

MARINA DU VIEUX-PORT DE CANNES  
 Vieux-Port de Cannes, Capitainerie - 1<sup>er</sup> étage  
 Promenade de la Pantiero  
 06400 CANNES

# Réaménagement du quai Laubeuf Vieux-Port de Cannes Commune de Cannes (06400)

## Annexe 10. Etude de trafic





# **CANNES** **PORT DE CANNES ET QUAI LAUBOEUF**

## **Etude de l'impact sur le trafic et dimensionnement du projet de réaménagement**

Document du 21 novembre 2022



16 Route de la Gavotte - 13015 Marseille  
Tél : 04 91 03 68 59 – Fax : 04 91 60 39 01  
Email : [contact@transmobilités.com](mailto:contact@transmobilités.com)



Etude n° : A1757  
Réalisée par : Romain DURAND  
Vérifiée par : Benoît JOGUET  
Version du : 21 novembre 2022

Objet de l'étude	page	3
<b>Partie 1 : Etat des lieux, diagnostic, expertise</b>	<b>page</b>	<b>4</b>
Localisation des points de comptages utilisés	page	5
Trafics journaliers en situation actuelle	page	6
Trafics en Heure de Pointe du Matin	page	7
Trafics en Heure de Pointe du Soir	page	8
Niveau de fonctionnement habituel dans le secteur	page	9
Stationnement	page	10
Transports en commun – Réseau Urbain	page	11
Transports en commun – Flux piétons et bus générés par les croisières	page	12
<b>Partie 2 : Impacts du projet</b>	<b>page</b>	<b>13</b>
Stationnement – IMPACTS DES PHASES TRAVAUX ET PROJET	page	14
Trafics journaliers en situation travaux	page	15
Trafics attendus en Heure de Pointe du Matin – PHASE TRAVAUX	page	16
Trafics attendus en Heure de Pointe du Soir – PHASE TRAVAUX	page	17
Niveau de fonctionnement attendu en phase travaux dans le secteur	page	18
Transports en commun – Flux piétons et bus générés par les croisières en PHASE PROJET	page	19
Trafics journaliers en situation projet	page	21
Trafics attendus en Heure de Pointe du Matin – PHASE PROJET	page	22
Trafics attendus en Heure de Pointe du Soir – PHASE PROJET	page	22
Niveau de fonctionnement attendu en phase projet dans le secteur	page	24
Trafics journaliers en situation projet + 20 ans	page	25
Trafics journaliers en situation sans projet + 20 ans	page	26
<b>Synthèse de l'étude</b>	<b>page</b>	<b>27</b>

# Objet de l'étude

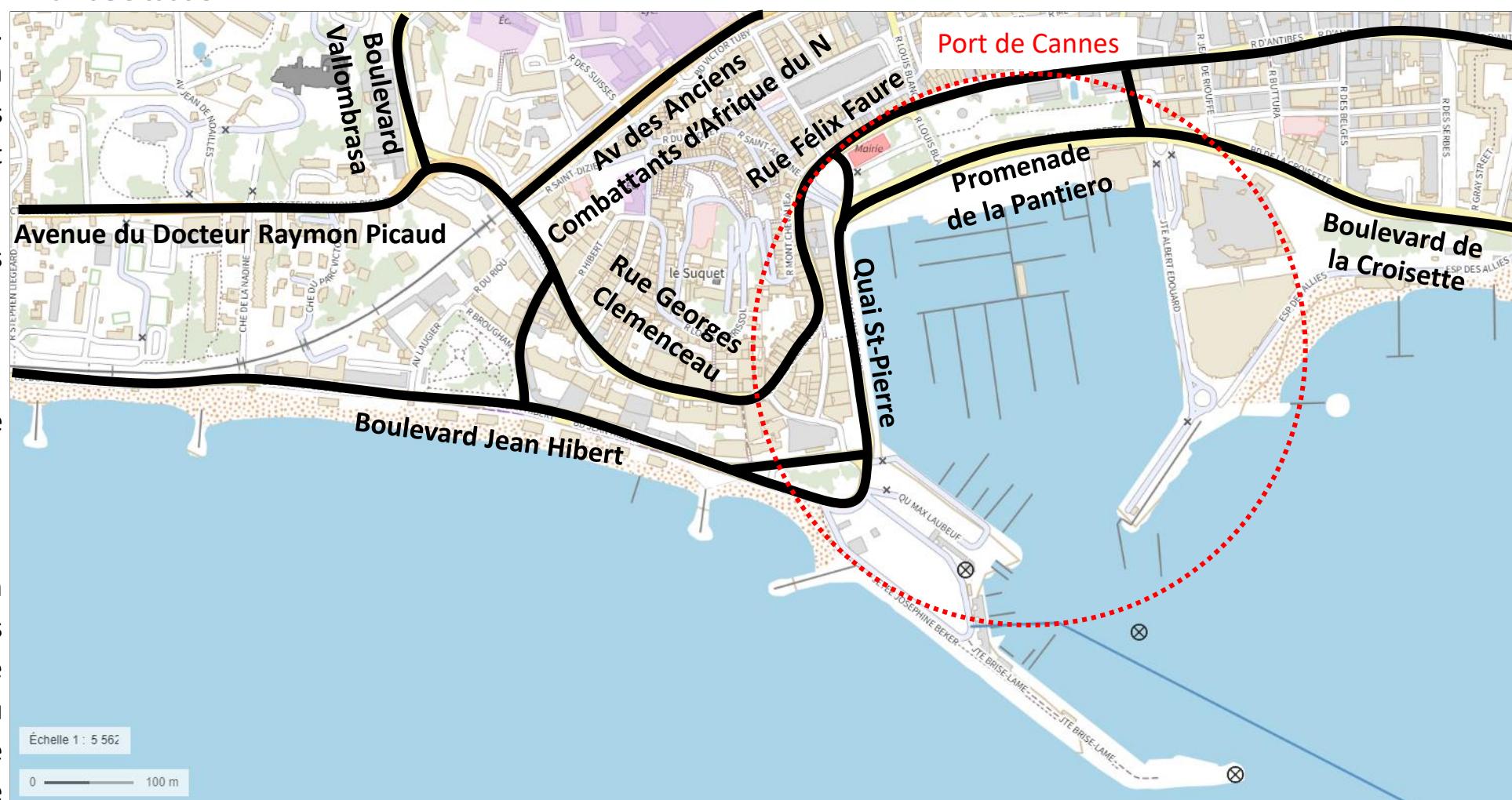
Un projet de réaménagement et de modernisation du Port de Cannes est envisagé. L'objectif du projet est d'ouvrir le port sur la ville de Cannes, tout en garantissant des espaces agréables pour les plaisanciers et différents usagers.

Pour cela, plusieurs travaux, en lien avec des activités et services différents, sont envisagés :

- Aménagement du quai Laubeuf
- Restructuration du bassin portuaire existant
- Aménagement de la Jetée Albert Edouard

La présente étude doit permettre dans un premier temps de rendre compte d'un état des lieux sur l'accessibilité du Port de Cannes et de faire ressortir les enjeux relatifs au stationnement. Dans un second temps, elle doit permettre de dimensionner le stationnement et les carrefours du secteur d'étude. Dans un troisième et dernier temps, l'étude devra rendre compte de l'impact circulaire du chantier et du projet définitif. D'éventuelles préconisations pourront alors être développées.

Plan de situation



# **Partie 1 : Etat des lieux, diagnostic, expertise**

# Localisation des points de comptages utilisés

Les données de comptages utilisées sont celles des stations de comptages permanentes de la ville de Cannes. Leur localisation est présentée sur la carte ci-contre.

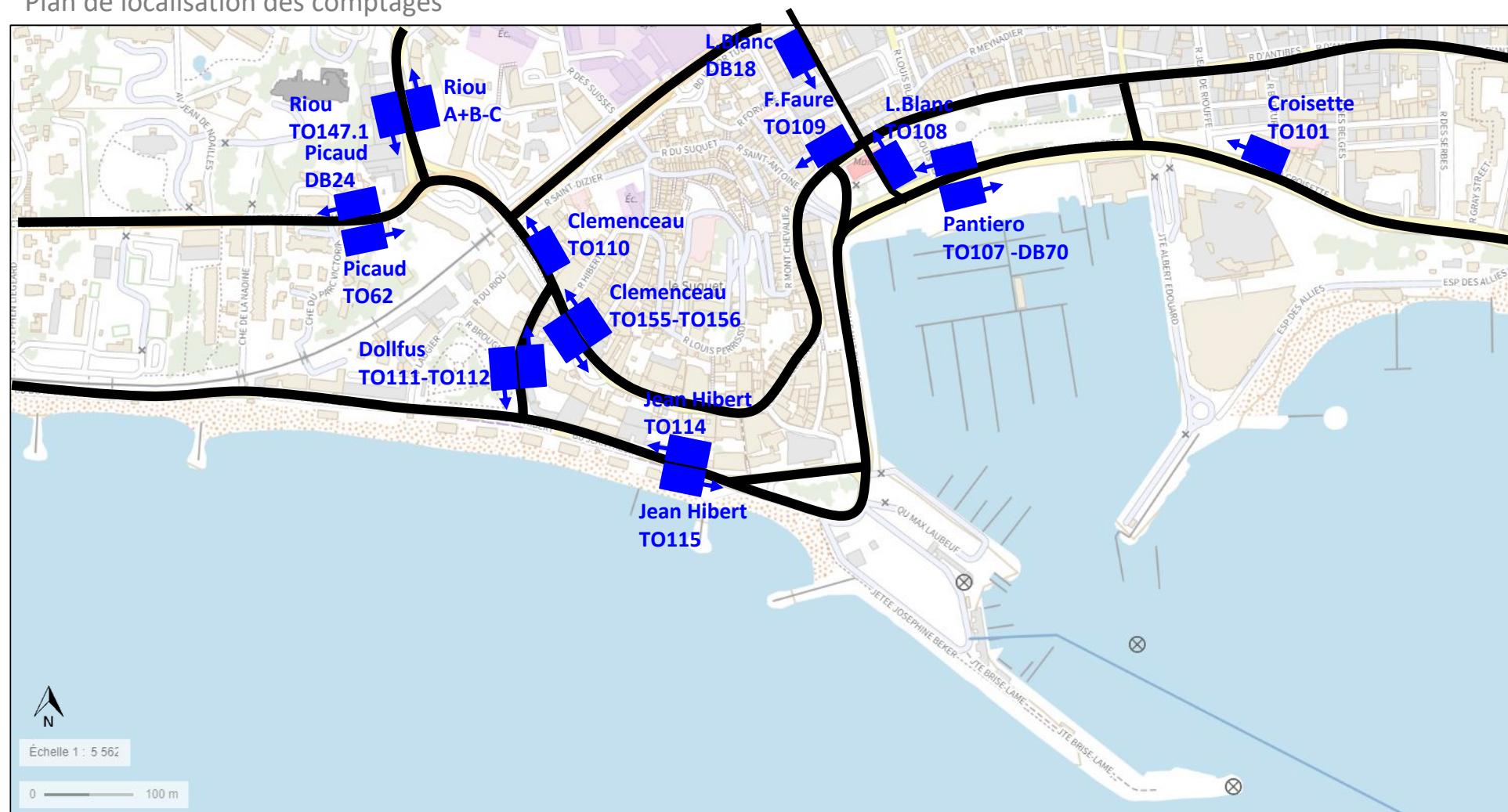
Les données utilisées datent de juin 2022 pour la majorité d'entre elles. Pour les stations présentées dans la liste ci-dessous, ce sont les données d'octobre 2018 redressées grâce aux autres données de juin 2022 qui ont été utilisées :

- Félix Faure TO109
- Promenade de la Pantiero TO107 et DB70
- Louis Leblanc TO108

Après traitement de ces données, il est possible de synthétiser les trafics du secteur d'étude en HPM et HPS. **Dans la suite du rapport, il est considéré que la circulation sur le littoral au niveau du port est à 2x1 voie de circulation.**

Les données détaillées des postes de comptages sont présentées en annexes.

Plan de localisation des comptages



# Trafics journaliers en situation actuelle

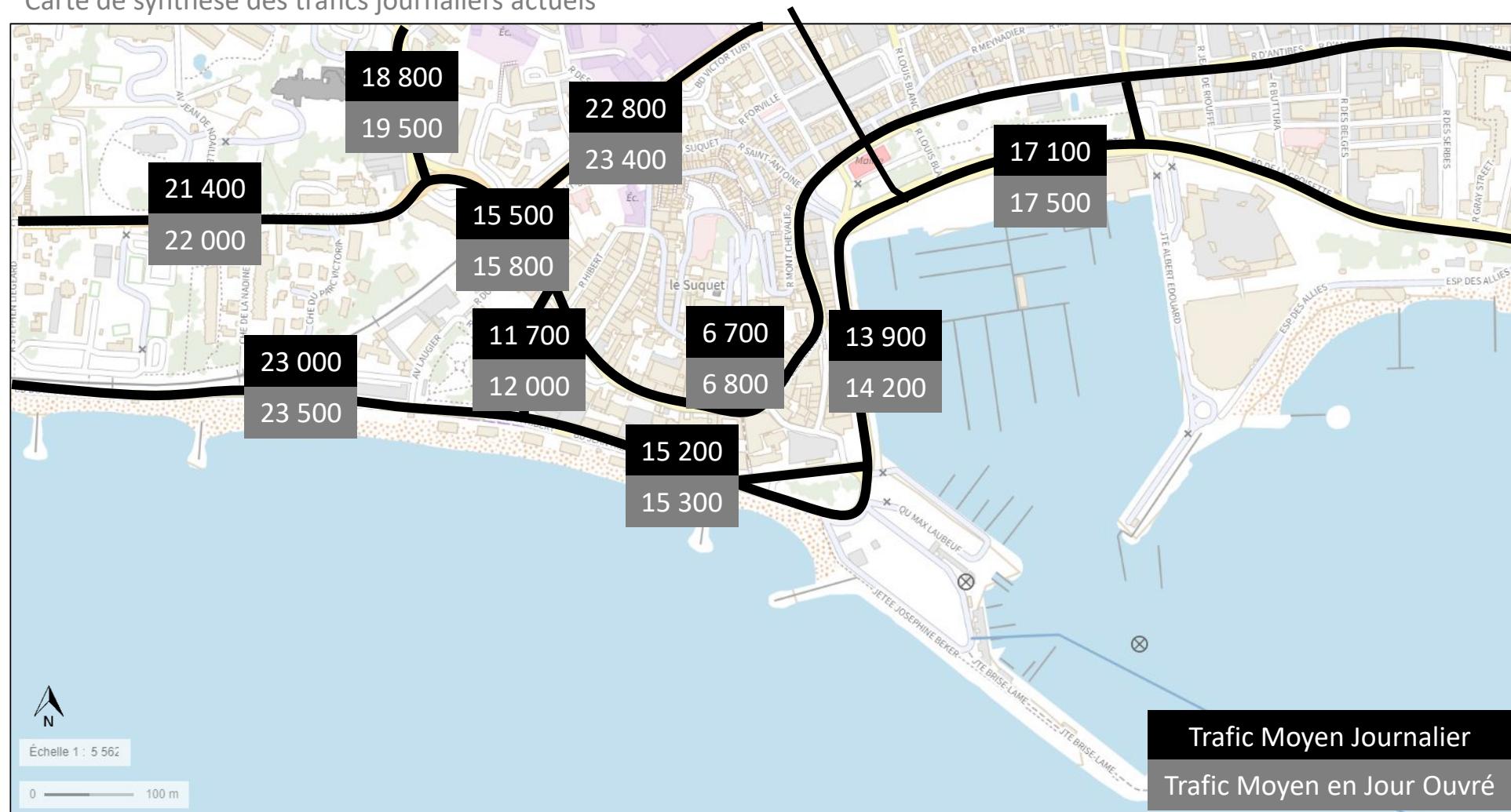
La carte ci-contre présente les trafics journaliers s'écoulant actuellement sur le secteur d'étude.

A noter que la part du trafic Poids Lourds au niveau du secteur d'étude représente 4% du trafic total.

**Les niveaux de trafic sont très élevés sur la partie Ouest du secteur d'étude, où plus de 20 000 véhicules/jour, deux sens cumulés, ont été recensés.**

**Au niveau du Port, 14 000 à 17 000 véhicules/jour, deux sens cumulés ont été recensés.**

Carte de synthèse des trafics journaliers actuels



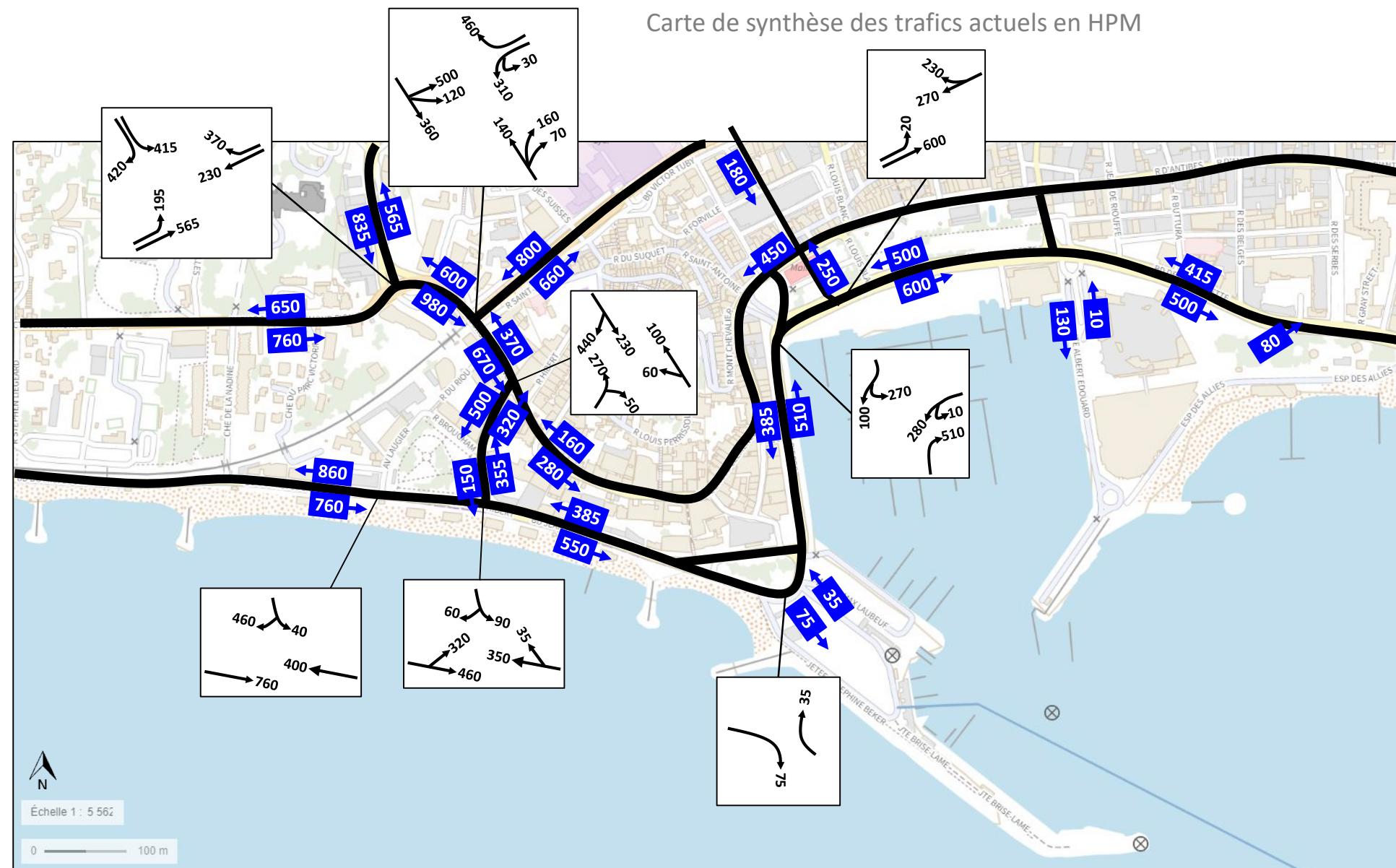
# Traffic en Heure de Pointe du Matin

Les données de comptages de la ville de Cannes permettent de redresser les données de comptages directionnels issues de l'étude A1105 de TransMobilités, datant de 2019.

La carte ci-contre présente les trafics s'écoulant actuellement sur le secteur d'étude.

L'HPM a été identifiée entre 8h00 et 9h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes :  
1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp

Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade de la Pantiero et le Boulevard de la Croisette, avec des trafics pouvant aller jusqu'à environ 800 uvp/h/sens.



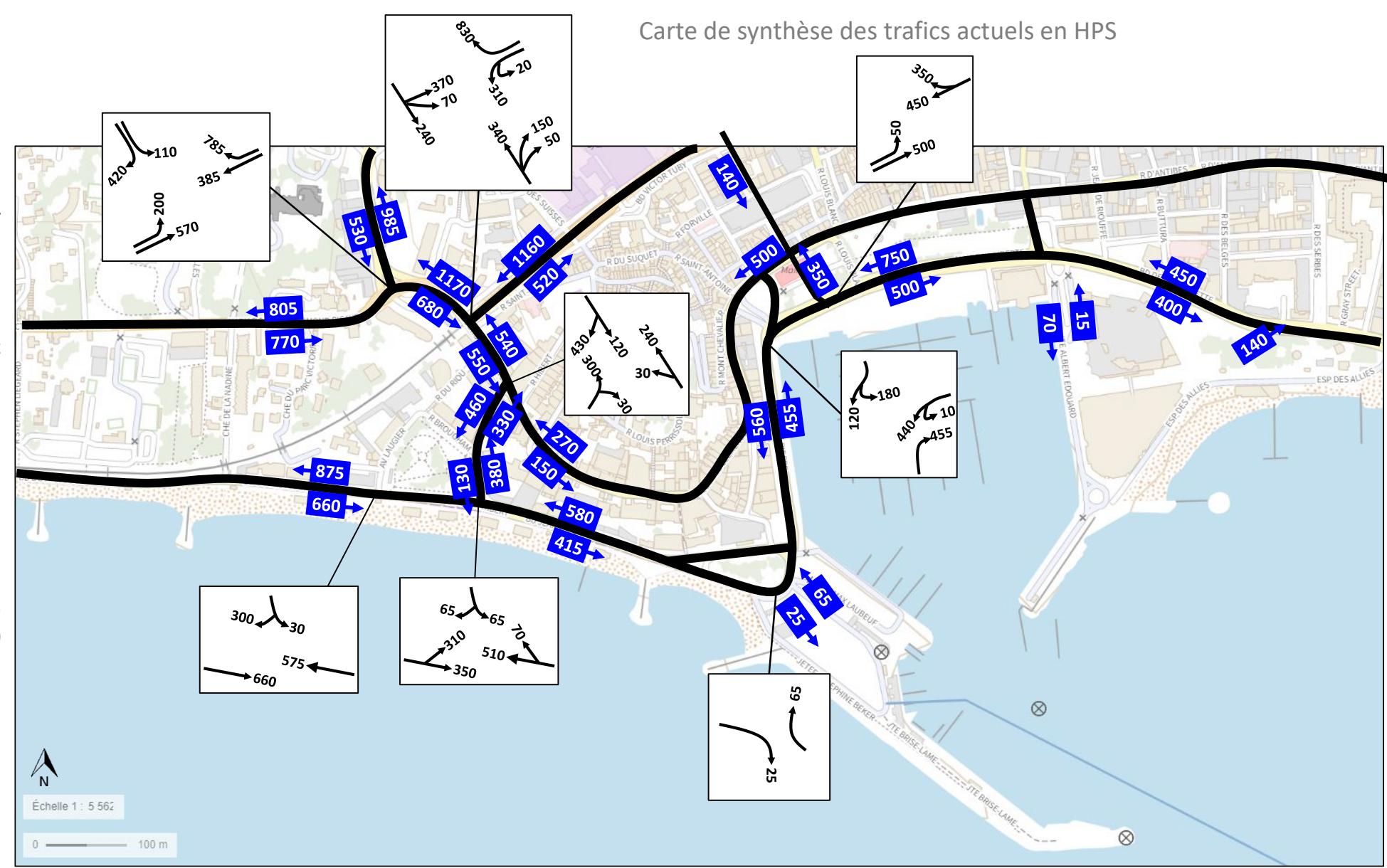
# Traffics en Heure de Pointe du Soir

Les données de comptages de la ville de Cannes permettent de redresser les données de comptages directionnels issues de l'étude A1105 de TransMobilités, datant de 2019.

La carte ci-contre présente les trafics s'écoulant actuellement sur le secteur d'étude.

L'HPS a été identifiée entre 17h00 et 18h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes :  
1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp

Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade de la Pantiero et le Boulevard de la Croisette, avec des trafics pouvant aller jusqu'à environ 800 uvp/h/sens.



# Niveau de fonctionnement habituel dans le secteur

La capacité correspond au trafic global qui peut s'écouler sur une voie. Elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour.

La réserve de capacité est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en %, et il est usuellement admis que :

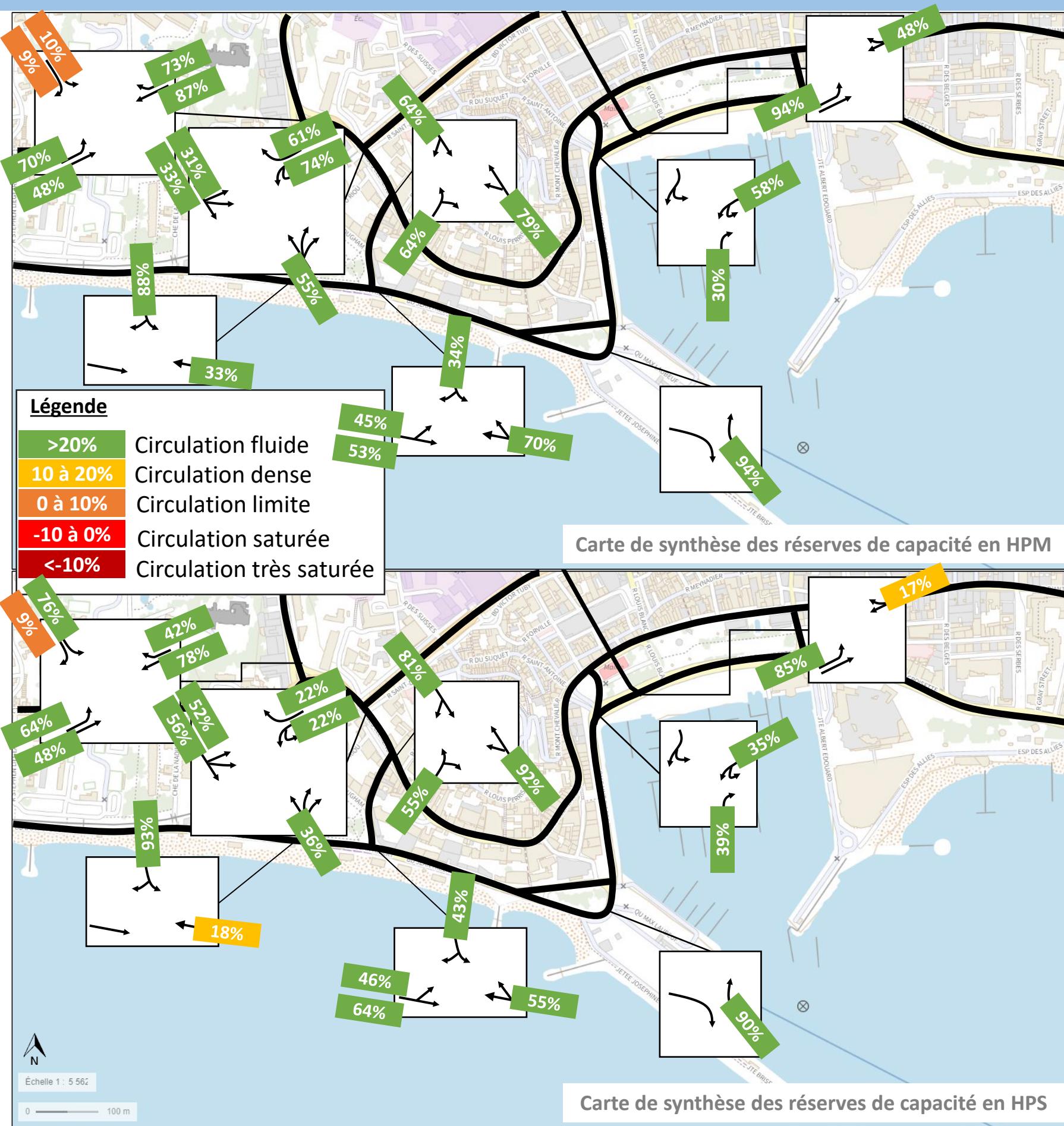
- ☐ Si la RC est >20%, la circulation est fluide,
- ☐ Si la RC est comprise entre 10 et 20%, la circulation est dense,
- ☐ Si la RC est comprise entre 0 et 10%, la circulation est limitée,
- ☐ Si la RC est comprise entre -10% et 0, la circulation est saturée,
- ☐ Si la RC est inférieure à -10%, la circulation est très saturée.

La carte ci-contre présente les réserves de capacité calculées au regard des trafics actuels sur le secteur d'étude.

Pour les carrefours en T, les réserves de capacité ont été calculées à l'aide de la méthode des créneaux critique préconisée par le CEREMA.

Pour les carrefours à feux, les réserves de capacité ont été calculées sur la base des diagrammes de feux actuels en heure de pointe, à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA.

**Il ressort, aux heures de pointe, que les conditions de circulation sont fluides, ou peuvent être denses par endroit (réserves de capacité entre 10% et 20%), mais, globalement, elles ne sont pas saturées.**



# Stationnement

Au niveau du port de Cannes, 4 espaces de stationnement ont été recensés :

- ❑ Parking Laubeuf – 305 places de stationnement, 7 places PMR, 25 places bus
- ❑ Parking Pantiero – 556 places de stationnement, 10 places PMR
- ❑ Parking du Palais – 900 places de stationnement, 15 places PMR
- ❑ Parking public sur la jetée Albert Edouard – 80 places de stationnement, 2 places PMR

La carte ci-contre synthétise ces informations.

Des comptages aux entrées/sorties des parkings Laubeuf et Palais/jetée Albert Edouard ont été réalisés aux heures de pointe du matin et du soir.

Il ressort que :

- ❑ Parking Laubeuf :
  - HPM : 75 uvp/h en entrée et 35 uvp/h en sortie
  - HPS : 25 uvp/h en entrée et 65 uvp/h en sortie
- ❑ Palais/Jetée Albert Edouard :
  - HPM : 130 uvp/h en entrée et 90 uvp/h en sortie
  - HPS : 70 uvp/h en entrée et 155 uvp/h en sortie

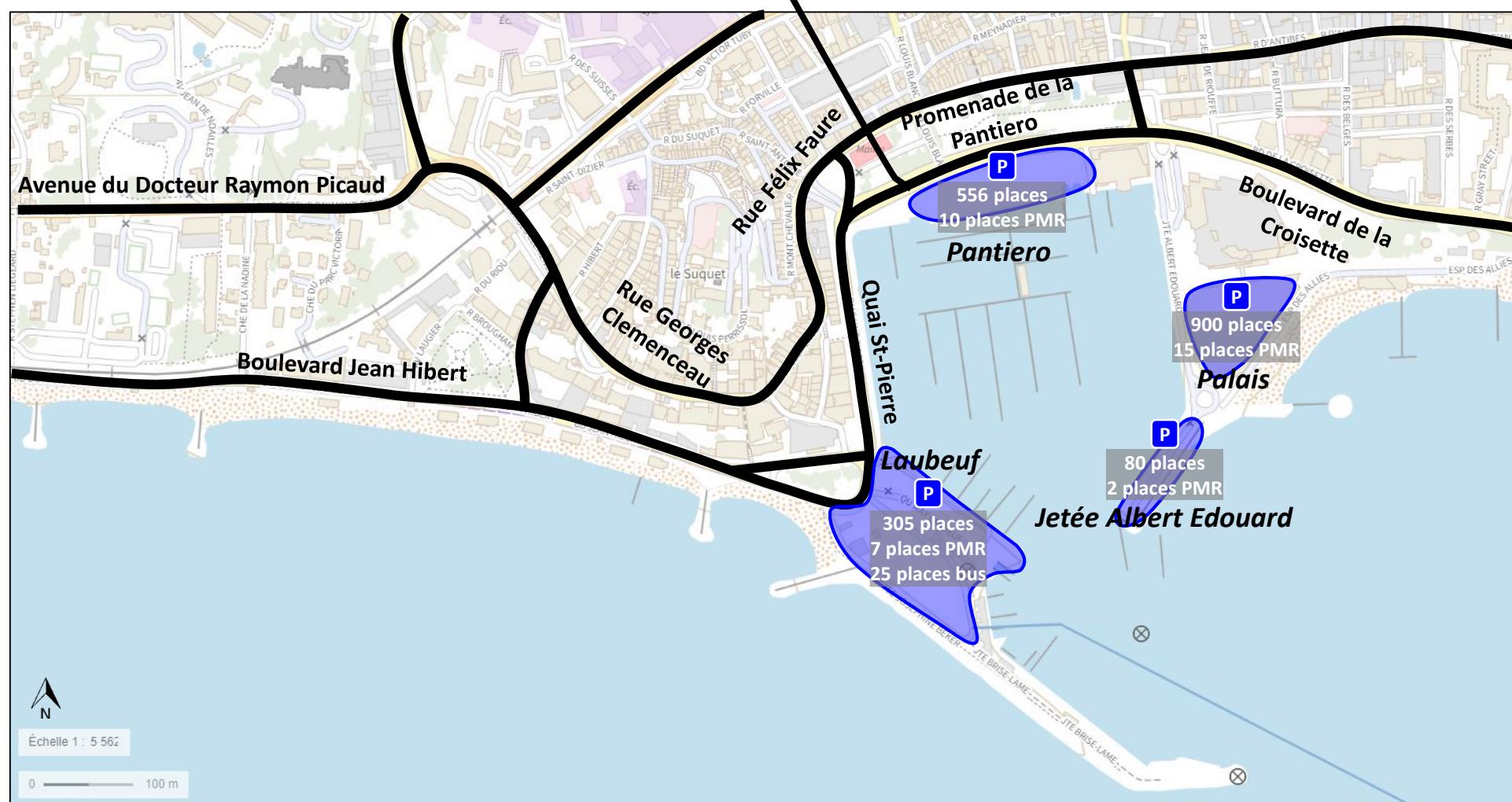
**Au total, en situation actuelle, les parkings génèrent :**

❑ **205 uvp/h en entrée et 125 uvp/h en sortie en HPM**

❑ **95 uvp/h en entrée et 220 uvp/h en HPS**

**La génération des parkings du secteur est plutôt faible pour des parkings en centre-ville.**

## Localisation de l'offre de stationnement



# Transports en commun – Réseau Urbain

Au niveau du secteur d'études, 12 lignes de bus régulières de la ville ont été recensées :

- Ligne A Gare SNCF – Centre Commercial Minelle
- Ligne 1 Penh Chaï – Alfred de Musset (+ nuit)
- Ligne 2 Blanchisserie – Les Bastides (+ nuit)
- Ligne 4 Place Leclerc – Hôtel de Ville
- Ligne 6A Le Colombier – Hôtel de Ville
- Ligne 6B Parc Saint-Paul – Hôtel de Ville
- Ligne 7 Mare Monte – Polyclinique
- Ligne 7A Villa Font de Veyre – Hôtel de Ville (Transport à la Demande)
- Ligne 10 Les Pins Parasols – Hôtel de Ville
- Ligne 12 Les Mirandolles II – Hôtel de Ville
- Ligne 21 Hôtel de Ville – Notre Dame des Pins (+ nuit)
- Ligne 22 Gare SNCF – Théoule-Mairie

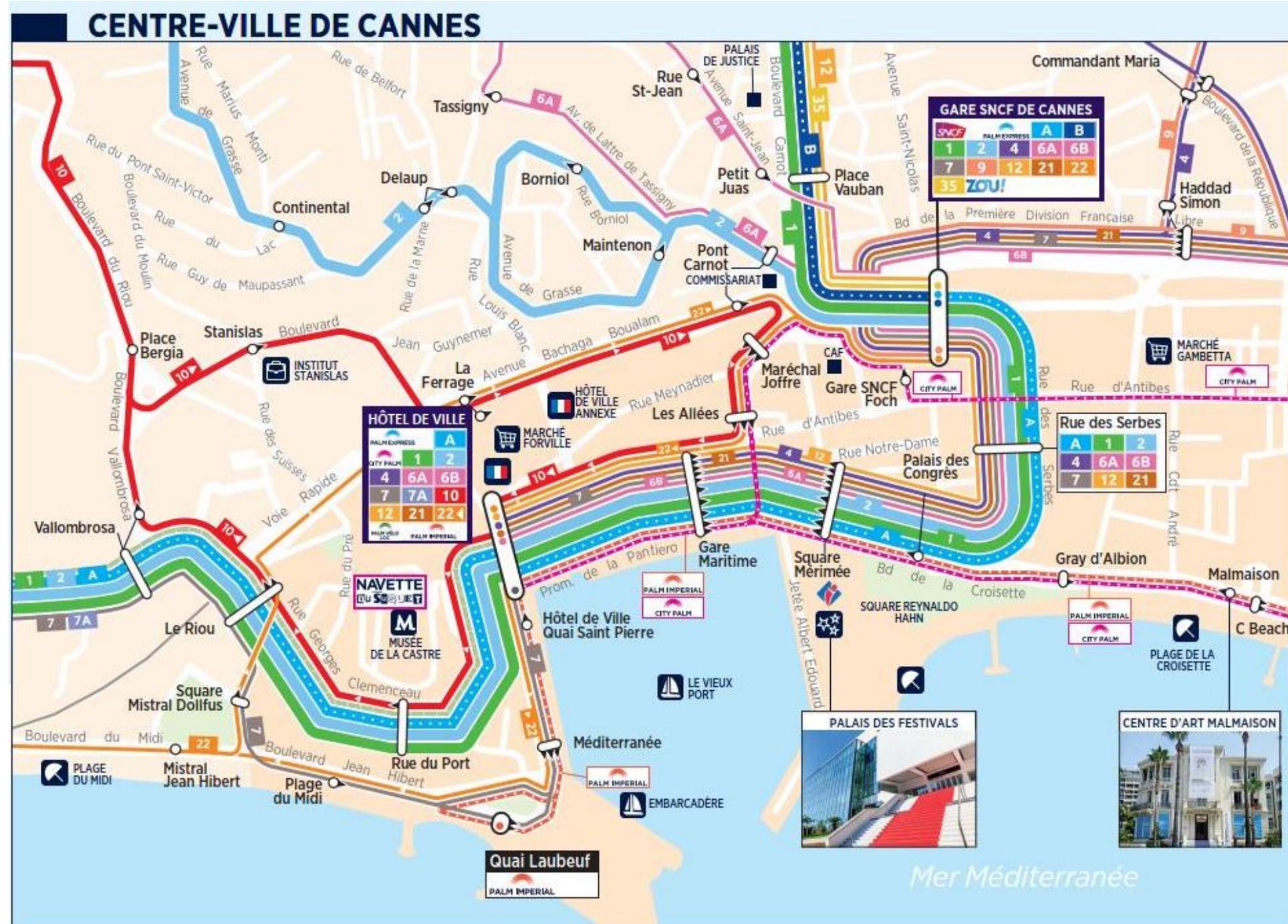
A cela s'ajoutent des navettes (City Palm, Suquet) sur la partie Ouest du port et le bus touristique PALM IMPERIAL.

La carte ci-contre, extraite du site de PalmBus, schématise le réseau.

Les fiches horaires de chaque ligne de bus ont été analysées, il est à retenir que :

- 4 lignes majeures (haut niveau service, haut cadencement) : A, 1, 2, 20
- 2 lignes complémentaires (niveau de service plus modeste, cadencement moins important) : 4, 10
- 6 lignes spécifiques (niveau service adapté pour une offre ciblée) : 6A, 6B, 7, 7A, 12, 22

Lignes de bus – Centre-ville (source : <https://www.palmbus.fr/fr/les-plans-du-reseau/34>)



**Il est important de noter que le projet de réaménagement du port de Cannes va impacter surtout la ligne 22 (notamment durant les travaux) et les lignes 4, 6A, 6B, 7, 10, 12 et 21, ainsi que le bus PALM IMPERIAL qui seront concernées par le réaménagement du quai Laubeuf, où des emplacements bus seront créés pour accueillir, à la manière d'un terminus, les véhicules de ces lignes.**

# Transports en commun – Flux piétons et bus générés par les croisières

Au niveau du quai Laubeuf, les arrivées des bateaux de croisières génèrent des flux piétons et bus, correspondant aux croisiéristes ayant opté pour une excursion dans Cannes en bus.

Grâce aux données d'arrivées/départ de bateaux et de flux piétons générés par ces derniers sur les années 2017 et 2018, il est possible de déduire, en situation actuelle le nombre de bus générés de manière journalière par les activités de croisière.

Selon les données fournies, il ressort que :

- 37% des croisiéristes optent pour une excursion,
- Le taux de remplissage des bateaux est de 70%.

## **Pour 2018 :**

En situation exceptionnelle, 3 465 passagers descendent des bateaux et sont à prendre en charge en même temps pour les excursions.

En situation maximale, considérée comme dimensionnante, 2 500 passagers descendent des bateaux et sont à prendre en charge en même temps pour les excursions.

En situation moyenne, 1 189 passagers descendent des bateaux et sont à prendre en charge en même temps pour les excursions.

## **Pour 2019 :**

En situation exceptionnelle, 4 048 passagers descendent des bateaux et sont à prendre en charge en même temps pour les excursions.

En situation maximale, considérée comme dimensionnante, 3 000 passagers partent en excursion.

En situation moyenne, 1 189 passagers descendent des bateaux et sont à prendre en charge en même temps pour les excursions.

Tableau de synthèse des flux piétons et bus générés par les croisières

		Nombre de passagers	Nombre de passagers partant en excursion à prendre en charge	Nombre de bus nécessaires
2018	Situation moyenne	3 215	1 190	20
	Situation dimensionnante	6 700	2 500	42
	Situation exceptionnelle	9 365	3 465	58
2019	Situation moyenne	3 870	1 430	24
	Situation dimensionnante	8 110	3 000	50
	Situation exceptionnelle	10 940	4 050	68

Il a été considéré comme situation exceptionnelle le jour où le plus de passagers ont été recensés. Cette situation n'arrivant qu'une fois par an, il a été décidé de prendre, pour la suite de l'étude, une situation dite dimensionnante.

Cette dernière représente une situation régulière où le nombre de passagers effectuant une excursion à prendre en charge est jugé suffisamment grand.

La situation moyenne représente la moyenne de tous les jours de l'année où des passagers ont été pris en charge.

**Sur les années 2018 et 2019, les activités de croisière généraient respectivement 42 et 50 bus aux situations dimensionnantes.**

**Une fois dans l'année, les activités de croisière généraient au maximum 68 bus.**

## **Partie 2 : Impacts du projet**

# Stationnement – IMPACTS DES PHASES TRAVAUX ET PROJET

Durant la phase travaux, qui est prévue de janvier 2024 à décembre 2026, la capacité du parking du quai Laubeuf sera réduite à 130 places VL et 4 places bus.

Cela aura un impact sur la fréquentation de tous les parkings du secteur : les véhicules ne pouvant plus stationner au niveau du parking Laubeuf rejoindront les autres espaces de stationnement publics.

Ces travaux ne généreront pas du trafic à terme, mais la répartition des trafics sur le secteur d'étude sera modifiée.

**En entrée et en sortie des parkings, les trafics (arrondis à 5 uvp/h) prévus en phase travaux sont de :**

**Parking Laubeuf :**

- **HPM : 30 uvp/h en entrée et 15 uvp/h en sortie**
- **HPS : 10 uvp/h en entrée et 30 uvp/h en sortie**

**Palais :**

- **HPM : 175 uvp/h en entrée et 110 uvp/h en sortie**
- **HPS : 85 uvp/h en entrée et 190 uvp/h en sortie**

Durant la phase projet, qui est prévue à partir de janvier 2027, la capacité du parking Laubeuf sera portée à 402 places VL et 35 places bus. Le parking de la jetée Albert Edouard n'existera plus, le trafic en entrée et sortie de l'ensemble Palais/Jetée sera donc moins important.

**En appliquant les ratios de génération des parkings de la situation actuelle, en entrée et en sortie des parkings, les trafics (arrondis à 5 uvp/h) prévus en phase projet sont de :**

**Parking Laubeuf :**

- **HPM : 100 uvp/h en entrée et 45 uvp/h en sortie**
- **HPS : 35 uvp/h en entrée et 85 uvp/h en sortie**

**Palais :**

- **HPM : 120 uvp/h en entrée et 85 uvp/h en sortie**
- **HPS : 65 uvp/h en entrée et 140 uvp/h en sortie**

Tableau récapitulatif du trafic généré par les espaces de stationnement

ACTUEL		LAUBEUF	PANTIERO	PALAIS	JETEE AE
	PLACES	305	556	900	80
TRAFIC ENTREE	HPM	75	-	119	11
	HPS	25	-	64	6
TRAFIC SORTIE	HPM	35	-	83	7
	HPS	65	-	142	13

CHANTIER		LAUBEUF	PANTIERO	PALAIS	JETEE AE
	PLACES	130	556	900	0
TRAFIC ENTREE	HPM	32	-	173	0
	HPS	11	-	84	0
TRAFIC SORTIE	HPM	15	-	110	0
	HPS	28	-	192	0

PROJET		LAUBEUF	PANTIERO	PALAIS	JETEE AE
	PLACES	402	556	900	0
TRAFIC ENTREE	HPM	99	-	130	0
	HPS	33	-	70	0
TRAFIC SORTIE	HPM	46	-	90	0
	HPS	86	-	155	0

# Trafics journaliers en situation travaux

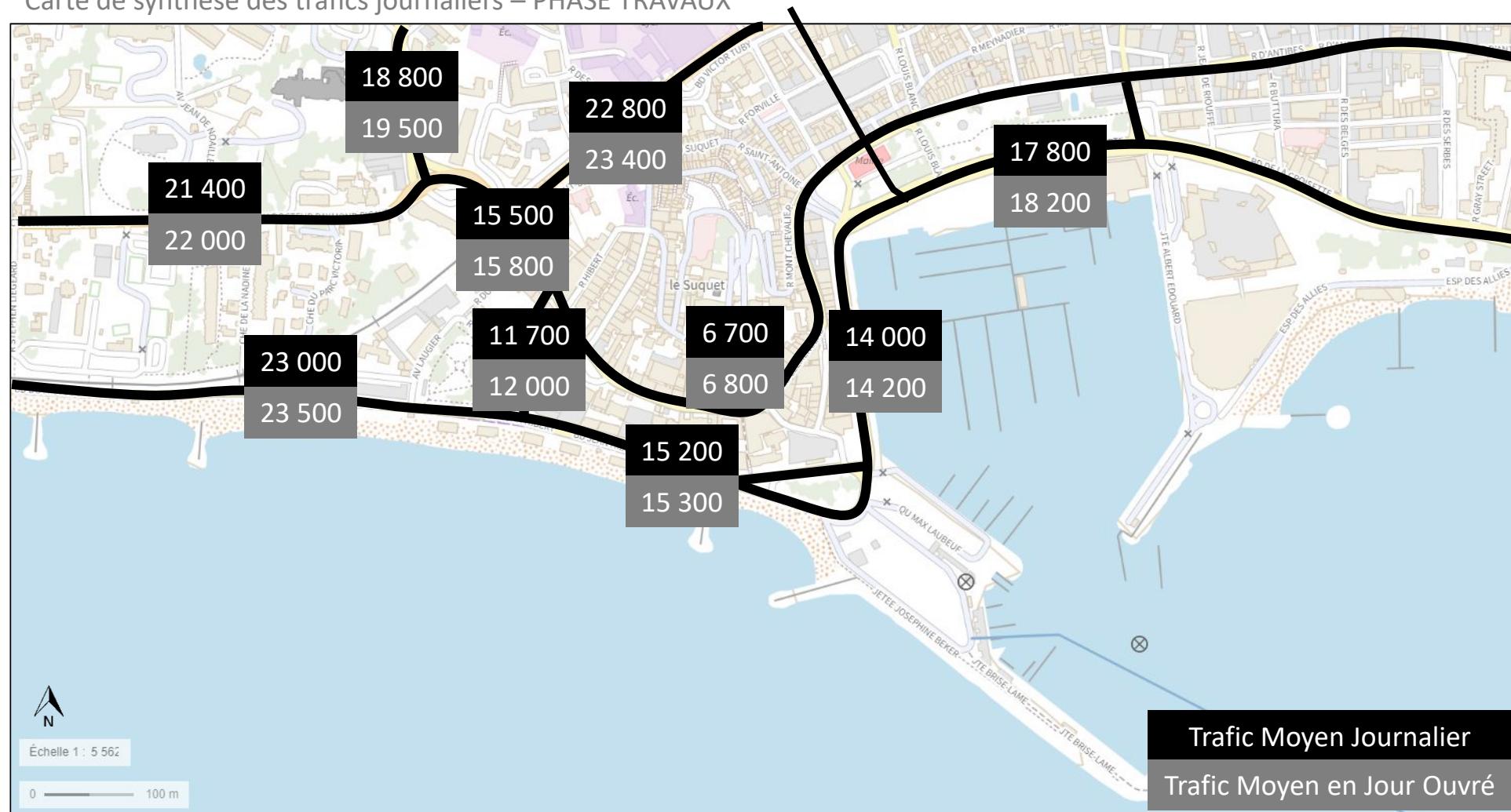
La carte ci-contre présente les trafics journaliers attendus en phase travaux sur le secteur d'étude.

A noter que la part du trafic Poids Lourds prévue au niveau du secteur d'étude représente 4% du trafic total.

**Les niveaux de trafic restent très élevés mais très peu impactés par la phase travaux sur la partie Ouest du secteur d'étude, où plus de 20 000 véhicules/jour, deux sens cumulés, sont attendus en phase travaux.**

**Au niveau du Port, une légère augmentation des niveaux de trafic est attendue, pour atteindre 14 000 à 18 000 véhicules/jour, deux sens cumulés sont attendus en phase travaux.**

Carte de synthèse des trafics journaliers – PHASE TRAVAUX



# Trafics attendus en Heure de Pointe du Matin – PHASE TRAVAUX

La carte ci-contre présente les trafics attendus en phase travaux, selon les hypothèses de la page précédente sur le secteur d'étude.

Pour mémoire, l'HPM a été identifiée entre 8h00 et 9h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes :

1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp

Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade de la Pantiero et le Boulevard de la Croisette, avec des trafics pouvant aller jusqu'à environ 800 uvp/h/sens.

Les impacts de la phase travaux sont minimes sur les trafics attendus au niveau du secteur d'étude.



# Trafics attendus en Heure de Pointe du Soir – PHASE TRAVAUX

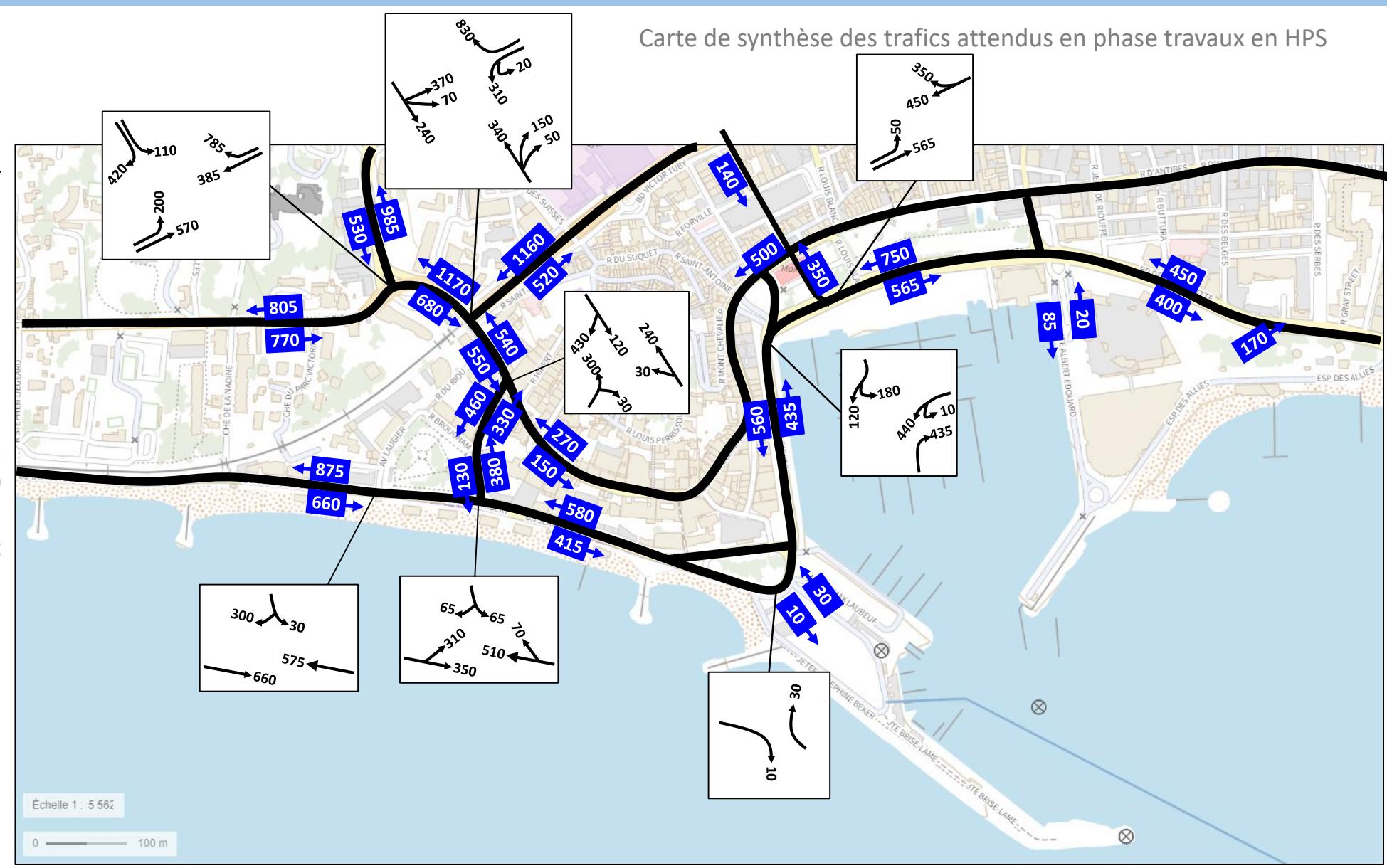
La carte ci-contre présente les trafics attendus en phase travaux, selon les hypothèses de la page précédente sur le secteur d'étude.

Pour mémoire, l'HPS a été identifiée entre 17h00 et 18h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes :

1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp

Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade de la Pantiero et le Boulevard de la Croisette, avec des trafics pouvant aller jusqu'à environ 800 uvp/h/sens.

Les impacts de la phase travaux sont minimes sur les trafics attendus au niveau du secteur d'étude.



# Niveau de fonctionnement attendu en phase travaux dans le secteur

La capacité correspond au trafic global qui peut s'écouler sur une voie. Elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour.

La réserve de capacité est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en %, et il est usuellement admis que :

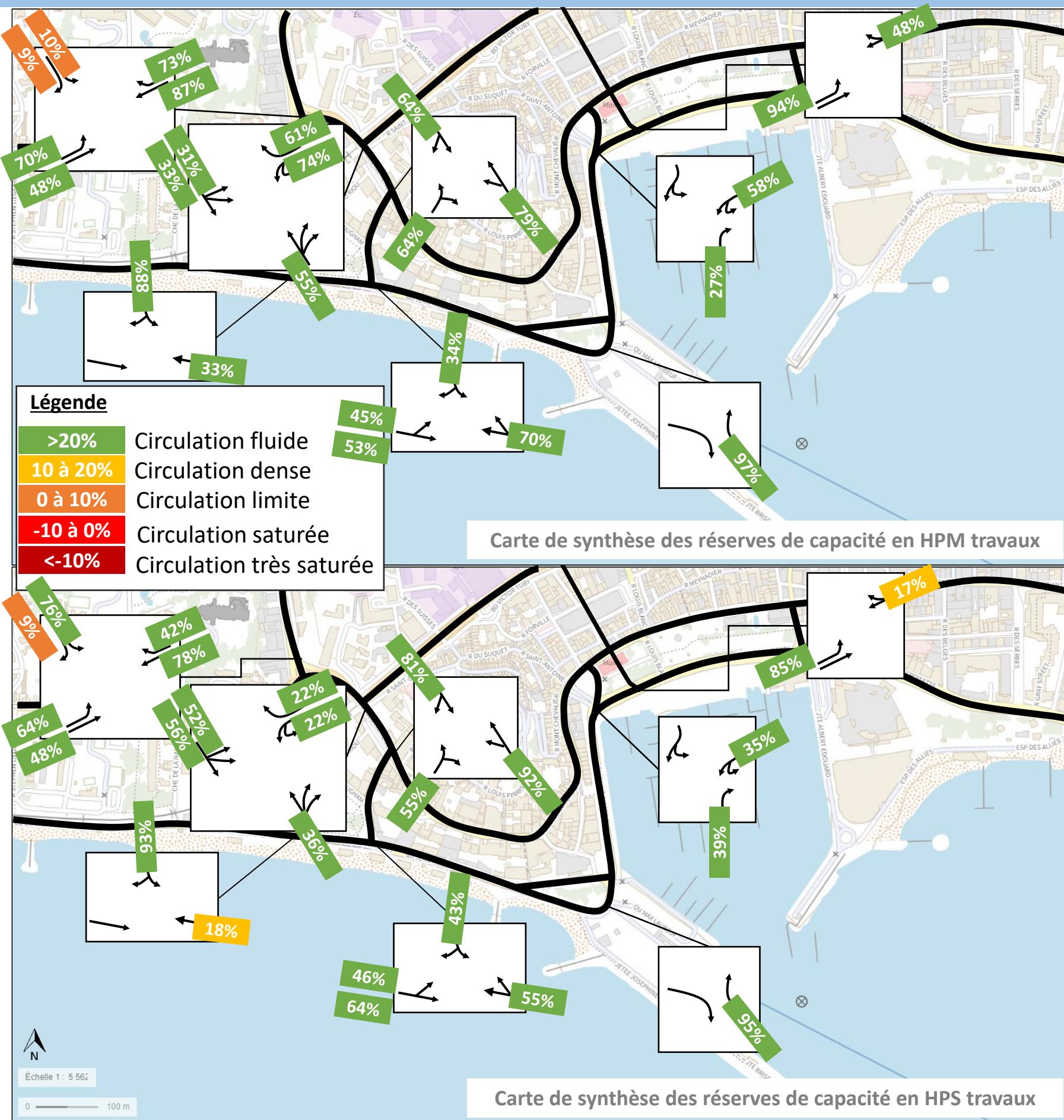
- ☐ Si la RC est >20%, la circulation est fluide,
- ☐ Si la RC est comprise entre 10 et 20%, la circulation est dense,
- ☐ Si la RC est comprise entre 0 et 10%, la circulation est limitée,
- ☐ Si la RC est comprise entre -10% et 0, la circulation est saturée,
- ☐ Si la RC est inférieure à -10%, la circulation est très saturée.

La carte ci-contre présente les réserves de capacité calculées au regard des trafics actuels sur le secteur d'étude.

Pour les carrefours en T, les réserves de capacité ont été calculées à l'aide de la méthode des créneaux critiques préconisée par le CEREMA.

Pour les carrefours à feux, les réserves de capacité ont été calculées sur la base des diagrammes de feux actuels en heure de pointe, à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA.

**Les conditions de circulation attendues en phase travaux restent les mêmes qu'en situation actuelle.**



# Transports en commun – Flux piétons et bus générés par les croisières en PHASE PROJET

Au niveau du quai Laubeuf, les arrivées des bateaux de croisières génèrent des flux piétons et bus, correspondant aux croisiéristes ayant opté pour une excursion dans Cannes en bus.

Les données prospectives des arrivées et départs des bateaux de croisière sur les années 2022, 2023 et 2024 permettent de mettre en évidence que :

- 37% des croisiéristes optent pour une excursion,
- Le taux de remplissage des bateaux est de 70%,
- Globalement, le fonctionnement des croisières engendre une arrivée de bateau le matin vers 7h et un départ de bateau le soir vers 18h.

**Les données analysées permettent de rendre compte, comme dans l'état des lieux, du nombre de passagers avec excursion à prendre en charge selon les situations exceptionnelle, dimensionnante et moyenne. Les résultats sont synthétisés ci-dessous :**

**Pour 2022 :**

- **Nombre maximum de départs/arrivées de bateaux = 2**
- **Nombre de passagers avec excursion (situation exceptionnelle) = 2 400, soit 40 bus nécessaires**
- **Nombre de passagers avec excursion (situation dimensionnante) = 2 200, soit 37 bus nécessaires**
- **Nombre moyen de passagers avec excursion = 950 , soit 16 bus nécessaires**

**Pour 2023 :**

- **Nombre maximum de départs/arrivées de bateaux par jour = 3**
- **Nombre de passagers (situation exceptionnelle) avec excursion = 3 000, soit 50 bus nécessaires**
- **Nombre de passagers (situation dimensionnante) avec excursion = 2 000, soit 34 bus nécessaires**
- **Nombre moyen de passagers avec excursion = 1 000 , soit 17 bus nécessaires**

**Pour 2024 :**

- **Nombre maximum de départs/arrivées de bateaux = 2**
- **Nombre de passagers (situation exceptionnelle) avec excursion = 1 800, soit 30 bus nécessaires**
- **Nombre de passagers (situation dimensionnante) avec excursion = 1 500, soit 25 bus nécessaires**
- **Nombre moyen de passagers avec excursion = 950, soit 16 bus nécessaires**

**Sur les années 2022, 2023 et 2024, 37 bus seront générés en situation dimensionnante selon les hypothèses établies.**

**Une fois dans l'année, 50 bus seront générés au maximum, en situation exceptionnelle, selon les hypothèses établies.**

**A noter que, dans le cadre du projet de réaménagement, au maximum, 5 bus de la ville seront à Laubeuf au maximum en même temps.**

**D'un point de vue circulaire, le trafic bus générés par les croisières, puisqu'il sera concentré sur des périodes restreintes, n'aura qu'un impact sur des hyperpointes de 10 à 15 minutes, ce qui reste acceptable sur les périodes horaires concernées.**

# Transports en commun – Flux piétons et bus générés par les croisières en PHASE PROJET

Les données d'arrivées et de départs des bateaux de croisières montrent que **les flux de bus générés par les excursions seront hors des heures de pointes** identifiées dans les parties précédentes. Cela signifie que le trafic bus n'aura pas d'impact sur le fonctionnement circulaire du secteur d'étude. Le fonctionnement de l'accès à l'espace dédié aux bus est donc étudié en période creuse.

Le fonctionnement du giratoire est lui étudié en période de pointe, pour prendre en compte la situation où les conditions de circulation sont les plus chargées.

Il ressort que la circulation serait :

- complètement fluide au niveau de l'accès dédié aux bus aménagé en T, aux périodes où le trafic bus est le plus important,
- Complètement fluide au niveau de l'accès aménagé en giratoire, aux périodes où le trafic tous véhicules est le plus important.

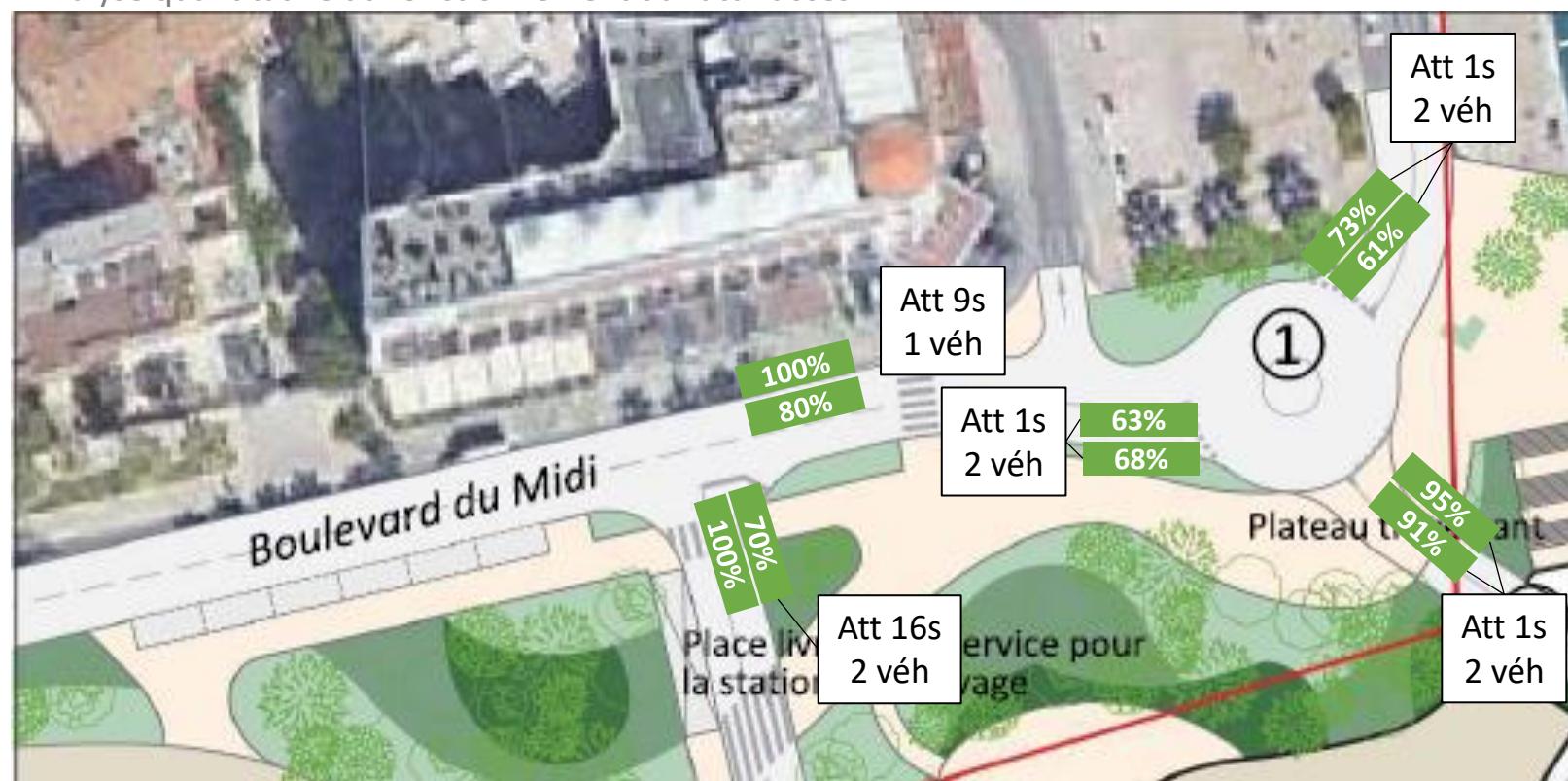
L'aménagement prévu de l'accès au projet dédié aux bus soulève plusieurs enjeux :

- L'aménagement en T rend difficile le croisement de deux bus, quand la situation où un bus rentre dans le parking au moment où un autre en sort
- L'aménagement de plusieurs passages piétons engendrant la création d'une zone de concentration des conflits bus/piétons

Compte tenu de la concentration du trafic bus en heure creuse, cela n'engendrera pas de difficulté de circulation particulière et la présence de conflits bus/piétons sera donc très limitée.

A noter qu'il est impératif de prévoir un aménagement permettant un accès exclusif des bus aux espaces de stationnement pour éviter la présence d'utilisateurs non autorisés (barrières,...).

## Analyse quantitative du fonctionnement du futur accès



## Analyse qualitative du fonctionnement du futur accès



# Trafics journaliers en situation projet

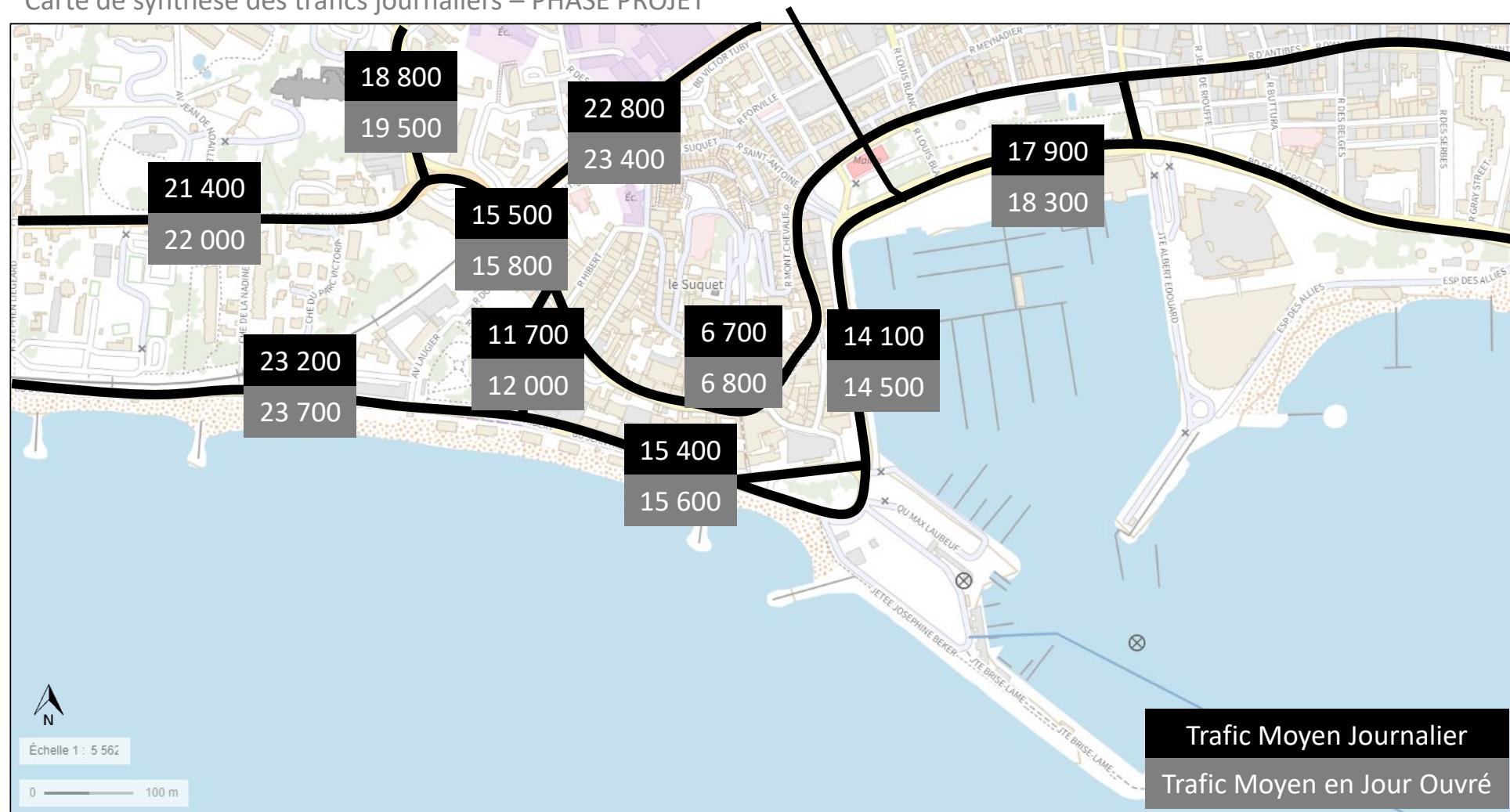
La carte ci-contre présente les trafics journaliers attendus en phase projet sur le secteur d'étude.

A noter que la part du trafic Poids Lourds prévue au niveau du secteur d'étude représente 4% du trafic total.

**Les impacts sont principalement localisés sur le Boulevard du Midi et les axes routiers du Port, où respectivement :**

- Environ 15 500 à 23 000 véhicules/jour sont attendus, deux sens cumulés,
- Environs 14 000 à 18 500 véhicules/jour sont attendus, deux sens cumulés.

Carte de synthèse des trafics journaliers – PHASE PROJET



# Trafics attendus en Heure de Pointe du Matin – PHASE PROJET

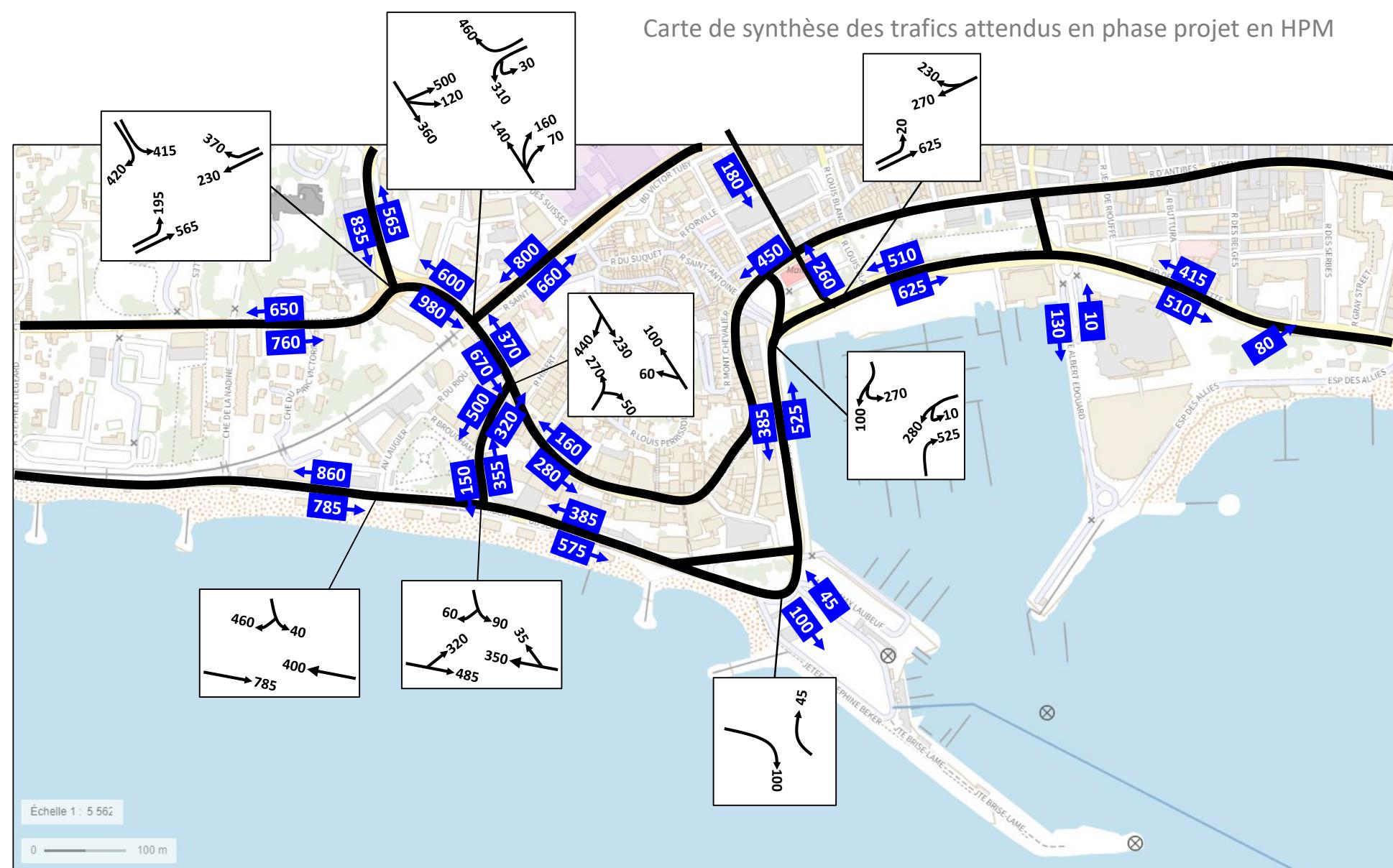
La carte ci-contre présente les trafics attendus en phase projet, selon les hypothèses de la page précédente sur le secteur d'étude. Ces résultats prennent en compte le trafic généré par l'augmentation de la capacité du parking Laubeuf.

A noter que les projets concernant la capitainerie ou encore la maison des équipages n'ont pas été considérés comme générateurs de trafic.

Pour mémoire, l'HPM a été identifiée entre 8h00 et 9h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes :  
1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp

Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade de la Pantiero et le Boulevard de la Croisette, avec des trafics pouvant aller jusqu'à environ 800 uvp/h/sens.

Les impacts de la phase projet sont minimes sur les trafics attendus au niveau du secteur d'étude.



# Trafics attendus en Heure de Pointe du Soir – PHASE PROJET

La carte ci-contre présente les trafics attendus en phase projet, selon les hypothèses de la page précédente sur le secteur d'étude. Ces résultats prennent en compte le trafic généré par l'augmentation de la capacité du parking Laubeuf.

A noter que les projets concernant la capitainerie ou encore la maison des équipages n'ont pas été considérés comme générateurs de trafic.

Pour mémoire, l'HPS a été identifiée entre 17h00 et 18h00. Les résultats ci-dessous sont présentés avec les conversions uvp (unité de véhicule particulier) suivantes :  
1.VL=1.uvp / 1.PL ou bus=2.uvp / 1.moto ou vélo=1/3.uvp

Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade de la Pantiero et le Boulevard de la Croisette, avec des trafics pouvant aller jusqu'à environ 800 uvp/h/sens.

Les impacts de la phase projet sont minimes sur les trafics attendus au niveau du secteur d'étude.



# Niveau de fonctionnement attendu en phase projet dans le secteur

La capacité correspond au trafic global qui peut s'écouler sur une voie. Elle dépend du trafic prioritaire au niveau du carrefour.

La réserve de capacité est la différence entre la capacité et le trafic actuel. Elle s'exprime en %, et il est usuellement admis que :

- ☐ Si la RC est >20%, la circulation est fluide,
- ☐ Si la RC est comprise entre 10 et 20%, la circulation est dense,
- ☐ Si la RC est comprise entre 0 et 10%, la circulation est limitée,
- ☐ Si la RC est comprise entre -10% et 0, la circulation est saturée,
- ☐ Si la RC est inférieure à -10%, la circulation est très saturée.

La carte ci-contre présente les réserves de capacité calculées au regard des trafics actuels sur le secteur d'étude.

Pour les carrefours en T, les réserves de capacité ont été calculées à l'aide de la méthode des créneaux critiques préconisée par le CEREMA.

Pour les carrefours à feux, les réserves de capacité ont été calculées sur la base des diagrammes de feux actuels en heure de pointe, à l'aide de la méthode préconisée par le CEREMA.

**Les conditions de circulation attendues en phase projet restent les mêmes qu'en situation actuelle.**



# Trafics journaliers en situation projet + 20 ans

Cette page et la suivante mettent en évidence les TMJ attendus dans 20 ans, avec et sans mise en place du projet.

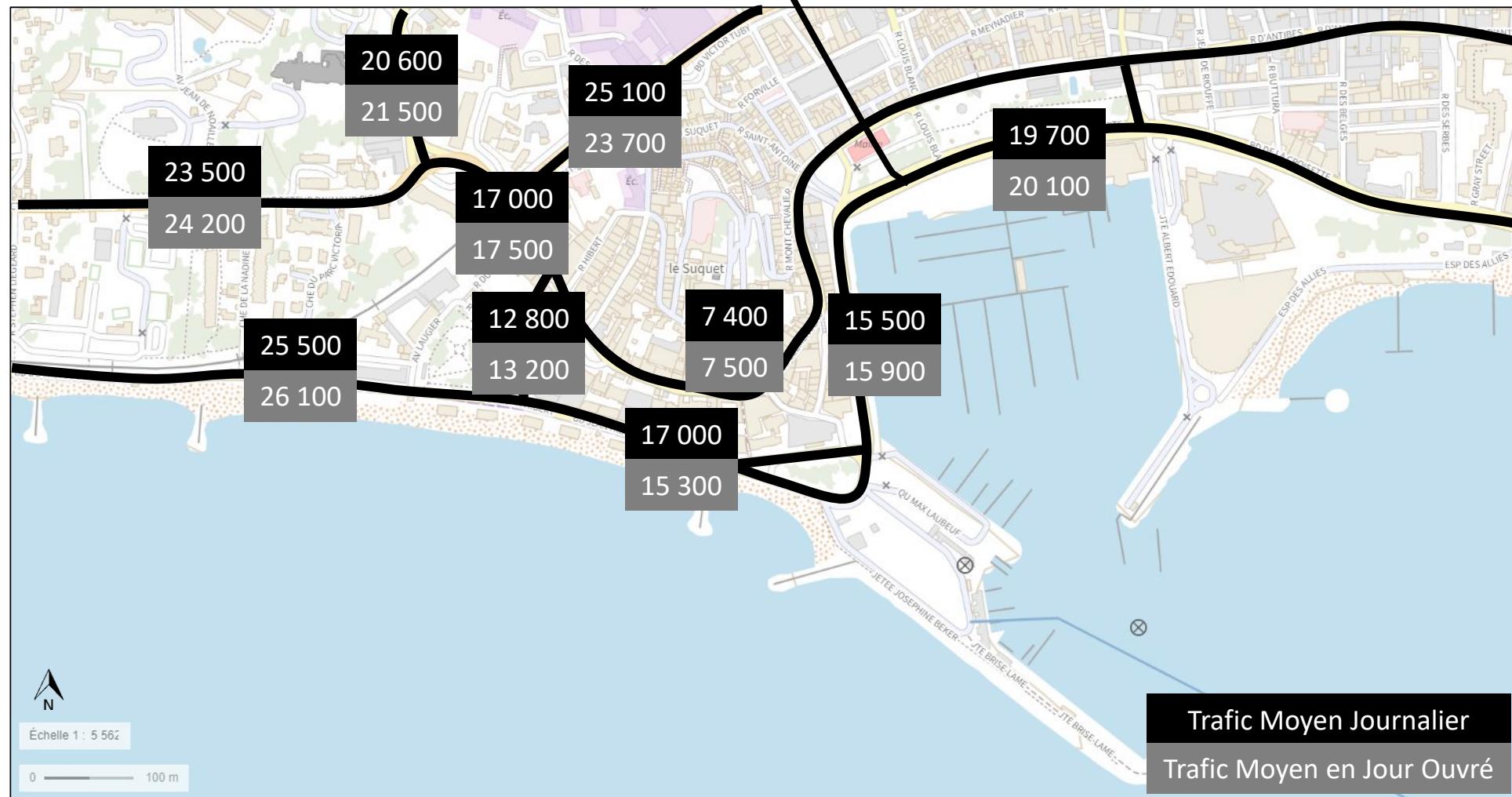
La carte ci-contre présente les trafics journaliers attendus en phase projet + 20 ans sur le secteur d'étude. Une évolution des trafics de +0,5%/an a été prise en compte.

A noter que la part du trafic Poids Lourds au niveau du secteur d'étude prévue représente 4% du trafic total.

**Les niveaux de trafic sont très élevés sur la partie Ouest du secteur d'étude, où 20 000 à 25 000 véhicules/jour, deux sens cumulés, sont attendus avec mise en place du projet + 20 ans.**

**Au niveau du Port, 15 000 à 20 000 véhicules/jour, deux sens cumulés sont attendus avec mise en place du projet + 20 ans.**

Carte de synthèse des trafics journaliers actuels – PHASE PROJET + 20 ans



# Trafics journaliers en situation sans projet + 20 ans

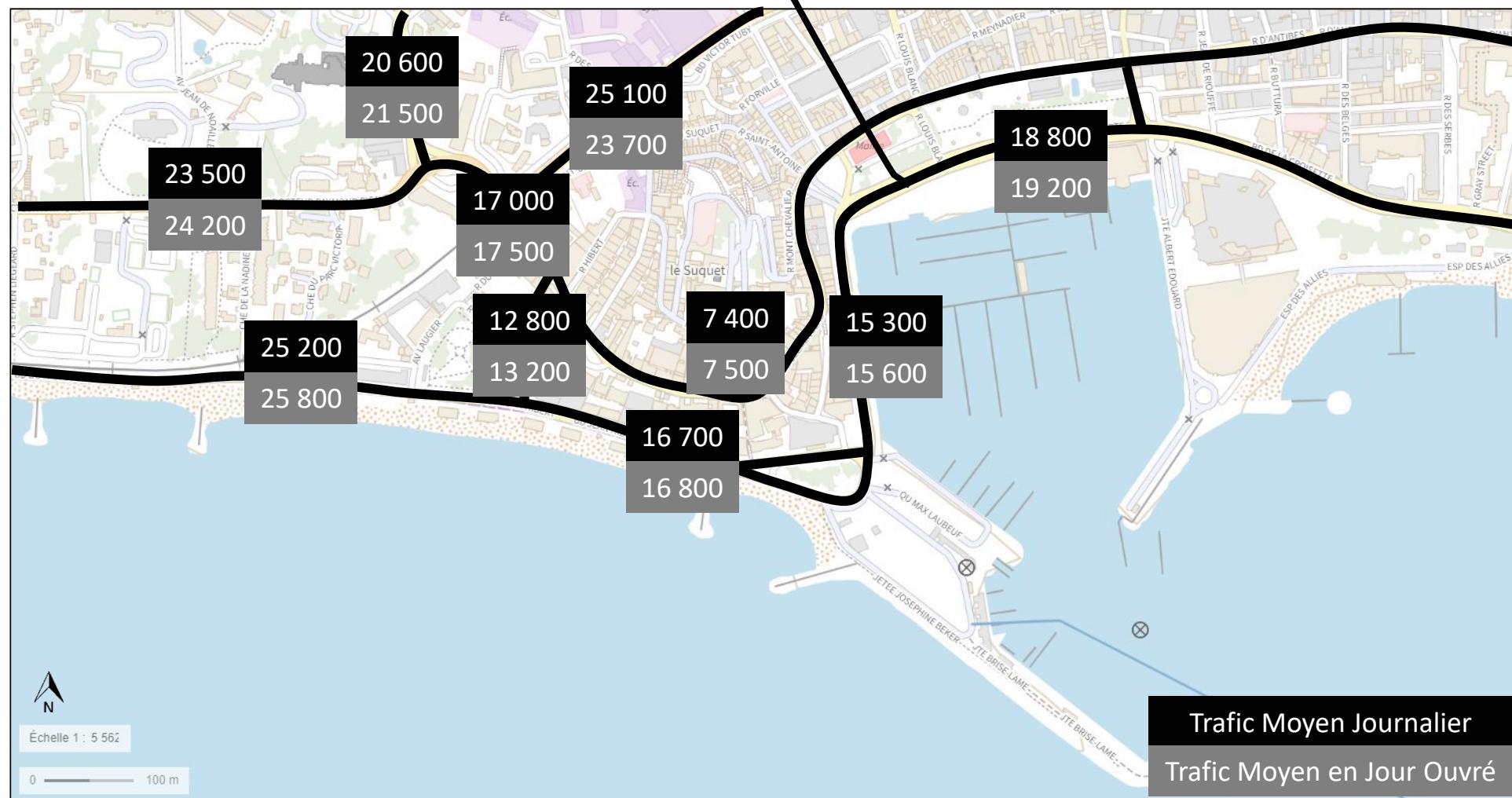
La carte ci-contre présente les trafics journaliers attendus sans projet + 20 ans sur le secteur d'étude. Une évolution des trafics de +0,5%/an a été prise en compte.

A noter que la part du trafic Poids Lourds au niveau du secteur d'étude représente prévue 4% du trafic total.

**Les niveaux de trafic sont très élevés sur la partie Ouest du secteur d'étude, où 20 000 à 25 000 véhicules/jour, deux sens cumulés, sont attendus sans mise en place du projet + 20 ans.**

**Au niveau du Port, 15 000 à 20 000 véhicules/jour, deux sens cumulés sont attendus sans mise en place du projet + 20 ans.**

Carte de synthèse des trafics journaliers – SANS PROJET + 20 ans



# Synthèse de l'étude

## ETAT DES LIEUX

### Trafics journaliers

Actuellement, les niveaux de trafic sont modérés à élevés, compris entre 200 et 900 véhicules/jour, deux sens confondus. Les axes les plus empruntés sont le Boulevard Jean Hibert, la Promenade Pantiero et le Boulevard de la Croisette.

### Fonctionnement circulaire aux heures de pointe

Le fonctionnement circulaire du secteur d'étude aux heures de pointe est fluide à dense, mais reste non saturé.

### Stationnement

L'offre globale est de 1 900 places environ. Les parkings génèrent 205 uvp/h en entrée et 125 uvp/h en sortie en HPM 95 uvp/h en entrée et 220 uvp/h en HPS.

### Transports en commun

Les bus de la ville se répartissent en 12 lignes régulières (majeures, complémentaires ou spécifiques) et sont complétées par des réseaux de navettes. Parmi elles, 7 lignes (4, 6A, 6B, 7, 10, 12 et 21) ainsi que le bus PALM IMPERIAL seront concernées par le réaménagement du quai Laubeuf, où des emplacements bus seront créés pour accueillir, à la manière d'un terminus, les véhicules de ces lignes.

Grâce aux données de 2018 et 2019, il a été mis en évidence que 50 bus sont générés en situation dimensionnante pour la prise en charge des croisiéristes ayant opté pour une excursion. Une fois dans l'année, 68 bus sont générés au maximum en situation exceptionnelle.

## IMPACTS DES TRAVAUX ET DU PROJET

Durant la phase travaux, qui est prévue de janvier 2025 à décembre 2026, la capacité du parking du quai Laubeuf sera réduite à 130 places VL et 4 places bus. Cela impactera les trafics en entrée et en sortie des parkings, et, au final, il y aura :

#### Parking Laubeuf :

- HPM : 30 uvp/h en entrée et 15 uvp/h en sortie
- HPS : 10 uvp/h en entrée et 30 uvp/h en sortie

#### Palais :

- HPM : 175 uvp/h en entrée et 110 uvp/h en sortie
- HPS : 85 uvp/h en entrée et 190 uvp/h en sortie

Malgré ces impacts, le niveau de fonctionnement circulaire du secteur en phase travaux restera similaire au niveau de fonctionnement actuel.

Durant la phase projet, qui est prévue à partir de janvier 2027, la capacité du parking Laubeuf sera portée à 402 places VL et 35 places bus. Cela impactera les trafics en entrée et en sortie des parkings, et, au final, il y aura :

#### Parking Laubeuf :

- HPM : 100 uvp/h en entrée et 45 uvp/h en sortie
- HPS : 35 uvp/h en entrée et 85 uvp/h en sortie

#### Palais :

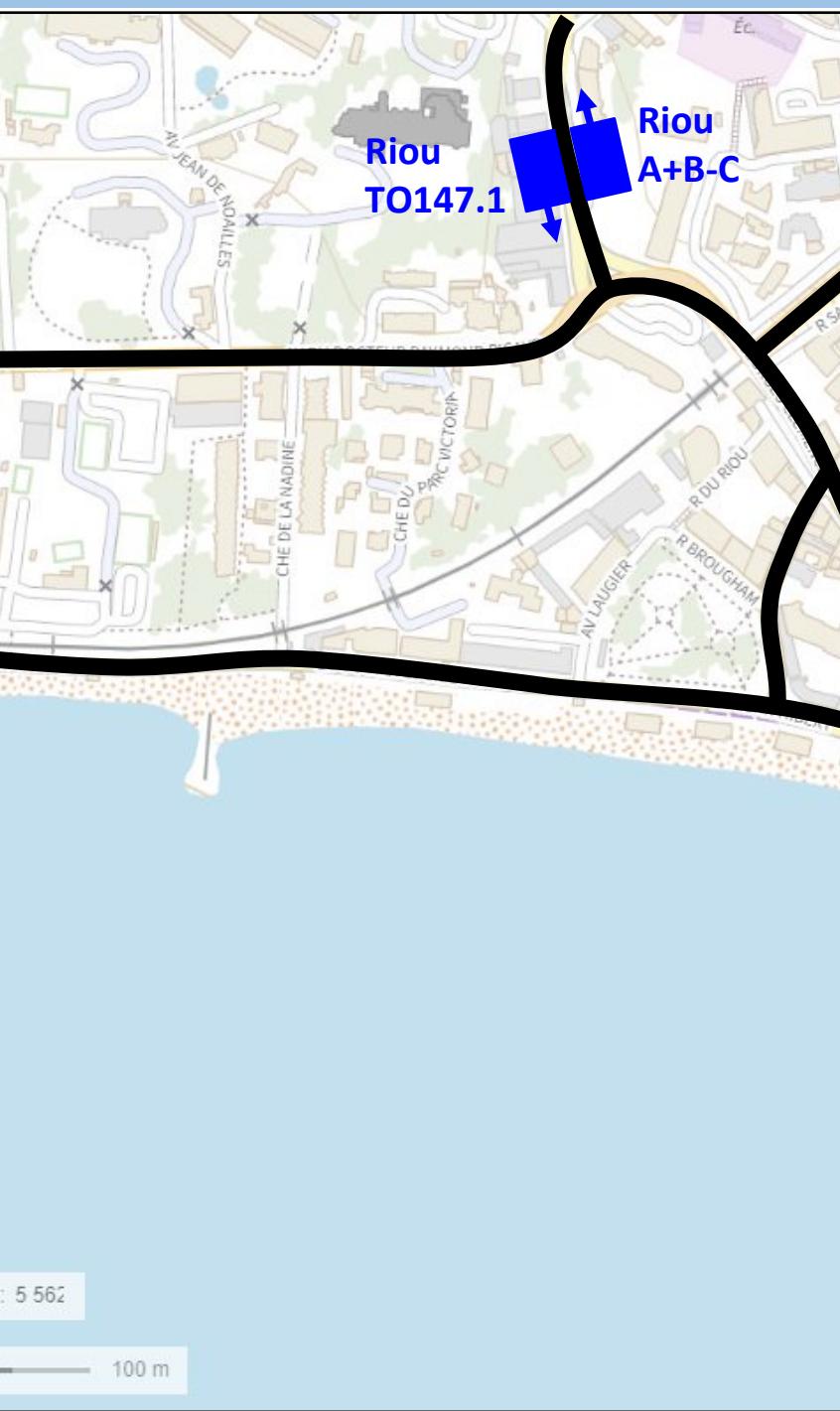
- HPM : 120 uvp/h en entrée et 85 uvp/h en sortie
- HPS : 65 uvp/h en entrée et 140 uvp/h en sortie

Malgré ces impacts, le niveau de fonctionnement circulaire du secteur en phase projet restera similaire au niveau de fonctionnement actuel.

Concernant les bus générés par les croisières, avec les données de 2022, 2023 et 2024, 37 bus seront générés pour la prise en charge des croisiéristes ayant opté pour une excursion. Une fois dans l'année, 50 bus seront générés au maximum en situation exceptionnelle.

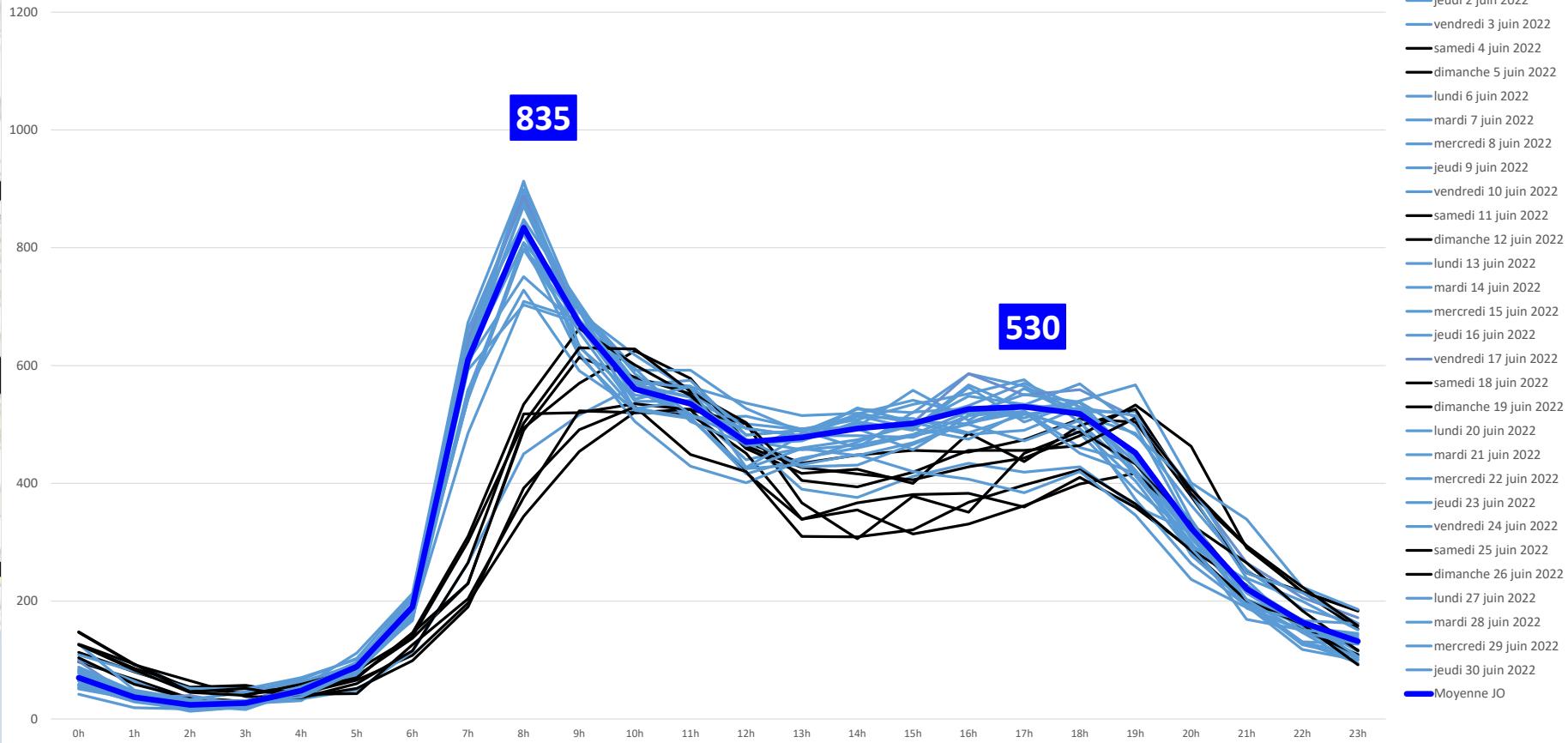
A noter que 5 bus de la ville seront prévus à quais en même au temps au maximum.

# Annexes



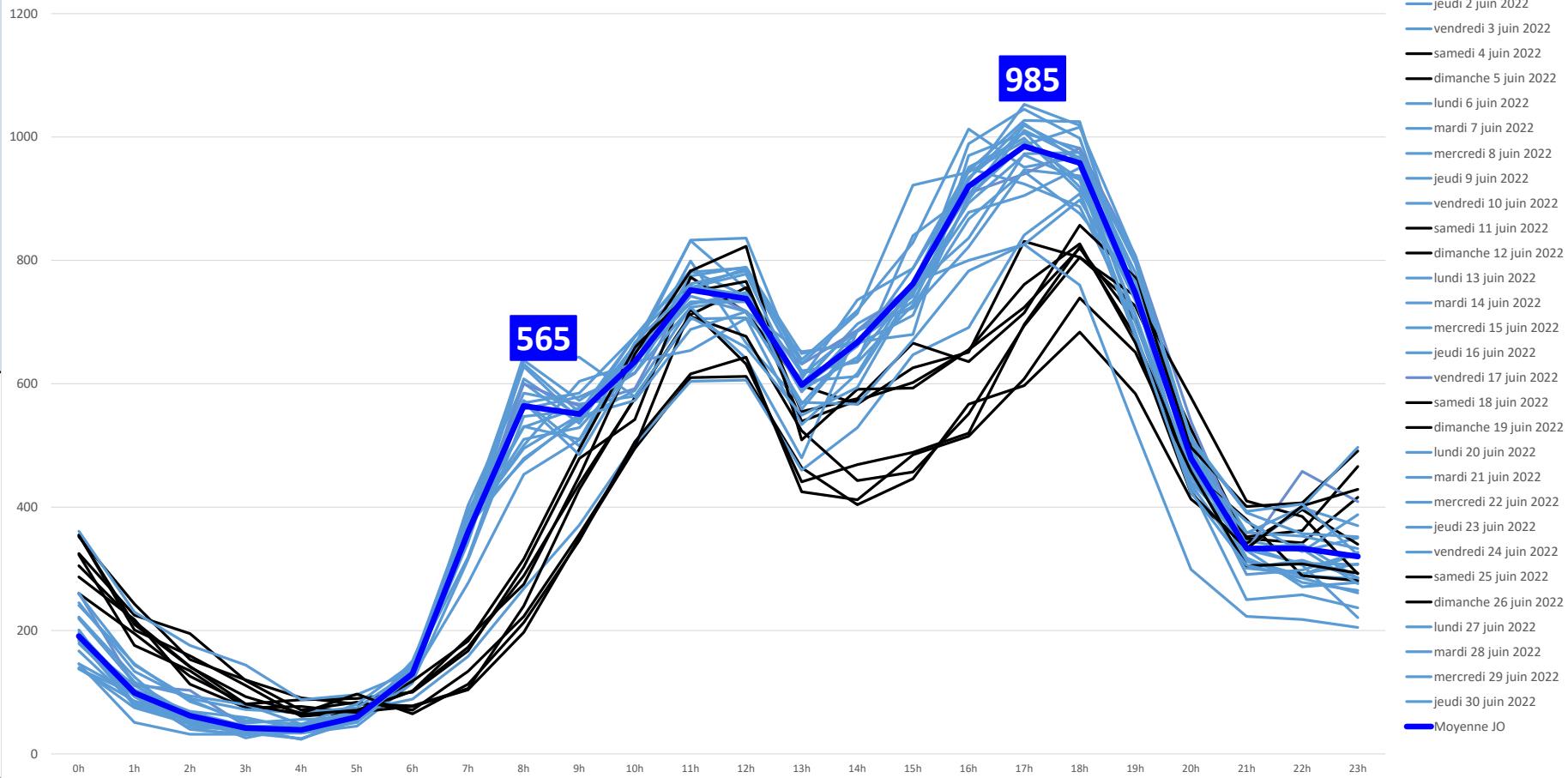
## Riou T047.1

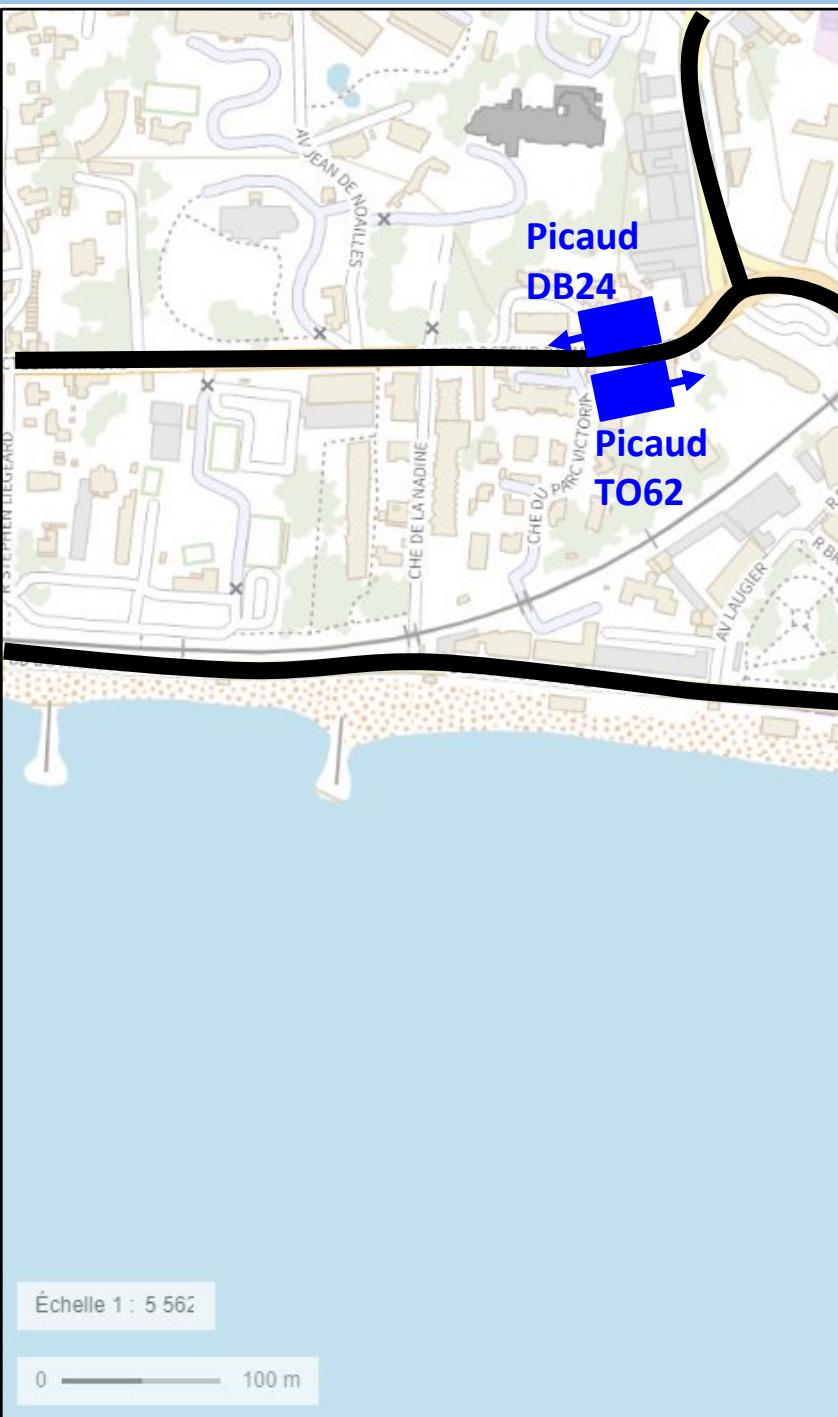
Evolution horaire des trafics pour chaque jour



## Riou A+B-C

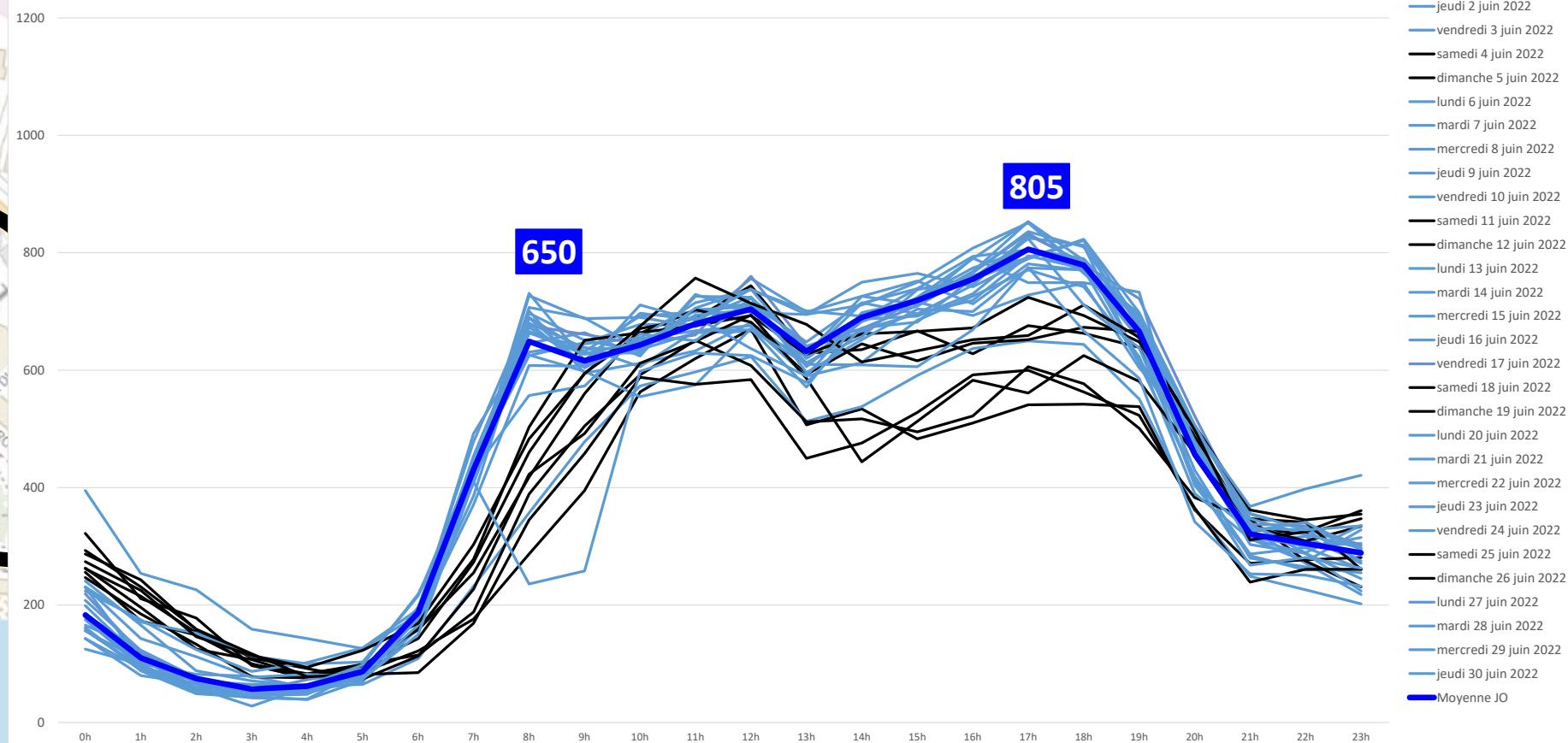
Evolution horaire des trafics pour chaque jour





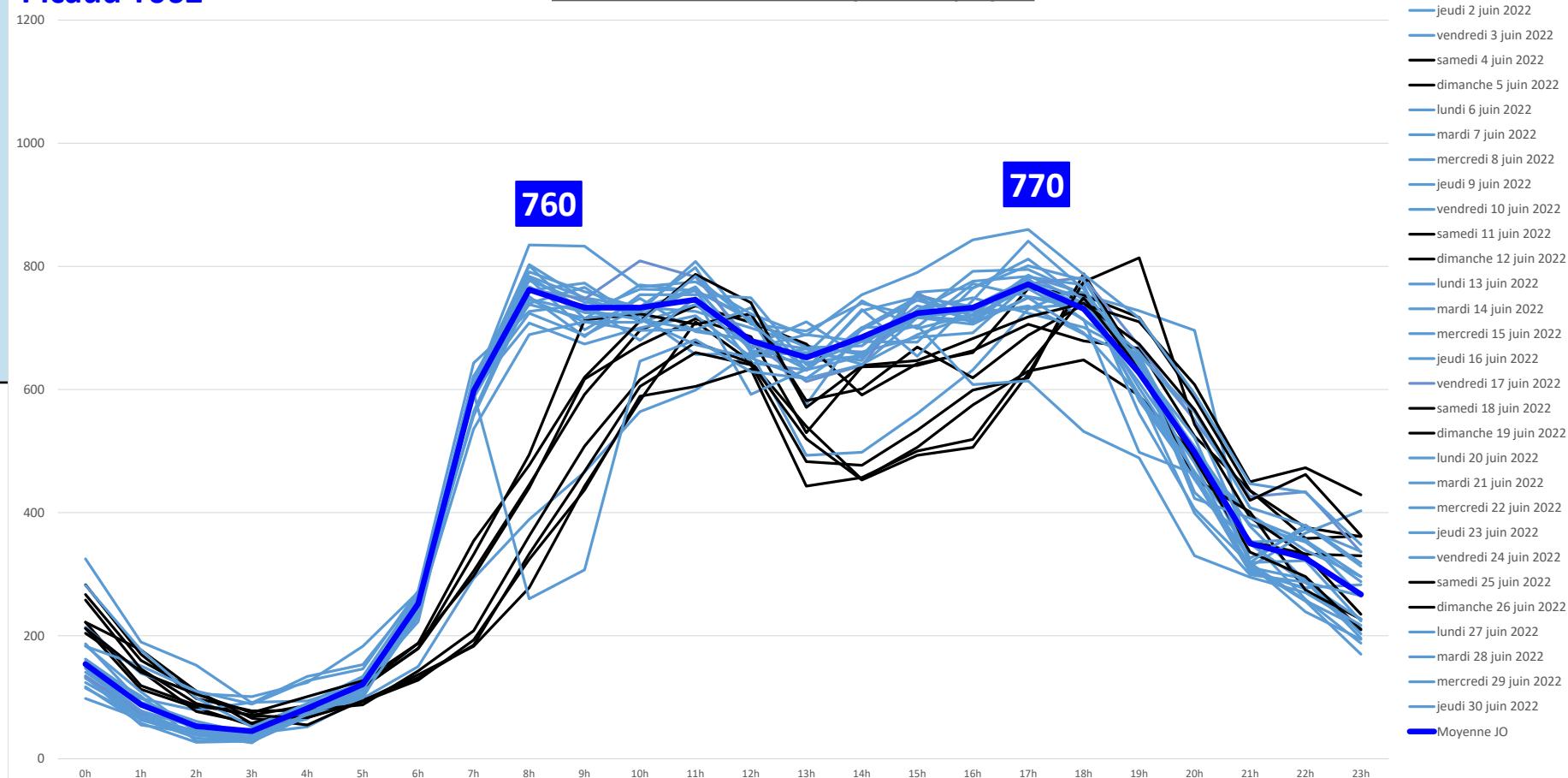
## Picaud DB24

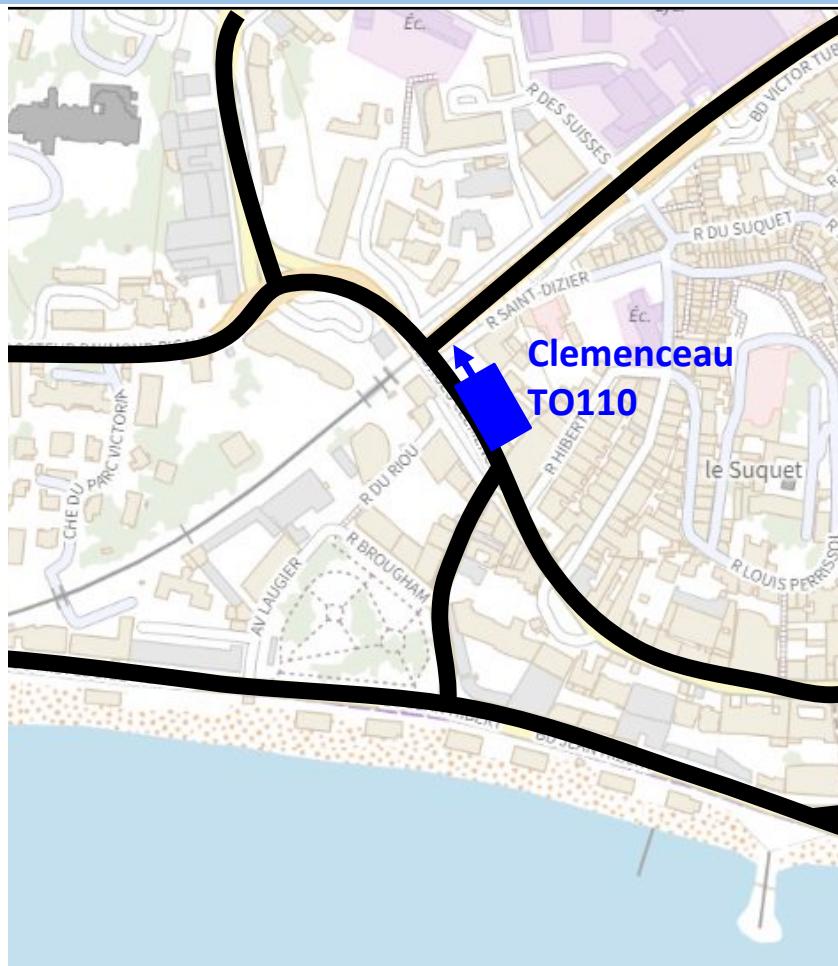
Evolution horaire des trafics pour chaque jour



## Picaud T062

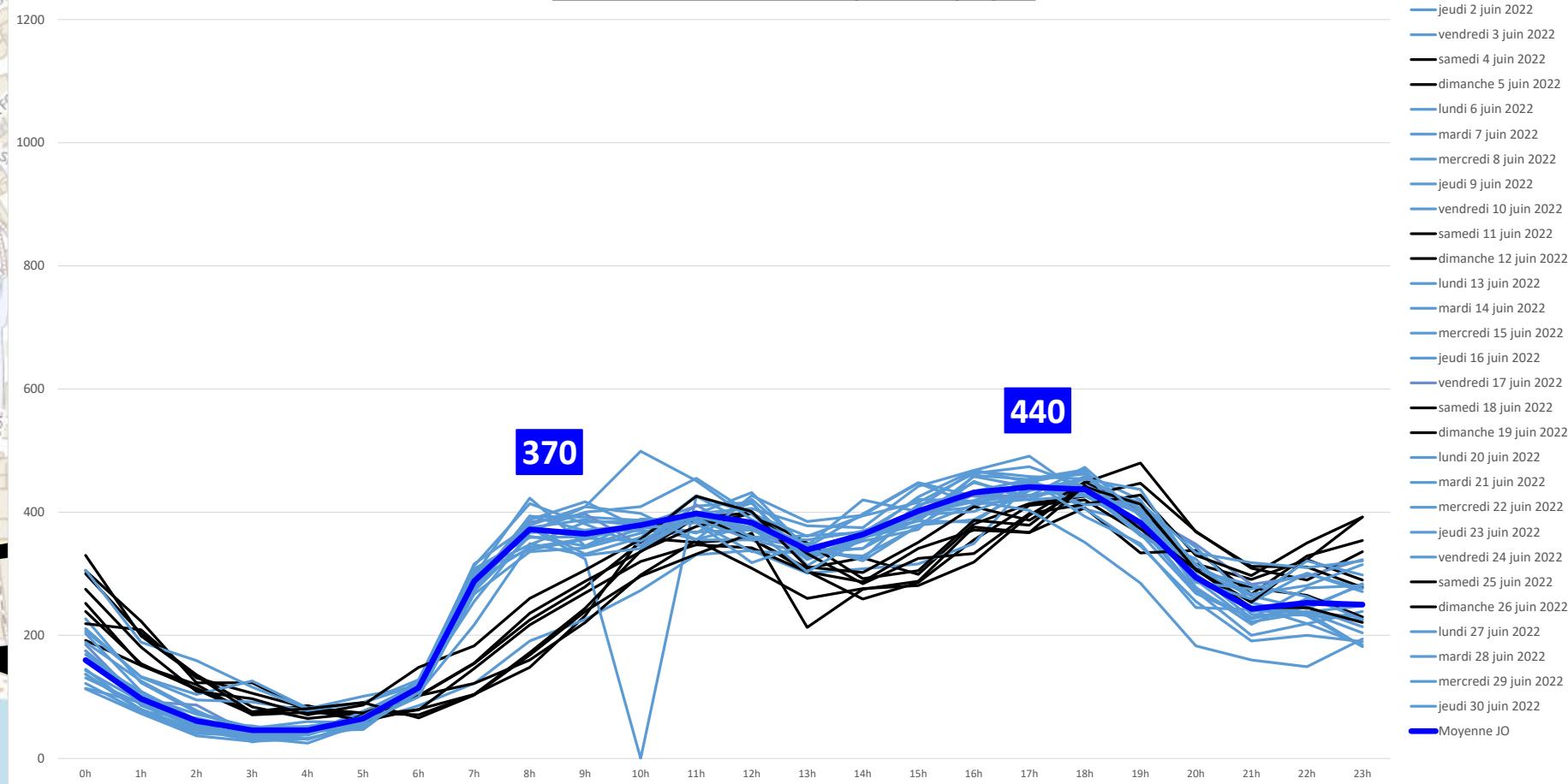
Evolution horaire des trafics pour chaque jour

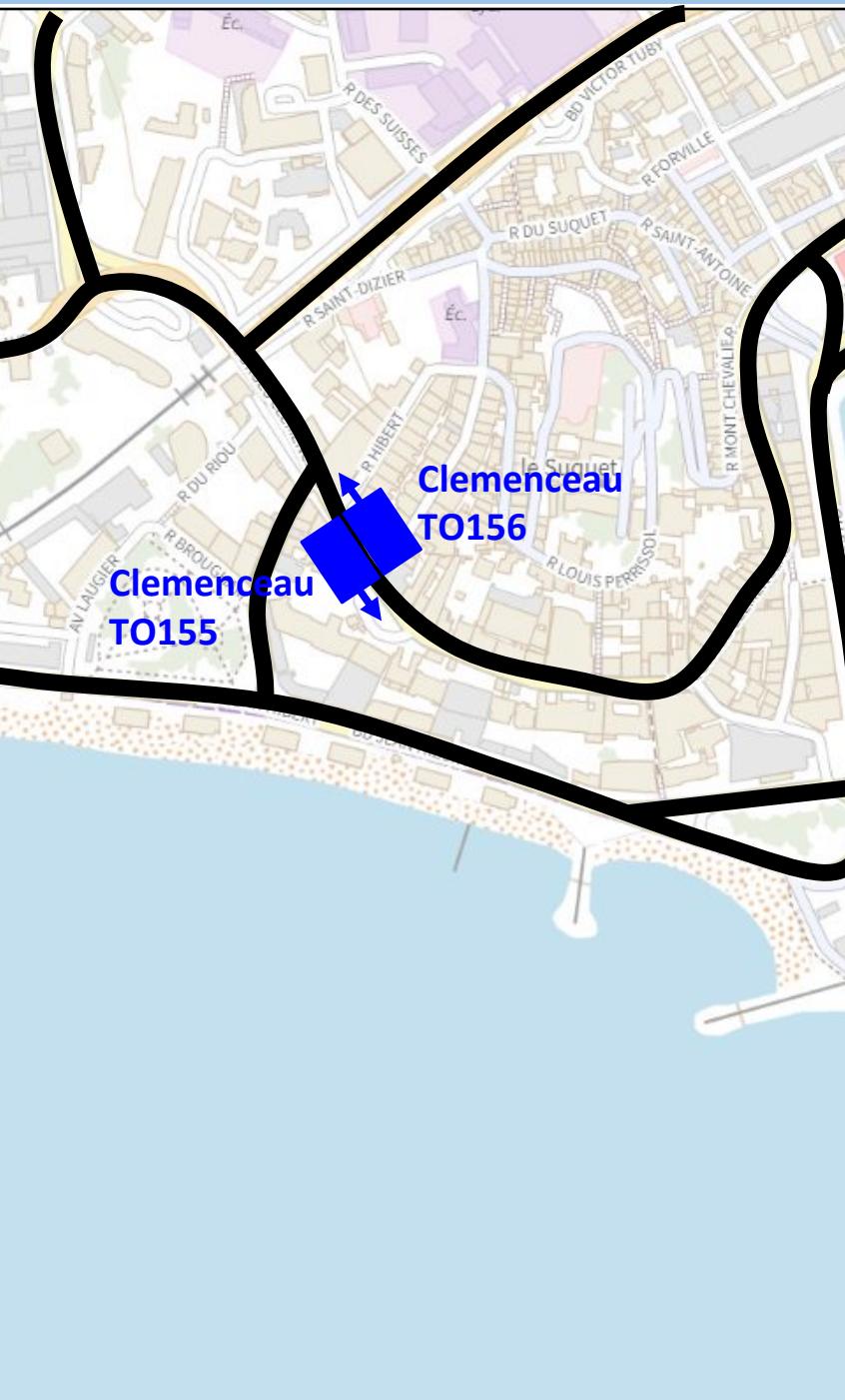




## Clémenceau TO110

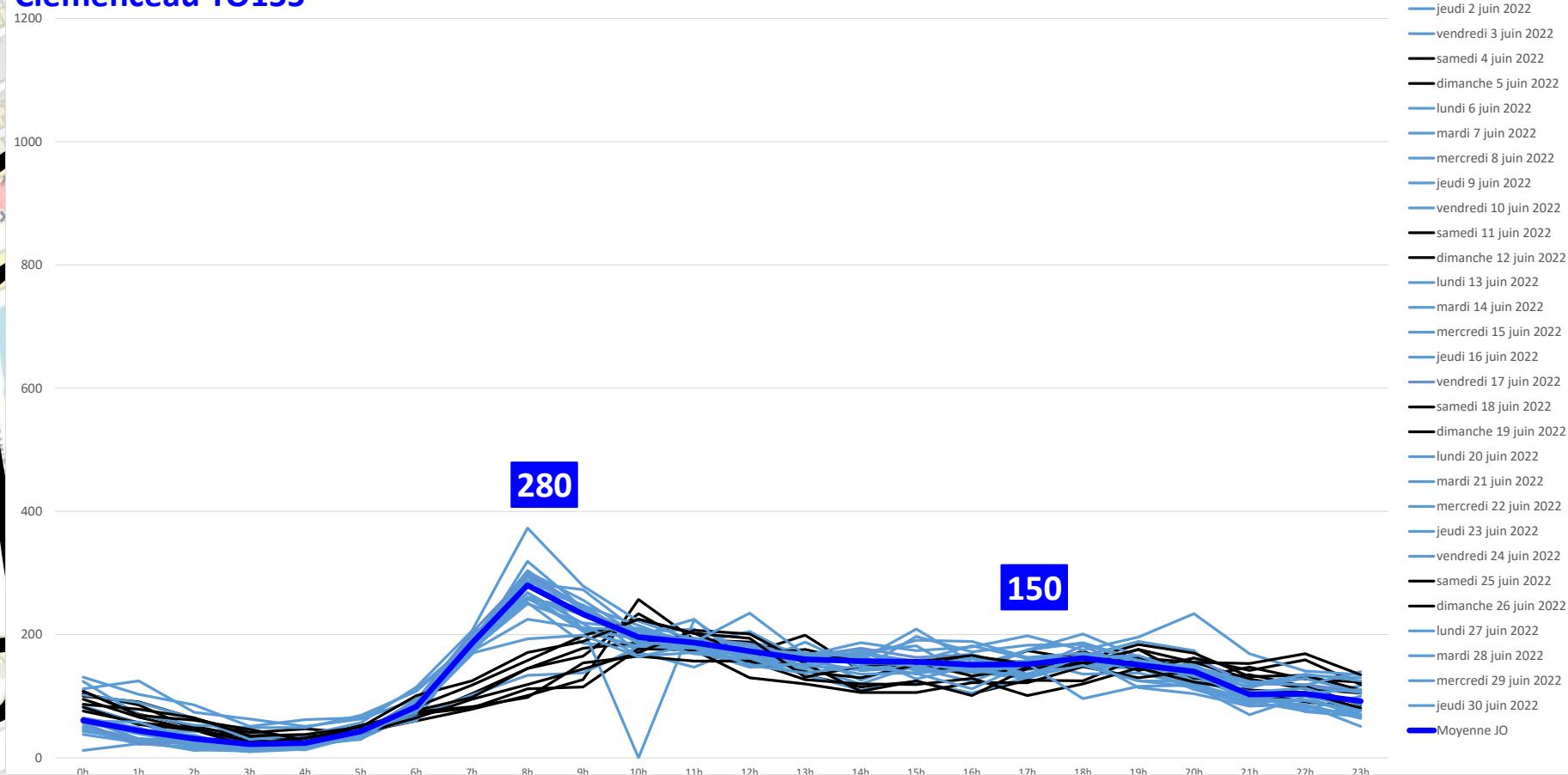
### Evolution horaire des trafics pour chaque jour





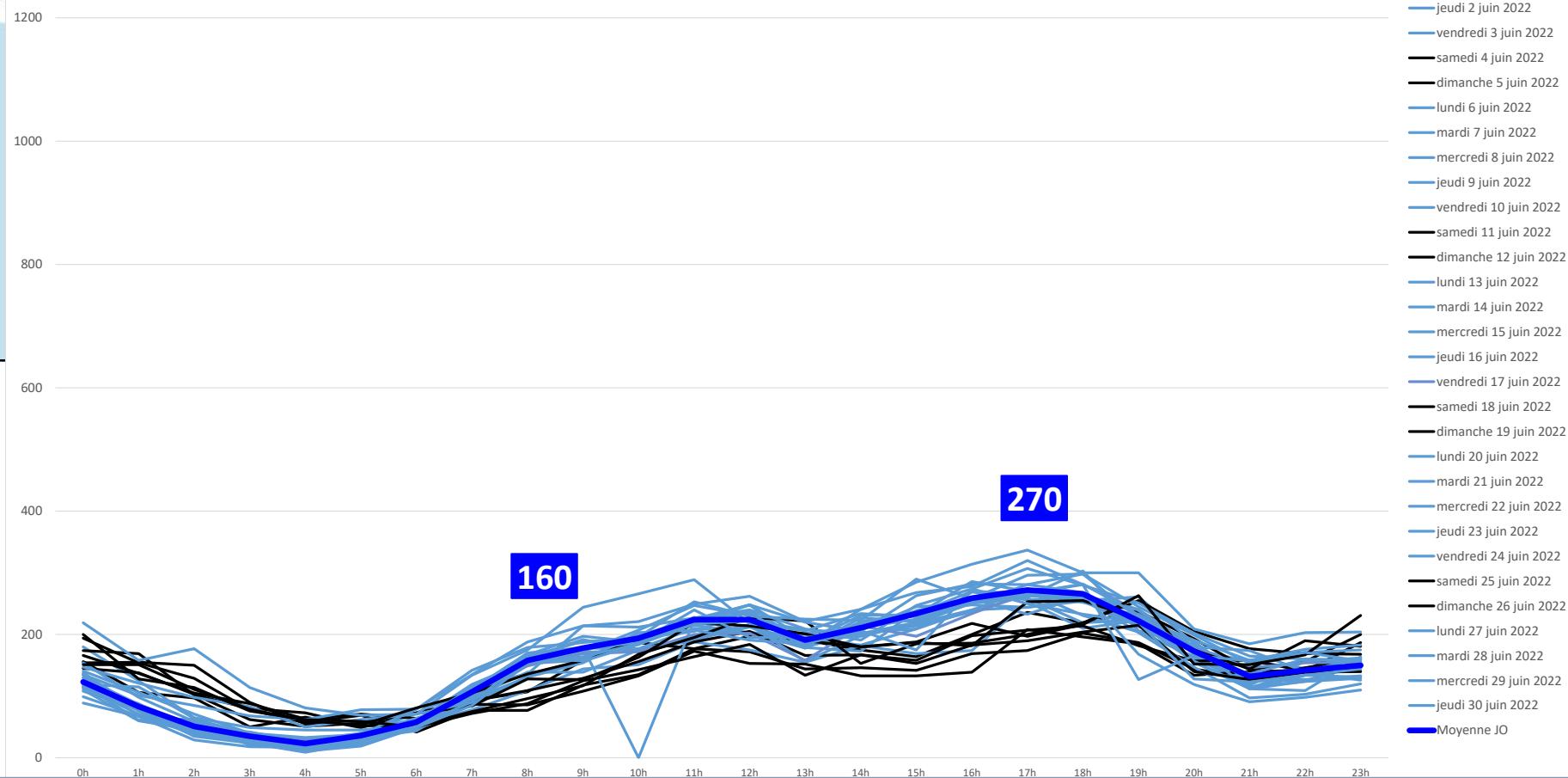
## Clémenceau TO155

Evolution horaire des trafics pour chaque jour



## Clémenceau TO156

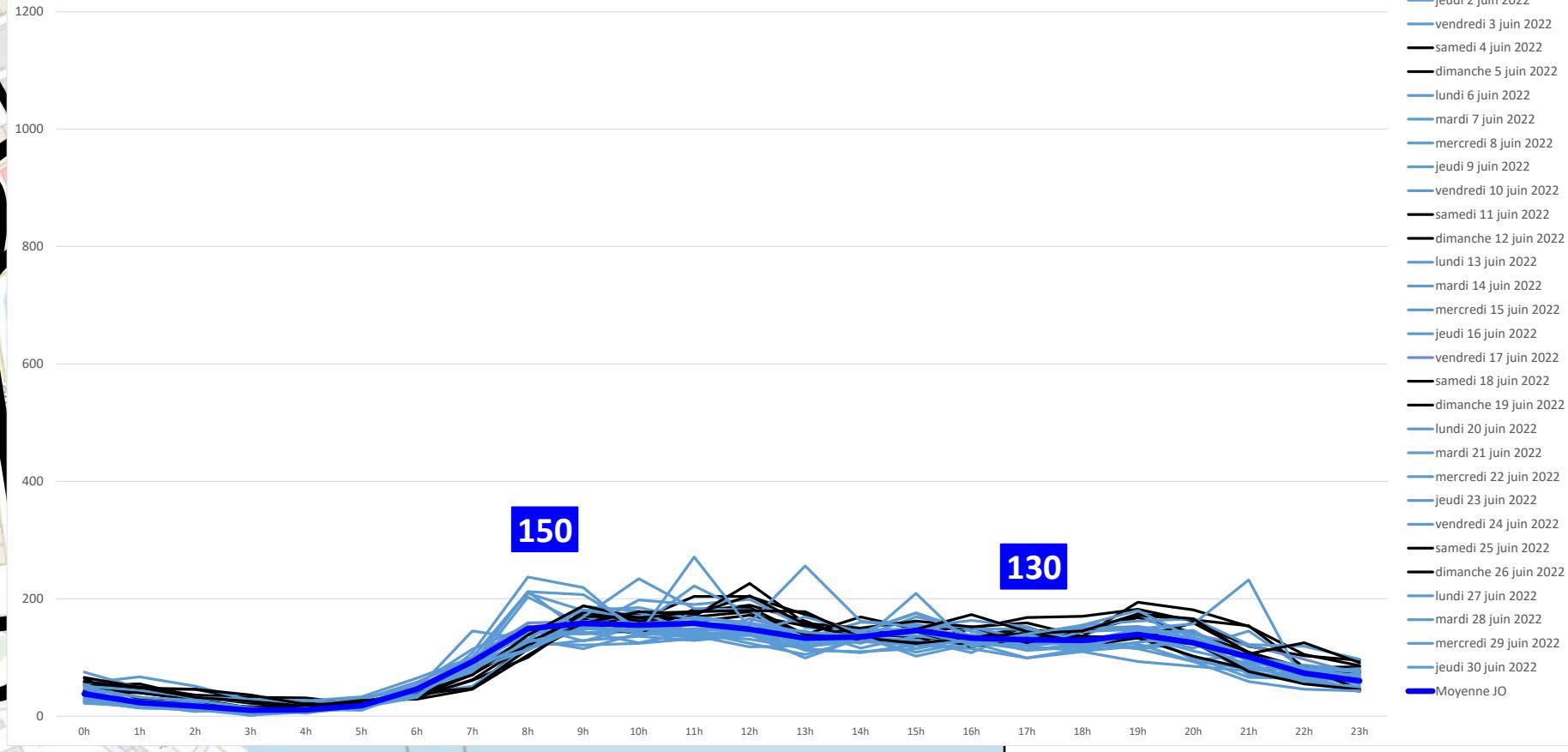
Evolution horaire des trafics pour chaque jour





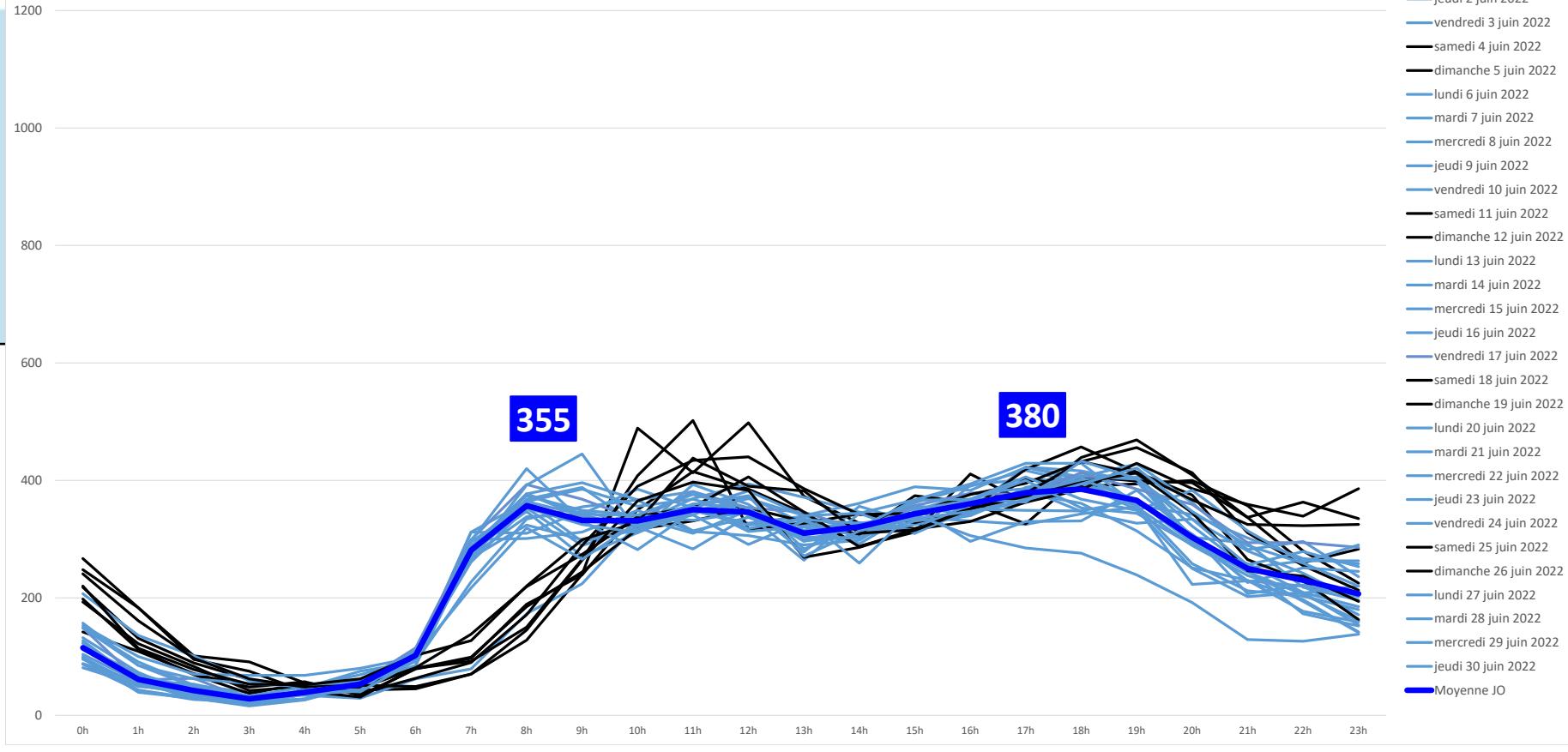
## Dolfus TO111

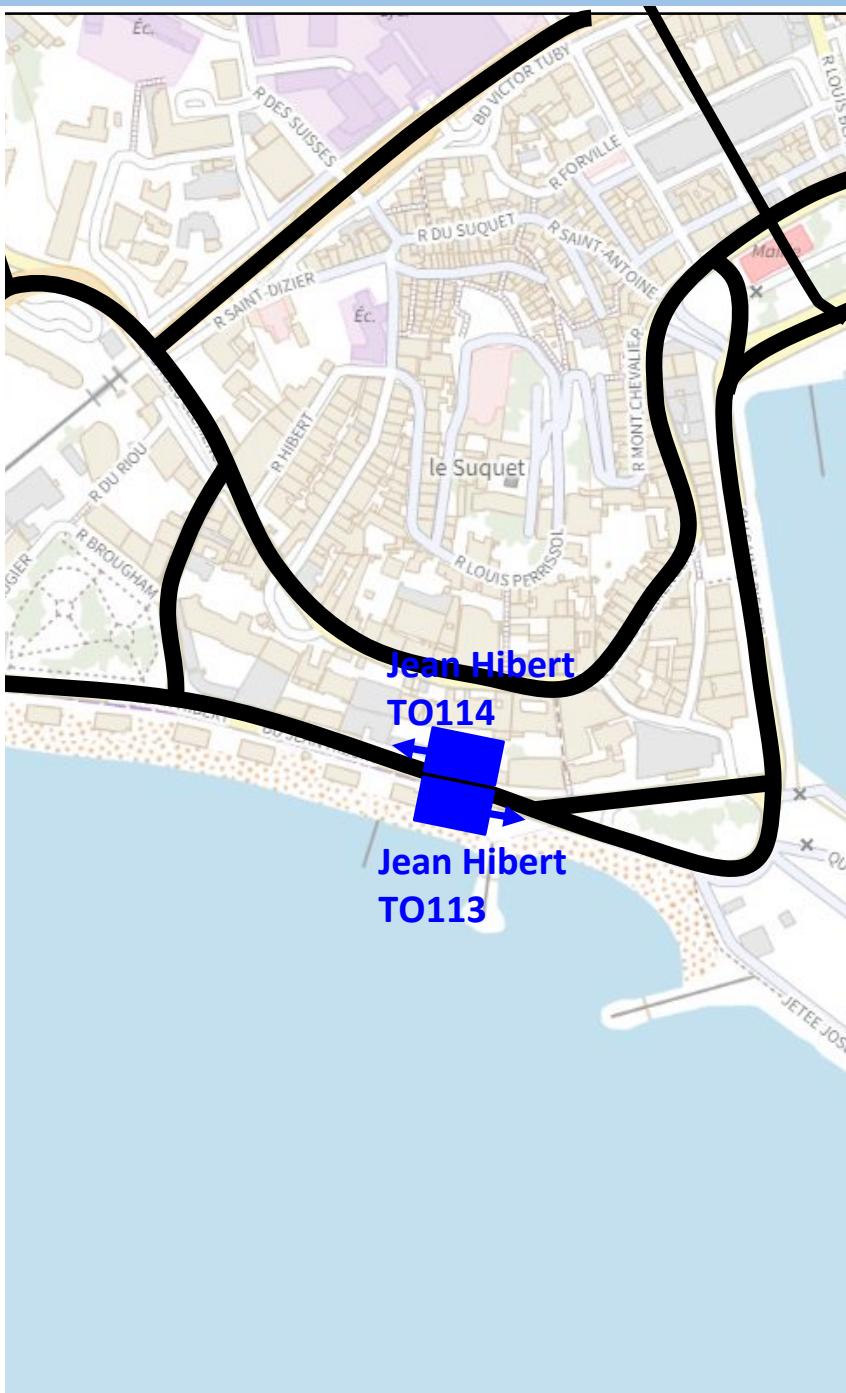
Evolution horaire des trafics pour chaque jour



## Dolfus TO112

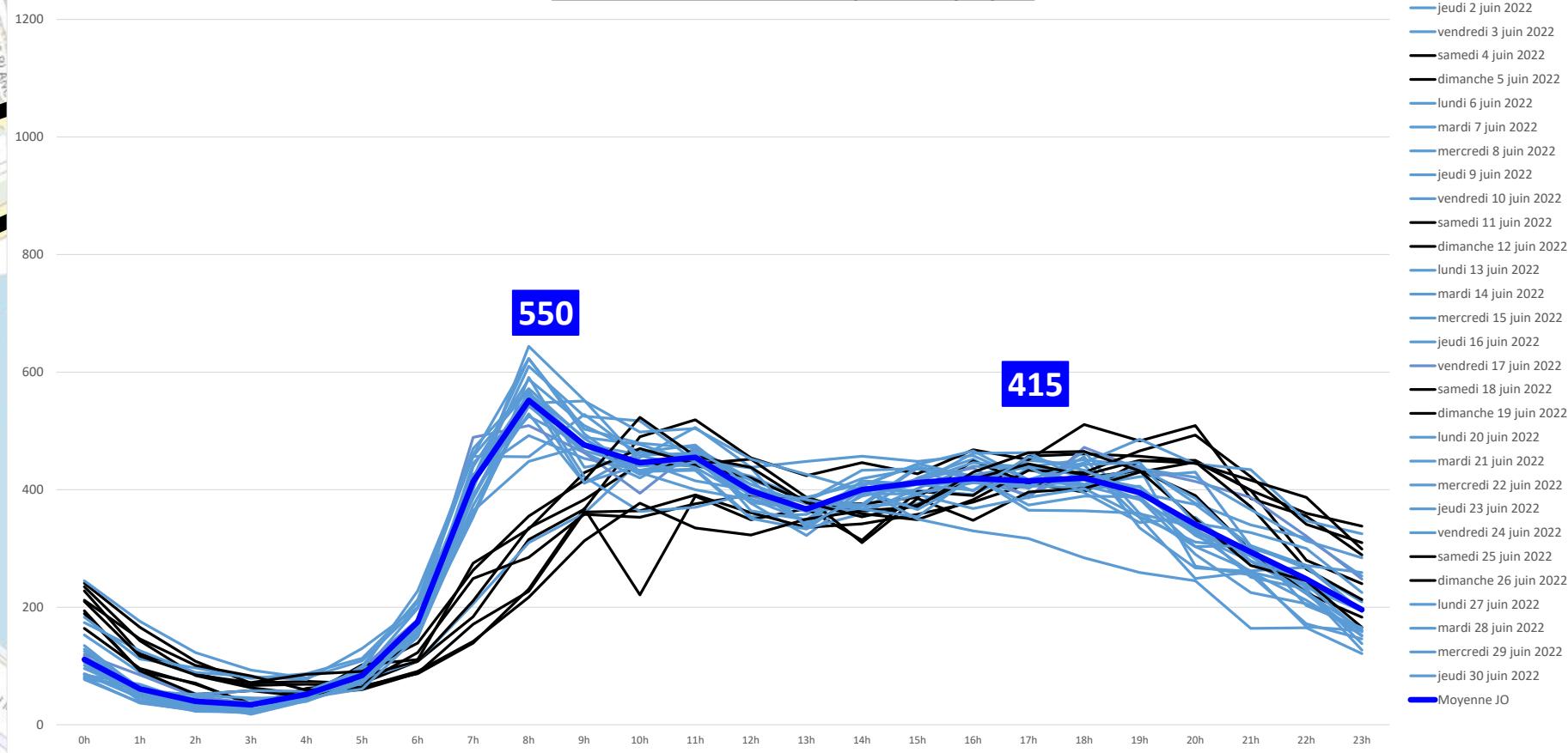
Evolution horaire des trafics pour chaque jour





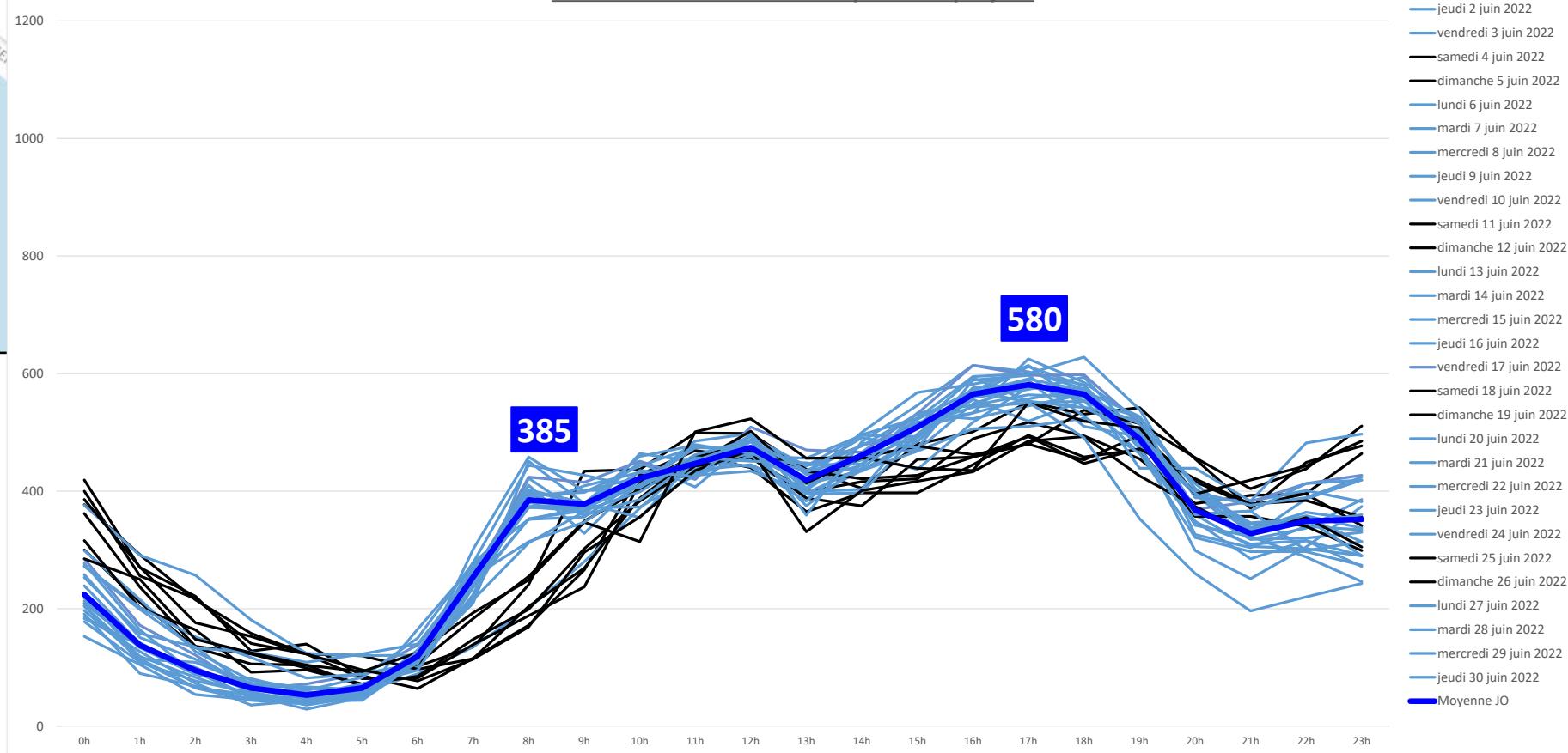
## Jean Hibert TO113

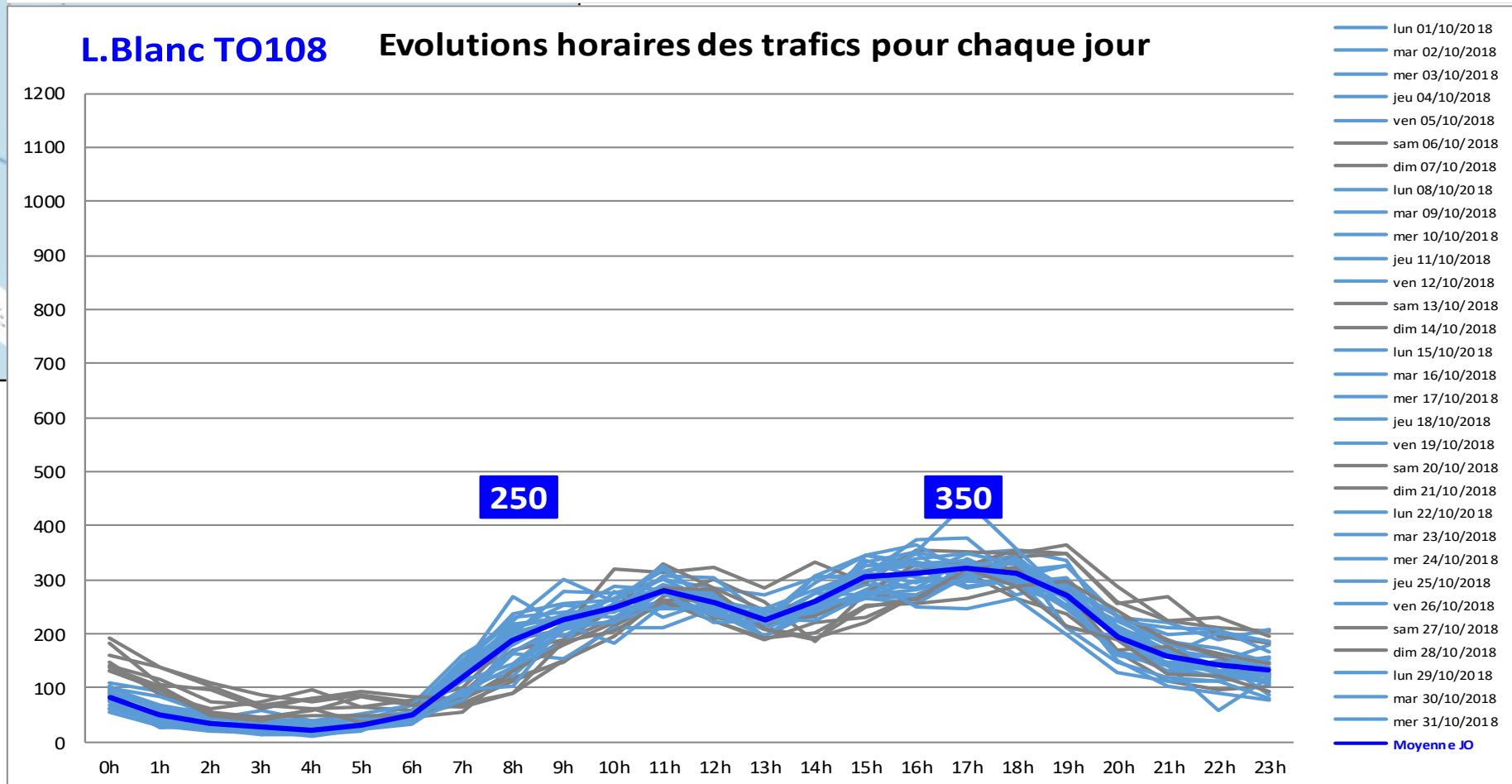
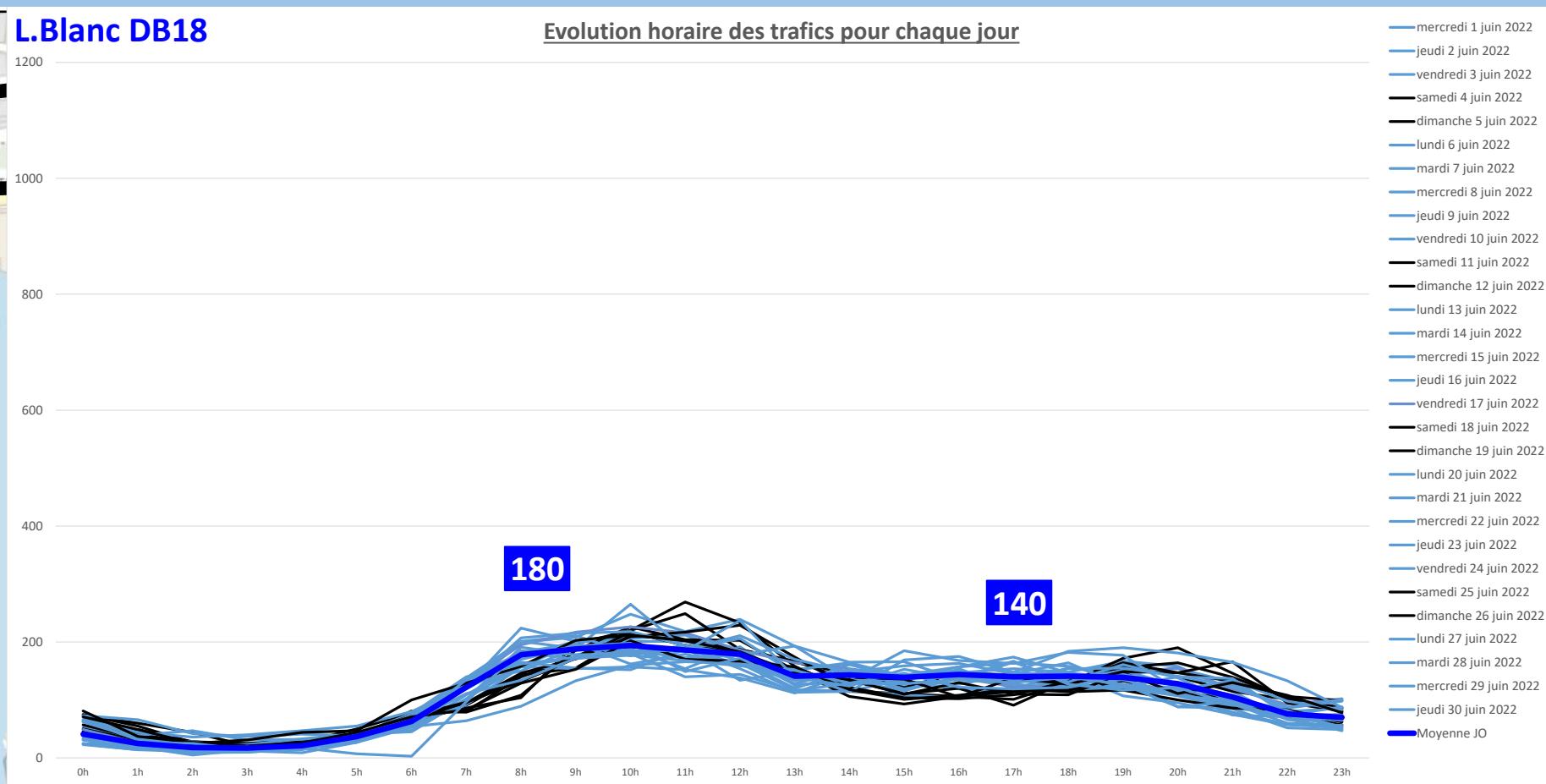
Evolution horaire des trafics pour chaque jour



## Jean Hibert TO114

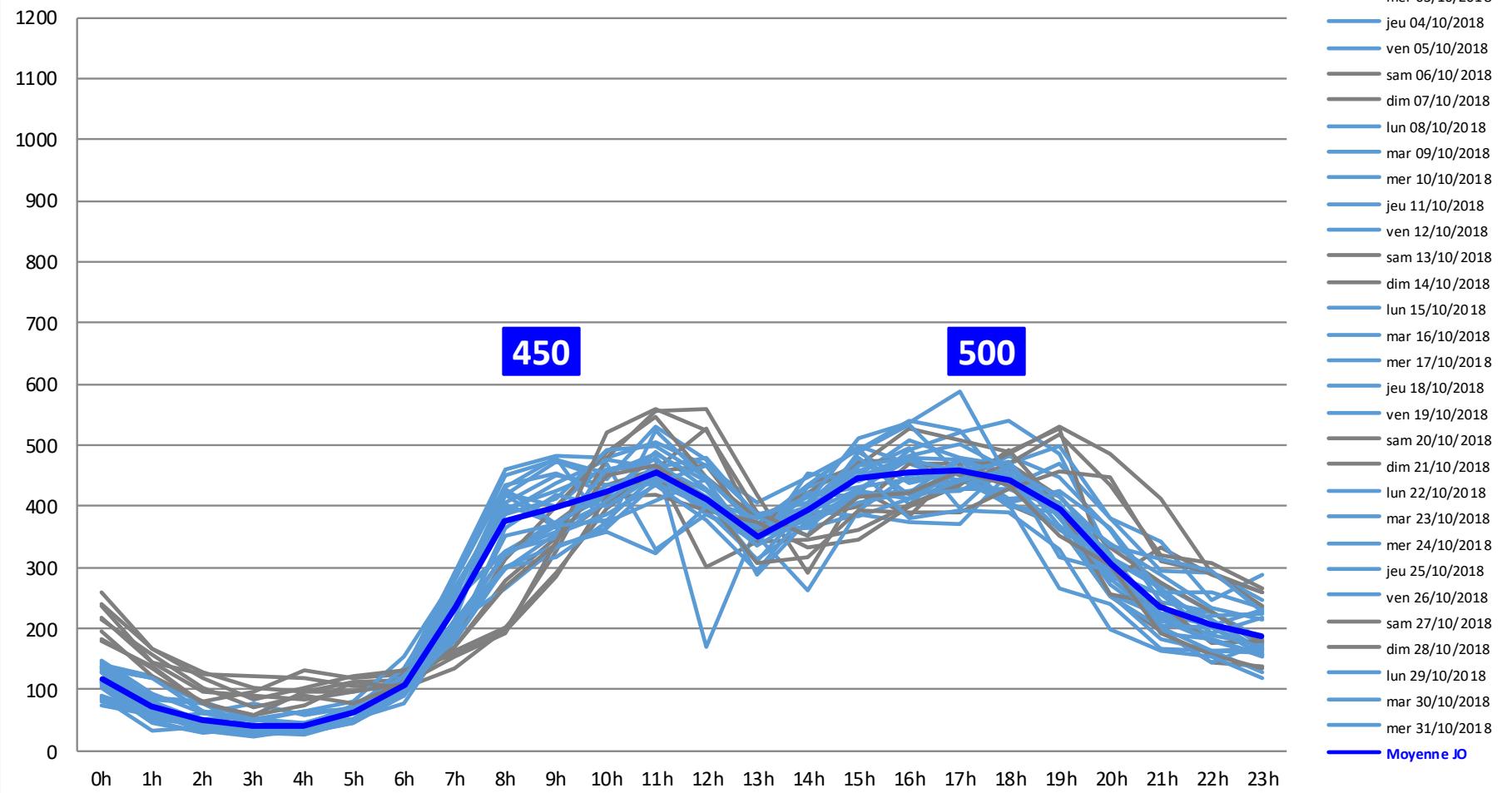
Evolution horaire des trafics pour chaque jour





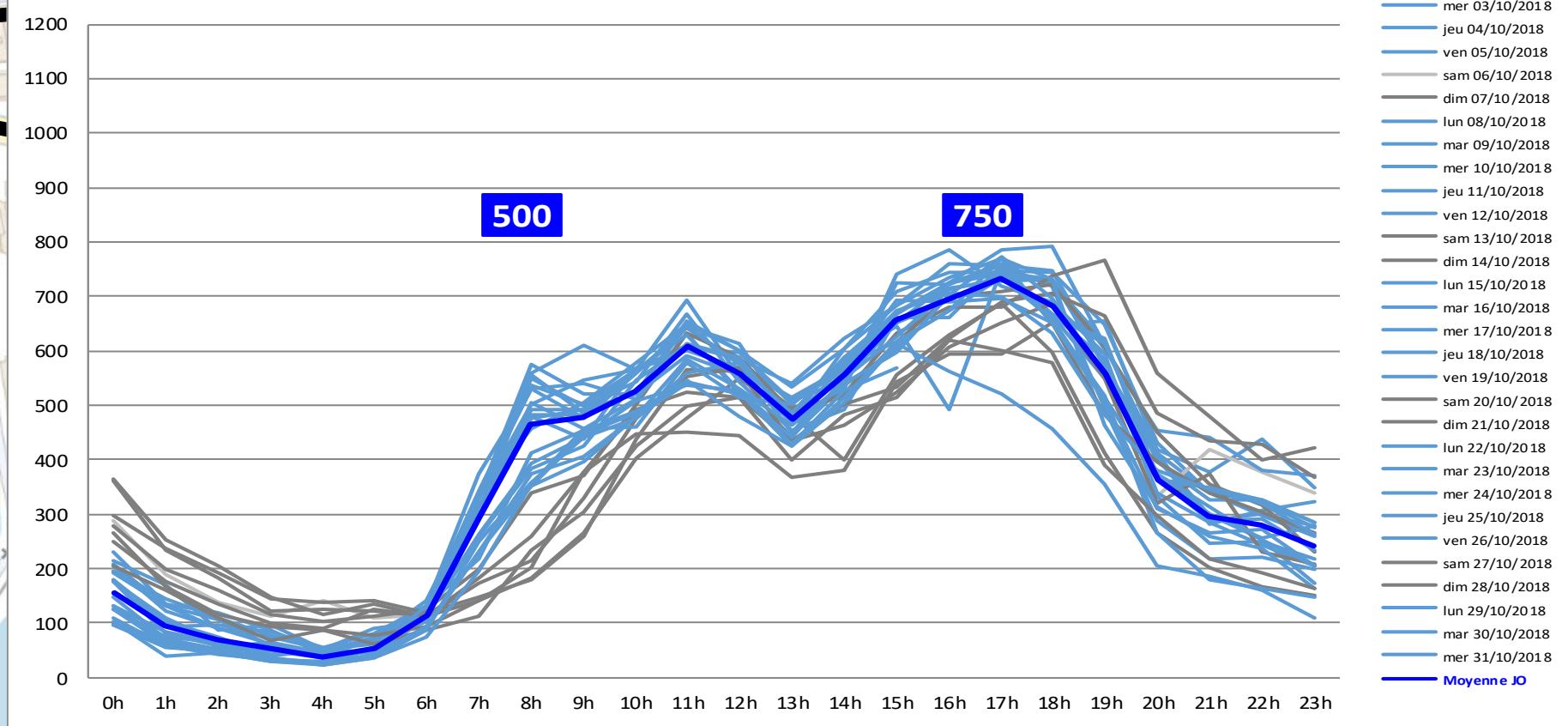


## F.Faure TO109 Evolutions horaires des trafics pour chaque jour





## Pantiero TO107 Evolutions horaires des trafics pour chaque jour



## Pantiero DB70 Evolutions horaires des trafics pour chaque jour

