

ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT ECO-VALLEE PLAINE DU VAR

Projet de création de la ZAC Parc Méridia

Métropole Nice Côte d'Azur



Dossier d'étude d'impact au stade de création de la ZAC

COSITREX



 **Ségic**
Ingénierie

Sommaire

1	INTRODUCTION	4
2	RÉSEAU DE VOIRIE	4
2.1	RÉSEAU D'ACCÈS AU SECTEUR	4
2.1.1	A8	4
2.1.2	M6202 - Bd du Mercantour	4
2.1.3	M6202Bis	4
2.1.4	Avenue Simone Veil	4
2.2	RÉSEAU DE VOIRIE DU SECTEUR	5
2.2.1	M6202 - Boulevard du Mercantour	5
2.2.2	Avenue Simone Veil	5
2.2.3	Chemin des Baraques	5
2.2.4	Chemin des Arboras	5
2.2.5	Bd Jean Luciano	7
2.2.6	Av. Sainte Marguerite	7
3	VOLUME DE TRAFIC	8
3.1	ENQUÊTE DE CIRCULATION	8
3.2	TRAFIC JOURNALIER	9
3.2.1	M6202 - Boulevard du Mercantour	9
3.2.2	Avenue Simone Veil	9
3.2.3	Avenue Pierre Isnard	9
3.2.4	Bd Roger Loeillet - Bd Jean Luciano	9
3.2.5	Chemin des Arboras	9
3.2.6	Avenue du Dr Robini	9
3.3	TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN	10
3.3.1	M6202 - Boulevard du Mercantour	10
3.3.2	Avenue Simone Veil	10
3.3.3	Avenue Pierre Isnard	10
3.3.4	Bd Roger Loeillet - Bd Jean Luciano	10
3.3.5	Chemin des Baraques	10
3.3.6	Chemin des Arboras	10
3.3.7	Avenue du Dr Robini	10
3.4	TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR	11
3.4.1	M6202 - Boulevard du Mercantour	11
3.4.2	Avenue Simone Veil	11
3.4.3	Avenue Pierre Isnard	11
3.4.4	Bd Roger Loeillet - Bd Jean Luciano	11
3.4.5	Chemin des Baraques	11
3.4.6	Chemin des Arboras	11
3.4.7	Avenue du Dr Robini	11
4	CONDITIONS DE CIRCULATION	12

4.1	HEURE DE POINTE DU MATIN	12
4.1.1	Accès au secteur	12
4.1.2	Secteur d'étude	13
4.2	HEURE DE POINTE DU SOIR	14
4.2.1	Accès au secteur	14
4.2.2	Secteur d'étude	15
4.2.3	Fonctionnement des carrefours à feux	16
4.2.4	Fonctionnement du carrefour giratoire des Baraques (simulation Girabase)	16
5	DÉPLACEMENTS VÉLOS	18
5.1	RÉSEAU CYCLABLE	18
5.1.1	Avenue Simone Veil	18
5.1.2	M6202 - Boulevard du Mercantour	18
5.1.3	Piste cyclable Préfecture / Parc Naturel des Rives du Var	18
5.1.4	Traverse Digue des Français	18
5.1.5	Rue des Grenouillères - Rue Emmanuel Grout	19
5.2	VÉLOS EN LIBRE-SERVICE	19
6	TRANSPORTS EN COMMUN	20
6.1	TRAMWAY	20
6.2	BUS - DESSERTE PRINCIPALE	20
6.2.1	Ligne 17 - Staps-Arboras <-> Ferber	20
6.2.2	Ligne 20 - Giono/Les Pugets <-> Saint-Isidore	20
6.2.3	Ligne 22 - Carros-Pagnol <-> CADAM Centre Administratif	20
6.2.4	Ligne 59 - Plan-du-Var <-> CADAM Centre Administratif	20
6.3	BUS - AUTRES LIGNES	21
6.3.1	Lignes 51C et D - Lycée Thierry Maulnier <-> La Baronne Place et Pont des Pugets	21
6.3.2	Ligne 90 - Valdeblorre La Bolline <-> Grand Arénas	21
6.3.3	Ligne 91 - Auron <-> Grand Arénas	21
6.3.4	Ligne 92 - Isola 2000 <-> Grand Arénas	21
6.3.5	Ligne 720 - Sigale <-> Nice	21
7	CHEMINEMENTS PIÉTONS	22
7.1	BOULEVARD DU MERCANTOUR	22
7.2	AVENUE SIMONE VEIL	22
7.3	BD JEAN LUCIANO	22
7.4	VOIES TRANSVERSALES	22
8	STATIONNEMENT	23
8.1	OFFRE PUBLIQUE	23
8.2	OCCUPATION	23
9	SITUATION « FIL DE L'EAU » - 2035 SANS PARC MÉRIDIA	24
9.1	PRINCIPAUX FACTEURS D'ÉVOLUTION - PROJETS D'INFRASTRUCTURES	24
9.1.1	Transports en commun	24
9.1.2	Infrastructures routières	25

9.2	PRINCIPAUX FACTEURS D'ÉVOLUTION - PROJETS URBAINS	26
9.3	ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DANS LE SECTEUR DE PARC MÉRIDIA	27
9.4	ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER AUX HEURES DE POINTE	28
9.4.1	Forte hausse du trafic sur la RM6202 bis et sur l'A8 vers le sud	28
9.4.2	Forte hausse du trafic dans le secteur Échangeur A8 n°51 - Digue des Français - Bd du Mercantour.....	28
9.4.3	Forte baisse des accès par l'Avenue Sainte-Marguerite	28
9.5	CONDITIONS DE CIRCULATION	32
9.5.1	Fonctionnement des carrefours.....	32
9.5.2	Conditions de circulation	33
9.6	SITUATION FIL DE L'EAU 2035 SANS PARC MÉRIDIA - CONCLUSION.....	34
10	SITUATION PROJETÉE - 2035 AVEC PARC MÉRIDIA.....	35
10.1	PROJET PARC MÉRIDIA.....	35
10.1.1	Programmation	35
10.1.2	Réseau de voirie	35
10.1.3	Stationnement	35
10.1.4	Desserte par les transports en commun	36
10.1.5	Réseau cyclable	37
10.2	ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DANS LE SECTEUR DE PARC MÉRIDIA	38
10.3	GÉNÉRATION DE TRAFIC DU PROJET PARC MÉRIDIA AUX HEURES DE POINTE.....	39
10.3.1	Génération totale	39
10.3.2	Échanges	39
10.4	ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER AUX HEURES DE POINTE	41
10.4.1	Heure de pointe du matin	41
10.4.2	Heure de pointe du soir.....	41
10.5	CONDITIONS DE CIRCULATION	44
10.5.1	Fonctionnement des carrefours.....	44
10.5.2	Conditions de circulation.....	45
10.6	SITUATION PROJETÉE 2035 AVEC PARC MÉRIDIA - CONCLUSION	46

1 INTRODUCTION

Pour les aspects liés aux déplacements, l'état initial correspond à la situation de novembre 2019. C'est à cette période que les mesures de trafic ont été réalisées, et que les conditions de circulation ont été observées.

À cette date :

- la ligne de tramway T2 était opérationnelle en partie, avec un terminus à la station Jean Médecin,
- la ligne de tramway T3 était réalisée entre l'aéroport et Saint-Isidore, mais elle était en phase de test, et n'était pas opérationnelle,
- la restructuration du réseau de bus Lignes d'Azur suite à la mise en service de la ligne T2 du tramway avait été mise en place.

2 RÉSEAU DE VOIRIE

2.1 RÉSEAU D'ACCÈS AU SECTEUR

2.1.1 A8

Le secteur de la ZAC est desservi depuis l'A8 par deux échangeurs :

- échangeur 52 - Nice-Saint-Isidore côté A8 est (Nice-Nord et Nice-Est, Italie...),
- échangeur 51 - Nice-Saint-Augustin côté A8 ouest (Cagnes-sur-Mer, Antibes...).

2.1.2 M6202 - Bd du Mercantour

La M6202 longe la rive gauche du Var depuis le littoral jusque dans les Alpes de Haute-Provence, puis rejoint la RN85 (Route Napoléon) à Barrême via le col de Toutes Aures.

Côté nord, elle relie la ZAC à l'échangeur 52 - Nice-Saint Isidore et au quartier de Lingostière.

Côté sud, elle relie la ZAC à l'échangeur 51 - Nice-Saint-Augustin et aux axes du littoral : Voie Pierre Mathis et Promenade des Anglais (Nice-Centre), M6007 et M6098 (Cagnes-sur-Mer, Antibes).

2.1.3 M6202Bis

La M6202Bis longe la rive droite du Var depuis le giratoire des Baraques jusqu'au Bec de l'Estéron

Elle relie la ZAC à Carros, puis rejoint la M6202 vers Digne.

2.1.4 Avenue Simone Veil

L'Avenue Simone Veil, au pied des collines, est parallèle au Bd du Mercantour.

Côté nord, elle relie la ZAC à l'échangeur 52 - Nice-Saint Isidore et au quartier Saint-Isidore.

Côté sud, elle relie la ZAC à l'échangeur 51 - Nice-Saint-Augustin et aux axes du littoral : Voie Pierre Mathis et Promenade des Anglais (Nice-Centre), M6007 et M6098 (Cagnes-sur-Mer, Antibes).

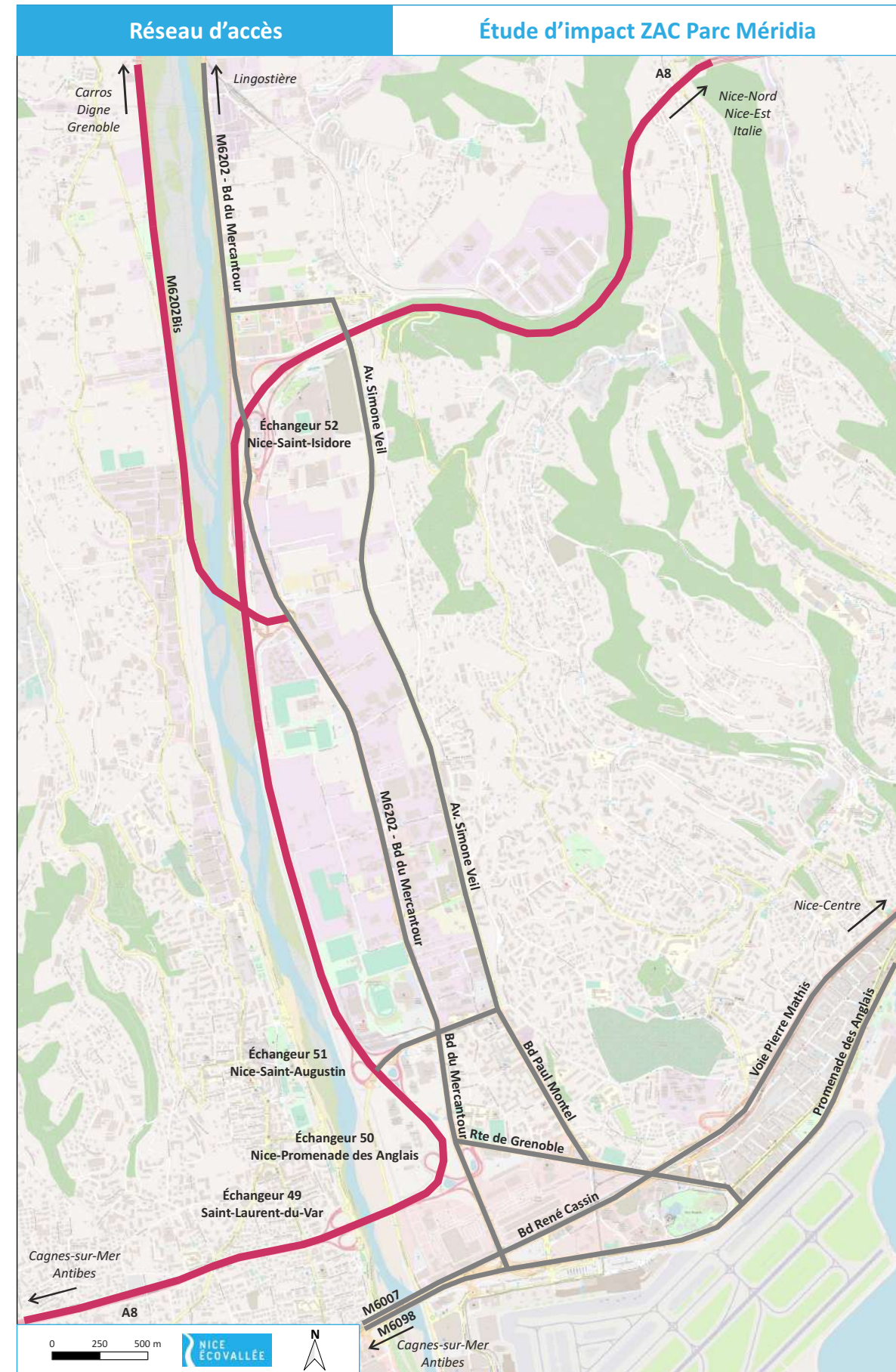


Figure 1 : Réseau d'accès au secteur

2.2 RÉSEAU DE VOIRIE DU SECTEUR

Le périmètre de la ZAC est principalement desservi par deux voies principales parallèles orientées nord-sud, le Bd du Mercantour et l'Avenue Simone Veil, reliées par deux voies transversales orientées est-ouest, le Chemin des baraques et le Chemin des Arboras.

Le périmètre est également desservi par le Bd Jean Luciano, qui forme une boucle à l'ouest du Bd du Mercantour. Le Bd Jean Luciano est accessible également par le Bd Roger Loeillet (en sens unique nord-sud) depuis le Bd du Mercantour plus au nord. Il est relié au Bd du Mercantour par trois voies secondaires orientées est-ouest, la Rue Dumas-Lairolle, l'Allée des Palmiers et la Traverse Nicoletti.

À l'est, l'Avenue Sainte-Marguerite longe l'Av. Simone Veil au pied des collines. Elle est reliée à l'Av. Simone Veil au niveau du Chemin des Baraques, du Chemin des Arboras et de l'Av. du Dr Robini.

2.2.1 M6202 - Boulevard du Mercantour

Le Bd du Mercantour comporte en section courante deux files de circulation par sens, séparées par un terre-plein central.

La limitation de vitesse est de 70 km/h au nord de l'Av. du Dr Robini, et de 50 km/h au sud.

Au sud, le Bd du Mercantour comporte un toboggan pour franchir la traverse de la Digue des Français.

L'Avenue Pierre Isnard tient lieu de contre-allée côté est sur une partie du Boulevard du Mercantour.

2.2.2 Avenue Simone Veil

L'Avenue Simone Veil comporte en section courante deux files de circulation par sens, séparées par un terre-plein central sur lequel circulera la ligne T3 du tramway.

La limitation de vitesse est de 50 km/h.

2.2.3 Chemin des Baraques

Le Chemin des Baraques comporte une file de circulation par sens.

La limitation de vitesse est de 50 km/h.

2.2.4 Chemin des Arboras

Le Chemin des Arboras comporte une file de circulation par sens.

La limitation de vitesse est de 50 km/h.

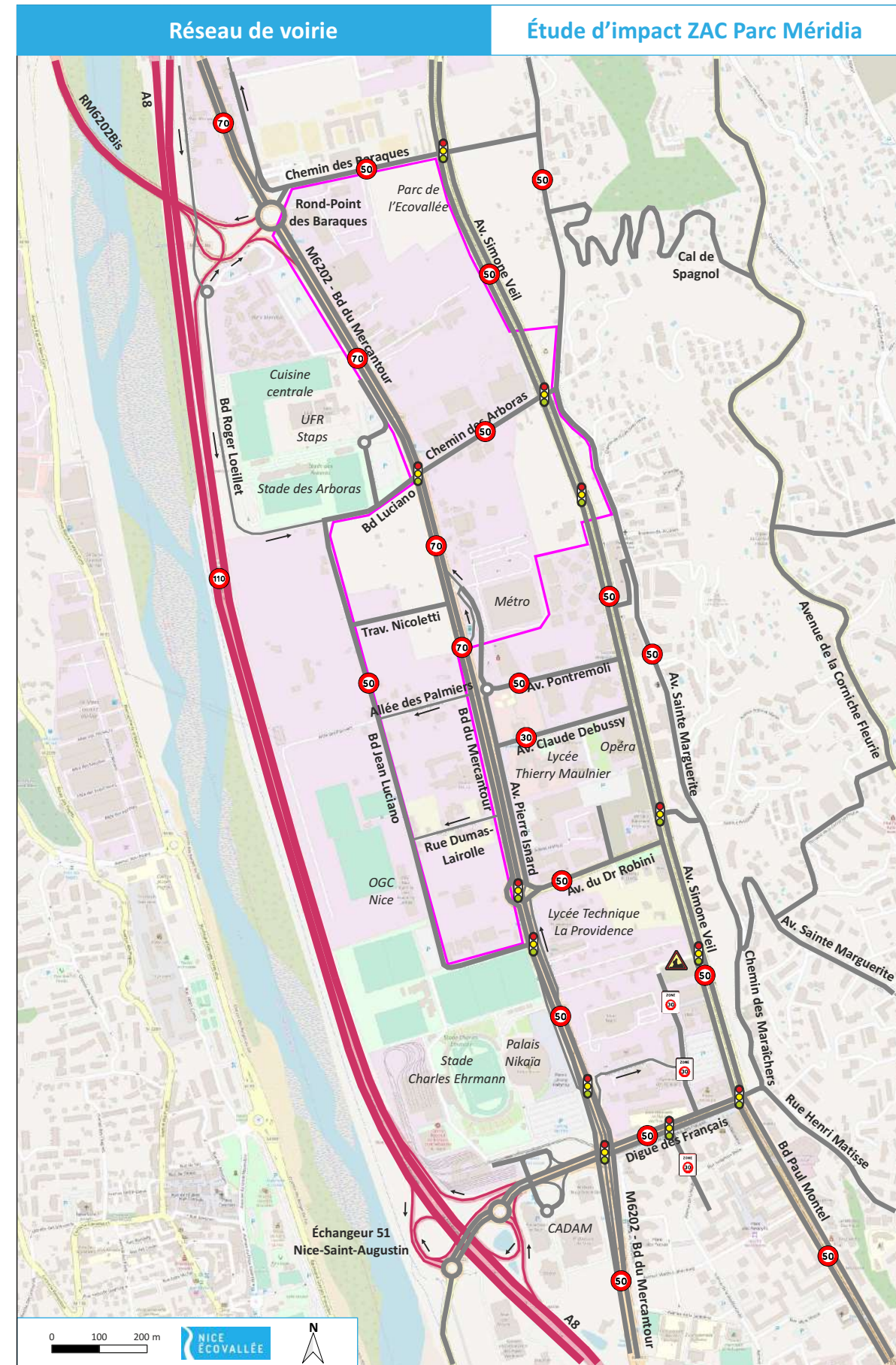


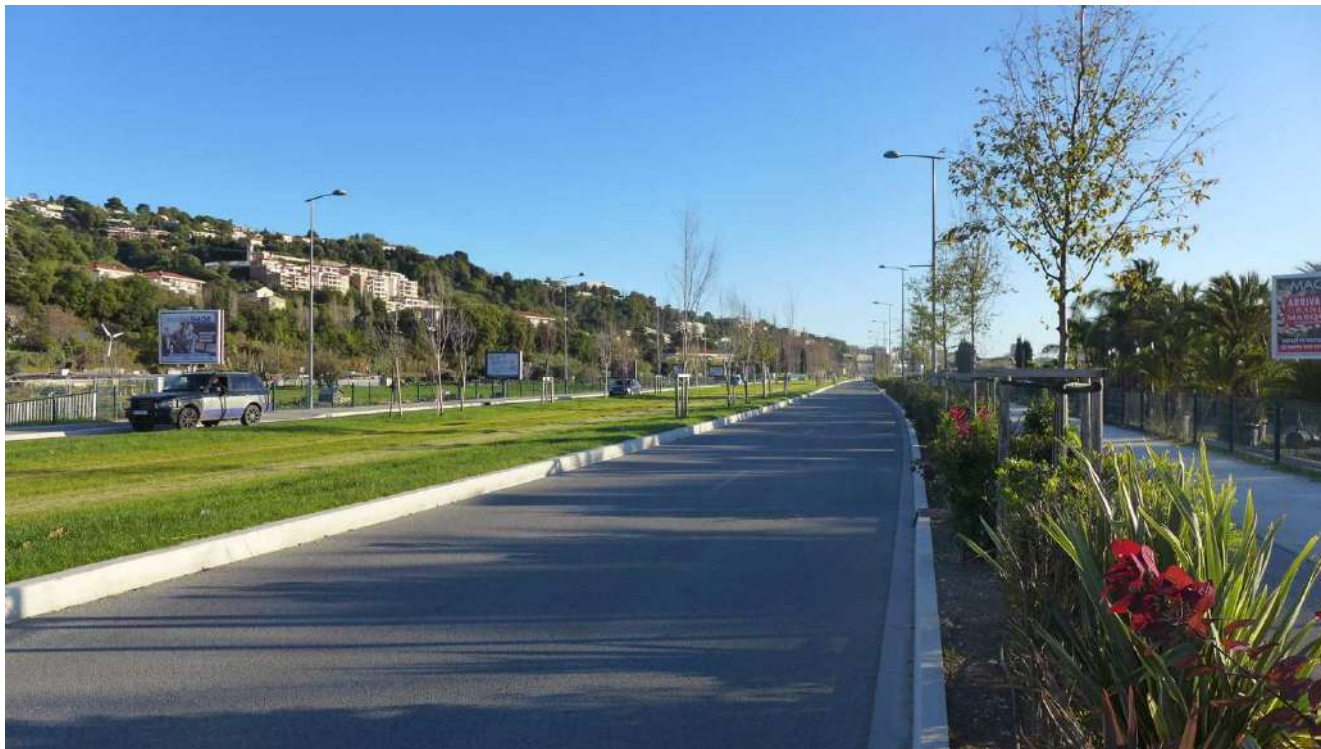
Figure 2 : Réseau de voirie du secteur



Boulevard du Mercantour



Chemin des Baraques



Avenue Simone Veil



Chemin des Arboras

2.2.5 Bd Jean Luciano

Le Bd Jean Luciano comporte une file de circulation par sens.

La limitation de vitesse est de 50 km/h.

2.2.6 Av. Sainte Marguerite

L'Avenue Sainte-Marguerite comporte une file de circulation par sens.

La limitation de vitesse est de 50 km/h.



Bd Jean Luciano



Avenue Sainte-Marguerite

3 VOLUME DE TRAFIC

3.1 ENQUÊTE DE CIRCULATION

Afin de disposer de données récentes et fiables sur le volume de trafic en situation initiale, une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur en novembre 2019 :

- comptages automatiques en section pendant une semaine sur les principaux axes,
- comptages directionnels aux heures de pointe d'un jour ouvré (mardi ou jeudi) sur les principaux carrefours.

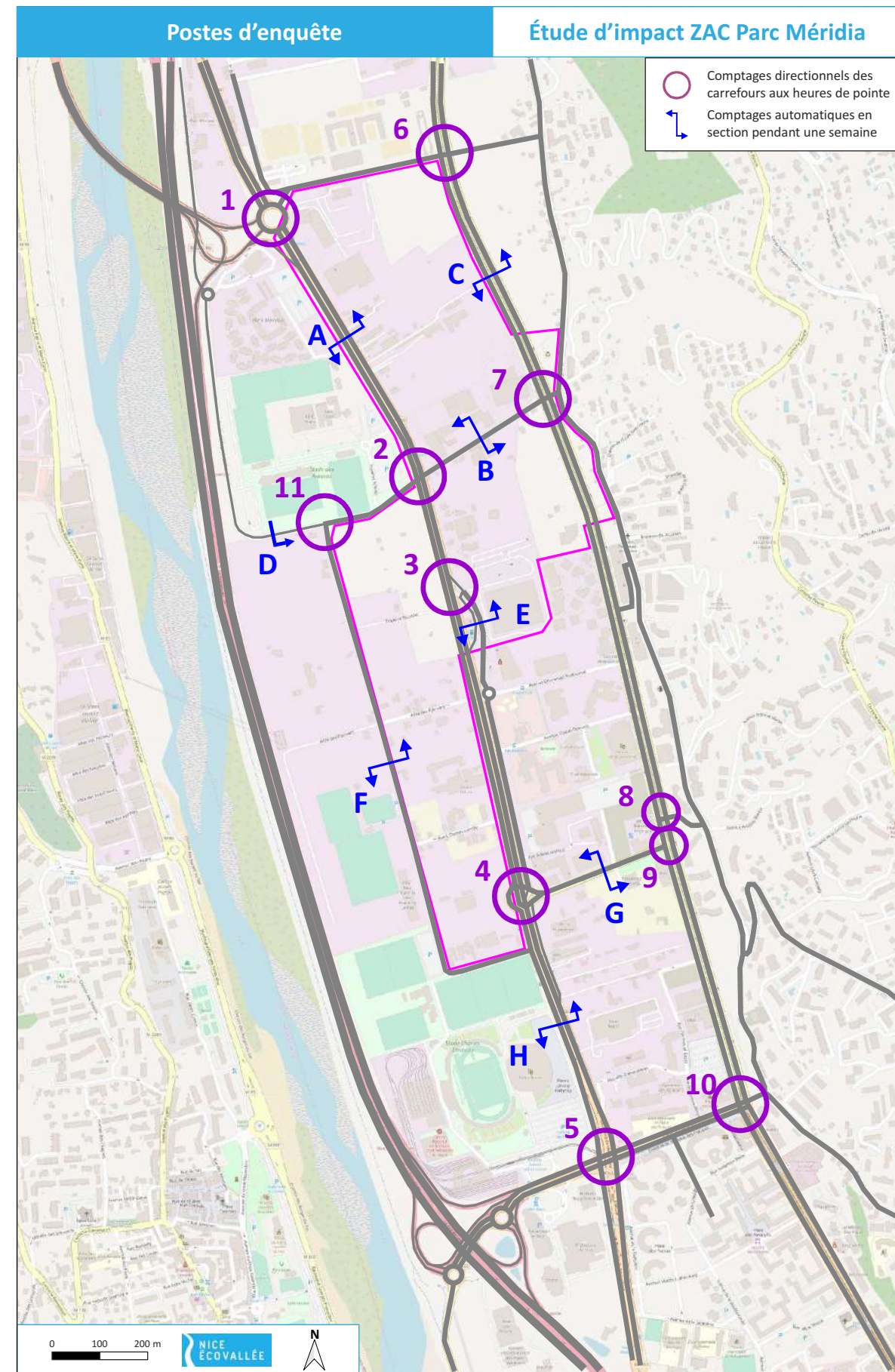


Figure 3 : Postes d'enquête

3.2 TRAFIC JOURNALIER

3.2.1 M6202 - Boulevard du Mercantour

Le Bd du Mercantour supporte un fort volume de trafic journalier, de l'ordre de 41 000 véhicules/jour (tous véhicules - moyenne des jours ouvrés) à la hauteur du Stade des Arboras et de 48 000 véh/j à la hauteur du Stade Charles Ehrmann.

Le volume de trafic est nettement plus élevé dans le sens nord-sud.

Le volume de trafic poids-lourds est de l'ordre de 6%.

3.2.2 Avenue Simone Veil

L'Avenue Simone Veil supporte un volume de trafic journalier plus modéré, de l'ordre de 11 000 véh/j dans le secteur de la ZAC.

Le volume de trafic poids-lourds est de l'ordre de 2,5% dans ce secteur.

3.2.3 Avenue Pierre Isnard

L'Avenue Pierre Isnard supporte à la hauteur du magasin Métro un volume de trafic journalier de l'ordre de 4 500 véh/j, principalement dans le sens sud-nord.

Le volume de trafic poids-lourds est de l'ordre de 5%.

3.2.4 Bd Roger Loeillet - Bd Jean Luciano

Le Bd Roger Loeillet supporte un volume de trafic de l'ordre de 2 000 véh/j (en sens unique nord-sud), et le Bd Luciano de l'ordre de 2 500 véh/j.

Sur le Bd Jean Luciano, le volume de trafic est nettement plus élevé dans le sens nord-sud.

Le volume de trafic poids-lourds est très élevé, de l'ordre de 23%.

3.2.5 Chemin des Arboras

Le Chemin des Arboras supporte un volume de trafic de l'ordre de 6 500 véh/j.

Le volume de trafic est nettement plus élevé dans le sens ouest-est.

Le volume de trafic poids-lourds est de l'ordre de 5%.

3.2.6 Avenue du Dr Robini

L'Avenue du Dr Robini supporte un volume de trafic de l'ordre de 8 000 véh/j.

Le volume de trafic est nettement plus élevé dans le sens est-ouest.

Le volume de trafic poids-lourds est de l'ordre de 1,5%.

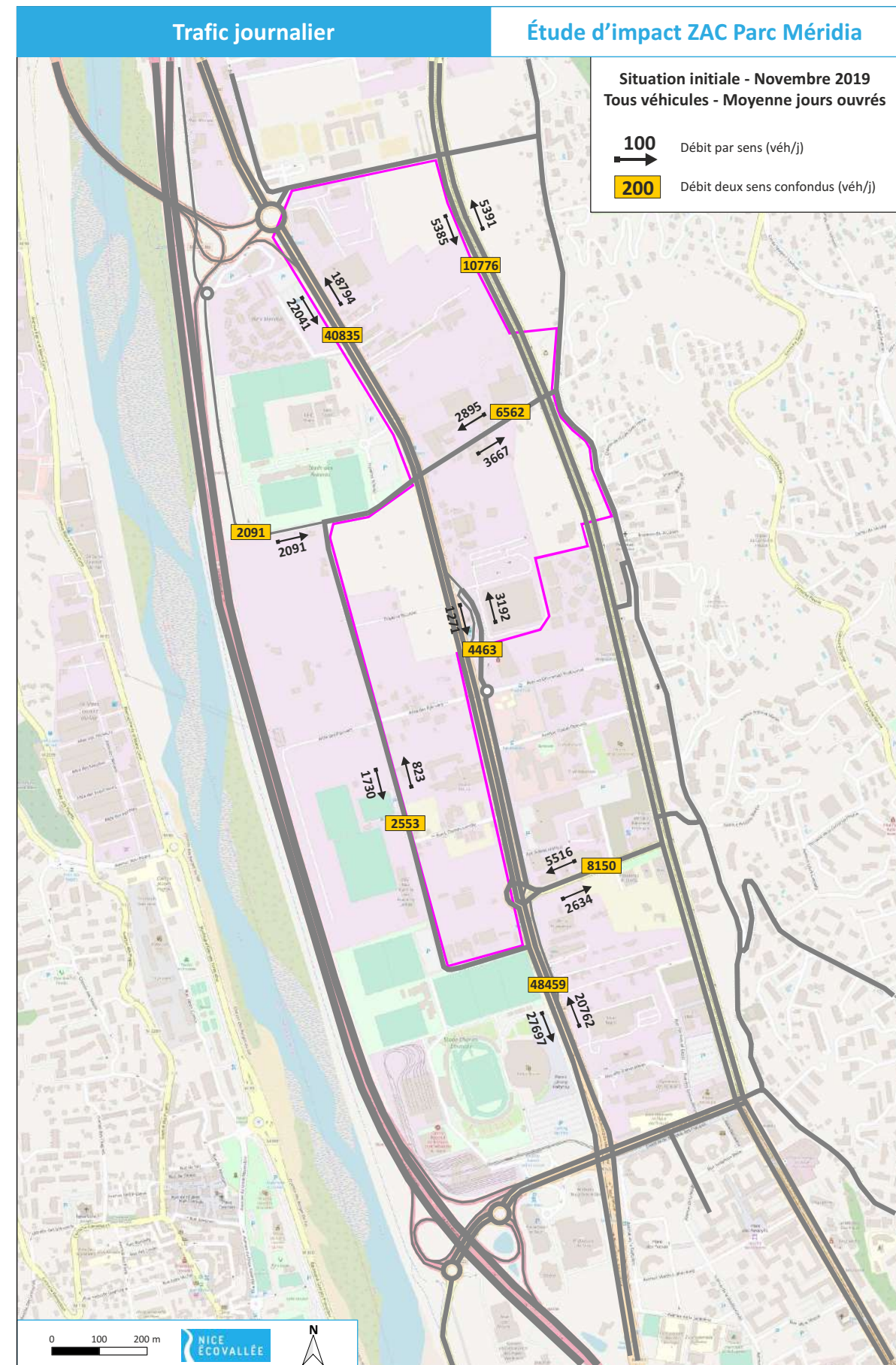


Figure 4 : Trafic journalier

3.3 TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU MATIN

3.3.1 M6202 - Boulevard du Mercantour

À l'heure de pointe du matin, le volume de trafic sur le Bd du Mercantour est de l'ordre de 2 500 UVP/h au nord de l'Av. du Dr Robini, et de 3 500 UVP/h au sud.

3.3.2 Avenue Simone Veil

À l'heure de pointe du matin, le volume de trafic sur l'Avenue Simone Veil est de l'ordre de 500 à 1 200 UVP/h suivant les sections. Le volume de trafic augmente du nord vers le sud.

3.3.3 Avenue Pierre Isnard

À l'heure de pointe du matin, l'Avenue Pierre Isnard supporte un volume de trafic de l'ordre de 200 UVP/h en sortie vers le Bd du Mercantour.

Plus au sud, à la hauteur du Lycée Thierry Maulnier, le volume de trafic est de l'ordre de 700 UVP/h, du sud vers le nord principalement.

3.3.4 Bd Roger Loeillet - Bd Jean Luciano

À l'heure de pointe du matin, le Bd Roger Loeillet supporte un volume de trafic de l'ordre de 170 UVP/h (en sens unique nord-sud), et le Bd Luciano de l'ordre de 240 UVP/h, principalement dans le sens nord-sud.

3.3.5 Chemin des Baraques

À l'heure de pointe du matin, le Chemin des Baraques supporte un volume de trafic de l'ordre de 400 UVP/h.

3.3.6 Chemin des Arboras

À l'heure de pointe du matin, le Chemin des Arboras supporte un volume de trafic de l'ordre de 600 UVP/h.

3.3.7 Avenue du Dr Robini

À l'heure de pointe du matin, l'Avenue du Dr Robini supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 300 à 1 500 UVP/h.

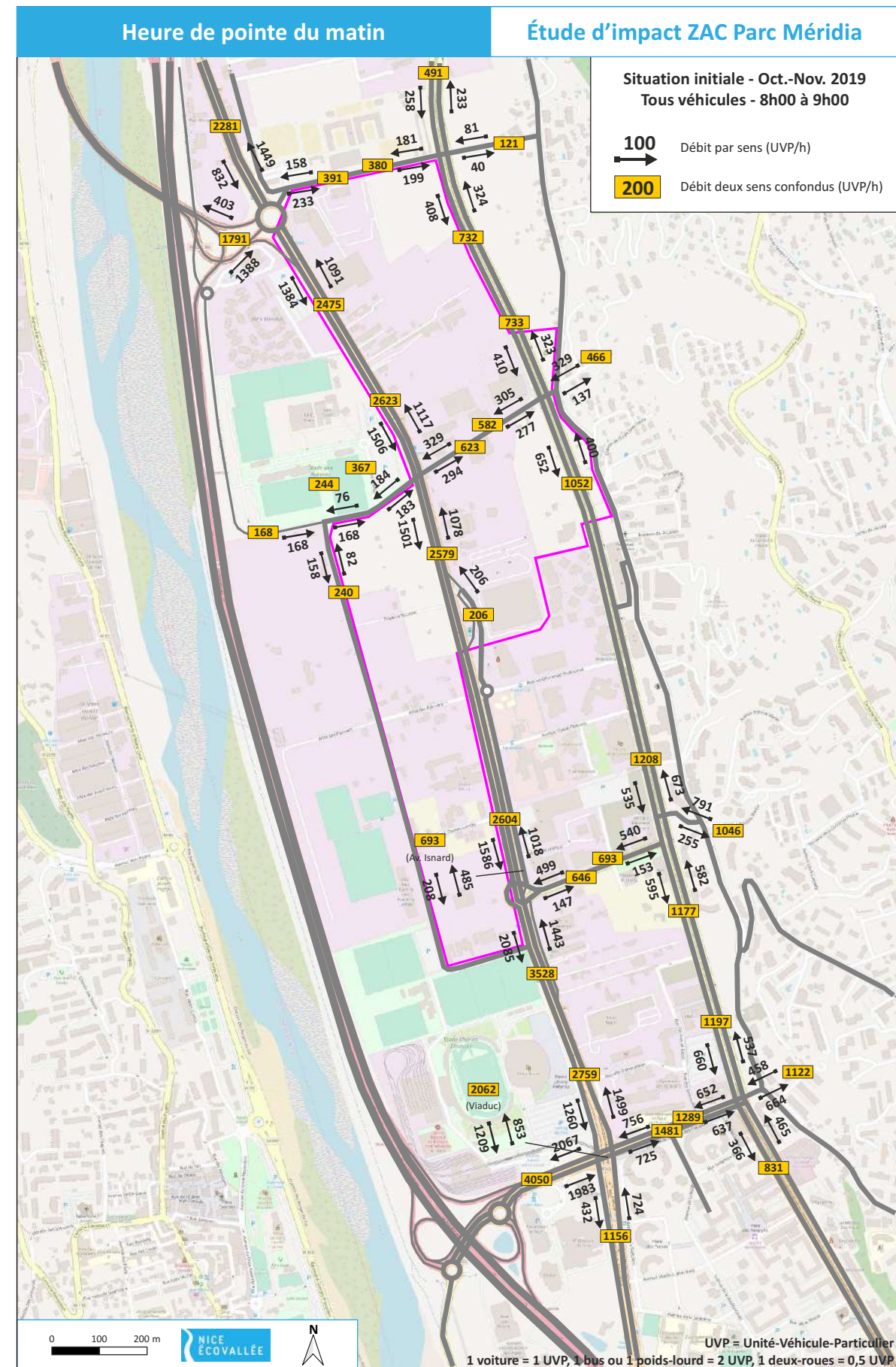


Figure 5 : Trafic heure de pointe du matin

3.4 TRAFIC À L'HEURE DE POINTE DU SOIR

3.4.1 M6202 - Boulevard du Mercantour

À l'heure de pointe du soir, le volume de trafic sur le Bd du Mercantour est de l'ordre de 2 800 à 3 200 UVP/h au nord de l'Av. du Dr Robini, et de 3 500 UVP/h au sud.

3.4.2 Avenue Simone Veil

À l'heure de pointe du soir, le volume de trafic sur l'Avenue Simone Veil est de l'ordre de 750 à 1 200 UVP/h suivant les sections. Le volume de trafic augmente du nord vers le sud.

3.4.3 Avenue Pierre Isnard

À l'heure de pointe du soir, l'Avenue Pierre Isnard supporte un volume de trafic de l'ordre de 300 UVP/h en sortie vers le Bd du Mercantour.

Plus au sud, à la hauteur du Lycée Thierry Maulnier, le volume de trafic est de l'ordre de 400 UVP/h.

3.4.4 Bd Roger Loeillet - Bd Jean Luciano

À l'heure de pointe du soir, le Bd Roger Loeillet supporte un volume de trafic de l'ordre de 130 UVP/h (en sens unique nord-sud), et le Bd Luciano de l'ordre de 350 UVP/h, principalement dans le sens nord-sud.

3.4.5 Chemin des Baraques

À l'heure de pointe du soir, le Chemin des Baraques supporte un volume de trafic de l'ordre de 400 UVP/h.

3.4.6 Chemin des Arboras

À l'heure de pointe du soir, le Chemin des Arboras supporte un volume de trafic de l'ordre de 500 UVP/h.

3.4.7 Avenue du Dr Robini

À l'heure de pointe du soir, l'Avenue du Dr Robini supporte un volume de trafic de l'ordre de 600 UVP/h.

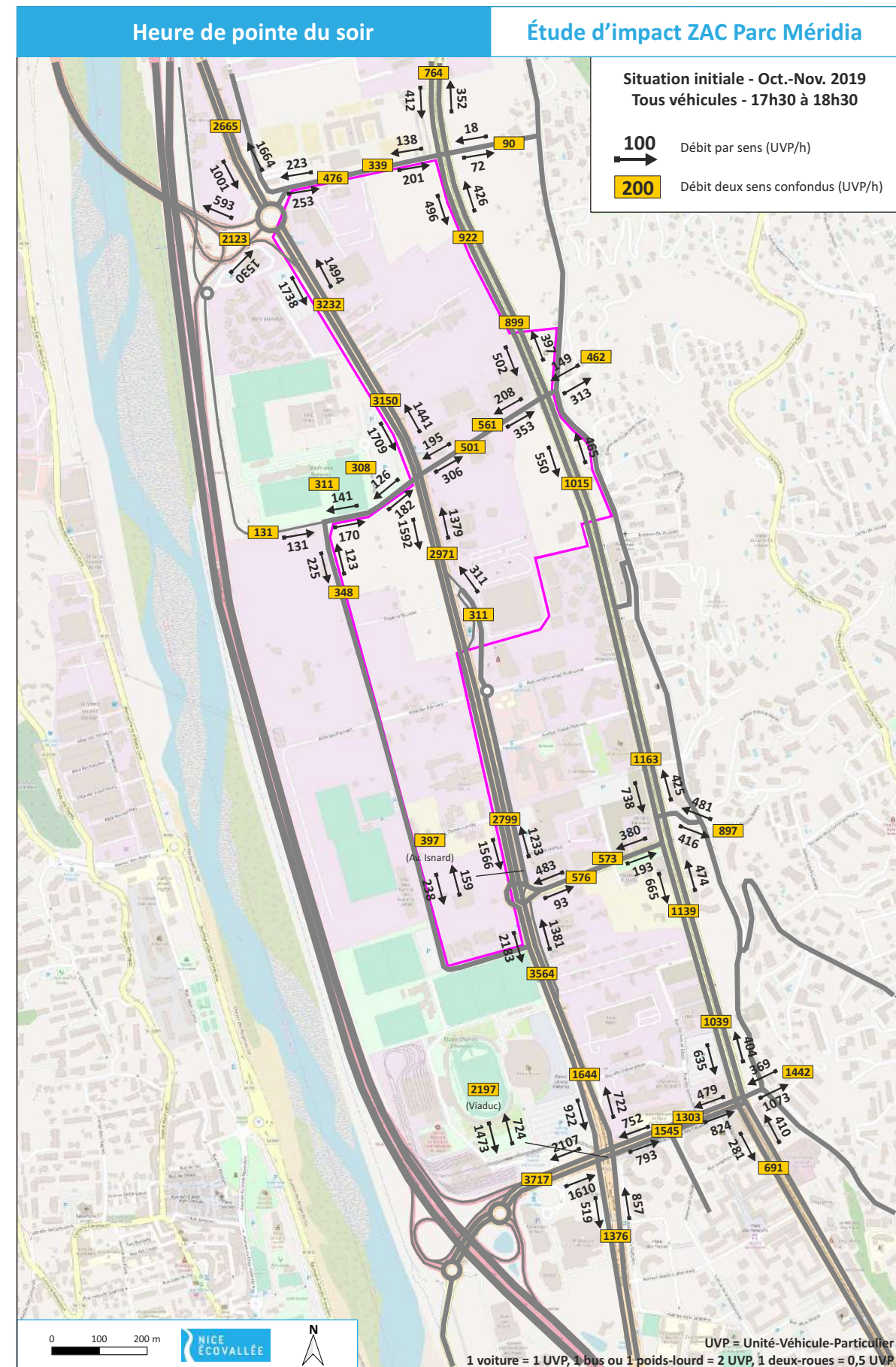


Figure 6 : Trafic heure de pointe du soir

4 CONDITIONS DE CIRCULATION

4.1 HEURE DE POINTE DU MATIN

4.1.1 Accès au secteur

4.1.1.1 A8 est

À l'heure de pointe du matin, l'échangeur 52 (Nice-Saint-Isidore) fonctionne de façon fluide.

En arrivant de l'est, la circulation est ralentie sur l'A8 au niveau du viaduc de Magnan sur environ 1,5 km (passage de 3 files à 2 files).

Sur l'A8 en direction de l'est, la circulation est fluide.

4.1.1.2 A8 ouest

À l'heure de pointe du matin, l'échangeur 51 (Nice-Saint-Augustin) fonctionne de façon fluide.

En arrivant de l'ouest, la circulation est ralentie sur l'A8 sur plusieurs kilomètres, depuis Villeneuve-Loubet jusqu'au franchissement du Var, en raison de la charge des échangeurs 49 et 50 (Saint-Laurent-du-Var et Nice-Promenade des Anglais).

Sur l'A8 en direction de l'ouest, la circulation est fluide jusqu'à Cagnes-sur-Mer.

4.1.1.3 RM6202Bis

En arrivant du nord, la circulation est ralentie sur la RM6202Bis sur 1 km environ, avant le franchissement du Var (passage de 2 files à 1 file).

Sur la RM6202Bis en direction du nord, la circulation est fluide.

4.1.1.4 Accès sud

La sortie de la Voie Pierre Mathis en arrivant de l'est est saturée, et la circulation est ralentie sur la Route de Grenoble jusqu'au Bd du Mercantour.

La circulation est fluide dans les deux sens sur le Bd du Mercantour et sur l'Avenue Simone Veil entre le secteur d'étude et le quartier de Grand Arénas.

4.1.1.5 Accès nord

La circulation est fluide dans les deux sens sur le Bd du Mercantour et sur l'Avenue Simone Veil entre le secteur d'étude et le quartier de Saint-Isidore.

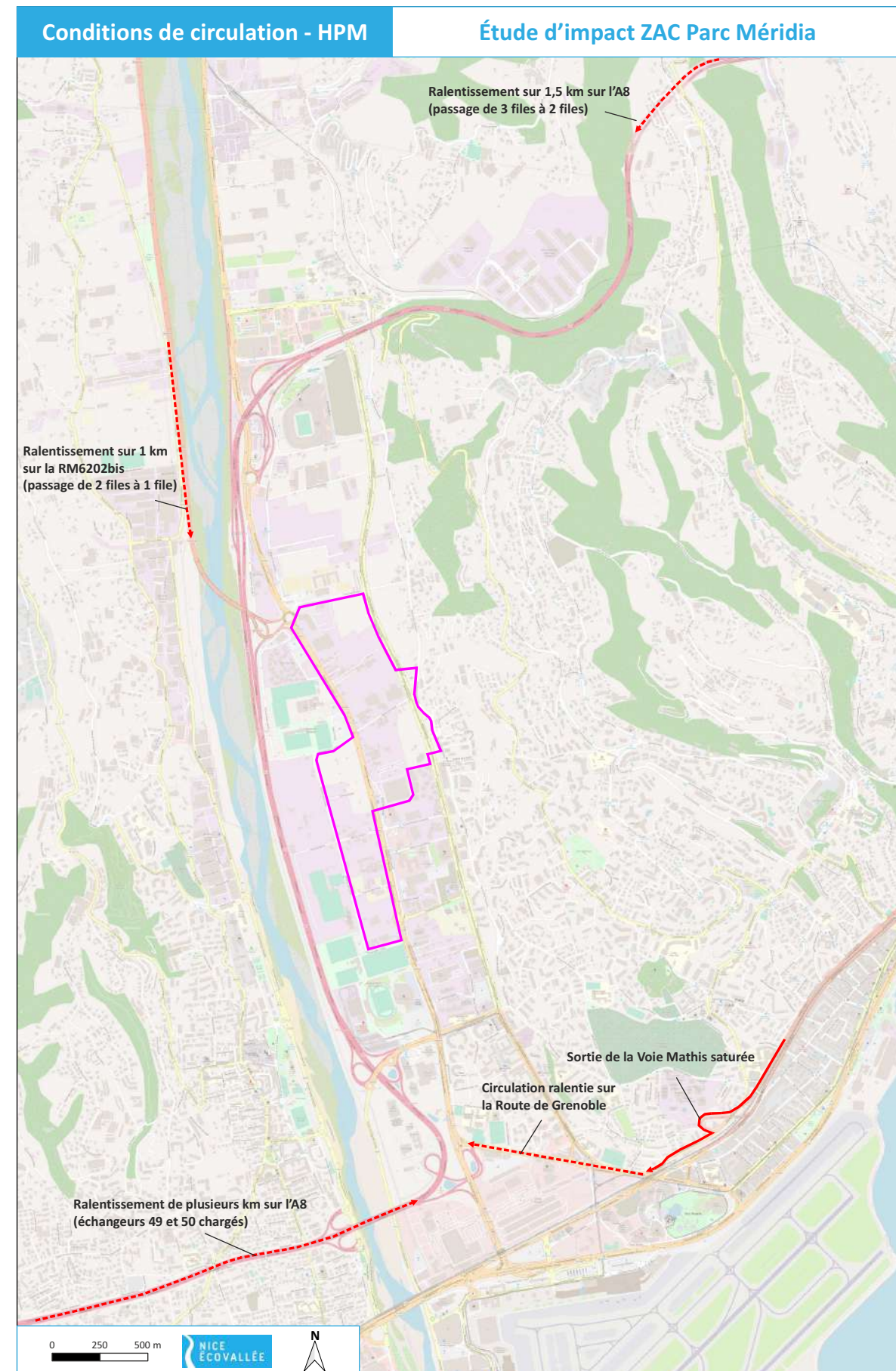


Figure 7 : Conditions de circulation sur le réseau du secteur - Heure de pointe du matin

4.1.2 Secteur d'étude

4.1.2.1 M6202 - Boulevard du Mercantour

À l'heure de pointe du matin, la circulation est chargée sur le Bd du Mercantour, en particulier en direction du sud.

Une remontée de file se forme à l'arrivée sur le carrefour à feux avec l'Avenue du Docteur Robini. Cette file ne remonte cependant pas jusqu'au carrefour à feux avec le Chemin des Arboras et ne perturbe pas son fonctionnement.

Le carrefour à feux avec l'Avenue du Dr Robini présente un dysfonctionnement lié à sa géométrie (aménagement provisoire) : les véhicules arrêtés au feu au débouché de l'Avenue du Dr Robini gênent le passage des véhicules arrivant du sud par le Bd du Mercantour et tournant à droite vers l'Avenue Pierre Isnard.

Au niveau du carrefour à feux avec le Chemin des Arboras, la sortie des tourne-à-gauche depuis le Chemin des Arboras et le Bd Jean Luciano est parfois difficile (blocage mutuel des tourne-à-gauche).

Le carrefour à feux avec la traverse de la Digue des Français fonctionne en limite de saturation (réserve de capacité de 5%), en raison de la perte de capacité liée aux passages du tramway T2.

4.1.2.2 Avenue Simone Veil

À l'heure de pointe du matin, la circulation est fluide sur la plus grande partie de l'Avenue Simone Veil, à l'exception du carrefour à feux avec la Traverse de la Digue des Français.

Le cycle des feux tricolores de ce carrefour comporte une phase de rouge total déclenchée pour le passage des tramways de la ligne T2, avec une durée de rouge particulièrement longue.

En conséquence, au passage d'un tramway, des remontées de file se forment sur l'Avenue Simone Veil et sur la Traverse de la Digue des Français.

D'autre part, le passage des tourne-à-gauche dans le carrefour est parfois difficile, en raison d'une demande élevée, d'un espace de stockage insuffisant dans le carrefour et d'un temps de rouge de dégagement insuffisant.

La sortie des véhicules en direction de l'Avenue Henri Matisse est difficile, en raison du rétrécissement de deux files à une file en sortie du carrefour.

Enfin, en amont du carrefour, le débouché de l'Avenue Henri Matisse sur le Bd des Maraîchers est saturé (cédez-le-passage), et une remontée de file se forme sur l'Avenue Henri Matisse.

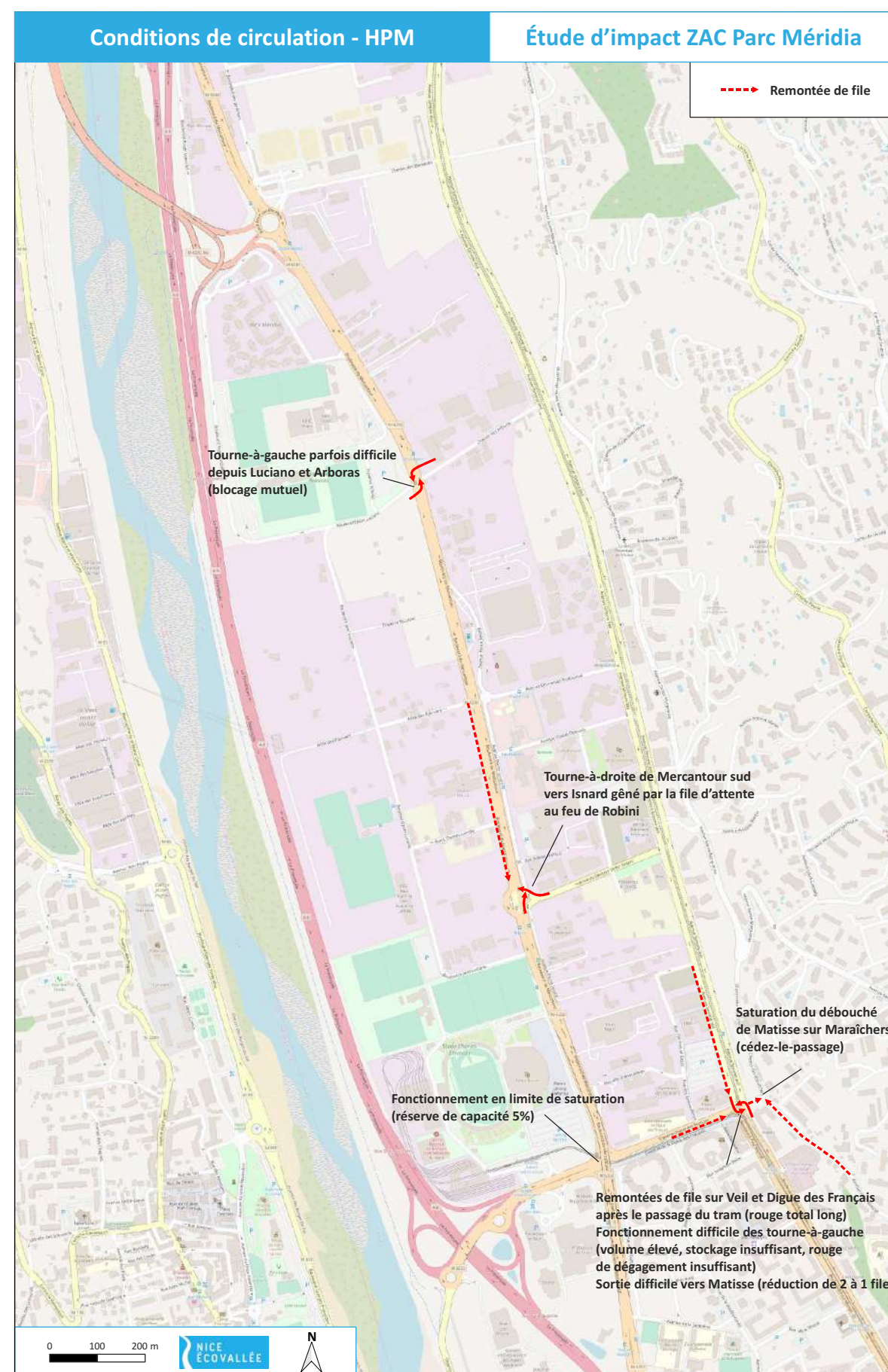


Figure 8 : Conditions de circulation sur le réseau du secteur - Heure de pointe du matin

4.2 HEURE DE POINTE DU SOIR

4.2.1 Accès au secteur

4.2.1.1 A8 est

À l'heure de pointe du soir, l'échangeur 52 (Nice-Saint-Isidore) fonctionne de façon fluide.

En arrivant de l'est, la circulation est ralentie sur l'A8 au niveau du viaduc de Magnan sur environ 2 km (passage de 3 files à 2 files).

Sur l'A8 en direction de l'est, la circulation est également ralentie après le viaduc de Magnan sur environ 1 km (passage de 3 files à 2 files).

4.2.1.2 A8 ouest

À l'heure de pointe du soir, au niveau de l'échangeur 51 (Nice-Saint-Augustin), l'accès à l'A8 ouest depuis la Traverse de la Digue des Français est chargé, et la circulation est ralentie.

Sur l'A8 en direction de l'ouest, la circulation est chargée jusqu'à l'échangeur 49 (Saint-Laurent-du-Var).

En arrivant de l'ouest, la circulation est ralentie sur l'A8 sur 1 km environ au niveau de l'échangeur 50 (Nice-Promenade des Anglais).

4.2.1.3 RM6202Bis

En arrivant du nord, la circulation est ralentie sur la RM6202Bis sur 2 km environ, avant le franchissement du Var (passage de 2 files à 1 file).

Sur la RM6202Bis en direction du Nord, la circulation est fluide.

4.2.1.4 Accès sud

La sortie de la Voie Pierre Mathis en arrivant de l'est est saturée, et la circulation est ralentie sur la Route de Grenoble jusqu'au Bd du Mercantour.

La circulation est fluide dans les deux sens sur le Bd du Mercantour et sur l'Avenue Simone Veil entre le secteur d'étude et le quartier de Grand Arénas.

4.2.1.5 Accès nord

La circulation est fluide dans les deux sens sur le Bd du Mercantour et sur l'Avenue Simone Veil entre le secteur d'étude et le quartier de Saint-Isidore.

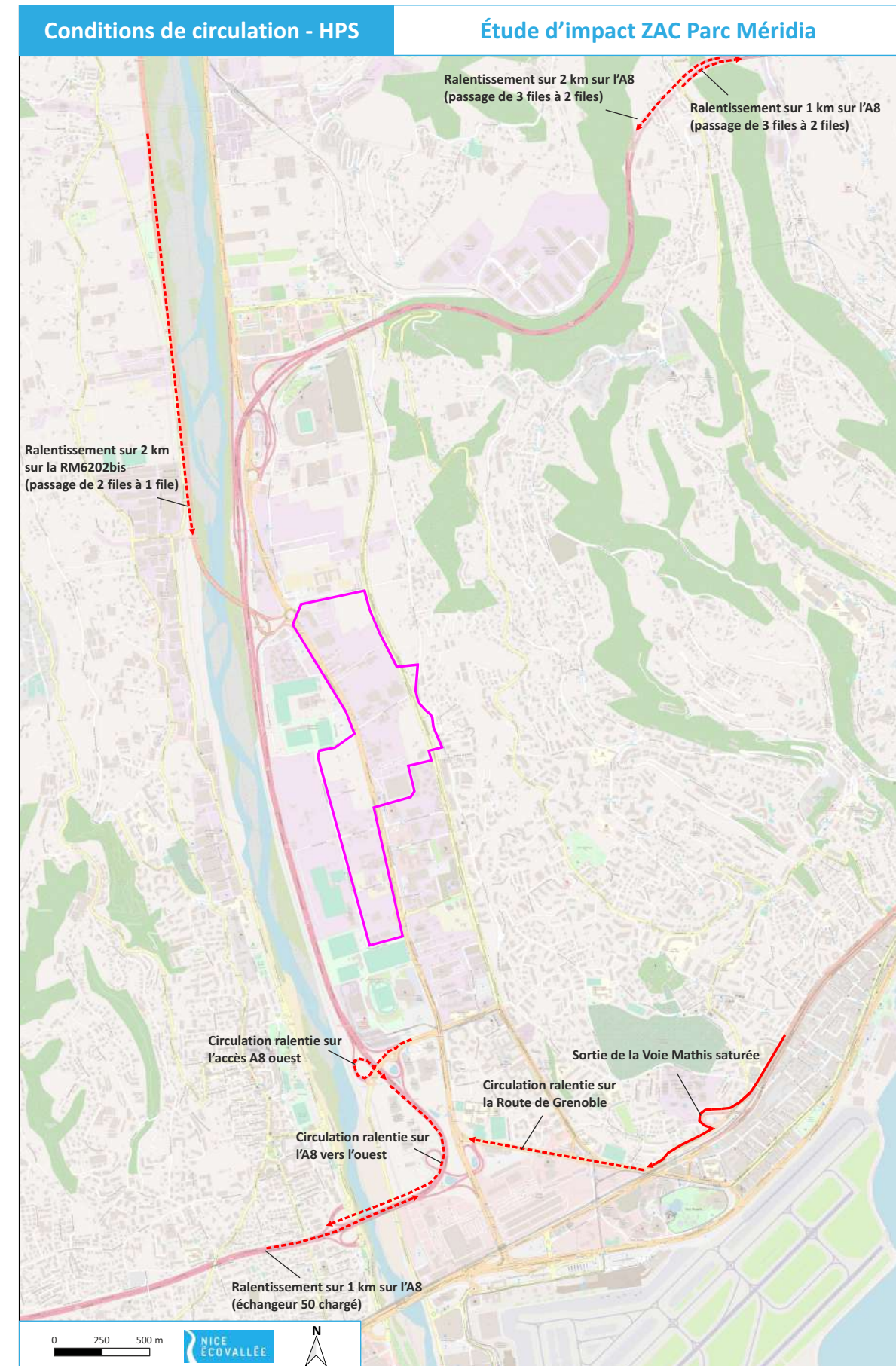


Figure 9 : Conditions de circulation sur le réseau du secteur - Heure de pointe du soir

4.2.2 Secteur d'étude

4.2.2.1 Boulevard du Mercantour (RM6202)

À l'heure de pointe du soir, la circulation est chargée sur le Bd du Mercantour, en particulier en direction du sud.

Une remontée de file se forme à l'arrivée sur les carrefours à feux avec le Chemin des Arboras, l'Avenue du Docteur Robini, et la Traverse de la Digue des Français. Ces files ne remontent cependant pas jusqu'au carrefours à feux situés en amont et ne perturbent pas leur fonctionnement.

Comme le matin, le carrefour à feux avec l'Avenue du Dr Robini présente un dysfonctionnement lié à sa géométrie (aménagement provisoire) : les véhicules arrêtés au feu au débouché de l'Avenue du Dr Robini gênent le passage des véhicules arrivant du sud par le Bd du Mercantour et tournant à droite vers l'Avenue Pierre Isnard.

Le fonctionnement du carrefour à feux avec la traverse de la Digue des Français est parfois perturbé par des remontées de file sur la Traverse de la Digue des Français :

- depuis l'est (carrefour à feux avec l'Avenue de la Méditerranée,
- depuis l'ouest (cisaillement vers les deux entrées de l'A8).

4.2.2.2 Avenue Simone Veil

Comme le matin, à l'heure de pointe du soir, la circulation est fluide sur la plus grande partie de l'Avenue Simone Veil, à l'exception du carrefour à feux avec la Traverse de la Digue des Français.

Le cycle des feux tricolores de ce carrefour comporte une phase de rouge total déclenchée pour le passage des tramways de la ligne T2, avec une durée de rouge particulièrement longue.

En conséquence, au passage d'un tramway, des remontées de file se forment sur l'Avenue Simone Veil et sur la Traverse de la Digue des Français.

D'autre part, le passage des tourne-à-gauche dans le carrefour est parfois difficile, en raison d'une demande élevée, d'un espace de stockage insuffisant dans le carrefour et d'un temps de rouge de dégagement insuffisant.

La sortie des véhicules en direction de l'Avenue Henri Matisse est difficile, en raison du rétrécissement de deux files à une file en sortie du carrefour.

Enfin, en amont du carrefour, le débouché de l'Avenue Henri Matisse sur le Bd des Maraîchers est saturé (cédez-le-passage), et une remontée de file se forme sur l'Avenue Henri Matisse.

D'autre part, au niveau du carrefour Avenue Simone Veil x Chemin des Arboras, le fonctionnement du carrefour est parfois perturbé par des remontées de file depuis le Chemin des Arboras est (en raison du cédez-le-passage au débouché sur l'Avenue Sainte-Marguerite).

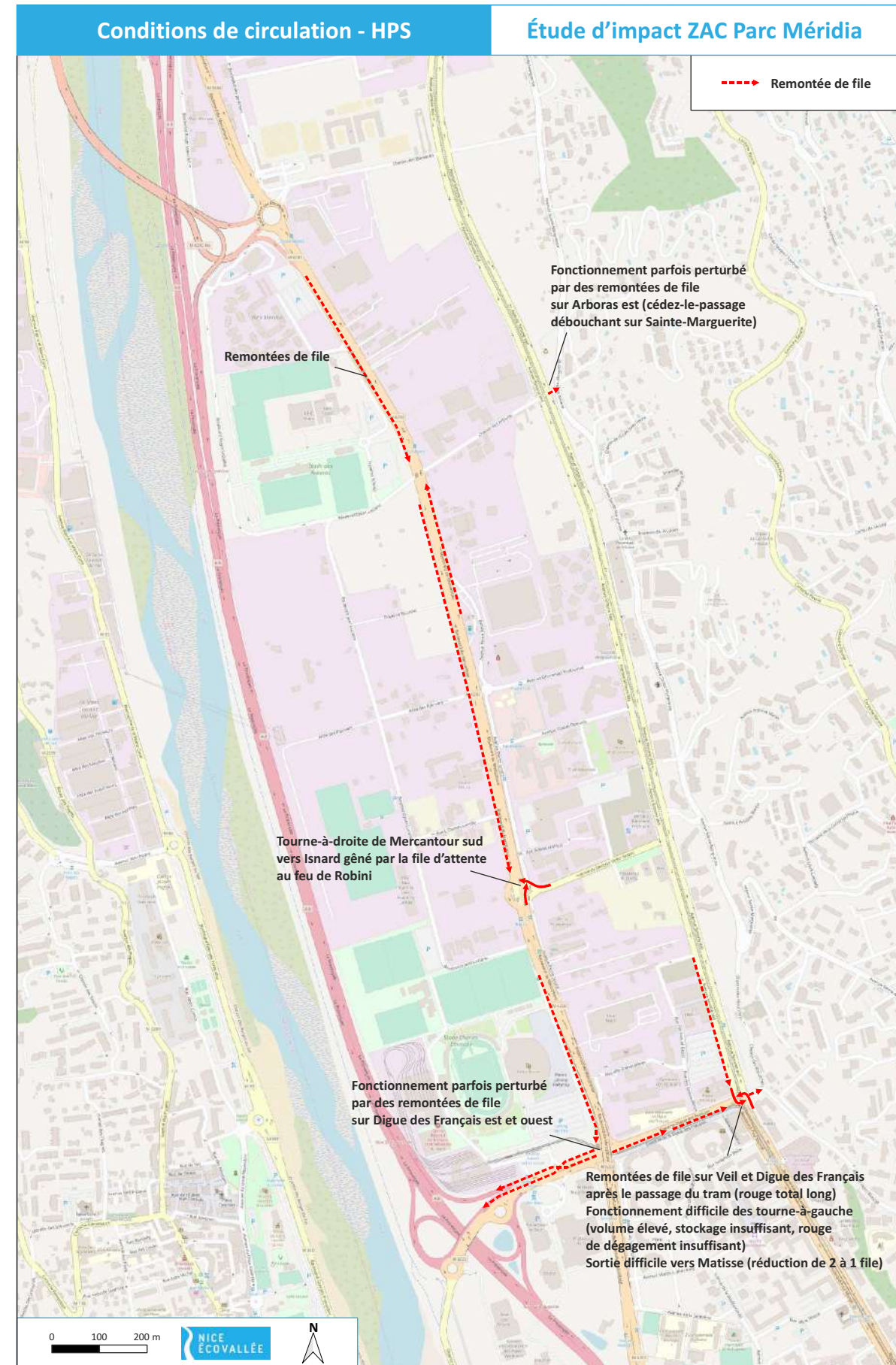


Figure 10 : Conditions de circulation sur le réseau du secteur - Heure de pointe du soir

4.2.3 Fonctionnement des carrefours à feux

Carrefour	Principe de fonctionnement	HPM		HPS		Note
		Charge	Réserve de capacité	Charge	Réserve de capacité	
02 Bd du Mercantour x Bd Luciano x Ch. des Arboras	Cycle à 3 phases Durée 120 s aux heures de pointe Phase 1 : Mercantour TD et TàD Phase 2 : Mercantour TàG - Luciano TàD (flèche) et Arboras TàD (flèche) Phase 3 : Luciano et Arboras	77%	23%	80%	20%	Fonctionnement généralement fluide. HPM - Phase 3 : le passage des TAG depuis Luciano et Arboras est parfois difficile (blocage mutuel). HPS : Remontées de file sur le Bd du Mercantour nord (environ 400 m) et sud (environ 300 m).
04 Bd du Mercantour x Av. du Dr Robini x Av. Pierre Isnard	Demi-carrefour nord Cycle à 2 phases Durée 120 s aux heures de pointe Phase 1 : Mercantour Phase 2 : Robini - Isnard	68%	32%	67%	33%	Aménagement provisoire. Carrefour avec une géométrie complexe mais fonctionnement généralement fluide. La file d'attente au feu de Robini gêne le mouvement de Mercantour sud vers Isnard. HPS : Remontées de file sur le Bd du Mercantour nord (environ 800 m).
	Demi-carrefour sud Cycle à 2 phases Durée 120 s aux heures de pointe Phase 1 : Mercantour sud Phase 2 : Mercantour nord TàG	49%	51%	45%	55%	
05 Bd du Mercantour x Traverse Digue des Français	Cycle à 3 phases + phase tramway sur déclenchement Durée 100 s environ aux heures de pointe hors passage tram (cycle adaptatif) Phase 1 : Digue des Français - Mercantour nord 1/2T (flèche) et TàD Phase 2 : Digue des Français ouest (décalage fermeture) - Mercantour nord 1/2T (flèche) et TàD Phase 3 : Mercantour sud	95%	5%	79%	21%	HPM : Fonctionnement en limite de saturation. HPS : Fonctionnement parfois perturbé par des remontées de file sur Digue des Français est (depuis le carrefour Digue des Français x Méditerranée) et ouest (cisaillement vers les deux entrées de l'A8).
06 Av. Simone Veil x Ch. des Baraques	Cycle à 2 phases Durée 100 s aux heures de pointe Phase 1 : Veil Phase 2 : Baraques (décalage à la fermeture de 6 s pour Baraques ouest)	25%	75%	29%	71%	Fonctionnement fluide.
07 Av. Simone Veil x Ch. des Arboras	Cycle à 2 phases Durée 100 s aux heures de pointe Phase 1 : Veil (décalage à la fermeture de 10 s pour Veil sud) Phase 2 : Baraques (décalage à la fermeture de 7 s pour Arboras ouest)	33%	67%	41%	59%	HPS : Fonctionnement parfois perturbé par des remontées de file sur Arboras est depuis le cédez-le-passage débouchant sur Sainte-Marguerite.
08 Av. Simone Veil x Bd Maurice Slama	Cycle à 2 phases Durée 100 s aux heures de pointe Phase 1 : Veil (décalage à la fermeture de 10 s pour Veil nord) Phase 2 : Slama	58%	42%	53%	47%	Fonctionnement fluide.

Carrefour	Principe de fonctionnement	HPM		HPS		Note
		Charge	Réserve de capacité	Charge	Réserve de capacité	
10 Av. Simone Veil x Trav. Digue des Français x Bd Paul Montel x Av. Henri Matisse	Cycle à 2 phases + phase tramway sur déclenchement Durée 100 s environ aux heures de pointe hors passage tram (cycle adaptatif) Phase 1 : Digue des Français - Matisse Phase 2 : Veil - Montel (décalage à la fermeture de 12 s pour Montel)	62%	38%	68%	32%	Remontées de file sur Veil et Digue des Français après le passage du tram en raison de la durée importante du rouge total. Fonctionnement difficile des tourne-à-gauche : volume élevé, espace de stockage insuffisant dans le carrefour, temps de rouge de dégagement insuffisant. Sortie difficile vers Matisse : réduction de 2 files à 1 file). HPM : saturation de l'Av. Henri Matisse au débouché sur Maraîchers.

4.2.4 Fonctionnement du carrefour giratoire des Baraques (simulation Girabase)

Heure de pointe du matin						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
1 - Chemin des Baraques	365	70%	0 véh	3 véh	7 s	0,8 h
2 - M6202 - Bd du Mercantour nord	1 876	69%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
3 - M6202 bis	429	40%	1 véh	4 véh	4 s	0,5 h
4 - M6202 - Bd du Mercantour sud	1 006	48%	0 véh	2 véh	0 s	0,2 h
Heure de pointe du soir						
Branche	Réserve de capacité		Longueur de stockage		Temps d'attente	
	UVP/h	%	Moyenne	Maximale	Moyen	Total
1 - Chemin des Baraques	227	50%	1 véh	4 véh	12 s	0,8 h
2 - M6202 - Bd du Mercantour nord	1 595	61%	0 véh	2 véh	0 s	0,0 h
3 - M6202 bis	503	49%	1 véh	4 véh	4 s	0,5 h
4 - M6202 - Bd du Mercantour sud	864	37%	0 véh	2 véh	0 s	0,2 h

Le carrefour giratoire des Baraques fonctionne de façon fluide aux heures de pointe, avec une réserve de capacité et une longueur de stockage satisfaisantes sur chacune des branches.

Les paramètres théoriques de fonctionnement calculés par Girabase correspondent à la situation observée sur le terrain.

Réseau d'accès - Conditions de circulation

Le secteur de la ZAC est desservi depuis l'A8 par deux échangeurs :

- échangeur 52 - Nice-Saint-Isidore côté A8 est (Nice-Nord et Nice-Est, Italie...),
- échangeur 51 - Nice-Saint-Augustin côté A8 ouest (Cagnes-sur-Mer, Antibes...).

À l'heure de pointe du soir, au niveau de l'échangeur 51, l'accès à l'A8 ouest depuis la Traverse de la Digue des Français est chargé, et la circulation est ralentie sur l'A8 vers l'ouest jusqu'à l'échangeur 49 (Saint-Laurent du Var).

L'A8 supporte des ralentissements aux heures de pointe, depuis l'est au niveau du viaduc de Magnan (passage de 3 files à 2 files) et depuis l'ouest à l'arrivée sur le franchissement du Var (échangeurs 49 et 50 chargés).

Depuis le nord, le secteur de la ZAC est accessible par la M6202Bis (avec un ralentissement aux heures de pointe vers le sud au niveau du franchissement du Var, en raison du passage de 2 files à 1 file) et par la M6202 - Bd du Mercantour et l'Avenue Simone Veil (fluides aux heures de pointe).

Depuis le sud, le secteur de la ZAC est accessible par la M6202 - Bd du Mercantour et l'Avenue Simone Veil. Ces deux voies sont fluides aux heures de pointe, mais en amont la sortie de la Voie Pierre Mathis est saturée, et la circulation est ralentie sur la Route de Grenoble jusqu'au Bd du Mercantour.

Secteur d'étude - Conditions de circulation

Le secteur est desservi par deux voies principales parallèles orientées nord-sud, avec un profil de deux files par sens séparées par un terre-plein central, la M6202-Bd du Mercantour et l'Avenue Simone Veil.

Le Bd du Mercantour supporte un fort volume de trafic, de l'ordre de 40 à 50 000 véh/jour. Des remontées de file se forment aux heures de pointe au niveau des carrefours à feux, mais sans toutefois perturber le fonctionnement des carrefours en amont.

L'Avenue Simone Veil supporte un volume de trafic plus modéré, de l'ordre de 11 000 véh/jour dans le secteur de la ZAC.

Des dysfonctionnements sont observés sur les deux carrefours à feux avec la Traverse de la Digue des Français, au sud du secteur d'étude.

Carrefour Bd du Mercantour x Digue des Français :

- à l'heure de pointe du matin, le carrefour fonctionne en limite de saturation (réserve de capacité 5%), en raison de la réduction de capacité liée aux passages des tramways,
- à l'heure de pointe du soir, le fonctionnement du carrefour est parfois perturbé par des remontées de file sur la Traverse de la Digue des Français, depuis l'est (carrefour à feux avec l'Avenue de la Méditerranée) et depuis l'ouest (cisaillement vers les deux entrées de l'A8).

Carrefour Avenue Simone Veil x Digue des Français :

- le temps de rouge total pour le passage des tramways est particulièrement long, et provoque à chaque passage des remontées de file sur l'Avenue Simone Veil et sur la Traverse de la Digue des Français,
- le passage des tourne-à-gauche dans le carrefour est parfois difficile, en raison d'une demande élevée, d'un espace de stockage insuffisant dans le carrefour et d'un temps de rouge de dégagement insuffisant,
- la sortie des véhicules en direction de l'Avenue Henri Matisse est difficile, en raison du rétrécissement de deux files à une file en sortie du carrefour.

Les conditions de circulation aux heures de pointe sont difficiles à l'état initial sur les voies structurantes desservant le secteur de la basse rive gauche de la plaine du Var : Autoroute A8 (en particulier le secteur des échangeurs n°49, 50 et 51), M6202 et M6202bis, sortie de la Voie Mathis...

En conséquence, une réflexion à l'échelle de cette basse rive gauche a été lancée par les principaux acteurs du territoire, dans le cadre d'une étude « Rive Gauche » spécifique, prenant en compte le développement prévu à une échelle plus large, et visant à définir et prévoir les évolutions nécessaires des infrastructures de transport pour un fonctionnement satisfaisant des déplacements à l'horizon 2035.

5 DÉPLACEMENTS VÉLOS

5.1 RÉSEAU CYCLABLE

5.1.1 Avenue Simone Veil

L'Avenue Simone Veil, de réalisation récente, comporte une piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir des deux côtés de la voie, confortable et sécurisée.

Vers le sud, la piste cyclable se prolonge sur le Bd Paul Montel et mène jusqu'au quartier Arénas et à la piste cyclable de la Promenade des Anglais.

Vers le nord, elle se prolonge sur l'Av. Pierre de Coubertin et mène jusqu'au stade Allianz Riviera et au quartier de Saint-Isidore.

5.1.2 M6202 - Boulevard du Mercantour

Il n'y a pas d'aménagements cyclables sur le Boulevard du Mercantour au sud du Chemin des Arboras. La circulation des vélos est très inconfortable sur cette section à 2+2 voies avec une vitesse limitée à 70 km/h.

Au nord du Chemin des Arboras, le Bd du Mercantour comporte une bande cyclable sur chaussée côté ouest, et une piste cyclable séparée de la voie par des GBA côté est.

La circulation sur la bande cyclable côté ouest reste peu confortable en raison des conditions de circulation, et côté est la piste cyclable est difficilement praticable (mobiliers urbains, véhicules en stationnement...).

Le Boulevard du Mercantour constitue une coupure importante en matière de déplacements vélos : il n'y a pas de traversée aménagée de la voie entre le Chemin des Arboras et l'Avenue du Dr Robini, sur une distance d'1 km. Il n'y a pas non plus de traversée entre le Chemin des Arboras et le côté nord du giratoire des Baraques (750 m).

5.1.3 Piste cyclable Préfecture / Parc Naturel des Rives du Var

Cette piste cyclable longe la rive gauche du Var, depuis l'aéroport au sud jusqu'au niveau de la M6202 bis au nord. Elle se prolonge ensuite par un itinéraire VTT sur la Piste des Carriers, toujours le long du Var.

Cette piste n'est connectée au réseau de voirie du secteur qu'à ses deux extrémités (il n'y a pas de connexion à la hauteur du périmètre de la ZAC) :

- à la hauteur de la Traverse Digue des Français au sud,
- à la hauteur de la M6202 bis au nord, via un passage inférieur sous les voies de l'A8 (ce passage était condamné en décembre 2019).

5.1.4 Traverse Digue des Français

Une voie partagée piétons/vélos sur trottoir longe le côté nord de la Traverse Digue des Français.

Cette voie relie la piste cyclable de l'Avenue Simone Veil au terminus de la ligne T2 du tramway et au Centre Administratif.



Avenue Simone Veil - Piste cyclable sur trottoir



Boulevard du Mercantour - Bande cyclable

5.1.5 Rue des Grenouillères - Rue Emmanuel Grout

Une section des rues des Grenouillères et Emmanuel Grout est aménagée en zone 30.

5.2 VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Il n'y a pas de station de Vélobleu dans le périmètre de la ZAC ou à proximité immédiate.

La station la plus proche est située sur l'Avenue Simone Veil, à la hauteur du carrefour avec le Boulevard Slama, à proximité de la future station de Tramway T3 « Méridia ».

Le périmètre de la ZAC Grand Méridia est longé par la piste cyclable le long de l'Avenue Simone Veil, aménagement cyclable structurant, qui assure une liaison de qualité avec le réseau cyclable de la Métropole.

Le Boulevard du Mercantour, avec un profil à 2+2 voies et une vitesse limitée à 70 km/h, est peu ou pas aménagé pour les vélos suivant les sections. Il constitue un point dur en matière de déplacements cyclables, et il est difficilement traversable.

Le reste du réseau interne de la ZAC ne comporte pas d'aménagements cyclables en situation initiale, et il est globalement peu confortable pour les vélos.

Il n'y a pas de liaison avec la piste cyclable longeant la rive gauche du Var.

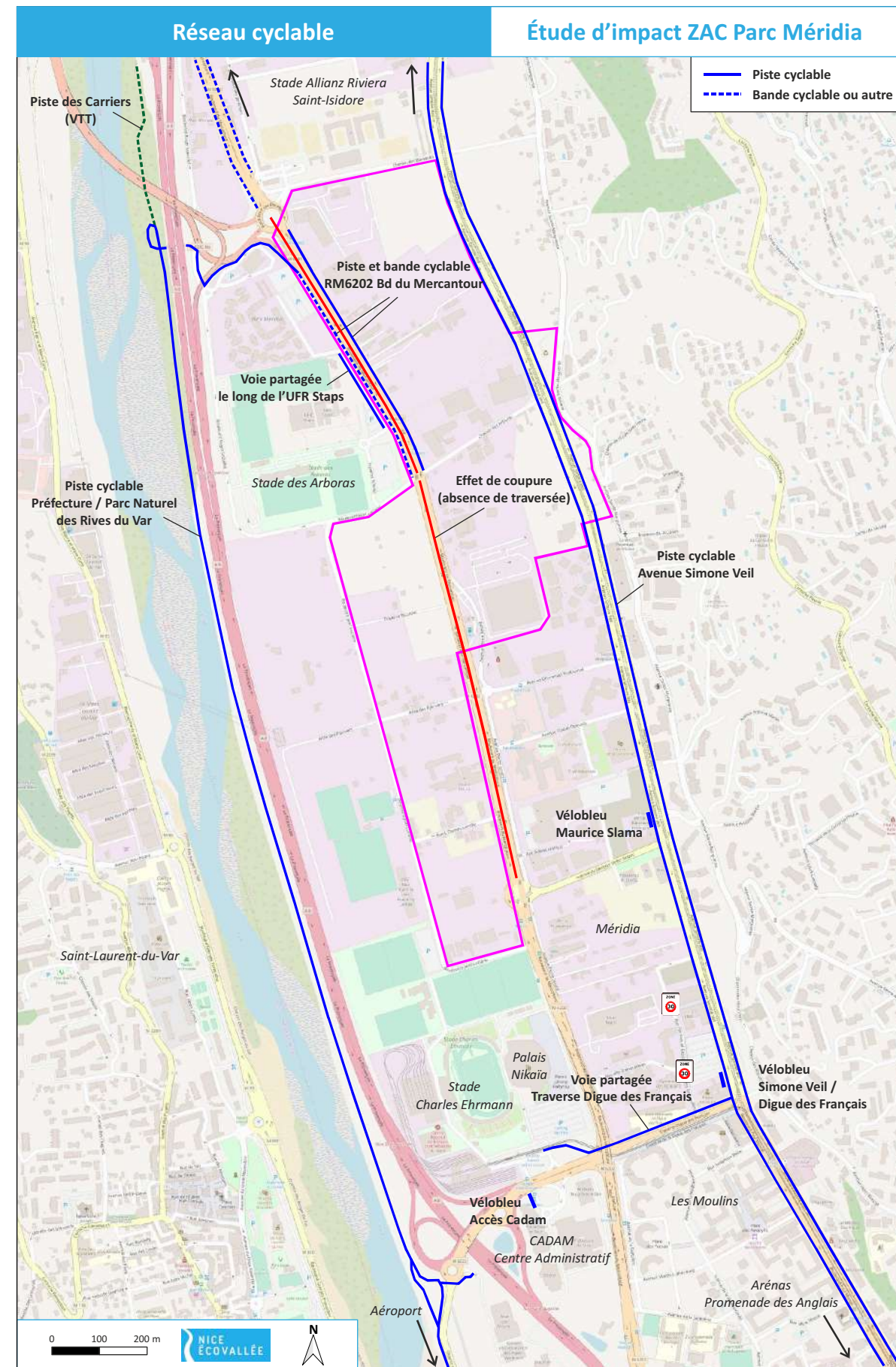


Figure 11 : Réseau cyclable

6 TRANSPORTS EN COMMUN

Le secteur de la ZAC Grand Méridia n'est pas desservi directement par le tramway en situation initiale (mise en service de la ligne T3 courant novembre 2019).

Il est desservi principalement par les lignes de bus 17, 20, 22 et 50 du réseau Lignes d'Azur de la Métropole.

6.1 TRAMWAY

La ligne de tramway T2 relie le centre-ville de Nice à l'Aéroport et au Centre Administratif (ouverture de la prolongation vers le Port à l'est en décembre 2019).

Les deux stations les plus proches de la ZAC Grand Méridia sont le terminus CADAM - Centre administratif (avec un parc relais à proximité immédiate) et la station Digue des Français, sur le Bd Paul Montel à la hauteur du quartier des Moulins.

Ces deux stations sont reliées au secteur de la ZAC par les lignes de bus 17, 20, 22 et 59.

6.2 BUS - DESSERTE PRINCIPALE

6.2.1 Ligne 17 - Staps-Arboras <-> Ferber

Desserte du secteur de la ZAC par l'Avenue Sainte-Marguerite et le Chemin des Arboras (arrêts Gros Chêne, Les Arboras Université, Staps-Arboras).

Liaison vers le quartier Ferber au sud.

Ligne « essentielle » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 13 minutes.

6.2.2 Ligne 20 - Giono/Les Pugets <-> Saint-Isidore

Desserte du secteur de la ZAC par l'Avenue Simone Veil (arrêts Méridia, La Plaine, Les Arboras Université, Écoparc).

Liaison vers Saint-Isidore au nord et vers Grand Arénas, Cap 3000 et Saint-Laurent-du-Var au sud.

Ligne « essentielle » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 12 minutes.

6.2.3 Ligne 22 - Carros-Pagnol <-> CADAM Centre Administratif

Desserte du secteur de la ZAC par le Bd du Mercantour (arrêts Palais Nikaïa, Robini, Les Arboras, Les Baraques).

Liaison vers Carros au nord et vers le Centre Administratif au sud.

Ligne « essentielle » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 20 minutes.

6.2.4 Ligne 59 - Plan-du-Var <-> CADAM Centre Administratif

Desserte du secteur de la ZAC par le Bd du Mercantour (arrêts Palais Nikaïa, Robini, Les Arboras, Les Baraques).

Liaison vers Saint-Isidore, Lingostière, Plan-du-Var au nord et vers le Centre Administratif au sud.

Ligne « de proximité » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 24 minutes.

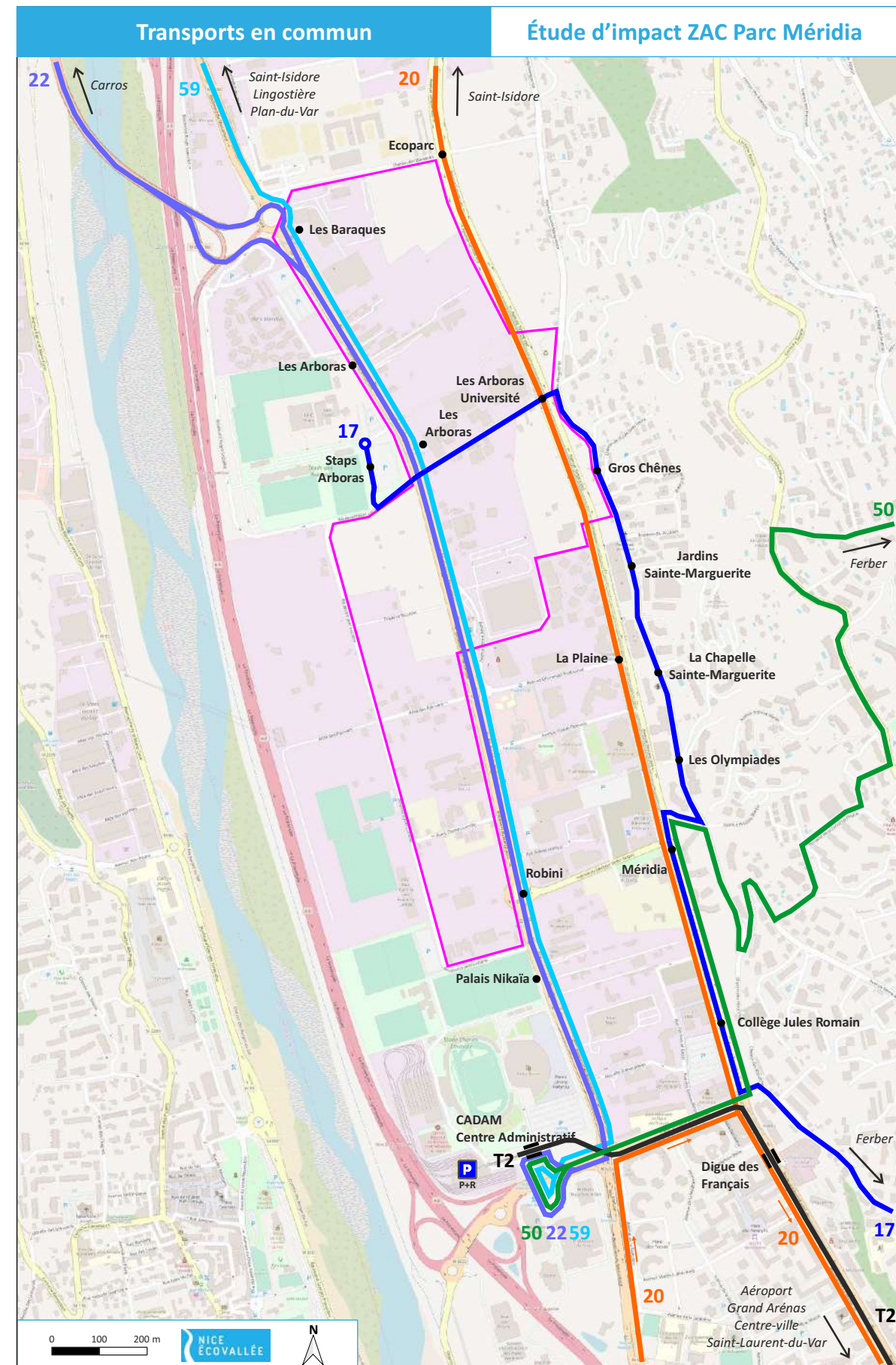


Figure 12 : Transports en commun - Réseau - Desserte principale

6.3 BUS - AUTRES LIGNES

6.3.1 Lignes 51C et D - Lycée Thierry Maulnier <-> La Baronne Place et Pont des Pugets

Ces deux lignes assurent la desserte scolaire du Lycée Thierry Maulnier en ce qui concerne les liaisons avec la rive droite du Var (Saint-Laurent-du-Var, Carros).

Fréquence : 2 bus par jour pour chaque ligne.

6.3.2 Ligne 90 - Valdeblore La Bolline <-> Grand Arénas

Desserte du secteur de la ZAC par le Bd du Mercantour (arrêt Robini uniquement).

Liaison avec la commune de Valdeblore au nord par la vallée de la Vésubie.

Ligne « de proximité » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 3 bus par jour.

6.3.3 Ligne 91 - Auron <-> Grand Arénas

Desserte du secteur de la ZAC par le Bd du Mercantour (arrêt Robini uniquement).

Liaison avec la commune de Saint-Etienne -de-Tinée au nord par la vallée de la Tinée.

Ligne « de proximité » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 3 bus par jour.

6.3.4 Ligne 92 - Isola 2000 <-> Grand Arénas

Desserte du secteur de la ZAC par le Bd du Mercantour (arrêt Robini uniquement).

Liaison avec la commune d'Isola au nord par la vallée de la Tinée.

Ligne « de proximité » du réseau Ligne d'Azur - Fréquence : 3 bus par jour.

6.3.5 Ligne 720 - Sigale <-> Nice

Desserte du secteur de la ZAC par le Bd du Mercantour (arrêts Palais Nikaïa, Les Baraques ou Robini Les Arboras suivant le sens).

Liaison avec la commune de Sigale au nord par la vallée de l'Estéron.

Ligne interurbaine du Conseil Départemental 06 - Fréquence : 3 bus par jour.

Le secteur de la ZAC Grand Méridia est principalement desservi en situation initiale par 4 lignes de bus du réseau urbain Lignes d'Azur de la Métropole, qui desservent avec une bonne fréquence le Bd du Mercantour et l'Avenue Simone Veil, et assurent les liaisons avec la ligne T2 du tramway au sud, et avec les quartiers plus au nord dans la Plaine du Var.

Il est également desservi par des lignes de bus interurbaines qui assurent la liaison avec les vallées de l'Estéron, de la Tinée.

Une partie du périmètre de la ZAC (certains secteurs du Bd du Mercantour, du Bd Jean Luciano et de l'Avenue Pierre Isnard) sont situés à plus de 300 m à pied d'un arrêt de bus en situation initiale.

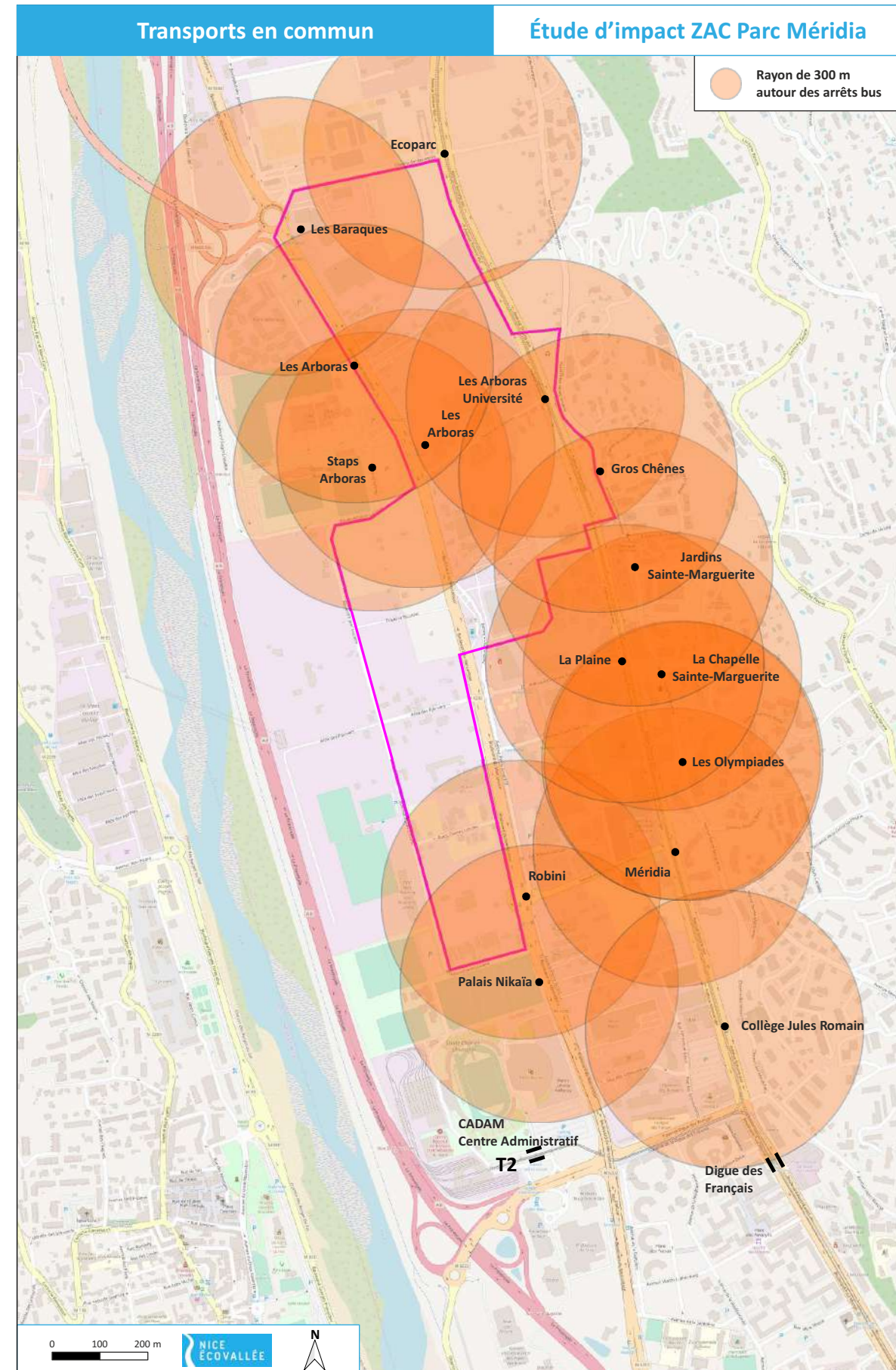


Figure 13 : Transports en commun - Couverture par les arrêts bus

7 CHEMINEMENTS PIÉTONS

7.1 BOULEVARD DU MERCANTOUR

La vitesse est limitée à 70 km/h sur le Bd du Mercantour dans le secteur de la ZAC, et le volume de trafic y est très élevé.

Côté ouest, un trottoir est présent, mais le volume et la vitesse du trafic rendent désagréable la circulation des piétons.

Côté est, il n'y a pas de cheminement piéton sur certaines sections, et sur les autres le cheminement est peu confortable.

Le Boulevard du Mercantour constitue une coupure importante en matière de déplacements piétons : il n'y a pas de traversée aménagée de la voie entre le Chemin des Arboras et l'Avenue du Dr Robini, sur une distance d'1 km. Il n'y a pas non plus de traversée entre le Chemin des Arboras et le côté nord du giratoire des Baraques (750 m).

Au sud du giratoire des Baraques, de nombreuses traversées hors passage sont observées, en raison de la présence d'un arrêt bus côté est et de logements côté ouest. Ces traversées se font en sortie de giratoire, dans des conditions dangereuses.

7.2 AVENUE SIMONE VEIL

L'Avenue Simone Veil, de réalisation récente, comporte de larges trottoirs à la hauteur du périmètre de la ZAC.

Dans la section située entre le Chemin des Baraques et le Chemin des Arboras, ces trottoirs ne sont pas revêtus en situation initiale, et sont peu praticables par temps de pluie.

7.3 BD JEAN LUCIANO

Dans la partie sud du Boulevard, à la hauteur du centre d'entraînement de l'OGCNice, les cheminements piétons sont corrects.

Dans la partie nord, ils sont absents ou peu confortables.

7.4 VOIES TRANSVERSALES

Sur l'ensemble des voies transversales, les cheminements piétons sont absents ou peu confortables.

La qualité des cheminements piétons est globalement très insuffisante en situation initiale sur le périmètre de la ZAC, tant sur les voies principales que sur les voies transversales.

Le Boulevard du Mercantour constitue une coupure importante en matière de déplacements piétons

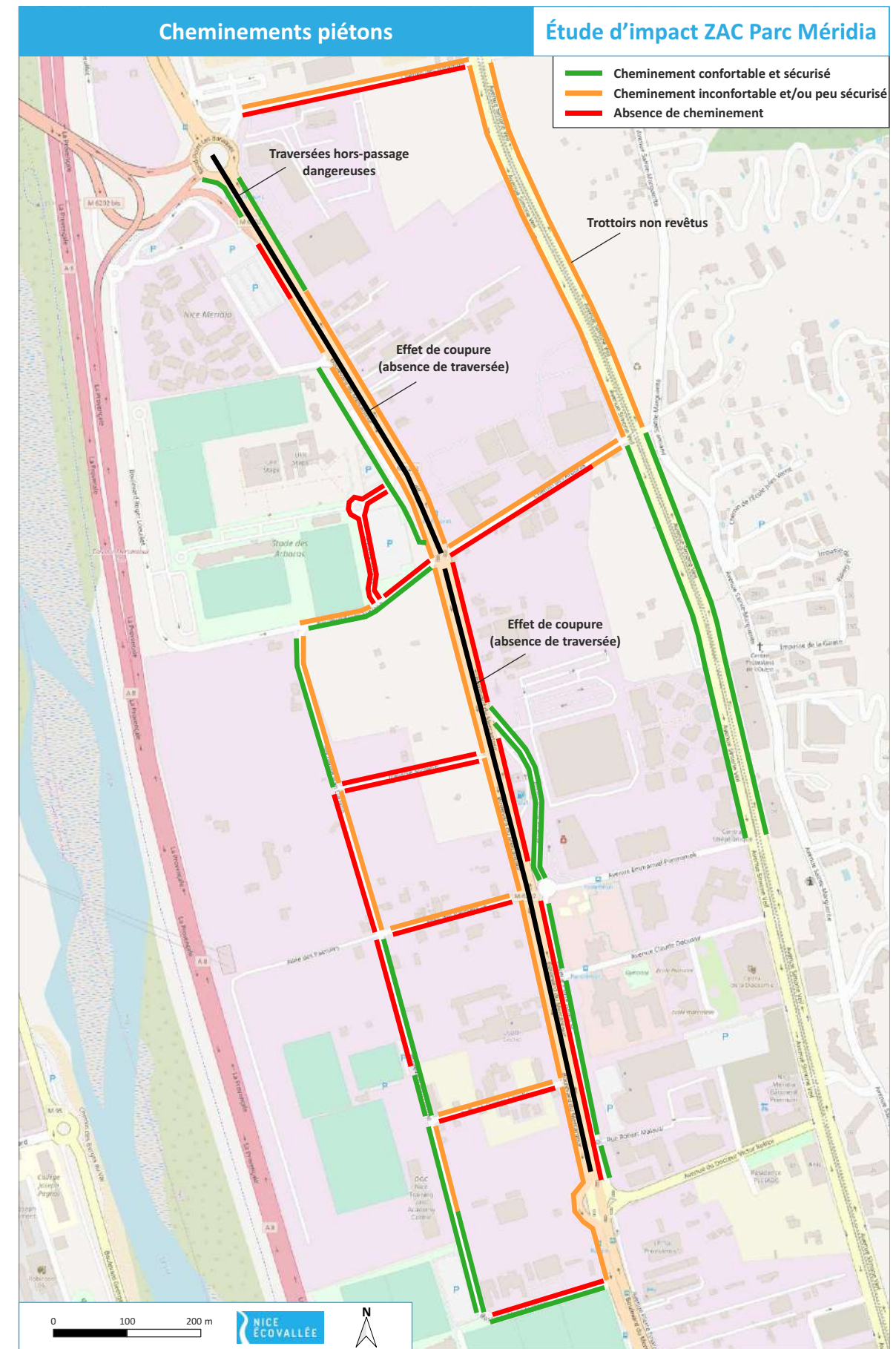


Figure 14 : Cheminements piétons

8 STATIONNEMENT

8.1 OFFRE PUBLIQUE

L'offre publique est relativement réduite en situation initiale sur le périmètre de la ZAC :

- l'Avenue Simone Veil comporte une file de stationnement longitudinal sur bande sur certaines sections, mais pas entre le Chemin des Baraques et le Chemin des Arboras,
- l'Avenue Pierre Isnard comporte une file de stationnement longitudinal de chaque côté de la voie,
- certaines voies transversales comportent une file de stationnement sur longitudinal sur chaussée (Chemin des Baraques, Chemin des Arboras, Rue Dumas-Lairolle),
- le Boulevard Jean Luciano comporte une file de stationnement longitudinal de chaque côté de la voie dans sa partie sud,
- l'UFR STAPS dispose d'un parking public en surface de 600 places environ.

Le stationnement est payant sur l'Avenue Simone Veil au sud du Chemin des Arboras. Il est gratuit ailleurs.

Les jours de match au stade Allianz Riviera, le stationnement est interdit Chemin des Baraques et Chemin des Arboras, pour faciliter le passage des navettes reliant le stade aux parkings périphériques. Le parking de l'UFR STAPS est utilisé comme parking périphérique.

8.2 OCCUPATION

Dans la journée, le stationnement est chargé voire saturé dans la partie sud du secteur d'étude : Avenue Simone Veil, Avenue Pierre Isnard, Avenue Pontremoli, Avenue Debussy, Bd Jean Luciano...

Le Chemin des Arboras, le Chemin des Baraques et le parking de l'UFR STAPS sont moins chargés, de même que l'Avenue Simone Veil au nord du secteur des concessionnaires.

La nuit, le stationnement est globalement peu chargé dans le périmètre de la ZAC.

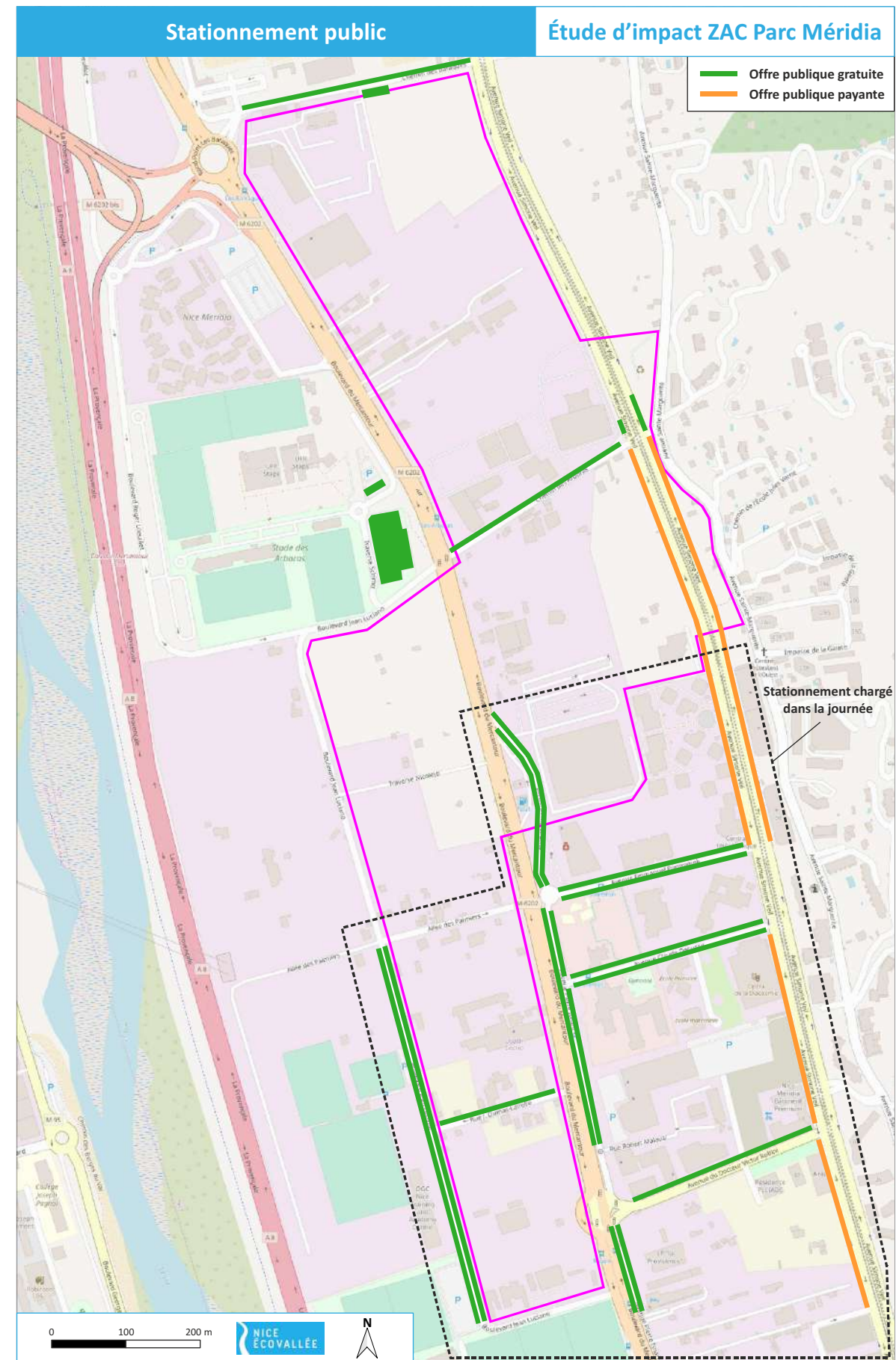


Figure 15 : Stationnement public

9 SITUATION « FIL DE L'EAU » - 2035 SANS PARC MÉRIDIA

La situation « Fil de l'eau » correspond à la situation à l'horizon de la livraison prévisionnelle du projet Parc Méridia (2035), **sans ce projet**, mais prenant en compte **l'impact cumulé de l'ensemble des autres projets connus** susceptibles d'avoir une influence sur les conditions de déplacement dans le secteur étudié : projets d'infrastructures, projets urbains...

Le secteur étudié est concerné par de nombreux projets, dont certains sont de grande envergure.

Une étude globale « **Déplacements Basse Vallée du Var - Rive Gauche** » a été menée en 2020-2021 dans une démarche partenariale associant les différents porteurs de projets (Métropole Nice Côte d'Azur, Aéroport Nice Côte d'Azur, Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, SNCF, Escota, DDTM...), sur la base d'une mise à jour du modèle multimodal des Alpes-Maritimes.

Le modèle multimodal des Alpes-Maritimes (MM06) est un outil de modélisation multimodale géré par la métropole Nice Côte d'Azur, développé avec le logiciel PTV Visum. Le modèle comprend une modélisation des infrastructures de transport (routes et transports en commun) et de la demande de déplacements sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes.

L'étude « Rive Gauche » n'est pas encore finalisée à ce jour, et le rapport d'étude final n'est pas disponible. La présente étude d'impact se fonde sur les résultats bruts de l'étude « Rive Gauche ».

Dans le cadre de cette étude « Rive Gauche », à partir d'une modélisation de la situation initiale (2019), des estimations de trafic sur les principales voies du réseau ont été réalisées pour l'horizon 2035, pour les deux situations suivantes :

- une situation « 2035 tous projets », prenant en compte l'impact cumulé de l'ensemble des projets susceptibles d'avoir une influence sur les conditions de déplacement,
- une situation « 2035 sans Parc Méridia », prenant en compte l'impact cumulé de l'ensemble des projets, à l'exception de Parc Méridia.

La présente analyse de la situation « Fil de l'eau - 2035 sans Parc Méridia » se fonde sur ces estimations de trafic réalisées avec le modèle multimodal des Alpes-Maritimes, pour un scénario correspondant aux orientations du PDU, visant en particulier à favoriser l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle dans la basse rive gauche du Var.

L'étude de ce scénario a intégré un travail particulier sur les modes doux et les déplacements à vélo, pour tenir compte des fortes ambitions de la Métropole Nice Côte d'Azur et de l'EPA Nice Écovallée en matière de promotion des modes doux et de limitation de l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements.

9.1 PRINCIPAUX FACTEURS D'ÉVOLUTION - PROJETS D'INFRASTRUCTURES

9.1.1 Transports en commun

Projet	Détail - Notes
Extension du Tramway T2 vers la rive droite du Var	Prolongement de la ligne de tramway T2 vers la rive droite du Var Nouvelle station (terminus) au niveau de l'Hôtel de Ville de Saint-Laurent-du-Var Fréquence identique à la fréquence actuelle (6 à 8 minutes aux heures de pointe)
Mise en service du Tramway T3 et extension vers le nord	Mise en service de la ligne de tramway T3 (en phase de test en situation initiale 2019) Fréquence à terme 6 minutes Prolongement de cette ligne vers le nord (+2,5 km, 2 arrêts supplémentaires) Création d'un pôle d'échanges multimodal à Lingostière, au niveau de la gare des Chemins de Fer de Provence, avec un parc relais P+R de 600 places Réorganisation associée des lignes de bus
Création de la ligne de Tramway T4 entre Cagnes-sur-Mer et Nice	Création d'une nouvelle ligne de tramway T4 entre Cagnes-sur-Mer et la nouvelle gare SNCF de Nice-Aéroport 15 km, 15 arrêts, par la promenade des Anglais et la M6007, avec réduction de la capacité routière de ces voies Fréquence à terme 8 à 10 minutes Création de deux parcs-relais P+R : - chemin du Val Fleuri 300 places - terminus nord 300 places
Transport par câble La Gaude - Lingostière	Création d'un transport par câble permettant de relier La Gaude, La Baronne et Lingostière Longueur 1 500 m, avec un arrêt au milieu Objectif 3 000 à 3 500 personnes par heure et par sens Création d'un parc-relais P+R de 400 places à La Gaude
LNPCA Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et gare TGV-TER Nice Aéroport	Création de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur entre Marseille et Nice Augmentation de la desserte quotidienne Création de la nouvelle gare TGV-TER de Nice Aéroport : - 4 voies à quai - deux parkings silos de 200 et 800 places
CHNS A8 Car à Haut Niveau de Service sur l'A8	Création d'une voie de bus sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) de l'A8 dans le sens Nice vers Sophia Antipolis sur la portion Villeneuve-Louvet - Antibes, pour les lignes 230 (Nice-Sophia Antipolis) et 210 (Nice-Cannes) Augmentation de la fréquence de la ligne 230 à un bus toutes les 3,5 minutes aux heures de pointe
Ligne TC Express Rive Droite	Création d'une ligne de transport collectif express en rive droite du Var Interconnexion avec la gare de Saint-Laurent-du-Var et le futur terminus de la ligne de Tramway T2 prolongée
Réorganisation du réseau bus	Réorganisation de la desserte bus liée au développement urbain et à l'évolution de la desserte par le tramway Une seule évolution prise en compte dans le modèle : création d'une ligne reliant le pôle d'échanges Nice Saint-Augustin au futur pôle d'échanges multimodal de Lingostière, par le Bd du Mercantour (fréquence 15 minutes, arrêts tous les 250 m)
Chemins de Fer de Provence Augmentation de la fréquence	Augmentation de la fréquence de la ligne des Chemins de Fer de Provence : 15 minutes pour la section Nice - Colomars

9.1.2 Infrastructures routières

Projet	Détail - Notes
RM6202 bis Nouveaux points d'échange	Création d'un raccordement direct vers l'A8 sud Création d'un demi-échangeur à La Baronne, permettant les échanges avec le sud uniquement Création de deux nouveaux carrefours à niveau : - à la hauteur des Iscles à St-Laurent-du-Var - à la hauteur de l'intersection M1/M2209 au nord de la Baronne Limitation de vitesse sur la RM6202 et la RM6202 bis
SOVM Sortie Ouest Voie Mathis	Création d'un raccordement direct de la sortie ouest de la Voie Mathis vers l'A8 ouest Fermeture du tourne-à-droite permettant de rejoindre l'A8 ouest depuis le Bd du Mercantour sud, au niveau du carrefour avec l'Avenue Giscard d'Estaing
Développement du réseau cyclable	Réalisation des aménagements cyclables prévus au schéma cyclable métropolitain : 2025 : Bd Roger Loeillet, Bd Jean Luciano, Chemin des Arboras, Avenue Robini, liaison vers la piste cyclable du Var dans l'axe de la Traverse Nicoletti, Chemin des Baraques, traversée du Var dans l'axe de la Digue des Français, Bd René Cassin, 2035 : Bd du Mercantour, liaison depuis les Moulins vers le Var

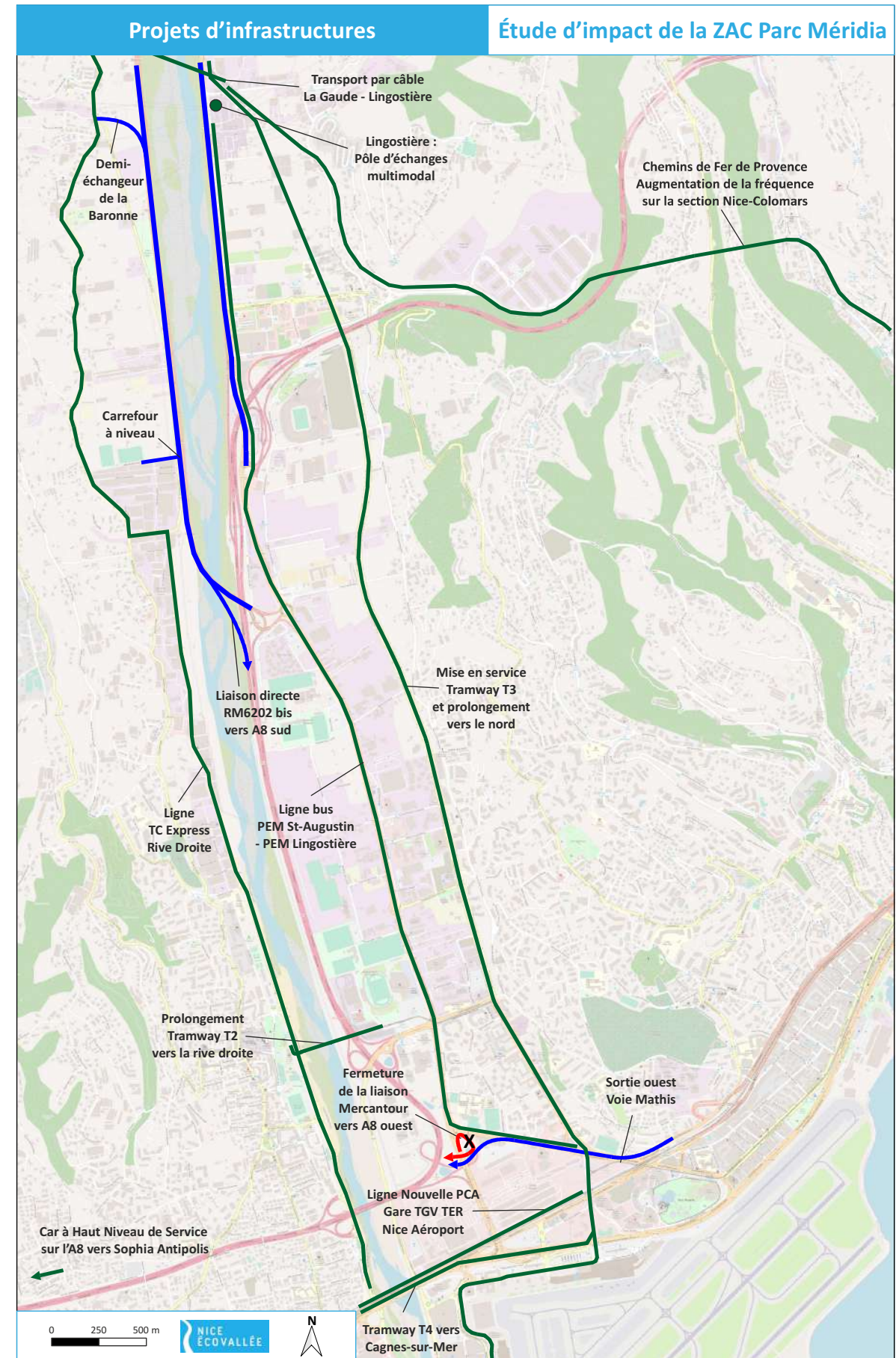


Figure 16 : Projets d'infrastructures

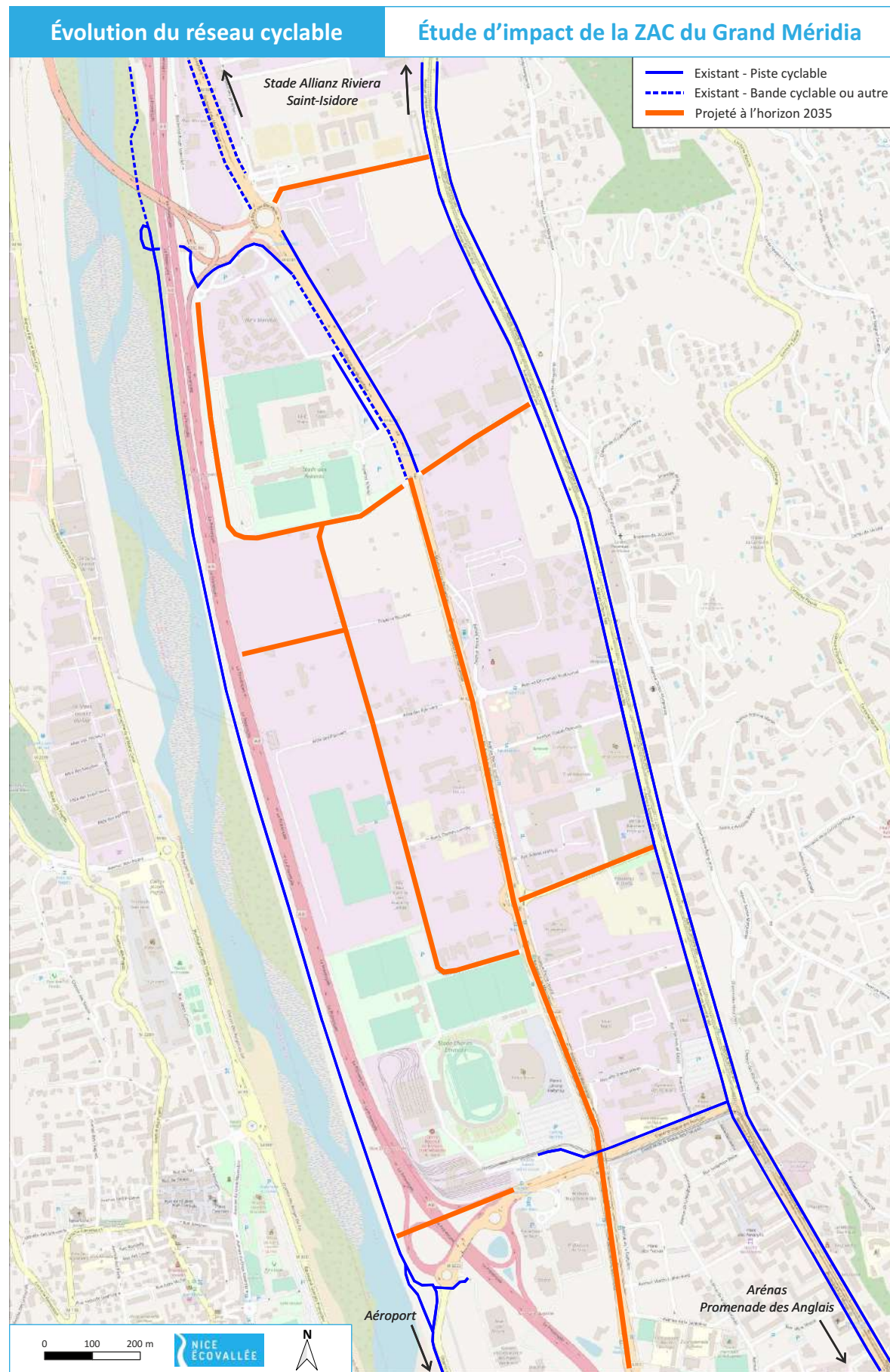


Figure 17 : Évolution du réseau cyclable

9.2 PRINCIPAUX FACTEURS D'ÉVOLUTION - PROJETS URBAINS

La rive gauche de la basse plaine du Var est concernée par plusieurs projets urbains de grande envergure à l'horizon 2035 :

- agrandissement et restructuration de l'aéroport,
- nouveau Parc des Expositions,
- ZAC Grand Aréna,
- ZAC Méridia,
- Écoquartier Saint-Isidore,
- Lingostière sud...

Au-delà de ces projets importants situés à proximité immédiate du secteur de Parc Méridia, les nombreux autres projets urbains à Nice ou dans les communes environnantes, y compris rive droite du Var, ont également été pris en compte :

- Nice - Village Saint-Isidore,
- Nice - Zone d'activités Les Combes,
- La Gaude - Hameau de la Baronne,
- La Gaude - Marché d'Intérêt National (MIN),
- Gattières - Les Bréguières,
- Saint-Jeannet - Les Côteaux du Var...

9.3 ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DANS LE SECTEUR DE PARC MÉRIDIA

À l'horizon de la situation fil de l'eau, le développement du secteur de la basse Plaine du Var (logements, emplois, services et commerces...) engendrera une forte augmentation de la demande de déplacements.

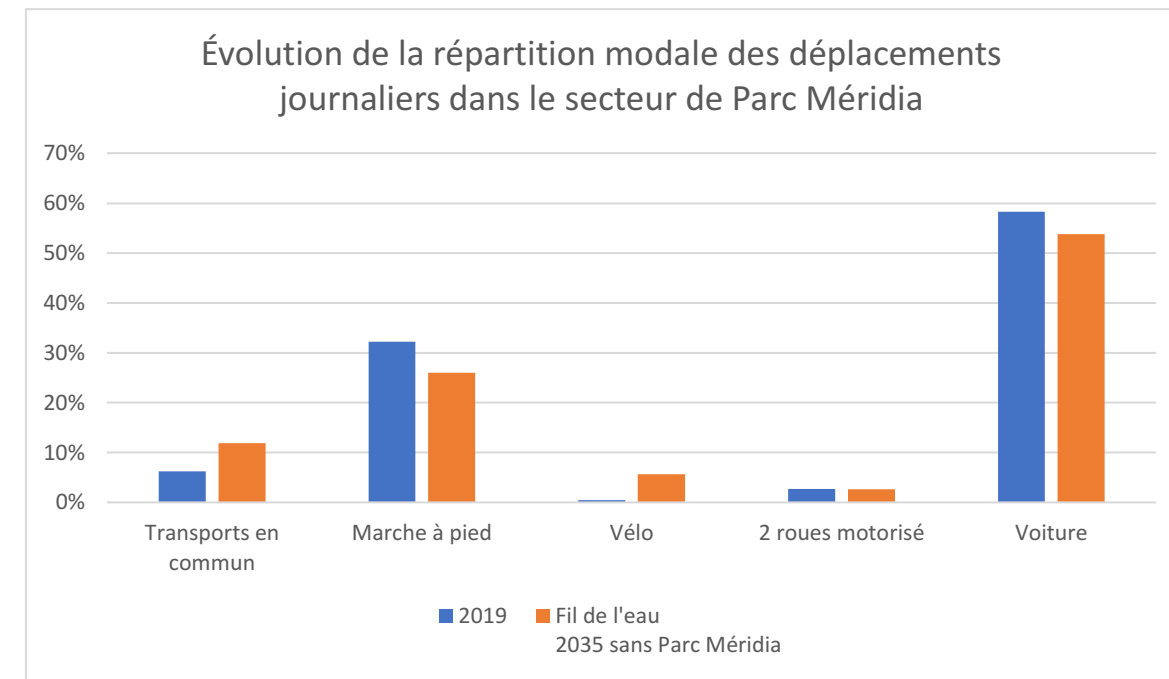
L'évolution prévue par le PDU des infrastructures dans le secteur de la basse Plaine du Var et à une échelle plus large a pour objectif d'éviter que cette augmentation du nombre de déplacements se fasse au profit de la voiture individuelle.

Le fort développement des transports en commun ainsi que le développement des infrastructures cyclables devraient avoir pour effet de contenir la part de la voiture, et de favoriser l'usage des transports en commun et du vélo pour les déplacements quotidiens.

Sur la base des simulations menées dans le cadre de l'étude Rive Gauche, Le tableau et le graphe ci-contre présentent l'évolution prévisible des parts modales des déplacements journaliers dans le secteur de Parc Méridia (rive gauche de la Plaine du Var entre le Chemin des Baraques au Nord et l'Avenue Robini au sud) à l'horizon de la situation fil de l'eau.

L'évolution estimée par les simulations met en lumière l'effet positif de la réalisation des infrastructures de transport prévues sur l'évolution des parts modales dans le secteur de Parc Méridia :

- une forte augmentation (quasi-doublement) de la part des transports en commun,
- une forte augmentation de la part du vélo, passant d'une part quasiment nulle à plus de 5%,
- une baisse de la part de la voiture (de 58,3 à 53,8 %, soit une baisse relative de l'ordre de 8%),
- une baisse de la marche à pied.



Mode de transport	2019	Fil de l'eau 2035 sans Parc Méridia
Transports en commun	6,3%	11,9%
Marche à pied	32,2%	26,0%
Vélo	0,5%	5,6%
2 roues motorisé	2,7%	2,7%
Voiture	58,3%	53,8%
Total	100,0%	100,0%

Figure 18 : Évolution de la répartition modale des déplacements journaliers dans le secteur de Parc Méridia entre la situation initiale et la situation fil de l'eau (rive gauche de la Plaine du Var, entre le Chemin des Baraques au Nord et l'Avenue Robini au sud)

9.4 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER AUX HEURES DE POINTE

Les cartes des pages suivantes présentent les estimations du volume de trafic routier et de son évolution aux heures de pointe du matin et du soir sur les principales voies du secteur, sur la base de la modélisation multimodale réalisée dans le cadre de l'étude Rive Gauche :

- situation initiale 2019,
- évolution prévue (différence entre la situation fil de l'eau 2035 sans Parc Méridia et la situation initiale 2019),
- situation fil de l'eau 2035 sans Parc Méridia.

Les principales évolutions constatées sont détaillées ci-dessous

9.4.1 Forte hausse du trafic sur la RM6202 bis et sur l'A8 vers le sud

Le développement de la rive droite du Var ainsi que la création de la liaison directe depuis la RM6202 bis vers l'A8 en direction du sud devraient engendrer une forte augmentation du volume trafic sur ces voies :

- sur la RM6202 bis à la hauteur de la traversée du Var, une hausse de l'ordre de + 600 UVP/h vers le nord et de + 1 400 UVP/h vers le sud à l'heure de pointe du matin, et de + 1 000 UVP/h dans chaque sens à l'heure de pointe du soir,
- sur l'A8 en direction du sud à la hauteur du projet Parc Méridia, une hausse de l'ordre de + 1 000 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de + 500 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

9.4.2 Forte hausse du trafic dans le secteur Échangeur A8 n°51 - Digue des Français - Bd du Mercantour

La fermeture de la liaison directe Bd du Mercantour vers A8 ouest est prévue dans le cadre de la réalisation de la SOVM (sortie ouest Voie Mathis). Les usagers arrivant du sud par le Bd du Mercantour et souhaitant emprunter l'A8 vers l'ouest devront continuer jusqu'à la Digue des Français, et emprunter la RM6222 pour rejoindre l'A8 au niveau de l'échangeur n°51.

Une forte augmentation du trafic est prévisible dans ce secteur déjà chargé en situation initiale :

- sur la RM6222 entre le Bd du Mercantour et l'échangeur n°51, une hausse de l'ordre de + 500 à 600 UVP/h aux heures de pointe,
- sur le Bd du Mercantour au sud de la Digue des Français, une hausse de l'ordre de + 1 300 à 1 400 UVP/h aux heures de pointe.

9.4.3 Forte baisse des accès par l'Avenue Sainte-Marguerite

La modélisation fait apparaître une baisse des accès au secteur Méridia depuis l'Avenue Sainte-Marguerite :

- sur l'accès par le Bd Maurice Slama, une baisse de l'ordre de - 400 à 500 UVP/h aux heures de pointe,
- sur l'accès par le secteur des concessionnaires automobiles, une baisse de l'ordre de - 200 à 300 UVP/h aux heures de pointe.

Cette baisse paraît probablement liée à la création de la SOVM (sortie ouest Voie Mathis), qui devrait désengorger le secteur du carrefour Route de Grenoble x Bd René Cassin, et donc limiter le report de trafic observé aujourd'hui vers l'Avenue Henri Matisse et l'Avenue Sainte-Marguerite.

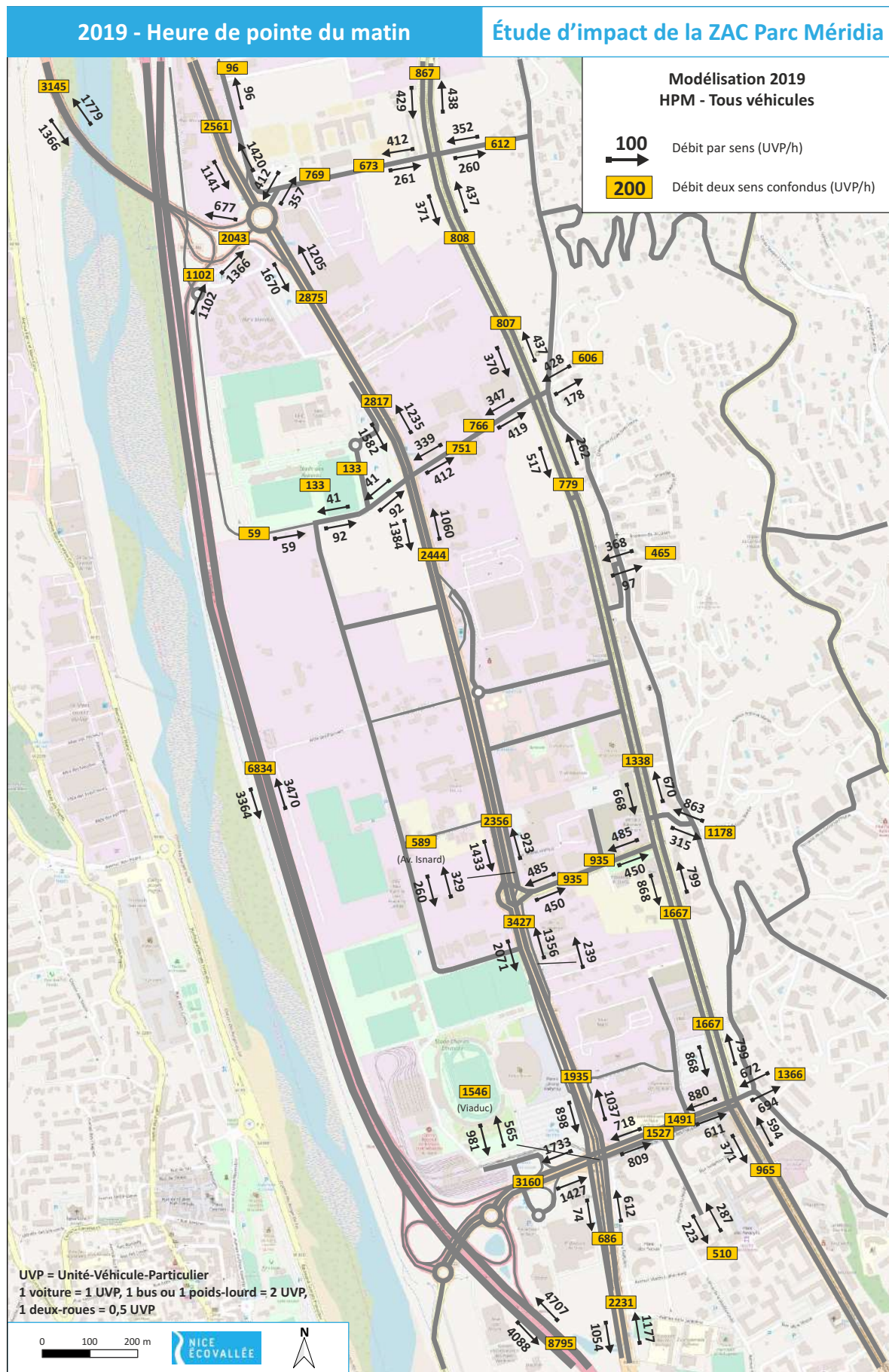


Figure 19 : Situation 2019 modélisée - Heure de pointe du matin

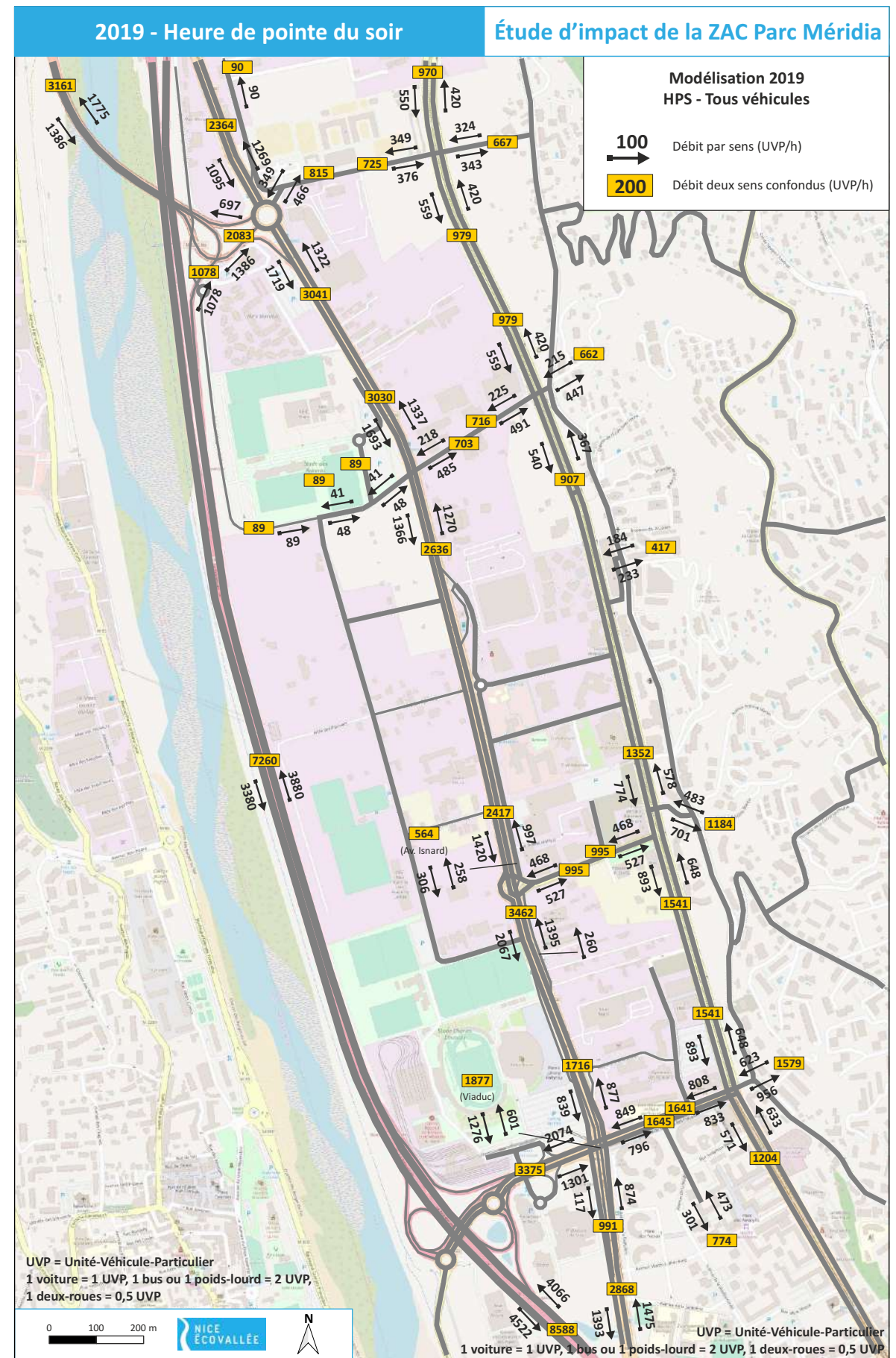


Figure 20 : Situation 2019 modélisée - Heure de pointe du soir

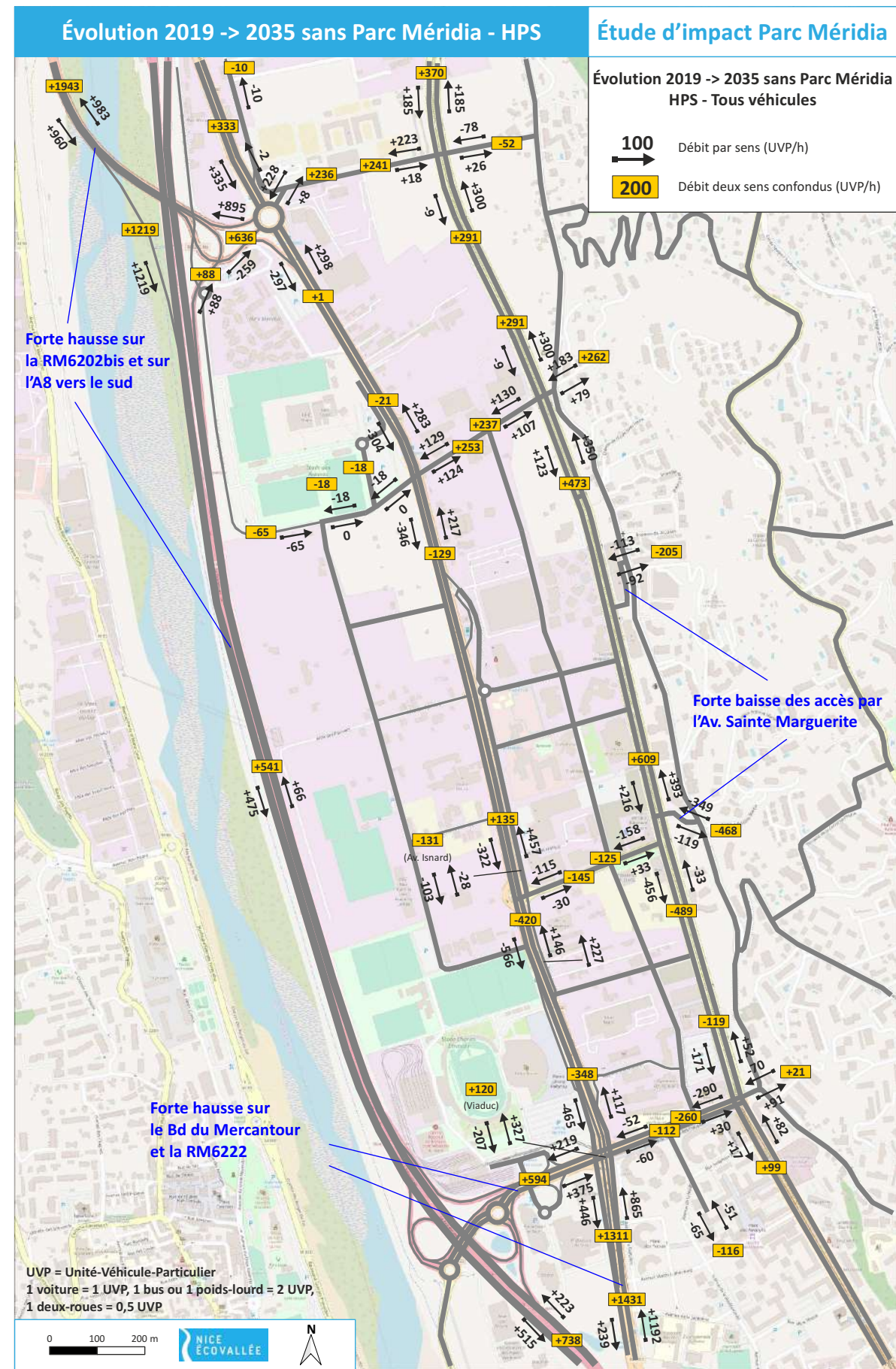
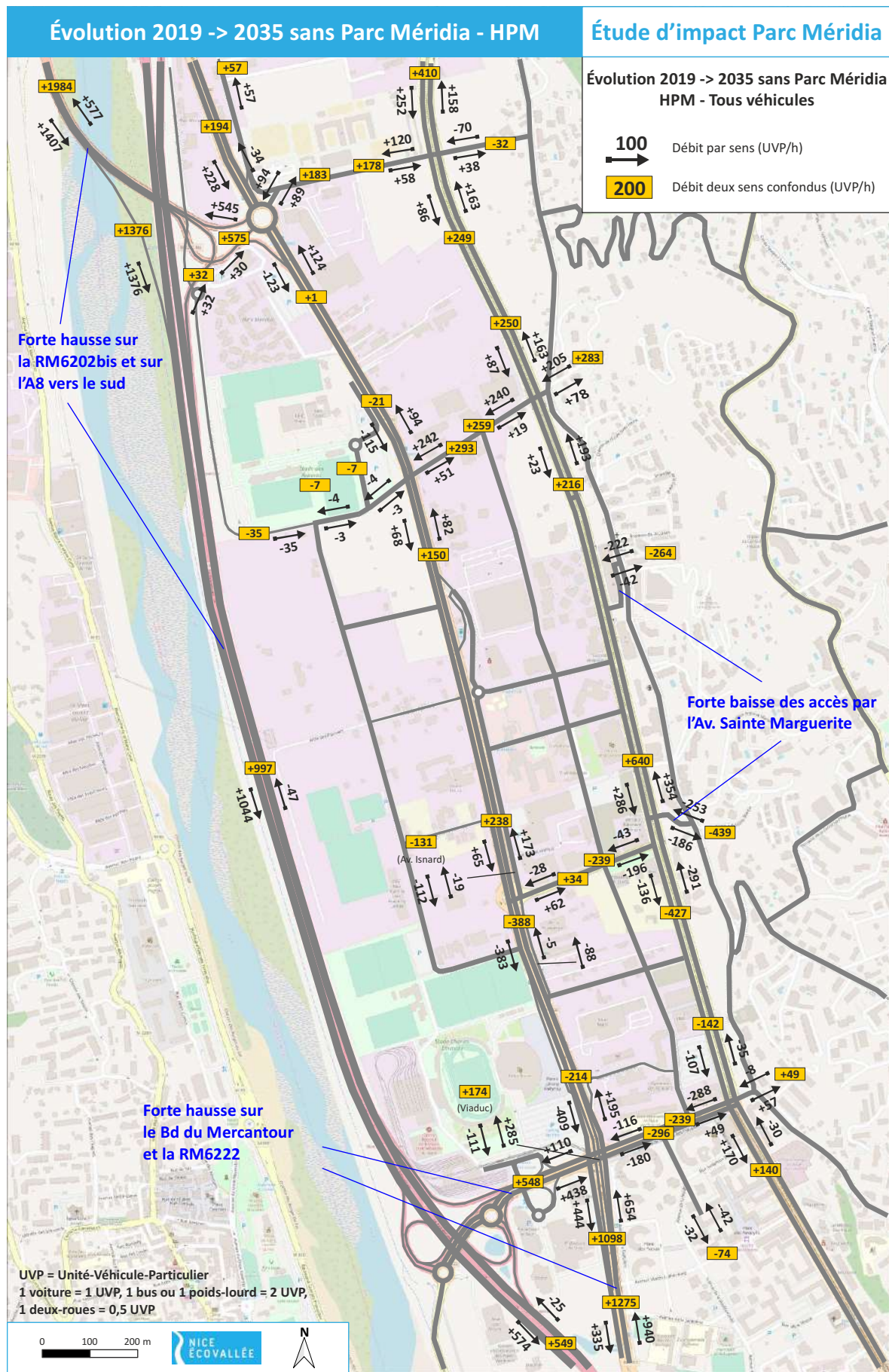


Figure 21 : Évolution modélisée 2019 à 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia - Heure de pointe du matin

Figure 22 : Évolution modélisée 2019 à 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia - Heure de pointe du soir

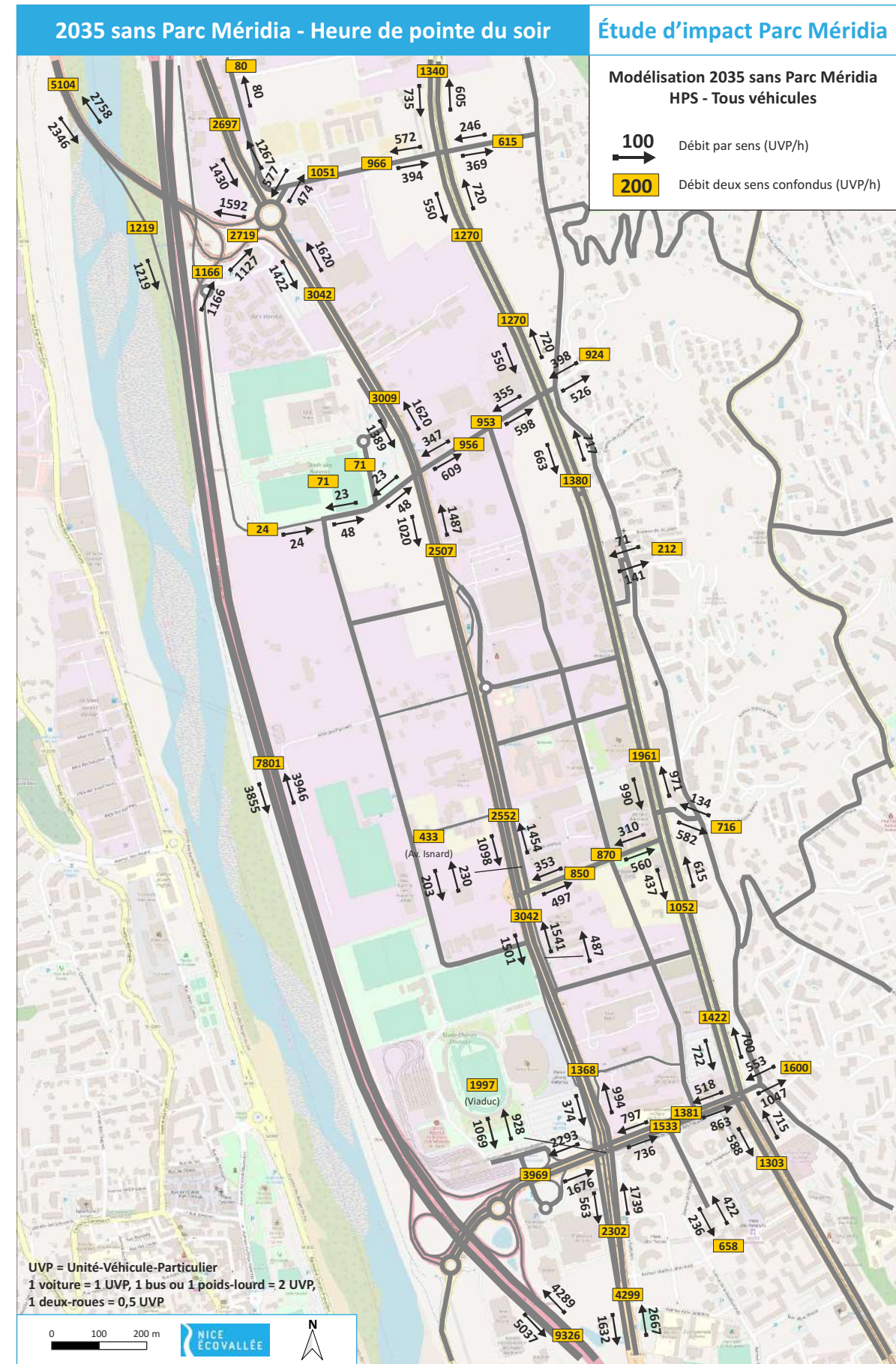
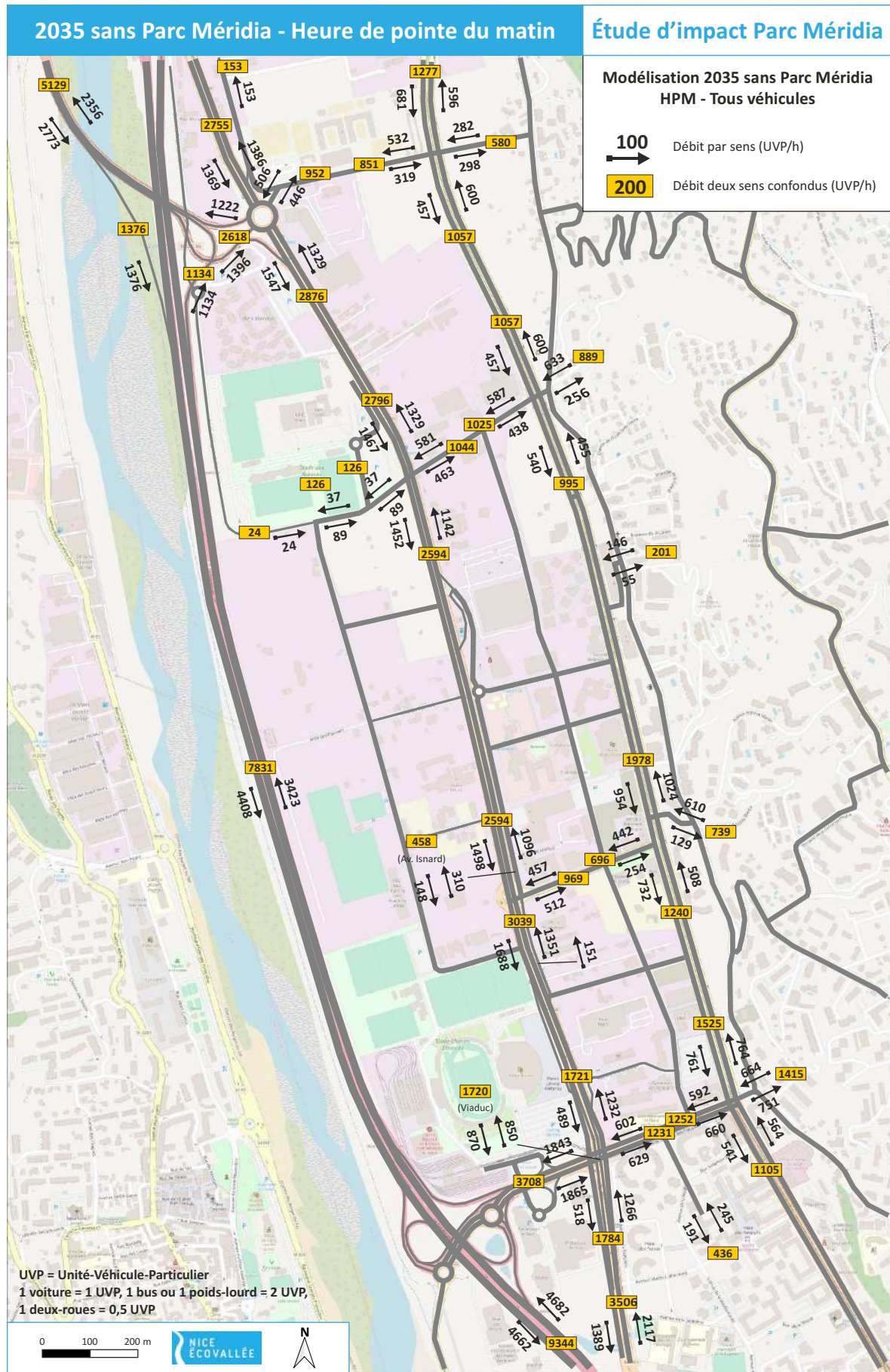


Figure 23 : Situation 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia modélisée - Heure de pointe du matin

Figure 24 : Situation 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia modélisée - Heure de pointe du soir

9.5 CONDITIONS DE CIRCULATION

9.5.1 Fonctionnement des carrefours

N°	Carrefour	Période	Trafic 2019 (UVP/h)	Trafic 2035 sans Parc Méridia (UVP/h)	Évolution	%	Notes
1	Giratoire des Baraques	HPM	4 124	4 600	+ 476	+ 12%	Forte augmentation des flux vers la RM6202 bis à l'HPS - Forte charge de l'entrée par le Ch. des Baraques à l'HPS - Risque de blocage en cas de ralentissement sur la RM6202 bis
		HPS	4 151	4 754	+ 603	+ 15%	
2	Bd du Mercantour x Bd Luciano x Ch. des Arboras	HPM	3 072	3 280	+ 208	+ 7%	Faible évolution Fonctionnement fluide
		HPS	3 229	3 271	+ 42	+ 1%	
4	Bd du Mercantour x Av. Robini x Av. Isnard	HPM	3 773	3 606	- 167	- 4%	Faible évolution Fonctionnement fluide
		HPS	3 849	3 682	- 167	- 4%	
5	Bd du Mercantour x Digue des Français	HPM	3 654	4 222	+ 568	+ 16%	Saturation le matin - Fonctionnement perturbé par les remontées de file sur la RM6222 le soir
		HPS	3 864	4 586	+ 722	+ 19%	
6	Avenue Simone Veil x Chemin des Baraques	HPM	1 480	1 883	+ 403	+ 27%	Fonctionnement fluide
		HPS	1 671	2 096	+ 425	+ 25%	
7	Avenue Simone Veil x Chemin des Arboras	HPM	1 479	1 983	+ 504	+ 34%	Fonctionnement fluide
		HPS	1 632	2 264	+ 632	+ 39%	
8	Avenue Simone Veil x Bd Maurice Slama	HPM	2 330	2 072	- 258	- 11%	Fonctionnement fluide
		HPS	1 905	1 739	- 166	- 9%	
10	Avenue Simone Veil x Digue des Français x Bd Paul Montel x Av. Henri Matisse	HPM	2 745	2 649	- 96	- 3%	Faible évolution - Fonctionnement des tourne-à-gauche difficile - Remontées de file après le passage des tramways
		HPS	2 983	2 853	- 130	- 4%	

Figure 25 : Évolution du fonctionnement des carrefours entre la situation initiale et la situation fil de l'eau

Les carrefours qui devraient supporter la plus forte évolution du volume de trafic aux heures de pointe sont les suivants :

- les carrefours de l'Avenue Simone Veil avec le Chemin des Baraques et avec le Chemin des Arboras, modérément chargés en situation initiale, avec une hausse du volume de trafic de l'ordre de 25 à 30% aux heures de pointe,
- le carrefour Bd du Mercantour x Digue des Français, déjà chargé en situation initiale, avec une hausse de 15 à 20%,
- le Giratoire des Baraques, avec une hausse de 10 à 15%.

Sur les autres carrefours, l'évolution du volume de trafic par rapport à la situation initiale devrait être faible (moins de 10% de hausse, voire une baisse pour certains carrefours).

9.5.1.1 Giratoire des Baraques

Ce carrefour giratoire fonctionne de façon fluide aux heures de pointe en situation initiale.

Il devrait supporter une augmentation du volume de trafic de l'ordre de 12 à 15% aux heures de pointe.

L'entrée du carrefour giratoire par le Chemin des Baraques pourrait avoir un fonctionnement difficile à l'heure de pointe du soir, en raison de la forte augmentation des flux se dirigeant vers la RM6202 bis : cette entrée dispose en situation initiale d'une réserve de capacité de l'ordre de 230 UVP/h, et l'augmentation du volume de trafic attendue à l'horizon fil de l'eau est de l'ordre de 230 UVP/h.

La RM6202 bis en direction du nord sera très chargée à l'heure de pointe du soir, et il est à craindre que des ralentissements se forment à la jonction des deux bretelles d'entrée (depuis l'A8 et depuis le giratoire des Baraques), et que des remontées de file viennent bloquer le carrefour giratoire.

9.5.1.2 Bd du Mercantour x Bd Luciano x Chemin des Arboras

Ce carrefour à feux tricolores dispose d'une réserve de capacité de l'ordre de 20% aux heures de pointe en situation initiale. Le tourne-à-gauche depuis les voies secondaires (Bd Luciano et Chemin des Arboras) est parfois difficile (blocage mutuel des flux en tourne-à-gauche).

Il devrait supporter une faible évolution du volume de trafic global et conserver un fonctionnement proche de celui observé en situation initiale.

9.5.1.3 Bd du Mercantour x Av. du Dr Robini x Av. Pierre Isnard

Ce carrefour à feux tricolores dispose d'une bonne réserve de capacité en situation initiale.

Il devrait supporter une faible évolution du trafic global et conserver un fonctionnement proche de celui observé en situation initiale.

9.5.1.4 Bd du Mercantour x Traverse Digue des Français

Ce carrefour à feux tricolores fonctionne de façon difficile en situation actuelle :

- à l'heure de pointe du matin, il fonctionne en limite de saturation, avec une faible réserve de capacité,
- à l'heure de pointe du soir, son fonctionnement est perturbé par des remontées de file depuis les deux côtés sur la Digue des Français.

Il devrait supporter une hausse de trafic de l'ordre de 15 à 20% aux heures de pointe, avec en particulier une forte hausse sur le Bd du Mercantour sud et sur la RM6222.

En conséquence, les dysfonctionnements du secteur devraient être aggravés en situation fil de l'eau :

- à l'heure de pointe du matin, le carrefour pourrait être saturé,
- à l'heure de pointe du soir, le fonctionnement de la RM6222 devrait être très difficile (entrecroisement des flux en direction du Var), et des remontées de file devraient perturber le fonctionnement du carrefour.

9.5.1.5 Avenue Simone Veil x Chemin des Baraques

Ce carrefour à feux tricolores dispose d'une bonne réserve de capacité en situation initiale.

Il devrait pouvoir absorber dans de bonnes conditions le volume de trafic supplémentaire attendu en situation fil de l'eau.

9.5.1.6 Avenue Simone Veil x Chemin des Arboras

Ce carrefour à feux tricolores dispose d'une bonne réserve de capacité en situation initiale.

Il devrait pouvoir absorber dans de bonnes conditions le volume de trafic supplémentaire attendu en situation fil de l'eau.

9.5.1.7 Avenue Simone Veil x Bd Maurice Slama

Ce carrefour à feux tricolores dispose d'une bonne réserve de capacité en situation initiale.

Il devrait connaître une baisse du trafic global, et conserver un fonctionnement fluide.

9.5.1.8 Avenue Simone Veil x Traverse Digue des Français x Bd Paul Montel x Av. Henri Matisse

Ce carrefour à feux tricolores dispose d'une bonne réserve de capacité théorique en situation initiale, mais son fonctionnement est cependant parfois difficile :

- le passage des tourne-à-gauche est difficile, en raison d'un volume élevé, d'un espace de stockage insuffisant dans le carrefour, et d'un temps de rouge de dégagement insuffisant,
- la durée importante du rouge total pour le passage des tramways (deux lignes traversent le carrefour) provoque à chaque passage des remontées de file sur l'Avenue Simone Veil et la Digue des Français.

Le carrefour devrait connaître une légère baisse du trafic global, mais conserver le même fonctionnement difficile.

9.5.2 Conditions de circulation

Les principales difficultés de circulations attendues à l'horizon de la situation fil de l'eau - 2035 sans Parc Méridia dans le secteur seraient donc les suivantes :

- le fonctionnement du secteur de l'échangeur 51 A8 - Digue des Français - Bd du Mercantour devrait être très difficile aux heures de pointe,
- le secteur des échanges entre l'A8 et la RM6202 bis devrait également être très chargé,
- la circulation sur le Bd du Mercantour devrait être chargée en direction du sud à l'heure de pointe du matin (comme en situation actuelle), et en direction du nord à l'heure de pointe du soir.

La circulation sur l'Avenue Simone Veil devrait se faire dans de bonnes conditions.

9.6 SITUATION FIL DE L'EAU 2035 SANS PARC MÉRIDIA - CONCLUSION

Le secteur de la rive gauche de la basse vallée du Var est concerné par de nombreux projets d'infrastructures et projets urbains, dont certains de grande ampleur :

- plusieurs projets de transports en commun seront opérationnels à l'horizon 2035 : mise en service du tramway T3, prolongement du tramway T2, création du tramway T4, ligne nouvelle SNCF Provence Côte d'Azur, gare TGV-TER Nice Aéroport, car à haut niveau de service sur l'A8, ligne TC Express Rive Droite, pôles d'échanges multimodaux de Saint-Augustin et Lingostière...,
- le secteur verra également la création d'une liaison directe depuis la RM6202 bis vers l'A8 sud, ainsi que la création d'une liaison directe depuis la Voie Mathis vers l'A8 ouest,
- le réseau cyclable sera fortement développé,
- les projets urbains d'agrandissement de l'Aéroport, du nouveau Parc des Expositions, des ZAC Grand Arénas et Méridia, de l'écoquartier Saint-Isidore et de Lingostière Sud seront réalisés à proximité.

Les simulations réalisées montrent que le développement des infrastructures et la réalisation des projets urbains devraient avoir pour effet de faire baisser la part modale de la voiture dans les déplacements dans le secteur, au profit des transports en commun et du vélo.

Par rapport à la situation initiale 2019, les principales évolutions prévisibles du trafic routier dans le secteur devraient être les suivantes :

- une forte hausse de trafic sur la RM6202 bis, et sur l'A8 vers le sud,
- une forte hausse du trafic dans le secteur Échangeur A8 n°51 - Digue des Français - Bd du Mercantour sud,
- une forte baisse des accès par l'Avenue Sainte-Marguerite.

10 SITUATION PROJÉTÉE - 2035 AVEC PARC MÉRIDIA

10.1 PROJET PARC MÉRIDIA

10.1.1 Programmation

Le projet de ZAC Parc Méridia prévoit la création d'un nouveau quartier, visant à accélérer et amplifier le développement économique et urbain engagé sur l'ensemble de l'Écovallée.

La programmation prévue est la suivante :

- 5 450 logements,
- 141 000 m² d'activités économiques (bureaux, locaux d'activités, laboratoires), pour environ 6 000 emplois, dont un Pôle Santé de 43 800 m²,
- 36 500 m² de commerces et services (dont 15 000 m² de relocalisation de commerces existants et 21 500 m² de nouvelles surfaces),
- 30 000 m² d'équipements publics (deux groupes scolaires de 15 classes, une crèche, un centre socio-culturel, un centre aquatique).

Le projet sera organisé en trois secteurs :

- Arboras Sud, qui constituera le cœur du quartier,
- Arboras Nord, moins dense, qui accueillera en particulier le Pôle Santé,
- Ouest Mercantour, à l'ouest du Bd du Mercantour.

10.1.2 Réseau de voirie

Les orientations prévues pour le réseau de voirie sont les suivantes :

- une prolongation de la Rue Emmanuel Groult vers le nord jusqu'au Chemin des Arboras (déjà prise en compte pour la situation 2035 Fil de l'eau),
- la création d'une nouvelle voie est-ouest traversant le secteur Arboras Sud, reliant le Bd du Mercantour et l'Avenue Simone Veil, avec la création d'un nouveau carrefour complet sur le Bd du Mercantour.

Les autres carrefours créés sur le Bd du Mercantour et sur l'Avenue Simone Veil pour desservir les différents secteurs du projet ne devraient permettre que le tourne-à-droite, mais ce point est encore à l'étude.

10.1.3 Stationnement

L'organisation du stationnement est encore à l'étude.

En application du PLU, elle devrait être dimensionnée à une place par logement pour les immeubles situés à proximité immédiate du tramway, et 1,2 places par logement pour les immeubles plus éloignés (secteur Ouest Mercantour).

Quatre parkings silos mutualisés permettront d'assurer cette offre de stationnement dans les secteurs où elle n'est pas réalisable en infrastructure sous les bâtiments. Ces parkings mutualisés pourront également accueillir le stationnement des visiteurs, des deuxièmes voitures des résidents, etc.

L'offre publique de stationnement en surface sur voirie sera peu importante.

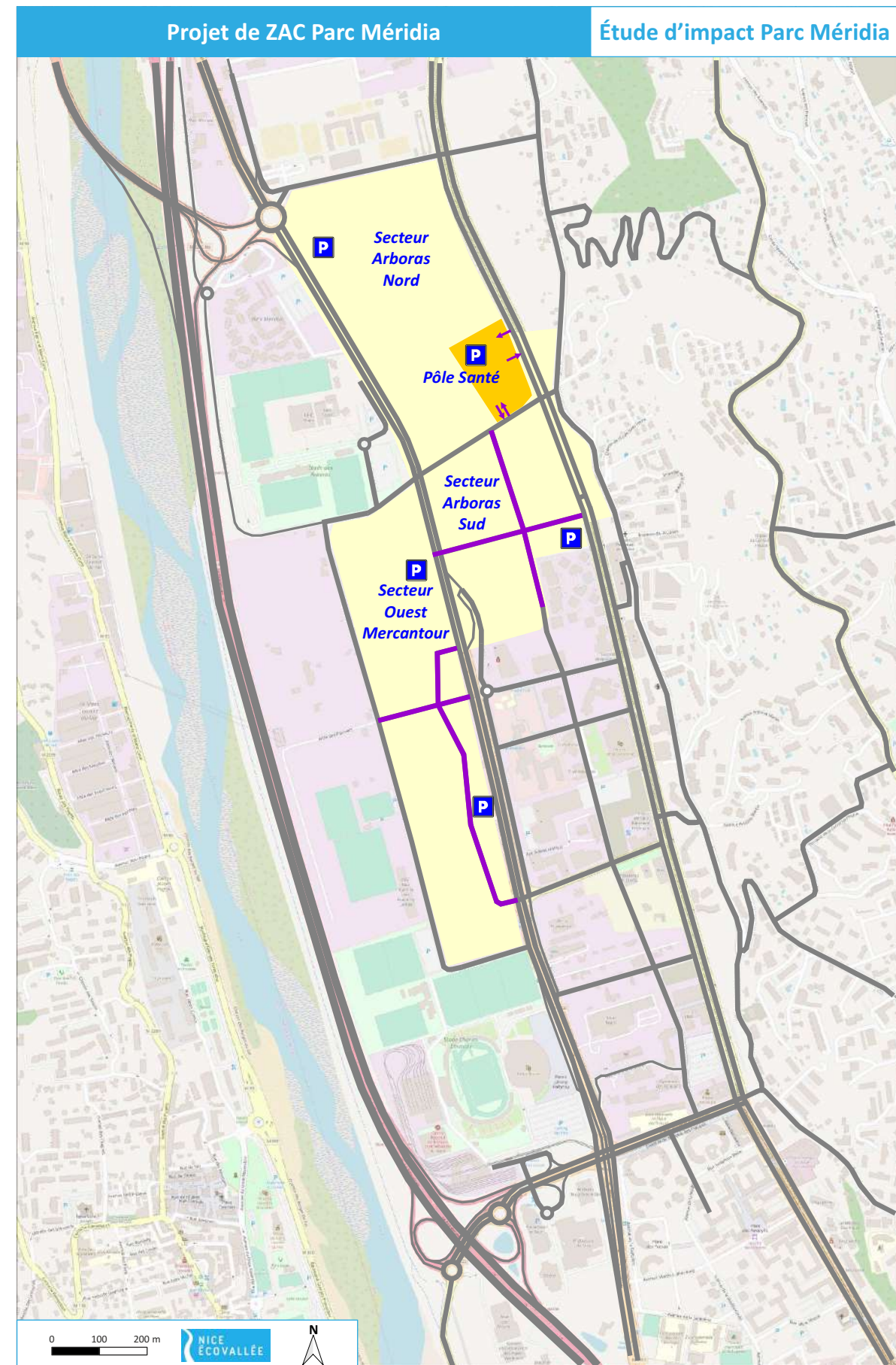


Figure 26 : Projet Parc Méridia

10.1.4 Desserte par les transports en commun

Le quartier bénéficiera d'une très bonne desserte par les transports en commun, avec une desserte directe par la ligne de Tramway T3 sur l'Avenue Simone Veil.

4 stations de tramway desserviront le quartier, la distance moyenne entre les logements/emplois et les stations de tramway étant la suivante :

- 300 m environ pour les secteurs Arboras Sud et Nord,
- 500 m environ pour le secteur Ouest Mercantour.

Une correspondance avec la ligne de Tramway T2 sera disponible au niveau de la Digue des Français, permettant ainsi de rejoindre rapidement Saint-Laurent-du Var sur la rive droite du Var, en correspondance avec la ligne de bus TC Express Rive Droite.

Une correspondance avec la ligne de Tramway T4 sera également disponible plus au sud, au niveau du pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin.

La desserte par les bus sur le Bd du Mercantour devrait être améliorée, avec la mise en place d'une ligne de bus supplémentaire, reliant les pôles d'échange multimodaux de Saint-Augustin et Lingostière.

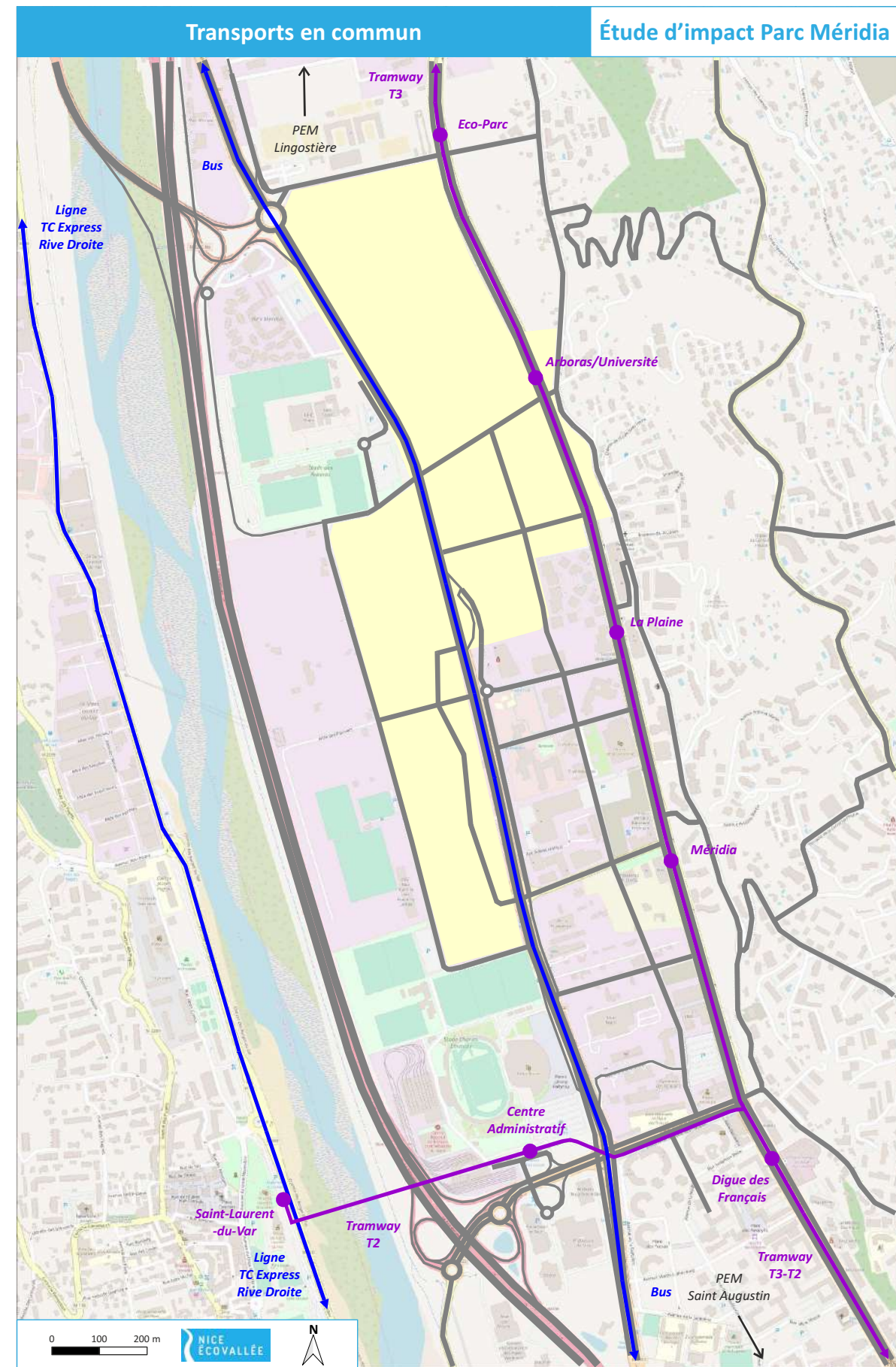


Figure 27 : Projet Parc Méridia - Desserte par les transports en commun

10.1.5 Réseau cyclable

Le quartier bénéficiera des aménagements cyclables prévus dans le cadre du schéma cyclable métropolitain, détaillés dans l'analyse de la situation 2035 Fil de l'eau.

L'ensemble des voies structurantes comporteront des aménagements cyclables : Bd du Mercantour, Avenue Simone Veil, Chemin des Baraques, Chemin des Arboras, Bd Jean Luciano. Ce réseau cyclable sera relié à la piste cyclable circulant le long du Var.

Les voies internes du quartier, à créer, seront également aménagées de façon à permettre la circulation des vélos dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

Suivant les cas, elles seront traitées selon l'un des principes suivants :

- mixité des trafics avec traitement en zone de circulation apaisée (zone 30 ou zone de rencontre),
- séparation des trafics, avec pistes ou bandes cyclables.

En complément, des venelles réservées aux piétons et aux vélos mailleront le quartier.

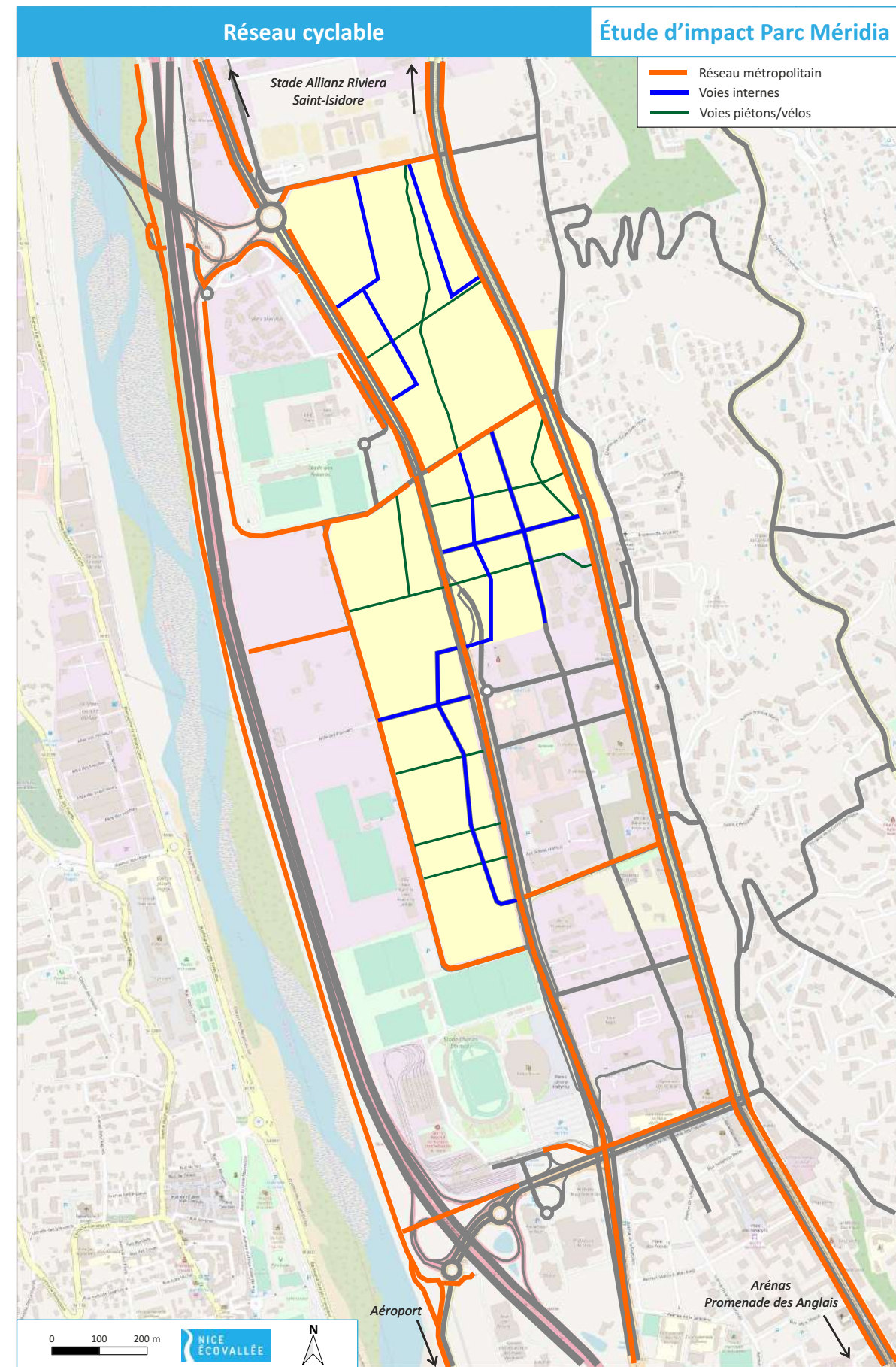


Figure 28 : Projet Parc Méridia - Réseau cyclable

10.2 ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DANS LE SECTEUR DE PARC MÉRIDIA

Le secteur du projet Parc Méridia disposera d'une très bonne desserte par les transports en commun et par les infrastructures cyclables métropolitaines, et sera ainsi facilement accessible par les modes de transports autres que la voiture.

Les orientations prévues pour le projet lui-même visent également à limiter la part de la voiture dans les déplacements :

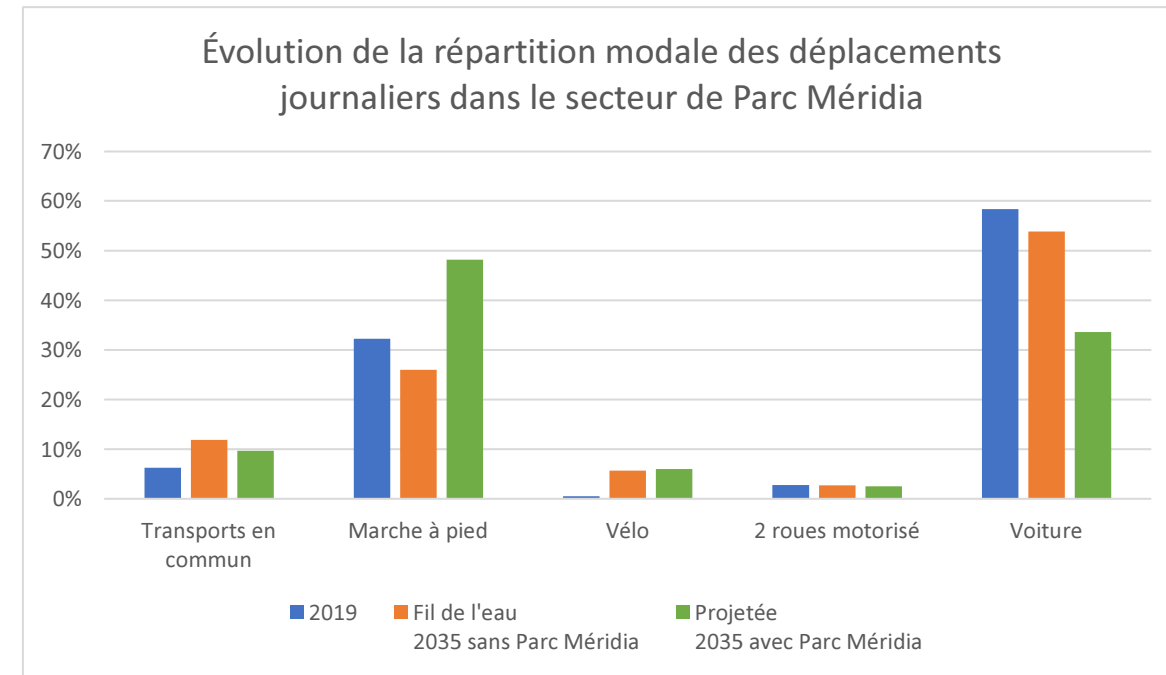
- maîtrise de l'offre de stationnement,
- réseau piéton dense et sans coupures,
- réseau cyclable sur l'ensemble des voies du quartier,
- mixité et proximité des programmes, stratégie de rapprochement entre les logements et les emplois...

Sur la base des simulations menées dans le cadre de l'étude Rive Gauche, le tableau et le graphe ci-contre présentent l'évolution prévisible des parts modales des déplacements journaliers dans le secteur de Parc Méridia à l'horizon de la situation projetée.

L'évolution estimée par les simulations met en lumière l'effet très positif de la réalisation du projet sur l'évolution des parts modales dans le secteur de Parc Méridia :

- une forte baisse de la part de la voiture (de 53,8 à 33,6 %, soit une baisse relative de l'ordre de 38%),
- une forte hausse de la marche à pied (quasi-doublement).

La part des transports en commun devrait légèrement baisser, au profit de la marche à pied et du vélo, favorisés par la mixité et la proximité des programmes.



Mode de transport	2019	Fil de l'eau	Projetée
		2035 sans Parc Méridia	2035 avec Parc Méridia
Transports en commun	6,3%	11,9%	9,7%
Marche à pied	32,2%	26,0%	48,2%
Vélo	0,5%	5,6%	6,0%
2 roues motorisé	2,7%	2,7%	2,5%
Voiture	58,3%	53,8%	33,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Figure 29 : Évolution de la répartition modale des déplacements journaliers dans le secteur de Parc Méridia entre la situation fil de l'eau et la situation projetée

10.3 GÉNÉRATION DE TRAFIC DU PROJET PARC MÉRIDIA AUX HEURES DE POINTE

10.3.1 Génération totale

Sur la base des résultats de la modélisation réalisée dans le cadre de l'étude Rive Gauche, la génération totale de trafic aux heures de pointe de l'opération Parc Méridia peut être estimée de la façon suivante :

	Emissions	Attractions	Total
HP matin	1 080	1 473	2 553
HP soir	1 768	1 411	3 179

Génération totale de trafic de l'opération Parc Méridia - UVP/h - Source MM06

À l'heure de pointe du matin, ce volume de trafic engendré correspond aux ratios suivants (pour 5 450 logements et 6 000 emplois) :

- émission d'environ 0,20 voitures/h par logement (1 voiture/h pour 5 logements),
- attraction d'environ 0,25 voitures par emploi (1 voiture/h pour 4 emplois).

Ces ratios apparaissent bien cohérents avec ce que l'on peut observer généralement dans des secteurs urbains denses et bien desservis par les transports en commun.

10.3.2 Échanges

La modélisation montre qu'une part importante du trafic engendré est constitué de flux internes au secteur compris entre le Chemin des Baraques au nord, le pied des collines à l'est, la Digue des Français au sud et le Var à l'ouest.

Le volume des échanges avec l'extérieur de ce périmètre est plus réduit que la génération totale, il est présenté dans le tableau ci-dessous.

	Emissions	Attractions	Total
HP matin	650	1 125	1 775
HP soir	1 330	900	2 230

Échanges avec l'extérieur du périmètre Arboras - Collines - Digue - Var - UVP/h - Source MM06

Les cartes des pages suivantes présentent la répartition de ce trafic d'échange sur le réseau de voirie du secteur.

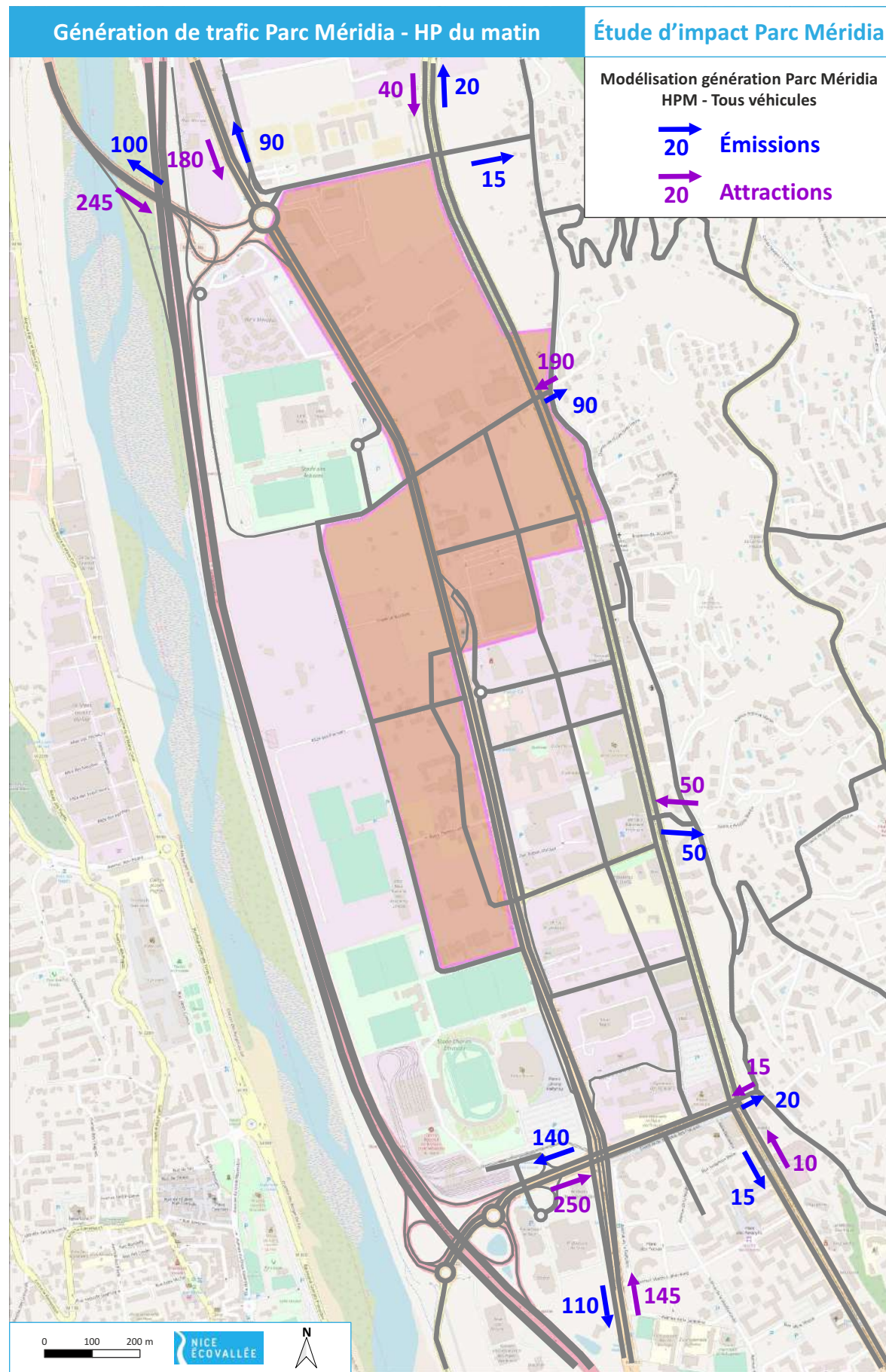


Figure 30 : Génération de trafic Parc Méridia - Heure de pointe du matin

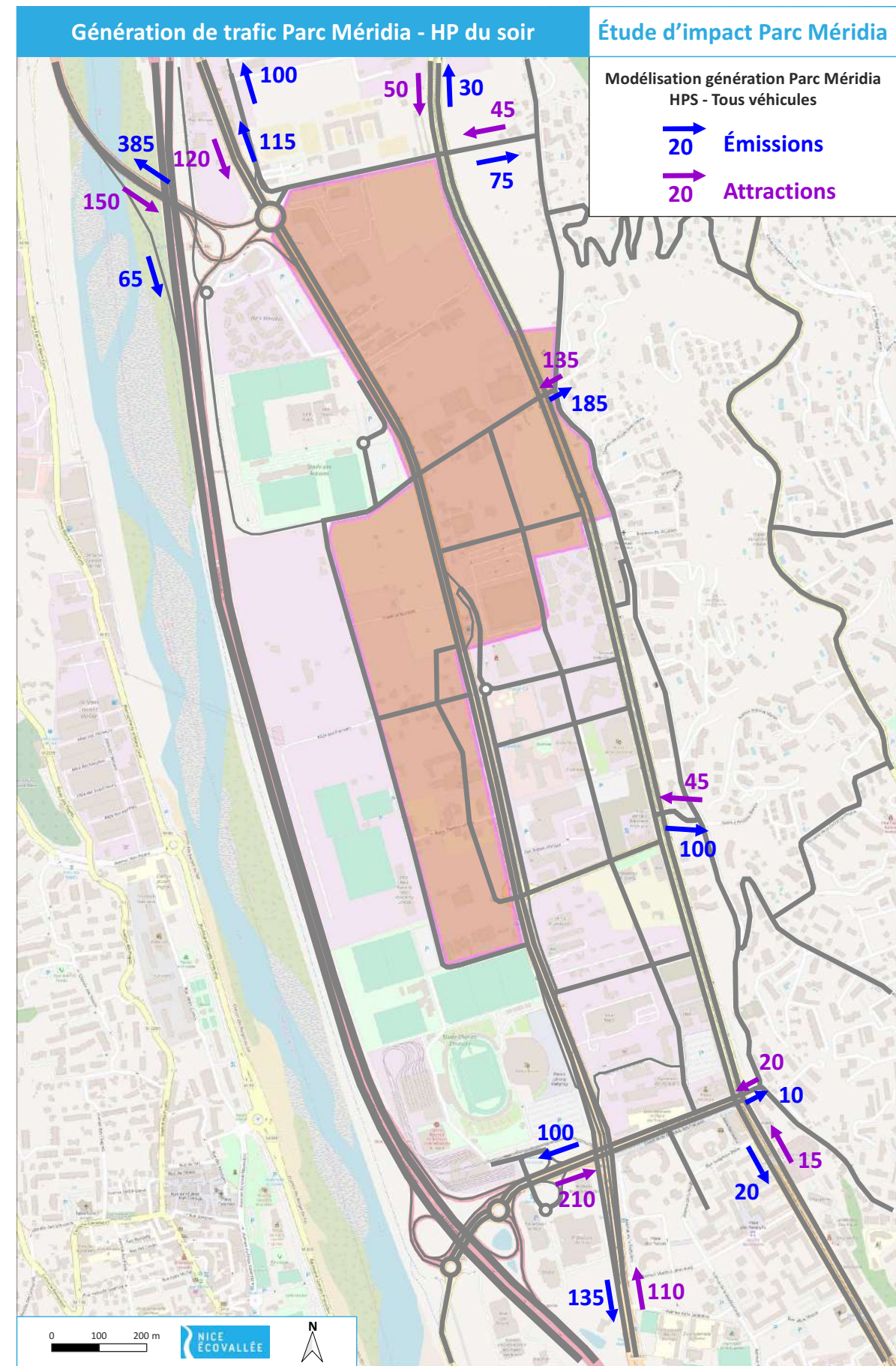


Figure 31 : Génération de trafic Parc Méridia - Heure de pointe du soir

10.4 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER AUX HEURES DE POINTE

Les cartes des pages suivantes présentent les estimations du volume de trafic routier aux heures de pointe sur les principales voies du secteur, sur la base de la modélisation multimodale réalisée dans le cadre de l'étude Rive Gauche :

- évolution modélisée entre la situation 2035 - Fil de l'eau sans Parc Méridia et la situation projetée 2035 avec Parc Méridia,
- situation projetée 2035 avec Parc Méridia modélisée.

Ces cartes font apparaître que l'évolution du volume de trafic liée à la réalisation de Parc Méridia prévue par les simulations est plutôt faible sur les voies du secteur.

La réalisation de Parc Méridia va augmenter de façon conséquente l'offre de logements disponible à proximité des secteurs d'emplois des quartiers Méridia et Arénas / Grand Arénas (et d'autres quartiers à proximité), avec un trajet domicile-travail facilement réalisable en tramway ou à vélo.

De même, elle va augmenter de façon conséquente le nombre d'emplois disponibles à proximité des secteurs d'habitation des quartiers Méridia et Arénas / Grand Arénas (et d'autres quartiers à proximité), avec là aussi un trajet domicile-travail facilement réalisable en tramway ou à vélo.

En conséquence, la réalisation de Parc Méridia devrait avoir pour effet de faire baisser la part modale de la voiture, non seulement dans le périmètre de Parc Méridia, mais aussi à l'échelle de la rive gauche de la basse vallée du Var.

La génération de trafic liée à la réalisation de Parc Méridia apparaît donc compensée en grande partie par cette baisse de la part modale de la voiture dans le secteur de la rive gauche de la basse vallée du Var.

10.4.1 Heure de pointe du matin

À l'heure de pointe du matin :

- le volume total de trafic engendré par Parc Méridia est de l'ordre de 2 600 UVP/h (environ 1 100 émissions et 1 500 attractions),
- la part des échanges avec l'extérieur du périmètre Arboras - Collines - Digue - Var est plus réduite, de l'ordre de 1 800 UVP/h (environ 700 émissions et 1 100 attractions),
- la hausse de ces échanges par rapport à la situation 2035 - Fil de l'eau est modérée, de l'ordre de + 500 UVP/h (principalement des attractions).

Les principales évolutions constatées par rapport à la situation fil de l'eau sont les suivantes :

- une augmentation du volume de trafic sur le Chemin des Baraques au niveau de l'entrée/sortie du carrefour giratoire des Baraques (de l'ordre de + 300 UVP/h),
- une augmentation du volume de trafic sur la RM6222 entre l'échangeur n°51 de l'A8 et le Bd du Mercantour (de l'ordre de + 200 UVP/h),
- une forte augmentation du volume de trafic sur le Bd Luciano (de l'ordre de + 400 UVP/h) et sur le Chemin des Arboras (de l'ordre de + 100 UVP/h), au niveau de leur débouché sur le Bd du Mercantour.

10.4.2 Heure de pointe du soir

À l'heure de pointe du soir :

- le volume total de trafic engendré par Parc Méridia est de l'ordre de 3 200 UVP/h (environ 1 800 émissions et 1 400 attractions),
- la part des échanges avec l'extérieur du périmètre Arboras - Collines - Digue - Var est plus réduite, de l'ordre de 2 200 UVP/h (environ 1 300 émissions et 900 attractions),
- la hausse de ces échanges par rapport à la situation 2035 - Fil de l'eau est modérée, de l'ordre de + 600 UVP/h (environ + 500 émissions et + 100 attractions).

Les principales évolutions constatées par rapport à la situation fil de l'eau sont les suivantes :

- une augmentation du volume de trafic sur le Chemin des Baraques au niveau de l'entrée/sortie du carrefour giratoire des Baraques (de l'ordre de + 400 UVP/h),
- une augmentation du volume de trafic sur la RM6202 bis (de l'ordre de + 200 UVP/h),
- une augmentation du volume de trafic sur la RM6222 entre l'échangeur n°51 de l'A8 et le Bd du Mercantour (de l'ordre de + 100 UVP/h),
- une augmentation du volume de trafic sur l'accès au secteur Parc Méridia par le Bd Maurice Slama (de l'ordre de +100 UVP/h),
- une forte augmentation du volume de trafic sur le Bd Luciano (de l'ordre de + 600 UVP/h) et sur le Chemin des Arboras (de l'ordre de + 100 UVP/h), au niveau de leur débouché sur le Bd du Mercantour.

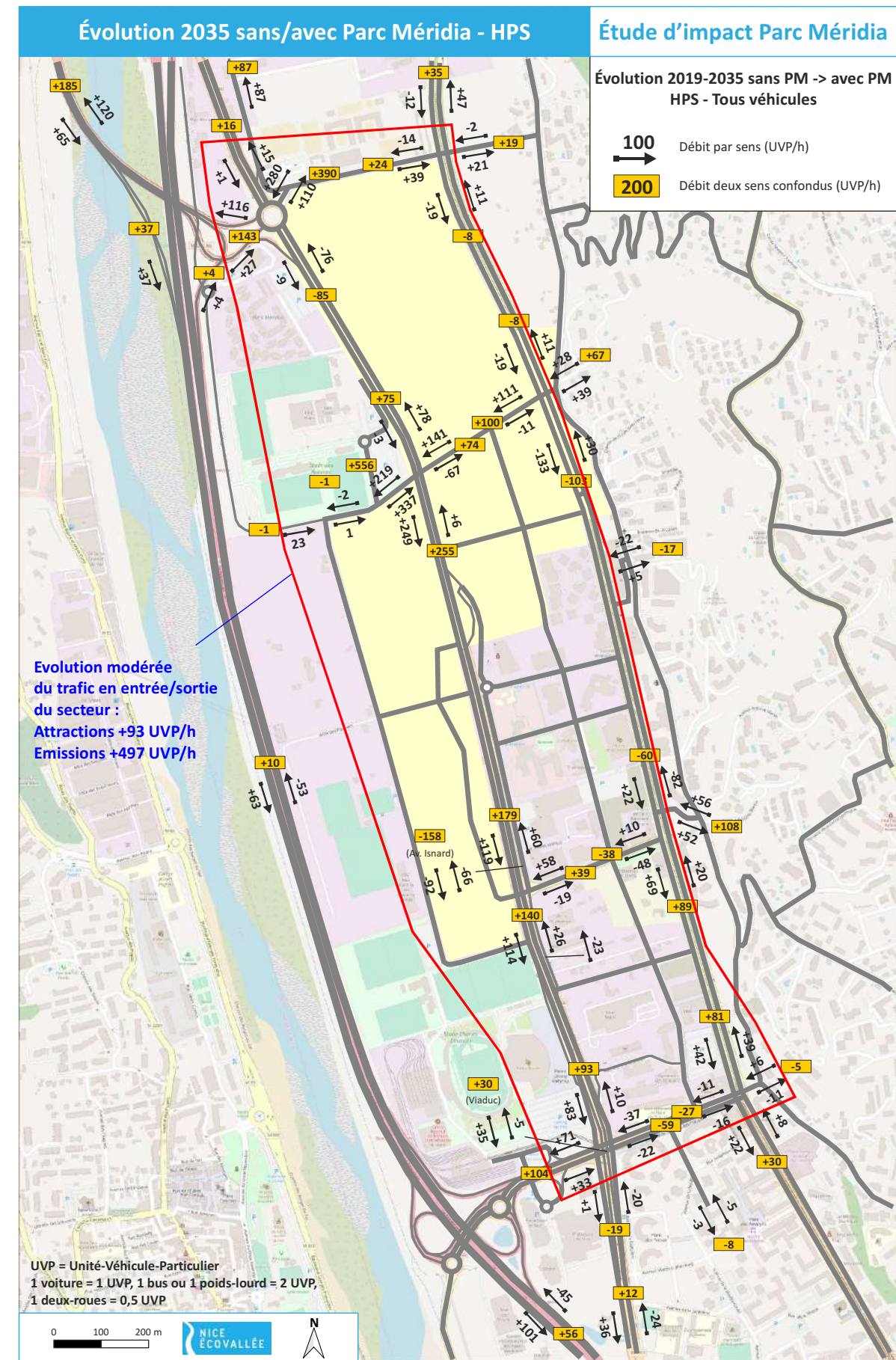
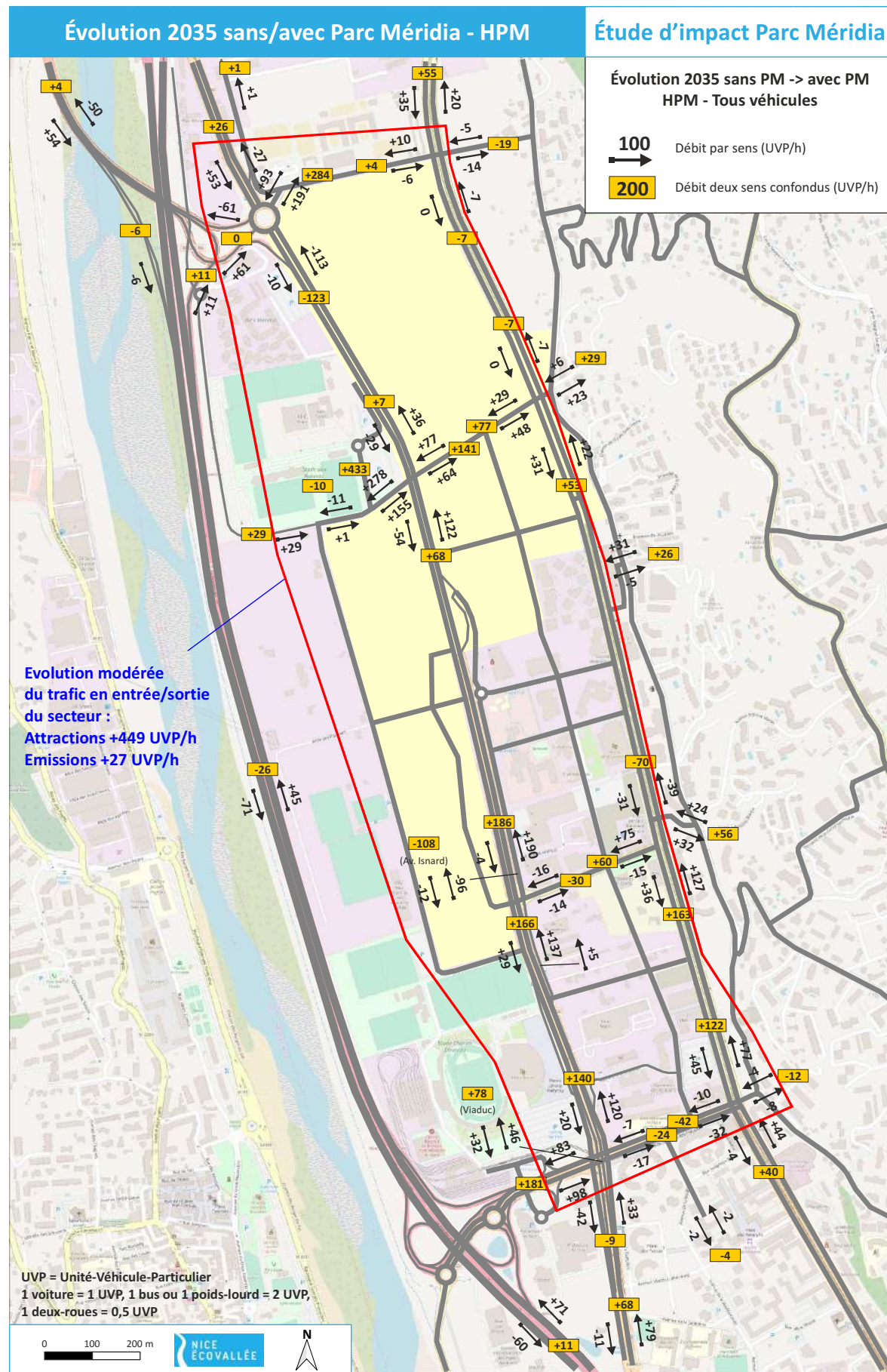


Figure 32 : Évolution modélisée de 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia à 2035 avec Parc Méridia - Heure de pointe du matin

Figure 33 : Évolution modélisée de 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia à 2035 avec Parc Méridia - Heure de pointe du soir

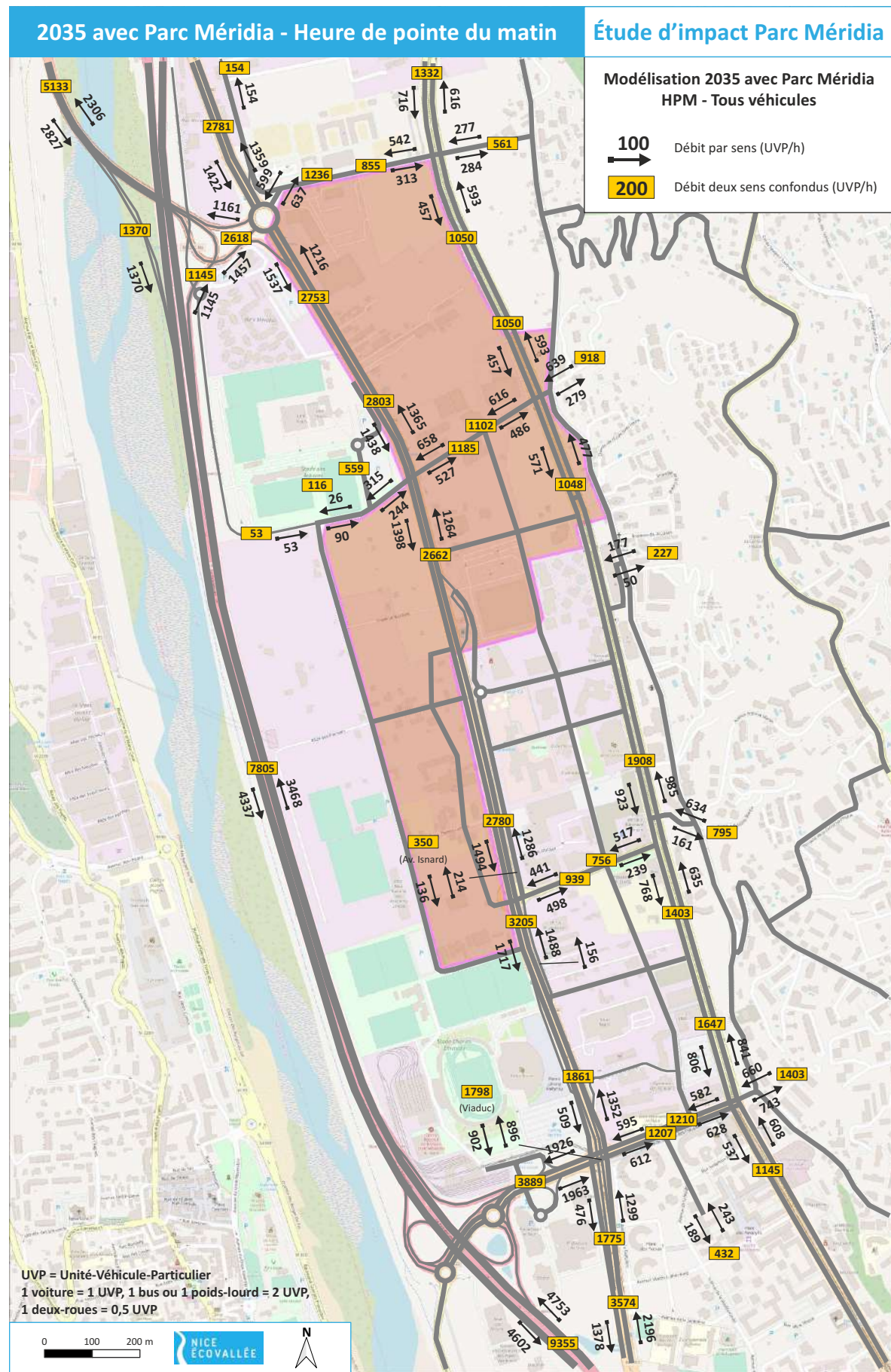


Figure 34 : Situation 2035 projetée avec Parc Méridia modélisée - Heure de pointe du matin

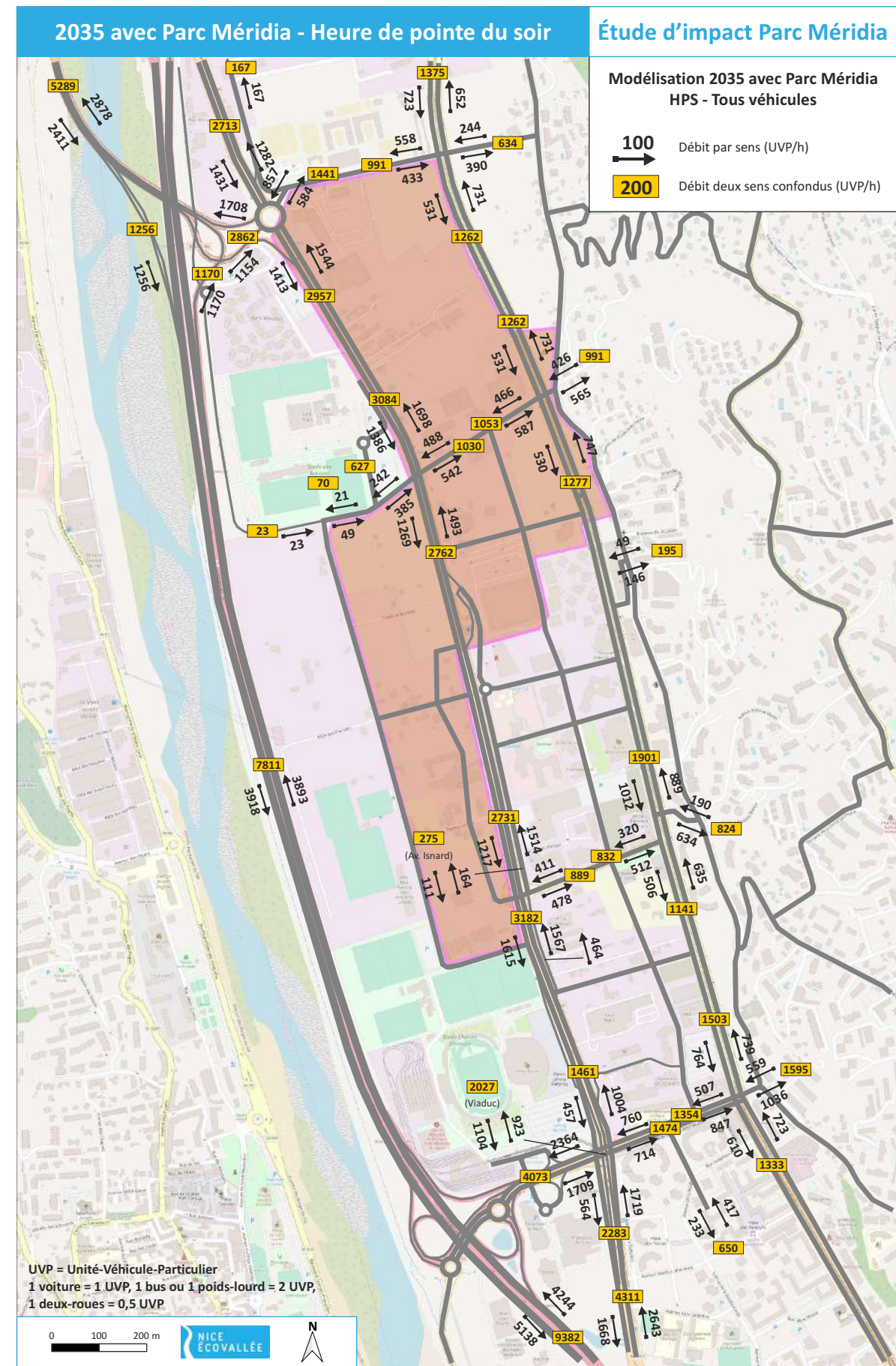


Figure 35 : Situation 2035 projetée avec Parc Méridia modélisée - Heure de pointe du soir

10.5 CONDITIONS DE CIRCULATION

10.5.1 Fonctionnement des carrefours

N°	Carrefour	Période	Trafic 2019 (UVP/h)	Trafic 2035 sans Parc Méridia			Notes	Trafic 2035 avec Parc Méridia (UVP/h)	Évolution Sans Parc Méridia -> Avec Parc Méridia			Notes
				Trafic 2035 sans Parc Méridia (UVP/h)	Évolution	%			Évolution	%		
1	Giratoire des Baraques	HPM	4 124	4 600	+ 476	+ 12%	Forte augmentation des flux vers la RM6202 bis à l'HPS - Forte charge de l'entrée par le Ch. des Baraques à l'HPS - Risque de blocage en cas de ralentissement sur la RM6202 bis	4 694	+ 94	+ 2%	Faible évolution globale - Augmentation des flux sur le Chemin des Baraques - Forte charge de l'entrée par le Ch. des Baraques à l'HPS - Entrée par le Bd du Mercantour nord proche de la saturation - Risque de blocage depuis la RM6202bis	
		HPS	4 151	4 754	+ 603	+ 15%		4 986	+ 232	+ 5%		
2	Bd du Mercantour x Bd Luciano x Ch. des Arboras	HPM	3 072	3 280	+ 208	+ 7%	Faible évolution Fonctionnement fluide	3 604	+ 324	+ 10%	Faible réserve de capacité - Aménagement nécessaire pour un bon fonctionnement des mouvements tournants	
		HPS	3 229	3 271	+ 42	+ 1%		3 751	+ 480	+ 15%		
4	Bd du Mercantour x Av. Robini x Av. Isnard	HPM	3 773	3 606	- 167	- 4%	Faible évolution Fonctionnement fluide	3 715	+ 109	+ 3%	Faible évolution (trafic plus faible qu'en situation initiale) Fonctionnement fluide	
		HPS	3 849	3 682	- 167	- 4%		3 771	+ 89	+ 2%		
5	Bd du Mercantour x Digue des Français	HPM	3 654	4 222	+ 568	+ 16%	Saturation le matin - Fonctionnement perturbé par les remontées de file sur la RM6222 le soir	4 366	+ 144	+ 3%	Faible évolution - Saturation le matin - Fonctionnement perturbé par les remontées de file sur la RM6222 le soir	
		HPS	3 864	4 586	+ 722	+ 19%		4 646	+ 60	+ 1%		
6	Avenue Simone Veil x Chemin des Baraques	HPM	1 480	1 883	+ 403	+ 27%	Fonctionnement fluide	1 899	+ 16	+ 1%	Faible évolution Fonctionnement fluide	
		HPS	1 671	2 096	+ 425	+ 25%		2 131	+ 35	+ 2%		
7	Avenue Simone Veil x Chemin des Arboras	HPM	1 479	1 983	+ 504	+ 34%	Fonctionnement fluide	2 059	+ 76	+ 4%	Faible évolution Fonctionnement fluide	
		HPS	1 632	2 264	+ 632	+ 39%		2 292	+ 28	+ 1%		
8	Avenue Simone Veil x Bd Maurice Slama	HPM	2 330	2 072	- 258	- 11%	Fonctionnement fluide	2 192	+ 120	+ 6%	Faible évolution Fonctionnement fluide	
		HPS	1 905	1 739	- 166	- 9%		1 837	+ 98	+ 6%		
10	Avenue Simone Veil x Digue des Français x Bd Paul Montel x Av. Henri Matisse	HPM	2 745	2 649	- 96	- 3%	Faible évolution - Fonctionnement des tourne-à-gauche difficile - Remontées de file après le passage des tramways	2 703	+ 54	+ 2%	Faible évolution (trafic plus faible qu'en situation initiale) - Fonctionnement des tourne-à-gauche difficile - Remontées de file après le passage des tramways	
		HPS	2 983	2 853	- 130	- 4%		2 893	+ 40	+ 1%		

10.5.1.1 Giratoire des Baraques

Ce carrefour devrait supporter une augmentation modérée du volume de trafic global par rapport à la situation fil de l'eau.

Le volume de trafic devrait augmenter sur l'entrée par le Chemin des Baraques, et cette entrée pourrait avoir un fonctionnement difficile à l'heure de pointe du soir, comme en situation fil de l'eau.

L'entrée par le Bd du Mercantour nord devrait présenter une faible réserve de capacité, et être proche de la saturation à l'heure de pointe du soir.

10.5.1.2 Bd du Mercantour x Bd Luciano x Chemin des Arboras

Ce carrefour devrait fonctionner en limite de saturation.

Le tourne-à-gauche depuis les voies secondaires (Bd Luciano et Chemin des Arboras), déjà difficile en situation fil de l'eau, devrait fortement augmenter avec la réalisation de Parc Méridia.

Un aménagement du carrefour sera nécessaire pour permettre un fonctionnement satisfaisant des mouvements tournants.

10.5.1.3 Bd du Mercantour x Av. du Dr Robini x Av. Pierre Isnard

Ce carrefour devrait supporter une faible évolution du trafic global, et conserver un fonctionnement proche de celui observé en situation initiale.

10.5.1.4 Bd du Mercantour x Traverse Digue des Français

Ce carrefour devrait supporter une faible évolution du trafic global par rapport à la situation fil de l'eau.

Il devrait présenter les mêmes problèmes de fonctionnement que ceux attendus en situation fil de l'eau :

- à l'heure de pointe du matin, le carrefour devrait être saturé,
- à l'heure de pointe du soir, le fonctionnement de la RM6222 devrait être très difficile (entrecroisement des flux en direction du Var), et des remontées de file devraient perturber le fonctionnement du carrefour.

10.5.1.5 Avenue Simone Veil x Chemin des Baraques

Ce carrefour devrait supporter une faible évolution du trafic global, et conserver un fonctionnement satisfaisant.

10.5.1.6 Avenue Simone Veil x Chemin des Arboras

Ce carrefour devrait supporter une faible évolution du trafic global, et conserver un fonctionnement satisfaisant.

10.5.1.7 Avenue Simone Veil x Bd Maurice Slama

Ce carrefour devrait supporter une faible évolution du trafic global, et conserver un fonctionnement satisfaisant.

10.5.1.8 Avenue Simone Veil x Traverse Digue des Français x Bd Paul Montel x Av. Henri Matisse

Ce carrefour devrait supporter une faible évolution du trafic global par rapport à la situation fil de l'eau.

Comme en situation fil de l'eau, le carrefour ne devrait pas fonctionner de façon satisfaisante :

- le passage des tourne-à-gauche est difficile, en raison d'un volume élevé, d'un espace de stockage insuffisant dans le carrefour, et d'un temps de rouge de dégagement insuffisant,
- la durée importante du rouge total pour le passage des tramways (deux lignes traversent le carrefour) provoque à chaque passage des remontées de file sur l'Avenue Simone Veil et la Digue des Français.

10.5.2 Conditions de circulation

Les conditions de circulation devraient peu évoluer par rapport à la situation 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia.

Comme en situation fil de l'eau :

- le fonctionnement du secteur de l'échangeur 51 A8 - Digue des Français - Bd du Mercantour devrait être très difficile aux heures de pointe.
- le secteur des échanges entre l'A8 et la RM6202 bis devrait également être très chargé.
- la circulation sur le Bd du Mercantour devrait être chargée en direction du sud à l'heure de pointe du matin (comme en situation actuelle), et en direction du nord à l'heure de pointe du soir.

La réalisation de Parc Méridia devrait avoir les conséquences supplémentaires suivantes :

- à l'heure de pointe du soir sur le giratoire des Baraques, une forte charge de l'entrée par le Chemin des Baraques, et une entrée par le Bd du Mercantour nord proche de la saturation,
- aux heures de pointe, un fonctionnement difficile du carrefour à feux Bd du Mercantour x Bd Luciano x Chemin des Arboras (tourne-à-gauche depuis les voies secondaires Bd Luciano et Chemin des Arboras).

10.6 SITUATION PROJETÉE 2035 AVEC PARC MÉRIDIA - CONCLUSION

Le projet de ZAC Parc Méridia prévoit la programmation suivante :

- 5 450 logements,
- 141 000 m² d'activités économiques (bureaux, locaux d'activités, laboratoires), pour environ 6 000 emplois, dont un Pôle Santé de 43 800 m²,
- 36 500 m² de commerces et services (dont 15 000 m² de relocalisation de commerces existants et 21 500 m² de nouvelles surfaces),
- 30 000 m² d'équipements publics (deux groupes scolaires de 15 classes, une crèche, un centre socio-culturel, un centre aquatique).

Le quartier bénéficiera d'une bonne desserte par les transports en commun (Tramway T3), d'un réseau cyclable de qualité relié aux voies cyclables structurantes de la Métropole, et d'orientations visant à favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture (maîtrise du stationnement, aménagement des voies internes).

Sa réalisation devrait permettre de faire baisser la part de la voiture individuelle dans les déplacements dans le secteur à environ 34%, contre 54% en situation fil de l'eau.

La génération totale de trafic du projet aux heures de pointe devrait être de l'ordre de 2 600 UVP/h le matin et de 3 200 UVP/h le soir.

En raison de la forte baisse de la part de la voiture dans le secteur de Parc Méridia, mais aussi dans les quartiers à proximité, le trafic en entrée/sortie du périmètre Arboras - Collines - Digue des Français - Var ne devrait augmenter que modérément, d'environ 500 UVP/h le matin et 600 UVP/h le soir.

L'exemplarité du projet en matière d'organisation des déplacements lui permet ainsi de n'avoir qu'un impact limité sur le volume de trafic au regard de l'importance de sa programmation.

Les conditions de circulation devraient peu évoluer par rapport à la situation 2035 Fil de l'eau sans Parc Méridia.

L'étude de circulation Rive Gauche a mis en lumière des difficultés attendues en situation fil de l'eau dans certains secteurs, et le fonctionnement de ces secteurs restera difficile avec la réalisation de Parc Méridia.

Deux zones devront faire l'objet d'une étude plus détaillée dans le cadre de l'étude Rive Gauche et/ou du dossier de réalisation de ZAC :

- le secteur de l'échangeur 51 A8 - Digue des Français - Bd du Mercantour,
- le secteur des échanges entre l'A8 et la RM6202 bis.

