



Ville de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume (83)

Construction Ensemble Immobilier Chemin de Saint Simon



Analyse de l'accessibilité

Juin 2025

2. SITUATION DU PROJET

Le Projet est desservi par le Boulevard Saint-Jean puis par le Chemin de Saint Simon. Ces 2 voiries sont des voiries simples à 2 fois une voie de circulation (une par sens). Le Quartier est calme, constitué de parcelles où sont construites des maisons individuelles. Depuis quelques années, on observe une mutation avec la construction d'immeubles de petite hauteur sur les parcelles occupées auparavant par des maisons individuelles.

Les trafics qui empruntent les voiries du secteur sont des trafics de desserte locale.

Aujourd'hui, à Saint Maximin, les trafics de Transit et de grands échanges se font soit l'Autoroute A8 soit par la DN7 gratuite. Le trafic d'échange local se fait soit au travers du réseau de voiries départementales comme ici, la D28, soit sur la voirie locale. La vitesse de référence est de 50km/h avec des abaissements à 30km/h dans certaines sections.



Carrefour Giratoire Bd Saint Jean/Chemin de Saint Simon



Carrefour Bd Saint-Jean/Av. du 8 Mai 1945 depuis l'Est

3. LE RECUEIL DES DONNEES : état actuel des lieux

3.1 Données de comptages

Le Département ne dispose pas de données de trafic dans notre Zone d'étude, car leurs relevés se font en section interurbaine et non en Ville.

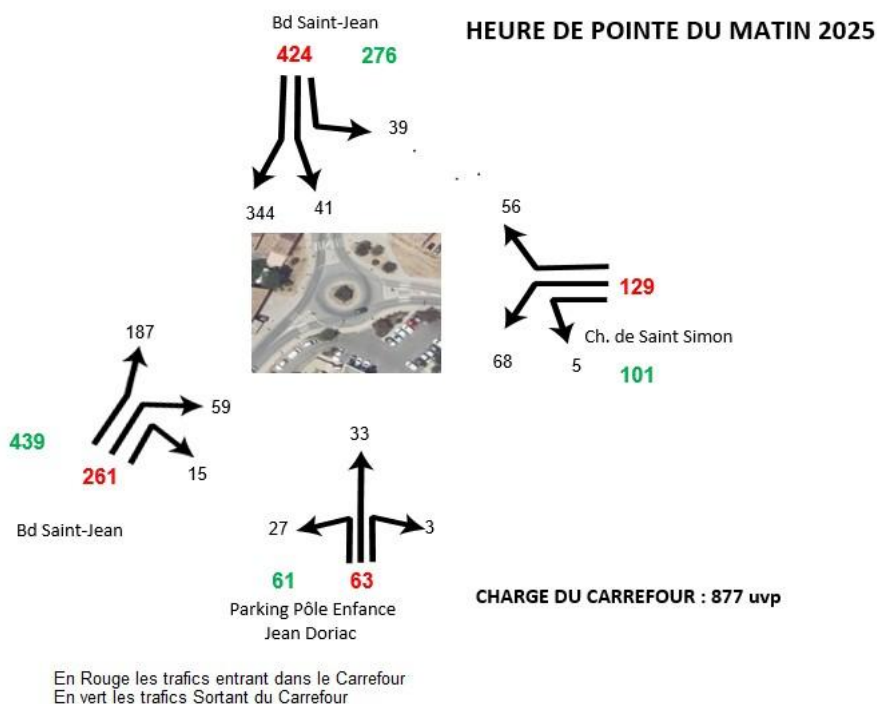
3.2 Données de comptages à proximité du Projet

Nous avons réalisé des relevés sur le terrain un jeudi, jour moyen, afin de déterminer les trafics durant les horaires de pointe du Matin et du Soir. Ces relevés ont été effectués de 7h30 à 9h00 et de 16h15 à 18h15, le jeudi 19 juin 2025.

3.2.1 Résultats relevés en Heure de Pointe du Matin – de 7h45 à 8h45.

Nous avons effectué 2 relevés en simultanée sur le terrain l'un sur le Giratoire Bd Saint Jean /Chemin de Saint Simon et l'autre sur le C arrefour "en Croix" entre le Bd Saint Jean et l'Avenue du 8 Mai 1945, carrefour situé plus au Nord.

CARREFOUR C1



Axes principaux :

Le trafic sur le Bd Saint Jean Nord est de 700 uvp/heure.

Le trafic sur le Bd Saint Jean Sud est de 700 uvp/heure.

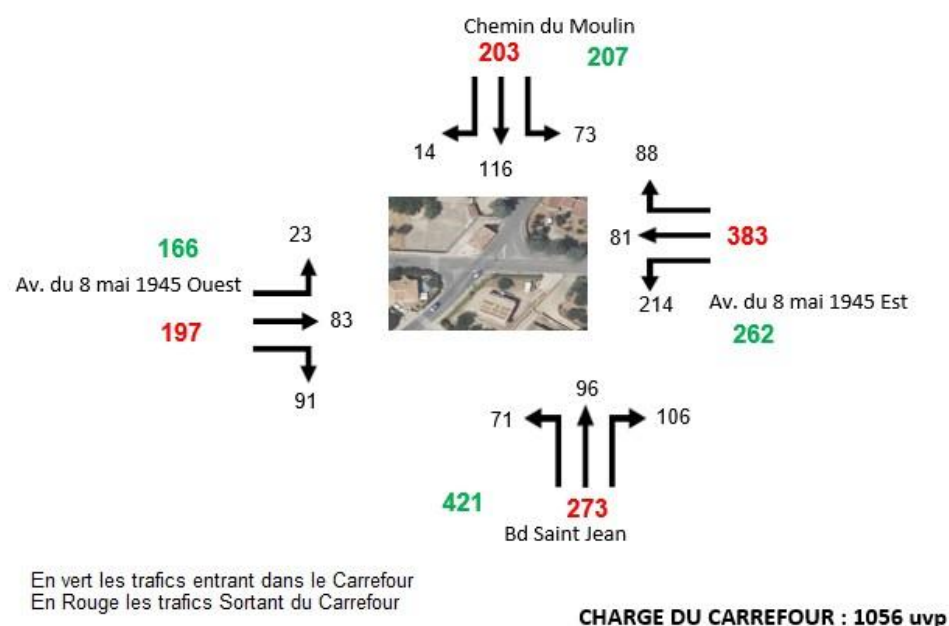
Axes secondaires :

Le trafic sur le chemin de Saint Simon est de 230 uvp/heure.

Le trafic sur l'accès au Pôle petite enfance est de 124 uvp/heure.

La Charge* du Carrefour est de **877 uvp/heure**.

*Nombre d'uvp entrant dans le giratoire sachant que uvp correspond à Unité de Véhicule Particulier où : 1 Voiture ou 1 Moto = 1 - 1 Poids Lourd ou 1 Car = 2 - 1 Vélo ou trottinette = 0.5.

CARREFOUR C2**HEURE DE POINTE DU MATIN 2025**

Axes principaux :

Le trafic sur le Bd Saint Jean est de 694 uvp/heure.

Le trafic sur l'Avenue du 8 Mai Est est de 645 uvp/heure.

Axes secondaires :

Le trafic sur l'Avenue du 8 Mai Ouest est de 363 uvp/heure.

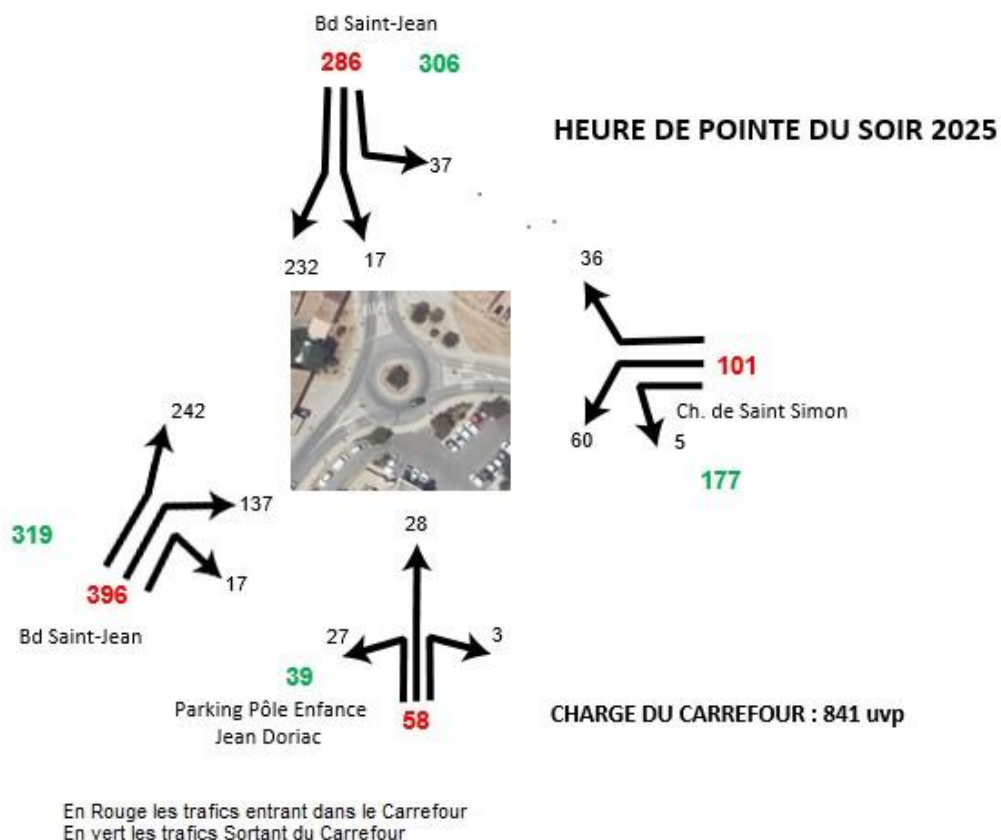
Le trafic sur le chemin du Moulin est de 410 uvp/heure.

La Charge* du Carrefour est de **1056 uvp/heure**.

**Nombre d'uvp entrant dans le giratoire sachant que uvp correspond à Unité de Véhicule Particulier où : 1 Voiture ou 1 Moto = 1 - 1 Poids Lourd ou 1 Car = 2 - 1 Vélo ou trottinette = 0.5.*

3.2.2 Résultats relevés en Heure de Pointe du Soir – de 16h45 à 17h45.

CARREFOUR C1



Axes principaux :

Le trafic sur le Bd Saint Jean Nord est de 592 uvp/heure.

Le trafic sur le Bd Saint Jean Sud est de 715 uvp/heure.

Axes secondaires :

Le trafic sur le Chemin de Saint Simon est de 278 uvp/heure.

Le trafic sur l'accès au Pôle petite enfance est de 97 uvp/heure.

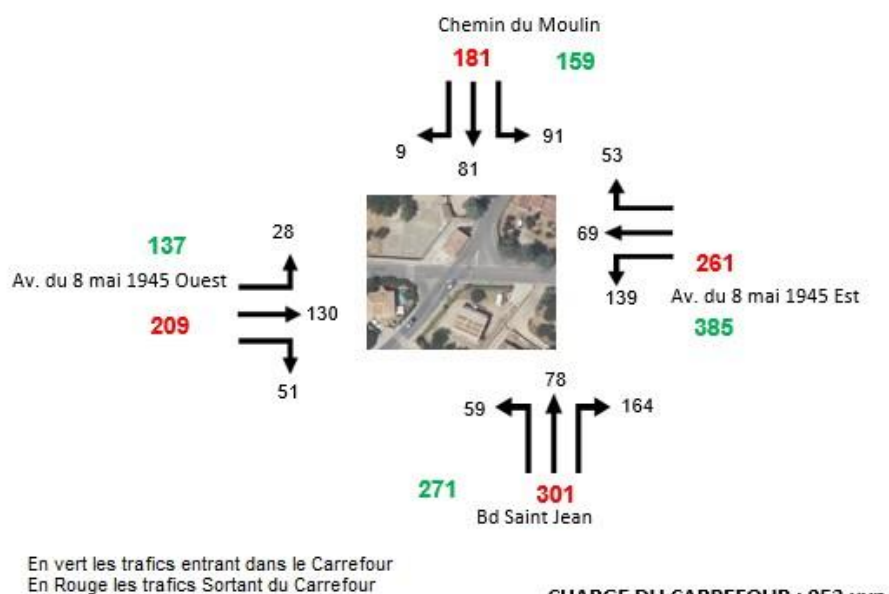
La Charge* du Carrefour est de **841 uvp/heure**.

Nota : le déséquilibre des résultats en entrée et sortie du Parking du Pôle Petite Enfance est lié au fait que ce parking a deux accès l'un au Sud et l'autre sur le giratoire. Les sorties se font majoritairement dans le giratoire.



CARREFOUR C2

HEURE DE POINTE DU SOIR 2025



CHARGE DU CARREFOUR : 952 uvp

Axes principaux :

Le trafic sur le Bd Saint Jean est de 572 uvp/heure.

Le trafic sur l'Avenue du 8 Mai Est est de 646 uvp/heure.

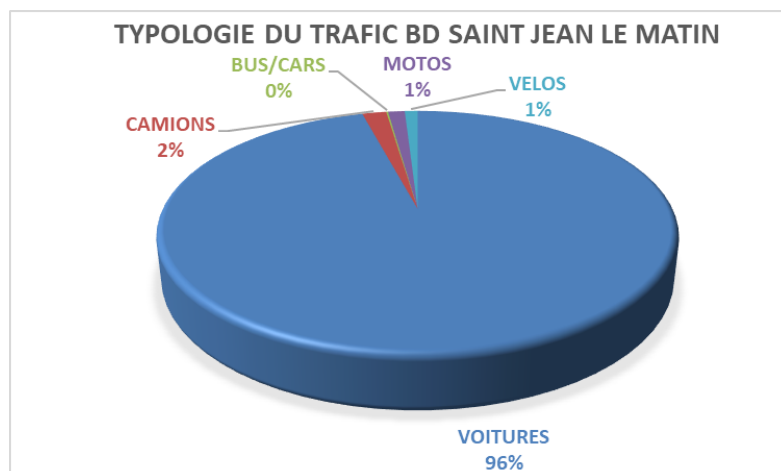
Axes secondaires :

Le trafic sur l'Avenue du 8 Main Ouest est de 346 uvp/heure.

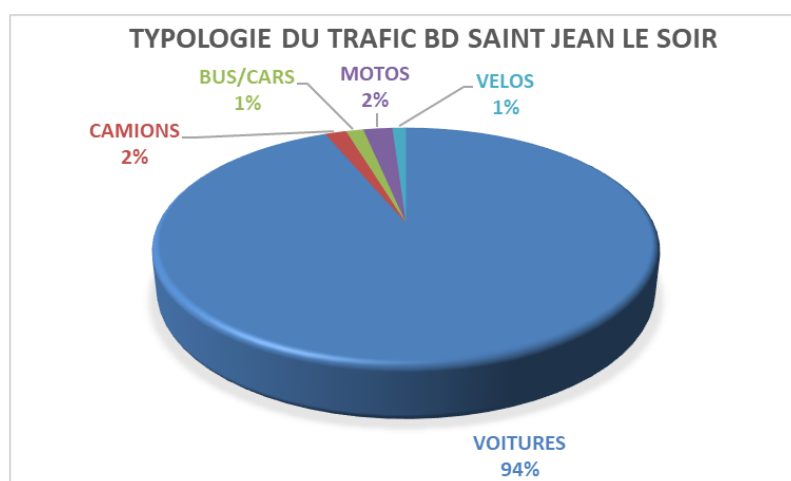
Le trafic sur le chemin du Moulin est de 340 uvp/heure.

La Charge* du Carrefour est de **952 uvp/heure**.

Nous avons analysé la typologie du trafic sur le Bd Saint Jean dans la section Sud.



VOITURES	692
CAMIONS	13
BUS/CARS	1
MOTOS	9
VELOS	7



VOITURES	625
CAMIONS	11
BUS/CARS	9
MOTOS	15
VELOS	7

Le Matin, le trafic est composé à 96% de voitures particulières. Il y a peu de camions et de Cars (en valeur absolue 13+1), quelques motos (9) et 7 vélos.

Il n'y a beaucoup de piétons dans la Zone d'étude : 78 à l'Heure de Pointe. Cela est dû à la fréquentation du Pôle petite enfance mais également à un itinéraire de rabattement vers le Centre-Ville par la Rue Vaucanson.

Le Soir, le trafic est composé à 94% de voitures particulières. Il y a un peu moins de camions mais plus de cars scolaires (en valeur absolue 11+9), plus de Motos (15) et toujours 7 vélos.

Il y a toujours beaucoup de piétons dans la Zone d'étude : 90 à l'Heure de Pointe.

3.2.3 Calcul des réserves de capacité actuelles (référence 2025)

Heure de Pointe du Matin de 7h45 à 8h45.

Carrefour 1. Les réserves de capacité ont été calculées avec le logiciel référent : Girabase.

Géométrie du Giratoire :

Diamètre total : 24,00m

Ilot central : 4,00m

Surlargeur : 1,50m

Anneau : 7,00m

Vitesse de référence choisie 50km/h soit le milieu Urbain

Extraits des tableaux Girabase

Nom du Carrefour : BD SAINT JEAN CHEMIN DE SAINT SIMON

Localisation : SAINT MAXIMIN LA SAINTE BAUME 83

Environnement

☐ Rase Campagne
 ☐ Péri Urbain
 ☒ Urbain

Caractéristiques des branches

	Nom	Angle (degrés)	Ecart	Rampe > 3%	Tourne à droite
1	Chemin de Saint Simon	0		☐	☐
2	Bd Saint Jean Nord	100	100	☐	☐
3	Bd Saint Jean Sud	261	161	☐	☐
4	Accès parking pôle petite enfan	308	47	☐	☐

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable : 4 mètres

Largeur de la bande franchissable : 2 mètres

Largeur de l'anneau : 6 mètres

Rayon extérieur du giratoire : 12 mètres

Branches

	Largeurs		Îlot	Sortie	Entrée évasée
	à 4 m	à 15 m			
1	3,0		4,0	3,5	☐
2	3,0		4,0	3,5	☐
3	3,0		4,0	3,5	☐
4	4,0		0,0	4,0	☐

Période : HPM 2025

Trafic Piétons

	1	2	3	4
	11	35	21	3

Trafic Véhicules

Trafic UVP

	1	2	3	4	TE
1	0	56	68	5	129
2	39	0	344	41	424
3	59	187	0	15	261
4	3	33	27	0	63
TS	101	276	439	61	877

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	Chemin de Saint Simon	1232	91%	0vh	2vh	1s	0,0h
2	Bd Saint Jean Nord	1122	73%	0vh	2vh	1s	0,1h
3	Bd Saint Jean Sud	1322	84%	0vh	2vh	1s	0,1h
4	Accès parking pôle petite enfance	1597	96%	0vh	2vh	0s	0,0h

Le Matin, les réserves de capacité sur les axes majeurs sont comprises entre 73% et 91%.

Carrefour 2. Les réserves de capacité ont été calculées avec la méthode du Cerema qui permet d'évaluer les réserves des carrefours "plans".

La capacité d'un carrefour -qui n'est pas équipé de feux tricolores- peut être déterminée par la méthode dite du "**créneau critique**".

Cette méthode, est applicable dans les zones non perturbées par la présence de feux, ces derniers induisant des trafics pulsés.

Elle s'appuie sur une évaluation des temps d'attente "moyens" entre le moment où l'utilisateur se présente au droit du point d'échange et le moment où il peut s'insérer, sur la voie principale, en toute sécurité : ici essentiellement le mouvement de Tourne-à-Gauche depuis la Rue du 8 mai 1945 vers le Boulevard Saint Jean et/ou le Chemin de Moulin.

La durée du "créneau critique" à trouver dans le trafic de la voie principale, s'évalue en fonction du type de manœuvre (ici, Tourne-à-Droite mais aussi, Tourne à Gauche), du nombre de files (dans notre dossier 1 file par voie), et de la vitesse réglementaire de la voie principale (ici vitesse réglementée à 50km/h).

Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne à droite (TAD) ou tourne à gauche (TAG)

Vitesse réglementaire de la voie principale	Valeur du créneau critique		
	Voie principale à sens unique (1 ou 2 files)	Voie principale à double sens	
		TAD	TAG
30 km/h	TAD ou TAG 4 s	4 s	5 s
50 km/h	5 s	5 s	6 s
70 km/h	6 s	6 s	7 s

Le tableau ci-dessus montre un créneau critique théorique à 5 et 6s pour une vitesse de référence de 50km/h.

Nous allons analyser les trafics débouchant du Bd Saint Jean soit en direction du Centre-ville (Tourne-à-Gauche), soit en direction de Bras (Tourne-à-Droite). Nous avons également analysé les flux sortant du Chemin du Moulin, soit allant vers le Centre-ville soit vers Bras. Les mouvements de Tout-Droit sont également pris en compte.

Dans un premier temps on peut dire que la géométrie du Carrefour, tel qu'il est conçu aujourd'hui, répond aux préconisations d'aménagement de ce type de carrefour "Plan".

L'étude des abaques du Cerema qui mettent en corrélation les trafics de l'Avenue du 8 mai 1945 avec les trafics "Tournant-à-Gauche" soit en direction du Boulevard Saint Jean soit du Chemin du Moulin, donne des réserves de capacités d'insertion théoriques de 710 uvp/h et 680 uvp/h selon que l'on vienne de l'Ouest ou de l'Est.

Les réserves actuelles sont donc conséquentes, de l'ordre de 34%.

Il convient ensuite de calculer les temps d'attente en sortie du Bd Saint Jean et en sortie du Chemin du Moulin pour voir si ces temps, s'ils sont trop longs ne vont pas générer des mouvements d'impatience et donc de l'insécurité.

Les temps d'attente Moyens*, pour sortir du Bd Saint Jean mais également du Chemin du Moulin sont de 9s*.

Pour information le Cerema précise dans son document "Carrefours Urbains" page 111 que tout **temps d'attente à un carrefour **inférieur à 30s est correct**. Au-delà il faut envisager d'équiper le Carrefour d'un système de gestion comme des feux tricolores... .*

Heure de Pointe du Soir de 16h45 à 17h45.

La même méthode que pour le matin a été appliquée avec l'utilisation de Girabase.

Géométrie du Giratoire (pour mémoire) :

Diamètre total 24,00m

Ilot central : 4,00m

Surlargeur 1,50m

Anneau : 7,00m

Vitesse de référence choisi 30km/h soit le milieu Urbain

Période : HPS 2025

Trafic Piétons

1	2	3	4
7	31	41	5

Trafic Véhicules
Trafic UVP

	1	2	3	4	TE
1	0	36	60	5	101
2	37	0	232	17	286
3	137	242	0	17	396
4	3	28	27	0	58
TS	177	306	319	39	841

Matrice de trafic testée pour le Soir.

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	Chemin de Saint Simon	1193	92%	0vh	2vh	1s	0,0h
2	Bd Saint Jean Nord	1277	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
3	Bd Saint Jean Sud	1210	75%	0vh	2vh	1s	0,1h
4	Accès parking pôle petite enfance	1411	96%	0vh	2vh	1s	0,0h

Le Soir, les réserves de capacité sont comprises entre 75% et 92%.

Carrefour 2. Les réserves de capacité ont été calculées selon la même méthode que le matin.

Les réserves actuelles sont de 38%.

Les temps d'attente Moyens, pour sortir du Bd Saint Jean mais également du Chemin du moulin sont compris entre 8s à 9s.

3.3 Commentaires

Les sens de circulation, sont déséquilibrés sur le Bd Saint Jean.

Les relevés de comptage le Matin et le Soir permettent d'estimer le trafic journalier sur les axes du secteur d'étude.

Bd Saint Jean Nord : 6 355 véh./j.

Avenue Saint Simon : 2 285 véh./j).

Avenue du 8 Mai 1945 : 6915 véh/j

Les vitesses réglementaires sont respectées (observations faites sur le terrain).

Le trafic est essentiellement constitué de véhicules légers, sur l'ensemble des voiries :

Sur le terrain on observe des vélos et trottinettes (classées dans la même rubrique que les vélos). Beaucoup d'entre eux empruntent la Rue Vaucanson en rabattement vers l'hypercentre.

Il y a beaucoup de piétons sur les passages protégés du petit Giratoire : 80 piétons le Matin et 90 le Soir. Cela est lié à la présence du Pôle Petite Enfance, et aux écoles situées au Sud mais également au Nord de l'Avenue du 8 Mai 1945. Les usagers sont attentifs dans ce secteur et laissent systématiquement la priorité aux piétons.

Les réserves de capacité des voiries et du point d'échange sont importantes.

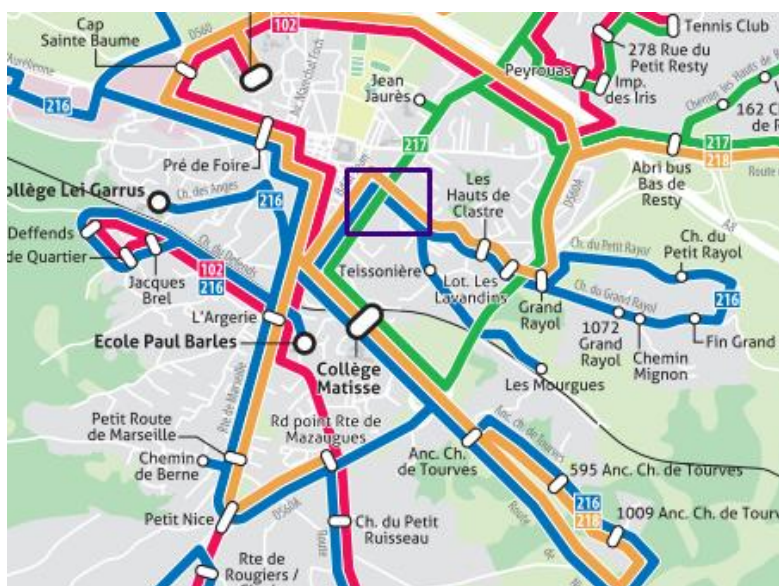
3.4 Le Transport en Commun



Le transport en Commun est organisé par l'Agglomération Provence Verte avec le réseau MouvenBus. Le secteur d'étude est traversé par les navettes qui desservent les établissements scolaires.

Durant les comptages nous avons repéré les ligne 216 et 217 lignes scolaires intra-muros.

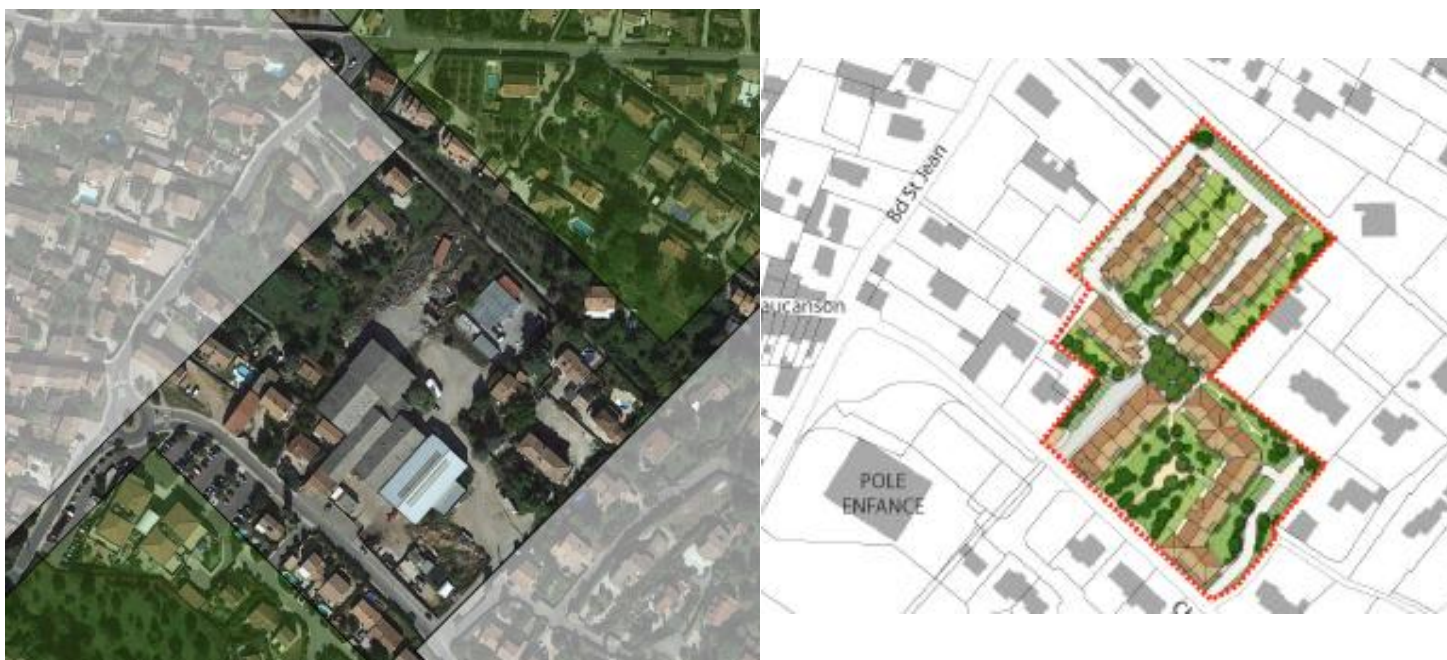
Il n'y a pas, pour le moment, d'arrêts de transport scolaire dans la Zone d'étude.



4. LE PROJET

4.1. Généralités

Comme évoqué dans l'introduction ce Projet se présente sous la forme d'un ensemble immobilier sur un Site situé le long du Chemin de Saint Simon. Le Site est aujourd'hui occupé par les Services Techniques de la Ville.



Documents Nexity- Plan de masse réalisé par le Cabinet amb (architecture).

4.2. Le Programme

Projet 150 logements (données porteur de projet) :

- **55 logements en libre accession.**
- **50 logements intermédiaires.**
- **45 Logements sociaux.**

L'accès se fait (entrée et sortie) depuis et vers le Chemin de Saint Simon.
Le stationnement est organisé au sein de la parcelle : 210 places.

4.3 Impact du Projet sur les circulations

Trafic HPS 2028 (horizon de simulation retenu)

4.3.1 Impact du Projet

Calcul théorique du nombre de déplacements quotidiens générés par le programme de logements envisagé.

Hypothèse : 150 LOGEMENTS.

Taux de motorisation : 1 à 2 véhicules par logement (du social au libre accession).

La génération journalière **théorique** sera de : 810 déplacements (entrées/sorties confondues).

Il convient d'appliquer des pondérations sur cette donnée brute.

Nous avons appliqué une pondération pour tenir compte du fait que quotidiennement les futurs habitants ne vont pas forcément utiliser leur véhicule : retraite, chômage, congés... cette pondération est de 20%.

Ensuite nous avons appliqué une pondération liée au report modal : usage du vélo (ici la topographie est très favorable), marche à pied (Centre-ville et écoles dans un rayon de 450m), covoiturage... Nous estimons cette pondération à 5%.

L'impact **pondéré** sur la journée sera de 615 déplacements ce qui représente :

- à l'Heure de Pointe du Matin : 135 mouvements (25 entrant et 110 sortant)
- à l'Heure de Pointe du Soir : 120 mouvements (95 entrant et 25 sortant).

A l'Heure de Pointe, nous avons affecté les déplacements comme suit :

55% vers Bd Saint Jean Sud (DN7).

35% vers le Bd Saint Jean Nord (Bras).

10% vers les quartiers Est et le péage d'A8.

4.3.2 Evaluation des trafics à terme, sur le réseau de proximité.

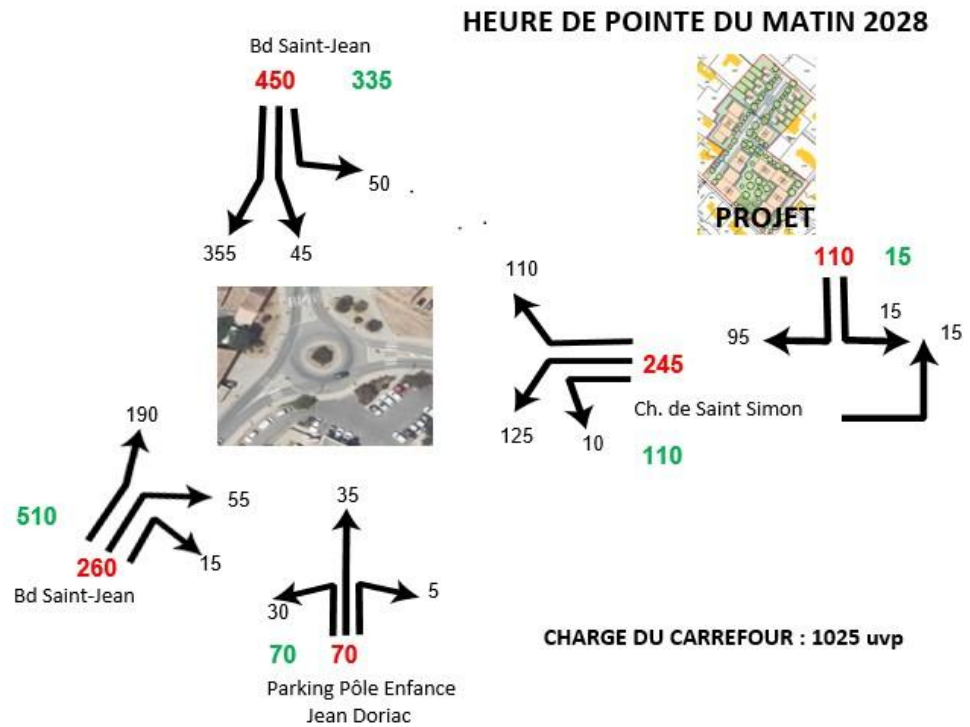
Afin de simuler les trafics sur le réseau de proximité nous avons pris en compte :

- 1 - Le Projet de logements avec le plan des accès qu'il induit.
- 2 - Une progression linéaire des trafics de 1% par an sur le réseau viaire*.
- 3 - Une affectation des flux qui tient compte de la position des emplois, des structures scolaires, et des observations faites sur le terrain.

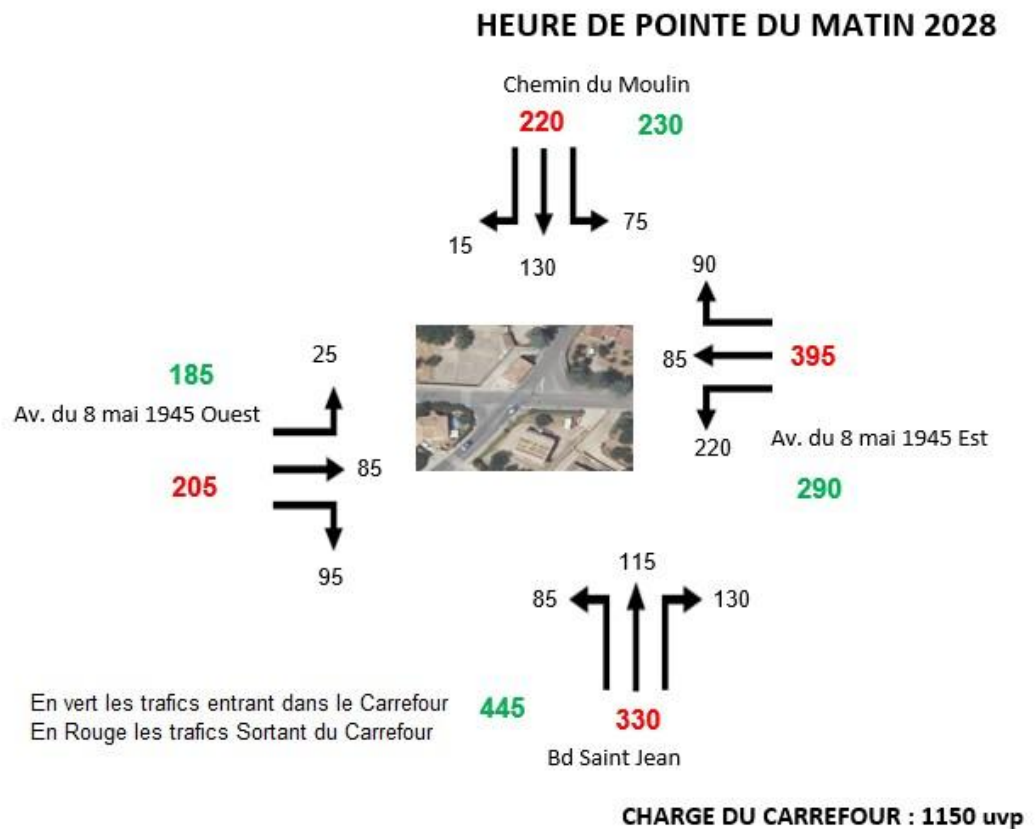
**Cela permet de prendre en compte un éventuel développement endogène de ce secteur de la Commune.*

4.3.3 Résultats affectés en Heure de Pointe du Matin – HORIZON 2028.

CARREFOUR 1

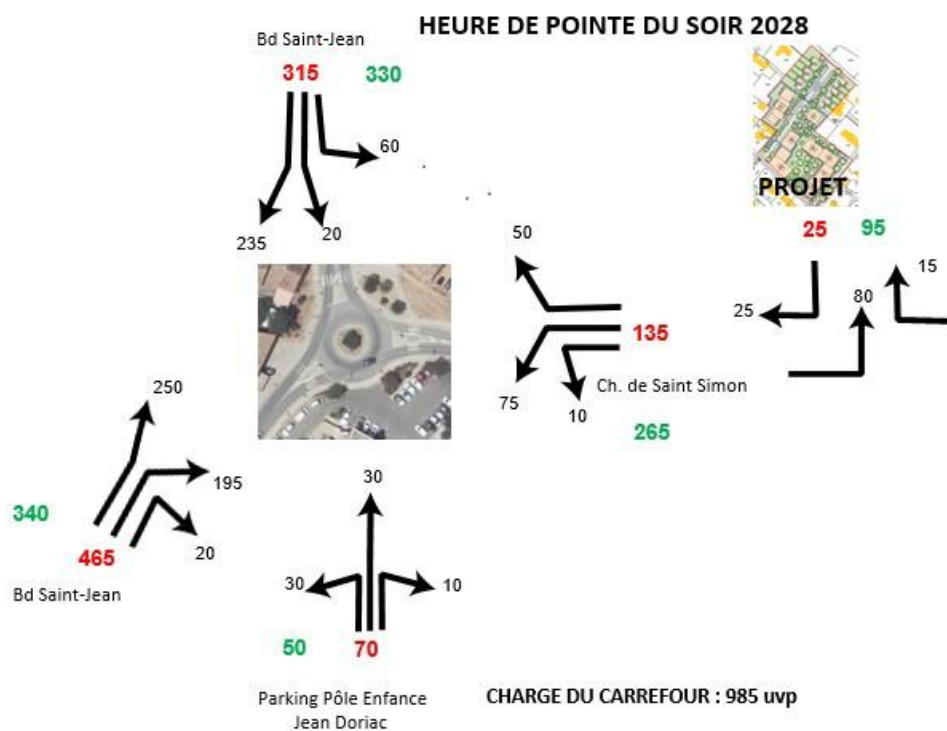


CARREFOUR 2

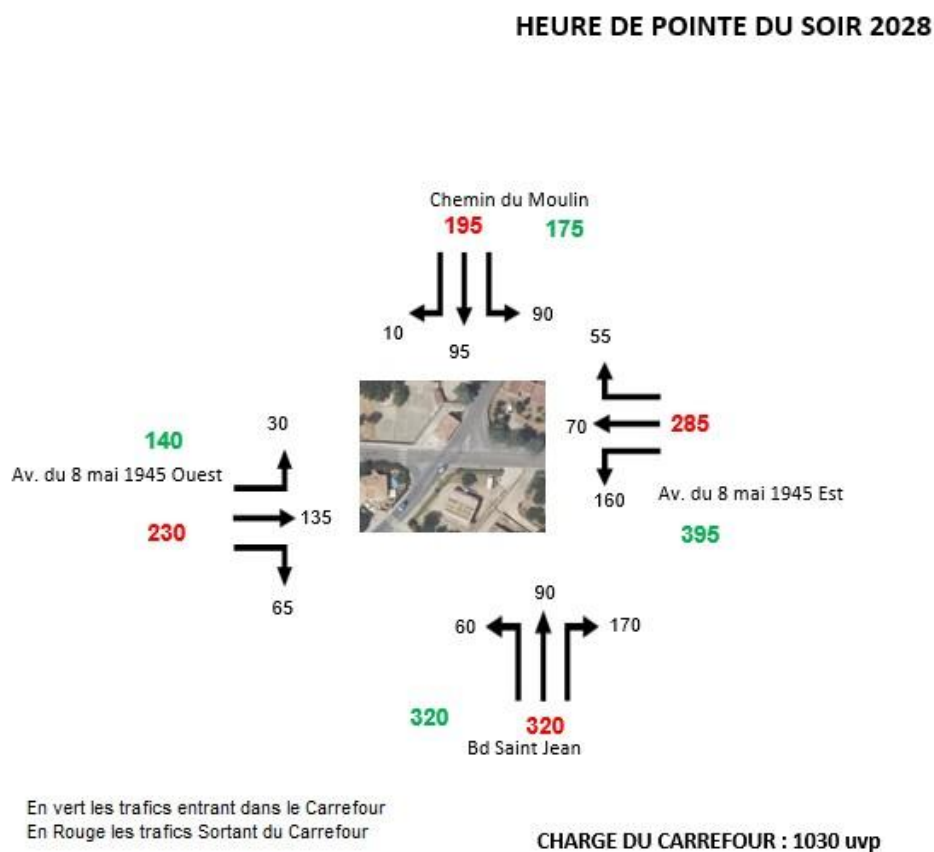


4.3.4 Résultats affectés en Heure de Pointe du Soir – HORIZON 2028.

CARREFOUR 1



CARREFOUR 2



4.3.5 Calcul des réserves de capacité à l'horizon 2028

LE MATIN.

Les calculs sont réalisés pour la même Heure de Pointe que celle observée le Matin en 2025 soit de 7h45 à 8h45.

Carrefour 1.

Géométrie du Giratoire pour mémoire :

Diamètre total : 24,00m

Ilot central : 4,00m

Surlargeur : 1,50m

Anneau : 7,00m

Période : HPM 2028 PROJET REALISE

Trafic Piétons

1	2	3	4
15	40	25	5

Trafic Véhicules
Trafic UVP

	1	2	3	4	TE
1	0	110	125	10	245
2	50	0	355	45	450
3	55	190	0	15	260
4	5	35	30	0	70
TS	110	335	510	70	1025

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	Chemin de Saint Simon	1103	82%	0vh	2vh	1s	0,1h
2	Bd Saint Jean Nord	994	69%	0vh	2vh	1s	0,2h
3	Bd Saint Jean Sud	1286	83%	0vh	2vh	1s	0,1h
4	Accès parking pôle petite enfance	1567	96%	0vh	2vh	0s	0,0h

Le Matin, les réserves de capacité seront comprises entre 69% et 83%.

Carrefour 2. Les réserves de capacité ont été calculées avec la même méthode que pour la période actuelle.

Les réserves à l'horizon 2028 seront de l'ordre de 29%.

Comme pour la situation actuelle, il convient ensuite de calculer les temps d'attente en sortie du Bd Saint Jean et en sortie du Chemin du Moulin.

Les temps d'attente Moyens, pour sortir du Bd Saint Jean mais également du Chemin du Moulin sont compris entre 10 à 12s.

LE SOIR

Les calculs sont réalisés pour la même Heure de Pointe que celle observée le Soir en 2025 soit de 16h45 à 17h45.

Période : HPS 2028 PROJET REALISE

Trafic Piétons

1	2	3	4
10	35	45	5

Trafic Véhicules
Trafic UVP

	1	2	3	4	TE
1	0	50	75	10	135
2	60	0	235	20	315
3	195	250	0	20	465
4	10	30	30	0	70
TS	265	330	340	50	985

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	Chemin de Saint Simon	1138	89%	0vh	2vh	1s	0,1h
2	Bd Saint Jean Nord	1208	79%	0vh	2vh	1s	0,1h
3	Bd Saint Jean Sud	1088	70%	0vh	2vh	1s	0,1h
4	Accès parking pôle petite enfance	1272	95%	0vh	2vh	1s	0,0h

Le Soir, les réserves de capacité seront comprises entre 70% et 89%.

Carrefour 2. Comme pour le Carrefour 1, les réserves de capacité ont été calculées avec la même méthode que pour la période actuelle (créneau critique du Céréma).

Les réserves à l'horizon 2028 seront de l'ordre de 33%.

Comme pour la situation actuelle, il convient ensuite de calculer les temps d'attente en sortie du Bd Saint Jean et en sortie du Chemin du Moulin.

Les temps d'attente, pour sortir du Bd Saint Jean mais également du Chemin du Moulin sont en moyenne de 9 à 10s.

5 – RESUME - CONCLUSIONS

Le Projet s'inscrit dans un Quartier résidentiel calme où l'on observe depuis quelques années une densification.

Le Projet porté par Nexity sera réalisé sur des terrains aujourd'hui occupés par les Services Techniques de la Ville de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume.

Il est idéalement situé, à proximité immédiate du Pôle Petite Enfance mais également du Centre-ville avec ses activités et commerces, des écoles primaires et même du Collège (le tout dans un rayon de 500m à pied).

Rappelons que nous avons extrapolé, dans nos calculs, une évolution de la fréquentation des axes afin de tenir compte de la densification évoquée ci-dessus.

Ce Projet s'oriente vers la construction de 150 logements. Il ne va, en aucun cas, bouleverser le fonctionnement des voies d'accès.

L'accès se fera depuis et vers le Chemin de Saint Simon.

Les trafics journaliers sur les voies à proximité du Projet ont été évalués en se basant sur les relevés de l'Heure de Pointe du Matin et du Soir :

- Bd Saint Jean : 6355 véh./j.
- Chemin de Saint Simon : 2 285 véh./j.

Durant les Heures de Pointe, nous avons calculé les réserves de capacité du point d'échange : Bd Saint Jean/Chemin de Saint Simon. Les réserves sont aujourd'hui conséquentes. A livraison du Projet, les impacts sur ce carrefour de type giratoire sont faibles*. Ici sur les voies principales à l'horizon 2028, les réserves sont de 70 et 79% sur le Bd saint Jean. Cela se confirme sur le terrain avec aucune rétention observée durant les pointes du Matin et du Soir sur aucune des branches du Giratoire

**Pour mémoire rappelons qu'un carrefour de type giratoire commence à présenter des "micro-saturations" quand ses réserves sont inférieures à 20%.*

Pour mesurer le plus précisément les impacts du Projet nous avons également travaillé sur le Carrefour Nord : Bd Saint Jean/Avenue du 8 Mai 1945.

Bien que ce carrefour, avec perte de priorité soit réalisé sans aménagement particulier, les réserves de capacité calculées avec la méthode dite du "Créneau Critique" du Céréma donnent des résultats très satisfaisants (réserves à termes de l'ordre de 33%).

Enfin nous avons vérifié, par le calcul, que le point d'accès au Projet présente toutes les garanties pour une exploitation correcte et sécurisée.

Le Matin les sorties se font majoritairement en Tourne-à-Droite. Les réserves seront de 80% et les temps d'attente en sortie du Site de 5 à 6s selon que l'on va vers la Gauche ou la Droite.

Le Soir les résidents rentrent chez eux, les mouvements se font en Tourne-à-Gauche depuis le Chemin de Saint Simon vers le Projet. Les réserves seront de 84% et les temps d'attente pour accéder au Site seront de 5s.

Il ne sera pas nécessaire d'envisager un travail sur le Point de raccordement du Projet qui pourra fonctionner sans aménagement géométrique de type Tourne-à-Gauche protégé.

L'accès sur le Chemin de Saint-Simon sera donc un accès collectif unique simple, réglementé par un panneau de type "Stop" ou "Cédez le Passage", à voir avec la Ville.

Si l'on compare les taux de motorisation retenu pour ce programme avec le nombre de places de stationnement proposées on observe une marge de 5%. Cela permettra de proposer une dizaine de places aux visiteurs : famille, infirmiers, prestataires de services..., au sein même du Projet.

Cela permet également de garantir qu'il n'y aura pas de "demande" (stationnement sauvage) autour du Projet, en particulier au niveau du Pôle Petite Enfance, dont le parking est souvent complet.

En résumé, le tableau ci-dessous permet de visualiser les simulations de circulation à court et long termes sur les 2 voiries majeures de desserte du Site.

	TMJA	TMJA 2028	TMJA	TMJA +20 ans	TMJA +20 ans
	2025	2028	2028 PROJET	sans PROJET	avec PROJET
CHEMIN DE SAINT SIMON	2285	2355	2970	2590	3200
BOULEVARD SAINT JEAN	6355	6545	7100	6990	7545

Les impacts de ce projet, analysés en trafic journalier et durant les heures de pointe, (heures critiques) donnent des résultats très satisfaisants.

Christine GOURIOU
CG CONSEIL
3 Rue Barri Vieux
8317 BRIGNOLES
06 12 56 96 99
04 94 72 54 86

c.g.conseil@orange.fr