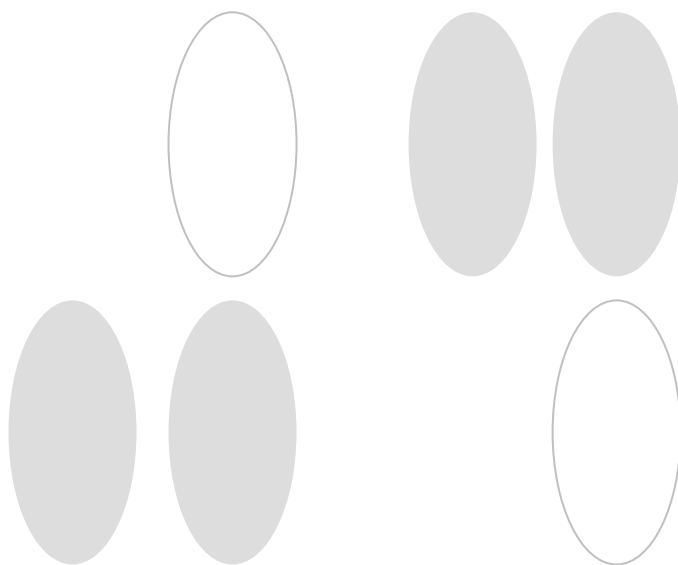


le PRADET
le PRADET



Mieux Vivre et Mieux circuler au Pradet

un nouveau plan de circulation
une autre manière de se déplacer

Le projet

Mieux circuler et Valoriser les modes doux de déplacement

La Commune souhaite s'engager dans une démarche qualitative de traitement de sa traversée.

L'objectif est de dynamiser la fréquentation du Centre Ville. Pour cela il convient, de faciliter les échanges, de mettre en place une politique de gestion du stationnement, d'apaiser la traversée (actuellement très sollicitée par le trafic de transit) et de valoriser des modes doux de déplacement.



Se promener, seul ou en famille, faire du VTT, faire ses courses, faire de la vitesse, aller travailler

Un nouveau plan de circulation ?

Pourquoi un nouveau Plan de Déplacement ?

- *Pour mener à bien le projet de l'équipe municipale.*
- *Pour contenir les trafics gênants, qui n'ont aucun impact économique.*
- *Pour améliorer la sécurité des déplacements.*
- *Pour valoriser les espaces publics.*
- *Pour vivre mieux.*

L'objectif de ce Plan de déplacement est de tester, avec comme base technique le recueil de données de 2004 réactualisé, plusieurs scénarios valorisant le fonctionnement interne, les échanges de quartier à quartier et le développement des modes de transport alternatifs à la voiture.

Les enquêtes de 2004 avaient mis en évidence le constat suivant :

50% des véhicules qui traversent le Centre ville ne s'y arrêtent pas

Ces véhicules sont en transit. Cela représente plus de 1600 véhicules à L'HPS*.

Malgré une offre matérialisée de 500 places environ dans l'hyper Centre, 96% de cette offre est occupée à 17h sur la 1^{ère} DFL.

Le stationnement en centre ville est saturé.

* *Heure de Pointe du Soir*

Centre Ville : accessibilité renforcée

En centre ville, la priorité sera donnée aux piétons et aux 2 Roues. Les aménagements de voies, d'espaces publics seront conçus dans cet esprit. La vie urbaine, le stationnement saturé, la présence de nombreux commerces et services montrent le dynamisme du Centre Ville: tous les usagers qui fréquentent ces secteurs doivent cohabiter en harmonie.

Il peut être envisagé plusieurs solutions pour mettre en place cette volonté de positionner les piétons et les 2 roues sur des déplacements sécurisés.

- *L'étude de scénarios visant à limiter le transit dans le Centre.*
- *L'amélioration des liaisons Nord → Sud et inverse.*
- *Le maintien du transport en Commun en Centre Ville.*
- *Des aménagements de voirie et d'espaces publics qui abaissent les vitesses et favorisent les déplacements des modes doux mais aussi des personnes à mobilité réduites.*
- *La création de nouvelles Places de stationnement dans l'hyper centre.*
- *Une signalétique dynamique....*

diminuer le transit

Pour diminuer le transit au travers du Centre Ville il faut mettre en place une politique restrictive.

Il faut créer des verrous de telle sorte que la traversée soit difficile pour les usagers qui traversent la Ville mais ne s'y arrêtent jamais.

La ville peut s'appuyer sur l'Avenue le Leap qui offre, sans être une déviation, une opportunité pour recevoir ces trafics de transit, indésirables en Centre ville

Actuellement le trafic sur Le Leap est de l'ordre de 8 800 véh/j. Cette voie a donc un bon potentiel pour accueillir du trafic supplémentaire.

Nous avons imaginé plusieurs scénarios de fonctionnement interne.

Pour chacun d'eux la faisabilité a été étudiée, les reports de trafic mis en évidence ainsi que l'impact sur les circulations de manière générale (transit et échanges), sur les secteurs traversés (confort et nuisances) ...

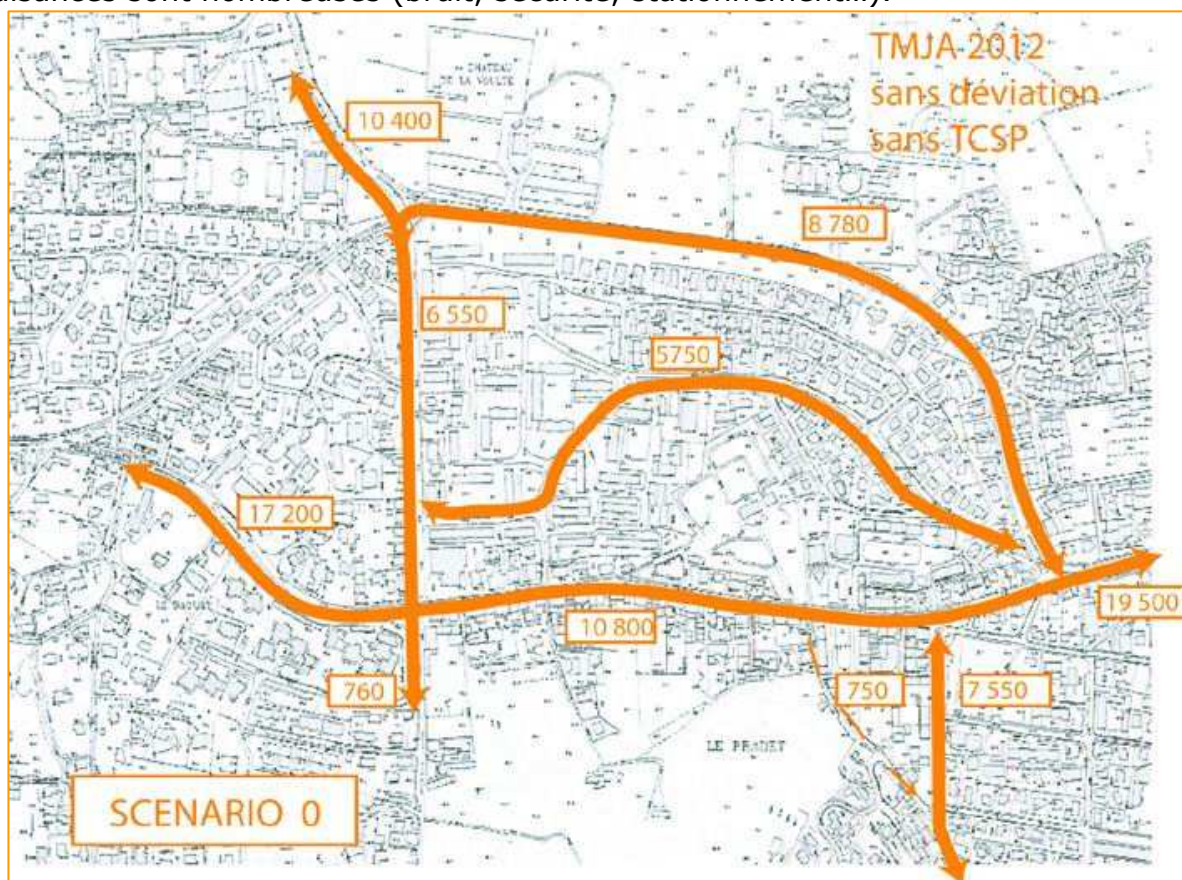
scénario 0

Principes :

Ce scénario est un point de départ pour permettre de visualiser le devenir de la traversée de la ville sans disposition particulière.

Conséquences :

Les trafics continuent à emprunter les voiries du Centre ville même s'ils évoluent peu. Les nuisances sont nombreuses (bruit, sécurité, stationnement...).



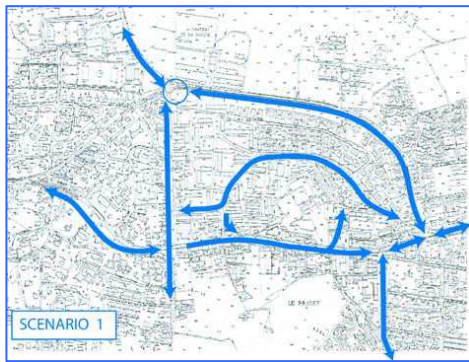
Nota : cette carte a été établie en appliquant une augmentation linéaire des trafics voisine de 1% par an.

Atouts de ce scénario

Les habitudes ne sont pas modifiées.

Contraintes de ce scénario

La Ville est traversée dans son hyper-centre par plus de 16 000 véhicules par jour. L'arrivée du transport en commun en site propre n'est pas anticipée.



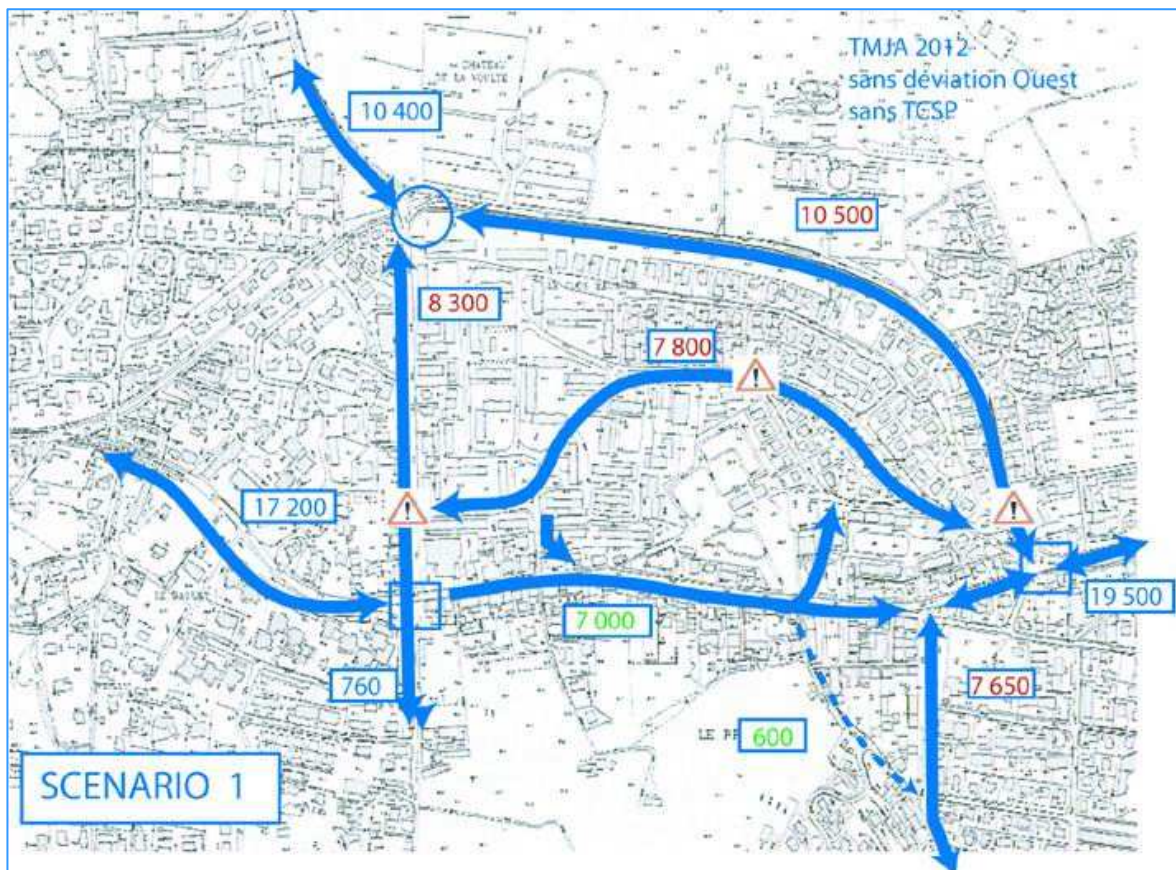
scénario 1

Principes :

Il est impossible de traverser le Centre Ville d'Est en Ouest.

Conséquences :

L'Avenue de la 1^{ère} DFL est en sens unique entrant depuis Toulon.
En venant des quartiers Est et de Carqueiranne l'accès est possible mais seulement pour se rendre aux plages par l'Avenue Jaurès et dans les quartiers Est (Espace culturel...).



Atouts de ce scénario

L'Avenue le Leap est valorisée en venant de l'Est.
Le trafic baisse sensiblement sur la 1^{er} DFL – **35%**.
Le Carrefour Ouest fonctionne mieux (gain sur les longueurs de phase).
L'accès aux quartiers Sud (Av. Jaurès, Garonne, Oursinières...) est possible en venant de l'Ouest comme de l'Est.

Le Carrefour 1^{ère} DFL/Jaurès est simplifié, sa capacité augmente, les temps d'attente sont moins longs cela peut avoir pour conséquence un allègement des trafics sur la Rue Lantrua qui sert actuellement de "by-pass" (impact minime).
Accès au stationnement en venant de l'Ouest : pas de problème

Contraintes de ce scénario

Allongement de parcours en venant de l'Est.

Les trafics augmentent sur le Leap (mais sa capacité est suffisante).

Les trafics augmentent sur Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc de manière très sensible **+ 25%**.

En conséquence les 2 carrefours d'extrémité dysfonctionnent : remontées de file, sécurité....

L'augmentation de trafic sur Le Leap doit nous conduire à envisager un point d'échange complémentaire pour sécuriser la desserte des quartiers Nord/Est (Rue Vandelli, sorties de lotissements...).

Accès à l'offre en stationnement du Centre Ville par Berlioz pour les quartiers Est et Sud. Les échanges entre le Centre Ville et ces quartiers sont pénalisés.

Solutions pour améliorer ce scénario

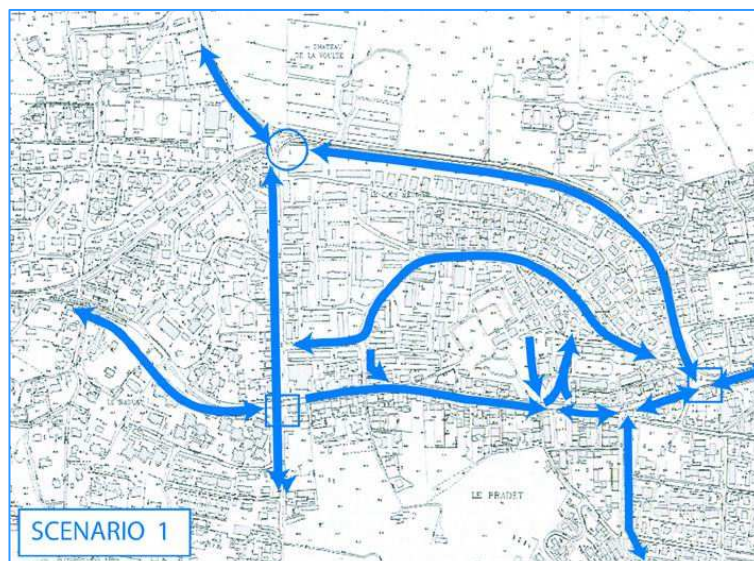
Mettre en double sens la 1^{ère} DFL entre Jaurès et la Place Flamenq. Cette solution permettra de bons échanges entre les quartiers Est et Sud et le Centre ville.

Trouver un verrou pour pénaliser le transit sur Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc :

- mettre un feu au carrefour Leclerc/Moulin : cette solution pourrait être suffisamment dissuasive si l'attente est très longue cependant ce nouveau feu serait très proche du feu existant.

- interdire les mouvements de Tourne-à-gauche à ce niveau en obligeant les usagers à redescendre tourner au giratoire 1^{ère} DFL/RD 86. Toutefois cette disposition a des limites : risque de manœuvres insécuritaires sur Moulin...

Il ne faut accepter, sur les voiries internes, que les trafics d'échanges. Si on prend des dispositions pour écarter le transit on peut tabler sur une baisse de trafic sur cet axe de **2 000 véhicules/j**. Ceux-ci se reporteraient sur Le Leap.



scénario 1 bis

Principes :

Ce scénario est identique au scénario 1 et la déviation Ouest est réalisée par le Département.

Conséquence sur les trafics :

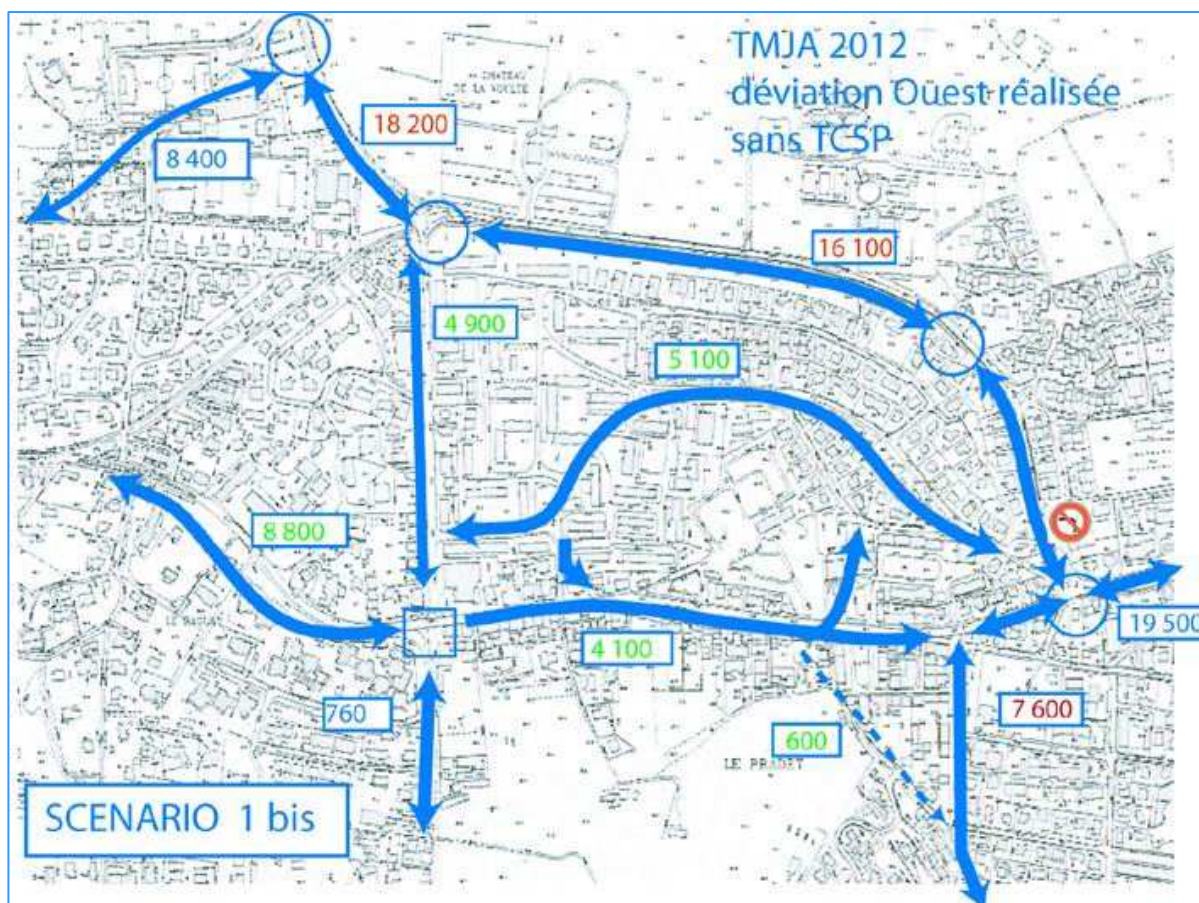
Le trafic de transit depuis la Garde et allant vers la Garde depuis l'Ouest se reporte en totalité sur la Déviation.

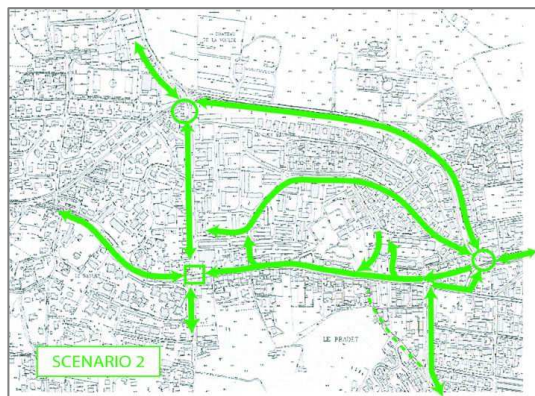
Le trafic de transit vers Carqueiranne, compte tenu de l'allongement de parcours et de la typologie de la déviation qui présente un tracé contraint ne se reporte pas en totalité sur la déviation.

Les échanges entrant et sortant ne se reportent que pour une part minime compte tenu du manque de points d'échange avec celle-ci.

Toutefois on constate :

- Une baisse significative des trafics en Entrée de ville Ouest.
- La baisse se répercute également sur la 1^{ère} DFL et sur Leclerc/3^{ème} Zouave/Berlioz.
- Une augmentation significative des trafics sur Le Leap qui devient, avec la déviation Ouest un itinéraire complet cohérent.





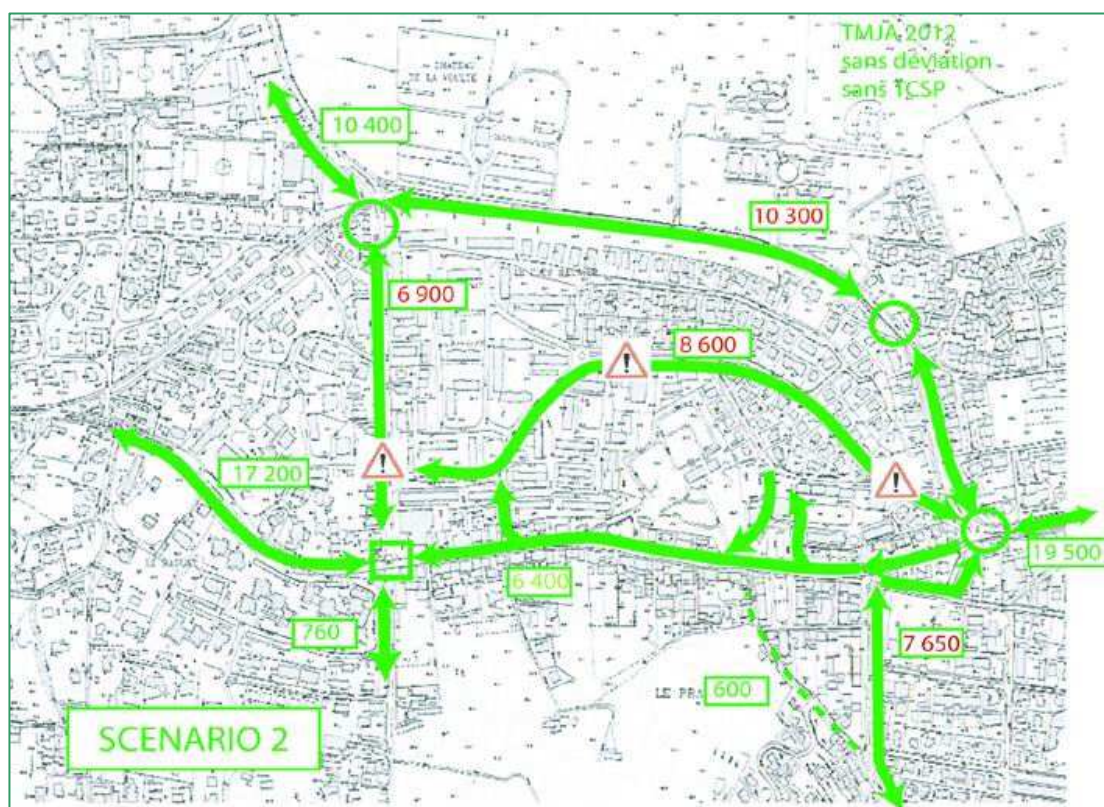
scénario 2

Principes :

Il est impossible de traverser le Centre Ville d'Ouest en Est.

Conséquences :

L'Avenue de la 1^{ère} DFL est en sens unique entrant depuis Carqueiranne.
En venant des quartiers Ouest et de Toulon, le transit et les accès au Centre se font par Leclerc /3^{ème} Zouave/Berlioz ou par l'Avenue Le Leap.



Atouts de ce scénario

Tous les usagers venant de L'Ouest sont renvoyés vers le Nord.
Le trafic baisse sensiblement sur la 1^{ère} DFL (comme pour le scénario 1).
L'accès aux quartiers Sud (Av. Jaurès, Garonne, Oursinières...) est impossible directement en venant de l'Ouest : il faut emprunter Leclerc/3^{ème} Zouave/Berlioz ou Le Leap (petit allongement de parcours).
Le Carrefour 1^{er} DFL/Jaurès est très simplifié, gain dans longueurs de phases.

La Rue Lantrua devient difficilement accessible : en conséquence sa circulation est apaisée et il peut être envisagé de la mettre dans l'autre sens pour donner une accessibilité au stationnement depuis le Sud seulement et piétonniser sa partie Nord.

Contraintes de ce scénario

Allongement de parcours en venant de l'Ouest.

Les trafics augmentent sur le Leap (mais sa capacité est suffisante).

Les trafics augmentent sur Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc de manière très sensible **+ 50%**.

En conséquence le carrefour de raccordement sur Le Leap dysfonctionne. L'impact sur le Carrefour Est (Moulin/Leclec) est moindre car les mouvements sont plutôt des Tourne-à droite.

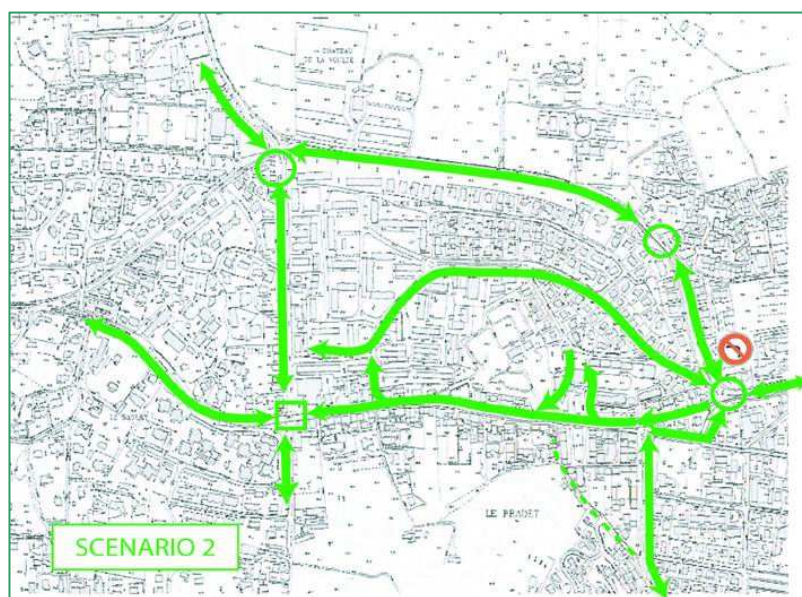
Comme pour le scénario 1, l'augmentation de trafic sur le Leap doit nous conduire à envisager un point d'échange complémentaire pour sécuriser la desserte des quartiers Nord/est (Rue Vandelli, sorties de lotissements...).

Accès au stationnement en venant de l'Ouest : par Leclerc/3^{ème} Zouave/Berlioz.

Pour les quartiers Est et Sud accès au stationnement comme actuellement.

Solutions pour améliorer ce scénario

La proximité du carrefour secondaire d'accès à Berlioz par rapport au Carrefour d'entrée de ville rend difficile l'étude d'une solution pour empêcher le transit par cet axe. Toutefois s'il est réalisé un giratoire un peu plus au Nord pour desservir la Rue Vandelli, on peut imaginer supprimer tout simplement le Tourne-à-gauche. Dans ce cas, la sécurité est renforcée et les usagers en transit ont tout intérêt à continuer par Le Leap : c'est la seule solution pour contenir le transit sur l'ensemble Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc.



scénario 2 bis

Principes :

Ce scénario est identique au scénario 2 et la déviation Ouest est réalisée par le Département.

Conséquence sur les trafics :

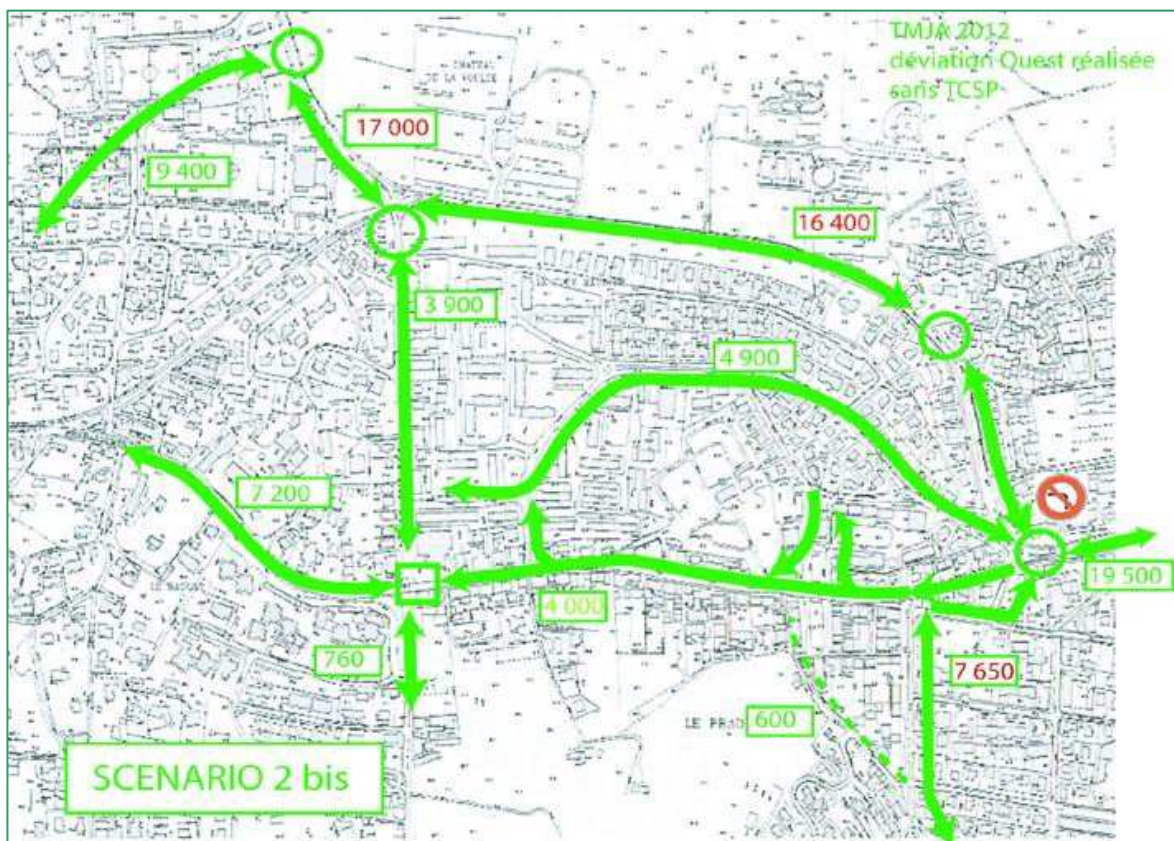
Comme pour le scénario 1 le trafic de transit depuis la Garde et allant vers la Garde depuis l'Ouest se reporte en totalité sur la Déviation.

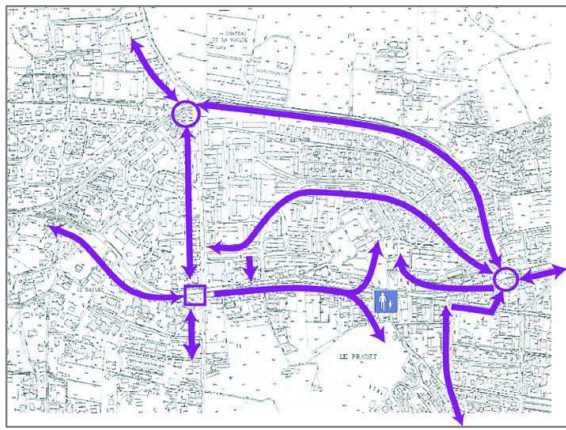
Le trafic de transit depuis Carqueiranne, compte tenu de l'allongement de parcours et de la typologie de la déviation, qui présente un tracé contraint, ne se reporte pas en totalité sur la déviation.

Les échanges entrant et sortant ne se reportent que pour une part minime compte tenu du manque de points d'échange avec celle-ci.

Toutefois on constate :

- Une baisse significative des trafics en entrée de ville Ouest.
- Cette baisse se répercute sur la 1^{er} DFL et sur Leclerc /3^{ème} Zouave/Berlioz.
- Une augmentation significative des trafics sur Le Leap qui devient, avec la déviation Ouest un itinéraire complet cohérent.





scénario 3

Principes :

Il est impossible de traverser le Centre Ville.
Un espace piéton est créé au droit de la Place Flamenq.

Conséquences :

L'Avenue de la 1^{ère} DFL est en sens unique entrant depuis Toulon jusqu'à la Rue Lantrua.

La Rue Péri et la 1^{ère} DFL sont en sens unique jusqu'à la Place Flamenq.

En venant des quartiers Ouest et de Toulon, le transit et les accès au Centre se font par Leclerc/3^{ème} Zouave/Berlioz ou par l'Avenue Le Leap. Idem pour l'autre sens.



Atouts de ce scénario

La ville se dote d'un espace piétonnier conséquent qui relie les quartiers Sud et Nord de la 1^{ère} DFL. L'accès au Centre Ville et à l'offre en stationnement est aisé. Le trafic baisse très sensiblement sur la 1^{er} DFL réduisant les nuisances pour les riverains.

L'accès aux quartiers Sud (Av. Jaurès, Garonne, Oursinières...) est possible mais il se fait par la Rue Lantrua.

Le Carrefour 1^{er} DFL/Jaurès est très simplifié, **il peut même fonctionner sans feux.**

Accès au stationnement en venant de l'Ouest : comme aujourd'hui sans problème.

Pour les quartiers Est et Sud accès au stationnement également sans problème.

Contraintes de ce scénario

Allongement de parcours en venant de l'Ouest et de l'Est pour les usagers en transit.
Certains échanges internes sont également pénalisés.

Les trafics augmentent sur le Leap (mais sa capacité est toujours suffisante).

Les trafics augmentent sur Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc de manière très sensible **+ 50%.**

En conséquence les deux carrefours de raccordement sur Le leap et sur Moulin dysfonctionnent.

Comme pour les autres scénarios, l'augmentation de trafic sur le Leap doit nous conduire à envisager un point d'échange complémentaire pour sécuriser la desserte des quartiers Nord/est (Rue Vandelli, sorties de lotissements...).

Pour les deux accessibilités au potentiel en stationnement, les sorties se font par le Nord soit Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc.

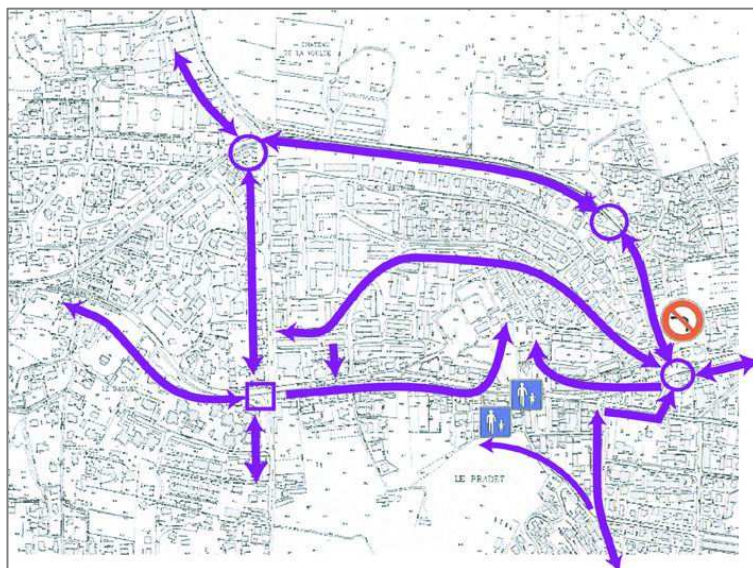
Solutions pour améliorer ce scénario

On retrouve la même problématique que pour le scénario 2. La proximité du carrefour secondaire d'accès à Berlioz par rapport au Carrefour d'entrée de ville rend difficile l'étude d'une solution pour empêcher le transit par cet axe. Toutefois s'il est réalisé un giratoire un peu plus au Nord pour desservir la Rue Vandelli, on peut imaginer supprimer tout simplement le Tourne-à-gauche. Dans ce cas, la sécurité est renforcée et les usagers en transit ont tout intérêt à continuer par Le Leap : c'est la seule solution pour contenir le transit sur l'ensemble Berlioz/3^{ème} Zouave/Leclerc.

L'augmentation du trafic sur la Rue Lantrua peut être contrôlée par une mise en cour urbaine de cette voie : il suffit de ne pas assurer sa continuité.

La desserte des quartiers Sud se fait alors en venant de l'Ouest par Leclerc/3^{ème} Zouave/ Berlioz ou par le Leap. L'allongement de parcours en voiture n'est pas significatif : à l'heure de pointe du soir cela concerne environ 90 usagers.

La suppression du Tourne-à-gauche vers Berlioz devrait permettre de détourner sur cet axe environ **2 000 véh/j.**



scénario 3 bis

Principes :

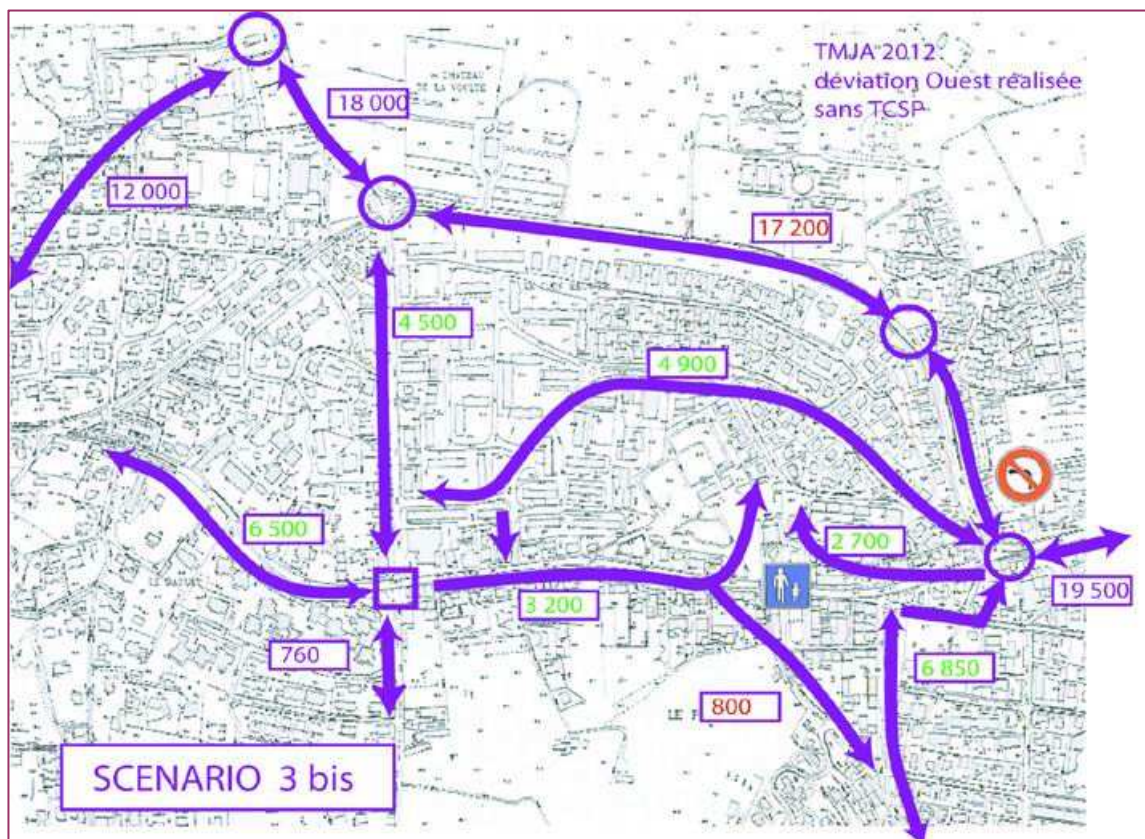
Ce scénario est identique au scénario 3 et la déviation Ouest est réalisée par le Département.

Conséquence sur les trafics :

La réalisation de la déviation comme les autres scénarios permet de reporter sur celle-ci toute ou partie des flux de transit.

On constate alors sur le réseau :

- Une baisse très significative des trafics en entrée de ville Ouest.
- Cette baisse se répercute sur la 1^{er} DFL et sur Leclerc / 3^{ème} Zouave/Berlioz.
- Une augmentation significative des trafics sur Le Leap (doublement par rapport à la situation actuelle) qui devient, avec la déviation Ouest un itinéraire complet cohérent.
- les trafics baissent également sur l'ensemble Leclerc / 3^{ème} Zouave/Berlioz et sur Moulin : baisse par rapport à la situation actuelle.



Conclusions

Les scénarios envisagés nécessitent, pour être efficaces, un certain nombre d'invariants :

- La réalisation du giratoire Moulin/ Le Leap par le Département.
- La réalisation de la déviation Ouest par le Département.
- La réalisation de verrous sur l'ensemble Leclerc /3^{ème} Zouave/Berlioz.

Puis,

- La modification du Carrefour Le leap/Péri pour faciliter l'usage de Le Leap.
- Le maintien des feux aux Roches bleues pour garantir les fonctionnements envisagés.

Quelles solutions retenir en attendant les aménagements lourds ?

En termes de résultat c'est la solution 3 qui permet, au mieux, de répondre aux objectifs d'apaisement des trafics internes, sur les voies du Centre Ville

Cette solution est la plus radicale mais elle offre un potentiel important pour la gestion des espaces publics, du stationnement et du développement des modes de transport alternatifs à voiture. Elle est parfaitement compatible avec le projet de Transport en Site Propre en réduisant de manière très significative les trafics sur Moulin et 1^{ère} DFL.

Les deux autres solutions, en analyse, sont à peu près équivalentes. Toutefois la solution 1 permettrait une évolution du projet, à moyen terme, soit une mise à sens unique Ouest → Est puis un passage à la solution 3.

Ce ne sera pas possible avec la solution 2.

La solution 1 est également plus favorable pour la gestion des échanges internes : les accès sont possibles depuis tous les quartiers