l'axe et d'obtenir des réserves de capacité plus acceptables. Cela a également redonné de la capacité à ces voiries.

En 2025, le projet fonctionnera depuis plusieurs années. Son impact sur ce Carrefour Giratoire 1 sera de **2%** par rapport à sa charge globale.

Les calculs de capacité, font apparaître des dysfonctionnements importants sur la sortie "Grand Esterel" avec des réserves négatives.

Les réserves sur la 4 voies, si elles sont positives sont toutefois fragiles (autour de 13%).

Si le projet de dédoublement de la DN7 est mis en place ces contraintes disparaîtront.

Impact sur le Carrefour Giratoire DN7/Avenue des Esclapes

Le test a été passé avec les mêmes conditions que pour le Carrefour 1.

Trafic à terme sur le Giratoire : demande 5 000 UVP.

Trafic prévisible à l'horizon 2025 sur la DN 7*(Puget) : 4 270 véh. à l'HPS.

Trafic prévisible à l'horizon 2025 sur la DN 7*(Fréjus): 4 590 véh. à l'HPS.

* Augmentation progressive du trafic et génération des projets achevés.

Réserves de capacité 2025

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 FREJUS	963	33%	0vh	2vh	0s	0,1h
2	AVENUE DES ESCLAPES	-2	0%	19vh	58vh	111s	18,7h
3	DN7 PUGET	391	16%	1vh	6vh	2s	1,2h
4	CARRAIRE DE MME REVERDIT	243	92%	0vh	2vh	13s	0,1h

Commentaires

Comme pour le Giratoire majeur ce carrefour présente des réserves de capacités qui, si elles sont positives sont toutefois faibles. La sortie du Centre Commerciale avec des réserves nulles sera difficile et la DN7 depuis Puget, présente des réserves en dessous de 20%.