

## **Zone d'activités Nicopolis à Brignoles**

### **Projet de création d'une plate-forme logistique**

---

### Étude des déplacements

<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>I - Situation initiale - 2020 .....</b>	<b>5</b>
I.1 - Enquête de circulation .....	5
I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation.....	13
I.2.1 - DN7 .....	13
I.2.2 - Carrefour giratoire d'accès à la ZA .....	15
I.3 - Desserte par les transports en commun.....	16
I.4 - Réseau cyclable .....	16
<b>II - Situation de référence - 2022.....</b>	<b>17</b>
II.1 - Nouvel accès poids-lourds .....	17
II.2 - Autres projets.....	17
<b>III - Situation projetée - 2022 .....</b>	<b>18</b>
III.1 - Projet .....	18
III.2 - Évolution du trafic poids-lourds .....	20
III.2.1 - Volume de trafic .....	20
III.2.2 - Origines et destinations.....	20
III.3 - Évolution du trafic VL .....	23
III.3.1 - Nombre d'employés .....	23
III.3.2 - Trafic engendré.....	23
III.3.3 - Origines et destinations.....	25
III.4 - Volume de trafic.....	28
III.5 - Conditions de circulation .....	35
III.5.1 - Carrefour giratoire d'accès à la ZA .....	35
III.5.2 - Nouveau carrefour d'accès.....	35
III.5.3 - DN7 .....	36
<b>IV - Situation cumulée.....</b>	<b>37</b>

## Introduction

Les pages suivantes présentent une étude de circulation réalisée dans le cadre d'un projet de plate-forme logistique dans la zone d'activités Nicopolis, sur le territoire de la commune de Brignoles.

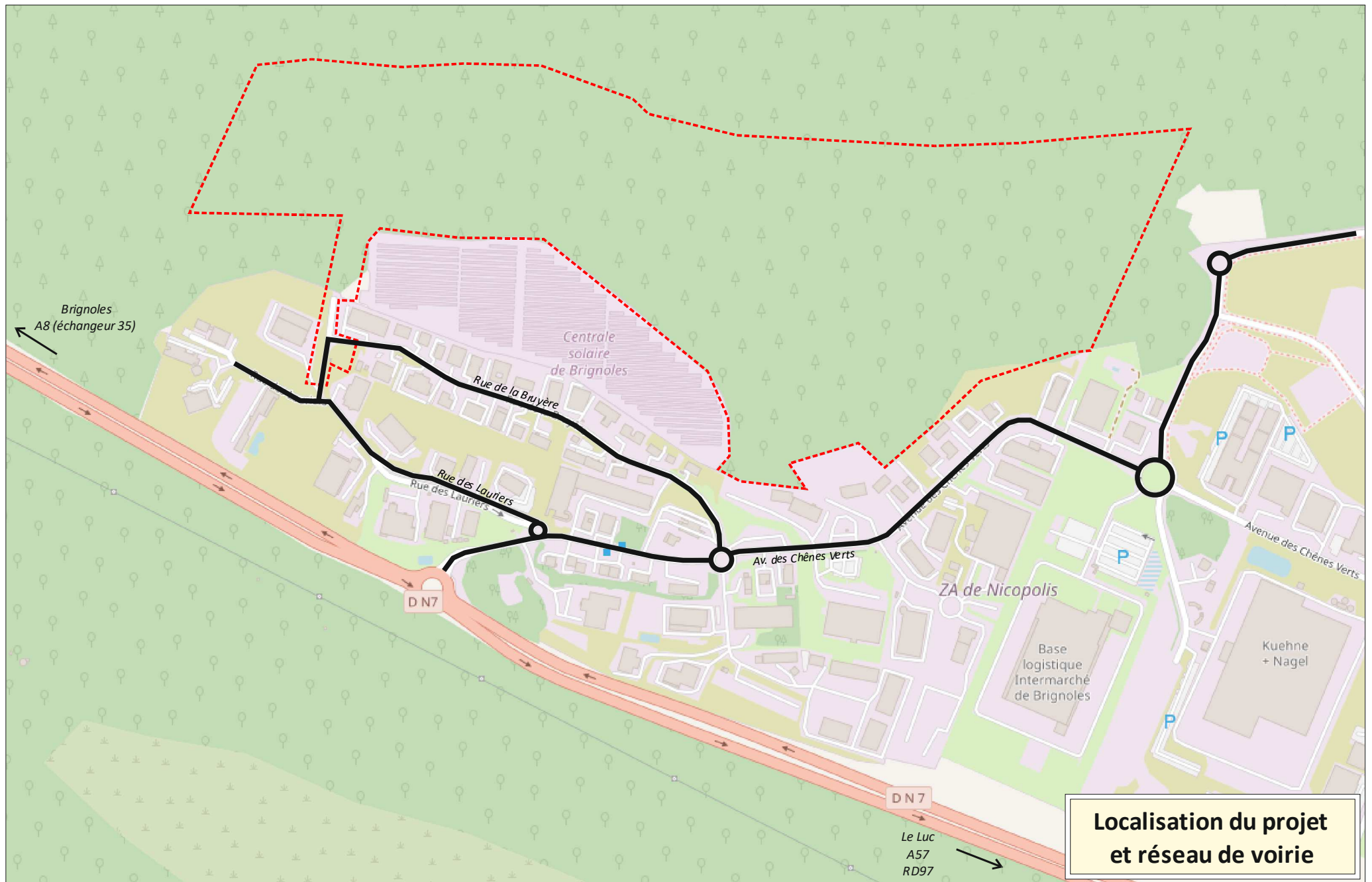
L'étude comprend :

- une analyse de la situation actuelle, fondée sur des observations sur le terrain et sur une enquête de circulation,
- une estimation du volume de trafic qui sera engendré par le projet, et de sa répartition sur le réseau de voirie,
- une analyse des conditions de fonctionnement prévisibles en situation future.

Conformément à la réglementation en cours pour l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, les situations suivantes sont prises en compte dans la méthodologie de l'étude :

1. la situation **initiale**,
2. la situation future dite « **de référence** », ou situation « **fil de l'eau** », correspondant à la situation à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet, mais ne prenant pas en compte le projet lui-même,
3. la situation future dite « **projetée** », correspondant à la situation de référence à laquelle est ajouté la prise en compte du projet,
4. la situation future dite « **cumulée** », correspondant à une situation à un horizon plus lointain que la livraison du projet, prenant en compte l'effet des autres projets existants ou approuvés qui, du fait de leur localisation à proximité du projet et/ou de leurs impacts potentiels, sont susceptibles d'induire des effets cumulés avec ceux du projet, et ayant fait l'objet :
  - d'une étude d'incidence environnementale et d'une enquête publique,
  - ou d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.



**Localisation du projet et réseau de voirie**

## I - Situation initiale - 2020

La situation initiale correspond ici à la situation observée en décembre 2020.

### I.1 - Enquête de circulation

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en décembre 2020, avec des comptages directionnels sur le carrefour giratoire d'accès à la ZA Nicopolis, aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré.

Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic en section et les flux directionnels dans le carrefour :

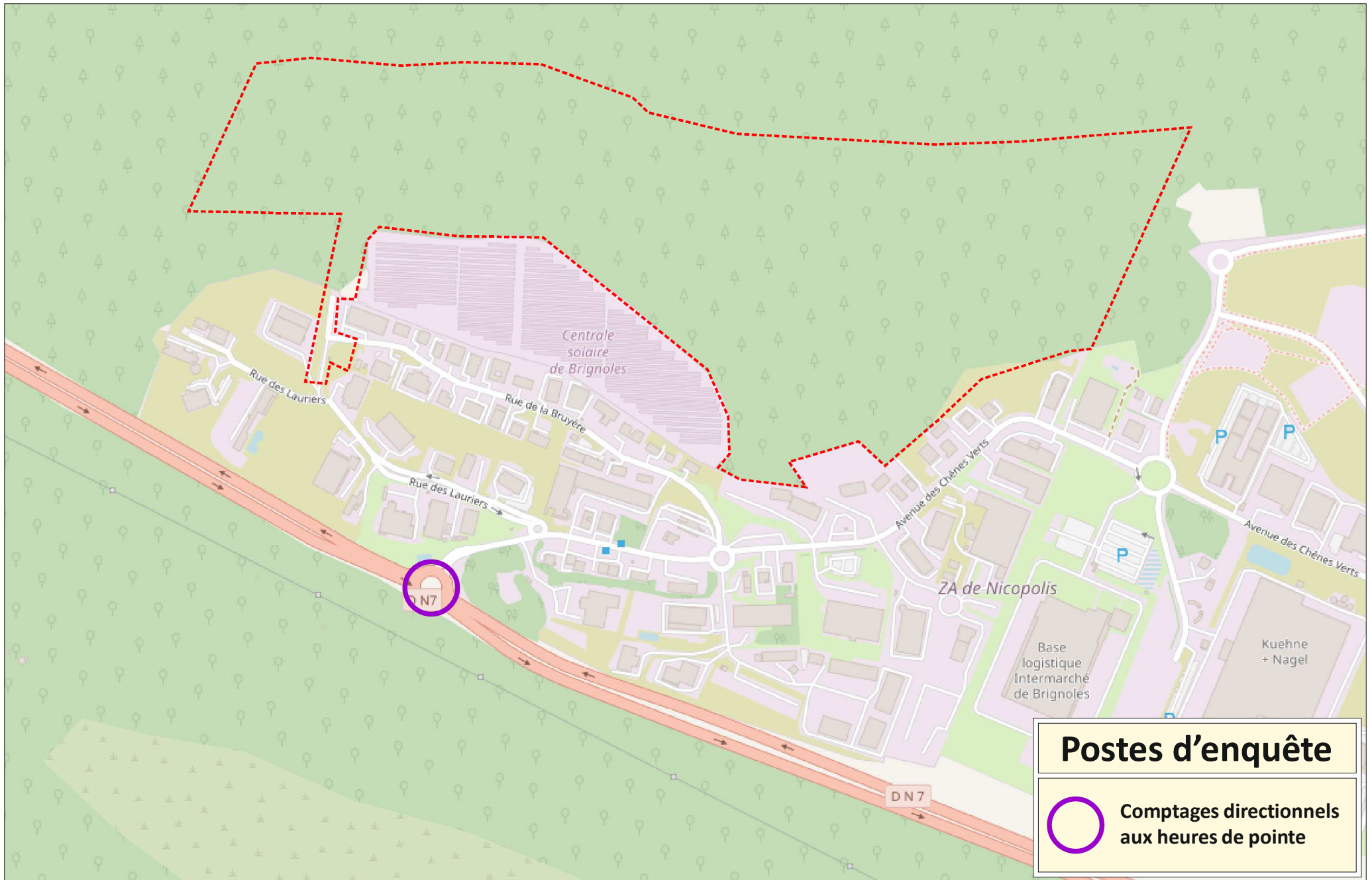
- pour l'ensemble des véhicules, exprimés en UVP<sup>1</sup>,
- pour les poids-lourds.

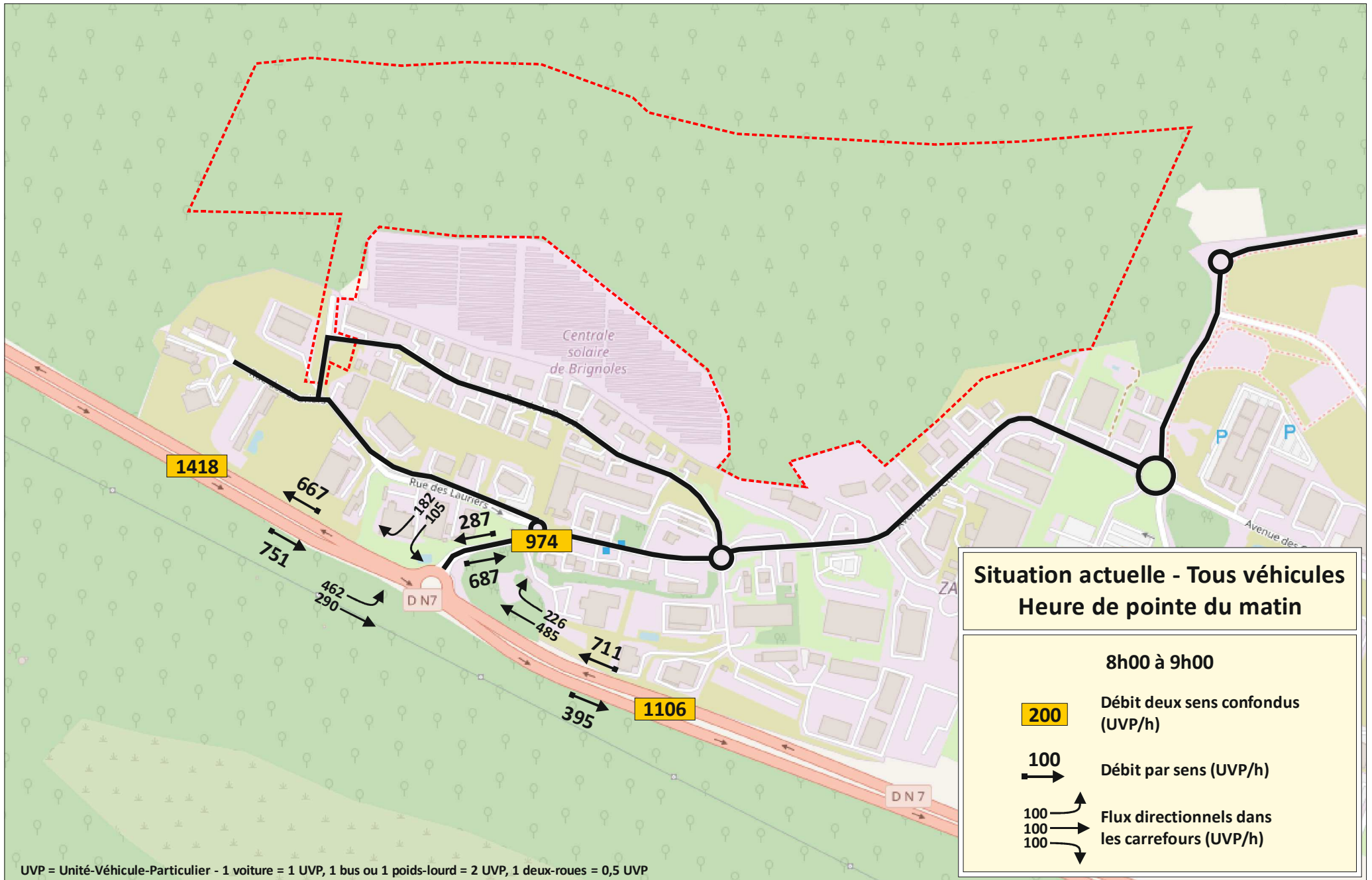
Le détail par catégorie de véhicules est donné en annexe.

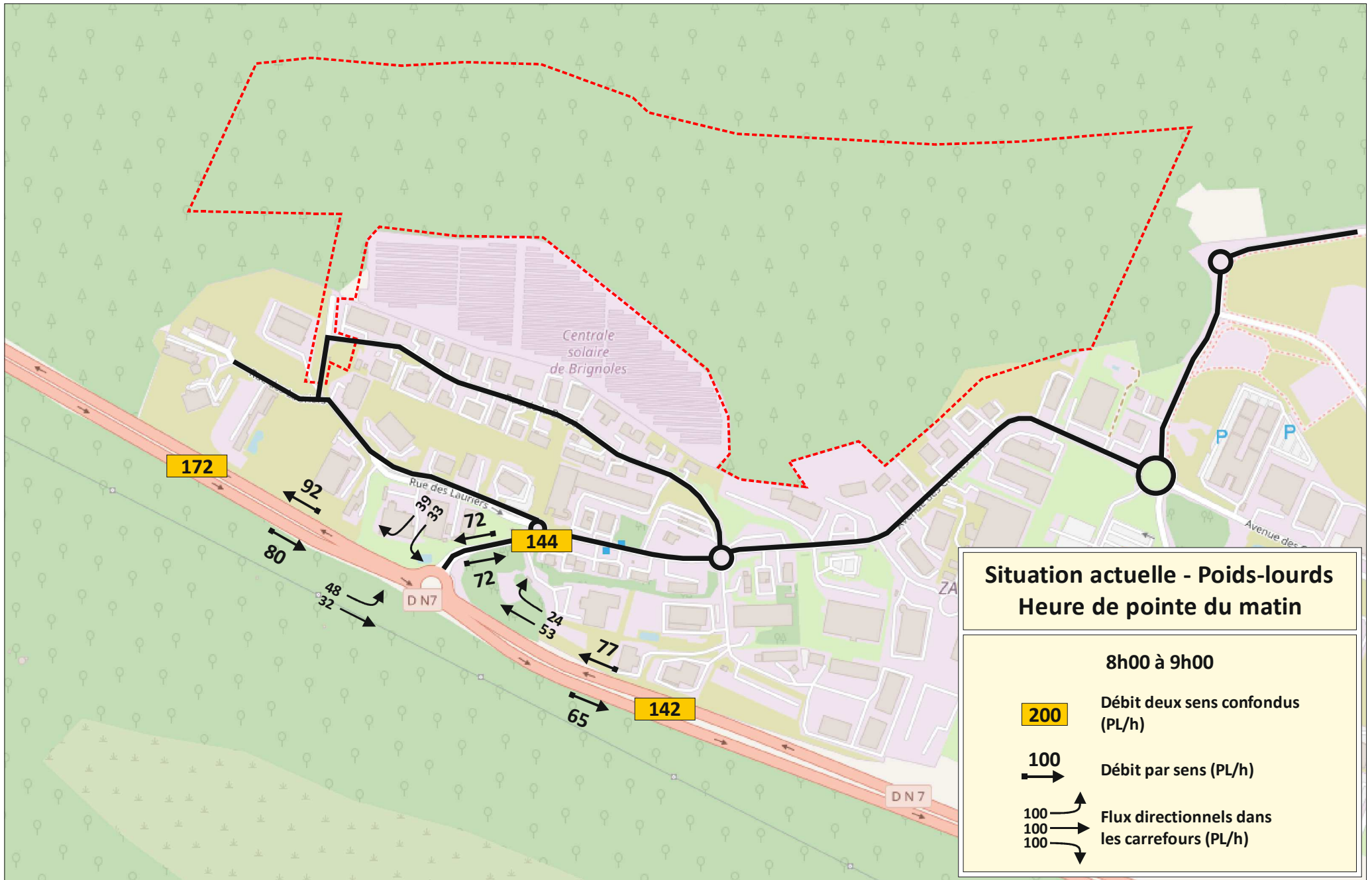
Une estimation du trafic journalier (tous véhicules et poids-lourds) a également été réalisée, sur la base du trafic mesuré aux heures de pointe et des ratios habituellement constatés.

---

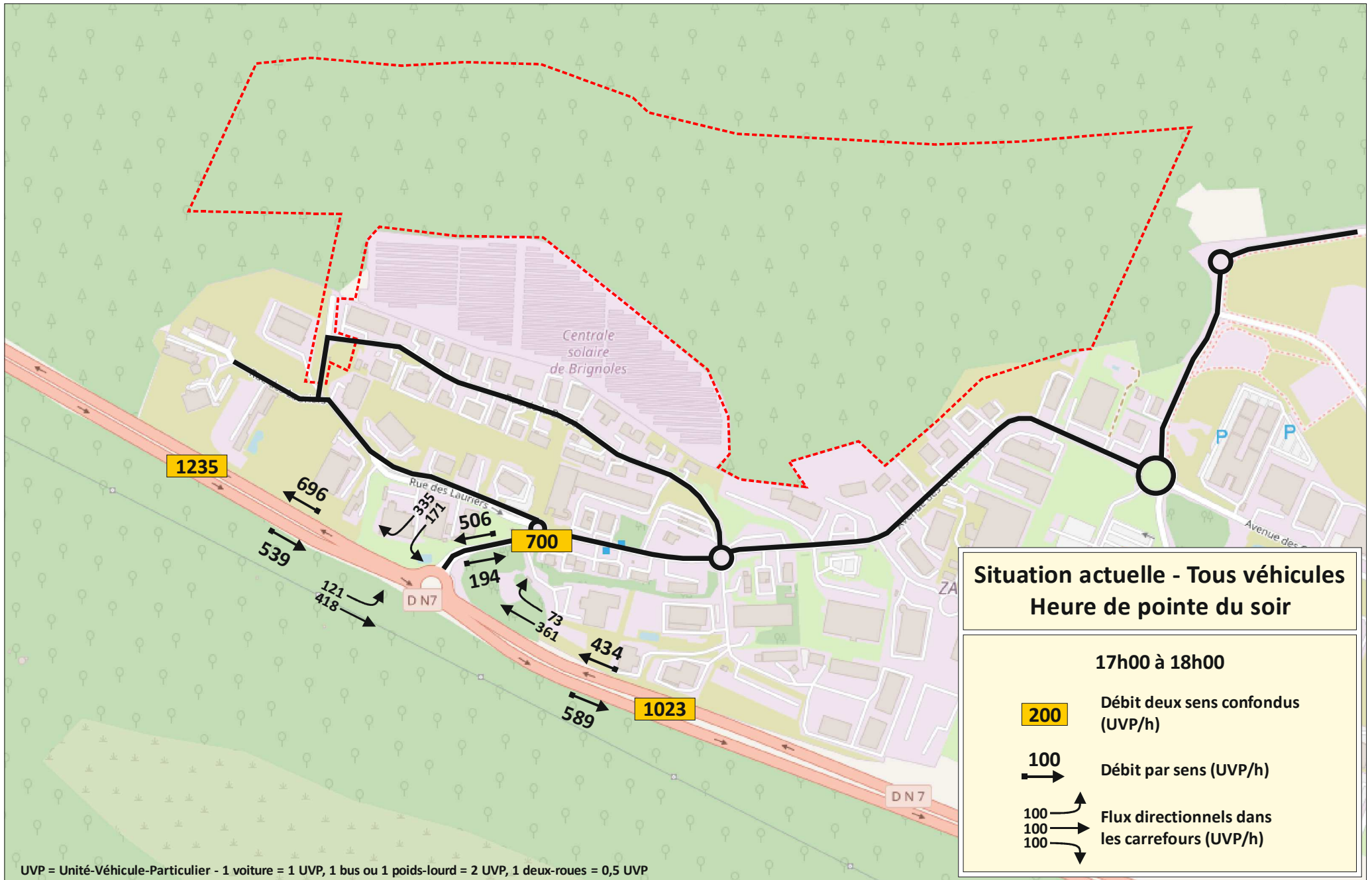
<sup>1</sup> Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

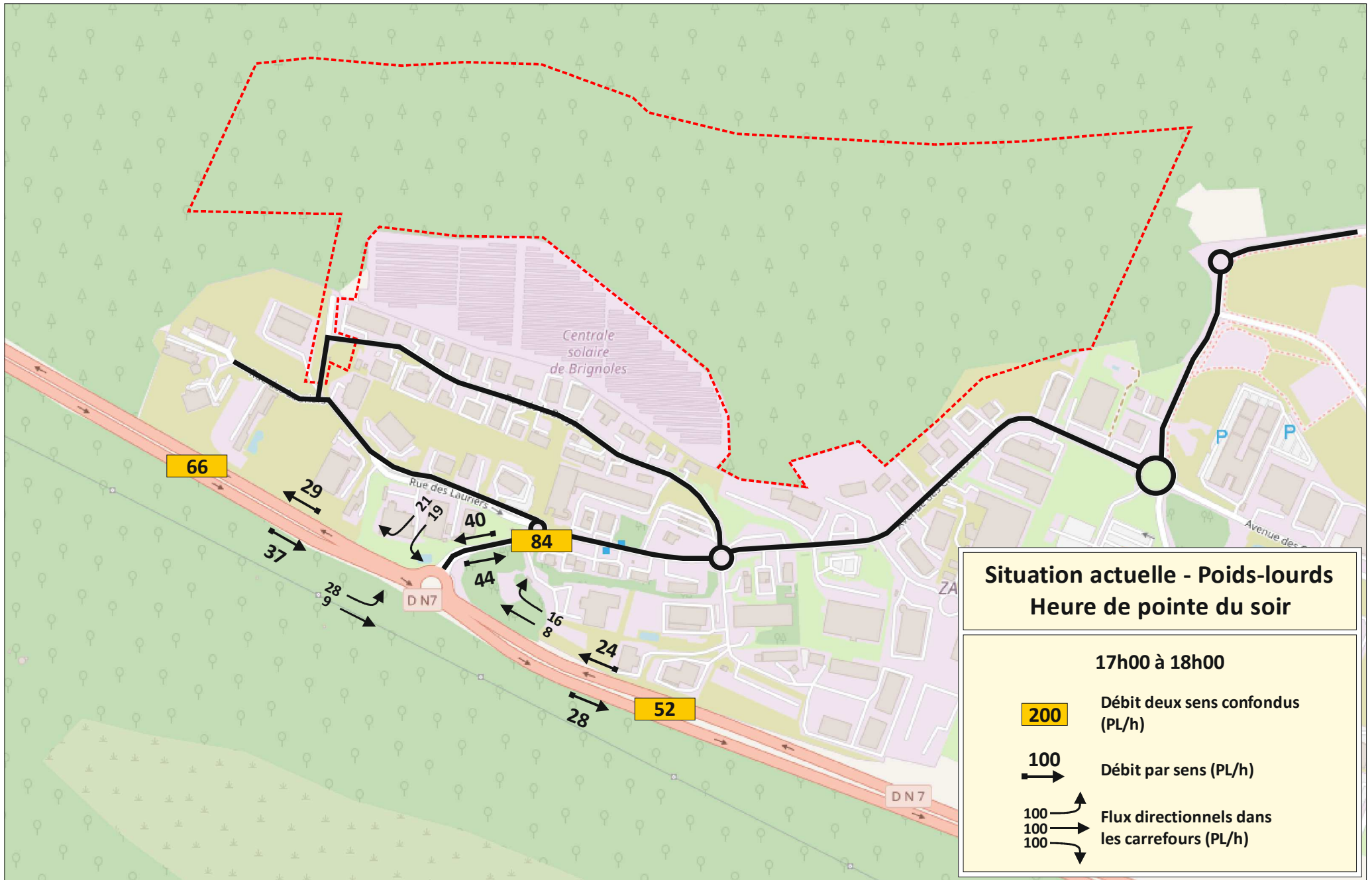


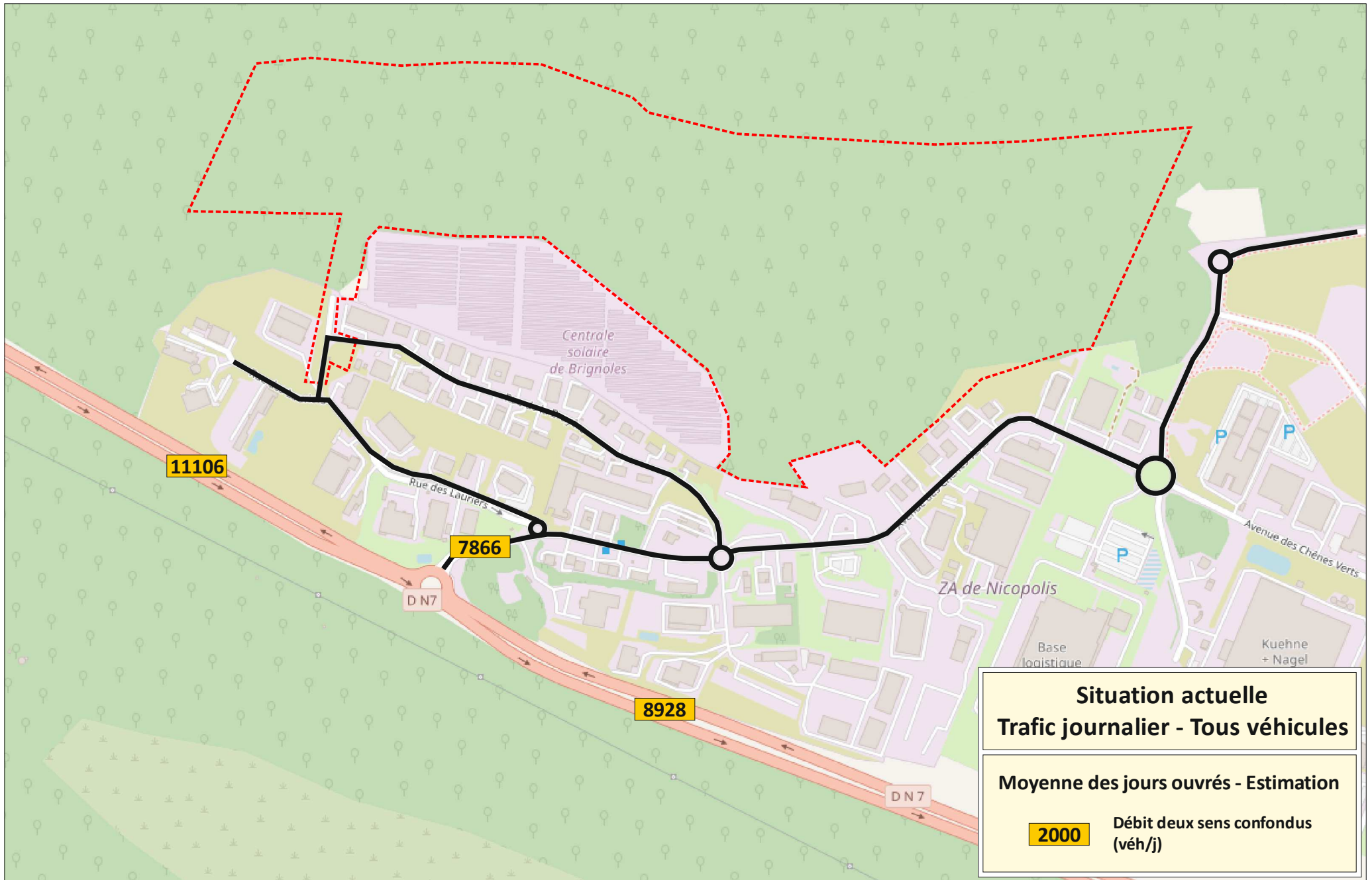


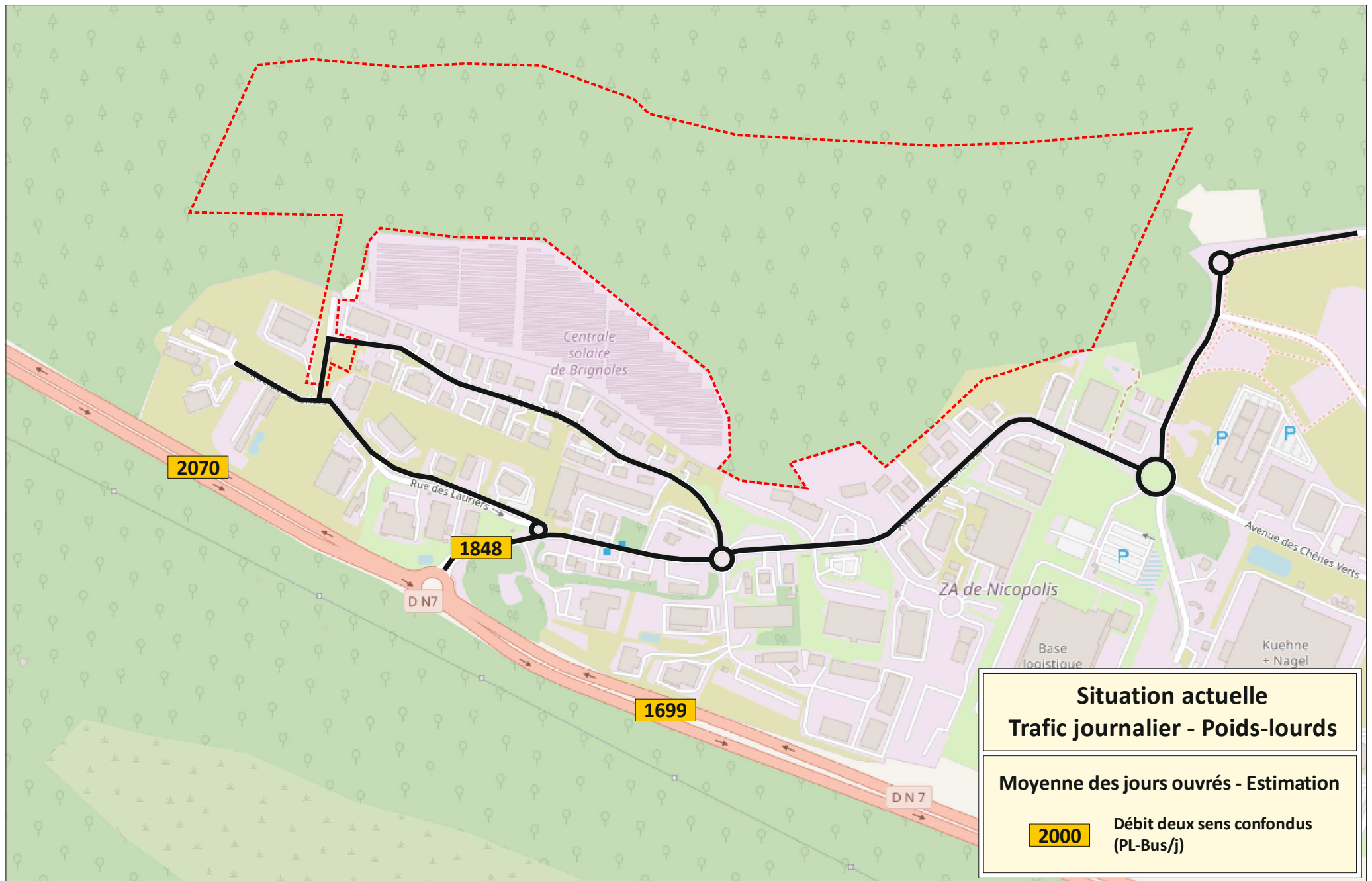












## I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation

### I.2.1 - DN7

La DN7 (ex-N7) traverse d'ouest en est le département du Var, depuis les Bouches-du-Rhône jusqu'aux Alpes Maritimes, avec un tracé longeant celui de l'autoroute A8.

Vers l'ouest, elle permet de rejoindre le centre-ville de Brignoles, et d'accéder à l'autoroute A8 au niveau de l'échangeur n°35.

Vers l'est, elle permet de rejoindre Le Luc, et les voies qui desservent le sud du Var et Toulon : A57 et RD97.

À la hauteur du projet, elle comporte deux files de circulation en section courante, séparées par un terre-plein-central. La vitesse est limitée à 110 km/h.

Au niveau du giratoire d'accès à la ZA Nicopolis, le profil se réduit de deux voies à une voie par sens, et la vitesse est limitée à 90 km/h.

#### Trafic aux heures de pointe

À l'heure de pointe du matin, la DN7 supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 400 UVP/h à l'ouest de la ZA, et de 1 100 UVP/h à l'est.

Le volume de trafic poids-lourds est important, et représente environ 16% du total des véhicules. Il est de l'ordre de 170 PL/h à l'ouest de la ZA et de 140 PL/h à l'est.

À l'heure de pointe du soir, le trafic est légèrement plus faible. La DN7 supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 200 UVP/h à l'ouest de la ZA, et de 1 000 UVP/h à l'est.

Le volume de trafic poids-lourds est également plus faible, et représente environ 8,5% du total. Il est de l'ordre de 65 PL/h à l'ouest de la ZA et de 50 PL/h à l'est.

La circulation est fluide aux heures de pointe sur la DN7 à la hauteur de la ZA.



*DN7 - Section courante - Deux voies par sens*



*DN7 - À proximité du giratoire d'accès à la ZA - Une voie par sens*

### Trafic journalier

Le trafic journalier (moyenne des jours ouvrés) estimé à partir du trafic aux heures de pointe est le suivant :

- 11 100 véh/jour environ à l'ouest de la zone d'activités, dont environ 1 700 poids-lourds/jour,
- 8 950 véh/jour environ à l'est de la zone d'activités, dont environ 1 850 poids-lourds/jour.

### Traversée de Brignoles

Plus à l'ouest, au niveau du contournement de Brignoles, des ralentissements sont parfois observés à l'heure de pointe du soir, sur les entrées du carrefour giratoire DN7 x Route du Val x Avenue des Martyrs de la Résistance.

### I.2.2 - Carrefour giratoire d'accès à la ZA

Ce carrefour giratoire de grande taille (rayon extérieur 28 m, largeur d'anneau 8 m) comporte trois branches.

Les entrées et les sorties se font sur une file chacune.

Le carrefour supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 750 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 1 480 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Il fonctionne de façon fluide en situation actuelle, et chaque entrée dispose d'une large réserve de capacité théorique (cf. test Girabase ci-dessous).

La réserve de capacité la plus faible est celle de l'entrée par la DN7 est à l'heure de pointe du matin (36%).

Situation actuelle						
HPM situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
DN7 est	408	36%	1 véh	1 véh	4 s	0,8 h
Accès Nicopolis	782	73%	0 véh	0 véh	2 s	0,2 h
DN7 ouest	832	53%	0 véh	0 véh	1 s	0,2 h
HPS situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
DN7 est	1 119	72%	0 véh	0 véh	0 s	0,1 h
Accès Nicopolis	730	59%	0 véh	0 véh	2 s	0,2 h
DN7 ouest	944	64%	0 véh	0 véh	1 s	0,1 h



Giratoire d'accès à la ZA - Depuis la ZA



Giratoire d'accès à la ZA - Depuis la DN7 ouest

### I.3 - Desserte par les transports en commun

La zone d'activités est desservie depuis Brignoles par la ligne 101 du réseau Mouv'enbus, le réseau des transports de l'Agglomération Provence Verte, dont elle est le terminus côté est.

Cette ligne 101 relie le quartier des Censiés, à l'ouest de Brignoles, à Nicopolis à l'est, via le centre-ville de Brignoles.

La fréquence de desserte est de 8 passages par jour (3 passages à l'heure de pointe du matin, 2 à la mi-journée et 2 à l'heure de pointe du soir).

L'arrêt « Nicopolis » est situé sur l'Avenue des Chênes Verts, entre la Rue des Lauriers et la Rue de la Bruyère.

### I.4 - Réseau cyclable

Il n'existe pas en situation actuelle de réseau cyclable permettant d'accéder à la zone d'activités dans des conditions acceptables de confort et de sécurité.



## II - Situation de référence - 2022

La **situation de référence** correspond à la situation à l'horizon de la livraison du projet :

- ne prenant pas en compte le projet lui-même,
- prenant en compte les autres projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur à cet horizon.

### II.1 - Nouvel accès poids-lourds

À l'horizon de la livraison du projet (fin 2022), il est prévu de réaliser un nouvel accès à la zone d'activités Nicopolis depuis la DN7, pour les poids-lourds uniquement :

- un nouveau carrefour sur la DN7, permettant uniquement le tourne-à-droite (depuis Le Luc vers Nicopolis, et depuis Nicopolis vers Brignoles),
- une voie d'accès réservée aux poids-lourds, à double-sens, reliant le nouveau carrefour de la DN7 au projet de plate-forme logistique.

Ce nouvel accès aura pour vocation principale de desservir le projet de plate-forme logistique.

Il est cependant envisagé de connecter également cette nouvelle voie d'accès à la voirie existante de la zone d'activités (Rue des Lauriers ou Rue de la Bruyère).

En situation actuelle, le trafic poids-lourds circulant sur la Rue des Lauriers et sur la Rue de la Bruyère est peu important (moins de 5 poids-lourds par sens et par heure), l'activité logistique existante n'étant pas implantée dans ce secteur, mais plutôt dans la partie est de la zone d'activités.

En conséquence, avant la mise en service de la plate-forme logistique, la réalisation du nouvel accès poids-lourds n'aura qu'une influence très faible sur les flux circulant sur la voirie existante de la zone d'activités.

### II.2 - Autres projets

Les projets ayant fait l'objet d'une étude environnementale et susceptibles d'être réalisés totalement ou en partie à l'horizon 2020 ont été recensés :

- projet de centrale photovoltaïque au sol à Saint-Martin-de-Pallières (83),
- projet de centrale d'enrobage à chaud et de centrale d'enrobage à froid de granulats routiers au lieu-dit « Croquefigue » sur la commune de Signes (83),
- projet de centrale photovoltaïque au sol au lieu-dit « Château Raymond » à Pontevès (83),
- parc photovoltaïque au lieu-dit « Saint-Guillaume » à Méounes-lès-Montrieux (83),
- projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Sous les Anduès » sur la commune de Solliès-Pont (83).

Aucun de ces projets n'est susceptible d'avoir un effet significatif sur les conditions de circulation dans le secteur de la zone d'activités Nicopolis.

Avant la livraison de la plate-forme logistique, la réalisation du nouvel accès poids-lourds n'aura qu'une influence marginale sur les flux circulant sur la voirie existante de la zone d'activités.

Aucun autre projet susceptible d'avoir un effet significatif sur les conditions de circulation dans le secteur de la zone d'activités Nicopolis n'a été recensé.

En conséquence, **les trafics pris en compte pour la situation de référence sont les mêmes que pour la situation initiale.**

### III - Situation projetée - 2022

La **situation projetée** correspond à la situation à l'horizon de la livraison du projet :

- prenant en compte le projet lui-même,
- prenant en compte les autres projets pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation dans le secteur à cet horizon.

#### III.1 - Projet

Le projet prévoit la réalisation d'une plate-forme logistique, divisée en deux secteurs A et B (cf. plan page suivante).

##### Secteur A

- accès PL par le nouvel accès créé depuis la RDN7,
- accès VL par la voirie existante de la zone d'activités, depuis la Rue des Lauriers et la Rue de la Bruyère,

La sortie des PL par la Rue des Lauriers sera possible, pour permettre aux PL du secteur A se dirigeant vers l'est (Le Luc) de quitter la zone d'activités par le carrefour giratoire d'accès existant, plutôt que d'aller faire un demi-tour à l'ouest sur la DN7 au niveau du magasin Intermarché de Brignoles.

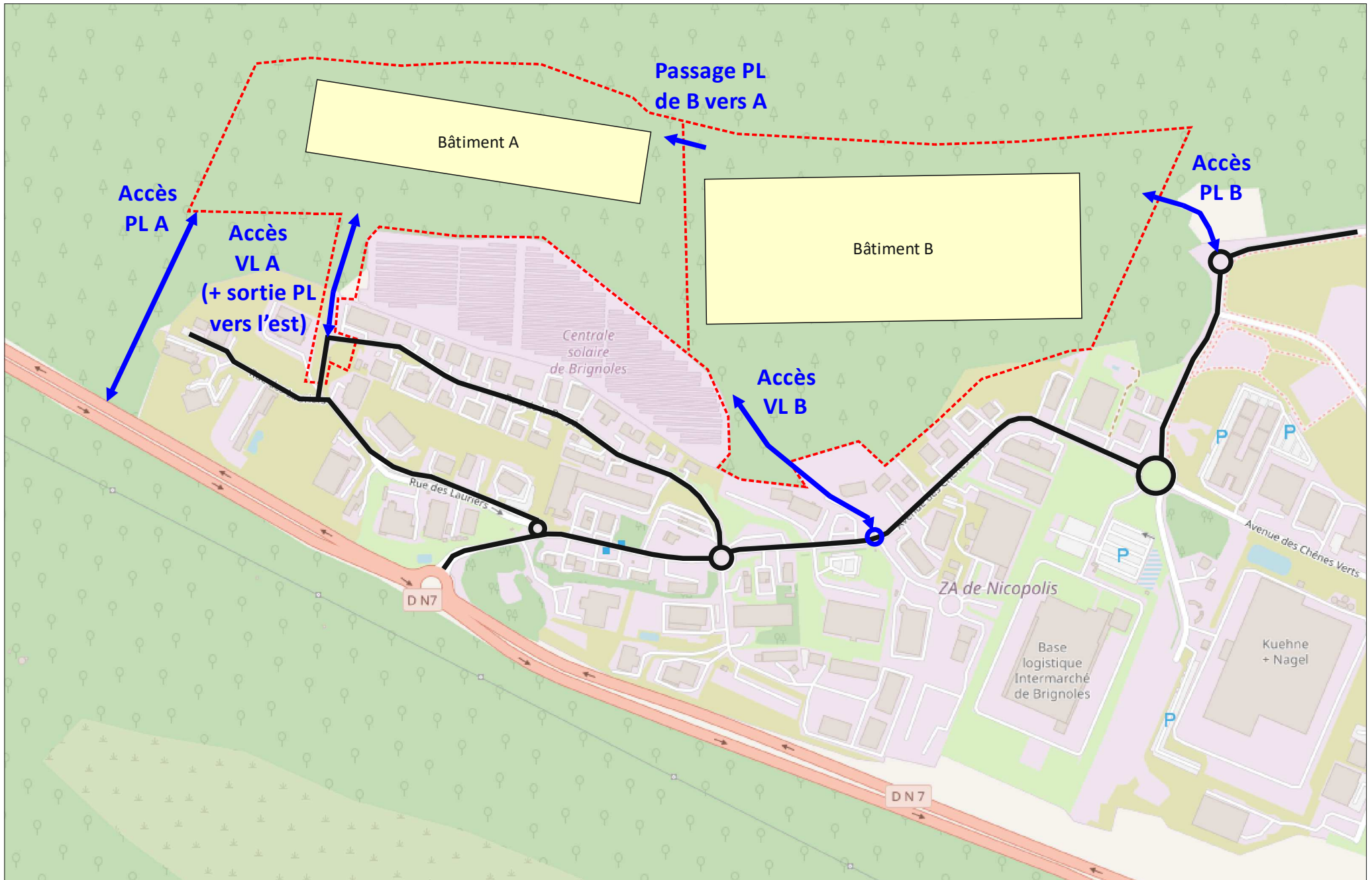
##### Secteur B

- accès PL par la voirie existante de la zone d'activités, depuis le carrefour giratoire Rue des Lavandes x Rue de la Création.
- accès VL par la voirie existante de la zone d'activités, depuis l'Avenue des Chênes Verts (carrefour giratoire à créer au niveau de la Rue des Genêts).

#### Liaisons entre secteurs A et B

Il n'est pas prévu de liaison VL entre les secteurs A et B.

Un sas permettra le passage des PL depuis le secteur B vers le secteur A, afin de permettre aux PL du secteur B de quitter la plate-forme logistique via la voirie au nord du site A en direction de l'ouest (Brignoles) sans passer par la voirie de la zone d'activités.



## III.2 - Évolution du trafic poids-lourds

### III.2.1 - Volume de trafic

L'activité du site logistique devrait engendrer un flux de l'ordre de **180 poids-lourds par jour** (180 arrivées et 180 départs), avec un trafic étalé de façon globalement homogène sur la plage horaire 6h00-18h00.

Le volume de trafic horaire devrait donc être de l'ordre de **15 poids-lourds par heure** (15 arrivées et 15 départs) en moyenne entre 6h00 et 18h00.

	Arrivées	Départ
Secteur A	60	60
Secteur B	120	120
<b>Total (PL/jour)</b>	<b>180</b>	<b>180</b>

*Poids-lourds - Trafic journalier*

	Arrivées	Départ
Secteur A	5	5
Secteur B	10	10
<b>Total (PL/h)</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

*Poids-lourds - Trafic horaire*

La plate-forme logistique n'aura pas d'activité le samedi ni le dimanche.

### III.2.2 - Origines et destinations

Le trafic des poids lourds engendré par le fonctionnement de la zone d'activités devrait être principalement constitué de trajets longue distance.

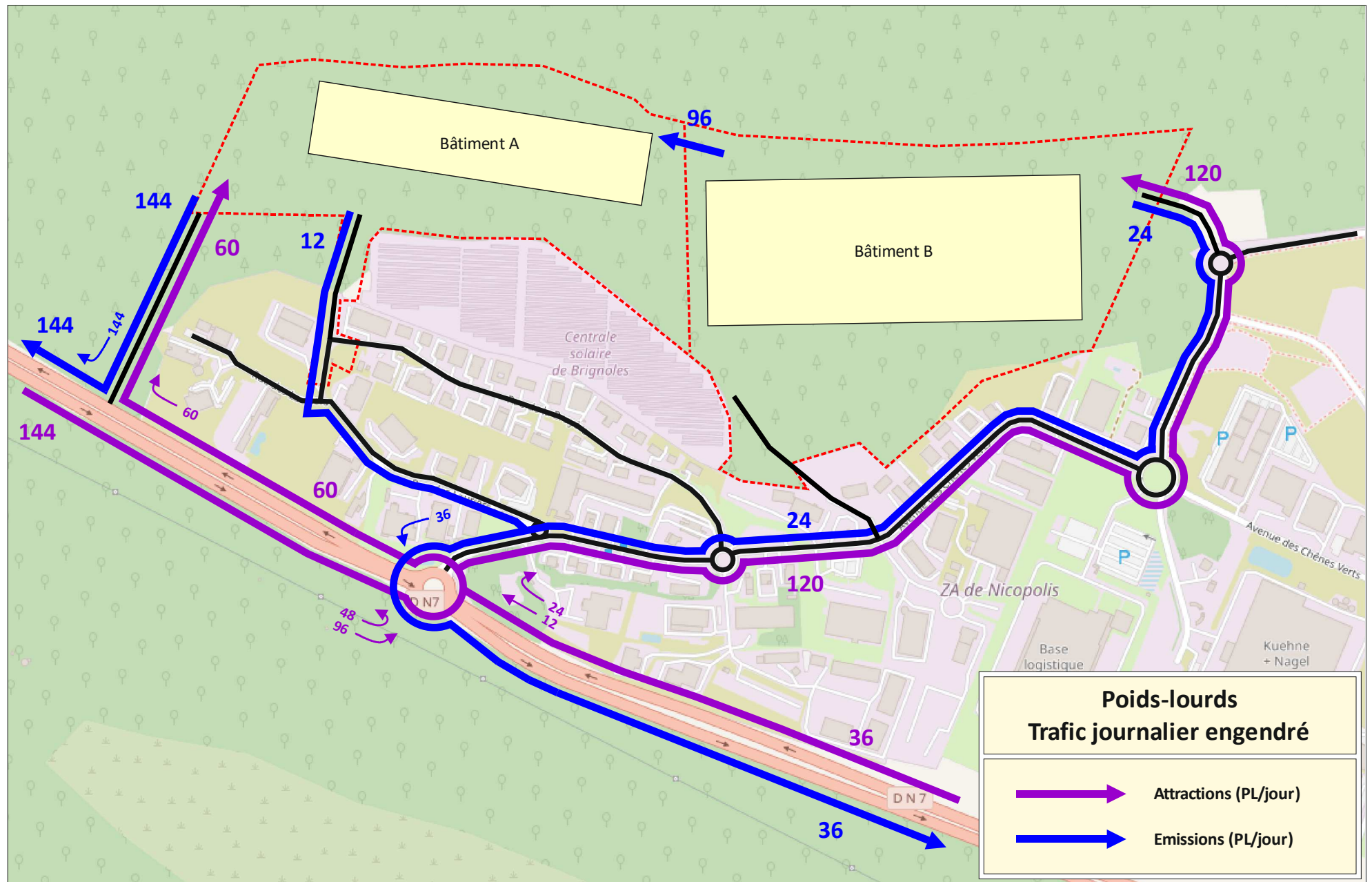
Compte-tenu de la configuration du réseau de voirie dans le secteur de Brignoles, la majorité des trajets devrait donc emprunter l'autoroute A8 au niveau de l'échangeur n°35 à Brignoles, à l'exception des véhicules desservant le sud du département du Var, via la D97 et l'A57.

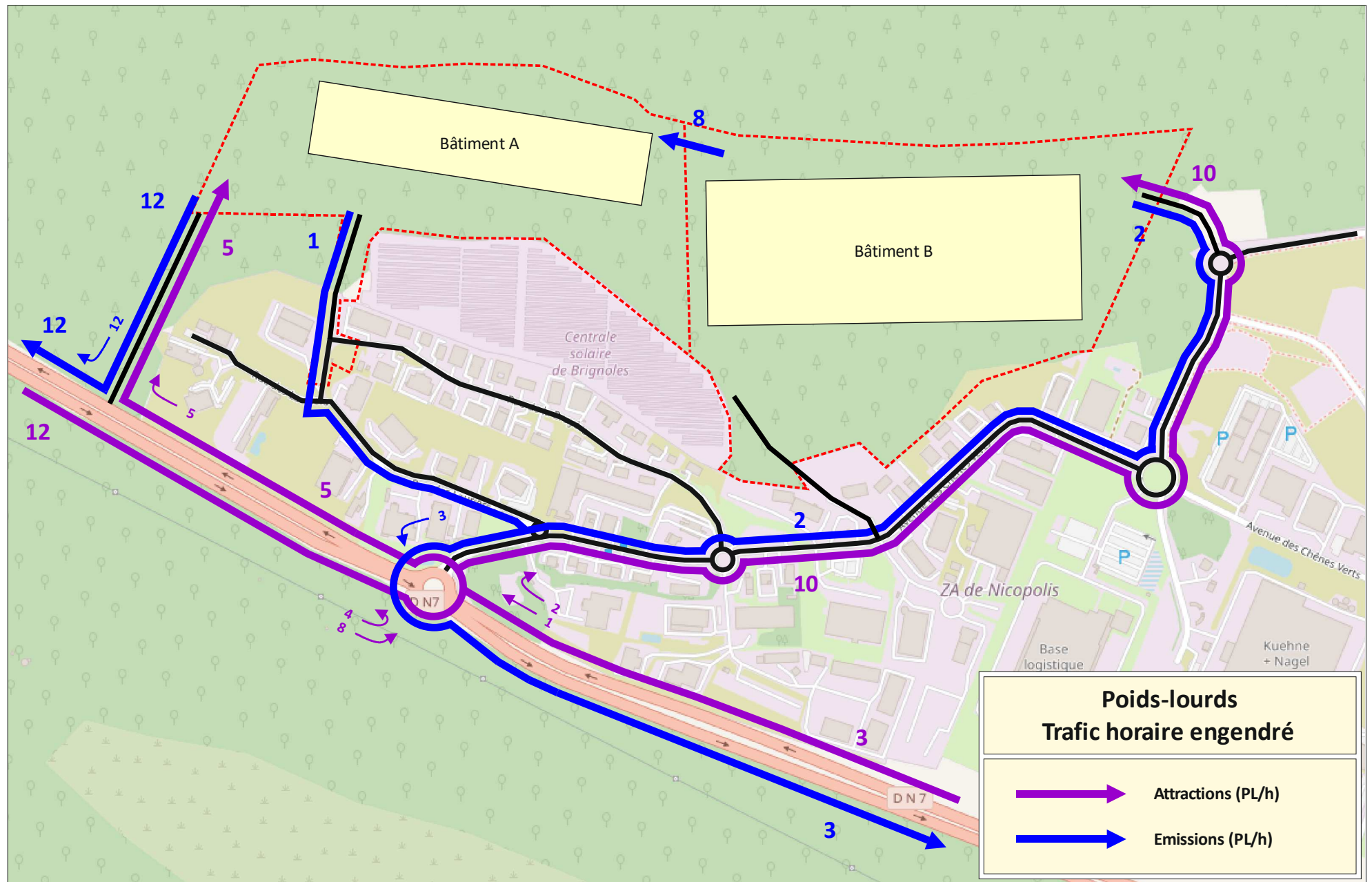
La répartition du trafic sur les accès peut donc être estimée de la façon suivante.

	Arrivées	Départ
DN7 ouest	80%	80%
DN7 est	20%	20%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

*Poids-lourds - Affectation du trafic sur la DN7*

Les cartes des pages suivantes présentent la génération de trafic poids-lourds, pour le trafic journalier et le trafic horaire.





### III.3 - Évolution du trafic VL

#### III.3.1 - Nombre d'employés

Le site devrait accueillir environ 700 employés :

- une partie travaillant avec des horaires de bureau,
- une partie travaillant en roulement en deux équipes sur la période 6h00 à 18h00.

La répartition prévisible est indiquée dans le tableau ci-dessous.

	Bureaux	2 x 8	Total
Secteur A	40	220	260
Secteur B	50	400	450
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>620</b>	<b>710</b>

*Employés du site*

#### III.3.2 - Trafic engendré

##### Répartition modale

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	8 415	88%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	537	6%
Pas de transport	303	3%
Transports en commun	122	1%
Deux-roues motorisé	119	1%
Vélo (y compris à assistance électrique)	70	1%
<b>Total</b>	<b>9 567</b>	<b>100%</b>

*Répartition modale des trajets domicile-travail pour les actifs travaillant à Brignoles (source Insee RP 2017)*

La part de la voiture dans les déplacements domicile-travail pour les actifs travaillant à Brignoles est de 88%.

Compte-tenu de l'emplacement de la zone d'activités, éloignée du centre-ville, et de sa faible desserte par les transports en commun, la part du véhicule individuel pour les actifs travaillant sur le site logistique devrait être encore plus élevée.

On peut estimer qu'elle sera de l'ordre de 95%.

Compte-tenu du grand nombre d'employés, dont une proportion importante avec des horaires fixes, le covoiturage devrait plutôt bien fonctionner.

On peut estimer qu'il concernera environ 10% des employés venant en voiture.

### Emplois « de bureau »

Le trafic engendré aux heures de pointe par les 90 emplois « de bureau » peut être estimé de la façon suivante :

- 10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie,
- 95% d'usage du véhicule particulier pour les déplacements domicile-travail,
- 10% de covoiturage,
- 70% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée du matin,
- 50% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée du soir.

Le trafic engendré par les emplois « de bureau » serait donc le suivant :

- à l'heure de pointe du matin, attraction de 48 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir, émission de 35 UVP/h.

### Emplois postés

Le trafic engendré aux heures de pointe par les 620 emplois postés (2 x 310) peut être estimé de la façon suivante :

- 10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie,
- 95% d'usage du véhicule particulier pour les déplacements domicile-travail,
- 10% de covoiturage,
- 20% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée du matin,
- 50% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée du soir.

Le trafic engendré par les emplois postés serait donc le suivant :

- à l'heure de pointe du matin, attraction de 48 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir, émission de 119 UVP/h.

### Total

Le trafic total engendré aux heures de pointe par les emplois du site serait donc le suivant :

- à l'heure de pointe du matin, attraction de 96 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir, émission de 154 UVP/h.

La répartition suivant les deux secteurs est indiquée dans le tableau ci-dessous.

	Attractions HPM	Émissions HPS
Secteur A	38	58
Secteur B	58	96
<b>Total (UVP/h)</b>	<b>96</b>	<b>154</b>

*Trafic engendré par les trajets domicile/travail des employés du site*



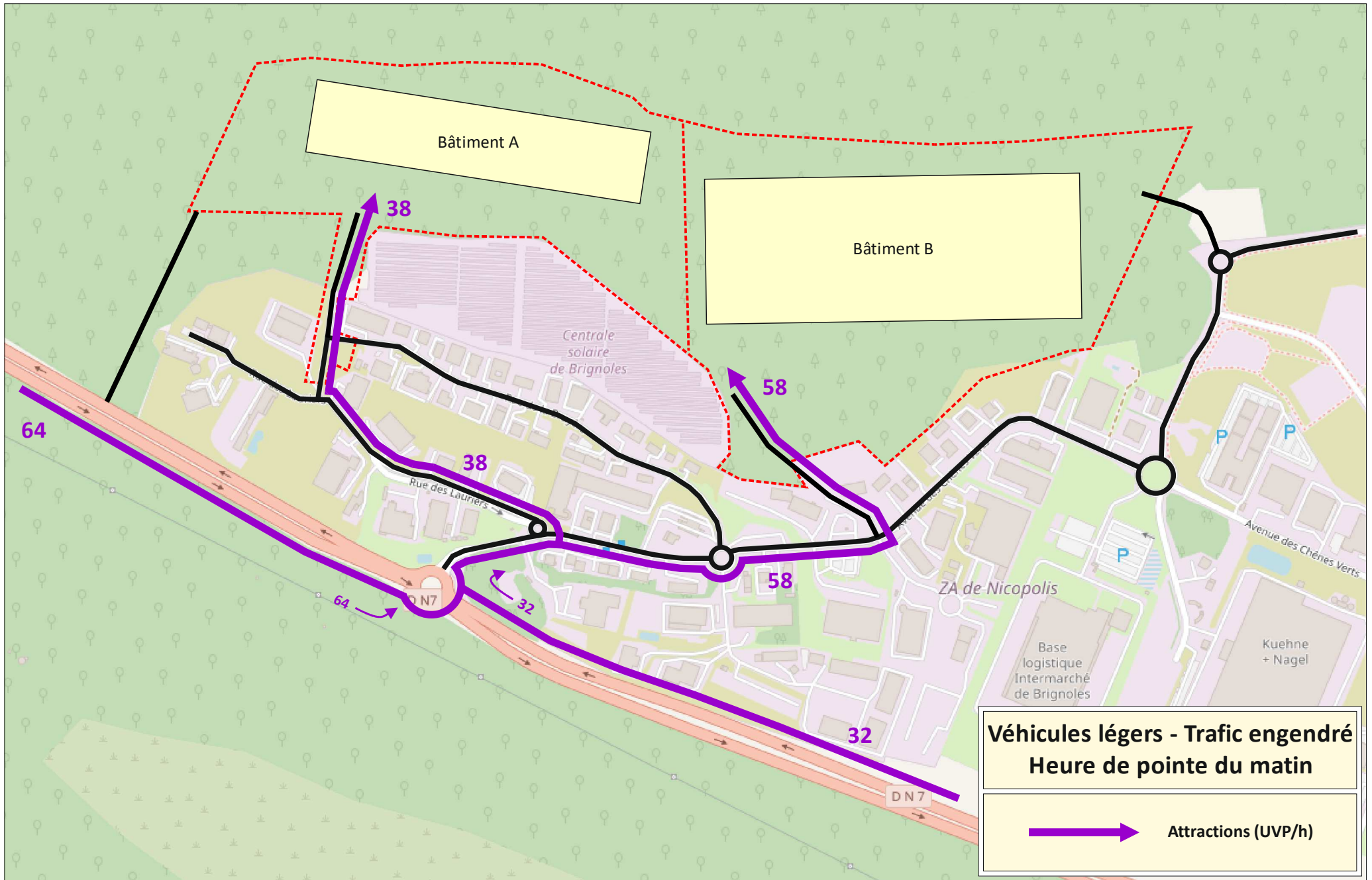
### III.3.3 - Origines et destinations

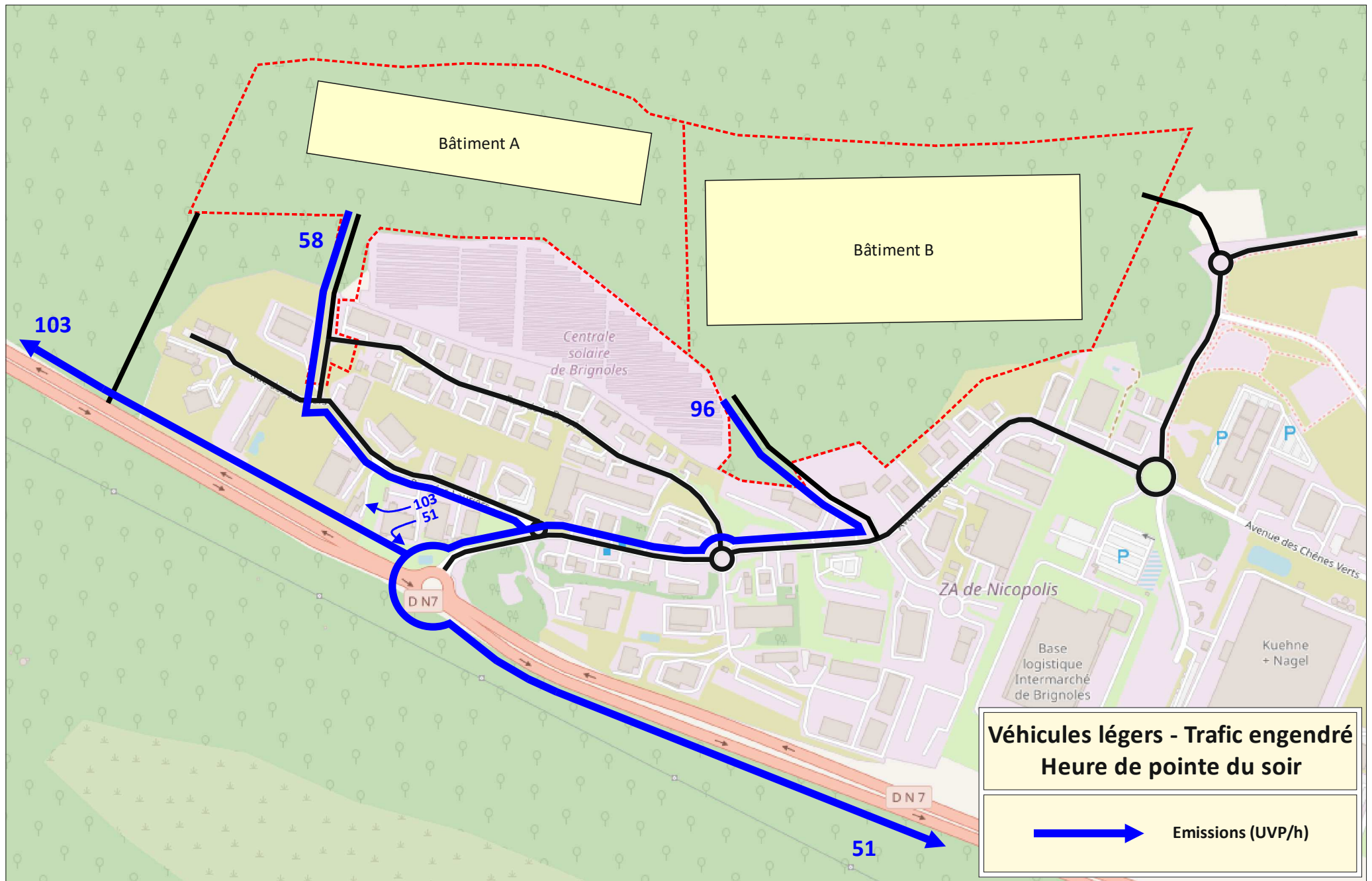
Sur la base de la répartition des arrivées de VL observée en situation actuelle sur le giratoire d'accès, la répartition du trafic VL engendré peut être estimée de la façon suivante :

	Arrivées	Départ
DN7 ouest	67%	67%
DN7 est	33%	33%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

*VL - Affectation du trafic sur la DN7*

Les cartes des pages suivantes présentent la génération de trafic VL pour les heures de pointe du matin et du soir.





### III.4 - Volume de trafic

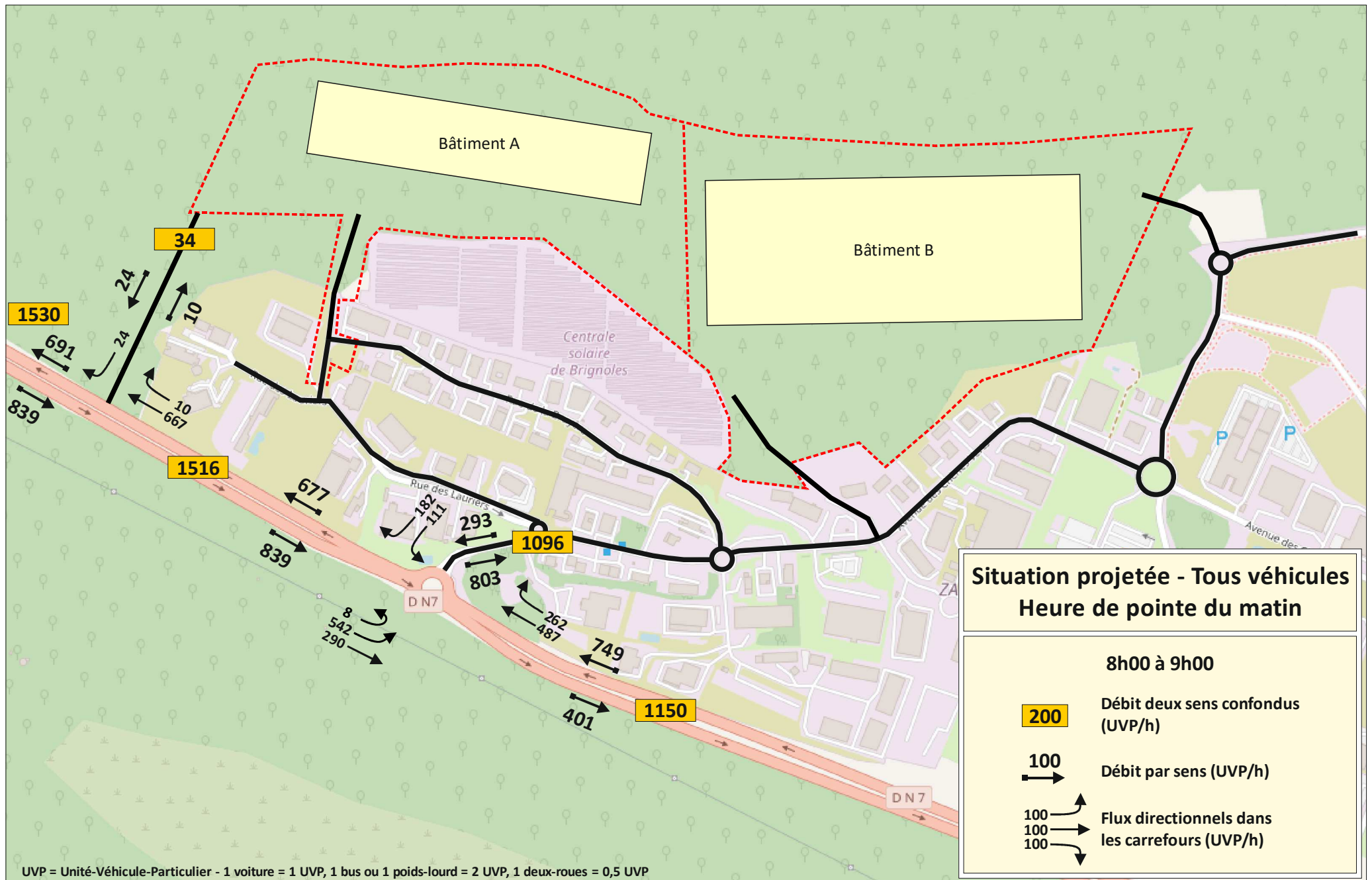
Les cartes des pages suivantes présentent pour la situation projetée (2022) les volumes de trafic et les flux directionnels dans les carrefours :

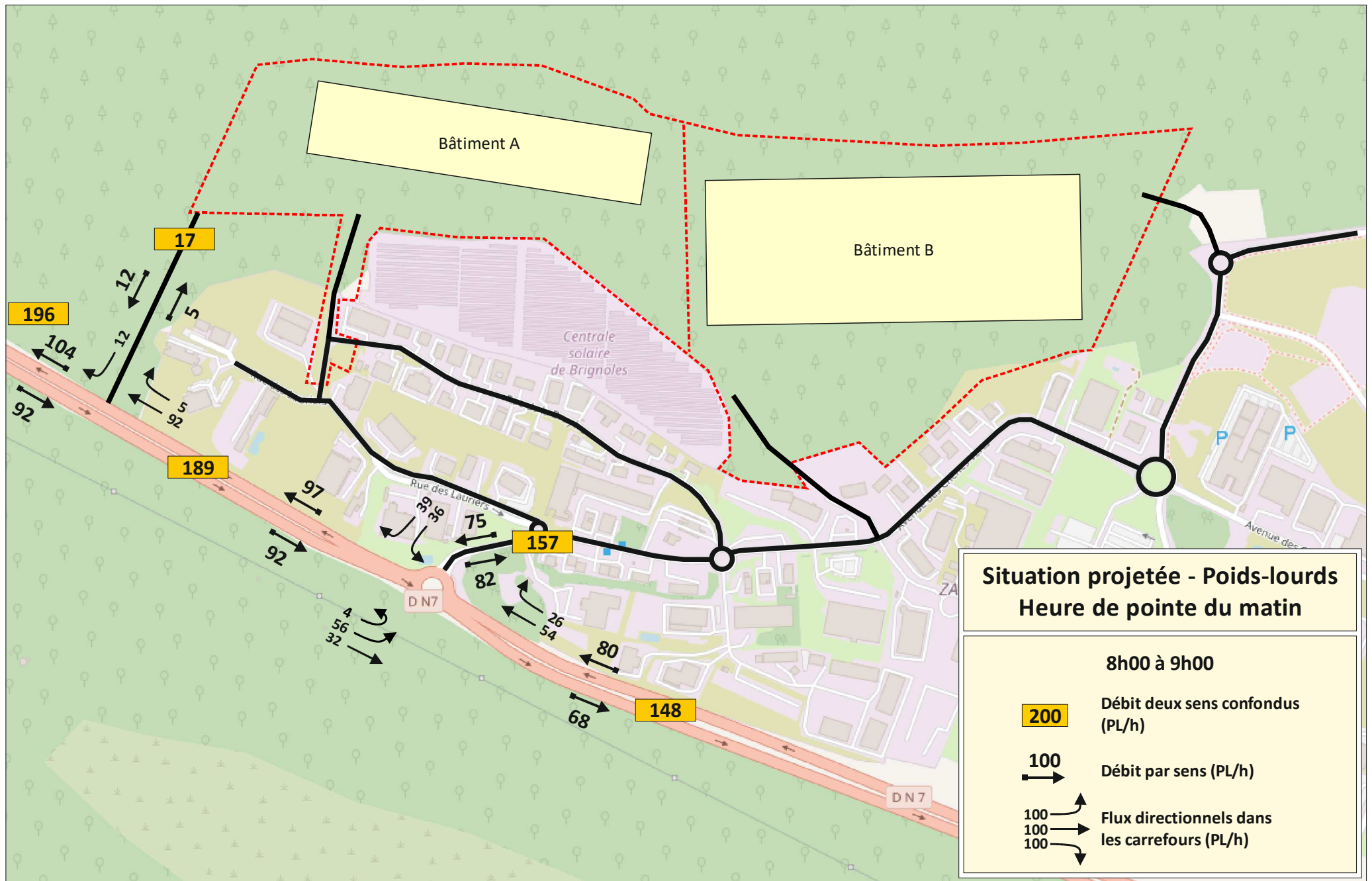
- pour l'ensemble des véhicules, exprimés en UVP<sup>2</sup>,
- pour les poids-lourds.

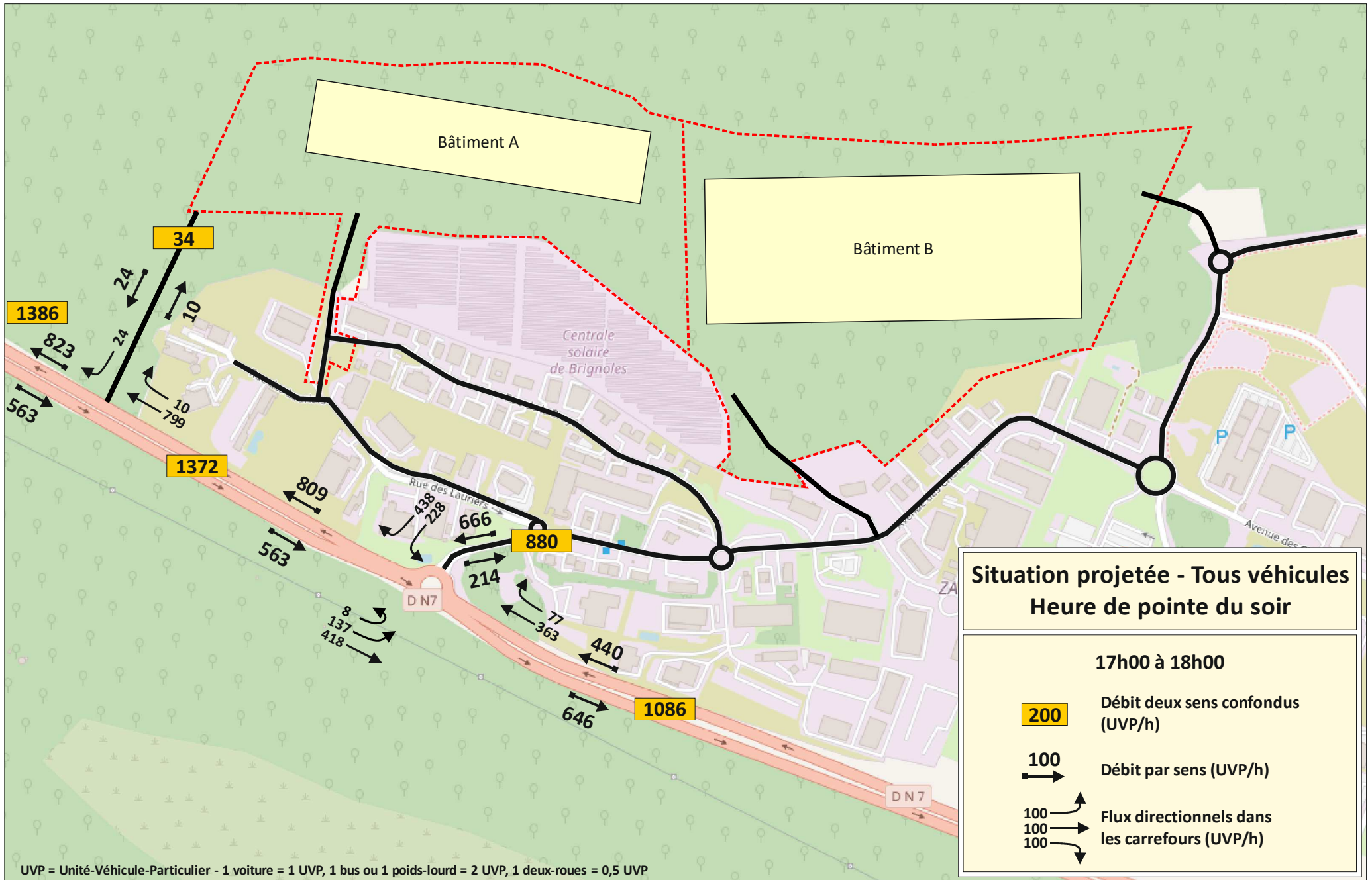
Le volume de trafic journalier a également été estimé pour la situation projetée, pour l'ensemble des véhicules et pour les poids-lourds.

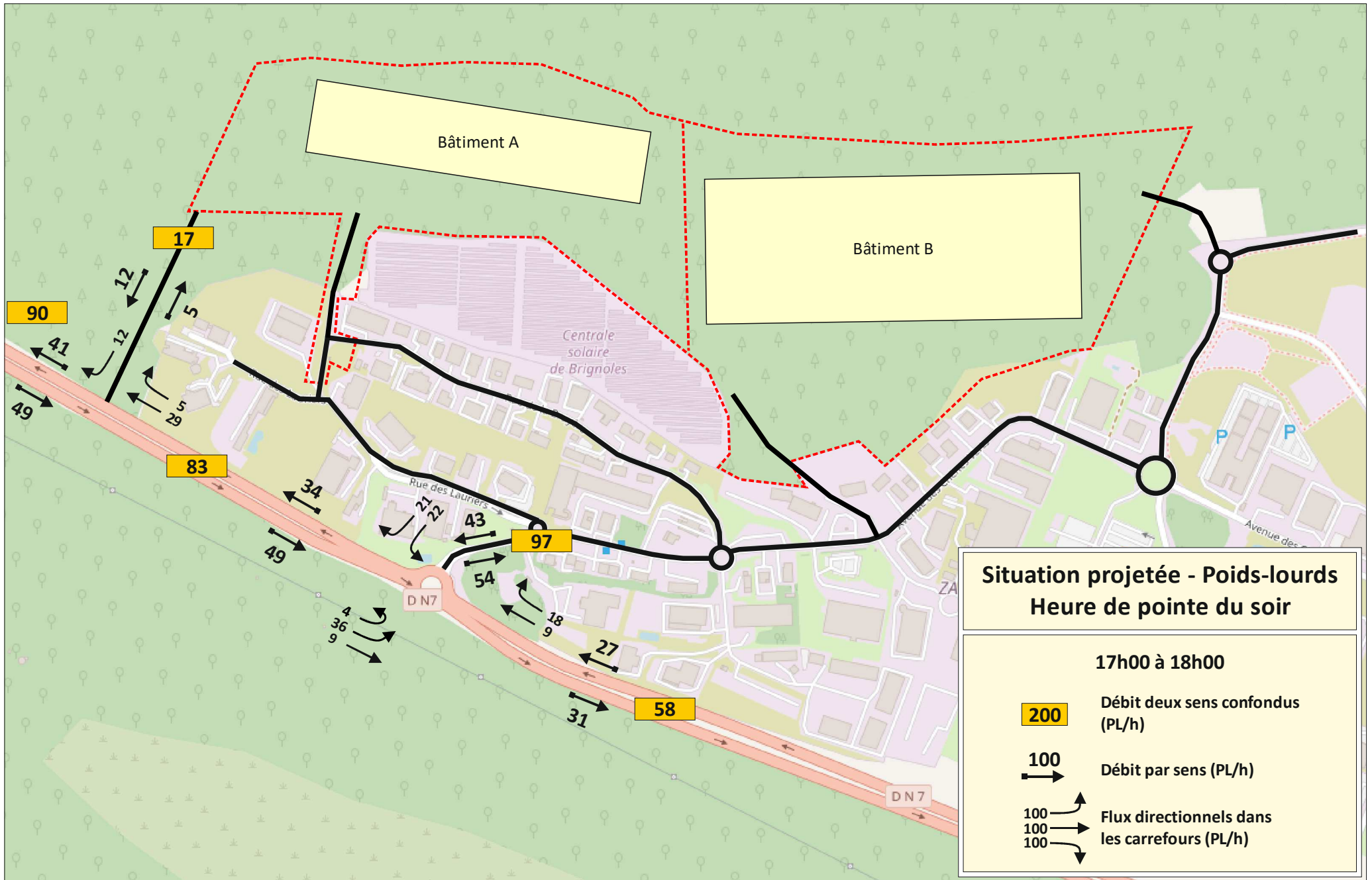
---

<sup>2</sup> Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

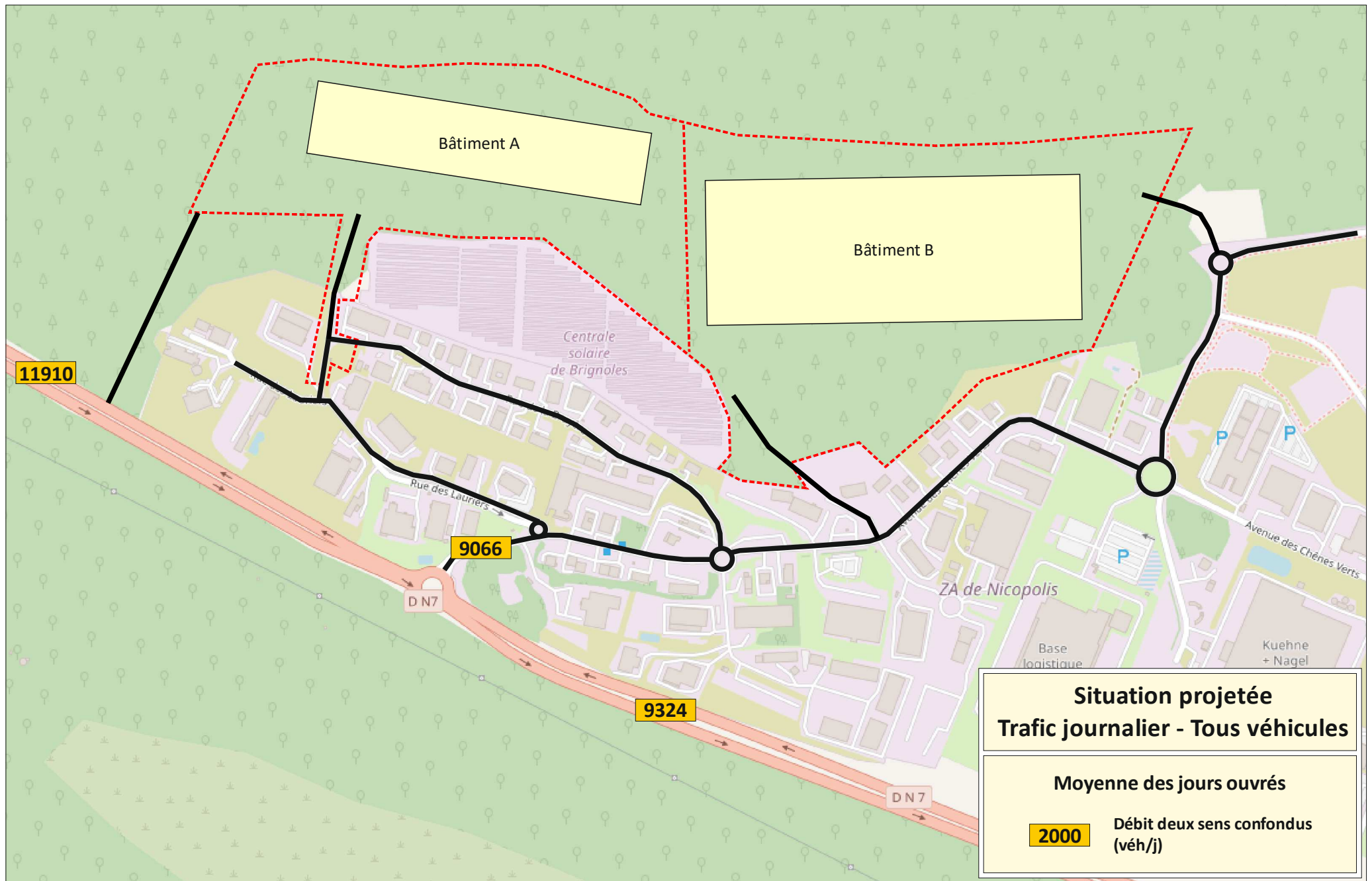


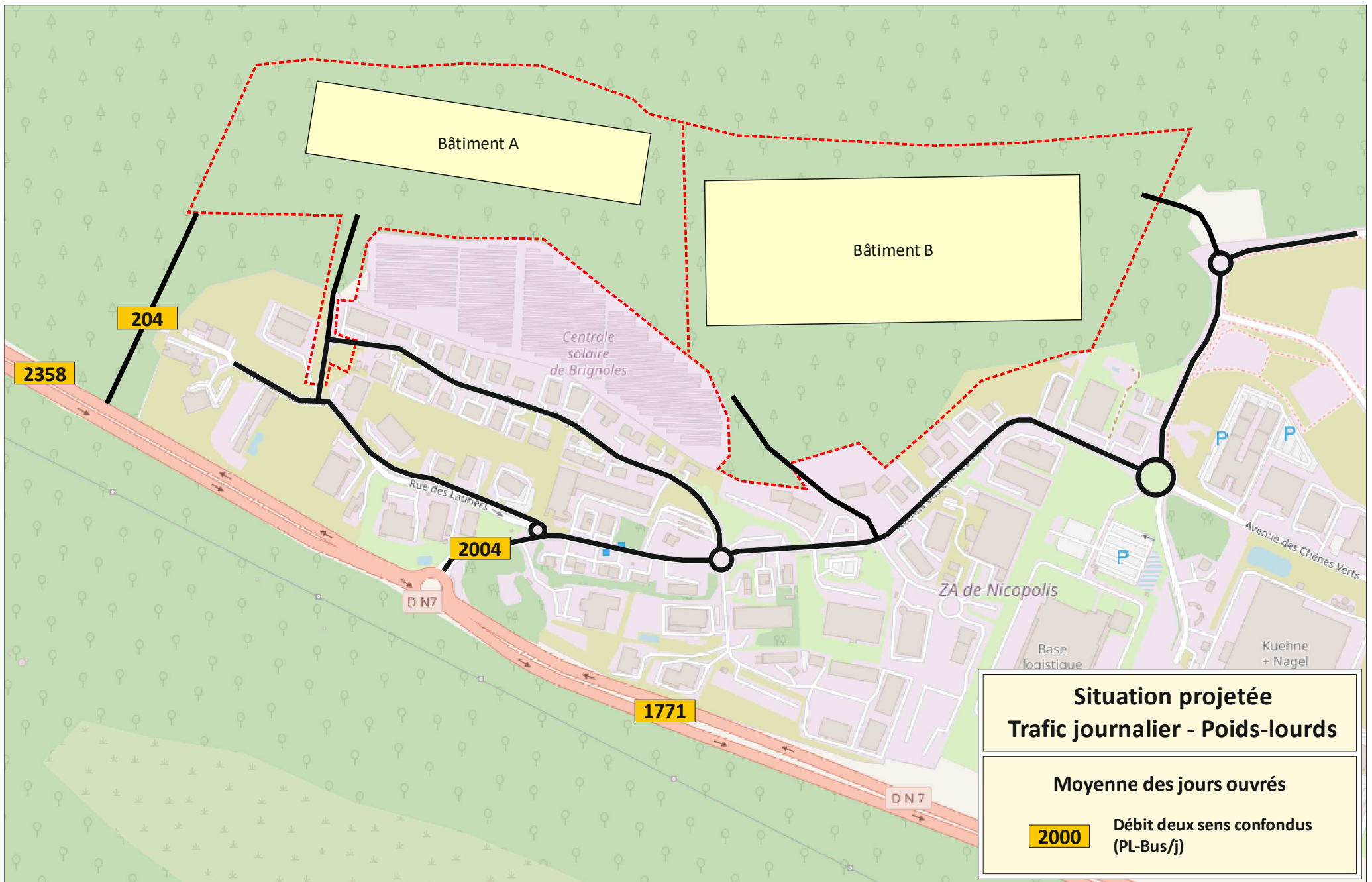












### III.5 - Conditions de circulation

#### III.5.1 - Carrefour giratoire d'accès à la ZA

À l'heure de pointe du matin, le carrefour devrait voir passer sa charge de 1 749 à 1 881 UVP/h, soit une hausse de 7,5% environ.

Le trafic poids-lourds devrait passer de 229 à 247 PL/h, soit une hausse de 7,8%.

À l'heure de pointe du soir, la charge passerait de 1 479 à 1 669 UVP/h, soit une hausse de 12,8% environ.

Le trafic poids-lourd passerait de 101 à 119 PL/h, soit une hausse de 17,8% environ.

Le carrefour devrait conserver un fonctionnement fluide aux heures de pointe, avec une réserve de capacité suffisante sur chaque entrée (cf. test Girabase ci-contre) et de faibles temps moyens d'attente.

La réserve de capacité la plus faible (entrée par la DN7 est à l'heure de pointe du matin) passerait de 36% à 27%.

#### III.5.2 - Nouveau carrefour d'accès

Le nouveau carrefour d'accès desservant la plate-forme logistique depuis la DN7 devrait supporter un faible volume de mouvements tournants (de l'ordre de 17 PL/h aux heures de pointe).

Il pourra donc fonctionner dans de bonnes conditions.

Situation actuelle						
HPM situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
DN7 est	408	36%	1 véh	1 véh	4 s	0,8 h
Accès Nicopolis	782	73%	0 véh	0 véh	2 s	0,2 h
DN7 ouest	832	53%	0 véh	0 véh	1 s	0,2 h
HPS situation actuelle						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
DN7 est	1 119	72%	0 véh	0 véh	0 s	0,1 h
Accès Nicopolis	730	59%	0 véh	0 véh	2 s	0,2 h
DN7 ouest	944	64%	0 véh	0 véh	1 s	0,1 h

Situation projetée						
HPM situation projetée						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
DN7 est	278	27%	1 véh	1 véh	6 s	1,3 h
Accès Nicopolis	761	72%	0 véh	0 véh	2 s	0,2 h
DN7 ouest	731	47%	0 véh	0 véh	1 s	0,3 h
HPS situation projetée						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
DN7 est	1 077	71%	0 véh	0 véh	1 s	0,1 h
Accès Nicopolis	555	45%	0 véh	0 véh	2 s	0,5 h
DN7 ouest	839	60%	0 véh	0 véh	1 s	0,2 h

### III.5.3 - DN7

À l'ouest de la zone d'activités Nicopolis (côté Brignoles), l'évolution du trafic sur la DN7 devrait être la suivante :

- 1 530 UVP/h à l'heure de pointe du matin, contre 1 418 UVP/h en situation actuelle, soit une hausse de 7,9%, le trafic poids-lourds passant de 172 à 196 PL/h (+14,0%),
- 1 386 UVP/h à l'heure de pointe du soir, contre 1 235 UVP/h en situation actuelle, soit une hausse de 12,2%, le trafic poids-lourds passant de 66 à 90 PL/h (+36,4%).

À l'est de la zone d'activités Nicopolis (côté Le Luc), l'évolution du trafic sur la DN7 devrait être la suivante :

- 1 150 UVP/h à l'heure de pointe du matin, contre 1 106 UVP/h en situation actuelle, soit une hausse de 4,0%, le trafic poids-lourds passant de 142 à 148 PL/h (+1,4%),
- 1 086 UVP/h à l'heure de pointe du soir, contre 1 023 UVP/h en situation actuelle, soit une hausse de 6,2%, le trafic poids-lourds passant de 52 à 58 PL/h (+11,5%).

La DN7 devrait donc conserver un fonctionnement fluide aux heures de pointe.

La mise en service de la zone logistique devrait engendrer le trafic supplémentaire suivant :

- pour les poids-lourds, environ 180 poids-lourds par jour (180 arrivées et 180 départs) avec un trafic étalé de façon globalement homogène sur la plage horaire 6h00-18h00, soit un volume de trafic horaire d'environ 15 poids-lourds par heure (15 arrivées et 15 départs),
- pour les véhicules légers (trajets domicile-travail des employés principalement), le trafic aux heures de pointe serait d'environ 96 UVP/h à l'heure de pointe du matin (attractions) et 154 UVP/h à l'heure de pointe du soir (émissions).

Pour les poids-lourds, les échanges se feraient principalement (80%) avec la DN7 ouest.

Pour les véhicules légers, la répartition serait de l'ordre de 67% pour la DN7 ouest côté Brignoles, et 33% pour la DN7 est côté Le Luc.

Le carrefour giratoire d'accès à la zone d'activités Nicopolis devrait conserver un fonctionnement fluide aux heures de pointe, avec une réserve de capacité suffisante sur chaque entrée et de faibles temps moyens d'attente.

Le nouveau carrefour d'accès desservant la plate-forme logistique depuis la DN7 devrait supporter un faible volume de mouvements tournants, et pourra fonctionner dans de bonnes conditions.

La DN7 devrait conserver un fonctionnement fluide dans le secteur de la zone d'activités.

## IV - Situation cumulée

La **situation cumulée** correspond à la situation à l'horizon plus lointain que la livraison du projet, prenant en compte l'effet des autres projets existants ou approuvés qui, du fait de leur localisation à proximité du projet et/ou de leurs impacts potentiels, sont susceptibles d'induire des effets cumulés avec ceux du projet, et ayant fait l'objet :

- d'une étude d'incidence environnementale et d'une enquête publique,
- ou d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Les projets ayant fait l'objet d'une étude environnementale ont été recensés :

- projet de centrale photovoltaïque au sol à Saint-Martin-de-Pallières (83),
- projet de centrale d'enrobage à chaud et de centrale d'enrobage à froid de granulats routiers au lieu-dit « Croquefigue » sur la commune de Signes (83),
- projet de centrale photovoltaïque au sol au lieu-dit « Château Raymond » à Pontevès (83),
- parc photovoltaïque au lieu-dit « Saint-Guillaume » à Méounes-lès-Montrieux (83),
- projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Sous les Anduès » sur la commune de Solliès-Pont (83).

Aucun de ces projets n'est susceptible d'avoir un effet significatif sur les conditions de circulation dans le secteur de la zone d'activités Nicopolis.

Aucun autre projet susceptible d'avoir un effet significatif sur les conditions de circulation dans le secteur de la zone d'activités Nicopolis n'a été recensé.

En conséquence, **en matière de volume de trafic et de conditions de circulation, la situation cumulée est la même que la situation projetée.**

## Carrefour giratoire DN7 x Accès ZA Nicopolis

Jeudi 17 décembre 2020

A - DN7 est  
B - Accès ZA Nicopolis  
C - DN7 ouest

## Heure de pointe du matin

8h00 à 9h00

Véhicules légers

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	177	360	537
B	39	0	104	143
C	219	361	0	580
<b>Total</b>	<b>258</b>	<b>538</b>	<b>464</b>	<b>1260</b>

Bus

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	0	9	9
B	0	0	0	0
C	3	1	0	4
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>13</b>

Poids-lourds

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	24	53	77
B	33	0	39	72
C	32	48	0	80
<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>72</b>	<b>92</b>	<b>229</b>

2RM

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	1	2	3
B	0	0	0	0
C	1	5	0	6
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>9</b>

Vélos

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

UVP

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	226	485	711
B	105	0	182	287
C	290	462	0	751
<b>Total</b>	<b>395</b>	<b>687</b>	<b>667</b>	<b>1749</b>

## Heure de pointe du soir

17h00 à 18h00

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	41	332	373
B	133	0	292	425
C	395	65	0	460
<b>Total</b>	<b>528</b>	<b>106</b>	<b>624</b>	<b>1258</b>

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	0	6	6
B	0	0	0	0
C	2	0	0	2
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	16	8	24
B	19	0	21	40
C	9	28	0	37
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>101</b>

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	0	1	1
B	0	0	2	2
C	2	0	0	2
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	0	0	0
B	0	0	0	0
C	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De/Vers	A	B	C	Total
A	0	73	361	434
B	171	0	335	506
C	418	121	0	539
<b>Total</b>	<b>589</b>	<b>194</b>	<b>696</b>	<b>1479</b>