

PROJET RÉSIDENTIEL - QUARTIER SAINT ROCH

COMMUNE D'OLLIOULES (83)

ETUDE DE TRAFIC ET D'IMPACT CIRCULATOIRE



Imaginons les transports, déplaçons les horizons

23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
contact@horizonconseil.com
www.horizonconseil.com



SOMMAIRE

1 - Contexte et objectifs	p 3
2 - Démarche méthodologique	p 4
3 - Phase 1 : Diagnostic circulatoire du secteur d'étude	p 5
4 - Phase 2 : Evaluation des trafics futurs	p 25
5 - Phase 3 : Impacts circulatoires et desserte de l'opération d'aménagement	p 31
6 - Synthèse	p 41
Annexe n°1 - Relevés détaillés des comptages automatiques de trafic	p 44
Annexe n°2 - Indicateurs de mobilité sur le secteur d'étude	p 60

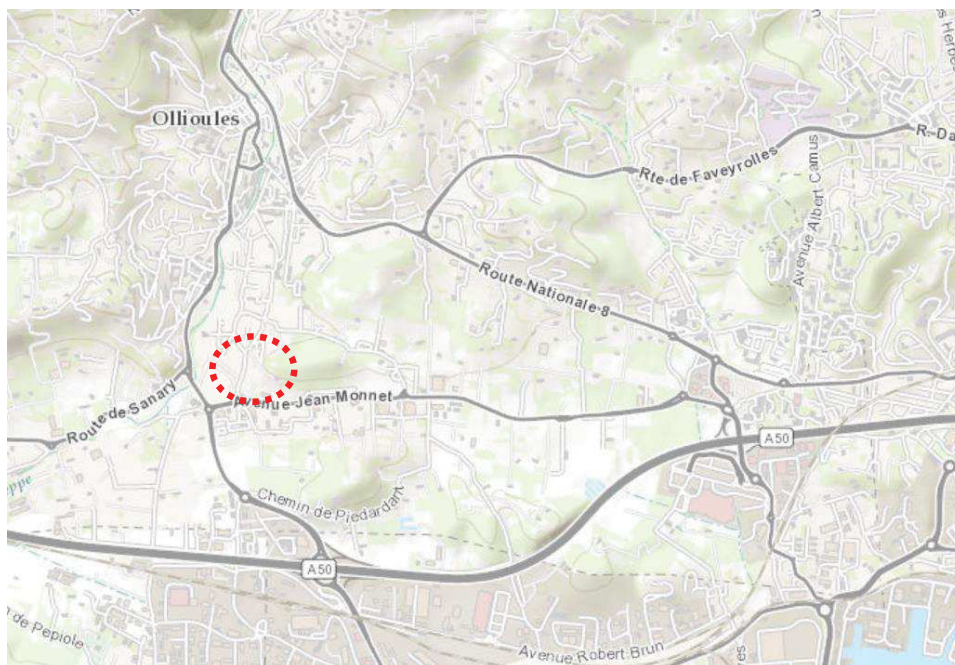
Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	05/01/2021	D.DELAHAIE	Création du document
B	29/01/2021	D.DELAHAIE	Compléments suite à la réunion du 05/01/2021

1 - Contexte et objectifs

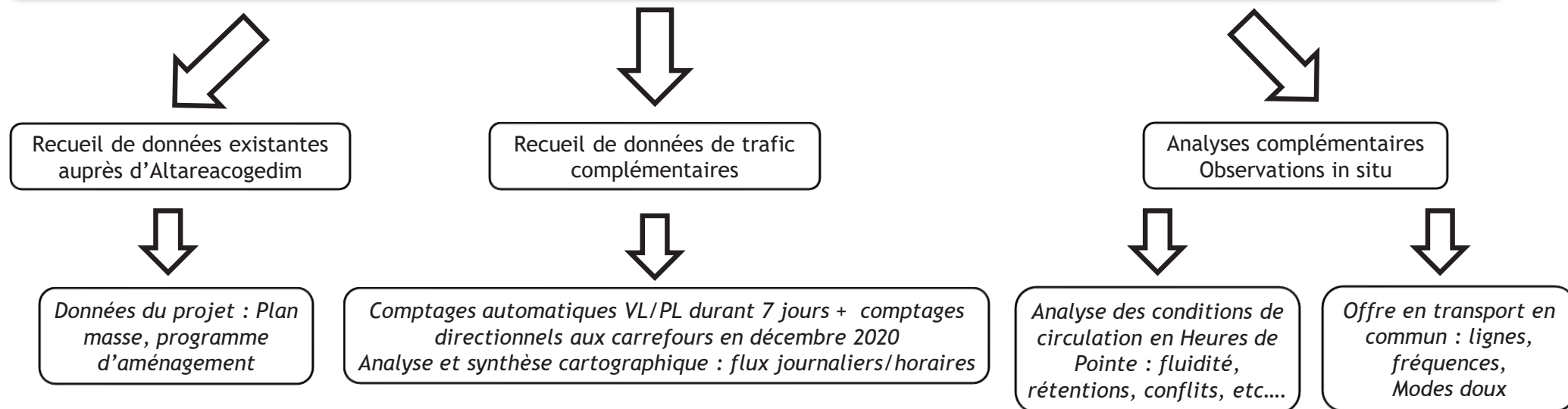
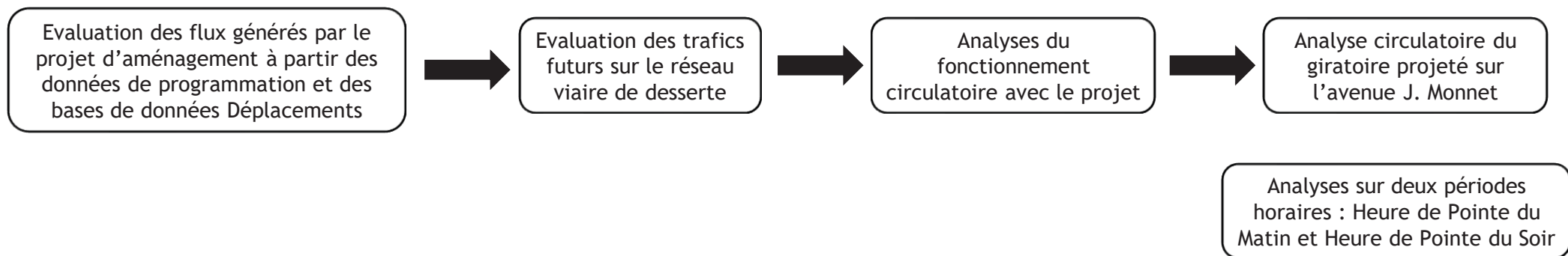
Le promoteur Altarea Cogedim porte un projet d'habitat d'une capacité de 170 logements environ dans le quartier St Roch à Ollioules, répartis sur deux zones (120 logements / 50 logements).

La desserte de l'opération d'aménagement est envisagée à partir des deux points de raccordement sur le chemin St Roch raccordé à l'avenue Jean Monnet par un carrefour giratoire à créer.

Dans le cadre de l'instruction du dossier de Permis de Construire associé à l'opération, Cogedim a mandaté le bureau d'études Horizon Conseil pour la réalisation d'une étude de trafic afin d'établir un état des lieux circulatoire du secteur, de mesurer les impacts circulatoires de l'opération sur le réseau viaire de desserte et de valider les modalités d'accès au projet.



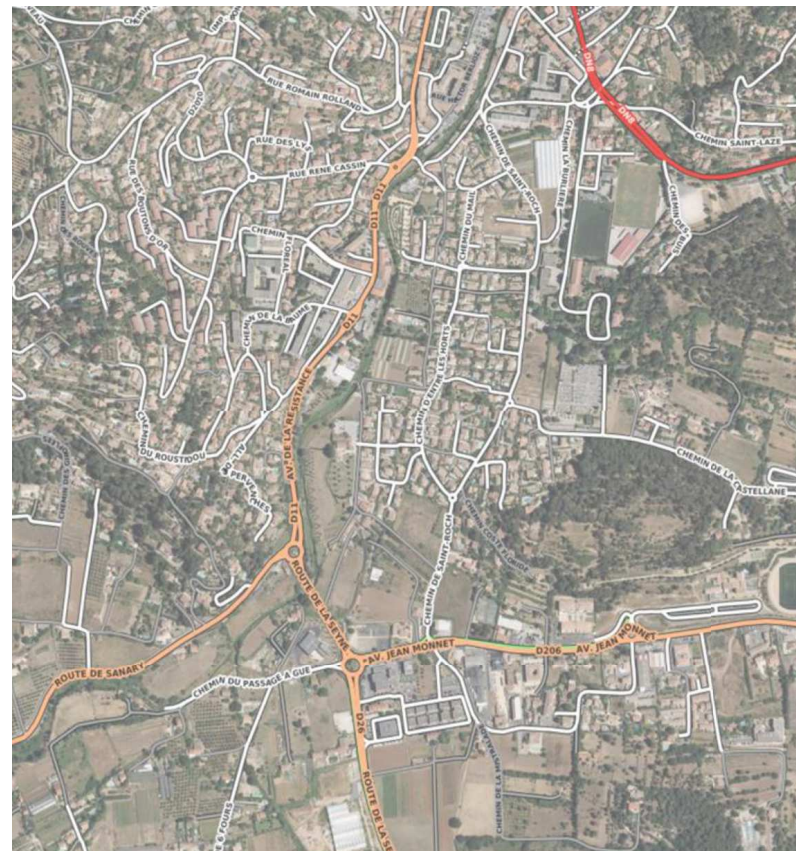
- Un projet positionné à proximité des axes structurants RD26 et RD206 (avenue Jean Monnet)
- Une certaine proximité avec le centre ville d'Ollioules, les commerces et les services le long de l'avenue Jean Monnet.

2 - Démarche méthodologique**Phase 1 - Objectif : Décrire le contexte circulatoire dans lequel s'inscrit le projet d'aménagement porté par Altareacogedim****Phase 2 - Objectif : Evaluer les trafics générés par le projet Altareacogedim et analyser les impacts circulatoires sur le réseau viaire**

Phase 1

-

Diagnostic circulatoire



Approche méthodologique en période de crise sanitaire Covid 19) - Représentativité des comptages de trafic :

Altarea Cogedim a confié à Horizon Conseil la réalisation de la présente étude et notamment des comptages automatiques et directionnels de trafic au cours du mois de décembre 2020 (du 12 au 18 décembre 2020).

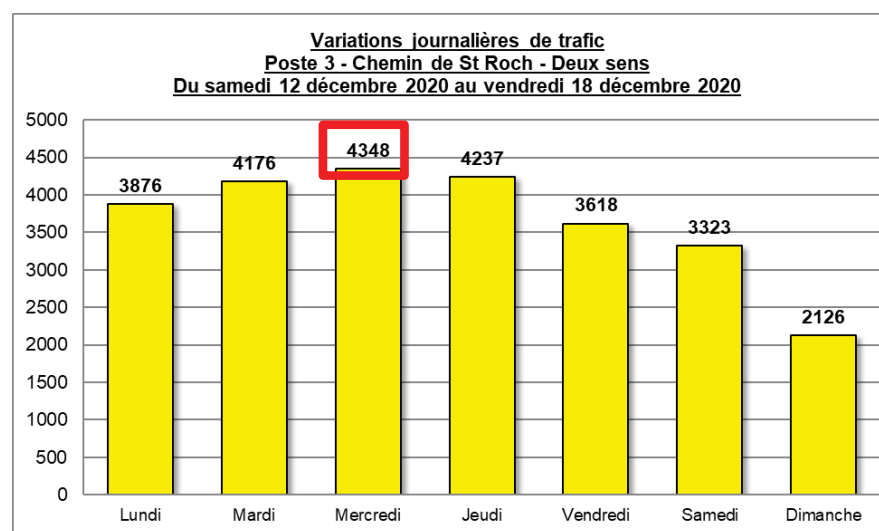
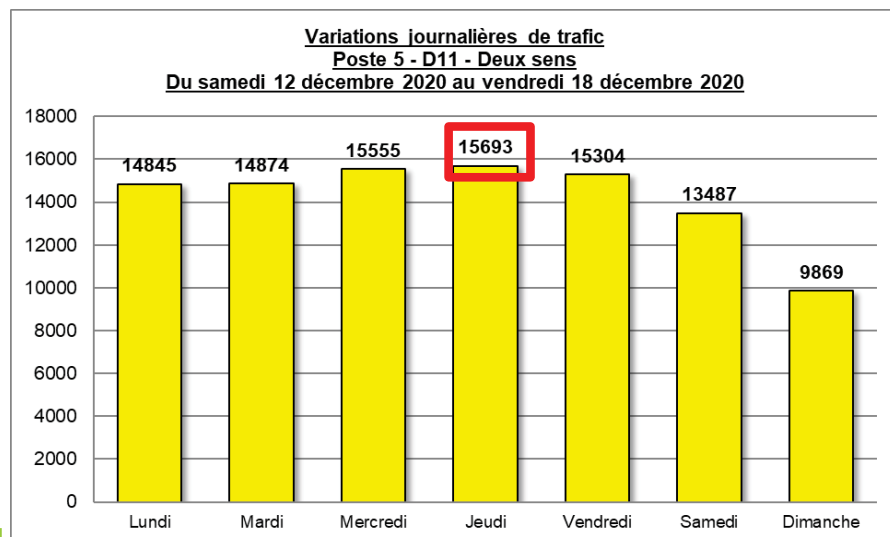
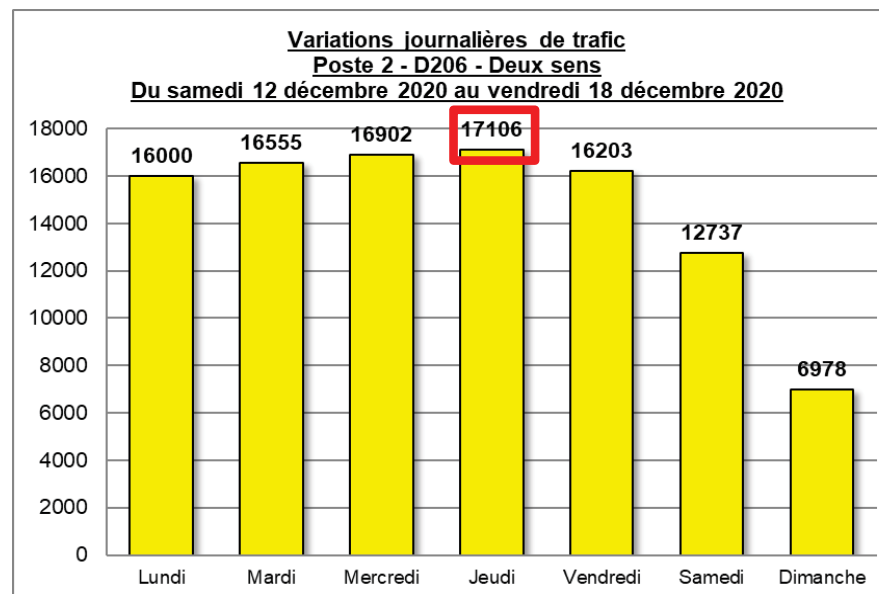
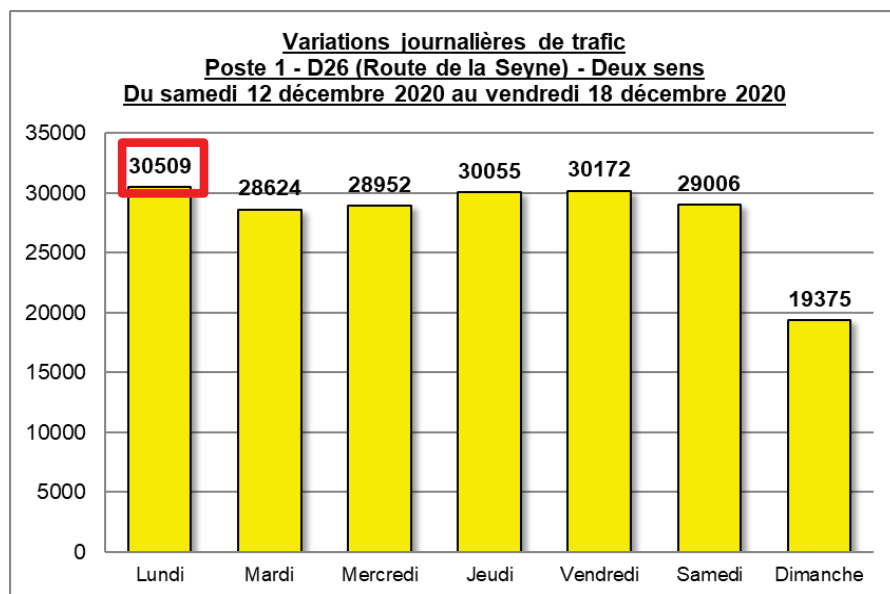
Au regard des contraintes générales de planning relatives au projet (dépôt du dossier de Permis de Construire), il a donc été nécessaire de réaliser ces relevés en fin de 2nde période de confinement (moins strict par rapport au 1^{er} confinement de mars-mai 2020 et consécutif à la crise sanitaire).

A l'échelle de l'avenue Jean Monnet, de la commune d'Ollioules et du secteur élargi, il n'existe pas d'indicateur de trafic permettant de quantifier précisément l'évolution du trafic automobile entre la situation actuelle (décembre 2020) et une situation dite de « référence ».

Seuls les indicateurs de suivi du trafic du CEREMA permettent d'apprécier l'évolution générale des flux automobiles en cette période mais à une échelle macro (PACA) + agglomération de Marseille : Pour la semaine du 12 au 18 décembre 2020, ces trafics journaliers ont varié entre - 10 et + 23 % par rapport à ceux en situation de référence selon les jours ouvrés de la semaine (samedi et dimanche non pris en compte du fait de la limitation des déplacements à 20 km).

Au stade actuel de l'étude, nous considérons les relevés effectués du 12 au 18 décembre 2020 globalement représentatifs d'une situation de référence.

Variations JOURNALIERES de trafic par sens les jours ouvrés

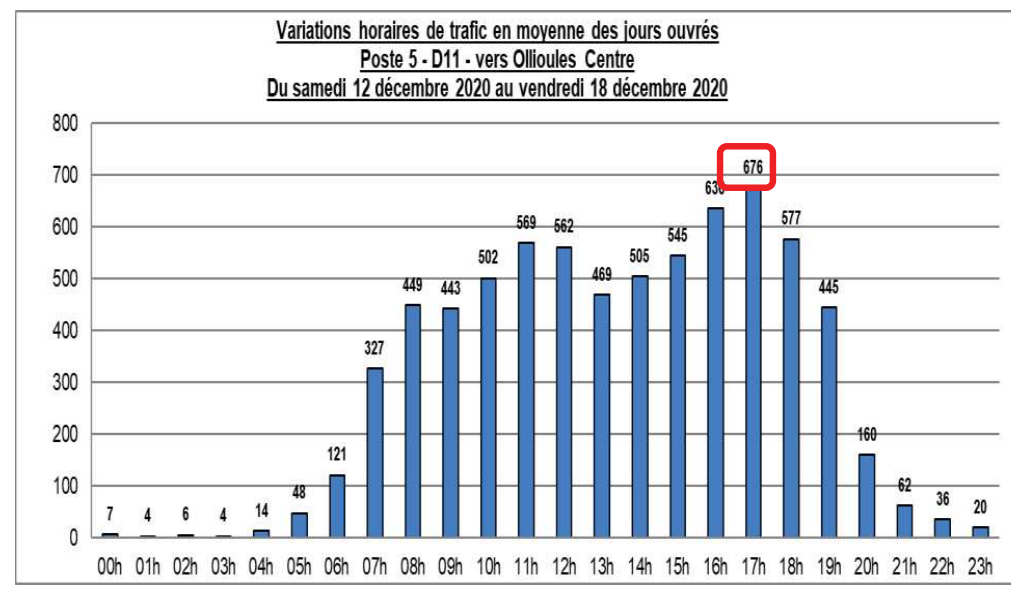
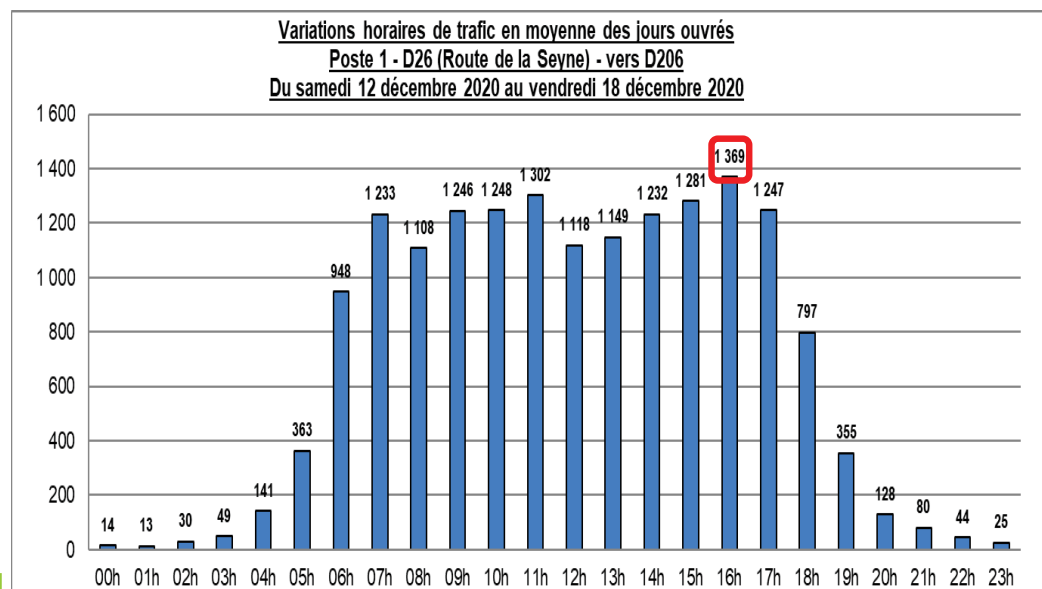
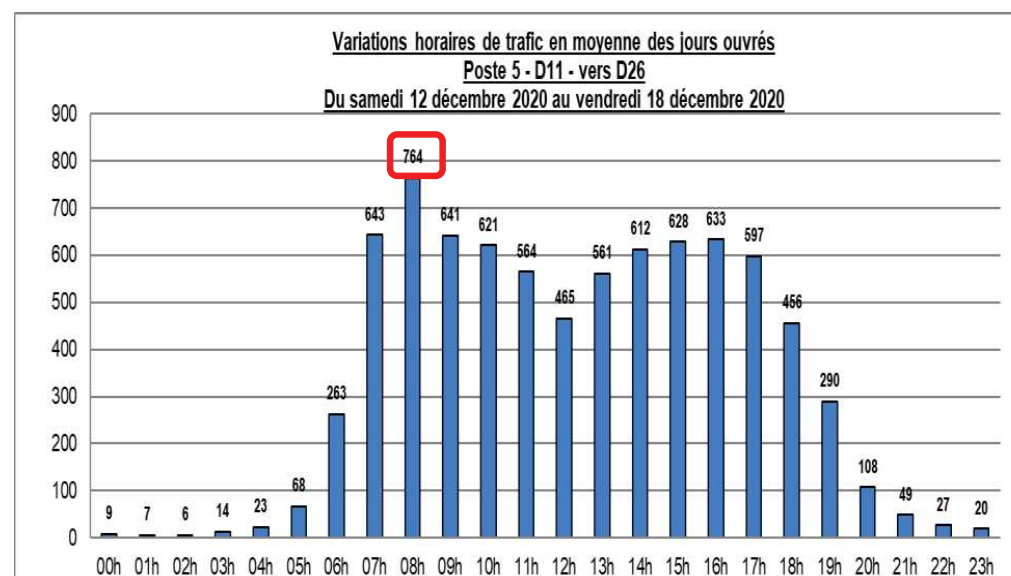
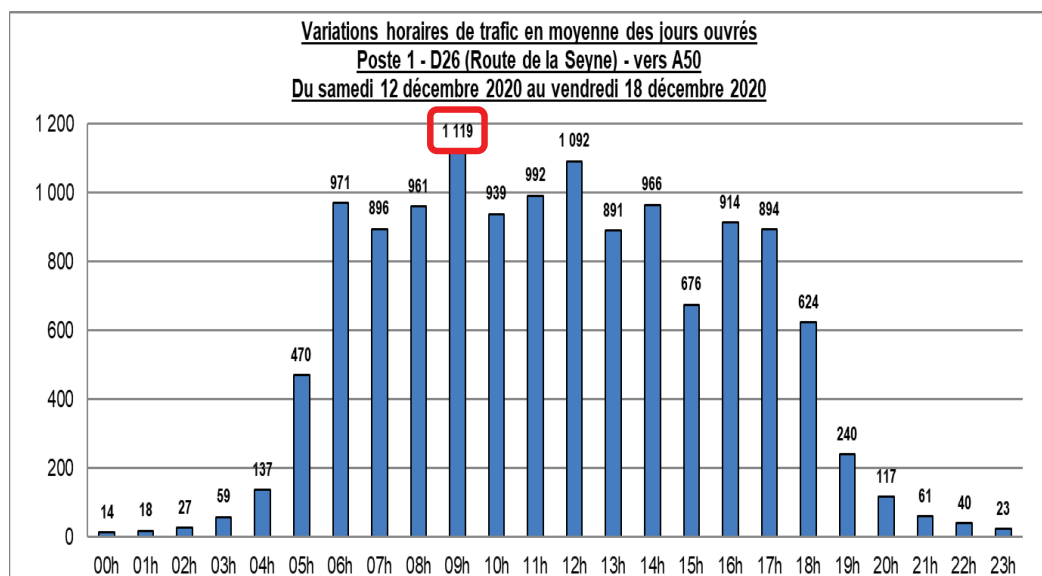


➤ Des trafics journaliers proches du lundi au jeudi inclus quel que soit l'axe de circulation

➤ Une légère baisse des flux le vendredi et justifiée (18 décembre, veille de vacances scolaires)

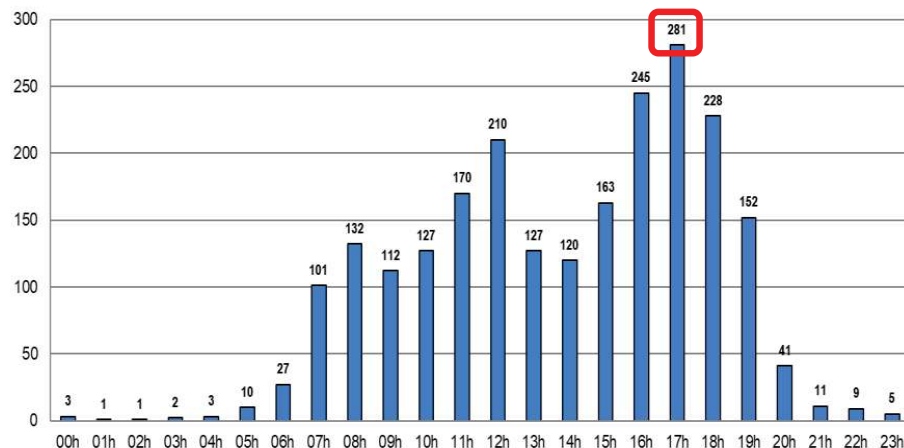
➤ Une circulation stable le samedi sur l'axe RD26, en baisse de 20/25 % sur l'av J. Monnet et le chemin de St Roch (par rapport à la moyenne des jours ouvrés).

Variations HORAIRES de trafic par sens les jours ouvrés - Avenue de la Résistance et RD26 Route de la Seyne

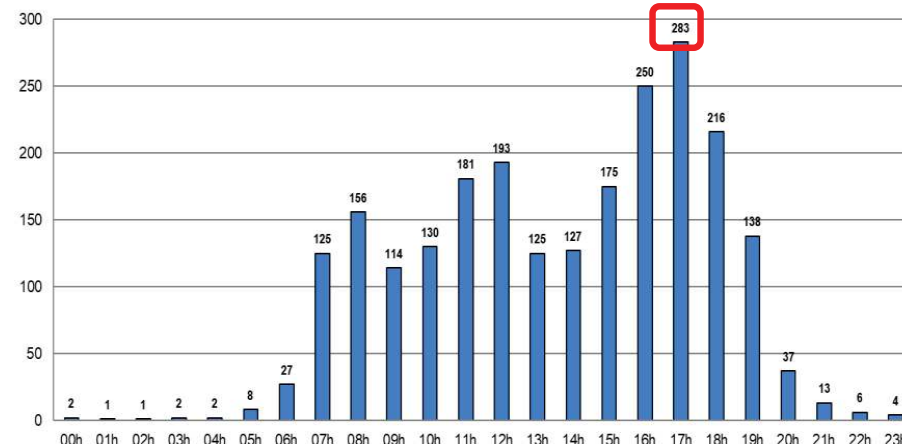


Variations HORAIRES de trafic par sens les jours ouvrés - Chemin de Saint Roch

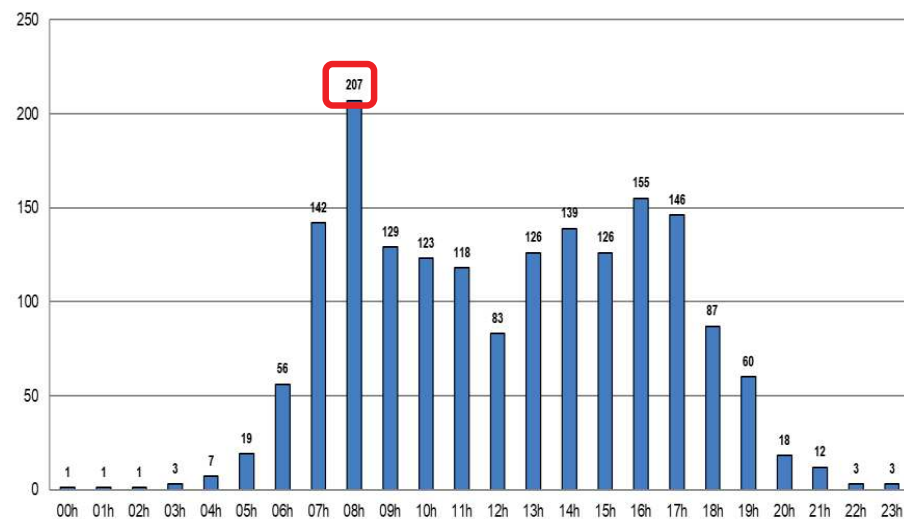
Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
Poste 3 - Chemin de St Roch - vers Chemin d'Entre les Horts
Du samedi 12 décembre 2020 au vendredi 18 décembre 2020



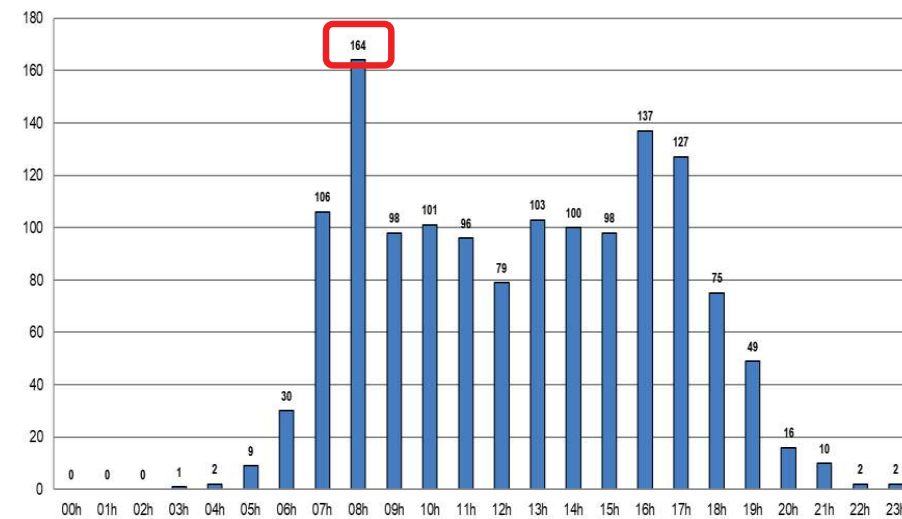
Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
Poste 4 - Chemin de St Roch - vers Avenue Georges Clémenceau
Du samedi 12 décembre 2020 au vendredi 18 décembre 2020



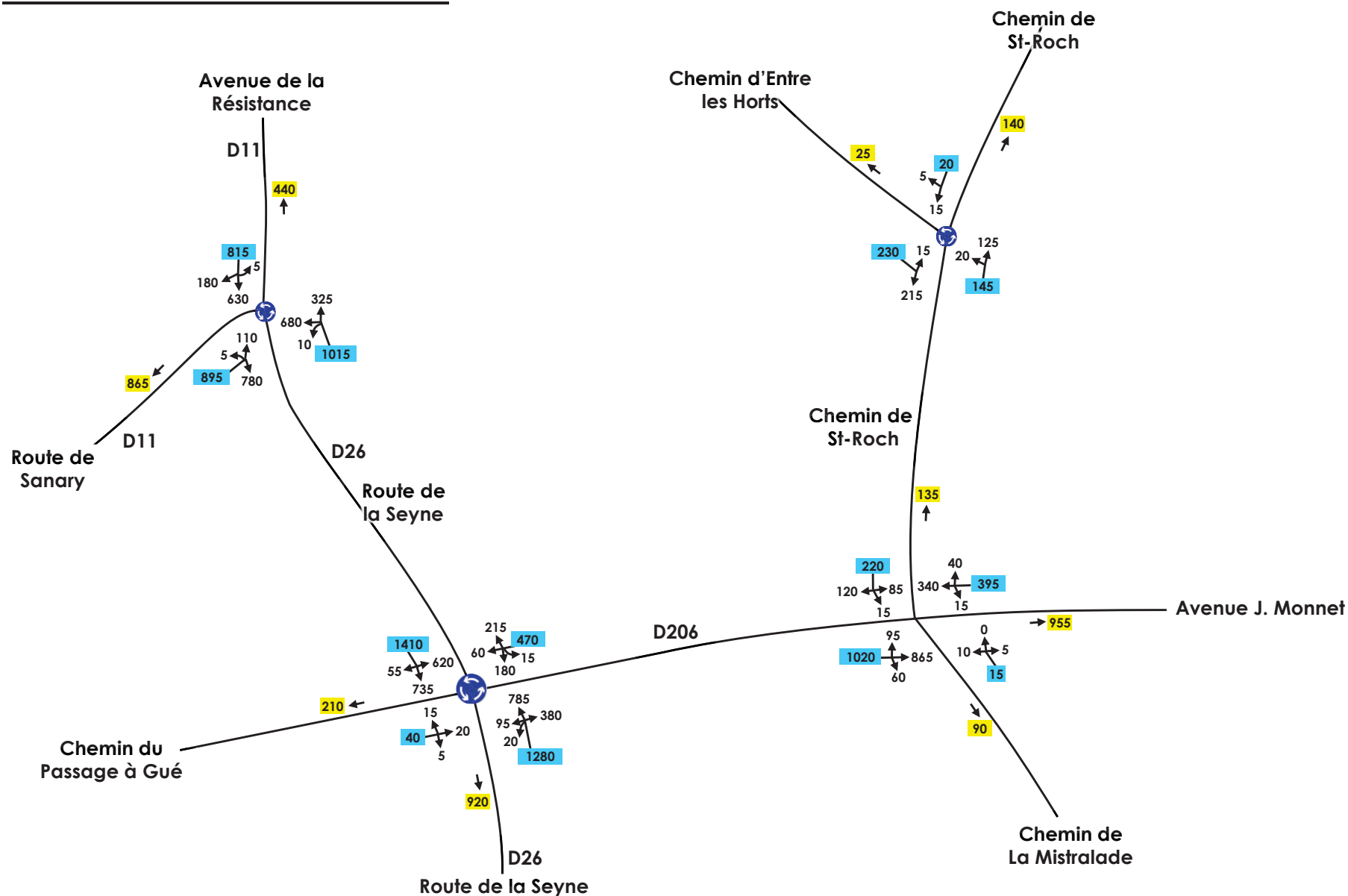
Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
Poste 3 - Chemin de St Roch - vers D206
Du samedi 12 décembre 2020 au vendredi 18 décembre 2020

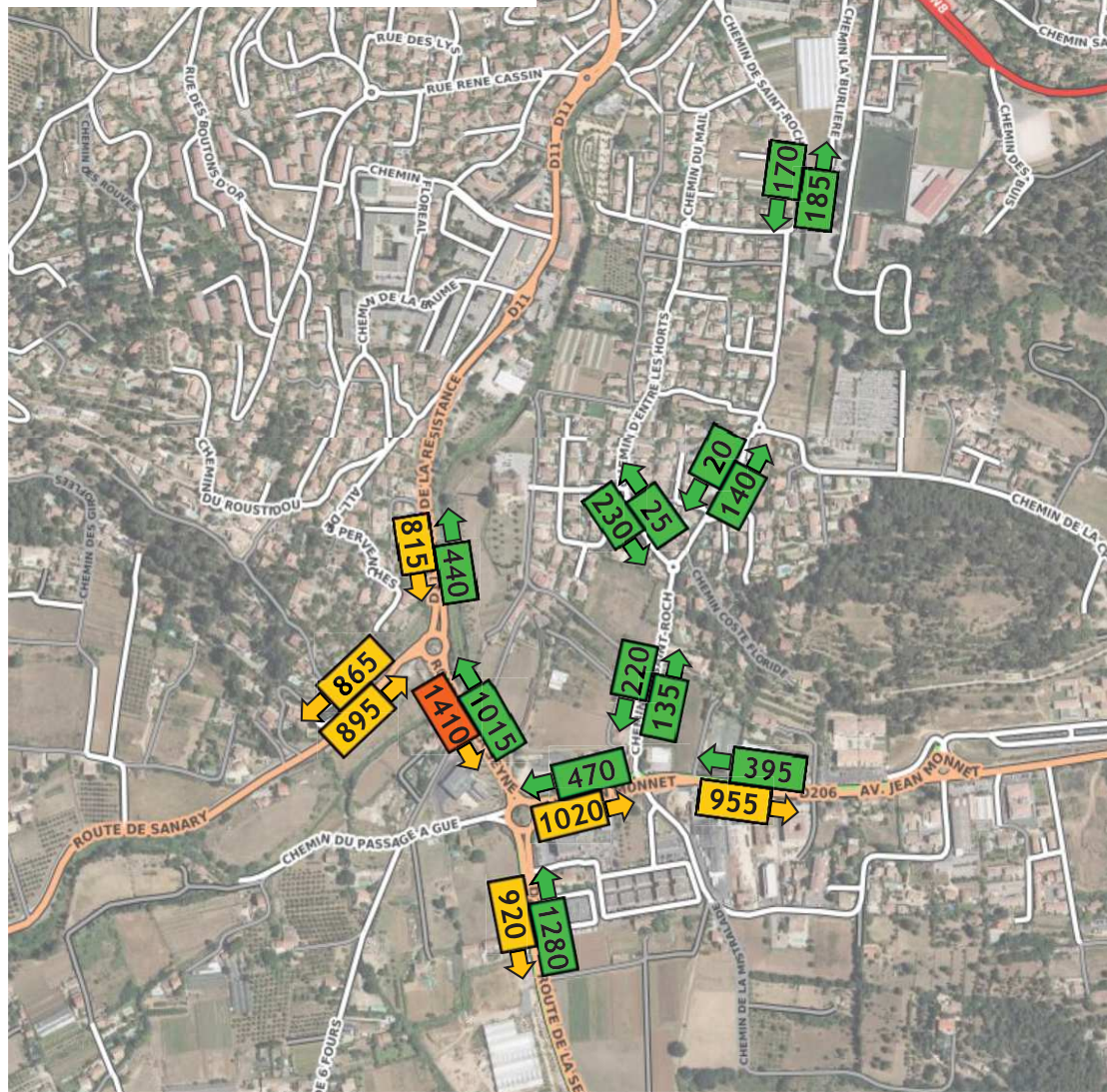


Variations horaires de trafic en moyenne des jours ouvrés
Poste 4 - Chemin de St Roch - vers Chemin d'Entre les Horts
Du samedi 12 décembre 2020 au vendredi 18 décembre 2020



Répartition des mouvements directionnels aux carrefours en Heure de Pointe du MATIN 8h - 9h





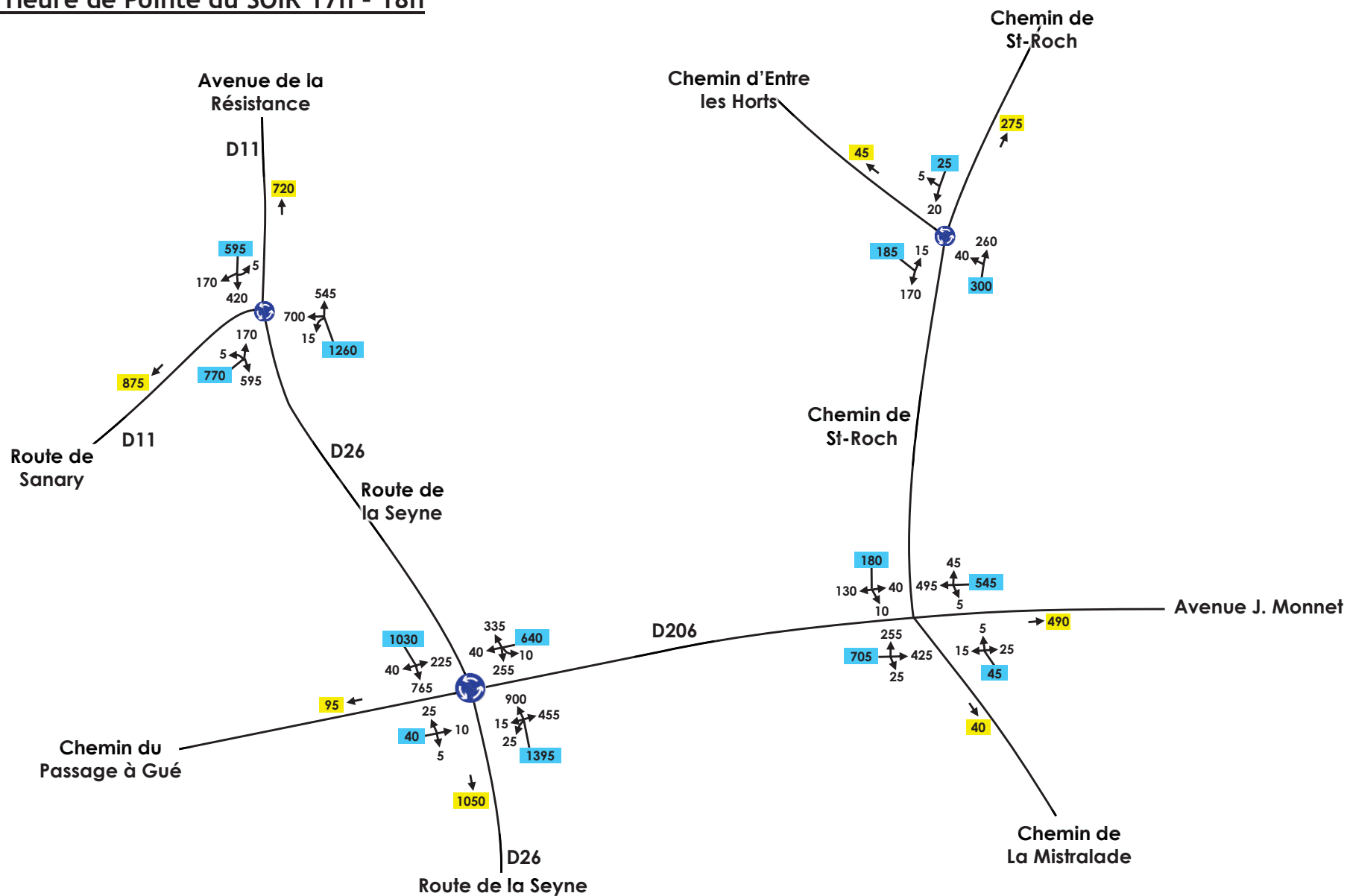
Le réseau viaire de desserte du secteur de St Roche présente les caractéristiques suivantes en Heure de Pointe du MATIN :

- ✓ En moyenne 350 véhicules/heure deux sens au nord et au sud de ce chemin
- ✓ Un flux équilibré au nord, nettement orienté Nord → Sud en approche du carrefour de connexion avec la RD206 (av J. Monnet) → flux orienté vers le centre de la Métropole et l'A50
- ✓ Des niveaux de trafic faibles et largement cohérents avec le gabarit de la voie

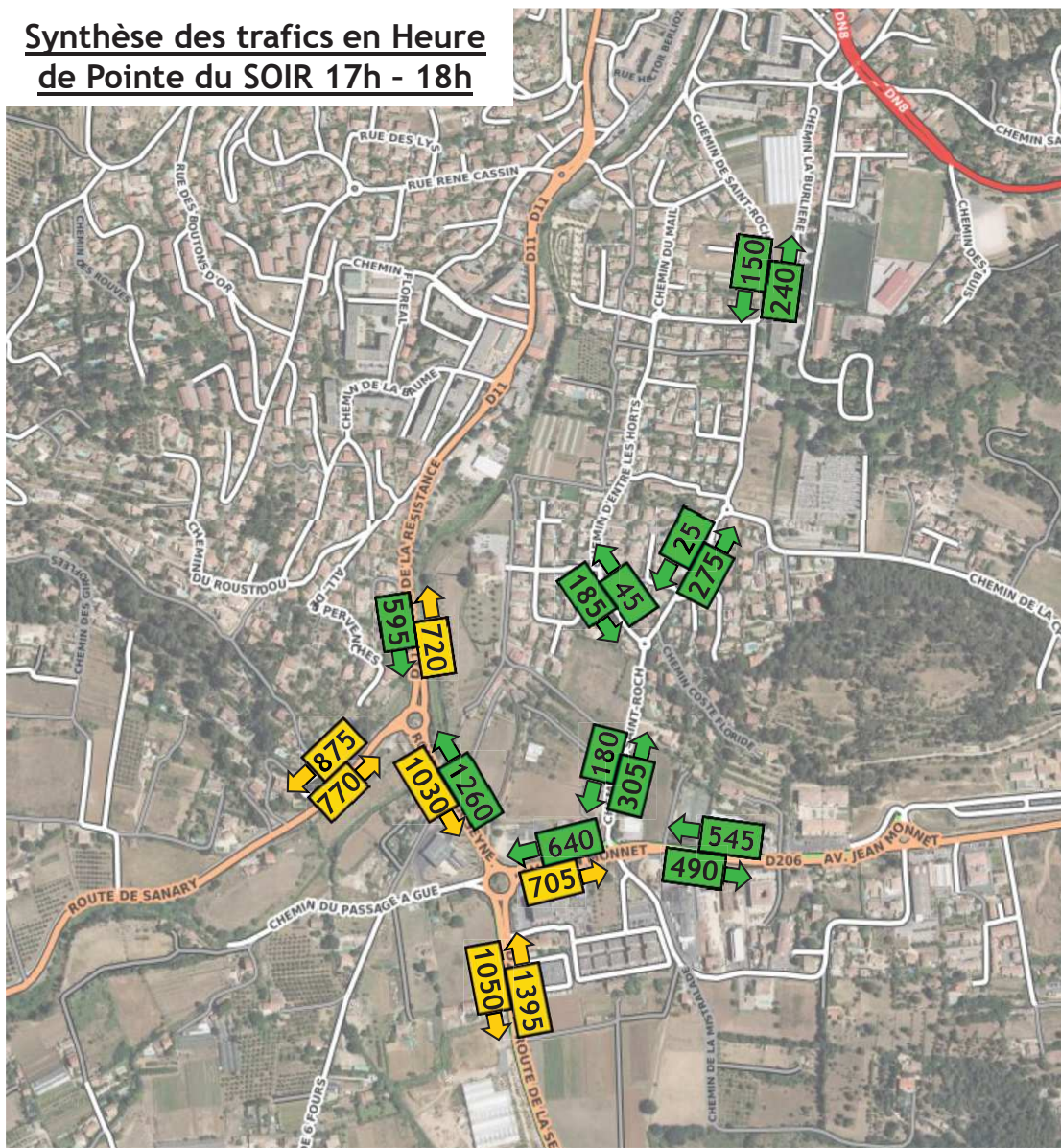
- ✓ Entre 1 350 et 1 490 véhicules/heure deux sens de part et d'autre du chemin de St Roch
- ✓ Un flux déséquilibré, prépondérant et dense dans le sens Ouest → Est, en direction du cœur de la Métropole, de Toulon
- ✓ Un trafic modéré dans le sens Est → Ouest (vers RD26/RD11)

- ✓ Un flux horaire deux sens très variable, compris entre 1 255 véhicules/heure au nord de la RD11 et 2 425 véhicules/heure sur la section RD11 - Av J. Monnet (2 200 véhicules/heure plus au sud)
- ✓ Au nord de l'av J. Monnet : près de 2/3 du trafic circule dans le sens Nord → Sud, suivant l'orientation générale des flux automobiles dans le secteur
- ✓ Au sud de l'axe RD206 : un flux horaire « inversé », prépondérant en direction du nord (Ollioules/RD11) → un phénomène justifié par une part importante des trafics « évitant » la RD26 en direction de l'échangeur de la Seyne et empruntant l'avenue J. Monnet
- ✓ Des niveaux de trafic élevés dans le sens Nord → Sud à UNE voie, notamment sur la section centrale, plus modérés dans l'autre sens de circulation du fait d'un dimensionnement à deux voies.

Répartition des mouvements directionnels aux carrefours en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h



Synthèse des trafics en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h



Le réseau viaire de desserte du secteur de St Roche présente les caractéristiques suivantes en Heure de Pointe du SOIR :

Chemin de Saint Roch :

- ✓ Entre 390 véhicules/heure deux sens au nord et 485 véhicules/heure au sud de ce chemin
- ✓ Une circulation orientée en direction du nord (Ollioules Nord, RN8)
- ✓ Des niveaux de trafic faibles/limités, compatibles avec un axe à deux voies

Avenue Jean Monnet :

- ✓ Entre 1 035 et 1 345 véhicules/heure deux sens de part et d'autre du chemin de St Roch
- ✓ Une circulation plus équilibrée par sens par rapport à celle du matin et des trafics modérés côté Est, plus significatifs côté Ouest

RD26 - Route de la Seyne :

- ✓ Un flux horaire deux sens très variable, compris entre 1 315 véhicules/heure au nord de la RD11 et près de 2 450 véhicules/heure au sud de l'av J. Monnet
- ✓ Un trafic légèrement prépondérant dans le sens Sud → Nord quelle que soit la section comptée (vers Ollioules), cohérent avec l'orientation générale des trafics automobiles
- ✓ Des niveaux de trafic élevés dans le sens Nord → Sud au sud de la RD11 (UNE voie), plus « modérés » dans l'autre sens de circulation du fait d'un dimensionnement à deux voies.



Rayon intérieur : 14 m
 Largeur d'anneau : 8 m
 Rayon extérieur : 22 m
 Deux voies en entrée sur les branches principales, une voie en sortie sauf sur RD26 Sud

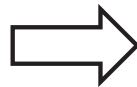


Giratoire Av J. Monnet - Route de la Seyne - Ch du Passage à Gué
Paramètres de fonctionnement en heures de pointe
(synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av J. Monnet	62 %	776	0 véh	2 véh
Rte de la Seyne Nord	35 %	757	0 véh	3 véh
Ch du Passage à Gué	91 %	398	0 véh	2 véh
Rte de la Seyne Sud	23 %	379	1 véh	6 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av J. Monnet	47 %	573	1 véh	4 véh
Rte de la Seyne Nord	54 %	1194	0 véh	2 véh
Ch du Passage à Gué	93 %	543	0 véh	2 véh
Rte de la Seyne Sud	44 %	1100	0 véh	2 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :



- Des réserves de capacité satisfaisantes, supérieures à 23 % en H.P.M. et à 44 % en H.P.S. sur les quatre branches du giratoire tant en H.P.M. qu'en H.P.S.
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente significatifs
- Un écoulement dense mais fluide des circulations en situation actuelle



Rayon intérieur : 11 m
 Largeur d'anneau : 7 m
 Rayon extérieur : 18 m
 Deux voies en entrée sur les 3 branches, une voie en sortie

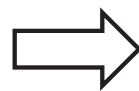
	Ecoulement fluide
	Ecoulement dense à perturbé
	Ecoulement perturbé à saturé

* Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire
 (xx) : Indicateurs en situation actuelle

Giratoire Av de la Résistance - Route de la Seyne - Route de Six Fours
Paramètres de fonctionnement en heures de pointe
(synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
RD26 Rte de la Seyne	61 %	1571	0 véh	2 véh
Av de la Résistance	46 %	685	0 véh	3 véh
RD11 Rte de Six Fours	7 %	71	11 véh	34 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
RD26 Rte de la Seyne	48 %	1169	0 véh	2 véh
Av de la Résistance	59 %	868	0 véh	3 véh
RD11 Rte de Six Fours	36 %	432	1 véh	5 véh



Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes des réserves de capacité satisfaisantes, excepté sur la branche RD11.

Caractéristiques du réseau viaire du secteur d'étude



Avenue de la Résistance (au nord de la RD11) : un axe urbain confortable, à deux voies de circulation



RD26 entre RD11 et avenue J. Monnet : une section à trois voies de circulation, intégrant des entrées à deux voies sur les giratoires (une voie en sortie)

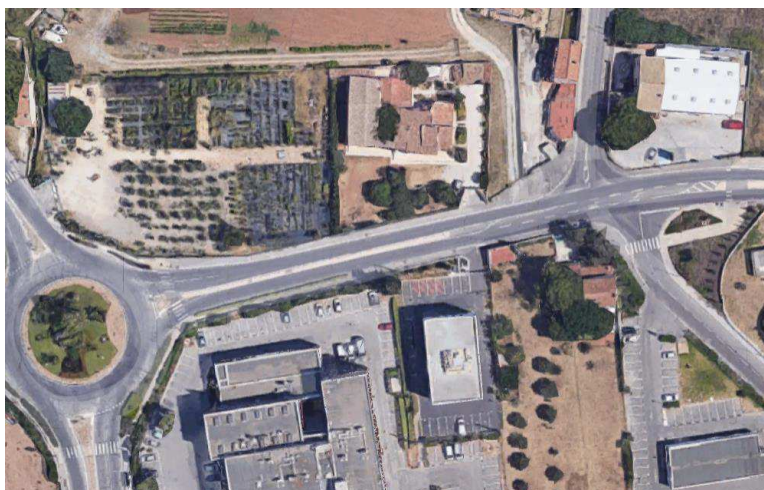


RD26 au sud de l'av J. Monnet : une section péri urbaine, également à trois voies de circulation, relativement confortable

Un tracé, un profil assez routier, ne facilitant pas la maîtrise des vitesses en entrée de ville d'Ollioules



Caractéristiques du réseau viaire du secteur d'étude



Avenue J. Monnet : un boulevard urbain à deux voies de circulation, convenablement aménagé intégrant des cheminements piétons de part et d'autre de la chaussée....

mais un raccordement peu sécurisé des chemins de St Roch et de la Mistralade par un carrefour en croix avec voie de Tourne à Gauche → un mode de gestion devenu inadapté aux trafics élevés circulant sur l'avenue Jean Monnet.

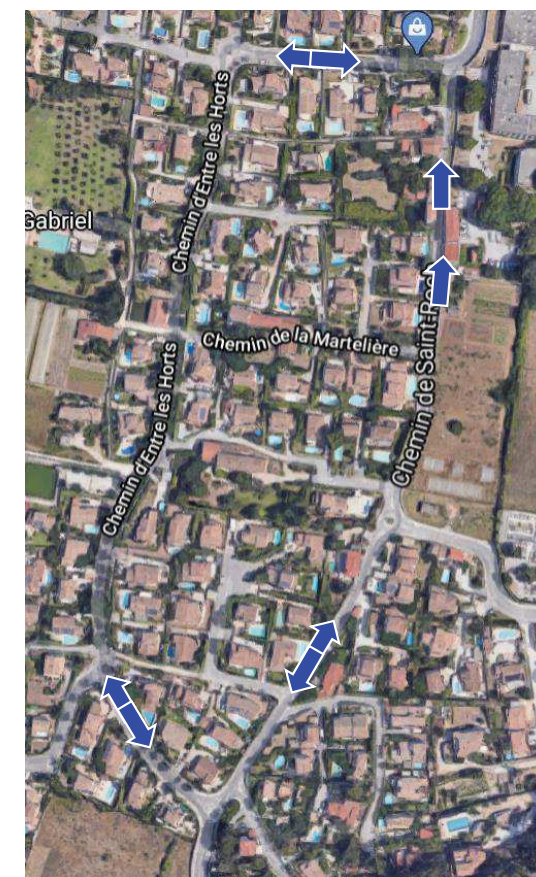


Caractéristiques du réseau viaire du secteur d'étude



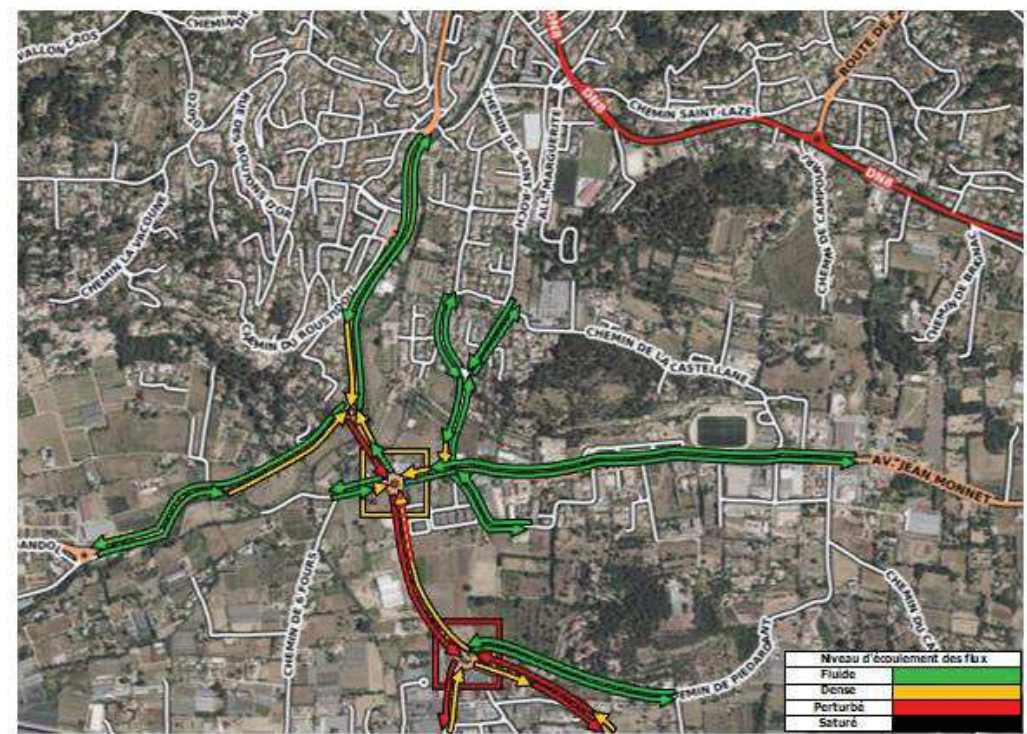
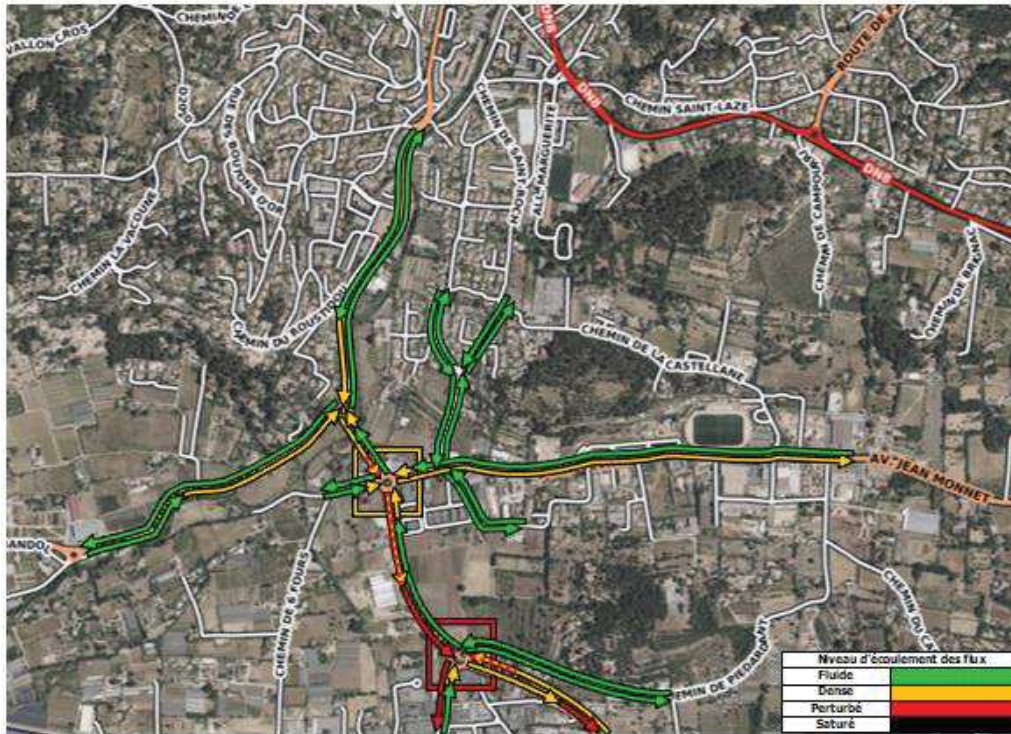
Chemin de Saint Roch : un axe à deux voies de circulation, de largeur convenable (6,00 m en moyenne), desservant des habitations en bordure de voie et assurant une fonction de desserte des quartiers résidentiels au sud du centre ville d'Ollioules et d'accès secondaire à ce dernier

Au nord : un axe intégré à un plan de circulation plus contraint, plus local associant sens unique et double sens



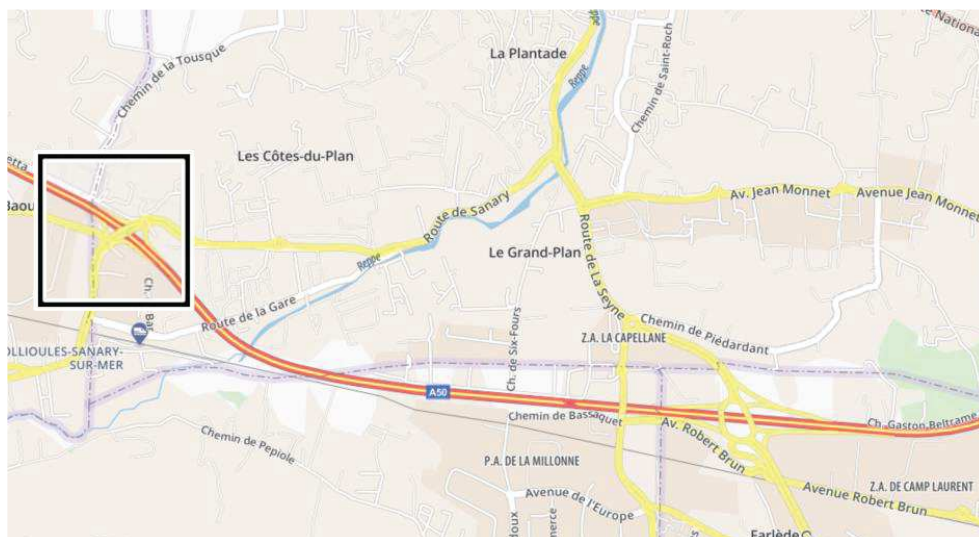
Plan de circulation au nord du carrefour Ch d'Entre les Horts - Ch de St Roch.

Conditions de circulation en Heures de Pointe du MATIN et du SOIR



Le fonctionnement du réseau viaire se caractérise par :

- Une circulation fluide sur le chemin de St Roch et le chemin d'Entre les Horts tant en heure de pointe du matin que du soir,
- Un écoulement convenable des flux sur l'avenue Jean Monnet quel que soit le sens de circulation et la période horaire, en dépit d'un débit dense en direction de Toulon en H.P.M.
- Avenue de la Résistance : une circulation fluide, se densifiant en approche du giratoire de raccordement de la RD11
- Route de la Seyne : un écoulement contrasté → fluide dans le sens Sud → Nord le matin, dense le soir (section à deux voies montantes) ; à partir du giratoire RD26/RD11 en direction de la Seyne, progressivement perturbé et « au pas » jusqu'au giratoire RD26/Bd du Lévy et au-delà en direction de l'échangeur de Camp Laurent (dans les deux sens le soir)
- Des dysfonctionnements circulatoires justifiés par de forts trafics sur l'ensemble des voiries de la zone d'étude élargi, aux portes du centre de la Métropole



Diffuseur A50 d'Ollioules - Sanary

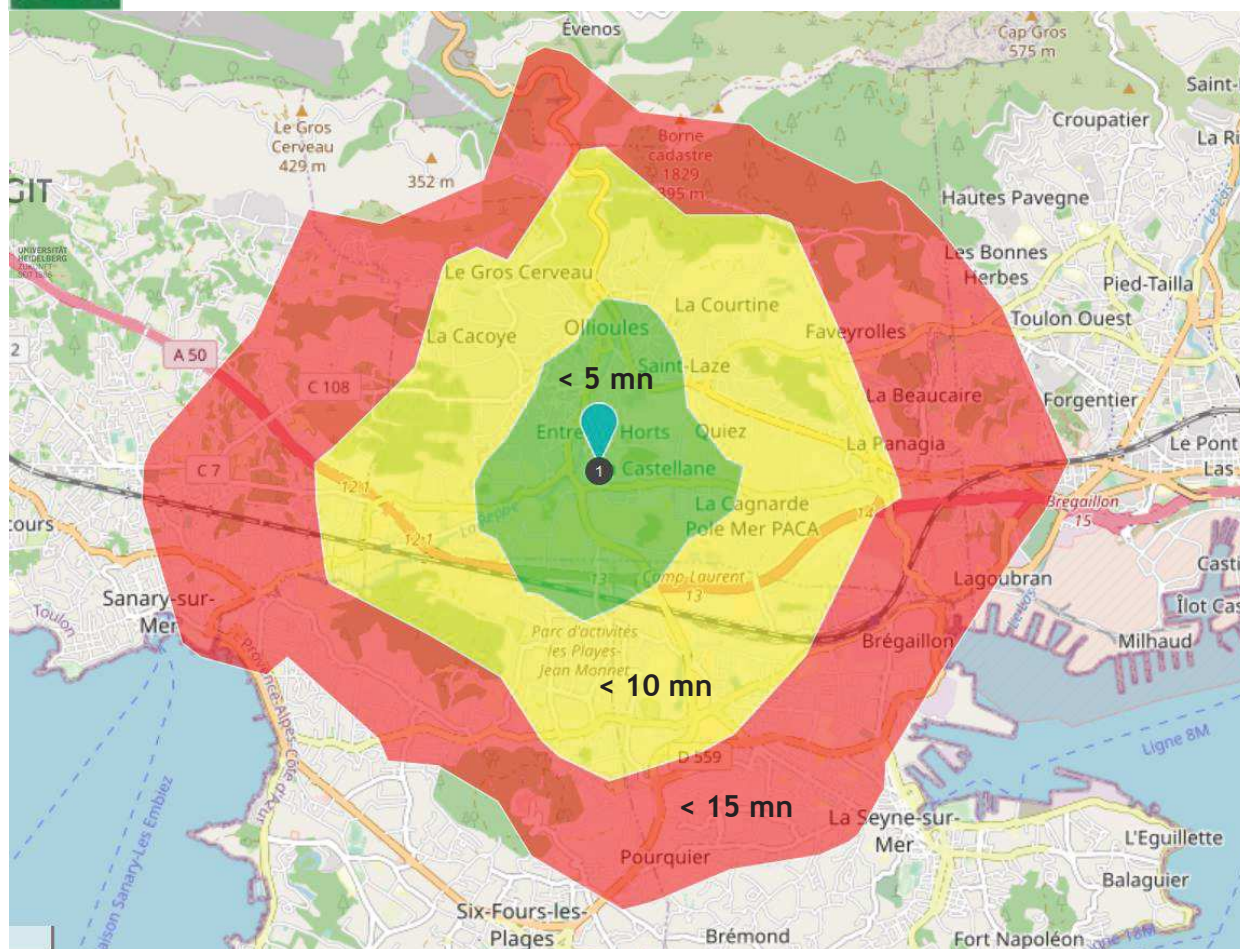
Le 21 décembre 2020, a été mis en service le nouvel échangeur d'Ollioules - Sanary sur l'autoroute A50 au droit de la RD11 (sortie 12.1), soit postérieurement au diagnostic circulatoire (réalisé au cours de la 1^{ère} quinzaine du mois de décembre 2020).

La présente étude n'intègre donc pas cette nouvelle infrastructure, dont les impacts en termes de redistribution des flux entre les RD11 et RD26 et sur les principaux carrefours du secteur d'étude ne pourront être quantifiés qu'au cours de l'année 2021 (suivant conditions sanitaires).

Ce nouvel échangeur offrira une porte d'entrée/sortie supplémentaire aux futurs résidents du quartier St Roch, prioritairement pour ceux en relation avec l'A50 Ouest (Bandol / St Cyr), limitant les évolutions de trafic sur la RD26 entre le giratoire de la Capellane et le diffuseur de Camp Laurent.



Déplacements cyclables : quelles opportunités ?



Positionnement du projet d'aménagement St Roch au regard des déplacements CYCLABLES :

à moins de 5 mn à vélo :

- Le centre ville d'Ollioules, ses commerces et services
- Le pôle d'activités de la Cagne
- Le pôle sportif et de loisirs de la Castellane

à moins de 10 mn à vélo :

- L'ensemble de la zone urbanisée d'Ollioules
- La Zone Industrielle de Camp Laurent,
- Les Zones d'Activités de la Capellane, des Playes - Jean Monnet
- La zone commerciale en entrée Nord de la Seyne sur Mer
- La zone d'activités de la Panagia
- La gare T.E.R. d'Ollioules - Sanary sur Mer

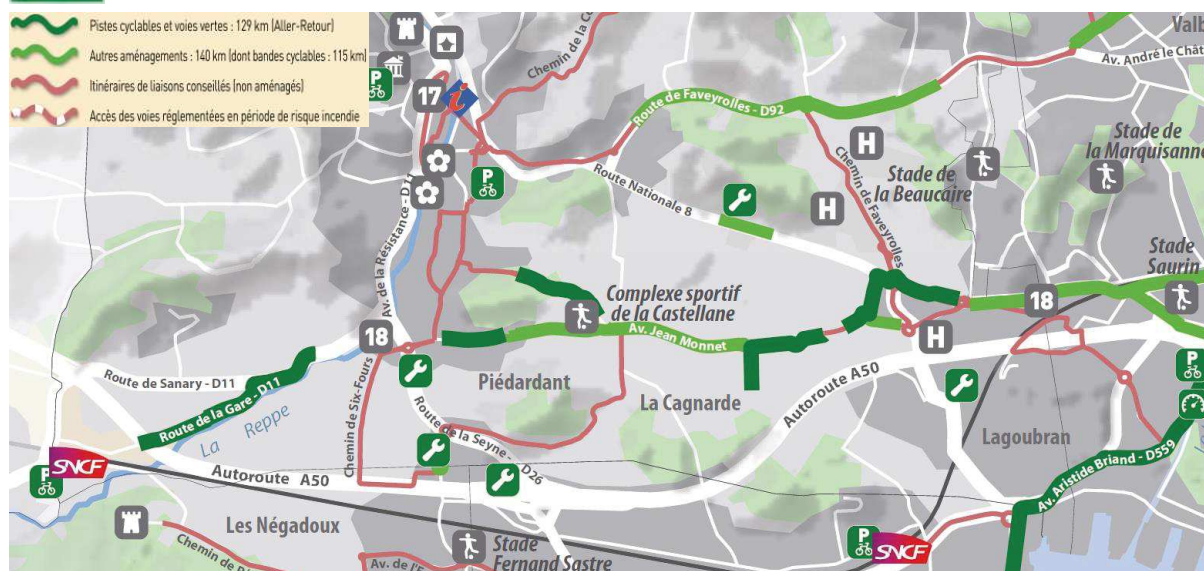
à moins de 15 mn à vélo :

- Le P+R des Portes d'Ollioules et de Toulon
- La zone commerciale de Lagoubran (Carrefour,)
- La Zone d'Activités de Brégaillon
- Le centre ville de Sanary sur Mer

Le projet résidentiel de Saint Roch est situé à moins de 10/15 mn à vélo des principaux pôles d'activités, de commerces, de services et de transports de l'ouest de la Métropole toulonnaise.



Déplacements cyclables : Itinéraires



Piste cyclable avenue Jean Monnet



Autour du quartier St Roch à Ollioules, des itinéraires CYCLABLES ont été aménagés :

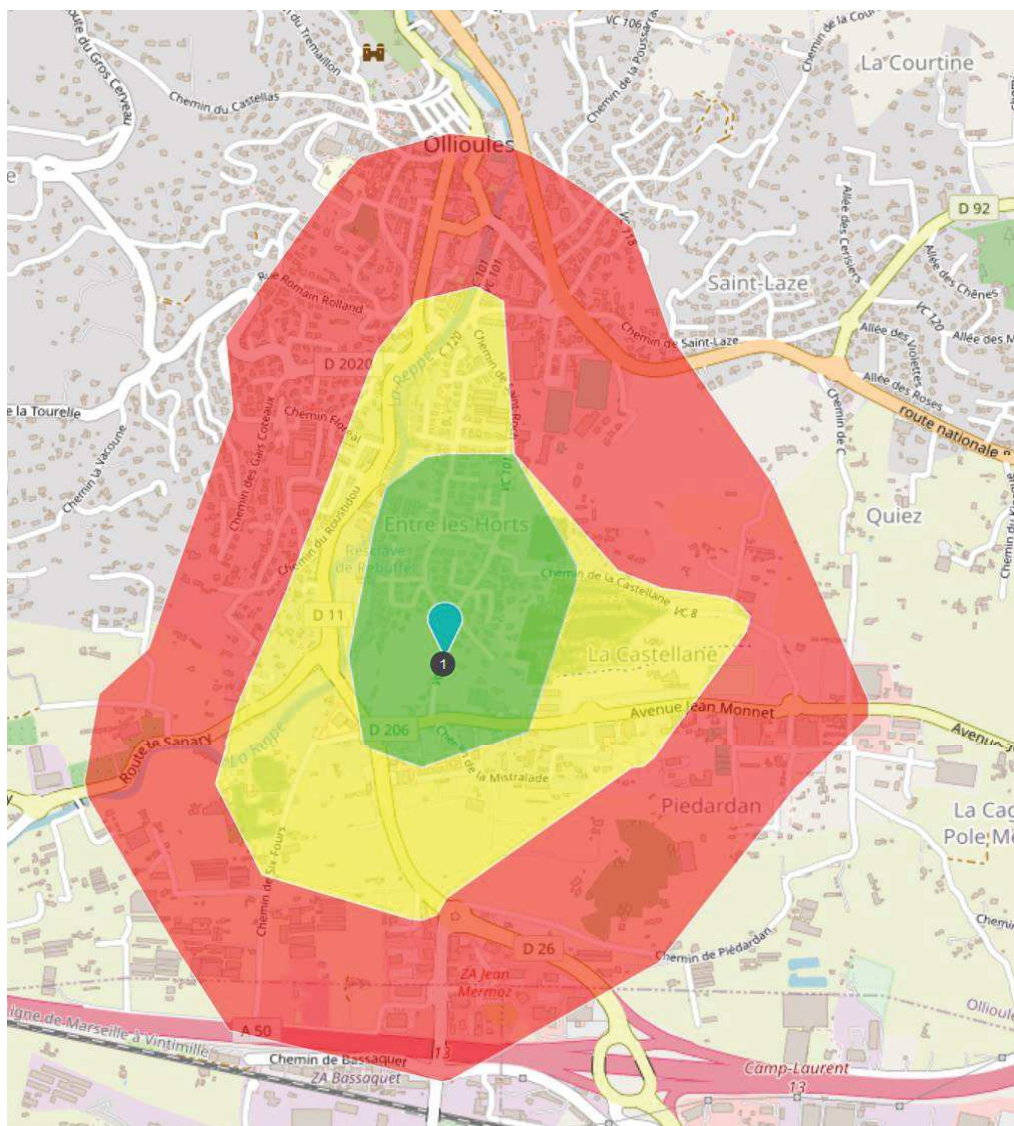
- Avenue Jean Monnet, à partir du chemin de St Roch en direction de la Castellane, de la Panagia, de Lagoubran, du P+R Portes de Toulon et d'Ollioules et au-delà vers Toulon centre le long de la RN8 → **un itinéraire Est - Ouest au plus près du projet St Roch alternant bande et piste cyclable/voie verte mais une qualité d'aménagement et un confort d'usage perfectible.**
- Une voie verte s'adossant au chemin de la Castellane au droit du complexe sportif et de loisirs,
- Une voie verte le long de la Route de la Gare sur une section (accès à la gare T.E.R.).

A noter que le chemin de St Roch est un itinéraire conseillé pour rejoindre le centre ville d'Ollioules mais sans aménagement facilitant/sécurisant la pratique cyclable (hormis un volume de trafic limité).

En situation actuelle, les aménagements cyclables existants restent donc globalement ponctuels, non maillés et insuffisamment attractifs pour desservir les principaux pôles d'attraction et d'équipements du secteur dans des conditions de sécurité optimales et dans le cadre de déplacements quotidiens de courte distance.

A terme, sont projetées deux voies vertes : une liaison Ollioules - La Seyne sur Mer d'une part (fonction « utilitaire », au quotidien), une liaison Ollioules - gare TER Ollioules/Sanary - Sanary sur Mer (à vocation de loisirs/ballades).

Déplacements piétons : quelles opportunités ?



Positionnement du projet résidentiel sSt Roch au regard des déplacements PIETONS :

à moins de 5 mn à pied :

- La technopole Var Matin

à moins de 10 mn à pied :

- Les écoles S. Veil et Ste Geneviève
- Le pôle d'activités de la Cagnarde
- Le pôle sportif et de loisirs de la Castellane

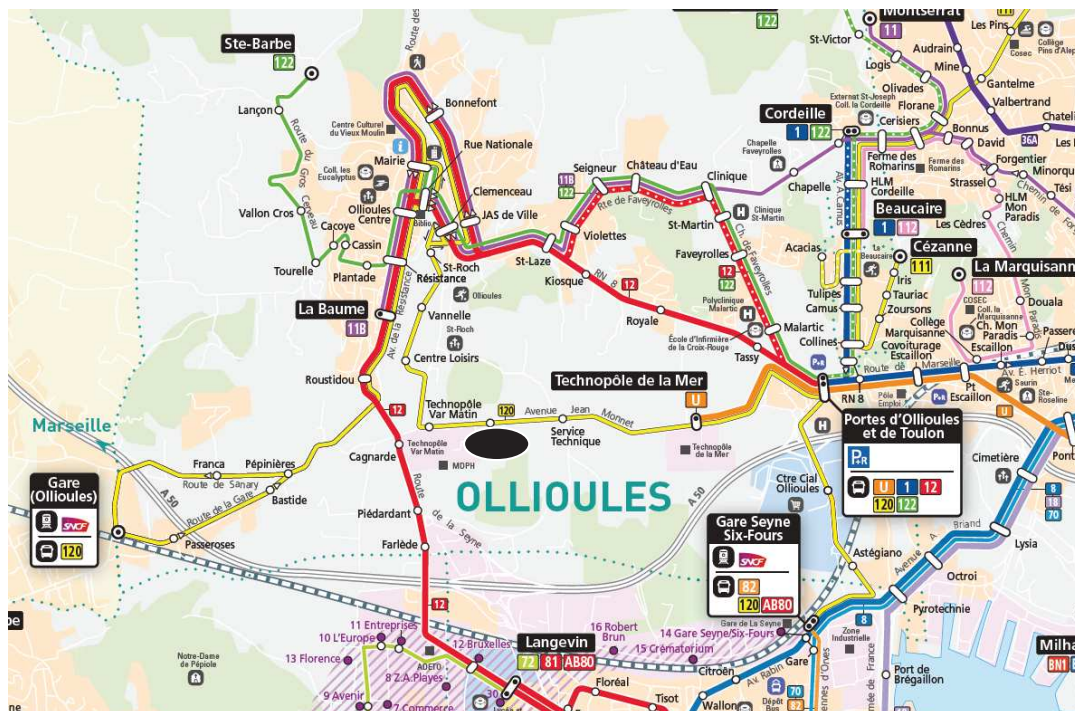
à moins de 15 mn à pied :

- La partie Sud du centre ville d'Ollioules
- La zone d'Activités de la Capellane

Le projet résidentiel de Saint Roch apparaît moins accessible à pied, en raison de son positionnement légèrement excentré du centre ville d'Ollioules et des principaux pôles d'attraction, d'équipements et d'activités de l'ouest de la Métropole.

L'ensemble des voies de communication autour du projet bénéficie toutefois de cheminements piétons sécurisés (trottoirs de largeur convenable).

Desserte en Transports en Commun



Le quartier St Roch bénéficiera de la desserte en transports en commun assurée par le réseau urbain Mistral de la métropole toulonnaise :

- Ligne 120 Gare La Seyne/Six Fours - Porte d'Ollioules et de Toulon - Gare d'Ollioules/Sanary
 - 19 services/jour/sens
 - un bus toutes les 30 mn par sens en heures de pointe du matin et du soir.

Cette ligne est accessible à partir de l'arrêt « Technopole Var Marin » localisé avenue Jean Monnet, inter distant de 150 m environ du quartier projeté et accessible en moins de 3 / 5 mn à pied.

- Ligne 12 La Seyne - Ollioules - Porte d'Ollioules et de Toulon
 - 49 services/jour/sens
 - un bus toutes les 15 mn par sens en heures de pointe du matin et du soir + heures creuses

Cette ligne est accessible à partir de l'arrêt « Cagnarde » situé route de la Seyne, inter distant de 300 m environ du quartier projeté et accessible en moins de 5 / 6 mn à pied.

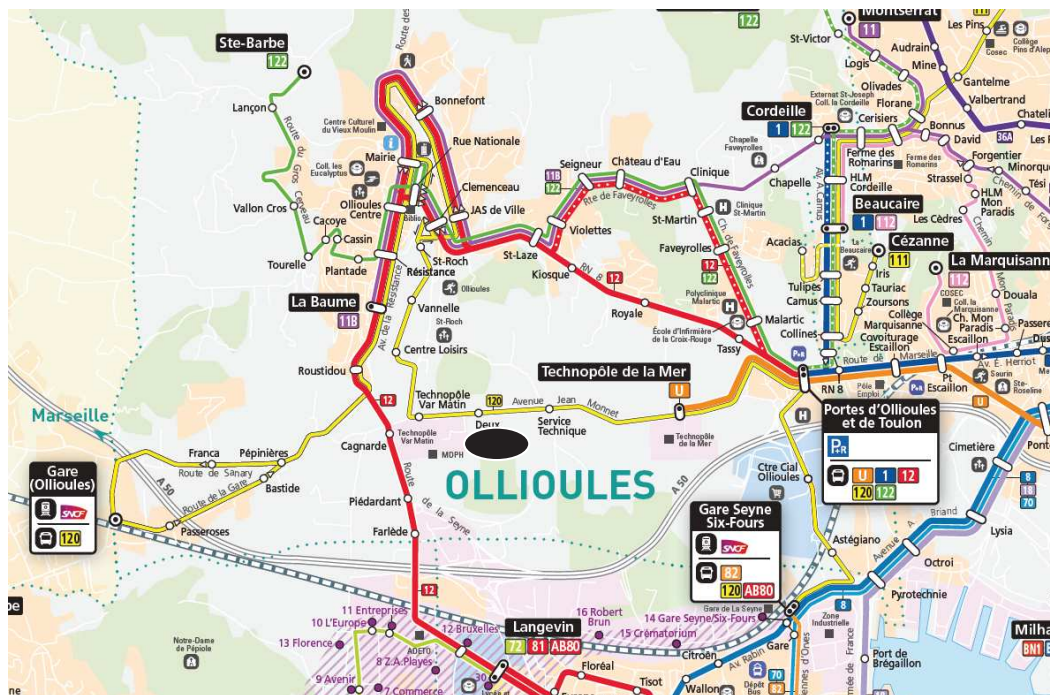


Arrêt « Technopole de la Mer »



Arrêt « Cagnarde »

Desserte en Transports en Commun



Les deux lignes 12/120 desservent le pôle d'échanges Portes d'Ollioules et de Toulon (correspondance avec la ligne structurante diamétrale U).

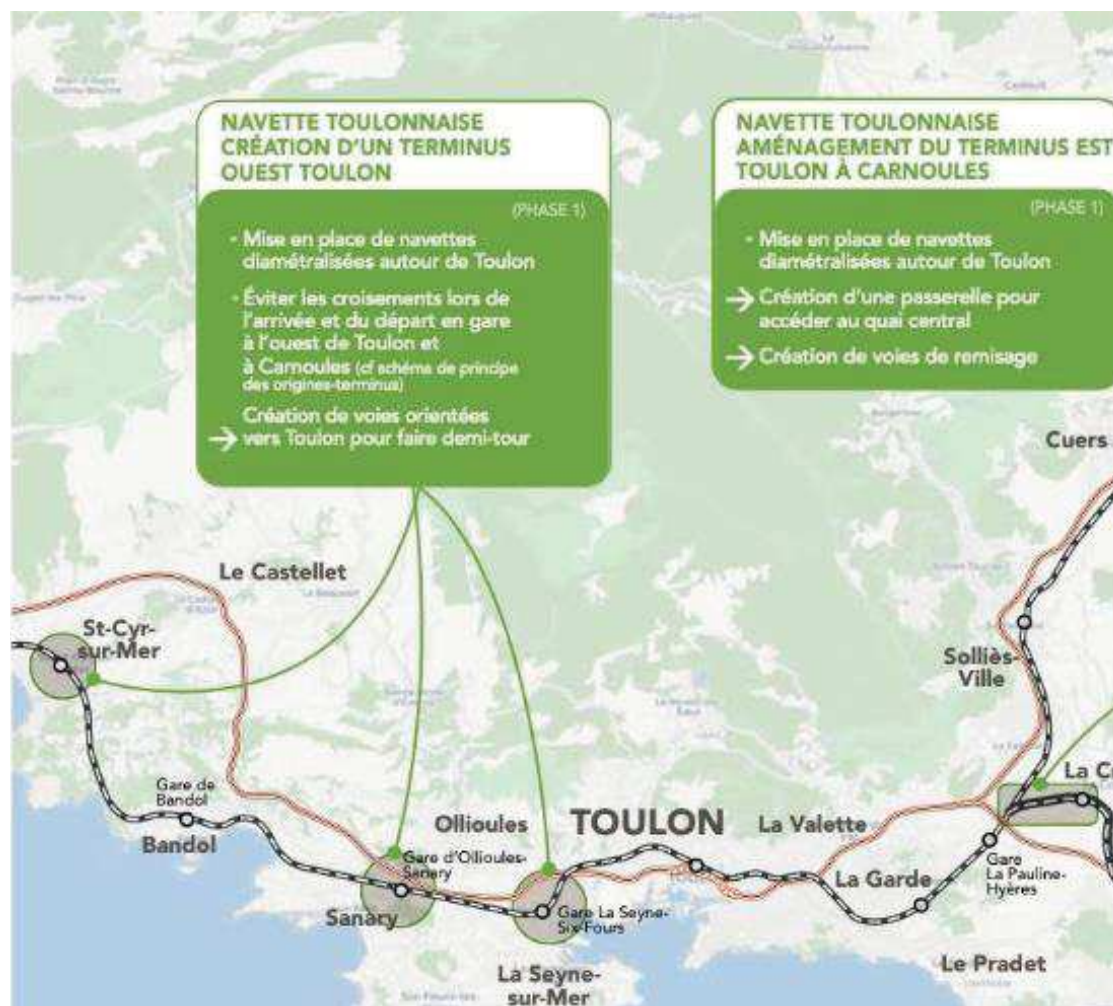
Les lignes 12/120/U bénéficient de voies réservées TC pour se connecter au Technopole de la Mer et au P+R Portes d'Ollioules/Toulon, permettant de préserver la régularité des services dans ces secteurs.

En revanche, la fiabilité des temps de parcours sur la ligne 12 depuis/vers la Seyne sur Mer reste perfectible en raison de l'absence de couloirs réservés.

En résumé :

- Deux lignes de transport en commun existantes et facilement accessibles en 5 mn à pied environ, assurant des liaisons vers la Seyne, la porte d'Ollioules/Toulon et les gares, le centre ville de Toulon.
- Un bon niveau de fréquence se traduisant par un bus toutes les 10 mn en moyenne (par sens et toutes lignes)
- Une offre relativement attractive, complémentaire à la voiture particulière.

Desserte en Transports en Commun - Projets



Desserte ferroviaire :

La desserte en transports en commun du futur quartier de St Roch sera améliorée à moyen terme (2027/2028) par la mise en service du R.E.R. Métropolitain toulonnais sur l'axe ferroviaire se traduisant par la mise en place de navettes entre Carnoules à l'Est et la gare de St Cyr sur Mer, Bandol ou Ollioules/Sanary à l'ouest de Toulon.

L'objectif est de proposer un service au quart d'heure en période de pointe, assurant aux résidents du secteur, notamment d'Ollioules des liaisons plus attractives vers la métropole Aix Marseille Provence d'une part, vers le cœur de la Métropole toulonnaise et les secteurs Est d'autre part.

Le rabattement vers la gare d'Ollioules/Sanary à vélo voire en transports en commun (itinéraire indirect de la L120) est à encourager.

Desserte Bus :

Il n'est pour le moment pas envisagé de renforcer le niveau d'offre des lignes 12 et 120 du réseau Mistral.

Toutefois, au regard des développements urbains sur le secteur d'étude (cf. Technopole de la Mer), l'offre de transports en commun pourrait évoluer pour répondre aux besoins de mobilité futurs du secteur induits par les nouveaux résidents et emplois dans la zone.

Il convient de noter que le Plan de Déplacements Urbains Métropolitain projette une croissance de la part modale des transports en commun de 10 %.

Phase 2

Evaluation des trafics futurs



Programmation

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE VALANT DIVISION PARCELLAIRE - PC17&17.2
120 LOGEMENTS - OAP N°4 SAINT-ROCH à OLLIOULES (83)

Maître d'ouvrage : Cogédim Provence
Maître d'œuvre : Poësis Architectes

Terrain = 17 962 m2

EMPRISE	A	B	C	D	E	F	VILLAS	TOTAL
Bâtiment								
Surface en m2	529	670	747	594	629	783	877	4829

STATIONNEMENT	Services/Bureaux	Villas	Logements collectifs libres	Logements collectifs sociaux	TOTAL
Surface de stationnement clos et couvert m2	9	186	1835	1680	3560
Nombre de stationnement clos et couvert	0	14	66	60	140
Nombre de stationnement en non clos et couvert	17	16	23	0	56
Surface affectée au 2 roues en m2 <u>dans la surface de stationnement clos et couvert</u>	9	dans les garages	56	73	140

RECAPITULATIF STATIONNEMENT	
Total nombres de stationnement	196
Total surface de stationnement clos et couverts	3560
dont 140 m2 de locaux 2roues	

* Dont 6 parkings réalisés dans l'emprise foncière du PC au bénéfice de deux propriétés voisines (cf Plan de division foncière - Terrain 12&14)

Services/Bureaux	Surface de Plancher	Surface Taxable
Local BAT B	107	107
Local BAT C	132	132
Local BAT F	80	80
TOTAL	319	319

Batiments	Surface de Plancher	Surface Taxable	T1	T2	T3	T4	T5	TOTAL PAR ÉTAGE
BATIMENT A	1146	1286	2	2	8	5	0	17
BATIMENT B	1342	1608	0	7	6	4	2	19
BATIMENT C	1524	1838	0	12	9	2	1	24
BATIMENT D	823	920	0	5	5	2	0	12
BATIMENT E	912	1016	0	5	5	3	0	13
BATIMENT F	1603	1877	0	5	14	0	2	21
VILLAS	1269	1269	0	0	6	8	0	14
TOTAL PAR TYPOLOGIE			2	36	53	24	5	120
TOTAL SURFACE en m2	8619	9814	NB		logements	120		

Répartition Logement Sociaux	Surface de Plancher	Surface Taxable	T1	T2	T3	T4	T5	TOTAL PAR ÉTAGE
BATIMENT A	1146	1286	2	2	8	5	0	17
BATIMENT B	1342	1608	0	7	6	4	2	19
BATIMENT C	1524	1838	0	12	9	2	1	24
TOTAL PAR TYPOLOGIE			2	21	23	11	3	60
TOTAL SURFACE en m2	4012	4732	NB		logements	60		

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE VALANT DIVISION PARCELLAIRE - PC17&17.2

50 LOGEMENTS - OAP N°4 SAINT-ROCH à OLLIOULES (83)

Maître d'ouvrage : Cogédim Provence

Maître d'œuvre : Poësis Architectes

Terrain = 11510 m2

EMPRISE	G	Villas	TOTAL
Bâtiment			
Surface en m2	989	1137	2126

STATIONNEMENT	Villas	Logements collectifs sociaux	TOTAL
Surface de stationnement clos et couvert m2	240	848	1088
Nombre de stationnement clos et couvert	18	32	50
Nombre de stationnement en non clos et couvert	24	11	35
Surface affectée au 2 roues en m2 <u>dans la surface de stationnement clos et couvert</u>	dans les garages	39,75	40

RECAPITULATIF STATIONNEMENT	
Total nombres de stationnement	85
Total surface de stationnement clos et couverts	1088
dont 40 m2 de locaux 2roues	

Batiments	Surface de Plancher	Surface Taxable	T2	T3	T4	T5	TOTAL PAR ÉTAGE
G	2153	2409	11	13	7	1	32
VILLAS	1637	1637	0	6	12	0	18
TOTAL PAR TYPOLOGIE			11	19	19	1	50
TOTAL	3790	4046	NB		logements	50	

Répartition Logements Sociaux	Surface de Plancher	Surface Taxable	T2	T3	T4	T5	TOTAL PAR ÉTAGE
G	2153	2409	11	13	7	1	32
VILLAS	1637	1637	0	6	12	0	18
TOTAL	2153	2409	11	13	7	1	32
TOTAL	2153	2409	NB		logements	32	

Programme d'aménagement porté par ALTAREACOGEDIM :

170 logements + locaux de bureaux/services sur 319 m² SDP

→ 120 logements à l'est du chemin St Roch intégrant 196 places de stationnement

→ 50 logements à l'ouest du chemin St Roch intégrant 85 places de stationnement

Quels déplacements ? Quels trafics générés par l'opération ?
Une évaluation réalisée à partir des indicateurs de mobilité disponibles sur le secteur « Ouest » de la Métropole toulonnaise, des bases de données INSEE sur la commune d'Ollioules et des comptages de trafic réalisés in situ.

Architecte : Poësis Architectes 60 Rue Colbert 83100 Bandol T. 04 94 22 01 34 04 logements@poesis-archi.fr	Maître d'ouvrage : ALTAREACOGEDIM COGEDIM PROVENCE 23 A Rue Gironetti 83100 Bandol T. 04 94 22 01 34 04 logements@poesis-archi.fr	120 LOGEMENTS et 3 LOCAUX SERVICES/BUREAUX OAP n°4 St-Roch Ollioules Parcelle section BR n°44, 45, 47, 48p, 49p (Nouvellement BR142)	TABLEAU DE SURFACES Date : 30/10/2020 01PC.17&17.2 Échelle : 1/500 34
---	--	--	--

CESSERAS SOIT LA PROPRIÉTÉ DES DROITS ARCHITECTURE - URBANISME - DESIGN INTERIEUR. TOUS DROITS DE COPIES RÉSERVÉS ©2020

NOTE : CE DOCUMENT EST UN

POËSIS ARCHITECTES PROJET N° : 2019

Les trafics générés par le projet porté par ALTAREACOGEDIM ont été évalués à partir des ratios et indicateurs suivants (cf. données détaillées en annexe n°2) :

- Nombre de personnes par logement = 2,19 (ratio issu des bases communales INSEE), soit une population résidente supplémentaire d'environ 370 personnes
- Nombre de déplacements tous modes par personne et par jour = 3,8, soit une mobilité évaluée à près de 1 410 déplacements quotidiens tous modes et tous motifs (ratio extrait des résultats de l'Enquête Ménage Déplacements de l'Aire Métropolitaine Toulonnaise)
- Part modale VP = 80 % pour les déplacements externes à Ollioules et 70 % pour les déplacements intra communaux. Il est retenu l'hypothèse d'une stabilité de cette part modale VP à court terme en l'absence de projet TC / Modes doux permettant de limiter significativement l'usage de la voiture particulière.
- Part modale TC + Modes doux = 20 à 30 % suivant le type de déplacement (interne / externe)
- Taux d'occupation par véhicule = 1,39 (cf. résultats de l'Enquête Ménage Déplacements de l'Aire Métropolitaine Toulonnaise)
- Part du trafic en Heures de Pointe (suivant les comptages réalisés en décembre 2020 sur le chemin de St Roch et l'avenue Jean Monnet) :
Matin : 9 %
Soir : 11 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en H.P.M. : 10 % / 90 %
- Répartition du trafic entrant / sortant en H.P.S. : 75 % / 25 %

Au trafic généré par les nouveaux résidents du quartier, il convient d'ajouter le trafic induit par les locaux d'activités. Sur la base d'une SDP de 330 m², le flux journalier est estimé à 35 véhicules/jour deux sens dont 5 à 10 véhicules maxi aux heures de pointe du matin et du soir.

Répartition des flux entrant / sortant du projet St Roch - Ollioules			
	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 8h - 9h	15	65	80
Heure de Pointe du Soir 17h - 18h	65	30	95

Suivant ces indicateurs, le projet de 170 logements et les activités connexes devraient générer un trafic de près de 820 véhicules dans les deux sens de circulation sur l'ensemble de la journée (en moyenne des jours ouvrés).

Sur ce volume total, entre 80 et 95 véhicules supplémentaires circuleront en heures de pointe du matin et du soir (2 x 1h), le reste des trafics se répartissant sur les heures dites « creuses ».

Le trafic automobile prévisionnel généré est qualifié de faible dans la mesure où il n'induirait la circulation que d'un à deux véhicules supplémentaires toutes les minutes (dans les deux sens de circulation) en heure de pointe sur le chemin de Saint Roch.

Phase 3

Impacts circulatoires et desserte de l'opération d'aménagement





Principes de desserte et de raccordement du projet Altareacogedim

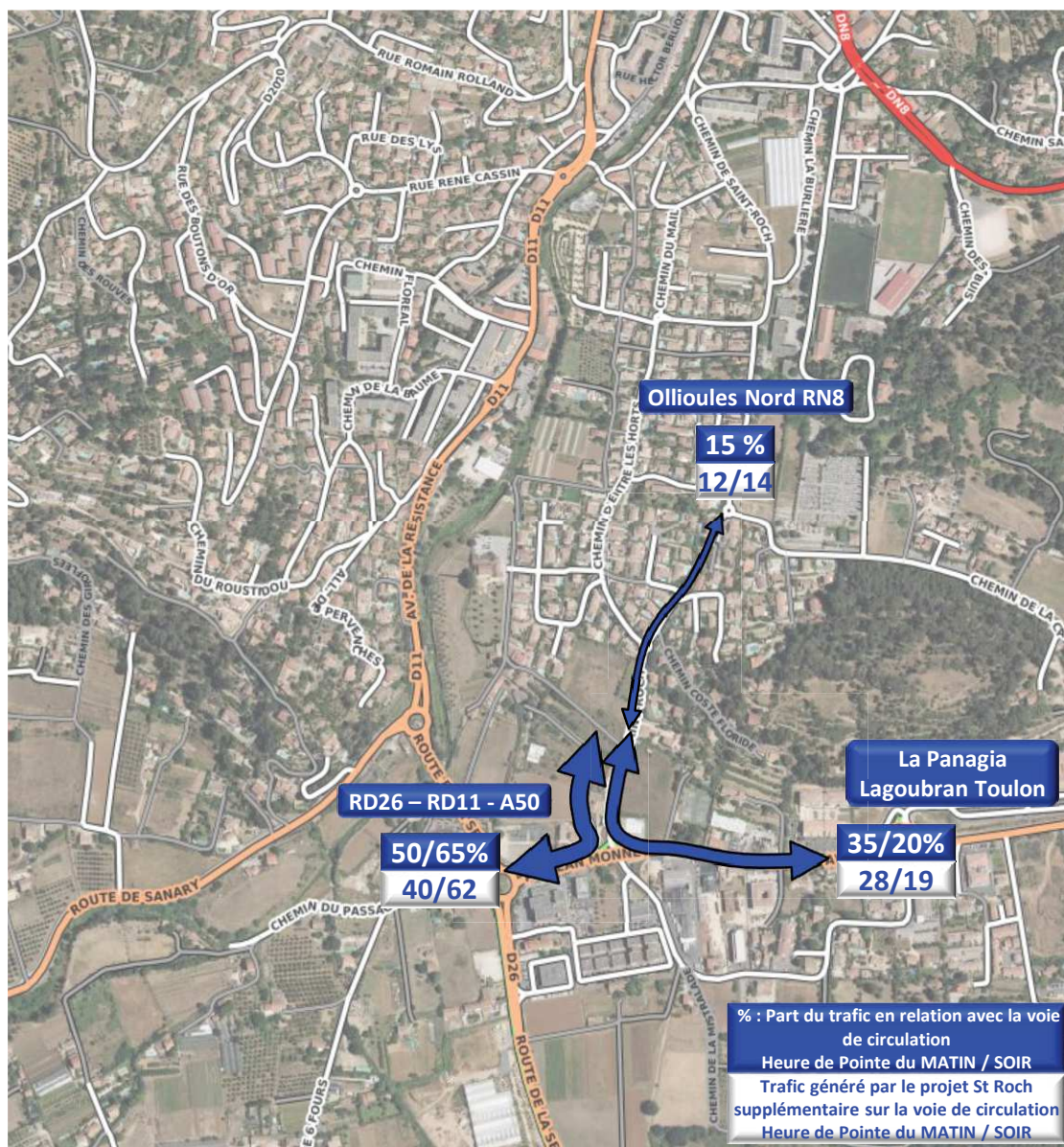
Le projet intègre QUATRE points d'entrée/sortie sur le chemin de St Roch :

- Deux accès « Ouest » connectés par une voirie interne desservant les villas et logements collectifs
- Deux accès « Est » en impasse desservant les logements individuels groupés et les logements collectifs.

Le plan masse intègre des cheminements piétons au sein de chaque îlot ainsi qu'une liaison Modes doux Est - Ouest reliant les jardins potagers à l'ouest du chemin de St Roch aux bâtiments E et F à l'extrémité Est du projet.

Les nouveaux résidents accèderont et sortiront donc par le chemin de St Roch et se répartiront sur le réseau viaire général suivant les principes et hypothèses décrits ci-après.

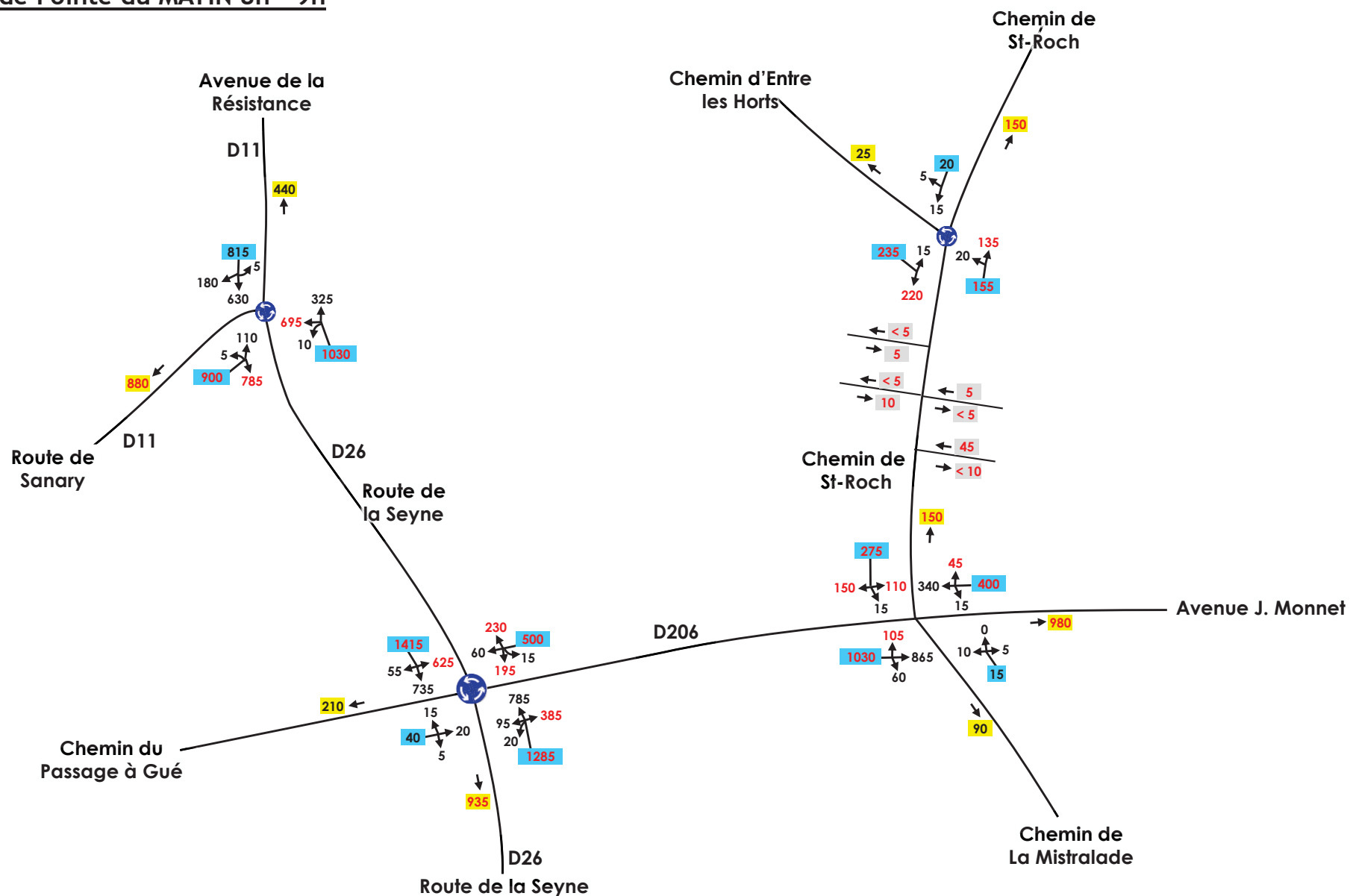




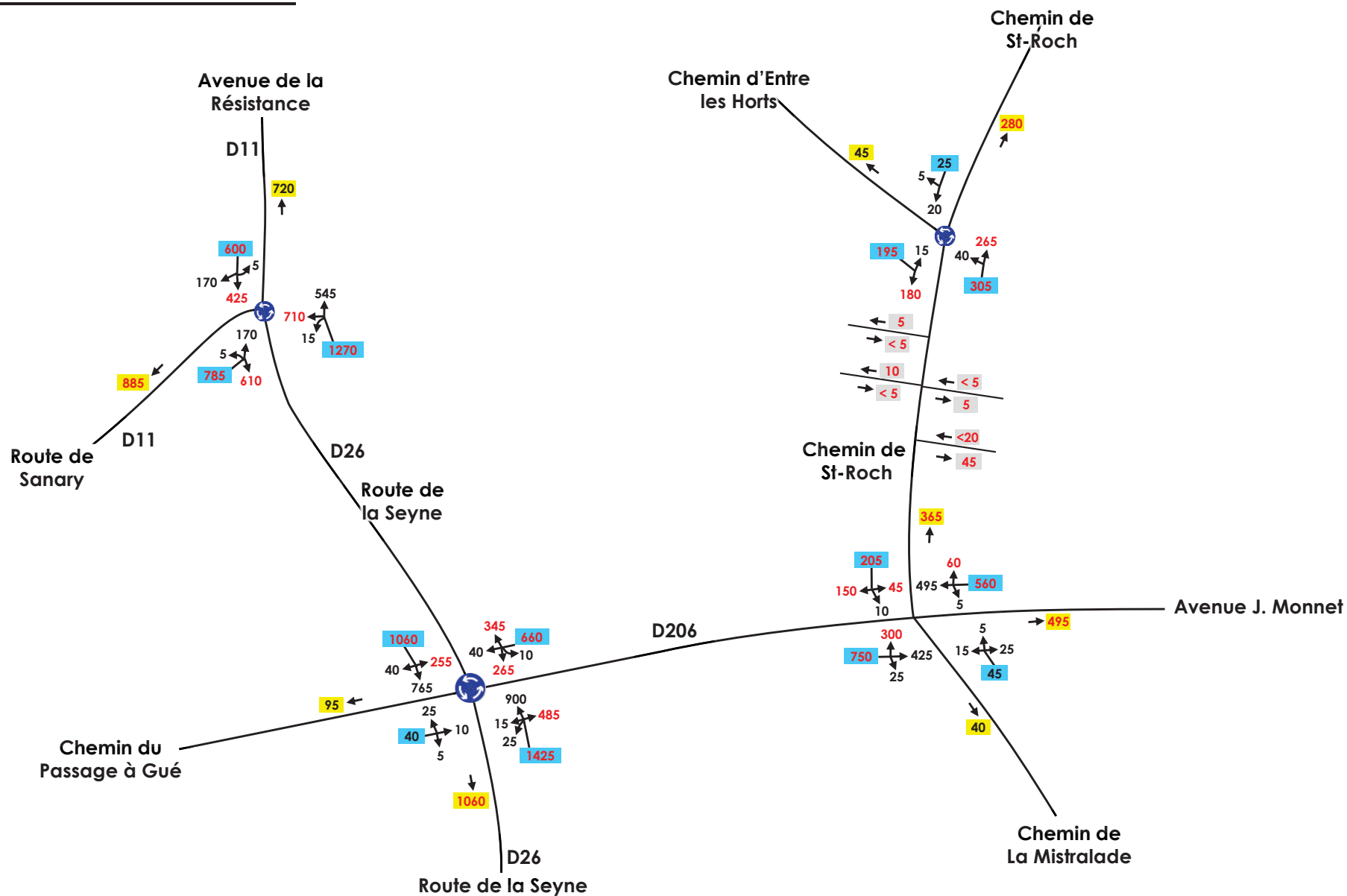
Principes de distribution des flux générés par le projet en Heures de Pointe

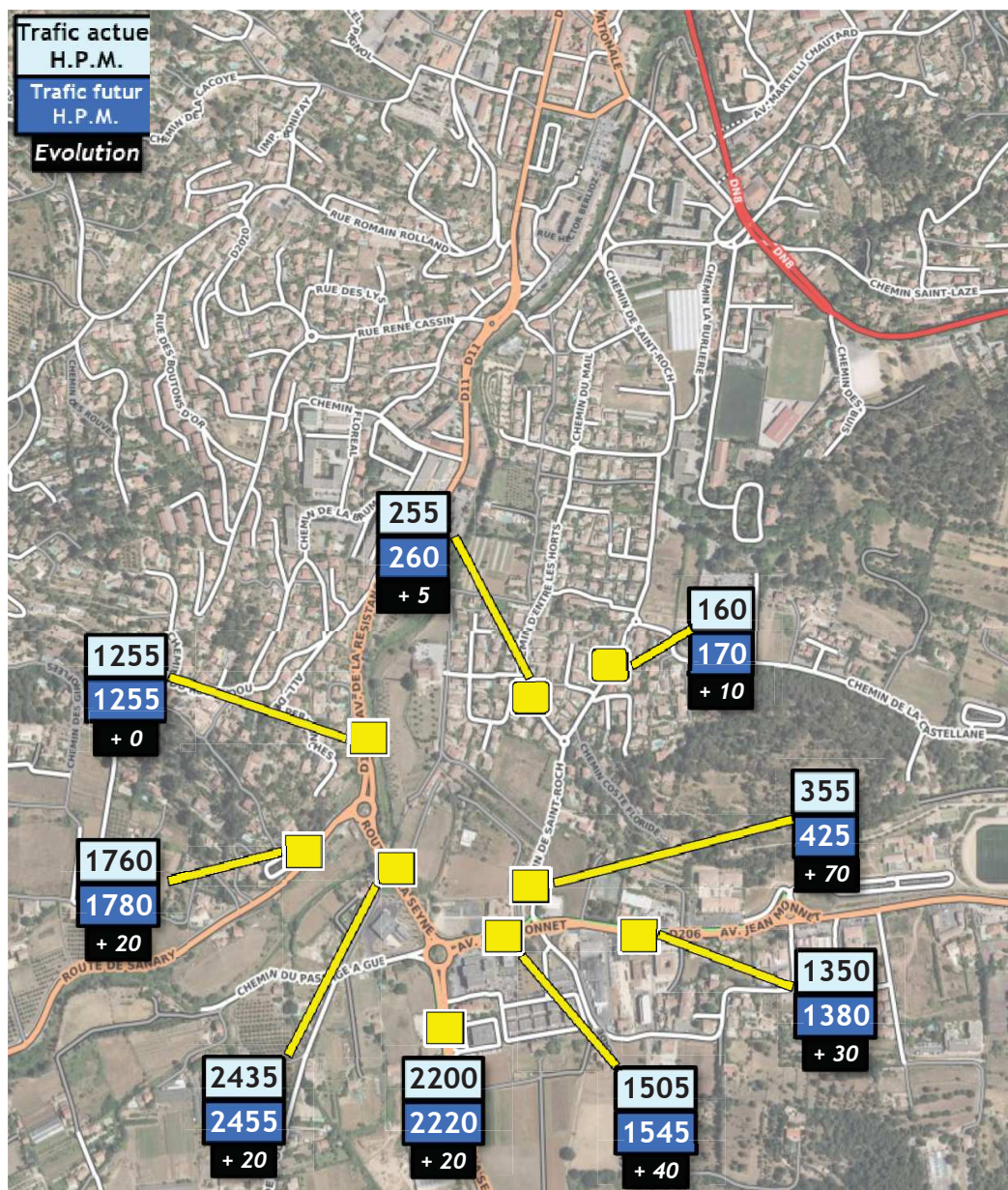
Les flux automobiles générés par les futurs résidents du projet Cogedim ont été affectés sur le réseau viaire à partir de la répartition des trafics automobiles définie au travers des comptages directionnels de trafic en heures de pointe du matin et du soir.

Evaluation des trafics FUTURS en Heure de Pointe du MATIN 8h - 9h



Evaluation des trafics FUTURS en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h





Evolution des trafics en Heure de Pointe du MATIN sur le réseau viaire de desserte du projet St Roch

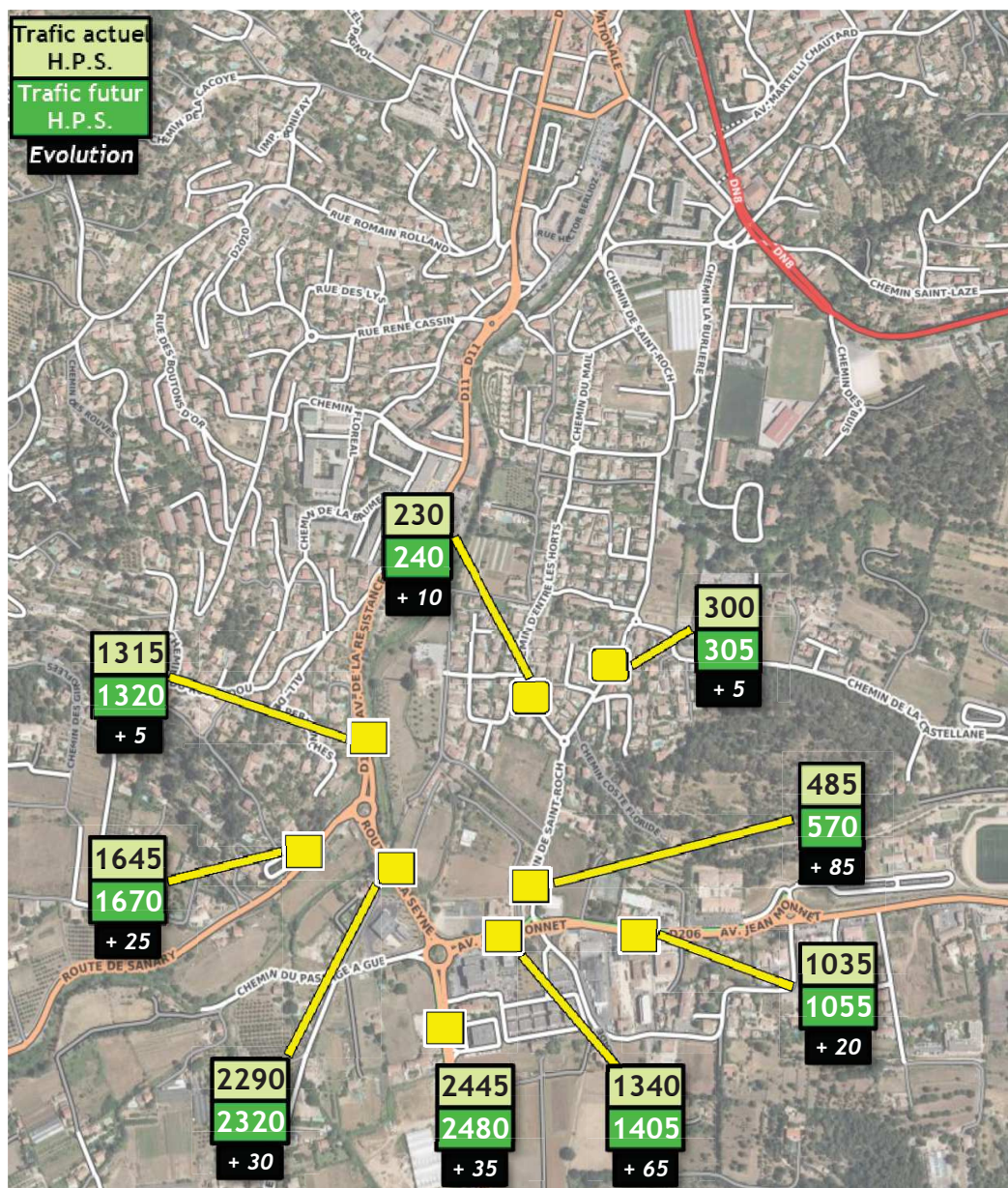
A la réalisation de la totalité de l'opération, les impacts circulatoires présentent des évolutions variables suivant les axes et les volumes de trafic.

Voie de circulation	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR AVEC PROJET COGEDIM	Réserve de capacité FUTURE	Bilan
Av de la Résistance	1255	1260	500 - 600	😊
RD11 Route de Sanary	1760	1780	0 - 60	😐
RD26 entre RD11 et RD206	2435	2455	500 - 600	😊
RD26 Route de la Seyne Sud	2200	2220	200 - 300	😊
Av J. Monnet Ouest	1505	1545	200 - 300	😊
Av J. Monnet Est	1350	1380	400 - 500	😊
Chemin de St Roch Nord	360	375	300 - 400	😊
Chemin de St Roch Sud	355	425	300 - 400	😊
Giratoire RD11 - RD26 (R. Schumann)	2725	2745	500 - 600	😊
Giratoire RD26 - RD206 (Capellane)	3200	3240	300 - 400	😊
Carrefour RD206 - St Roch - Capellane	1650	1720	700 - 800	😊

Réserve de capacité = nombre de véhicules supplémentaires avant apparition de perturbations circulatoires, évalué à partir des résultats des simulations de trafic et à dire d'expert (volume deux sens)

Les voiries de desserte de l'opération sont donc en capacité d'absorber la demande de trafic générée par le projet d'habitat de St Roch.

Les conditions de circulation (écoulement des flux) devraient donc se maintenir, sans générer de perturbations supplémentaires significatives.



Evolution des trafics en Heure de Pointe du SOIR sur le réseau viaire de desserte du projet St Roch

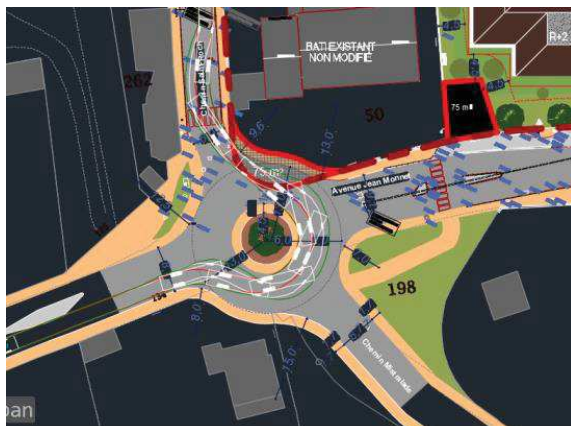
A la réalisation de la totalité de l'opération, les impacts circulatoires présentent des évolutions variables suivant les axes et les volumes de trafic.

Voie de circulation	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR AVEC PROJET COGEDIM	Réserve de capacité FUTURE	Bilan
Av de la Résistance	1315	1320	400 - 500	😊
RD11 Route de Sanary	1645	1670	300 - 400	😊
RD26 entre RD11 et RD206	2290	2320	600 - 700	😊
RD26 Route de la Seyne Sud	2445	2480	300 - 400	😊
Av J. Monnet Ouest	1340	1405	200 - 300	😊
Av J. Monnet Est	1035	1055	600 - 700	😊
Chemin de St Roch Nord	470	485	300 - 350	😊
Chemin de St Roch Sud	485	570	200 - 250	😊
Giratoire RD11 - RD26 (R. Schumann)	2625	2655	400 - 500	😊
Giratoire RD26 - RD206 (Capellane)	3105	3185	200 - 300	😊
Carrefour RD206 - St Roch - Capellane	1475	1560	800 - 900	😊

Réserve de capacité = nombre de véhicules supplémentaires avant apparition de perturbations circulatoires, évalué à partir des résultats des simulations de trafic et à dire d'expert.

Les voiries de desserte de l'opération sont donc en capacité d'absorber la demande de trafic générée par le projet d'habitat de St Roch en heure de pointe du soir.

Les conditions de circulation (écoulement des flux) devraient donc se maintenir, sans générer de dysfonctionnements circulatoires significatifs.



Rayon intérieur : 6 m
 Largeur d'anneau : 7 m
 Rayon extérieur : 13 m
 Une voie en entrée et une voie en sortie
 sur chaque branche

	Écoulement fluide
	Écoulement dense à perturbé
	Écoulement perturbé à saturé
* Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire (xx) : Indicateurs en situation actuelle	

Giratoire Av J. Monnet - Ch de St Roch - Ch de la Mistralade
Paramètres de fonctionnement en heures de pointe
(synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av J. Monnet Est	77 %	1359	0 véh	2 véh
Ch de St Roch	80 %	1106	0 véh	2 véh
Av J. Monnet Ouest	40 %	687	0 véh	3 véh
Ch de la Mistralade	98 %	678	0 véh	2 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av J. Monnet Est	61 %	872	0 véh	3 véh
Ch de St Roch	83 %	978	0 véh	2 véh
Av J. Monnet Ouest	60 %	1113	0 véh	2 véh
Ch de la Mistralade	95 %	894	0 véh	2 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :



- Des réserves de capacité satisfaisantes, supérieures à 40 % en H.P.M. et à 60 % en H.P.S. sur les quatre branches du giratoire, justifiées par une charge modérée, variant entre 1 560 et 1 720 uvp/heure en pointe,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente significatifs
- Un écoulement fluide des circulations en situation future après projet, sans phénomène d'auto blocage avec le carrefour giratoire de la Capellane (raccordement à la route de la Seyne RD26).

Cet ouvrage permettra de sécuriser les mouvements tournants au droit du carrefour et notamment de faciliter les insertions depuis le chemin de St Roch (pour les VL et les bus).



Rayon intérieur : 14 m
 Largeur d'anneau : 8 m
 Rayon extérieur : 22 m
 Deux voies en entrée sur les branches principales, une voie en sortie sauf sur RD26 Sud



Giratoire Av J. Monnet - Route de la Seyne - Ch du Passage à Gué
Paramètres de fonctionnement en heures de pointe
(synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av J. Monnet	60 % (62 %)	745 (776)	0 véh (0 véh)	3 véh (3 véh)
Rte de la Seyne Nord	34 % (35 %)	715 (757)	0 véh (0 véh)	3 véh (3 véh)
Ch du Passage à Gué	91 % (91 %)	389 (398)	0 véh (0 véh)	2 véh (2 véh)
Rte de la Seyne Sud	22 % (23 %)	365 (379)	1 véh (1 véh)	6 véh (6 véh)

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av J. Monnet	45 % (47 %)	547 (573)	1 véh (1 véh)	4 véh (4 véh)
Rte de la Seyne Nord	52 % (54 %)	1139 (1194)	0 véh (0 véh)	2 véh (2 véh)
Ch du Passage à Gué	93 % (93 %)	522 (543)	0 véh (0 véh)	2 véh (2 véh)
Rte de la Seyne Sud	41 % (44 %)	992 (1100)	0 véh (0 véh)	3 véh (2 véh)

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :



- Des réserves de capacité satisfaisantes, supérieures à 22 % en H.P.M. et à 41 % en H.P.S. sur les quatre branches du giratoire,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente significatifs
- Un écoulement dense mais fluide des circulations en situation future après projet et ce, en dépit d'une charge de trafic élevée, de 3 200 uvp/heure.



Rayon intérieur : 11 m
 Largeur d'anneau : 7 m
 Rayon extérieur : 18 m
 Deux voies en entrée sur les 3 branches, une voie en sortie

	Ecoulement fluide
	Ecoulement dense à perturbé
	Ecoulement perturbé à saturé

* Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire
 (xx) : Indicateurs en situation actuelle

Giratoire Route de la Seyne - Route de Six Fours
Paramètres de fonctionnement en heures de pointe
(synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av de la Résistance	45 % (46 %)	663 (685)	0 véh (0 véh)	3 véh (3 véh)
RD11 Rte de Sanary	7 % (7 %)	71 (65)	12 véh (11 véh)	38 véh (34 véh)
RD26 Rte de la Seyne	60 % (61 %)	1556 (1571)	0 véh (0 véh)	2 véh (2 véh)

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Av de la Résistance	59 % (59 %)	848 (868)	0 véh (0 véh)	3 véh (3s véh)
RD11 Rte de Sanary	34 % (36 %)	410 (432)	1 véh (1 véh)	5 véh (5 véh)
RD26 Rte de la Seyne	48 % (48 %)	1157 (1169)	0 véh (0 véh)	2 véh (2 véh)

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Des réserves de capacité satisfaisantes malgré une charge de 2 700 uvp/heure en moyenne, supérieures à 45 % en H.P.M. et à 34 % en H.P.S. sur les trois branches du giratoire EXCEPTÉ EN H.P.M. sur la branche RD11 dont la réserve de capacité serait très faible en situation actuelle et future
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente significatifs
- Un écoulement dense mais globalement fluide des circulations en situation actuelle et future après projet.

