

**MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE ET DES ESPACES PUBLICS  
POUR LA RÉALISATION DE LA Z.A.C. VARÉCOPOLE**

**COMMUNE DU CANNET DES MAURES**

**MISSION 4 - ÉTUDE DE DÉPLACEMENTS**

Horizon  
conseil

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 - Phase 1 : Diagnostic des mobilités		p 6
2.1. Trafics journaliers et en Heures de Pointe du Matin et du Soir		p 7
2.2. Conditions d'écoulement des flux et analyse qualitative du réseau de voirie		p 24
2.3. Simulations dynamiques de trafic		p 32
2.4. Desserte en transports en commun		p 43
2.5. Desserte en modes actifs		p 45
2.6. Synthèse - Enjeux		p 48
3 - Phase 2 : Evaluation des déplacements futurs générés par la Z.A.C. Varécopole		p 50
4 - Phase 3 : Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires		p 56
4.1. Principes de desserte		p 57
4.2. Simulations dynamiques de trafic - Période NORMALE		p 63
4.3. Simulations dynamiques de trafic - Période ESTIVALE		p 94
4.4. Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°1		p 101
4.5. Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°2		p 114
4.6. Evaluation des Trafics Moyens Journaliers Annuels pour les études Air - Santé		p 128
Annexe : Relevés détaillés des comptages automatiques de trafic		p 135

Indice	Date	Etabli par	Libellé des modifications
A	17/02/2021	D.DELAHAIE	Création du document
B	27/09/2021	D.DELAHAIE	Analyses Phases 2 et 3
C	18/04/2023	D.DELAHAIE	Compléments suite aux demandes de Vinci
D	17/07/2023	D.DELAHAIE	Compléments suite aux demandes de simulations complémentaires de Vinci
E	08/04/2023	D.DELAHAIE	Intégration des projections de Trafics Moyens Journaliers Annuels pour les études Air - Santé

## 1.1. Contexte

La Communauté de Communes Cœur du Var a désigné l'AREA Région Sud comme concessionnaire de la ZAC VARECOPOLE, par délibération du Conseil Communautaire du 29/01/2019.

Dans ce contexte, l'AREA Région Sud a en charge la concession d'aménagement de la ZAC Varécopole, en assurant la mise en oeuvre des phases suivantes :

- Le déroulement du processus opérationnel (suivi et coordination générale de l'opération d'aménagement, études de réalisation et établissement du dossier de réalisation, délibération d'approbation du dossier de réalisation, approbation du programme des équipements publics).
- La maîtrise foncière du périmètre opérationnel.
- La réalisation des travaux de VRD et des équipements publics.
- La commercialisation et la cession des terrains aménagés.
- La remise des équipements.

La Communauté de communes Cœur de Var, conformément aux dispositions de l'article L.300-1 du code de l'urbanisme, a décidé de réaliser une opération d'aménagement à l'Est du centre-ville du Cannet-des-Maures sur le site englobant les quartiers de Causserène, les plantiers-hauts et les terrains longeant la RN7 dans le quartier de la Faisse noire en direction de Vidauban.

Cette implantation constitue la porte d'entrée du Cœur du Var et représente donc un secteur préférentiel de développement par la présence de l'échangeur autoroutier et de la gare.

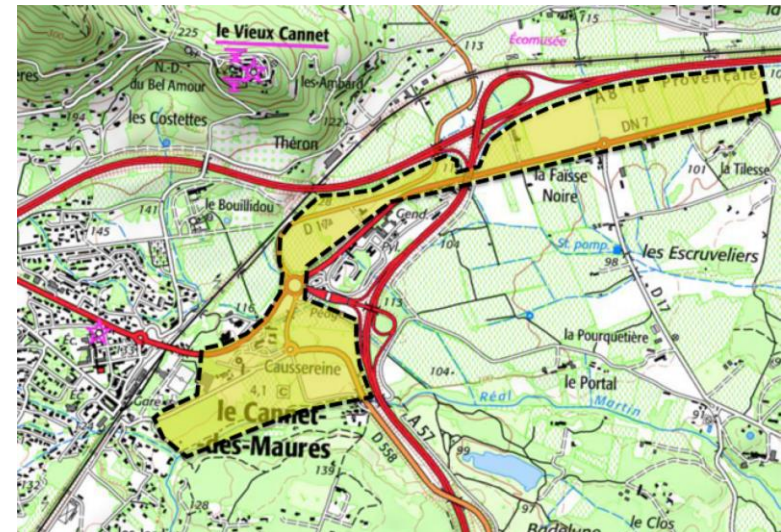
## 1.2. Présentation générale du projet

La ZAC VARECOPOLE a été créée par délibération du conseil communautaire du 23 octobre 2018.

Cette ZAC couvre une superficie de 56 hectares et a pour vocation d'accueillir des fonctions diversifiées :

- Un pôle résidentiel,
- Un pôle d'activité de bureaux.
- Un pôle d'activité de production.
- Un pôle artisanal.
- Un pôle d'équipements publics autour d'un centre de vie de Varécopole.

L'aménagement de cette zone devra permettre la réalisation d'un programme prévisionnel de constructions / réhabilitations et d'équipements publics pour un total de 131 308 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher (SDP).



### 1.3. Objectifs du projet

Au regard des enjeux supra communaux qui se jouent sur le secteur, et notamment son impact à l'échelle du territoire Coeur du Var, et vu les compétences de la Communauté de Communes en matière d'aménagement et de développement économique, le projet a été déclaré d'intérêt communautaire dans le respect des compétences de chacun par délibération du conseil communautaire en date du 30 mars 2011.

Le projet Varécopole a pour ambition de développer un parc d'activités économiques accompagné de services et de formation sur le thème de l'environnement et du développement durable à rayonnement départemental et régional, avec des aménagements et des bâtiments exemplaires, situé au voisinage immédiat de l'échangeur autoroutier.

Les objectifs en termes de développement de l'habitat et d'activité économique de cette opération d'aménagement sont multiples. La réflexion pour le développement de Varécopole (secteur Causerène-Capalaniers) a été menée autour des principales orientations suivantes :

- Valoriser les atouts Coeur du Var tout en assurant son développement durable.
- Favoriser l'implantation d'entreprise de recherche et de développement.
- Trouver un positionnement économique porteur de développement sur ce secteur pour le territoire communal et au-delà.
- Considérer ce secteur comme une extension du centre-ville, un nouveau quartier mixte s'inscrivant dans le maillage existant à renforcer, prendre en compte l'ensemble des composantes environnementales du site.
- Requalifier la RDN7, renforcer le pôle d'équipements sportifs.
- Renforcer les pôles de déplacements que sont la gare TER et la sortie d'autoroute.
- Développer une centralité autour du château Colbert.

Le projet consiste à mettre en œuvre un parc d'activités à forte valeur ajoutée dans les domaines de l'environnement. Il est prévu des implantations d'entreprises, des centres de recherche et développement ainsi que des établissements de formation.

Le périmètre de la Z.A.C. est de 56 ha. Le projet de zone d'activité prévoit l'aménagement de 41 ha dont une offre foncière de 21 ha (dont 4,6 ha en constructeurs autonomes).

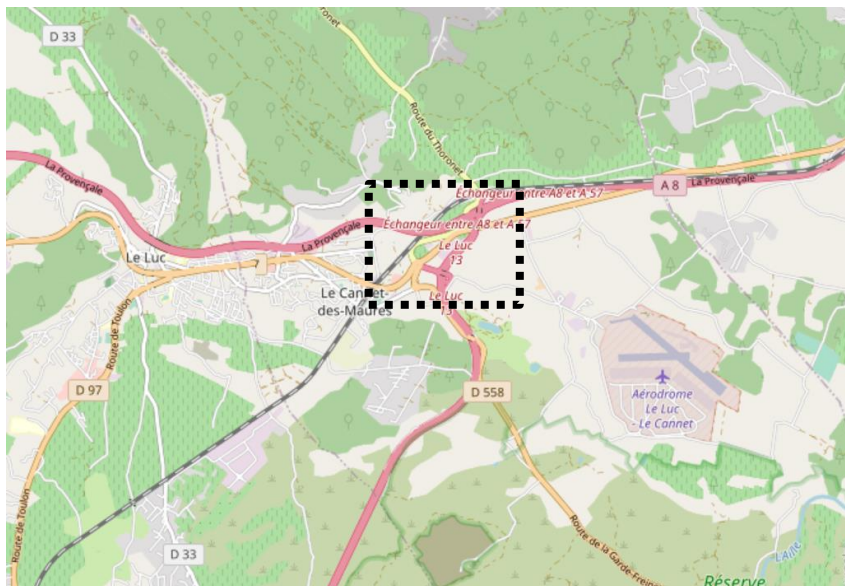
Varécopole a pour objectif d'être un technopôle de recherche, de développement, d'innovation et de formation.

### 1.4. Eléments programmatiques

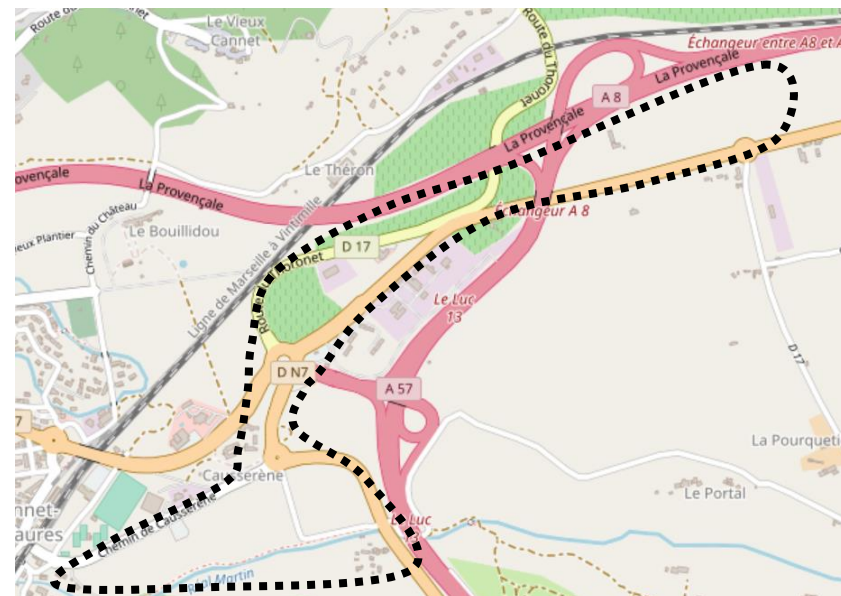
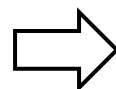
La Z.A.C. Varécopole a été créée par délibération du conseil communautaire du 23 octobre 2018.

Cette Z.A.C. a pour vocation d'accueillir des fonctions diversifiées :

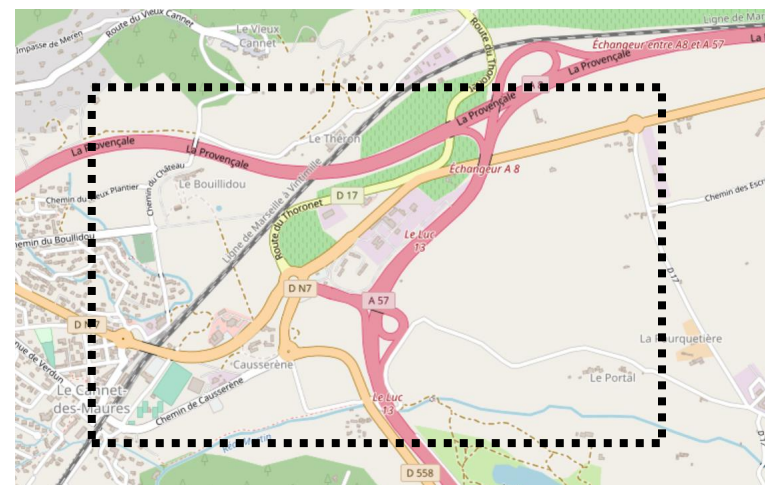
- Un pôle résidentiel,
- Un pôle d'activité de bureaux.
- Un pôle d'activité de production.
- Un pôle artisanal.
- Un pôle d'équipements publics autour d'un centre de vie et de la maison de Varécopole.



### Localisation du projet



### Localisation du secteur d'étude



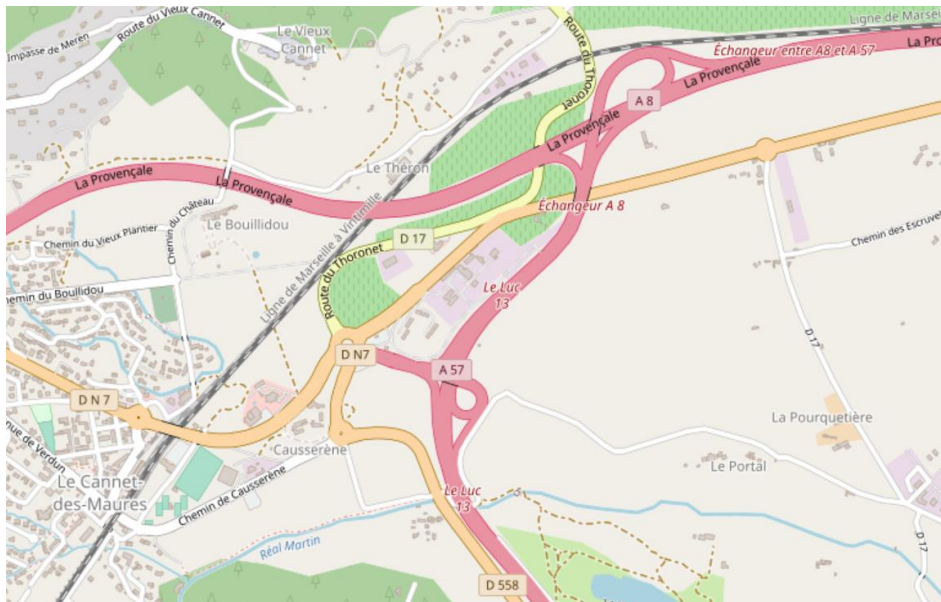
- Un secteur d'étude en entrée Est du pôle urbain Le Cannet des Maures - Le Luc, à l'interface entre une zone urbaine agglomérée de près de 16 000 habitants et un territoire péri urbain voire rural
- Un territoire desservi par trois grandes infrastructures routières : les autoroutes A8 au nord, A57 à l'est et la DN7 en traversée du secteur d'étude.

## **2 - Phase 1**

-

### **Diagnostic des mobilités**

## **2.1. Trafics journaliers et en Heures de Pointe**



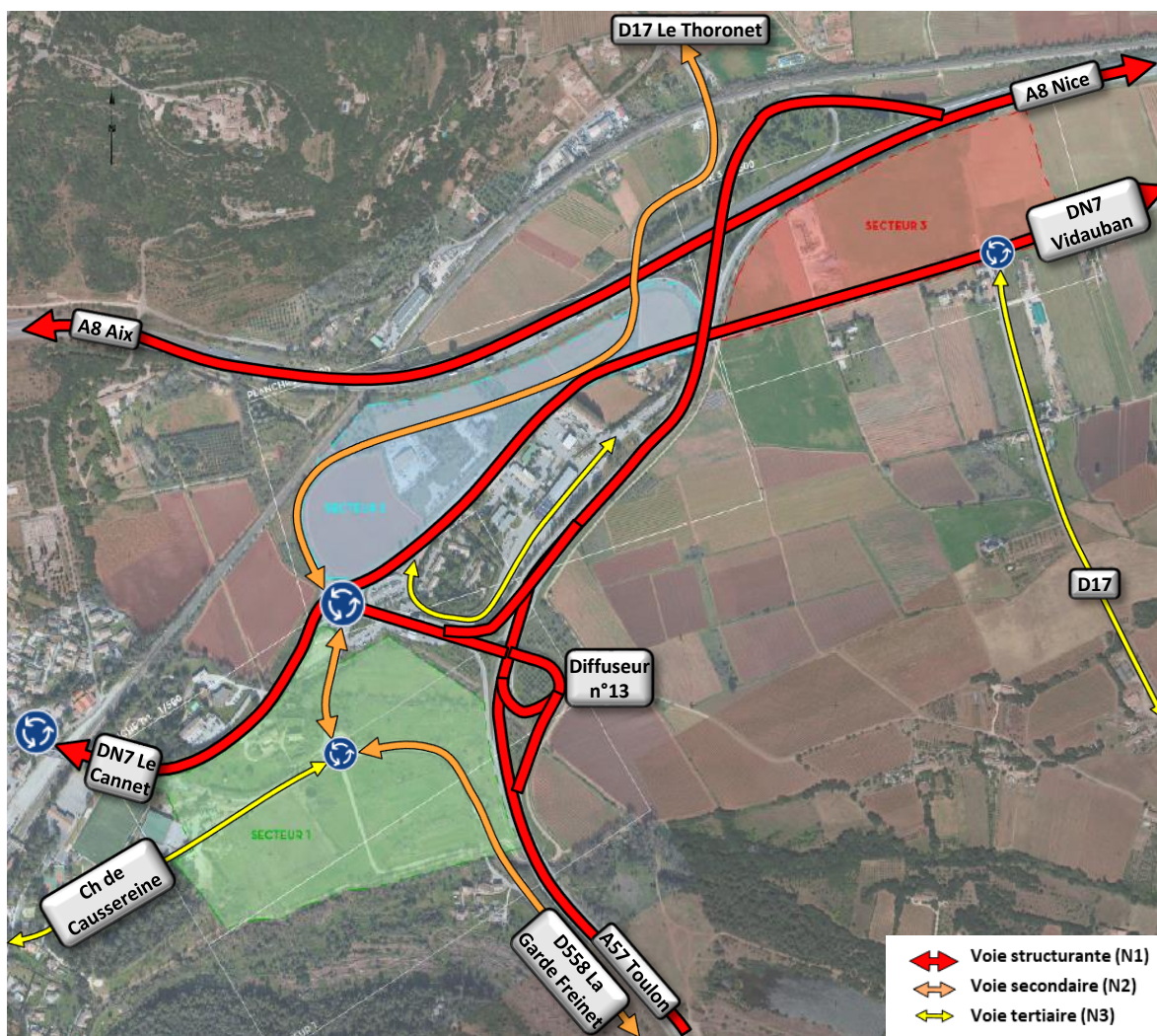
### Sources :

Les trafics automobiles journaliers et horaires sur le périmètre d'étude ont été reconstitués à partir :

- d'une part des données existantes recueillies auprès des services gestionnaires de voirie :
  - Trafics en entrée/sortie de la gare de péage du Cannel des Maures située au niveau du diffuseur n°13 sur l'autoroute A57 (source : Vinci)
  - Trafics sur le réseau départemental DN7, D17, D558
- d'autre part de comptages de trafic en section courante réalisés par Horizon Conseil dans le cadre de la présente étude (cf. annexe) fin juin 2020. Cette période a été définie après accord d'AREA sur la base d'indicateurs de trafic collectés auprès de Vinci Et des données des stations SIREDO sur le réseau non concédé, confirmant la reprise des circulations automobiles suite à la crise sanitaire.



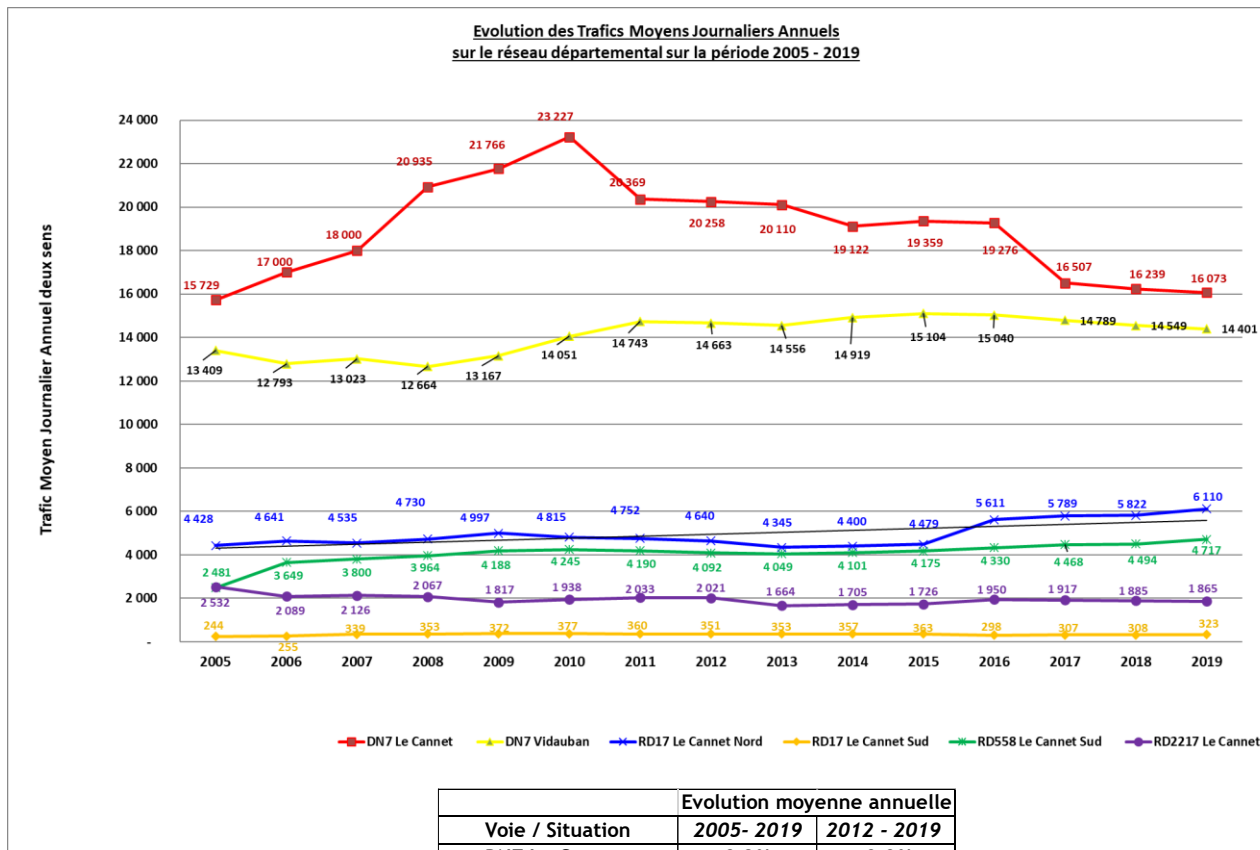
## Organisation du réseau viaire



A l'échelle du secteur d'étude, le réseau viaire est organisé suivant trois niveaux :

- Le réseau structurant intégrant d'une part les voiries autoroutières A8 et A57, d'autre part l'axe départemental « historique » DN7 à 2 voies,
- Le réseau départemental secondaire D17 et D558, dimensionné à une voie par sens de circulation,
- Le réseau de desserte locale : chemin de Causseraine assurant un accès complémentaire au Cannet des Maures via l'ouvrage sous la voie ferrée, voie d'accès au District Var Esterel de Vinci/Escota

### Evolutions ANNUELLES sur le réseau viaire départemental du secteur d'étude sur la période 2005 - 2019



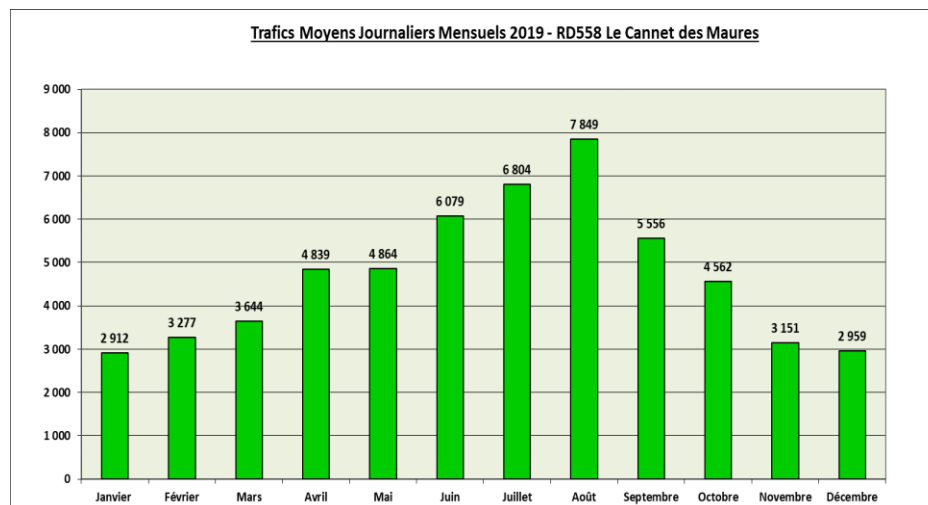
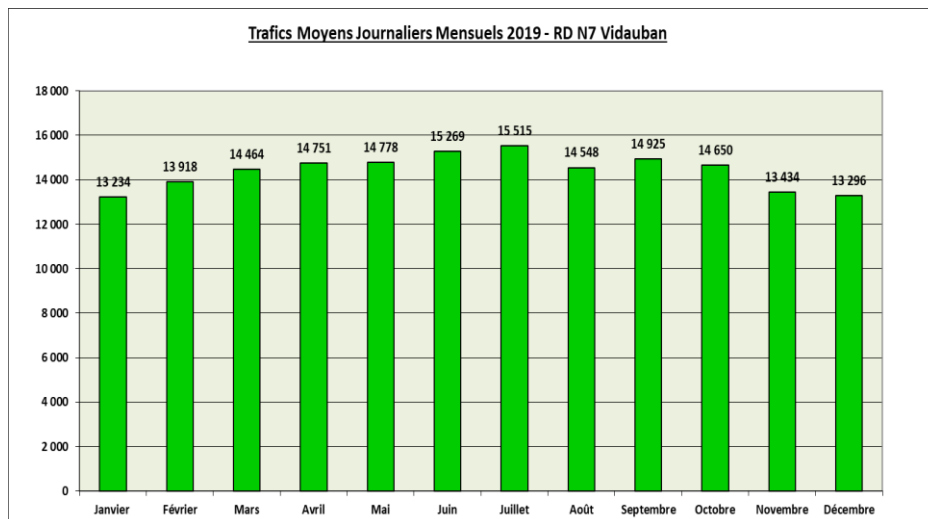
Voie / Situation	Evolution moyenne annuelle	
	2005-2019	2012-2019
DN7 Le Cannet	0,2%	-3,3%
DN7 Vidauban	0,5%	-0,3%
RD17 Le Cannet Nord	2,3%	4,0%
RD17 Le Cannet Sud	2,0%	-1,2%
RD558 Le Cannet Sud	4,7%	2,1%
RD2217 Le Cannet	-2,2%	-1,1%
Total Tous postes	0,8%	-0,8%

#### Caractéristiques d'évolution :

- Des évolutions contrastées suivant les axes et les années
- DN7 : une croissance de trafic très limitée au cours des 15 dernières années, variant entre + 0,2 et + 0,5 % par an, un net recul des flux depuis 2010/2012 au droit du Cannet et une quasi stabilité des trafics au droit de Vidauban sur la période 2012 - 2019
- D17 Nord : une croissance des flux significative, de 2,3 % en rythme annuel, qui s'est renforcée depuis 2012 (+ 4 % par an)
- D558 : Une évolution marquée, de + 4,7 % par an depuis 2005, qui s'est atténuée au cours de la période 2012 - 2019

Globalement sur l'ensemble du réseau départemental du secteur : une croissance relativement faible des trafics automobiles, + 0,8 % sur les 15 dernières années et une (très) légère régression depuis 2012.

## Evolution MENSUELLES sur le réseau viaire départemental - Année 2019



### DN7 :

- Des évolutions mensuelles de trafic comprises entre - 8 % et + 8 % par rapport à la moyenne journalière annuelle de 2019 (14 401 véh./jour deux sens)
- Trois périodes enregistrant logiquement les flux les plus faibles, de novembre à janvier inclus
- Des mois « moyens » : mars, avril, mai, août, septembre et octobre
- Un léger « pic » de trafic en juin et juillet, cumulant les flux notamment pendulaires et les trafics touristiques « d'avant/début de saison »
- Des variations saisonnières relativement limitées qui s'expliquent par des déplacements nombreux en période normale liés à l'attractivité du territoire qui sont compensés en période estivale par des trafics touristiques circulant la DN7 « en arrière pays »

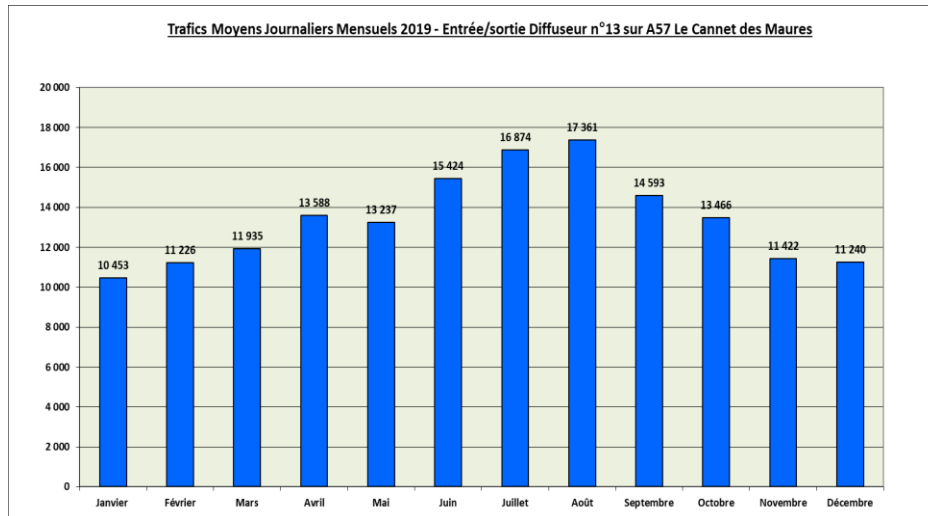
### D558 :

- Des variations saisonnières très marquée, comprises entre - 38 % et + 67 % par rapport à la moyenne journalière annuelle de 2019 (4 717 véh./jour deux sens)
- Une période « creuse » significative, de novembre à mars inclus
- Des mois « moyens » : avril, mai et octobre
- Un très fort « pic » de trafic en juin, juillet et un trafic maximal en août, justifié par la fonction de la D558 d'itinéraire d'accès secondaire au secteur de Grimaud et du golfe de Ste Maxime - St Tropez

### En résumé :

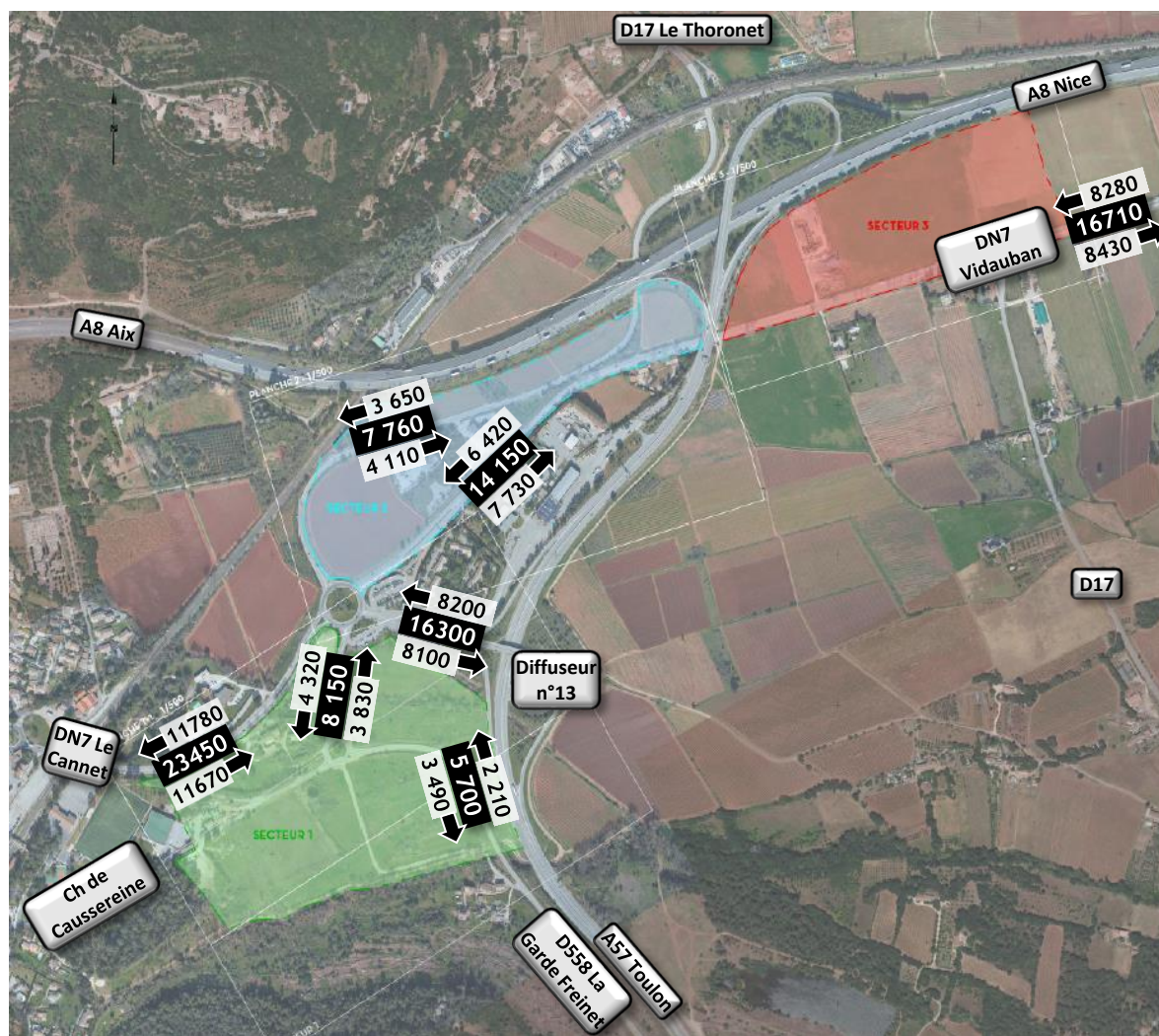
- De faibles variations mensuelles sur la DN7, très marquées sur la RD558
- Mois de Juin, période de recueil de données de trafic dans le cadre de la présente étude : des flux supérieurs de 6 % et de 29 % par rapport à la moyenne journalière annuelle, respectivement sur la DN7 et la D558.

## Evolutions MENSUELLES en entrée/sortie du diffuseur du Cannet des Maures - Année 2019



- Des variations mensuelles de trafic comprises entre - 22 % et + 30 % par rapport à la moyenne journalière annuelle de 2019 (13 402 véh/jour deux sens)
- De novembre à mars inclus : des mois aux trafics plus « limités »
- Des mois « moyens » : avril, mai et octobre
- Un fort « pic » de trafic en juillet et août, justifié par des trafics touristiques estivaux d'arrière pays.
- Mois de juin : un flux moyen journalier mensuel supérieur de 15 % au trafic moyen journalier annuel.

## Synthèse des trafics moyens journaliers par sens de circulation (jours ouvrés)



### DN7 en entrée/sortie Est du Cannel des Maures :

- ✓ Un trafic moyen journalier de près de 23 500 véh/jour ouvré deux sens,
- ✓ Un niveau de trafic élevé en entrée / sortie Est du Cannel, globalement compatible avec le gabarit à deux voies sur cette section (une voie par sens)

### DN7 au nord du giratoire de la Paix :

- ✓ Un flux moyen journalier de 14 100 véh/jour ouvré deux sens, intégrant une circulation légèrement plus élevée en direction de Vidauban
- ✓ Un niveau de trafic en adéquation avec un dimensionnement à deux voies (courte section à 3 voies)

### Entrée/sortie de la gare de péage du Cannel des Maures :

- ✓ Un trafic moyen journalier de 16 300 véh/jour ouvré deux sens, quasi équilibré par sens
- ✓ Un flux significatifs

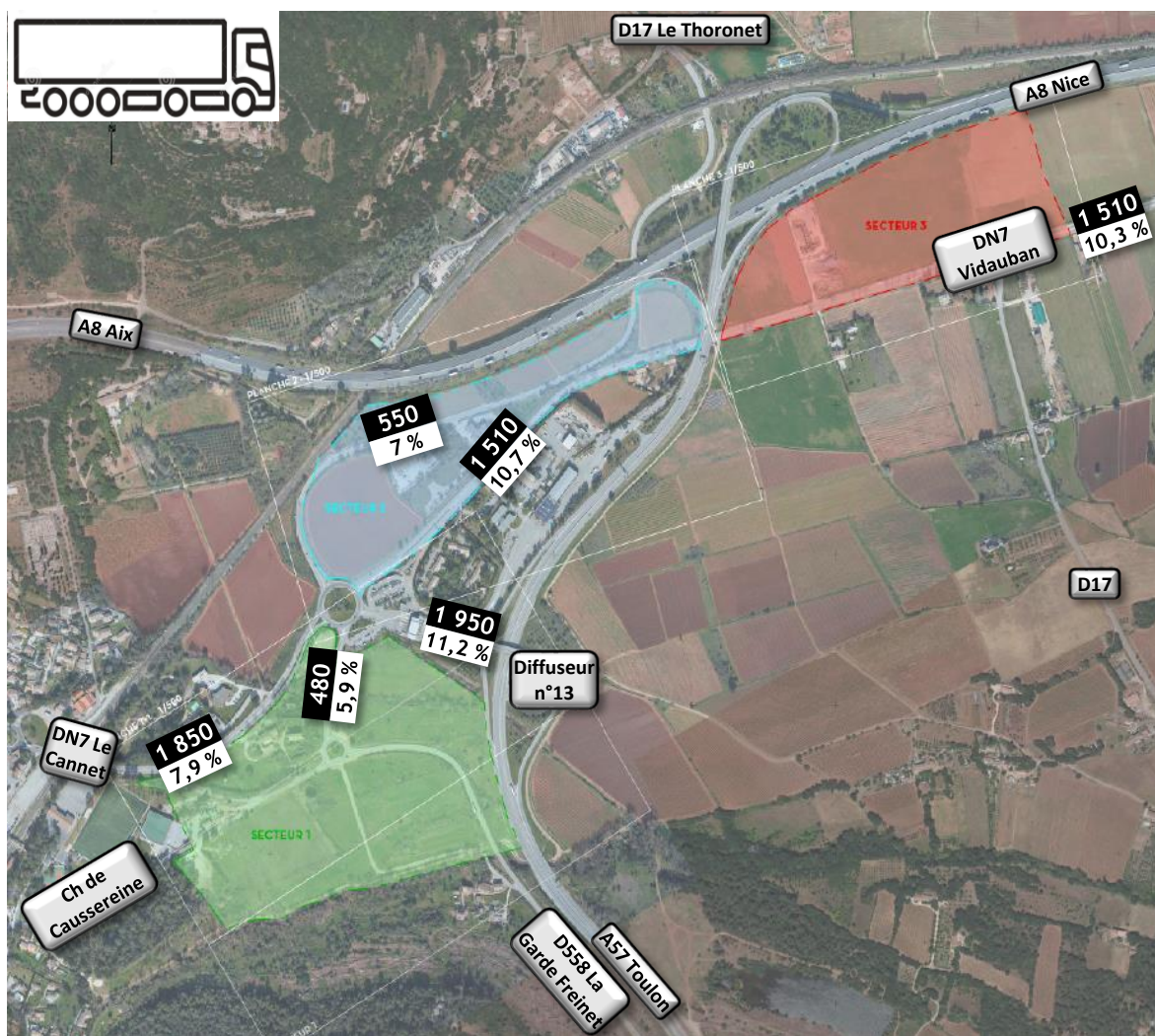
### D17 - route du Thoronet :

- ✓ Un flux moyen journalier plus faible, de près de 7 800 véh/jour ouvré deux sens, soit un trafic modéré et cohérent avec le gabarit à deux voies sur l'axe

### D558 - route de La Garde Freinet / Grimaud :

- ✓ Un trafic modéré, variant entre 5 700 véh/jour ouvré le long d'A57 et 8 150 véh/jour ouvré entre les deux giratoires (perte de trafic sur le chemin de Causseraine)
- ✓ Des niveaux de trafic cohérents avec le dimensionnement de l'axe départemental.

## Synthèse des trafics moyens journaliers par sens de circulation (jours ouvrés)



### DN7 :

- ✓ Un trafic Poids Lourds compris entre 1 510 et 1 850 PL/jour ouvré deux sens de part et d'autre du giratoire de la Paix, représentant entre 7,9 et 10,7 % du trafic total (Tous Véhicules)
- ✓ Un volume PL significatif, justifié par la desserte de nombreuses zones d'activités économiques et pôles urbains situés le long de la DN7

### Entrée/sortie de la gare de péage du Cannet des Maures :

- ✓ Un flux de 1 950 PL/jour ouvré deux sens,
- ✓ Un taux de PL significatif, proche de 11 % du trafic total

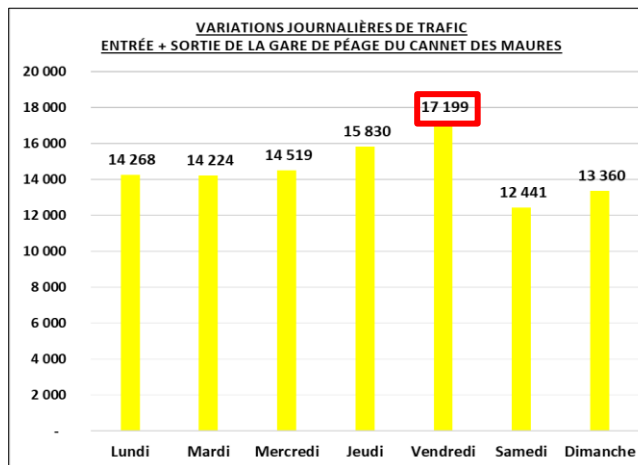
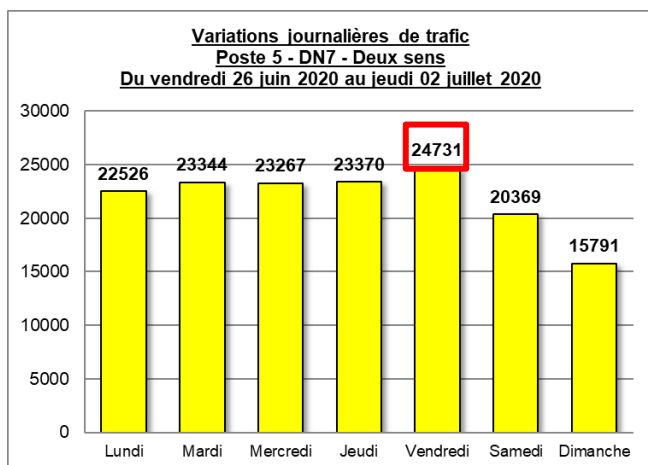
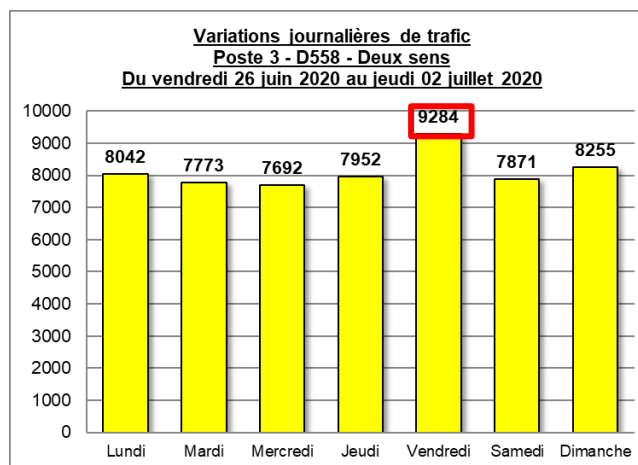
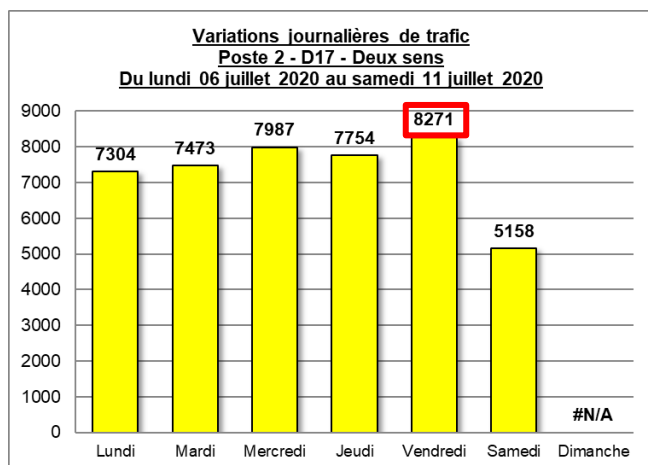
### D17 - route du Thoronet :

- ✓ Des circulations PL plus limitées, totalisant 550 PL/jour soit 7 % du trafic total
- ✓ Un taux toutefois significatif lié à la présence d'une carrière

### D558 - route de La Garde Freinet / Grimaud :

- ✓ Un trafic PL limité, de près de 500 PL/jour, représentant 5,9 % du trafic total

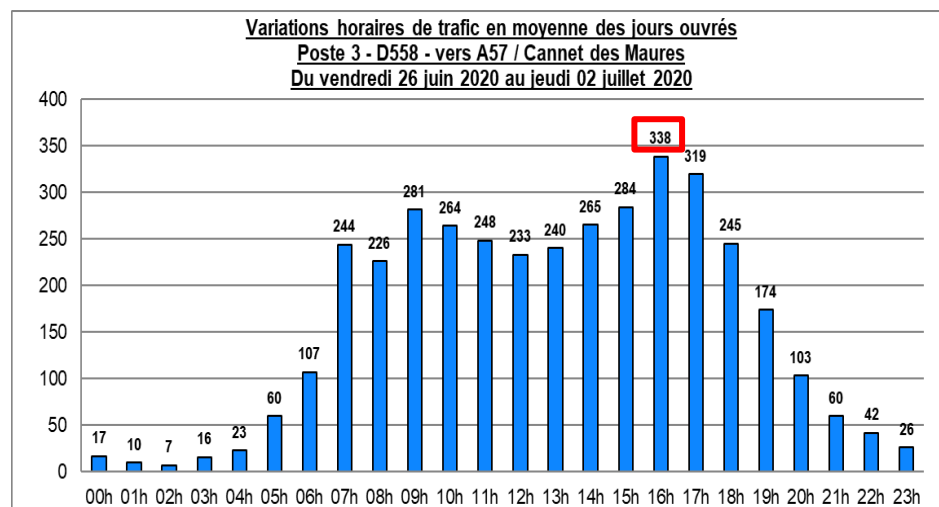
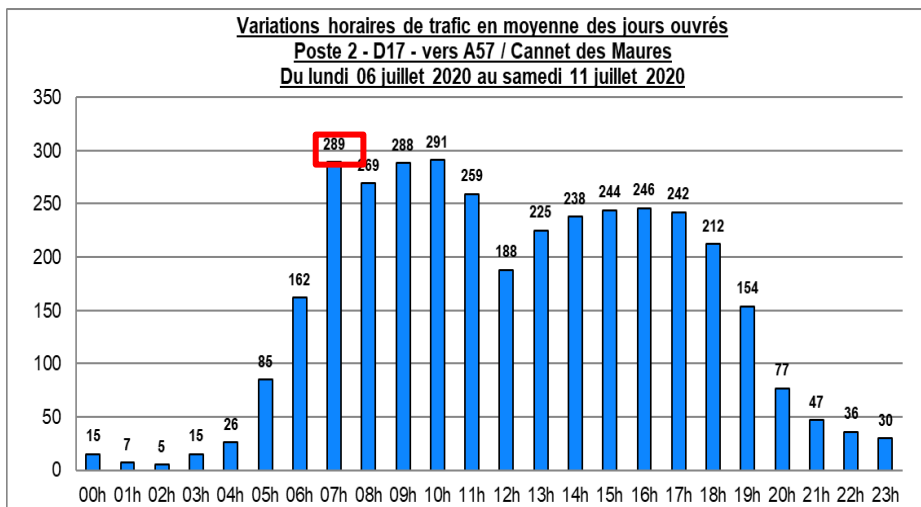
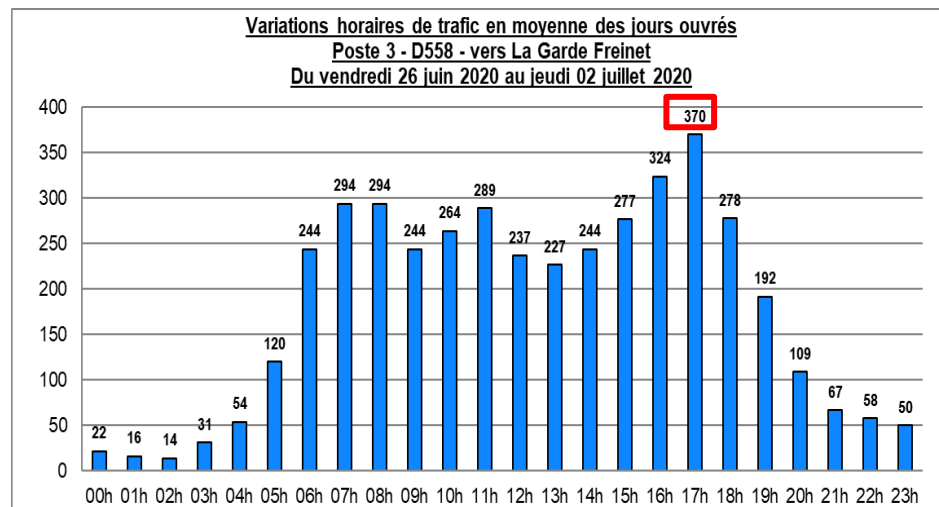
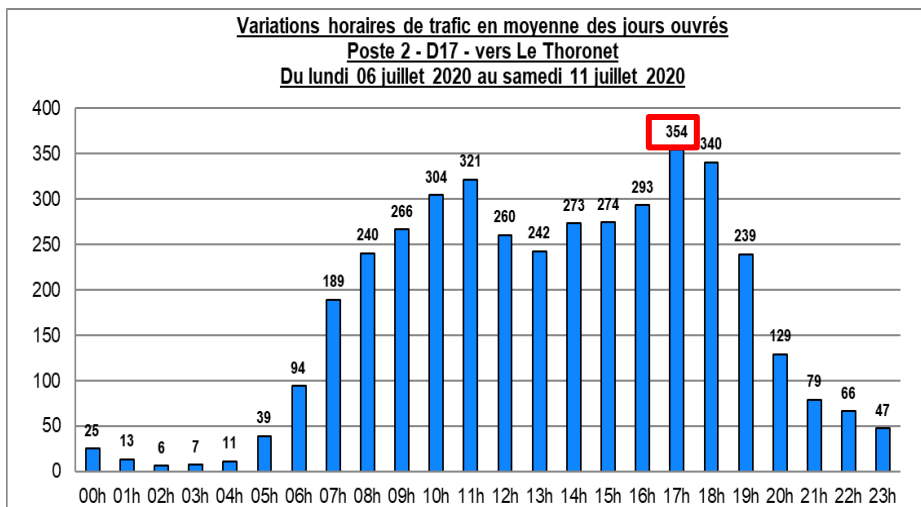
## Variations JOURNALIÈRES de trafic



Période de comptages (fin juin / début juillet 2020) :

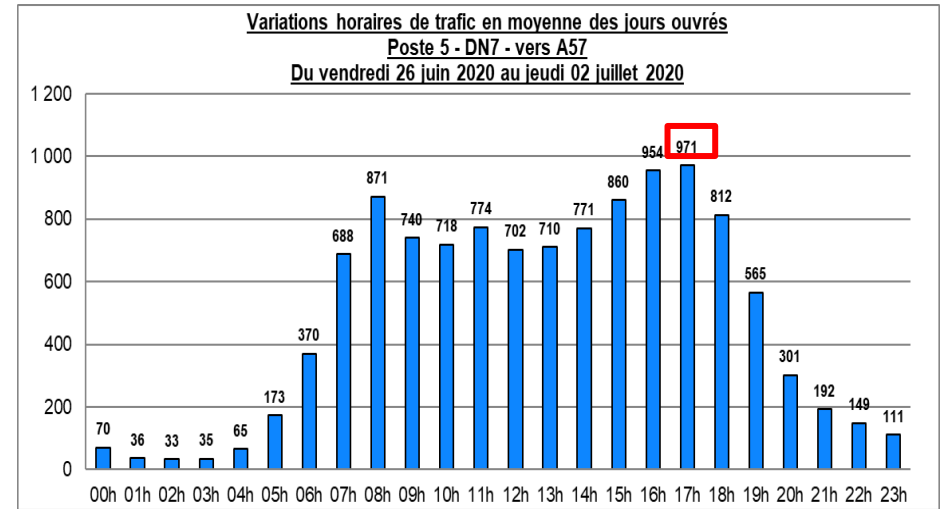
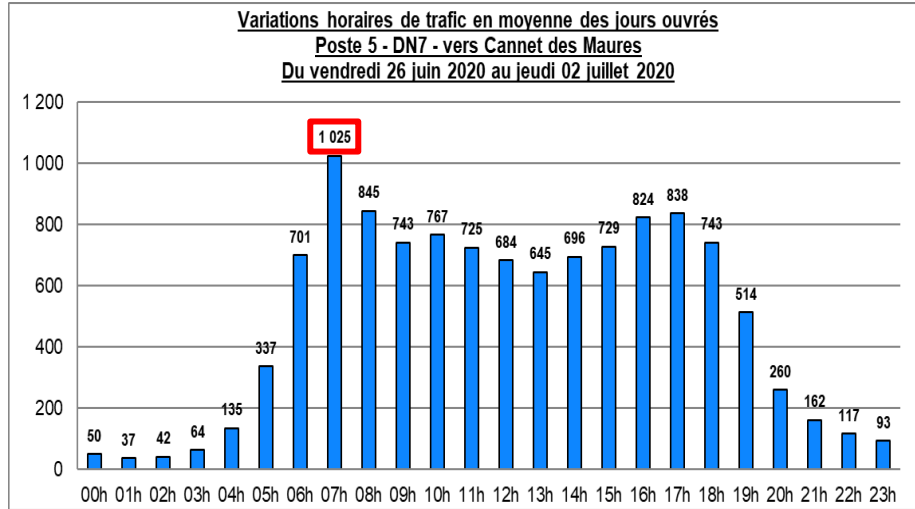
- Vendredi : LA journée enregistrant les plus forts trafics
- DN7 : Des trafics relativement stables les jours ouvrés, une baisse de trafic limitée de 13 % le samedi, s'accroissant le dimanche (- 32 %), justifiée par la logique réduction des déplacements pendulaires
- D558 : Des flux journaliers proches les jours ouvrés excepté le vendredi, le maintien d'une circulation « de semaine » les samedi et dimanche justifié par les flux de week end en relation avec l'arrière pays et la desserte secondaire du golfe de Ste Maxime
- D17 Nord : Des trafics journaliers assez proches les jours ouvrés, une baisse de trafic significative le samedi, de 31 %
- En entrée/sortie de la gare de péage du Cagnet des Maures : un « pic » de trafic le vendredi, confirmant logiquement les évolutions relevées sur les autres axes du secteur.

### Variations HORAIRES de trafic

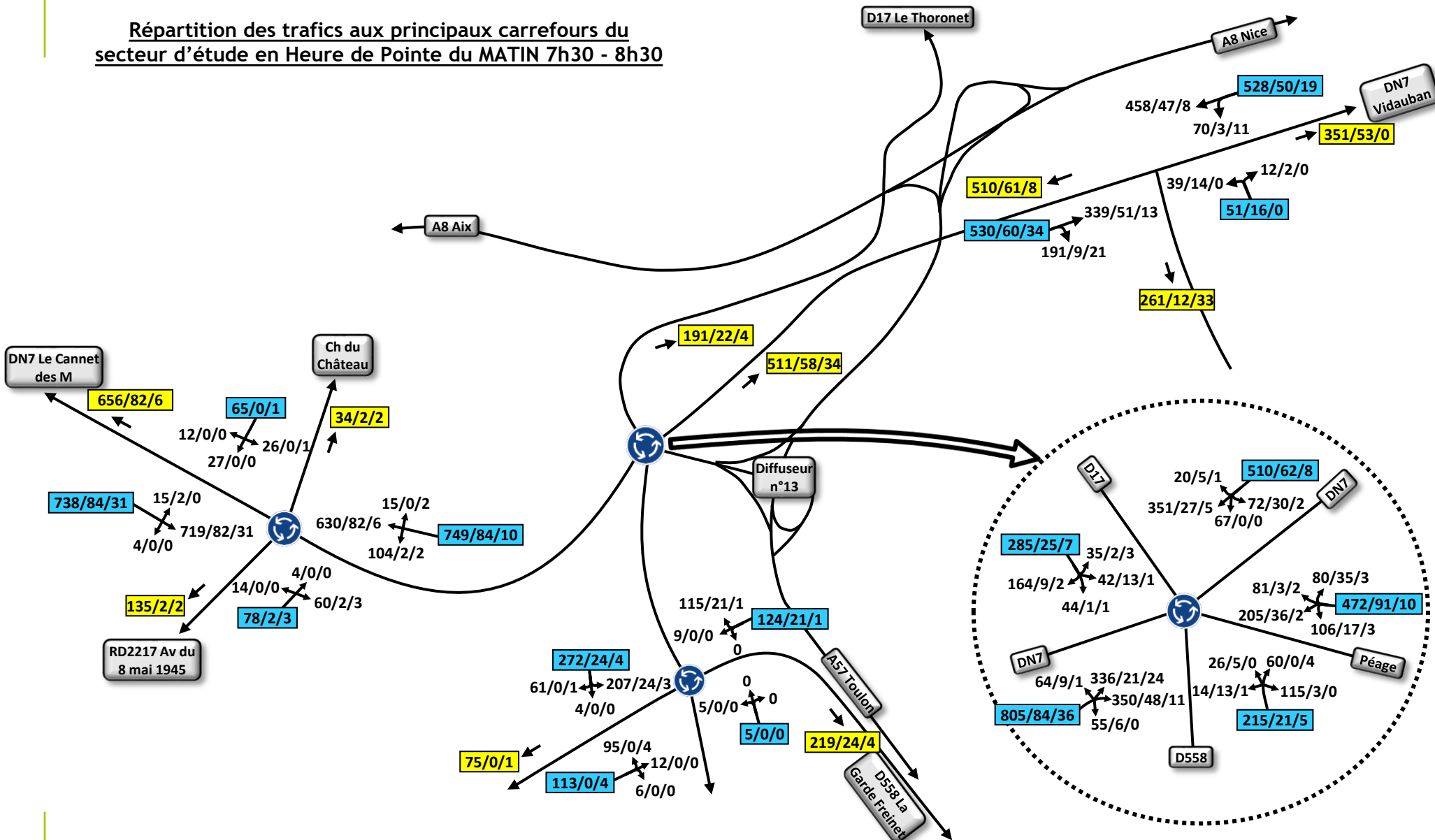




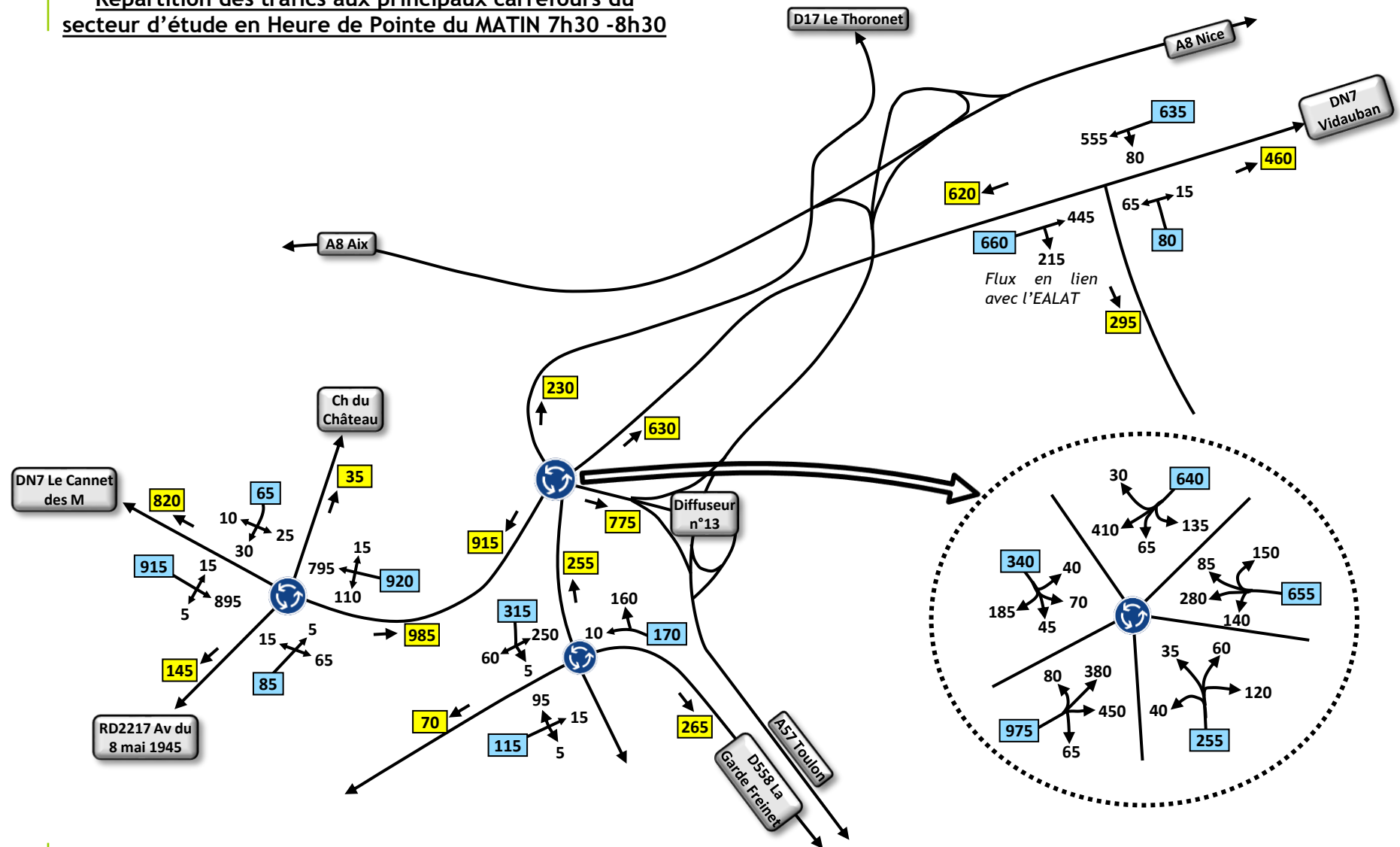
### Variations HORAIRES de trafic



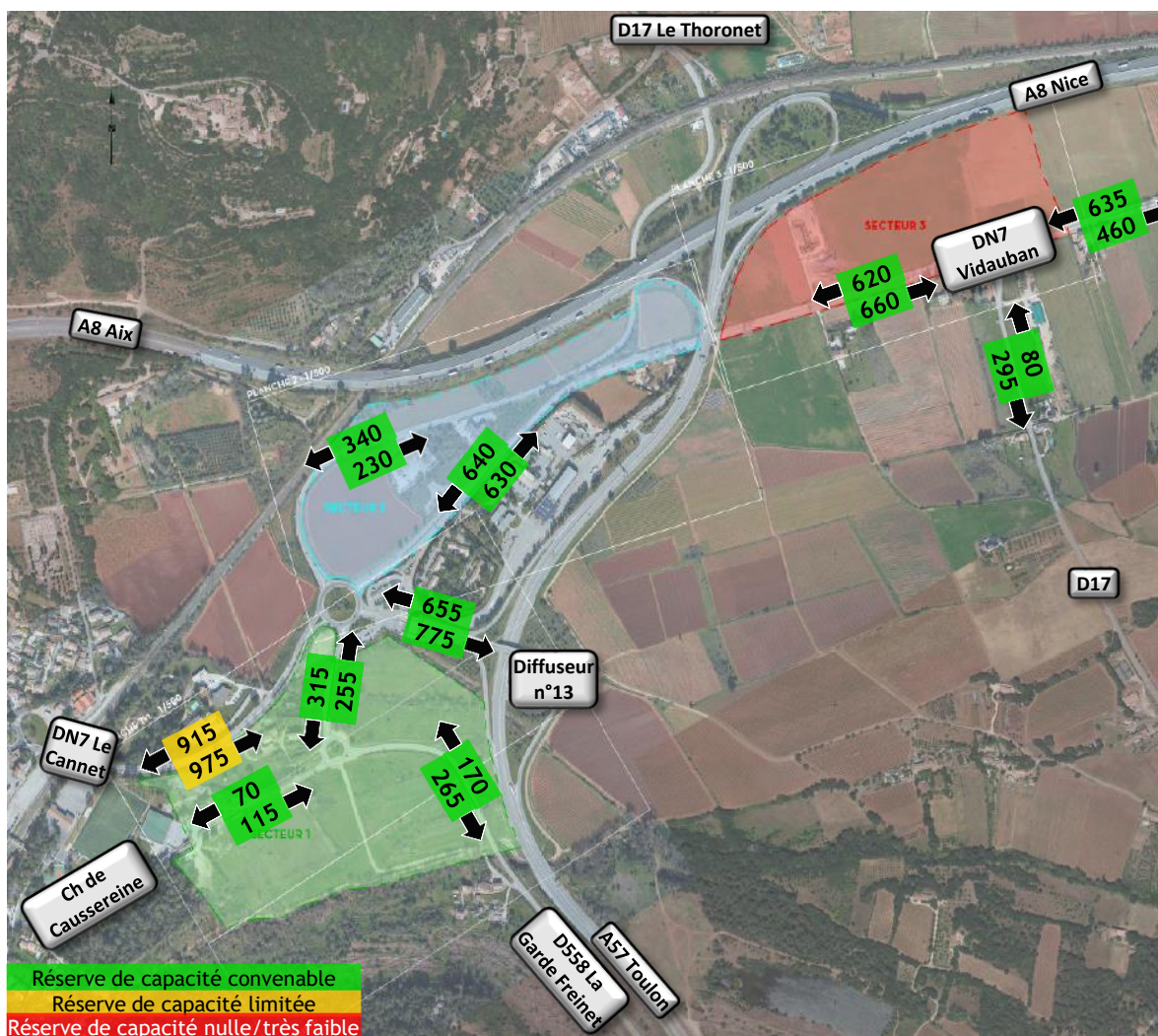
**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**



**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**



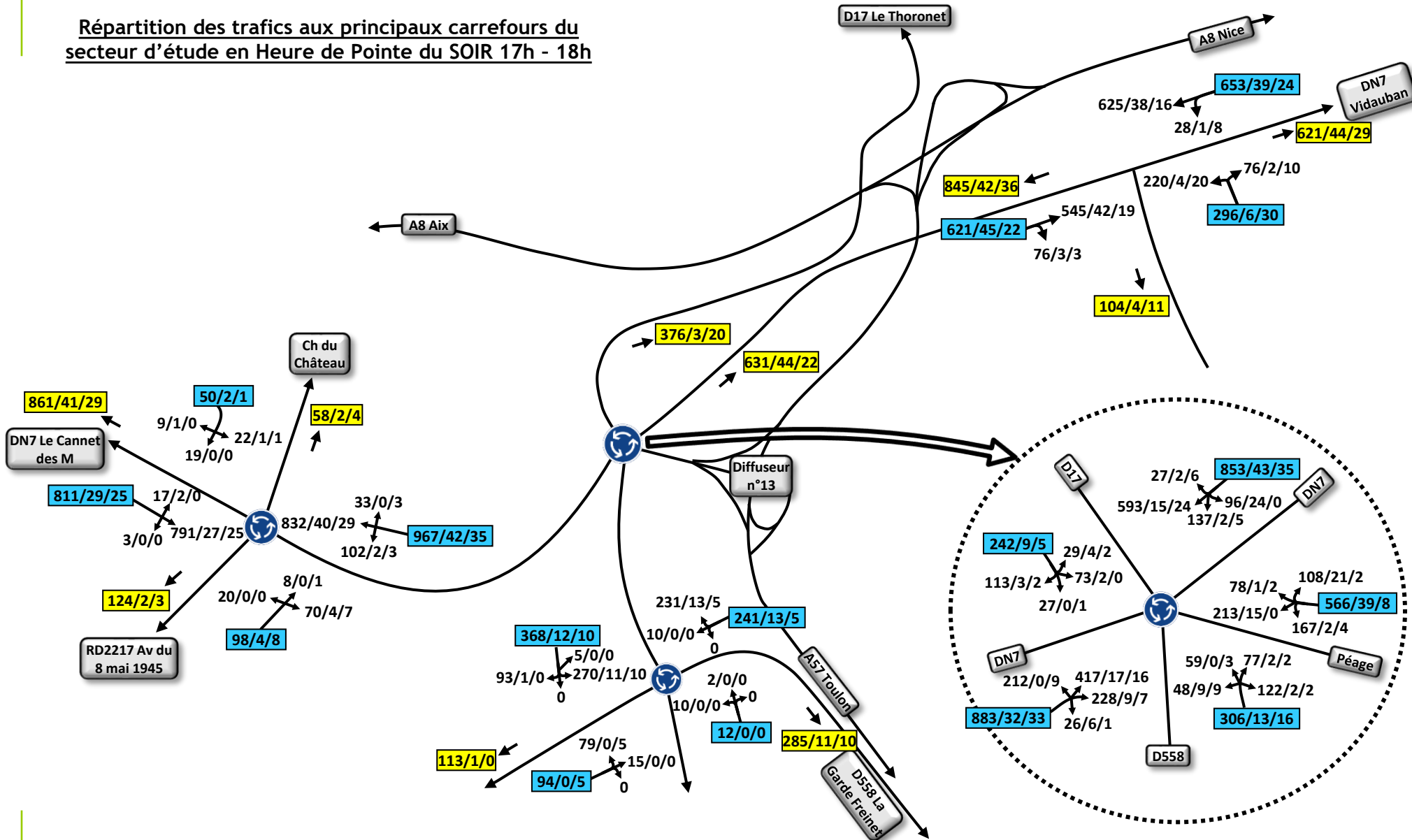
### Traffic en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 (j.o.)



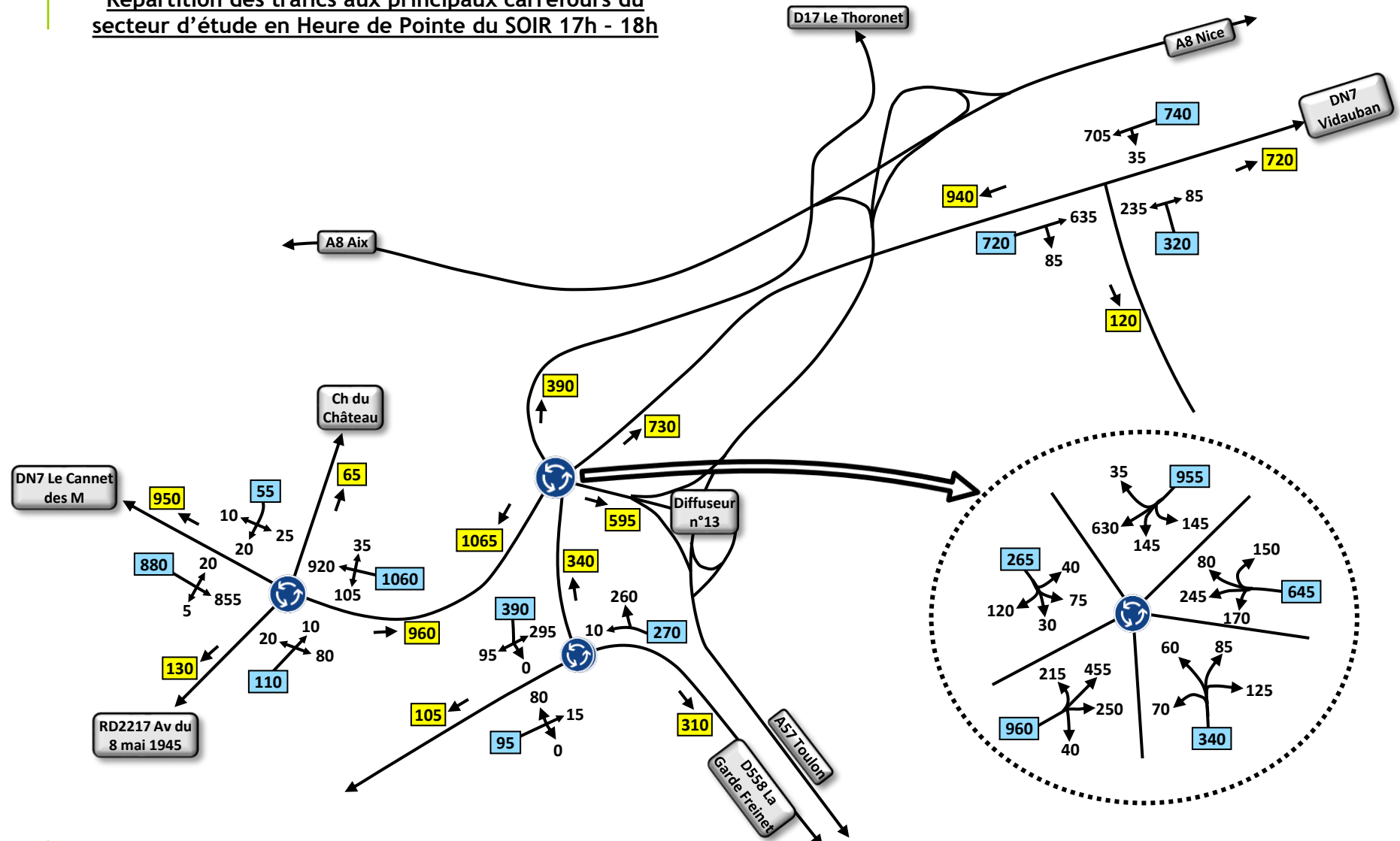
### Caractéristiques des trafics en Heure de Pointe du MATIN :

- DN7 en entrée/sortie Est du Cannel des Maures : 1 890 véhicules/heure deux sens, une circulation très légèrement supérieure dans le sens sortant du Cannel
- DN7 au nord du giratoire de la Paix : entre 1 095 et 1 280 véhicules/heure deux sens, un flux supérieur dans le sens Ouest → Est sur la section à l'ouest de la RD17 (flux pendulaires vers l'EALAT)
- D17 - route du Thoronet : 570 véhicules/heure deux sens, un trafic supérieur en direction du giratoire de la Paix
- D17 - route de l'aérodrome : 375 véhicules/heure deux sens, un flux largement orienté vers l'EALAT
- D558 - route de La Garde Freinet / Grimaud : 435 véhicules/heure deux sens, dont 60 % en direction de la Garde Freinet
- Chemin de Causseraine : 185 véhicules/heure deux sens, dont 2/3 sortant du Cannel des Maures
- Des niveaux de trafic cohérents avec le gabarit des voies de circulation, des réserves de capacité convenables sur l'ensemble des axes bien que plus limitées sur la DN7 (au regard des flux recensés).

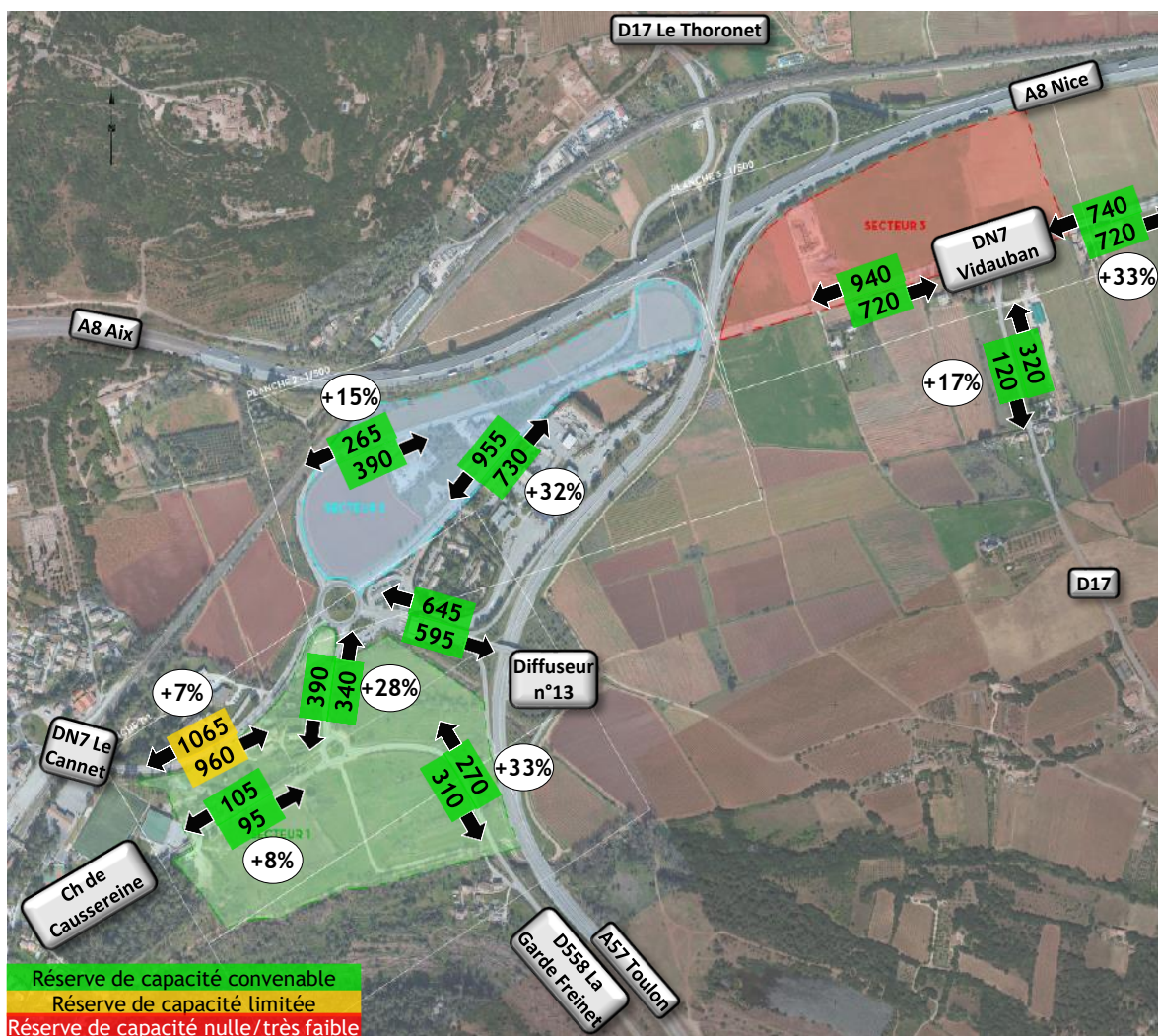
**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**



**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**



### Traffic en Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00 (j.o.)



### Caractéristiques des trafics en Heure de Pointe du SOIR :

- DN7 en entrée/sortie Est du Cannet des Maures : 2 025 véhicules/heure deux sens, une circulation légèrement supérieure en direction du centre ville du Cannet
- DN7 au nord du giratoire de la Paix : entre 1 460 et 1 685 véhicules/heure deux sens, un flux supérieur dans le sens Est → Ouest sur la section à l'ouest de la RD17
- D17 - route du Thoronet : 655 véhicules/heure deux sens, un trafic supérieur en direction du Thoronet
- D17 - route de l'aérodrome : 440 véhicules/heure deux sens dont 72 % en direction de la DN7
- D558 - route de La Garde Freinet / Grimaud : 580 véhicules/heure deux sens dont une majorité des flux vers la G.F.
- Chemin de Causseraine : 200 véhicules/heure deux sens, une circulation équilibrée par sens
- Des volumes de trafic supérieurs de 7 à 33 % à ceux relevés en Heure de Pointe du Matin suivant les sections
- Des niveaux de trafic cohérents avec le gabarit des voies de circulation, des réserves de capacité convenables sur l'ensemble des axes biens que plus limitées sur la DN7 (au regard des flux recensés).

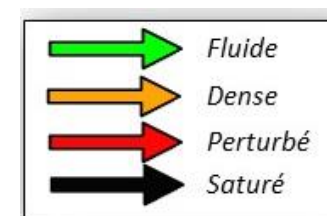
**2.2. Conditions d'écoulement des flux et**  
**analyse qualitative du réseau de voirie**



Les cartes ci-après présentent les différents états d'écoulement des trafics en Heure de Pointe du Matin, dans la tranche horaire 7h30 - 8h30 puis en Heure de Pointe du Soir entre 17h et 18h pour un jour ouvré « type » mardi ou jeudi.

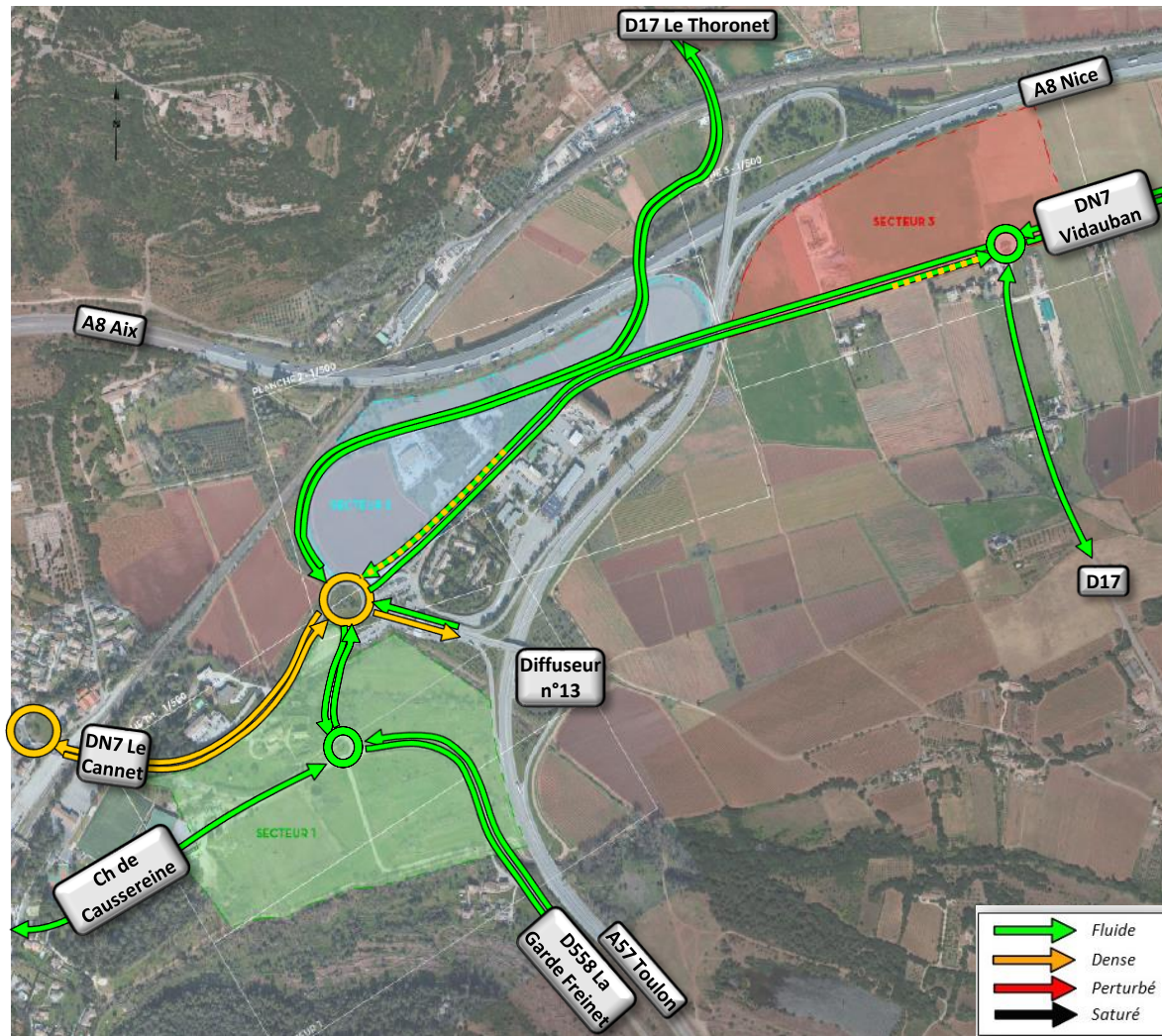
Ces états sont classifiés en quatre catégories :

- *Fluide : écoulement satisfaisant*
- *Dense : circulation dense et continue qui s'opère à des vitesses plus « réduites » mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »*
- *Perturbé : écoulement ralenti mais sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.*
- *Saturé : circulation « au pas » ou bloquée, liée aux entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.*



Cette classification a été bâtie en intégrant d'une part les volumes de trafic recensés en heures de pointe, d'autre part les observations réalisées in situ à ces périodes (notamment le jeudi 25 juin 2020).

### Conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30



Les conditions de circulation en pointe du matin sont caractérisées par :

→ D17 et D558 : Une circulation fluide quel que soit le sens de circulation, y compris entre les deux giratoires sur la D558

→ DN7 : Un écoulement dense dans les deux sens de circulation entre le rond point de la Paix et le giratoire St Louis (DN7/D2217).

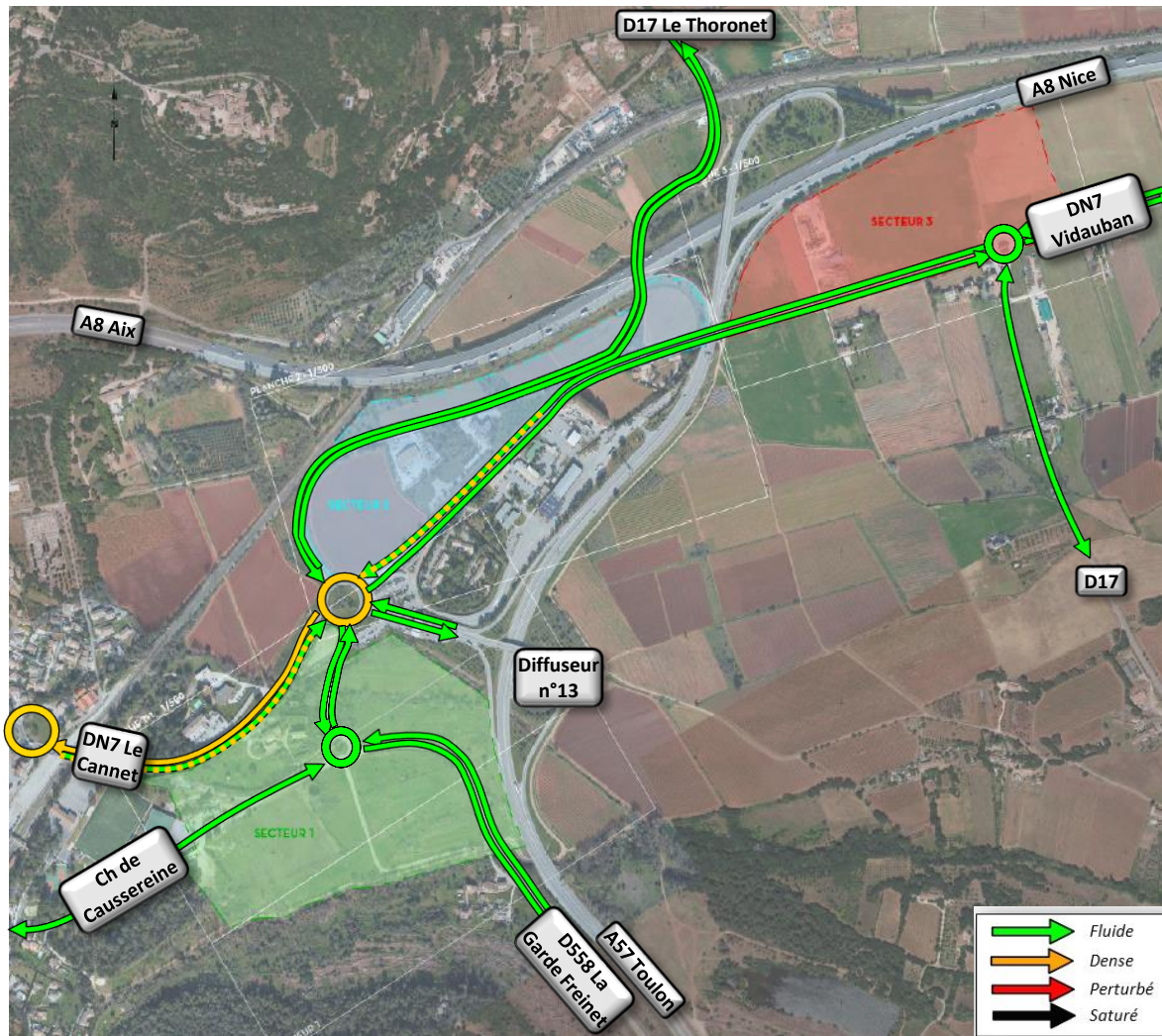
Au-delà du giratoire de la Paix (côté Vidauban), la circulation est plus fluide en raison de volumes de trafic inférieurs à ceux relevés sur la section précédente.

On relève un écoulement plus « dense » en approche du giratoire de la Paix depuis Vidauban ainsi qu'en entrée du giratoire DN7/D17 depuis Le Cannet des Maures lors de l'hyperpointe induite par l'arrivée des salariés du site militaire de l'EALAT.

Au-delà du giratoire St Louis, la circulation est dense dans les deux sens en traversée du Cannet des Maures jusqu'au Luc, avec un flux parfois très ralenti, notamment vers le Luc à partir de 8h30/9h.

→ Des giratoires présentant un fonctionnement convenable c'est-à-dire ne générant pas de rétention ou de temps d'attente significatifs y compris sur les carrefours les plus chargés (giratoire de la Paix)

### Conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00



Les conditions de circulation en pointe du soir sont caractérisées par :

- RD17 et RD558 : Une circulation fluide quel que soit le sens de circulation,
- DN7 : Un écoulement dense dans les deux sens de circulation entre le rond point de la Paix et le giratoire St Louis (DN7/RD2217). Au-delà du giratoire de la Paix, la circulation est plus fluide en raison de volumes de trafic inférieurs à ceux relevés sur la section précédente.
- Des giratoires présentant un fonctionnement convenable c'est-à-dire ne générant pas de rétention ou de temps d'attente significatifs y compris sur les carrefours les plus chargés (giratoire de la Paix)

### Giratoire de la Paix DN7 - D558 - D17 - Diffuseur n° 13 A57

#### Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)



Rayon intérieur : 29 m  
 Largeur d'anneau : 8,50 m  
 Rayon extérieur : 37,50 m  
 Entrées à 2 voies sur les 2 branches de la DN7 et en sortie de la gare de péage  
 Sorties à une voie sur toutes les branches

	Écoulement fluide
	Écoulement dense à perturbé
	Écoulement perturbé à saturé

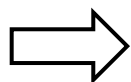
\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Diffuseur n° 13 A57	56 %	841	0 véh	3 véh
DN7 Vidauban	62 %	1032	0 véh	2 véh
D17 Le Thoronet	59 %	482	0 véh	3 véh
DN7 Le Cannet des M	49 %	919	0 véh	3 véh
D558 La Garde Freinet	58 %	359	0 véh	3 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Diffuseur n° 13 A57	46 %	542	1 véh	4 véh
DN7 Vidauban	32 %	444	1 véh	4 véh
D17 Le Thoronet	57 %	352	1 véh	4 véh
DN7 Le Cannet des M	43 %	735	0 véh	3 véh
D558 La Garde Freinet	45 %	281	1 véh	4 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Une charge de trafic élevée, variant entre 2 865 uvp/h en H.P.M. et 3 165 uvp/h en H.P.S.
- Des réserves de capacité satisfaisantes, à minima de 49 % en H.P.M. (branche DN7 Le Cannet) et de 32 % en H.P.S. (branche DN7 Vidauban), justifiées par un dimensionnement cohérent avec les flux en jeu, une bonne répartition des mouvements directionnels et des entrées à deux voies sur les branches les plus chargées
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente significatifs sur l'ensemble des cinq branches,
- Un écoulement globalement convenable des trafics en situation actuelle, confirmant les observations in situ.



### Giratoire D558 - Chemin de Causseraine

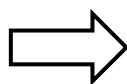
#### Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)



Rayon intérieur : 16,50 m  
 Largeur d'anneau : 7 m  
 Rayon extérieur : 23,50 m  
 Entrées à une voie sur les 4 branches  
 Sorties à une voie sur les 4 branches

	Écoulement fluide
	Écoulement dense à perturbé
	Écoulement perturbé à saturé

\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire



Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
D558 La Garde Freinet	89 %	1385	0 véh	2 véh
D558 Le Cannet des M	82 %	1405	0 véh	2 véh
Ch de Causseraine	91 %	1222	0 véh	2 véh
Ch de Portal	100 %	1221	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
D558 La Garde Freinet	83 %	1311	0 véh	2 véh
D558 Le Cannet des M	77 %	1330	0 véh	2 véh
Ch de Causseraine	93 %	1182	0 véh	2 véh
Ch de Portal	100 %	1152	0 véh	2 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Des réserves de capacité satisfaisantes, à minima de 82 % en H.P.M. et de 77 % en H.P.S. (branche D558 Le Cannet), justifiées par une faible charge de trafic, comprise entre 600 uvp/h en H.P.M. et 755 uvp/h en H.P.S. et un dimensionnement cohérent avec les flux en jeu,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente sur les quatre branches,
- Un écoulement satisfaisant des trafics en situation actuelle, confirmant les observations in situ.

### Giratoire DN7 - D17

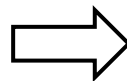
#### Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)



Rayon intérieur : 12 m  
 Largeur d'anneau : 8 m  
 Rayon extérieur : 20 m  
 Entrées à une voie sur les 3 branches  
 Sorties à une voie sur les 3 branches

	Écoulement fluide
	Écoulement dense à perturbé
	Écoulement perturbé à saturé

\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire



Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
DN7 Vidauban	61 %	991	0 véh	2 véh
DN7 Le Cannet des M	59 %	941	0 véh	3 véh
D17 EALAT	93 %	998	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
DN7 Vidauban	46 %	621	0 véh	3 véh
DN7 Le Cannet des M	57 %	957	0 véh	2 véh
D17 EALAT	65 %	595	0 véh	3 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Des réserves de capacité satisfaisantes, à minima de 59 % en H.P.M. (branche DN7 Le Cannet), et de 46 % en H.P.S. (branche DN7 Vidauban), justifiées par une charge de trafic modérée, comprise entre 1 375 uvp/h en H.P.M. et 1 780 uvp/h en H.P.S. et un dimensionnement cohérent avec les flux en jeu,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente sur les trois branches,
- Un écoulement satisfaisant des trafics en situation actuelle, confirmant les observations in situ.

DN7 en sortie du giratoire de la Paix : un profil confortable à deux voies, accès au parking de covoiturage et au District de Vinci



DN7 : un profil, une capacité variable, intégrant deux voies vers le Cannet entre la D17 et l'OA d'A57  
Un gabarit routier cohérent avec un environnement interurbain

**Analyse qualitative du réseau de voirie**



Ch de Causseraine : un axe secondaire d'accès au centre ville du Cannet des Maures depuis la D558, contraint par le gabarit du pont rail en aval (hauteur maxi 2,80 m) et géré par alternat (priorité vers D558)

Ch de Causseraine : une largeur de chaussée réduite (4,5/5 m), avec des accotements très étroits ou inexistant suivant les sections, assurant un croisement à vitesse réduite



Deux voies en entrée sur le giratoire de la Paix depuis la gare de péage, une inter distance limitée (70 ml) entre les deux ouvrages mais suffisante au regard des flux actuels



Ch de Causseraine : une chaussée plus large entre le pont rail et l'accès au pôle de sports/loisirs de Recoups, dotée de trottoirs en lien avec l'environnement urbanisé



D558 : un axe à une voie par sens, fluide, y compris entre les deux giratoires

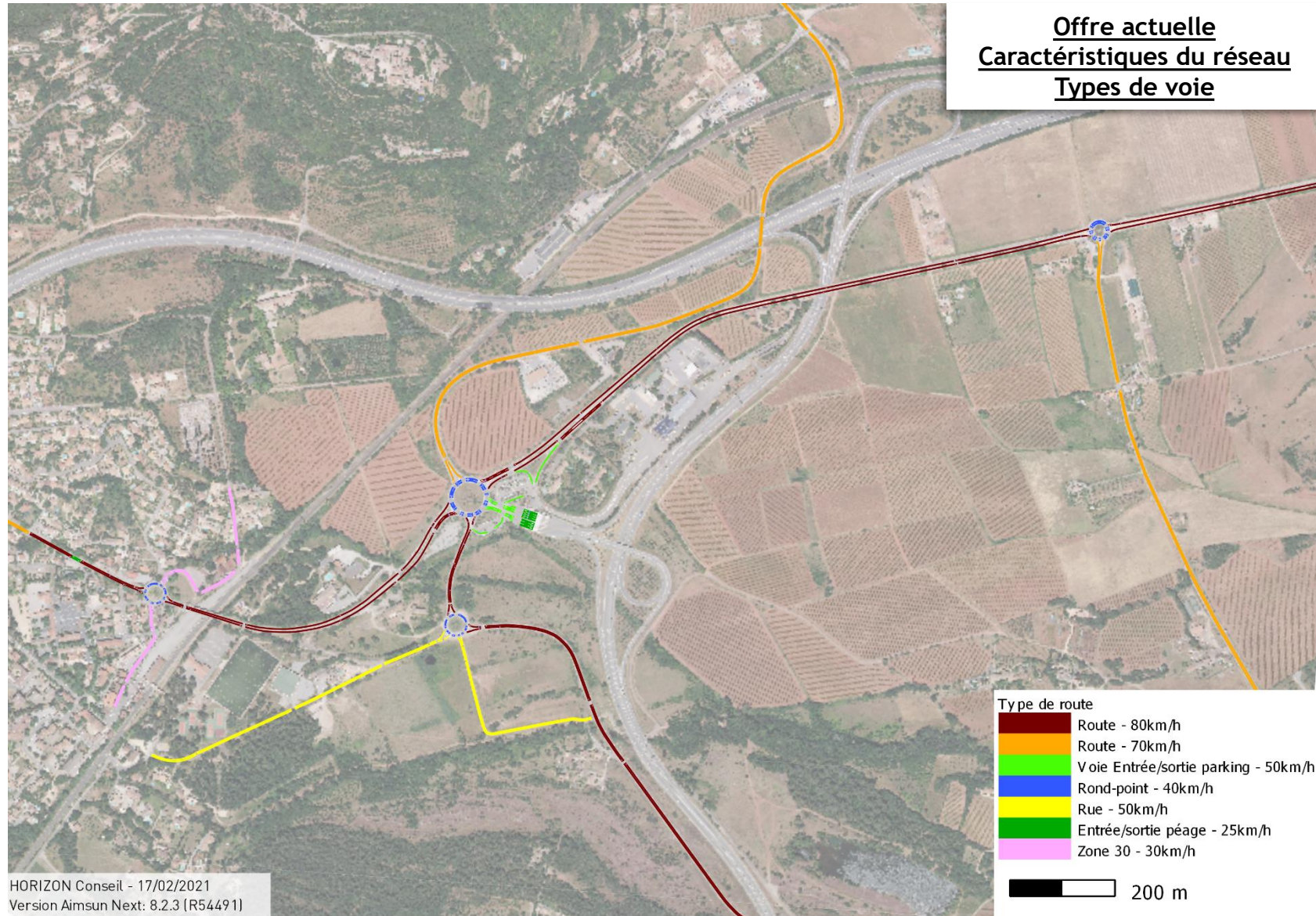


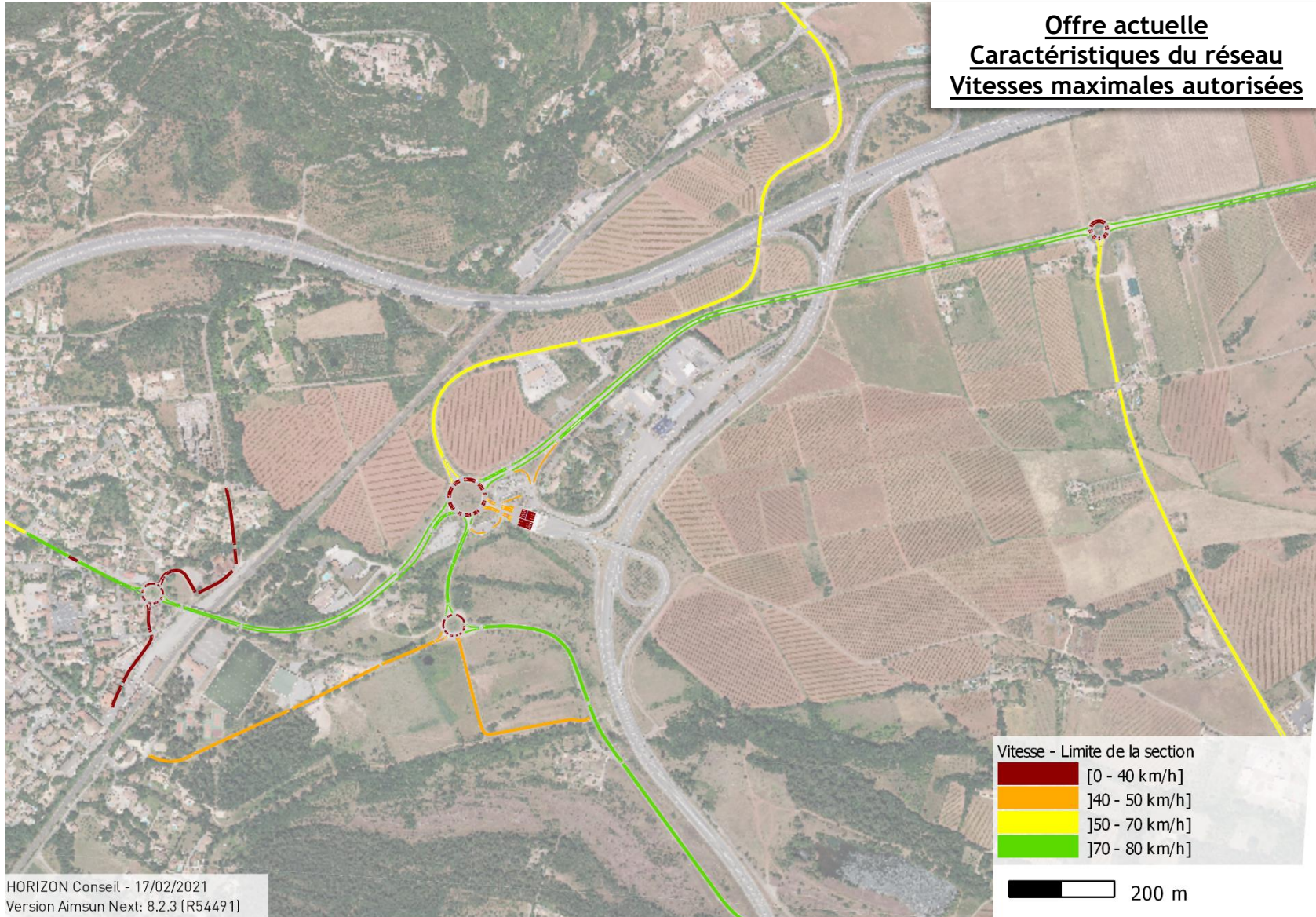
DN7 entre le giratoire de la Paix et celui de St Louis : un gabarit confortable à deux voies desservant quelques habitations et activités (hôtel)

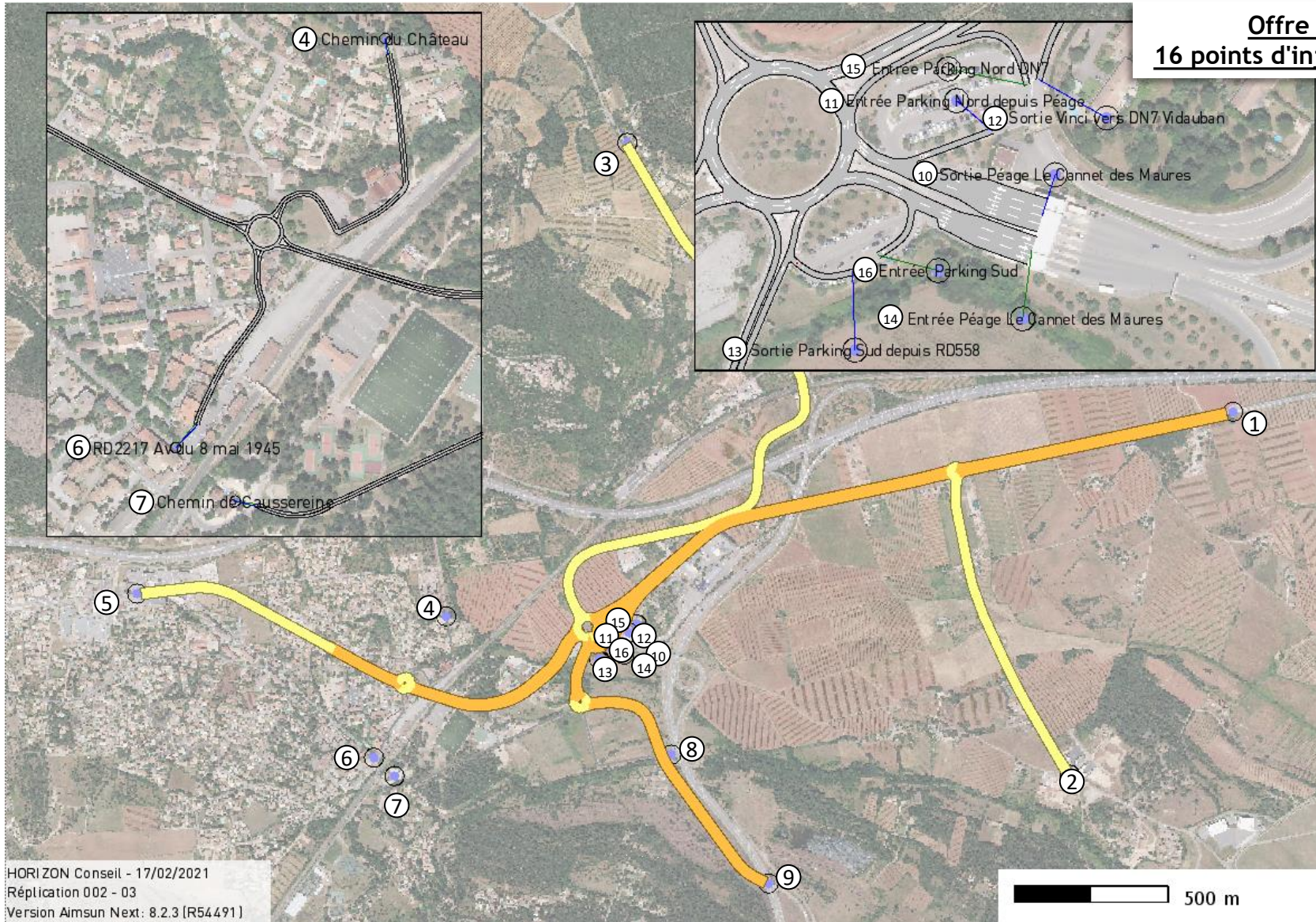


## **2.3. Simulations dynamiques de trafic**









**Offre actuelle**  
**16 points d'injection du trafic**

HORIZON Conseil - 17/02/2021  
Réplication 002 - 03  
Version Aimsun Next : 8.2.3 [R54491]

## H.P.M. 7h30-8h30 - demande actuelle

### VL

	01.DN7 Vidauban	02.RD17 EALAT	03.RD17 Le Thoronet	04.Chemin du Château	05.DN7 Le Cannet des Maures	06.RD2217 Av du 8 mai 1945	07.Chemin de Causseraine	08.Chemin de Portal	09.RD558 La Garde Freinet	14. Entrée Péage Le Cannet des Maures	15. Entrée Parking Nord DN7	16. Entrée Parking Sud	Total
01.DN7 Vidauban	74	17	6	289	44	4			7	96	1	1	539
02.RD17 EALAT	11	2	1	17	2	4			5	11	1		54
03.RD17 Le Thoronet	22	15	2	133	26	14	2		36	41	1	2	294
04.Chemin du Château	8	3	4	12	25				5	8			65
05.DN7 Le Cannet des Maures	195	115	54	16	4		2		54	311	3	2	756
06.RD2217 Av du 8 mai 1945	11	12	9	4	14				10	20	1		81
07.Chemin de Causseraine	18	8	15	1	2		6		15	50	1		116
08.Chemin de Portal							8						8
09.RD558 La Garde Freinet	23	7	12	2	19	6	12			45	1		127
10.Sortie Péage Le Cannet des Maures	51	31	78	3	170	28	27		80			1	469
11.Entrée Parking Nord depuis Péage	3	1	1		2	1	2		2				12
12.Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	8	2											10
13.Sortie Parking Sud depuis RD558	3	1			3	1	1		2	3			14
<b>Total</b>	<b>353</b>	<b>269</b>	<b>192</b>	<b>35</b>	<b>661</b>	<b>137</b>	<b>72</b>	<b>10</b>	<b>216</b>	<b>585</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>2545</b>

### PL

	01.DN7 Vidauban	02.RD17 EALAT	03.RD17 Le Thoronet	04.Chemin du Château	05.DN7 Le Cannet des Maures	06.RD2217 Av du 8 mai 1945	07.Chemin de Causseraine	08.Chemin de Portal	09.RD558 La Garde Freinet	14. Entrée Péage Le Cannet des Maures	15. Entrée Parking Nord DN7	16. Entrée Parking Sud	Total
01.DN7 Vidauban	3	4		20	1					23			51
02.RD17 EALAT	2	1		6						7			16
03.RD17 Le Thoronet	1	1		8	1				1	13			25
04.Chemin du Château													
05.DN7 Le Cannet des Maures	18	3	8	2					6	48			85
06.RD2217 Av du 8 mai 1945	1									1			2
07.Chemin de Causseraine													
08.Chemin de Portal													
09.RD558 La Garde Freinet			6		13					2			21
10.Sortie Péage Le Cannet des Maures	31	5	3		35				17				91
11.Entrée Parking Nord depuis Péage													
12.Sortie Vinci vers DN7 Vidauban													
13.Sortie Parking Sud depuis RD558													
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>82</b>	<b>2</b>	<b></b>	<b></b>	<b>24</b>	<b>94</b>	<b></b>	<b></b>	<b>291</b>

## H.P.S. 17h00-18h00 - demande actuelle

### VL

	01.DN7 Vidauban	02.RD17 EALAT	03.RD17 Le Thoronet	04.Chemin du Château	05.DN7 Le Cannet des Maures	06.RD2217 Av du 8 mai 1945	07.Chemin de Caussereine	08.Chemin de Portal	09.RD558 La Garde Freinet	14. Entrée Péage Le Cannet des Maures	15. Entrée Parking Nord DN7	16. Entrée Parking Sud	Total
01.DN7 Vidauban	31	21	19	382	48	27			72	59	2		661
02.RD17 EALAT	79	8	3	143	8	11			26	28			306
03.RD17 Le Thoronet	26	3	1	95	15	5			23	73	2		243
04.Chemin du Château	6	2	4	9	19				4	6			50
05.DN7 Le Cannet des Maures	353	39	204	15	3				15	149		2	780
06.RD2217 Av du 8 mai 1945	14	4	17	8	20				5	28	1	1	98
07.Chemin de Caussereine	21	4	14		1				15	38		1	94
08.Chemin de Portal	1					10				1			12
09.RD558 La Garde Freinet	31	5	27	3	22	2			10	141		3	244
10.Sortie Péage Le Cannet des Maures	89	18	79	7	162	31			47	128	4	1	566
11.Entrée Parking Nord depuis Péage	2	1	2		2	1	2		1				11
12.Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	6	1											7
13.Sortie Parking Sud depuis RD558	3	1			1	2	1		2	1			11
<b>Total</b>	<b>631</b>	<b>109</b>	<b>376</b>	<b>56</b>	<b>837</b>	<b>129</b>	<b>113</b>		<b>291</b>	<b>524</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>3083</b>

### PL

	01.DN7 Vidauban	02.RD17 EALAT	03.RD17 Le Thoronet	04.Chemin du Château	05.DN7 Le Cannet des Maures	06.RD2217 Av du 8 mai 1945	07.Chemin de Caussereine	08.Chemin de Portal	09.RD558 La Garde Freinet	14. Entrée Péage Le Cannet des Maures	15. Entrée Parking Nord DN7	16. Entrée Parking Sud	Total
01.DN7 Vidauban	1	2			12	1			2	21			39
02.RD17 EALAT	2				1				1	2			6
03.RD17 Le Thoronet	4	1			2	1				1			9
04.Chemin du Château	1				1								2
05.DN7 Le Cannet des Maures	13		1	2					6	11			33
06.RD2217 Av du 8 mai 1945	2									2			4
07.Chemin de Caussereine													
08.Chemin de Portal													
09.RD558 La Garde Freinet	3		1		8	1							13
10.Sortie Péage Le Cannet des Maures	19	2	1		13	2			2				39
11.Entrée Parking Nord depuis Péage													
12.Sortie Vinci vers DN7 Vidauban													
13.Sortie Parking Sud depuis RD558													
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>37</b>	<b>5</b>			<b>11</b>	<b>37</b>			<b>145</b>

Reconstitution de la situation actuelle - Calage du modèle en H.P.M. et en H.P.S. :

Création d'un modèle de micro simulation dynamique de trafic (sous Aimsun) qui intègre :

- **Le calage de la demande de trafic** exprimée en VL et PL., sur la base des données horaires recueillies en 2020
- **Le calage de l'offre**, c'est-à-dire des caractéristiques du réseau viaire (géométrie, système de priorité, capacité, vitesse maximale autorisée...)

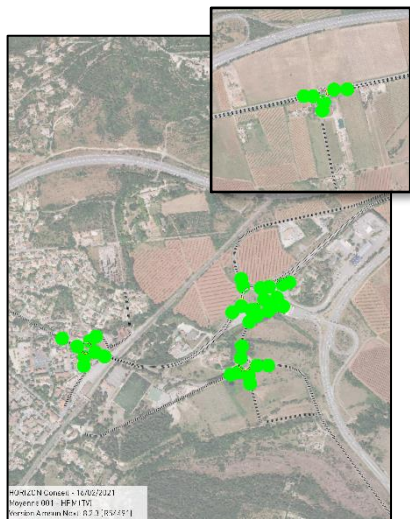
Critère de validation : GEH

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}}$$

- GEH < 5 : Bonne validation
- 5 < GEH < 10 : Validation améliorabile
- GEH > 10 : Mauvaise validation

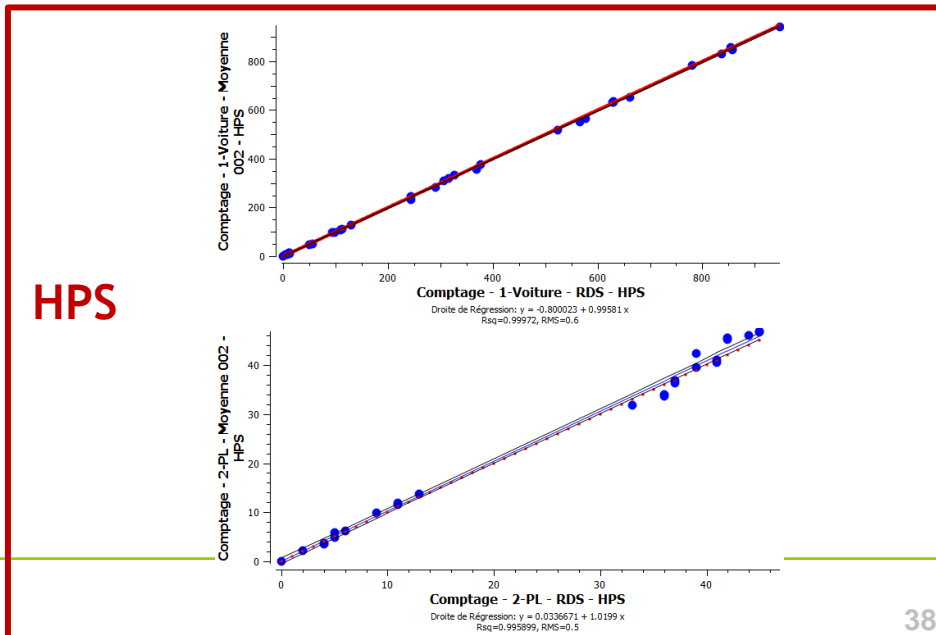
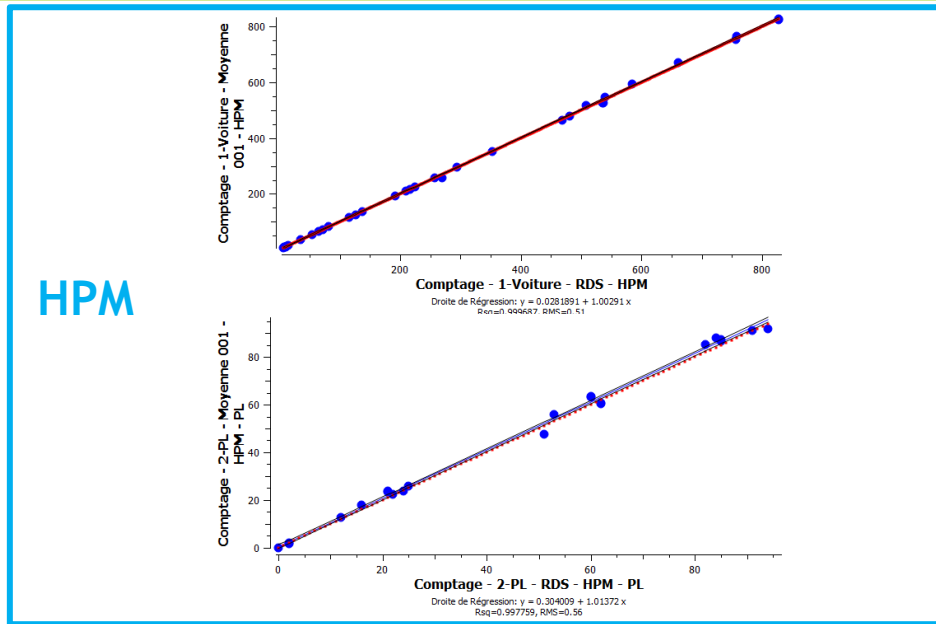
Variable	Valeurs HPM V.L.	Valeurs HPM P.L.
Points de comptage	39	39
GEH<5	39	39
<b>GEH&lt;5 [%]</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
GEH<10	39	39
GEH<10 [%]	100 %	100 %
R <sup>2</sup>	1	1

Variable	Valeurs HPS V.L.	Valeurs HPS P.L.
Points de comptage	39	39
GEH<5	39	39
<b>GEH&lt;5 [%]</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
GEH<10	39	39
GEH<10 [%]	100 %	100 %
R <sup>2</sup>	1	1

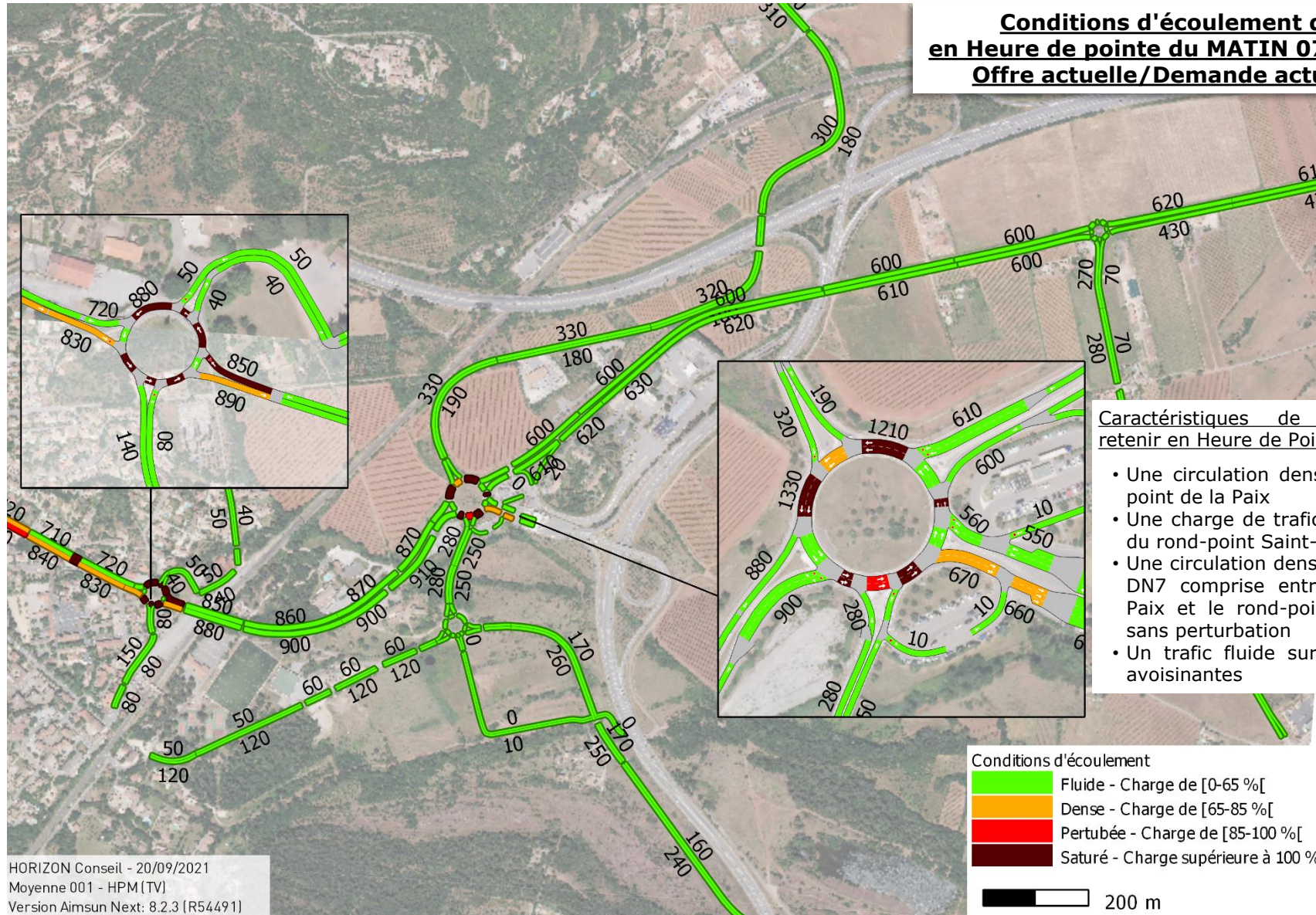


Statistique GEH

- Bon ajustement
- Nécessite une recherche plus approfondie
- Inacceptable

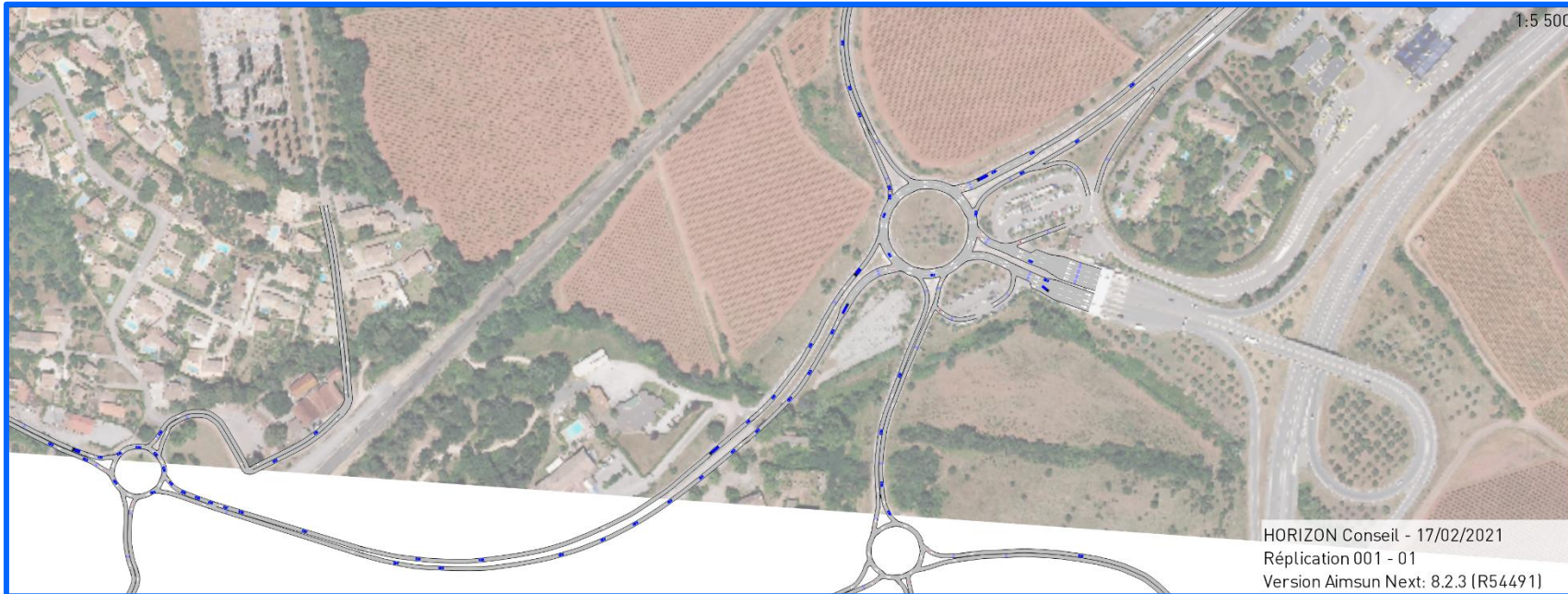
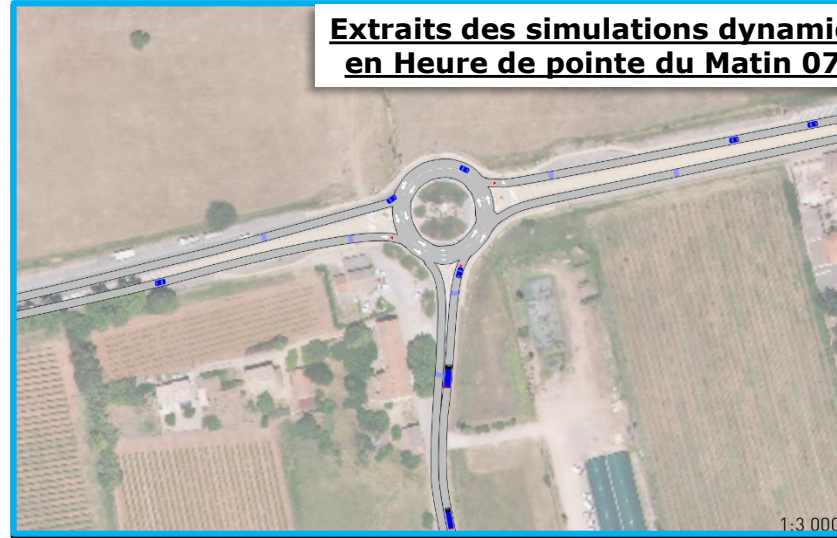
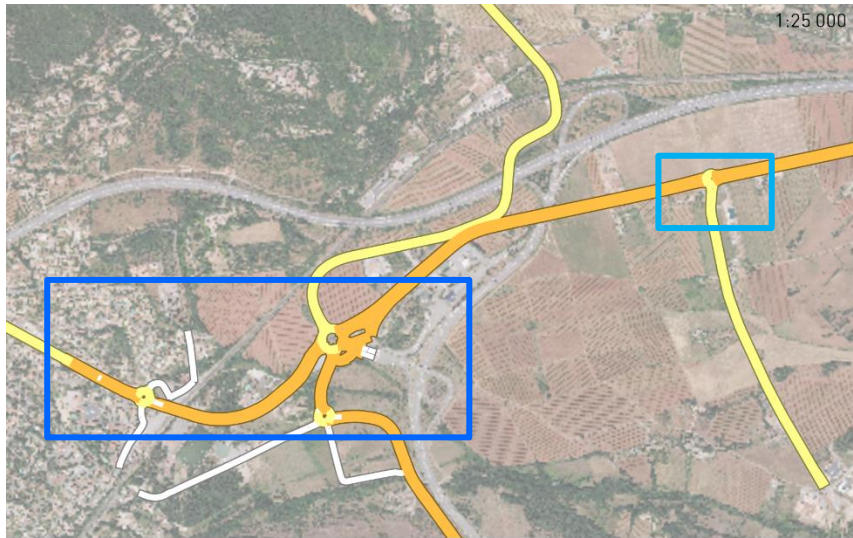


**Conditions d'écoulement des flux  
en Heure de pointe du MATIN 07h30 - 08h30  
Offre actuelle/Demande actuelle (TV)**



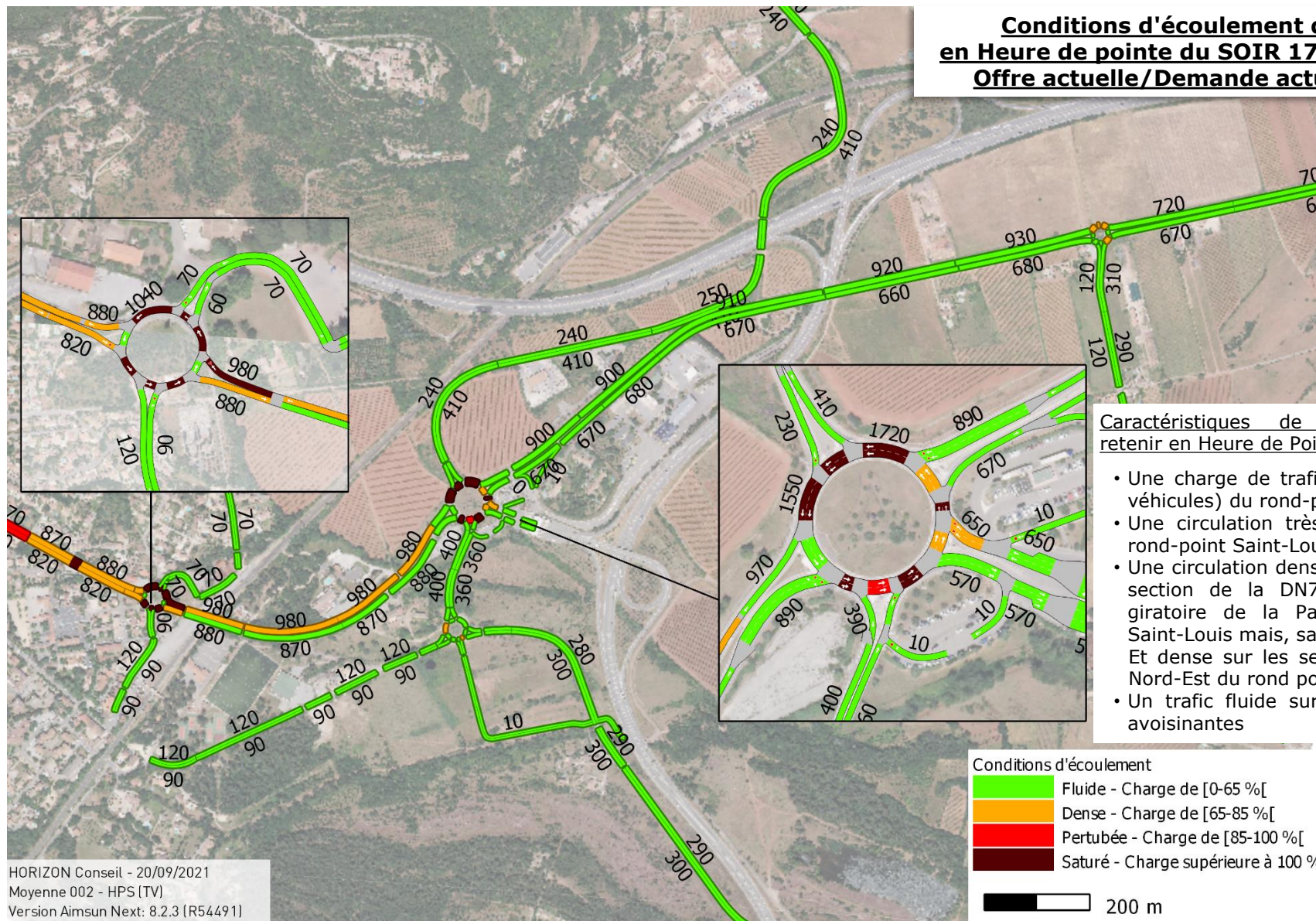
Caractéristiques de fonctionnement à retenir en Heure de Pointe du MATIN :

- Une circulation dense au droit du rond-point de la Paix
- Une charge de trafic importante au droit du rond-point Saint-Louis
- Une circulation dense sur la section de la DN7 comprise entre le giratoire de la Paix et le rond-point Saint-Louis mais, sans perturbation
- Un trafic fluide sur les autres sections avoisinantes





**Conditions d'écoulement des flux  
en Heure de pointe du SOIR 17h00 - 18h00  
Offre actuelle/Demande actuelle (TV)**



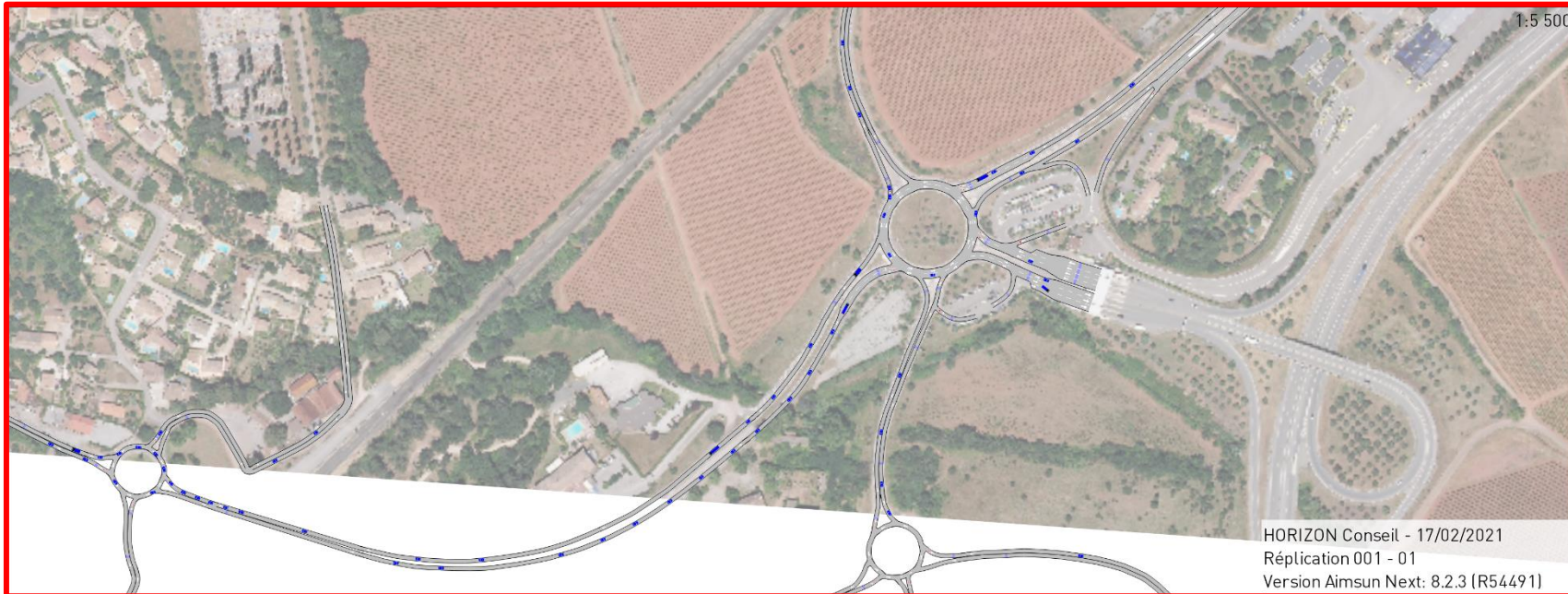
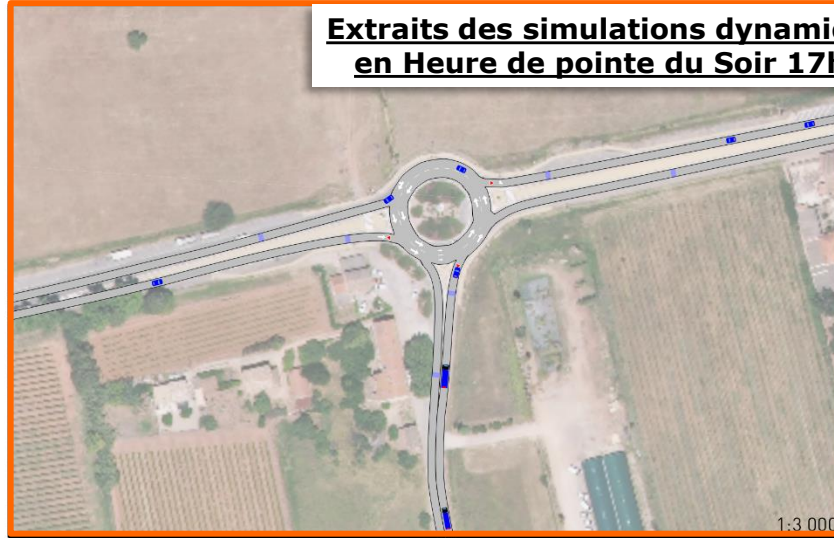
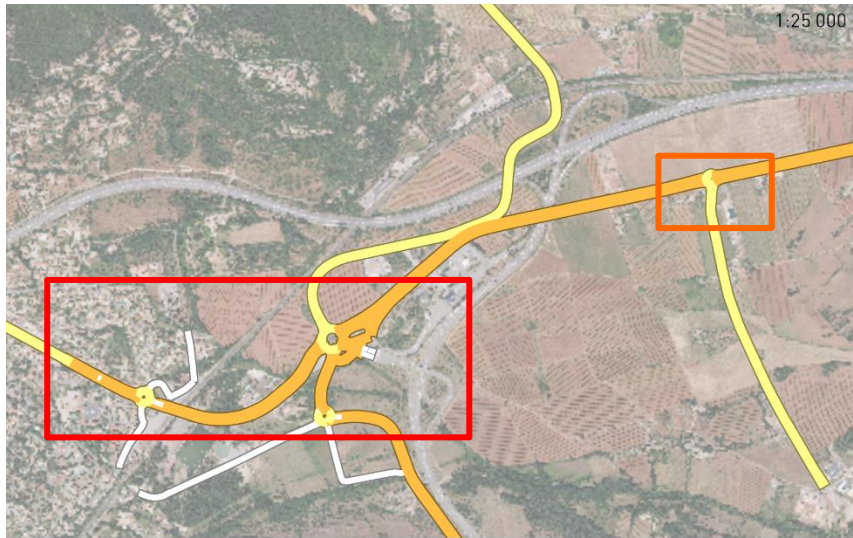
Caractéristiques de fonctionnement à retenir en Heure de Pointe du SOIR :

- Une charge de trafic importante (2 950 véhicules) du rond-point de la Paix
- Une circulation très dense au droit du rond-point Saint-Louis mais sans blocage
- Une circulation dense à très dense sur la section de la DN7 comprise entre le giratoire de la Paix et le rond-point Saint-Louis mais, sans perturbation. Et dense sur les sections de la DN7 au Nord-Est du rond point de la Paix.
- Un trafic fluide sur les autres sections avoisinantes

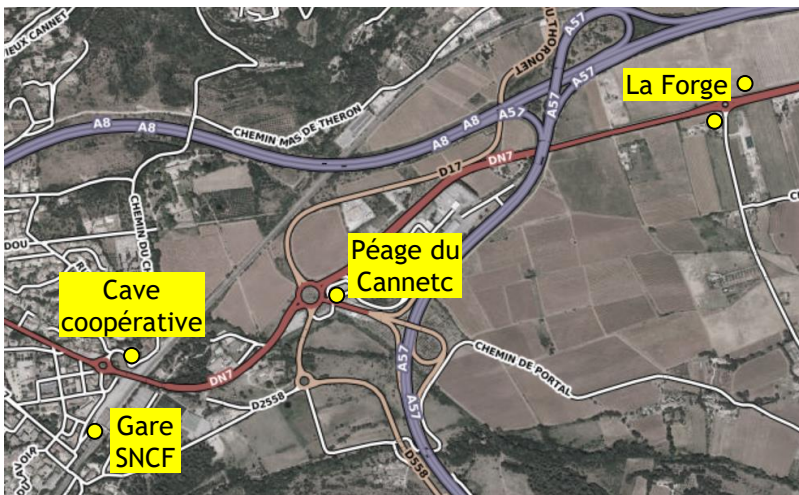
Conditions d'écoulement

- Fluide - Charge de [0-65 %]
- Dense - Charge de [65-85 %]
- Pertubée - Charge de [85-100 %]
- Saturé - Charge supérieure à 100 %

200 m



## **2.4. Desserte en Transports en Commun**



### Desserte en Transports en Commun

Le secteur de la Z.A.C. Varécopole bénéficie d’une desserte régionale par le réseau Zou assurée par :

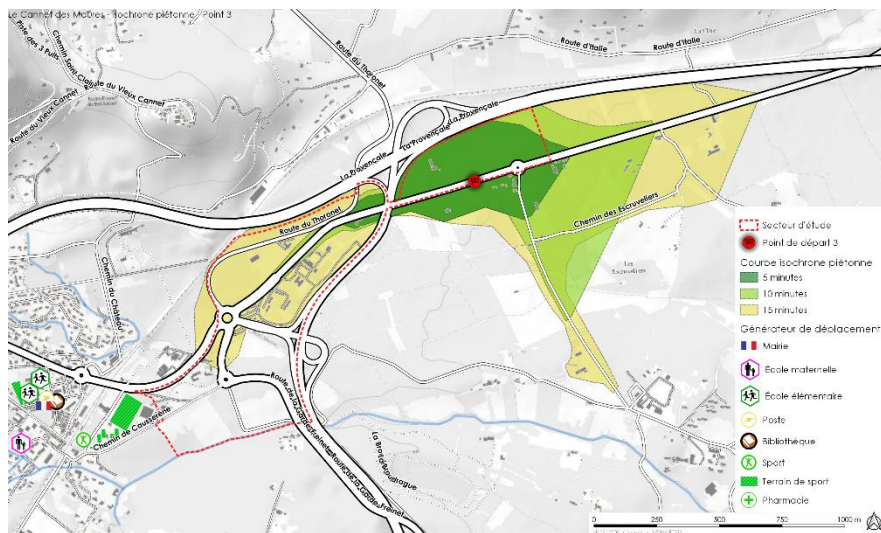
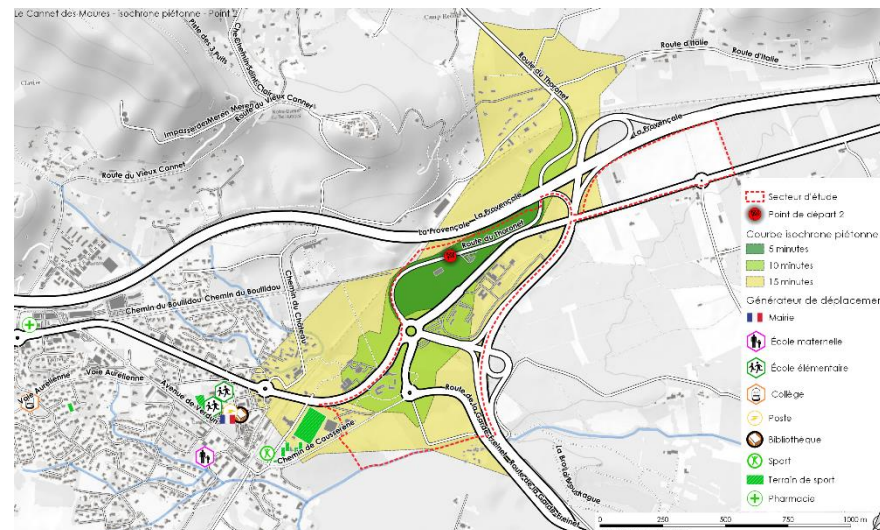
- Le T.E.R. Marseille - Toulon - Les Arcs - Nice, accessible à la gare Le Luc - Le Cannet des Maures : 8 à 9 arrivées/départs quotidiens par sens, une offre orientée en pointe vers Toulon et en retour le soir vers le Luc - Le Cannet, quelques services en période creuse. La gare dispose d’un parking de 300 places environ.
- NEUF lignes de car dont la L.E.R. 36 desservant la gare SNCF du Luc - Le Cannet. Les fréquences de chaque ligne restent modestes, générant une clientèle majoritairement captive et scolaire. Ces lignes assurent des liaisons au sein du pôle urbain Le Luc - Le Cannet ainsi qu’avec les autres pôles urbains du centre Var : Brignoles, Vidauban, Draguignan, Les Arcs, Le Muy. Elles sont accessibles au niveau de QUATRE points d’arrêt positionnés : au péage du Cannet (parking Nord), de part et d’autre du giratoire DN7 - D17 (arrêt La Forge), rue du 8 mai face à la gare SNCF et chemin du Château (arrêt Cave Coopérative).

Réseau	Ligne	Service	Origine - Destination	Arrêt(s)	Nombre de services/jour/sens
Zou	2530	Régulier	Vidauban - Le Luc	Gare SNCF et Péage du Cannet	1
Zou	4201	Régulier	Brignoles - Draguignan	Cave Coopérative, Gare SNCF, Péage du Cannet et La Forge	5
Zou	2801	Régulier	Les Arcs - Toulon	Gare SNCF, Péage du Cannet et La Forge	5
Zou	4221	Régulier	Brignoles - Cuers - Le Luc - Draguignan	Gare SNCF	2
L.E.R.	36	Régulier	Le Muy - Aix TGV	Gare SNCF	4
Zou	5421	Scolaire	Gonfaron - Carnoules - Brignoles	Cave Coopérative, Gare SNCF	2
Zou	5533	Scolaire	Le Cannet Ecole - Le Luc Collège / Ligne	Cave Coopérative Le Cannet	1 à 2
Zou	4630	Scolaire	Brignoles - Fréjus	Cave Coopérative Le Cannet	2 à 3
Zou	5221	Scolaire	Pignans - Le Thoronet - Lorgues	Cave Coopérative Le Cannet	4



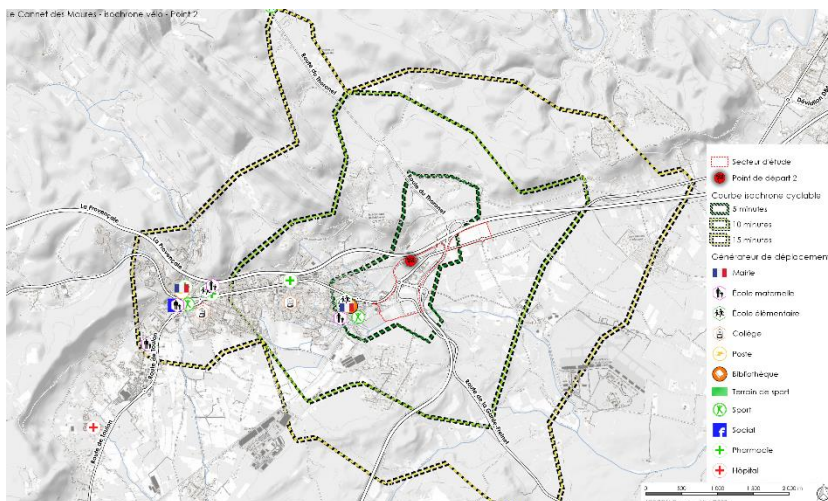
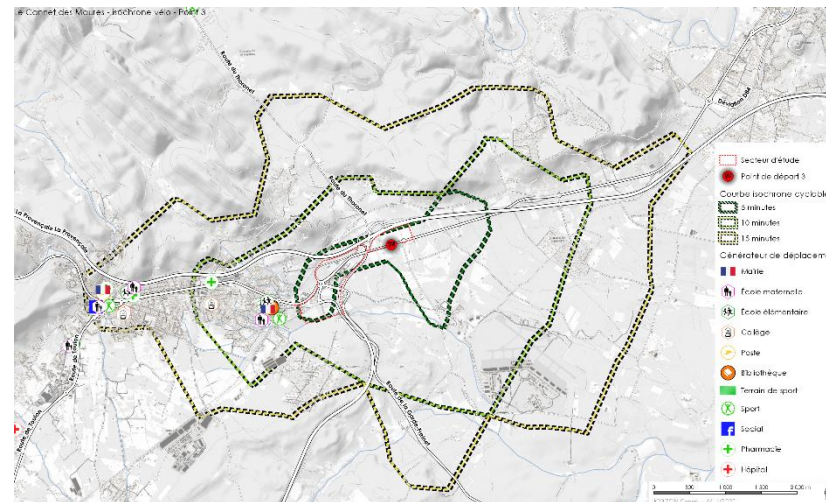
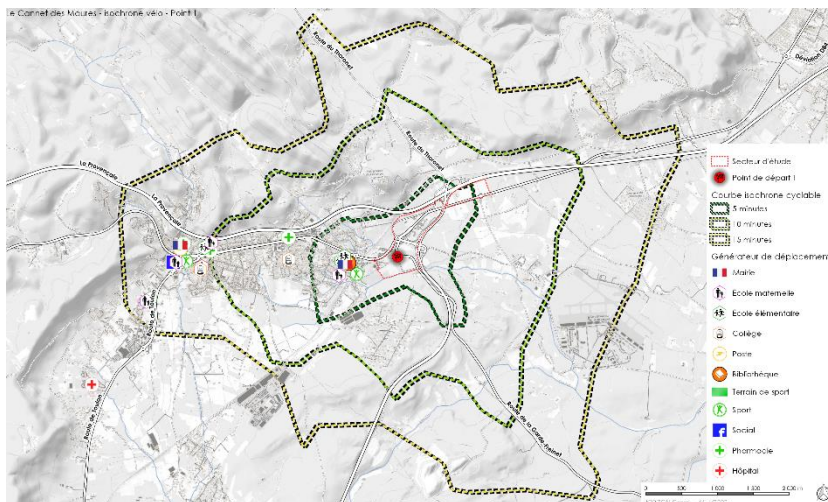
## **2.5. Desserte en modes actifs**

**Positionnement de la Z.A.C. VARECOPOLE au regard des déplacements piétons**



- Un positionnement multi sites n'assurant une accessibilité piétonne que pour le secteur 1 à partir de la frange « Est » de la zone urbanisée du Cannel des Maures (gare comprise) et moyennant un temps de trajet acceptable de l'ordre de 10 à 15 mn
- Pour les secteurs 2 et 3 : une localisation excentrée au regard de la zone urbanisée ne permettant pas une accessibilité piétonne depuis/vers les secteurs résidentiels et les principaux pôles d'attraction en entrée Est du Cannel des Maures
- Des cheminements piétons d'accès pour l'heure inexistantes, à développer dans le cadre de l'aménagement de la Z.A.C.

### Positionnement de la Z.A.C. VARECOPOLE au regard des déplacements cyclables :



- Une Z.A.C. multisite accessible en moins de 5 à 10 mn depuis l'ensemble de la zone urbanisée du Cannel des Maures et des quartiers résidentiels de l'ouest de Vidauban, à moins de 15 mn d'une bonne partie de la zone agglomérée du Luc (secteur « Est »)
- Un mode d'accès pertinent d'une part pour accéder aux principaux pôles d'attraction du Cannel des Maures et du Luc (y compris aux arrêts TC), d'autre part pour assurer des déplacements internes à la Z.A.C.,

#### Atouts et contraintes de la desserte cyclable :



- Une proximité de la Z.A.C. Varécopole avec la zone urbanisée du Cannel des Maures
- Une topographie sans grande contrainte,
- Des temps de parcours limités pour des déplacements internes et d'échanges



- Un réseau viaire structurant densément circulé, créant des coupures marquées
- Des aménagements cyclables quasi inexistants

## **2.6. Synthèse - Enjeux**



### Synthèse des enjeux de mobilités associés à la Z.A.C. VARECOPOLE



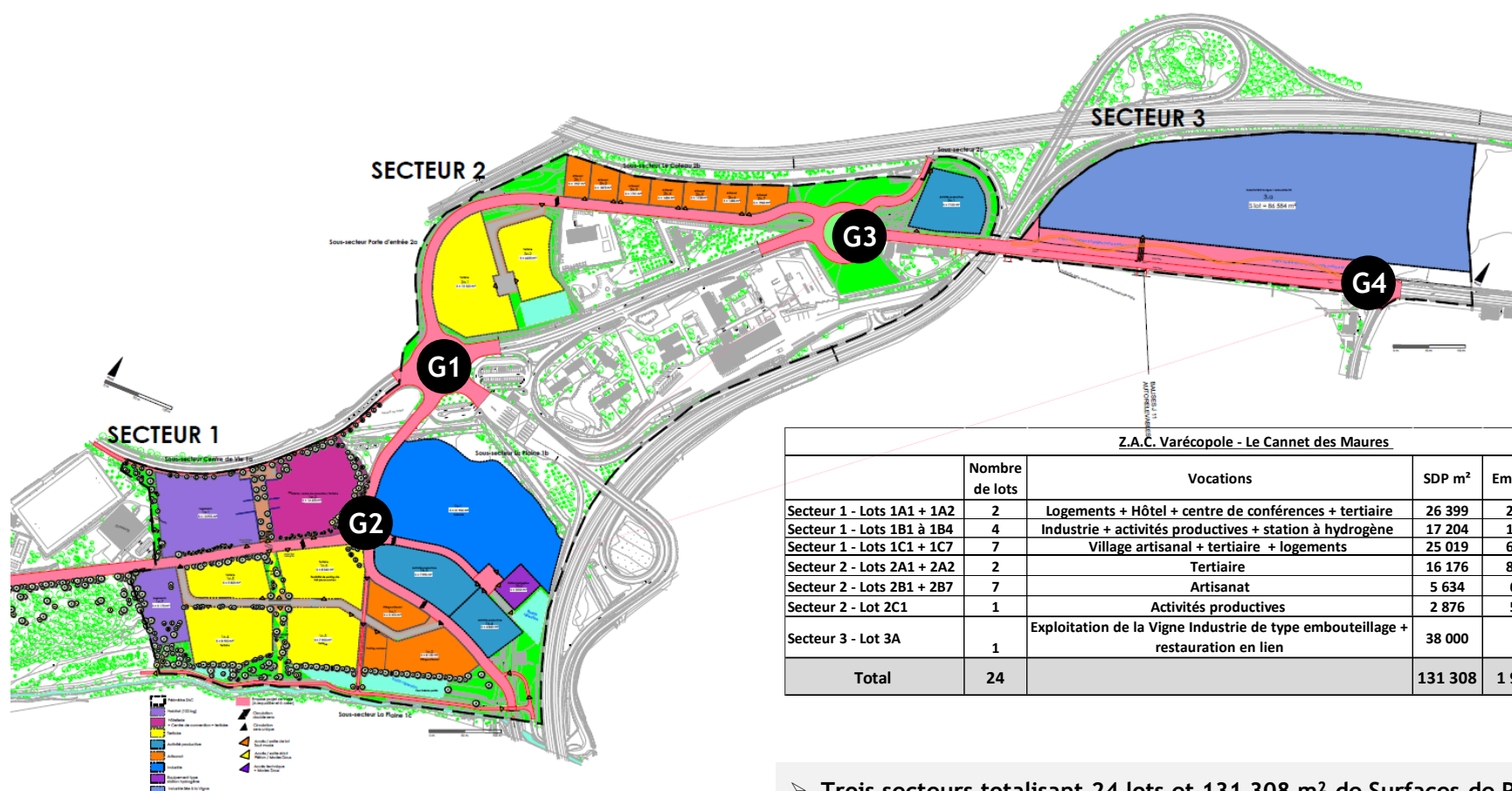
- Connecter la Z.A.C. aux voiries existantes avec un double objectif : sécuriser les entrées - sorties aux trois secteurs et maintenir des conditions de circulation fluides, préserver le fonctionnement circulaire du rond point de la Paix, point de convergence majeur des trafics automobiles en entrée Est du Cagnet des Maures
- Offrir des cheminements piétons et cyclables sécurisés vers les arrêts de transports en commun, la gare du Cagnet des Maures et plus largement le centre ville du Cagnet

### **3 - Phase 2**

-

### **Evaluation des déplacements futurs générés par la Z.A.C. Varécopole**

## Programmation de la Z.A.C. Varécopole (données CITADIA Conseil Juillet 2021)



Z.A.C. Varécopole - Le Cannet des Maures						
	Nombre de lots	Vocations	SDP m <sup>2</sup>	Emplois	Logements	Nombre de chambres
Secteur 1 - Lots 1A1 + 1A2	2	Logements + Hôtel + centre de conférences + tertiaire	26 399	260	140	150
Secteur 1 - Lots 1B1 à 1B4	4	Industrie + activités productives + station à hydrogène	17 204	136		
Secteur 1 - Lots 1C1 + 1C7	7	Village artisanal + tertiaire + logements	25 019	629	59	
Secteur 2 - Lots 2A1 + 2A2	2	Tertiaire	16 176	809		
Secteur 2 - Lots 2B1 + 2B7	7	Artisanat	5 634	63		
Secteur 2 - Lot 2C1	1	Activités productives	2 876	58		
Secteur 3 - Lot 3A	1	Exploitation de la Vigne Industrie de type embouteillage + restauration en lien	38 000			
<b>Total</b>	<b>24</b>		<b>131 308</b>	<b>1 955</b>	<b>199</b>	<b>150</b>

- Trois secteurs totalisant 24 lots et 131 308 m<sup>2</sup> de Surfaces de Plancher
- Vocations : principalement économique et plus secondairement résidentiel
- Nombre d'emplois prévisionnel : 1 955
- Nombre de logements prévisionnel : 200 (hors hôtel)

Les flux routiers générés par les différents types d'activités projetées sur la Z.A.C. Varécopole ont été évalués à partir d'indicateurs de mobilité (ratios de génération de trafic) relatifs à des zones d'activités, zones tertiaires, zones industrielles et logements extraits d'une part d'études de trafic relatives à des opérations similaires ; d'autre part des bases de données INSEE (pour les programmes résidentiels).

Les indicateurs mentionnés doivent être considérés comme des valeurs moyennes (soumis à des variations logiquement liées à la nature des opérateurs inconnue au stade actuel de l'étude).

**Village artisanal**  
**P.M.E. P.M.I.**  
**Activités productives**  
**Activités industrielles**  
**Cave (hors PL)**

2,4 déplacements VP/emploi/jour\*  
 20 PL/10 000 m<sup>2</sup> SDP  
 Part du trafic en H.P.M. : 25 % VL et 20 % PL  
 Part du trafic en H.P.S. : 20 % VL et 10 % PL

**Activités tertiaires**

2,5 déplacements VP/emploi/jour\*  
 Nombre d'occupants par véhicule : 1,1  
 Part du trafic en H.P.M. : 30 %  
 Part du trafic en H.P.S. : 20 %

**Logements (tous types)**

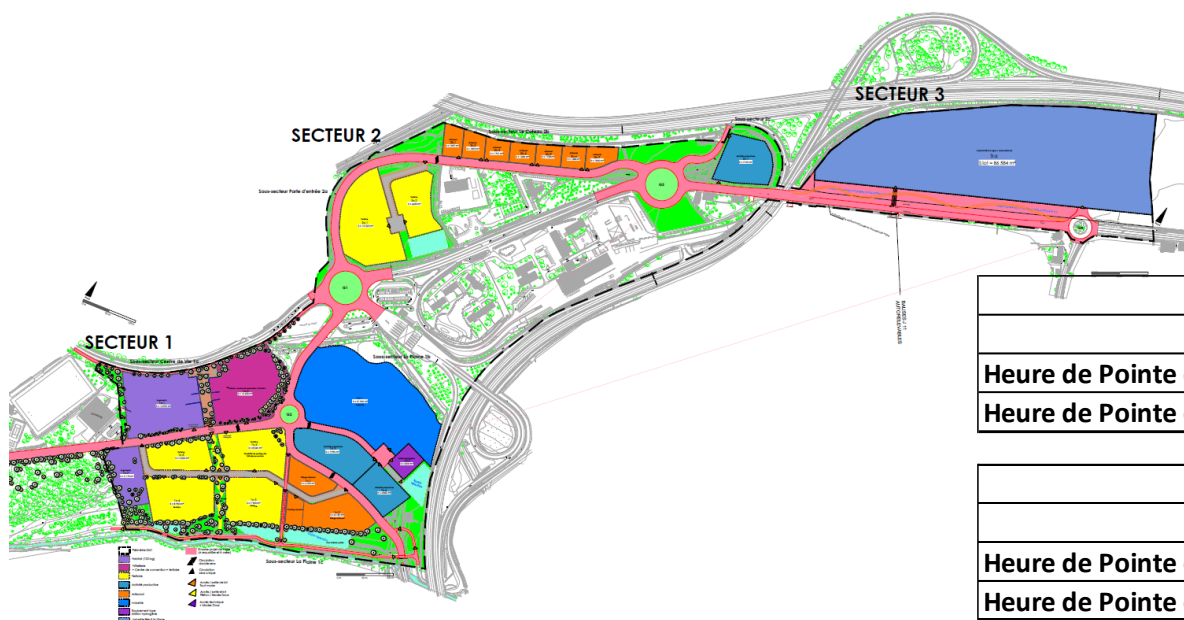
2,3 personnes par logement  
 3,7 déplacements/résident/jour  
 Part modale Voiture Particulière : 80 %  
 Nombre d'occupants par véhicule : 1,3  
 Part du trafic en H.P.M. : 15 %  
 Part du trafic en H.P.S. : 12 %

**Hôtel**

2 déplacements/chambre/jour  
 Taux d'occupation : 85 %  
 Part modale VP : 100 %  
 Nombre d'occupants par véhicule : 1,3  
 Part du trafic en H.P.M. : 60 %  
 Part du trafic en H.P.S. : 60 %

\* : Mobilité journalière en Voiture Particulière tenant compte d'une part d'un usage secondaire des modes actifs et des transports en commun pour les salariés de ce type de zone d'activités (part VP estimée à 95 % environ) ; d'autre part de déplacements secondaires de milieu de journée (pause déjeuner).

## Synthèse des flux VL/PL générés en Heures de Pointe du MATIN et du SOIR



### Synthèse des flux VL générés

	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h30 - 8h30	1 114	391	1 505
Heure de Pointe du Soir 17h - 18h	366	812	1 179

### Synthèse des flux PL générés

	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h30 - 8h30	15	15	29
Heure de Pointe du Soir 17h - 18h	10	4	15

### Synthèse des flux TV générés

	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h30 - 8h30	1 129	406	1 535
Heure de Pointe du Soir 17h - 18h	377	817	1 194

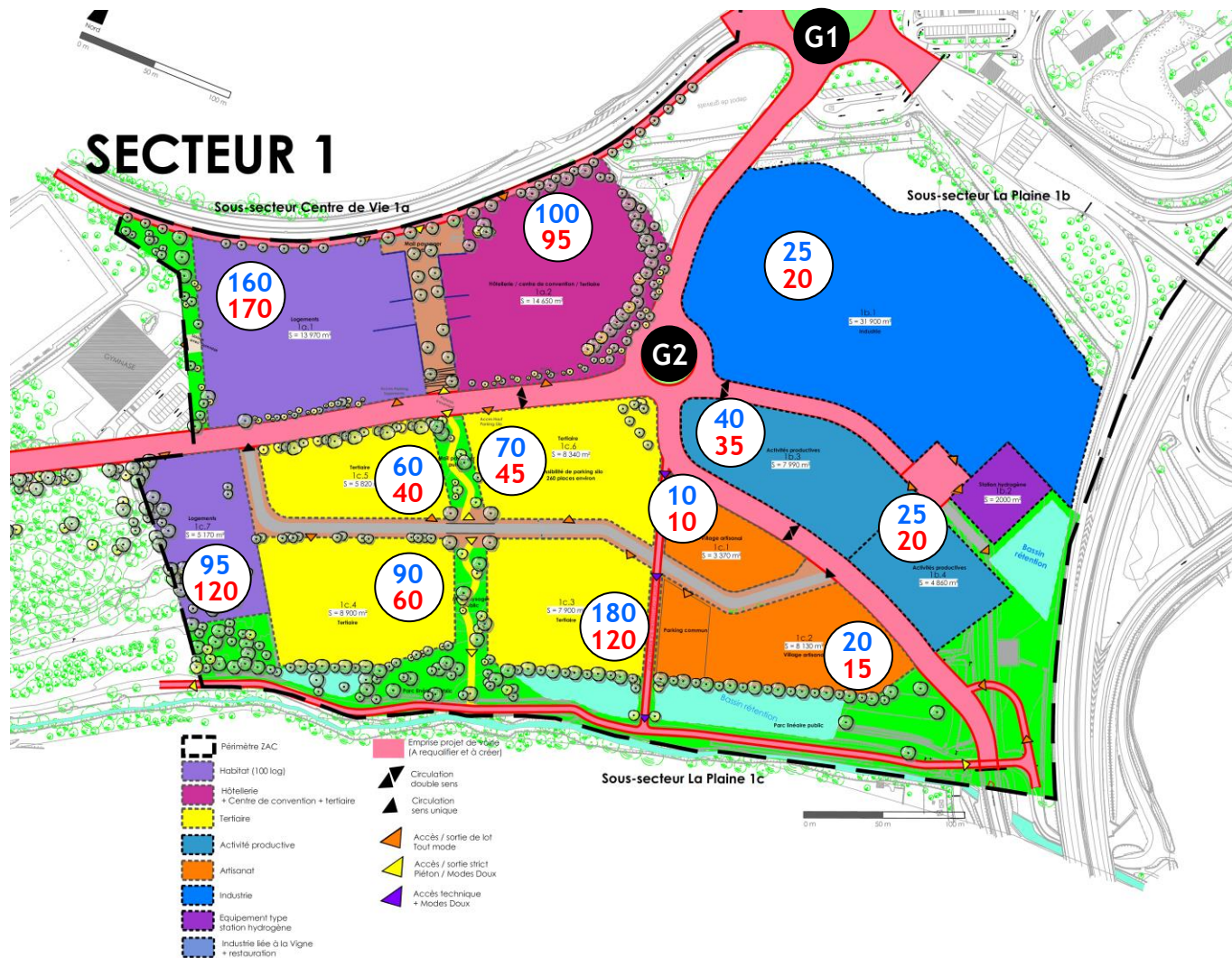
### Synthèse des flux U.V.P. générés - Projet Z.A.C. Varécopole

	Entrée	Sortie	Total
Heure de Pointe du Matin 7h30 - 8h30	1 151	428	1 579
Heure de Pointe du Soir 17h - 18h	392	824	1 216

Le projet de Z.A.C. Varécopole devrait générer un trafic Tous Véhicules compris en moyenne entre 1 200 véhicules/heure en Heure de Pointe du Soir et 1 540 véhicules/heure en Heure de Pointe du Matin (soit 1 220 à 1 580 uvp/heure).

Le volume de trafic supérieur en H.P.M. par rapport à l'H.P.S. (+ 28 %) est justifié par la nature des activités projetées sur la Z.A.C., favorisant des déplacements plus nombreux en matinée.

### Répartition des flux VL/PL générés PAR LOT - SECTEUR 1



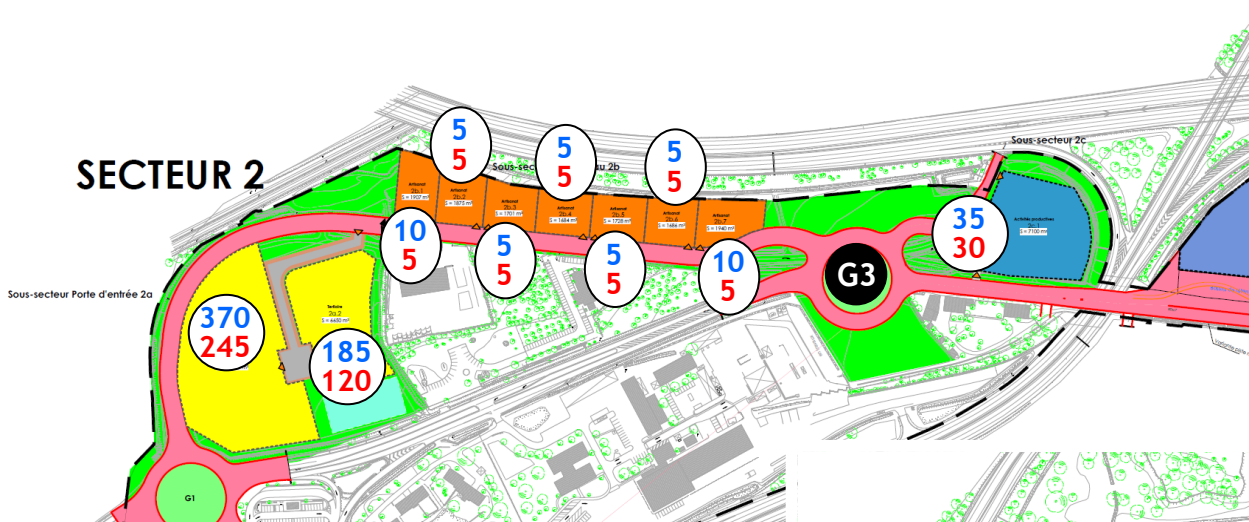
- Secteur 1**
- Le MATIN entre 7h30 et 8h30 = 875 uvp/heure deux sens
  - Le SOIR entre 17h et 18h = 750 uvp/heure deux sens
  - 55 à 62 % des flux générés par la Z.A.C. Varécopole (émission + réception)

160  
170

Volumes exprimés en Unité Véhicule Particulier, valeurs arrondies à 0/5  
 H.P.M. 7h30 - 8h30 / H.P.S. 17h - 18h

### Répartition des flux VL/PL générés PAR LOT - SECTEURS 2 ET 3

#### SECTEUR 2



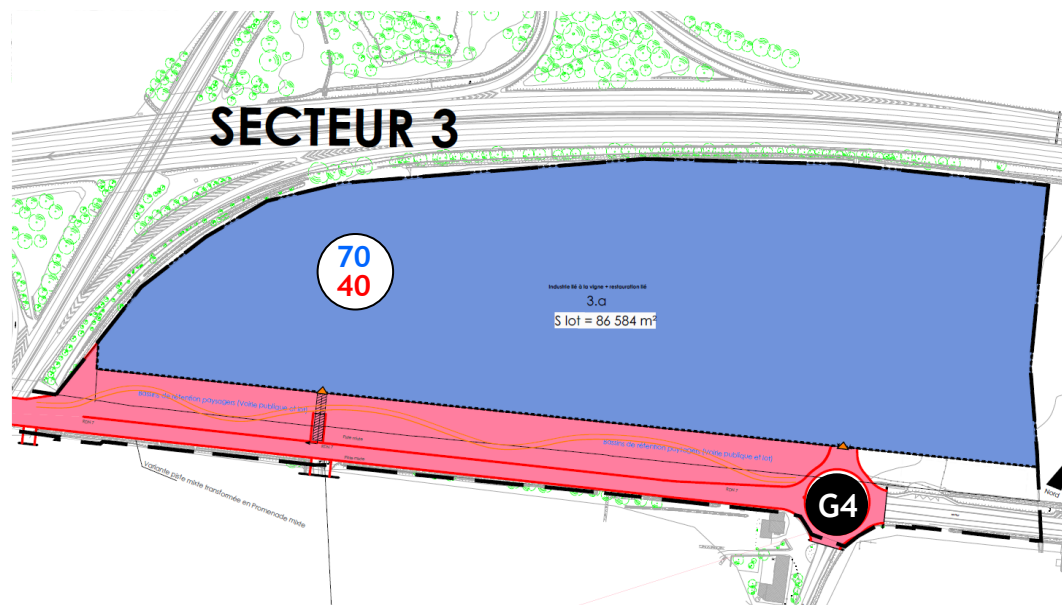
#### Secteur 2

- Le MATIN entre 7h30 et 8h30 = 635 uvp/heure deux sens
- Le SOIR entre 17h et 18h = 430 uvp/heure deux sens
- 35 à 40 % des flux générés par la Z.A.C. Varécopole (émission + réception)

#### Secteur 3 :

- Le MATIN entre 7h30 et 8h30 = 70 uvp/heure deux sens
- Le SOIR entre 17h et 18h = 40 uvp/heure deux sens
- Un très faible impact circulatoire : 3 à 4 % des flux générés par la Z.A.C. Varécopole (deux sens)

#### SECTEUR 3



## **4 - Phase 3**

-

### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**



## **4 - Phase 3**

-

### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**

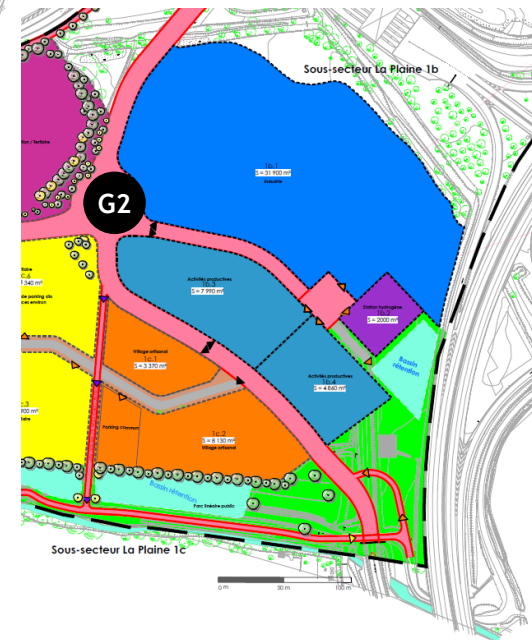
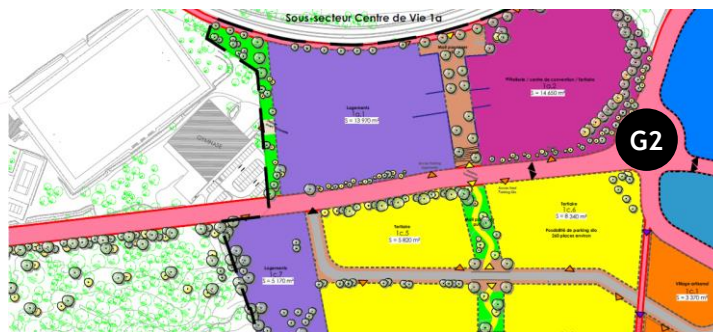
#### **4.1. Principes de desserte**

## Principes de desserte de la Z.A.C. Varécopole (1/4)

### Organisation du réseau viaire :

Le schéma d'aménagement de la Z.A.C. intègre les trois évolutions suivantes :

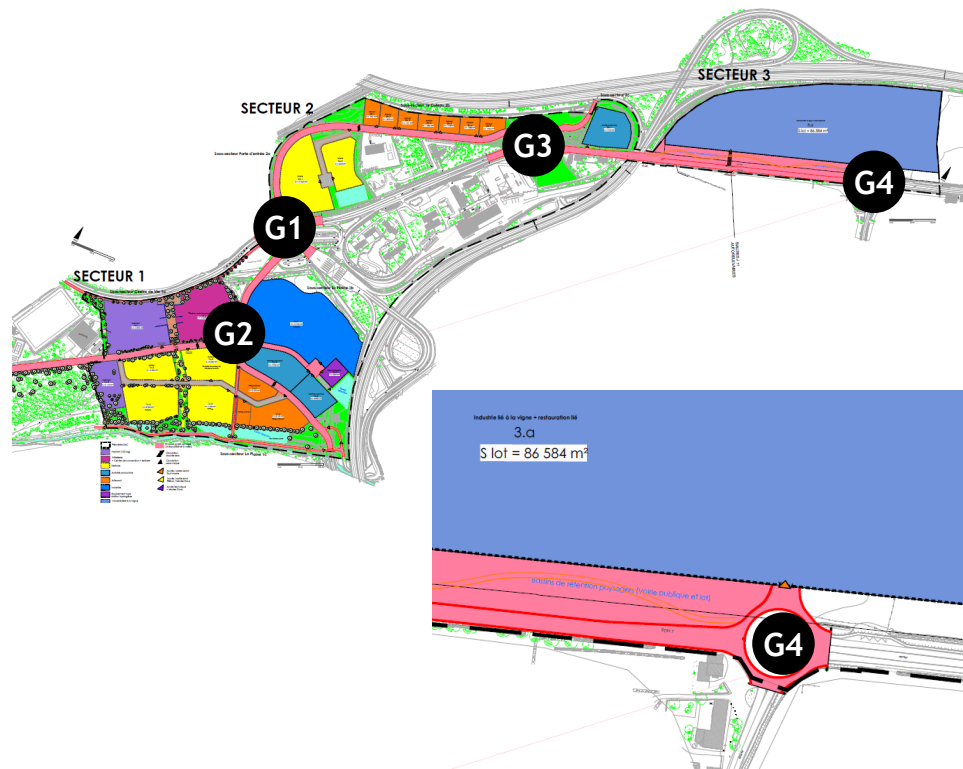
- Route Départementale 17 :  
La section comprise entre le franchissement de l'autoroute A8 et la DN7 serait déclassée, devenant la voirie de desserte principale du secteur 2.  
La connexion entre ces deux RD serait réalisée par un nouveau giratoire sur l'axe DN7, à l'ouest du franchissement de l'A57.
- Route Départementale 558 :  
La section entre le chemin de Causseraine et le chemin de Portal à l'ouest du franchissement inférieur de l'A57 serait elle aussi déclassée, devant la voirie de desserte en impasse de lots du secteur 1 (lots 1B1 à 1B4).
- Elargissement et requalification du chemin de Causseraine entre la RD558 et le secteur du gymnase.



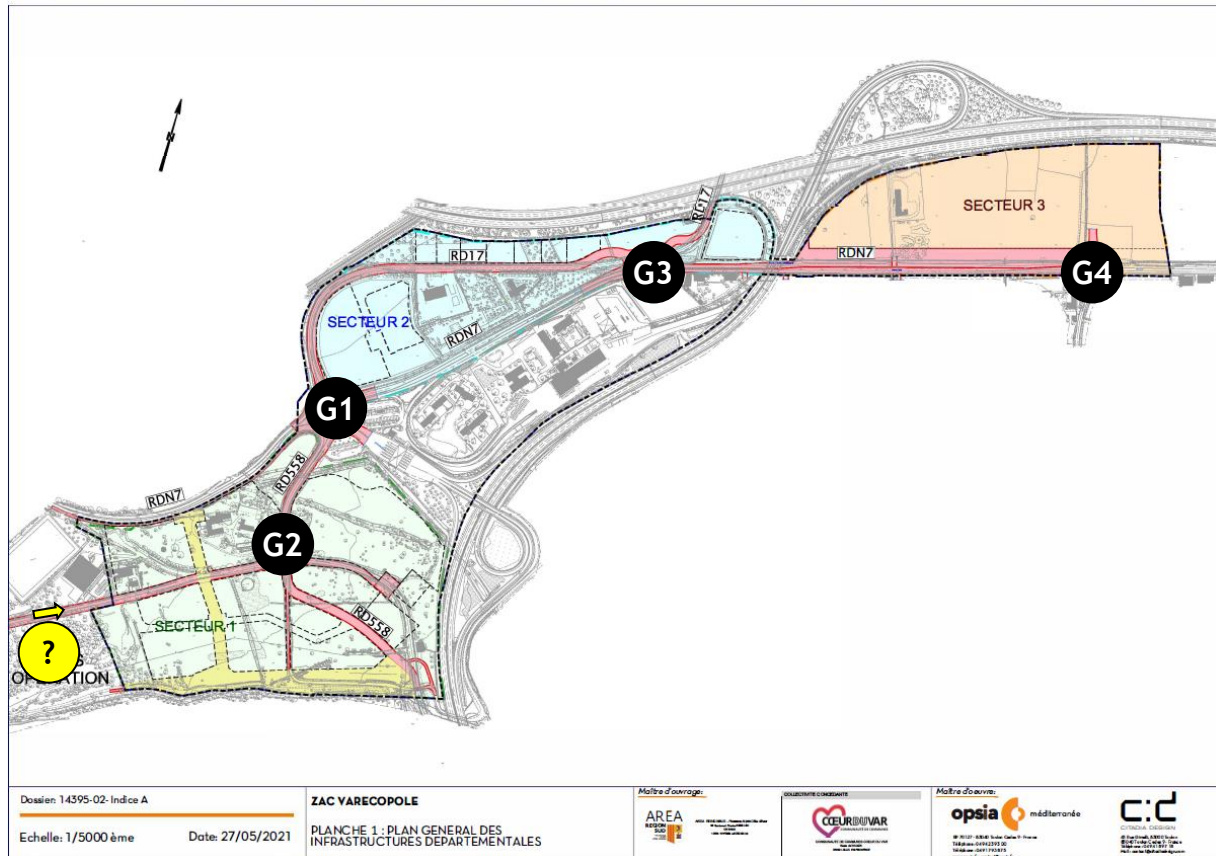
## Principes de desserte de la Z.A.C. Varécopole (2/4)

### Raccordements sur les réseaux viaires principaux :

- Secteur 1 : Au regard des contraintes circulatoires sur la DN7 au droit de ce secteur, la desserte des lots s'opérera exclusivement à partir du chemin de Causseraine recalibré via le giratoire de connexion avec la RD558 (G2). Seule une entrée « technique » sur le lot 1A2 est envisagée depuis la DN7 « Ouest » (le Cannet des Maures).  
La voie de desserte des sept lots 1C serait raccordée sur la RD558, en complément de la connexion plus à l'ouest avec le chemin de Causseraine.
- Secteur 2 : Les trafics émis/reçus par les 10 lots seront répartis sur deux accès : un accès Ouest sur le giratoire de connexion avec l'échangeur n°13 d'A57 et les DN7 et RD558 (G1), un accès « Est » sur le giratoire DN7 depuis/vers Vidauban et la RD17 (G3).
- Secteur 3 : La desserte de l'unique lot s'effectuerait par une branche supplémentaire sur le giratoire existant DN7 - RD17 G4 (actuellement à trois branches).



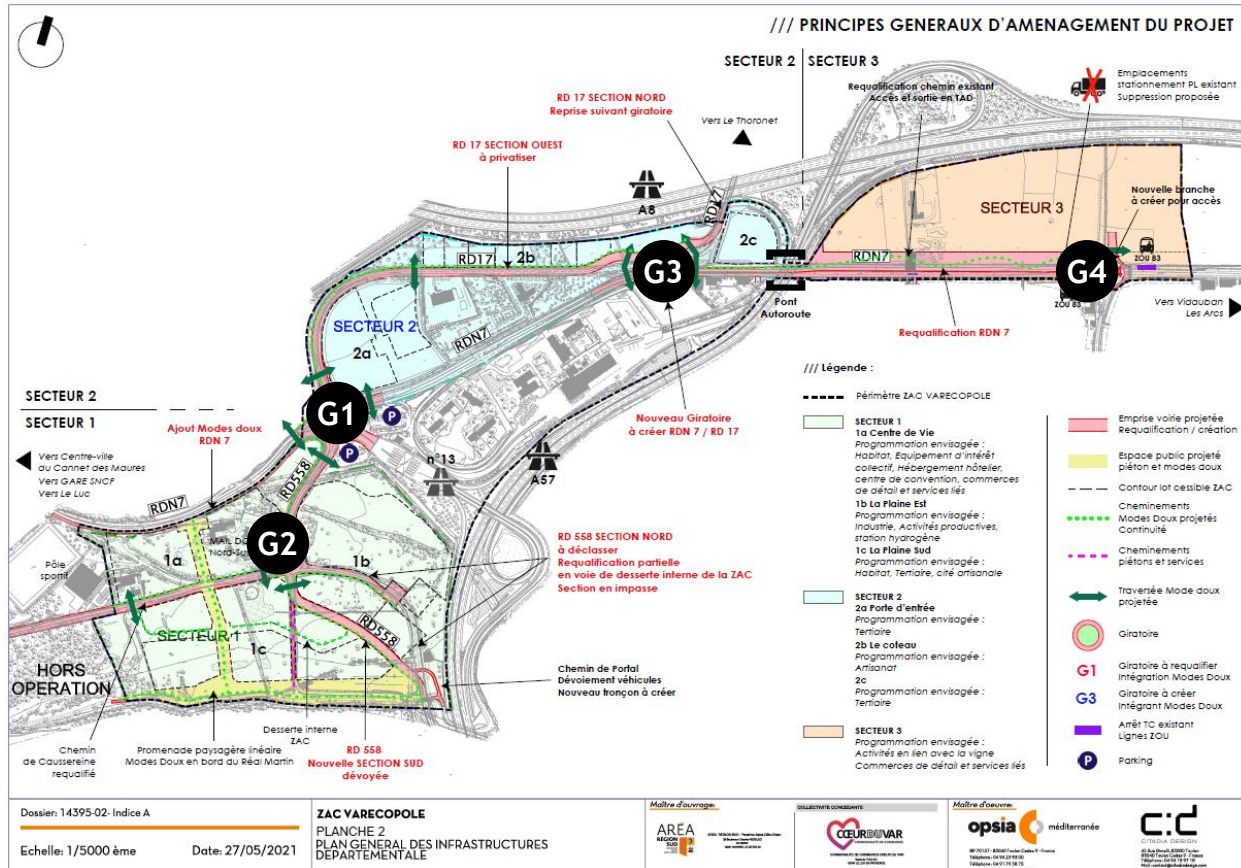
## Principes de desserte de la Z.A.C. Varécopole (3/4)



### Dessertes internes :

- **Secteur 1** : Les lots sont raccordés sur le chemin de Causseraine, sur la voie de liaison ch de Causseraine - RD558 ou sur le tracé de l'ancienne RD558. A noter qu'aucun accès aux lots n'est prévu sur la RD558 entre la DN7 et le chemin de Causseraine ainsi que sur le chemin de Portal (à sens unique Nord → Sud) et la DN7 (sauf en entrée pour le lot 1A2). Les carrefours seront gérés par perte de priorité de type STOP en sortie des lots, sans aménagement de voie de Tourne à Gauche compte tenu des trafics prévisionnels limités.
- **Gestion du chemin de Causseraine** : Malgré l'optimisation du giratoire de la Paix, favorisant la liaison le Cannet des Maures → RD558 La Garde Freinet / Chemin de Causseraine par la DN7, il pourrait être envisagé de mettre à sens unique ce chemin à l'ouest de la Z.A.C. Varécopole afin de limiter son usage compte tenu de ses caractéristiques et contraintes géométriques (ouvrage sous la voie SNCF).  
Le choix d'un sens unique Ouest → Est permettrait de maintenir les trafics en entrée Est du Cannet des Maures sur la DN7 et éviter leur report sur ce chemin.
- **Secteur 2** : Les carrefours de raccordement des 10 lots seront gérés par perte de priorité de type STOP, sans aménagement de voie de Tourne à Gauche compte tenu des trafics prévisionnels limités sur la voie de distribution principale de ce secteur (ex RD17).

## Principes de desserte de la Z.A.C. Varécopole (4/4)



## Cheminements Modes Actifs

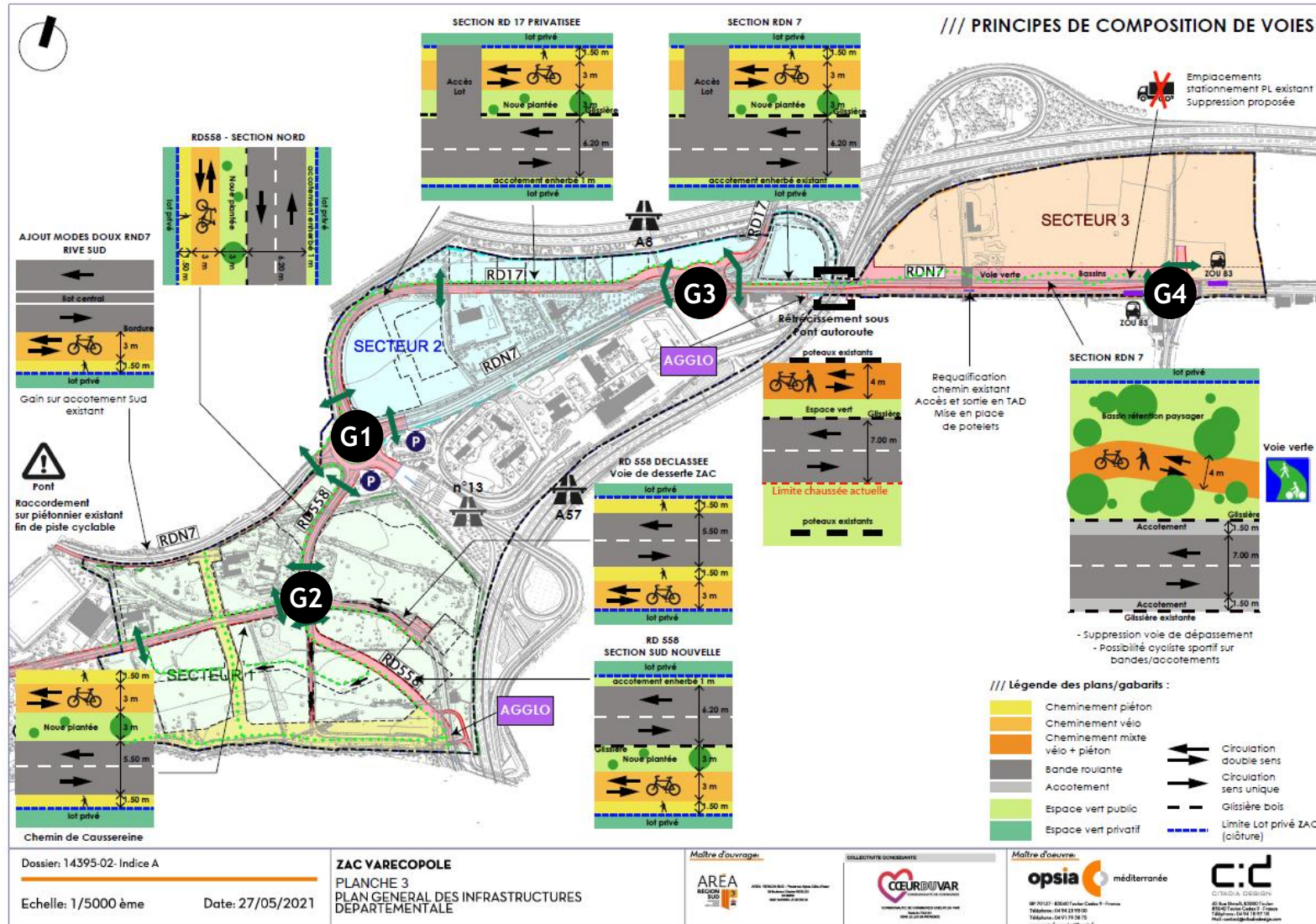
La proximité de la Z.A.C. avec le pôle urbain du Cannet des Maures - Le Luc en Provence nécessite l'aménagement de cheminements piétons et cyclables d'accès aux trois secteurs, ces liaisons sécurisant par la même les déplacements inter secteurs (en lien avec le centre de vie notamment).

Le schéma d'aménagement de la Z.A.C. intègre les principes suivants :

- La création d'une Voie Verte le long du ruisseau Réal Martin, raccordée au chemin de Portal plus à l'est et en lien avec le parc public,
- Un mail paysager Nord - Sud desservant les lots de part et d'autre du chemin de Causserine et connecté à la Voie Verte,
- Un cheminement le long du chemin de Causserine et de la RD558 en lien avec les deux autres secteurs de la Z.A.C., ainsi que sur le chemin de Portal,
- Dans la continuité : une liaison piétonne et cyclable le long de l'actuelle RD17 future voie de desserte du secteur 2 ainsi qu'en rive Nord de la DN7 pour la desserte du secteur 3 et l'accessibilité au point d'arrêt de transports en commun situé au droit du giratoire G4 (arrêt du réseau ZOU83).

Les traversées piétonnes et cyclables des voiries principales du secteur devront faire l'objet d'un positionnement et d'un traitement sécurisés, en cohérence avec la géométrie des voies, les volumes de trafic, les principaux flux et le statut de la voie (en / hors agglomération).

# Principes de desserte de la Z.A.C. Varécopole



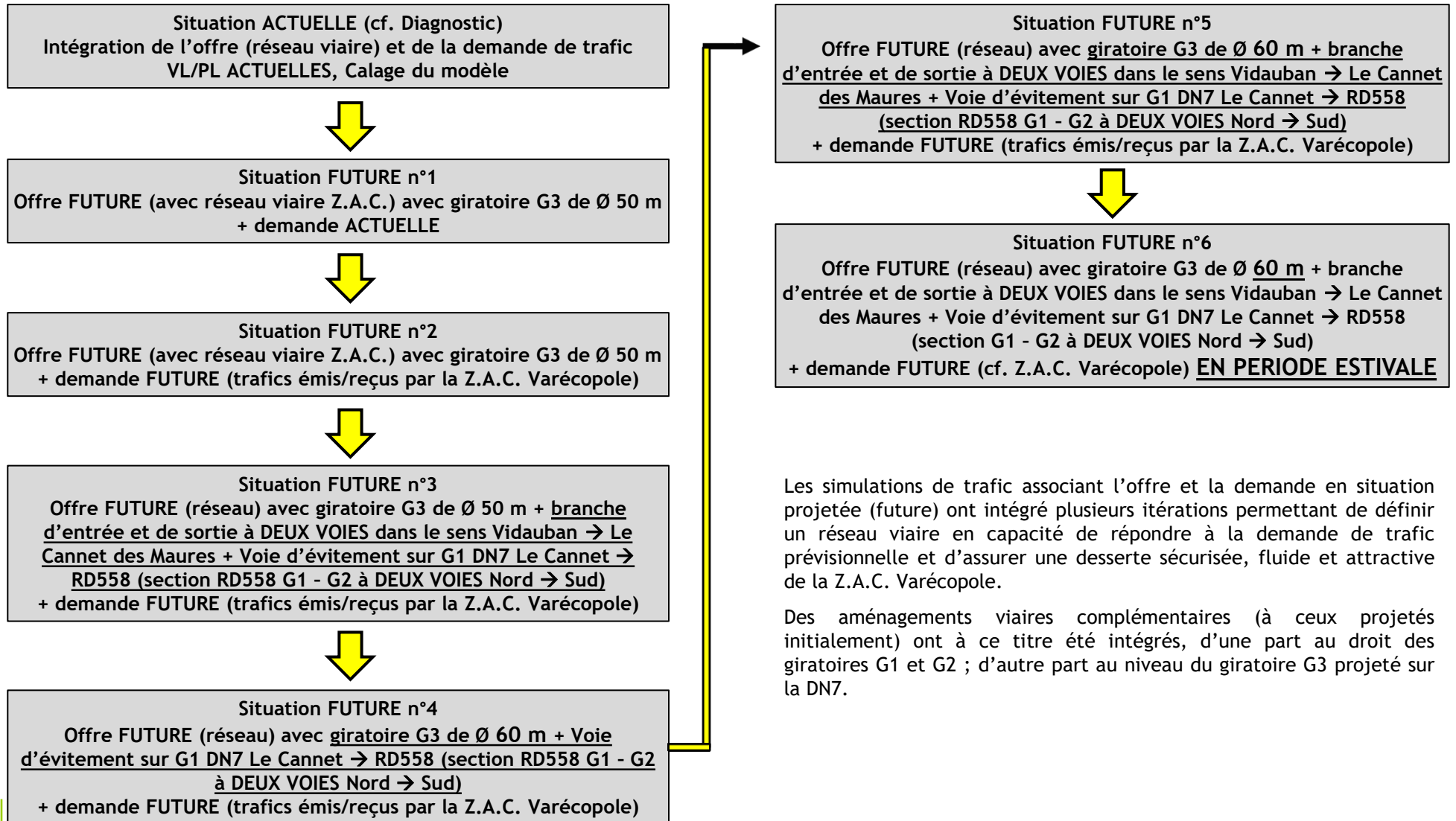
## **4 - Phase 3**

-

### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**

#### **4.3. Simulations dynamiques de trafic – Période NORMALE**

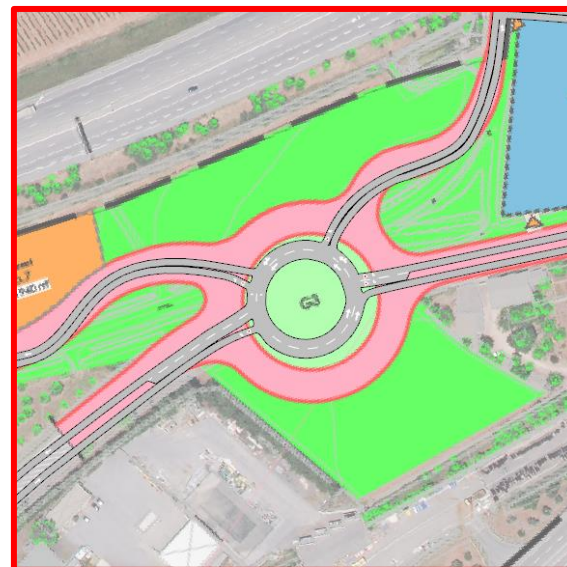
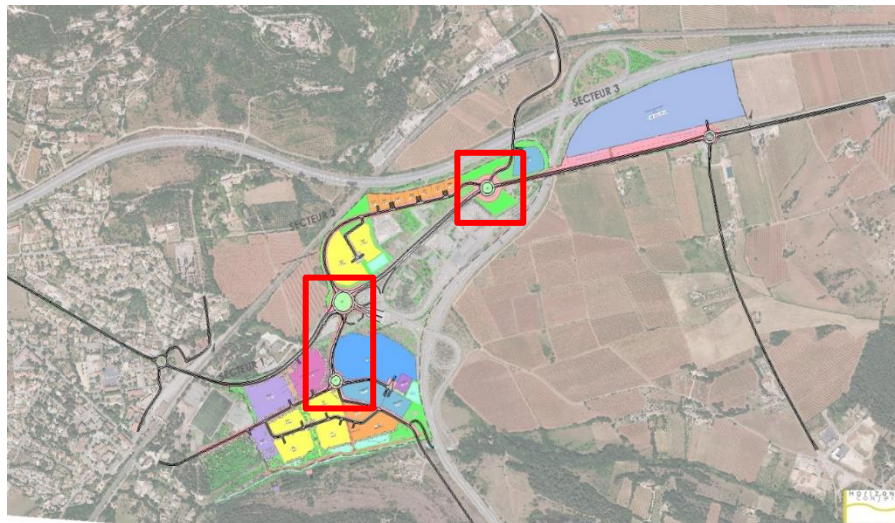
## Analyse des impacts circulatoires de la Z.A.C. Varécopole : Méthodologie des simulations dynamiques de trafic sous logiciel AIMSUN



Les simulations de trafic associant l'offre et la demande en situation projetée (future) ont intégré plusieurs itérations permettant de définir un réseau viaire en capacité de répondre à la demande de trafic prévisionnelle et d'assurer une desserte sécurisée, fluide et attractive de la Z.A.C. Varécopole.

Des aménagements viaires complémentaires (à ceux projetés initialement) ont à ce titre été intégrés, d'une part au droit des giratoires G1 et G2 ; d'autre part au niveau du giratoire G3 projeté sur la DN7.





## OFFRE

### Evolutions du réseau viaire



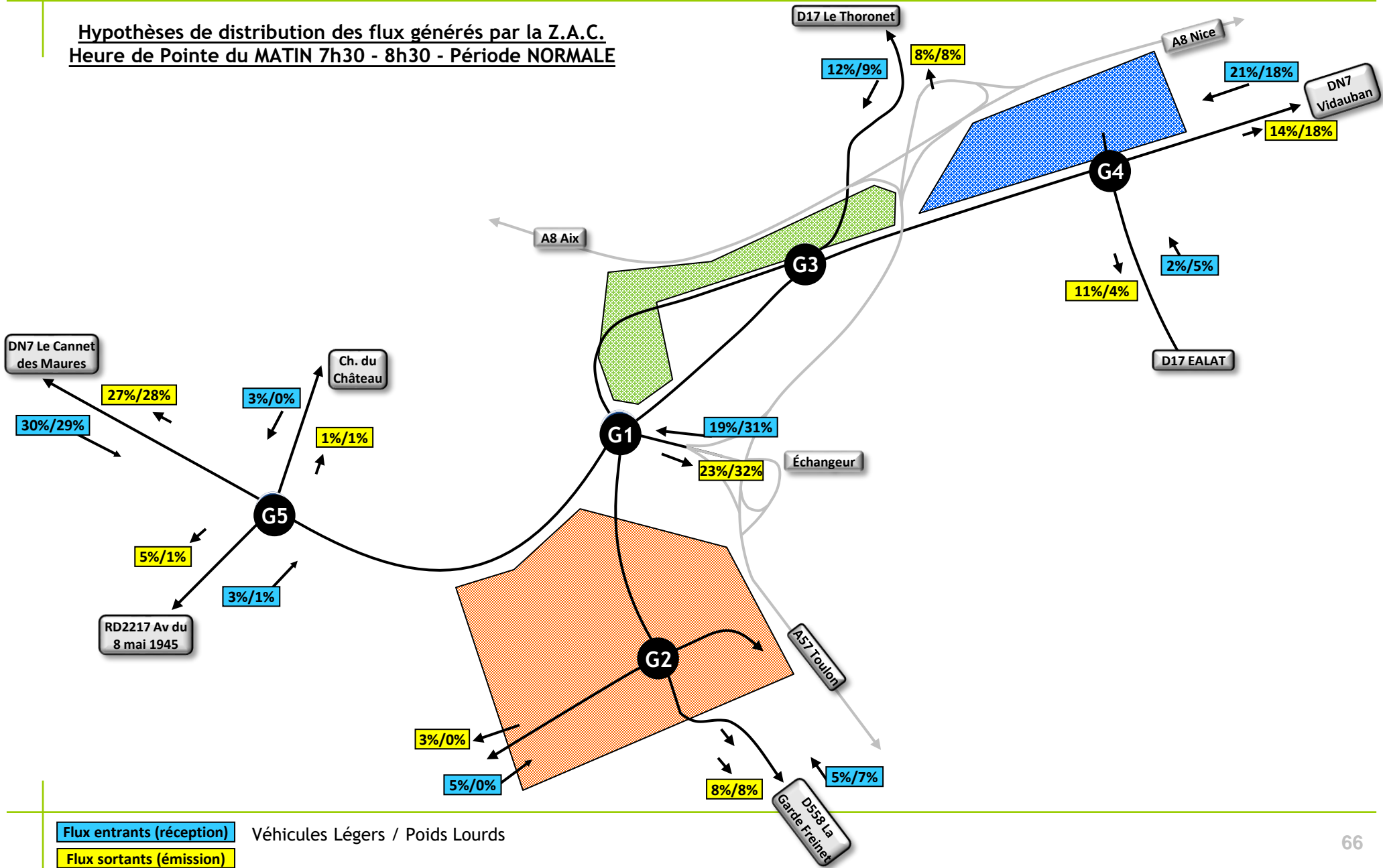
Plus précisément :

- Le giratoire G3, projeté sur la DN7 au droit du nouveau raccordement de la RD17, a été testé avec un premier dimensionnement de  $\varnothing$  50 m, puis légèrement augmenté à 60 m afin de faciliter un raccordement géométriquement plus acceptable des quatre branches (faibles angles) suivant les projections d'Opsia.

Au regard des trafics prévisionnels notamment en H.P.S., ce giratoire G3 devrait intégrer une 2<sup>ème</sup> voie d'entrée sur la branche DN7 depuis Vidauban sur 20/25 ml et une 2<sup>nd</sup>e voie sur la branche de sortie de la DN7 en direction du Cannet des Maures sur 45/50 ml, ce dispositif permettant d'améliorer l'usage des deux voies sur l'anneau du giratoire et d'améliorer significativement la fluidité des circulations VL/PL.

- En outre, les résultats des simulations en situation future n°2, en particulier en H.P.M., ont mis en évidence une logique dégradation des conditions de circulation sur la DN7 en amont du giratoire principal G1 dans le sens Le Cannet des Maures → Vidauban malgré un aménagement EXISTANT à deux voies de la branche d'entrée (circulation déjà dense en situation actuelle). Il a alors été intégré et simulé une voie d'évitement de Tourne à Droite DN7 Le Cannet → RD558 (attirant 270 uvp/h en H.P.M.). Afin d'éviter des rabattements/réinsertions sur une courte distance de 150 ml (avec le giratoire G2), il est préconisé de prolonger la voie directe en créant donc une 2<sup>ème</sup> voie Nord → Nord sur la RD558 entre les giratoires G1 et G2.
- Giratoire G2 : L'anneau de circulation serait légèrement élargi, de 7 à 8 m, par réduction de l'îlot infranchissable, en cohérence avec une entrée à deux voies depuis le giratoire G1 (principe sous réserve d'une validation par une étude technique détaillée).

**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 - Période NORMALE**



Flux entrants (réception)

Véhicules Légers / Poids Lourds

Flux sortants (émission)

**DEMANDE DE TRAFIC**

**Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**

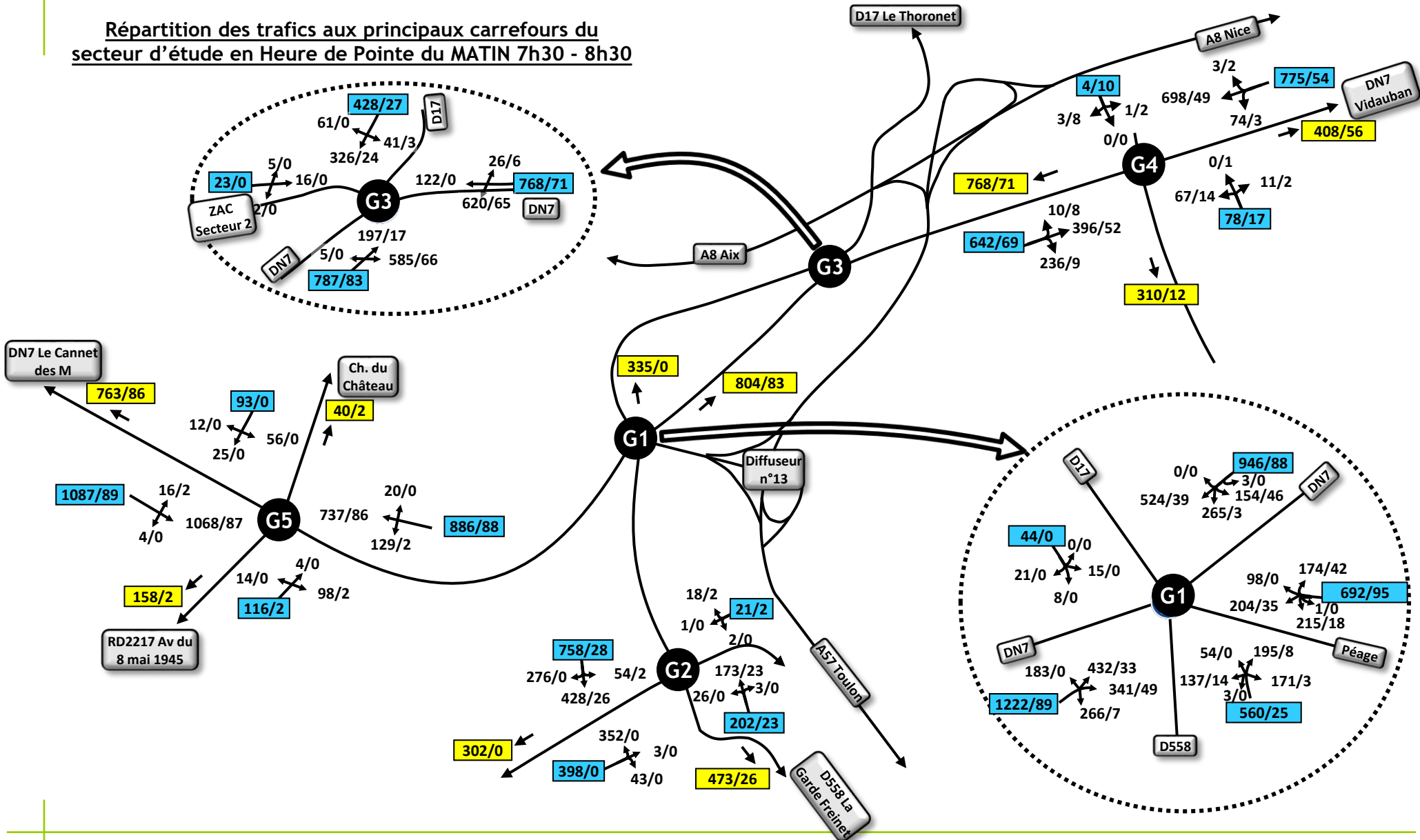
HEURE DE POINTE DU MATIN - VL - Période normale																																		
Véhicules Légers	DN7 Vidouban	RD17 EALAT	RD17 Le Thoronet	Chemin du Château	DN7 Le Cannet des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causseraine	Chemin de Portal	RD558 La Garde Freinet	Entrée Péage Le Cannet des Maures	Entrée Parking Nord DN7	Entrée Parking Sud	1a1	1a2	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c4	1c5	1c6	1c7	2a1	2a2	2b1	2b2-2b3	2b4-2b5	2b6-2b7	2c1	3a	TOTAL	
DN7 Vidouban	0	74	17	6	289	44	4	0	7	96	1	1	10	5	3	6	4	1	3	35	17	11	13	8	70	35	1	2	2	2	5	3	775	
RD17 EALAT	11	0	2	1	17	2	4	0	5	11	1	0	1	1	0	1	0	0	0	3	2	1	1	1	7	4	0	0	0	0	1	0	78	
RD17 Le Thoronet	22	15	0	2	133	26	14	2	36	41	1	2	5	3	2	3	2	1	1	19	9	6	7	5	38	19	0	1	1	1	3	2	423	
Chemin du Château	8	3	4	0	12	25	0	0	5	8	0	0	1	1	0	1	0	0	0	4	2	1	2	1	8	4	0	0	0	0	1	0	93	
DN7 Le Cannet des Maures	195	115	54	16	0	4	0	2	54	311	3	2	14	7	4	9	5	2	4	49	24	16	18	12	98	49	1	2	2	2	8	4	1087	
RD2217 Av du 8 mai 1945	11	12	9	4	14	0	0	0	10	20	1	0	1	1	0	1	1	0	0	5	3	2	2	1	11	5	0	0	0	0	1	0	116	
Chemin de Causseraine	18	8	15	1	2	0	0	6	15	50	1	0	2	1	1	1	1	0	1	7	4	2	3	2	15	8	0	0	0	0	1	1	167	
Chemin de Portal	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	12	
RD558 La Garde Freinet	23	7	12	2	19	6	12	0	0	45	1	0	2	1	1	1	1	0	1	8	4	3	3	2	17	8	0	0	0	0	1	1	183	
Sortie Péage Le Cannet des Maures	51	31	78	3	170	28	27	0	80	0	0	1	9	5	2	5	3	1	2	30	15	10	11	7	61	30	1	1	1	2	5	2	674	
Entrée Parking Nord depuis Péage	3	1	1	0	2	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	17	
Sortie Vini vers DN7 Vidouban	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	14	
Sortie Parking Sud depuis RD558	3	1	0	0	3	1	1	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	20	
1a1	16	12	9	2	29	6	3	0	10	26	0	0																					113	
1a2	11	8	6	1	21	4	2	0	7	18	0	0																						79
1b1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																						5
1b3	1	1	1	0	3	1	0	0	1	2	0	0																						10
1b4	1	1	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0																						6
1c1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0																						2
1c2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																						4
1c3	3	2	1	0	5	1	1	0	2	4	0	0																						18
1c4	1	1	1	0	2	0	0	0	1	2	0	0																						9
1c5	1	1	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0																						6
1c6	1	1	1	0	2	0	0	0	1	2	0	0																						7
1c7	8	6	4	1	14	3	2	0	5	13	0	0																						55
2a1	5	4	3	1	10	2	1	0	3	8	0	0																						37
2a2	3	2	1	0	5	1	1	0	2	4	0	0																						18
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						1
2b2-2b3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																						3
2b4-2b5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																						3
2b6-2b7	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																						3
2c1	1	1	1	0	2	0	0	0	1	2	0	0																						9
3a	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																						5
TOTAL	407	310	222	40	763	158	83	12	249	675	10	7	46	25	14	29	18	6	13	164	82	54	61	40	331	165	4	8	8	8	26	14	4050	

**DEMANDE DE TRAFIC**

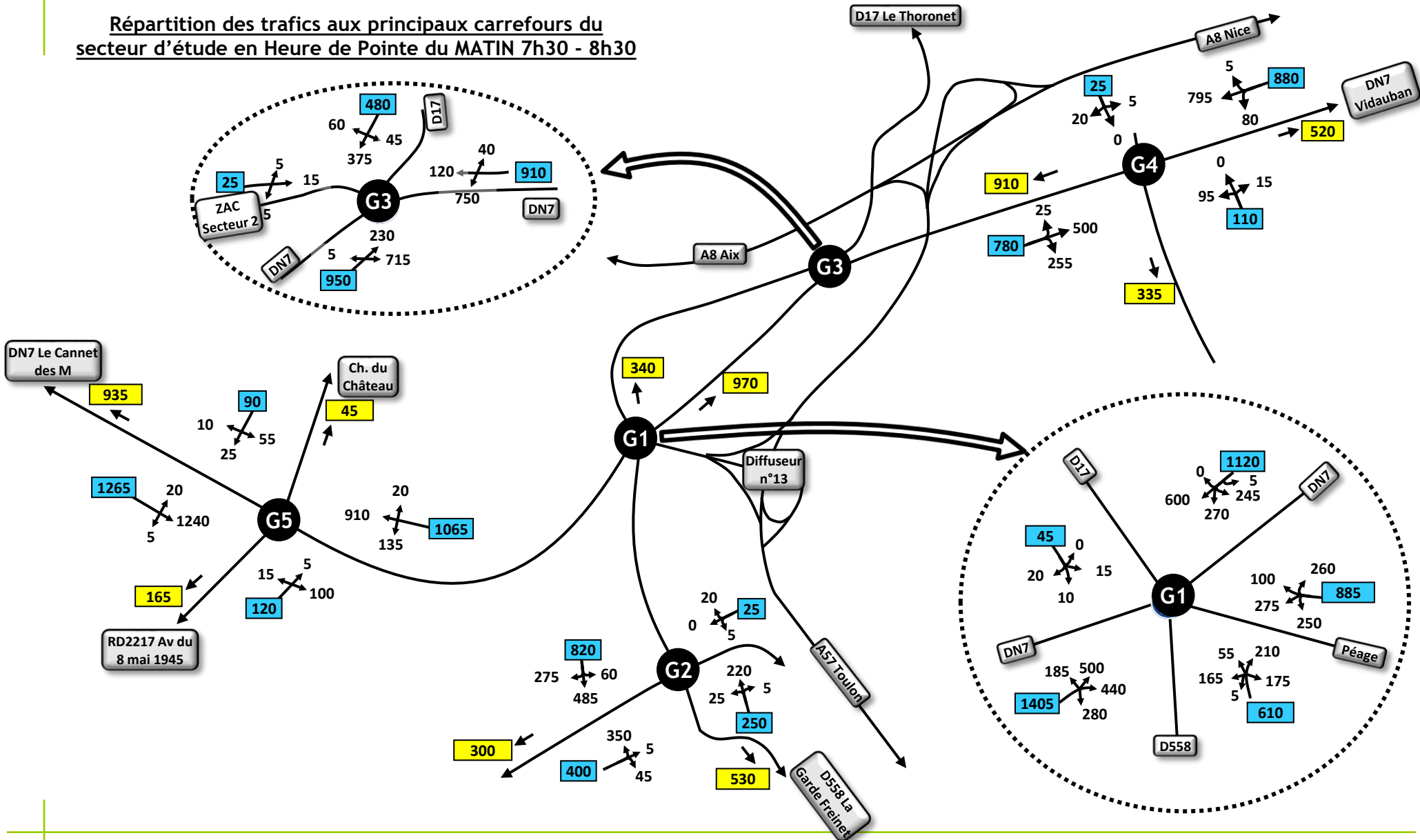
**Matrice de trafic PL - Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**

Poids Lourds	DN7 Vidouban	RD17 EALAT	RD17 Le Thoronet	Chemin du Châtelet	DN7 Le Cannet des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causseraine	Chemin de Portail	RD558 La Garde Freinet	Entrée Péage Le Cannet des Maures	Entrée Parking Nord DN7	Entrée Parking Sud	1a1	1a2	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c4	1c5	1c6	1c7	2a1	2a2	2b1	2b2-2b3	2b4-2b5	2b6-2b7	2c1	3a	TOTAL	
DN7 Vidouban	0	3	4	0	20	1	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	54	
RD17 EALAT	2	0	1	0	6	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	17	
RD17 Le Thoronet	1	1	0	0	8	1	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	26	
Chemin du Châtelet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
DN7 Le Cannet des Maures	18	3	8	2	0	0	0	0	6	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	89		
RD2217 Av du 8 mai 1945	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Chemin de Causseraine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Chemin de Portail	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
RD558 La Garde Freinet	0	0	6	0	13	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22		
Sortie Péage Le Cannet des Maures	31	5	3	0	35	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	96		
Entrée Parking Nord depuis Péage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Vers DN7 Vidouban	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Parking Sud depuis RD558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																					0	
1a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						1
1b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						1
1b4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						1
1c3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b2-2b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b4-2b5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b6-2b7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						1
3a	2	0	1	0	3	0	0	0	1	3	0	0																						10
TOTAL	56	13	23	2	86	2	0	0	25	99	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	306	

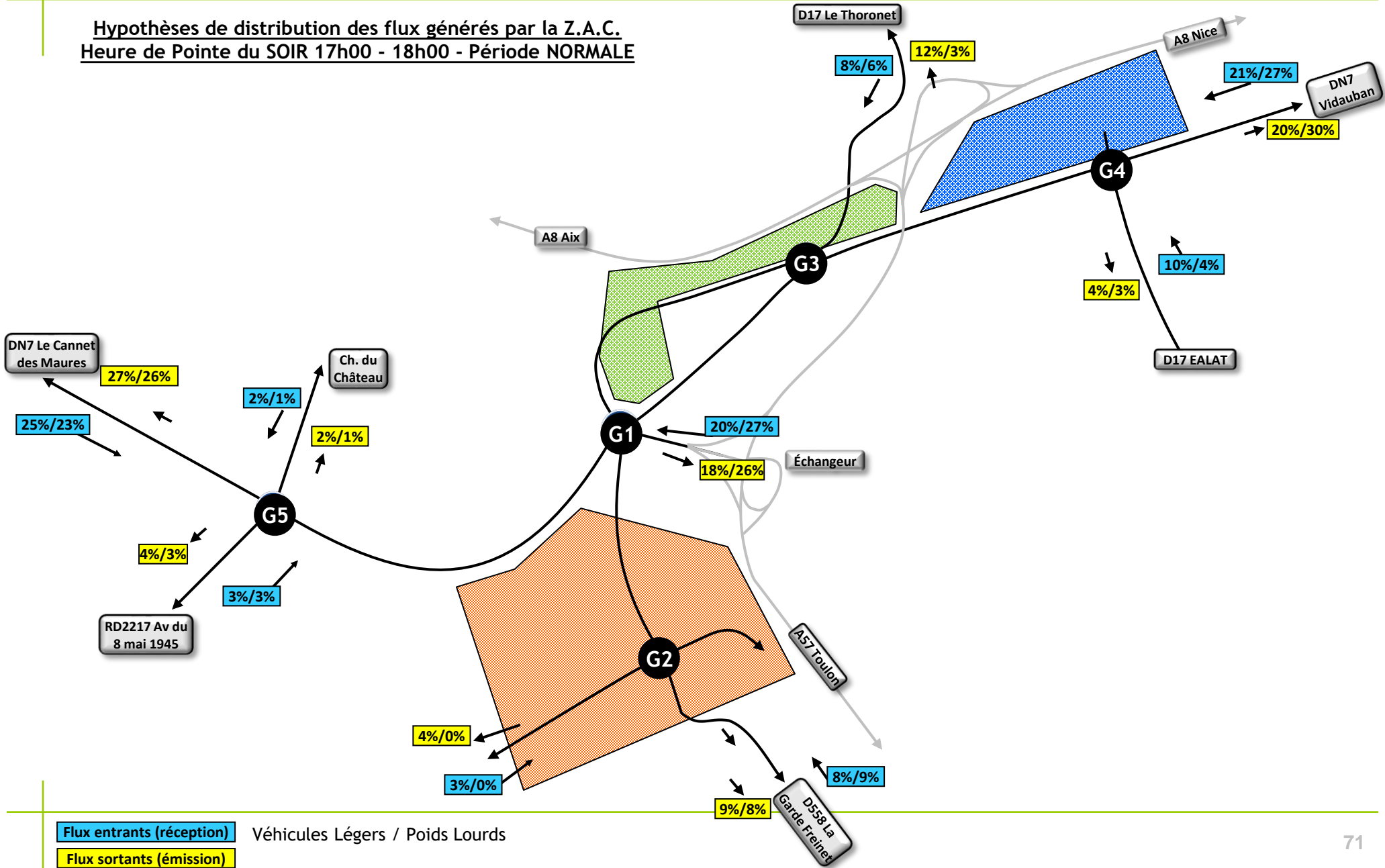
**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**



**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**



**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00 - Période NORMALE**



**DEMANDE DE TRAFIC**

**Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**

HEURE DE POINTE DU SOIR - VL - Période normale																																	
Véhicules Légers	01.DN7 Vidéauban	02.RD17 EALAT	03.RD17 Le Thoronet	04.Chemin du Château	05.DN7 Le Cannet des Maures	06.RD2217 Av du 8 mai 1945	07.Chemin de Causserine	08.Chemin de Portal	09.RD558 La Garde Freinet	14. Entrée Péage Le Cannet des Maures	15. Entrée Parking Nord DN7	16. Entrée Parking Sud	1a1	1a2	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c4	1c5	1c6	1c7	2a1	2a2	2b1	2b2-2b3	2b4-2b5	2b6-2b7	2c1	3a	TOTAL
01.DN7 Vidéauban	0	31	21	19	382	48	27	0	72	59	0	2	22	15	1	2	1	0	1	4	2	1	1	13	8	4	0	0	0	0	1	1	740
02.RD17 EALAT	79	0	8	3	143	8	11	0	26	28	0	0	10	7	0	1	0	0	0	2	1	1	1	6	4	2	0	0	0	0	1	0	342
03.RD17 Le Thoronet	26	3	0	1	95	15	5	0	23	73	0	2	8	5	0	1	0	0	0	1	1	0	1	5	3	1	0	0	0	0	1	0	272
04.Chemin du Château	6	2	4	0	9	19	0	0	4	6	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	56
05.DN7 Le Cannet des Maures	353	39	204	15	0	3	0	0	15	149	0	2	26	17	1	2	1	0	1	5	2	2	2	16	9	5	0	1	1	1	2	1	873
06.RD2217 Av du 8 mai 1945	14	4	17	8	20	0	0	0	5	28	1	1	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	110
07.Chemin de Causserine	21	4	14	0	1	0	0	0	15	38	0	1	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	105
08.Chemin de Portal	1	0	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
09.RD558 La Garde Freinet	31	5	27	3	22	2	10	0	0	141	0	3	8	5	0	1	0	0	0	1	1	0	1	5	3	1	0	0	0	0	1	0	273
	89	18	79	7	162	31	47	0	128	0	4	1	19	12	1	1	1	0	1	3	2	1	1	11	7	3	0	0	0	0	1	1	633
	2	1	2	0	2	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
12.Sortie Vinci vers DN7 Vidéauban	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
13.Sortie Parking Sud depuis RD558	3	1	0	0	1	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
1a1	14	2	8	1	19	3	3	0	7	12	0	0																				69	
1a2	6	1	3	0	7	1	1	0	3	5	0	0																				27	
1b1	3	0	2	0	4	1	0	0	1	2	0	0																				14	
1b3	5	1	3	0	6	1	1	0	2	4	0	0																				23	
1b4	4	1	2	0	5	1	1	0	2	3	0	0																				19	
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																				0	
1c2	2	0	1	0	3	0	0	0	1	2	0	0																				10	
1c3	21	4	13	2	28	4	4	0	10	18	0	0																				103	
1c4	11	2	6	1	14	2	2	0	5	9	0	0																				52	
1c5	7	1	4	1	9	1	1	0	3	6	0	0																				34	
1c6	8	1	5	1	10	2	1	0	4	7	0	0																				39	
1c7	12	2	7	1	15	2	2	0	5	10	0	0																				57	
2a1	43	7	25	4	57	9	8	0	20	35	0	1																				208	
2a2	21	4	13	2	28	4	4	0	10	18	0	0																				104	
2b1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																				3	
2b2-2b3	1	0	1	0	2	0	0	0	1	1	0	0																				6	
2b4-2b5	1	0	1	0	2	0	0	0	1	1	0	0																				6	
2b6-2b7	1	0	1	0	2	0	0	0	1	1	0	0																				7	
2c1	4	1	3	0	6	1	1	0	2	4	0	0																				21	
3a	2	0	1	0	3	0	0	0	1	2	0	0																				11	
TOTAL	797	138	475	71	1058	163	143	0	368	662	6	15	101	68	5	8	5	2	3	18	9	6	7	62	37	18	1	2	2	2	7	4	3449

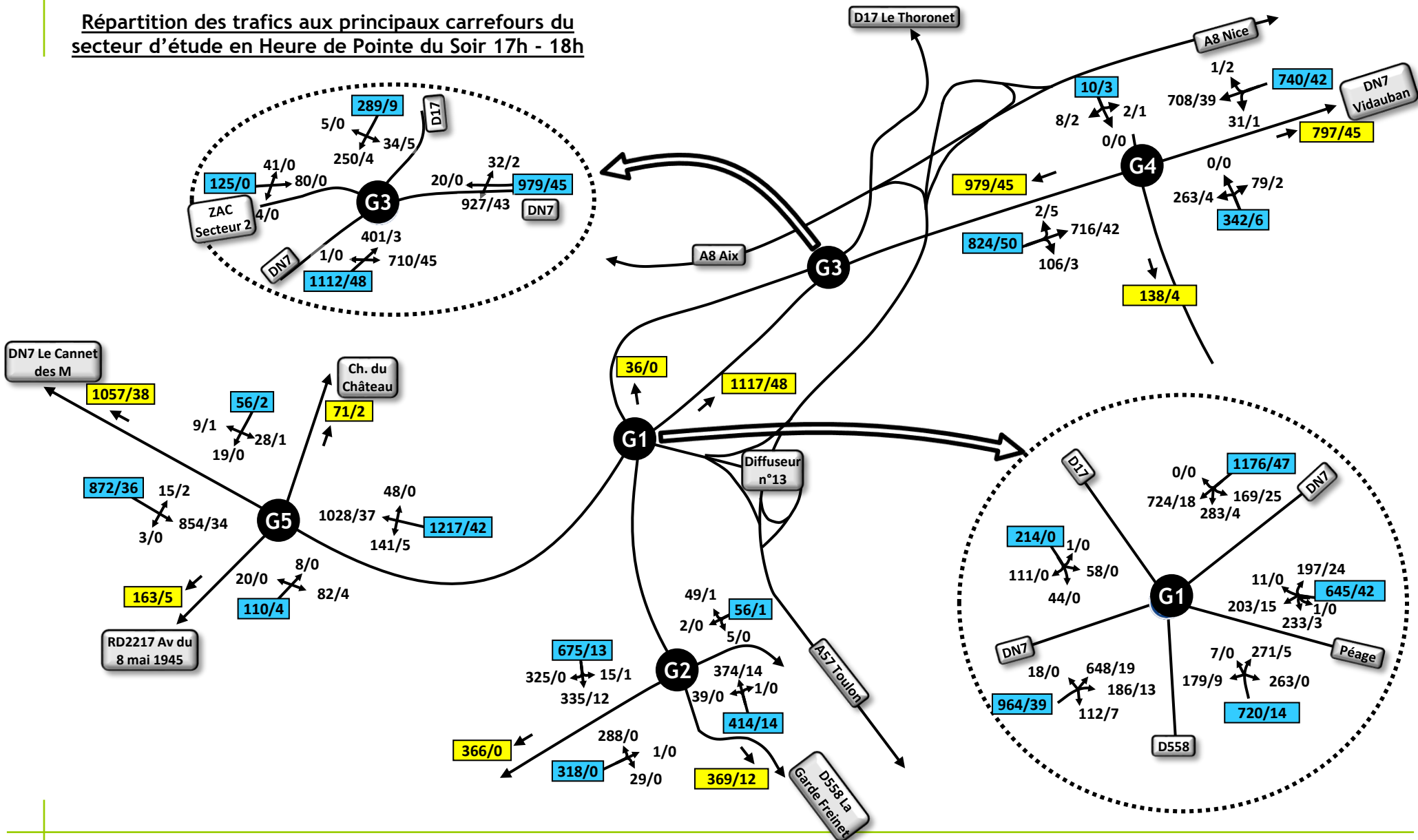


**DEMANDE DE TRAFIC**

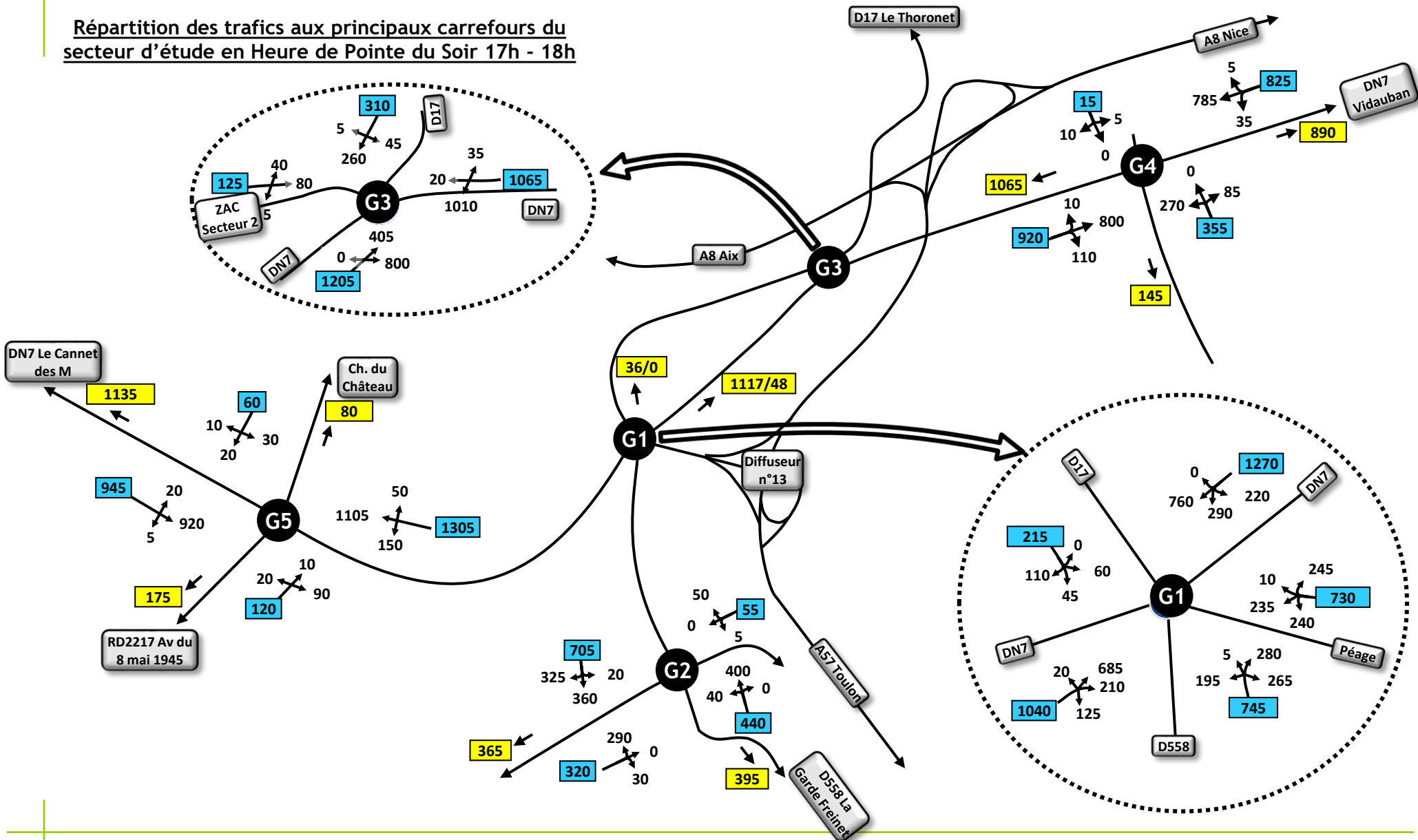
**Matrice de trafic PL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**

HEURE DE POINTE DU SOIR - PL - Période normale																																	
Poids Lourds	DN7 Viduban	RD17 EALAT	RD17 Le Thoronet	Chemin du Château	DN7 Le Cannet des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causerine	Chemin de Portal	RD558 La Garde Freinet	Entree Péage Le Cannet des Maures	Entree Parking Nod DN7	Entree Parking Sud	1a1	1a2	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c4	1c5	1c6	1c7	2a1	2a2	2b1	2b2-2b3	2b4-2b5	2b6-2b7	2c1	3a	TOTAL
DN7 Viduban	0	1	2	0	12	1	0	0	2	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42
RD17 EALAT	2	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
RD17 Le Thoronet	4	1	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
Chemin du Château	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
DN7 Le Cannet des Maures	13	0	1	2	0	0	0	0	6	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	35	
RD2217 Av du 8 mai 1945	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Chemin de Causerine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Chemin de Portal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
RD558 La Garde Freinet	3	0	1	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14	
Sortie Péage Le Cannet des Maures	19	2	1	0	13	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	42
Entree Parking Nord depuis Péage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Vissol vers DN7 Viduban	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Parking Sud depuis RD558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1b4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b2-2b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b4-2b5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b6-2b7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3a	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
TOTAL	45	4	5	2	38	5	0	0	11	38	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	155	

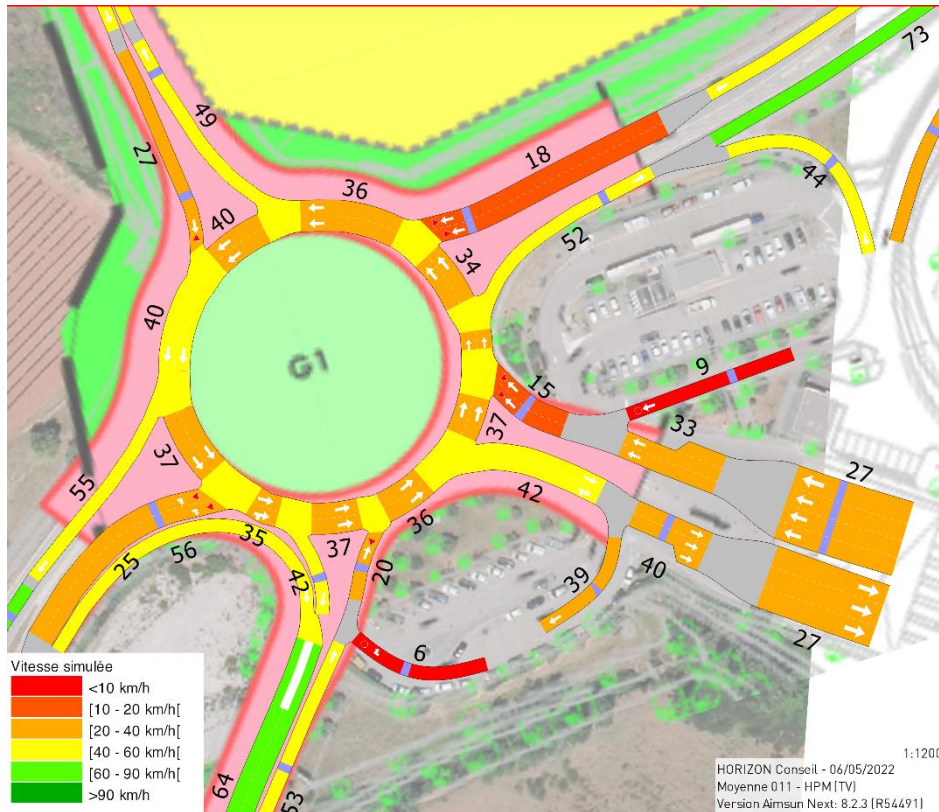
**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du Soir 17h - 18h**



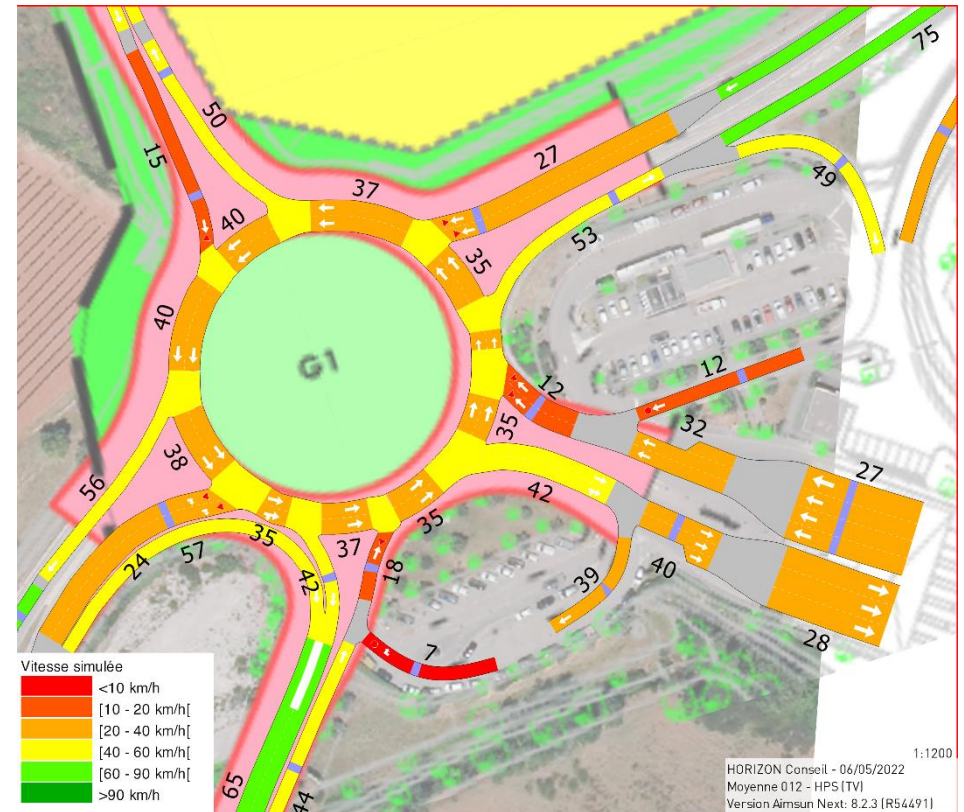
**Répartition des trafics aux principaux carrefours du secteur d'étude en Heure de Pointe du Soir 17h - 18h**



**Vitesses de circulation simulées**  
**Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**  
**(situation future n° 5)**

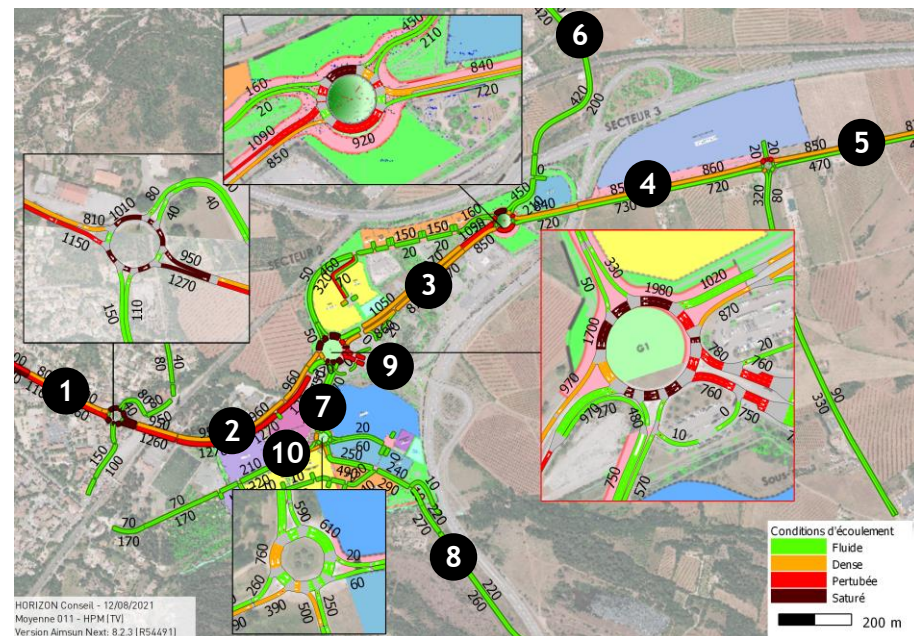


**Vitesses de circulation simulées**  
**Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00**  
**(situation future n° 5)**



## Evolutions de trafic sur le réseau viaire en SECTIONS COURANTES

N°	Période	Heure de Pointe du MATIN			Heure de Pointe du SOIR		
		Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR	Évolution	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR	Évolution
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	1550	1960	26%	1700	2000	18%
	DN7 à l'ouest du giratoire G5 depuis le C-d-M	830	1150	39%	820	920	12%
	DN7 à l'ouest du giratoire G6 vers le C-d-M	720	810	13%	880	1080	23%
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	1770	2230	26%	1850	2210	19%
	DN7 entre G5 et G1	900	1270	41%	870	1000	15%
	DN7 entre G1 et G5	870	960	10%	980	1210	23%
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	1230	1940	58%	1580	2400	52%
	DN7 entre G1 et G3	630	870	38%	680	1210	78%
	DN7 entre G3 et G1	600	1070	78%	900	1190	32%
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	1210	1580	31%	1580	1920	22%
	DN7 entre G3 et G4	610	730	20%	660	900	36%
	DN7 entre G4 et G3	600	850	42%	920	1020	11%
5	DN7 à l'est de G4	1050	1320	26%	1390	1640	18%
	DN7 à l'est de G4 vers Vidauban	430	470	9%	670	850	27%
	DN7 à l'est de G4 depuis Vidauban	620	850	37%	720	790	10%
6	RD17 au nord d'A8	480	620	29%	650	790	22%
	RD17 au nord d'A8 depuis Le Thoronet	300	420	40%	240	270	13%
	RD17 au nord d'A8 vers Le Thoronet	180	200	11%	410	520	27%
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	530	1330	151%	760	1450	91%
	RD558 entre G2 et G1	250	590	136%	360	790	119%
	RD558 entre G1 et G2	280	740	164%	400	660	65%
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	430	480	12%	580	680	17%
	RD558 au sud de la Z.A.C. vers La Garde-Freinet	260	260	0%	300	370	23%
	RD558 au sud de la Z.A.C. depuis La Garde-Freinet	170	220	29%	280	310	11%
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	1230	1540	25%	1220	1410	16%
	Entrée vers A57 Le Cannet (n°13)	670	760	13%	570	720	26%
	Sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	560	780	39%	650	690	6%
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	180	650	261%	210	680	224%
	Chemin de Causseraine en entrée du giratoire G2	120	390	225%	90	350	289%
	Chemin de Causseraine en sortie du giratoire G2	60	260	333%	120	330	175%



### Axe DN7 de part et d'autre de la Z.A.C. (à l'ouest de G1 et à l'est de G4) :

- Des augmentations de trafic significatives, comprises 18/20 % en H.P.S. et 26 % en H.P.M. et logiques au regard du niveau de constructibilité de la Z.A.C.
- Des volumes de trafic compris entre 1 320 et 2 230 uvp/heure deux sens suivant les sections et les périodes de pointe

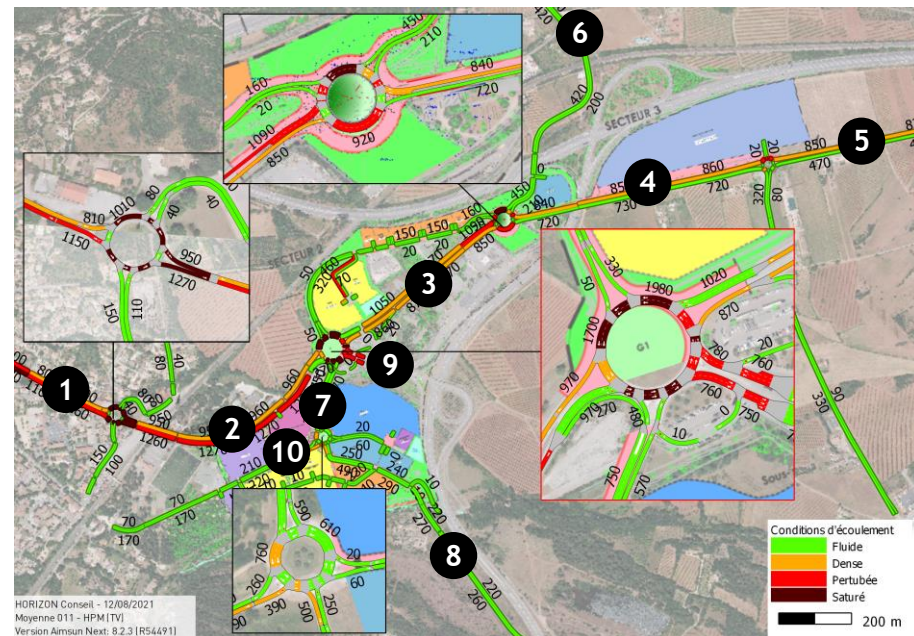
### Axe DN7 entre la RD558 et la RD17 « Est » (entre G1 et G3) :

- Des croissances de trafic très variables, comprises 52 % en H.P.S. et 58 % en H.P.M. (par rapport à la situation actuelle)

Sur l'ensemble de l'axe DN7 du secteur d'étude : des flux variant entre 1 320 et 2 400 uvp/heure deux sens suivant les sections et les périodes de pointe. Ces trafics sont cohérents avec le gabarit de l'axe à 2x1 voie sous réserve d'une géométrie optimisée des giratoires G1 et G3 (cf. simulations/situation future n°5).

## Evolutions de trafic sur le réseau viaire en SECTIONS COURANTES

N°	Période	Heure de Pointe du MATIN			Heure de Pointe du SOIR		
		Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR	Évolution	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR	Évolution
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	1550	1960	26%	1700	2000	18%
	DN7 à l'ouest du giratoire G5 depuis le C-d-M	830	1150	39%	820	920	12%
	DN7 à l'ouest du giratoire G6 vers le C-d-M	720	810	13%	880	1080	23%
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	1770	2230	26%	1850	2210	19%
	DN7 entre G5 et G1	900	1270	41%	870	1000	15%
	DN7 entre G1 et G5	870	960	10%	980	1210	23%
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	1230	1940	58%	1580	2400	52%
	DN7 entre G1 et G3	630	870	38%	680	1210	78%
	DN7 entre G3 et G1	600	1070	78%	900	1190	32%
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	1210	1580	31%	1580	1920	22%
	DN7 entre G3 et G4	610	730	20%	660	900	36%
	DN7 entre G4 et G3	600	850	42%	920	1020	11%
5	DN7 à l'est de G4	1050	1320	26%	1390	1640	18%
	DN7 à l'est de G4 vers Vidauban	430	470	9%	670	850	27%
	DN7 à l'est de G4 depuis Vidauban	620	850	37%	720	790	10%
6	RD17 au nord d'A8	480	620	29%	650	790	22%
	RD17 au nord d'A8 depuis Le Thoronet	300	420	40%	240	270	13%
	RD17 au nord d'A8 vers Le Thoronet	180	200	11%	410	520	27%
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	530	1330	151%	760	1450	91%
	RD558 entre G2 et G1	250	590	136%	360	790	119%
	RD558 entre G1 et G2	280	740	164%	400	660	65%
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	430	480	12%	580	680	17%
	RD558 au sud de la Z.A.C. vers La Garde-Freinet	260	260	0%	300	370	23%
	RD558 au sud de la Z.A.C. depuis La Garde-Freinet	170	220	29%	280	310	11%
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	1230	1540	25%	1220	1410	16%
	Entrée vers A57 Le Cannet (n°13)	670	760	13%	570	720	26%
	Sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	560	780	39%	650	690	6%
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	180	650	261%	210	680	224%
	Chemin de Causseraine en entrée du giratoire G2	120	390	225%	90	350	289%
	Chemin de Causseraine en sortie du giratoire G2	60	260	333%	120	330	175%



### Axe RD17 :

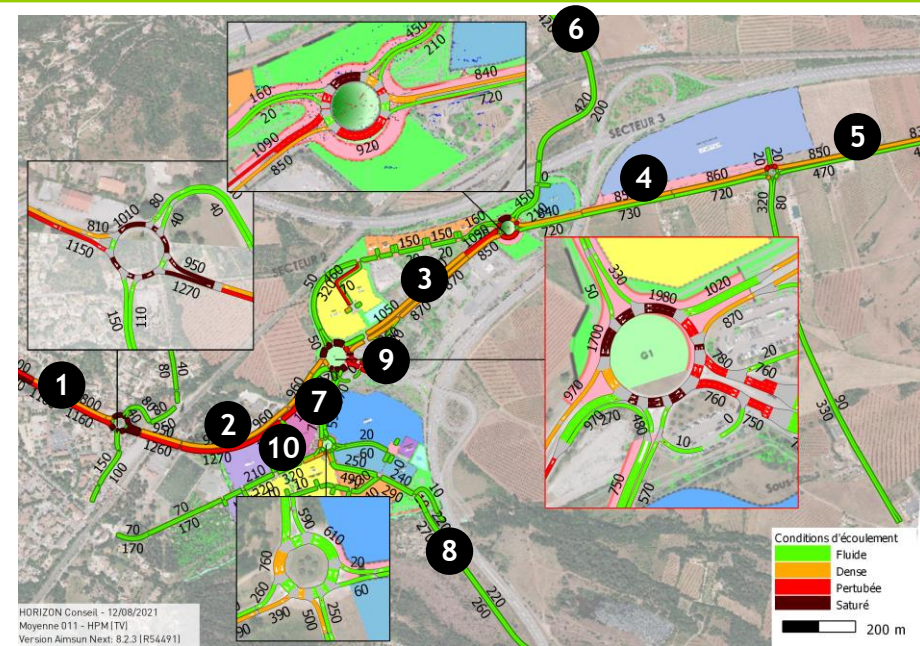
- Des augmentations de trafic significatives, comprises 22 % en H.P.S. et 29 % en H.P.M.
- Des volumes de trafic compris entre 620 et 790 uvp/heure deux sens largement cohérents avec le dimensionnement à deux voies dont le débit de saturation peut être estimé autour de 1 800 / 2 000 uvp/heure (deux sens).

### Axe RD558 :

- Des croissances de trafic plus limitées, entre 12 et 17 % (par rapport à la situation actuelle), compatibles avec le gabarit de cet axe départemental secondaire
- Entre les giratoires G1 et G2 : une logique et très forte augmentation des flux sur cette section constituant la porte d'entrée et de sortie du secteur 1 de la Z.A.C. Les trafics par sens sont cohérents avec le gabarit à 2 + 1 voie (maxi de 1 450 uvp/heure).

## Évolutions de trafic sur le réseau viaire en SECTIONS COURANTES

N°	Période	Heure de Pointe du MATIN			Heure de Pointe du SOIR		
		Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR	Évolution	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR	Évolution
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	1550	1960	26%	1700	2000	18%
	DN7 à l'ouest du giratoire G5 depuis le C-d-M	830	1150	39%	820	920	12%
	DN7 à l'ouest du giratoire G6 vers le C-d-M	720	810	13%	880	1080	23%
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	1770	2230	26%	1850	2210	19%
	DN7 entre G5 et G1	900	1270	41%	870	1000	15%
	DN7 entre G1 et G5	870	960	10%	980	1210	23%
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	1230	1940	58%	1580	2400	52%
	DN7 entre G1 et G3	630	870	38%	680	1210	78%
	DN7 entre G3 et G1	600	1070	78%	900	1190	32%
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	1210	1580	31%	1580	1920	22%
	DN7 entre G3 et G4	610	730	20%	660	900	36%
	DN7 entre G4 et G3	600	850	42%	920	1020	11%
5	DN7 à l'est de G4	1050	1320	26%	1390	1640	18%
	DN7 à l'est de G4 vers Vidauban	430	470	9%	670	850	27%
	DN7 à l'est de G4 depuis Vidauban	620	850	37%	720	790	10%
6	RD17 au nord d'A8	480	620	29%	650	790	22%
	RD17 au nord d'A8 depuis Le Thoronet	300	420	40%	240	270	13%
	RD17 au nord d'A8 vers Le Thoronet	180	200	11%	410	520	27%
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	530	1330	151%	760	1450	91%
	RD558 entre G2 et G1	250	590	136%	360	790	119%
	RD558 entre G1 et G2	280	740	164%	400	660	65%
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	430	480	12%	580	680	17%
	RD558 au sud de la Z.A.C. vers La Garde-Freinet	260	260	0%	300	370	23%
	RD558 au sud de la Z.A.C. depuis La Garde-Freinet	170	220	29%	280	310	11%
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	1230	1540	25%	1220	1410	16%
	Entrée vers A57 Le Cannet (n°13)	670	760	13%	570	720	26%
	Sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	560	780	39%	650	690	6%
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	180	650	261%	210	680	224%
	Chemin de Causseraine en entrée du giratoire G2	120	390	225%	90	350	289%
	Chemin de Causseraine en sortie du giratoire G2	60	260	333%	120	330	175%



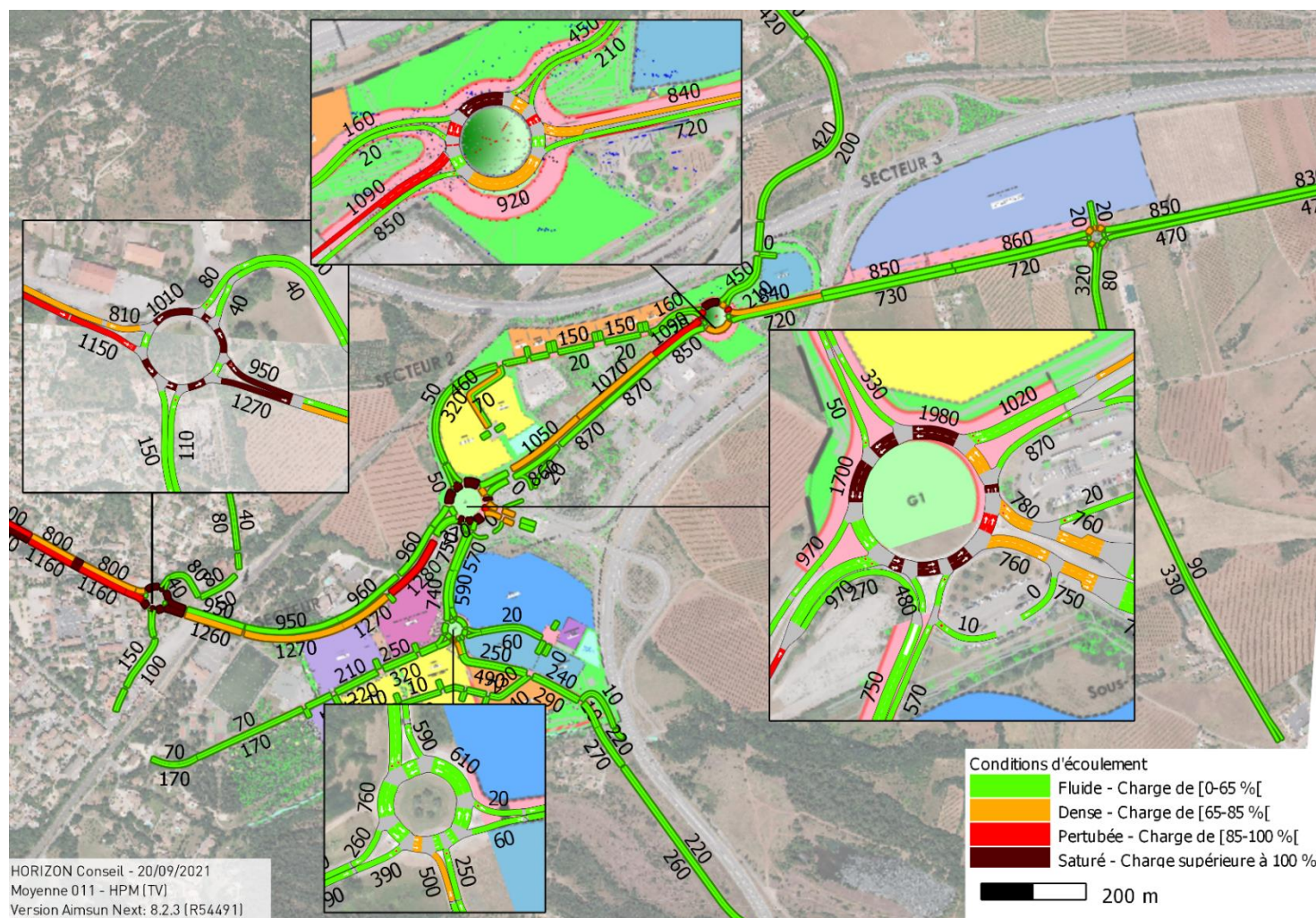
### Entrée + sortie de l'échangeur n° 13 :

- Des augmentations de trafic significatives, comprises 16 % en H.P.S. et 25 % en H.P.M.
- Les simulations de trafic mettent en évidence une absence de rétention en sortie de la gare de péage et en entrée sur le giratoire G1, notamment en H.P.M. (flux entrants majoritaires sur la Z.A.C.)

### Chemin de Causseraine :

- Des trafics multipliés en moyenne par 3,5 par rapport à la situation actuelle,
- De fortes et logiques évolutions de trafic qu'il convient de relativiser au regard des volumes bruts prévisionnels et des faibles flux recensés en situation actuelle.

## Simulations dynamiques de trafic - Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 (situation future n° 5)



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du MATIN mettent en évidence :

Des sections fluides intégrant des trafics cohérents par rapport au gabarit des voiries :

- DN7 en direction de Vidauban à l'est de la RD17
- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Causseraine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Causseraine (desserte du secteur 1)

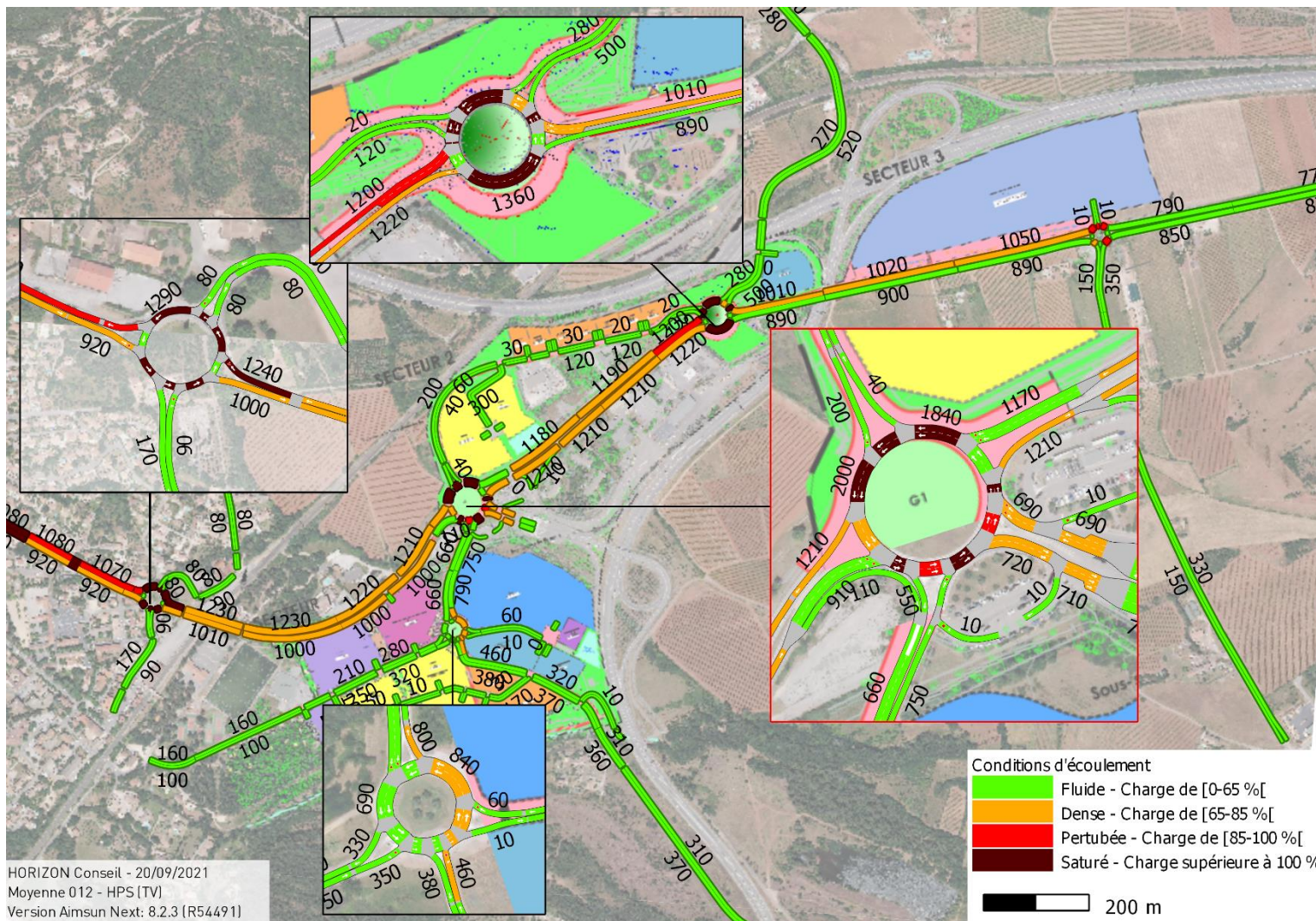
Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

- DN7 en direction du Cannet des Maures sur l'ensemble du secteur (jusqu'au giratoire G5)
- DN7 vers Vidauban entre les giratoires G5 et G1. A noter que la DN7 entre la sortie du Cannet des Maures et le giratoire G1 présente un écoulement logiquement plus dense, pouvant être ponctuellement ralenti en raison des volumes de trafic projetés (sur une voie de circulation).

Une entrée/sortie Est du Cannet des Maures très dense, avec un trafic ralenti.



**Simulations dynamiques de trafic - Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h (situation future n° 5)**



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du SOIR mettent en évidence :

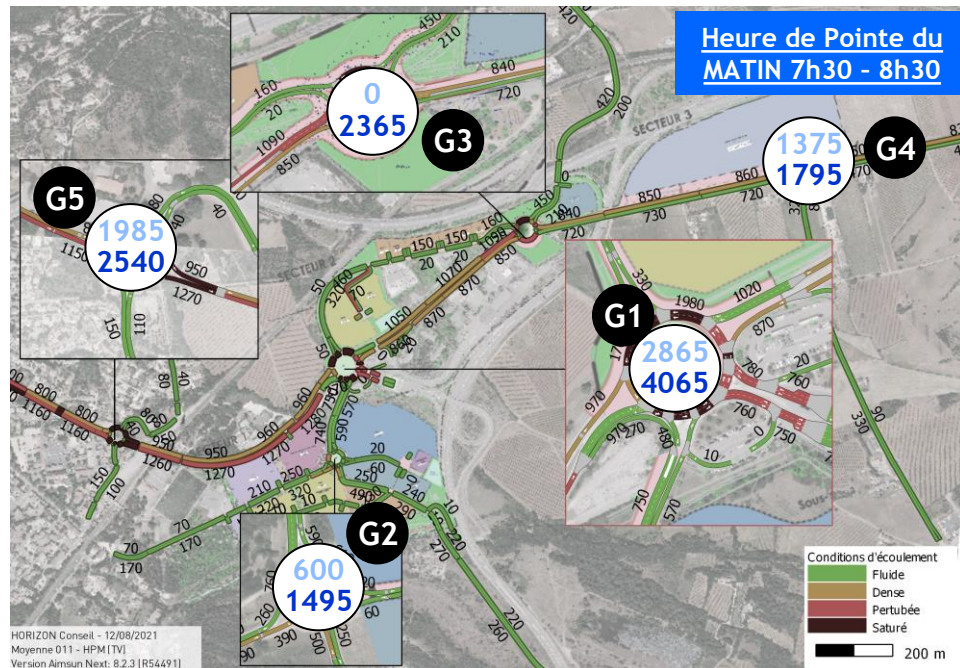
Des sections fluides intégrant des trafics compatibles avec le gabarit des voiries :

- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Caussereine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Caussereine (desserte du secteur 1)

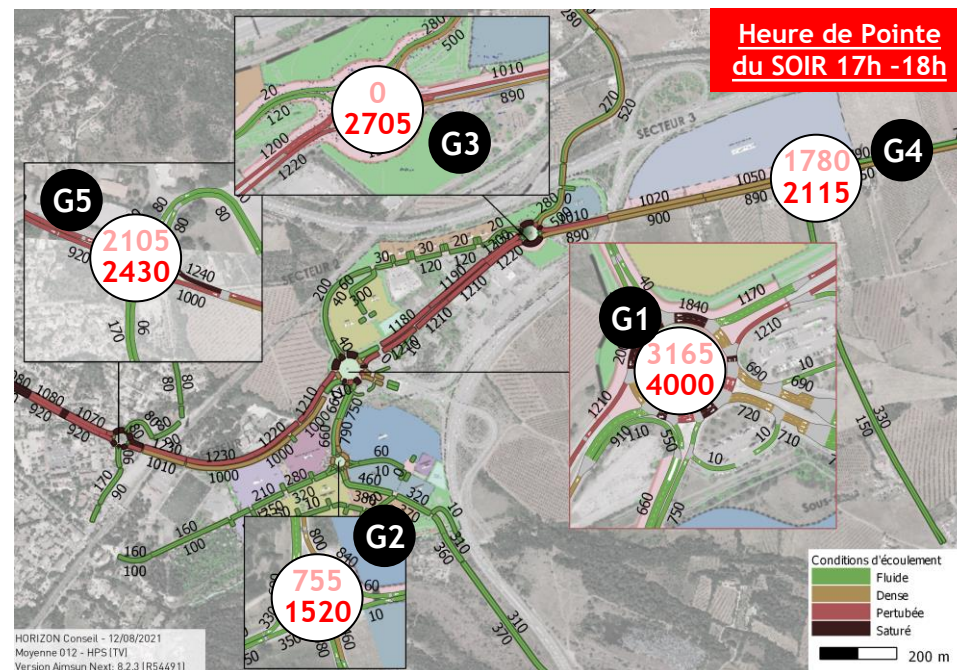
Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

- DN7 dans chaque sens entre le giratoire G5 d'entrée du Cannet des Maures et le giratoire G4 (RD17 Est).

Une entrée/sortie Est du Cannet des Maures très dense, avec un trafic ralenti.



### Evolution de trafic sur le réseau viaire AU DROIT DES GIRATOIRES



*Des évolutions de trafic significatives sur l'ensemble des carrefours*

*du secteur d'étude (par rapport la situation actuelle) mais des charges variables suivant les points d'échanges :*

- Giratoire G1 : + 26 à + 42 %, des charges comprises de l'ordre de 4 000 véh/h, justifiant une optimisation de la géométrie de l'ouvrage, par ajout d'une voie d'évitement DN7 Le Cannet → RD558 La Garde Freinet / Z.A.C.. La charge du giratoire augmente du fait de la génération de trafic de la Z.A.C. malgré un report de flux sur le giratoire G3 (trafics de la D17 en lien avec la DN7 Vidauban)
- Giratoire G2 : une charge multipliée par 2 / 2,5, une évolution s'accompagnant d'un élargissement de l'anneau de circulation sans modification du rayon extérieur du giratoire (à préciser par une étude technique détaillée)
- Giratoire G4 : + 19 à + 30 %, des charges modérées comprises entre 1 800 et 2 100 véh/h,
- Giratoire G5 : + 15 à + 28 %.

### Giratoire de la Paix DN7 - D558 - D17 - Diffuseur n° 13 A57 (G1)

#### Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)



Rayon intérieur : 29 m  
 Largeur d'anneau : 8,50 m  
 Rayon extérieur : 37,50 m  
 Entrées à 2 voies sur les 2 branches de la DN7 et en sortie de la gare de péage + 1 voie de shunt DN7 Le Cannet  
 Sorties à une voie sur toutes les branches sauf deux voies vers la Garde Freinet

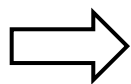
\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Diffuseur n° 13 A57	22 %	247	2 véh	8 véh
DN7 Vidauban	21 %	303	2 véh	7 véh
Sortie Z.A.C. S2	92 %	494	0 véh	2 véh
DN7 Le Cannet des M	32 %	541	1 véh	4 véh
D558 La Garde Freinet	16 %	98	5 véh	15 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Diffuseur n° 13 A57	29 %	304	1 véh	6 véh
DN7 Vidauban	35 %	669	1 véh	4 véh
Sortie Z.A.C. S2	60 %	315	1 véh	4 véh
DN7 Le Cannet des M	42 %	658	1 véh	4 véh
D558 La Garde Freinet	17 %	101	6 véh	17 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Une charge de trafic élevée proche de 4 000 uvp/h en H.P.M. et en H.P.S.
- Des réserves de capacité convenables, à minima de 16 % en H.P.M. et de 17 % en H.P.S. sur la branche D558, plus élevées sur les autres branches,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente significatifs sur l'ensemble des cinq branches,
- Un écoulement globalement convenable des trafics en situation FUTURE.



### Giratoire D558 - Chemin de Causseraine (G2)

#### Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)



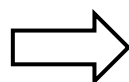
Rayon intérieur : 15,50 m  
 Largeur d'anneau : 8 m  
 Rayon extérieur : 23,50 m  
 Entrées à une voie sur les 4 branches  
 Sorties à une voie sur les 4 branches

\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire

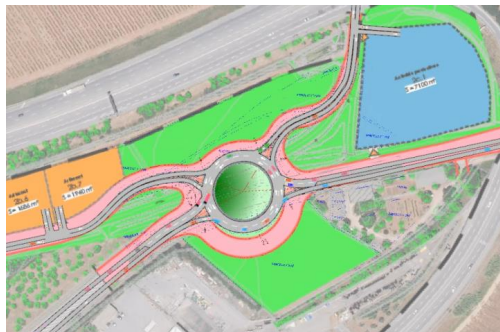
Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Sortie Z.A.C. S1	97 %	961	0 véh	2 véh
D558 Le Cannet des M	70 %	1923	0 véh	2 véh
Ch de Causseraine	59 %	585	0 véh	3 véh
D558 La Garde Freinet	76 %	813	0 véh	2 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
Sortie Z.A.C. S1	94 %	825	0 véh	2 véh
D558 Le Cannet des M	74 %	1988	0 véh	2 véh
Ch de Causseraine	72 %	832	0 véh	2 véh
D558 La Garde Freinet	64 %	766	0 véh	3 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :



- Des réserves de capacité satisfaisantes, à minima de 59 % en H.P.M. et de 64 % en H.P.S., justifiées par une charge de trafic limitée, proche de 1 500 uvp/h en H.P.M. / H.P.S. et un dimensionnement cohérent avec les flux en jeu,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente sur les quatre branches,
- Un écoulement satisfaisant des trafics en situation FUTURE.

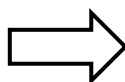
**Giratoire DN7 - D17 (G3)****Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)**

Rayon intérieur : 22 m  
 Largeur d'anneau : 8 m  
 Rayon extérieur : 30 m  
 Entrées à une voie sauf DN7 Vidauban à deux voies  
 Sorties à une voie sauf DN7 Le Cannet à deux voies

Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
DN7 Vidauban	57 %	1208	0 véh	2 véh
D17 Le Thoronet	39 %	302	1 véh	5 véh
Sortie Z.A.C. S2	95 %	503	0 véh	2 véh
DN7 Le Cannet des M	41 %	649	0 véh	3 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
DN7 Vidauban	36 %	592	1 véh	4 véh
D17 Le Thoronet	53 %	355	1 véh	4 véh
Sortie Z.A.C. S2	74 %	358	0 véh	3 véh
DN7 Le Cannet des M	14 %	202	3 véh	10 véh

\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire



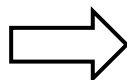
Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

- Des réserves de capacité satisfaisantes, à minima de 39 % en H.P.M. et de 14 % en H.P.S. (branche DN7 Le Cannet),
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente sur les quatre branches,
- Un écoulement satisfaisant des trafics en situation FUTURE.

**Giratoire DN7 - D17 (G4)****Paramètres de fonctionnement en heures de pointe (synthèse des simulations de trafic sous logiciel GIRABASE 4.0)**

Rayon intérieur : 12 m  
 Largeur d'anneau : 8 m  
 Rayon extérieur : 20 m  
 Entrées à une voie sur les 3 branches  
 Sorties à une voie sur les 3 branches

\* : Réserve de capacité jusqu'à saturation du giratoire



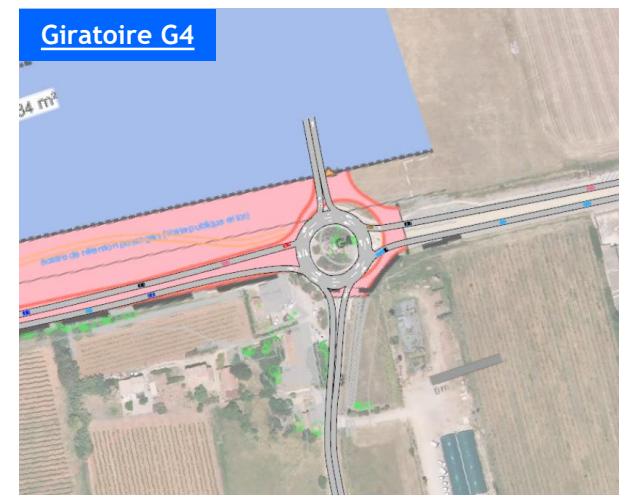
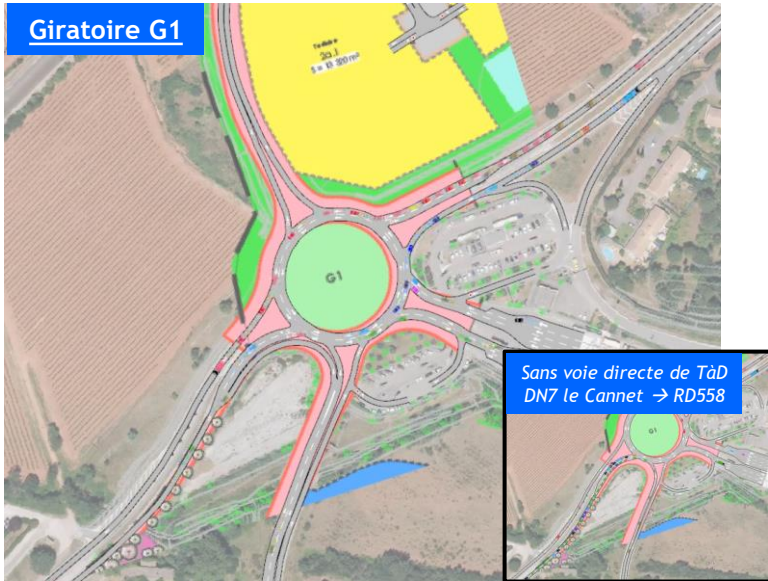
Heure de Pointe du MATIN	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
DN7 Vidauban	42 %	645	0 véh	3 véh
Sortie Z.A.C. S3	97 %	699	0 véh	2 véh
DN7 Le Cannet des M	50 %	793	0 véh	3 véh
D17 EALAT	89 %	875	0 véh	2 véh

Heure de Pointe du SOIR	Réserve de capacité	Réserve de capacité en véh/h*	Longueur de stockage moyenne	Longueur de stockage maximale
DN7 Vidauban	36 %	465	1 véh	4 véh
Sortie Z.A.C. S3	98 %	635	0 véh	2 véh
DN7 Le Cannet des M	45 %	739	0 véh	3 véh
D17 EALAT	55 %	435	0 véh	3 véh

Les simulations de trafic mettent en évidence les caractéristiques suivantes :

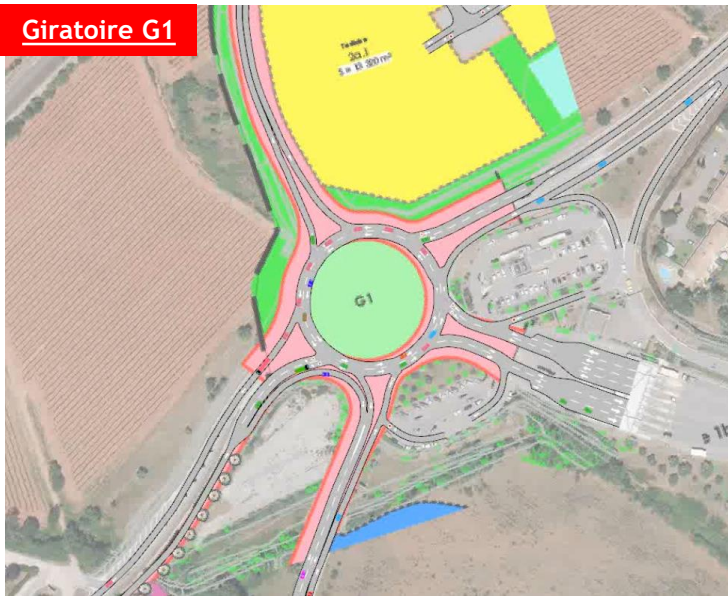
- Des réserves de capacité satisfaisantes, à minima de 42 % en H.P.M. et de 36 % en H.P.S., justifiées par une charge de trafic modérée, comprise entre 1 795 uvp/h en H.P.M. et 2 115 uvp/h en H.P.S. et un dimensionnement cohérent avec les flux en jeu,
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente sur les trois branches,
- Un écoulement satisfaisant des trafics en situation FUTURE.

### Simulations dynamiques de trafic - Conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 (situation future n° 5)



## Simulations dynamiques de trafic - Conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h (situation future n° 5)

Giratoire G1



Giratoire G2



Giratoire G3



Pour rappel : avec UNE voie d'entrée et de sortie dans le sens Vidauban → Le Cannet-des-Maures : de fortes rétentions

Giratoire G4





En complément :

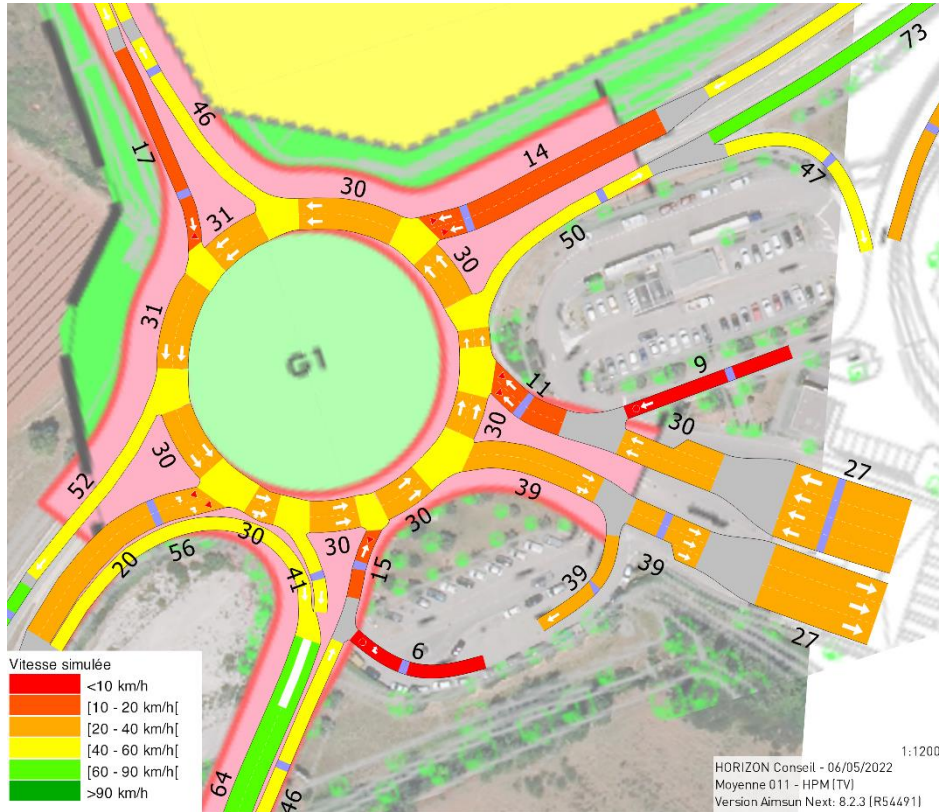
Voie de desserte du secteur 2 :

L'analyse des impacts circulatoires du projet sur le réseau viaire met en évidence un fonctionnement convenable de la voie de desserte du secteur 2 de la Z.A.C. (ex D17). En effet, le maintien de conditions de circulation convenables sur la DN7 entre les giratoires G1 et G3, la multiplication des points d'entrée et de sortie des lots du secteur 2 et la priorité de circulation sur l'anneau des giratoires G1 et G3 permettent de maintenir les trafics hors Z.A.C. Secteur 2 sur la DN7 entre ces deux giratoires et donc d'éviter que la section « ex D17 » ne soit utilisée comme itinéraire d'évitement de la DN7 en période normale (hors incident sur le réseau viaire).

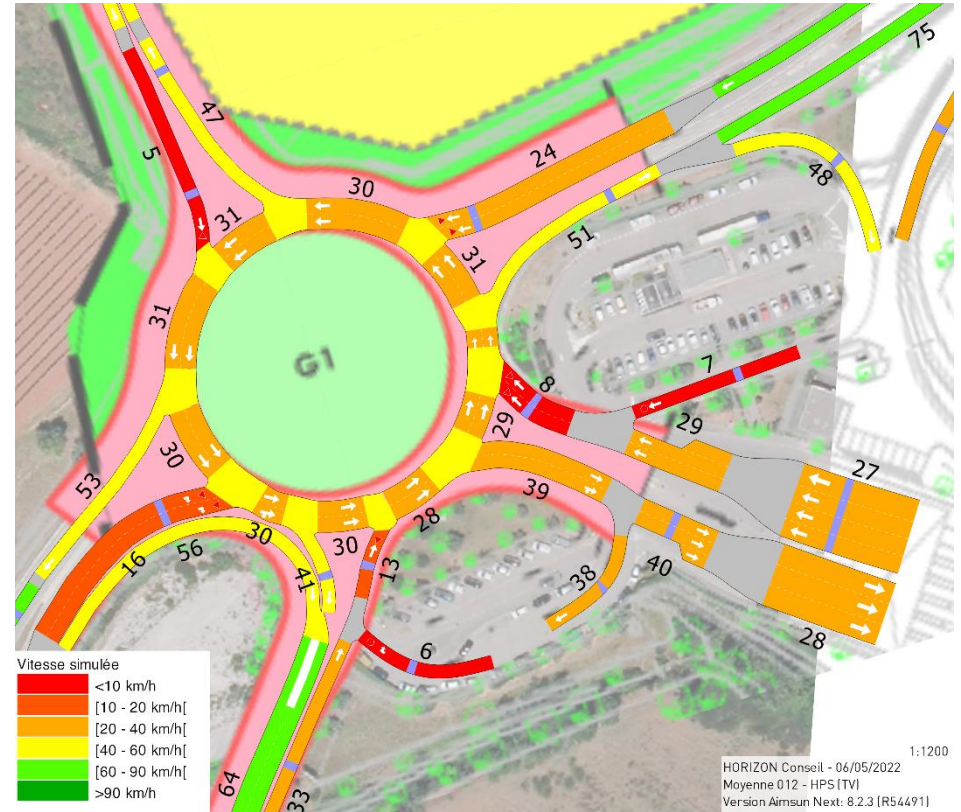
**Simulations de trafic complémentaires :**

**Intégration d'une vitesse limite de 30 km/h dans l'anneau  
du giratoire DN7 – Echangeur A57 – D558 (giratoire G1)**

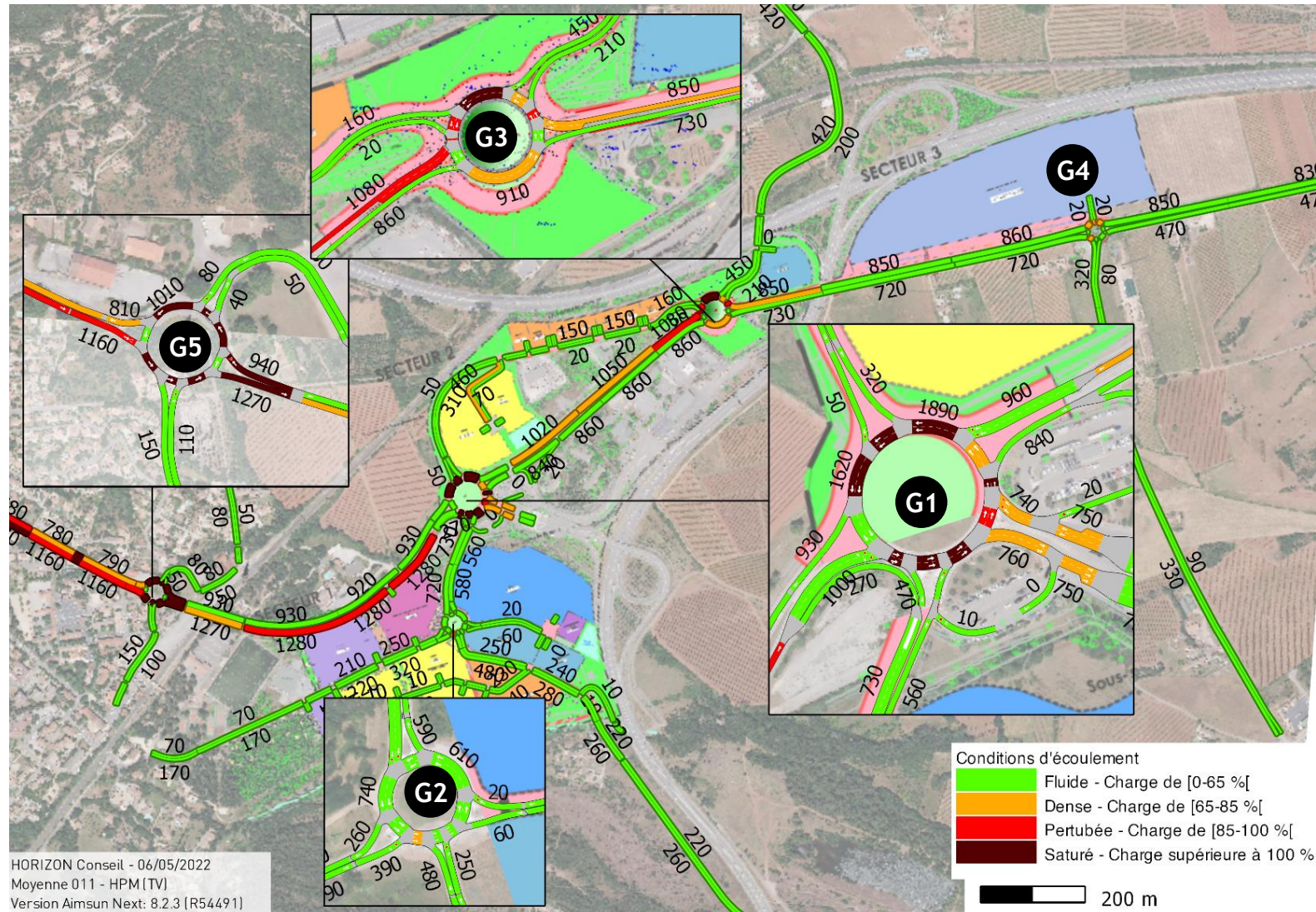
**Vitesses de circulation simulées**  
**Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**  
**(situation future n° 5)**



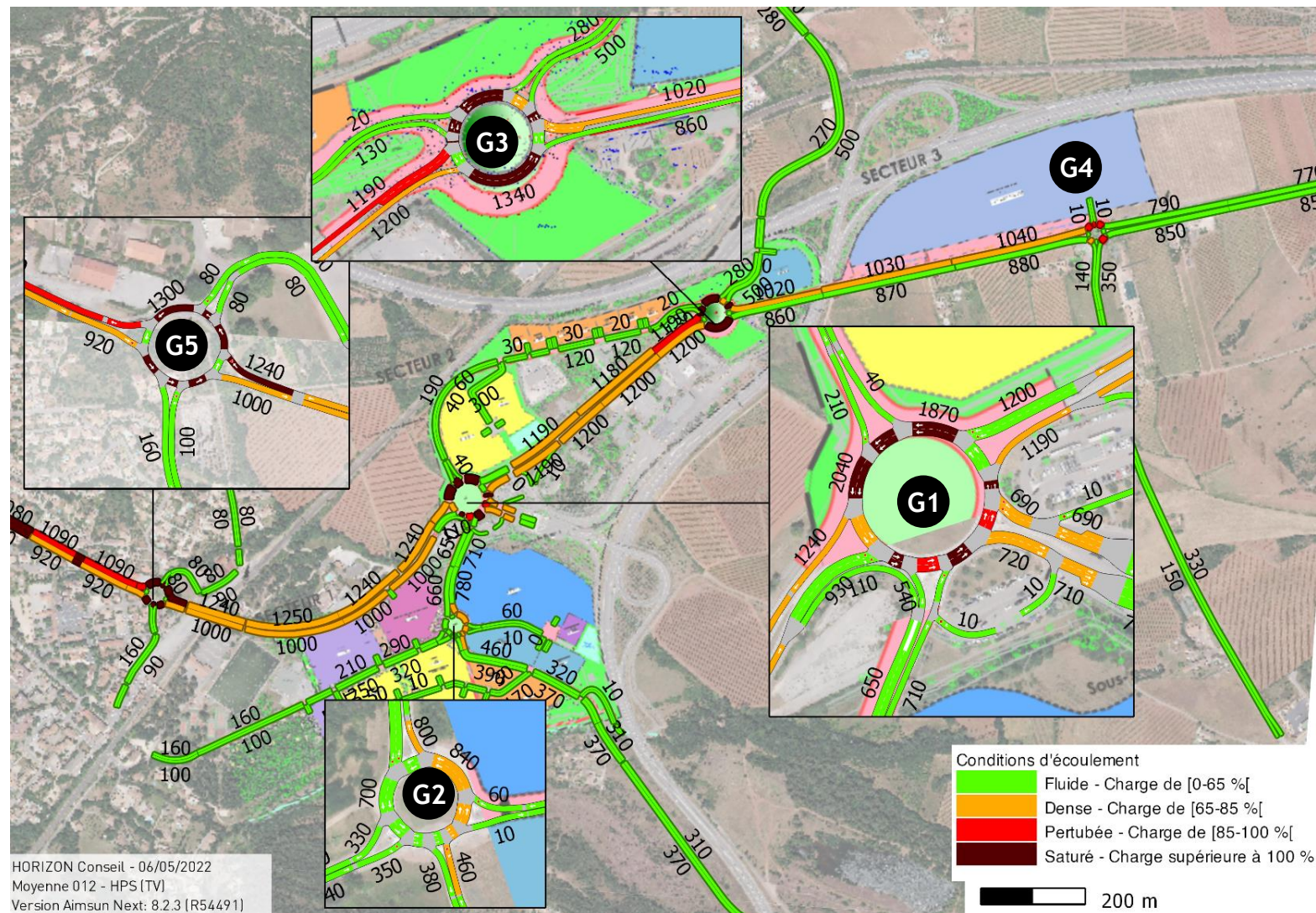
**Vitesses de circulation simulées**  
**Heure de Pointe du SOIRN 17h00 - 18h00**  
**(situation future n° 5)**



Simulations dynamiques de trafic - Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 (situation future n° 5)



**Simulations dynamiques de trafic - Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h (situation future n° 5)**



## **4 - Phase 3**

-

### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**

#### **4.3. Simulations dynamiques de trafic – Période ESTIVALE**

## Hypothèses d'évolution de la demande de trafic en période ESTIVALE en Heure de Pointe du SOIR

### DEMANDE DE TRAFIC

#### 1 - Trafics sur le réseau viaire principal - Echangeur A57 et RD

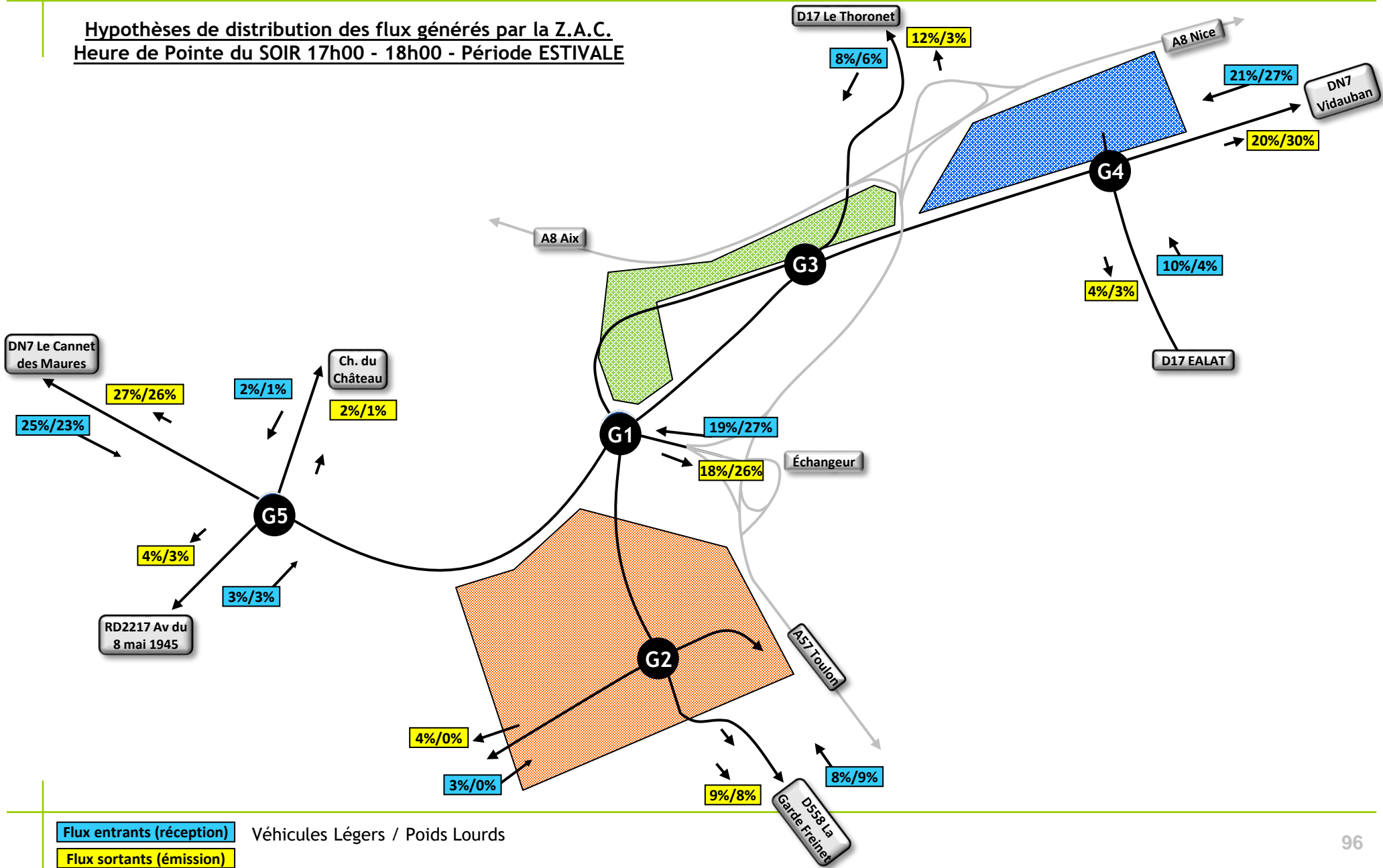
- RD558 : + 20 % par sens de circulation (+ 30 % en valeur journalière suivant donnée du diagnostic), valeur minorée pour l'H.P.S.
- Entrée/sortie d'A8 : + 10 % par sens (+ 13 % en valeur journalière, volume minoré pour l'HPS). Cette évolution pourra être consolidée avec les données de trafic de la 30<sup>ème</sup> heure.

#### 2 - Flux générés par le projet de Z.A.C.

- Programme résidentiel :
  - Baisse de la mobilité journalière de 3,7 à 2,5
  - Réduction de la part des trafics en H.P.M. et en H.P.S. de 2 à 3 pts
- Programme d'activité économique : Effectif présent réduit de moitié pour les activités tertiaires et artisanales et diminué de 30 % pour les activités productives

**Synthèse : Baisse des trafics en émission/réception de 29 % en période ESTIVALE par rapport à la période NORMALE en HEURE DE POINTE DU SOIR.**

**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00 - Période ESTIVALE**



Flux entrants (réception)

Véhicules Légers / Poids Lourds

Flux sortants (émission)



## Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h Période estivale

**DEMANDE DE TRAFIC**

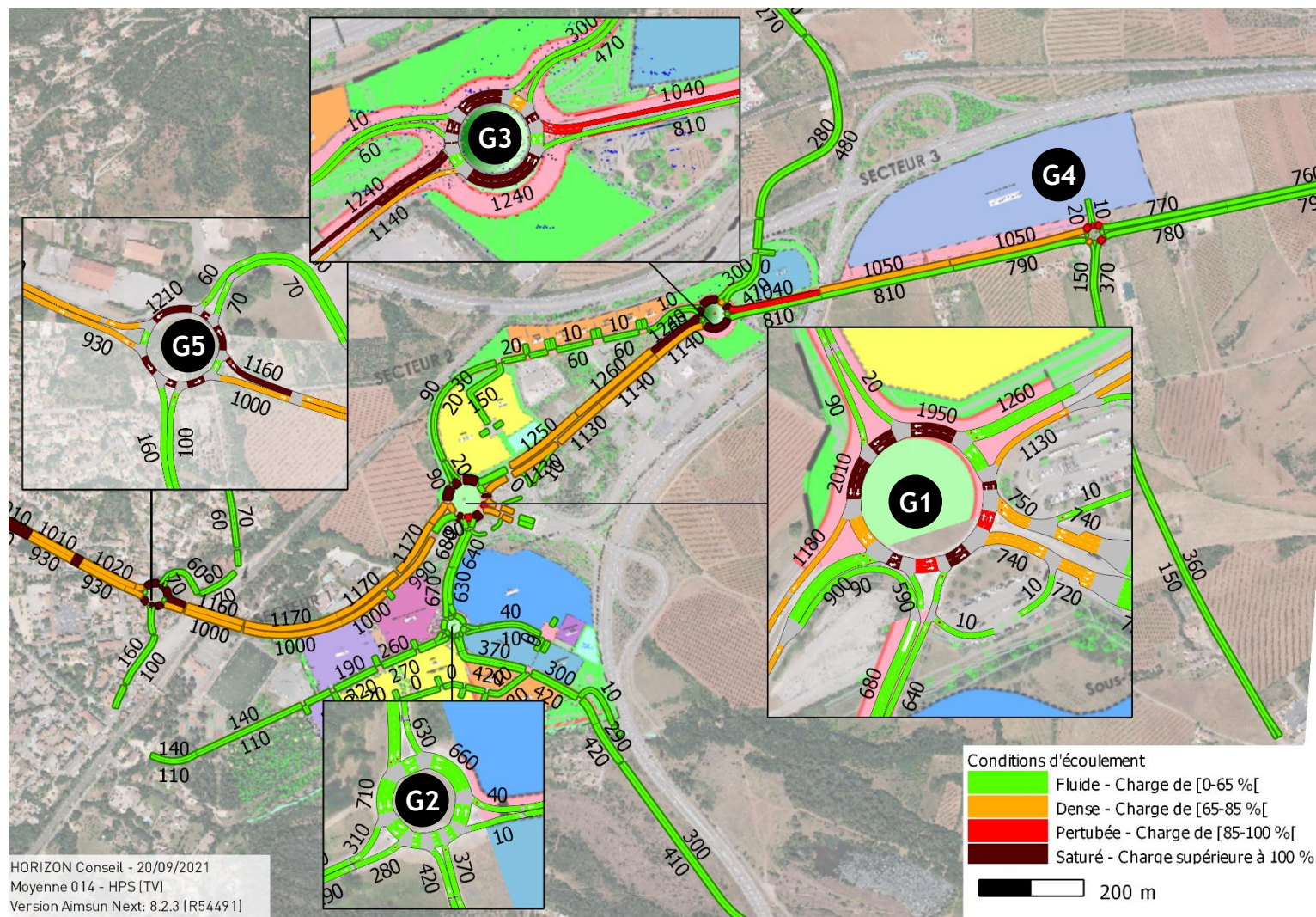
Véhicules Légers	01.DN7 Vidauban	02.RD17 EALAT	03.RD17 Le Thoronet	04.Chemi n du Château	05.DN7 Le Cannet	06.RD22 17 Av du Château	07.Chemi n de Le Cannet	08.Chemi n de Le Cannet	09.RD55 8 La Garde Freinet	14. Entrée Péage Le Cannet	15. Entrée	16. Entrée	1a1	1a2	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c4	1c5	1c6	1c7	2a1	2a2	2b1	2b2-2b3	2b4-2b5	2b6-2b7	2c1	3a	TOTAL
01.DN7 Vidauban	0	31	21	19	382	48	27	0	86	65	0	2	15	15	1	1	1	0	0	2	1	1	1	11	4	2	0	0	0	1	1	739	
02.RD17 EALAT	79	0	8	3	143	8	11	0	31	31	0	0	7	7	0	1	0	0	0	1	1	0	0	5	2	1	0	0	0	0	0	341	
03.RD17 Le Thoronet	26	3	0	1	95	15	5	0	28	80	0	2	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	1	1	0	0	0	0	0	276	
04.Chemin du Château	6	2	4	0	9	19	0	0	5	7	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	56	
05.DN7 Le Cannet des Maures	353	39	204	15	0	3	0	0	18	164	0	2	18	17	1	1	1	0	0	2	2	1	1	13	5	2	0	0	0	1	1	866	
06.RD2217 Av du 8 mai 1945	14	4	17	8	20	0	0	0	6	31	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	110	
07.Chemin de Causseraine	21	4	14	0	1	0	0	0	18	42	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	109	
08.Chemin de Portal	1	0	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	
09.RD558 La Garde Freinet	31	5	27	3	22	2	10	0	0	155	0	3	6	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	1	1	0	0	0	0	0	279	
10.Sortie Péage Le Cannet des Maures	98	20	87	8	178	34	52	0	154	0	4	1	13	12	1	1	1	0	0	2	1	1	1	9	3	2	0	0	0	1	1	685	
11.Entrée Parking Nord depuis Péage	2	1	2	0	2	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	
12.Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
13.Sortie Parking Sud depuis RD558	4	1	0	0	1	2	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	
1a1	12	2	7	1	16	3	2	0	6	10	0	0																				60	
1a2	6	1	3	0	7	1	1	0	3	5	0	0																				27	
1b1	3	0	2	0	4	1	0	0	1	2	0	0																				14	
1b3	3	1	2	0	5	1	1	0	2	3	0	0																				17	
1b4	3	0	2	0	3	1	0	0	1	2	0	0																				13	
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																				0	
1c2	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0																				5	
1c3	11	2	6	1	14	2	2	0	5	9	0	0																				52	
1c4	7	1	4	1	9	1	1	0	3	6	0	0																				34	
1c5	5	1	3	0	6	1	1	0	2	4	0	0																				22	
1c6	4	1	2	0	5	1	1	0	2	3	0	0																				19	
1c7	11	2	6	1	14	2	2	0	5	9	0	0																				53	
2a1	21	4	13	2	28	4	4	0	10	18	0	0																				104	
2a2	11	2	6	1	14	2	2	0	5	9	0	0																				52	
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																				2	
2b2-2b3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																				3	
2b4-2b5	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																				3	
2b6-2b7	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																				3	
2c1	3	1	2	0	4	1	1	0	1	3	0	0																				15	
3a	2	0	1	0	3	0	0	0	1	2	0	0																				11	
TOTAL	744	129	446	66	991	154	137	0	397	663	6	14	72	68	5	6	3	1	2	9	6	4	3	50	18	9	1	1	1	5	4	3507	

**Matrice de trafic PL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**  
**Période estivale**

**DEMANDE DE TRAFIC**

Poids Lourds	DN7 Vidauban	RD17 EALAT	RD17 Le Thoronet	Chemin du	DN7 Le Cannet	RD2217 Av du 8	Chemin de	Chemin de Portal	RD558 La Garde	Entrée Péage Le Cannet	Entrée Parking	Entrée Parking	1a1	1a2	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c4	1c5	1c6	1c7	2a1	2a2	2b1	2b2-2b3	2b4-2b5	2b6-2b7	2c1	3a	TOTAL	
DN7 Vidauban	0	1	2	0	12	1	0	0	2	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	44	
RD17 EALAT	2	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
RD17 Le Thoronet	4	1	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
Chemin du Château	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
DN7 Le Cannet des Maures	13	0	1	2	0	0	0	0	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	38	
RD2217 Av du 8 mai 1945	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Chemin de Causseraine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Chemin de Portal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
RD558 La Garde Freinet	3	0	1	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14	
Sortie Péage Le Cannet des Maures	21	2	1	0	14	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	46		
Entrée Parking Nord depuis Péage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Parking Sud depuis RD558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																					0	
1a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1b4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
1c7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b2-2b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b4-2b5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2b6-2b7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
2c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																						0
3a	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0																					3	
TOTAL	47	4	5	2	39	5	0	0	14	42	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	165		

**Simulations dynamiques de trafic - Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h (situation future n° 6)**



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du SOIR mettent en évidence :

Des sections fluides intégrant des trafics largement cohérents par rapport au gabarit des voiries :

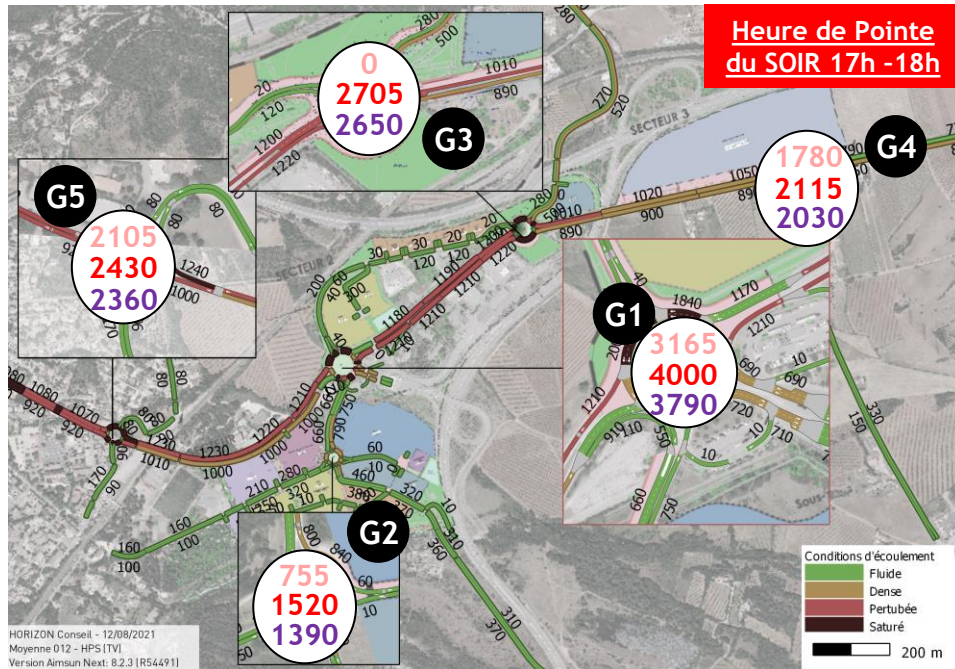
- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Causseraine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Causseraine (desserte du secteur 1)

Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

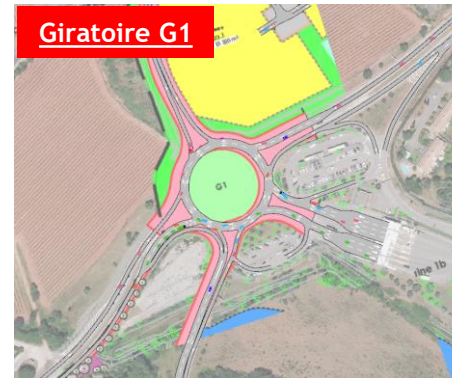
- DN7 entre G5 et G4

HORIZON Conseil - 20/09/2021  
Moyenne 014 - HPS (TV)  
Version Aimsun Next: 8.2.3 (R54491)

### Evolutions de trafic sur le réseau viaire AU DROIT DES GIRATOIRES



### Simulations dynamiques de trafic - Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h (situation future n° 5)



Charge de trafic en uvp/heure AVANT PROJET DE Z.A.C.

Charge de trafic en uvp/heure APRES PROJET DE Z.A.C. Période NORMALE

Charge de trafic en uvp/heure APRES PROJET DE Z.A.C. Période ESTIVALE

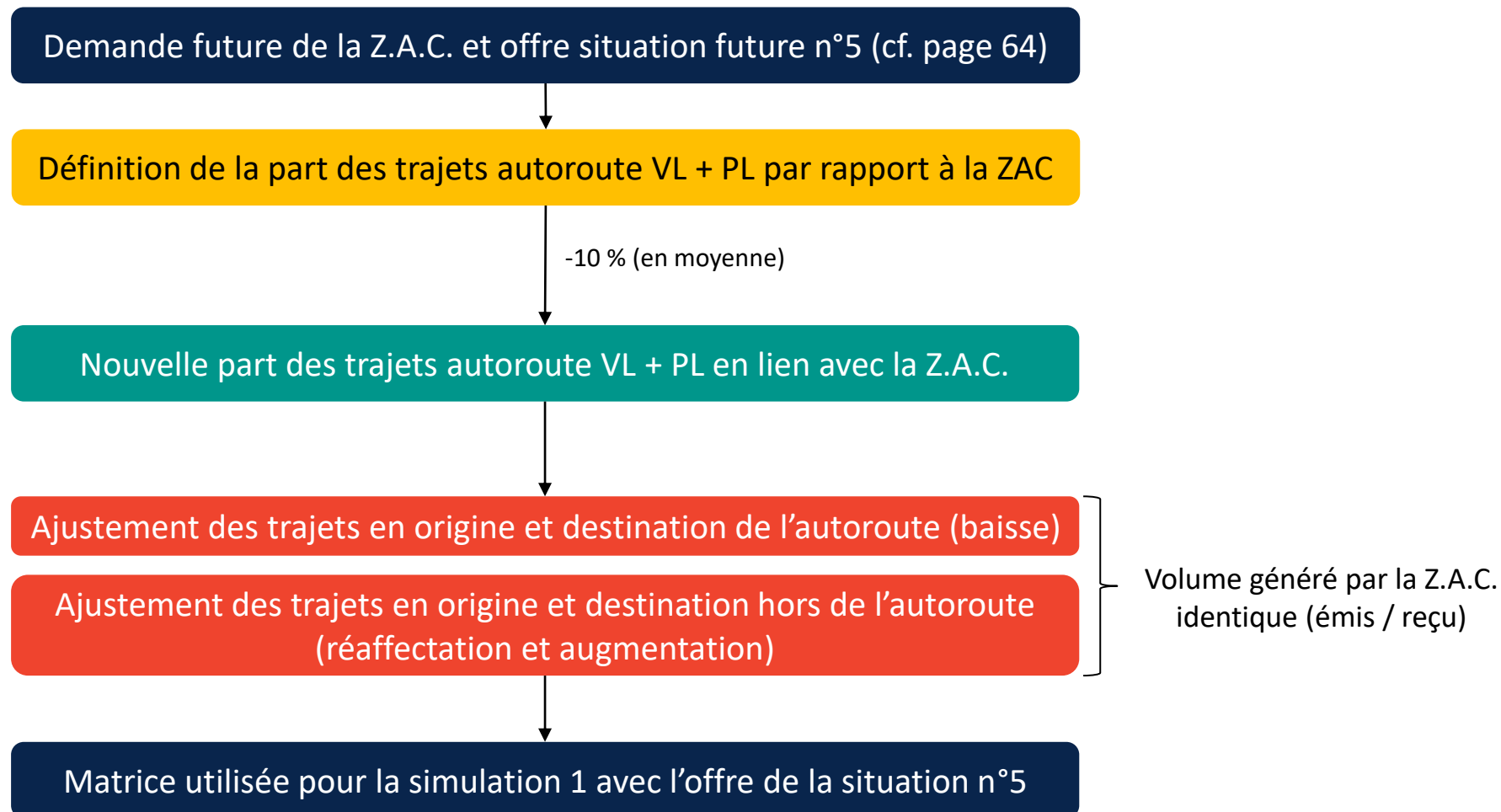
## **4 - Phase 3**

-

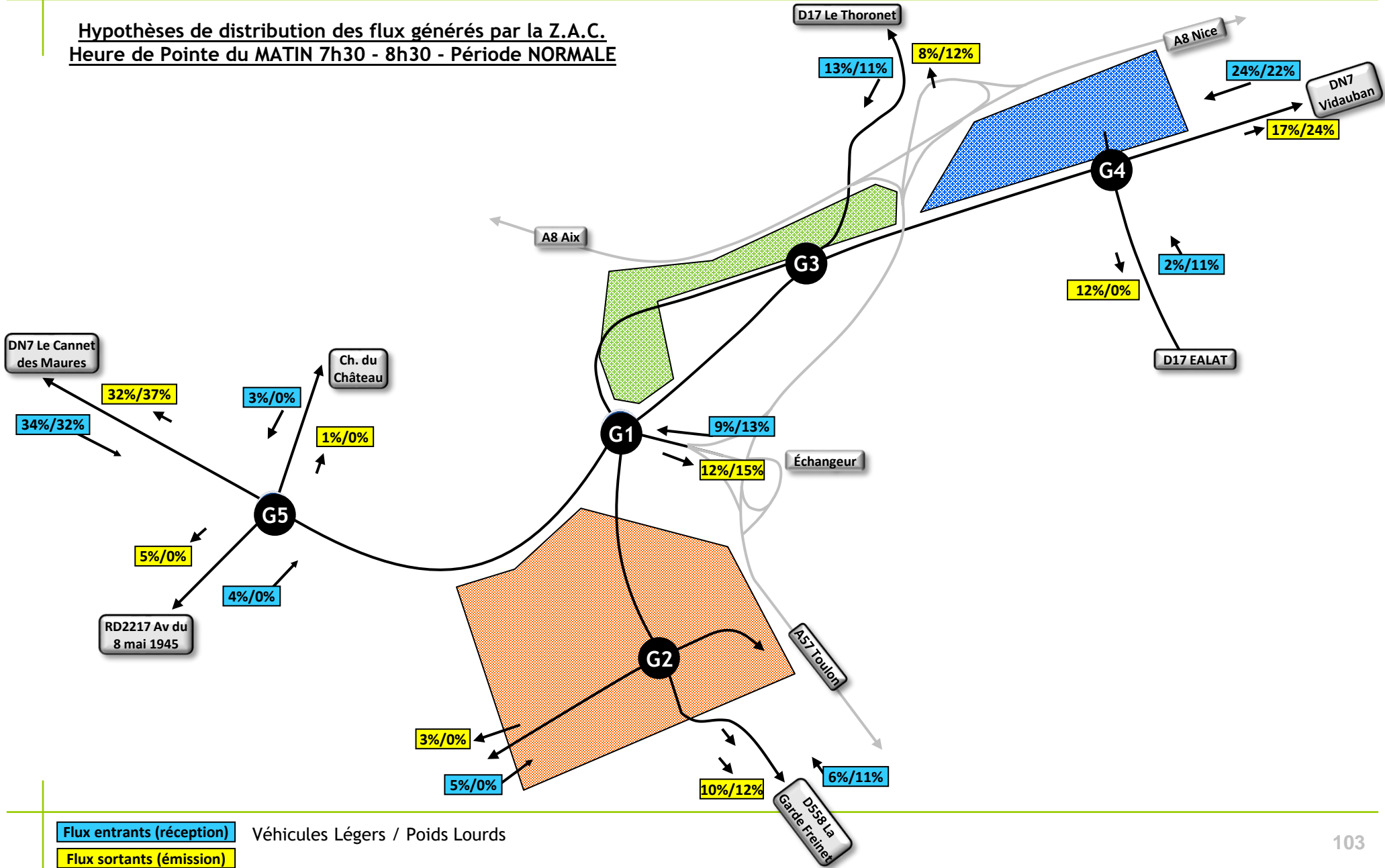
### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**

#### **4.4. Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°1**

## Méthodologie



**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 - Période NORMALE**



### Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30

**DEMANDE DE TRAFIC**

Véhicules Légers	DN7 Le Cannel des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causereine	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Péage Le Cannel des Maures	RD17 EALAT	DN7 Vidauban	RD17 Le Thoronet	RD558 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord deus Péage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud deus RD558	Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	Entrée Péage Le Cannel des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL	
DN7 Le Cannel des Maures	0	4	0	16	2	0	115	195	54	54	0	2	0	0	311	3	4	9	2	2	2	1	55	110	4	10	6	2	4	55	20	18	27	13	16	8	1127	
RD2217 Av du 8 mai 1945	14	0	0	4	0	0	12	11	9	10	0	0	0	0	20	1	0	1	0	0	0	0	6	12	0	1	1	0	0	6	2	2	3	1	1	1	119	
Chemin de Causereine	2	0	0	1	6	0	8	18	15	15	0	0	0	0	50	1	1	1	0	0	0	0	9	17	1	1	1	0	1	8	3	2	4	2	2	1	172	
Chemin du Château	12	25	0	0	0	0	3	8	4	5	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	4	9	0	1	0	0	0	4	2	1	2	1	1	1	94	
Chemin de Portal	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	11	
Sortie Péage Le Cannel des Maures	170	28	27	3	0	0	31	51	78	80	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	15	30	1	2	1	0	1	15	5	5	7	3	4	2	570	
RD17 EALAT	17	2	4	1	0	0	0	11	2	5	0	0	0	0	11	1	0	1	0	0	0	0	4	8	0	1	0	0	0	3	1	1	2	1	1	1	80	
DN7 Vidauban	289	44	4	6	0	0	74	0	17	7	0	1	0	0	96	1	3	6	2	2	2	1	39	79	3	7	4	1	3	39	15	12	19	9	11	6	804	
RD17 Le Thoronet	133	26	14	2	2	0	15	22	0	36	0	2	0	0	41	1	2	3	1	1	1	0	21	43	2	3	2	1	1	21	8	7	10	6	6	3	438	
RD558 La Garde Freinet	19	6	12	2	0	0	7	23	12	0	0	0	0	0	45	1	1	1	0	0	0	0	9	19	1	1	1	1	0	1	9	3	3	4	2	2	1	188
Entrée Parking Nord deus Péage	2	1	2	0	0	0	1	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	16
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sortie Parking Sud deus RD558	3	1	1	0	0	0	1	3	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	18
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13
Entrée Péage Le Cannel des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3a	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2c1	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
2b6-2b7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2b4-2b5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2b2-2b3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2a2	6	1	1	0	0	0	2	3	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
2a1	11	2	1	1	0	0	4	6	3	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
1b1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1b3	3	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
1b4	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
1c1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
1c2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1c3	6	1	1	0	0	0	2	3	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
1c6	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
1c5	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
1c4	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
1c7	16	3	2	1	0	0	7	9	4	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55
1a1	33	7	3	2	0	0	13	18	10	11	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111
1a2	24	4	2	1	0	0	9	12	7	8	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76
TOTAL	778	157	83	41	10	0	314	415	223	255	0	6	0	0	629	9	13	26	7	6	6	3	168	334	13	28	17	5	12	165	61	52	80	39	45	25	4027	

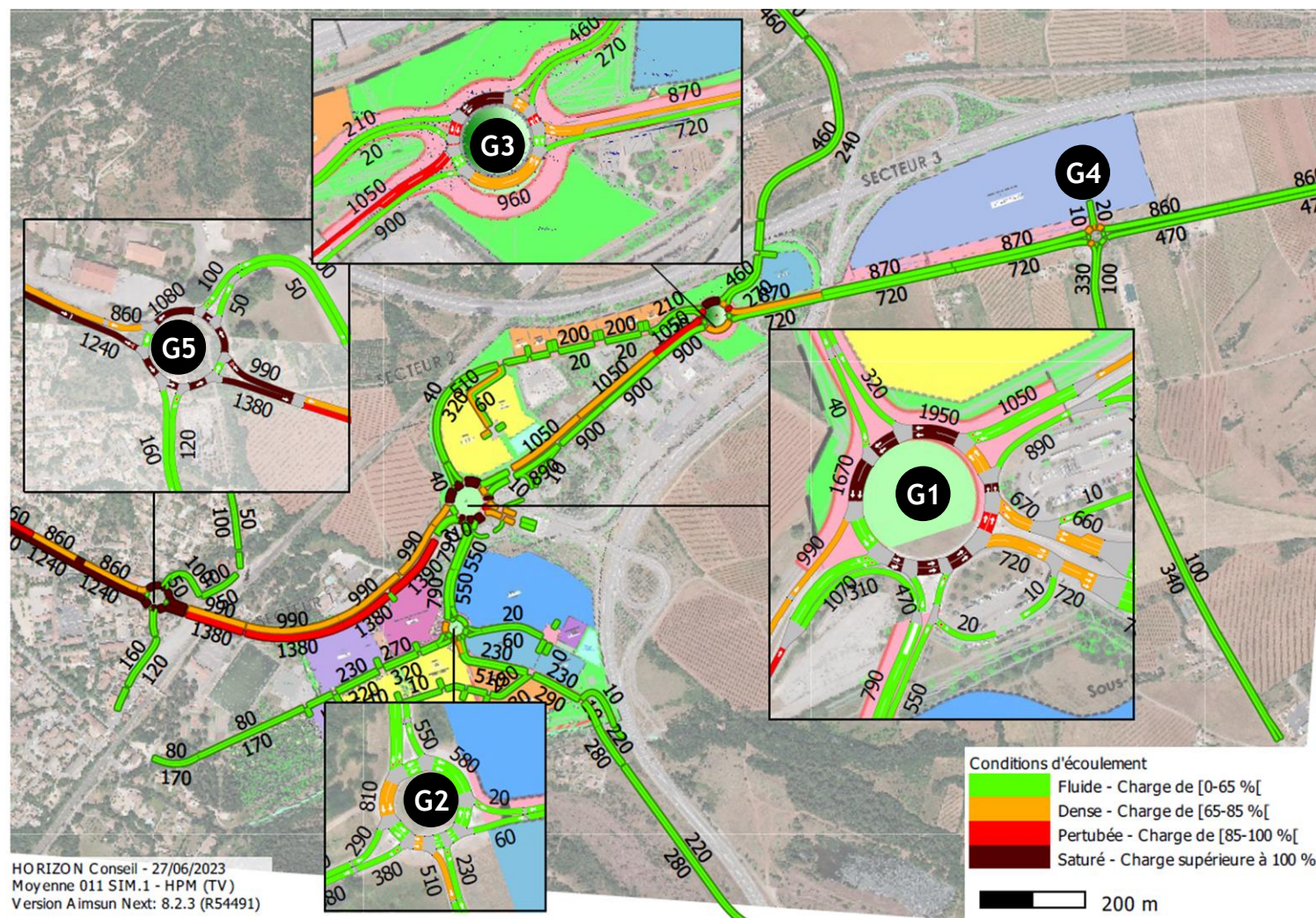


**Matrice de trafic PL - Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**

**DEMANDE DE TRAFIC**

Poids Lourds	DN7 Le Cannel des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causseraine	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Péage Le Cannel des Maures	RD17 EALAT	DN7 Viduban	RD17 Le Thoronet	RD558 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord depuis Péage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud depuis RD558	Sortie Vinci vers DN7 Viduban	Entrée Péage Le Cannel des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL	
DN7 Le Cannel des Maures	0	0	0	2	0	0	3	18	8	6	0	0	0	0	48	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89
RD2217 Av du 8 mai 1945	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Chemin de Causseraine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Chemin du Château	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Chemin de Portal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Péage Le Cannel des Maures	35	0	0	0	0	0	5	31	3	17	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	
RD17 EALAT	6	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	
DN7 Viduban	20	1	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	0	23	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	
RD17 Le Thoronet	8	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	
RD558 La Garde Freinet	13	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	
Entrée Parking Nord depuis Péage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Parking Sud depuis RD558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sortie Vinci vers DN7 Viduban	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Entrée Péage Le Cannel des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3a	4	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
2c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b6-2b7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b4-2b5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b2-2b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1b4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1c7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL	86	2	0	2	0	0	12	55	23	25	0	0	0	0	95	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	312	

## Simulations dynamiques de trafic complémentaires n° 1 Traffic et conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du MATIN mettent en évidence :

Des sections fluides intégrant des trafics cohérents par rapport au gabarit des voiries :

- DN7 en direction de Vidauban à l'est du giratoire G1,
- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Causserine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Causserine (desserte du secteur 1)

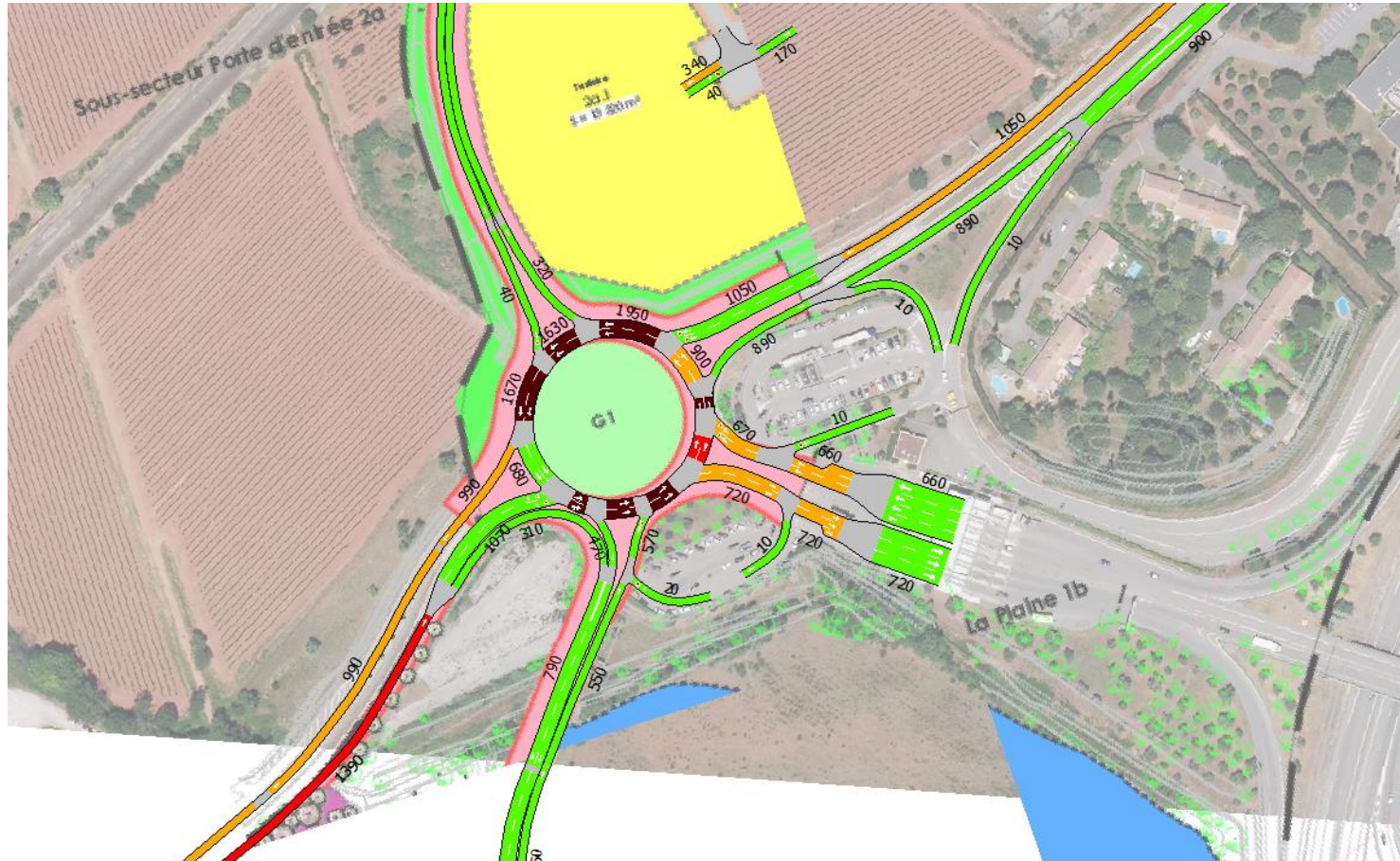
Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

- DN7 en direction du Cannet des Maures sur l'ensemble du secteur (jusqu'au giratoire G5)

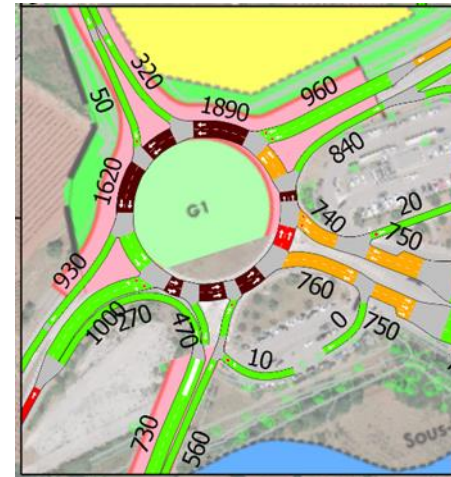
Des sections très densément circulées et un flux ralenti :

- DN7 vers Vidauban du giratoire G5 au giratoire G1. Le fonctionnement circulatoire dégradé en H.P.M. est justifié par un très fort trafic circulant sur UNE voie de circulation (1 380 véh/h).

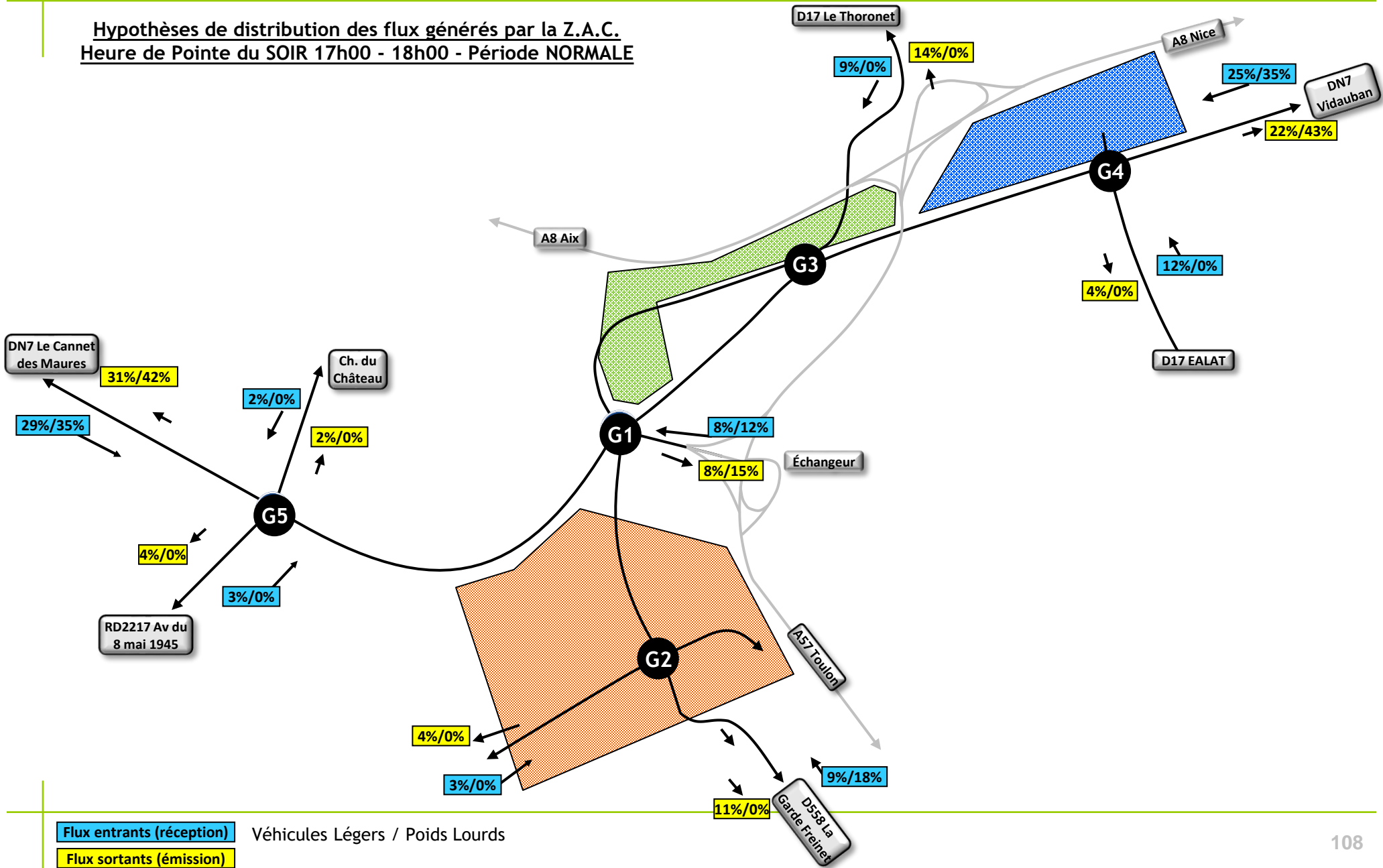
**Simulations dynamiques de trafic complémentaires n° 1 - Giratoire G1**  
**Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**



*Rappel situation n° 5 avec distribution initiale des flux de la Z.A.C.*



**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00 - Période NORMALE**



**Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**

**DEMANDE DE TRAFIC**

Véhicules Légers	DN7 Le Cannel des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causserie	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Péage Le Cannel des Maures	RD17 EALAT	DN7 Vidauban	RD17 Le Thoronet	RD558 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord depuis Péage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud depuis RD558	Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	Entrée Péage Le Cannel des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL
DN7 Le Cannel des Maures	0	3	0	15	0	0	39	353	204	15	0	2	0	0	149	0	1	2	1	1	1	0	6	10	1	2	1	0	1	6	2	2	2	18	29	19	886
RD2217 Av du 8 mai 1945	20	0	0	8	0	0	4	14	17	5	0	1	0	0	28	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	2	109
Chemin de Causserie	1	0	0	0	0	0	4	21	14	15	0	1	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	2	105
Chemin du Château	9	19	0	0	0	0	2	6	4	4	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	56
Chemin de Portal	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
Sortie Péage Le Cannel des Maures	162	31	47	7	0	0	18	89	79	128	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	8	5	595
RD17 EALAT	143	8	11	3	0	0	0	79	8	26	0	0	0	0	28	0	0	1	0	0	0	0	2	4	0	1	0	0	0	2	1	1	1	7	11	8	346
DN7 Vidauban	382	48	27	19	0	0	31	0	21	72	0	2	0	0	59	0	1	1	0	0	0	0	4	9	1	2	1	0	1	4	1	1	2	15	25	17	747
RD17 Le Thoronet	95	15	5	1	0	0	3	26	0	23	0	2	0	0	73	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	1	0	1	6	9	6	273
RD558 La Garde Freinet	22	2	10	3	0	0	5	31	27	0	0	3	0	0	141	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	1	0	1	6	9	6	274
Entrée Parking Nord depuis Péage	2	1	2	0	0	0	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sortie Parking Sud depuis RD558	1	2	1	0	0	0	1	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Entrée Péage Le Cannel des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3a	3	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
2c1	7	1	1	0	0	0	1	4	3	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
2b6-2b7	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2b4-2b5	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2b2-2b3	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2b1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2a2	31	4	4	2	0	0	4	24	15	11	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104
2a1	64	10	9	4	0	0	8	48	28	22	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	210
1b1	4	1	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
1b3	7	1	1	0	0	0	1	6	3	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
1b4	6	1	1	0	0	0	1	4	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1c2	3	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
1c3	31	4	4	2	0	0	4	24	15	11	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104
1c6	11	2	1	1	0	0	1	9	6	4	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
1c5	10	1	1	1	0	0	1	8	4	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
1c4	16	2	2	1	0	0	2	12	7	6	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
1c7	17	2	2	1	0	0	2	13	8	6	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56
1a1	21	3	3	1	0	0	2	16	9	8	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69
1a2	8	1	1	0	0	0	1	7	3	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
TOTAL	1085	165	146	71	0	0	139	818	487	380	0	13	0	0	586	5	3	7	1	1	1	0	18	37	3	8	3	0	3	18	7	5	9	61	100	66	4244

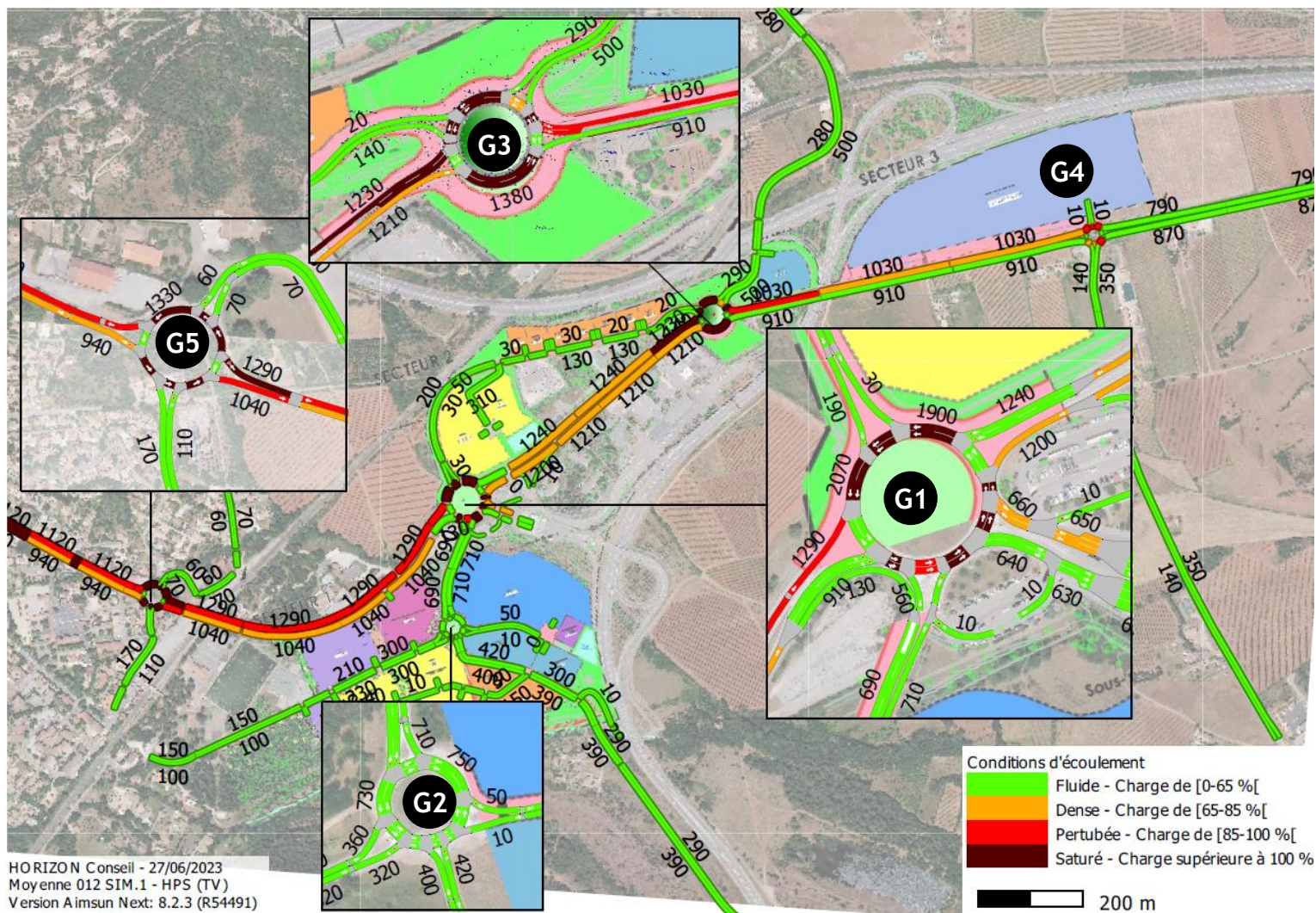
### Matrice de trafic PL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h

**DEMANDE DE TRAFIC**

Poids Lourds	DN7 Le Cannet des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Caussereine	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Péage Le Cannet des Maures	RD17 EALAT	DN7 Vidauban	RD17 Le Thoronet	RDS58 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord depuis Péage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud depuis RDS58	Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	Entrée Péage Le Cannet des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL		
DN7 Le Cannet des Maures	0	0	0	2	0	0	0	13	1	6	0	0	0	0	11	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
RD2217 Av du 8 mai 1945	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
Chemin de Caussereine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chemin du Château	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
Chemin de Portal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sortie Péage Le Cannet des Maures	13	2	0	0	0	0	2	19	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	
RD17 EALAT	1	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6		
DN7 Vidauban	12	1	0	0	0	0	1	0	2	2	0	0	0	0	21	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	
RD17 Le Thoronet	2	1	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9		
RDS58 La Garde Freinet	8	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14		
Entrée Parking Nord depuis Péage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sortie Parking Sud depuis RDS58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Péage Le Cannet des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
3a	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
2c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b6-2b7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b4-2b5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b2-2b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1b4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TOTAL	38	5	0	2	0	0	4	45	5	11	0	0	0	0	37	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	155		

## Simulations dynamiques de trafic complémentaires n° 1

### Trafics et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du SOIR mettent en évidence :

Des sections fluides intégrant des trafics compatibles avec le gabarit des voiries :

- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Causseraine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Causseraine (desserte du secteur 1)

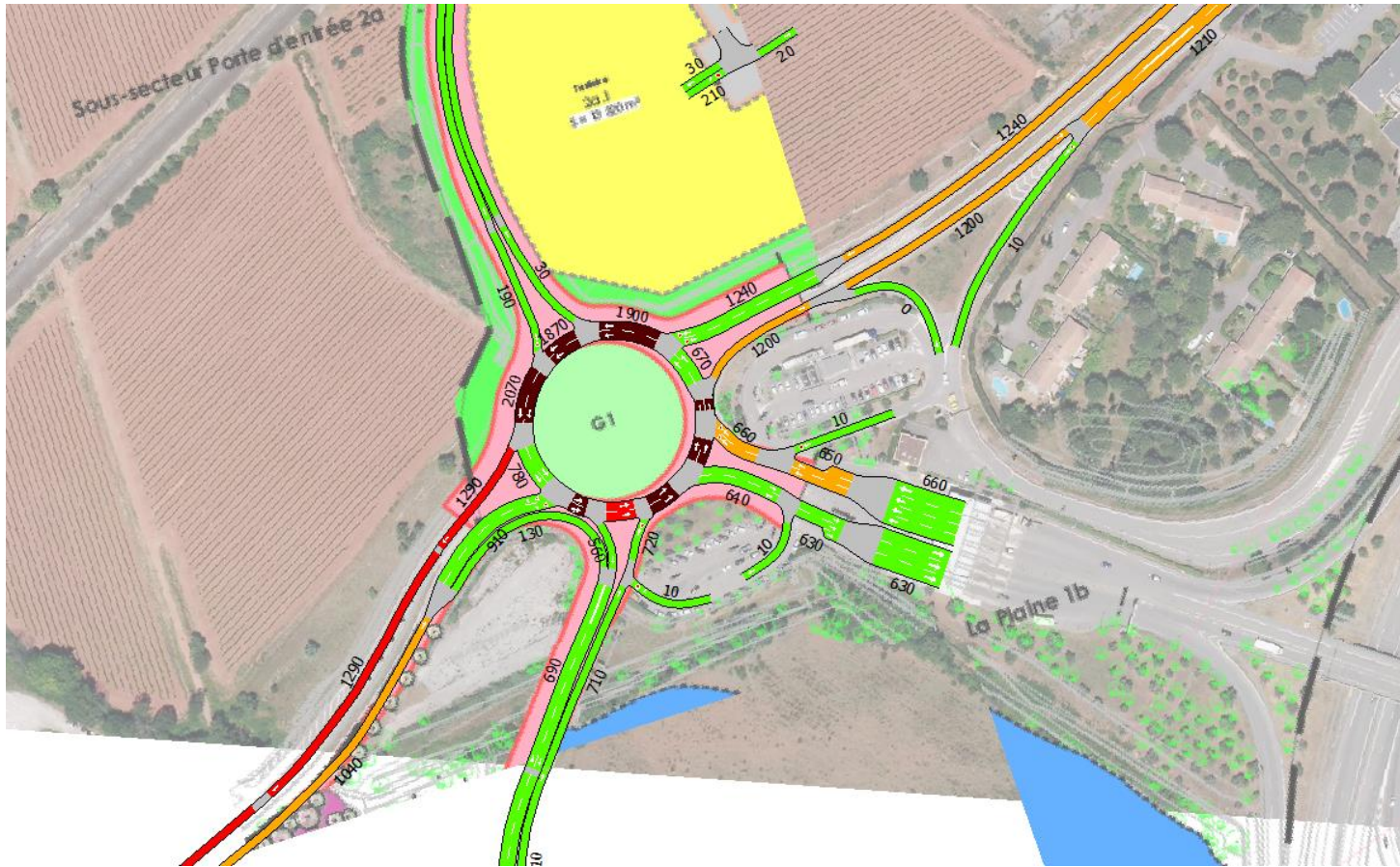
Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

- DN7 dans chaque sens de circulation à l'est du giratoire. La circulation ponctuellement ralentie aux entrées/sorties du giratoire G4 ne perturbe pas l'ensemble des deux sections de la DN7 de part et d'autre
- DN7 du giratoire G5 au giratoire G1

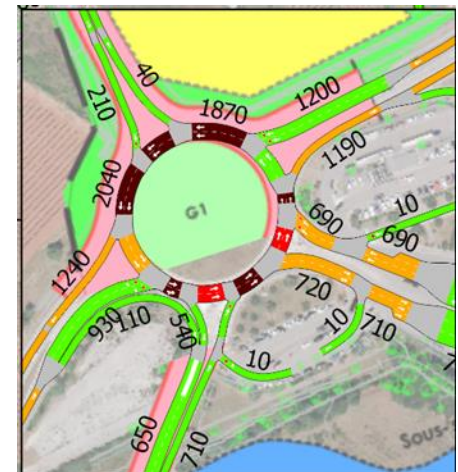
Des sections très densément circulées et un flux ralenti :

- DN7 en direction du Cannet des Maures depuis le giratoire G1, en lien avec un flux proche de 1 300 véh/h (sur une voie).

**Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°1 - Giratoire G1**  
**Traffic et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**



*Rappel situation n°5 avec distribution initiale des flux de la Z.A.C.*





## Simulations dynamiques complémentaires n° 1 : Synthèse des trafics simulés et évolutions en Heures de Pointe du Matin et du Soir

N°	Période	Heure de Pointe du MATIN					Heure de Pointe du SOIR					
		Section	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR situation N°5	Trafic FUTUR Simulation complémentaire n°1	Évolutio Situation N°5 / Actuel	Évolutio Simulation compl n°1 / situation n°5	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR situation N°5	Trafic FUTUR Simulation complémentaire n°1	Évolutio Situation N°5 / Actuel	Évolutio Simulation compl n°1 / situation n°5
1		<b>DN7 à l'ouest du giratoire G5</b>	1550	1960	2100	26%	7%	1700	2000	2060	18%	3%
		DN7 à l'ouest du giratoire G5 depuis le C-d-M	830	1150	1240	39%	8%	820	920	940	12%	2%
		DN7 à l'ouest du giratoire G6 vers le C-d-M	720	810	860	13%	6%	880	1080	1120	23%	4%
2		<b>DN7 entre G5 et G1 (2 sens)</b>	1770	2230	2370	26%	6%	1850	2210	2330	19%	5%
		DN7 entre G5 et G1	900	1270	1380	41%	9%	870	1000	1040	15%	4%
		DN7 entre G1 et G5	870	960	990	10%	3%	980	1210	1290	23%	7%
3		<b>DN7 entre G1 et G3 (2 sens)</b>	1230	1940	1950	58%	1%	1580	2400	2450	52%	2%
		DN7 entre G1 et G3	630	870	900	38%	3%	680	1210	1210	78%	0%
		DN7 entre G3 et G1	600	1070	1050	78%	-2%	900	1190	1240	32%	4%
4		<b>DN7 entre G3 et G4 (2 sens)</b>	1210	1580	1590	31%	1%	1580	1920	1940	22%	1%
		DN7 entre G3 et G4	610	730	720	20%	-1%	660	900	910	36%	1%
		DN7 entre G4 et G3	600	850	870	42%	2%	920	1020	1030	11%	1%
5		<b>DN7 à l'est de G4</b>	1050	1320	1330	26%	1%	1390	1640	1660	18%	1%
		DN7 à l'est de G4 vers Vidauban	430	470	470	9%	0%	670	850	870	27%	2%
		DN7 à l'est de G4 depuis Vidauban	620	850	860	37%	1%	720	790	790	10%	0%
6		<b>RD17 au nord d'A8</b>	480	620	700	29%	13%	650	790	780	22%	-1%
		RD17 au nord d'A8 depuis Le Thoronet	300	420	460	40%	10%	240	270	280	13%	4%
		RD17 au nord d'A8 vers Le Thoronet	180	200	240	11%	20%	410	520	500	27%	-4%
7		<b>RD558 entre G2 et G1 (2 sens)</b>	530	1330	1340	151%	1%	760	1450	1400	91%	-3%
		RD558 entre G2 et G1	250	590	550	136%	-7%	360	790	710	119%	-10%
		RD558 entre G1 et G2	280	740	790	164%	7%	400	660	690	65%	5%
8		<b>RD558 au sud de la Z.A.C.</b>	430	480	500	12%	4%	580	680	680	17%	0%
		RD558 au sud de la Z.A.C. vers La Garde-Freinet	260	260	280	0%	8%	300	370	390	23%	5%
		RD558 au sud de la Z.A.C. depuis La Garde-Freinet	170	220	220	29%	0%	280	310	290	11%	-6%
9		<b>Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)</b>	1230	1540	1390	25%	-10%	1220	1410	1300	16%	-8%
		Entrée vers A57 Le Cannet (n°13)	670	760	720	13%	-5%	570	720	640	26%	-11%
		Sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	560	780	670	39%	-14%	650	690	660	6%	-4%
10		<b>Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2</b>	180	650	670	261%	3%	210	680	680	224%	0%
		Chemin de Causseraine en entrée du giratoire G2	120	390	380	225%	-3%	90	350	320	289%	-9%
		Chemin de Causseraine en sortie du giratoire G2	60	260	290	333%	12%	120	330	360	175%	9%

La redistribution des flux générés par la Z.A.C. (suivant la demande de Vinci) met en évidence :

- des évolutions de trafic mineures : peu significatives sur la DN7 à l'est du giratoire d'accès à l'autoroute A57,
- des augmentations de trafic significatives en % sur la RD17 et la RD558 mais à relativiser au regard des volumes en jeu sur des sections disposant de confortables réserves de capacité,
- Des croissances de trafic de 2 à 9 % suivant le sens de circulation sur la DN7 à l'ouest du giratoire G1 (A57) : des hausses de trafic sur des sections déjà très circulées, générant une circulation plus ralentie en direction de l'est en H.P.M. et vers le Cannet des Maures / Le Luc en H.P.S.

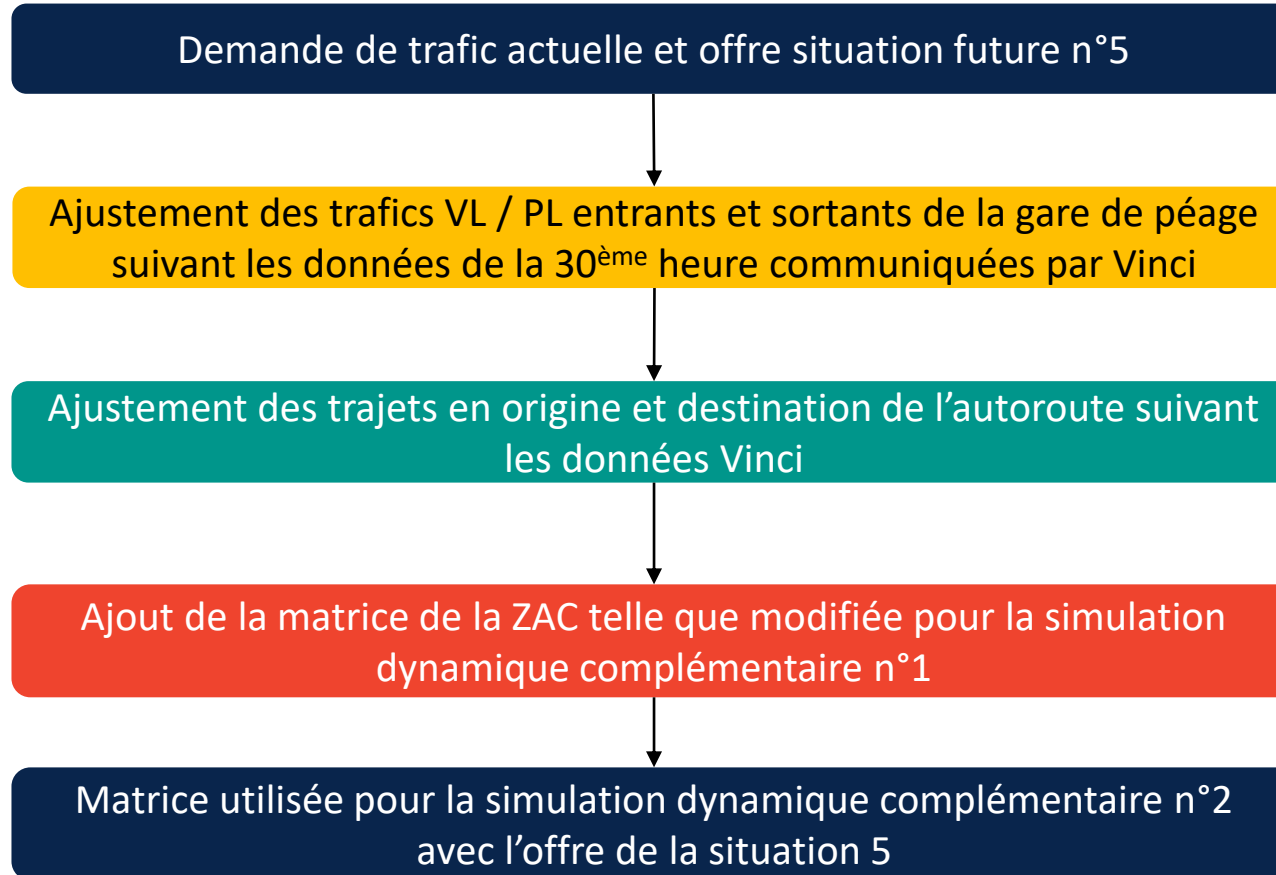
## **4 - Phase 3**

-

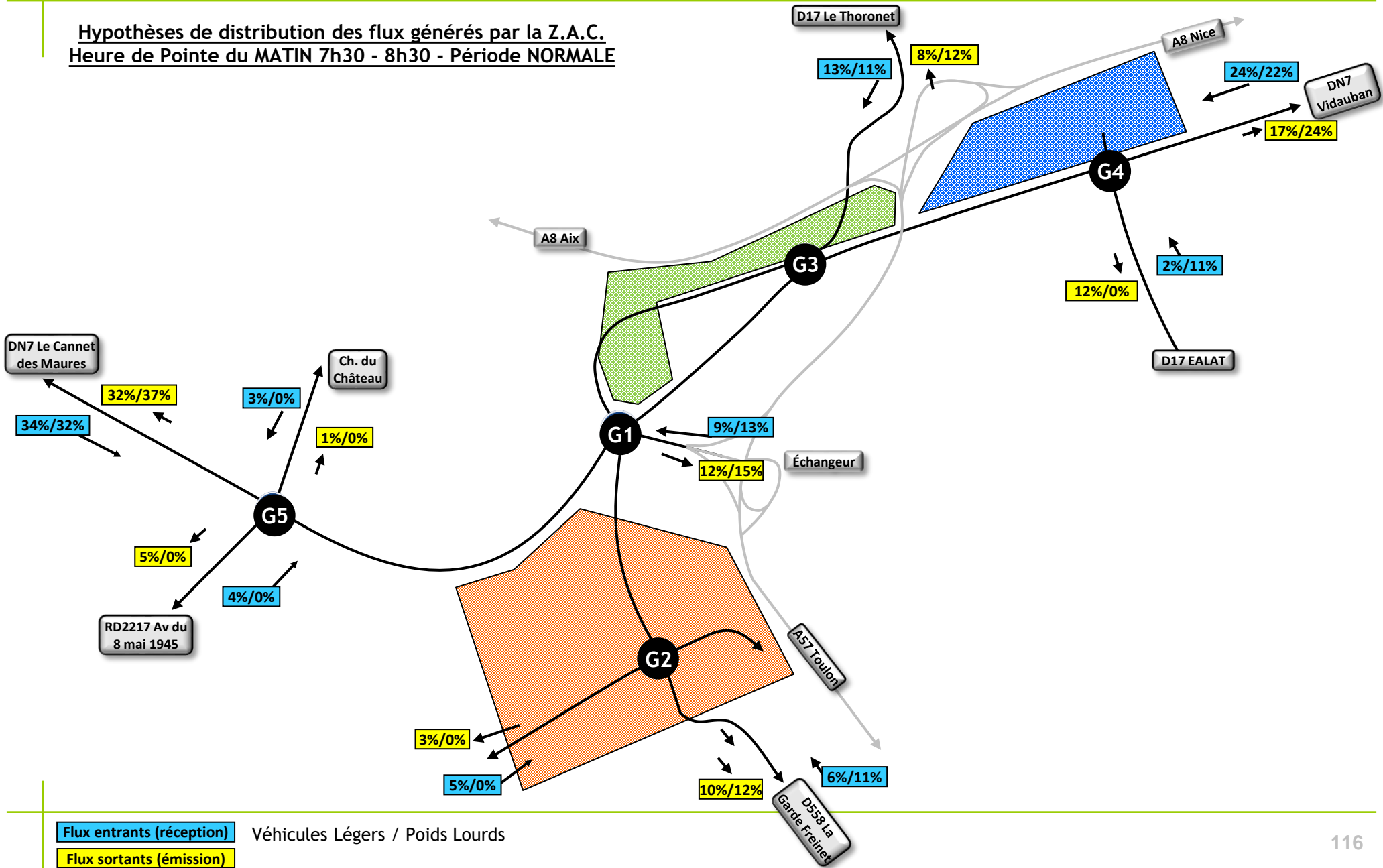
### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**

#### **4.5. Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°2**

## Méthodologie



**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30 - Période NORMALE**



**Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30**

**DEMANDE DE TRAFIC**

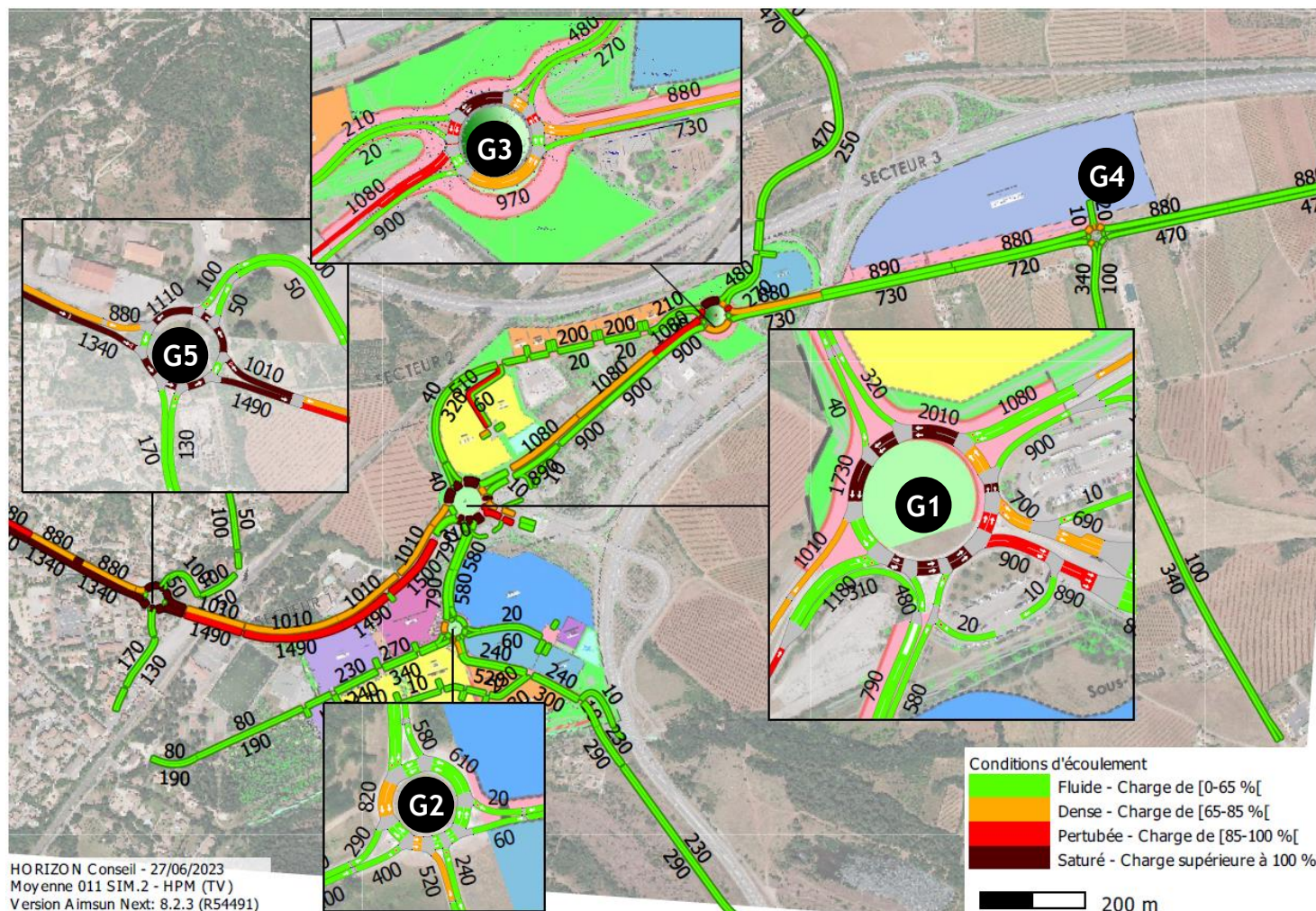
Véhicules Légers	DN7 Le Cannel des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causserene	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Péage Le Cannel des Maures	RD17 EALAT	DN7 Vidauban	RD17 Le Thoronet	RD558 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord depuis Péage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud depuis RD558	Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	Entrée Péage Le Cannel des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL
DN7 Le Cannel des Maures	0	4	0	16	2	0	115	195	54	54	0	2	0	0	404	3	4	9	2	2	2	1	55	110	4	10	6	2	4	55	20	18	27	13	16	8	1220
RD2217 Av du 8 mai 1945	14	0	0	4	0	0	12	11	9	10	0	0	0	0	26	1	0	1	0	0	0	0	6	12	0	1	1	0	6	2	2	3	1	1	1	1	125
Chemin de Causserene	2	0	0	1	6	0	8	18	15	15	0	0	0	0	65	1	1	1	0	0	0	0	9	17	1	1	1	0	1	8	3	2	4	2	2	1	187
Chemin du Château	12	25	0	0	0	0	3	8	4	5	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	4	9	0	1	0	0	4	2	1	2	1	1	1	97	
Chemin de Portal	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11	
Sortie Péage Le Cannel des Maures	185	30	29	3	0	0	34	55	85	87	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	15	30	1	2	1	0	1	15	5	5	7	3	4	2	611
RD17 EALAT	17	2	4	1	0	0	0	11	2	5	0	0	0	0	14	1	0	1	0	0	0	0	4	8	0	1	0	0	3	1	1	2	1	1	1	83	
DN7 Vidauban	289	44	4	6	0	0	74	0	17	7	0	1	0	0	125	1	3	6	2	2	2	1	39	79	3	7	4	1	3	39	15	12	19	9	11	6	833
RD17 Le Thoronet	133	26	14	2	2	0	15	22	0	36	0	2	0	0	53	1	2	3	1	1	1	0	21	43	2	3	2	1	1	21	8	7	10	6	6	3	450
RD558 La Garde Freinet	19	6	12	2	0	0	7	23	12	0	0	0	0	0	58	1	1	1	0	0	0	0	9	19	1	1	1	0	1	9	3	3	4	2	2	1	201
Entrée Parking Nord depuis Péage	2	1	2	0	0	0	1	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	16
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sortie Parking Sud depuis RD558	3	1	1	0	0	0	1	3	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	19
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13
Entrée Péage Le Cannel des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3a	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2c1	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
2b6-2b7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2b4-2b5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2b2-2b3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2a2	6	1	1	0	0	0	2	3	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
2a1	11	2	1	1	0	0	4	6	3	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
1b1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1b3	3	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
1b4	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
1c1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
1c2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
1c3	6	1	1	0	0	0	2	3	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
1c6	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
1c5	2	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
1c4	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
1c7	16	3	2	1	0	0	7	9	4	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55
1a1	33	7	3	2	0	0	13	18	10	11	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111
1a2	24	4	2	1	0	0	9	12	7	8	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76
TOTAL	793	160	86	41	10	0	317	419	230	262	0	6	0	0	804	9	13	26	7	6	6	3	168	334	13	28	17	5	12	165	61	52	80	39	45	25	4243

### Matrice de trafic PL - Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30

**DEMANDE DE TRAFIC**

Poids Lourds	DN7 Le Cannel des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causerreine	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Pélage Le Cannel des Maures	RD17 EALAT	DN7 Vidauban	RD17 Le Thoronet	RD558 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord depuis Pélage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud depuis RD558	Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	Entrée Pélage Le Cannel des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL		
DN7 Le Cannel des Maures	0	0	0	2	0	0	3	18	8	6	0	0	0	0	46	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87
RD2217 Av du 8 mai 1945	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
Chemin de Causerreine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chemin du Château	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chemin de Portal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sortie Pélage Le Cannel des Maures	31	0	0	0	0	0	4	27	3	15	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81		
RD17 EALAT	6	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17		
DN7 Vidauban	20	1	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	0	22	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52		
RD17 Le Thoronet	8	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26		
RD558 La Garde Freinet	13	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22		
Entrée Parking Nord depuis Pélage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sortie Parking Sud depuis RD558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Pélage Le Cannel des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
3a	4	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10		
2c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b6-2b7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b4-2b5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b2-2b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
2a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1b1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1b3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1b4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1c7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1a1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1a2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TOTAL	81	2	0	2	0	0	11	52	23	23	0	0	0	0	91	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	297		

## Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°2 Traffic et conditions de circulation en Heure de Pointe du MATIN 7h30 - 8h30



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du MATIN mettent en évidence :

Des sections fluides intégrant des trafics cohérents par rapport au gabarit des voiries :

- DN7 en direction de Vidauban à l'est du giratoire G1,
- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Causseraine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Causseraine (desserte du secteur 1)

Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

- DN7 en direction du Cannet des Maures sur l'ensemble du secteur (jusqu'au giratoire G5)

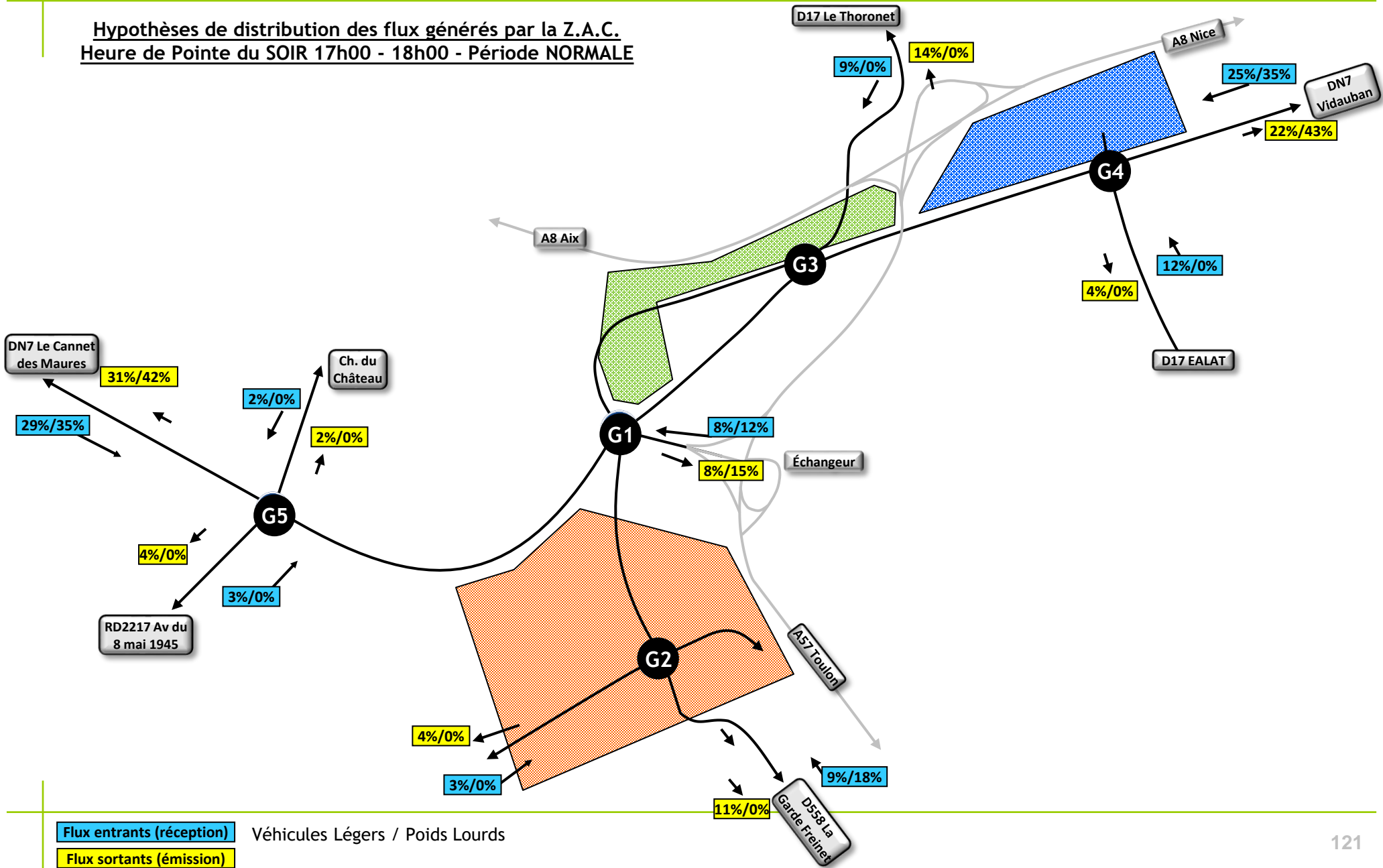
Des sections très densément circulées et un flux ralenti :

- DN7 vers Vidauban du giratoire G5 au giratoire G1. Le fonctionnement circulatoire dégradé est justifié par un très fort trafic circulant sur UNE voie de circulation (proche de 1 500 véh/h).





**Hypothèses de distribution des flux générés par la Z.A.C.  
Heure de Pointe du SOIR 17h00 - 18h00 - Période NORMALE**



Flux entrants (réception)

Véhicules Légers / Poids Lourds

Flux sortants (émission)

**Matrice de trafic VL - Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**

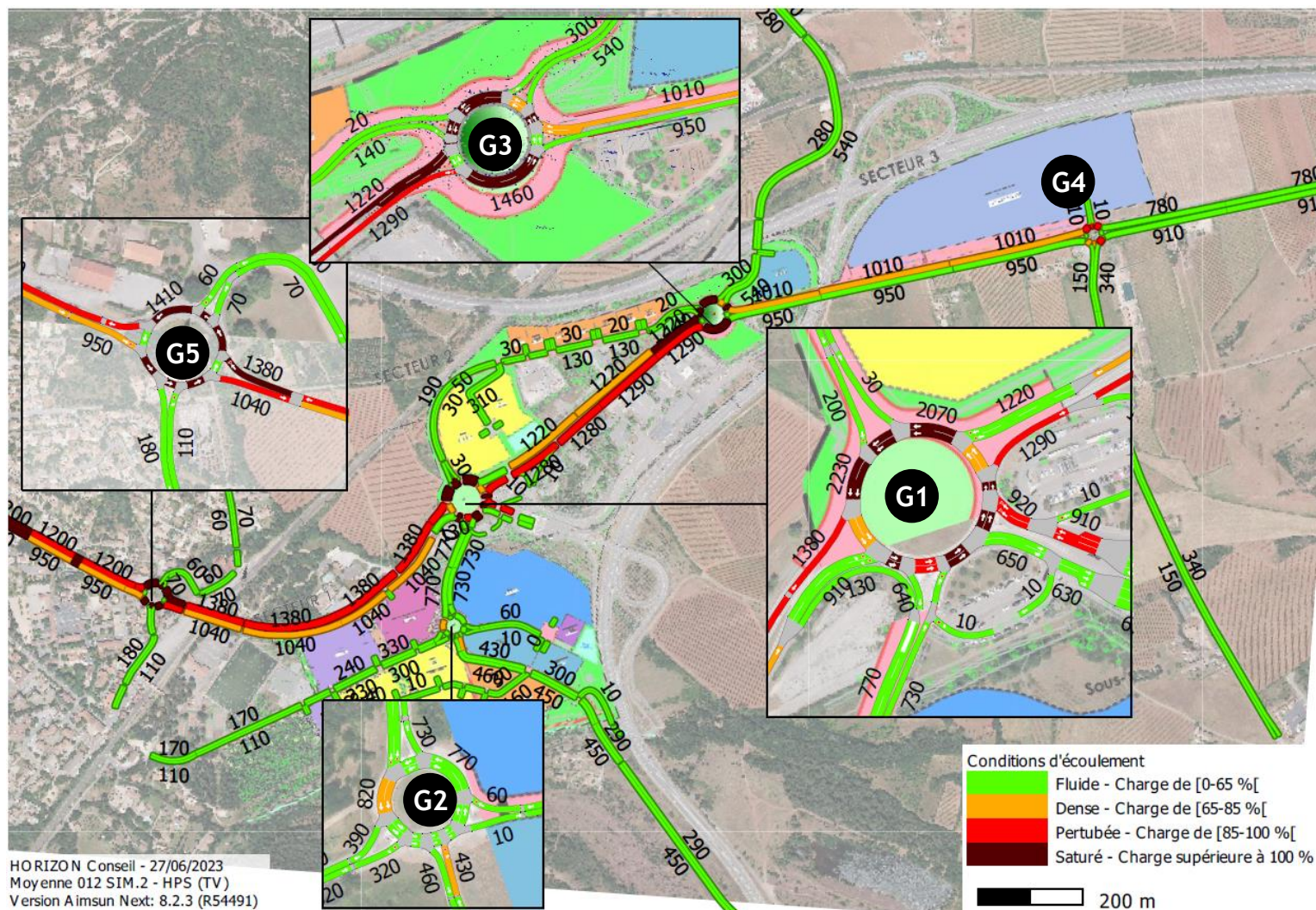
**DEMANDE DE TRAFIC**

Véhicules Légers	DN7 Le Cagnet des Maures	RD2217 Av du 8 mai 1945	Chemin de Causereine	Chemin du Château	Chemin de Portal	Sortie Péage Le Cagnet des Maures	RD17 EALAT	DN7 Vidauban	RD17 Le Thoronet	RD558 La Garde Freinet	Entrée Parking Nord depuis Péage	Entrée Parking Sud	Sortie Parking Sud depuis RD558	Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	Entrée Péage Le Cagnet des Maures	Entrée Parking Nord DN7	3a	2c1	2b6-2b7	2b4-2b5	2b2-2b3	2b1	2a2	2a1	1b1	1b3	1b4	1c1	1c2	1c3	1c6	1c5	1c4	1c7	1a1	1a2	TOTAL
DN7 Le Cagnet des Maures	0	3	0	15	0	0	39	353	204	15	0	2	0	0	156	0	1	2	1	1	1	0	6	10	1	2	1	0	1	6	2	2	2	18	29	19	894
RD2217 Av du 8 mai 1945	20	0	0	8	0	0	4	14	17	5	0	1	0	0	29	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	2	111
Chemin de Causereine	1	0	0	0	0	0	4	21	14	15	0	1	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	3	2	107	
Chemin du Château	9	19	0	0	0	0	2	6	4	4	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	56	
Chemin de Portal	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	
Sortie Péage Le Cagnet des Maures	246	47	71	11	0	0	27	135	120	194	0	2	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	5	8	5	889
RD17 EALAT	143	8	11	3	0	0	0	79	8	26	0	0	0	0	29	0	0	1	0	0	0	0	2	4	0	1	0	0	0	2	1	1	1	7	11	8	348
DN7 Vidauban	382	48	27	19	0	0	31	0	21	72	0	2	0	0	62	0	1	1	0	0	0	0	4	9	1	2	1	0	1	4	1	1	2	15	25	17	750
RD17 Le Thoronet	95	15	5	1	0	0	3	26	0	23	0	2	0	0	77	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	1	0	1	6	9	6	277
RD558 La Garde Freinet	22	2	10	3	0	0	5	31	27	0	0	3	0	0	148	0	0	1	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	1	1	0	1	6	9	6	281
Entrée Parking Nord depuis Péage	2	1	2	0	0	0	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Entrée Parking Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sortie Parking Sud depuis RD558	1	2	1	0	0	0	1	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Sortie Vinci vers DN7 Vidauban	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Entrée Péage Le Cagnet des Maures	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entrée Parking Nord DN7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3a	3	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
2c1	7	1	1	0	0	0	1	4	3	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
2b6-2b7	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2b4-2b5	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2b2-2b3	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2b1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2a2	31	4	4	2	0	0	4	24	15	11	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104
2a1	64	10	9	4	0	0	8	48	28	22	0	1	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	210
1b1	4	1	0	0	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
1b3	7	1	1	0	0	0	1	6	3	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
1b4	6	1	1	0	0	0	1	4	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19
1c1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1c2	3	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
1c3	31	4	4	2	0	0	4	24	15	11	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104
1c6	11	2	1	1	0	0	1	9	6	4	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39
1c5	10	1	1	1	0	0	1	8	4	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
1c4	16	2	2	1	0	0	2	12	7	6	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
1c7	17	2	2	1	0	0	2	13	8	6	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56
1a1	21	3	3	1	0	0	2	16	9	8	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69	
1a2	8	1	1	0	0	0	1	7	3	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
TOTAL	1169	181	170	74	0	0	149	864	528	446	0	14	0	0	612	7	3	7	1	1	1	0	18	37	3	8	3	0	3	18	7	5	9	61	100	66	4564



## Simulations dynamiques de trafic complémentaires n°2

### Traffic et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h



Les simulations de trafic en Heure de Pointe du SOIR mettent en évidence :

Des sections fluides intégrant des trafics compatibles avec le gabarit des voiries :

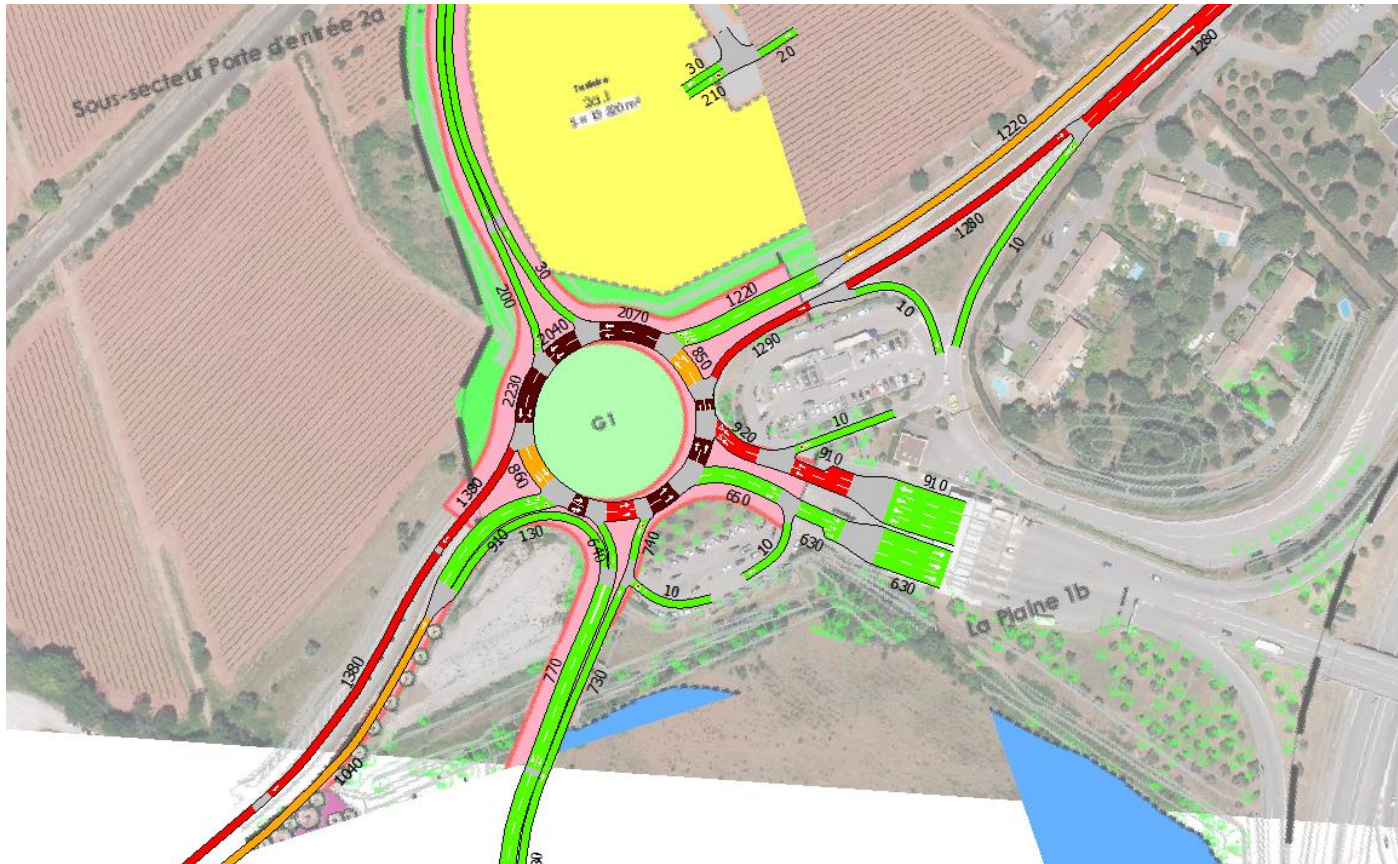
- RD17 et RD558 de part et d'autre du chemin de Causseraine
- Voie de desserte principale du secteur 2 et chemin de Causseraine (desserte du secteur 1)

Des sections densément circulées mais sans problème d'écoulement des flux :

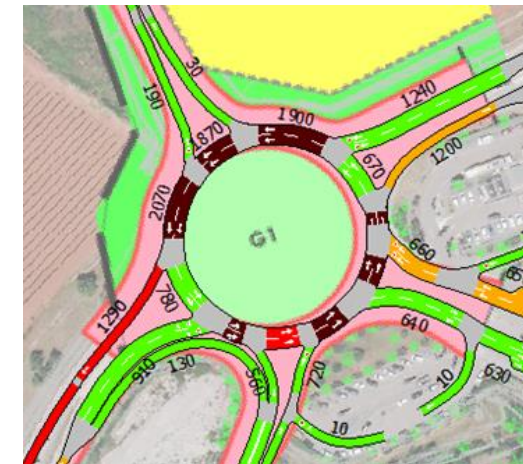
- DN7 dans chaque sens entre le giratoire G5 d'entrée du Cannet des Maures et le giratoire G4 (RD17 Est).

Une entrée/sortie Est du Cannet des Maures très dense, avec un trafic ralenti.

**Simulations dynamiques de trafic complémentaires n° 1 - Giratoire G2**  
**Traffic et conditions de circulation en Heure de Pointe du SOIR 17h - 18h**



*Rappel Simulation complémentaire n° 1*



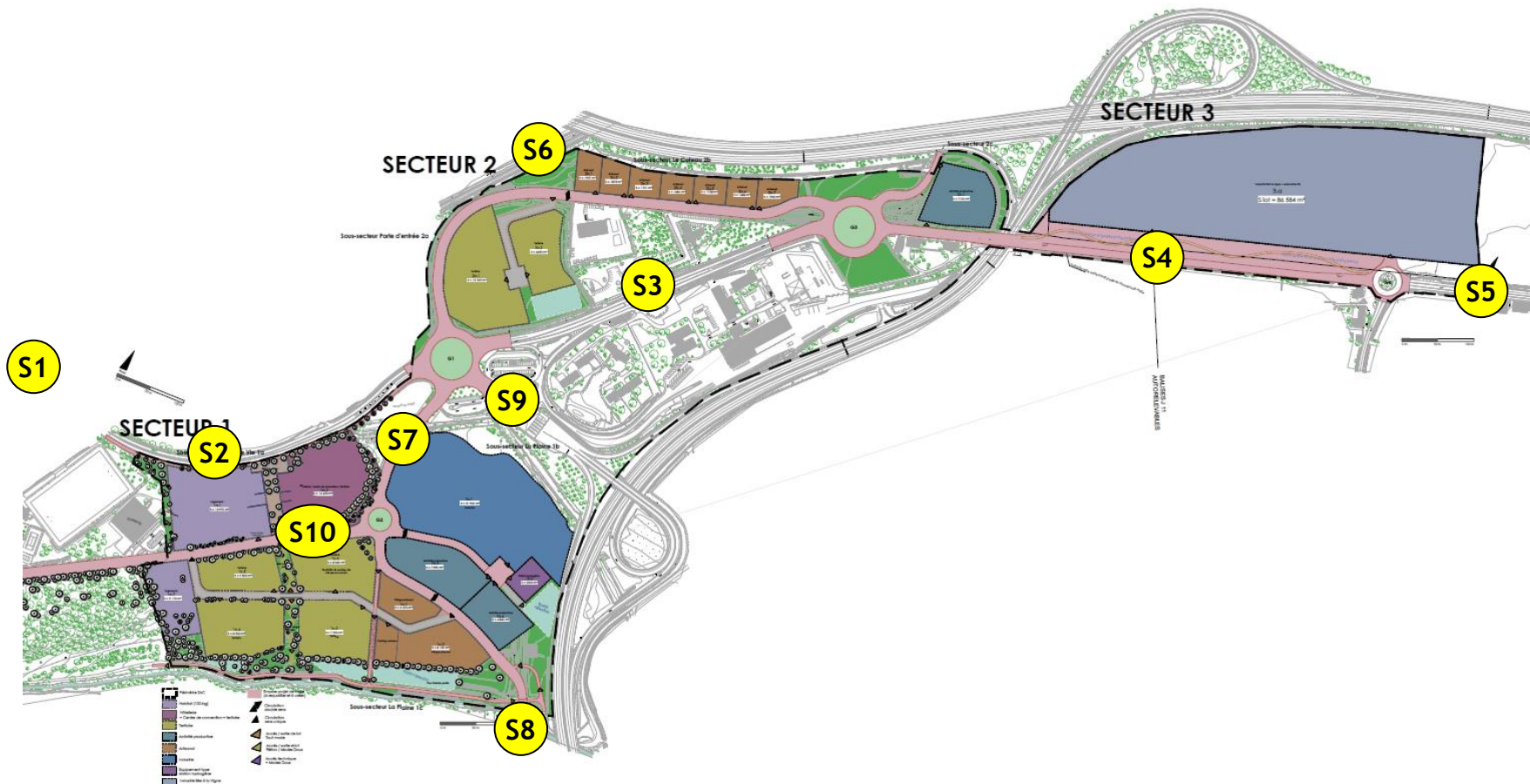
## Simulations dynamiques complémentaires n° 2 : Synthèse des trafics simulés et évolutions en Heures de Pointe du Matin et du Soir

N°	Période	Heure de Pointe du MATIN						Heure de Pointe du SOIR							
		Section	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR situation N°5	Trafic FUTUR Simulation complémentaire n°1	Trafic FUTUR Simulation complémentaire n°2	Évoluto Situation N°5 / Actuel	Évoluto Simulation compl n°1 / situation n°5	Évoluto Simulation compl n°2 / Simulation compl n°1	Trafic ACTUEL	Trafic FUTUR situation N°5	Trafic FUTUR Simulation complémentaire n°1	Trafic FUTUR Simulation complémentaire n°2	Évoluto Situation N°5 / Actuel	Évoluto Simulation compl n°1 / situation n°5
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	1550	1960	2100	2220	26%	7%	6%	1700	2000	2060	2150	18%	3%	4%
	DN7 à l'ouest du giratoire G5 depuis le C-d-M	830	1150	1240	1340	39%	8%	8%	820	920	940	950	12%	2%	1%
	DN7 à l'ouest du giratoire G6 vers le C-d-M	720	810	860	880	13%	6%	2%	880	1080	1120	1200	23%	4%	7%
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	1770	2230	2370	2500	26%	6%	5%	1850	2210	2330	2420	19%	5%	4%
	DN7 entre G5 et G1	900	1270	1380	1490	41%	9%	8%	870	1000	1040	1040	15%	4%	0%
	DN7 entre G1 et G5	870	960	990	1010	10%	3%	2%	980	1210	1290	1380	23%	7%	7%
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	1230	1940	1950	1980	58%	1%	2%	1580	2400	2450	2500	52%	2%	2%
	DN7 entre G1 et G3	630	870	900	900	38%	3%	0%	680	1210	1210	1220	78%	0%	1%
	DN7 entre G3 et G1	600	1070	1050	1080	78%	-2%	3%	900	1190	1240	1280	32%	4%	3%
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	1210	1580	1590	1620	31%	1%	2%	1580	1920	1940	1960	22%	1%	1%
	DN7 entre G3 et G4	610	730	720	730	20%	-1%	1%	660	900	910	950	36%	1%	4%
	DN7 entre G4 et G3	600	850	870	890	42%	2%	2%	920	1020	1030	1010	11%	1%	-2%
5	DN7 à l'est de G4	1050	1320	1330	1350	26%	1%	2%	1390	1640	1660	1690	18%	1%	2%
	DN7 à l'est de G4 vers Vidauban	430	470	470	470	9%	0%	0%	670	850	870	910	27%	2%	5%
	DN7 à l'est de G4 depuis Vidauban	620	850	860	880	37%	1%	2%	720	790	790	780	10%	0%	-1%
6	RD17 au nord d'A8	480	620	700	720	29%	13%	3%	650	790	780	820	22%	-1%	5%
	RD17 au nord d'A8 depuis Le Thoronet	300	420	460	470	40%	10%	2%	240	270	280	280	13%	4%	0%
	RD17 au nord d'A8 vers Le Thoronet	180	200	240	250	11%	20%	4%	410	520	500	540	27%	-4%	8%
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	530	1330	1340	1370	151%	1%	2%	760	1450	1400	1500	91%	-3%	7%
	RD558 entre G2 et G1	250	590	550	580	136%	-7%	5%	360	790	710	730	119%	-10%	3%
	RD558 entre G1 et G2	280	740	790	790	164%	7%	0%	400	660	690	770	65%	5%	12%
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	430	480	500	520	12%	4%	4%	580	680	680	740	17%	0%	9%
	RD558 au sud de la Z.A.C. vers La Garde-Freinet	260	260	280	290	0%	8%	4%	300	370	390	450	23%	5%	15%
	RD558 au sud de la Z.A.C. depuis La Garde-Freinet	170	220	220	230	29%	0%	5%	280	310	290	290	11%	-6%	0%
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	1230	1540	1390	1600	25%	-10%	15%	1220	1410	1300	1570	16%	-8%	21%
	Entrée vers A57 Le Cannet (n°13)	670	760	720	900	13%	-5%	25%	570	720	640	650	26%	-11%	2%
	Sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	560	780	670	700	39%	-14%	4%	650	690	660	920	6%	-4%	39%
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	180	650	670	690	261%	3%	3%	210	680	680	710	224%	0%	4%
	Chemin de Causseraine en entrée du giratoire G2	120	390	380	400	225%	-3%	5%	90	350	320	320	289%	-9%	0%
	Chemin de Causseraine en sortie du giratoire G2	60	260	290	290	333%	12%	0%	120	330	360	390	175%	9%	8%

L'intégration des trafics de la 30<sup>ème</sup> heure en entrée/sortie d'A57 (période horaire dimensionnante) met en évidence :

- des évolutions de trafic très limitées en % et en volume sur la DN7 à l'est du giratoire d'accès à l'autoroute A57, les volumes projetés restent cohérents avec le gabarit de l'axe,
- des augmentations de trafic significatives en % sur la RD17 et la RD558 (+ 2 à + 9 %) mais à relativiser au regard des volumes en jeu sur des sections disposant de convenables réserves de capacité, y compris sur la RD558 entre le giratoire G1 et le giratoire G2 (raccordement du chemin de Causseraine),
- Des croissances de trafic de 1 à 8 % suivant le sens de circulation sur la DN7 à l'ouest du giratoire G1 (A57) : des hausses de trafic sur des sections déjà très circulées, générant une circulation plus ralentie en direction de l'est en H.P.M. et vers le Cannet des Maures / Le Luc en H.P.S..
- Les simulations de trafic en période horaire dimensionnante en entrée/sortie d'A57 accentuent la densité du trafic sur la DN7 en entrée/sortie Est du pôle Le Cannet / Le Luc, sans toutefois générer de situations d'auto blocage entre les deux giratoires G1 et G5.

**Programmation de la Z.A.C. Varécopole (données CITADIA Conseil Juillet 2021)**



## **4 - Phase 3**

-

### **Schéma de desserte et analyse des impacts circulatoires**

#### **4.6. Evaluation des Trafics Moyens Journaliers Annuels pour les études Air – Santé**



**Horizons d'étude**

Trois horizons ont été retenus dans le cadre de l'évaluation des trafics annuels nécessaires aux études réglementaires Air - Santé :

- 2020 - Situation « actuelle » (année de réalisation du diagnostic circulatoire),
- 2035 - Horizon de réalisation de l'intégralité de la Z.A.C. Varécopole (Mise En Service)
- 2055 - Horizon de « Mise en Service » + 20 ans.

**Horizon 2020**

Les trafics relevés fin juin 2020 ont été redressés en moyenne journalière annuelle en appliquant des coefficients de redressement évalués à partir de l'analyse des variations mensuelles des stations de comptages suivantes : DN7 à Vidauban, RD558 au Cannet des Maures et en entrée/sortie de la gare de péage du Cannet des Maures.

Ces coefficients sont indiqués dans le tableau ci-après.

DN7 à l'ouest du giratoire G5	0,93
DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	0,94
DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	0,94
DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	0,94
DN7 à l'est de G4	0,94
RD17 au nord d'A8	0,90
RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	0,72
RD558 au sud de la Z.A.C.	0,72
Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	0,85
Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	0,85

**Horizon 2035 - Offre de transport**

A cet horizon d'étude, il n'a pas été identifié de projet précis susceptible de modifier de manière significative les trafics routiers sur le secteur d'étude.

A noter qu'il est envisagé la réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal en gare du Cannet des Maures. Toutefois, la prise en compte de ce dernier nécessite de disposer des caractéristiques de desserte détaillées du PEM (nombre de cars / trains par sens, par jour et en période de pointe) ; données essentielles pour objectiver d'éventuels reports modaux. Ces données ainsi que l'horizon de réalisation du projet ne sont pas disponibles au stade de la présente étude.

**Horizon 2035 - Demande de trafic ENDOGENE**

Les projections de trafic annuel de la Z.A.C. Varécopole s'appuient sur les évaluations de flux extraites des simulations de trafic complémentaires n°1 demandées par Vinci (et figurant pages 101 à 113 du présent rapport).

**Horizon 2035 - Demande de trafic EXOGENE**

Au-delà du projet de Z.A.C., ont été définies des hypothèses d'évolution des flux routiers dans le secteur d'étude à partir de l'analyse :

- d'une part de la croissance démographique à l'échelle du SCOT Cœur du Var,
- d'autre part des trafics moyens annuels sur les réseaux viaires départementaux (donnée sur le réseau Vinci non disponible).

Le tableau ci-dessous présente des évolutions relevées au cours de la période 2012/2013 - 2019.

S.C.O.T. Cœur du Var - Taux d'évolution de la population sur la période 2013 - 2019	6,22
S.C.O.T. Cœur du Var - Taux d'évolution MOYEN ANNUEL de la population	1,04
Evolution des trafics routiers DN7 Vidauban 2012 - 2019	-0,30
Evolution des trafics routiers DN7 Le Cannet 2012 - 2019	-3,30
Evolution des trafics routiers RD17 2012 - 2019	4,00
Evolution des trafics routiers RD558 2012 - 2019	2,10

**Horizon 2035 - Demande de trafic EXOGENE**

A partir de ces éléments et pour chacune des voiries principales du secteur d'étude, il a été retenu une hypothèse d'évolution des flux routiers.

Taux d'évolution moyen annuel sur la période 2020 - 2035	
DN7 à l'ouest du giratoire G5	0,5%
DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	0,5%
DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	0,5%
DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	0,5%
DN7 à l'est de G4	0,5%
RD17 au nord d'A8	1,5%
RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	1,0%
RD558 au sud de la Z.A.C.	1,0%
Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	1,0%
Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	0,5%

NB : Il a été vérifié dans le scénario de référence (c'est à dire SANS la Z.A.C. Varécopole) que les projections de trafic suivant les taux d'évolution décrits précédemment intègrent l'impact des deux projets d'aménagement sur la commune du Luc en Provence à l'horizon 2035, à savoir la construction de 400 logements et d'un lycée (sachant que les impacts circulatoires de ces deux projets ne concernent pas exclusivement le secteur d'étude).

### **Horizon 2035 - Projections de trafic**

A partir des paramètres d'évolution de l'offre et de la demande décrits précédemment, ont été projetés les Trafics Moyens Journaliers Annuels à l'horizon 2035 selon le processus suivant :

#### **Horizon 2035 SANS le projet de Z.A.C. Varécopole - Scénario de REFERENCE :**

- Intégration des hypothèses d'évolution annuelle des flux (demande exogène),

#### **Horizon 2035 AVEC le projet de Z.A.C. Varécopole (scénario PROJET) :**

- Scénario de référence +
- Intégration du projet de Z.A.C. (demande endogène).

### **Horizon 2055 - Offre de transport**

A cet horizon « long terme », il a été identifié la perspective d'aménagement d'un nouveau système d'échanges sur l'infrastructure autoroutière A57 au sud du Luc en Provence (suivant une configuration de ½ diffuseur ou de diffuseur complet).

Dans le cadre de la présente étude, il a été communiqué à Horizon Conseil un document de mars 2022 valant synthèse de l'étude d'opportunité et de faisabilité technique de ce nouveau point d'échanges.

Les données contenues dans ce dossier de synthèse ont permis d'identifier les éventuels impacts sur les réseaux viaires du secteur de la Z.A.C. Varécopole. Ces impacts doivent toutefois être considérés avec la plus grande prudence dans la mesure où Horizon Conseil n'a pas eu accès aux bases de données détaillées de cette étude d'opportunité.

### **Horizon 2055 - Demande de trafic EXOGENE**

Le SCOT Cœur du Var en vigueur ne fixe pas d'objectif à cet horizon (révision en cours).

Dès lors et dans le contexte actuel de limitation des surfaces à urbaniser, il a été retenu l'hypothèse de travail suivante pour la période 2035 - 2055 : évolution des trafics routiers de + 1 % en rythme annuel.

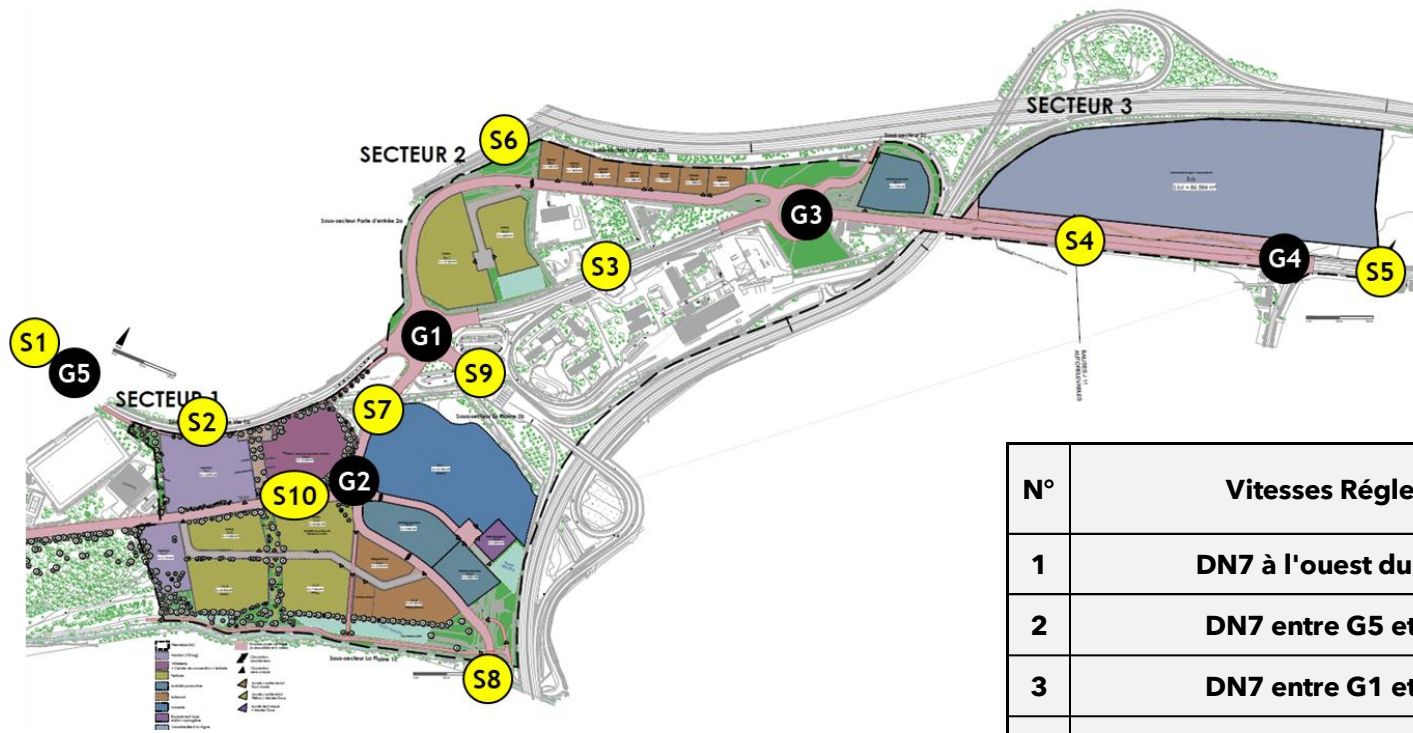
Ce taux a été appliqué sur l'ensemble des axes du secteur d'étude pour projeter les flux en 2055, avec ou sans le projet de Z.A.C. Varécopole.



N°	Volumes exprimés en Tous Véhicules	T.M.J.A. 2020	T.M.J.A. 2035 SANS LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2035 AVEC LA Z.A.C.	SANS LE 1/2 DIFFUSEUR		AVEC LE 1/2 DIFFUSEUR	
					T.M.J.A. 2055 SANS LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2055 AVEC LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2055 SANS LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2055 AVEC LA Z.A.C.
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	18940	20360	22240	24840	26720	20800	22680
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	20610	22160	24410	27030	29280	22990	25240
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	12240	13150	16380	16050	19280	16050	19280
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	12240	13150	14670	16050	17560	16050	17560
5	DN7 à l'est de G4	14450	15530	16660	18950	20080	18950	20080
6	RD17 au nord d'A8	6600	8080	8820	9860	10590	9860	10590
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	5850	6730	9720	8210	11200	8210	11200
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	4170	4790	5140	5840	6200	5840	6200
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	12890	14820	15250	18080	18510	14040	14470
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	1710	1840	3830	2250	4230	2250	4230

N°	Volumes POIDS LOURDS	T.M.J.A. 2020	T.M.J.A. 2035 SANS LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2035 AVEC LA Z.A.C.	SANS LE 1/2 DIFFUSEUR		AVEC LE 1/2 DIFFUSEUR	
					T.M.J.A. 2055 SANS LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2055 AVEC LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2055 SANS LA Z.A.C.	T.M.J.A. 2055 AVEC LA Z.A.C.
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	1230	1320	1450	1610	1740	730	790
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	1340	1440	1590	1760	1900	800	880
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	1030	1100	1380	1350	1620	1350	1620
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	1030	1100	1230	1350	1480	1350	1480
5	DN7 à l'est de G4	1210	1300	1400	1590	1690	1590	1690
6	RD17 au nord d'A8	420	520	560	630	680	630	680
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	340	390	560	480	650	480	650
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	240	280	300	340	360	340	360
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	1160	1330	1370	1630	1670	1260	1300
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	30	40	80	50	80	50	80



N°	Vitesses Réglementaires	
1	DN7 à l'ouest du giratoire G5	50
2	DN7 entre G5 et G1 (2 sens)	80
3	DN7 entre G1 et G3 (2 sens)	80
4	DN7 entre G3 et G4 (2 sens)	80
5	DN7 à l'est de G4	80
6	RD17 au nord d'A8	70
7	RD558 entre G2 et G1 (2 sens)	50
8	RD558 au sud de la Z.A.C.	80
9	Entrée/sortie d'A57 Le Cannet (n°13)	50
10	Chemin de Causseraine en E/S du giratoire G2	50

**MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE ET DES ESPACES PUBLICS POUR LA RÉALISATION DE LA Z.A.C. VARÉCOPOLE**

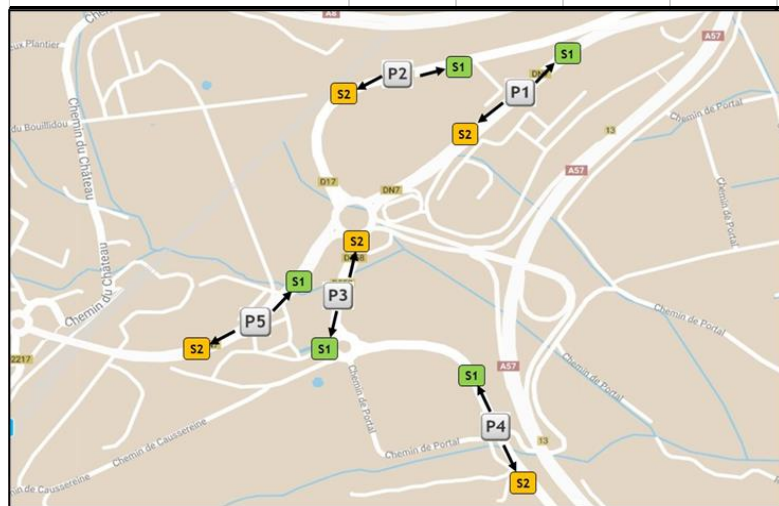
**COMMUNE DU CANNET DES MAURES**

**ÉTUDE DE TRAFIC ET D'IMPACT CIRCULATOIRE**

-

***ANNEXE : RELEVÉS DÉTAILLÉS DES COMPTAGES AUTOMATIQUES***

### Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune	ZAC VARECOPOLE
Du vendredi 26 juin 2020 au jeudi 02 juillet 2020	
Localisation	Poste 1S1 - DN7
Sens 1 vers	Ramatuelle
Sens 2 vers	A57 Cannet des Maures

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	83	2006	1
2	83	2006	2

Coordonnées du compteur	
Latitude	43,396031
Longitude	6,354209

Limitation vitesse (en Km/h)
80

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	5 247	588	5 835	10,1%	6 537	615	7 152	8,6%	11 784	1 203	12 987	9,3%
Débit Moyen Jours ouvrés	5 682	735	6 417	11,5%	6 952	774	7 726	10,0%	12 634	1 509	14 143	10,7%
Débit vendredi	5 916	710	6 626	10,7%	7 263	784	8 047	9,7%	13 179	1 494	14 673	10,2%
Débit samedi	4 642	323	4 965	6,5%	5 902	300	6 202	4,8%	10 544	623	11 167	5,6%
Débit Moyen Dim.& Fériés	3 696	122	3 818	3,2%	5 074	127	5 201	2,4%	8 770	249	9 019	2,8%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	4 843	503	5 346	9,4%	6 070	555	6 625	8,4%	10 913	1 058	11 971	8,8%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	404	85	489	17,4%	467	60	527	11,4%	871	145	1 016	14,3%
Débit Moyen horaire	219	25	243	10,1%	272	26	298	8,6%	491	50	541	9,3%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	78	72	75	69
Vitesse moyenne de jour	77	71	75	69
Vitesse moyenne de nuit	80	73	80	71
Nbre d'excès de vitesse	15 224	810	14 598	597
V85	91	82	88	80
V50	77	72	75	70
V15	65	62	63	60

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



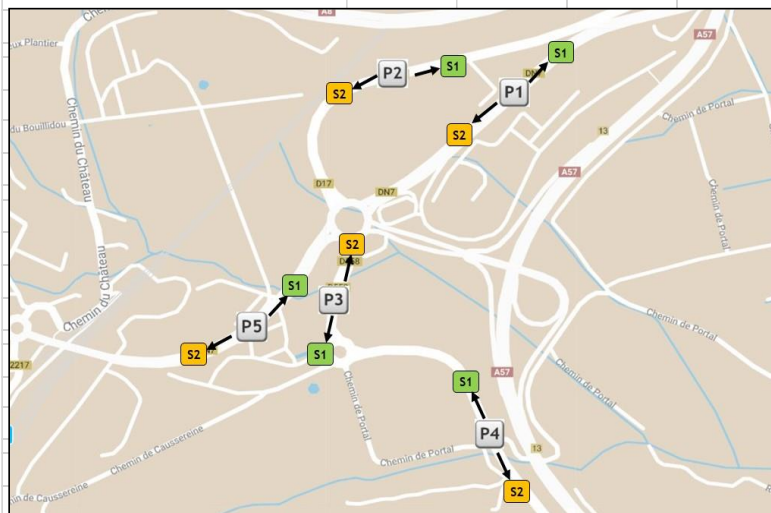
23 rue Fauchier  
13002 Marseille  
Tél : 04 91 47 56 63  
Fax : 04 91 62 59 80  
contact@horizonconseil.com  
www.horizonconseil.com



Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire																														
																							Dép.		PR		Ind.			
																							83		2006		1			
Poste 1S1 - DN7							Sens 1 vers					Ramatuelle																		
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
vendredi 26-juin	VL	25	24	13	30	41	121	272	512	413	331	316	281	318	336	287	430	465	514	407	322	172	105	102	79	5 916	13	514	5 481	435
	PL	7	14	15	16	19	29	44	54	55	48	53	36	37	40	42	53	45	39	22	18	9	8	1	6	710	1	55	603	107
	TV	32	38	28	46	60	150	316	566	468	379	369	317	355	376	329	483	510	553	429	340	181	113	103	85	6 626	28	566	6 084	542
	%PL	21,9%	36,8%	53,6%	34,8%	31,7%	19,3%	13,9%	9,5%	11,8%	12,7%	14,4%	11,4%	10,4%	10,6%	12,8%	11,0%	8,8%	7,1%	5,1%	5,3%	5,0%	7,1%	1,0%	7,1%	10,7%			9,9%	19,7%
samedi 27-juin	VL	59	31	17	34	34	62	100	177	225	347	375	380	378	218	263	298	300	322	325	254	151	116	90	86	4 642	17	380	4 229	413
	PL	10	8	15	13	17	11	10	11	19	18	23	21	21	12	23	10	13	15	17	20	6	1	6	3	323	1	23	240	83
	TV	69	39	32	47	51	73	110	188	244	365	398	401	399	230	286	308	313	337	342	274	157	117	96	89	4 965	32	401	4 469	496
	%PL	14,5%	20,5%	46,9%	27,7%	33,3%	15,1%	9,1%	5,9%	7,8%	4,9%	5,8%	5,2%	5,3%	5,2%	8,0%	3,2%	4,2%	4,5%	5,0%	7,3%	3,8%	0,9%	6,3%	3,4%	6,5%			5,4%	16,7%
dimanche 28-juin	VL	70	62	36	19	13	32	69	105	124	220	304	320	245	176	196	213	259	284	270	229	172	114	94	70	3 696	13	320	3 300	396
	PL	1	0	0	0	1	5	2	2	2	6	8	11	9	7	11	6	6	8	9	10	7	2	6	3	122	0	11	106	16
	TV	71	62	36	19	14	37	71	107	126	226	312	331	254	183	207	219	265	292	279	239	179	116	100	73	3 818	14	331	3 406	412
	%PL	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	13,5%	2,8%	1,9%	1,6%	2,7%	2,6%	3,3%	3,5%	3,8%	5,3%	2,7%	2,3%	2,7%	3,2%	4,2%	3,9%	1,7%	6,0%	4,1%	3,2%			3,1%	3,9%
lundi 29-juin	VL	43	18	12	20	35	115	235	605	413	312	300	269	253	322	326	365	399	460	308	283	135	91	58	36	5 413	12	605	5 076	337
	PL	3	11	12	15	15	27	41	67	64	47	39	30	39	48	46	56	43	44	31	19	12	7	5	3	724	3	67	633	91
	TV	46	29	24	35	50	142	276	672	477	359	339	299	292	370	372	421	442	504	339	302	147	98	63	39	6 137	24	672	5 709	428
	%PL	6,5%	37,9%	50,0%	42,9%	30,0%	19,0%	14,9%	10,0%	13,4%	13,1%	11,5%	10,0%	13,4%	13,0%	12,4%	13,3%	9,7%	8,7%	9,1%	6,3%	8,2%	7,1%	7,9%	7,7%	11,8%			11,1%	21,3%
mardi 30-juin	VL	35	13	10	25	38	147	269	501	410	325	294	326	270	324	291	319	419	448	458	229	159	71	75	65	5 521	10	501	5 113	408
	PL	10	11	19	11	19	34	34	63	49	46	34	44	28	45	46	56	65	49	39	16	19	11	2	2	752	2	65	644	108
	TV	45	24	29	36	57	181	303	564	459	371	328	370	298	369	337	375	484	497	497	245	178	82	77	67	6 273	24	564	5 757	516
	%PL	22,2%	45,8%	65,5%	30,6%	33,3%	18,8%	11,2%	11,2%	10,7%	12,4%	10,4%	11,9%	9,4%	12,2%	13,6%	14,9%	13,4%	9,9%	7,8%	6,5%	10,7%	13,4%	2,6%	3,0%	12,0%			11,2%	20,9%
mercredi 1-juil.	VL	31	18	14	22	48	149	229	536	389	354	290	378	304	288	352	368	436	396	320	256	162	101	78	76	5 595	14	536	5 159	436
	PL	12	7	10	12	22	24	46	64	48	52	65	37	31	35	43	48	45	38	28	23	23	9	4	4	730	4	65	635	95
	TV	43	25	24	34	70	173	275	600	437	406	355	415	335	323	395	416	481	434	348	279	185	110	82	80	6 325	24	600	5 794	531
	%PL	27,9%	28,0%	41,7%	35,3%	31,4%	13,9%	16,7%	10,7%	11,0%	12,8%	18,3%	8,9%	9,3%	10,8%	10,9%	11,5%	9,4%	8,8%	8,0%	8,2%	12,4%	8,2%	4,9%	5,0%	11,5%			11,0%	17,9%
jeudi 2-juil.	VL	41	17	5	19	47	136	238	625	451	290	373	357	346	347	407	339	447	445	333	291	170	92	87	58	5 961	5	625	5 551	410
	PL	8	6	13	12	17	31	51	70	56	52	53	42	33	38	35	46	47	46	39	31	16	12	4	4	762	4	70	667	95
	TV	49	23	18	31	64	167	289	695	507	342	426	399	379	385	442	385	494	491	372	322	186	104	91	62	6 723	18	695	6 218	505
	%PL	16,3%	26,1%	72,2%	38,7%	26,6%	18,6%	17,6%	10,1%	11,0%	15,2%	12,4%	10,5%	8,7%	9,9%	7,9%	11,9%	9,5%	9,4%	10,5%	9,6%	8,6%	11,5%	4,4%	6,5%	11,3%			10,7%	18,8%
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	43	26	15	24	37	109	202	437	346	311	322	330	302	287	303	333	389	410	346	266	160	99	83	67	5 247	15	437	4 843	404
	PL	7	8	12	11	16	23	33	47	42	38	39	32	28	32	35	39	38	34	26	20	13	7	4	4	588	4	47	503	85
	%PL	14,0%	23,5%	44,4%	31,4%	30,2%	17,4%	14,0%	9,7%	10,8%	10,9%	10,8%	8,8%	8,5%	10,0%	10,4%	10,5%	8,9%	7,7%	7,0%	7,0%	7,5%	6,6%	4,6%	5,6%	10,1%			9,4%	17,4%
Moyenne des jours ouvrés	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	35	18	11	23	42	134	249	566	415	322	315	322	298	323	333	364	433	453	365	276	160	92	80	63	5 682	11	566	5 276	406
	PL	8	10	14	13	18	29	43	64	54	49	49	38	34	41	42	52	49	43	32	21	16	9	3	4	735	3	64	636	99
	%PL	18,6%	35,7%	56,0%	36,1%	30,0%	17,8%	14,7%	10,3%	11,5%	13,2%	13,5%	10,6%	10,2%	11,3%	11,2%	12,5%	10,2%	8,7%	8,1%	7,1%	9,1%	8,9%	3,6%	6,0%	11,5%			10,8%	19,6%

Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire																															
		Poste 1S1 - DN7																							Sens 2 vers		A57 Cannet des Maures		Dép. 83	PR 2006	Ind. 2
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit	
vendredi 26-juin	VL	44	29	18	38	51	127	271	395	502	387	433	456	628	497	416	477	501	559	497	398	224	127	102	86	<b>7 263</b>	18	628	6 768	495	
	PL	8	6	6	6	17	16	47	53	60	71	61	51	63	55	63	44	41	35	38	18	6	6	6	7	<b>784</b>	6	71	712	72	
	TV	52	35	24	44	68	143	318	448	562	458	494	507	691	552	479	521	542	594	535	416	230	133	108	93	<b>8 047</b>	24	691	7 480	567	
	%PL	15,4%	17,1%	25,0%	13,6%	25,0%	11,2%	14,8%	11,8%	10,7%	15,5%	12,3%	10,1%	9,1%	10,0%	13,2%	8,4%	7,6%	5,9%	7,1%	4,3%	2,6%	4,5%	5,6%	7,5%	9,7%			9,5%	12,7%	
samedi 27-juin	VL	58	35	32	23	32	80	135	198	366	424	534	457	368	319	386	332	410	416	381	326	205	146	106	133	<b>5 902</b>	23	534	5 403	499	
	PL	8	3	3	4	5	4	14	24	33	23	19	23	21	22	13	13	10	16	18	11	4	3	4	2	<b>3 000</b>	2	33	267	33	
	TV	66	38	35	27	37	84	149	222	399	447	553	480	389	341	399	345	420	432	399	337	209	149	110	135	<b>6 202</b>	27	553	5 670	532	
	%PL	12,1%	7,9%	8,6%	14,8%	13,5%	4,8%	9,4%	10,8%	8,3%	5,1%	3,4%	4,8%	5,4%	6,5%	3,3%	3,8%	2,4%	3,7%	4,5%	3,3%	1,9%	2,0%	3,6%	1,5%	4,8%			4,7%	6,2%	
dimanche 28-juin	VL	129	54	24	25	17	38	56	115	177	315	361	400	295	269	237	312	341	427	496	361	254	151	136	84	<b>5 074</b>	17	496	4 567	507	
	PL	0	1	0	0	0	0	0	2	3	8	9	9	9	9	4	6	10	12	13	7	7	0	9	9	<b>127</b>	0	13	108	19	
	TV	129	55	24	25	17	38	56	117	180	323	370	409	304	278	241	318	351	439	509	368	261	151	145	93	<b>5 201</b>	17	509	4 675	526	
	%PL	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	1,7%	2,5%	2,4%	2,2%	3,0%	3,2%	1,7%	1,9%	2,8%	2,7%	2,6%	1,9%	2,7%	0,0%	6,2%	9,7%	2,4%			2,3%	3,6%	
lundi 29-juin	VL	28	16	11	14	45	117	277	407	499	409	418	342	366	346	409	426	525	612	510	323	178	101	100	60	<b>6 539</b>	11	612	6 148	391	
	PL	5	1	5	4	6	30	41	52	58	62	38	47	50	44	42	50	42	36	22	23	6	10	8	11	<b>693</b>	1	62	623	70	
	TV	33	17	16	18	51	147	318	459	557	471	456	389	416	390	451	476	567	648	532	346	184	111	108	71	<b>7 232</b>	16	648	6 771	461	
	%PL	15,2%	5,9%	31,3%	22,2%	11,8%	20,4%	12,9%	11,3%	10,4%	13,2%	8,3%	12,1%	12,0%	11,3%	9,3%	10,5%	7,4%	5,6%	4,1%	6,6%	3,3%	9,0%	7,4%	15,5%	9,6%			9,2%	15,2%	
mardi 30-juin	VL	40	30	17	32	53	134	266	465	496	430	390	425	408	387	390	437	541	716	544	325	207	123	85	76	<b>7 017</b>	17	716	6 550	467	
	PL	7	2	8	6	11	31	45	59	64	63	63	53	44	57	43	54	63	46	37	22	10	14	2	7	<b>811</b>	2	64	737	74	
	TV	47	32	25	38	64	165	311	524	560	493	453	478	452	444	433	491	604	762	581	347	217	137	87	83	<b>7 828</b>	25	762	7 287	541	
	%PL	14,9%	6,3%	32,0%	15,8%	17,2%	18,8%	14,5%	11,3%	11,4%	12,8%	13,9%	11,1%	9,7%	12,8%	9,9%	11,0%	10,4%	6,0%	6,4%	6,3%	4,6%	10,2%	2,3%	8,4%	10,4%			10,1%	13,7%	
mercredi 1-juil.	VL	57	13	28	29	58	128	245	445	484	436	449	415	513	423	428	451	540	550	545	313	207	121	97	64	<b>7 039</b>	13	550	6 565	474	
	PL	7	7	2	7	14	21	42	59	65	62	61	47	62	51	43	52	34	43	27	24	11	9	3	9	<b>762</b>	2	65	692	70	
	TV	64	20	30	36	72	149	287	504	549	498	510	462	575	474	471	503	574	593	572	337	218	130	100	73	<b>7 801</b>	20	593	7 257	544	
	%PL	10,9%	35,0%	6,7%	19,4%	19,4%	14,1%	14,6%	11,7%	11,8%	12,4%	12,0%	10,2%	10,8%	10,8%	9,1%	10,3%	5,9%	7,3%	4,7%	7,1%	5,0%	6,9%	3,0%	12,3%	9,8%			9,5%	12,9%	
jeudi 2-juil.	VL	35	22	19	24	45	124	270	438	476	420	388	400	332	374	444	470	573	734	501	333	180	145	92	79	<b>6 918</b>	19	734	6 478	440	
	PL	6	9	4	5	11	30	39	56	74	74	72	61	44	59	45	51	35	54	33	18	8	10	4	10	<b>812</b>	4	74	733	79	
	TV	41	31	23	29	56	154	309	494	550	494	460	461	376	433	489	521	608	788	534	351	188	155	96	89	<b>7 730</b>	23	788	7 211	519	
	%PL	14,6%	29,0%	17,4%	17,2%	19,6%	19,5%	12,6%	11,3%	13,5%	15,0%	15,7%	13,2%	11,7%	13,6%	9,2%	9,8%	5,8%	6,9%	6,2%	5,1%	4,3%	6,5%	4,2%	11,2%	10,5%			10,2%	15,2%	
Moyenne semaine	VL	56	28	21	26	43	107	217	352	429	403	425	414	416	374	387	415	490	573	496	340	208	131	103	83	<b>6 537</b>	21	573	6 070	467	
	PL	6	4	4	5	9	19	33	44	51	52	46	42	42	42	36	39	34	35	27	18	7	7	5	8	<b>615</b>	4	52	555	60	
	TV	62	32	25	31	52	126	250	396	480	455	471	456	458	416	423	454	524	608	523	358	215	138	108	91	<b>7 152</b>	25	608	6 625	527	
	%PL	9,7%	12,5%	16,0%	16,1%	17,3%	15,1%	13,2%	11,1%	10,6%	11,4%	9,8%	9,2%	9,2%	10,1%	8,5%	8,6%	6,5%	5,8%	5,2%	5,0%	3,3%	5,1%	4,6%	8,8%	8,6%			8,4%	11,4%	
Moyenne des jours ouvrés	VL	41	22	19	27	50	126	266	430	491	416	416	408	449	405	417	452	536	634	519	338	199	123	95	73	<b>6 952</b>	19	634	6 499	453	
	PL	7	5	5	6	12	26	43	56	64	66	59	52	53	53	47	50	43	43	31	21	8	10	5	9	<b>774</b>	5	66	699	75	
	TV	48	27	24	33	62	152	309	486	555	482	475	460	502	458	464	502	579	677	550	359	207	133	100	82	<b>7 726</b>	24	677	7 198	528	
	%PL	14,6%	18,5%	20,8%	18,2%	19,4%	17,1%	13,9%	11,5%	11,5%	13,7%	12,4%	11,3%	10,6%	11,6%	10,1%	10,0%	7,4%	6,4%	5,6%	5,8%	3,9%	7,5%	5,0%	11,0%	10,0%			9,7%	14,2%	

### Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune	ZAC VARECOPOLE
Du lundi 06 juillet 2020 au samedi 11 juillet 2020	
Localisation	Poste 2 - D17
Sens 1 vers	Le Thoronet
Sens 2 vers	A57 / Cannet des Maures

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	83	2006	3
2	83	2006	33

Coordonnées du compteur	
Latitude	43,396389
Longitude	6,351552

Limitation vitesse (en Km/h)	
80	

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	3 627	221	3 848	5,7%	3 233	249	3 482	7,2%	6 860	470	7 330	6,4%
Débit Moyen Jours ouvrés	3 853	258	4 111	6,3%	3 363	287	3 650	7,9%	7 216	545	7 761	7,0%
Débit vendredi	4 150	273	4 423	6,2%	3 534	314	3 848	8,2%	7 684	587	8 271	7,1%
Débit samedi	2 494	31	2 525	1,2%	2 586	47	2 633	1,8%	5 080	78	5 158	1,5%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	3 417	215	3 632	5,9%	3 032	242	3 274	7,4%	6 449	457	6 906	6,6%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	210	6	216	2,8%	201	7	208	3,4%	411	13	424	3,1%
Débit Moyen horaire	151	9	160	5,7%	135	10	145	7,2%	286	20	305	6,4%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	71	59	75	65
Vitesse moyenne de jour	71	59	74	65
Vitesse moyenne de nuit	71	58	78	67
Nbre d'excès de vitesse	4 750	0	6 300	0
V85	84	71	87	76
V50	72	58	75	66
V15	59	50	63	55

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



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

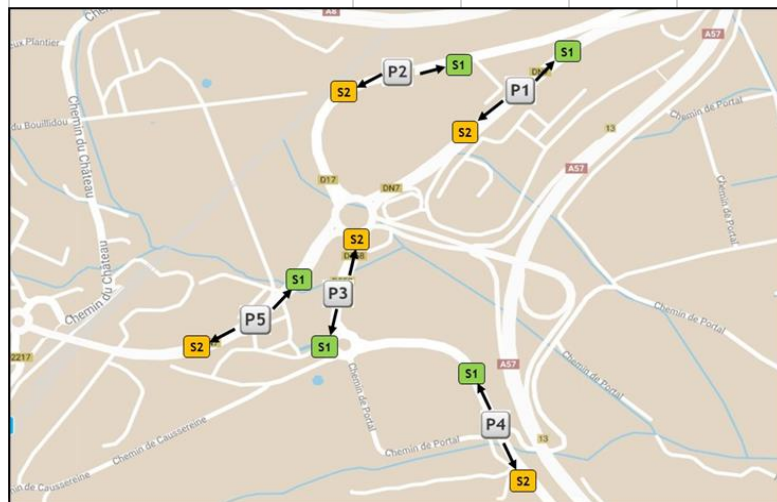
### Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire

																								Dép.	PR	Ind.				
Poste 2 - D17																								83	2006	3				
Sens 1 vers																								Le Thoronet						
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
lundi 6-juil.	VL	23	16	2	3	3	30	72	167	204	241	265	245	204	224	239	242	266	357	318	231	109	68	55	35	3 619	2	357	3 452	167
	PL	1	1	0	1	1	2	11	13	30	26	25	25	9	18	29	11	11	8	2	5	1	0	0	2	232	0	30	224	8
	TV	24	17	2	4	4	32	83	180	234	267	290	270	213	242	268	253	277	365	320	236	110	68	55	37	3 851	2	365	3 676	175
	%PL	4,2%	5,9%	0,0%	25,0%	25,0%	6,3%	13,3%	7,2%	12,8%	9,7%	8,6%	9,3%	4,2%	7,4%	10,8%	4,3%	4,0%	2,2%	0,6%	2,1%	0,9%	0,0%	0,0%	5,4%	6,0%			6,1%	4,6%
mardi 7-juil.	VL	26	8	5	9	12	37	88	175	211	227	276	288	212	215	244	246	259	342	314	204	121	78	63	38	3 698	5	342	3 500	198
	PL	0	0	0	0	0	4	14	16	17	31	30	26	16	22	27	21	13	8	6	2	1	0	0	0	260	0	31	256	4
	TV	26	8	5	9	12	41	102	191	228	258	306	314	228	237	271	267	272	350	320	210	123	79	63	38	3 958	5	350	3 756	202
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	13,7%	8,4%	7,5%	12,0%	9,8%	8,3%	7,0%	9,3%	10,0%	7,9%	4,8%	2,3%	1,9%	2,9%	1,6%	1,3%	0,0%	0,0%	6,6%			6,8%	2,0%
mercredi 8-juil.	VL	25	13	4	4	10	38	82	164	229	255	277	311	258	219	223	270	290	365	346	210	126	67	63	44	3 893	4	365	3 692	201
	PL	0	1	0	0	1	6	12	24	26	31	28	34	20	22	23	29	7	8	6	10	1	3	0	0	292	0	34	284	8
	TV	25	14	4	4	11	44	94	188	255	286	305	345	278	241	246	299	297	373	352	220	127	70	63	44	4 185	4	373	3 976	209
	%PL	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	9,1%	13,6%	12,8%	12,8%	10,2%	10,8%	9,2%	9,9%	7,2%	9,1%	9,3%	9,7%	2,4%	2,1%	1,7%	4,5%	0,8%	4,3%	0,0%	0,0%	7,0%			7,1%	3,8%
jeudi 9-juil.	VL	24	13	7	9	15	30	76	180	226	226	295	307	255	204	232	256	297	351	340	241	135	67	62	54	3 902	7	351	3 688	214
	PL	1	1	0	0	1	1	8	21	27	21	24	23	16	11	31	18	5	10	10	1	1	2	2	0	235	0	31	229	6
	TV	25	14	7	9	16	31	84	201	253	247	319	330	271	215	263	274	302	361	350	242	136	69	64	54	4 137	7	361	3 917	220
	%PL	4,0%	7,1%	0,0%	0,0%	6,3%	3,2%	9,5%	10,4%	10,7%	8,5%	7,5%	7,0%	5,9%	5,1%	11,8%	6,6%	1,7%	2,8%	2,9%	0,4%	0,7%	2,9%	3,1%	0,0%	5,7%			5,8%	2,7%
vendredi 10-juil.	VL	25	11	12	8	9	45	92	165	204	243	276	312	292	252	288	250	312	317	350	281	147	109	84	66	4 150	8	350	3 890	260
	PL	0	0	0	0	0	1	14	21	26	31	23	34	18	23	28	27	5	5	6	7	2	1	1	0	273	0	34	271	2
	TV	25	11	12	8	9	46	106	186	230	274	299	346	310	275	316	277	317	322	356	288	149	110	85	66	4 423	8	356	4 161	262
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	13,2%	11,3%	11,3%	7,7%	9,8%	5,8%	8,4%	8,9%	9,7%	1,6%	1,6%	1,7%	2,4%	1,3%	0,9%	1,2%	0,0%	0,0%	6,2%			6,5%	0,8%
samedi 11-juil.	VL	42	38	27	14	7	0	0	91	164	234	314	233	133	126	124	152	181	186	147	115	80	47	39	2 494	0	314	2 280	214	
	PL	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	3	3	1	3	3	0	3	3	3	0	0	3	1	1	31	0	4	26	5
	TV	42	38	27	15	7	0	0	91	164	238	317	236	134	129	127	152	184	189	150	115	80	50	40	2 525	0	317	2 306	219	
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	6,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,9%	1,3%	0,7%	2,3%	2,4%	0,0%	1,6%	1,6%	2,0%	0,0%	0,0%	6,0%	2,5%	1,2%			1,1%	2,3%	
Moyenne semaine	VL	28	17	10	8	9	30	68	142	194	226	271	296	242	208	225	231	263	319	309	219	126	78	62	46	3 627	8	319	3 417	210
	PL	0	1	0	0	1	2	10	16	21	23	22	24	14	16	24	18	7	7	6	5	1	1	1	1	221	0	24	215	6
	TV	28	18	10	8	10	32	78	158	215	249	293	320	256	224	249	249	270	326	315	224	127	79	63	47	3 848	8	326	3 632	216
	%PL	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	10,0%	6,3%	12,8%	10,1%	9,8%	9,2%	7,5%	7,5%	5,5%	7,1%	9,6%	7,2%	2,6%	2,1%	1,9%	2,2%	0,8%	1,3%	1,6%	2,1%	5,7%			5,9%	2,8%
Moyenne des jours ouverts	VL	25	12	6	7	10	36	82	170	215	238	278	293	244	223	245	253	285	346	334	233	128	78	65	47	3 853	6	346	3 645	208
	PL	0	1	0	0	1	3	12	19	25	28	26	28	16	19	28	21	8	8	6	6	1	1	1	0	258	0	28	252	6
	TV	25	13	6	7	11	39	94	189	240	266	304	321	260	242	273	274	293	354	340	239	129	79	66	47	4 111	6	354	3 897	214
	%PL	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	9,1%	7,7%	12,8%	10,1%	10,4%	10,5%	8,6%	8,7%	6,2%	7,9%	10,3%	7,7%	2,7%	2,3%	1,8%	2,5%	0,8%	1,3%	1,5%	0,0%	6,3%			6,5%	2,8%

## Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire

		Poste 2 - D17																							Sens 2 vers A57 / Cannel des Maures																							Dép.	PR	Ind.
																																																83	2006	33
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit																				
lundi 6-juil.	VL	8	3	2	14	21	79	152	289	216	239	275	205	188	160	202	199	216	219	204	136	61	40	33	23	3 184	2	289	3 001	183																				
	PL	1	0	0	0	0	6	3	27	33	34	23	25	15	19	28	21	18	8	7	1	0	0	0	0	269	0	34	262	7																				
	TV	9	3	2	14	21	85	155	316	249	273	298	230	203	179	230	220	234	227	211	137	61	40	33	23	3 453	2	316	3 263	190																				
	%PL	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	1,9%	8,5%	13,3%	12,5%	7,7%	10,9%	7,4%	10,6%	12,2%	9,5%	7,7%	3,5%	3,3%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,8%			8,0%	3,7%																				
mardi 7-juil.	VL	20	9	2	15	23	85	156	243	243	221	232	223	179	215	222	207	201	218	176	151	75	38	35	31	3 220	2	243	3 000	220																				
	PL	0	0	0	0	1	5	5	23	22	36	28	29	17	35	32	25	16	9	6	6	0	0	0	0	295	0	36	289	6																				
	TV	20	9	2	15	24	90	161	266	265	257	260	252	196	250	254	232	217	227	182	157	75	38	35	31	3 515	2	266	3 289	226																				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	5,6%	3,1%	8,6%	8,3%	14,0%	10,8%	11,5%	8,7%	14,0%	12,6%	10,8%	7,4%	4,0%	3,3%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,4%			8,8%	2,7%																				
mercredi 8-juil.	VL	10	5	7	16	29	70	151	303	278	265	281	257	153	189	214	236	248	212	219	175	74	47	32	31	3 502	5	303	3 302	200																				
	PL	0	1	0	0	1	5	10	24	25	39	20	35	16	27	33	37	15	4	4	3	0	0	0	1	300	0	39	292	8																				
	TV	10	6	7	16	30	75	161	327	303	304	301	292	169	216	247	273	263	216	223	178	74	47	32	32	3 802	6	327	3 594	208																				
	%PL	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	3,3%	6,7%	6,2%	7,3%	8,3%	12,8%	6,6%	12,0%	9,5%	12,5%	13,4%	13,6%	5,7%	1,9%	1,8%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%	7,9%			8,1%	3,8%																				
jeudi 9-juil.	VL	16	7	5	15	21	89	168	224	250	265	274	227	180	204	207	193	213	241	220	140	84	51	37	34	3 365	5	274	3 141	224																				
	PL	0	2	0	0	2	7	8	20	23	35	24	25	13	25	16	18	15	6	4	2	3	2	1	1	252	0	35	239	13																				
	TV	16	9	5	15	23	96	176	244	273	300	298	252	193	229	223	211	228	247	224	142	87	53	38	35	3 617	5	300	3 380	237																				
	%PL	0,0%	22,2%	0,0%	0,0%	8,7%	7,3%	4,5%	8,2%	8,4%	11,7%	8,1%	9,9%	6,7%	10,9%	7,2%	8,5%	6,6%	2,4%	1,8%	1,4%	3,4%	3,8%	2,6%	2,9%	7,0%			7,1%	5,5%																				
vendredi 10-juil.	VL	21	6	7	13	29	77	148	255	239	264	261	230	162	223	213	250	272	284	214	154	87	52	42	31	3 534	6	284	3 308	226																				
	PL	0	1	0	0	0	2	8	34	18	39	33	39	21	29	23	35	15	9	5	2	0	1	0	0	314	0	39	311	3																				
	TV	21	7	7	13	29	79	156	289	257	303	294	269	183	252	236	285	287	293	219	156	87	53	42	31	3 848	7	303	3 619	229																				
	%PL	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	5,1%	11,8%	7,0%	12,9%	11,2%	14,5%	11,5%	11,5%	9,7%	12,3%	5,2%	3,1%	2,3%	1,3%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	8,2%			8,6%	1,3%																				
samedi 11-juil.	VL	25	10	1	10	17	0	0	1	114	146	202	224	139	103	160	167	203	270	273	226	124	84	55	32	2 586	0	273	2 436	150																				
	PL	0	0	0	0	0	0	0	0	2	7	5	3	0	3	3	3	5	6	1	4	1	1	3	0	47	0	7	44	3																				
	TV	25	10	1	10	17	0	0	1	116	153	207	227	139	106	163	170	208	276	274	230	125	85	58	32	2 633	0	276	2 480	153																				
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	4,6%	2,4%	1,3%	0,0%	2,8%	1,8%	1,8%	2,4%	2,2%	0,4%	1,7%	0,8%	1,2%	5,2%	0,0%	1,8%			1,8%	2,0%																				
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit																				
	VL	17	7	4	14	23	67	129	219	223	233	254	228	167	182	203	209	226	241	218	164	84	52	39	30	3 233	4	254	3 032	201																				
	PL	0	1	0	0	1	4	6	21	21	32	22	26	14	23	23	23	14	7	5	3	1	1	1	0	249	0	32	242	7																				
	TV	17	8	4	14	24	71	135	240	244	265	276	254	181	205	226	232	240	248	223	167	85	53	40	30	3 482	4	276	3 274	208																				
%PL	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	4,2%	5,6%	4,4%	8,8%	8,6%	12,1%	8,0%	10,2%	7,7%	11,2%	10,2%	9,9%	5,8%	2,8%	2,2%	1,8%	1,2%	1,9%	2,5%	0,0%	7,2%			7,4%	3,4%																					
Moyenne des jours ouverts	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit																				
	VL	15	6	5	15	25	80	155	263	245	251	265	228	172	198	212	217	230	235	207	151	76	46	36	30	3 363	5	265	3 151	212																				
	PL	0	1	0	0	1	5	7	26	24	37	26	31	16	27	26	27	16	7	5	3	1	1	0	0	287	0	37	280	7																				
	TV	15	7	5	15	26	85	162	289	269	288	291	259	188	225	238	244	246	242	212	154	77	47	36	30	3 650	5	291	3 431	219																				
%PL	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	3,8%	5,9%	4,3%	9,0%	8,9%	12,8%	8,9%	12,0%	8,5%	12,0%	10,9%	11,1%	6,5%	2,9%	2,4%	1,9%	1,3%	2,1%	0,0%	0,0%	7,9%			8,2%	3,2%																					

### Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune	ZAC VARECOPOLE
Du vendredi 26 juin 2020 au jeudi 02 juillet 2020	
Localisation	Poste 3 - D558
Sens 1	La Garde Freinet
Sens 2	A57 / Cannet des Maures

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	83	2006	4
2	83	2006	4

Coordonnées du compteur	
Latitude	43,392625
Longitude	6,35023

Limitation vitesse (en Km/h)
80

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	4 040	150	4 190	3,6%	3 709	228	3 937	5,8%	7 749	378	8 127	4,7%
Débit Moyen Jours ouvrés	4 123	196	4 319	4,5%	3 549	283	3 832	7,4%	7 672	479	8 151	5,9%
Débit vendredi	5 017	176	5 193	3,4%	3 821	270	4 091	6,6%	8 838	446	9 284	4,8%
Débit samedi	4 258	40	4 298	0,9%	3 459	114	3 573	3,2%	7 717	154	7 871	2,0%
Débit Moyen Dim.& Fériés	3 405	18	3 423	0,5%	4 764	68	4 832	1,4%	8 169	86	8 255	1,0%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	3 725	131	3 856	3,4%	3 503	219	3 722	5,9%	7 228	350	7 578	4,6%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	315	19	334	5,7%	206	9	215	4,2%	521	28	549	5,1%
Débit Moyen horaire	168	6	175	3,6%	155	10	164	5,8%	323	16	339	4,7%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	53	42	47	43
Vitesse moyenne de jour	53	42	47	43
Vitesse moyenne de nuit	52	42	52	43
Nbre d'excès de vitesse	0	0	0	0
V85	60	49	58	53
V50	53	43	49	44
V15	44	34	38	34

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



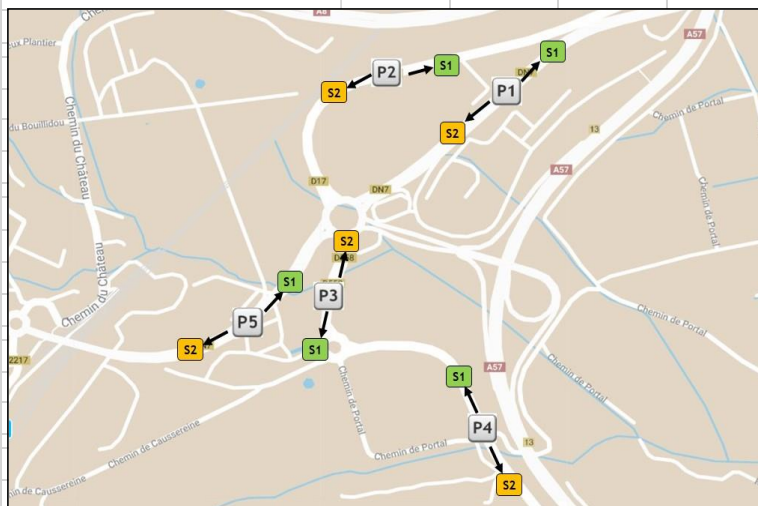
23 rue Fauchier  
13002 Marseille  
Tél : 04 91 47 56 63  
Fax : 04 91 62 59 80  
contact@horizonconseil.com  
www.horizonconseil.com

Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire																														
																							Dép.	PR	Ind.					
																							83	2006	4					
Poste 3 - D558							Sens 1							La Garde Freinet																
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
vendredi 26-juin	VL	26	14	18	22	51	109	216	253	237	223	278	362	281	272	267	320	404	431	402	322	211	126	92	80	5 017	14	431	4 605	412
	PL	1	1	3	3	7	11	12	22	29	20	11	7	8	13	13	6	5	0	0	2	0	0	2	0	176	0	29	148	28
	TV	27	15	21	25	58	120	228	275	266	243	289	369	289	285	280	326	409	431	402	324	211	126	94	80	5 193	15	431	4 753	440
	%PL	3,7%	6,7%	14,3%	12,0%	12,1%	9,2%	5,3%	8,0%	10,9%	8,2%	3,8%	1,9%	2,8%	4,6%	4,6%	1,8%	1,2%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	3,4%			3,1%	6,4%
samedi 27-juin	VL	34	22	14	23	27	86	85	129	199	293	399	453	329	300	360	326	317	266	198	172	75	52	55	44	4 258	14	453	3 953	305
	PL	2	0	1	2	0	4	2	4	7	5	2	1	3	1	0	2	1	2	1	0	0	0	0	0	40	0	7	31	9
	TV	36	22	15	25	27	90	87	133	206	298	401	454	332	301	360	328	318	268	199	172	75	52	55	44	4 298	15	454	3 984	314
	%PL	5,6%	0,0%	6,7%	8,0%	0,0%	4,4%	2,3%	3,0%	3,4%	1,7%	0,5%	0,2%	0,9%	0,3%	0,0%	0,6%	0,3%	0,7%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%			0,8%	2,9%
dimanche 28-juin	VL	26	9	12	14	14	24	38	72	110	207	327	351	255	224	258	268	289	247	199	202	107	60	58	34	3 405	9	351	3 214	191
	PL	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	1	1	1	0	2	2	2	0	0	0	2	0	0	18	0	2	17	1
	TV	27	9	12	14	14	24	38	72	111	208	329	352	257	225	259	268	291	249	201	202	107	62	58	34	3 423	9	352	3 231	192
	%PL	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,5%	0,6%	0,3%	0,8%	0,4%	0,4%	0,0%	0,7%	0,8%	1,0%	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,5%			0,5%	0,5%
lundi 29-juin	VL	24	19	12	25	44	84	219	300	260	247	243	259	222	215	219	254	277	335	208	134	89	45	33	39	3 806	12	335	3 526	280
	PL	0	3	1	4	2	8	19	29	28	27	16	15	14	16	16	8	7	5	1	1	1	2	0	1	224	0	29	205	19
	TV	24	22	13	29	46	92	238	329	288	274	259	274	236	231	235	262	284	340	209	135	90	47	33	40	4 030	13	340	3 731	299
	%PL	0,0%	13,6%	7,7%	13,8%	4,3%	8,7%	8,0%	8,8%	9,7%	9,9%	6,2%	5,5%	5,9%	6,9%	6,8%	3,1%	2,5%	1,5%	0,5%	0,7%	1,1%	4,3%	0,0%	2,5%	5,6%			5,5%	6,4%
mardi 30-juin	VL	18	13	8	32	49	121	251	274	280	195	243	216	201	196	205	230	277	371	228	152	82	40	34	43	3 759	8	371	3 441	318
	PL	3	0	2	4	3	14	18	26	39	25	13	14	16	12	14	13	4	2	4	3	1	0	2	0	232	0	39	204	28
	TV	21	13	10	36	52	135	269	300	319	220	256	230	217	208	219	243	281	373	232	155	83	40	36	43	3 991	10	373	3 645	346
	%PL	14,3%	0,0%	20,0%	11,1%	5,8%	10,4%	6,7%	8,7%	12,2%	11,4%	5,1%	6,1%	7,4%	5,8%	6,4%	5,3%	1,4%	0,5%	1,7%	1,9%	1,2%	0,0%	5,6%	0,0%	5,8%			5,6%	8,1%
mercredi 1-juil.	VL	19	12	8	33	50	117	225	259	268	219	259	273	236	184	223	289	331	291	265	175	76	48	60	34	3 954	8	331	3 621	333
	PL	1	0	2	3	7	6	24	15	28	11	10	15	8	15	11	9	4	4	4	0	2	0	1	0	180	0	28	160	20
	TV	20	12	10	36	57	123	249	274	296	230	269	288	244	199	234	298	335	295	269	175	78	48	61	34	4 134	10	335	3 781	353
	%PL	5,0%	0,0%	20,0%	8,3%	12,3%	4,9%	9,6%	5,5%	9,5%	4,8%	3,7%	5,2%	3,3%	7,5%	4,7%	3,0%	1,2%	1,4%	1,5%	0,0%	2,6%	0,0%	1,6%	0,0%	4,4%			4,2%	5,7%
jeudi 2-juil.	VL	17	15	11	26	50	126	224	268	278	225	239	277	191	202	242	248	308	412	278	167	83	76	66	56	4 085	11	412	3 718	367
	PL	0	1	5	2	6	6	11	23	23	25	9	10	9	11	10	8	4	0	3	2	0	0	0	1	169	0	25	148	21
	TV	17	16	16	28	56	132	235	291	301	250	248	287	200	213	252	256	312	412	281	169	83	76	66	57	4 254	16	412	3 866	388
	%PL	0,0%	6,3%	31,3%	7,1%	10,7%	4,5%	4,7%	7,9%	7,6%	10,0%	3,6%	3,5%	4,5%	5,2%	4,0%	3,1%	1,3%	0,0%	1,1%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	4,0%			3,8%	5,4%
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	23	15	12	25	41	95	180	222	233	230	284	313	245	228	253	276	315	336	254	189	103	64	57	47	4 040	12	336	3 725	315
	PL	1	1	2	3	4	7	12	17	22	16	9	9	9	10	9	7	4	2	2	1	1	1	1	0	150	0	22	131	19
	TV	24	16	14	28	45	102	192	239	255	246	293	322	254	238	262	283	319	338	256	190	104	65	58	47	4 190	14	338	3 856	334
%PL	4,2%	6,3%	14,3%	10,7%	8,9%	6,9%	6,3%	7,1%	8,6%	6,5%	3,1%	2,8%	3,5%	4,2%	3,4%	2,5%	1,3%	0,6%	0,8%	0,5%	1,0%	1,5%	1,7%	0,0%	3,6%			3,4%	5,7%	
Moyenne des jours ouverts	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	21	15	11	28	49	111	227	271	265	222	252	277	226	214	231	268	319	368	276	190	108	67	57	50	4 123	11	368	3 781	342
	PL	1	1	3	3	5	9	17	23	29	22	12	12	11	13	13	9	5	2	2	2	1	0	1	0	196	0	29	173	23
	TV	22	16	14	31	54	120	244	294	294	244	264	289	237	227	244	277	324	370	278	192	109	67	58	50	4 319	14	370	3 954	365
%PL	4,5%	6,3%	21,4%	9,7%	9,3%	7,5%	7,0%	7,8%	9,9%	9,0%	4,5%	4,2%	4,6%	5,7%	5,3%	3,2%	1,5%	0,5%	0,7%	1,0%	0,9%	0,0%	1,7%	0,0%	4,5%			4,4%	6,3%	

Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire																														
																							Dép.		PR		Ind.			
																							83		2006		4			
Poste 3 - D558											Sens 2											A57 / Cannel des Maures								
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
vendredi 26-juin	VL	12	8	9	17	23	57	92	240	221	277	264	253	214	268	259	249	344	339	265	182	108	55	41	24	3 821	8	344	3 630	191
	PL	1	0	1	2	4	4	6	16	24	36	16	20	22	19	23	23	17	12	14	4	1	2	0	3	270	0	36	255	15
	TV	13	8	10	19	27	61	98	256	245	313	280	273	236	287	282	272	361	351	279	186	109	57	41	27	4 091	8	361	3 885	206
	%PL	7,7%	0,0%	10,0%	10,5%	14,8%	6,6%	6,1%	6,3%	9,8%	11,5%	5,7%	7,3%	9,3%	6,6%	8,2%	8,5%	4,7%	3,4%	5,0%	2,2%	0,9%	3,5%	0,0%	11,1%	6,6%			6,6%	7,3%
samedi 27-juin	VL	22	12	8	13	22	47	72	152	244	350	406	297	204	173	212	184	208	196	228	174	65	67	54	49	3 459	8	406	3 232	227
	PL	0	2	0	1	2	3	5	5	10	17	9	11	10	5	14	5	3	4	5	2	1	0	0	0	114	0	17	106	8
	TV	22	14	8	14	24	50	77	157	254	367	415	308	214	178	226	189	211	200	233	176	66	67	54	49	3 573	8	415	3 338	235
	%PL	0,0%	14,3%	0,0%	7,1%	8,3%	6,0%	6,5%	3,2%	3,9%	4,6%	2,2%	3,6%	4,7%	2,8%	6,2%	2,6%	1,4%	2,0%	2,1%	1,1%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%			3,2%	3,4%
dimanche 28-juin	VL	37	16	16	11	16	36	53	103	162	278	312	281	211	225	273	344	431	534	559	375	227	136	76	52	4 764	11	559	4 504	260
	PL	0	0	0	0	0	1	2	0	4	9	4	5	4	3	4	4	8	6	8	1	4	1	0	0	68	0	9	67	1
	TV	37	16	16	11	16	37	55	103	166	287	316	286	215	228	277	348	439	540	567	376	231	137	76	52	4 832	11	567	4 571	261
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	3,6%	0,0%	2,4%	3,1%	1,3%	1,7%	1,9%	1,3%	1,4%	1,1%	1,8%	1,1%	1,4%	0,3%	1,7%	0,7%	0,0%	0,0%	1,4%			1,5%	0,4%
lundi 29-juin	VL	23	12	3	12	16	60	104	260	193	237	294	223	206	215	256	277	318	326	254	180	105	56	36	33	3 699	3	326	3 504	195
	PL	0	0	0	2	3	2	7	28	35	24	28	19	23	27	27	24	21	20	14	4	2	1	1	1	313	0	35	304	9
	TV	23	12	3	14	19	62	111	288	228	261	322	242	229	242	283	301	339	346	268	184	107	57	37	34	4 012	3	346	3 808	204
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	15,8%	3,2%	6,3%	9,7%	15,4%	9,2%	8,7%	7,9%	10,0%	11,2%	9,5%	8,0%	6,2%	5,8%	5,2%	2,2%	1,9%	1,8%	2,7%	2,9%	7,8%			8,0%	4,4%
mardi 30-juin	VL	16	11	6	16	23	58	107	221	210	258	218	220	211	186	242	252	287	324	208	160	95	66	47	20	3 462	6	324	3 265	197
	PL	1	1	1	0	3	2	7	14	31	41	25	24	26	31	35	25	16	15	12	8	2	0	0	0	320	0	41	312	8
	TV	17	12	7	16	26	60	114	235	241	299	243	244	237	217	277	277	303	339	220	168	97	66	47	20	3 782	7	339	3 577	205
	%PL	5,9%	8,3%	14,3%	0,0%	11,5%	3,3%	6,1%	6,0%	12,9%	13,7%	10,3%	9,8%	11,0%	14,3%	12,6%	9,0%	5,3%	4,4%	5,5%	4,8%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	8,5%			8,7%	3,9%
mercredi 1-juil.	VL	10	6	4	16	17	58	92	203	189	215	199	233	197	209	231	246	325	261	232	165	98	58	32	22	3 318	4	325	3 153	165
	PL	0	1	0	2	3	3	6	19	19	28	25	15	13	25	22	18	15	7	9	4	1	3	2	0	240	0	28	229	11
	TV	10	7	4	18	20	61	98	222	208	243	224	248	210	234	253	264	340	268	241	169	99	61	34	22	3 558	4	340	3 382	176
	%PL	0,0%	14,3%	0,0%	11,1%	15,0%	4,9%	6,1%	8,6%	9,1%	11,5%	11,2%	6,0%	6,2%	10,7%	8,7%	6,8%	4,4%	2,6%	3,7%	2,4%	1,0%	4,9%	5,9%	0,0%	6,7%			6,8%	6,3%
jeudi 2-juil.	VL	19	10	9	12	21	54	103	200	188	261	229	217	232	196	200	284	329	281	207	159	96	58	47	26	3 438	9	329	3 240	198
	PL	1	1	1	1	3	3	7	17	22	28	21	15	23	21	28	18	14	12	12	4	7	1	0	0	260	0	28	250	10
	TV	20	11	10	13	24	57	110	217	210	289	250	232	255	217	228	302	343	293	219	163	103	59	47	26	3 698	10	343	3 490	208
	%PL	5,0%	9,1%	10,0%	7,7%	12,5%	5,3%	6,4%	7,8%	10,5%	9,7%	8,4%	6,5%	9,0%	9,7%	12,3%	6,0%	4,1%	4,1%	5,5%	2,5%	6,8%	1,7%	0,0%	0,0%	7,0%			7,2%	4,8%
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	20	11	8	14	20	53	89	197	201	268	275	246	211	210	239	262	320	323	279	199	113	71	48	32	3 709	8	323	3 503	206
	PL	0	1	0	1	3	3	6	14	21	26	18	16	17	19	22	17	13	11	11	4	3	1	0	1	228	0	26	219	9
	TV	20	12	8	15	23	56	95	211	222	294	293	262	228	229	261	279	333	334	290	203	116	72	48	33	3 937	8	334	3 722	215
%PL	0,0%	8,3%	0,0%	6,7%	13,0%	5,4%	6,3%	6,6%	9,5%	8,8%	6,1%	6,1%	7,5%	8,3%	8,4%	6,1%	3,9%	3,3%	3,8%	2,0%	2,6%	1,4%	0,0%	3,0%	5,8%			5,9%	4,2%	
Moyenne des jours ouverts	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	16	9	6	15	20	57	100	225	200	250	241	229	212	215	238	262	321	306	233	169	100	59	41	25	3 549	6	321	3 360	189
	PL	1	1	1	1	3	3	7	19	26	31	23	19	21	25	27	22	17	13	12	5	3	1	1	1	283	1	31	271	12
	TV	17	10	7	16	23	60	107	244	226	281	264	248	233	240	265	284	338	319	245	174	103	60	42	26	3 832	7	338	3 631	201
%PL	5,9%	10,0%	14,3%	6,3%	13,0%	5,0%	6,5%	7,8%	11,5%	11,0%	8,7%	7,7%	9,0%	10,4%	10,2%	7,7%	5,0%	4,1%	4,9%	2,9%	2,9%	1,7%	2,4%	3,8%	7,4%			7,5%	6,0%	



### Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune	ZAC VARECOPOLE
Du lundi 06 juillet 2020 au samedi 11 juillet 2020	
Localisation	Poste 4 - Route de la Garde Freinet
Sens 1 vers	A57 / Cannet des Maures
Sens 2 vers	La Garde Freinet

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	83	2006	5
2	83	2006	55
Coordonnées du compteur			
<b>Latitude</b>		43,391781	
<b>Longitude</b>		6,351187	
Limitation vitesse (en Km/h)			
80			

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	2 070	179	2 249	8,0%	3 383	154	3 537	4,4%	5 453	333	5 786	5,8%
Débit Moyen Jours ouvrés	2 019	187	2 206	8,5%	3 312	173	3 485	5,0%	5 331	360	5 691	6,3%
Débit vendredi	2 565	201	2 766	7,3%	4 582	178	4 760	3,7%	7 147	379	7 526	5,0%
Débit samedi	2 302	108	2 410	4,5%	3 738	64	3 802	1,7%	6 040	172	6 212	2,8%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	1 933	174	2 107	8,3%	3 084	139	3 223	4,3%	5 017	313	5 330	5,9%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	137	5	142	3,5%	299	15	314	4,8%	436	20	456	4,4%
Débit Moyen horaire	86	7	94	8,0%	141	6	147	4,4%	227	14	241	5,8%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	52	46	57	45
Vitesse moyenne de jour	52	46	57	46
Vitesse moyenne de nuit	56	47	56	43
Nbre d'excès de vitesse	225	0	183	0
V85	66	55	67	53
V50	53	47	57	45
V15	40	38	48	39

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



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

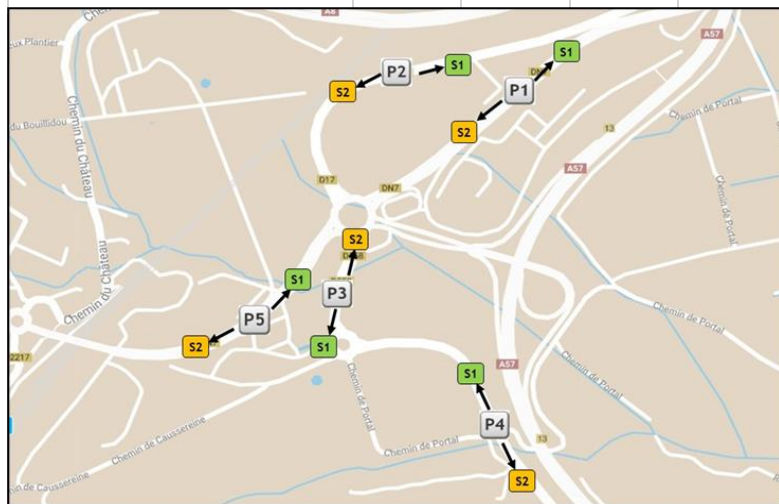
## Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire

																									Dép.	PR	Ind.			
Poste 4 - Route de la Garde Freinet																									83	2006	5			
Sens 1 vers										A57 / Cannet des Maures																				
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
lundi 6-juil.	VL	20	10	2	4	4	20	62	98	133	126	167	164	114	109	106	128	161	161	153	94	38	32	34	21	1 961	2	167	1 846	115
	PL	0	0	0	0	0	1	2	5	14	20	18	14	11	16	10	15	14	10	9	3	6	2	0	2	172	0	20	169	3
	TV	20	10	2	4	4	21	64	103	147	146	185	178	125	125	116	143	175	171	162	97	44	34	34	23	2 133	2	185	2 015	118
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	3,1%	4,9%	9,5%	13,7%	9,7%	7,9%	8,8%	12,8%	8,6%	10,5%	8,0%	5,8%	5,6%	3,1%	13,6%	5,9%	0,0%	8,7%	8,1%			8,4%	2,5%
mardi 7-juil.	VL	8	6	4	0	18	16	44	87	105	95	115	129	109	100	116	151	158	134	104	71	58	43	33	26	1 730	0	158	1 619	111
	PL	1	1	0	0	1	2	1	5	14	18	21	6	11	15	19	11	20	12	6	4	2	1	1	0	172	0	21	166	6
	TV	9	7	4	0	19	18	45	92	119	113	136	135	120	115	135	162	178	146	110	75	60	44	34	26	1 902	0	178	1 785	117
	%PL	11,1%	14,3%	0,0%	0,0%	5,3%	11,1%	2,2%	5,4%	11,8%	15,9%	15,4%	4,4%	9,2%	13,0%	14,1%	6,8%	11,2%	8,2%	5,5%	5,3%	3,3%	2,3%	2,9%	0,0%	9,0%			9,3%	5,1%
mercredi 8-juil.	VL	19	9	4	4	9	18	49	74	101	116	136	145	106	136	115	136	172	182	135	92	68	48	45	24	1 943	4	182	1 811	132
	PL	1	1	0	0	1	2	7	10	17	18	17	10	11	19	21	21	17	15	13	5	2	2	1	0	211	0	21	205	6
	TV	20	10	4	4	10	20	56	84	118	134	153	155	117	155	136	157	189	197	148	97	70	50	46	24	2 154	4	197	2 016	138
	%PL	5,0%	10,0%	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	12,5%	11,9%	14,4%	13,4%	11,1%	6,5%	9,4%	12,3%	15,4%	13,4%	9,0%	7,6%	8,8%	5,2%	2,9%	4,0%	2,2%	0,0%	9,8%			10,2%	4,3%
jeudi 9-juil.	VL	12	7	4	4	5	18	49	83	105	139	149	137	127	148	129	126	138	151	100	92	62	44	32	35	1 896	4	151	1 779	117
	PL	0	0	0	0	0	0	3	9	16	13	13	21	13	16	17	13	17	12	8	8	2	1	0	0	182	0	21	182	0
	TV	12	7	4	4	5	18	52	92	121	152	162	158	140	164	146	139	155	163	108	100	64	45	32	35	2 078	4	164	1 961	117
	%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%	9,8%	13,2%	8,6%	8,0%	13,3%	9,3%	9,8%	11,6%	9,4%	11,0%	7,4%	7,4%	8,0%	3,1%	2,2%	0,0%	0,0%	8,8%			9,3%	0,0%
vendredi 10-juil.	VL	27	4	6	2	7	31	40	84	132	165	203	232	198	164	152	198	169	198	167	151	100	45	46	44	2 565	2	232	2 398	167
	PL	0	0	1	1	2	1	4	11	11	21	15	18	13	20	23	18	15	6	9	8	2	1	1	0	201	0	23	195	6
	TV	27	4	7	3	9	32	44	95	143	186	218	250	211	184	175	216	184	204	176	159	102	46	47	44	2 766	3	250	2 593	173
	%PL	0,0%	0,0%	14,3%	33,3%	22,2%	3,1%	9,1%	11,6%	7,7%	11,3%	6,9%	7,2%	6,2%	10,9%	13,1%	8,3%	8,2%	2,9%	5,1%	5,0%	2,0%	2,2%	2,1%	0,0%	7,3%			7,5%	3,5%
samedi 11-juil.	VL	43	15	9	14	14	0	0	0	81	123	177	170	151	92	141	180	154	207	211	248	118	82	35	37	2 302	0	248	2 135	167
	PL	0	1	1	0	0	0	0	0	3	6	3	6	10	3	3	11	8	14	13	15	3	2	5	1	108	0	15	100	8
	TV	43	16	10	14	14	0	0	0	84	129	180	176	161	95	144	191	162	221	224	263	121	84	40	38	2 410	0	263	2 235	175
	%PL	0,0%	6,3%	10,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%	4,7%	1,7%	3,4%	6,2%	3,2%	2,1%	5,8%	4,9%	6,3%	5,8%	5,7%	2,5%	2,4%	12,5%	2,6%	4,5%			4,5%	4,6%
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	22	9	5	5	10	17	41	71	110	127	158	163	134	125	127	153	159	172	145	125	74	49	38	31	2 070	5	172	1 933	137
	PL	0	1	0	0	1	1	3	7	13	16	15	13	12	15	16	15	15	12	10	7	3	2	1	1	179	0	16	174	5
	TV	22	10	5	5	11	18	44	78	123	143	173	176	146	140	143	168	174	184	155	132	77	51	39	32	2 249	5	184	2 107	142
%PL	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%	9,1%	5,6%	6,8%	9,0%	10,6%	11,2%	8,7%	7,4%	8,2%	10,7%	11,2%	8,9%	8,6%	6,5%	6,5%	5,3%	3,9%	3,9%	2,6%	3,1%	8,0%			8,3%	3,5%	
Moyenne des jours ouverts	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	17	7	4	3	9	21	49	85	115	128	154	161	131	131	124	148	160	165	132	100	65	42	38	30	2 019	3	165	1 890	129
	PL	0	0	0	0	1	1	3	8	14	18	17	14	12	17	18	16	17	11	9	6	3	1	1	0	187	0	18	184	3
	TV	17	7	4	3	10	22	52	93	129	146	171	175	143	148	142	164	177	176	141	106	68	43	39	30	2 206	3	177	2 074	132
%PL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	4,5%	5,8%	8,6%	10,9%	12,3%	9,9%	8,0%	8,4%	11,5%	12,7%	9,8%	9,6%	6,3%	6,4%	5,7%	4,4%	2,3%	2,6%	0,0%	8,5%			8,9%	2,3%	

### Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire

																								Dép.	PR	Ind.				
<i>Poste 4 - Route de la Garde Freinet</i>																								83	2006	55				
<i>Sens 2 vers</i>												<i>La Garde Freinet</i>																		
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
lundi 6-juil.	VL	13	16	6	5	10	44	120	199	184	216	217	252	242	185	204	225	220	209	166	150	79	66	37	20	<b>3 085</b>	5	252	2 934	151
	PL	0	2	2	1	1	4	13	14	20	16	17	14	15	11	10	4	10	8	2	1	0	0	1	1	<b>167</b>	0	20	155	12
	TV	13	18	8	6	11	48	133	213	204	232	234	266	257	196	214	229	230	217	168	151	79	66	38	21	<b>3 252</b>	6	266	3 089	163
	%PL	0,0%	11,1%	25,0%	16,7%	9,1%	8,3%	9,8%	6,6%	9,8%	6,6%	7,3%	5,3%	5,8%	5,6%	4,7%	1,7%	4,3%	3,7%	1,2%	0,7%	0,0%	0,0%	2,6%	4,8%	5,1%			5,0%	7,4%
mardi 7-juil.	VL	13	7	6	5	20	50	137	180	203	180	164	168	141	145	141	163	195	186	178	156	108	69	47	36	<b>2 698</b>	5	203	2 514	184
	PL	0	1	2	0	1	6	11	20	22	13	14	5	9	12	10	8	3	4	3	1	0	1	1	1	<b>148</b>	0	22	136	12
	TV	13	8	8	5	21	56	148	200	225	193	178	173	150	157	151	171	198	190	181	157	108	70	48	37	<b>2 846</b>	5	225	2 650	196
	%PL	0,0%	12,5%	25,0%	0,0%	4,8%	10,7%	7,4%	10,0%	9,8%	6,7%	7,9%	2,9%	6,0%	7,6%	6,6%	4,7%	1,5%	2,1%	1,7%	0,6%	0,0%	1,4%	2,1%	2,7%	5,2%			5,1%	6,1%
mercredi 8-juil.	VL	17	15	10	6	16	39	153	192	195	169	197	215	192	201	162	204	202	198	195	158	101	68	48	29	<b>2 982</b>	6	215	2 802	180
	PL	2	0	1	1	2	7	14	23	23	20	8	13	16	14	14	7	7	3	2	2	2	3	1	1	<b>186</b>	0	23	171	15
	TV	19	15	11	7	18	46	167	215	218	189	205	228	208	215	176	211	209	201	197	160	103	71	49	30	<b>3 168</b>	7	228	2 973	195
	%PL	10,5%	0,0%	9,1%	14,3%	11,1%	15,2%	8,4%	10,7%	10,6%	10,6%	3,9%	5,7%	7,7%	6,5%	8,0%	3,3%	3,3%	1,5%	1,0%	1,3%	1,9%	4,2%	2,0%	3,3%	5,9%			5,8%	7,7%
jeudi 9-juil.	VL	18	4	8	5	21	47	123	201	169	193	209	213	191	168	201	217	187	221	245	213	125	84	82	64	<b>3 209</b>	4	245	2 960	249
	PL	2	0	0	3	4	5	11	22	20	20	19	10	7	10	14	9	9	5	4	2	3	2	0	2	<b>183</b>	0	22	167	16
	TV	20	4	8	8	25	52	134	223	189	213	228	223	198	178	215	226	196	226	249	215	128	86	82	66	<b>3 392</b>	4	249	3 127	265
	%PL	10,0%	0,0%	0,0%	37,5%	16,0%	9,6%	8,2%	9,9%	10,6%	9,4%	8,3%	4,5%	3,5%	5,6%	6,5%	4,0%	4,6%	2,2%	1,6%	0,9%	2,3%	2,3%	0,0%	3,0%	5,4%			5,3%	6,0%
vendredi 10-juil.	VL	45	25	18	12	18	60	133	171	186	189	268	300	252	262	228	274	302	315	316	355	265	247	192	149	<b>4 582</b>	12	355	4 063	519
	PL	1	2	0	2	5	9	19	17	16	12	10	10	10	8	10	6	6	6	10	8	3	3	2	3	<b>178</b>	0	19	154	24
	TV	46	27	18	14	23	69	152	188	202	201	278	310	262	270	238	280	308	321	326	363	268	250	194	152	<b>4 760</b>	14	363	4 217	543
	%PL	2,2%	7,4%	0,0%	14,3%	21,7%	13,0%	12,5%	9,0%	7,9%	6,0%	3,6%	3,2%	3,8%	3,0%	4,2%	2,1%	1,9%	1,9%	3,1%	2,2%	1,1%	1,2%	1,0%	2,0%	3,7%			3,7%	4,4%
samedi 11-juil.	VL	128	120	97	57	32	0	0	1	103	187	310	350	283	235	266	272	292	270	223	198	147	92	42	33	<b>3 738</b>	0	350	3 229	509
	PL	3	1	3	1	2	0	0	0	2	2	4	9	2	4	4	3	2	4	4	7	3	1	0	3	<b>64</b>	0	9	51	13
	TV	131	121	100	58	34	0	0	1	105	189	314	359	285	239	270	275	294	274	227	205	150	93	42	36	<b>3 802</b>	0	359	3 280	522
	%PL	2,3%	0,8%	3,0%	1,7%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	1,1%	1,3%	2,5%	0,7%	1,7%	1,5%	1,1%	0,7%	1,5%	1,8%	3,4%	2,0%	1,1%	0,0%	8,3%	1,7%			1,6%	2,5%
Moyenne semaine	VL	39	31	24	15	20	40	111	157	173	189	228	250	217	199	200	226	233	233	221	205	138	104	75	55	<b>3 383</b>	15	250	3 084	299
	PL	1	1	1	1	3	5	11	16	17	14	12	10	10	10	10	6	6	5	4	4	2	2	1	2	<b>154</b>	1	17	139	15
	TV	40	32	25	16	23	45	122	173	190	203	240	260	227	209	210	232	239	238	225	209	140	106	76	57	<b>3 537</b>	16	260	3 223	314
	%PL	2,5%	3,1%	4,0%	6,3%	13,0%	11,1%	9,0%	9,2%	8,9%	6,9%	5,0%	3,8%	4,4%	4,8%	4,8%	2,6%	2,5%	2,1%	1,8%	1,9%	1,4%	1,9%	1,3%	3,5%	4,4%			4,3%	4,8%
Moyenne des jours ouvrés	VL	21	13	10	7	17	48	133	189	187	189	211	230	204	192	187	217	221	226	220	206	136	107	81	60	<b>3 312</b>	7	230	3 055	257
	PL	1	1	1	1	3	6	14	19	20	16	14	10	11	11	12	7	7	5	4	3	2	2	1	2	<b>173</b>	1	20	157	16
	TV	22	14	11	8	20	54	147	208	207	205	225	240	215	203	199	224	228	231	224	209	138	109	82	62	<b>3 485</b>	8	240	3 212	273
	%PL	4,5%	7,1%	9,1%	12,5%	15,0%	11,1%	9,5%	9,1%	9,7%	7,8%	6,2%	4,2%	5,1%	5,4%	6,0%	3,1%	3,1%	2,2%	1,8%	1,4%	1,4%	1,8%	1,2%	3,2%	5,0%			4,9%	5,9%

### Classification de vitesse TV/PL - Synthèse de l'analyse



Commune	ZAC VARECOPOLE
Du vendredi 26 juin 2020 au jeudi 02 juillet 2020	
Localisation	Poste 5 - DN7
Sens 1	Cannet des Maures
Sens 2	A57

Localisation du compteur			
Sens	Dép.	Sec.	Ind.
1	83	2006	6
2	83	2006	6

Coordonnées du compteur	
Latitude	43,3922485
Longitude	6,348725

Limitation vitesse (en Km/h)
80

Débit (Véhicules)	Sens 1				Sens 2				Deux sens			
	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL
Débit Moyen Journalier Semaine	10 321	665	10 986	6,1%	10 174	754	10 928	6,9%	20 495	1 419	21 914	6,5%
Débit Moyen Jours ouvrés	10 900	876	11 776	7,4%	10 695	976	11 671	8,4%	21 595	1 852	23 447	7,9%
Débit vendredi	11 619	873	12 492	7,0%	11 277	962	12 239	7,9%	22 896	1 835	24 731	7,4%
Débit samedi	9 954	243	10 197	2,4%	9 830	342	10 172	3,4%	19 784	585	20 369	2,9%
Débit Moyen Dim.& Fériés	7 806	26	7 832	0,3%	7 896	63	7 959	0,8%	15 702	89	15 791	0,6%
Débit Moyen de Jour (6h - 22h)	9 656	511	10 167	5,0%	9 545	683	10 228	6,7%	19 201	1 194	20 395	5,9%
Débit Moyen de Nuit (22h - 06h)	665	154	819	18,8%	629	71	700	10,1%	1 294	225	1 519	14,8%
Débit Moyen horaire	430	28	458	6,1%	424	31	455	6,9%	854	59	913	6,5%

Vitesse (km/h)	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	57	56	58	52
Vitesse moyenne de jour	57	55	58	52
Vitesse moyenne de nuit	59	57	61	53
Nbre d'excès de vitesse	0	0	0	0
V85	66	65	69	60
V50	57	56	58	52
V15	50	48	48	43

V85, V50, V15 : Vitesse en dessous de laquelle roulent 85%, 50%, 15% des usagers



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

Classification de vitesse TV/PL - Débit horaire																														
																							Dép.		PR		Ind.			
																							83		2006		6			
Poste 5 - DN7							Sens 1					Cannet des Maures																		
Jour	Type	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
vendredi 26-juin	VL	46	23	20	39	93	271	592	923	760	697	714	705	706	670	730	732	899	901	769	605	294	190	136	104	11 619	20	923	10 887	732
	PL	8	22	33	39	45	48	67	77	79	80	54	49	51	40	52	42	34	17	11	11	5	3	0	6	873	0	80	672	201
	TV	54	45	53	78	138	319	659	1 000	839	777	768	754	757	710	782	774	933	918	780	616	299	193	136	110	12 492	45	1 000	11 559	933
	%PL	14,8%	48,9%	62,3%	50,0%	32,6%	15,0%	10,2%	7,7%	9,4%	10,3%	7,0%	6,5%	6,7%	5,6%	6,6%	5,4%	3,6%	1,9%	1,4%	1,8%	1,7%	1,6%	0,0%	5,5%	7,0%			5,8%	21,5%
samedi 27-juin	VL	66	33	37	40	68	134	217	364	498	773	821	907	683	579	611	671	726	703	716	595	264	180	140	128	9 954	33	907	9 308	646
	PL	9	14	16	27	30	16	20	19	10	11	13	9	11	7	7	7	4	3	5	2	1	1	1	0	243	0	30	130	113
	TV	75	47	53	67	98	150	237	383	508	784	834	916	694	586	618	678	730	706	721	597	265	181	141	128	10 197	47	916	9 438	759
	%PL	12,0%	29,8%	30,2%	40,3%	30,6%	10,7%	8,4%	5,0%	2,0%	1,4%	1,6%	1,0%	1,6%	1,2%	1,1%	1,0%	0,5%	0,4%	0,7%	0,3%	0,4%	0,6%	0,7%	0,0%	2,4%			1,4%	14,9%
dimanche 28-juin	VL	100	75	47	37	22	74	135	179	322	520	792	765	477	415	447	442	524	626	625	430	321	200	150	81	7 806	22	792	7 220	586
	PL	1	0	0	0	0	4	0	1	0	2	1	0	0	1	1	1	1	0	3	1	0	2	2	4	26	0	4	15	11
	TV	101	75	47	37	22	78	135	180	322	522	793	765	477	416	448	443	525	627	625	433	322	202	152	85	7 832	22	793	7 235	597
	%PL	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%	0,0%	0,6%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%	0,7%	0,3%	1,0%	1,3%	4,7%	0,3%			0,2%	1,8%
lundi 29-juin	VL	45	21	16	24	83	288	597	946	777	657	726	662	563	567	638	664	759	757	671	448	234	137	87	60	10 427	16	946	9 803	624
	PL	7	21	23	23	33	46	77	72	75	55	66	48	34	46	43	39	32	29	26	11	12	6	6	5	835	5	77	671	164
	TV	52	42	39	47	116	334	674	1 018	852	712	792	710	597	613	681	703	791	786	697	459	246	143	93	65	11 262	39	1 018	10 474	788
	%PL	13,5%	50,0%	59,0%	48,9%	28,4%	13,8%	11,4%	7,1%	8,8%	7,7%	8,3%	6,8%	5,7%	7,5%	6,3%	5,5%	4,0%	3,7%	3,7%	2,4%	4,9%	4,2%	6,5%	7,7%	7,4%			6,4%	20,8%
mardi 30-juin	VL	30	16	20	30	94	289	656	985	782	655	677	676	642	567	645	653	754	857	747	478	263	160	99	88	10 863	16	985	10 197	666
	PL	13	18	23	39	44	63	72	85	73	82	54	45	59	41	49	44	39	22	24	14	9	4	3	9	928	3	85	716	212
	TV	43	34	43	69	138	352	728	1 070	855	737	731	721	701	608	694	697	793	879	771	492	272	164	102	97	11 791	34	1 070	10 913	878
	%PL	30,2%	52,9%	53,5%	56,5%	31,9%	17,9%	9,9%	7,9%	9,4%	11,1%	7,4%	6,2%	8,4%	6,7%	7,1%	6,3%	4,9%	2,5%	3,1%	2,8%	3,3%	2,4%	2,9%	9,3%	7,9%			6,6%	24,1%
mercredi 1-juil.	VL	32	16	15	32	103	299	629	914	709	675	717	654	659	612	619	729	762	750	717	535	224	135	119	88	10 744	15	914	10 040	704
	PL	10	16	22	26	38	55	59	78	78	75	65	56	60	40	48	41	31	25	22	15	7	5	4	3	879	3	78	705	174
	TV	42	32	37	58	141	354	688	992	787	750	782	710	719	652	667	770	793	775	739	550	231	140	123	91	11 623	32	992	10 745	878
	%PL	23,8%	50,0%	59,5%	44,8%	27,0%	15,5%	8,6%	7,9%	9,9%	10,0%	8,3%	7,9%	8,3%	6,1%	7,2%	5,3%	3,9%	3,2%	3,0%	2,7%	3,0%	3,6%	3,3%	3,3%	7,6%			6,6%	19,8%
jeudi 2-juil.	VL	51	15	8	37	104	268	674	971	829	664	700	678	603	605	606	661	774	809	705	438	245	169	125	98	10 837	8	971	10 131	706
	PL	7	20	27	34	39	59	78	74	63	74	60	54	42	38	48	39	33	20	22	13	8	4	7	2	865	2	78	670	195
	TV	58	35	35	71	143	327	752	1 045	892	738	760	732	645	643	654	700	807	829	727	451	253	173	132	100	11 702	35	1 045	10 801	901
	%PL	12,1%	57,1%	77,1%	47,9%	27,3%	18,0%	10,4%	7,1%	7,1%	10,0%	7,9%	7,4%	6,5%	5,9%	7,3%	5,6%	4,1%	2,4%	3,0%	2,9%	3,2%	2,3%	5,3%	2,0%	7,4%			6,2%	21,6%
Moyenne semaine	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	53	28	23	34	81	232	500	755	668	663	735	721	619	574	614	650	743	772	707	504	264	167	122	92	10 321	23	772	9 656	665
	PL	8	16	21	27	33	42	53	58	54	54	45	37	37	30	35	30	25	17	16	10	6	4	3	4	665	3	58	511	154
	TV	61	44	44	61	114	274	553	813	722	717	780	758	656	604	649	680	768	789	723	514	270	171	125	96	10 986	44	813	10 167	819
%PL	13,1%	36,4%	47,7%	44,3%	28,9%	15,3%	9,6%	7,1%	7,5%	7,5%	5,8%	4,9%	5,6%	5,0%	5,4%	4,4%	3,3%	2,2%	2,2%	1,9%	2,2%	2,3%	2,4%	4,2%	6,1%			5,0%	18,8%	
Moyenne des jours ouvrés	Type	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Journée	Mini	Maxi	Jour	Nuit
	VL	41	18	16	32	95	283	630	948	771	670	707	675	635	604	648	688	790	815	722	501	252	158	113	88	10 900	16	948	10 214	686
	PL	9	19	26	32	40	54	71	77	74	73	60	50	49	41	48	41	34	23	21	13	8	4	4	5	876	4	77	687	189
	TV	50	37	42	64	135	337	701	1 025	845	743	767	725	684	645	696	729	824	838	743	514	260	162	117	93	11 776	37	1 025	10 901	875
%PL	18,0%	51,4%	61,9%	50,0%	29,6%	16,0%	10,1%	7,5%	8,8%	9,8%	7,8%	6,9%	7,2%	6,4%	6,9%	5,6%	4,1%	2,7%	2,8%	2,5%	3,1%	2,5%	3,4%	5,4%	7,4%			6,3%	21,6%	

