

IMMOBLEU PROMOTION

---

# Ensemble immobilier Massiotta

BOULEVARD SAINT ROCH - NICE

**NOTICE CIRCULATION**

---

**ARTELIA Ville & Transport**  
**Agence Méditerranée**  
**SITE DE MARSEILLE**  
18 Rue Elie Pelas  
16016 Marseille  
Tel.: +33 (0)4.91.17.00.00

---

**DATE:** NOVEMBRE 2017 **REF:** MASSIOTTA

Passion & Solutions

  
**ARTELIA**

## Notice d'analyse Circulation

### Rappel du projet :

Le projet consiste en une démolition complète d'un ensemble bâti ancien à usage de hangar commercial de vente de bois et en une construction d'un ensemble mixte de logements, de bureaux, et de commerces.

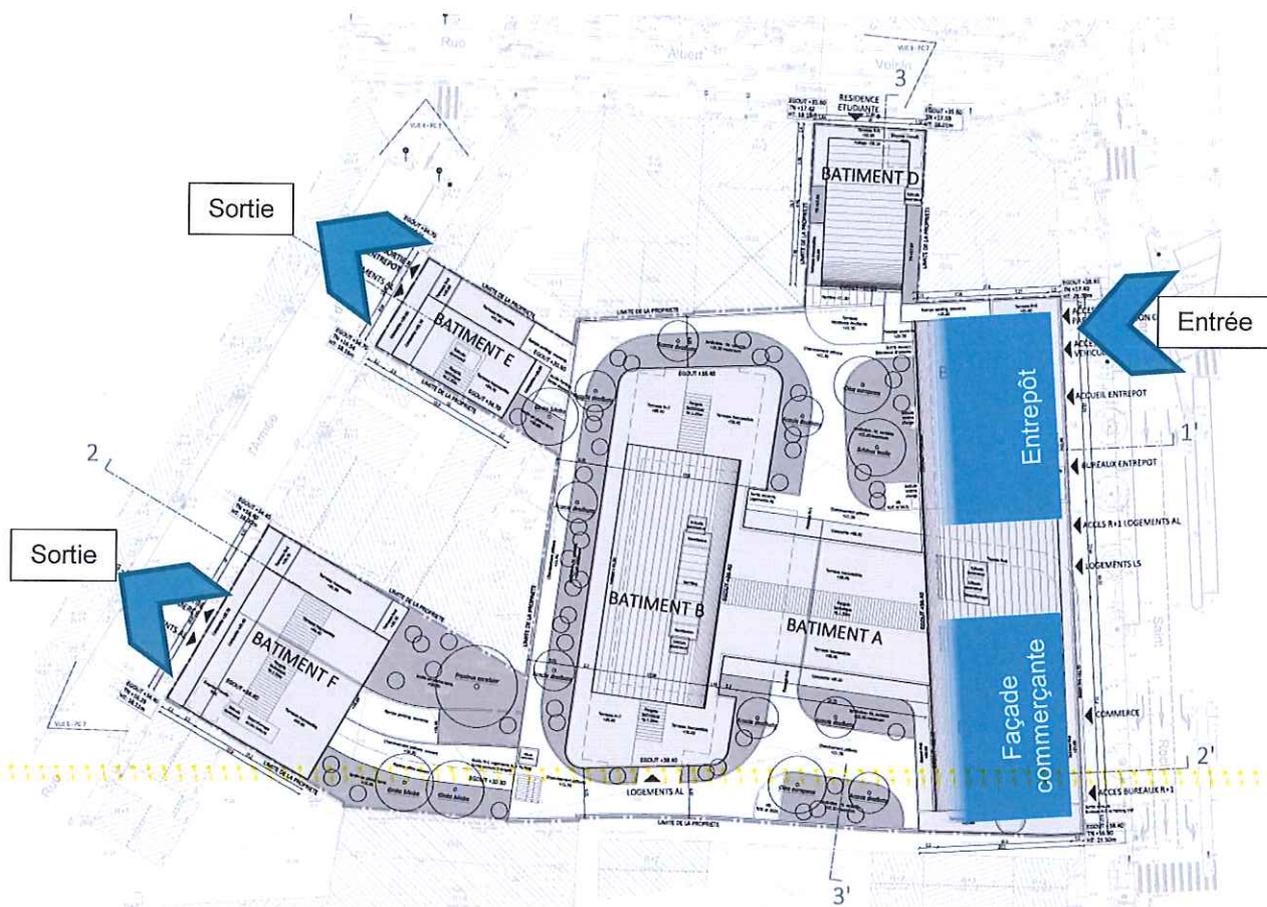
Surface de plancher logements : 13.439 m<sup>2</sup>

Soient 288 logements créés (94 logements en accession libre, 56 logements locatifs sociaux, 125 studios étudiants, 12 2 pièces et 1 logement 3 pièces de fonction)

Surface de plancher activités : 6 153 m<sup>2</sup> (bureaux, commerces, entrepôts)

D'un point de vue fonctionnement circulatoire, le bâtiment comporte :

- Une façade commerçante sur le boulevard St Roch, ainsi que l'entrée du parking et des livraisons
- les sorties des véhicules sur la rue de l'armée d'Orient.



Ci-dessus : Extrait du plan masse d'aménagement – Source : IN.SITU architectes

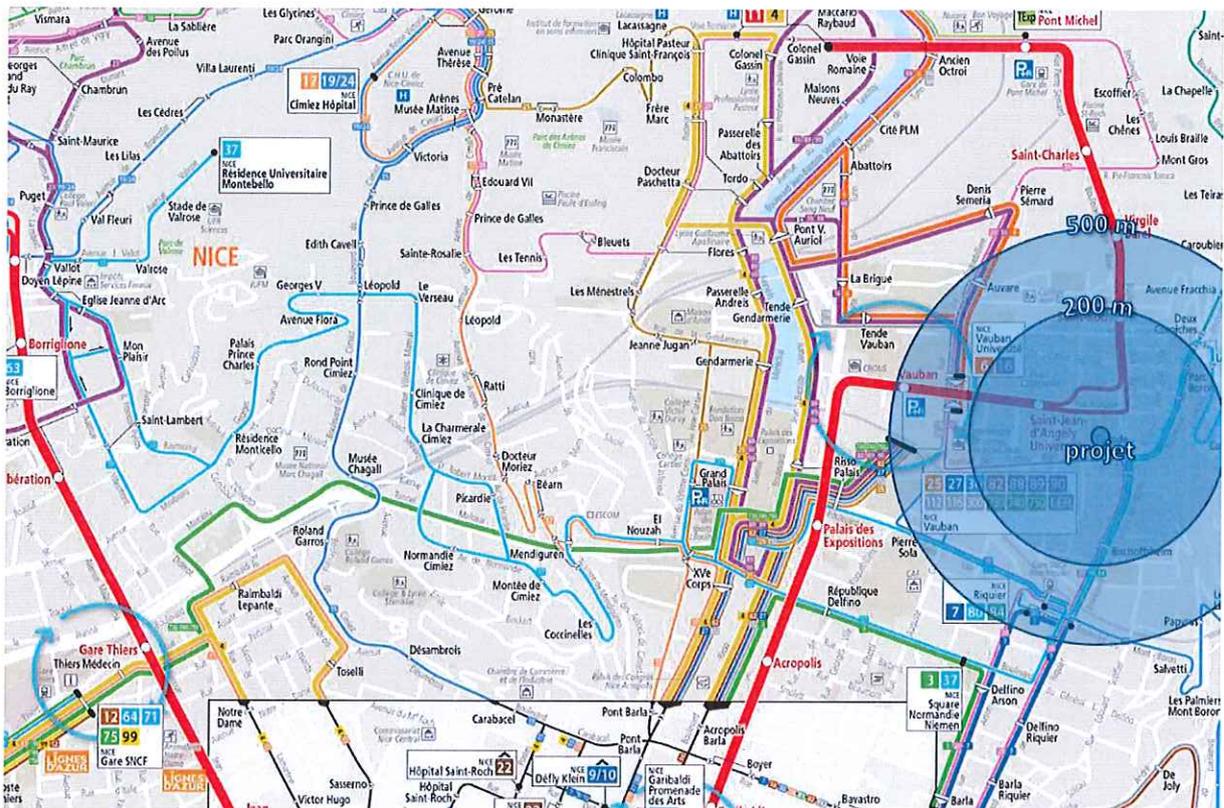
Le permis de construire précise que 205 places de stationnement seront disponibles là où actuellement il n'y en a que 25.

## Contexte général :

Le projet se situe dans un secteur proche du centre ancien de Nice et se trouve bien desservi par les transports en commun.

- A moins de 200m soit moins de 5 minutes de marche, on trouve ainsi 2 arrêts de tramway permettant de rallier la gare Thiers et le centre-ville, mais aussi la gare de Pont Michel
- A moins de 500m soit moins de 10 minutes de marche, on trouve le P+R Vauban (tramway + 13 lignes de bus urbain et 1 ligne LER) et la gare SNCF de St Riquier

Par ailleurs, le projet est situé à proximité immédiate de l'université St Jean d'Angély, probable destination d'une bonne partie des étudiants qui seront logés dans la résidence étudiante.



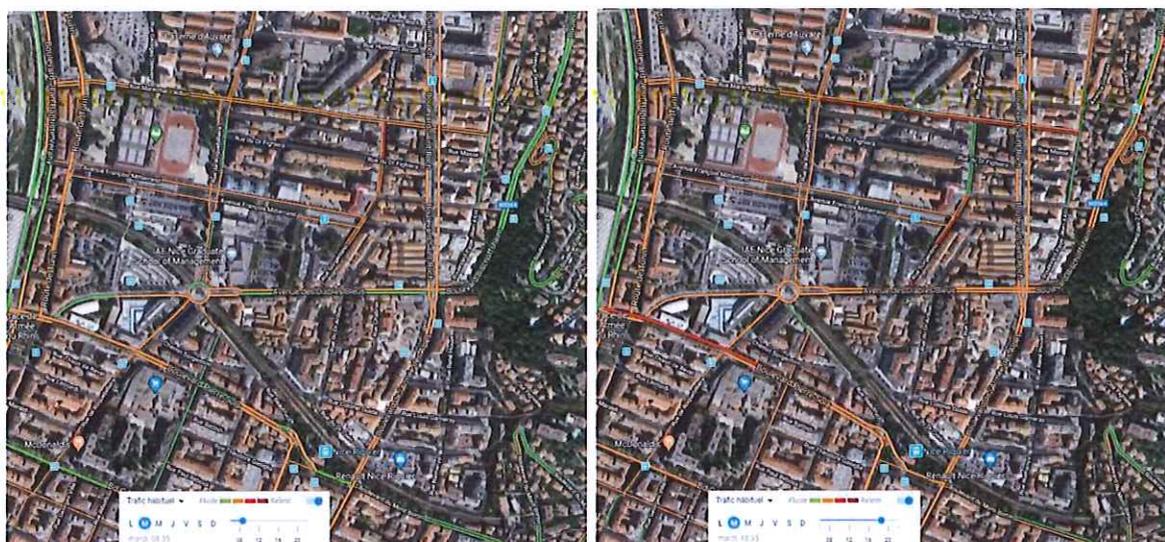
Proximité du réseau TC - Source : Extrait du plan Lignes d'Azur

D'un point de vue routier, le projet est facilement raccordé à la voie Mathis (contournement du centre de Nice en direction de l'A8 Ouest et de l'aéroport) et à la RM 2204B (avenue des sapeurs de Nice, en direction de l'A8 nord) via l'avenue des Diables bleus.



Connection au réseau viaire de transit - Source : géoportail

Le niveau de saturation du réseau, d'après les statistiques disponibles sur Google Maps, est plutôt faible (légers ralentissements) aux heures de pointe du matin, et un peu plus important aux heures de pointe du soir, sans être non plus totalement bloqué. Cependant la congestion le soir est plus générale.



Saturation l'heure de pointe du matin et du soir (moyennes du mardi)

### Estimation des trafics générés par l'opération :

L'INSEE donne les éléments statistiques suivants pour la ville de Nice :

Taille des ménages de 2,1 personnes

Part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail : 47,9%

L'enquête ménage - déplacements de 2011 sur le département 06 donne les indications suivantes concernant les étudiants :

Part modale de la voiture (étudiants) : 30% pour le motif domicile => études

Mobilité journalière général : 3,42 déplacements/personne/jour

Mobilité journalière étudiants : 3,06 déplacements/personne/jour

Taux d'équipement des ménages : 1,14 voiture/ménage

Taux de remplissage moyen des voitures : 1,37 personne/voiture

Les données de l'enquête ménage-déplacements ne permettent pas de faire le distinguo entre ce qui se passe à Nice-même et dans le reste du département. La seule indication concerne la mobilité journalière, que l'on peut résumer comme suit :

Mobilité journalière en :	Alpes maritimes		Nice
	tous	étudiants	tous
mode motorisé individuel	1,96	1,32	0,54 à 1,24
mode alternatif	1,42	1,71	2,28 à 3,22

On en déduit que les valeurs mentionnées ci-avant en termes de part modale étudiants ou de taux de remplissage de voiture sont plutôt pénalisant au regard de la réalité. En l'absence de meilleures informations, ce sont cependant celles-ci qui sont prises pour les calculs ci-après.

Les hypothèses suivantes sont formulées en l'absence de données :

Taille des ménages en résidence étudiante : 1,2 personne

Taux d'occupation du véhicule utilisé par un étudiant : 1,5

Les heures de pointe en termes de déplacements correspondent aux heures d'entrée et de sortie de bureaux ou d'école. La part modale retenue correspond donc aux motifs de déplacements « travail » et « études ».

Pour la génération de trafic par les activités du programme, une approche sur la base de ratios telle qu'utilisée par le CEREMA est réalisée.

Abréviations utilisées :

- VP : Véhicule Particulier
- Véh/h : véhicule par heure
- HPM : heure de pointe du matin (estimée ici à 8h00 – 9h00)
- HPS : heure de pointe du soir (estimée ici à 18h00 – 19h00)
- Sdp : surface de plancher

L'estimation des déplacements est donc ainsi formulée :

logements	164				
Taille des ménages	2,1	Nombre de déplacements			
Mobilité journalière	3,42	1178			
HPM	10%	118			
HPS	10%	118			
Parking dédié	93 places				
VP		Nombre de déplacements			
		jour	HPM	HPS	
Part VP	47,90%	564	56	56	56
	entrants (%)	50%	50%	25%	75%
	sortants (%)	50%	50%	65%	33%
Tx d'occupation VP	1,37				
	Flux entrant (véh/h)	206	10	31	
	Flux sortant (véh/h)	206	27	14	

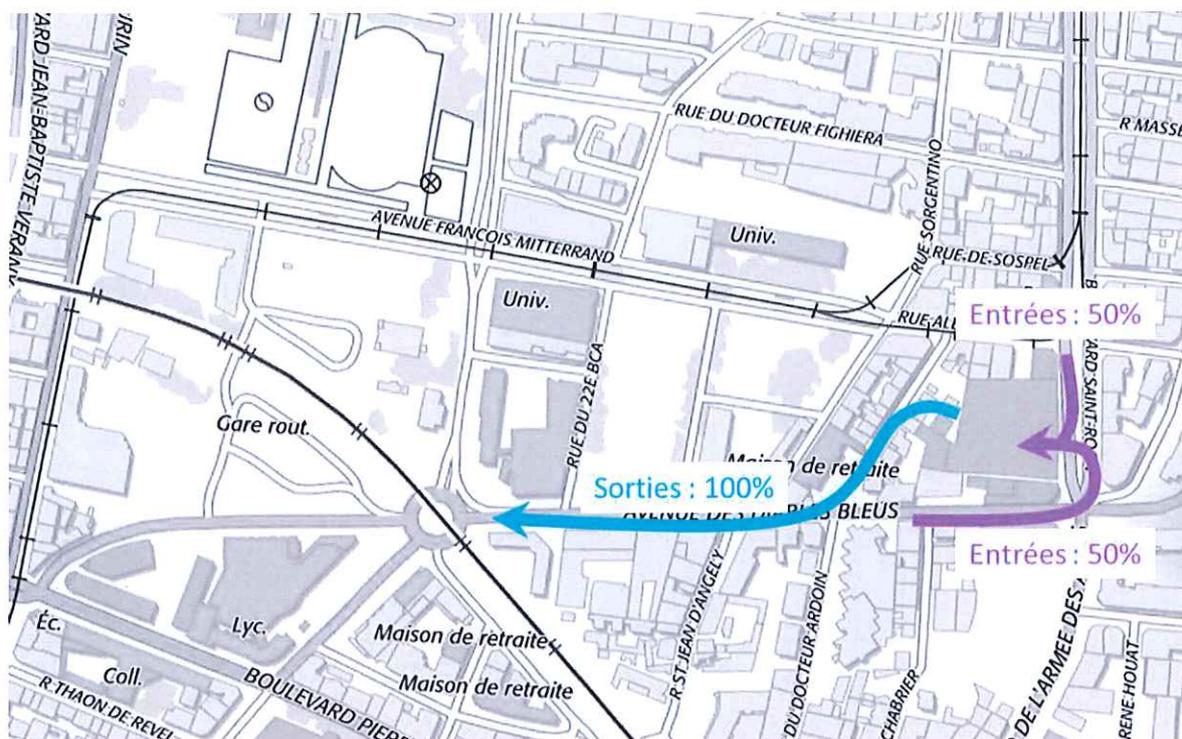
logements étudiants	125	Nombre de déplacements			
Taille des ménages	1,5	574			
Mobilité journalière	3,06				
HPM	30%	172			
HPS	30%	172			
Parking dédié	42 places				
VP		Nombre de déplacements			
		jour	HPM	HPS	
Part VP	30,00%	172	52	52	52
	entrants (%)	50%	50%	25%	75%
	sortants (%)	50%	50%	65%	33%
Tx d'occupation VP	1,5				
	Flux entrant (véh/h)	63	9	26	
	Flux sortant (véh/h)	63	22	11	

#### Calculs avec ratios CEREMA

Activités	SdP (m <sup>2</sup> ) initial	m2 par pers	ratio (véh/h/m2)	véh/h en entrée	véh/h en sortie	Parking dédié (employés+ visiteurs)
Commerces	1195	40	0,025	30 véh/h	30 véh/h	30 places
Bureaux	1092	40	0,025	27 véh/h	27 véh/h	7 places
Entrepôts	3383	250	0,004	14 véh/h	14 véh/h	26 places
TOTAL	5670			57 véh/h	57 véh/h	63 places

Total flux générés	Nombre de déplacements	
	HPM	HPS
Flux entrant (véh/h)	76	114
Flux sortant (véh/h)	106	82

Si l'on simplifie les itinéraires de la manière suivante :



Itinéraires d'accès voiture au projet

Alors les valeurs de trafic mentionnées correspondent :

- A l'heure de pointe du matin :
  - à 5,8% de la capacité de la rue de l'armée d'Orient,
  - à 2,1% de la capacité du boulevard St Roch,
  - à 1% de la capacité du giratoire entre l'avenue des diables bleus et la rue de Roquebilière
- A l'heure de pointe du soir :
  - à 4,5% de la capacité de la rue de l'armée d'Orient,
  - à 3,2% de la capacité du boulevard St Roch,
  - à 1,2% de la capacité du giratoire entre l'avenue des diables bleus et la rue de Roquebilière

Conclusions :

En dehors de données de trafic précises, il est difficile d'évaluer l'impact exact du trafic généré par le programme neuf. Cependant, il semble raisonnable d'affirmer que cet impact sera négligeable, le contexte étant particulièrement propice à une part modale de la voiture faible.