

## Ville de Puget-sur-Argens



## Projet d'extension du Drive du magasin Carrefour - Centre Commercial "Grand Esterel"

Novembre 2019

## 1. CONTEXTE DE L'ETUDE

Le présent dossier a pour objectif de mesurer l'impact de l'agrandissement du Drive associé au magasin Carrefour de Puget-sur-Argens.

Le Groupe Carrefour après avoir porté plusieurs projets dans cette Zone souhaite proposer à sa clientèle un service de Drive plus performant. Plusieurs études de trafic ont été réalisées entre 2016 et 2018 pour accompagner ces différents Projets.

L'objet de ce document est donc de mettre à jour les études antérieures et de définir l'impact de l'extension du Drive sur les flux de circulation constatés.

Pour mémoire, le magasin Carrefour est situé sur la Commune de Puget-sur-Argens et il est accessible depuis le réseau viaire structurant : la DN7.

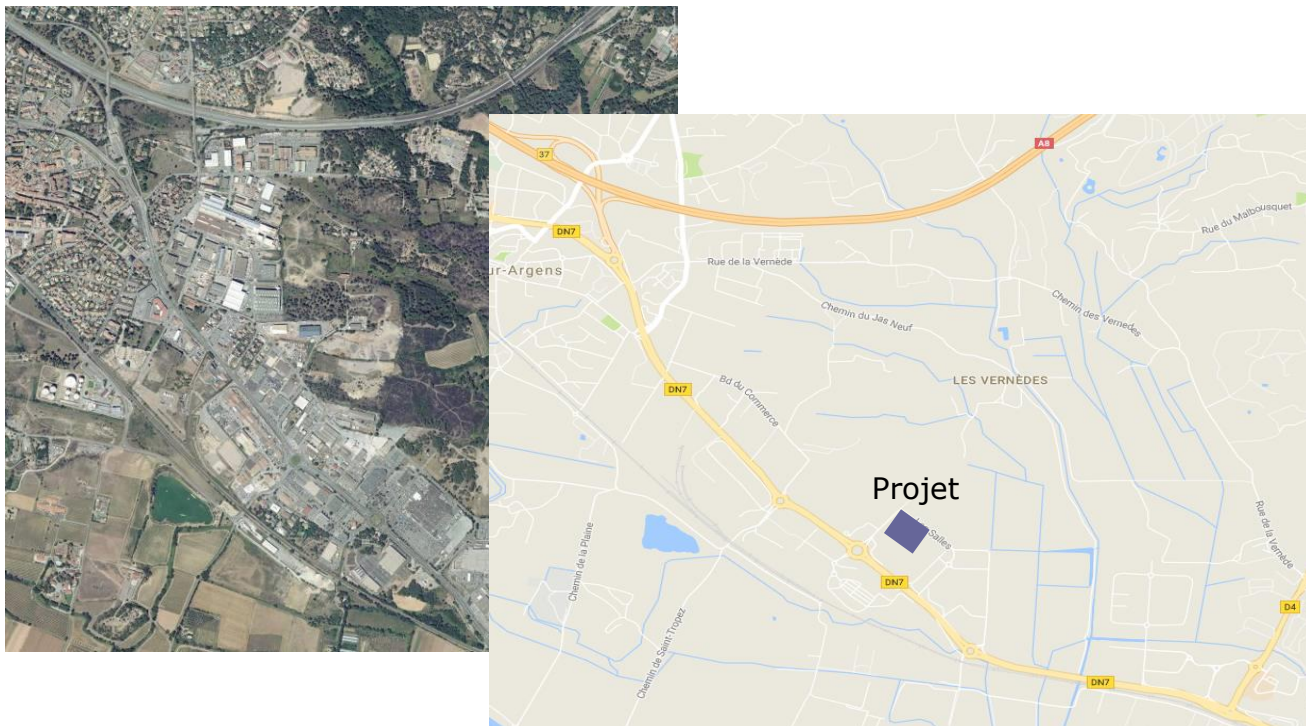
Dans le cadre de ce nouveau dossier, nous avons complété les recueils de données antérieurs afin de valider l'état des lieux. Nous avons réalisé :

- ▶ Une enquête quantitative/qualitative sur les accès actuels (giratoires).
- ▶ Un relevé des fonctionnements internes : analyse des accès.

Ces enquêtes de circulation ont été réalisées un jeudi de la semaine 41.

## 2. SITUATION DE LA ZONE D'ETUDE - Rappel

La section étudiée se trouve le long de la DN7 qui relie les Communes de Puget et de Fréjus et permet l'accès à l'Autoroute A8 (Vallée du Rhône/frontière Italienne).



Le Projet, qui fait l'objet de cette note, est localisé au sein même du Centre Commercial actuel "Grand Estérel". Il est accessible depuis la DN7 par deux points d'échange structurés en giratoire. Il est également possible de rejoindre le Centre Commercial par une Contre-allée.

### 3. LE RECUEIL DES DONNEES

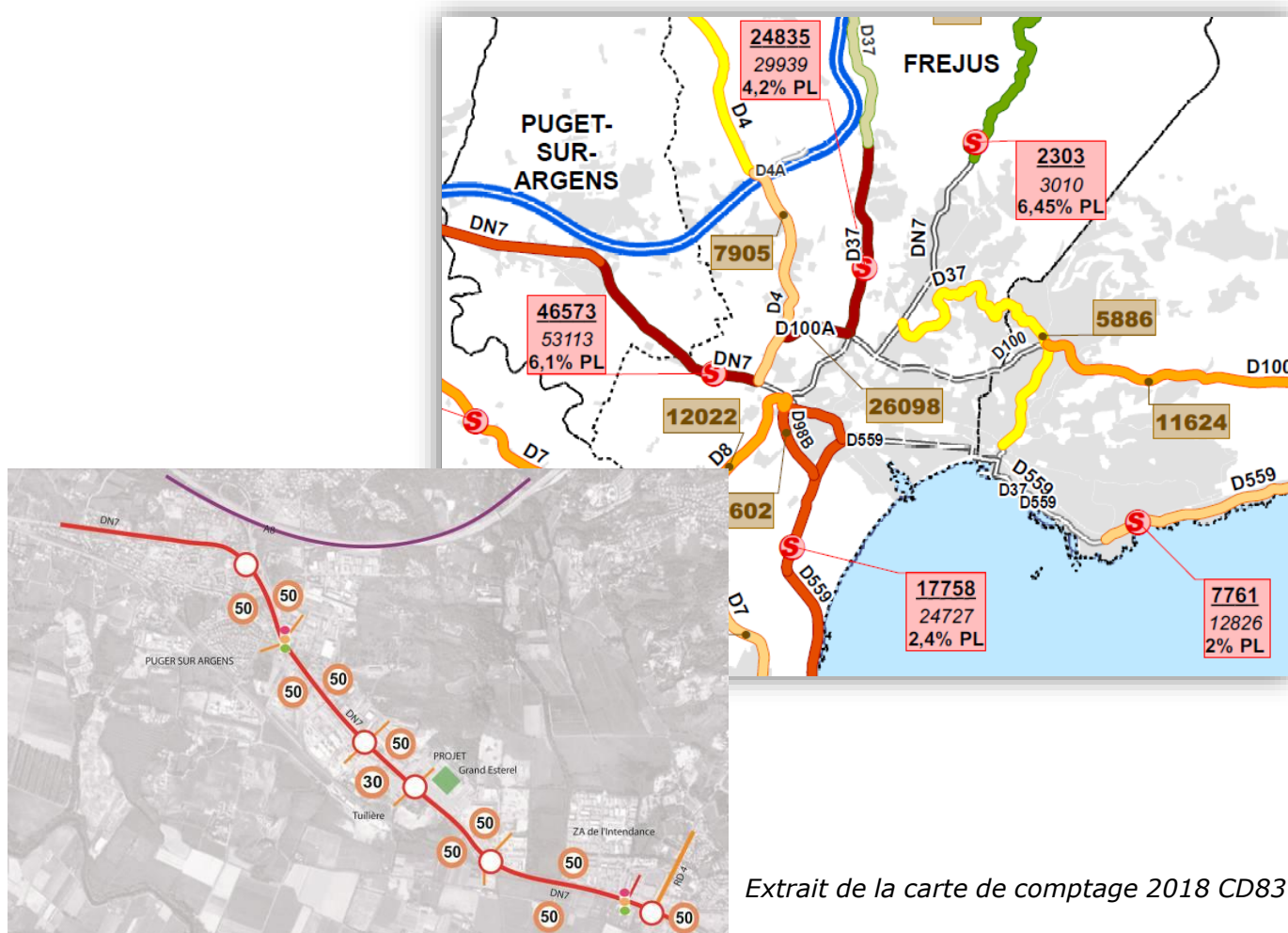
#### 3.1. Les comptages du Département

Le Département procède sur son réseau à des recensements de la circulation. Les données nous ont été fournies par le service Gestion et Exploitation des Routes.

Moyenne Journalière Annuelle pour l'année 2018\*.

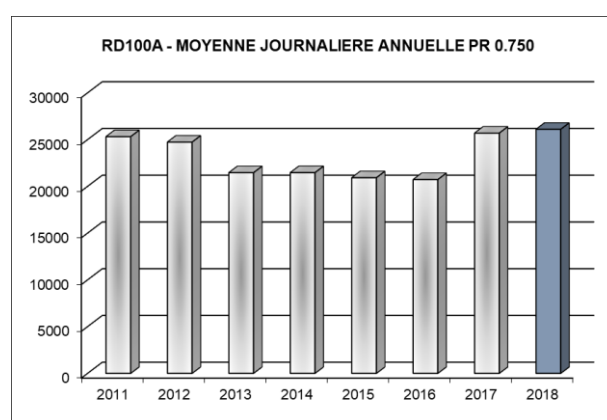
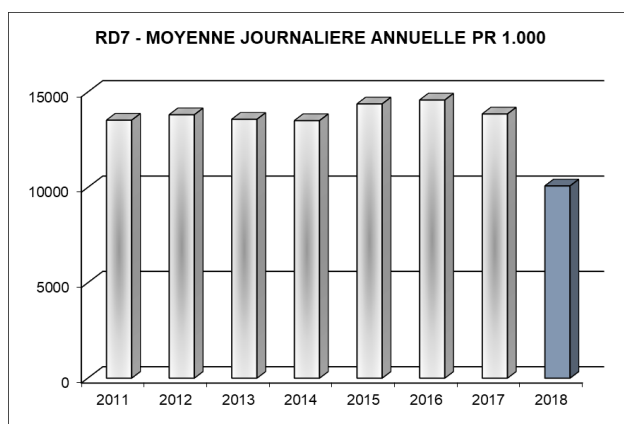
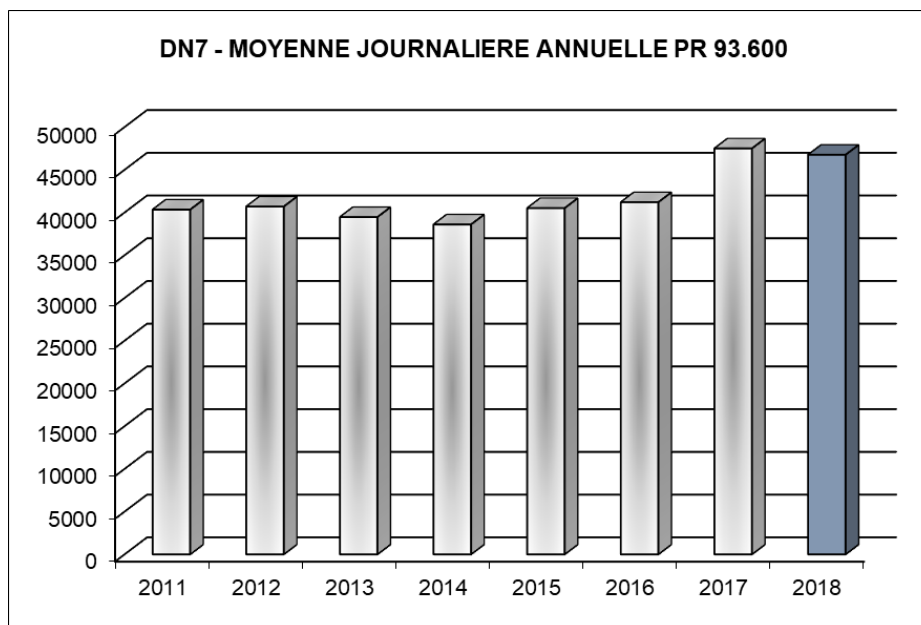
<b>DN 7 (FREJUS)</b>	46 573 véh/jour.
<b>RD 100A (FREJUS)</b>	26 098 véh/jour.
<b>RD 7 (ROQUEBRUNE)</b>	10 079 véh/jour.

\* 2019 n'est pas encore disponible.



Extrait de la carte de comptage 2018 CD83

Les graphiques ci-dessous permettent d'appréhender l'évolution des trafics sur les routes gérées par le Département, depuis 2011.

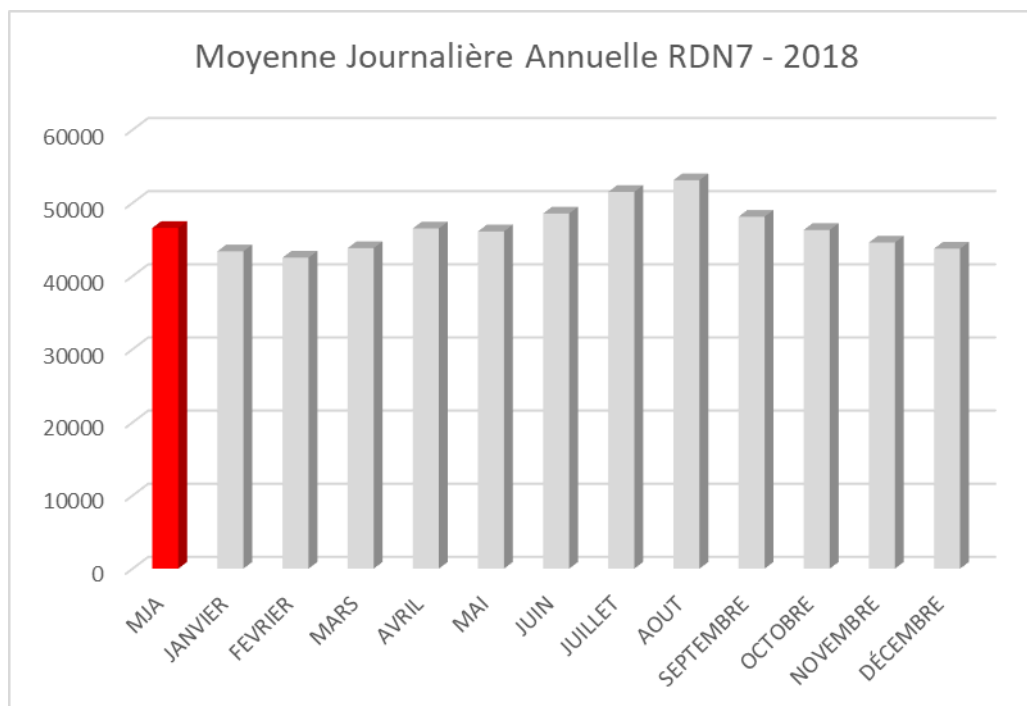


Le poste de comptage de la DN7 est situé au niveau de l'entrée de Fréjus à proximité du Point d'échange avec la RD4 (1<sup>er</sup> graphique). Il est devenu un Poste de Comptage Permanent (SIREDO) depuis juin 2016.

Les données du graphique sont donc à analyser avec prudence puisque de 2011 à mi-2016, ce point de comptage était situé un peu plus au Nord en direction de A8. Toutefois cela permet de comprendre les évolutions de ce secteur.

## Répartition mensuelle des flux.

Graphique réalisé d'après les données Siredo du Département)



Globalement sur le secteur d'étude on observe, qu'après des trafics stables voire en diminution, les trafics augmentent de nouveau sur les axes majeurs.

Le recul n'est que de 2 ans, aussi il conviendra de s'assurer que ces observations perdurent.

Les observations faites dans les études précédentes sont toujours les mêmes aujourd'hui : les deux sens de circulation sont équilibrés avec, durant les Heures de Pointe, un tout petit peu plus de trafic en direction de l'Autoroute.

Le jour le plus chargé est le Vendredi, le moins chargé le Dimanche. Les autres jours de la semaine sont très équilibrés.

Le samedi, l'attractivité de la zone commerciale est forte, mais ne compense pas les trafics Domiciles/travail et/ou Domiciles/écoles observés durant la semaine.

L'HPM représente 7% de la Moyenne Journalière et l'HPS 8,5%.

Le trafic de Poids Lourds a été mesuré par le Sirédo. Il est de l'ordre de 6% du trafic en moyenne et passe au-dessus de 7% en période estivale, soit environ 1400 PL/Bus/Cars par jour et par sens (pour les jours ouvrés).

### Commentaires :

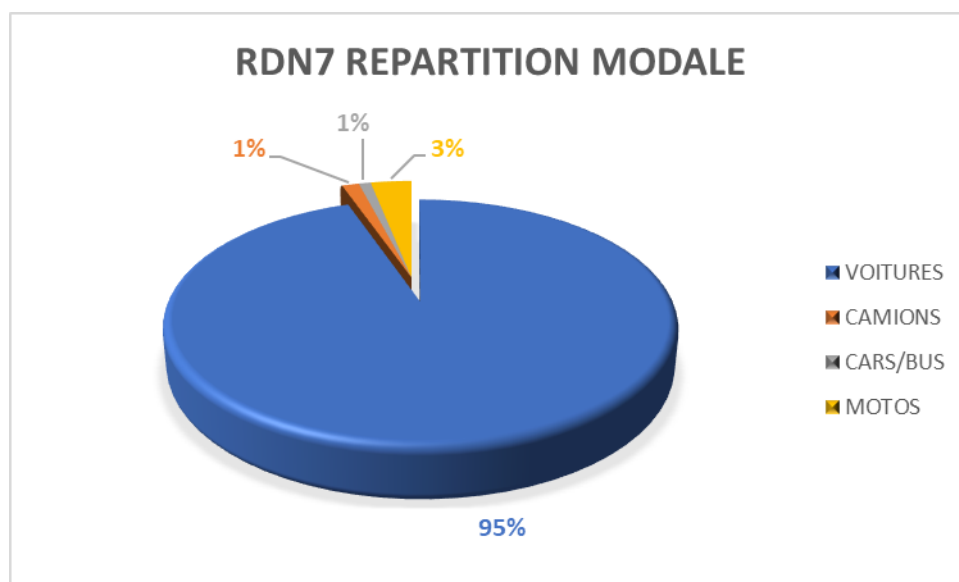
Les trafics, en particulier ceux de la DN7 qui ont très longtemps présenté une croissance quasi nulle, augmentent de nouveau.

Pour mémoire, l'étude des graphiques horaires disponible dans les études précédentes montre que cet itinéraire supporte des trafics de plusieurs types :

- Des trafics d'échanges liés à l'attractivité de la DN7 et de l'échangeur d'A8.
- Des trafics de type Domiciles/Travail vers Puget, mais aussi vers Roquebrune et au-delà, le Muy, Les Arcs, Draguignan...
- Des trafics de desserte des Zones d'Activités et de la Zone Commerciale.

Les comptages directionnels ci-après nous ont permis de dresser la typologie du trafic. Celui-ci est principalement constitué de Véhicules Légers. A noter toutefois une pratique importante des 2 Roues Lourds, 6% du Trafic Moyen Journalier (TMJ).

On notera que durant les Heures de Pointe du Soir le Poids du trafic Lourds (2%) est bien moins important que sur la journée (6%), ce qui est normal.

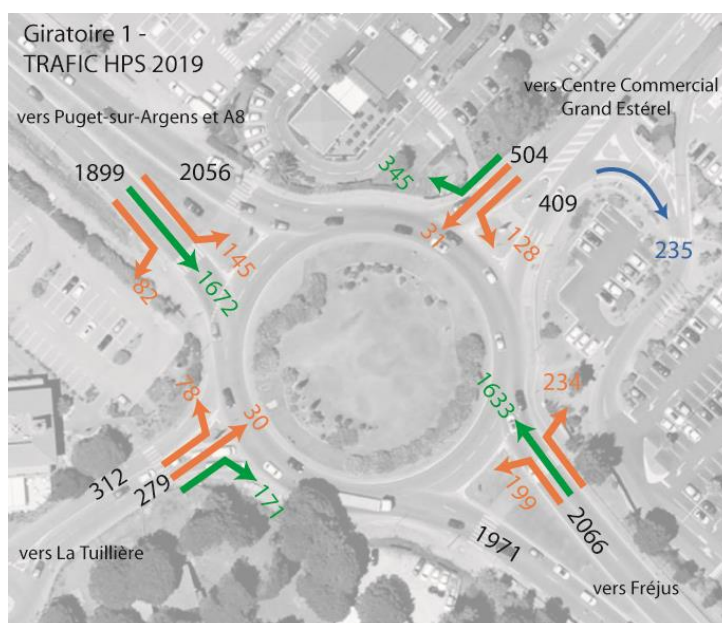


## 3.2. Les enquêtes de trafic

### 3.2.1 DONNEES DE COMPTAGES MANUELS

#### **Carrefour 1 - DN7/Avenue Saint Albert (Accès 1 et 4 au Centre Commercial Grand Estérel)**

Nous avons actualisé les comptages "à vue" sur les points d'échanges concernés par notre étude, soit le Giratoire DN7/Avenue Saint Albert. Cette nouvelle campagne de relevés a été réalisée le jeudi 10 octobre 2019.



#### *L'Heure de Pointe du Soir*

La demande du Giratoire est de 4 748 uvp.

L'Heure de Pointe du Soir est située entre 17h00 et 18h00.

Sur le réseau structurant, l'Hyper Pointe se situe entre 17h00 et 17h15.

L'Heure de Pointe du Soir représente entre 8% et 9% du TMJ comptabilisé sur le secteur-Source Siredo.

#### **Test de capacité actuelle**

Nous avons réalisé un test de capacité avec les trafics relevés en 2019.

Géométrie actuelle : **diamètre total de 74 m.**

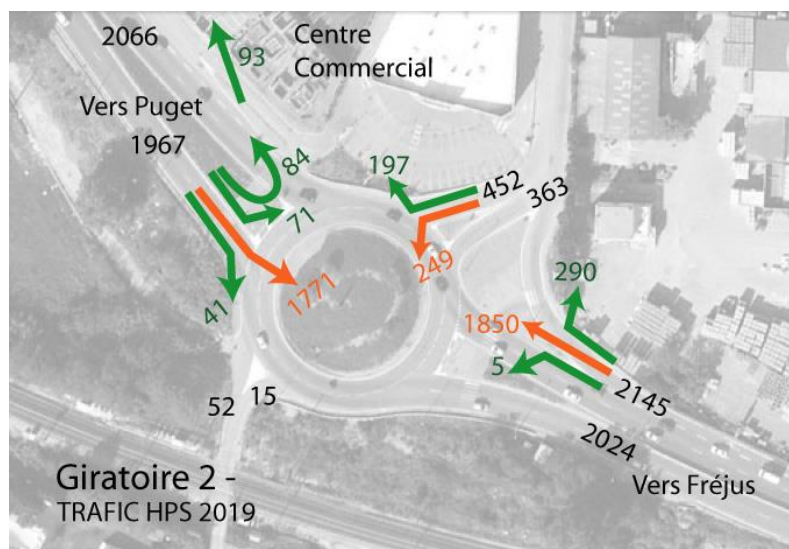
Les réserves de capacité sont comprises entre 19% et 51% : 18% pour l'accès depuis Grand Esterel et Tuillère, 23% pour la DN7 Fréjus, et 20% pour la DN7 Puget/A8.

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 venant de Fréjus	602	23%	1vh	4vh	1s	0,6h
2	ACCES Grand Esterel	116	19%	3vh	11vh	23s	3,1h
3	DN7 venant de A8	488	20%	1vh	5vh	2s	0,9h
4	ACCES Tuilière 2	290	51%	1vh	4vh	9s	0,7h

## Carrefour 2 - DN7/Avenue des Esclapes (Accès 3 au Centre Commercial Grand Estérel)

Nous avons réactualisé les comptages "à vue" sur les points d'échanges concernés par notre étude, soit le Giratoire DN7/Avenue des Esclapes.  
Le relevé des mouvements directionnels a été réalisé en simultané avec le C1, soit un jeudi d'octobre.

*L'Heure de Pointe du Soir*



La demande du Giratoire est de 4 580 UVP en 2019.

Comme pour le carrefour 1 :

- L'Heure de Pointe du Soir est située entre 17h00 et 18h00.
- Sur le réseau structurant, l'Hyper Pointe se situe entre 17h00 et 17h15.
- L'Heure de Pointe du Soir représente entre 8% et 9% du TMJA.

### **Test de capacité actuelle**

Nous avons réalisé un test de capacité avec les trafics relevés en 2019.

Géométrie : diamètre total de 58 m.

Les réserves de capacité sont comprises entre 30% et 35% : 30% pour l'accès depuis les Esclapes /Centre commercial Grand Estérel, 35% pour la DN7 Fréjus, et 27% pour la DN7 Puget/A8.



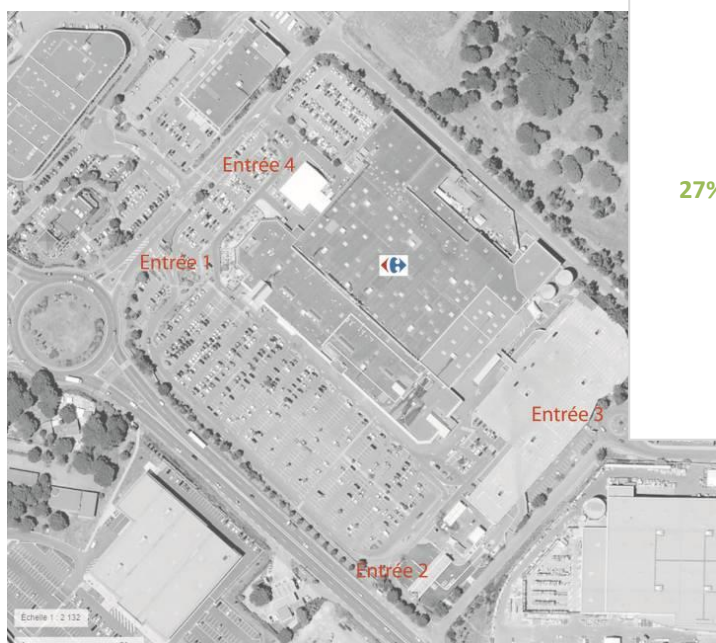
		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 FREJUS	1005	35%	0vh	2vh	0s	0,1h
2	AVENUE DES ESCLAPES	195	30%	2vh	7vh	13s	1,7h
3	DN7 PUGET	745	27%	0vh	3vh	1s	0,4h
4	CARRAIRE DE MME REVERDIT	299	95%	0vh	2vh	10s	0,1h

### 3.2.2 FONCTIONNEMENT ACTUEL DES ACCES INTERNES

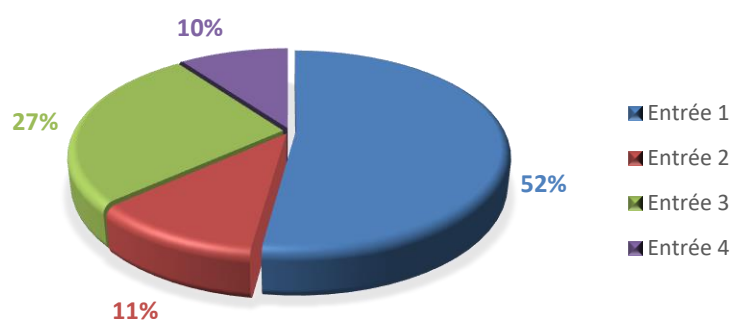
La zone d'étude, objet de la présente notice technique est accessible par plusieurs entrées. Nous avons réalisé des comptages, comme dans les précédents dossiers pour quantifier les usages et hiérarchiser ces différents accès.

Aujourd'hui, 451 usagers/clients accèdent au Centre Commercial entre 17h00 et 18h00 par un des 4 accès possibles.

Si l'on rapproche cette donnée du nombre théorique de clients qui devraient accéder au Centre Commercial (clients Carrefour, Drive, Station-service/Lavage, galerie marchande), on peut affirmer que le taux de foisonnement est de l'ordre de 20%. Cette donnée s'obtient par simple différence entre trafic théorique (555 usagers/clients à l'Heure de Pointe) et trafic réellement constaté (445).



#### RÉPARTITION DES ENTRÉE AU CC



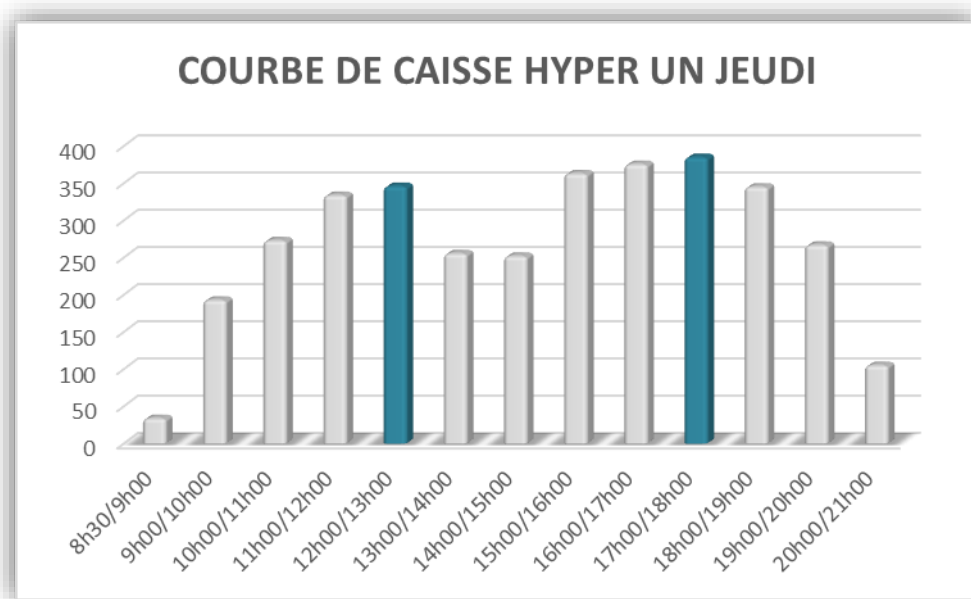
	TRAFIC
Entrée 1	235
Entrée 2	50
Entrée 3	120
Entrée 4	45
	450

Nota : Nous avons réalisé des études sur ce site depuis 2013. On peut donc comparer les données.

### L'analyse de ces études antérieures montre :

- Une baisse globale de fréquentation du Site non négligeable (de 4 à 6%/an).
- Un léger changement dans les habitudes avec un report des flux d'accès de l'Entrée 1 sur les autres entrées. En effet on observe sur cet accès une baisse de fréquentation de 6%. Cette baisse impacte les clients venant de Fréjus et non ceux venant de Puget/A8 : cela s'explique par la diversité de l'offre commerciale côté Frejus/Saint Raphaël.

Les comptages réalisés sur les habitudes en "sortie" montrent que 70% des clients ressortent vers le Nord et 30% vers le Sud. Cette donnée est également légèrement différente que dans les recueils précédents. Cela est probablement lié aux efforts de l'exploitant pour améliorer la signalétique interne en direction du Sud.



**Commentaire :** La reconstitution des courbes de caisse en période courante (flux client un jeudi) montre que ce magasin accueille moins de 3 600 clients aujourd'hui. Pour mémoire, le flux client en 2013 était un jeudi de 4800 clients.

Les Pointes de fréquentation de l'Hyper le Matin se situent entre 10h00 et 12h00. Le Soir l'Heure de Pointe se situe, comme pour les trafics, entre 17h00 et 18h00.

Aujourd'hui l'offre en stationnement est de 1400 places environ.

### 3.2.3 FONCTIONNEMENT DES PARKINGS (Pour mémoire)

Nous avons réalisé, en 2017 une enquête d'occupation des parkings du Centre Commercial dans son ensemble.

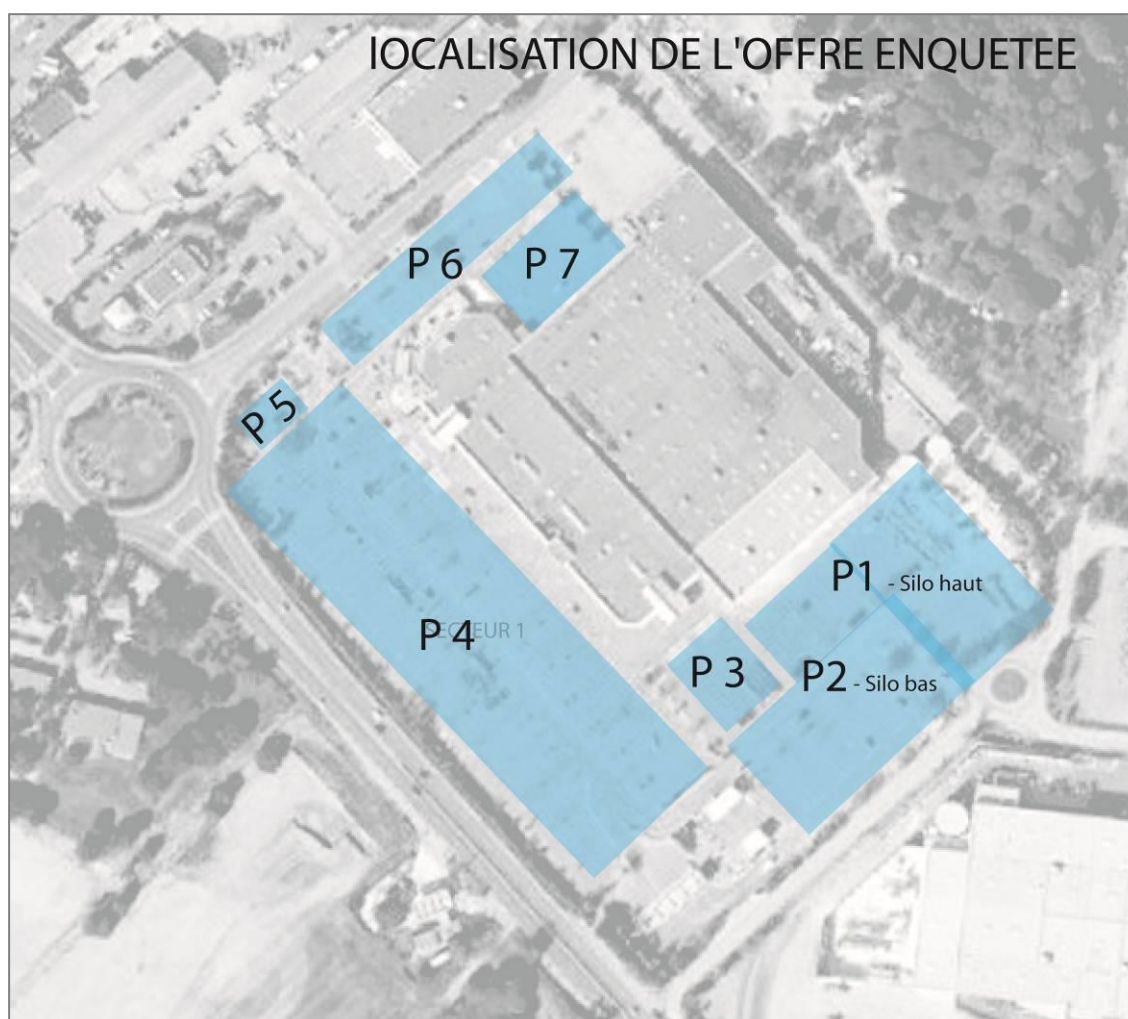
Pour cela nous avons procédé à un simple comptage du nombre de véhicules stationnés à différentes heures sur l'ensemble des places disponibles, autour du Centre.

Dans le but d'affiner notre analyse si besoin, le parking a été sectorisé.

- P 1 le silo haut (fermé la plupart du temps).
- P 2 le Silo bas.
- P 3 le parking Sud (situé devant entrée Sud avec Places PMR)
- P 4 le parking Ouest (places devant l'hyper).
- P 5 le petit parking de l'entrée du Site
- P 6 le parking Nord (places comprises entre Entrées et Sortie Nord).
- P 7 le parking Nord le long de l'Hyper (neutralisé pour le moment).

+ Un parking "personnel" au Nord Est du site d'environ 110 places non comptabilisées dans l'offre globale.

La totalité de l'offre représente 1425 places environ pour la clientèle.

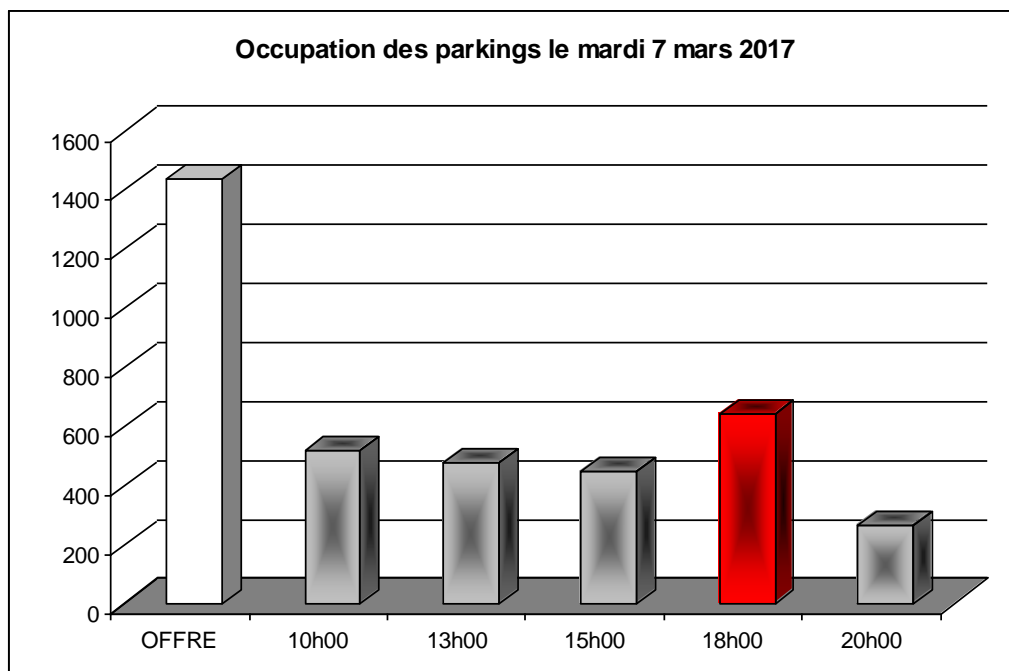


### 3.2.4 ANALYSE DETAILLEE

#### **Mardi 7 mars 2017**

Horaire d'ouverture de l'hyper 8h30/21h00 (pour mémoire).

	OFFRE	10h00	13h00	15h00	18h00	20h00
SILO HAUT	295	0	0	0	0	0
SILO BAS	335	219	211	147	185	94
P handi	28	28	30	24	28	21
P4	585	218	160	201	331	124
P5	20	12	16	11	16	5
P6	100	41	61	65	82	21
P7	60	0	0	0	0	0
	1423	518	478	448	642	265
OCCUPATION		36,40%	33,59%	31,48%	45,12%	18,62%



#### **Commentaire :**

Taux d'occupation moyen des parkings : entre 30 et 33%.

Durant les heures de fréquentation maximum, le taux d'occupation des places offertes dans le Centre Commercial est de 45% : les réserves sont conséquentes.

## 4. LE PROJET D'EXTENSION DU DRIVE

Le Projet étudié ici s'appuie sur une Extension/relocalisation du Drive, aujourd'hui situé au Sud du magasin.



*Plan de masse Réalisé par Marraud ingénierie- 16/09/2019.*

La surface supplémentaire sera affectée à la délocalisation/agrandissement du Drive. Celui-ci est aujourd'hui situé au Sud du centre Commercial. Il est trop petit et peu accessible. Il occupera donc l'espace de stationnement clos, réservé au personnel. Le parking personnel sera relocalisé.

Le projet considéré dans ce dossier sera donc le suivant :

- 1- Suppression du Drive actuel.
- 2- Création d'un Drive nouvelle génération 8 pistes.

Les trafics pressentis seront évalués, à l'Horizon 2022.

## 4.1. Impact du projet

### **Calcul théorique brut à partir des surfaces de vente et de la taille du Drive**

1. Pôle alimentaire : maintien de la surface de vente actuelle.  
Base de calcul 8 500m<sup>2</sup> ⇒ impact : 400 clients à l'HPS.
2. Galerie marchande maintien de la surface de vente actuelle.  
Base de calcul 4 100m<sup>2</sup> ⇒ impact : 80 clients à l'HPS
3. Station 10 Pistes ⇒ impact : 90 clients à l'HPS (flux 2019).
4. Drive ⇒ impact : 30 clients à l'HPS.

Soit un total non pondéré à l'Heure de Pointe du Soir de 600 clients.

### **Calcul théorique pondéré**

Pour ce calcul nous avons estimé le foisonnement à 20%. Ce chiffre est obtenu en comparant les fréquentations théoriques, aux flux entrant réellement sur le Site observés aujourd'hui soit le nombre de véhicules entrant sur le site en 2019.

*Nota - Ces données n'ont légèrement évolué depuis plusieurs années : si le flux clients baisse la fréquentation de plusieurs pôles du Centre Commercial à baissée. Le foisonnement était auparavant supérieur à 25%.*

Pour ce site particulier le foisonnement observé est donc voisin de 20% alors que dans certains Centres Commerciaux, il peut aller jusqu'à 50/60%. Cela implique qu'une personne sur 5 fréquente au moins 2 commerces du site.

Nous avons pris en compte un report modal sur le Transport en Commun, nul.

En effet, le Centre Commercial est desservi depuis la 4 voies. L'arrêt le plus proche, en direction de Fréjus, se situe de l'autre côté de celle-ci.

Aujourd'hui, malgré les aménagements réalisés, dont l'abaissement des vitesses à 50km/h, il est plutôt dangereux de traverser l'Axe à pieds. Les comptages montrent que très peu de piétons traversent la DN7 : moins de dix par heure.

Nous n'avons donc pas affecté de report modal sur le Transport en Commun du moins **tant que l'offre en transport n'a pas été améliorée** par une desserte interne à la Zone.

En théorie, à l'heure de Pointe du Soir, 480 clients accèderont au Centre soit **25 UVP\* de plus qu'aujourd'hui.**

*\* Ce calcul tient compte :*

*-d'un report modal nul sur le TC et la Marche à Pieds : le Drive n'est pas fréquenté par des piétons.*

*-d'une progression des chiffres d'affaire d'ici 2022 très faible compte tenu du fait qu'aujourd'hui les modes de consommation changent et que, sur ce Centre Commercial, on observe une nette baisse de la fréquentation. Toutefois nous n'avons pas voulu minimiser les trafics et nous avons considéré une légère augmentation du flux client.*

*-du foisonnement entre les différents commerces du secteur : pour mémoire 20%.*

*-d'un taux de "capture" estimé à 20%, compte tenu de la zone de chalandise et de l'offre commerciale de ce secteur.*

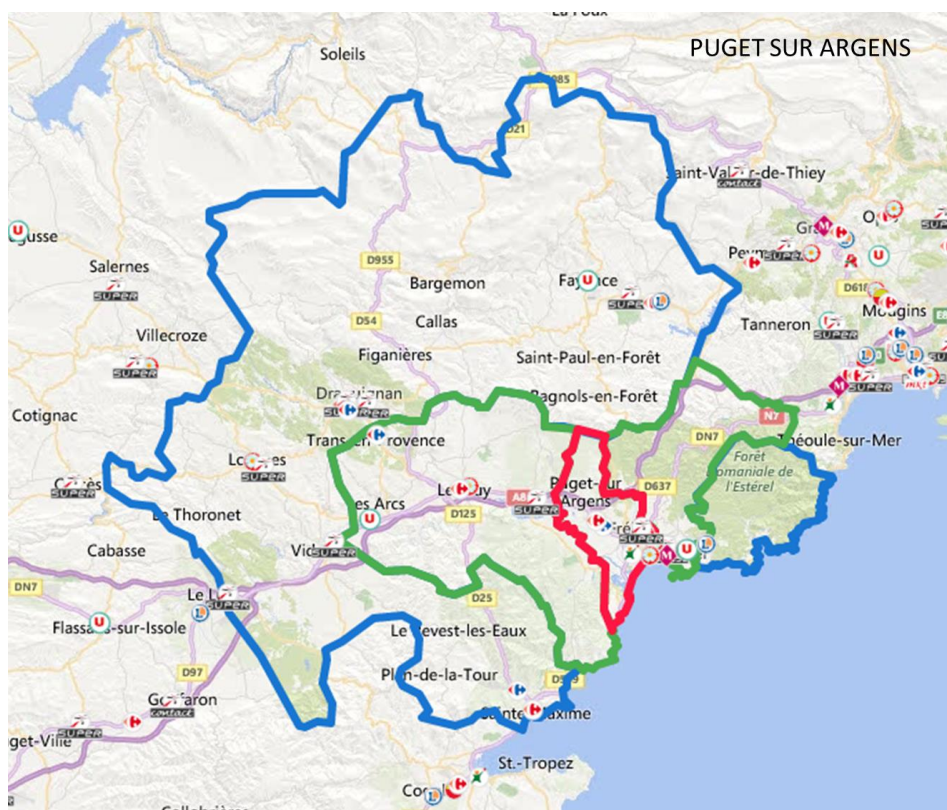
En conclusion, le projet va générer environ **15 véhicules supplémentaires sur le réseau viaire** en entrée et 10 véhicules en sortie de Site, qui seront affectés sur les 4 accès possibles du Centre Commercial selon une clé de répartition qui s'appuie sur les fonctionnements observés aujourd'hui.

Les détails des notes de calculs sont donnés en annexe.

Les affectations des impacts sur les 2 carrefours majeurs d'accès ont été réalisées suivant les règles ci-après :

- Une augmentation linéaire des trafics de manière globale sur les flux actuels de la DN7 (1% d'augmentation des trafics/an pour prendre en compte les observations faites sur le compteur Sirédo voisin même si le recul n'est pas significatif).
- Une affectation des Flux tels qu'observés en 2019 : observation en période courante sur, d'une part les 2 comptages directionnels dans les carrefours 1 et 2 et d'autre part les comptages faits aux 4 entrées du Site.
- Une affectation des flux générés par l'agrandissement/délocalisation du Drive en tenant compte des accès proposés.

Les affectations des entrées dans le site ci-après ont donc été réalisées en fonction des données explicitées dans les pages précédentes. Les sorties ont été affectées selon la même clé de répartition que ce qui est observé aujourd'hui. Le Drive sera utilisé durant les horaires de pointe par des usagers sur des logiques de retour vers le Domiciles. Ces clients "captés" accéderont majoritairement par le Carrefour 1.



*Cartographie de la Zone de Chalandise réelle de l'Hypermarché Carrefour*

## 4.2. Affectation des trafics et calculs de capacité

### Impact sur le Carrefour Giratoire DN7/Avenue Saint Albert

Le test a été passé avec la géométrie actuelle.



#### Trafic à terme sur le Giratoire : demande 4 930 UVP.

Trafic prévisible à l'horizon 2022 sur la DN7\*(Puget) : 4080 véh. à l'HPS.

Trafic prévisible à l'horizon 2022 sur la DN7\*(Fréjus) : 4180 véh. à l'HPS.

\* Augmentation progressive du trafic et génération du Drive.

#### Réserves de capacité 2022

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 venant de Fréjus	545	20%	1vh	4vh	1s	0,7h
2	ACCES Grand Esterel	56	10%	7vh	23vh	49s	7,1h
3	DN7 venant de A8	417	18%	1vh	5vh	2s	1,1h
4	ACCES Tuillière 2	229	42%	1vh	5vh	12s	1,0h



## Commentaires

Les différentes études menées sur cette section de la DN7 font apparaître un taux de saturation des giratoires depuis plusieurs années même si certains aménagements comme le développement de la Tuilière en vis-à-vis, ont amélioré la situation en "équilibrant" les trafics sur les branches.

En 2017, la Commune de Puget-sur-Argens a pris la décision d'appliquer des vitesses de référence sur la DN7 de 50km/h avec un abaissement à 30km/h au droit de ce Carrefour.

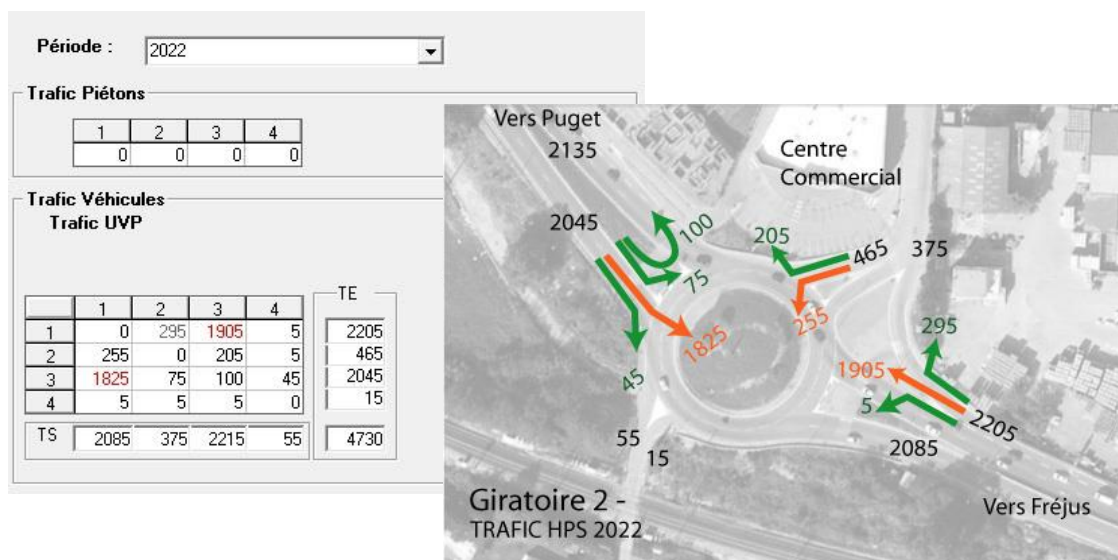
Cela a donc permis d'homogénéiser les vitesses sur l'axe et d'obtenir des réserves de capacité plus acceptables. Contrairement à la période où les vitesses étaient réglementées à 70km/h les calculs de capacité, font apparaître des rétentions possibles uniquement sur la branche venant de "Grand Esterel" avec des réserves théoriques nulles. Les réserves sur la 4 voies sont positives et restent voisines de 20%.

Les longueurs de stockage maximales annoncées dans le tableau ci-dessus (extrait du logiciel Girabase), sont marginales : entre 4 et 5 véhicules sur les 2 voies en entrée dans le giratoire



## Impact sur le Carrefour Giratoire DN7/Avenue des Esclapes

Le test a été passé avec la géométrie actuelle, comme pour le Carrefour 1.



## Trafic à terme sur le Giratoire : demande 4 730 UVP.

Trafic prévisible à l'horizon 2020 sur la DN7\*(Puget) : 4 180\*\* véh. à l'HPS.

Trafic prévisible à l'horizon 2020 sur la DN7\*(Fréjus): 4 290 véh. à l'HPS.

\* Augmentation progressive du trafic et génération du Drive.

\*\* Pour mémoire le trafic estimé de la contre-allée sera de 100 véhicules à l'HPS

## Réserves de capacité 2022

		Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
		en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
1	DN7 FREJUS	919	32%	0vh	3vh	0s	0,2h
2	AVENUE DES ESCLAPES	146	24%	2vh	9vh	18s	2,3h
3	DN7 PUGET	676	25%	0vh	3vh	1s	0,5h
4	CARRAIRE DE MME REVERDIT	279	95%	0vh	2vh	11s	0,1h

## Commentaires

Comme pour le Carrefour majeur, ce Carrefour présente des réserves de capacités très correctes à cet horizon.

La DN7 en venant de Fréjus présente une réserve confortable (32%) et celle venant de Puget, une réserve de 25% liées à la fréquentation importante de cet axe à l'Heure de Pointe.

Le Projet de dédoublement de la DN7 offrira, à terme, une liaison fonctionnelle "arrière". Cette nouvelle voie permettra en effet de désenclaver le site du Jas Neuf, Zone d'Activités portée par la Ville de Puget.

Il offrira également l'opportunité de desservir les Zones Commerciales et Artisanales situées le long de la DN7, allégeant de fait celle-ci, d'une partie des trafics d'échange qui l'empruntent aujourd'hui.

Ces différents projets font l'objet d'études de faisabilité. La mise en œuvre de celui qui sera retenu, nécessite de mettre en place des partenariats afin d'assurer la gouvernance de ce projet d'intérêt général qui nécessite de mobiliser des crédits importants.

En conclusion, aujourd'hui la réalisation de cette voie nouvelle permettrait "d'alléger" la DN7 d'une partie de ses trafics d'échange mais nous n'avons, à ce jour aucune visibilité sur les échéanciers pour pouvoir en tenir compte de manière positive dans cette étude.

Pour étayer ce constat, on peut déjà mesurer l'effet de la fréquentation des contre-allées réalisées à l'Ouest, au sein du Site de la Tuilière.

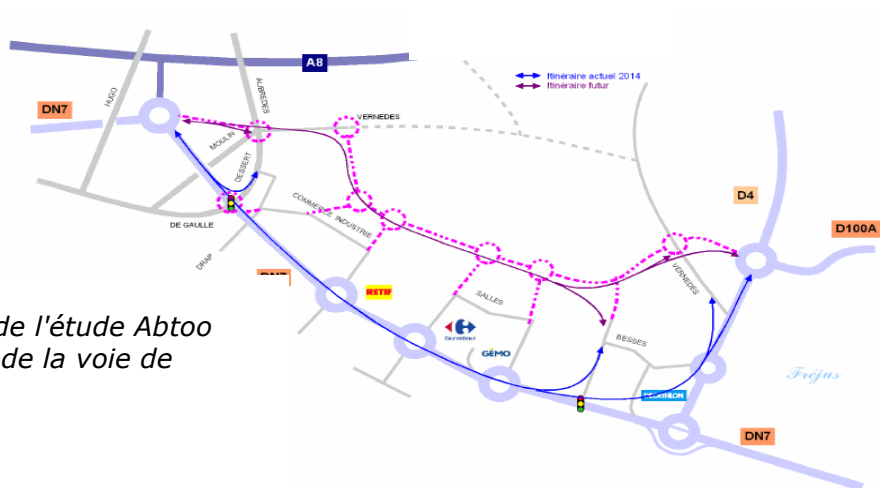
## 6 - RESUME - CONCLUSIONS

Le projet d'extension du Drive n'est pas de nature à changer les fonctionnements actuels de la DN7. En effet une partie des clients du Drive actuel est déjà sur le réseau et le propre d'un Drive, durant l'heure de Pointe du Soir, est de capter ses clients dans le flux des usagers circulant de leur travail vers leur domicile.

La position du nouveau Drive va valoriser l'usage de l'accès 4 aujourd'hui moins emprunté que les 3 autres.

La voie de liaison arrière en direction de l'Intendance et de la RD 4, ne peut être prise en compte dans ces simulations : nous n'avons à ce jour aucun échéancier de réalisation de cette voie et donc aucune lisibilité sur les dates où cette voirie sera opérationnelle. Toutefois la collectivité porte ce projet avec beaucoup d'énergie et il peut voir le jour dans un délais proche.

*Schéma extrait de l'étude Abtoo sur la faisabilité de la voie de liaison arrière*



Le constat actuel est que les trafics de la DN7 sont plutôt en progression. Toutefois nous n'avons que peu de recul sur le nouveau point de comptage Sirédo pour généraliser une règle de calcul.

Nous avons donc retenu, afin de ne pas minimiser les flux de prendre une progression linéaire de 1% par an sur les flux qui empruntent la DN.

Pour ce qui est du fonctionnement interne du Centre Commercial, le constat est que sa fréquentation baisse depuis plusieurs années. Cela est lié au changement dans les habitudes de consommation.

En effet, la baisse du Chiffre d'Affaire de ce magasin de l'ordre de -6% depuis 2013/2014. Cela représente près de 100 000 passages en caisse en moins depuis 5 ans.

Le projet de déplacement et extension du Drive a pour objectif de limiter cette érosion du chiffre d'affaires et de "capter" une part des flux circulant aujourd'hui à proximité de la DN7.

La fréquentation quotidienne de ce Drive ne sera pas de nature à compenser la perte de clientèle. Ainsi, le projet n'aura que très peu d'impact sur le fonctionnement des axes routiers par rapport aux années précédentes.

En conclusion, l'impact du Projet sur les échanges avec la DN7 au niveau des deux giratoires, sera très faible à l'horizon d'ouverture **0.5% des flux** dans le Carrefour 1 et 0.4% dans le Carrefour 2.

Le parking qui présente des réserves importantes en période courante sera modifié puisque le Drive (8 Pistes de livraison des commandes) et le local de préparation seront implantés à la place du parking personnel. Celui-ci propose aujourd'hui 114 places protégées par un grillage.

Le parking personnel sera relocalisé au niveau 1 du parking en élévation au Sud du Site. Ce parking est aujourd'hui neutralisé. Il offre 295 places.

A sa réouverture il peut être envisagé un parking mixte 140 places pour le personnel et 155 places pour absorber les hyperpointes de stationnement (en décembre par exemple).

En conclusion, même avec la perte de places liée à la délocalisation du Drive au Nord, la demande courante sera **très largement satisfaite**.

# ANNEXE

### Détail de la note de calcul

	SURFACES	RATIO	TMJ	2019		SURFACES	RATIO	TMJ	2022	
				ENTREE	SORTIE				ENTREE	SORTIE
<b>HYPER CARREFOUR</b>	8500	0,42	3585	385	325	8500	0,44	3740	400	340
<b>STATION</b>			810	85	85			850	90	90
<b>DRIVE</b>			100	10	10			300	30	30
<b>BOUTIQUES</b>	4100	0,20	820	80	70	4100	0,20	820	80	80
<b>TOTAL THEORIQUE</b>	12600		5315	560	490	12600		5710	600	510
<b>TOTAL OBSERVE</b>			4365	450	380			3030	480	410
<b>IMPACT SUR LE RESEAU</b>									+25	+20