

Amélioration de la desserte du Pays de Fayence

Etude de faisabilité

Février 2015



CONTENU

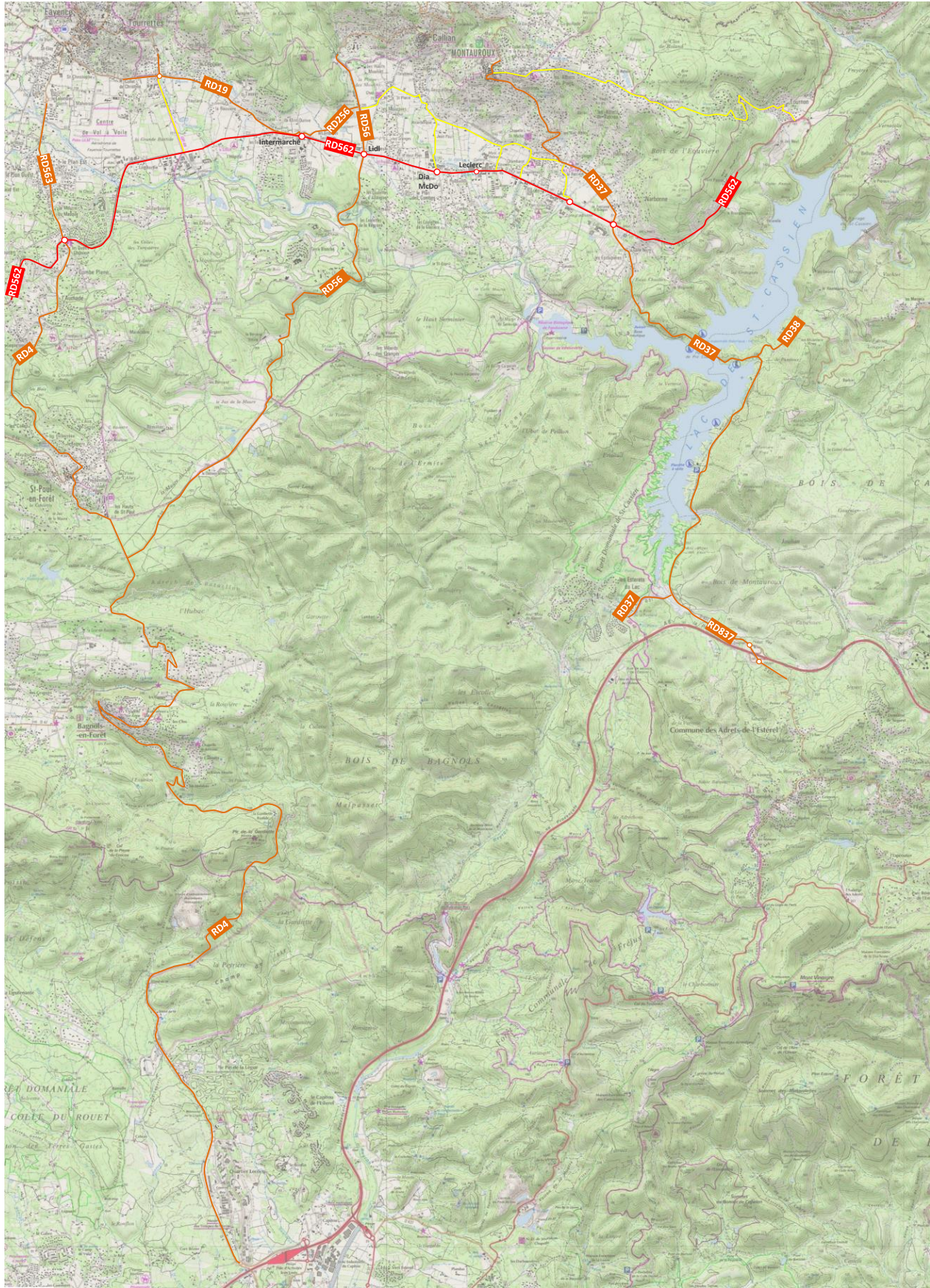
1.	OBJET DE L'ETUDE	3
2.	RAPPELS DU DIAGNOSTIC TRAFIC	4
	Fonctionnement actuel	4
	Traffics actuels	5
	Origines Destinations	6
3.	CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	7
	ENVIRONNEMENT	7
	PATRIMOINE CULTUREL.....	8
	PAYSAGE.....	9
		10
		12
6.	COMPARAISON DE VARIANTES.....	27
A.	CRITERES DE LA COMPARAISON	27
B.	FIABILITE DE L'ITINERAIRE	27
C.	SECURITE ROUTIERE	28
D.	RISQUES DE POLLUTION DE L'EAU DU LAC.....	28
E.	MEILLEURE REPARTITION DU TRAFIC	29
F.	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU NIVEAU DE LA RD 562	42
G.	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU NIVEAU DU GOLF ET DE CHATEAU GRIME.....	42
H.	DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU LAC DE SAINT-CASSIEN	43
I.	CONFORT DU TRACE ET GEOMETRIE	43
J.	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	44
K.	IMPACT SUR BATI / GENE DES RIVERAINS	44
L.	IMPACT SUR LE PAYSAGE.....	45
M.	MONTANTS DES TRAVAUX	45
N.	SYNTHESE DES CLASSEMENTS DES CRITERES	46

1. OBJET DE L'ETUDE

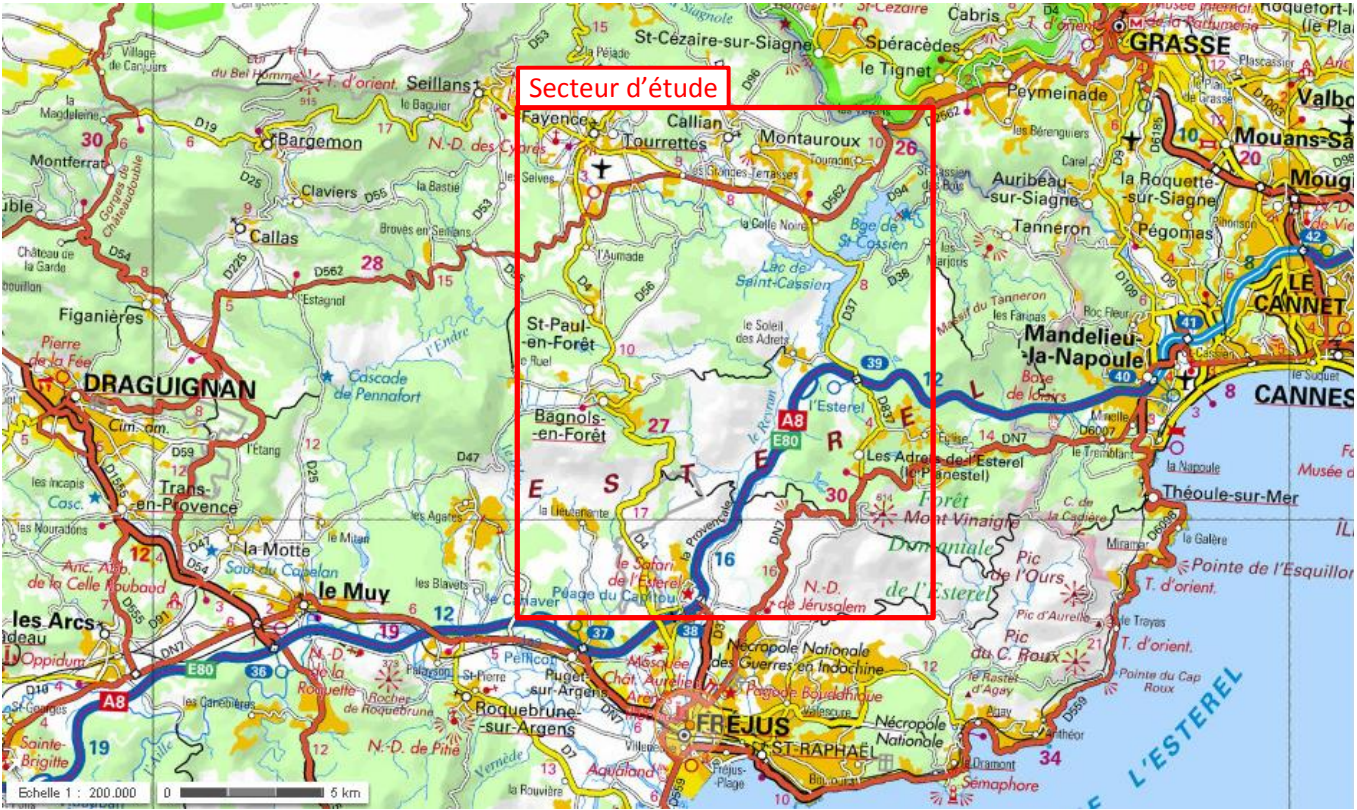
Le Pays de Fayence est actuellement desservi par la RD562, qui permet les liaisons vers Draguignan et Grasse, et par la RD37, qui permet les liaisons vers l'autoroute A8. La RD4 permet les liaisons vers Fréjus, mais elle est peu empruntée en raison de son étroitesse et de sa sinuosité. Des dysfonctionnements sont régulièrement observés sur la RD562, qui cumule les fonctions d'itinéraire de transit et d'axe de desserte des zones d'activités, ainsi que sur la RD37, qui cumule les fonctions d'itinéraire de transit et d'itinéraire touristique. Les temps de parcours sont de plus en plus longs et aléatoires.

L'objet de l'étude est de solutionner les problèmes de fiabilité de l'itinéraire entre l'autoroute A8 et Fayence, et d'aboutir à un niveau de desserte satisfaisant pour tous les usagers : migrants vers les zones d'emplois du 06, activités du Pays de Fayence, touristes. L'étude comprend des propositions d'améliorations sur le réseau existant, l'analyse des trafics sur différentes variantes de création de nouvelles voies.

Plan du secteur d'étude



Plan de situation :



2. RAPPELS DU DIAGNOSTIC TRAFIC

Fonctionnement actuel

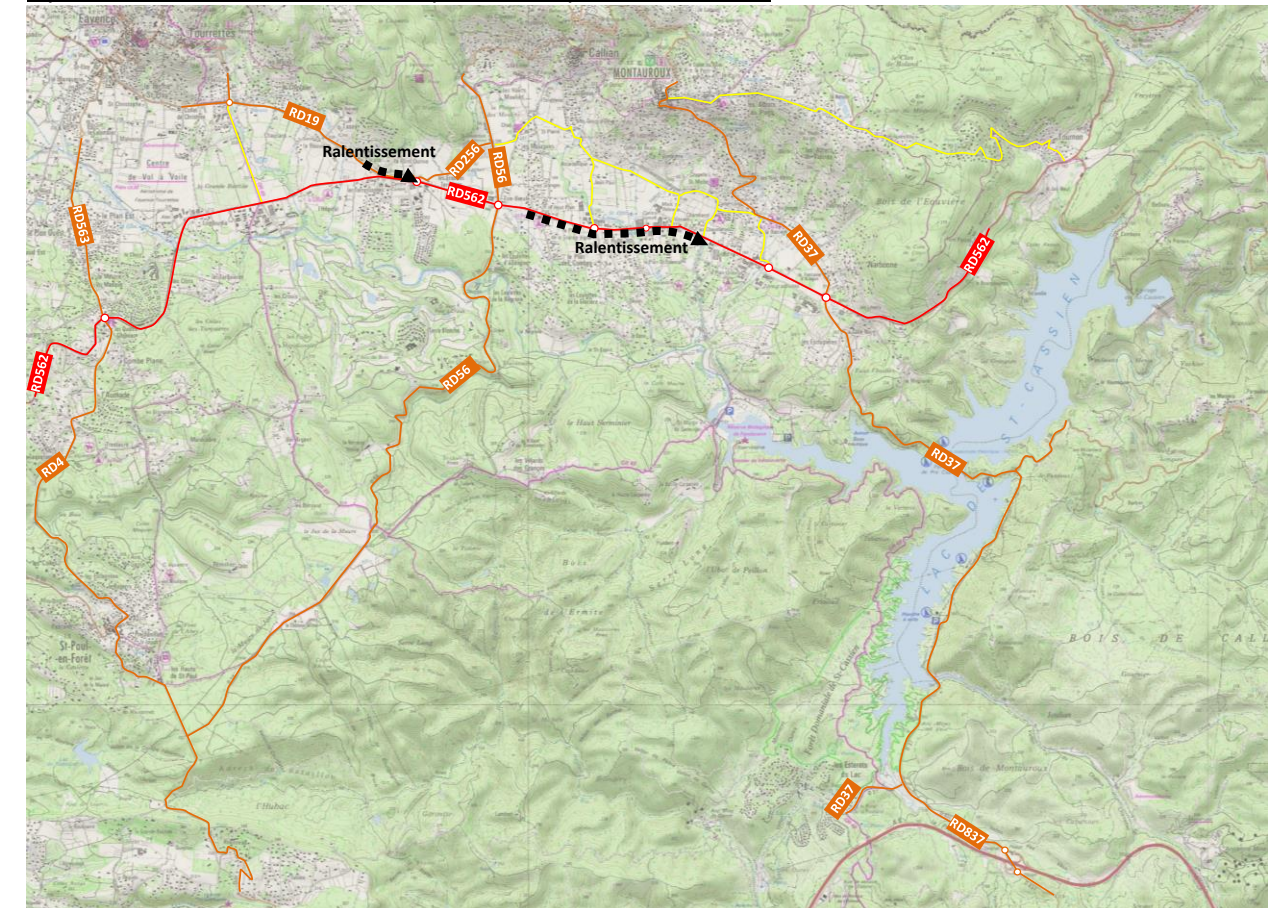
Les cartes ci-contre rappellent les dysfonctionnements circulatoires régulièrement observés en période normale (hors été) :

En période de pointe du MATIN (7h30-9h00), la circulation se fait au ralenti sur la RD562 dans le sens Fayence -> RD37, essentiellement entre le giratoire RD56 et le giratoire RD37. Ce ralentissement est naturel compte tenu de la faible vitesse liée à la densité de trafic, mais il est aggravé par les manœuvres de tourne-à-gauche qui empêchent l'écoulement pendant quelques secondes, en particulier au droit du chemin de Chambarot. Parfois, un ralentissement se forme dès la RD19, en insertion sur le giratoire RD562/RD256.

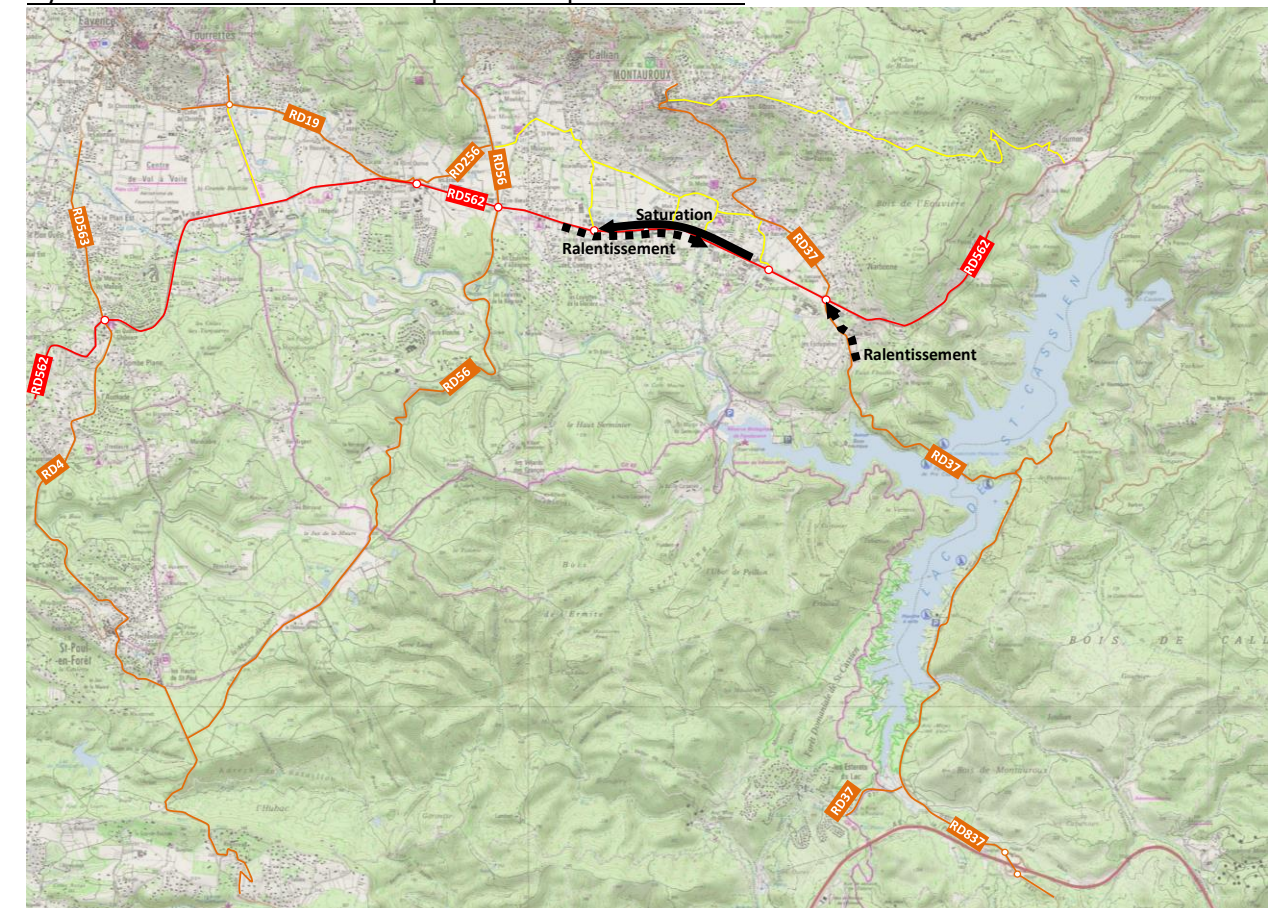
En période de pointe du SOIR (16h30-18h00), la circulation est saturée sur la RD562 dans le sens RD37 -> Fayence. Cette saturation se forme au droit du giratoire de la zone d'activité Grande Vigne, les nombreux mouvements sur l'anneau et tournés vers la ZA limitent l'insertion depuis la RD562, où il se forme une saturation qui dépasse le giratoire de Leclerc. Parfois on observe également des ralentissements sur la RD37 en insertion sur la RD562, et sur la RD562 en sens inverse à l'image de ce qui est observé le matin.

C'est donc la période de pointe du soir qui est la plus contraignante, période où se cumulent différents types de déplacements : domicile-travail mais aussi commerces (alors que la période du matin ne comprend que les domicile-travail), de nombreuses enseignes commerciales s'étant développées le long de la RD562.

Dysfonctionnements observés en période de pointe du MATIN



Dysfonctionnements observés en période de pointe du SOIR



Trafics actuels

La carte ci-contre synthétise les trafics actuels sur les principales routes du secteur d'étude : les trafics journaliers ainsi que les trafics en Heure de Pointe du Soir (HPS) qui correspond au créneau 17h-18h.

RD562 :

- ☐ 20 000 véh/jour
- ☐ en HPS : 1100 véh/h dans un sens (vers Draguignan) et 850 véh/h dans l'autre (vers le 06)

RD37 :

- ☐ 13 000 véh/jour
- ☐ en HPS : 850 véh/h dans un sens (vers la RD562) et 450 véh/h dans l'autre (vers A8)

RD4 Saint Paul :

- ☐ 3 800 véh/jour
- ☐ en HPS : 160 véh/h dans un sens (vers la RD562) et 230 véh/h dans l'autre (vers A8)

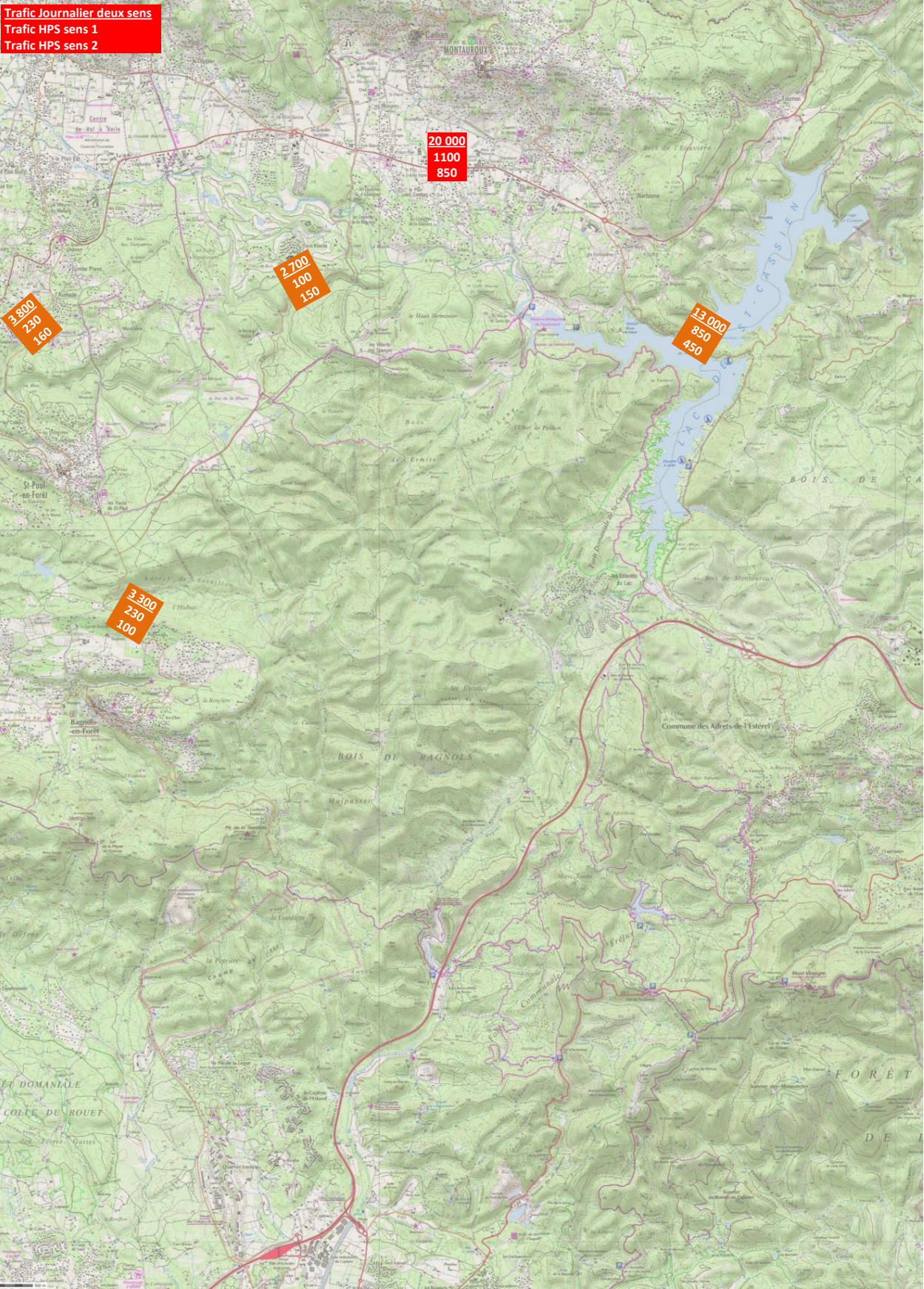
RD56 :

- ☐ 2 700 véh/jour
- ☐ en HPS : 150 véh/h dans un sens (vers la RD562) et 100 véh/h dans l'autre (vers RD4)

RD4 Bagnols :

- ☐ 3 300 véh/jour
- ☐ en HPS : 230 véh/h dans un sens (vers la RD562) et 100 véh/h dans l'autre (vers A8)

Trafics actuels sur les principales routes



Origines Destinations

Les origines destinations des déplacements figurent dans les matrices HPM et HPS ci-dessous, dont le zonage se rapporte à la carte ci-contre :

	RD562				Montauroux				Les Esterets du Lac				A8				RD562				Saint Paul Ouest				Intermarché				RD562 Est				
HPM	Fréjus	Draguignan	Fayence	Fayence	Fayence	RD19	RD56	RD37	Grasse	RD38	du Lac	Fréjus	A8 Nice	RD837	Bagnols	Paul	Ouest	ché	RD56	RD562	Est	RD37	Total										
Fréjus	0	0	12	1	0	6	3	1	0	0	0	1	0	0	157	5	2	3	3	4	0	1	200										
RD562 Draguignan	0	0	59	16	4	11	3	10	0	0	0	0	19	2	0	4	4	2	1	31	31	3	200										
Fayence RD563	23	47	0	7	2	2	2	3	0	0	0	4	30	2	13	43	40	4	3	33	19	2	280										
Fayence GR	1	2	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	5	0	2	5	62	5	1	3	5	1	100										
Fayence RD19	4	6	6	8	0	25	16	63	1	4	26	146	5	2	1	20	57	4	120	90	6	610											
Montauroux RD56	1	6	1	1	41	0	1	4	0	0	4	9	2	0	5	8	16	6	61	21	3	190											
Montauroux RD37	4	0	1	1	32	4	0	26	1	10	31	104	3	1	4	6	9	2	39	118	5	400											
RD562 Grasse	0	7	0	0	30	6	14	0	1	1	40	42	2	3	2	11	5	13	34	75	3	290											
RD38	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	1	2	4	0	0	0	0	0	1	1	5	20											
Les Esterets du Lac	1	1	0	0	2	1	7	5	0	0	30	112	13	0	2	2	1	0	12	14	17	220											
A8 Fréjus	1	1	0	0	15	0	18	31	3	8	0	5	14	0	1	4	4	2	25	20	18	170											
A8 Nice	1	6	2	0	28	5	17	5	4	8	7	0	23	2	12	6	9	11	49	23	30	250											
RD837	0	1	3	1	22	1	5	4	0	10	15	125	0	0	1	5	3	3	7	15	0	220											
Bagnols	228	0	16	2	0	2	0	1	0	0	0	3	0	0	0	16	5	4	10	5	11	1	302										
Saint Paul	26	3	82	6	1	4	2	7	0	0	0	30	2	22	0	20	30	1	23	22	3	284											
RD562 Ouest	6	10	17	74	8	10	8	20	0	2	6	24	4	1	6	0	10	4	33	15	6	264											
Intermarché	0	4	1	4	22	6	3	1	0	0	2	9	2	0	4	4	0	9	186	39	2	300											
RD56	0	0	0	1	3	2	2	3	0	0	1	8	1	3	1	1	1	0	13	2	1	42											
RD562	0	25	48	3	97	74	14	27	0	4	18	118	2	3	30	13	95	15	0	102	3	690											
RD562 Est	4	9	6	5	71	17	81	65	0	4	22	113	17	5	5	10	38	3	167	0	21	663											
RD37	0	0	2	0	17	0	3	3	0	8	12	96	0	0	1	3	3	3	6	11	0	170											
Total	300	130	260	130	400	180	200	280	10	60	220	1000	100	211	147	227	300	93	852	633	130	5864											
(entre zones externes) TRANSIT																					27.3%	1602											
(entre zones externes et zones internes) ECHANGE																					54.8%	3216											
(entre zones internes) INTERNE																					17.8%	1046											
TOTAL																						5864											

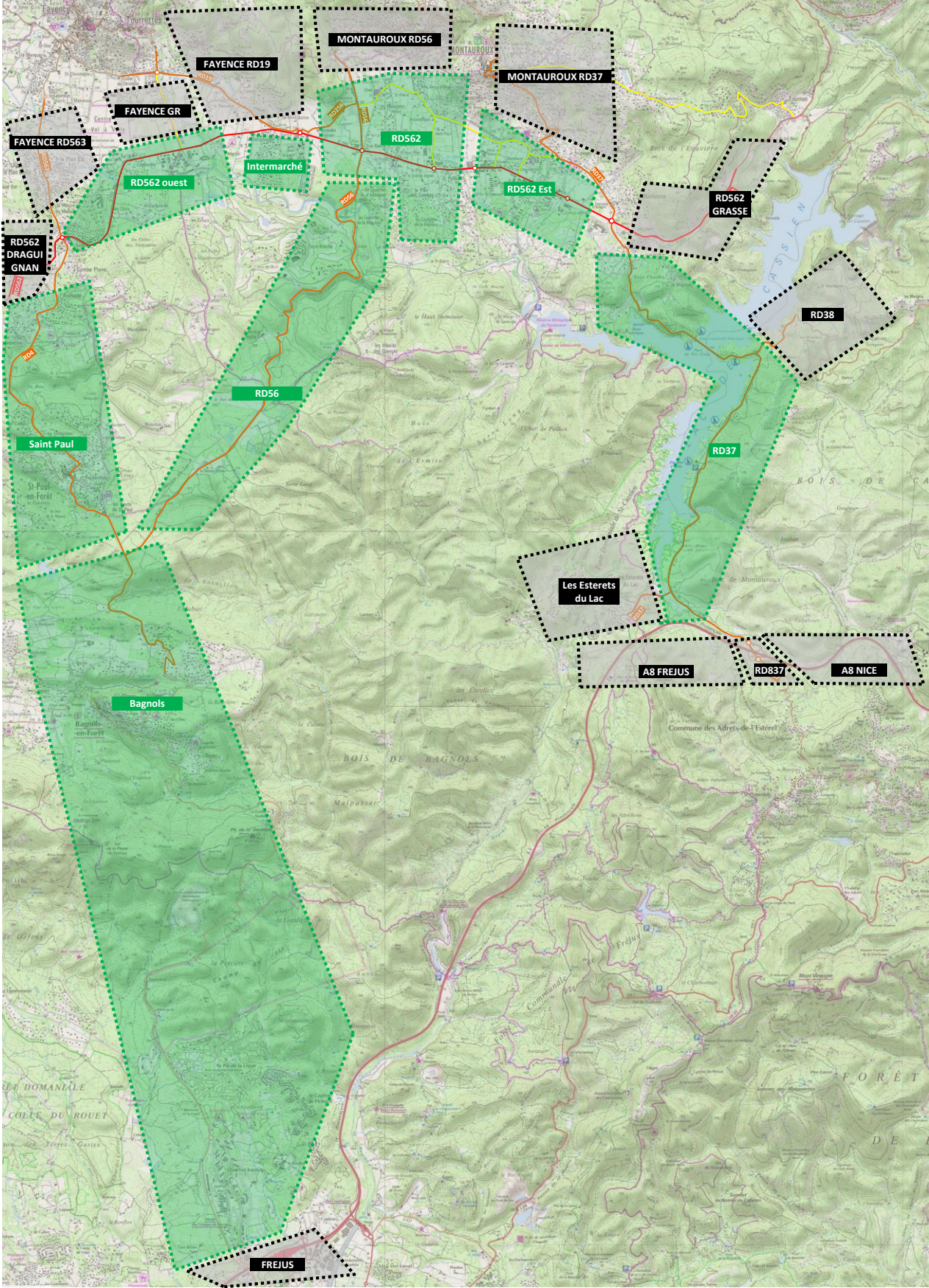
	RD562				Montauroux				Les Esterets du Lac				A8				RD562				Total	
	Fréjus	Draguignan	Fayence	Fayence	Fayence	RD19	RD56	RD37	Grasse	RD38	du lac	Fréjus	A8 Nice	RD37	Bagnols	Saint Paul	RD562 Ouest	Intermarché	RD56	RD562 Est		RD37
HPS																						
Fréjus	0	4	20	3	2	2	2	2	0	0	0	1	1	1	311	31	11	2	3	1	3	0
RD562 Draguignan	7	0	53	5	1	11	4	17	0	0	0	1	6	5	2	2	9	7	0	21	28	1
Fayence RD563	33	55	0	4	7	3	3	1	0	1	1	2	2	27	68	28	9	1	19	34	1	
Fayence GR	4	7	4	0	5	0	1	1	0	0	0	0	1	1	10	16	7	1	15	17	0	
Fayence RD19	1	5	3	9	0	41	34	46	1	1	26	38	14	2	2	21	80	4	86	84	3	
Montauroux RD56	3	8	1	1	44	0	3	6	1	1	6	10	4	5	11	10	14	7	50	13	1	
Montauroux RD37	1	5	0	0	18	5	0	12	1	10	12	22	3	0	1	6	5	1	22	55	1	
RD562 Grasse	1	18	10	2	43	2	23	0	0	10	38	9	13	7	11	19	15	1	37	76	3	
RD38	0	0	0	0	3	0	1	2	0	1	8	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Les Esterets du Lac	1	0	1	0	6	1	4	4	1	0	8	16	21	0	0	2	1	0	2	7	5	
A8 Fréjus	0	1	1	0	33	11	36	49	3	17	0	4	29	0	1	4	9	0	11	16	7	
A8 Nice	4	15	11	0	111	11	82	23	3	72	10	0	103	4	13	33	16	8	111	65	23	
RD837	0	1	2	3	14	3	7	7	4	16	20	34	0	2	3	4	2	1	7	20	0	
Bagnols	359	3	16	1	0	3	0	4	0	0	0	0	0	0	21	2	5	2	4	9	0	
Saint Paul	20	4	40	2	5	3	2	3	0	0	0	2	2	20	0	12	42	2	4	9	0	
RD562 Ouest	5	5	23	61	7	11	4	13	0	2	3	23	4	4	12	0	10	1	21	9	1	
Intermarché	3	16	8	4	46	13	7	4	0	0	3	9	8	18	57	4	0	6	135	36	2	
RD56	0	1	0	0	12	7	4	2	0	0	2	11	4	6	2	7	2	0	19	8	1	
RD562	5	36	54	0	157	50	27	29	0	5	13	33	7	5	14	18	105	8	0	83	2	
RD562 Est	2	26	21	4	83	20	69	67	2	9	13	26	8	7	16	11	30	3	149	0	2	
RD37	0	1	2	2	12	2	6	6	4	14	17	28	0	1	2	3	1	0	6	17	0	
Total	450	210	270	100	610	200	320	300	20	160	180	280	230	421	276	218	362	47	719	588	52	
																		(entre zones externes)		TRANSIT	27.9%	1677
																		(entre zones externes et zones internes)		ECHANGE	56.0%	3368
																		(entre zones internes)		INTERNE	16.1%	970
																		TOTAL				6015

Les lignes représentent les zones en origines et les colonnes représentent les zones en destination. Ainsi en HPM la ligne « Fayence RD19» représente le trafic entrant dans le secteur depuis la RD19 Fayence, le trafic total de 610 véh/h est décomposé : 4 vers Fréjus, 6 vers la RD562 Draguignan,... Et la colonne A8 Nice représente le trafic sortant sur l’A8 vers Nice, le trafic total de 1000 véh/h est décomposé : 19 depuis la RD562 Draguignan, 30 depuis la RD563 Fayence,... La somme globale de la matrice représente le trafic global au sein du secteur d’étude, on note qu’il est plus élevé en HPS (6015 véh/h) qu’en HPM (5864 véh/h).

Il a été reconstitué les parts de chaque type de trafic :

- ☐ Le TRANSIT entre zones externes représente 27% en HPM et 28% en HPS.
- ☐ L’ECHANGE entre les zones externes et les zones interne est majoritaire : 55% en HPM et 56% en HPS. On note que **les zones RD562 et RD56 EST sont responsables de nombreux déplacements.**
- ☐ Le trafic INTERNE entre zones internes représente 18% en HPM et 16% en HPS.

Définition du zonage le secteur d’étude global



3. CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

Un état initial environnemental et socio-économique permet de définir les différentes thématiques environnementales pouvant influencer sur le choix des tracés, une carte synthétise l'ensembles des contraintes environnementales et des :

- Les zones d'inventaires, de protection réglementaire et des secteurs remarquables
- le patrimoine culturel
- le paysage,
- le milieu naturel.

ENVIRONNEMENT

La zone d'étude fait l'objet de nombreuses zones d'inventaires et de protection règlementaire qui attestent de la richesse écologique du territoire à l'étude¹.

L'ensemble de ces secteurs sont listés ci-dessous :

ZONES NATURELLES D'INVENTAIRE ECOLOGIQUE FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE DE TYPE I

- Massif de la calle du Rouet et du Malvoisin
- Vallée de l'Endre et ses affluents
- Marais de Fondurane
- Gorges de la Siagne et de la Siagnole
- Charmaies et cours moyen de la Siagne
- Forêt royale de Saint Paul en Forêt
- Marais de la Fustière

ZONES NATURELLES D'INVENTAIRE ECOLOGIQUE FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE DE TYPE II

- Bois de l'Ermite
- Le Mont
- Gorge de la Saigne
- Bois de Callian et Saint Cassien des bois
- Domaine de Grime et de Rémillier
- Massifs boisés entre Callas et Saint Paul en Forêt
- Moyenne et haute vallée du Reyran et bois de Bagnols

ZONE D'IMPORTANCE POUR LA CONSERVATION DES OISEAUX

- Bois de Palaysan, du Rouet et la Malvoisin

NATURA 2000 /DIRECTIVE OISEAUX

- Colle du Rouet

NATURA 2000/DIRECTIVE HABITATS

- Forêt de Palaysan – Bois du Rouet

TERRAINS DU CONSERVATOIRE REGIONAL DES ESPACES NATURELS (CREN)

- Réserve de Fondurane
- La Fustière
- La Colle du Rouet et la plaine de Palaysan

ARRETE PREFECTORAL DE PROTECTION DE BIOTOPE

- APPB de Fondurane

Plusieurs secteurs remarquables sont présents au sud, au nord et à l'ouest du lac de Saint Cassien :

- Le marais de Fondurane (réserve biologique de Fondurane, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, ZNIEFF de type 1 & 2, PSic «Colle du Rouet-Forêt de Palaysan»),
- La forêt domaniale de Saint Cassien,
- Le marais de la Fustière,
- Le site Natura 2000 « Gorges de la Siagne ».

Par ailleurs, le grand massif boisé qui s'étend au Sud-Ouest du lac de St Cassien, en grande partie classé en ZNIEFF (ZNIEFF du « Bois de l'Ermite », ZNIEFF de la « Moyenne et haute vallée du Reyran et bois de Bagnols » et ZNIEFF « Massifs boisés entre Callas et St Paul-en-Forêt »). Une étude écologique, réalisée sur un projet de desserte du pays de Fayence avec une liaison entre le Jas des Maures et la pointe Sud du lac de St Cassien, a permis de recenser sur ce massif la présence de plusieurs espèces remarquables et protégées :

- **d'oiseaux** comme la fauvette pitchou (habitat et nidification sur le secteur), le circaète Jean-le-Blanc qui chasse et est un nicheur régulier dans le Var, l'alouette lulu, l'engoulevent d'Europe ;
- **d'amphibiens et de reptiles** : lézard vert, lézard des murailles, orvet fragile, couleuvre de Montpellier, couleuvre d'Esculape, coronelle girondine, couleuvre vipérine, crapaud calamite, crapaud commun, reinette méridionale, grenouille agile, grenouille verte et deux espèces présentant un fort enjeu de conservation : le pélodyte ponctué et la cistude d'Europe ;
- et **d'insectes**, dont les plus remarquables sont la magicienne dentelée *Saga pedo*, la diane *Zerynthia polyxena* (présente sur les prairies humides à la pointe Sud du lac de St Cassien) et deux espèces qui, bien que protégées au niveau national et européen, restent communes en région méditerranéenne et ne sont pas menacées : l'écaille chinée *Euplagia quadripunctaria* et le lucane cerf-volant *Lucanus cervus*.

PATRIMOINE CULTUREL

Le patrimoine culturel local est riche et diversifié.

Sa richesse se traduit par la présence de sites inscrits et classés, de monuments historiques inscrits et classés et de zones de présomption de prescription archéologique.

On dénombre un total de :

1. Huit Monuments Historiques inscrits :
 - 1.1. Chapelles Saint Denis (15/05/1974)
 - 1.2. Ruines de la nef et du clocher de la chapelle Notre Dame et la chapelle du XVII^e siècle (28/12/1984)
 - 1.3. Ruines du village de Puybresson (30/12/1980)
 - 1.4. Chapelle Notre Dame des Cyprès (23/01/1968)
 - 1.5. Eglise de Fayence (01/08/1967)
 - 1.6. Porte de ville (27/01/1926)
 - 1.7. Dolmen de la verrière vieille
2. Des monuments historiques classés :
 - 2.1. Restes de l'ancien aqueduc romain (12/07/1886) qui constituent plusieurs monuments historiques classés sur les communes des Adrets de l'Estérel et Fréjus.
3. Deux sites inscrits :
 - 3.1. Ensemble formé par les villages de Fayence et Tourrettes et leurs abords
 - 3.2. Village de Montauroux et ses abords
4. Un site classé :
 - 4.1. Massif de l'Estérel oriental
5. Sept zones de présomption de prescription archéologique.

PAYSAGE

Le pays de Fayence est caractérisé par 4 entités distinctes :

- Le relief, avec les villages perchés de Tourrettes, Fayence, Callian et Montauroux. Ces villages se caractérisent par un patrimoine riche et diversifié (historique, géologique, archéologique, ...). De nombreux sites inscrits y sont relevés, sans toutefois être visibles depuis la RD562.
- La plaine, avec le domaine de la Terre Blanche notamment, équipement touristique haut de gamme développé autour de la pratique du golf. Le nombre d'emplois générés par cette activité est relativement important pour le secteur. Cette entité constitue un pôle attracteur conséquent.
- La forêt et ses dessertes piétonnes. Cette entité couvre environ 70% du secteur et est marquée par un couvert végétal de type forêt méditerranéenne. En raison du relief accidenté du territoire, la forêt a été préservée de tout type d'exploitation. La randonnée constitue une activité majeure sur le secteur d'étude compte-tenu du grand nombre de sentiers et chemins, avec notamment le sentier de grande randonnée 49 qui traverse le site du nord au sud.
- La vallée, avec le lac Saint-Cassien, première destination touristique de la zone d'étude. De nombreuses activités sportives et de loisirs y sont proposées, excepté à quelques endroits stratégiques. Un biotope très riche est présent au niveau de cette entité qu'il convient de protéger.

Les villages perchés atypiques sont non seulement visibles depuis les routes départementales mais offrent également des perspectives intéressantes sur les espaces agricoles de qualité de la plaine. La RD562 constitue pourtant une frontière visuelle et physique dans le paysage qu'il convient de réaménager de manière qualitative, afin de redonner au pays de Fayence une cohérence unitaire.

Le patrimoine culturel est peu mis en valeur. Le pays de Fayence présente pourtant un patrimoine riche et diversifié. Une mise en valeur de ces monuments permettrait un désengorgement des sites plus visibles et de répartir les flux de circulation de manière plus diffuse.

La forêt est également un élément marquant du paysage. Actuellement desservie de manière convenable pour les piétons, elle doit rester une entité à part entière, sans pour autant devenir source d'ennuis (à l'heure actuelle, absence de gestion durable de la forêt, risque d'incendie fortement présent).

Les berges du lac Saint-Cassien, par leur surfréquentation, sont en cours de dégradation. Valeur identitaire du paysage, source de biodiversité, cet élément nécessite une analyse particulière. Les berges doivent être revalorisées de manière raisonnée afin de les préserver.

4. SOCIO-ECONOMIQUE

L'économie du Pays de Fayence qui a longtemps été basée sur l'agriculture s'est progressivement diversifiée. Le développement économique s'est organisé principalement à partir :

- du développement du secteur du BTP grâce à une croissance démographique particulièrement dynamique
- de l'installation de nombreuses entreprises à vocation commerciale ou de services le long de l'axe principal de desserte du Pays de Fayence, la RD562, qui connaît d'un trafic important.
- du développement des activités de tourisme grâce, notamment, à deux équipements structurants (le centre de vol à voile de Fayence et le golf de Tourrettes) et le lac de Saint Cassien à usage de loisirs de «proximité».

Le développement et la diversification économique a principalement bénéficié aux communes de Fayence, Montauroux, Callian et Tourrettes.

Le secteur secondaire représente environ 30% des entreprises de la zone d'étude et près de 25% des emplois. Occupé principalement par le secteur des Bâtiments et Travaux Publics (80% en 2011 selon l'INSEE), c'est un secteur important qui profite activement du développement du territoire.

Le nombre d'emplois du secteur secondaire (799) a augmenté de manière importante entre 1999 et 2006 (+40%), mais leur part dans l'ensemble de l'économie se réduit passant à 21% des emplois totaux en 2011. Cette diminution n'empêche pas le secteur secondaire et notamment le BTP de demeurer un élément structurant de l'économie de la zone d'étude.

En 2011, le nombre total d'emplois sur la zone d'étude est de 3789, dont 623 dans le domaine de la construction. La part du BTP est donc de plus de 16%. Ainsi, plus d'un emploi sur sept appartient au domaine de la construction.

L'activité industrielle comptait en 2011, 133 entreprises représentant 175 emplois et seulement 5% des emplois totaux de la zone d'étude.

Le secteur tertiaire connaît une dynamique de croissance importante en nombre d'entreprises avec près de 1520 entreprises appartenant à ce secteur en 2011 sur l'ensemble de la zone d'étude. Cette explosion est due à l'augmentation significative de l'activité immobilière des dernières années et au développement des services aux entreprises et aux particuliers.

Au sein du secteur tertiaire, le commerce demeure une activité importante, il représente 25% de l'emploi du secteur en 2011 (source INSEE 2011).

Il existe sur la zone d'étude une " économie résidentielle " importante liée à l'attractivité de ce territoire. Cet apport régulier de populations nouvelles influe sur l'économie locale à travers l'utilisation de commerces de proximité, la construction des résidences et le développement des services à la personne.

Pour accueillir l'ensemble de ces activités, plusieurs zones d'activités ont été aménagées sur les communes de Fayence, Callian, Montauroux et Tourrettes. Elles sont toutes regroupées le long de la RD 562 et forment une continuité urbaine entre Callian et Montauroux.

- A Fayence, une zone d'activités (ZA les 4 chemins) abrite 8 entreprises.
- A Callian, deux zones d'activités (ZA du Haut Plan et ZA La Grande Vigne) ont été aménagées le long de la RD562 : la ZA du Haut Plan accueille 80 entreprises et celle de la Grande Vigne en accueille 22.
- A Montauroux, on dénombre cinq zones d'activités : ZA Vincent (59 entreprises), l'Apier (27 entreprises), ZA Fondurane Sud (13 entreprises) et ZA Fondurane Nord (57 entreprises).
- A Tourrettes, quatre zones d'activités (Cambarras, la Lombardie, Mercuriales et les Terrassonnes) regroupent 150 entreprises.

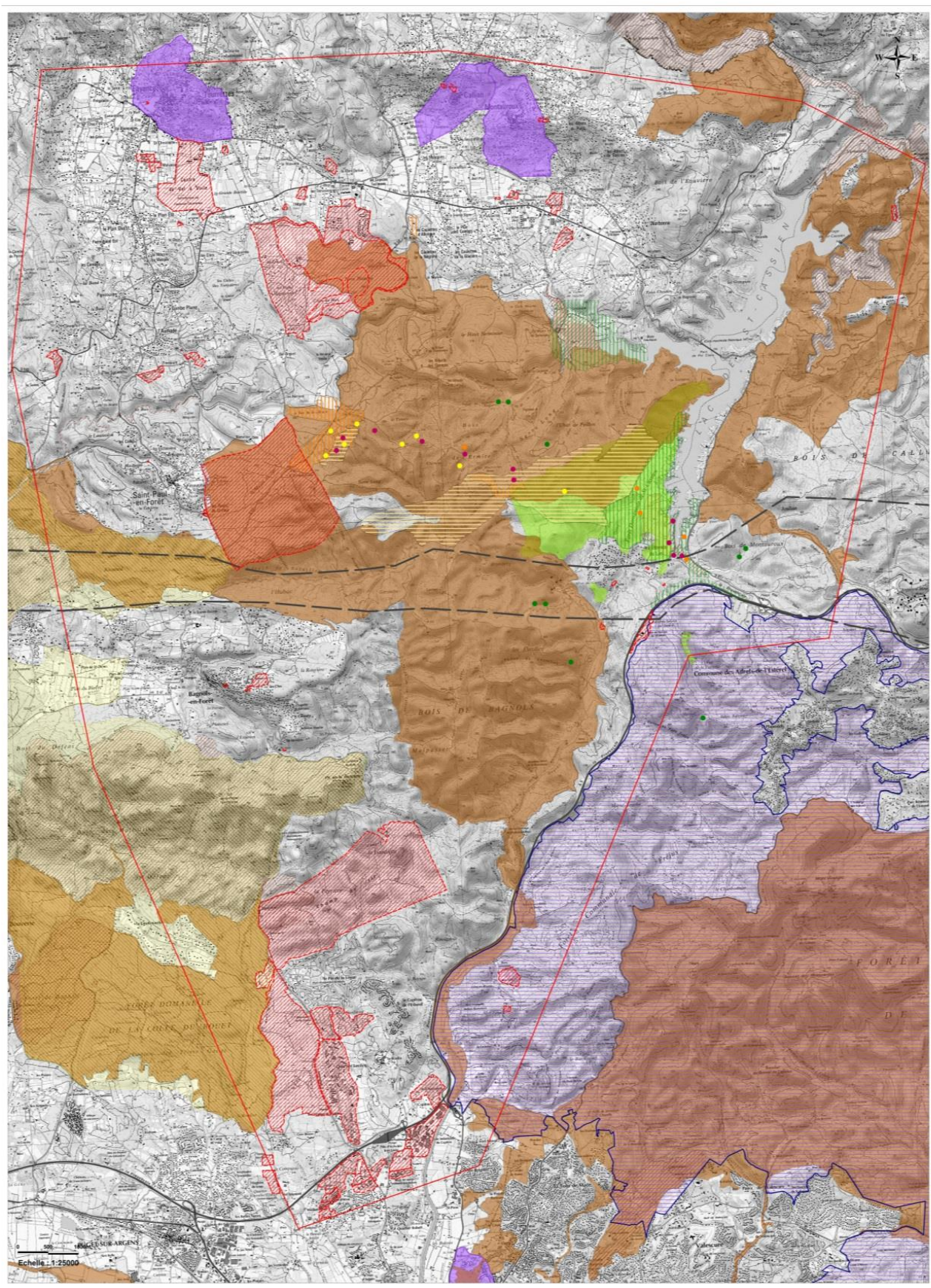
Les emplois générés sur la zone d'étude par les entreprises locales ne sont cependant pas suffisants pour répondre à la demande locale. Ainsi de nombreux habitants des communes de la zone d'étude vont travailler dans une autre commune que celle de leur résidence. Plus d'un 1/3 de la population active de + 15 ans ayant un emploi soit 36% travaillent en région PACA, en dehors du département du Var, pour l'essentiel dans les Alpes-Maritimes.

D'une manière générale, 1/3 des actifs travaillent dans leur commune de résidence, 1/3 travaillent dans une autre commune située dans le département du Var et 1/3 travaillent dans une autre commune en dehors du département du Var mais située en PACA, tel qu'illustré dans le schéma présenté ci-dessous.

Plusieurs projets d'aménagement sont à l'étude sur la zone d'étude. Il s'agit des projets suivants :

- **Déviation de Bagnols en Forêt** : il s'agit du contournement du village inscrit au PLU en cours d'approbation en tant qu'emplacement réservé.
- **Château Grime** : il s'agit d'un projet d'urbanisme situé sur la commune de Saint Paul en forêt et porté par les propriétaires du domaine de Terre Blanche. Ce projet s'inscrit sur un territoire de 450 hectares et pourrait permettre la construction de 45 000 m² de SHON dédiés à des activités tertiaires, du logement et des équipements privés et publics divers. L'émergence de ce projet est entièrement dépendante de l'amélioration des conditions de desserte du pays de Fayence.
- **Ligne Grande Vitesse PACA** : un des fuseaux d'étude passe entre Saint Paul en Forêt et Bagnols en Forêt. Ce projet est à ce jour au niveau d'étude de faisabilité et aucun tracé n'est arrêté. De plus, il semblerait que l'Etat ait décidé de reporter le financement des grandes lignes ferroviaires au-delà de 2030.

Synthèse des enjeux socio-économiques et environnementaux



- LEGENDE
- Emprise de l'étude
 - Infrastructures diverses : commerciales et touristiques
 - Sites inscrits
 - Sites classés
 - Reptiles et amphibiens remarquables
 - Oiseaux remarquables
 - Insectes remarquables
 - Flores remarquables
 - Enjeux très forts Faune et Flore
 - Enjeux Forts Flore
 - Enjeux Forts Avifaune
 - Enjeux fort Reptiles et Amphibiens
 - Zone Natura 2000 Directive Oiseaux
 - Arrêté préfectoral de protection de biotope APB
 - ZNIEFF_TERRE_TYPE_II
 - ZNIEFF_TERRE_TYPE_I
 - Fuseau de la LGV

5. PRESENTATION DES VARIANTES

A. Présentation générale

A.1 Profil en travers

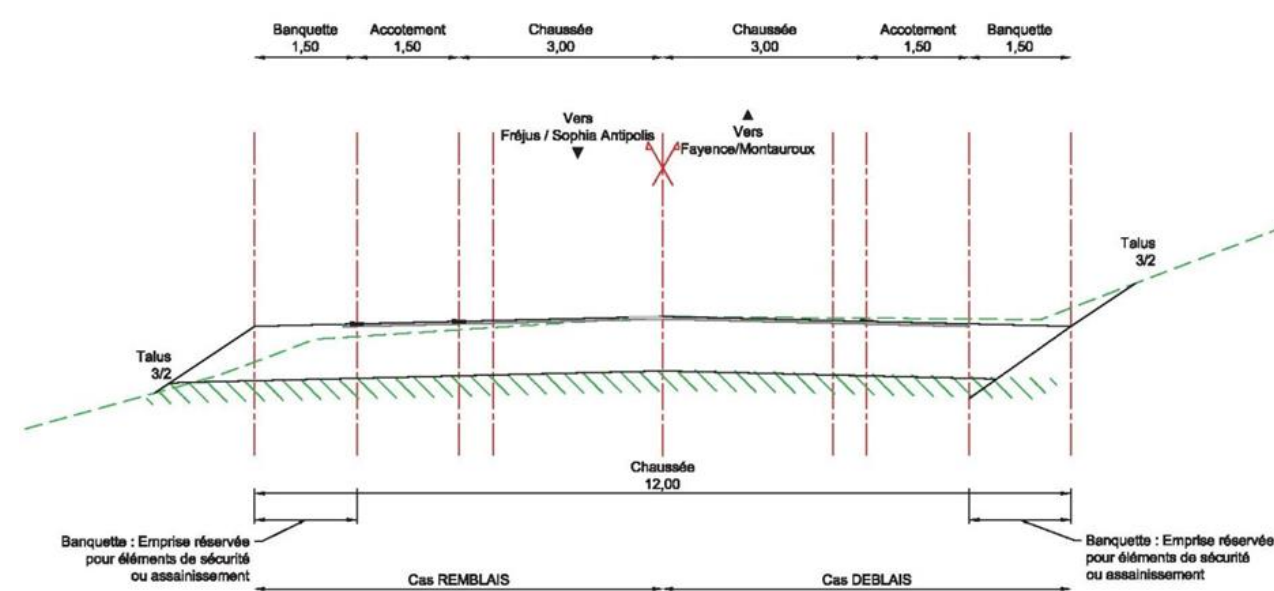
Il a été défini un profil en travers type qui sera appliqué à chacune des variantes .

Ce profil type est de largeur 12m avec :

- 2*3 m de chaussées
- 2*1,5 m d'accotements ou bandes multifonctionnelles
- 2*1,5m de « banquettes » (emplacements réservés pour la mise en place d'éléments de sécurité ou d'éléments d'assainissement tels que des fossés)

Il est prévu la réalisation de talus avec une pente de 3/2.

Le profil en travers type est présenté ci-dessous.



A.2 Les variantes

Dans le cadre de cette études, il a été défini et étudié 14 variantes en plus de la variante 0 qui correspond à la réalisation d'aucun aménagement. Ces 14 variantes ont été regroupées dans 6 familles.

Une première famille comprenant les variantes liées à l'aménagement le long de la RD 562 ou sur la RD 562, les variantes sont :

- V1a « Réaménagement de la RD562 avec création de 2 giratoires et modification des entrées de giratoire »
- V1b « Réaménagement de la RD562 avec création de 2 giratoires, modification des entrées de giratoire et création de contre-allées sur la RD562 »
- V2 « RD837 + Contournement Nord de la RD562 jusqu'au giratoire RD562/RD19 »

Une deuxième famille comprenant les variantes liées à l'aménagement d'une voie nouvelle au Nord du Lac, les variantes sont :

- V3a « RD837 + Contournement Sud de la RD562 par la plage de l'américain jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »
- V3b « RD837 + Contournement Sud de la RD562 par la plage de l'américain puis par la rive droite du Riou Blanc + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »

Une troisième famille comprenant les variantes liées à l'aménagement d'une voie nouvelle au Sud du Lac, les variantes sont :

- V4 « RD837 + Voie nouvelle longeant le lac et le GR49 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »
- V5a « RD837 + Voie Nouvelle (tracé de 1992) + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »
- V5b « RD837 + Voie Nouvelle (tracé de 2014) + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »

Une quatrième famille comprenant les variantes intégrant le réaménagement de la RD 37, les variantes sont :

- V6a « Réaménagement de la RD 37 + Voie nouvelle longeant le lac et le GR49 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »
- V6b « Réaménagement de la RD 37 + Voie Nouvelle (tracé de 1992) + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »
- V6c « Réaménagement de la RD 37 + Voie Nouvelle (tracé de 2014) + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »

Une cinquième famille comprenant la variante intégrant la création d'un nouvel échangeur, la variante est :

- V7 « Voie nouvelle depuis un nouvel échangeur créé sur l'autoroute + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Bœuf »

Une sixième famille comprenant les variantes intégrant le réaménagement de la RD4, les variantes sont :

- V8a « Réaménagement de la RD4 depuis Fréjus jusqu'au sud de Saint-Paul-en-Forêt avec le contournement de Bagnols-en-Forêt + réaménagement de la RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Boeuf »
- V8b « Réaménagement de l'ensemble de la RD4 depuis Fréjus avec le contournement de Bagnols-en-Forêt jusqu'au giratoire RD562/RD4/RD563 »

B. Variante 0

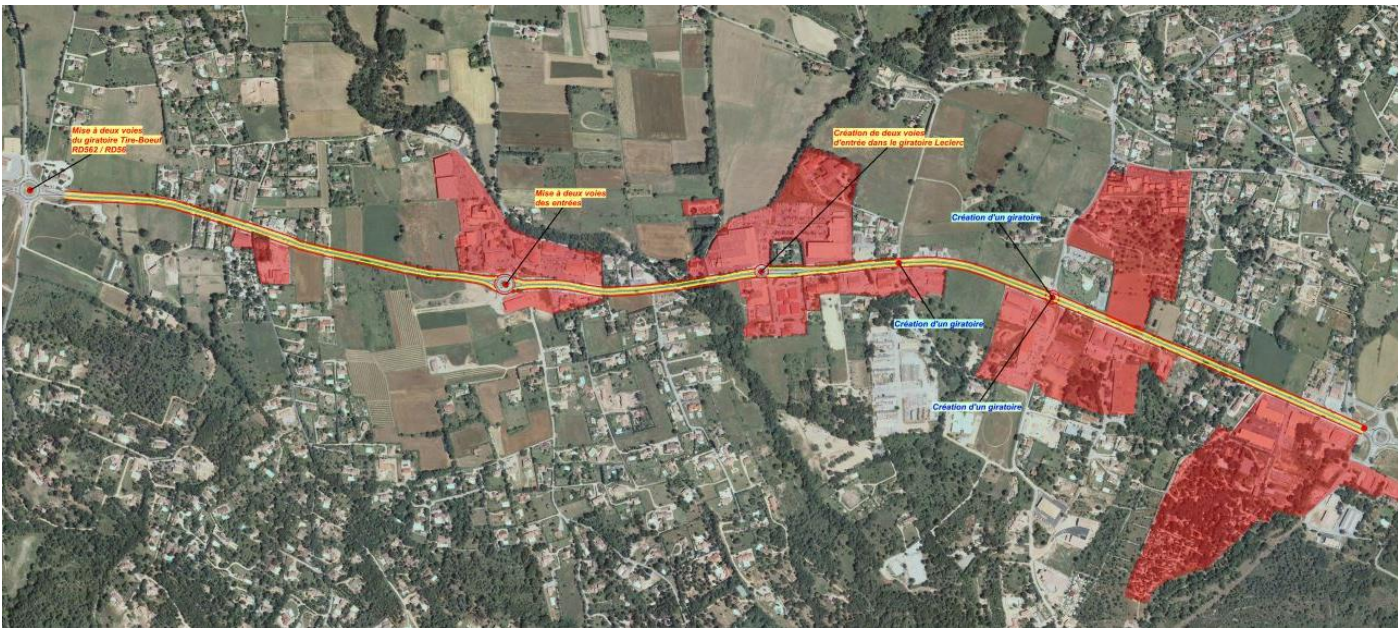
La variante 0 consiste en la réalisation d'aucun aménagement.

C. Variante 1a et 1b

Les variantes 1a et 1b consistent en un aménagement sur place de la RD562 dans la section la plus chargée entre le giratoire de Tire-Bœuf et le giratoire avec le chemin de la Barrière.

La variante 1a consiste:

- aménagement de carrefours giratoires au droit des carrefours avec le chemin Vincent et le chemin de Chambarot (giratoire Fondurane),
- suppression des mouvements en tourne-à-gauche au droit des accès aux commerces le long de la RD562, ces mouvements sont reportés en demi tour au droit des giratoires,
- élargissement des entrées de giratoire à 2 voies sur 50m au droit des giratoires Leclerc et chemin Jean Paul (centre commercial) pour compenser la hausse de trafic lié au report des tourne-à-gauche,



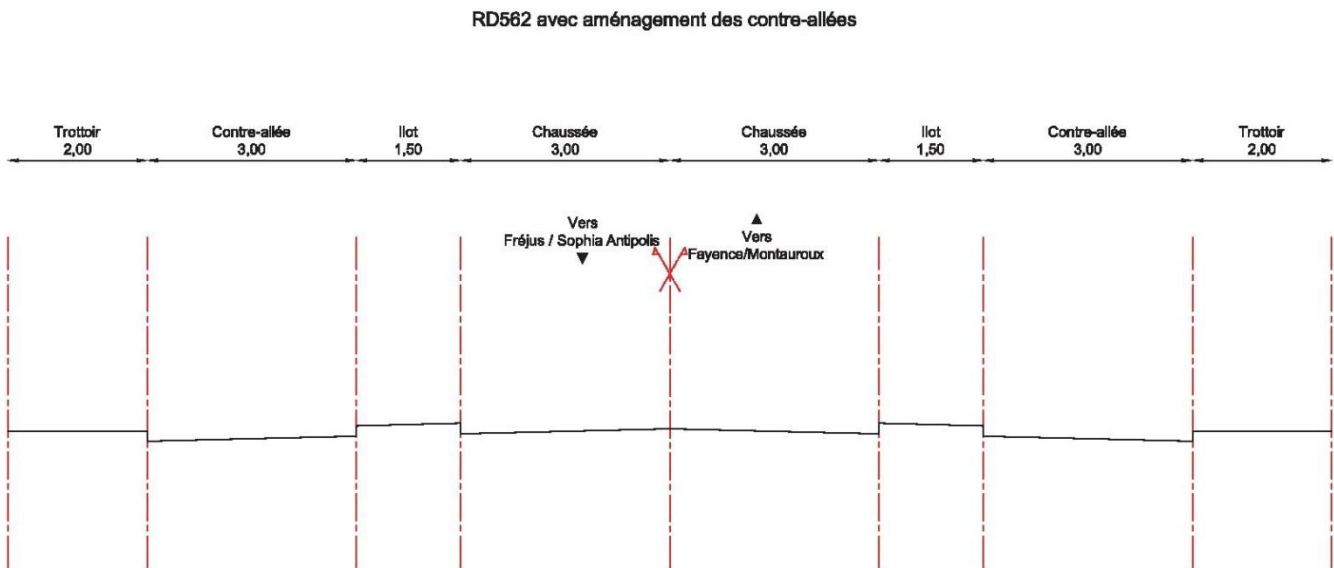
Légende

- Emprise contre allée :
Chaussée RD562+accotement 3m+1,50m
+ Contre-allée+trottoir 3m+2m
- Emprise RD562 : accotement 3m+1,50m
- Zone d'activité

La variante 1b consiste aux aménagements de la variante 1a avec en plus la réalisation de contre-allées pour accéder aux différents commerces entre le giratoire de Tire-Bœuf et le giratoire avec le chemin de la Barrière.

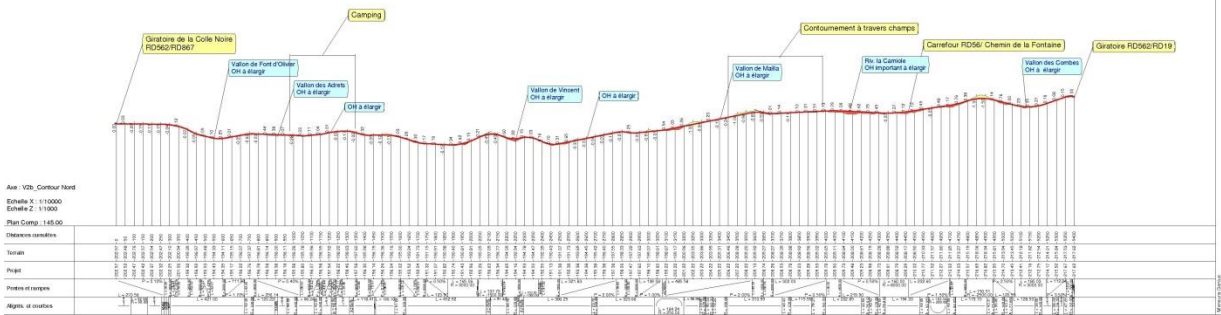
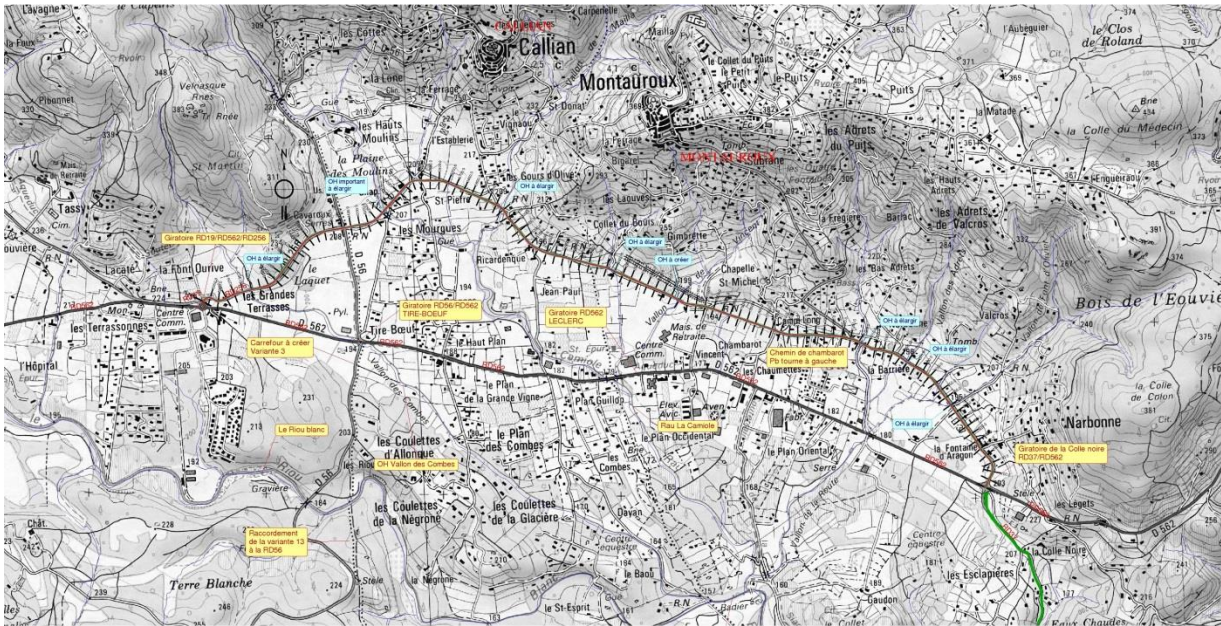
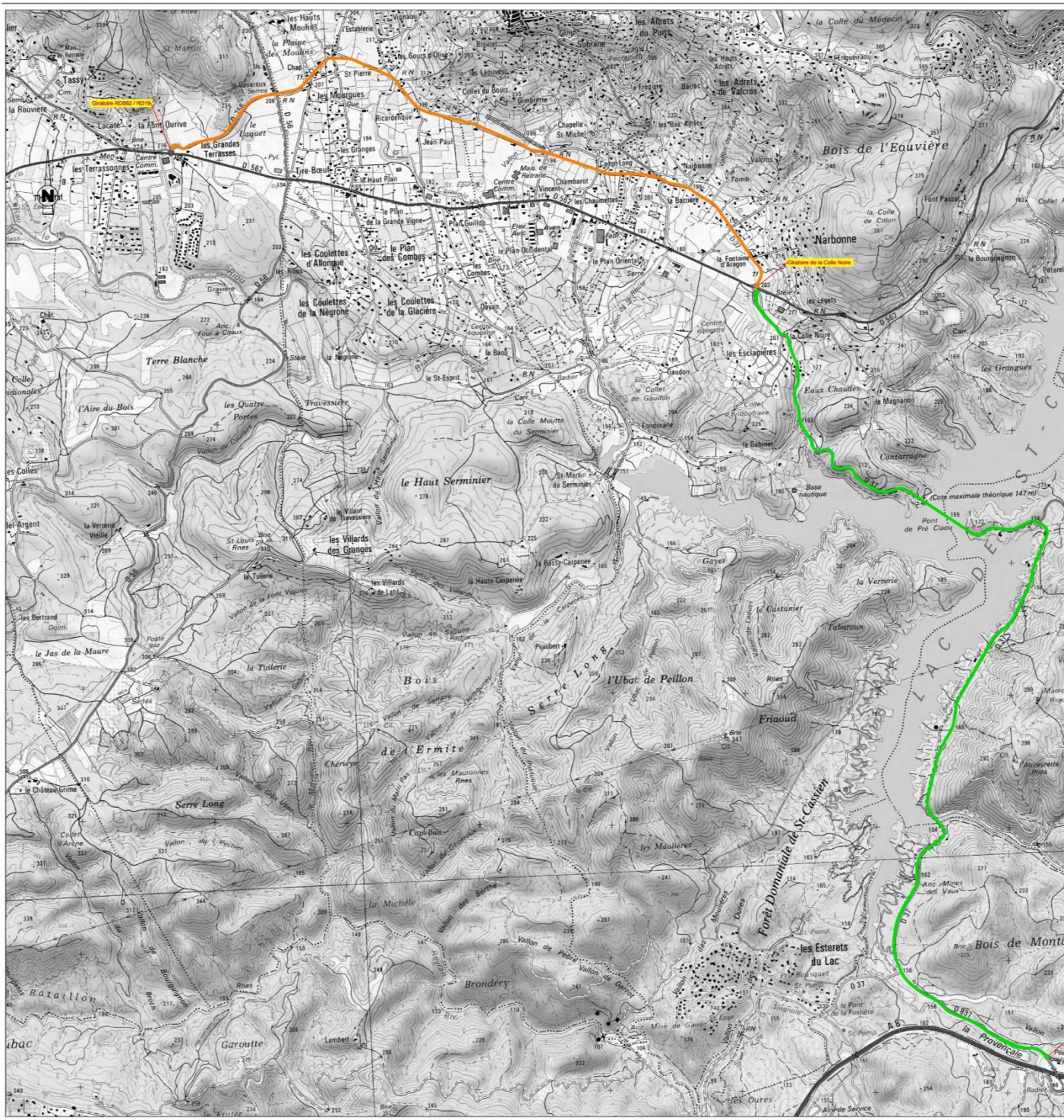
Le profil avec la réalisation de contre-allées serait le suivant :

- 2*3 m de chaussées
- 2*1,5 m d'ilôts/séparations entre la chaussée et les contre-allées
- 2 contre-allées de 3m chacune de chaque côté
- 2 trottoirs de 2m chacuns de chaque côté



Cette variante comprend un giratoire supplémentaire par rapport au projet de requalification d'ensemble de la RD562 étudié dans les années 2000. Ce giratoire se situe au droit du chemin Vincent, ce qui permet de limiter un report du trafic s'engageant ou sortant du chemin Vincent vers les giratoires situés à proximité (giratoire du Leclerc et giratoire Fondurane) et permet ainsi d'éviter leur saturation.

D. Variante 2

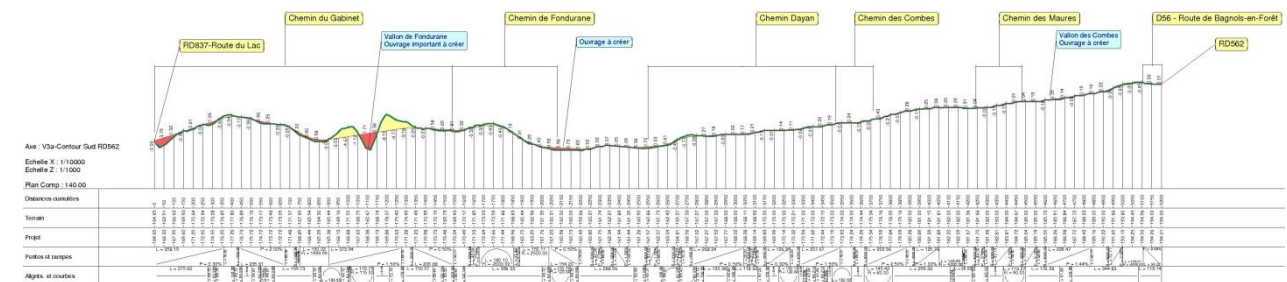
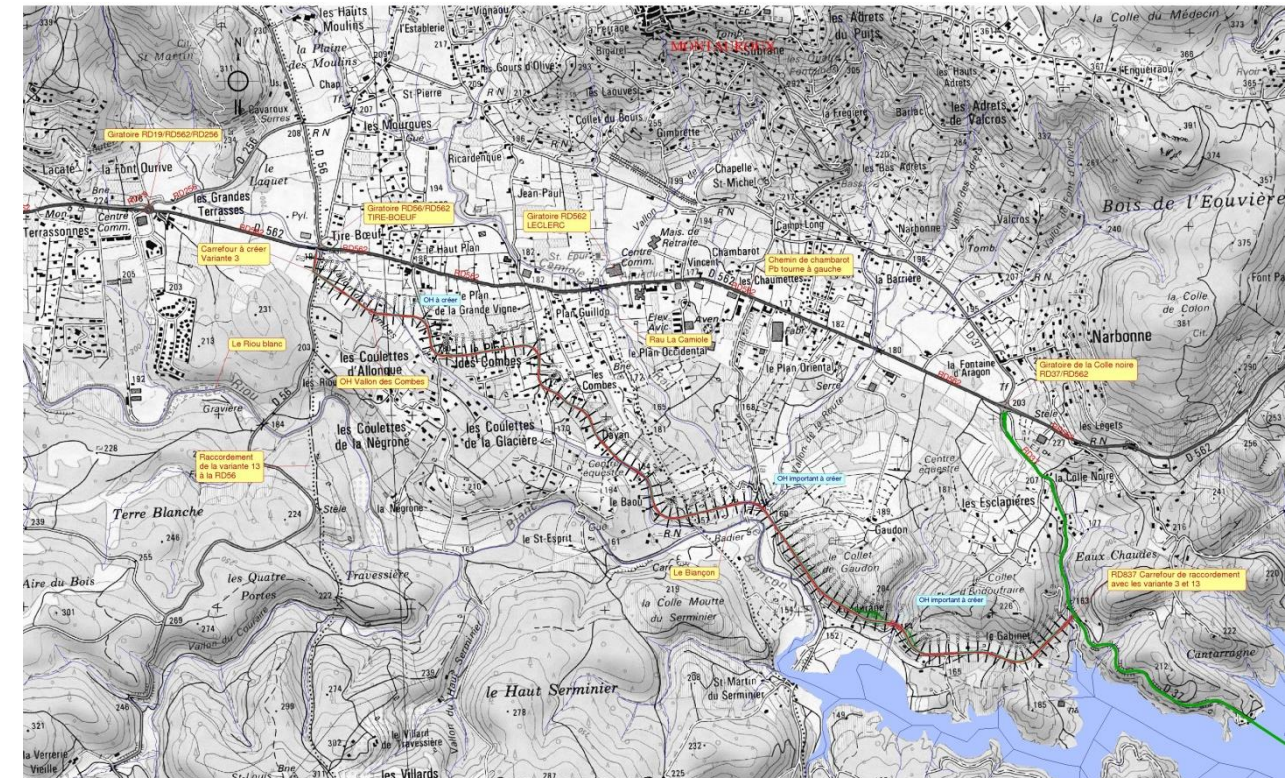
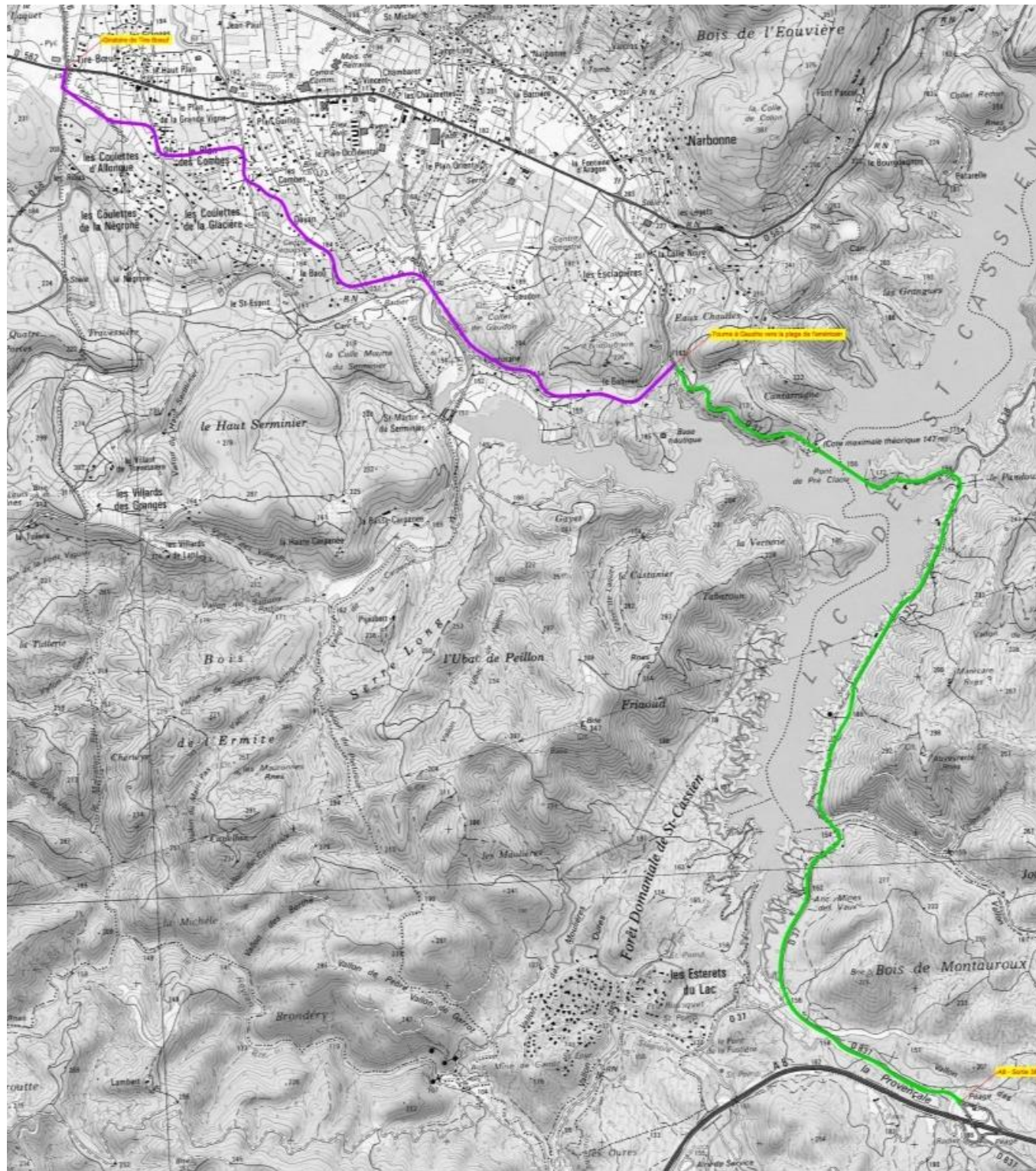


La variante 2 consiste à emprunter la Rd 837 depuis la sortie des Adrets jusqu'au giratoire de La Colle Noire et en la réalisation d'une voie de contournement Nord de la Rd 562 entre le giratoire de la Colle Noire et le giratoire des Terrassonnes

La voie de contournement Nord fait un linéaire de 5,4 Km. Elle emprunte la RD37 au démarrage, passe ensuite à proximité du Vallon de Vincent, elle emprunte ensuite le chemin des Crottons et le chemin de la Fontaine et la RD 256/ chemin de Beauregard jusqu'au giratoire des Terrassonnes.

Cet aménagement se fait au sein d'un secteur assez urbanisé où les chemins ne sont pas très larges, les aménagements auront un impact fort au niveau du bâti.

E. Variante 3a

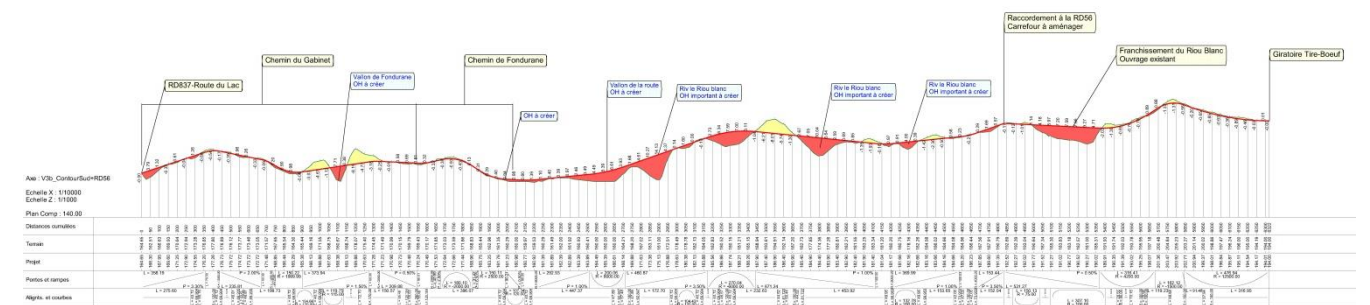
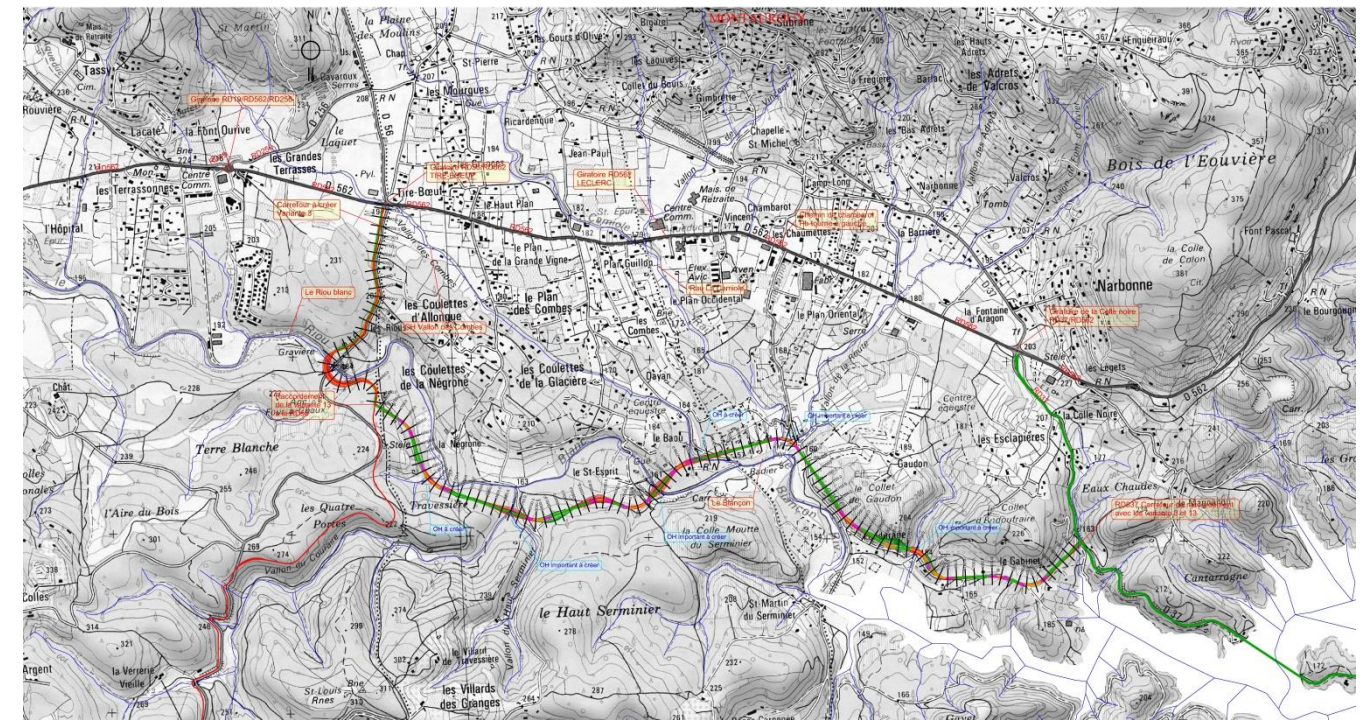
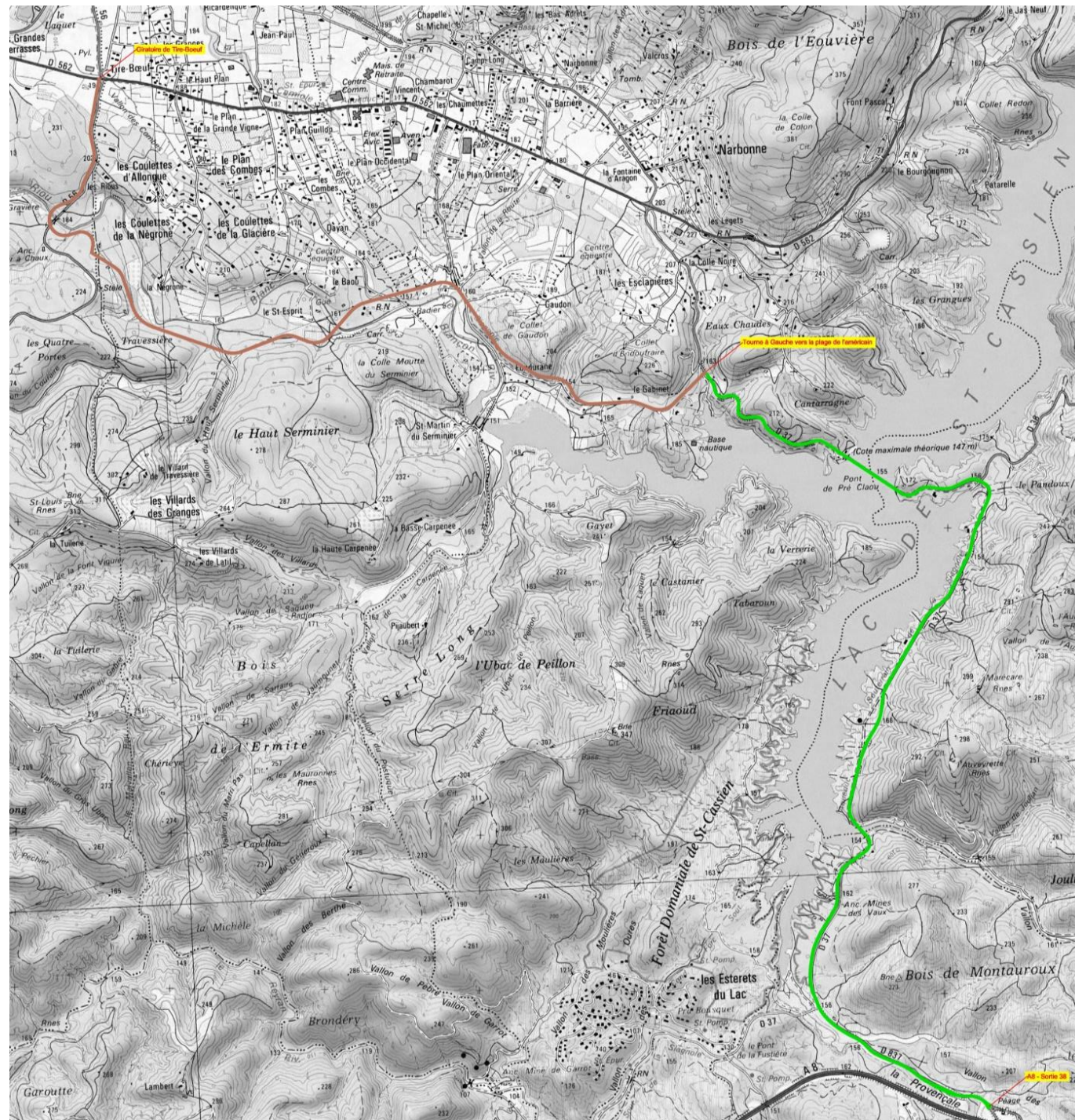


La variante 3a consiste à emprunter la Rd 837 depuis la sortie des Adrets jusqu'au croisement avec le chemin du Gabinet et en la réalisation d'une voie de contournement Sud depuis ce croisement jusqu'au giratoire de Tire Bœuf.

La voie de contournement fait un linéaire de 5,2 Km. Elle emprunte le chemin du Gabinet au démarrage, elle emprunte ensuite le chemin des Dayan et une petite partie du chemin des Combes, traverser le Plan des Combes et passer au niveau du Vallon des Combes pour rejoindre la RD56 à proximité du giratoire de Tire Boeuf.

Cet aménagement se fait sur une partie au sein d'un secteur très urbanisé où les chemins ne sont pas très larges, les aménagements auront un impact fort au niveau du bâti. L'aménagement passe au niveau du secteur « marais de Fondurane ».

F. Variante 3b

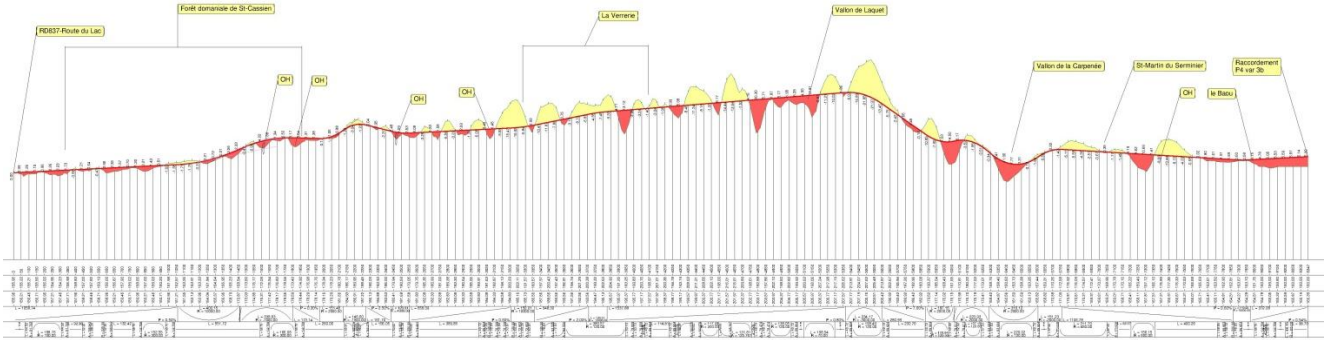
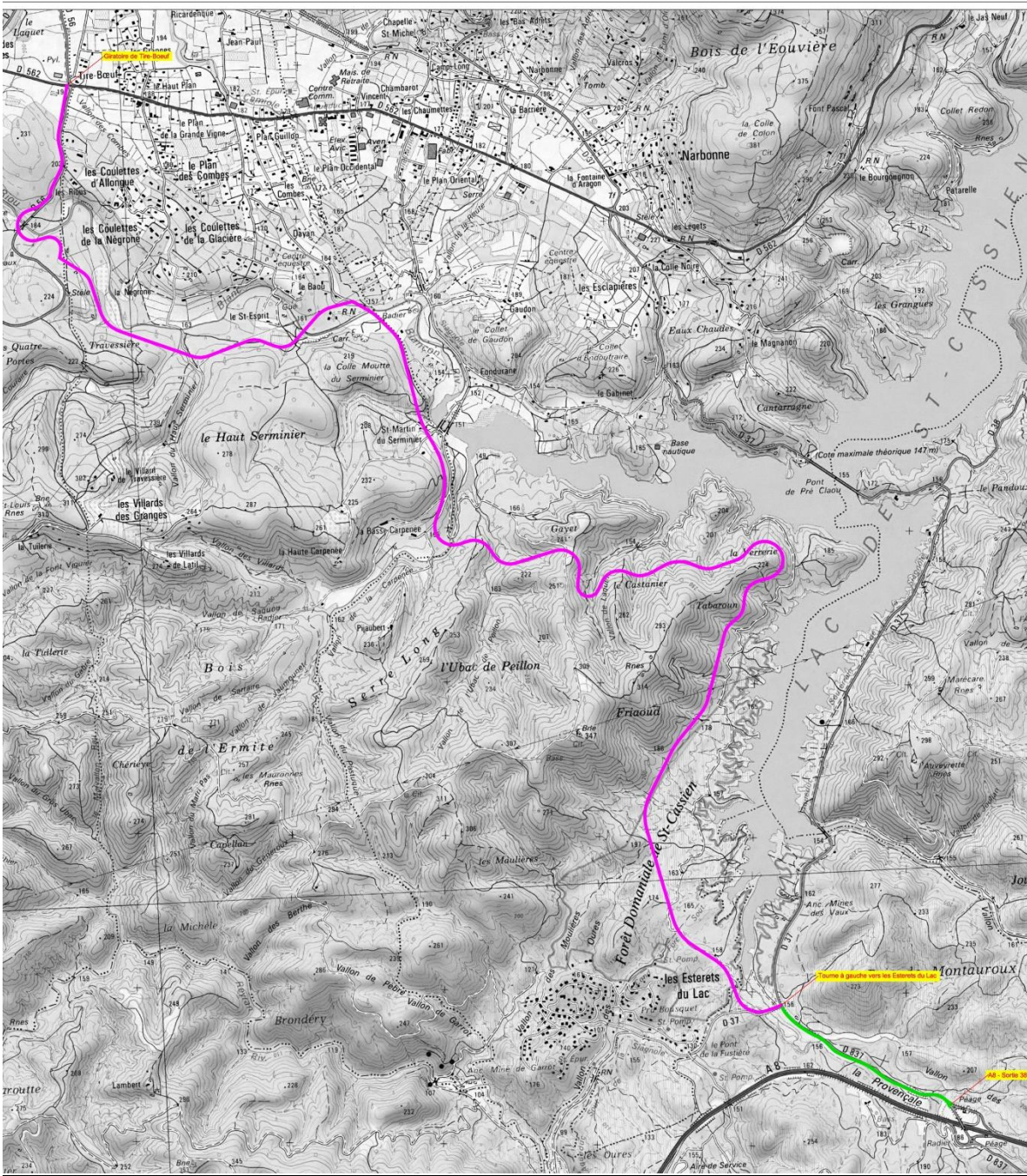


La variante 3b consiste à emprunter la Rd 837 depuis la sortie des Adrets jusqu'au croisement avec le chemin du Gabinet et en la réalisation d'une voie de contournement Sud depuis ce croisement jusqu'au giratoire de Tire Bœuf en empruntant une partie de la RD56.

La voie de contournement fait un linéaire de 6,3 Km. Elle emprunte le chemin du Gabinet au démarrage, elle passe ensuite au Sud du Riou Blanc pour rejoindre la RD56 à proximité du Golf de Terre-Blanche.

L'aménagement passe au niveau du secteur « marais de Fondurane ».

G. Variante 4

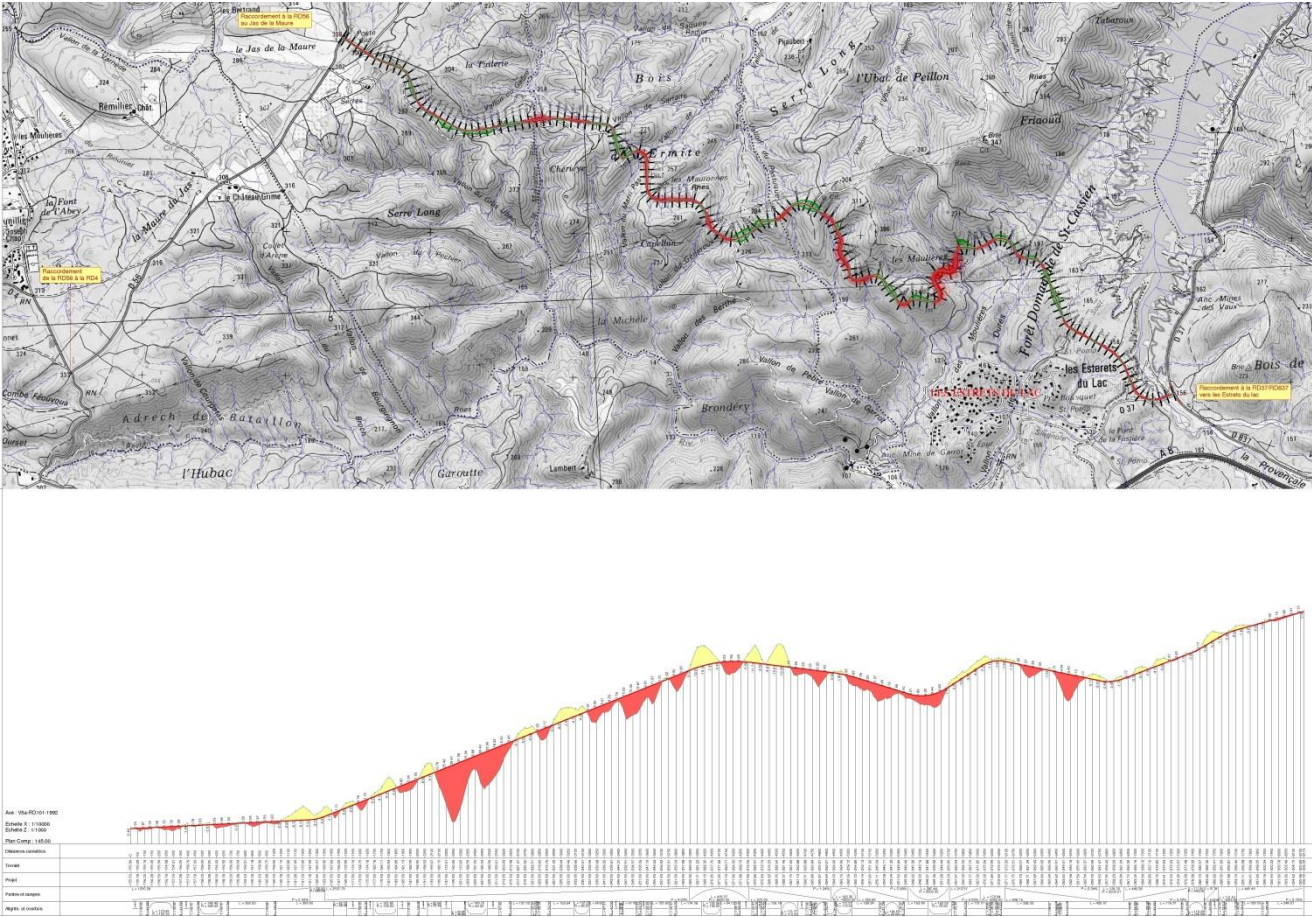
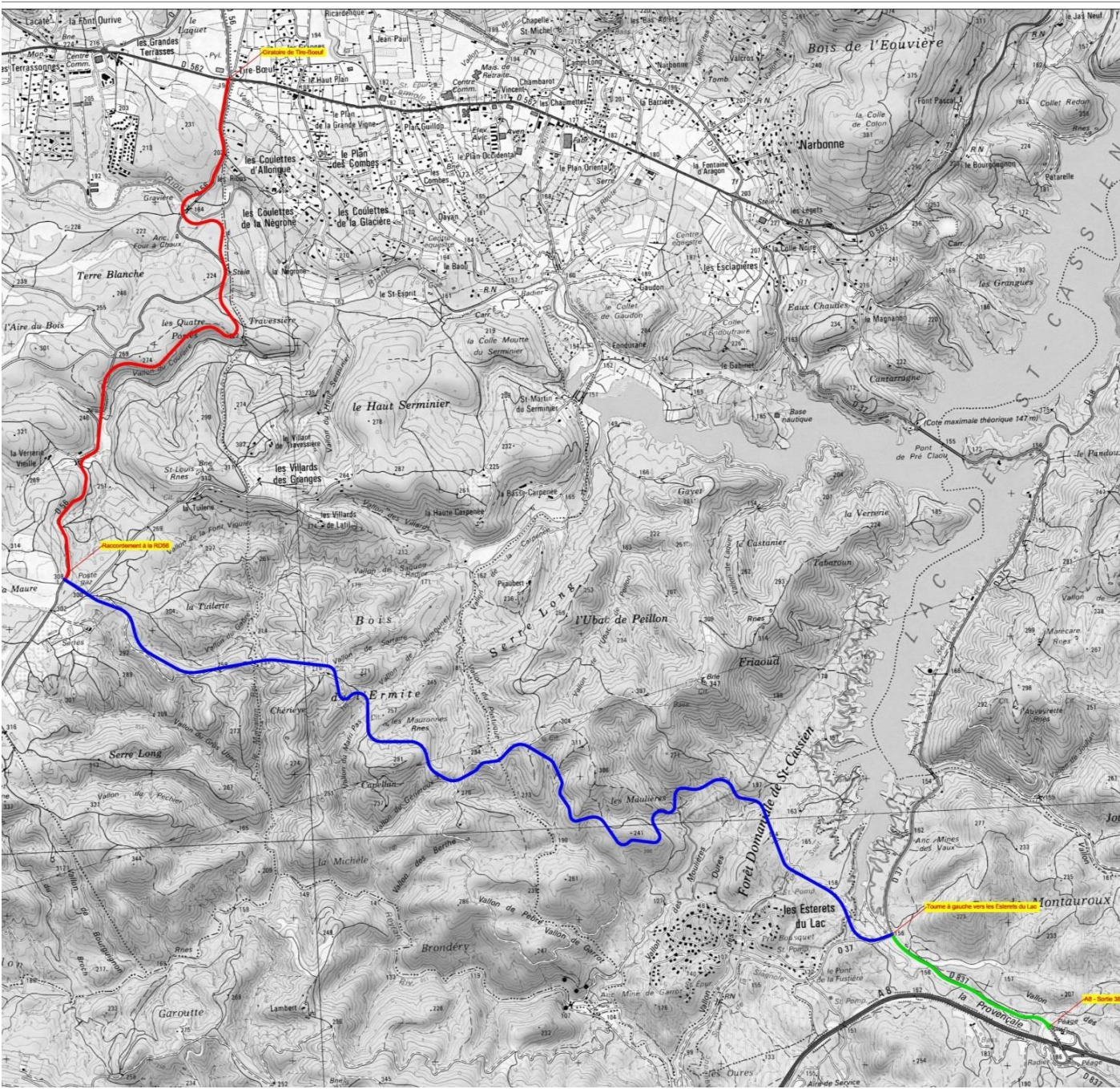


La variante 4 consiste à emprunter la Rd 837 depuis la sortie des Adrets jusqu'au carrefour en direction des Esterets du Lac et de réaliser une voie nouvelle jusqu'à Fondurane (tracé longeant le lac et le GR), elle emprunte ensuite une partie du tracé de la variante 3b en passant au Sud du Riou Blanc pour rejoindre la RD56 à proximité du Golf de Terre-Blanche.

Sur le secteur longeant le lac, la variante présente un profil en long avec des pentes importantes et des volumes de déblais/remblais importants. Sur ce secteur il y aura un impact fort d'un point de vue paysage.

La voie nouvelle a un linéaire de 10,9 km, elle a un impact environnemental fort au niveau de la Forêt domaniale de Saint-Cassien, du marais de Fondurane et de secteurs à enjeux forts sur la faune et la flore.

H. Variante 5a



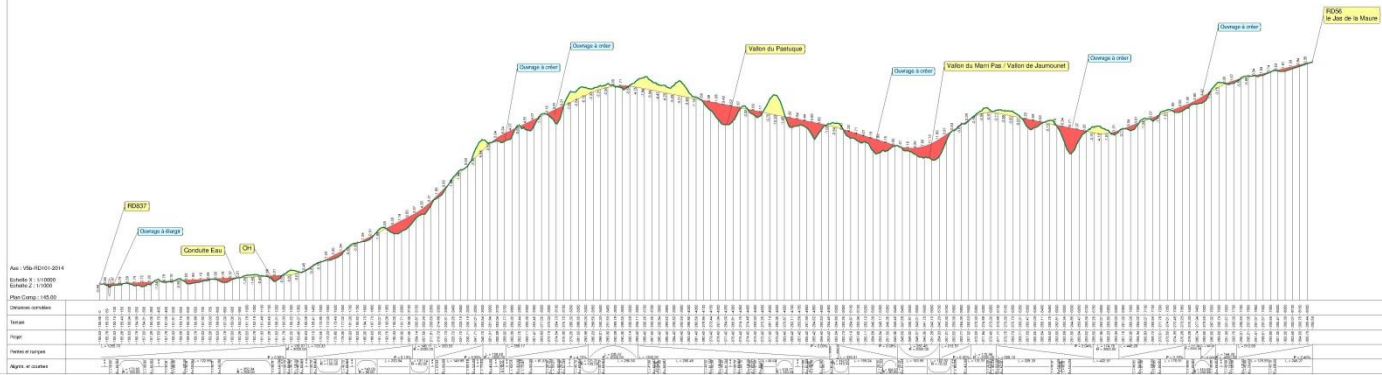
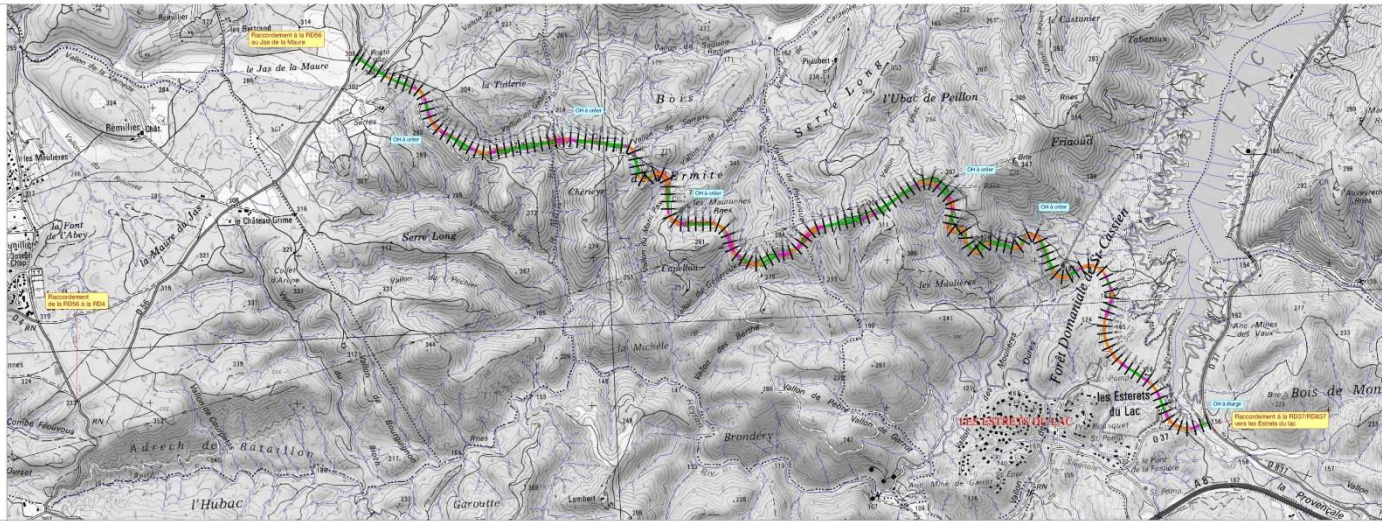
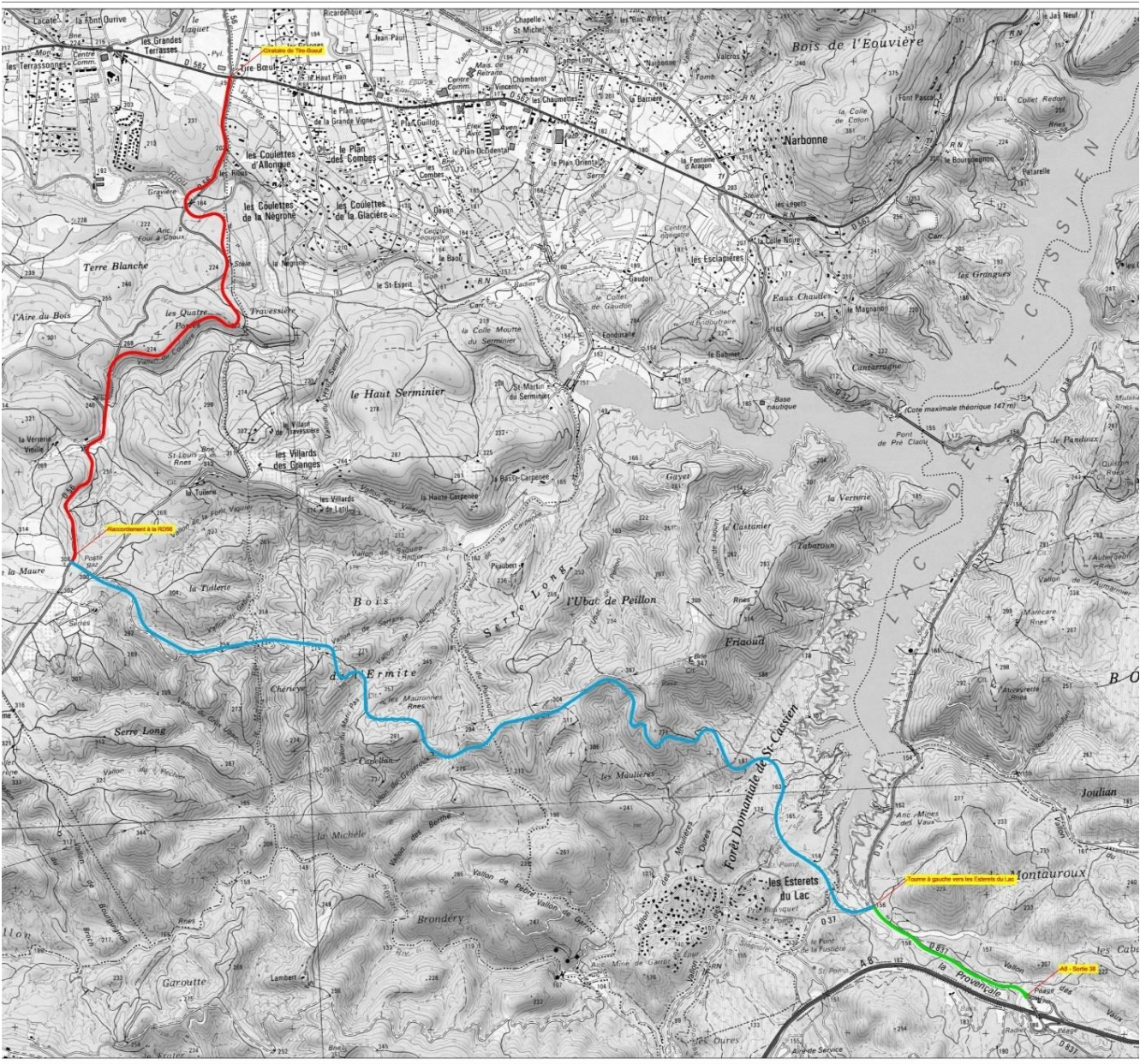
La variante 5a consiste à emprunter la Rd 837 depuis la sortie des Adrets jusqu'au carrefour en direction des Esterets du Lac et de réaliser une voie nouvelle (tracé RD 101 de 1992) entre les Esterets du Lac et la RD 56(au niveau du Jas de la Maure)ainsi que le réaménagement de la RD 56 entre le Jas de la Maure et le giratoire de Tire Boeuf

La voie nouvelle passe à proximité de la résidence Les Esterets du Lac, elle présente un profil en long avec des pentes importantes et des volumes de déblais/remblais importants.

Le réaménagement de la RD 56 permet de sécuriser certains secteurs très sinueux.

La voie nouvelle a un linéaire de 8,2 km, elle a un impact environnemental fort au niveau de la Forêt domaniale de Saint-Cassien et de secteurs à enjeux forts sur la faune et la flore.

I. Variante 5b



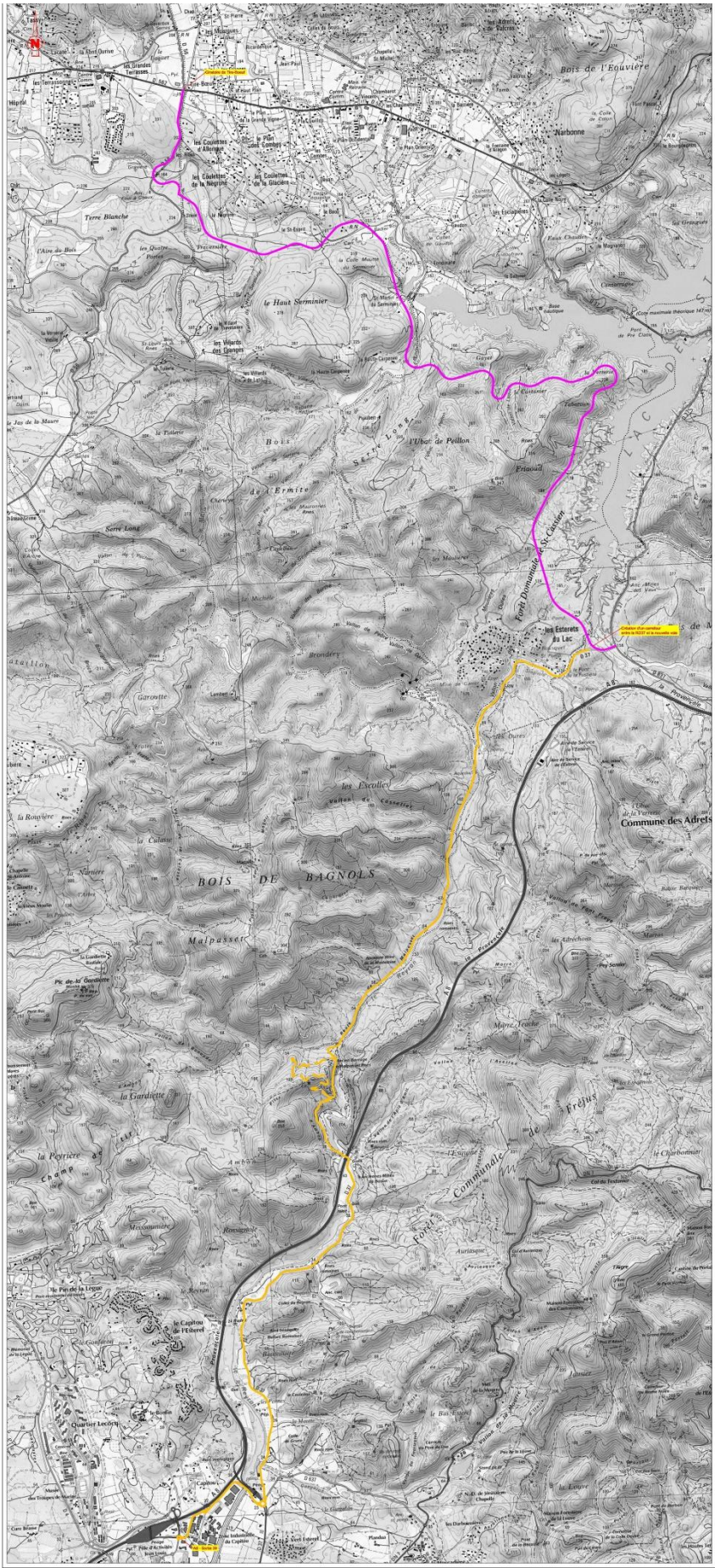
La variante 5b consiste à emprunter la Rd 837 depuis la sortie des Adrets jusqu'au carrefour en direction des Esterets du Lac et de réaliser une voie nouvelle entre les Esterets du Lac et la RD 56(au niveau du Jas de la Maure) ainsi que le réaménagement de la RD 56 entre le Jas de la Maure et le giratoire de tire Boeuf

Par rapport à la variante 5a, la variante 5b s'éloigne plus de la résidence Les Esterets du Lac, elle présente aussi un profil en long avec des pentes importantes et des volumes de déblais/remblais importants mais plus faibles que dans la variante 5a.

Le réaménagement de la RD 56 permet de sécuriser certains secteurs très sinueux.

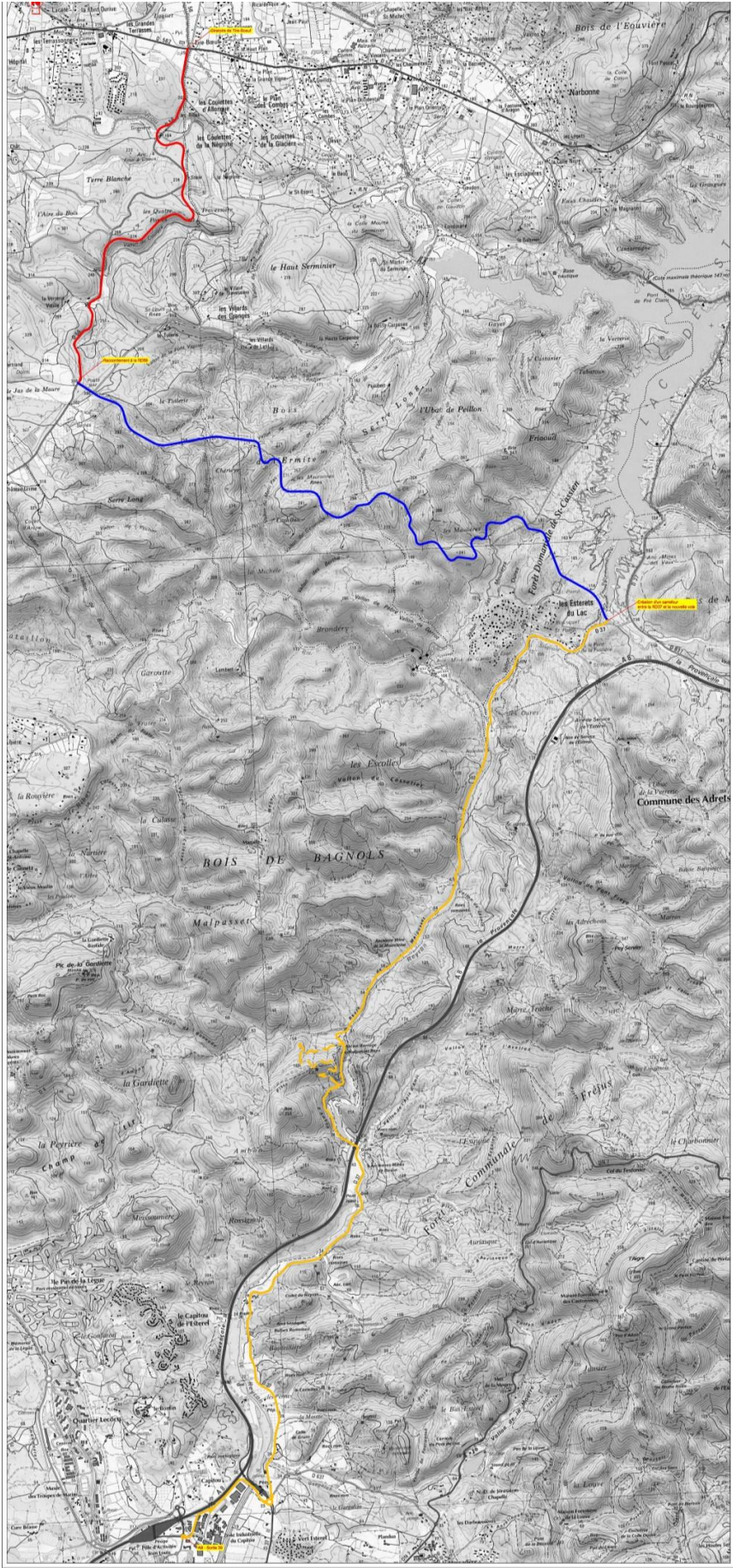
La voie nouvelle a un linéaire de 8,2 km, elle a un impact environnemental fort au niveau de la Forêt domaniale de Saint-Cassien et de secteurs à enjeux forts sur la faune et la flore.

J. Variante 6a



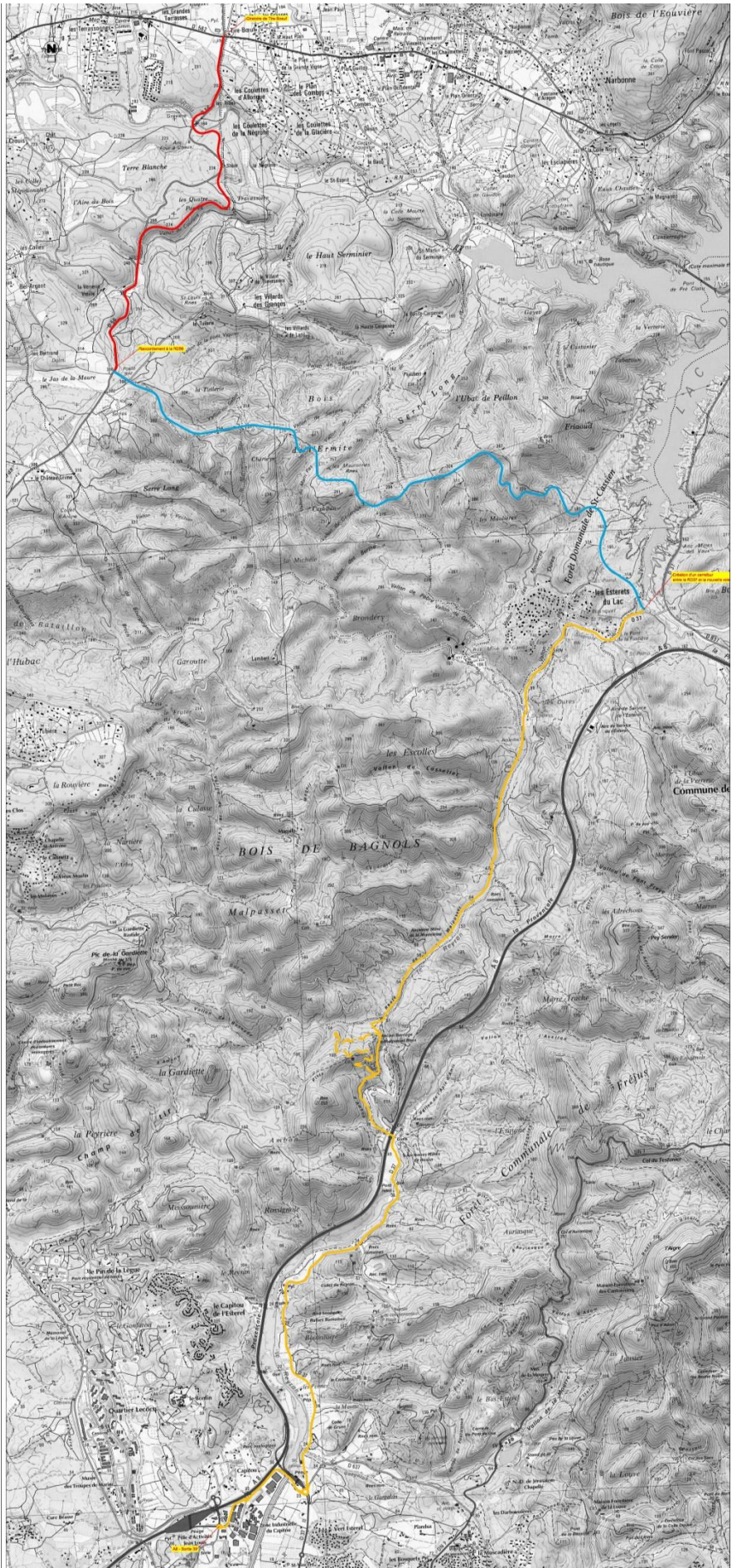
La variante 6a correspond à la variante 4 (tracé à proximité du GR) avec en plus l'aménagement de l'ancienne RD 37 entre la sortie d'autoroute de Fréjus et Les Esterets du Lac.

K. Variante 6b



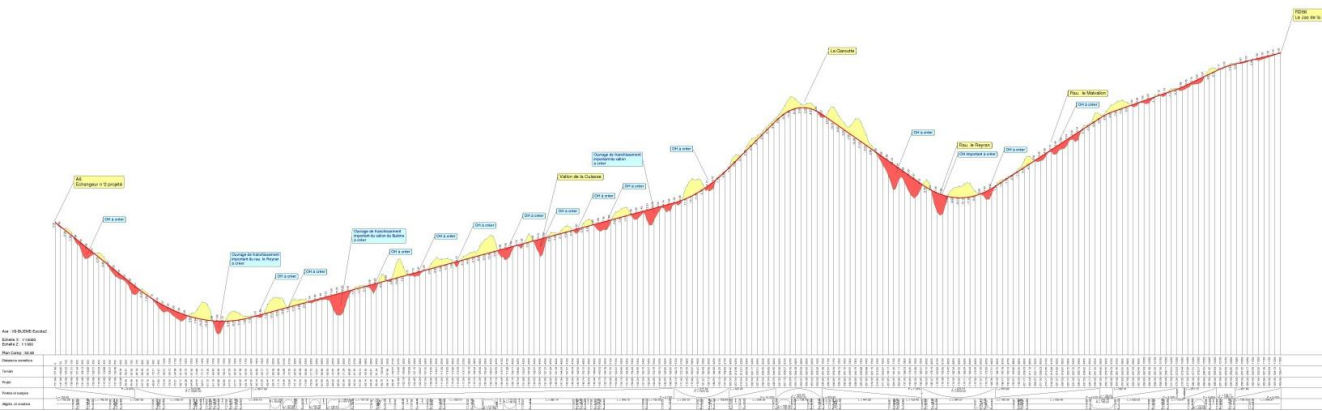
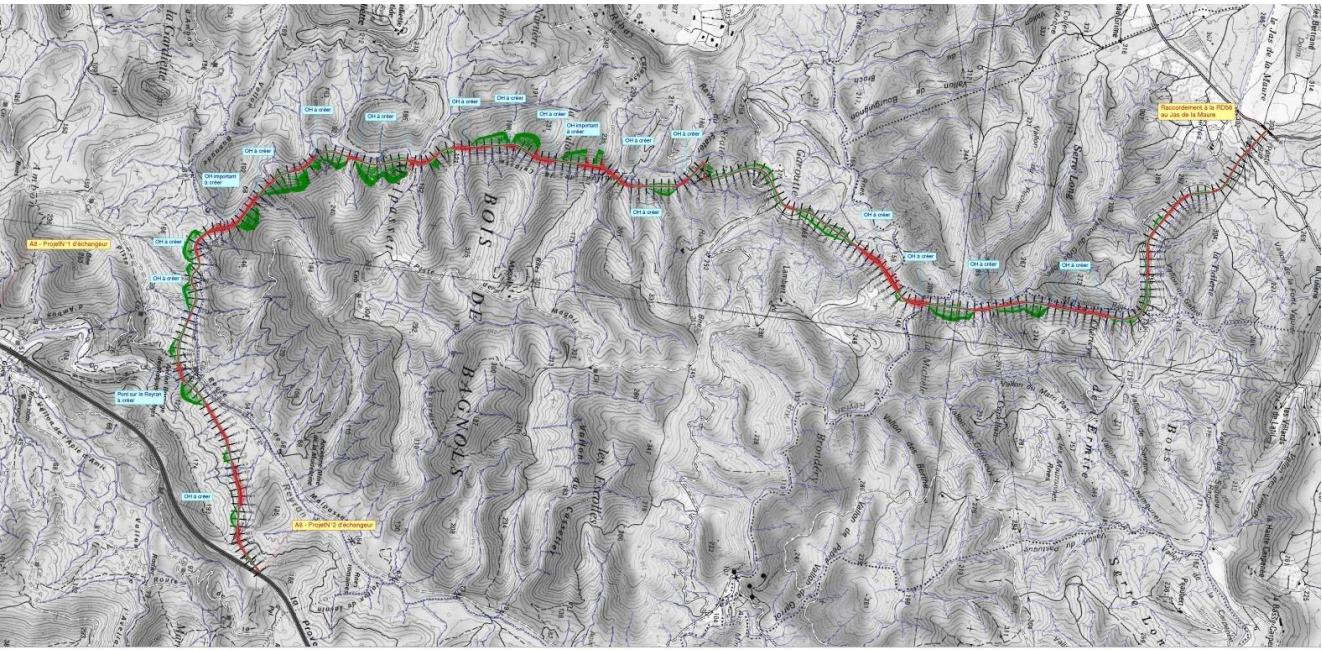
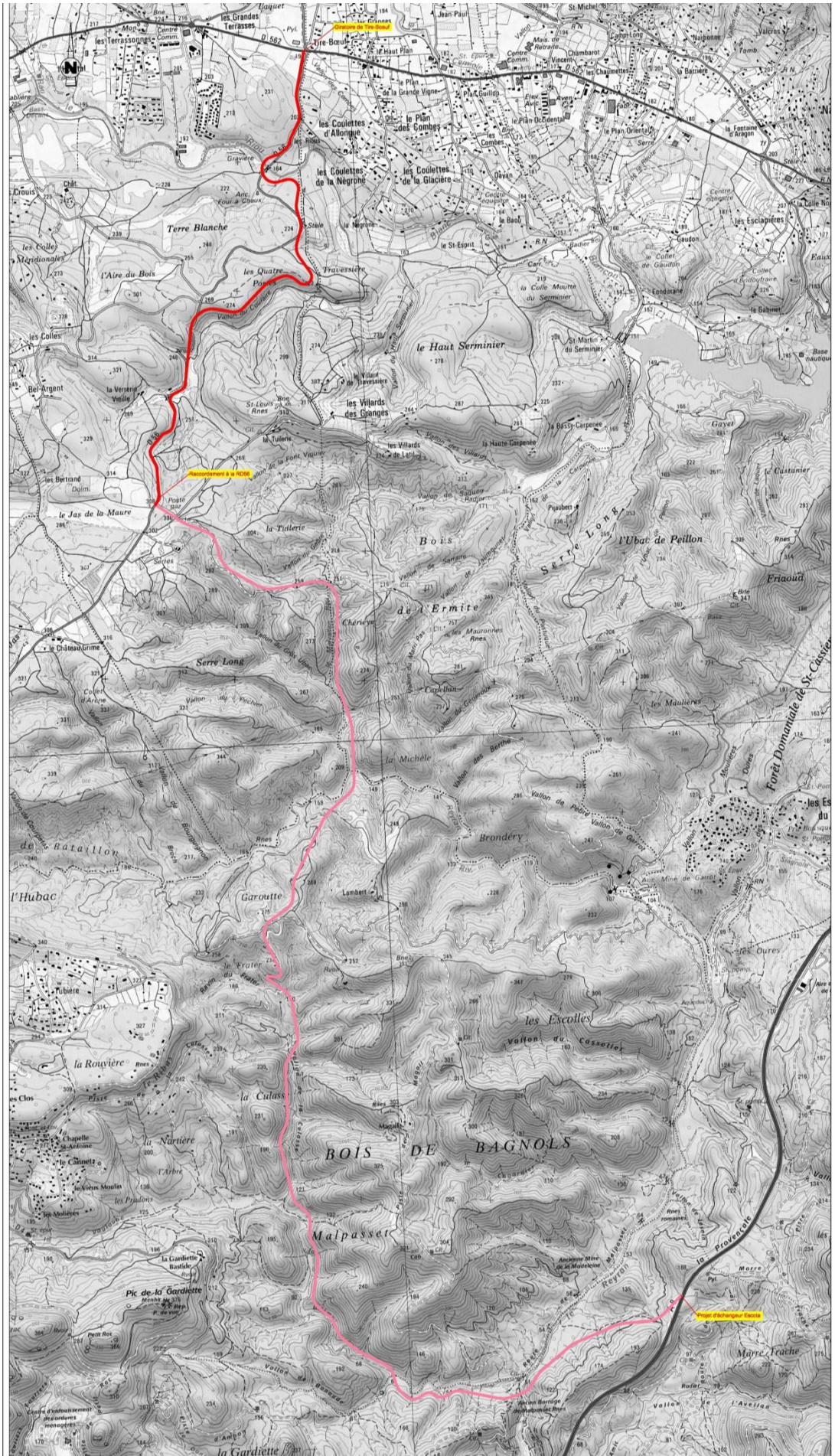
La variante 6b correspond à la variante 5a (tracé RD101 de 1992) avec en plus l'aménagement de l'ancienne RD 37 entre la sortie d'autoroute de Fréjus et Les Esterets du Lac.

L. Variante 6c



La variante 6c correspond à la variante 5b avec en plus l'aménagement de l'ancienne RD 37 entre la sortie d'autoroute de Fréjus et Les Esterets du Lac.

M. Variante 7



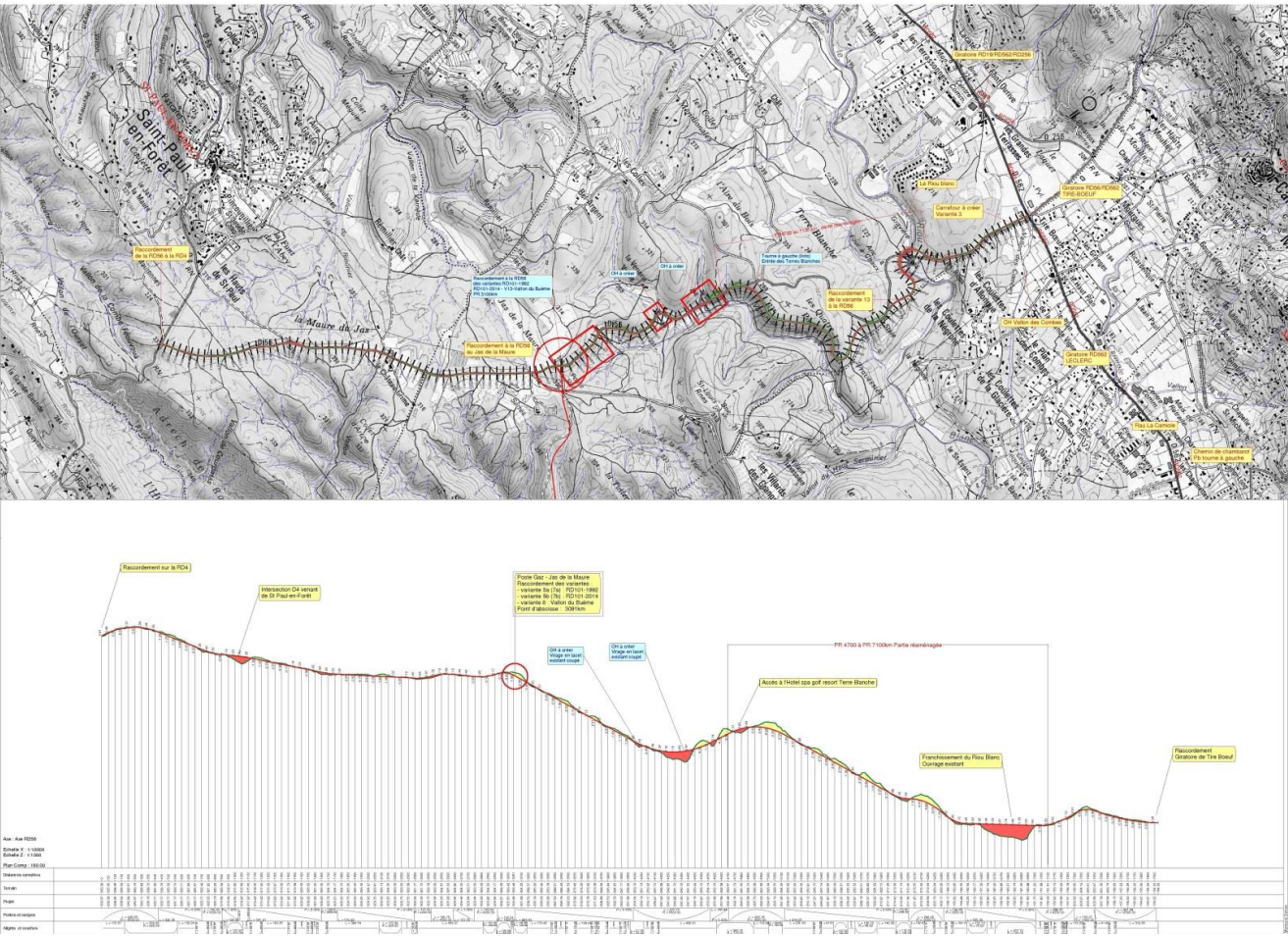
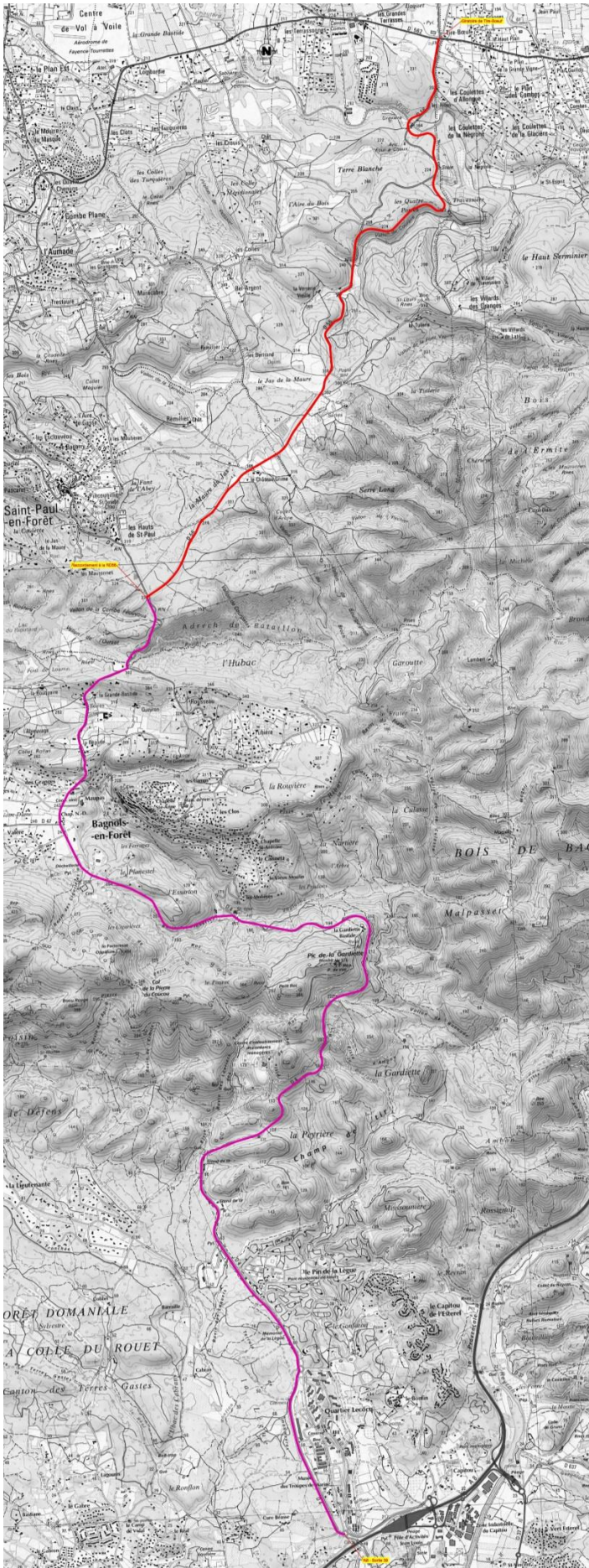
La variante 7 consiste en la création d'un nouvel échangeur au niveau de l'autoroute A8 et en la création d'une voie nouvelle entre cet échangeur et la RD 56 (au niveau du Jas de la Maure), ainsi que le réaménagement de la RD 56 entre le Jas de la Maure et le giratoire de Tire Bœuf.

La voie nouvelle présente un profil en long avec des pentes importantes et des volumes de déblais/remblais importants.

Le réaménagement de la RD 56 permet de sécuriser certains secteurs très sinueux.

La voie nouvelle a un linéaire de 11,25 km, elle a un impact environnemental fort au niveau de la Forêt domaniale de Saint-Cassien et de secteurs à enjeux forts sur la faune et la flore.

N. Variante 8a

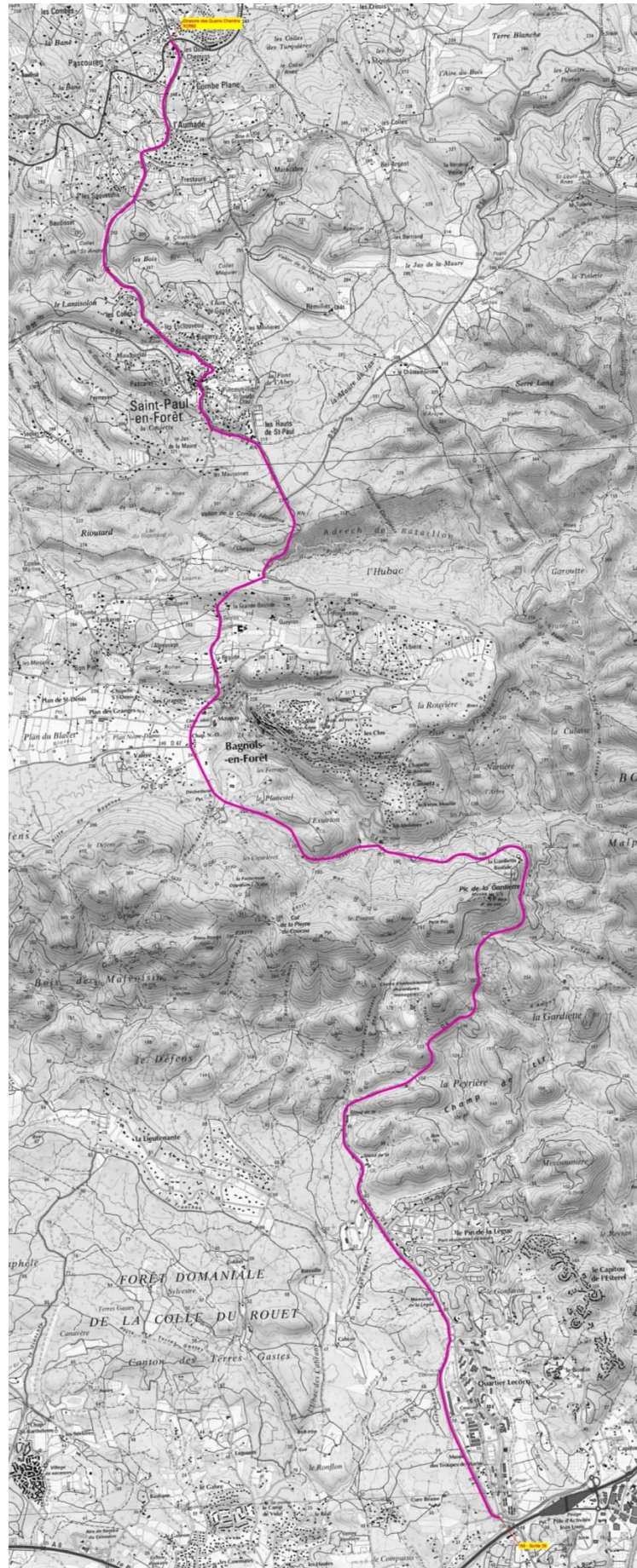


La variante 8a correspond au réaménagement de la RD 4 depuis Fréjus jusqu'au Sud de Saint-Paul-en-forêt au niveau du croisement avec la RD56 avec la réalisation du contournement ouest de Bagnols-en-forêt.

Ainsi que le réaménagement de la RD56 entre le carrefour avec la RD 4 et le giratoire de Tire Bœuf.

Cet aménagement permet de sécuriser une partie de la RD4 qui présente certains secteurs très sinueux.

Le réaménagement de la RD 56 permet de sécuriser certains secteurs très sinueux.

O. Variante 8b

La variante 8b correspond au réaménagement de la RD 4 depuis Fréjus jusqu'à Fayence au niveau du carrefour avec la RD562.

Cet aménagement comprend la réalisation du contournement ouest de Bagnols-en-forêt.

Cet aménagement permet de sécuriser la RD4 qui présente certains secteurs très sinueux.

Synthèse des variantes



Les variantes

- Variante 1a et 1b - RD562
- Variante 2 : RD837 + Contournement nord de la RD562
- Variante 3a : RD837 + Contournement sud de la RD562 jusqu'au giratoire de Tire-Boeuf
- Variante 3b : RD867 + Contournement sud RD562 + RD56 jusqu'au giratoire de Tire-Boeuf
- Variante 4 : RD837 + Voie nouvelle longeant le GR49
- Variante 5a : RD837 + Voie nouvelle tracé de 1992 + RD56
- Variante 5b : RD837 + Voie nouvelle tracé de 2014 + RD56
- Variante 6a : Réaménagement RD37 + Voie nouvelle longeant le GR49
- Variante 6b : Réaménagement RD37 + Voie nouvelle tracé de 1992 + RD56
- Variante 6c : Réaménagement RD37 + Voie nouvelle tracé de 2014 + RD56
- Variante 7 : Voie nouvelle via le vallon du Buême depuis l'échangeur escota en projet + RD56
- Variante 8a : RD4 avec le contournement de Bagnols-en-Forêt + RD56
- Variante 8b : RD4 avec le contournement de Bagnols-en-Forêt
- RD837 - Route du lac de St Cassien
- RD56

6. COMPARAISON DE VARIANTES

A. CRITERES DE LA COMPARAISON

La comparaison des variantes sera lancée sur les critères suivants :

- 1. Fiabilité de l'itinéraire,
- 2. Sécurité routière,
- 3. Risques de pollution de l'eau du lac,
- 4. Meilleure répartition du trafic,
- 5. Développement économique au niveau de la RD 562
- 6. Développement économique au niveau du Golf de Terre-Blanche et de Château Grime
- 7. Développement touristique du secteur du Lac de Saint-Cassien
- 8. Confort de la nouvelle liaison caractérisée par la sinuosité, le profil en long, le passage dans des secteurs urbanisés,
- 9. Impact sur l'environnement,
- 10. Impact sur le bâti et gêne des riverains
- 11. Impact sur le paysage,
- 12. Coûts des travaux.

B. FIABILITE DE L'ITINERAIRE

La fiabilité de l'itinéraire est basée sur le constat que l'itinéraire actuel est le seul dont le temps de parcours semble raisonnable (même si il se dégrade) pour desservir le Pays de Fayence depuis l'autoroute A8 au diffuseur des Adrets. Si cet itinéraire devait être coupé en raison d'un problème au niveau du pont traversant le lac ou d'une catastrophe naturelle, les conséquences sur les populations comme sur l'économie pourraient être importantes.

En conséquence, ce critère prend en compte les nouvelles possibilités qu'offre la variante étudiée en termes d'accès par rapport à l'itinéraire actuel.

Toutes les variantes utilisant une partie significative de l'itinéraire actuel sont donc négatives à savoir les Variantes 0, 1a, 1b, 2, 3a et 3b → Note : -

Par contre, les Variantes 4, 5a, 5b, 6a, 6b, 6c et 7 constitue un vrai itinéraire de substitution et sont de ce point de vue très positive → Note : ++

Les Variante 8a et 8b constitue surtout un itinéraire pour les gens venant de l'Ouest et de l'agglomération Fréjus – St Raphaël. Elle constitue néanmoins une amélioration de l'itinéraire de substitution que constitue déjà la RD4 pour accéder au Pays de Fayence par le Sud Ouest → Note : +

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	-
Variante 1a :	-
Variante 1b :	-
Variante 2 :	-
Variante 3a :	-
Variante 3b :	-
Variante 4 :	++
Variante 5a :	++
Variante 5b :	++
Variante 6a :	++
Variante 6b :	++
Variante 6c :	++
Variante 7 :	++
Variante 8a :	+
Variante 8b :	+

C. SECURITE ROUTIERE

L’aspect sécurité routière est caractérisé, d’une part, par le nombre d’accès directs sur la voie générant des zones conflits dangereuses pour les usagers, d’autre part, par l’aménagement de voiries existantes présentant des secteurs dangereux et aussi par la réalisation d’aménagements permettant de fluidifier le trafic au niveau de la RD 562.

La Variante 0 ne modifie pas l’existant → Note 0

Pour la Variantes 1a, la création de 2 giratoires et l’aménagement des giratoires existants permet de fluidifier et de mieux sécuriser la RD 562, il reste cependant de nombreux accès directs sur la RD 562 → Note +

Pour la Variante 1b, les échanges avec la zone commerciale sont reportés sur des contre-allées favorisant la sécurité et la fluidité au niveau de la RD 562. Ces contre-allées se raccordent à la RD562 au droit des giratoires ce qui est très satisfaisant → Note ++

Pour la Variante 2, de nombreux accès riverains directs sont présents sur la voie aménagée ce qui nuit à la sécurité des usagers → Note -

Pour la Variante 3a, les aménagements permettent de fluidifier le trafic sur la RD 562 mais de nombreux accès riverains directs sont présents sur la voie aménagée ce qui nuit à la sécurité des usagers → Note 0

Pour la Variante 3b, les aménagements permettent de fluidifier le trafic sur la RD 562, peu d’accès directs sont présents sur la voie aménagée → Note +

Pour les Variantes 4, 5a, 5b, 6a, 6b, 6c, 7, les aménagements permettent de mieux fluidifier le trafic sur la RD 562 et de réaménager un secteur dangereux de la RD56 → Note +

Pour la variante 8a, la réalisation de la déviation de Bagnols-en-Forêt, l’aménagement d’une partie de la RD4 et l’aménagement de l’ensemble de la RD 56 (dangereuse sur plusieurs secteurs du fait d’un tracé sinueux et de faibles largeurs de voies) permet de sécuriser plusieurs secteurs → Note ++
Pour la variante 8b, la réalisation de la déviation de Bagnols-en-Forêt et l’aménagement de l’ensemble de la RD 4 permet de sécuriser deux secteurs → Note +

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	0
Variante 1a :	+
Variante 1b :	++
Variante 2:	-
Variante 3a :	0
Variante 3b :	+
Variante 4	+
Variante 5a :	+
Variante 5b :	+
Variante 6a :	+
Variante 6b :	+
Variante 6c :	+
Variante 7 :	+
Variante 8a :	++
Variante 8b :	+

D. RISQUES DE POLLUTION DE L’EAU DU LAC

Le critère risque de pollution du lac est lié au trafic subsistant sur l’itinéraire actuel lorsqu’il passe en bordure de lac.

Concrètement, les Variantes 0, 1a, 1b, 2, 3a et 3b conservent une partie de leur tracé sur l’itinéraire actuel qui longe le lac puis le franchit sur le pont principal. Ces variantes sont donc neutres vis-à-vis de ce critère : la situation n’est ni améliorée ni dégradée → Note : 0

A l’inverse, les Variantes 5a, 5b, 6a, 6b, 6c et dans une moindre mesure la Variante 7 dévient du tracé le long du lac une partie du trafic. Leur impact est donc très positif → Note ++

La variante 4 dévie du tracé le long du lac une partie du trafic, cependant une partie du tracé de la variante 4 passe à proximité du lac. L’impact de cette variante est positif → Note +

Enfin, les variantes 8a et 8b trop peu attractive et trop loin du tracé le long du lac n’a pas non plus d’impact → Note :0

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	0
Variante 1a :	0
Variante 1b :	0
Variante 2:	0
Variante 3a :	0
Variante 3b :	0
Variante 4 :	+
Variante 5a :	++
Variante 5b :	++
Variante 6a :	++
Variante 6b :	++
Variante 6c :	++
Variante 7 :	++
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

E. MEILLEURE REPARTITION DU TRAFIC

HYPOTHESES D'EVOLUTION DES TRAFICS

Evolution globale des trafics

Les trafics attendus sur chacun des variantes ont été estimées à différents horizons : 2015, 2020, 2030.

Pour chaque horizon, 3 hypothèses de développement peuvent être envisagées : +0.8% par an, +1.2% par an, ou +2.3% par an. Afin de simplifier la démarche, il est retenu les hypothèses suivantes :

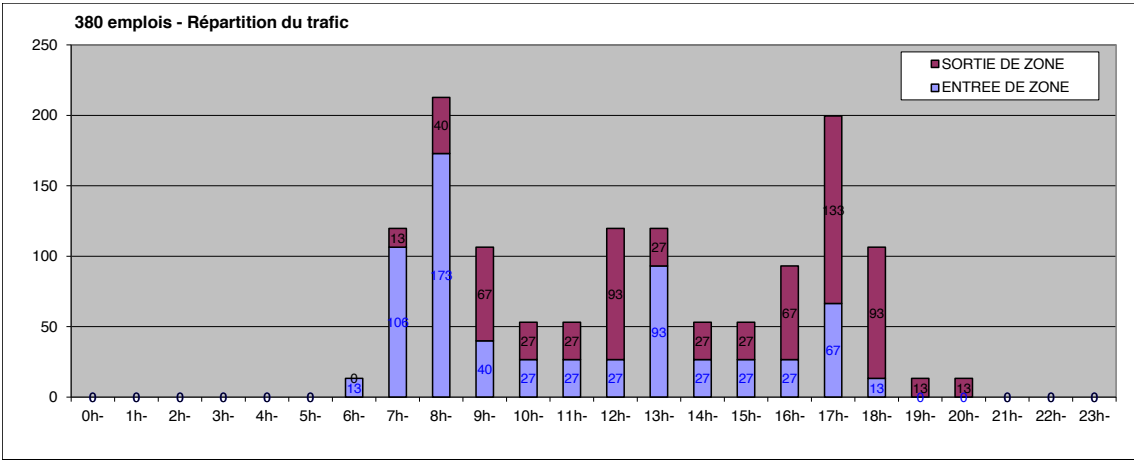
- 2015 : assimilable à la situation actuelle, l'analyse des évolutions récentes montre en effet une stagnation des trafics sur les 2 dernières années (voir ci-contre)
- 2020 : hypothèse de +1.6% par an, soit +11% par rapport à la situation actuelle.
- 2030 : hypothèse de +0.8% par an entre 2020 et 2030, soit +20% par rapport à la situation actuelle.

Le projet Château Grime

Peu de données sont connues concernant ce projet. Seul le nombre d'emplois a été communiqué : 380 emplois.

Les trafics générés par 380 emplois peuvent être estimés à l'aide des ratios classiques de génération des trafics :

3.5 véh/jour par emploi => 1330 véh/jour, répartis de la façon suivante :

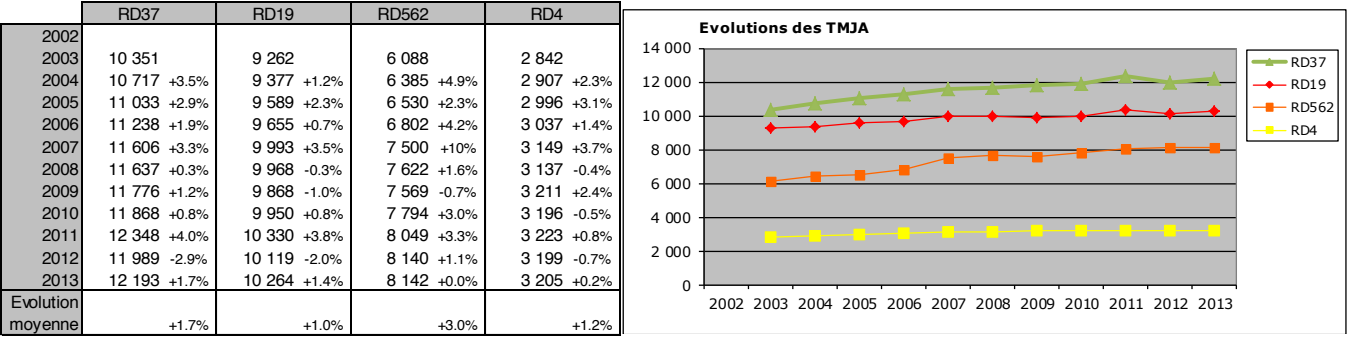


Soit en HPS 17h-18h : 70 entrées + 130 sorties.

Il s'agit finalement d'un trafic relativement modeste, qu'on peut estimer intégré à la hausse forfaitaire d'ici 2030.

Rappel des taux d'évolutions récents dans le secteur

Les taux d'évolution pris en compte pour les estimations 2020-2030 correspondent à une reprise de la croissance des trafics, alors qu'il est actuellement observé un tassement après plusieurs années de croissance. Le tableau ci-dessous rappelle les trafics et taux d'évolutions sur les 10 dernières années sur les 4 stations de comptages permanents du secteur d'étude. Par rapport au rapport DIAGNOSTIC, les données de l'année 2013 ont été intégrées.



Les années 2002-2011 montraient des augmentations régulières, d'environ +2.2% par an au global. Mais l'année 2011 montrait une baisse, l'année 2012 montre de nouveau une hausse mais les trafics restent plus faibles qu'en 2011.

TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 0

La variante 0 correspond au maintien de l’aménagement actuel.

Le modèle indique les trafics attendus :

En 2015 : en HPS 1100 véh/h dans un sens et 850 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 20 000 véh/jour

En 2020 : en HPS 1000 véh/h dans un sens et 800 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 22 000 véh/jour

En 2025 : en HPS 900 véh/h dans un sens et 700 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 24 000 véh/jour

Au fure et à mesure que les trafics augmentent, la saturation s’accroît, les débits diminuent et les périodes de saturation s’allongent.

Cette variante ne permet pas un fonctionnement correct en raison des trafics élevés → Note : --

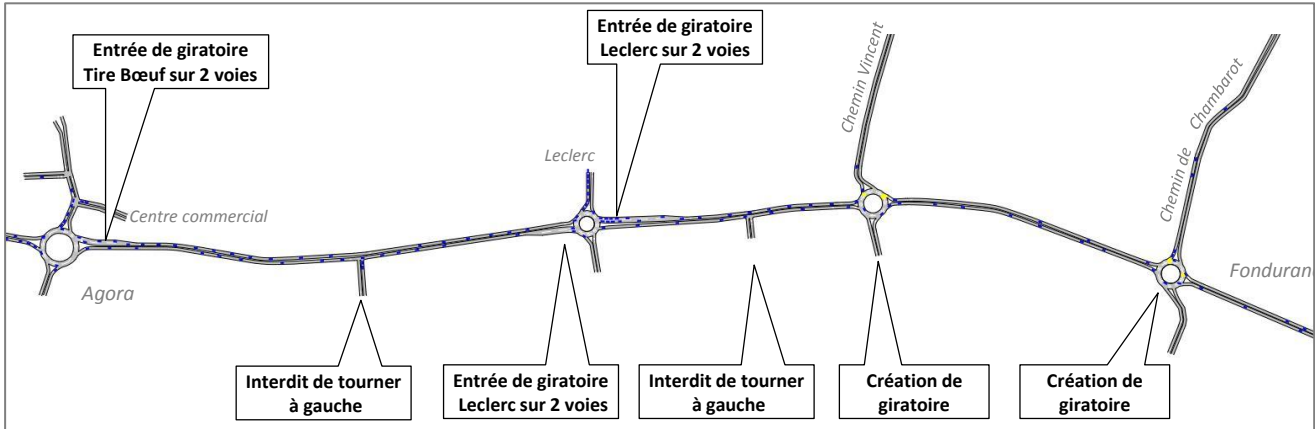
Trafics attendus variante 0



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 1A ET 1B

Les variantes 1a et 1b consistent en un aménagement sur place de la RD562 dans la section la plus chargée. Après plusieurs tests à l’aide du modèle de simulation dynamique, il a été mis en évidence les aménagements permettant une circulation fluide tout en maintenant les forts niveaux de trafic :

- aménagement de carrefours giratoires au droit des carrefours avec le chemin Vincent et le chemin de Chambarot (carrefour Fondurane),
- suppression des mouvements en tourne-à-gauche au droit des accès aux commerces le long de la RD562, ces mouvements sont reportés en demi tour au droit des giratoires,
- élargissement des entrées de giratoire à 2 voies sur 50m au droit des giratoires Leclerc et chemin Jean Paul (centre commercial) pour compenser la hausse de trafic lié au report des tourne-à-gauche,



La visualisation de la simulation permet de constater une circulation dense mais non saturée.

Le modèle indique les trafics attendus :

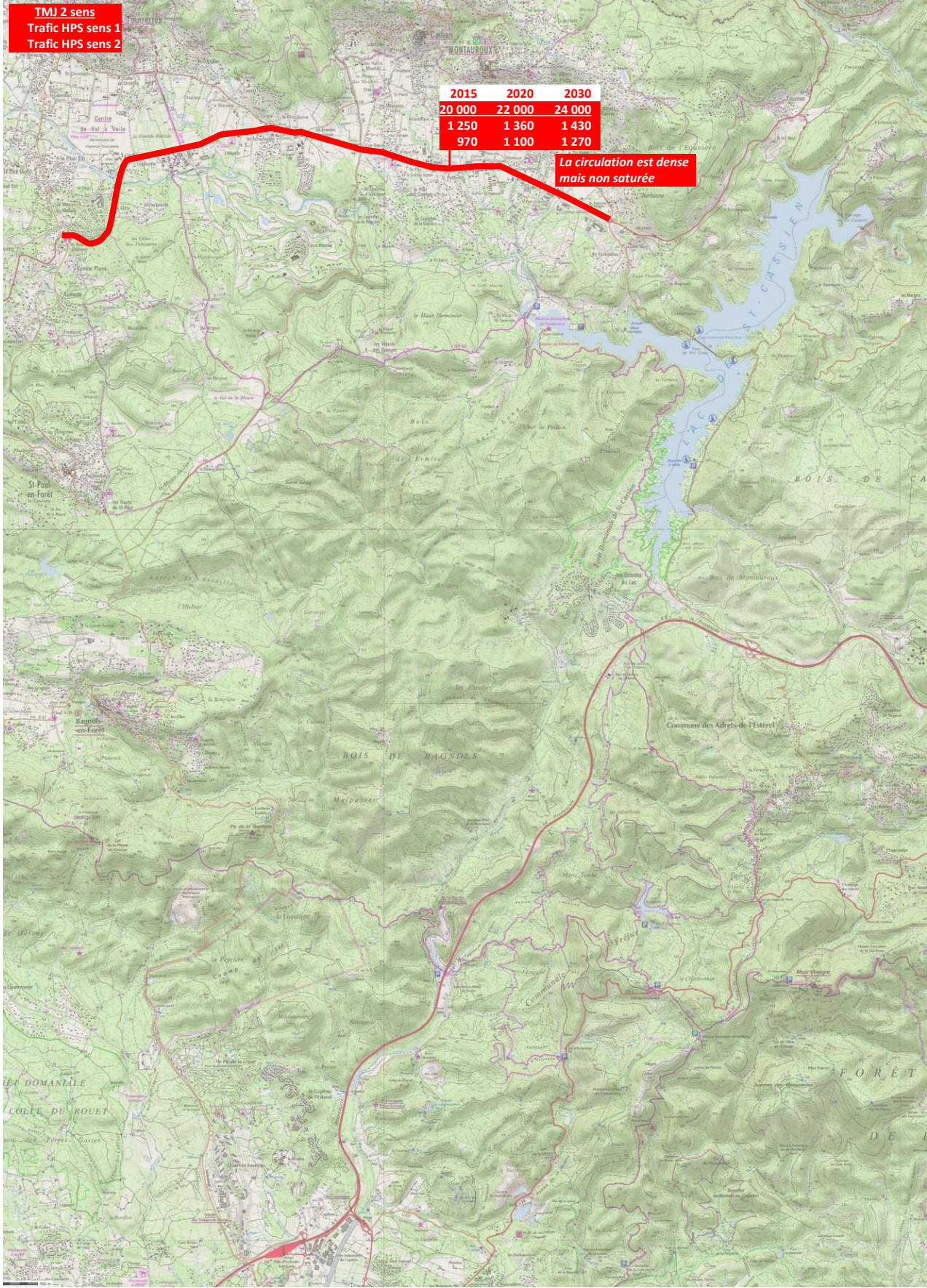
En 2015 : en HPS 1250 véh/h dans un sens et 970 véh/h dans l’autre, pour un TMJ de 20 000 véh/jour

En 2020 : en HPS 1360 véh/h dans un sens et 1100 véh/h dans l’autre, pour un TMJ de 22 000 véh/jour

En 2025 : en HPS 1430 véh/h dans un sens et 1270 véh/h dans l’autre, pour un TMJ de 24 000 véh/jour

Cette variante permet un fonctionnement correct malgré les trafics élevés → Note : +

Trafics attendus variantes 1a et 1b



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 2

La variante 2 consiste à aménager une voie de contournement au NORD de la RD562, par une combinaison de création de nouvelles voies et d’élargissement des chemins existants. En raison des emprises limitées (sauf à avoir un impact trop important sur le bâti), cette voie maintiendrait la desserte directe de nombreux riverains, et serait limitée à 50 km/h ; il s’agirait donc d’avantage d’une liaison inter quartiers que d’une déviation de la RD562.

La voie a été intégrée au modèle, lequel a reconstitué les temps de parcours et les affectations de trafics entre les deux itinéraires possibles. On peut noter que le temps de parcours à vide est plus élevé sur la voie nouvelle :

Temps de parcours sur la voie nouvelle : 7min30

Temps de parcours la RD562 : 4min30 (entre les deux extrémités de la déviation)

Dès lors il ressort des trafics attendus sur la voie de contournement relativement faibles à court terme, et plus élevés au fur et à mesure que la saturation s’accroît sur la RD562 (où il n’est pris en compte aucun aménagement) :

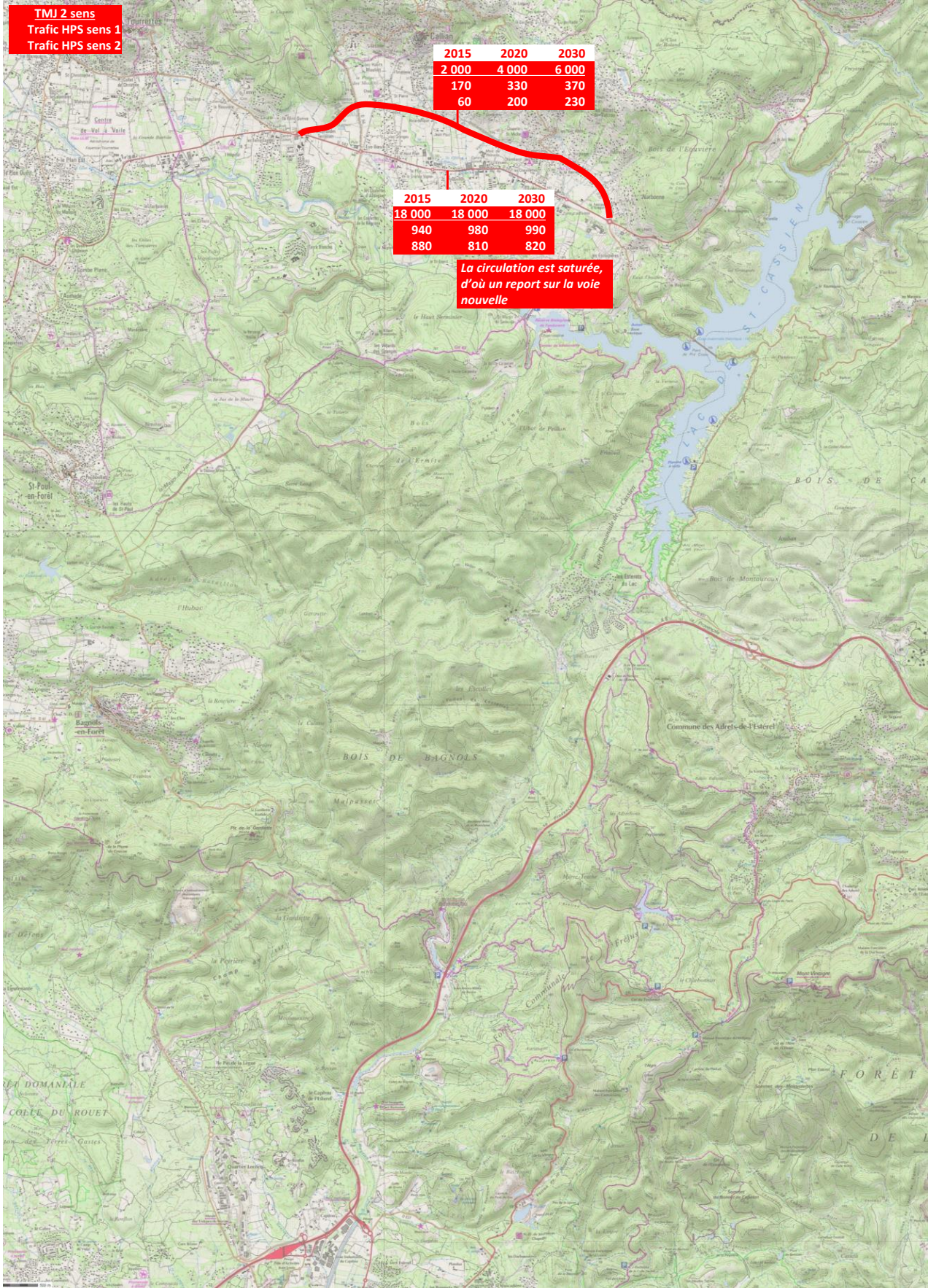
En 2015 : en HPS 170 véh/h dans un sens et 60 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 2 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 18 000 véh/jour.

En 2020 : en HPS 330 véh/h dans un sens et 200 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 4 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 reste à 18 000 véh/jour.

En 2025 : en HPS 370 véh/h dans un sens et 230 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 6 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 reste à 18 000 véh/jour.

Cette variante ne permet pas de rendre la RD562 fluide (sans aménagement sur la RD562). Le trafic finit par se reporter sur la voie nouvelle...pour éviter la saturation qui s’aggrave → Note : 0

Trafics attendus variante 2



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 3A

La variante 3a consiste à aménager une voie de contournement entre la RD56 et la RD37 au Nord du lac. Cette voie permettrait ainsi la déviation de la zone réellement saturée.

De même, la voie a été intégrée au modèle, lequel a reconstitué les temps de parcours et les affectations de trafics entre les deux itinéraires possibles. On peut noter que le temps de parcours est ici plus rapide par la déviation que par la RD562 :

Temps de parcours la RD562 : 6min00 (entre les deux extrémités de la déviation)

Temps de parcours sur la voie nouvelle : 5min15

Dès lors il ressort des trafics attendus sur la déviation plus élevés que dans la variante précédente :

En 2015 : en HPS 400 véh/h dans un sens et 220 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 6 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 14 000 véh/jour.

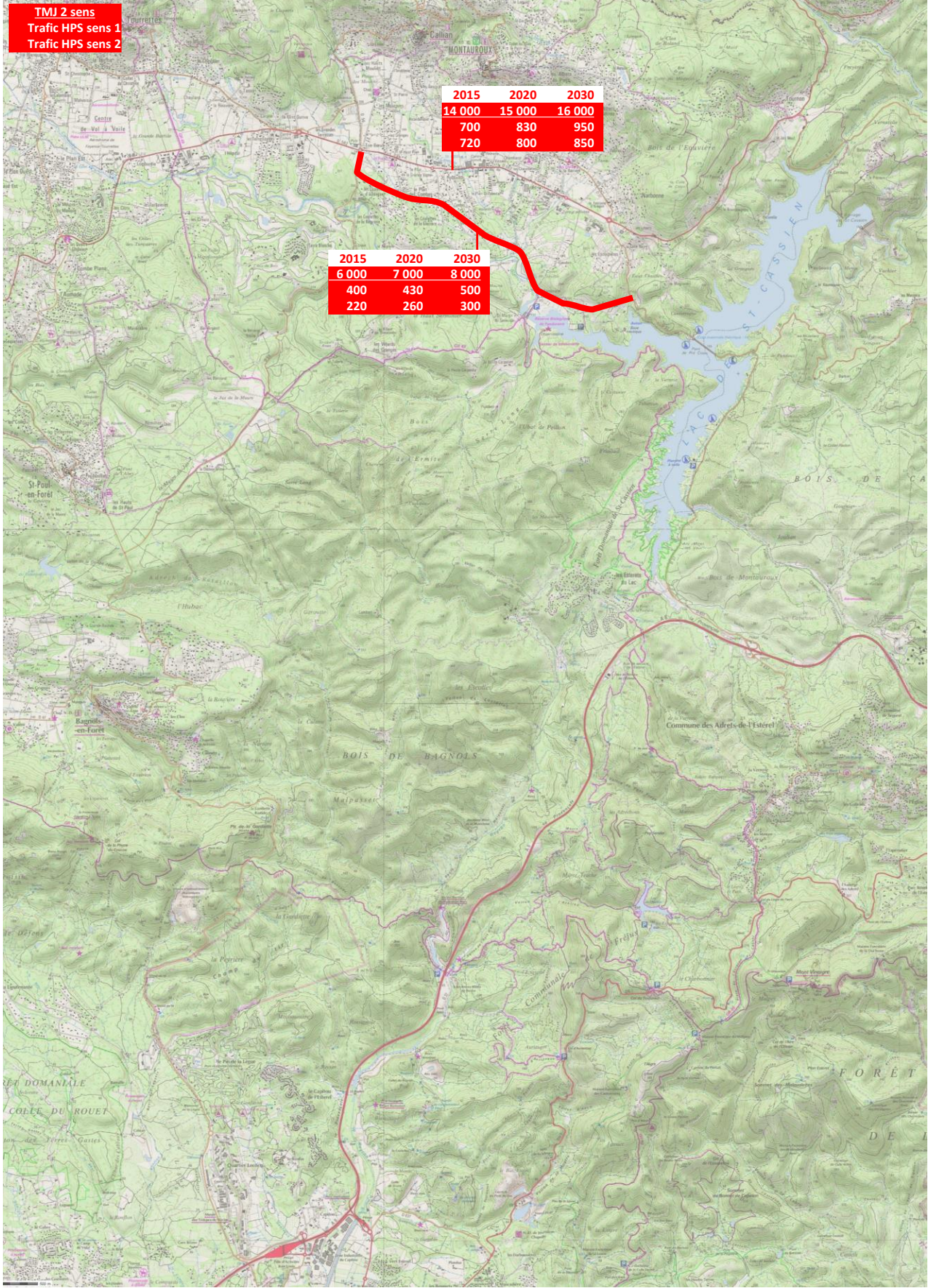
En 2020 : en HPS 430 véh/h dans un sens et 260 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 7 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 15 000 véh/jour.

En 2025 : en HPS 500 véh/h dans un sens et 300 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 8 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 16 000 véh/jour.

Le trafic reste supérieur sur la RD562, car le trafic lié aux commerces le long de la RD562 est plus élevé que le trafic en transit (qui emprunte la déviation).

Cette variante permet de rendre la RD562 fluide (sans aménagement sur la RD562). Le trafic de transit se reporte naturellement sur la voie nouvelle. Le trafic reste néanmoins plus élevé sur la RD562 en raison de la prédominance des trafics en échange → Note : ++

Trafics attendus variante 3a



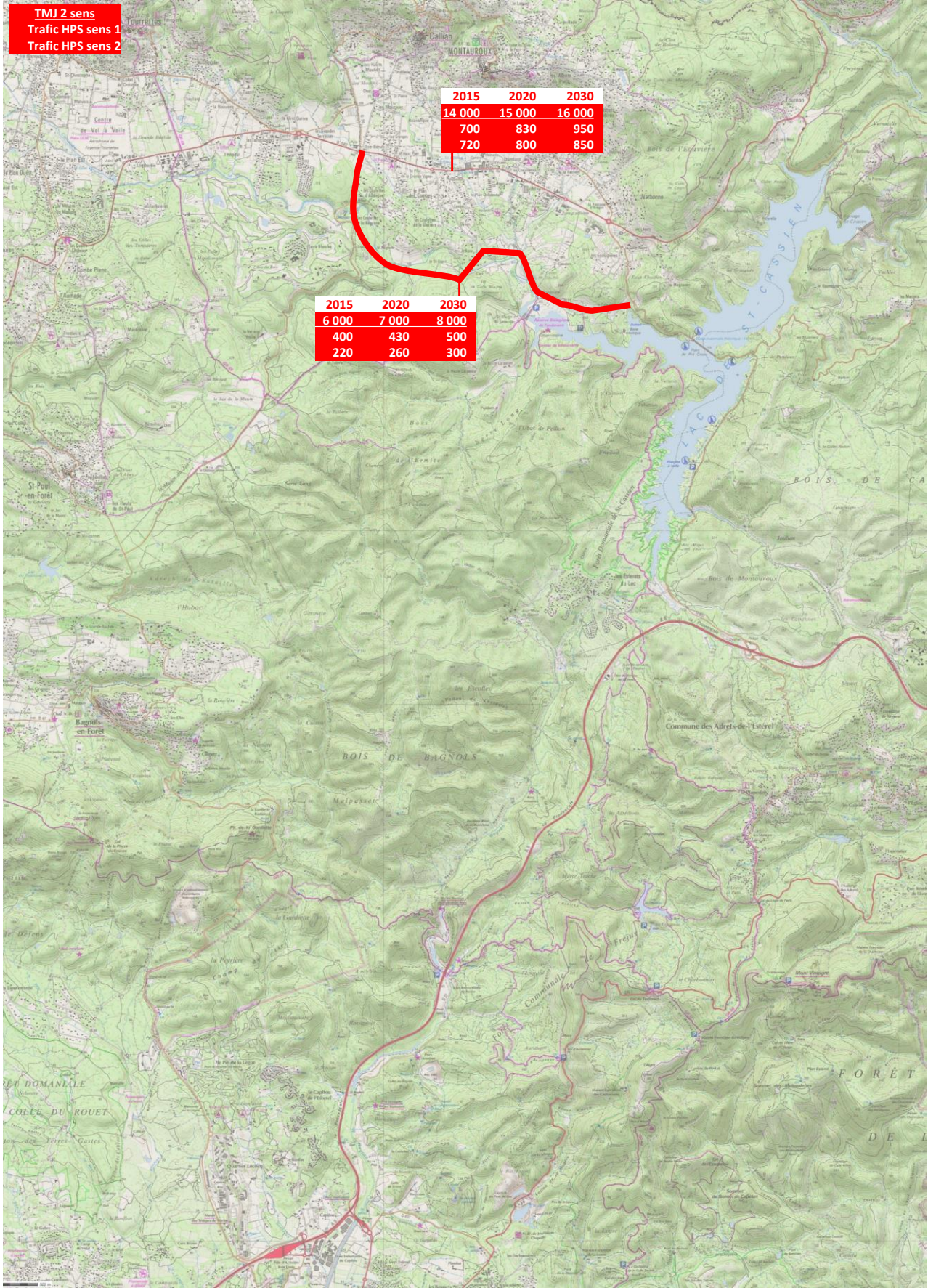
TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 3B

Par rapport à la variante 3a, le tracé passe au Sud du quartier Le Plan des Combes.

Les temps de parcours et les trafics sont identiques.

Cette variante permet de rendre la RD562 fluide (sans aménagement sur la RD562). Le trafic de transit se reporte naturellement sur la voie nouvelle. Le trafic reste néanmoins plus élevé sur la RD562 en raison de la prédominance des trafics en échange → Note : ++

Trafics attendus variante 3b



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 4

La variante 4 consiste à aménager une voie de contournement allant de la RD56 à la RD37 au SUD du lac, en longeant ce dernier par l’OUEST.

Le temps de parcours est légèrement plus court par la voie nouvelle :

Temps de parcours la RD562 : 11min20 (entre les deux extrémités de la déviation)

Temps de parcours sur la voie nouvelle : 10min20

Les trafics attendus :

En 2015 : en HPS 370 véh/h dans un sens et 230 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 5 500 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 14 500 véh/jour.

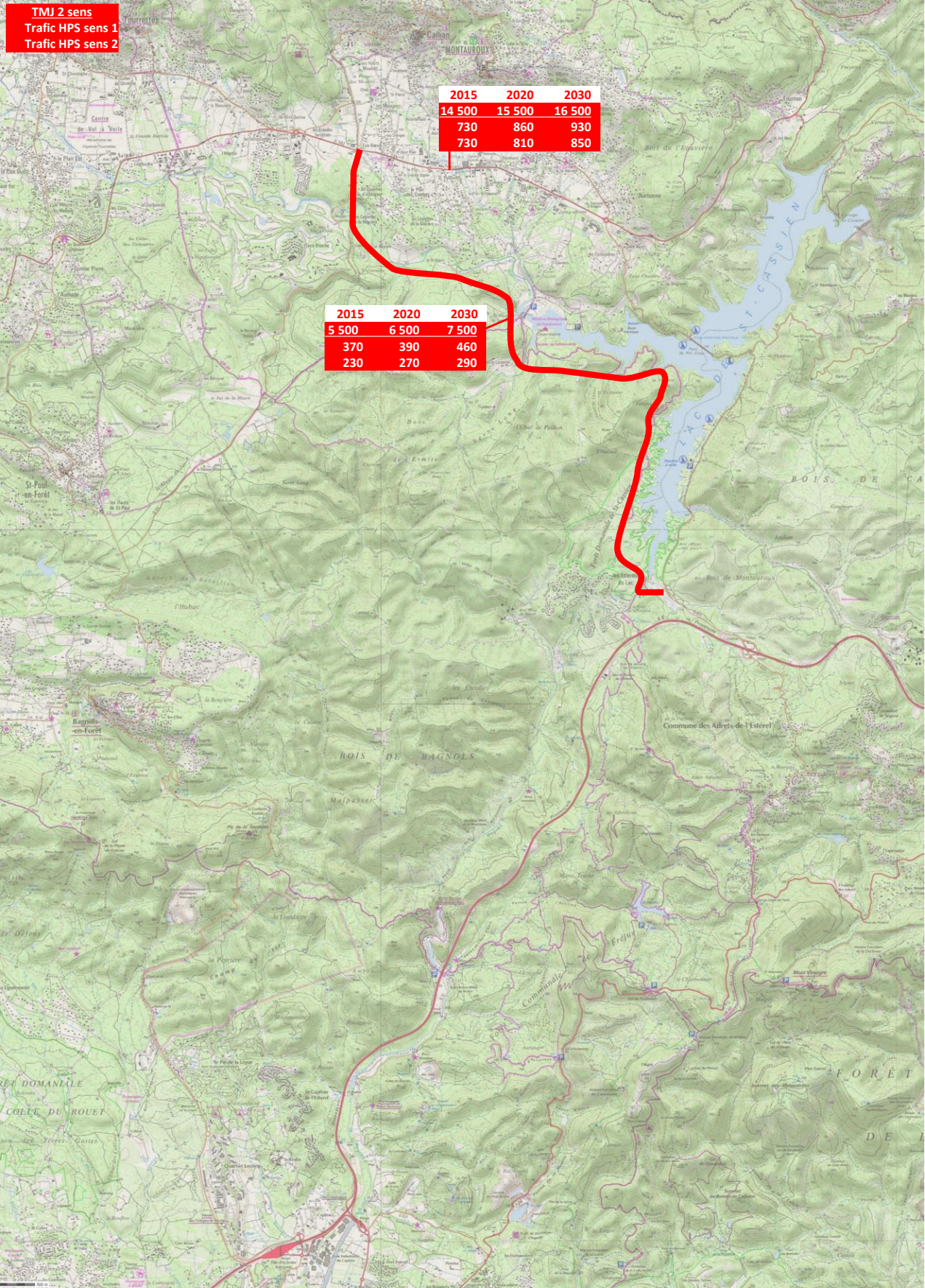
En 2020 : en HPS 390 véh/h dans un sens et 270 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 6 500 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 15 500 véh/jour.

En 2025 : en HPS 460 véh/h dans un sens et 290 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 7 500 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 16 500 véh/jour.

Cette variante permet de rendre la RD562 fluide (sans aménagement sur la RD562). Le trafic de transit se reporte naturellement sur la voie nouvelle. → Note : ++

Mais elle n’est pas plus attractive que la précédente, malgré les investissements largement supérieurs.

Trafics attendus variante 4



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 5A

La variante 5a consiste à aménager une voie de contournement allant de la RD56 à la RD37 au SUD du lac, en passant par les massifs du Bois de l’Ermité. Le tracé montre des pentes et de nombreux virages où la vitesse est réduite.

Le temps de parcours reste plus court par les RD37-RD562 dont le tracé est plus rectiligne :

Temps de parcours la RD562 : 11min20

Temps de parcours sur la voie nouvelle : 14min30

Les trafics attendus :

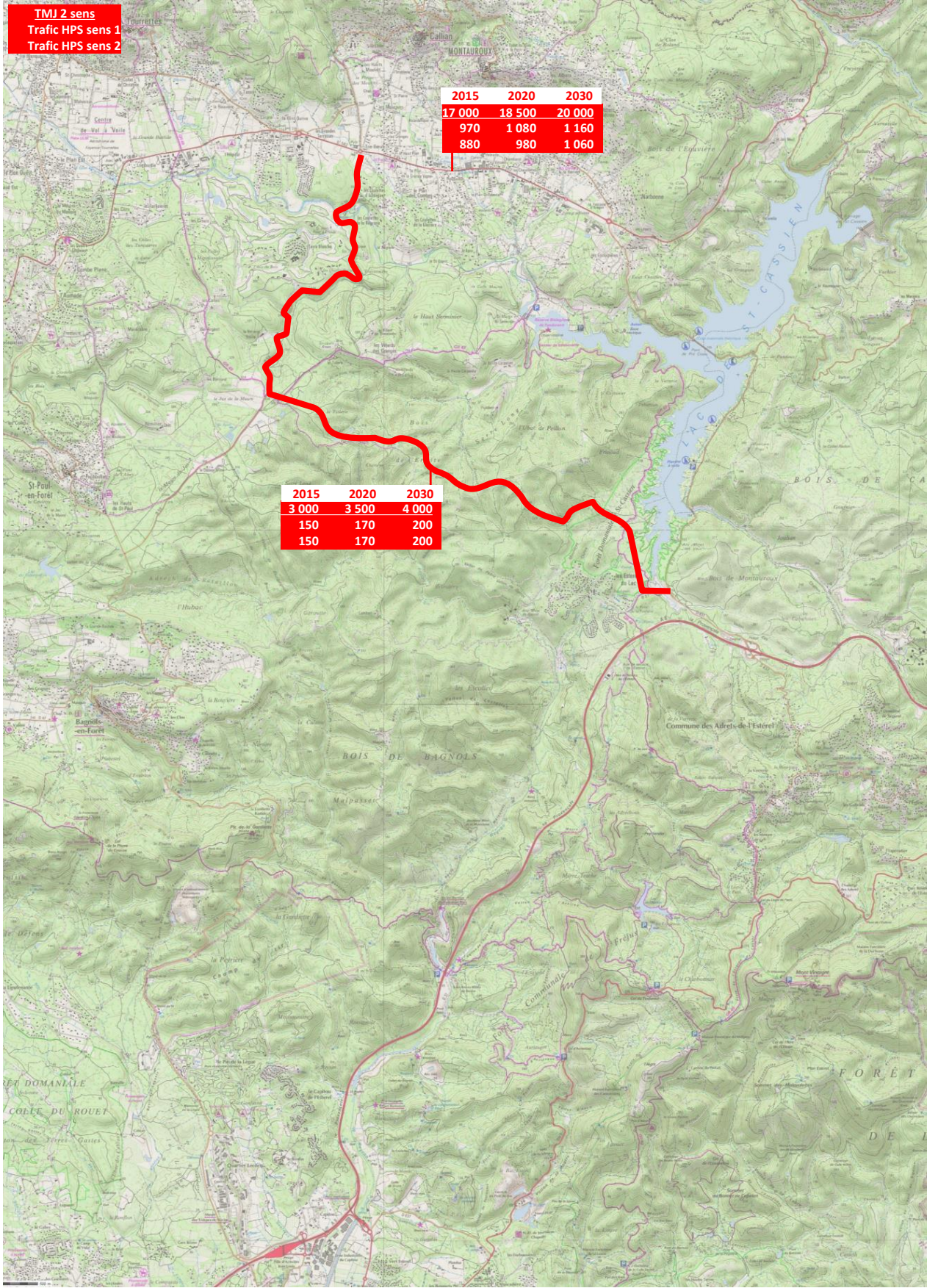
En 2015 : en HPS 150 véh/h dans chaque sens, soit un TMJ de 3 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 17 000 véh/jour.

En 2020 : en HPS 170 véh/h dans chaque sens, soit un TMJ de 3 500 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 18 500 véh/jour.

En 2025 : en HPS 200 véh/h dans chaque sens, soit un TMJ de 4 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 20 000 véh/jour.

Cette variante est peu attractive, le temps de parcours sur la voie nouvelle est trop long → Note : +

Trafics attendus variante 5a



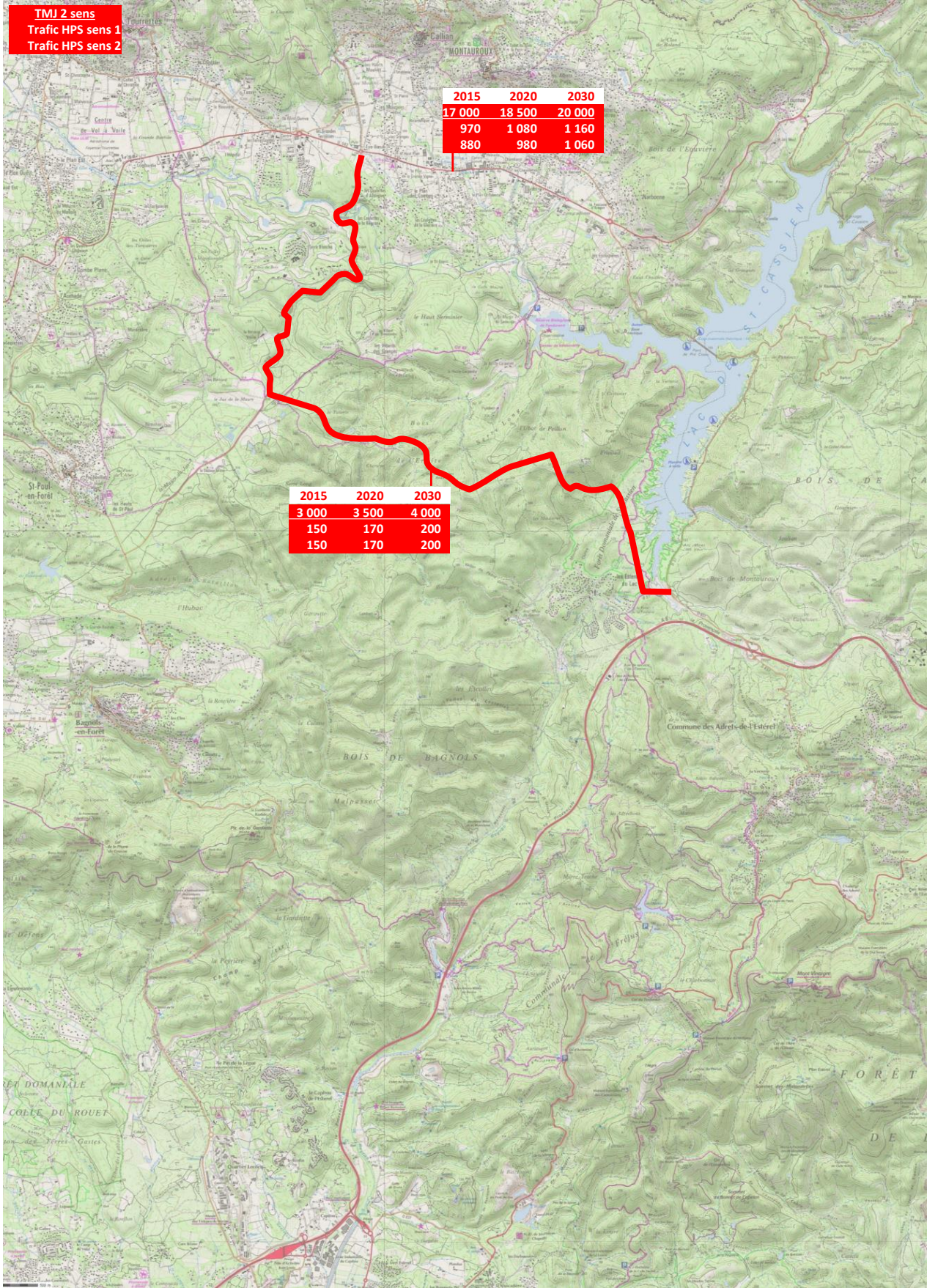
TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 5B

La variante 5b est une déclinaison de la variante 5a, avec un tracé qui s’éloigne d’avantage des Esterets du Lac.

Les temps de parcours et les trafics sont identiques.

Cette variante est peu attractive, le temps de parcours sur la voie nouvelle est trop long → Note : +

Trafics attendus variante 5b



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 7

La variante 7 consiste à aménager une voie allant de la RD56 à l’autoroute A8 avec création d’un nouvel échangeur. Là aussi le tracé montre des pentes et de nombreux virages où la vitesse est réduite.

Le temps de parcours reste plus court par les RD37-RD562 dont le tracé est plus rectiligne :

Temps de parcours la RD562 : 11min20

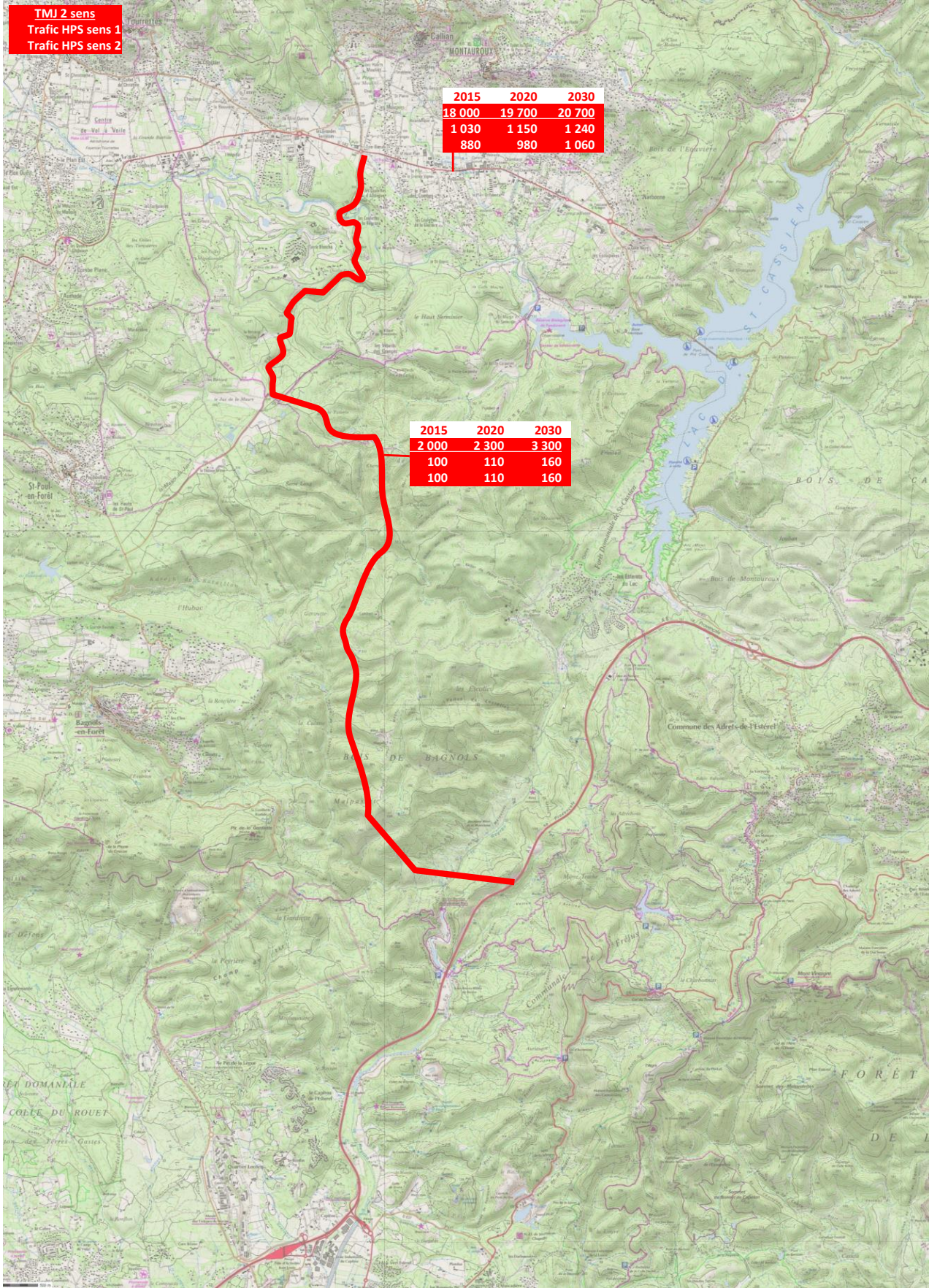
Temps de parcours sur la voie nouvelle : 17min00

Les trafics attendus :

- En 2015 : en HPS 100 véh/h dans chaque sens, soit un TMJ de 2 000 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 18 000 véh/jour.
- En 2020 : en HPS 110 véh/h dans chaque sens, soit un TMJ de 2 300 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 19 700 véh/jour.
- En 2025 : en HPS 160 véh/h dans chaque sens, soit un TMJ de 3 300 véh/jour, alors que le trafic résiduel sur la RD562 est de 20 700 véh/jour.

Cette variante est très peu attractive, le temps de parcours sur la voie nouvelle est beaucoup trop long →
Note : 0

Trafics attendus variante 7



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 8A

La variante 8a consiste à aménager la RD4 et la RD56, en intégrant une déviation de Bagnols-en-Forêt.

Les trafics attendus :

En 2015 : en HPS 150 véh/h dans un sens et 210 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 3 700 véh/jour

En 2020 : en HPS 170 véh/h dans un sens et 230 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 4 100 véh/jour

En 2025 : en HPS 220 véh/h dans un sens et 300 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 4 400 véh/jour

Mais attention, ces trafics ne correspondent pas tous à des usagers reportés depuis la RD562-RD37, puisque le trafic actuel sur la RD56 est de 100 véh/h dans un sens et 150 véh/h dans l’autre (2 700 véh/jour). Les reports de trafics sont en fait :

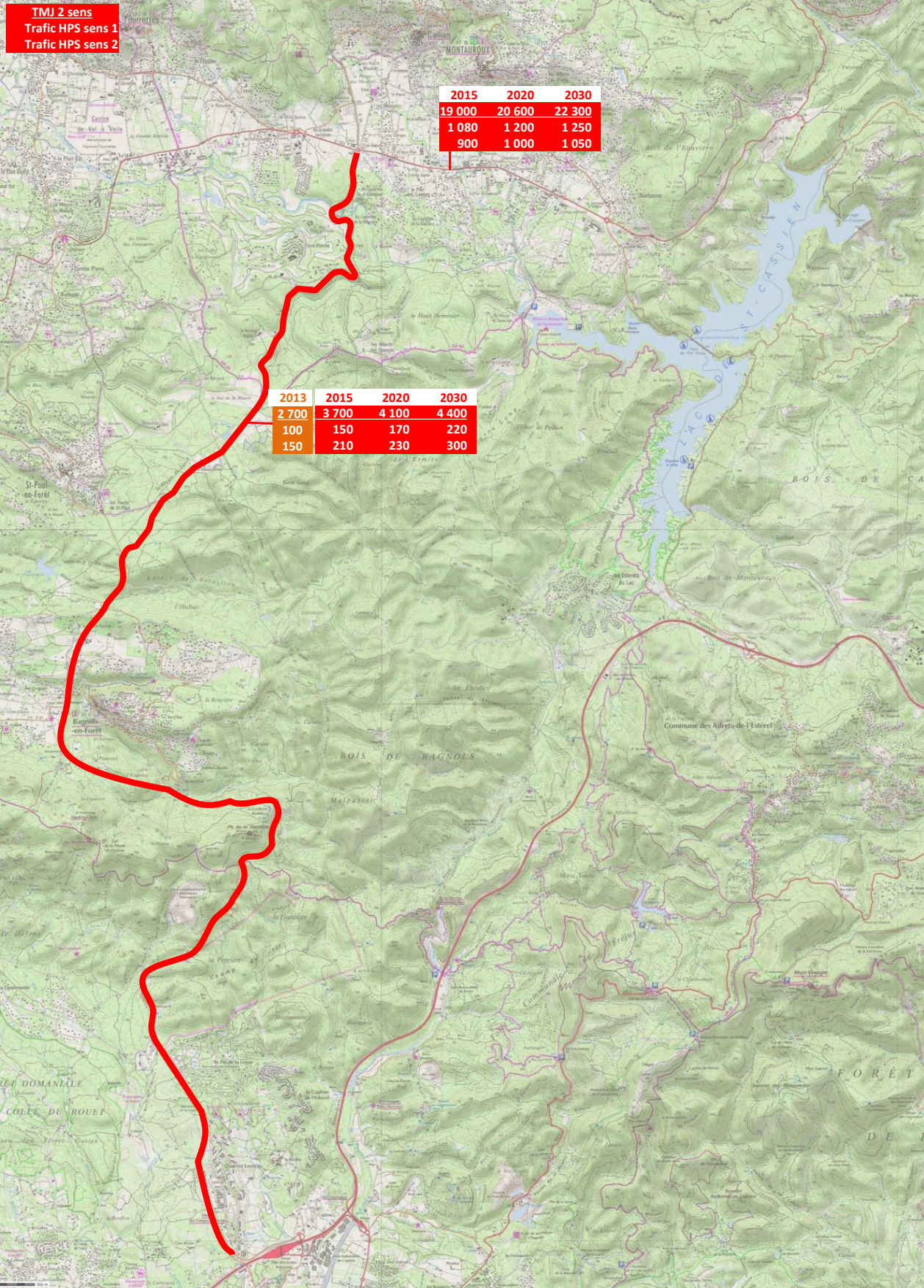
En 2015 : 1 000 véh/jour, ce qui laisse un TMJ de 19 000 véh/jour sur la RD562

En 2020 : 1 400 véh/jour, ce qui laisse un TMJ de 20 600 véh/jour sur la RD562

En 2025 : 1 700 véh/jour, ce qui laisse un TMJ de 22 300 véh/jour sur la RD562

Cette variante est donc très peu attractive, le temps de parcours sur la voie nouvelle est trop long → Note : 0

Trafics attendus variante 8a



TRAFICS ATTENDUS – VARIANTE 8B

La variante 8b consiste à aménager la RD4, en intégrant des déviations de Saint-Paul et de Bagnols-en-Forêt.

Les trafics attendus :

En 2015 : en HPS 250 véh/h dans un sens et 200 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 4 600 véh/jour

En 2020 : en HPS 280 véh/h dans un sens et 220 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 5 000 véh/jour

En 2025 : en HPS 300 véh/h dans un sens et 240 véh/h dans l’autre, soit un TMJ de 5 300 véh/jour

Mais attention, ces trafics ne correspondent pas tous à des usagers reportés depuis la RD562-RD37, puisque le trafic actuel sur la RD4 est de 230 véh/h dans un sens et 160 véh/h dans l’autre (3 800 véh/jour). Les reports de trafics sont en fait :

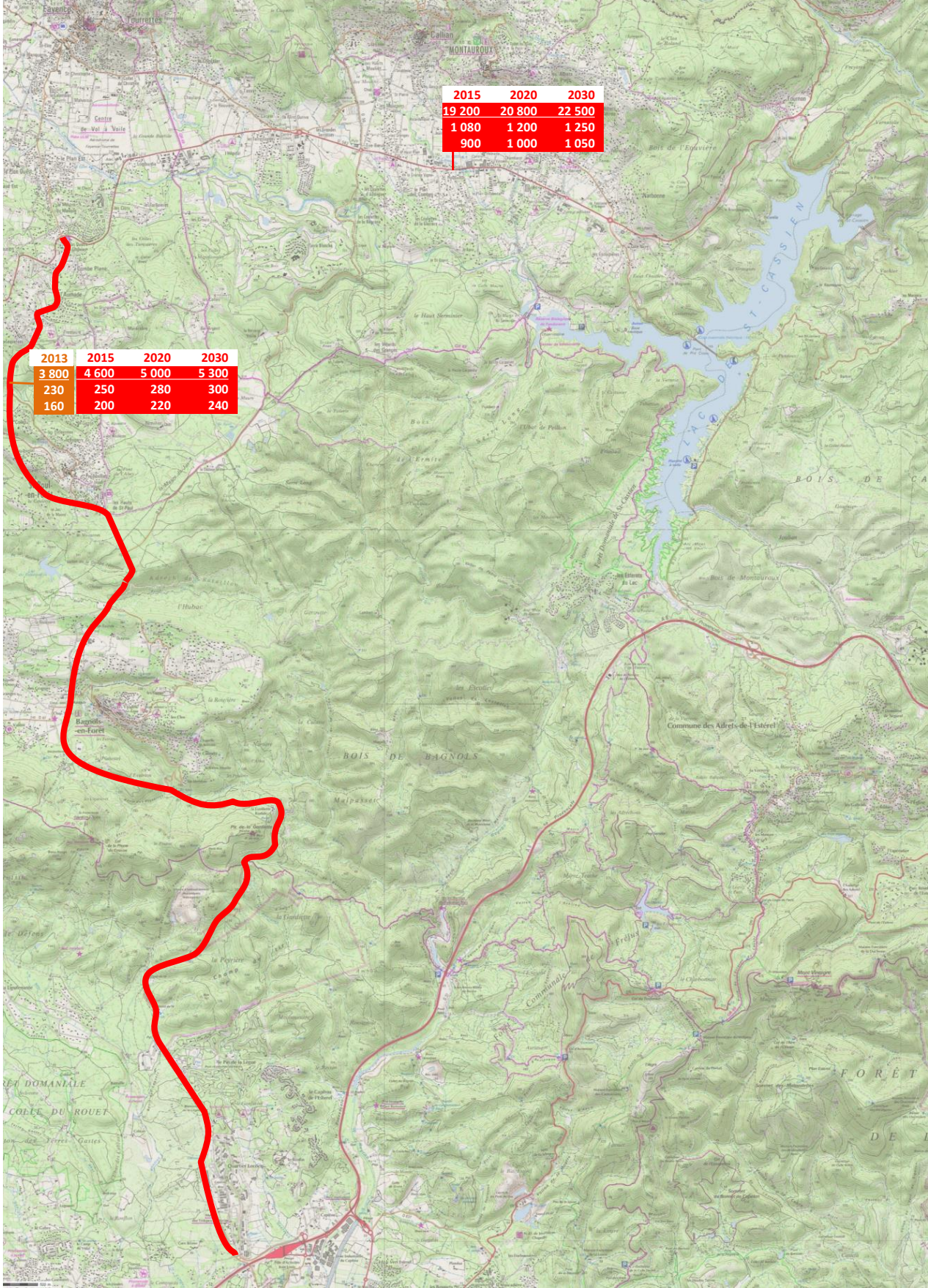
En 2015 : 800 véh/jour, ce qui laisse un TMJ de 19 200 véh/jour sur la RD562

En 2020 : 1 200 véh/jour, ce qui laisse un TMJ de 20 800 véh/jour sur la RD562

En 2025 : 1 500 véh/jour, ce qui laisse un TMJ de 22 500 véh/jour sur la RD562

Cette variante est très peu attractive, le temps de parcours sur la voie nouvelle est trop long → Note : 0

Trafics attendus variante 8b



SYNTHESE DES TESTS

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3a ou 3b	Variante 4	Variante 5a ou 5b	Variante 7	Variante 8a	Variante 8b
Description	aménagement RD562	aménagement RD562	contournement NORD	déviati on entre RD56 et RD37 au Nord du lac	déviati on entre RD56 et RD37 longeant le lac	déviati on entre RD56 et RD37 par le massif	déviati on entre RD56 et A8 (nouvel échangeur)	aménagement RD4- RD56 avec déviati on Bagnols	aménagement RD4 avec déviati ons Saint Paul et Bagnols
Trafic nouvelle voie (2020)			4000	7000	6500	3500	2300	+1400 sur RD56	+1200 sur RD4
Trafic RD562 (2020)	22000	22000	18000	15000	15500	18500	19700	20600	20800
Fluidité RD562	non	oui	non	oui	oui	non	non	non	non

Pour la variante 6a, les trafics attendus sont les mêmes que pour la variante 4.

Pour la variante 6b, les trafics attendus sont les mêmes que pour la variante 5a.

Pour la variante 6c, les trafics attendus sont les mêmes que pour la variante 5b.

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	--
Variante 1a :	+
Variante 1b :	+
Variante 2:	0
Variante 3a :	++
Variante 3b :	++
Variante 4 :	++
Variante 5a :	+
Variante 5b :	+
Variante 6a :	++
Variante 6b :	+
Variante 6c :	+
Variante 7 :	0
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

F. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU NIVEAU DE LA RD 562

Le développement socio-économique au niveau de la RD562 est principalement lié à la capacité de la variante à limiter les perturbations de trafic actuellement constatées qui nuisent à l'accès aux abords de la RD562 et donc au développement socio-économique potentiel de ces derniers.

La Variante 0 consistant à ne pas créer d'aménagement spécifique est très négative vis-à-vis du développement potentiel puisque la voie déjà saturée ne pourra voir cette saturation que s'aggraver avec l'augmentation du trafic liée au développement de l'urbanisation du Pays de Fayence → Note : --

A l'inverse, la Variante 1a avec la réalisation de 2 giratoires et l'élargissement des entrées des giratoires à 2 voies permet la diminution de la saturation. Elle est donc positive pour ce critère → Note : +

La Variante 1b permet d'une part la diminution de la saturation de la RD562 via la prise en charge des circulations locales liées à la zone commerciale sur des contre-allées. D'autre part, cette variante assure un accès aisé et sécurisé via ces contre-allées aux parcelles limitrophes. Elle est donc très positive pour ce critère → Note : ++

La Variante 2 n'est pas très attractive d'un point de vue circulaire. Elle ne le devient que quand l'augmentation de trafic fait saturer la RD562. On ne peut donc pas considérer que la variante améliore sensiblement la circulation sur la RD562 mais uniquement qu'elle limitera la dégradation de la situation actuelle. L'effet n'est donc ni positif ni négatif → Note : 0

Les Variantes 3a, 3b, 4, 5a, 5b, 6a, 6b et 6c en détournant une partie du trafic de la RD562 améliore les conditions de circulation sur cette dernière et sont donc légèrement favorables au développement socio-économique au niveau de la RD562 → Note : +

Pour les variantes 7, 8a et 8b, à l'inverse, la très faible attractivité des nouveaux tracés par rapport à l'itinéraire actuel passant par la RD562 ne permettra pas de compenser suffisamment l'augmentation de trafic et donc la dégradation de la situation sur la RD562 déjà actuellement saturée à certaines heures → Note : -

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	--
Variante 1a :	+
Variante 1b :	++
Variante 2:	0
Variante 3a :	+
Variante 3b :	+
Variante 4 :	+
Variante 5a :	+
Variante 5b :	+
Variante 6a :	+
Variante 6b :	+
Variante 6c :	+
Variante 7 :	-
Variante 8a :	-
Variante 8b :	-

G. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU NIVEAU DU GOLF ET DE CHATEAU GRIME

Le développement socio-économique au niveau du Golf et de Château Grimm est directement lié à l'amélioration de la desserte par un nouveau tracé plus direct partiel ou entièrement neuf.

Comme pour le critère précédent, la Variante 0 est très négative puisqu'elle n'améliore pas le tracé de la desserte qui passe toujours par la RD562 mais en plus conduit à une augmentation de la saturation de la RD562 (liée à l'augmentation du trafic «naturelle ») et donc à une dégradation de la desserte déjà médiocre du secteur Golf - Château Grim → Note : --

Les Variantes 1a,1b et 2 ne proposent pas de nouvel itinéraire mais par contre limitent effectivement la saturation de la RD562 et donc ne dégrade pas l'itinéraire actuel → Note : 0

La Variante 3a en contournant un linéaire important de la RD562 par le Sud tout en étant relativement attractive améliore sensiblement les conditions d'accès même si elle se raccorde au niveau du giratoire Tire-Bœuf avant la bifurcation vers la RD56 → Note : +

La Variante 3b contourne un linéaire important de la RD562 par le Sud et de plus se raccorde directement sur la RD56 au Nord du Golf. Elle améliore ainsi significativement l'accès au secteur Golf - Château Grim et est donc favorable à son développement socio-économique → Note : ++

Les Variantes 4 et 6a créent un nouvel itinéraire se raccordant directement sur la RD56 au Nord du Golf et sont en tracé neuf quasiment depuis l'échageur des Adrets sur l'A8. Elles sont donc très intéressantes pour l'accès au secteur Golf - Château Grime et sont donc très favorables à son développement socio-économique → Note : ++

Les Variantes 5a, 5b, 6b et 6c créent un nouvel itinéraire se raccordant directement sur la RD56 et sont en tracé neuf quasiment depuis l'échageur des Adrets sur l'A8. Elles sont donc très intéressantes pour l'accès au secteur Golf - Château Grime et sont donc très favorables à son développement socio-économique → Note : ++

A l'inverse, les Variantes 7, 8a et 8b ne sont pas suffisamment attractives en particulier en venant de l'Est c'est-à-dire des Alpes Maritimes pour être considérées comme améliorant l'accès au secteur Golf - Château Grim → Note : 0

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	--
Variante 1a :	0
Variante 1b :	0
Variante 2:	0
Variante 3a :	+
Variante 3b :	++
Variante 4 :	++
Variante 5a :	++
Variante 5b :	++
Variante 6a :	++
Variante 6b :	++
Variante 6c :	++
Variante 7 :	0
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

H. DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU LAC DE SAINT-CASSIEN

Le developpement touristique du lac de Saint-Cassien est directectement lié à la desserte du côté Ouest du Lac et à la réduction du trafic (hors touristes) au niveau du tronçon de la RD 837 longeant le côté Est du Lac de Saint-Cassien.

Les Variantes 0, 1a,1b, 2, 3a et 3b ne proposent pas de nouvel itinéraire en bord de l’Ouest du lac de Saint-Cassien et ne limitent pas le trafic au niveau du tronçon de la RD837 en bord du Lac → Note : 0

Les Variantes 4 et 6a créent une voie nouvelle longeant le côté Ouest du Lac de Saint-Cassien permettant ainsi de développer d’un point de vue touristique ce secteur du Lac de Saint-Cassien. Elles permettent aussi de réduire le trafic sur le tronçon de la RD837 en bord du Lac → Note : ++

Les Variantes 5a, 5b, 6b et 6c ne créent pas une voie nouvelle longeant le côté Ouest du Lac de Saint-Cassien mais elles permettent de réduire le trafic sur le tronçon de la RD837 en bord du Lac → Note : +

Les Variantes 7, 8a et 8b ne sont pas suffisamment attractives pour être considérées comme permettant de réduire significativement le trafic sur le secteieur de la RD837 en bord du Lac de Saint-Cassien → Note : 0

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	0
Variante 1a :	0
Variante 1b :	0
Variante 2:	0
Variante 3a :	0
Variante 3b :	0
Variante 4 :	++
Variante 5a :	+
Variante 5b :	+
Variante 6a :	++
Variante 6b :	+
Variante 6c :	+
Variante 7 :	0
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

I. CONFORT DU TRACE ET GEOMETRIE

Le confort de tracé est caractérisé, d’une part, par la sinuosité en plan, d’autre part, par le linéaire de rampes et de pentes importantes influant sur les réductions ou, à contrario, sur les augmentations de vitesse et donc sur la fluidité et la sécurité. Ces critères sont synthétisés par les carégories de voies ARP appliquées aux différents tracés, croisés avec les zones de conflits à savoir les accès directs principalement et le traitement des carrefours. Pour ces derniers, nous avons privilégié au stade de la faisabilité des carrefours giratoires.
Pour les normes ARP, la catégorie R60, étant donné le relief, est considérée comme satisfaisante alors que la catégorie RRD (Route en Re relief Difficile), qui se traduit par des rayons minimum de tracé en plan beaucoup plus serrés et des rampes admissibles beaucoup plus importantes, sera considérée comme moins favorable.

Pour les Variantes 0 et 1a, la géométrie rectiligne de la RD562 est satisfaisante mais les échanges avec la zone commerciale en tourne-à-gauche nuisent à la sécurité comme à la fluidité → Note +

Pour la Variante 1b, la géométrie rectiligne de la RD562 est satisfaisante et les échanges avec la zone commerciale sont reportés sur des contre-allées favorisant la sécurité et la fluidité. Ces contre-allées se raccordent à la RD562 au droit des giratoires ce qui est très satisfaisant → Note ++

Pour les Variantes 2 et 3a, la géométrie de catégorie R60 est relativement satisfaisante mais de nombreux accès riverains directs restent présents sur la voie ce qui nuit à la fluidité et surtout à la sécurité → Note 0

Pour la Variante 3b, la géométrie de catégorie R60 est relativement satisfaisante et la variante de tracé côté Ouest par rapport à la solution 3a supprime la plupart des accès directs → Note +

Pour les Variantes 4, 5a, 5b, 6a, 6b, 6c, 7, 8a et 8b, la géométrie est de catégorie R60 le plus souvent mais le relief impose des sections de linéaires significatifs en catégorie RRD, ce qui est moins favaaorable à la fluidité → Note 0

Au final, les notations sont les suivantes :

Variantes 0 :	+
Variante 1a :	+
Variante 1b :	++
Variante 2:	0
Variante 3a :	0
Variante 3b :	+
Variante 4	0
Variante 5a :	0
Variante 5b :	0
Variante 6a :	0
Variante 6b :	0
Variante 6c :	0
Variante 7 :	0
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

J. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour le critère environnement, les variantes dont les tracés sont proches des voies existantes ou constituent des recalibrages de celles-ci seront peu impactantes.

Ainsi les Variantes 1a, 1b, 2, 8a et 8b ne sont pas impactantes : les voies ou les chemins existent déjà pour une partie du linéaire : seuls des recalibrages sont prévus. De plus, les tracés neufs des variantes 2 et 8a sont en milieu semi-urbain sans richesse environnementale particulière → Note : 0

La Variante 0 sans travaux n'a évidemment pas d'impact → Note 0

Par contre, les nouveaux tracés qui traversent des zones de réelles valeurs écologiques et environnementales seront assez impactants.

C'est le cas des Variantes 3a et 3b dont la partie Est du tracé neuf traverse le secteur de zones humides secteurs à enjeux faunistique et floristique très forts de Fondurane → Note : -

Pour les Variantes 4, 5a, 5b, 6a, 6b, 6c et 7, les impacts sont très significatifs sur une partie sensible du tracé sur des secteur à enjeux faunistique et floristique très forts et forts pour l'avifaune → Note : --

Au final, les notations sont les suivantes :

Variantes 0 :	0
Variante 1a :	0
Variante 1b :	0
Variante 2:	0
Variante 3a :	-
Variante 3b :	-
Variante 4 :	--
Variante 5a :	--
Variante 5b :	--
Variante 6a :	--
Variante 6b :	--
Variante 6c :	--
Variante 7 :	--
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

K. IMPACT SUR BATI / GENE DES RIVERAINS

Pour les Variantes 0, 1a et 1b, seules quelques bâtisses sont à proximité du tracé existant. Malgré , l'augmentation « naturelle » du trafic, la gêne sur les riverains n'est pas significative → Note : 0

Le tracé de la Variante 2 passe à proximité immédiate de nombreuses habitations. D'abord peu attractive, son trafic devrait augmenter avec le délestage que constitue cette variante 2 vis-à-vis de la saturation de la RD562. La gêne pour les riverains sera alors très significative → Note : --

Pour la Variante 3a, la partie Ouest du tracé neuf se situe à proximité immédiate d'habitations. Pour ces dernières, la gêne sera réelle → Note : -

Pour les Variantes 3b, 4 et 6a le tracé neuf passe à proximité de quelques maisons mais pas suffisamment pour que cela soit significatif → Note : 0

Les Variantes 5a et 6b éloignent la partie du trafic dévié des habitations sans impacter de bâti ce qui est très positif. Cependant, côté Est, le tracé surplombe le secteur urbanisé des Esterets du Lac ce qui engendre une gêne réelle → Note : +

Les Variantes 5b, 6c et 7 éloignent la partie du trafic dévié des habitations sans impacter de bâti ce qui est très positif → Note : ++

Les Variantes 8a et 8b ont un impact négatif autour du tracé de déviation du centre-ville de Bagnols compensé par la baisse de la gêne dans le centre-ville, conséquence de la déviation → Note : 0

Au final, les notations sont les suivantes :

Variantes 0 :	0
Variante 1a :	0
Variante 1b :	0
Variante 2:	--
Variante 3a :	-
Variante 3b :	0
Variante 4 :	0
Variante 5a :	+
Variante 5b :	++
Variante 6a :	0
Variante 6b :	+
Variante 6c :	++
Variante 7 :	++
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

L. IMPACT SUR LE PAYSAGE

La Variante 0 n'a pas d'impact sur le paysage → Note : 0

La Variante 1a n'a pas d'impact particulier sur le paysage → Note : 0

La Variante 1b, recalibrage d'une voie existante, n'a pas d'impact particulier mais peut bénéficier, dans le cadre de l'aménagement, de travaux d'accompagnements paysagers positifs → Note : +

Les Variantes 2, 3a et 3b qui consistent à remplacer des chemins à caractère rural ou du milieu naturel par des voies de circulation ont un impact négatif sur le paysage → Note : -

La Variante 4 longeant le côté Ouest du lac de Saint-Cassien, elle aura un impact très significatif sur le paysage → Note : --

Les Variantes 5a et 5b, en pleine nature, auront un impact significatif sur le paysage malgré les traitements de cicatrisation paysagers des talus notamment → Note : -

Les variantes 6a, 6b et 6c auront un impact très significatif sur le paysage tant au niveau de la voie nouvelle qu'au niveau de l'aménagement de la RD37 → Note : --

La Variante 7 dont le linéaire de tracé neuf est plus important aura un impact sur le paysage encore plus significatif → Note : --

Les Variante 8a et 8b dont l'impact est limité au recalibrage et au tracé neuf de la déviation du centre-ville de Bagnols pourra être compensé par les aménagement paysagers pour cette déviation → Note : 0

Au final, les notations sont les suivantes :

Variante 0 :	0
Variante 1a :	0
Variante 1b :	+
Variante 2:	-
Variante 3a :	-
Variante 3b :	-
Variante 4 :	--
Variante 5a :	-
Variante 5b :	-
Variante 6a :	--
Variante 6b :	--
Variante 6c :	--
Variante 7 :	--
Variante 8a :	0
Variante 8b :	0

M. MONTANTS DES TRAVAUX (VALEUR FEVRIER 2015)

Les estimations réalisées donnent les montants suivant :

Variante 0 :	0 euros
Variante 1a :	2 Millions d'euros HT
Variante 1b :	16 Millions d'euros HT
Variante 2:	12,9 Millions d'euros HT
Variante 3a :	13,7 Millions d'euros HT
Variante 3b :	22,7 Millions d'euros HT
Variante 4 :	42,7 Millions d'euros HT
Variante 5a :	36,4 Millions d'euros HT
Variante 5b :	31,3 Millions d'euros HT
Variante 6a :	61,7 Millions d'euros HT
Variante 6b :	55,4 Millions d'euros HT
Variante 6c :	50,3 Millions d'euros HT
Variante 7 :	55,5 Millions d'euros HT
Variante 8a :	30 Millions d'euros HT
Variante 8b :	27 Millions d'euros HT

Les détails des estimations des montants de travaux pour chacune des variantes sont joints en annexe de ce document.

N. SYNTHESE DES CLASSEMENTS DES CRITERES

Le tableau de synthèse des critères avec les classements détaillés dans les paragraphes précédents est présenté ci-dessous.

	Variante 0	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2	Variante 3a	Variante 3b	Variante 4	Variante 5a	Variante 5b	Variante 6a	Variante 6b	Variante 6c	Variante 7	Variante 8a	Variante 8b
	Aucun Aménagement	Aménagement de giratoires au niveau de la RD562	Aménagement de giratoires et de contre-allées au niveau de la RD562	Contournement Nord RD562	Contournement Sud RD 562 jusqu'à Tire-Bœuf	Contournement Sud RD 562 jusqu'à RD 56	Voie Nouvelle longeant le GR	Voie Nouvelle RD101 Tracé de 1992	Voie Nouvelle Tracé de 2014	Réaménagement RD37+Voie Nouvelle longeant le GR	Réaménagement RD37+Voie Nouvelle RD101 Tracé de 1992	Réaménagement RD37+Voie Nouvelle Tracé de 2014	Nouveau Echangeur et Voie nouvelle	Réaménagement RD 4 et RD 56	Réaménagement RD 4
Fiabilité de l'itinéraire	-	-	-	-	-	-	++	++	++	++	++	++	++	+	+
Sécurité routière	0	+	++	-	0	+	+	+	+	+	+	+	+	++	+
Risques de pollution de l'eau du lac	0	0	0	0	0	0	+	++	++	++	++	++	++	0	0
Meilleure répartition du Trafic	--	+	+	0	++	++	++	+	+	++	+	+	0	0	0
Développement Socio-Economique au niveau de la RD 562	--	+	++	0	+	+	+	+	+	+	+	+	-	-	-
Développement Socio-Economique au niveau du Golf et de Château Grime	--	0	0	0	+	++	++	++	++	++	++	++	0	0	0
Développement touristique du secteur du Lac de Saint-Cassien	0	0	0	0	0	0	++	+	+	++	+	+	0	0	0
Géométrie, Confort	+	+	++	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impact sur l'environnement	0	0	0	0	-	-	--	--	--	--	--	--	--	0	0
Impact Bâti / Gêne des Riverains	0	0	0	--	-	0	0	+	++	0	+	++	++	0	0
Impact sur le Paysage	0	0	+	-	-	-	--	-	-	--	--	--	--	0	0
Coût	0	2 M€ HT	16 M€ HT	12,9 M€ HT	13,7 M€ HT	22,7 M€ HT	42,7 M€ HT	36,4 M€ HT	31,3 M€ HT	61,7 M€ HT	55,4 M€ HT	50,3 M€ HT	55,5 M€ HT	30 M€ HT	27 M€ HT