

COSITREX

14 Rue Pierre

91330 Yerres

Tél 01-69-48-60-99

63 Av. Henry Dunant

06100 Nice

Tél 04-92-09-21-41

www.cositrex.com

SCCV Cagnes-Santoline

Projet de logements Route de France à Cagnes-sur-Mer

Étude de circulation

Introduction	3
I - Situation actuelle	5
I.1 - Trafic journalier	5
I.2 - Enquête de circulation	7
I.3 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation.....	15
I.3.1 - Avenue des Alpes	15
I.3.2 - Avenue de Grasse - Avenue de la Colle.....	16
I.3.3 - Avenue de la Libération	16
I.3.4 - Route de France	17
I.3.5 - Carrefour 1 - Av. de Grasse x Rte de France x Av. de la Colle x Av. de la Libération	18
I.3.6 - Carrefour 2 - Débouché du tourne-à-droite direct de la Rte de France vers l'Av. de la Colle.....	19
I.3.7 - Carrefour 3 - Avenue de la Santoline x Route de France	20
Débouché de l'Avenue de la Santoline	20
Tourne-à-gauche depuis la Route de France	20
I.4 - Desserte par les transports en commun.....	21
I.5 - Réseau cyclable.....	23
II - Évolution du trafic	25
II.1 - Projet de logements.....	25
II.2 - Trafic engendré par le projet	27
II.2.1 - Logements libres	27
II.2.2 - Hébergements (foyer et pension de famille)	28
II.3 - Affectation du trafic engendré.....	29

III - Situation future	32
III.1 - Volume de trafic.....	32
III.2 - Conditions de circulation	35
III.2.1 - Carrefour 1 - Av. de Grasse x Rte de France x Av. de la Colle x Av. de la Libération	35
III.2.2 - Carrefour 2 - Débouché du tourne-à-droite direct de la Rte de France vers l'Av. de la Colle	36
III.2.3 - Carrefour 3 - Débouché du tourne-à-droite direct de la Rte de France vers l'Av. de la Colle	36
Débouché de l'Avenue de la Santoline.....	36
Tourne-à-gauche depuis la Route de France.....	36
III.2.4 - Débouché du parking du projet dans la Route de France.....	37
En bref	38

Introduction

Les pages suivantes présentent une étude de circulation réalisée pour un projet de logements situé Route de France à Cagnes-sur-Mer.

Le projet prévoit la réalisation de 210 logements.

L'étude comprend :

- une analyse de la situation actuelle, fondée sur des observations sur le terrain et sur une enquête de circulation,
- une estimation du volume de trafic qui sera engendré par le projet, et de sa répartition sur le réseau de voirie,
- une analyse des conditions de fonctionnement prévisibles en situation future.



Localisation du projet et réseau de voirie

I - Situation actuelle

I.1 - Trafic journalier

La carte de la page suivante présente les trafics journaliers mesurés en 2021 sur l'Avenue des Alpes à la hauteur de Polygone Riviera, l'Avenue de Grasse et la Route de France (source Métropole Nice Côte d'Azur).



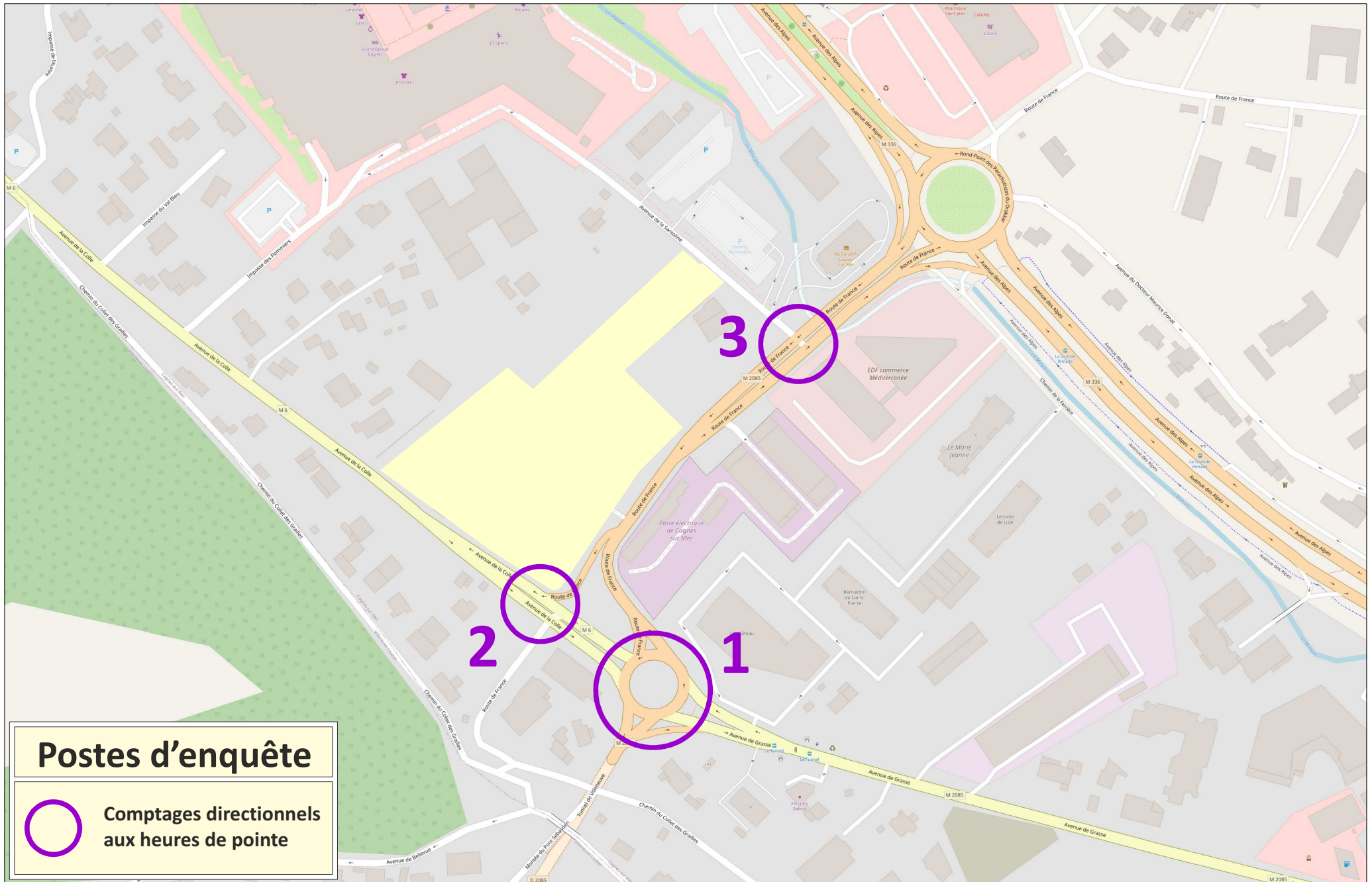
I.2 - Enquête de circulation

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en avril 2022, avec des comptages directionnels sur 3 carrefours aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré (cf. plan page suivante) :

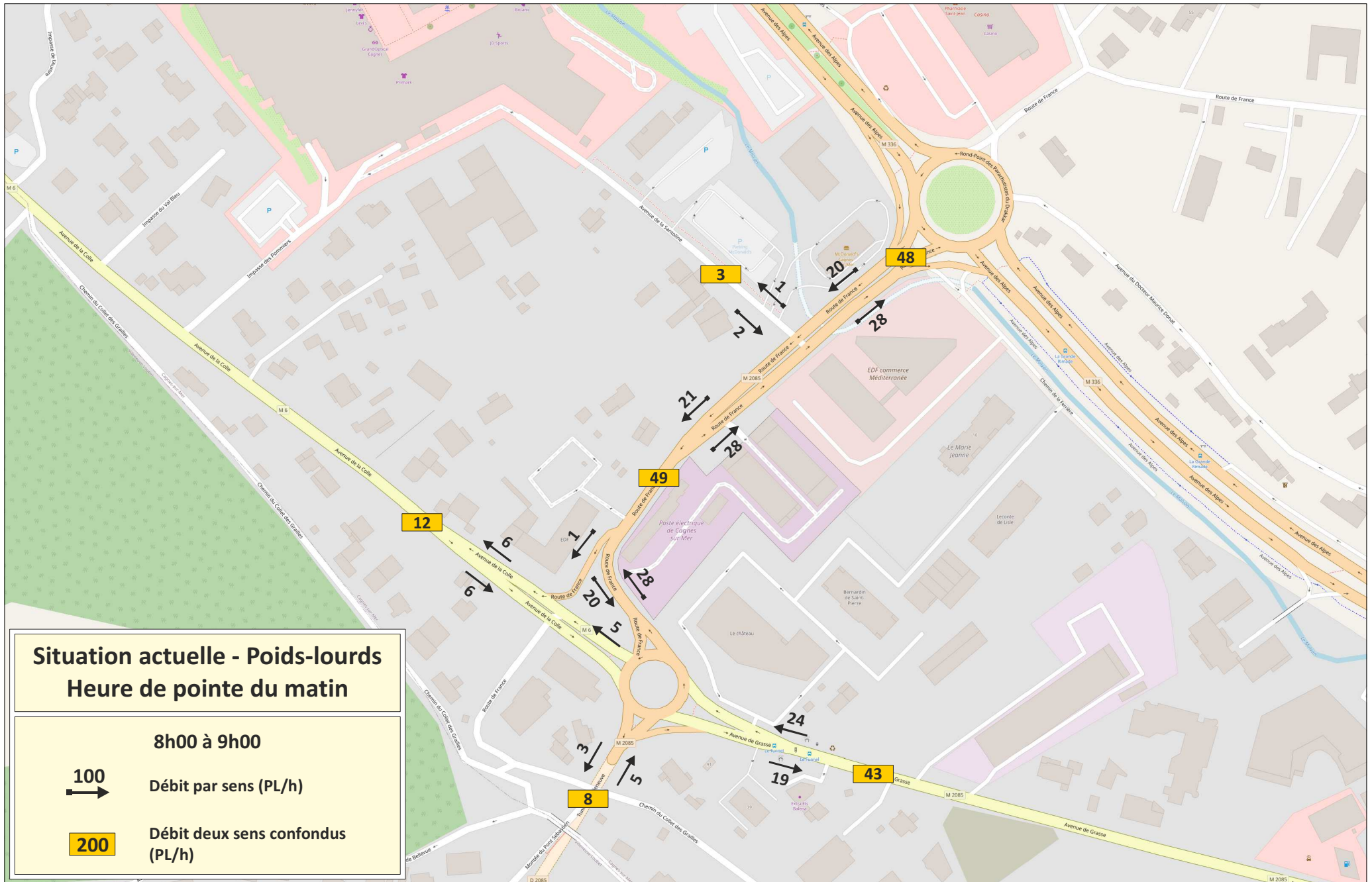
1. Avenue de Grasse (M2085) x Route de France (M2085) x Avenue de la Colle (M6) x Avenue de la Libération (D2085),
2. Débouché du tourne-à-droite direct de la Route de France (M2082) vers l'Avenue de la Colle (M6),
3. Avenue de la Santoline x Route de France.

Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic en section et les flux directionnels dans les carrefours, exprimés en UVP¹.

¹ Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP















I.3 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation

I.3.1 - Avenue des Alpes

L'Avenue des Alpes (M336) relie l'A8 (échangeur de Cagnes-sur-Mer) à Vence.

Elle remonte le vallon du Malvan et dessert le quartier du Malvan et le centre commercial Polygone Riviera.

Elle permet de rejoindre le centre-ville de Cagnes-sur-Mer.

À la hauteur du projet, elle comporte deux files de circulation en section courante, séparées par un terre-plein-central. La vitesse est limitée à 50 km/h.

L'Avenue des Alpes supporte un très fort volume de trafic. Le trafic moyen journalier mesuré en 2021 à la hauteur de Polygone Riviera était proche de 40 000 véhicules/jour.

La circulation est chargée aux heures de pointe sur l'Avenue des Alpes, le matin en direction de l'A8, et le soir en direction de Vence.



Avenue des Alpes (M336)



Avenue des Alpes (M336)

I.3.2 - Avenue de Grasse - Avenue de la Colle

L'axe Avenue de Grasse (M2085) - Avenue de la Colle (M6) relie le secteur de la Gare SNCF de Cagnes-sur-Mer à La Colle-sur-Loup.

À la hauteur du projet, elle comporte une file de circulation par sens en section courante.

La vitesse est limitée à 50 km/h.

L'Avenue de Grasse supporte en situation actuelle un fort volume de trafic dans le secteur du projet, de l'ordre de 1 500 UVP/h aux heures de pointe.

Le trafic moyen journalier mesuré en 2021 était de l'ordre de 18 000 véh/j.

La circulation est chargée aux heures de pointe, le matin en direction du centre-ville de Cagnes-sur-Mer, et le soir dans les deux sens.

I.3.3 - Avenue de la Libération

L'Avenue de la Libération (D2085) relie Cagnes-sur-Mer à Villeneuve-Loubet, via le Tunnel de Villeneuve.

La traversée du Tunnel de Villeneuve est interdite aux véhicules de transport de marchandise et aux véhicules de plus de 3,30 m de haut.

L'Avenue de la Libération comporte une file de circulation par sens.

Elle supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 100 à 1 200 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide aux heures de pointe sur l'Avenue de la Libération dans le secteur du projet.



Avenue de la Colle (M6)



Avenue de Grasse (M2085)

I.3.4 - Route de France

La Route de France (M2085) relie l'Avenue des Alpes (M336) à l'axe Avenue de Grasse (M2085) - Avenue de la Colle (M6).

Elle comporte deux files de circulation par sens dans sa partie basse, côté Avenue des Alpes, et une file de circulation par sens dans sa partie haute, côté Avenue de Grasse - Avenue de la Colle.

La Route de France supporte en situation actuelle un fort volume de trafic, de l'ordre de 1 800 UVP/h à l'heure de pointe du matin, et de 2 100 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Le trafic moyen journalier mesuré en 2021 était de l'ordre de 22 000 véh/j.

La circulation est chargée aux heures de pointe sur la Route de France.



Route de France (M2085)



Route de France (M2085)

I.3.5 - Carrefour 1 - Av. de Grasse x Rte de France x Av. de la Colle x Av. de la Libération

Ce carrefour à quatre branches fonctionne en giratoire. Les entrées et les sorties se font sur une file chacune.

Deux tourne-à droite directs sont aménagés :

- de l'Avenue de la Libération vers l'Avenue de Grasse,
- de la Route de France vers l'Avenue de la Colle.

Le carrefour supporte un volume de trafic de l'ordre de 2 500 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 2 800 UVP/h à l'heure de pointe du soir. Il fonctionne de façon fluide en situation actuelle à l'heure de pointe du matin.

À l'heure de pointe du soir, les entrées par la Route de France et par l'Avenue de Grasse sont chargées, avec une réserve de capacité inférieure à 20%. Des files d'attente d'une dizaine de véhicules se forment alors parfois sur ces entrées, pendant quelques minutes.



Av. de Grasse x Rte de France x Av. de la Colle x Av. de la Libération



Av. de Grasse x Rte de France x Av. de la Colle x Av. de la Libération

Situation actuelle						
HPM						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Route de France	537	39%	1 véh	4 véh	3 s	0,7 h
Avenue de la Colle	299	38%	1 véh	5 véh	8 s	1,1 h
Avenue de la Libération	369	47%	1 véh	4 véh	6 s	0,7 h
Avenue de Grasse	580	51%	0 véh	3 véh	3 s	0,5 h
HPS						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Route de France	194	18%	3 véh	10 véh	11 s	2,6 h
Avenue de la Colle	325	42%	1 véh	5 véh	7 s	0,9 h
Avenue de la Libération	338	40%	1 véh	5 véh	7 s	0,9 h
Avenue de Grasse	173	17%	3 véh	11 véh	12 s	2,9 h

I.3.6 - Carrefour 2 - Débouché du tourne-à-droite direct de la Rte de France vers l'Av. de la Colle

Le tourne-à-droite direct depuis la Route de France se fait sur une file. Il débouche dans l'Avenue de la Colle avec un « cédez-le-passage ».

Il fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.

Il dispose d'une bonne réserve de capacité théorique (cf. tableau ci-dessous), avec un temps d'attente théorique acceptable (inférieur à 30 s).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation actuelle	680	196	71%	7,4	470	305	35%	21,8



Tourne-à-droite direct de la Rte de France vers l'Av. de la Colle

I.3.7 - Carrefour 3 - Avenue de la Santoline x Route de France

Ce carrefour en T fonctionne avec un régime de priorité : l'Avenue de la Santoline débouche avec un « Stop » dans la Route de France.

En sortie de l'Avenue de la Santoline, seul le tourne-à droite est autorisé.

Depuis la Route de France, le tourne-à-gauche depuis l'Avenue de la Santoline est autorisé.

L'Avenue de la Santoline comporte deux files par sens au niveau de ce carrefour.

Débouché de l'Avenue de la Santoline

Le débouché de l'Avenue de la Santoline fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.

Il dispose d'une bonne réserve de capacité théorique (cf. tableau ci-dessous), avec un temps d'attente théorique acceptable (inférieur à 30 s).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation actuelle	510	31	94%	7,5	510	179	65%	10,9

Tourne-à-gauche depuis la Route de France

Le tourne-à-gauche depuis la Route de France fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.

Il dispose d'une bonne réserve de capacité théorique (cf. tableau ci-dessous), avec un temps d'attente théorique acceptable (inférieur à 30 s).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation actuelle	280	20	93%	13,8	260	81	69%	20,1



Débouché de l'Avenue de la Santoline



Tourne-à-gauche depuis la Route de France

I.4 - Desserte par les transports en commun

Le secteur du projet est desservi par 3 lignes de bus du réseau Lignes d'Azur de la Métropole Nice-Côte-d'Azur (9, 400 et 500) et par la ligne 233 du réseau Zou ! de la Région sud.

Ligne 9

Nice Parc Phoenix <-> Vence Halte Routière de l'Ara

Cette ligne structurante du réseau Lignes d'Azur permet de rejoindre vers l'est la gare SNCF et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var dans le secteur de Cap 3000, et Nice (correspondance avec le tramway T2 à la station Parc Phoenix).

Vers le nord, elle permet de rejoindre Vence.

Fréquence : 2 à 3 passages par heure aux heures de pointe.

L'arrêt « La Grande Rimade » est situé sur l'Avenue des Alpes, à environ 300 m à pied du projet.

Ligne 400

Nice <-> Vence par Saint-Paul

Comme la ligne 9, cette ligne du réseau Ligne d'Azur permet de rejoindre vers l'est la gare SNCF et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var dans le secteur de Cap 3000, et Nice (correspondance avec le tramway T2 à la station Parc Phoenix).

Vers le nord, elle permet de rejoindre La Colle-sur-Loup, Saint-Paul-de-Vence et Vence.

L'arrêt « Le Tunnel » est situé sur l'Avenue de Grasse, à environ 250 m à pied du projet.

Ligne 500

Nice <-> Grasse

Comme la ligne 9, cette ligne du réseau Ligne d'Azur permet de rejoindre vers l'est la gare SNCF et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var dans le secteur de Cap 3000, et Nice (correspondance avec le tramway T2 à la station Parc Phoenix).

Vers l'ouest, elle permet de rejoindre Villeneuve-Loubet et Grasse.

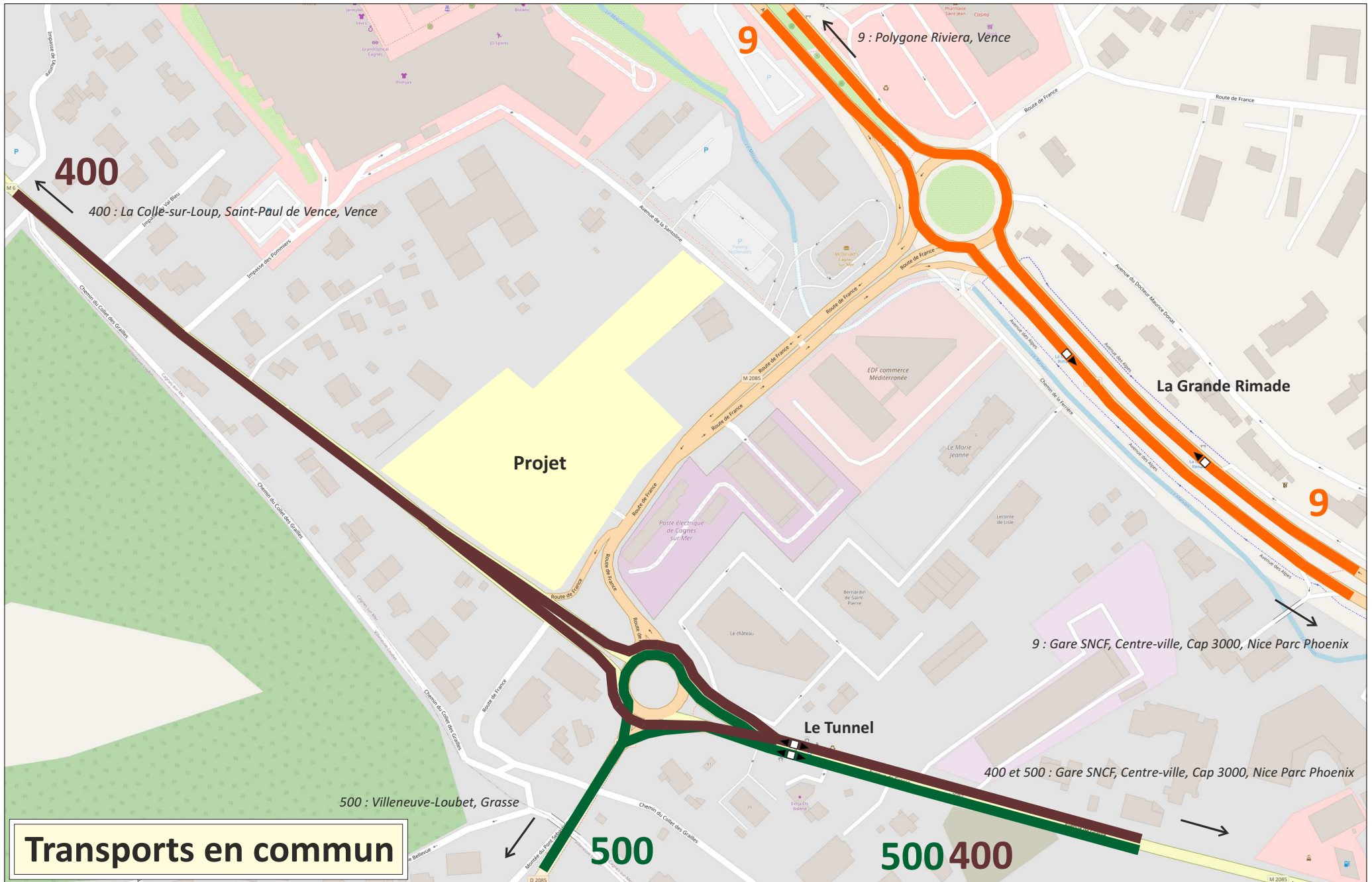
L'arrêt « Le Tunnel » est situé sur l'Avenue de Grasse, à environ 250 m à pied du projet.

Ligne 233

Vence <-> Sophia-Valbonne

Cette ligne du réseau de la Région Sud dessert Vence, Saint-Paul de Vence, La Colle-sur-Loup, Cagnes-sur-Mer, Biot, Antibes et Valbonne-Sophia-Antipolis.

Un arrêt est situé sur la Route de France à la hauteur du projet.



I.5 - Réseau cyclable

Les infrastructures cyclables sont moyennement développées dans le secteur.

Des pistes cyclables unidirectionnelles longent les deux côtés de l'Avenue des Alpes (M336) au sud au sud de la Route de France. Ces pistes permettent de rejoindre le centre-ville et la gare SNCF de Cagnes-sur-Mer.

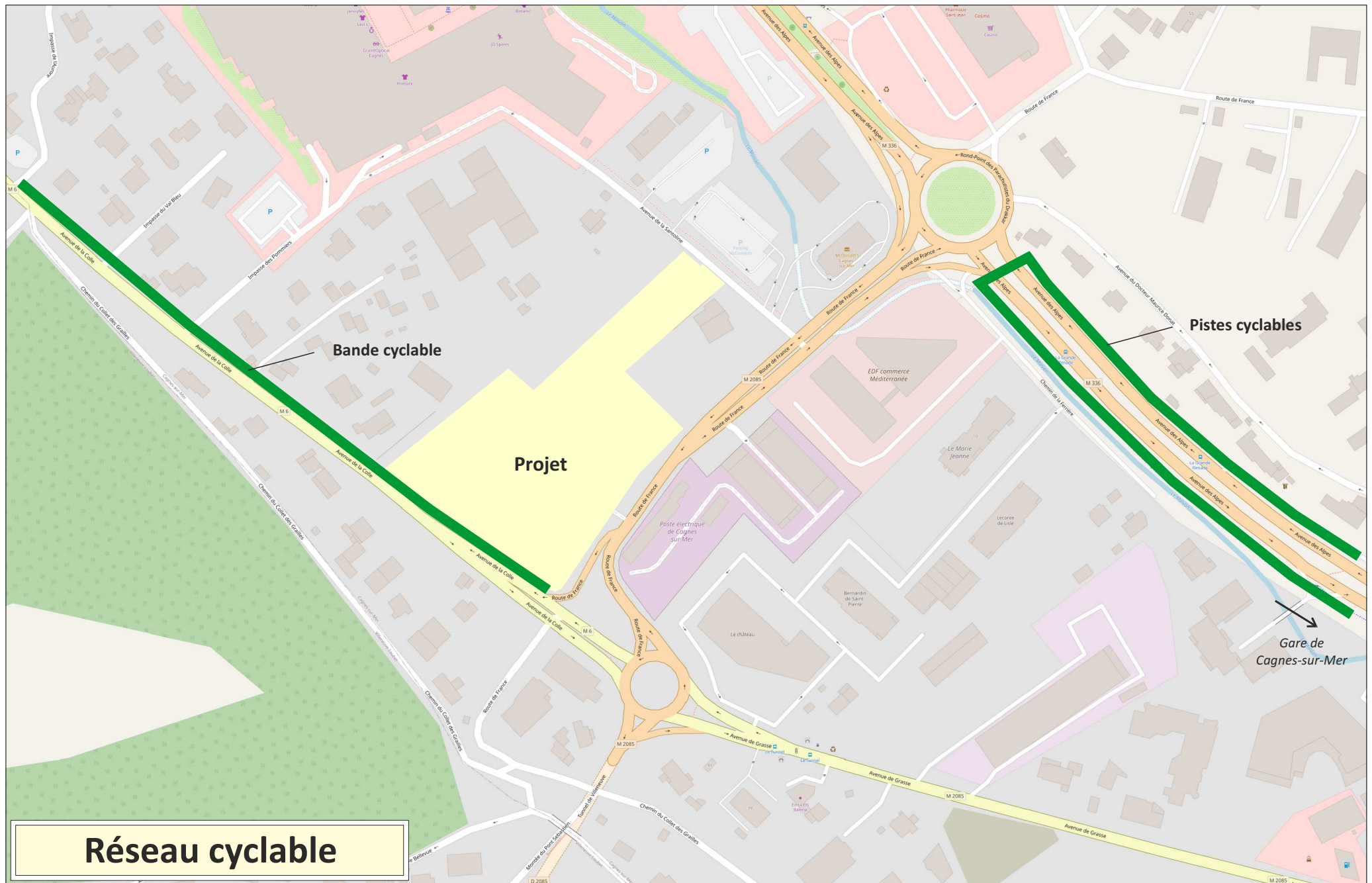
Une bande cyclable longe l'Avenue de Grasse et l'Avenue de la Colle, dans un seul sens (en direction de La Colle-sur-Loup).



Piste cyclable le long de l'Avenue des Alpes (M336)



Bande cyclable le long de l'Avenue de la Colle (M6)



II - Évolution du trafic

II.1 - Projet de logements

Le projet étudié prévoit la construction de 210 logements :

- 162 logements libres, dont 112 logements en accession et 50 logements sociaux,
- 48 hébergements (foyer + pension de famille).

Ces logements seront répartis dans 5 bâtiments (cf. tableau ci-contre).

L'organisation des accès (Projet Urbain Partenarial) a été entérinée en Conseil Métropolitain :

- bâtiments 3 et 4 : entrée-sortie sur l'Avenue de la Santoline,
- bâtiments 1, 2 et 5 : parkings communicants, entrée en tourne-à-droite uniquement depuis l'Avenue de la Colle, sortie en tourne-à-droite uniquement dans la Route de France.

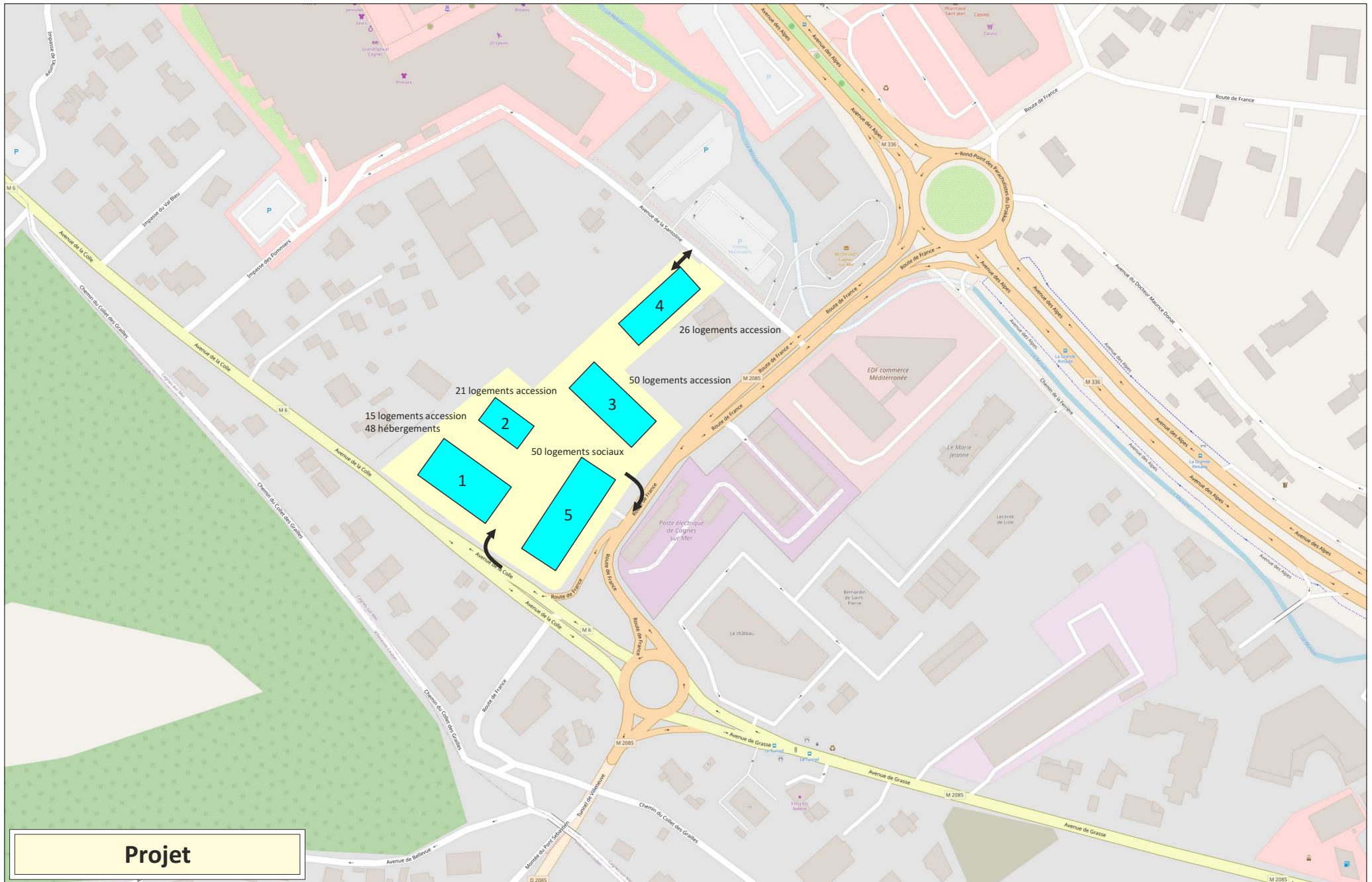
En matière de stationnement, le projet respecte le PLU et ne va pas au-delà de ses prescriptions pour le nombre de places de parking voitures, à savoir pour ce secteur :

- logements libres : 1 place par logement + 1 place par 80 m² de SdP,
- logements sociaux : 1 place par logement,
- hébergement : 0,3 places par logement.

262 places de parking sont prévues au total.

Bâtiment	Logements accession	Logements sociaux	Hébergements foyer + pension	Total logements	Places de stationnement
1	15		48	63	43
2	21			21	38
3	50			50	82
4	26			26	46
5		50		50	51
	Autopartage bâtiments 1, 2, 3 et 4				2
Total	112	50	48	210	262

Programme : logements et parkings



II.2 - Trafic engendré par le projet

II.2.1 - Logements libres

La génération de trafic aux heures de pointe devrait être principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants.

Cette génération peut être estimée sur la base du nombre d'emplois par ménage et de la répartition modale des trajets domicile-travail.

Nombre d'emplois par ménage

Le nombre d'emplois par ménage à Cagnes-sur-Mer est de 0,81 (source INSEE RP 2018, 20 366 actifs ayant un emploi pour 25 185 ménages).

La population qui occupera les logements libres devrait vraisemblablement être plus active que la moyenne de la commune. Pour la génération de trafic, on peut prendre en compte un taux de **1,00 emploi/ménage**.

Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants de Cagnes-sur-Mer (source Insee RP 2018).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	14 902	72%
Transports en commun	2 058	10%
Deux-roues motorisé	1 498	7%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	1 403	7%
Pas de transport	600	3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	376	2%
Total	20 838	100%

Répartition modale des trajets domicile-travail des habitants de Cagnes-sur-Mer (Insee RP 2018)

72% des déplacements domicile-travail des habitants de Cagnes-sur-Mer se font en utilisant un véhicule particulier type voiture - camion - fourgonnette, et 7% en deux-roues motorisés.

Le projet ne va pas au-delà des prescriptions du PLU en ce qui concerne le nombre de places de parking.

Il est bien desservi par le réseau de bus de la Métropole.

En conséquence, l'utilisation du véhicule particulier pour les trajets domicile-travail ne devrait pas être supérieure à la moyenne de la commune de Cagnes-sur-Mer.

Pour l'estimation de la génération de trafic, un taux de **72% d'utilisation de la voiture et de 7%, d'utilisation du deux-roues motorisé** peut donc être pris en compte pour les trajets domicile-travail des habitants des logements libres du projet.

Volume de trafic engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les logements peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 1,0 emploi par ménage,
- 80% de présence au travail (10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie, 10% de télétravail),
- 72% d'usage de la voiture et 7% d'usage du deux-roues motorisé pour les déplacements domicile-travail,
- 10% de covoiturage,
- 65% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée,
- 55% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée.

Le trafic engendré par les logements libres serait donc le suivant :

- émission de 61 UVP/h à l'heure de pointe du matin,
- attraction de 52 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

II.2.2 - Hébergements (foyer et pension de famille)

Le foyer et la pension de famille devraient accueillir une population largement moins motorisée que les logements libres, et donc engendrer en proportion un trafic plus faible.

Pour les hébergements, la génération de trafic peut être estimée de la façon suivante :

- émission de 6 UVP/h à l'heure de pointe du matin,
- attraction de 5 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

II.2.3 - Total

La génération totale de trafic aux heures de pointe peut donc être estimée de la façon suivante :

- **émission de 67 UVP/h à l'heure de pointe du matin,**
- **attraction de 57 UVP/h à l'heure de pointe du soir.**

II.3 - Affectation du trafic engendré

La répartition géographique du lieu de travail des habitants de Cagnes-sur-Mer utilisant un véhicule particulier comme mode de transport pour le trajet domicile-travail a été étudiée sur la base des données Insee (source Insee RP 2018).

Commune de travail	Volume	%
Nice	4 118	27,6%
Cagnes-sur-Mer	4 083	27,4%
St-Laurent-du-Var	1 154	7,7%
Antibes	832	5,6%
Carros	705	4,7%
Villeneuve-Loubet	626	4,2%
Valbonne	463	3,1%
Vence	310	2,1%
Etranger	306	2,1%
Cannes	284	1,9%
Biot	226	1,5%
Grasse	208	1,4%
Colle-sur-Loup	205	1,4%
Vallauris	155	1,0%
Mougins	131	0,9%
...
Total	14 902	100,0%

Lieu de travail des habitants de Cagnes-sur-Mer utilisant la voiture pour le trajet domicile-travail (Insee RP2018)

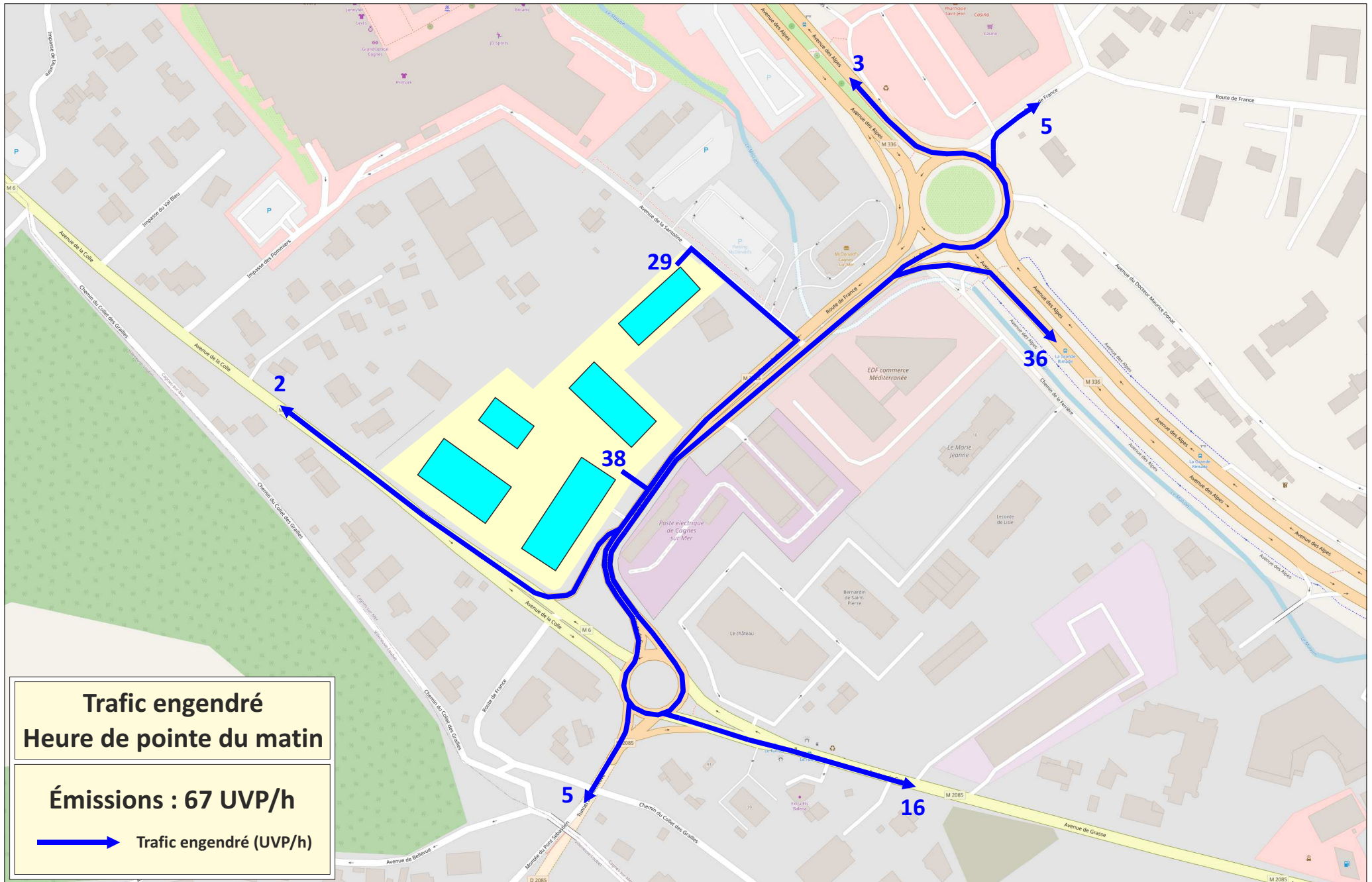
Pour chacune des destinations, le trajet le plus court en temps en voiture aux heures de pointe a été identifié, afin d'établir l'itinéraire emprunté, à l'aller et au retour.

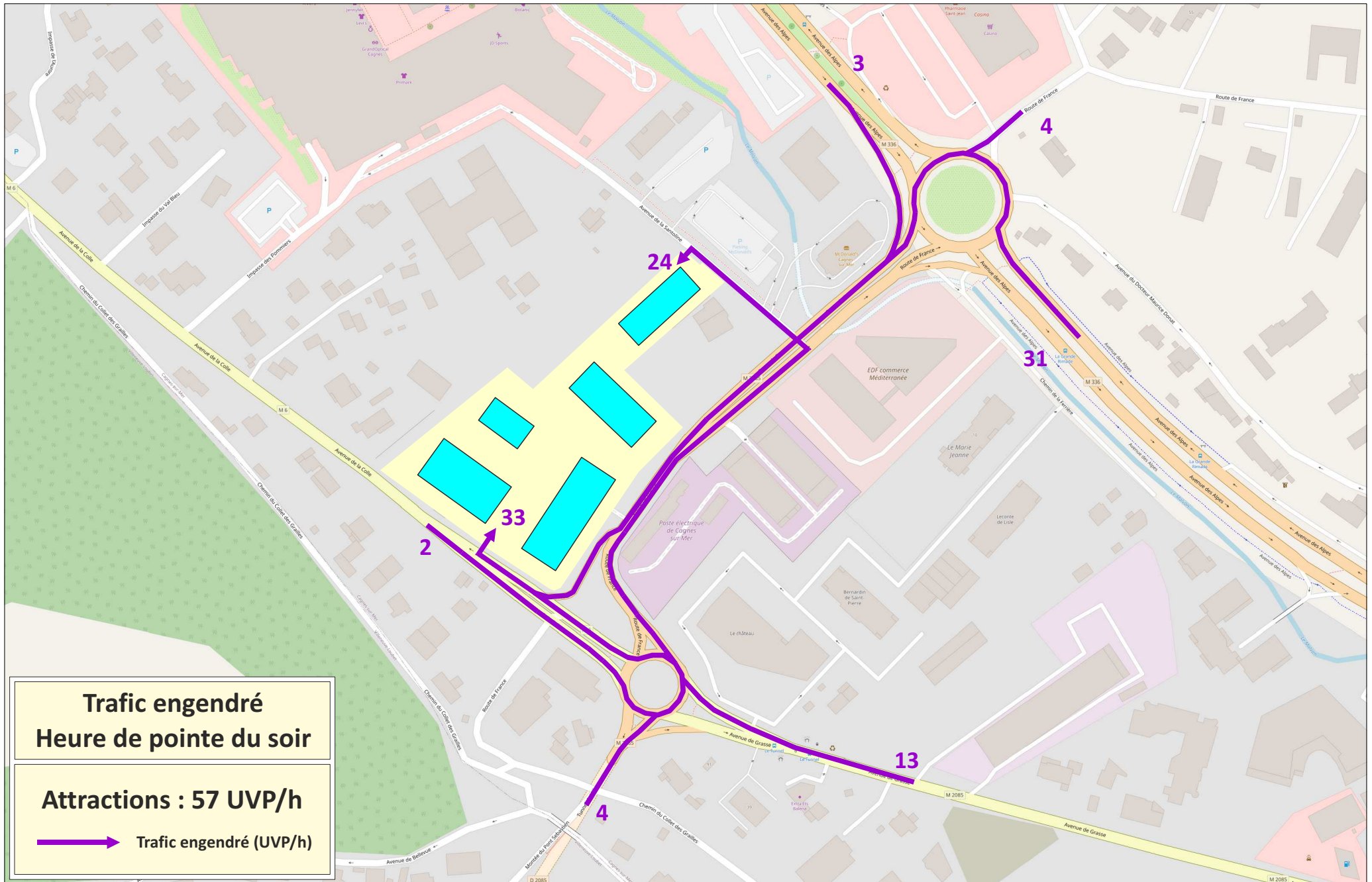
Le trafic engendré a été affecté sur la voirie du secteur en fonction de cette répartition (cf. tableau ci-dessous).

Itinéraire	Émissions HPM		Attractions HPS	
	%	UVP/h	%	UVP/h
Avenue des Alpes - M336 est	54%	36	54%	31
Avenue de Grasse - M2085 est	23%	16	23%	13
Route de France	8%	5	8%	4
Avenue de la Libération - M2085 ouest	7%	5	7%	4
Avenue des Alpes - M336 ouest	5%	3	5%	3
Avenue de la Colle - M6 nord	3%	2	3%	2
Total	100%	67	100%	57

Itinéraires des déplacements domicile/travail engendrés (UVP/h)

Les cartes des pages suivantes présentent l'estimation de la répartition du trafic engendré par les logements aux heures de pointe.

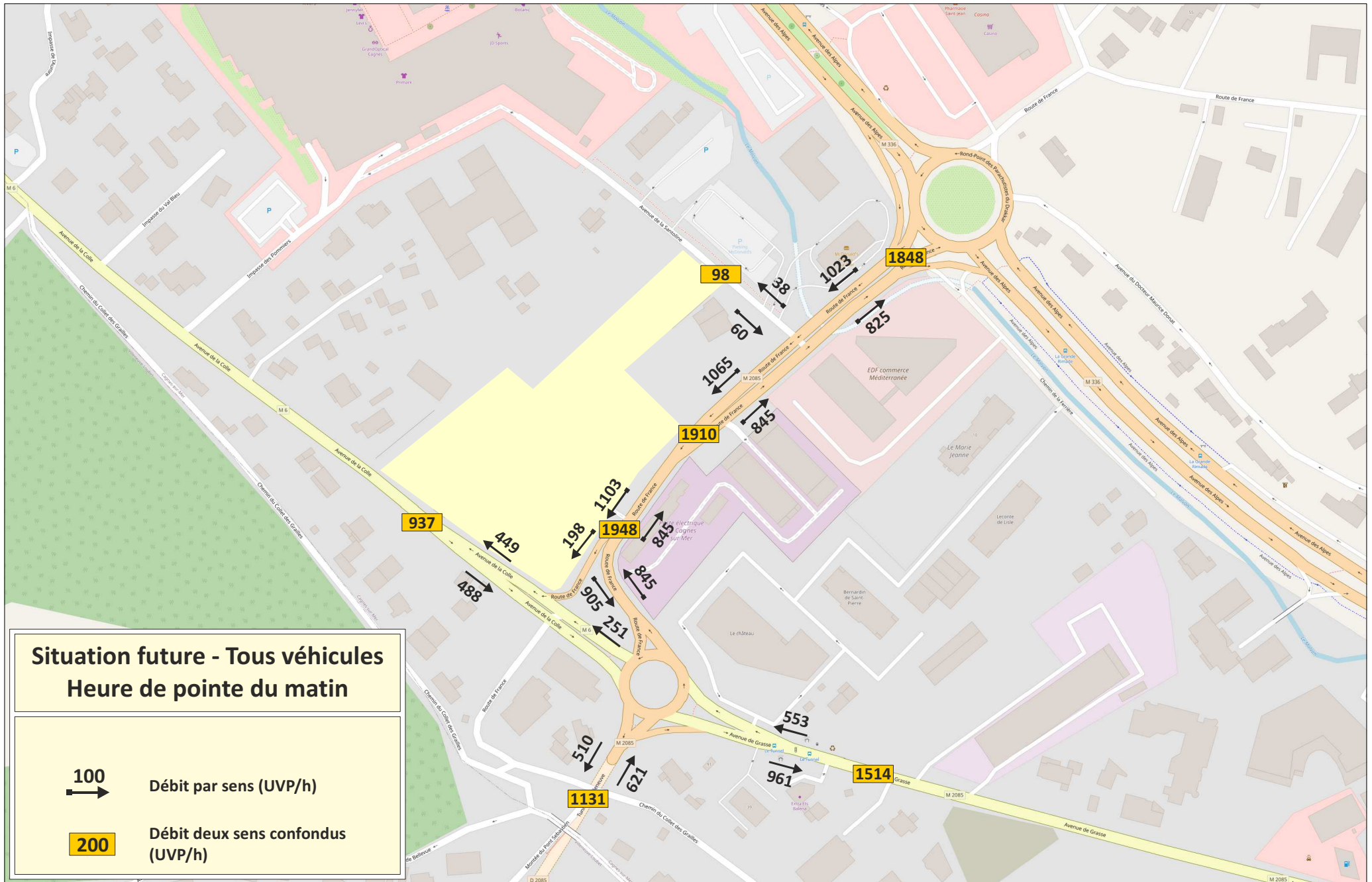




III - Situation future

III.1 - Volume de trafic

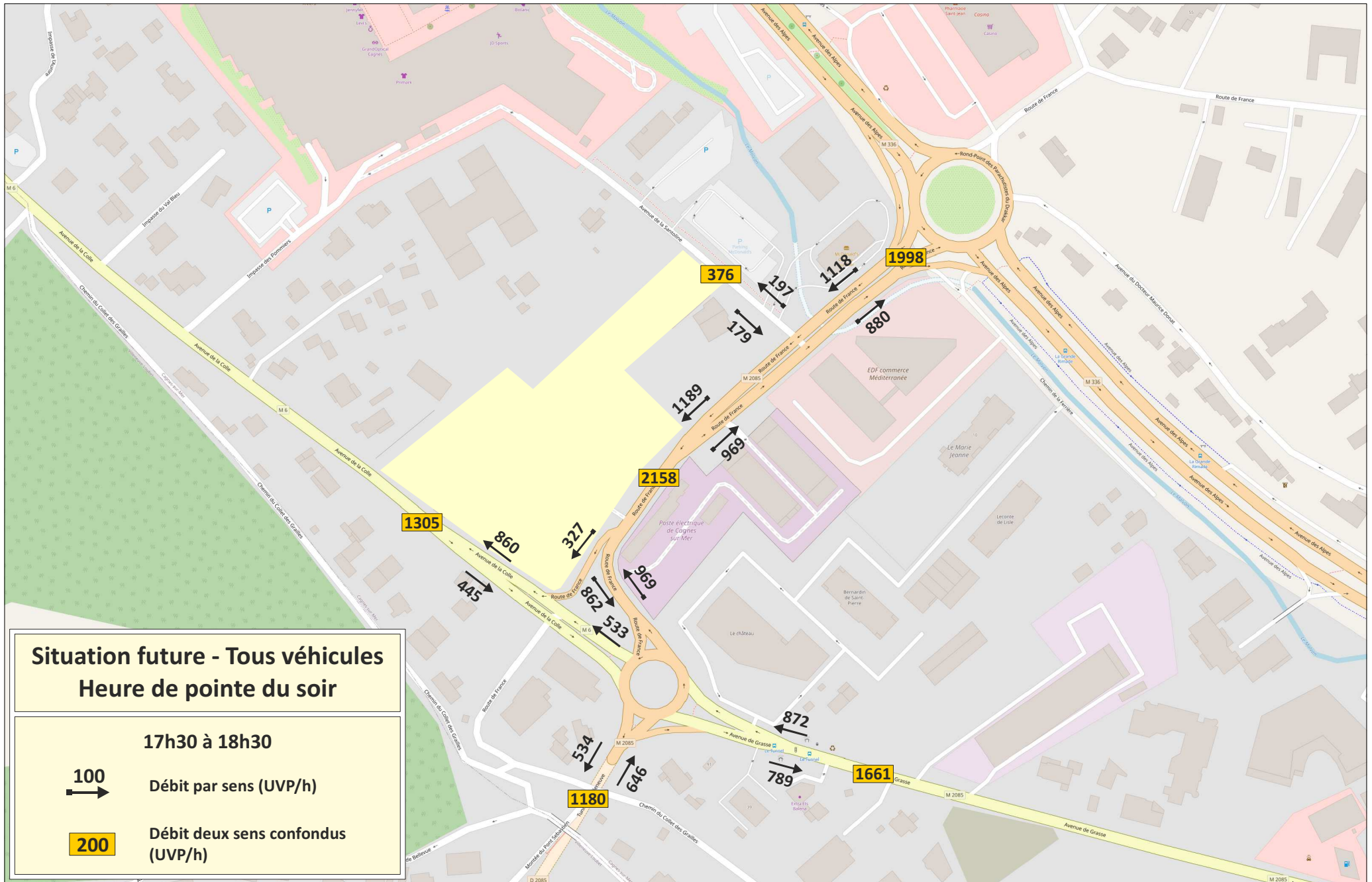
Les cartes des pages suivantes présentent une estimation du volume de trafic aux heures de pointe après réalisation du projet de logements.



Situation future - Tous véhicules
Heure de pointe du matin

100 → Débit par sens (UVP/h)

200 □ Débit deux sens confondus (UVP/h)



III.2 - Conditions de circulation

III.2.1 - Carrefour 1 - Av. de Grasse x Rte de France x Av. de la Colle x Av. de la Libération

	Situation actuelle		Situation future	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution	
HP matin	2 503	2 568	+3%	
HP soir	2 807	2 826	+1%	

Ce carrefour giratoire supportera une faible augmentation de trafic.

Il devrait conserver un fonctionnement proche de celui observé en situation actuelle :

- à l'heure de pointe du matin, fonctionnement fluide,
- à l'heure de pointe du soir, formation ponctuelle de files d'attentes d'une dizaine de véhicules sur les entrées par la Route de France et par l'Avenue de Grasse.

Situation actuelle						
HPM						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Route de France	537	39%	1 véh	4 véh	3 s	0,7 h
Avenue de la Colle	299	38%	1 véh	5 véh	8 s	1,1 h
Avenue de la Libération	369	47%	1 véh	4 véh	6 s	0,7 h
Avenue de Grasse	580	51%	0 véh	3 véh	3 s	0,5 h
HPS						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Route de France	194	18%	3 véh	10 véh	11 s	2,6 h
Avenue de la Colle	325	42%	1 véh	5 véh	7 s	0,9 h
Avenue de la Libération	338	40%	1 véh	5 véh	7 s	0,9 h
Avenue de Grasse	173	17%	3 véh	11 véh	12 s	2,9 h

Situation future						
HPM						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Route de France	471	34%	1 véh	5 véh	3 s	0,9 h
Avenue de la Colle	251	34%	1 véh	6 véh	10 s	1,3 h
Avenue de la Libération	323	44%	1 véh	5 véh	7 s	0,9 h
Avenue de Grasse	534	49%	1 véh	4 véh	4 s	0,6 h
HPS						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
Route de France	181	17%	3 véh	10 véh	11 s	2,7 h
Avenue de la Colle	322	42%	1 véh	5 véh	7 s	0,9 h
Avenue de la Libération	332	40%	1 véh	5 véh	7 s	1,0 h
Avenue de Grasse	154	15%	3 véh	12 véh	14 s	3,3 h

III.2.2 - Carrefour 2 - Débouché du tourne-à-droite direct de la Rte de France vers l'Av. de la Colle

Ce carrefour devrait conserver un fonctionnement satisfaisant, avec une réserve de capacité suffisante et des temps d'attente acceptables (inférieurs à 30 s).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation actuelle	680	196	71%	7,4	470	305	35%	21,8
Situation future	680	198	71%	7,5	470	327	30%	25,2

III.2.3 - Avenue de la Santoline x Route de France

	Situation actuelle	Situation future	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution
HP matin	1 855	1 928	+4%
HP soir	2 221	2 267	+2%

Ce carrefour supportera une faible augmentation de trafic.

Débouché de l'Avenue de la Santoline

Le débouché de l'Avenue de la Santoline devrait conserver un fonctionnement satisfaisant, avec une réserve de capacité suffisante et des temps d'attente acceptables (inférieurs à 30 s).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation actuelle	510	31	94%	7,5	510	179	65%	10,9
Situation future	510	60	88%	8,0	500	179	64%	11,2

Tourne-à-gauche depuis la Route de France

Le tourne-à-gauche depuis la Route de France devrait conserver un fonctionnement satisfaisant, avec une réserve de capacité suffisante et des temps d'attente acceptables (inférieurs à 30 s).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation actuelle	280	20	93%	13,8	260	81	69%	20,1
Situation future	280	20	93%	13,8	260	105	60%	23,2

III.2.4 - Débouché du parking du projet dans la Route de France

La sortie du parking des bâtiments 1, 2 et 5 débouchera dans la Route de France, en tourne-à-droite uniquement.

Elle sera équipée d'un « Stop » ou d'un « Cédez-le-passage ».

Elle devrait fonctionner de façon satisfaisante, avec une réserve de capacité suffisante et des temps d'attente acceptables (inférieurs à 30 s).

Heure de pointe du matin				
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation future	260	38	85%	16,2

En bref

Situation actuelle

La circulation est chargée aux heures de pointe sur l'Avenue des Alpes (M336), sur l'axe Avenue de Grasse (M2085) - Avenue de la Colle (M6) et sur la Route de France (M2085).

Au niveau du giratoire Avenue de Grasse x Route de France x Avenue de la Colle x Avenue de la Libération, à l'heure de pointe du soir, les entrées par la Route de France et par l'Avenue de Grasse sont chargées, avec une réserve de capacité inférieure à 20%. Des files d'attente d'une dizaine de véhicules se forment parfois sur ces entrées, pendant quelques minutes.

Le secteur du projet est bien desservi par les bus, avec les lignes 9 (ligne structurante de la Métropole), 400, 500 et 233 à proximité (arrêts à 250 - 300 m du projet).

Les infrastructures cyclables sont peu développées dans le secteur. Des pistes cyclables unidirectionnelles longent les deux côtés de l'Avenue des Alpes et permettent de rejoindre le centre-ville et la Gare SNCF de Cagnes-sur-Mer.

Génération de trafic

Le projet étudié prévoit la construction de 210 logements, répartis dans 5 bâtiments :

- 162 logements libres, dont 112 logements en accession et 50 logements sociaux,
- 48 hébergements (foyer + pension de famille).

L'organisation des accès (Projet Urbain Partenarial) a été entérinée en Conseil Métropolitain :

- bâtiments 3 et 4 : entrée-sortie sur l'Avenue de la Santoline,
- bâtiments 1, 2 et 5 : parkings communicants, entrée en tourne-à-droite uniquement depuis l'Avenue de la Colle, sortie en tourne-à-droite uniquement dans la Route de France.

262 places de parking sont prévues au total.

La génération de trafic aux heures de pointe devrait être principalement constituée des déplacements domicile-travail des futurs habitants.

Elle peut être estimée de la façon suivante :

- émission de 67 UVP/h à l'heure de pointe du matin,
- attraction de 57 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Situation future

Le trafic engendré par le projet n'aura qu'un faible impact sur les conditions de circulation du secteur aux heures de pointe.

Le volume de trafic aux heures de pointe devrait augmenter de moins de 3% sur le carrefour giratoire Avenue de Grasse x Route de France. Ce carrefour devrait conserver un fonctionnement proche de celui observé en situation actuelle.

Le volume de trafic aux heures de pointe devrait augmenter de moins de 4% sur le carrefour Route de France x Avenue de la Santoline. Ce carrefour devrait fonctionner de façon satisfaisante.

Le débouché du parking des bâtiments 1, 2 et 5 dans la Route de France devrait également fonctionner de façon satisfaisante aux heures de pointe.