

Altoa Promotion

Étude de trafic et de circulation pour le projet de reconversion de l'îlot des Maraîchers à Nice - Quartier Méridia

Étude de trafic et de circulation

Introduction	3	II - Situation projetée.....	19
I - Situation initiale	5	II.1 - Projet.....	19
I.1 - Enquête de circulation	5	II.1.1 - Programme.....	19
I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation.....	9	II.1.2 - Stationnement.....	19
I.2.1 - Avenue Simone Veil.....	9	II.1.3 - Accès	19
I.2.2 - Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama.....	10	II.2 - Trafic engendré par le projet	21
I.2.3 - Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini	11	II.2.1 - Logements	21
I.2.4 - Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français	12	II.2.2 - Résidence étudiante.....	23
I.2.5 - Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult.....	13	II.2.3 - Emplois	24
I.3 - Desserte par les transports en commun.....	14	II.2.4 - Commerces (clients).....	26
I.4 - Réseau cyclable	17	II.2.5 - ISART Game Business School (étudiants).....	26
		II.2.6 - Institut d'architecture (public)	26
		II.2.7 - Total	27
		II.3 - Affectation du trafic engendré	28
		II.4 - Volume de trafic.....	33
		II.5 - Conditions de circulation	36
		II.5.1 - Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama	36
		II.5.2 - Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini	36
		II.5.3 - Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français	37
		II.5.4 - Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult.....	37
		II.5.5 - Sortie des parkings	37
		Conclusion	38

Introduction

Les pages suivantes présentent une étude de circulation réalisée dans le cadre du projet de reconversion de l'îlot des Maraîchers à Nice, dans le quartier Méridia, pour le compte d'Altoa Promotion.

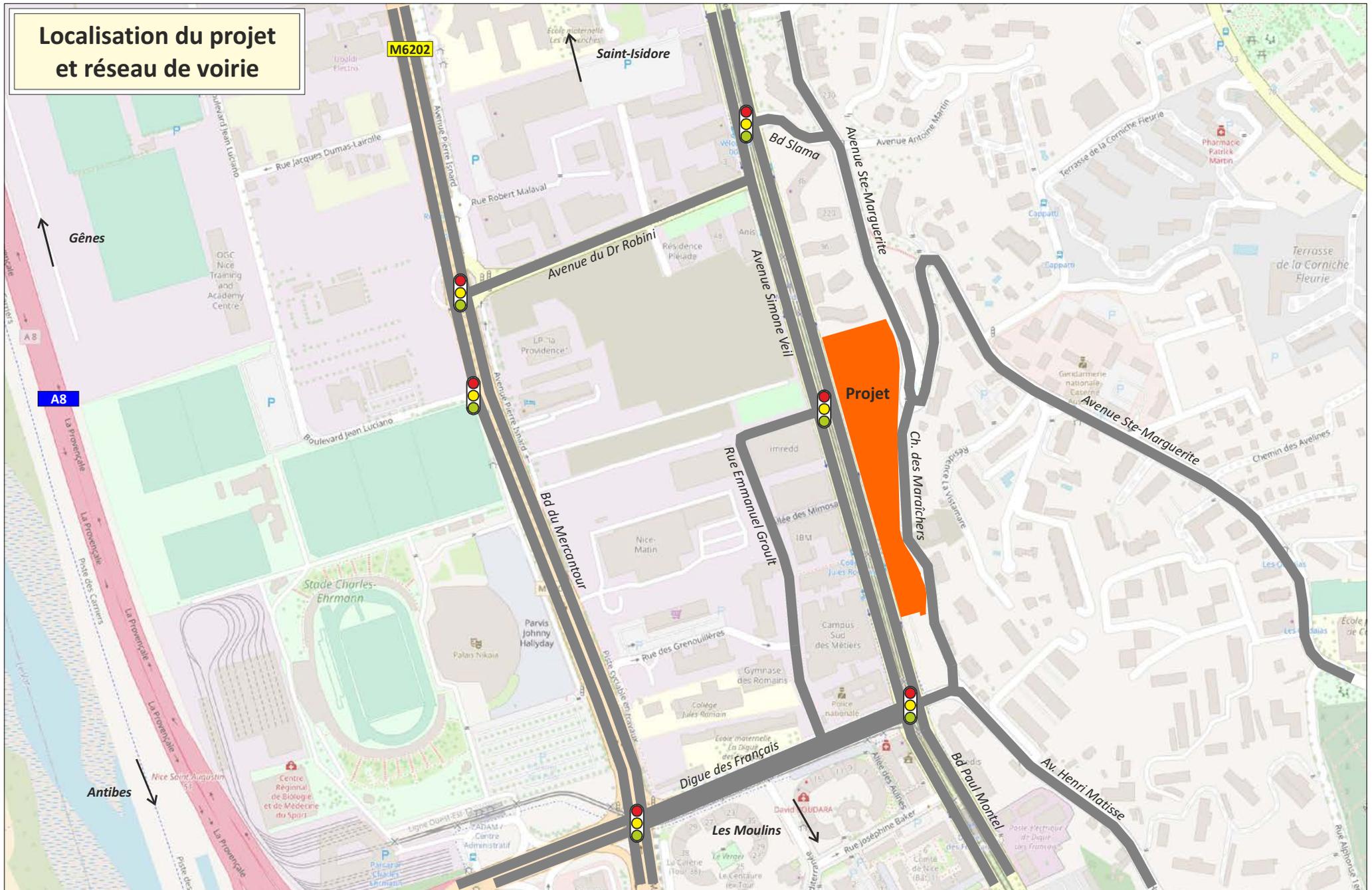
Le projet prévoit la réalisation de logements, d'une résidence étudiante et d'une résidence coliving, de commerces, d'un espace de coworking, d'un institut d'architecture et d'une école des métiers du jeu vidéo.

L'étude comprend :

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

Dans le cadre des divers projets d'aménagement du secteur de la basse plaine du Var, la Métropole Nice - Côte d'Azur a réalisé en 2020-2021 une étude globale de déplacements en rive gauche du Var. Cette étude globale se fonde en particulier sur une simulation des trafics réalisée avec le modèle multimodal départemental des déplacements de la Métropole.

Pour la présente étude, les estimations du volume de trafic engendré par le projet et de sa répartition sur le réseau de voirie se fondent en partie sur les résultats de cette étude globale « rive gauche » et sur les résultats des simulations réalisées.



I - Situation initiale

I.1 - Enquête de circulation

Dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC Parc Méridia, une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en novembre 2019, avec des comptages directionnels par catégorie de véhicules sur certains carrefours du secteur aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré (cf. plan).

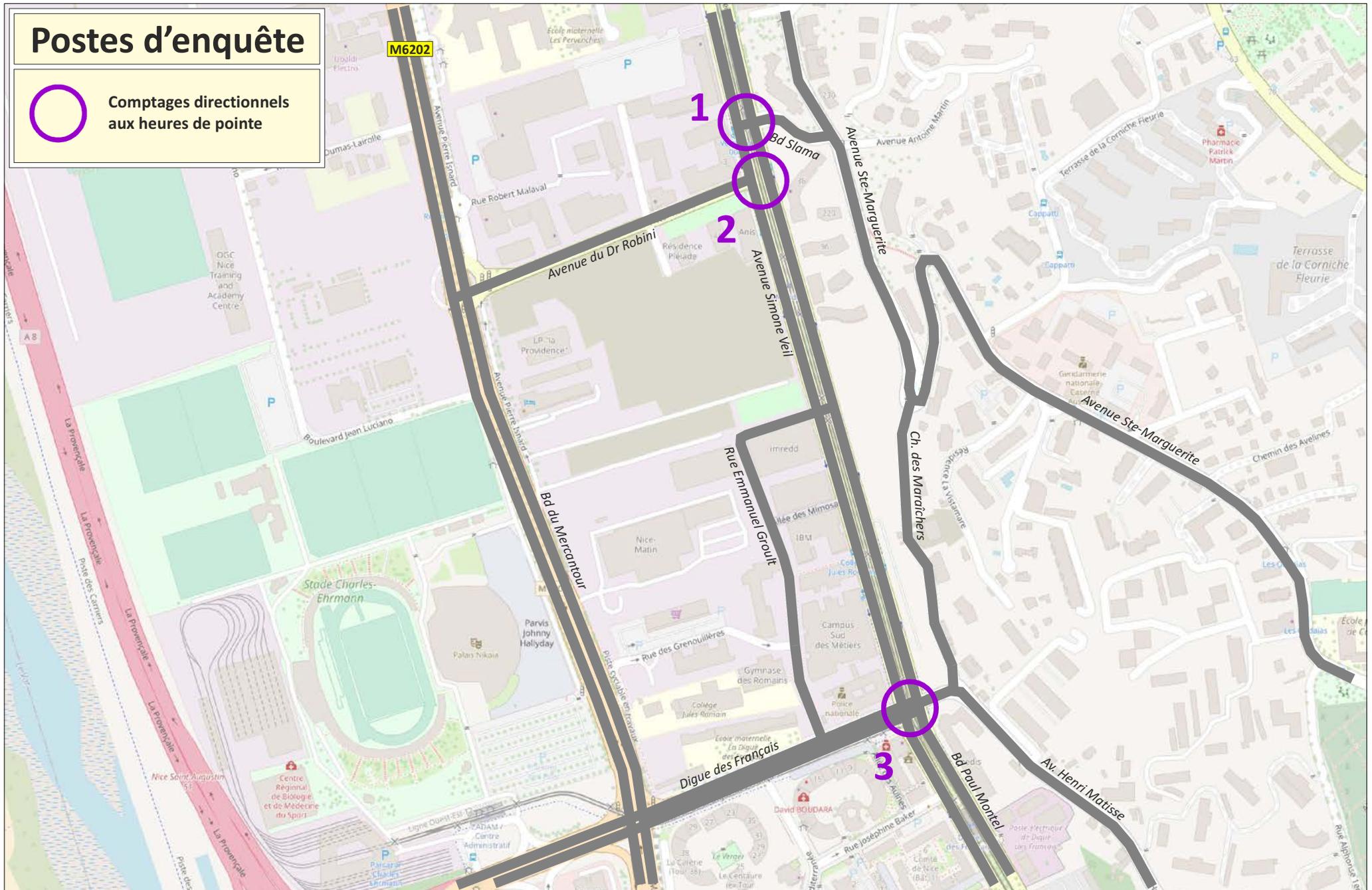
Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic mesurés en section aux heures de pointe du matin et du soir, exprimés en UVP¹.

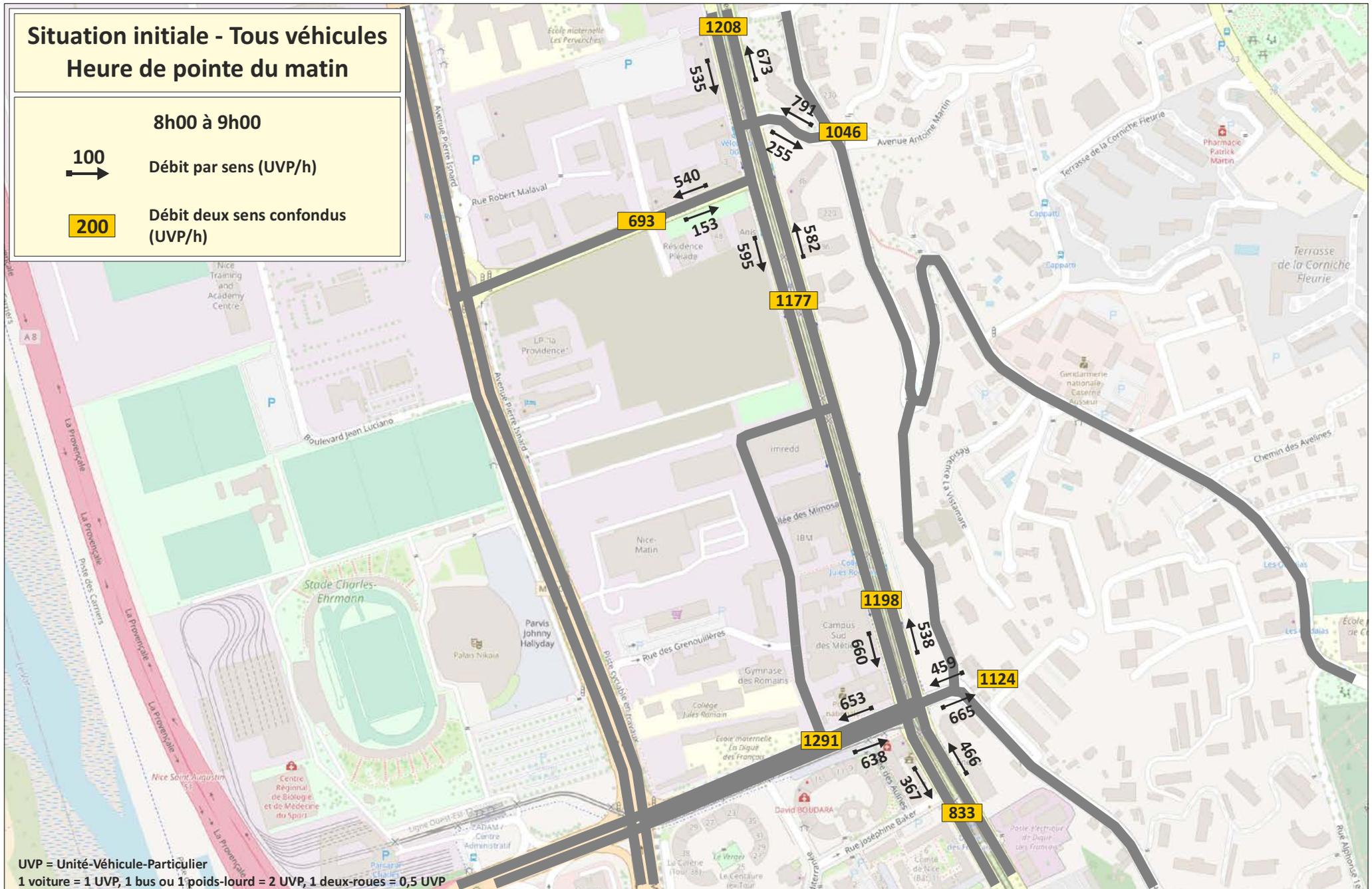
¹ Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

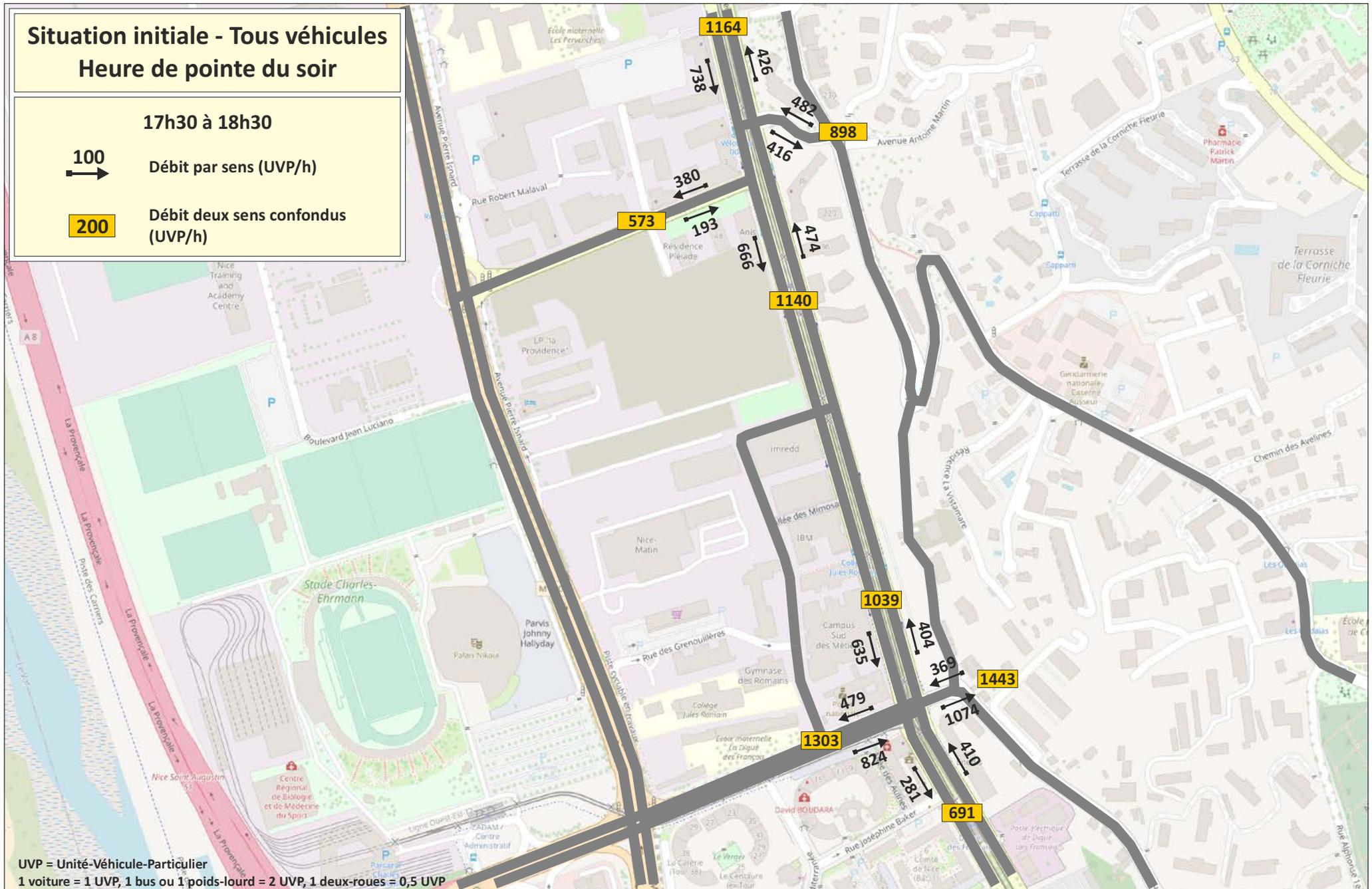
Postes d'enquête



Comptages directionnels
aux heures de pointe







I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation

I.2.1 - Avenue Simone Veil

L'Avenue Simone Veil est un des axes principaux de desserte du quartier Méridia.

Parallèle à la RM6202 (Bd du Mercantour), elle relie le quartier des Moulins au sud au quartier de Saint-Isidore au nord.

Elle comporte deux files de circulation par sens, séparées par un large terre-plein central sur lequel circule la ligne L2 du tramway.

La vitesse est limitée à 50 km/h.

À la hauteur du projet, l'Avenue Simone Veil supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 000 à 1 200 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide aux heures de pointe sur l'Avenue Simone Veil.



Avenue Simone Veil - En direction de la Digue des Français



Avenue Simone Veil - En direction du Bd Slama

I.2.2 - Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama

Ce carrefour en T à trois branches est géré par des feux tricolores. La ligne de tramway L3 circule en position axiale sur l'Avenue Simone Veil.

Les entrées et les sorties par l'Avenue Simone Veil se font sur deux files chacune.

L'entrée par le Bd Slama se fait sur deux files, la sortie sur une file.

Le carrefour supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 900 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 1 700 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Les feux tricolores fonctionnent avec un cycle classique à deux phases :

- phase 1 : Avenue Simone Veil (avec un décalage à la fermeture pour faciliter le tourne-à-gauche vers le Bd Slama),
- phase 2 : Bd Slama.

Une phase spéciale est déclenchée au passage du tramway (carrefour au rouge total).

Le carrefour dispose d'une réserve de capacité suffisante aux heures de pointe en situation initiale (cf. tableau ci-dessous), et fonctionne de façon fluide.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 316	897	68%	32%	1 316	818	62%	38%

Carrefour 1 - Réserve de capacité théorique



Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama



Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama

I.2.3 - Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini

Ce carrefour en T à trois branches est géré avec un système de priorité : l'Avenue du Dr Robini débouche avec un « Cédez-le-passage ».

Le carrefour ne permet que les mouvements de tourne-à-droite : depuis l'Avenue Simone Veil nord vers l'Avenue du Dr Robini, et depuis l'Avenue du Dr Robini vers l'Avenue Simone Veil sud.

Les entrées et sorties de l'Avenue Simone Veil se font sur deux files.

L'entrée et la sortie de l'Avenue du Dr Robini se font sur une file.

Le carrefour supporte un volume de trafic de l'ordre de 1 700 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 1 500 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Le carrefour dispose d'une réserve de capacité suffisante aux heures de pointe en situation initiale (cf. tableau ci-dessous), et fonctionne de façon fluide, avec un faible temps d'attente au débouché de l'Avenue du Dr Robini.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation initiale	690	153	78%	6,7	590	193	67%	9,1

Carrefour 2 - Fonctionnement théorique du débouché de l'Av. du Dr Robini



Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini



Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini

1.2.4 - Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français

Ce carrefour en croix à quatre branches est géré par des feux tricolores. Il est emprunté par les lignes de tramway L2 et L3, en position axiale sur l’Avenue Simone Veil et sur le Bd Paul Montel, et en position latérale sur la Digue des Français.

Les entrées et les sorties par l’Avenue Simone Veil, le Bd Paul Montel et la Digue des Français se font sur deux files chacune.

Pour l’Avenue Henri Matisse, l’entrée se fait sur deux files, et la sortie sur une file.

Le carrefour supporte un volume de trafic de l’ordre de 2 200 UVP/h aux heures de pointe du matin et du soir.

Les feux tricolores fonctionnent avec un cycle classique à deux phases :

- phase 1 : Avenue Simone Veil et Bd Paul Montel (avec un décalage à la fermeture pour faciliter le tourne-à-gauche depuis l’Avenue Simone Veil vers l’Avenue Matisse),
- phase 2 : Avenue Henri Matisse et Digue des Français (avec un décalage à la fermeture pour faciliter le tourne-à-gauche depuis la Digue des Français vers l’Avenue Simone Veil).

Une phase spéciale est déclenchée au passage du tramway (carrefour au rouge total).

Le carrefour dispose d’une réserve de capacité théorique suffisante aux heures de pointe en situation initiale (cf. tableau ci-dessous).

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 169	814	70%	30%	1 169	889	76%	24%

Carrefour 3 - Réserve de capacité théorique

Son fonctionnement est cependant parfois difficile aux heures de pointe :

- les nombreux véhicules en tourne-à-gauche depuis l’Avenue Simone Veil et le Bd Paul Montel ont parfois du mal à se stocker dans le carrefour, et gênent le passage des véhicules en tout-droit,
- la durée de rouge total lors du passage des tramways est élevée, et des files d’attente se forment parfois temporairement sur les entrées quand plusieurs trams se succèdent à un faible intervalle



Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français

I.2.5 - Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult

Ce carrefour en T à trois branches est géré par des feux tricolores. La ligne de tramway T3 circule en position axiale sur l'Avenue Simone Veil.

Les entrées et les sorties par l'Avenue Simone Veil se font sur deux files chacune.

Les entrées et les sorties par la Rue Emmanuel Groult se font sur une file chacune.

Les feux tricolores fonctionnent avec un cycle classique à deux phases :

- phase 1 : Avenue Simone Veil (avec un décalage à la fermeture pour faciliter le tourne-à-gauche vers la Rue Emmanuel Groult),
- phase 2 : Rue Emmanuel Groult.

Une phase spéciale est déclenchée au passage du tramway (carrefour au rouge total).

Le carrefour fonctionne de façon fluide en situation initiale.



Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult



Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult

I.3 - Desserte par les transports en commun

Le secteur du projet dispose d'une très bonne desserte par les transports en commun, en particulier par les lignes 2 et 3 du tramway.

Tramway

L'arrêt « Méridia » de la ligne 3 est situé à environ 350 m (4 minutes à pied).

L'arrêt « Digue des Français » des lignes 2 et 3 est situé à environ 450 m (5 minutes à pied).

Ces deux lignes permettent de rejoindre dans de très bonnes conditions le centre-ville, le quartier de Saint-Isidore et l'aéroport de Nice - Côte d'Azur, avec une fréquence élevée.



Arrêt « Méridia » de la ligne 3 de tramway

Bus

Ligne 17 **Ferber <-> STAPS Arboras**

Cette ligne dessert vers l'est les quartiers de Ferber, Caucade, Carras, Saint-Augustin et la Californie.

Vers le nord, elle dessert les quartiers de Sainte-Marguerite et des Arboras.

Fréquence : 15 minutes aux heures de pointe.

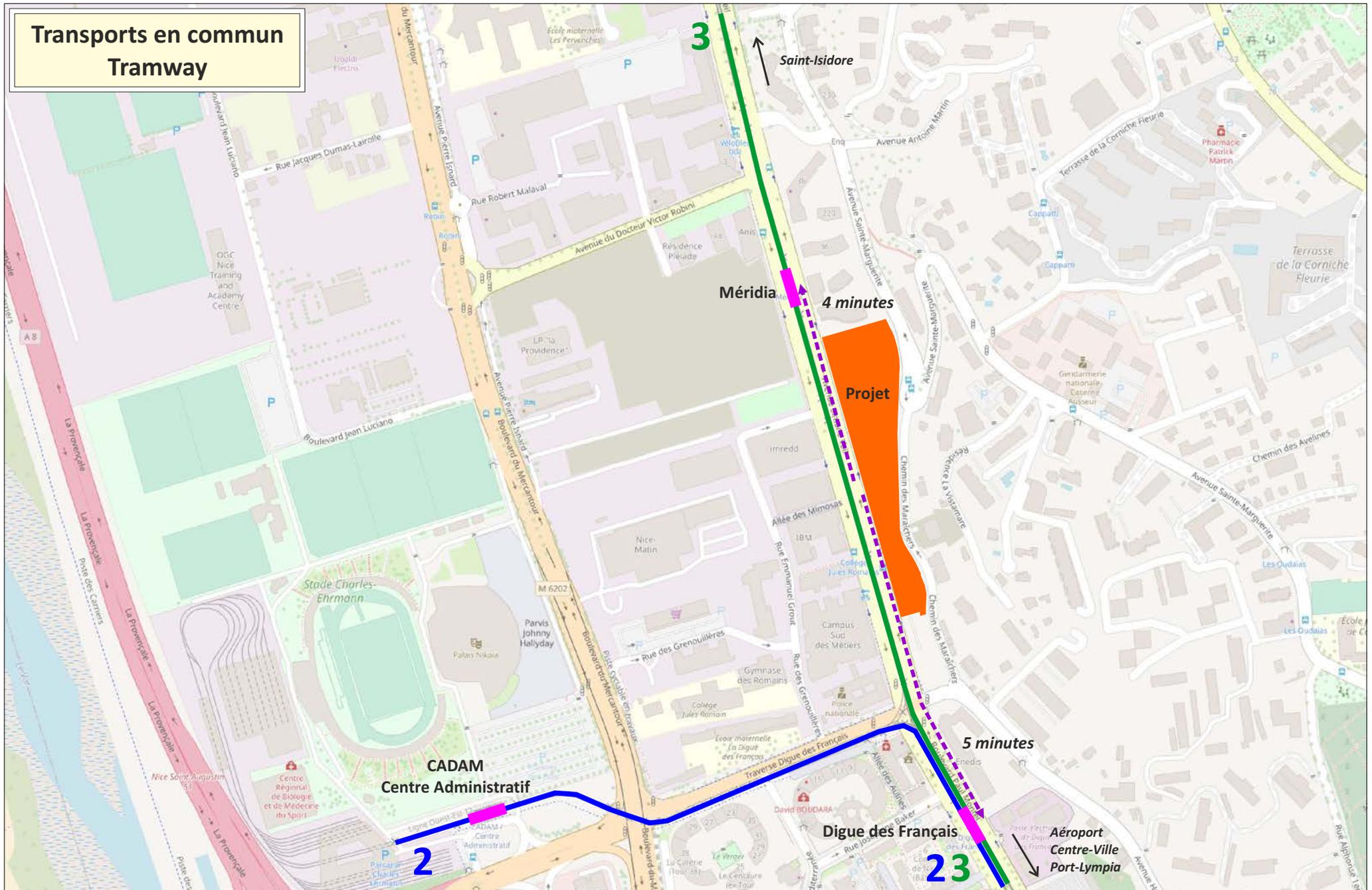
L'arrêt « Collège Jules Romains » est situé sur l'Avenue Simone Veil, à la hauteur du projet.

Ligne 50 **Ferber <-> CADAM Centre Administratif**

Depuis le centre administratif (CADAM), cette ligne dessert vers l'est les quartiers de Ferber, Caucade, La Lanterne, Carras et la Californie.

Fréquence : 35 minutes aux heures de pointe.

L'arrêt « Collège Jules Romains » est situé sur l'Avenue Simone Veil, à la hauteur du projet.



I.4 - Réseau cyclable

Le secteur du projet dispose d'une bonne accessibilité par les infrastructures cyclables structurantes du secteur.

Des pistes cyclables unidirectionnelles sur trottoir le long de l'axe Bd Paul Montel - Avenue Simone Veil permettent de rejoindre dans de bonnes conditions vers le sud le quartier Arénas et le centre-ville via la piste cyclable de la Promenade des Anglais, et vers le nord le quartier de Saint-Isidore.

Une piste cyclable bidirectionnelle le long de la Digue des Français permet de rejoindre dans de bonnes conditions le secteur du CADAM - Centre Administratif.

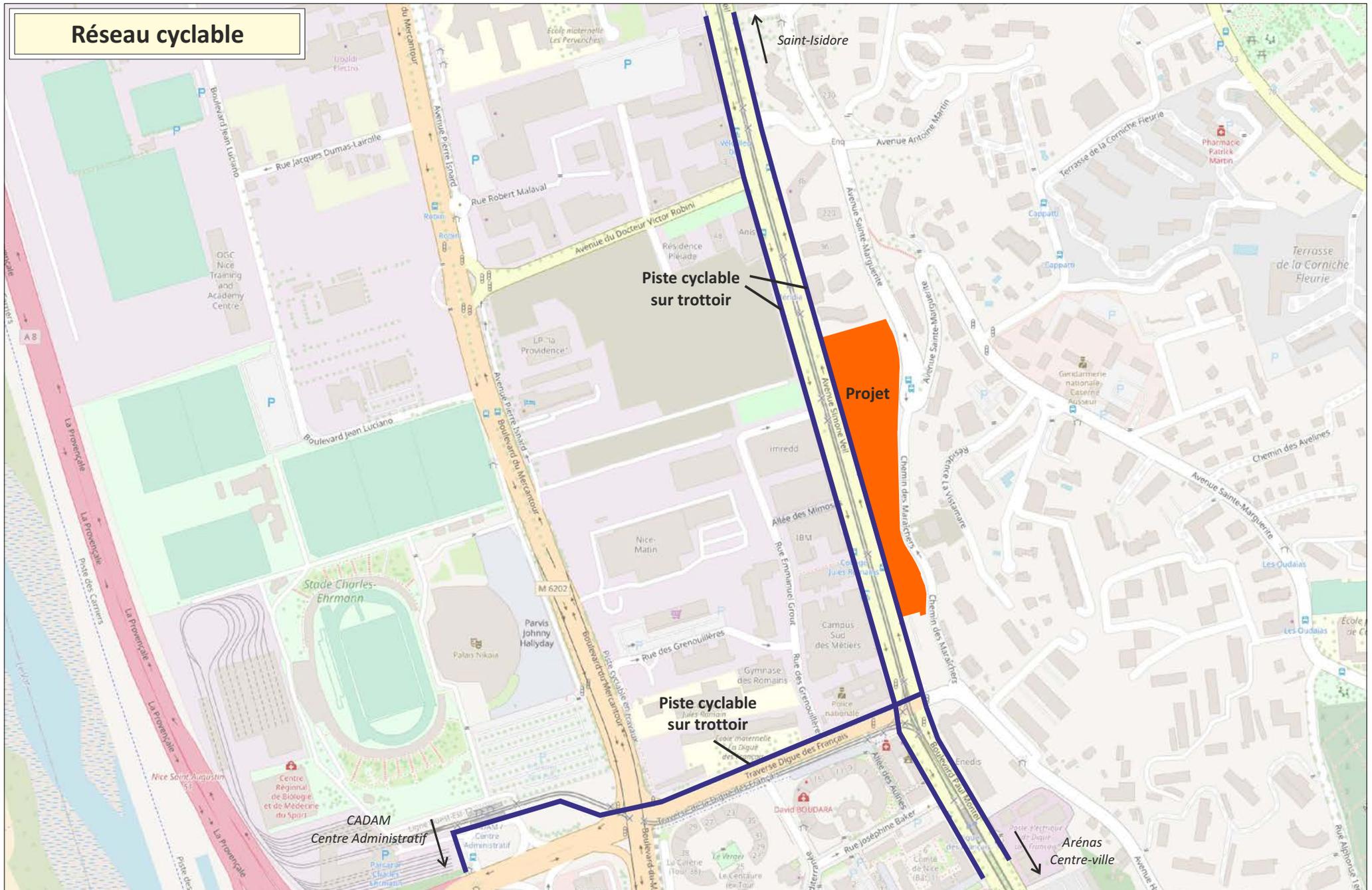
Une station de vélos en libre-service VéloBleu est située sur l'Avenue Simone Veil à proximité immédiate du projet.



Piste cyclable le long de l'Avenue Simone Veil



Piste cyclable le long de la Digue des Français



II - Situation projetée

II.1 - Projet

II.1.1 - Programme

Le programme du projet prévoit la réalisation des éléments suivants :

- **337 logements** dont
 - 210 logements en accession,
 - 87 logements sociaux,
 - 40 logements dans une résidence de coliving,
- **une résidence étudiante de 320 chambres** (pour l'ISART),
- **des commerces en rez-de-chaussée (environ 1 000 m²)**,
- **un espace de coworking (environ 1 000 m² de bureaux)**,
- **un institut international d'architecture et d'exposition ouvert au public (environ 1 200 m²)**,
- **une école des métiers du jeu vidéo (ISART, environ 3 000 m²)**.

II.1.2 - Stationnement

Le projet prévoit 363 places de stationnement, dans un seul niveau de sous-sol divisé en deux parties, avec deux accès séparés.

Aucune place de stationnement n'est prévue en surface.

II.1.3 - Accès

Le projet prévoit deux accès aux parkings depuis l'Avenue Simone Veil, en tourne-à-droite uniquement :

- un accès au sud du carrefour avec la Rue Emmanuel Groult, en face de l'Allée des Mimosas,
- un accès au nord du carrefour avec la Rue Emmanuel Groult.

II.2 - Trafic engendré par le projet

II.2.1 - Logements

Le programme du projet prévoit la réalisation **337 logements** :

- 210 logements en accession,
- 87 logements sociaux,
- 40 logements dans une résidence de coliving.

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

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

Nombre d'emplois par ménage

Le nombre d'emplois par ménage à Nice est de 0,74 (source INSEE RP 2020, 126 094 actifs ayant un emploi pour 168 915 ménages).

La population qui occupera ces logements devrait être vraisemblablement plus active que la moyenne de la commune.

Pour l'estimation de la génération de trafic, on peut prendre en compte un taux de **1,00 emplois/logement**.

Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants de Nice (source Insee RP 2019).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	60 775	47%
Transports en commun	34 863	27%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	15 957	12%
Deux-roues motorisé	10 472	8%
Pas de transport	4 186	3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	3 007	2%
Total	129 260	100%

*Répartition modale des trajets domicile-travail
des habitants de Nice (Insee RP 2019)*

En 2019, 47% des déplacements domicile-travail des habitants de Nice se font en utilisant un véhicule particulier (type voiture - camion - fourgonnette), et 8% en deux-roues motorisé.

Il est à noter qu'à cette date, la ligne de tramway T2 ne fonctionnait que partiellement, et que la ligne de tramway T3 n'était pas encore en service.

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets journaliers estimée dans le cadre de l'étude globale « Rive Gauche » de la Métropole Nice Côte d'Azur dans le secteur Méridia, à l'horizon 2035.

Mode de transport utilisé	%
Voiture	33,6%
Transports en commun	9,7%
Marche à pied	48,2%
Deux-roues motorisé	2,5%
Vélo	6,0%
Total	100%

*Répartition modale des déplacements journaliers à l'horizon 2035
dans le secteur Méridia (étude « Rive Gauche » - Métropole Nice Côte d'Azur 2021)*

Le site du projet étant très bien desservi par les transports en commun et les infrastructures cyclables, on peut prendre en compte les parts modales suivantes pour l'estimation de la génération de trafic des déplacements domicile-travail des habitants du projet :

- **34% pour la voiture,**
- **4% pour le deux-roues motorisé.**

Volume de trafic motorisé engendré

Le volume de trafic motorisé engendré aux heures de pointe par les logements pour les déplacements domicile-travail des résidents peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 337 logements,
- 1,00 emplois par ménage,
- 85% de présence au travail (10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie, 5% de télétravail),
- 34% d'usage de la voiture, dont 5% du total en covoiturage,
- 4% d'usage du deux-roues motorisé,
- 65% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée,
- 55% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée.

L'estimation du trafic engendré aux heures de pointe par les logements est donc la suivante :

- **à l'heure de pointe du matin : émission de 64 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir : attraction de 54 UVP/h.**

II.2.2 - Résidence étudiante

Une **résidence étudiante de 320 chambres** est prévue, destinée aux étudiants de l'ISART Game Business School.

Les locaux d'enseignement de l'ISART seront également situés dans le projet étudié.

Les étudiants de la résidence pourront s'y rendre à pied, et la génération de trafic aux heures de pointe de la résidence étudiante devrait donc être marginale.

II.2.3 - Emplois

Nombre d'emplois

Environ **150 employés** devraient être présents sur le site du projet dans la journée :

- commerces 30,
- ISART et résidence étudiante 75,
- institut d'architecture 10,
- espace de coworking 35.

Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants de Nice (source Insee RP 2019).

Mode de transport utilisé	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	81 443	55%
Transports en commun	31 317	21%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	16 017	11%
Deux-roues motorisé	10 686	7%
Pas de transport	4 191	3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	3 164	2%
Total	146 818	100%

*Répartition modale des trajets domicile-travail
des actifs travaillant à Nice (Insee RP 2019)*

En 2019, 55% des déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Nice se font en utilisant un véhicule particulier (type voiture - camion - fourgonnette), et 7% en deux-roues motorisé.

Il est à noter qu'à cette date, la ligne de tramway T2 ne fonctionnait que partiellement, et que la ligne de tramway T3 n'était pas encore en service.

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets journaliers estimée dans le cadre de l'étude globale « Rive Gauche » de la Métropole Nice Côte d'Azur dans le secteur Méridia, à l'horizon 2035.

Mode de transport utilisé	%
Voiture	33,6%
Transports en commun	9,7%
Marche à pied	48,2%
Deux-roues motorisé	2,5%
Vélo	6,0%
Total	100%

Répartition modale des déplacements journaliers à l'horizon 2035 dans le secteur Méridia (étude « Rive Gauche » - Métropole Nice Côte d'Azur 2021)

Le site du projet étant très bien desservi par les transports en commun et les infrastructures cyclables, on peut prendre en compte les parts modales suivantes pour l'estimation de la génération de trafic des déplacements domicile-travail des actifs travaillant dans le projet :

- **34% pour la voiture,**
- **4% pour le deux-roues motorisé.**

Volume de trafic motorisé engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les employés travaillant sur le site du projet peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 150 emplois,
- 85% de présence au travail (10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie, 5% de télétravail),
- 34% d'usage de la voiture, dont 5% du total en covoiturage,
- 4% d'usage du deux-roues motorisé,
- 65% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée,
- 55% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée.

Le trafic total engendré aux heures de pointe serait donc le suivant :

- **à l'heure de pointe du matin, attraction de 29 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir, émission de 24 UVP/h.**

II.2.4 - Commerces (clients)

Quelques **commerces en rez-de-chaussée (environ 1 000 m²)** sont prévus.

Il n'est pas prévu de stationnement spécifique pour ces commerces.

La clientèle devrait essentiellement venir à pied.

Pour la clientèle venant en voiture, la majorité devrait être constituée de véhicules circulant déjà dans le secteur, et s'arrêtant pendant le trajet domicile-travail.

Le trafic supplémentaire engendré devrait être faible.

L'estimation du trafic engendré aux heures de pointe est donc la suivante :

- **à l'heure de pointe du soir : attraction et émission de 10 UVP/h.**

II.2.5 - ISART Game Business School (étudiants)

l'ISART Game Business School est un établissement d'enseignement supérieur, dédié à l'apprentissage des métiers du jeu vidéo.

Il devrait accueillir environ 690 élèves.

Une résidence étudiante dédiée est également prévue dans le projet (320 places).

Il n'est pas prévu de stationnement spécifique pour les étudiants dans le projet (hors résidence étudiante), et le stationnement sur voirie est payant dans le secteur.

Peu d'étudiants devraient donc venir en voiture.

L'estimation du trafic engendré par les étudiants de l'ISART aux heures de pointe est donc la suivante :

- **à l'heure de pointe du matin : attraction de 15 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir : émission de 15 UVP/h.**

II.2.6 - Institut d'architecture (public)

Un institut international d'architecture et d'exposition (environ 1 000 m²) est prévu.

Ce musée dédié à l'architecture et au design pourra accueillir des conférences, des ateliers, des réunions... Il disposera également d'une cafétéria.

Il n'est pas prévu de stationnement spécifique pour les visiteurs dans le projet, et le stationnement sur voirie est payant dans le secteur.

L'activité la plus importante en matière d'accueil du public devrait se faire le week-end.

L'estimation du trafic engendré par le public aux heures de pointe de la semaine est la suivante :

- **à l'heure de pointe du soir : attraction et émission de 15 UVP/h.**

II.2.7 - Total

Le tableau ci-dessous présente l'estimation de la génération de trafic totale du projet aux heures de pointe.

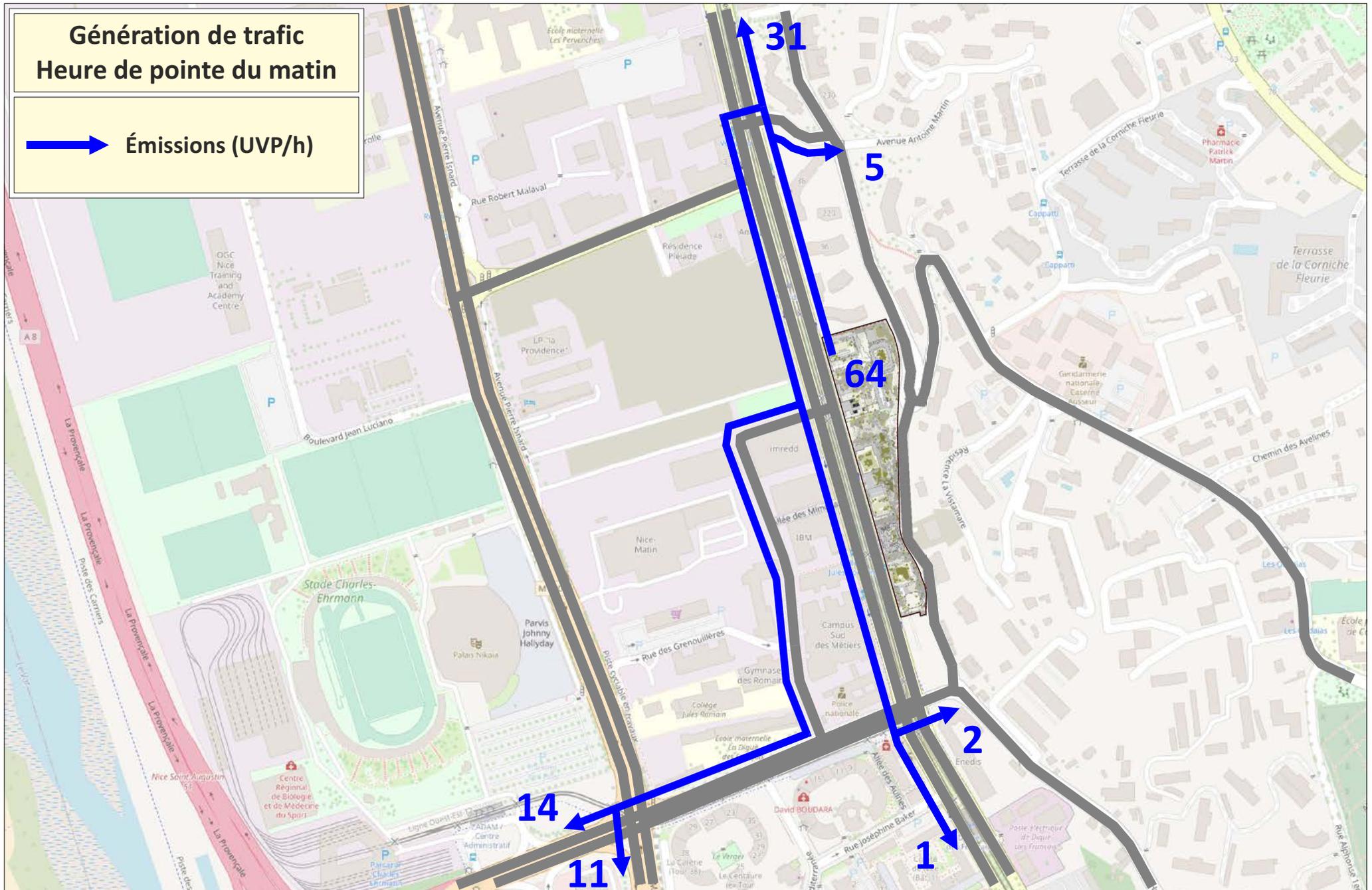
		Logements	Résidence étudiante ISART	Emplois	Commerces (clients)	ISART (étudiants)	Institut d'architecture (public)	Total
Heure de pointe du matin	Émissions	64	-	-	-	-	-	64
	Attractions	-	-	29	-	15	15	59
Heure de pointe du soir	Émissions	-	-	24	10	15	15	64
	Attractions	54	-	-	10	-	-	64

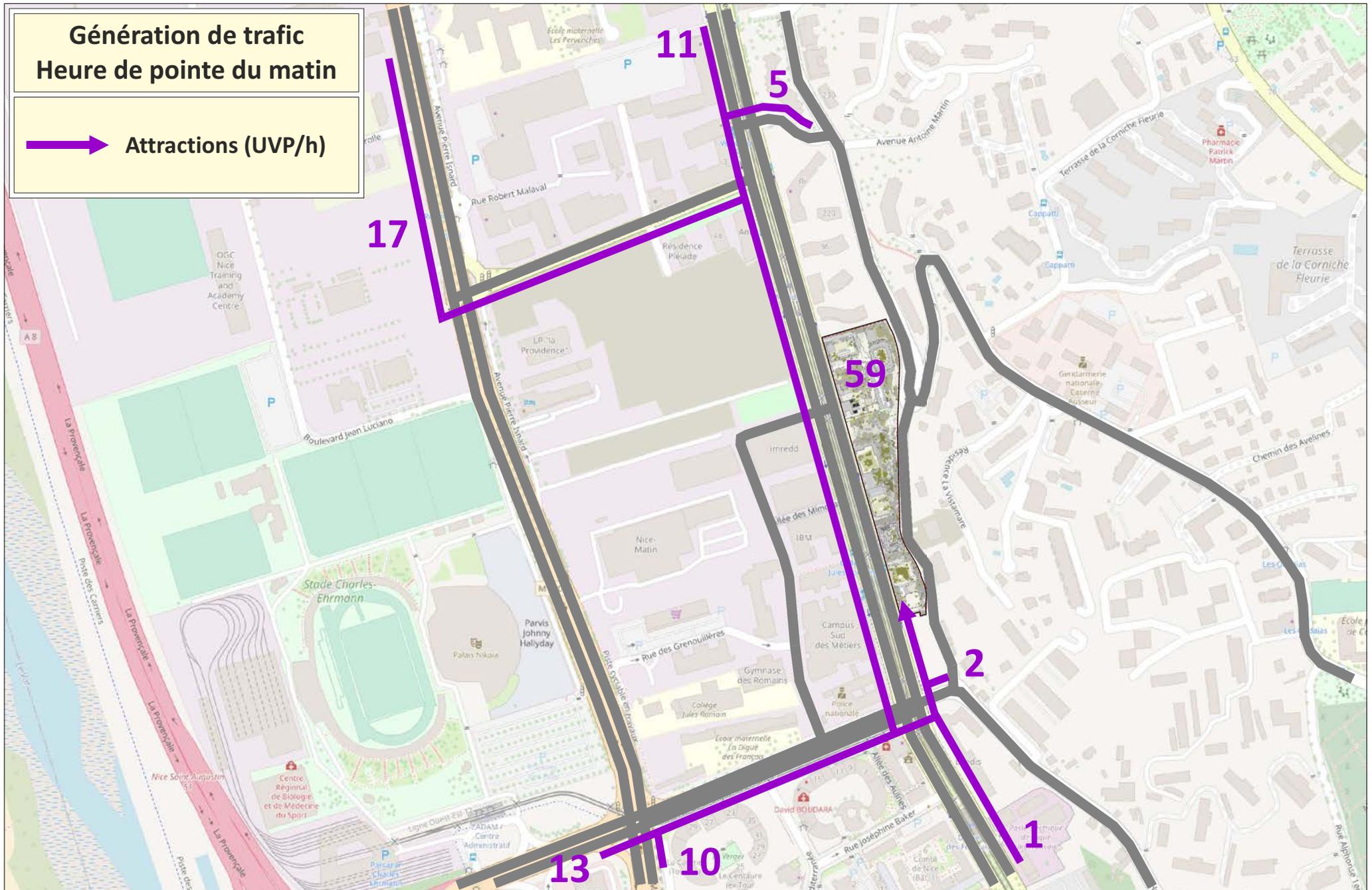
Génération de trafic du projet aux heures de pointe

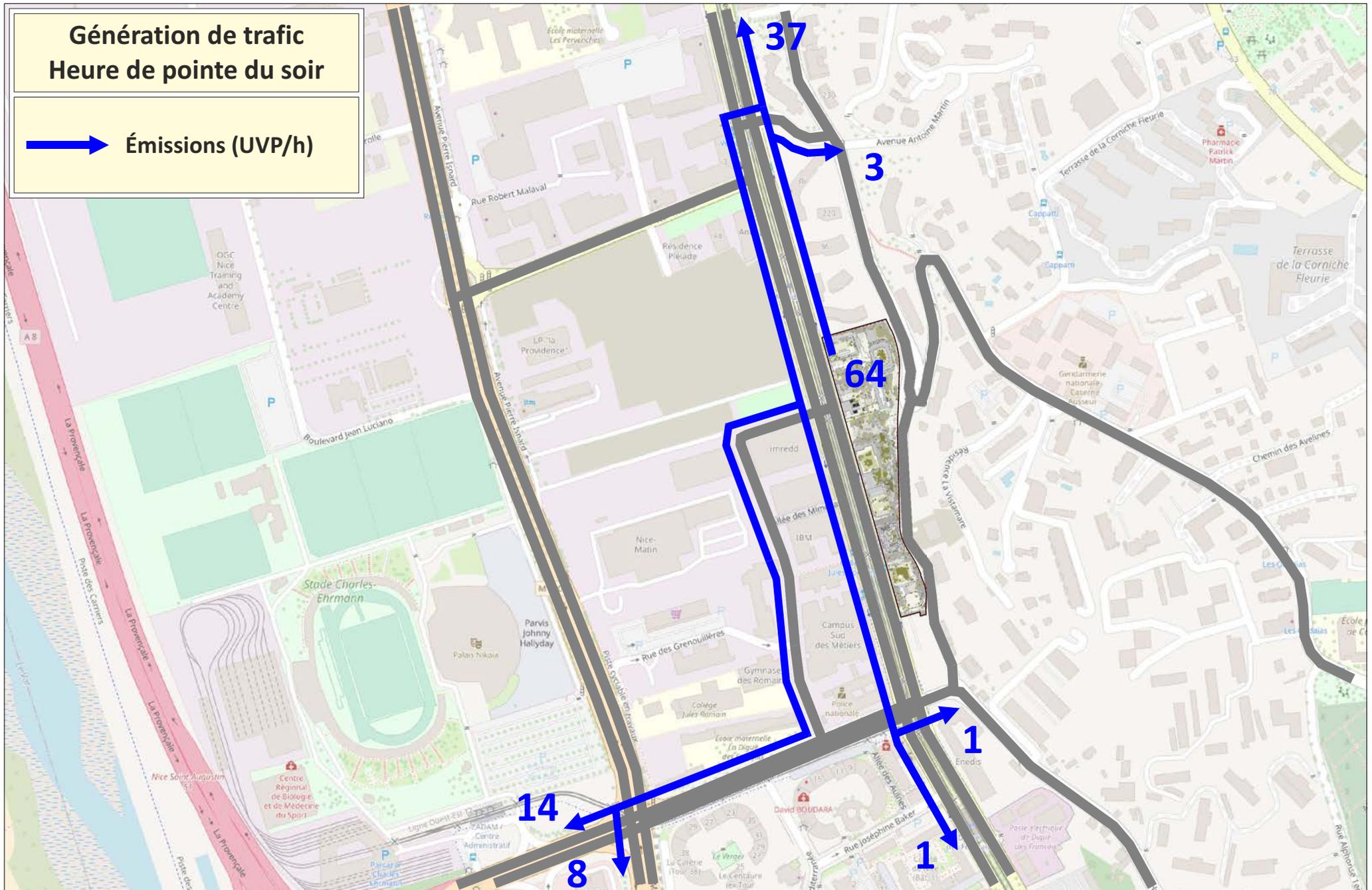
II.3 - Affectation du trafic engendré

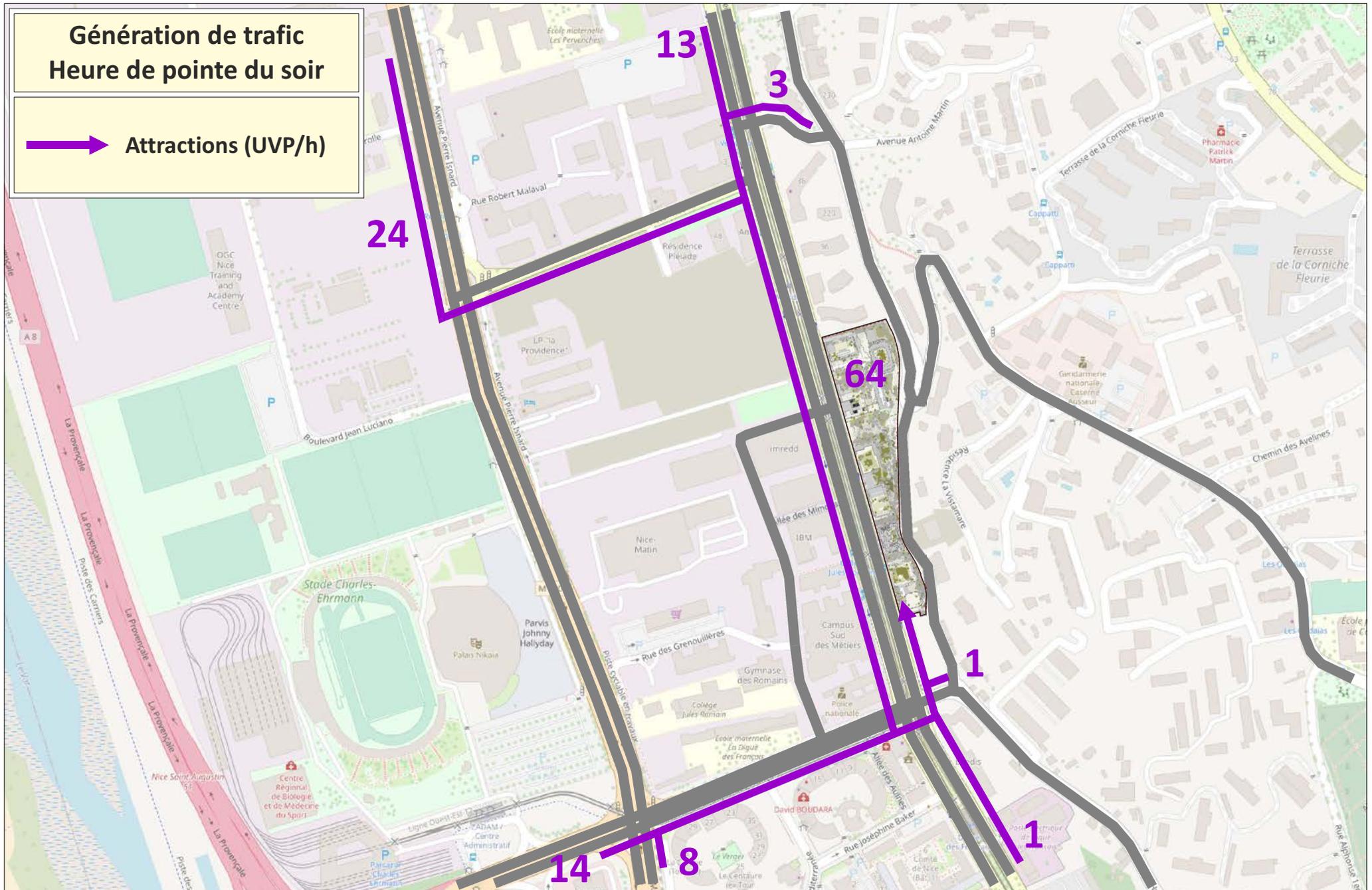
Le trafic engendré par le projet a été affecté sur le réseau de voirie du secteur sur la base des résultats des simulations réalisées dans l'étude « Rive Gauche ».

Les cartes des pages suivantes présentent la génération de trafic du projet aux heures de pointe du matin et du soir.









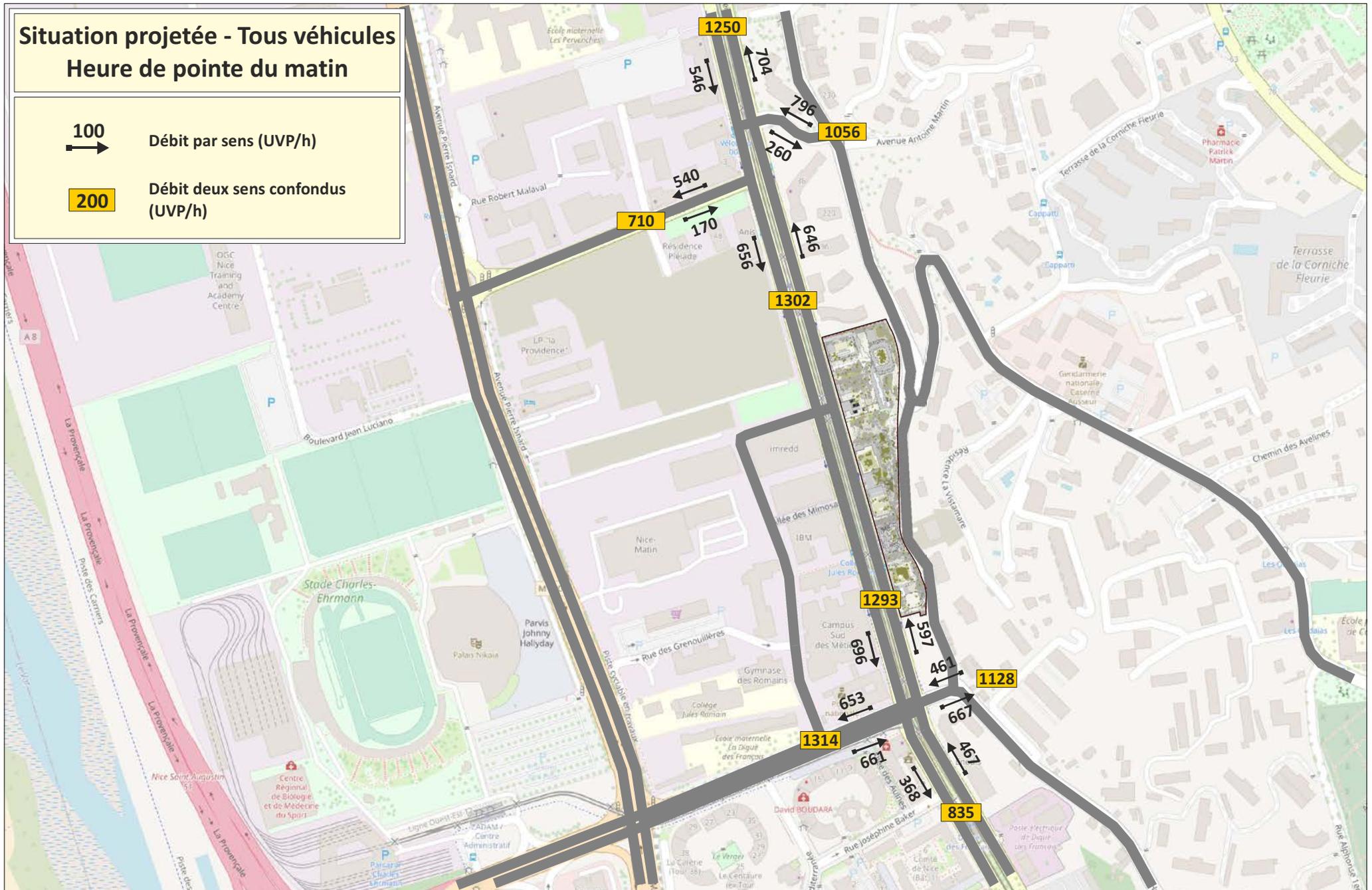
II.4 - Volume de trafic

Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic estimés en situation future, après réalisation du projet, pour l'heure de pointe du matin et l'heure de pointe du soir.

Situation projetée - Tous véhicules
Heure de pointe du matin

100 → Débit par sens (UVP/h)

200 ⇄ Débit deux sens confondus (UVP/h)



II.5 - Conditions de circulation

II.5.1 - Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Évolution
HP matin	1 909	1989	+4%
HP soir	1 695	1775	+5%

Ce carrefour devrait supporter une faible augmentation de trafic, de l'ordre de +4 à +5% aux heures de pointe par rapport à la situation initiale.

Il devrait conserver un fonctionnement fluide aux heures de pointe en situation projetée, avec une réserve de capacité suffisante.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 316	897	68%	32%	1 316	818	62%	38%
Situation projetée	1 316	933	71%	29%	1 316	828	63%	37%

Carrefour 1 - Réserve de capacité théorique

II.5.2 - Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Évolution
HP matin	1 717	1842	+7%
HP soir	1 520	1646	+8%

Ce carrefour devrait supporter une faible augmentation de trafic, de l'ordre de +7 à +8% aux heures de pointe par rapport à la situation initiale.

Il devrait conserver un fonctionnement fluide aux heures de pointe en situation projetée, avec une réserve de capacité suffisante et un faible temps d'attente au débouché de l'Avenue du Dr Robini.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)	Capacité	Demande	Réserve de capacité	Temps d'attente (s)
Situation initiale	690	153	78%	6,7	590	193	67%	9,1
Situation de référence	750	170	77%	6,2	590	217	63%	9,7

Carrefour 2 - Fonctionnement théorique du débouché de l'Av. du Dr Robini

II.5.3 - Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Evolution
HP matin	2 223	2285	+3%
HP soir	2 238	2304	+3%

Ce carrefour devrait supporter une faible augmentation de trafic, de l'ordre de +3% aux heures de pointe par rapport à la situation initiale.

Il devrait conserver une réserve de capacité suffisante.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 169	814	70%	30%	1 169	889	76%	24%
Situation projetée	1 169	864	74%	26%	1 169	943	81%	19%

Carrefour 3 - Réserve de capacité théorique

II.5.4 - Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult

Ce carrefour devrait supporter une augmentation de trafic modérée par rapport à la situation initiale, de l'ordre de +123 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de +128 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Il devrait conserver un fonctionnement fluide aux heures de pointe en situation projetée.

II.5.5 - Sortie des parkings

Le projet comportera deux sorties de parking directement dans l'Avenue Simone Veil, en tourne-à-droite uniquement.

Compte-tenu du trafic circulant sur la chaussée ouest de l'Avenue Simone Veil, la capacité théorique de ces sorties serait la suivante :

- à l'heure de pointe du matin, capacité de 630 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir, capacité de 680 UVP/h.

La demande en sortie des parkings est estimée à 64 UVP/h aux heures de pointe du matin et du soir, répartie sur les deux sorties.

Les sorties des parkings devraient donc disposer d'une capacité largement suffisante, avec un faible temps d'attente moyen, de l'ordre de 6 s.

Conclusion

Situation initiale

La circulation est globalement fluide aux heures de pointe sur l'Avenue Simone Veil et sur les carrefours desservant le projet.

Le fonctionnement du carrefour Av. Simone Veil x Digue des Français est cependant parfois difficile aux heures de pointe, en raison du nombre important de véhicules tournant à gauche, qui ont du mal à se stocker dans le carrefour, et du nombre important de passages de tramway.

Le secteur du projet dispose d'une très bonne desserte par les transports en commun, en particulier par les lignes 2 et 3 du tramway.

Il dispose également d'une bonne accessibilité par les infrastructures cyclables structurantes du secteur.

Situation projetée

Le projet prévoit la réalisation de logements, d'une résidence étudiante et d'une résidence coliving, de commerces, d'un espace de coworking, d'un institut d'architecture et d'une école des métiers du jeu vidéo.

Compte-tenu de la bonne desserte du site par les transports en commun et les infrastructures cyclables, le volume de trafic engendré par le projet devrait être modéré.

L'estimation du trafic engendré aux heures de pointe est la suivante :

- à l'heure de pointe du matin : attraction de 64 UVP/h et émission de 59 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir : attraction de 64 UVP/h et émission de 64 UVP/h.

Le trafic engendré ne devrait avoir qu'un impact marginal sur le fonctionnement des carrefours du secteur, qui devraient conserver une réserve de capacité suffisante.

Les deux sorties des parkings du projet sur l'Avenue Simone Veil devraient disposer d'une capacité largement suffisante, avec un faible temps d'attente en sortie.