
Altoa Promotion

Nice - Quartier Méridia

Projet de reconversion de l'Îlot des Maraîchers

Étude de trafic et de circulation

Introduction	3
I - Situation initiale	5
I.1 - Enquête de circulation	5
I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation.....	9
I.2.1 - Avenue Simone Veil.....	9
I.2.2 - Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama.....	10
I.2.3 - Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini	11
I.2.4 - Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français	12
I.2.5 - Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult.....	14
I.3 - Desserte par les transports en commun.....	15
I.4 - Réseau cyclable	18

II - Situation projetée.....	20
II.1 - Projet.....	20
II.1.1 - Programme.....	20
II.1.2 - Stationnement.....	20
II.1.3 - Accès	20
II.2 - Trafic engendré par le projet	22
II.2.1 - Logements	22
II.2.2 - Résidence étudiante.....	24
II.2.3 - Emplois	25
II.2.4 - Commerces (clients).....	27
II.2.5 - ISART Game Business School et Établissement d'enseignement supérieur (étudiants).....	27
II.2.6 - Hôtel.....	27
II.2.7 - Total	28
II.3 - Affectation du trafic engendré	29
II.4 - Volume de trafic en situation projetée.....	34
II.5 - Conditions de circulation	37
II.5.1 - Carrefour 1 - Avenue Simone Veil x Bd Slama	37
II.5.2 - Carrefour 2 - Avenue Simone Veil x Avenue du Dr Robini	37
II.5.3 - Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français	38
II.5.4 - Carrefour 4 - Avenue Simone Veil x Rue Emmanuel Groult.....	38
II.5.5 - Sortie des parkings	39
Conclusion	40

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.

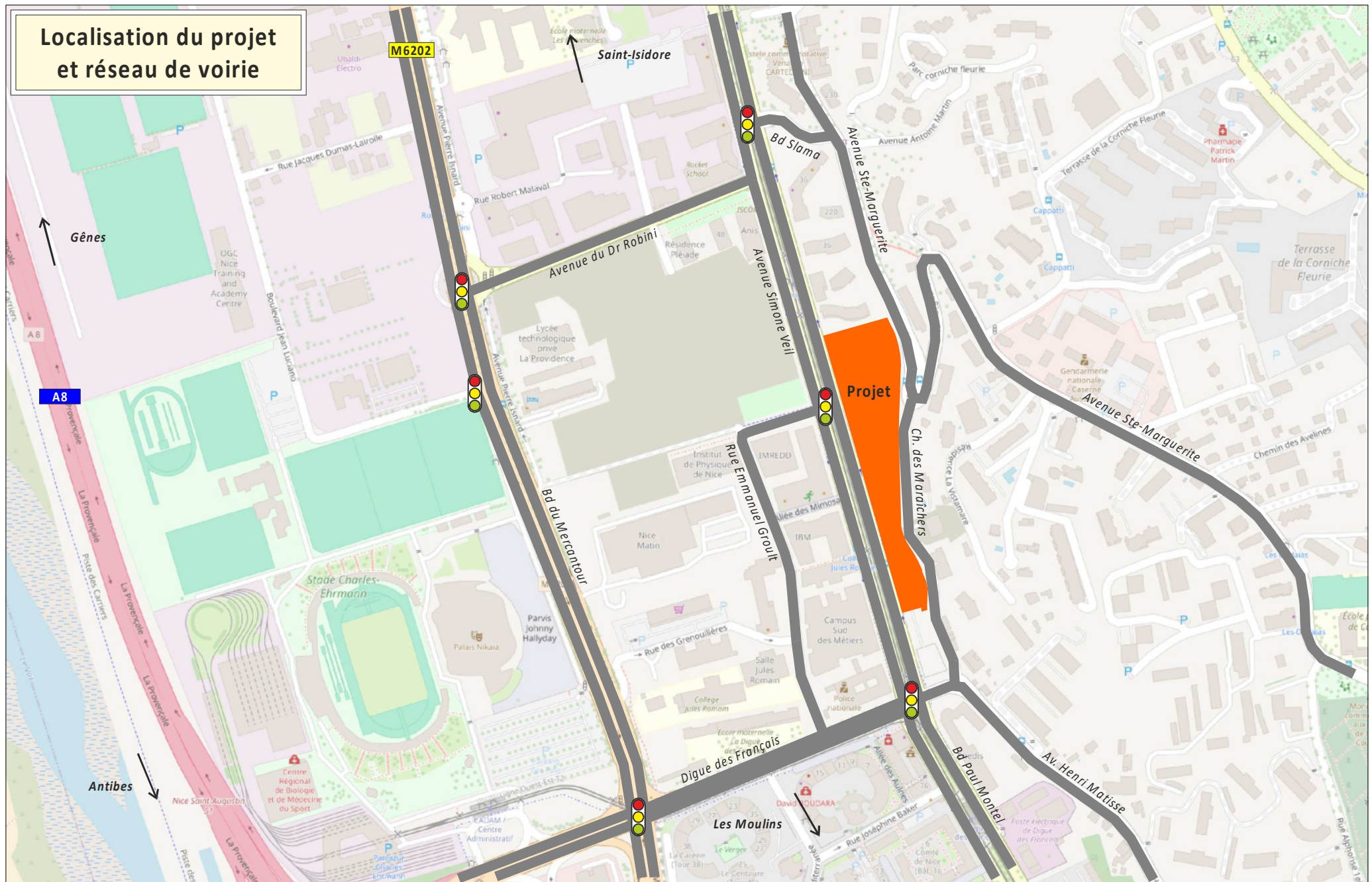
Le projet prévoit la réalisation de logements, d'une résidence étudiante, de deux établissements d'enseignement supérieur et d'un hôtel.

L'étude comprend :

- une analyse de la situation initiale (mars 2025),
- 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 projetée.

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

Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en mars 2025, avec des comptages directionnels par catégorie de véhicules sur 4 carrefours aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré (cf. plan).

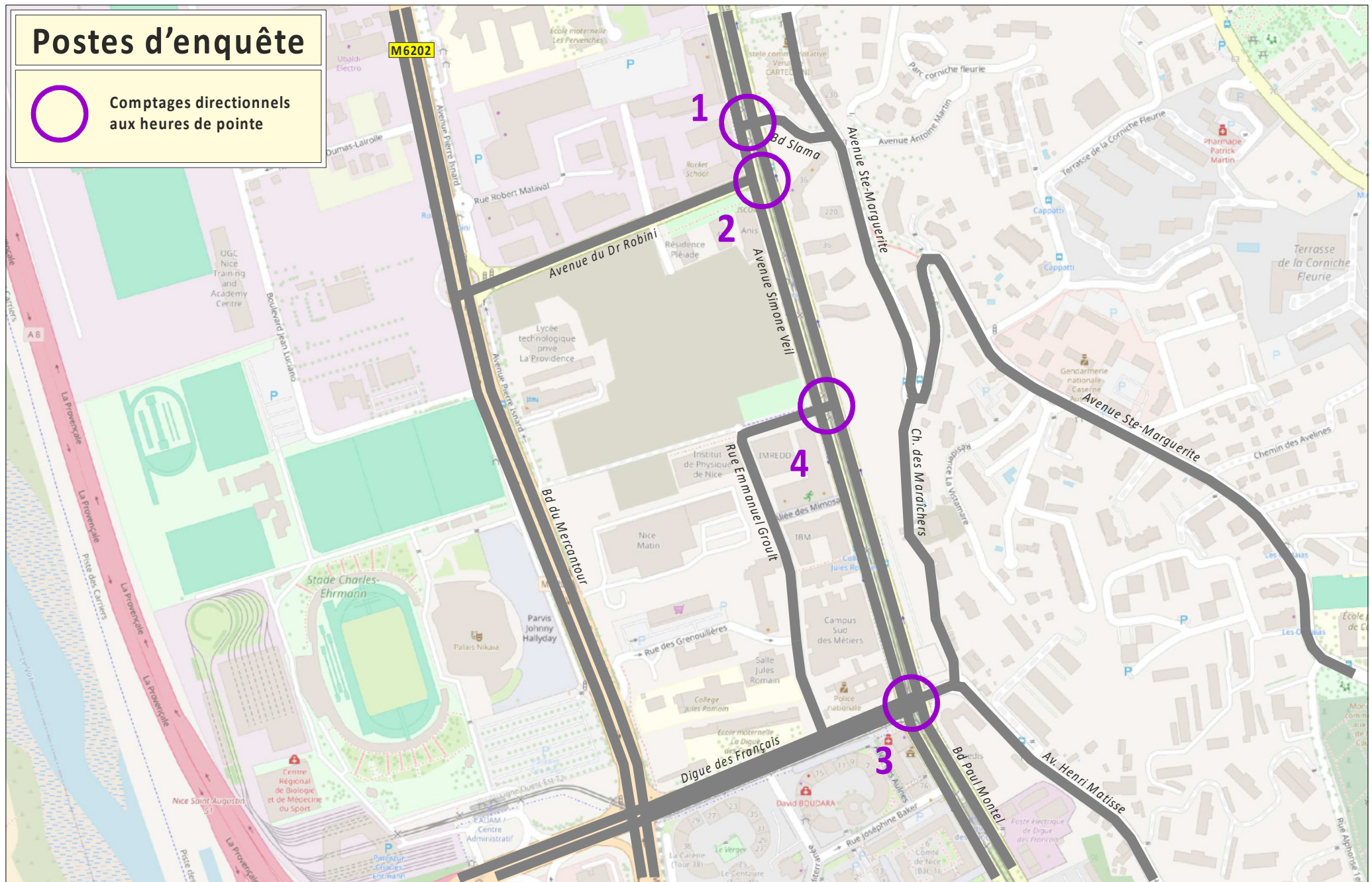
Les cartes des pages suivantes présentent les volumes de trafic mesurés en section aux heures de pointe du matin et du soir, exprimés en UVP¹.

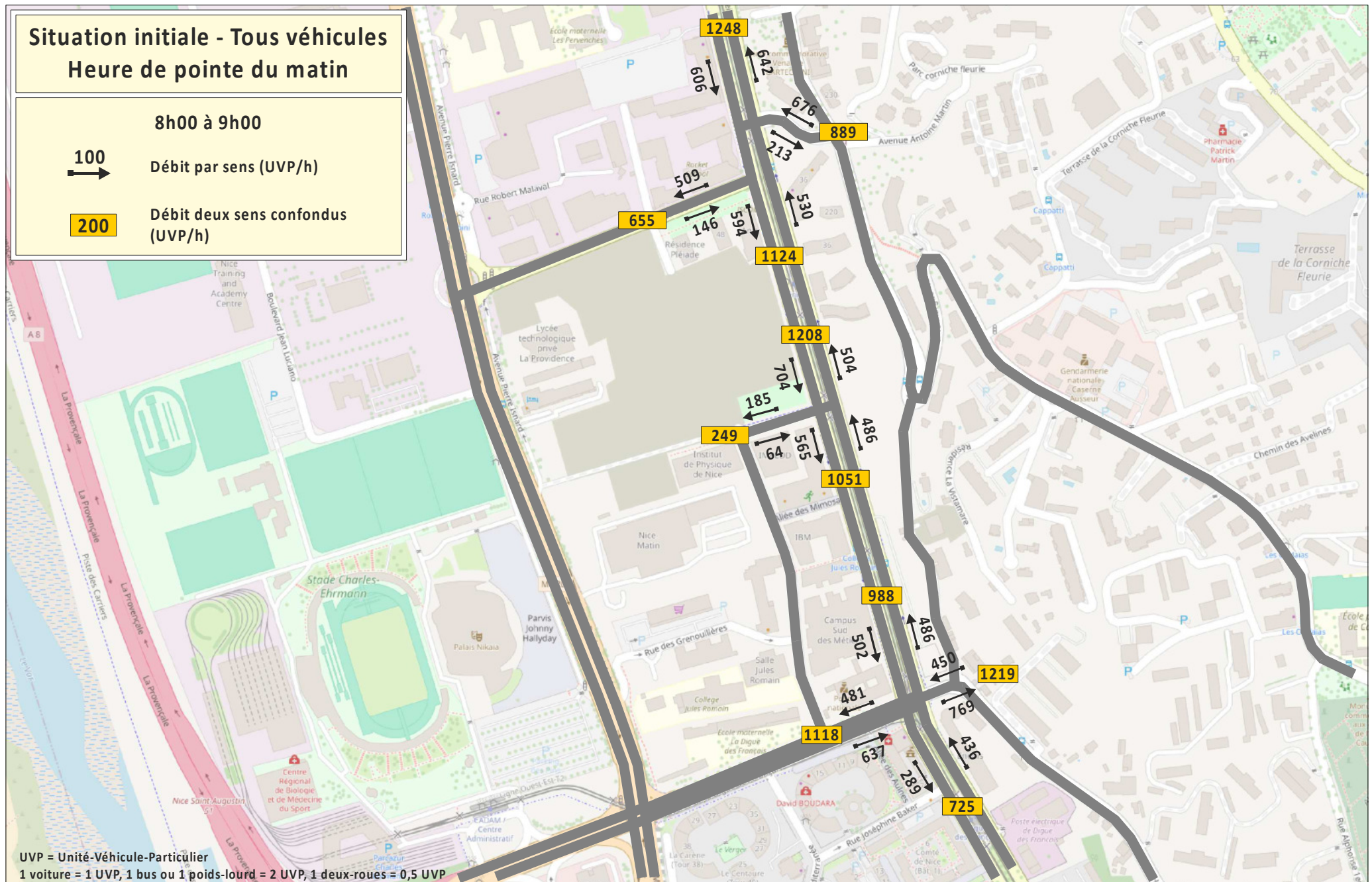
¹ Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

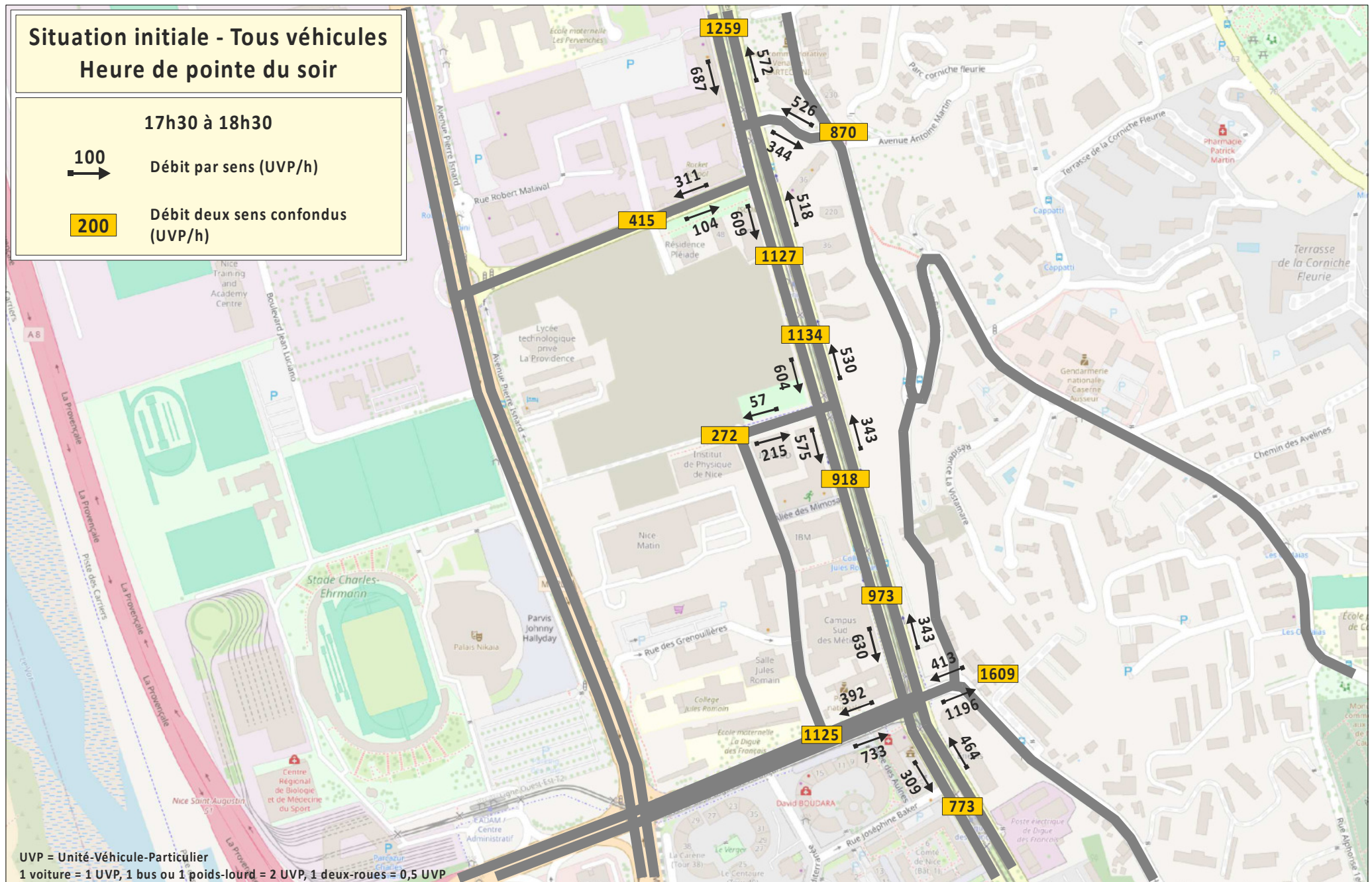
Postes d'enquête



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 T3 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 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.

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 1 800 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, avec micro-régulation :

- 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 pour les autres véhicules).

Le carrefour dispose d’une réserve de capacité théorique 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 dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 275	805	63%	37%	1 275	746	58%	42%

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 1 600 UVP/h à l’heure de pointe du matin et de 1 400 UVP/h à l’heure de pointe du soir.

Le carrefour dispose d’une réserve de capacité théorique 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	630	146	77%	7,4	600	104	83%	7,3

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

I.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 T2 et T3, 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 2 000 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 2 250 UVP/h à l'heure de pointe du soir.

Les feux tricolores fonctionnent avec un cycle classique à deux phases, avec micro-régulation :

- 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 pour les autres véhicules).



Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français



Carrefour 3 - Avenue Simone Veil x Digue des Français

Le carrefour est chargé mais 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 dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 082	723	67%	33%	1 082	844	78%	22%

Carrefour 3 - Réserve de capacité théorique

Son fonctionnement est cependant parfois difficile aux heures de pointe :

- les nombreux véhicules en tourne-à-gauche depuis les différentes entrées 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 importantes se forment parfois temporairement sur les entrées quand plusieurs trams se succèdent à un faible intervalle,
- la file d'attente au feu rouge sur l'Av. Henri Matisse remonte jusqu'au carrefour Av. Henri Matisse x Ch. des Maraîchers, et perturbe le fonctionnement de ce carrefour, en gênant l'insertion des véhicules arrivant de l'Av. Henri Matisse.



Carrefour 3 - Remontée de file sur la Digue des Français



Carrefour 3 - Insertion difficile depuis l'Av. Henri Matisse au carrefour avec le Ch. des Maraîchers

1.2.5 - 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.

Le carrefour supporte un volume de trafic de l’ordre de 1 250 UVP/h à l’heure de pointe du matin et de 1 150 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 la Rue Emmanuel Groult),
- phase 2 : Rue Emmanuel Groult.

Une phase spéciale est déclenchée au passage du tramway (carrefour au rouge total pour les autres véhicules).

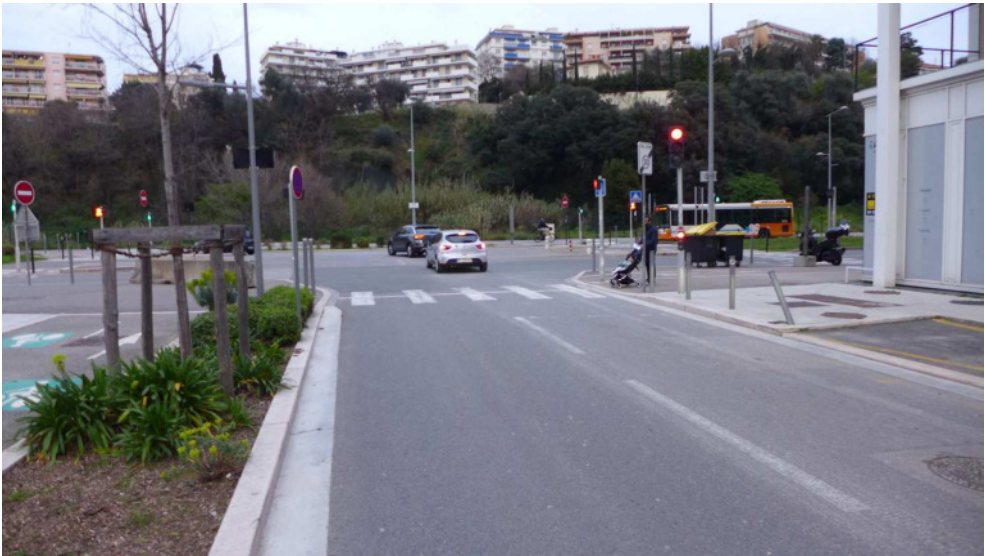
Le carrefour dispose d’une large réserve de capacité théorique aux heures de pointe en situation initiale (cf. tableau ci-dessous), et fonctionne de façon fluide.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 428	447	31%	69%	1 428	548	38%	62%

Carrefour 4 - Réserve de capacité théorique



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 T2 et T3 du tramway.

Tramway

L'arrêt « Méridia » de la ligne T3 est situé à environ 350 m (4 minutes à pied).

L'arrêt « Digue des Français » des lignes T2 et T3 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 : aux heures de pointe, un tramway toutes les 7 à 8 minutes dans chaque sens sur la ligne T2, et toutes les 8 à 9 minutes sur la ligne T3.



Arrêt « Méridia » de la ligne T3 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.

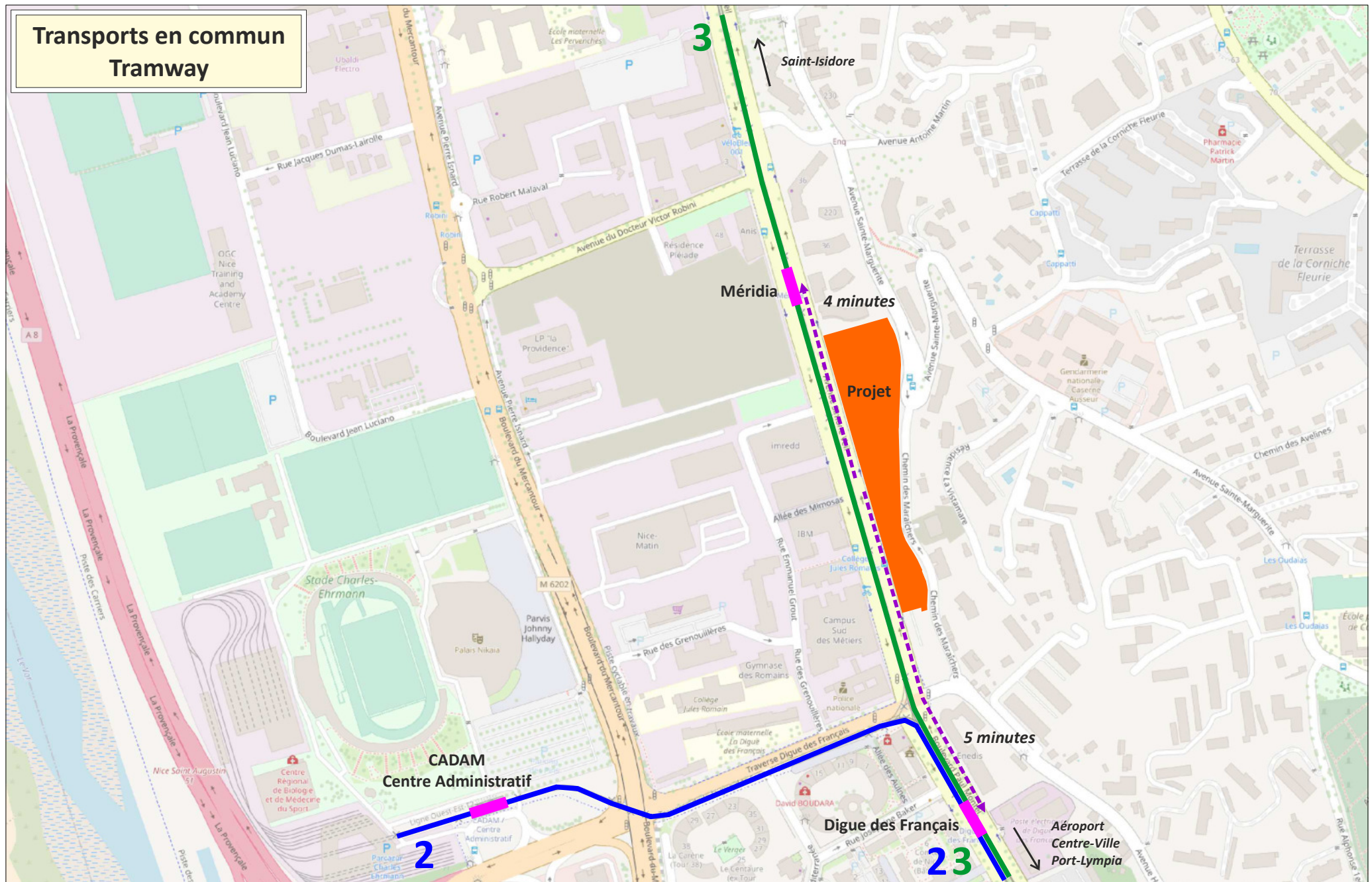
Ligne 50

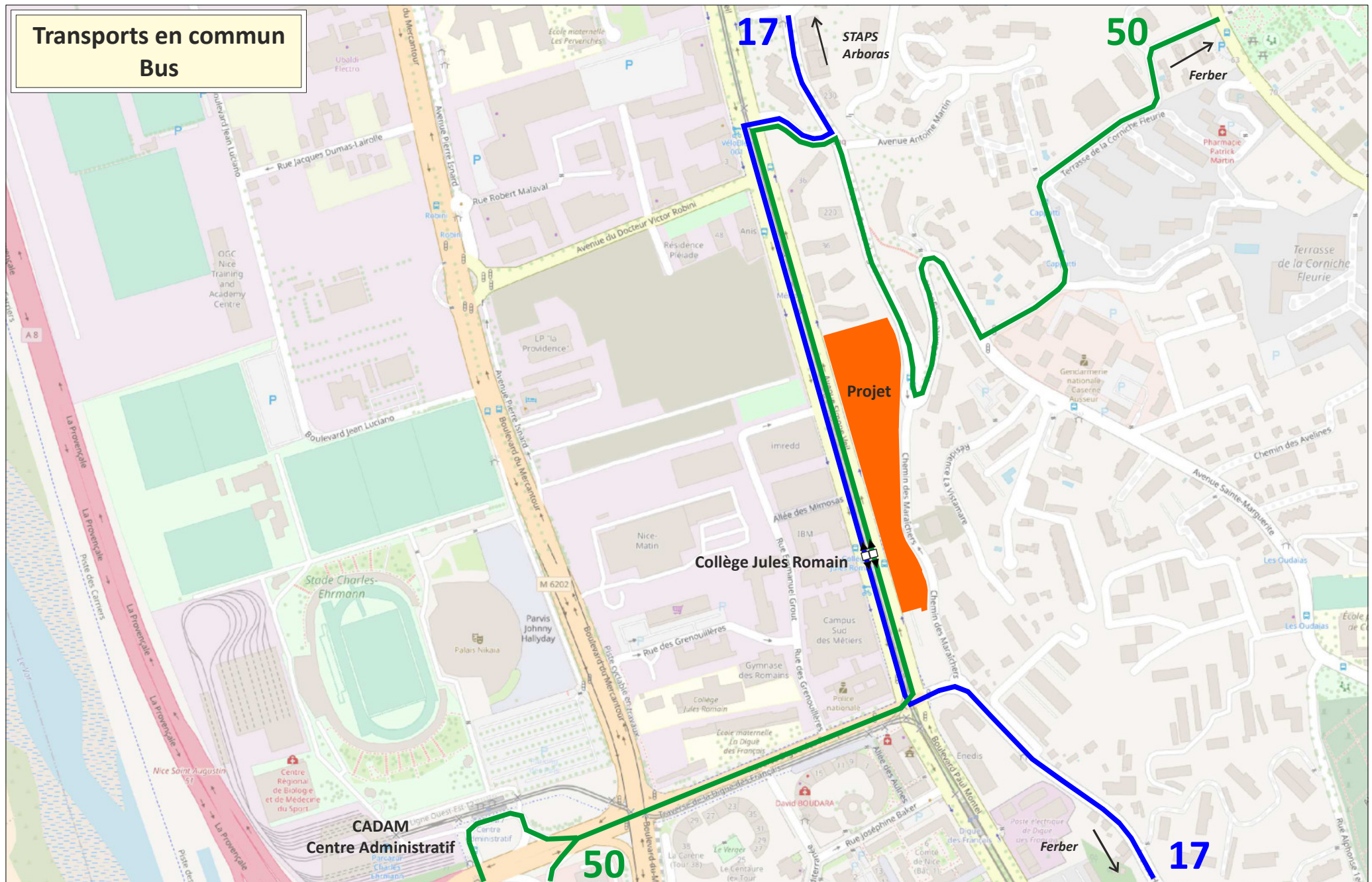
Ferber <-> CADAM Centre Administratif

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.

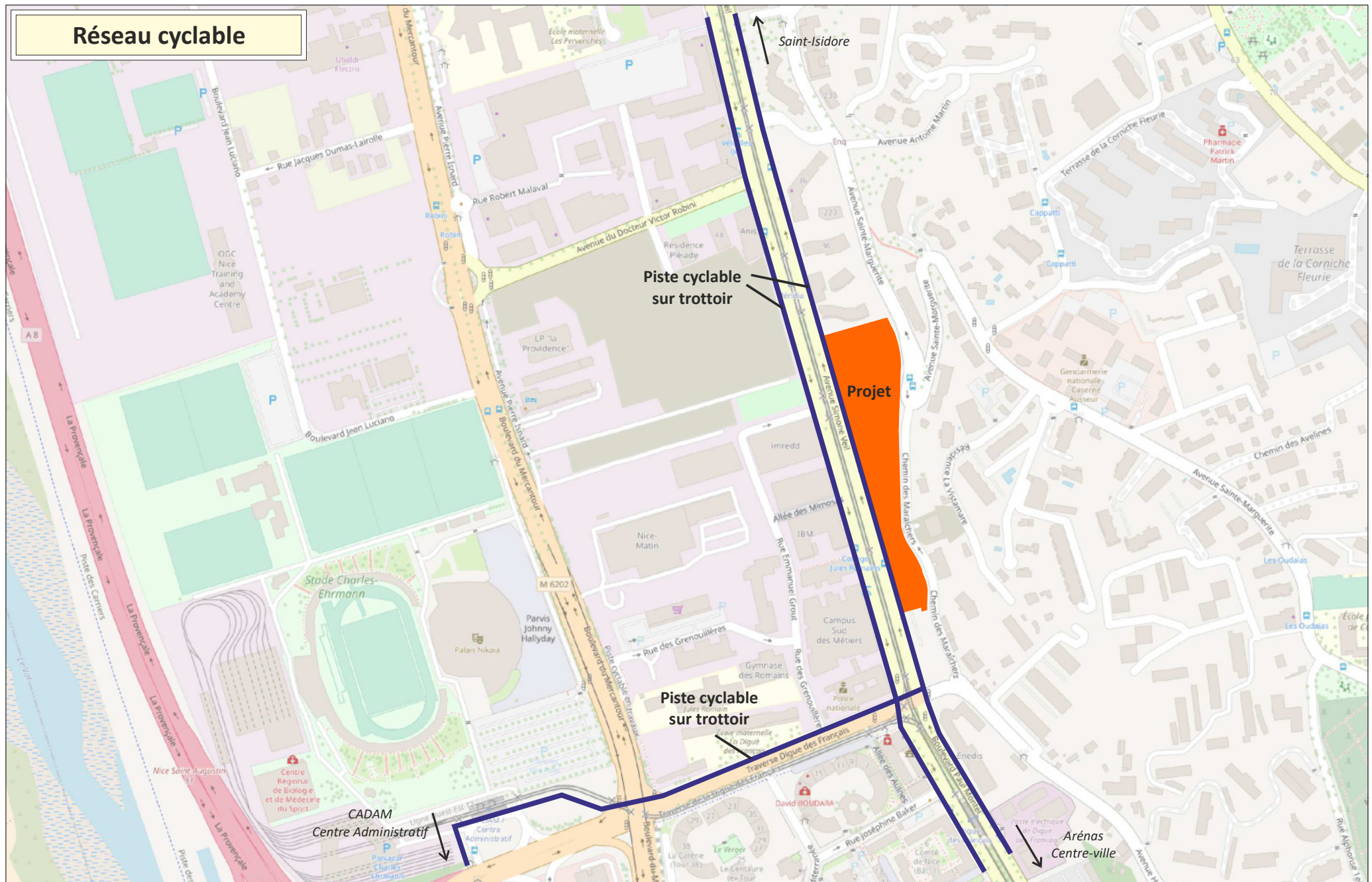
Une station de vélos en libre-service Lime / Pony est située sur l'Avenue Simone Veil à proximité immédiate du projet.



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 projet prévoit la réalisation de 6 bâtiments, avec le programme suivant :

- Bât. A : hôtel de 279 chambres,
- Bât. B : établissement d'enseignement supérieur, devant accueillir environ 700 élèves,
- Bât. C : école des métiers du jeu vidéo (ISART) d'environ 3 300 m² SdP, devant accueillir environ 690 élèves,
- Bât. D : 93 logements en accession libre et des bureaux (800 m² SdP environ),
- Bât. E : 42 logements sociaux,
- Bât. F : résidence étudiante de 236 chambres.

Quelques commerces en pied d'immeubles sont également prévus dans les bâtiments A, D, E et F (environ 892 m² SdP au total).

II.1.2 - Stationnement

Le projet prévoit 267 places de stationnement, dans un seul niveau de sous-sol, avec deux accès séparés.

Programme	Places
Commerces	12
Bureaux	6
École ISART	10
Établissement d'enseignement supérieur	10
Hôtel	55
Résidence étudiante	67
Logements	107
Total	267

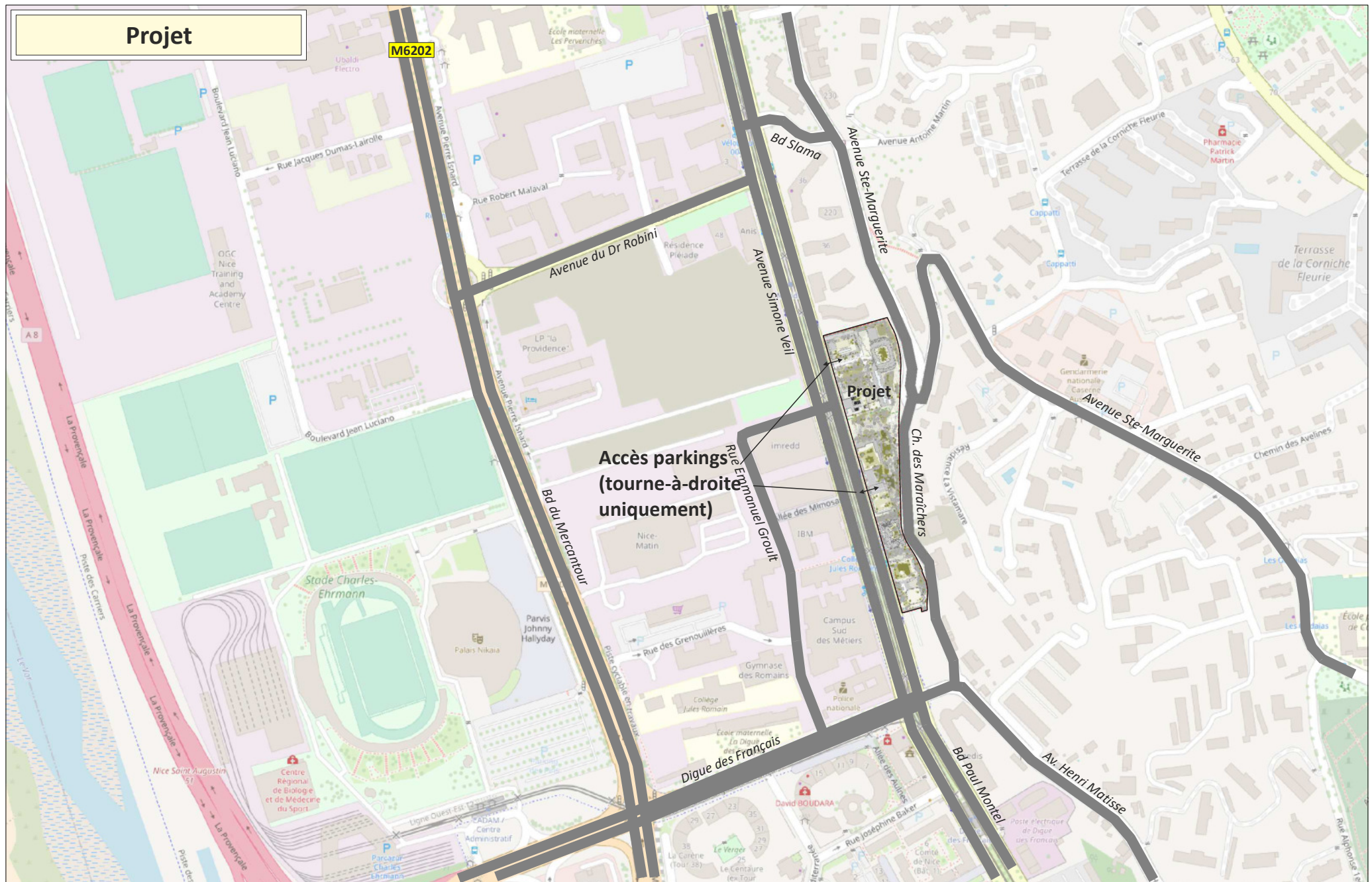
Offre de stationnement

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 (entrée/sortie),
- un accès au nord du carrefour avec la Rue Emmanuel Groult (entrée/sortie).



II.2 - Trafic engendré par le projet

II.2.1 - Logements

Le programme du projet prévoit la réalisation de **135 logements** :

- 93 logements en accession libre,
- 42 logements sociaux.

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 0,76 (source INSEE RP 2021, 130 681 actifs ayant un emploi pour 172 446 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 2022).

Mode de transport utilisé	%
Voiture, camion, fourgonnette	44,1%
Transports en commun	29,5%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	11,7%
Deux-roues motorisé	7,6%
Pas de déplacement	4,1%
Vélo (y compris à assistance électrique)	3,1%
Total	100%

*Répartition modale des trajets domicile-travail
des habitants de Nice (Insee RP 2022)*

En 2022, 44,1% des déplacements domicile-travail des habitants de Nice se font en utilisant un véhicule particulier (type voiture - camion - fourgonnette), et 7,6% en deux-roues motorisé.

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, dans le secteur Méridia, étant déjà 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 :

- **39% pour la voiture,**
- **5% 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 :

- 135 logements,
- 1,00 emploi par ménage,
- 85% de présence au travail (10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie, 5% de télétravail),
- 39% d'usage de la voiture, dont 5% du total en covoiturage,
- 5% 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 pour les trajets domicile-travail est donc la suivante :

- **à l'heure de pointe du matin : émission de 30 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir : attraction de 25 UVP/h.**

Autres motifs de déplacement

Les déplacements pour d'autres motifs que le trajet domicile-travail peuvent être estimés à 10% supplémentaires à l'heure de pointe du matin et 25% supplémentaires à l'heure de pointe du soir, soit :

- **à l'heure de pointe du matin : émission et attraction de 3 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir : émission et attraction de 6 UVP/h.**

II.2.2 - Résidence étudiante

Une **résidence étudiante de 236 chambres** est prévue, principalement destinée aux étudiants des deux établissements d'enseignement supérieur du projet.

Les étudiants de la résidence pourront se rendre aux cours 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 **190 employés** devraient être présents sur le site du projet dans la journée :

- 30 employés pour les commerces,
- 150 employés pour les deux établissements d'enseignement supérieur et la résidence étudiante,
- 10 employés pour l'hôtel.

Répartition modale des trajets domicile-travail

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets domicile-travail pour les actifs travaillant à Nice (source Insee RP 2021).

Mode de transport utilisé	%
Voiture, camion, fourgonnette	53,2%
Transports en commun	22,7%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	10,7%
Deux-roues motorisé	7,1%
Pas de transport	3,3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,9%
Total	100%

*Répartition modale des trajets domicile-travail
des actifs travaillant à Nice (Insee RP 2021)*

En 2021, 53,2% des déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Nice se font en utilisant un véhicule particulier (type voiture - camion - fourgonnette), et 7,1% en deux-roues motorisé.

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, dans le secteur Méridia, 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 actif venant travailler dans le projet :

- **43% pour la voiture,**
- **5% 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 :

- 190 emplois,
- 85% de présence au travail (10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie, 5% de télétravail),
- 43% d'usage de la voiture, dont 5% du total en covoiturage,
- 5% 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 engendré aux heures de pointe serait donc le suivant :

- **à l'heure de pointe du matin, attraction de 46 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir, émission de 39 UVP/h.**

II.2.4 - Commerces (clients)

Quelques **commerces en rez-de-chaussée (environ 892 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 et Établissement d'enseignement supérieur (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.

L'autre établissement d'enseignement supérieur devrait accueillir environ 700 élèves.

Une résidence étudiante dédiée est également prévue dans le projet (236 chambres).

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 et les étudiants de l'autre établissement d'enseignement supérieur aux heures de pointe est donc la suivante :

- **à l'heure de pointe du matin : attraction de 30 UVP/h,**
- **à l'heure de pointe du soir : émission de 30 UVP/h.**

II.2.6 - Hôtel

L'hôtel de 279 chambres disposera d'un parking de 55 places.

Le site est directement relié à l'aéroport, aux gares SNCF et au centre-ville par le tramway.

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

- **pour les véhicules des clients, émission de 20 UVP/h à l'heure de pointe du matin et attraction de 10 UVP/h à l'heure de pointe du soir,**
- **pour les taxis et VTC, émission/attraction de 10 UVP/h à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir.**

II.2.7 - Total

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

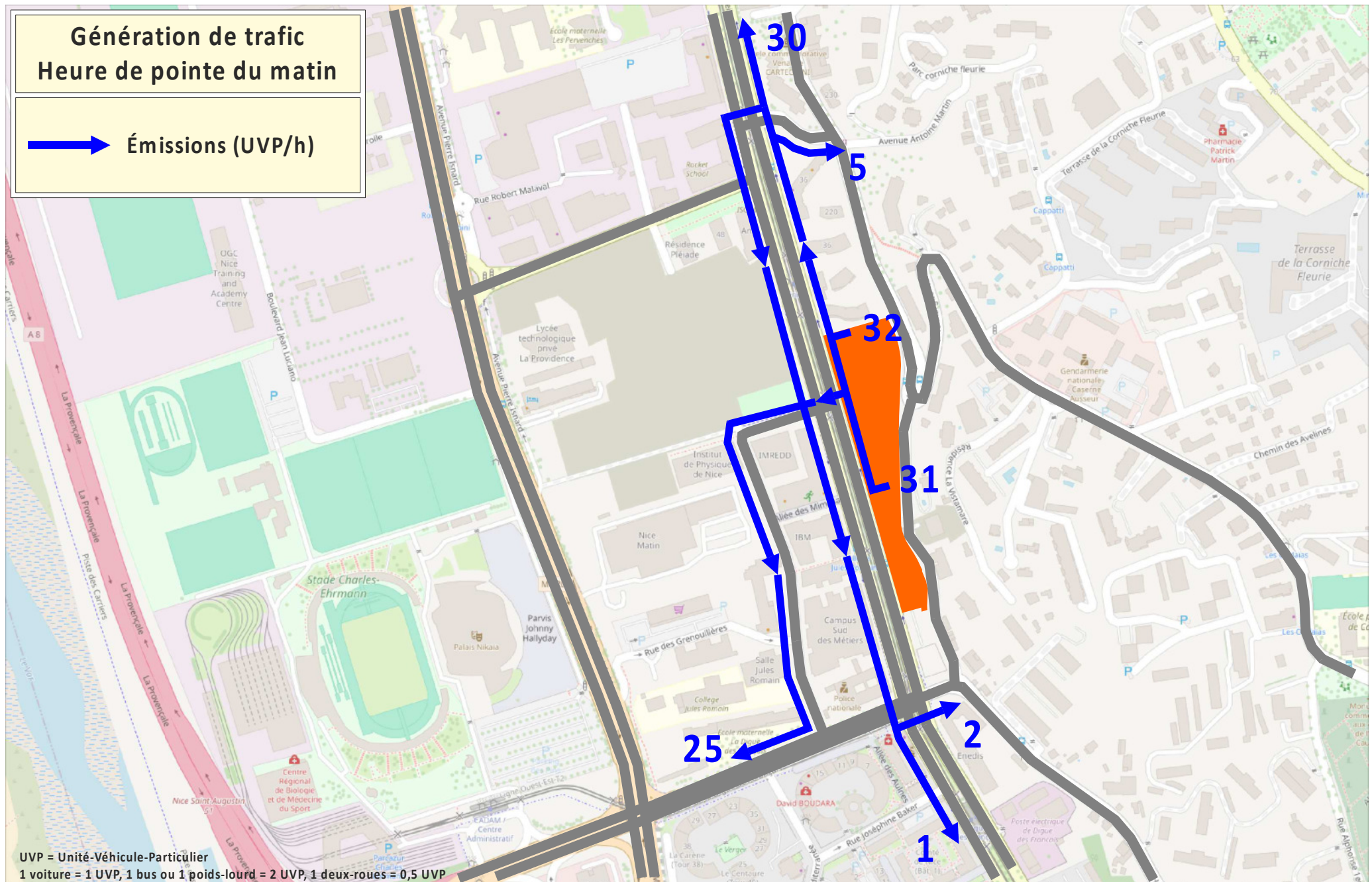
		Logements	Résidence étudiante	Emplois	Commerces (clients)	ISART et établissement d'enseignement supérieur (étudiants)	Hôtel (clients)	Total
Heure de pointe du matin	Émissions	33	-	-	-	-	30	63
	Attractions	3	-	46	-	30	10	89
Heure de pointe du soir	Émissions	6	-	39	10	30	10	95
	Attractions	31	-	-	10	-	20	61

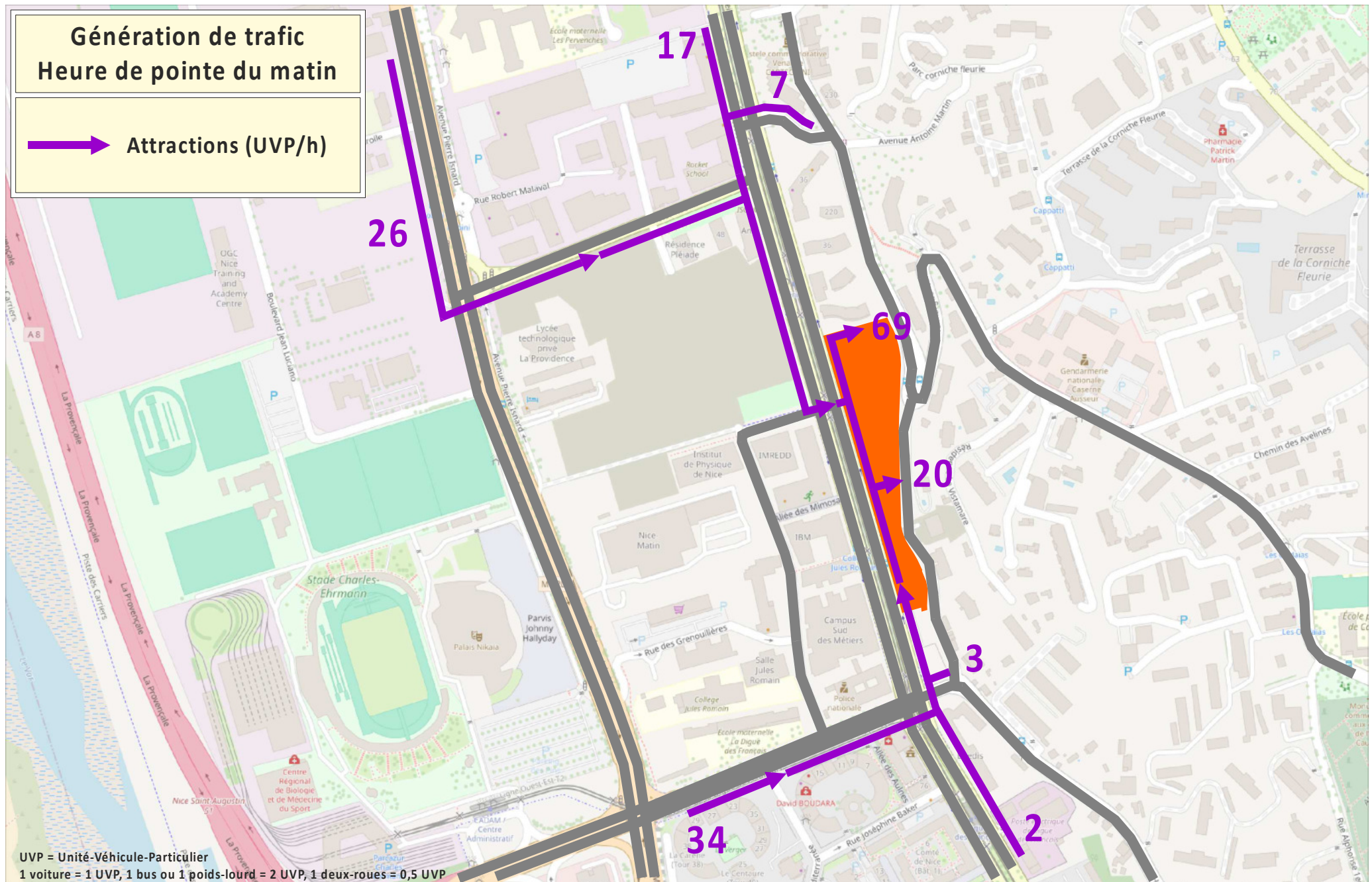
Génération de trafic du projet aux heures de pointe

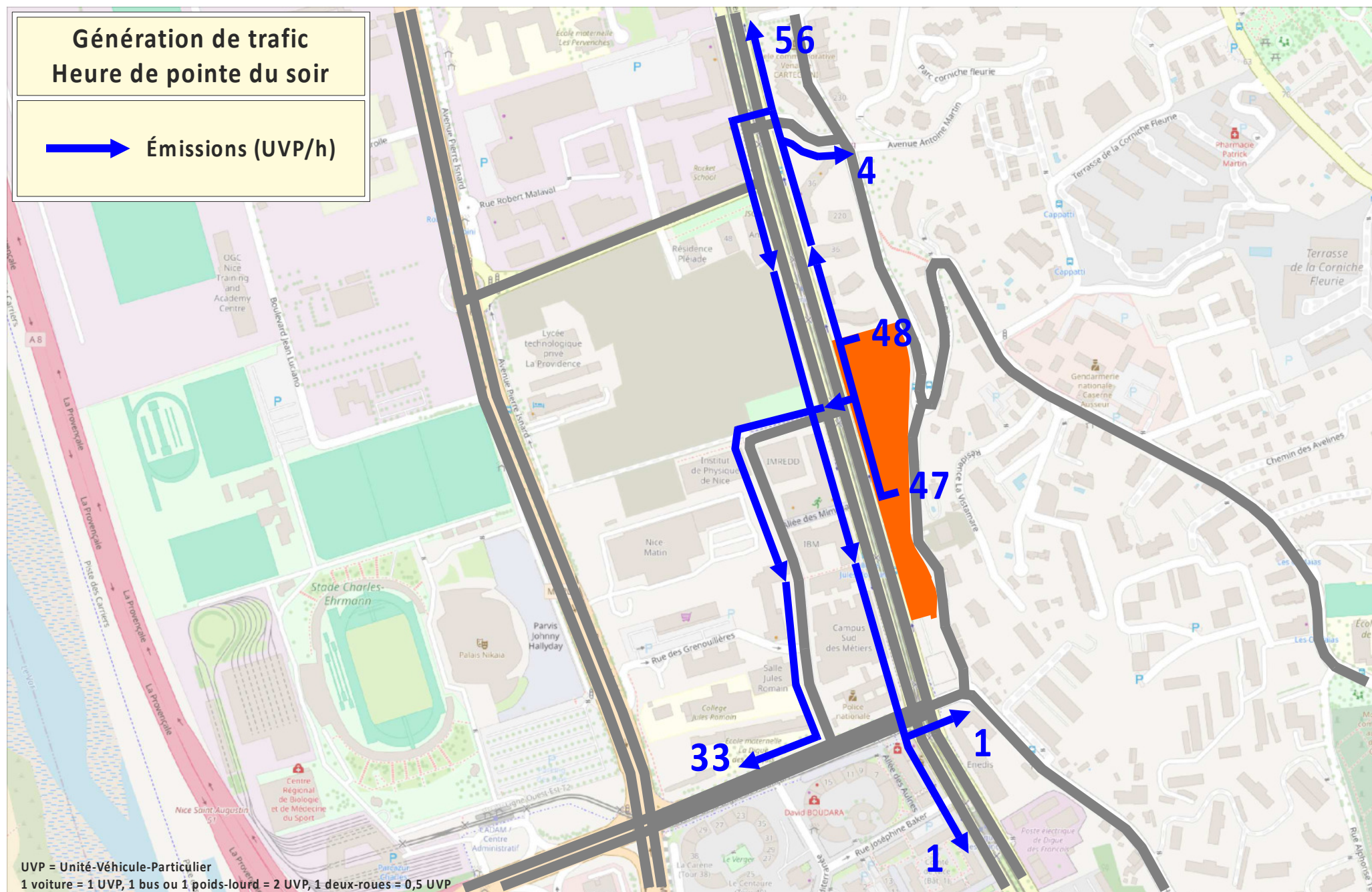
II.3 - Affectation du trafic engendré

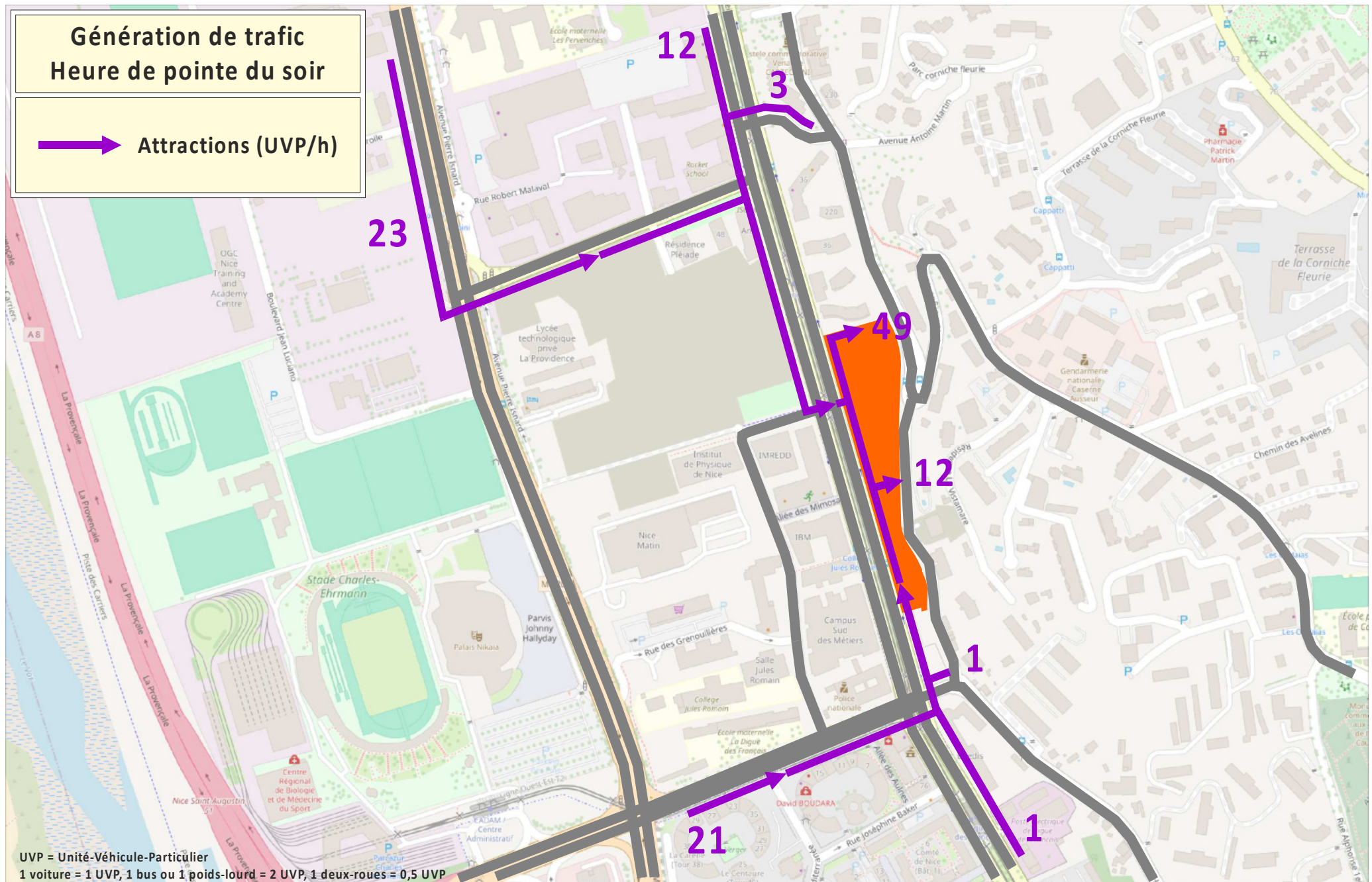
Le trafic engendré par le projet a été affecté sur le réseau de voirie du secteur sur la base des résultats des simulations réalisées dans l'étude « Rive Gauche » de la Métropole Nice Côte d'Azur.

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



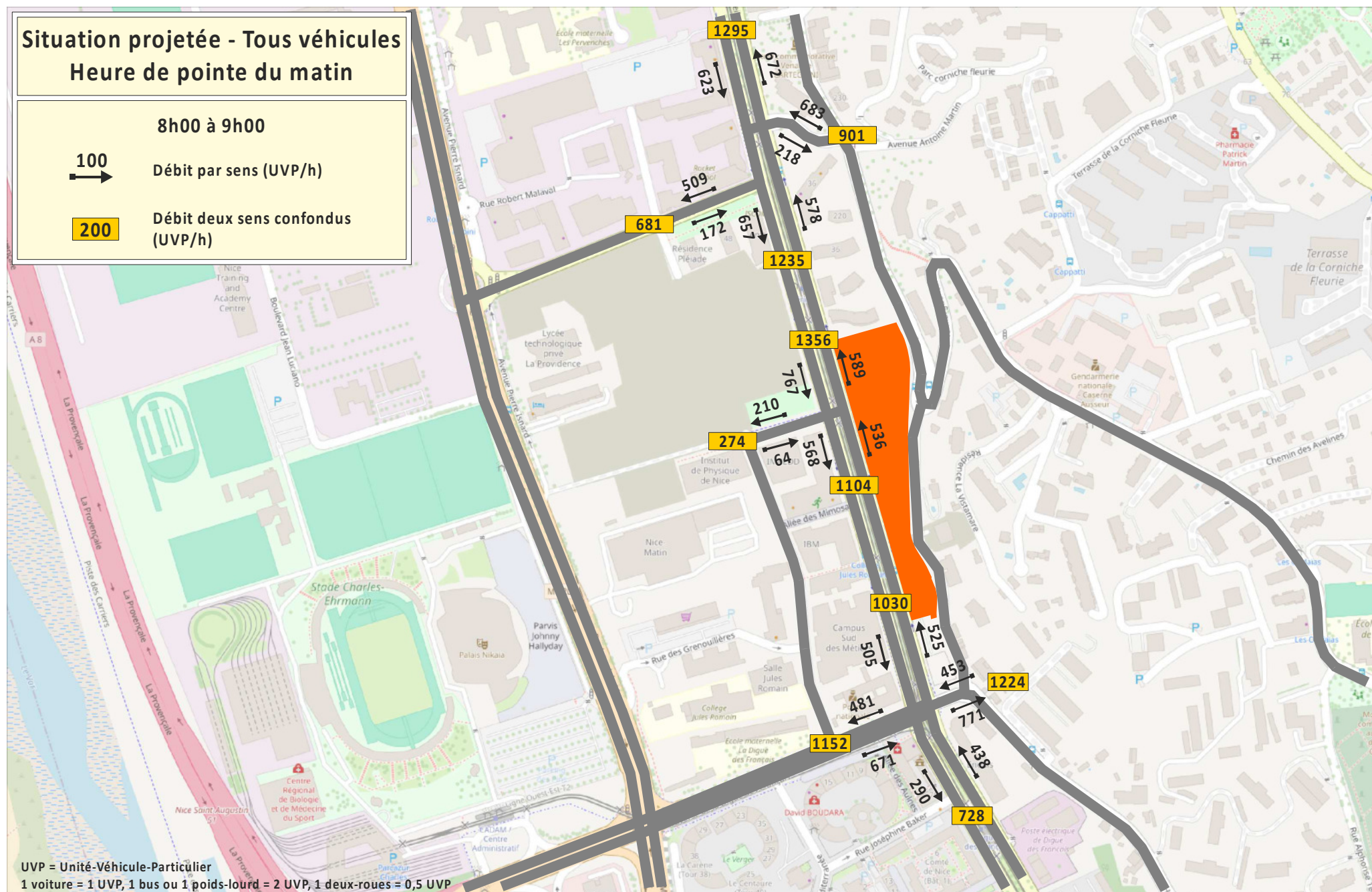


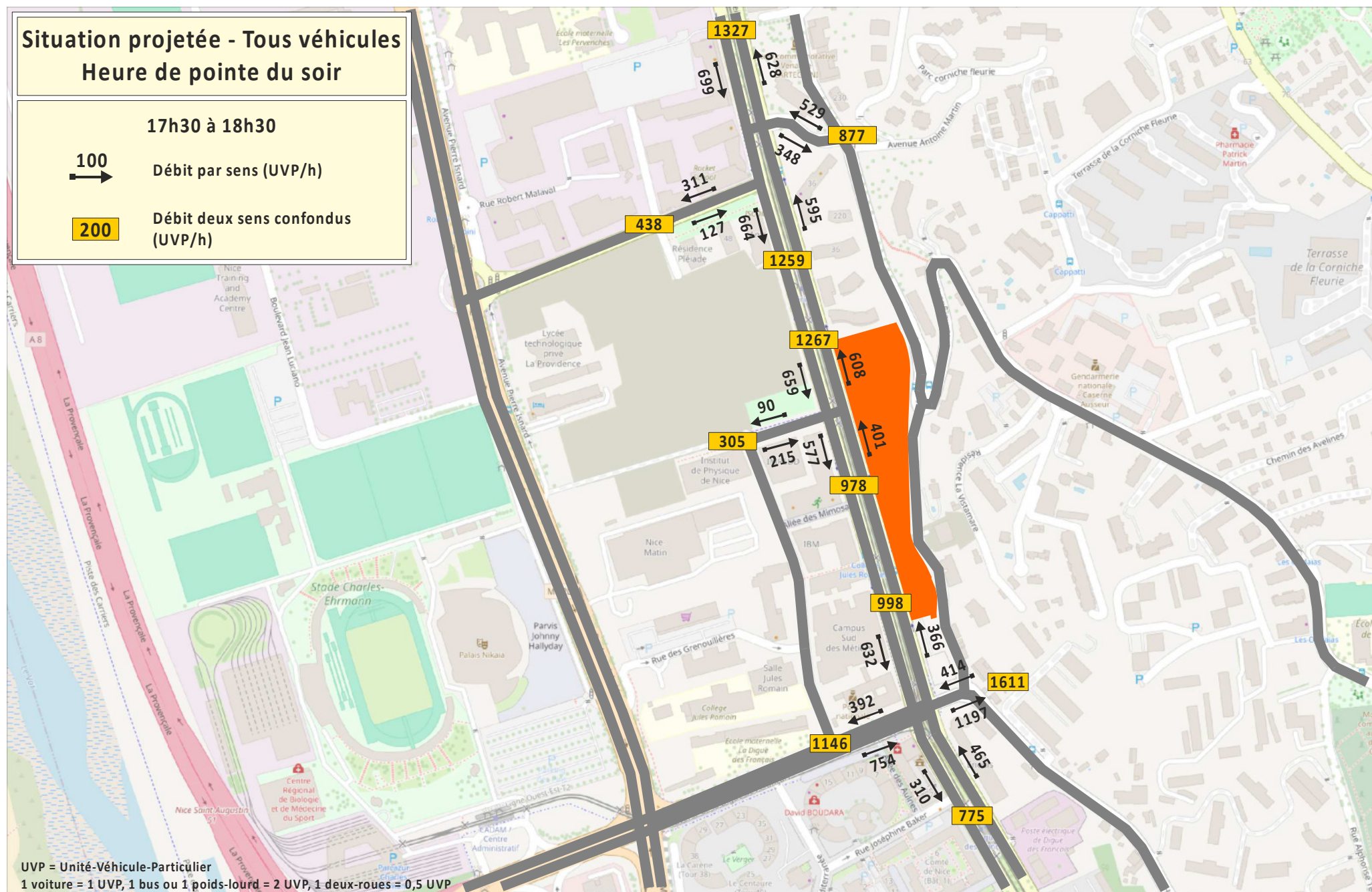




II.4 - Volume de trafic en situation projetée

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





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	1 812	1884	+4%
HP soir	1 732	1824	+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 dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 275	805	63%	37%	1 275	746	58%	42%
Situation projetée	1 275	821	64%	36%	1 275	755	59%	41%

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	1 633	1744	+7%
HP soir	1 438	1570	+9%

Ce carrefour devrait supporter une augmentation de trafic modérée, de l'ordre de +7 à +9% 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	630	146	77%	7,4	600	104	83%	7,3
Situation projetée	610	172	72%	8,2	580	127	78%	7,9

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	2 025	2067	+2%
HP soir	2 240	2265	+1%

Ce carrefour devrait supporter une faible augmentation de trafic, de l'ordre de +1 à +2% aux heures de pointe par rapport à la situation initiale.

Il devrait conserver une réserve de capacité suffisante.

Les difficultés de circulation observées en situation initiale aux heures de pointe devraient être faiblement aggravées :

- véhicules en tourne-à-gauche stockés dans le carrefour gênant le passage des véhicules en tout-droit,
- formation de files d'attente importante quand plusieurs trams se succèdent à un faible intervalle,
- fonctionnement du carrefour Av. Henri Matisse x Ch. des Maraîchers perturbé par la file d'attente sur l'Av. Henri Matisse.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 082	723	67%	33%	1 082	844	78%	22%
Situation projetée	1 082	754	70%	30%	1 082	863	80%	20%

Carrefour 3 - Réserve de capacité théorique

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

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Évolution
HP matin	1 254	1367	+9%
HP soir	1 162	1275	+10%

Ce carrefour devrait supporter une augmentation de trafic modérée, de l'ordre de +9 à +10% aux heures de pointe par rapport à la situation initiale.

Il devrait conserver une réserve de capacité largement suffisante.

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 428	447	31%	69%	1 428	548	38%	62%
Situation projetée	1 428	496	35%	65%	1 428	590	41%	59%

Carrefour 3 - Réserve de capacité théorique

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 est de l'Avenue Simone Veil, la capacité théorique de ces sorties est d'environ 550 UVP/h.

La demande en sortie des parkings est estimée à 63 UVP/h à l'heure de pointe du matin et de 95 UVP/h à l'heure de pointe du soir, répartie sur les deux sorties.

Les sorties des parkings devraient donc disposer d'une capacité largement suffisante.

Le temps d'attente moyen en sortie devrait être de l'ordre de 7 à 8 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, de deux établissements d'enseignement supérieur et d'un hôtel.

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 : émission de 63 UVP/h et attraction de 89 UVP/h,
- à l'heure de pointe du soir : émission de 95 UVP/h et attraction de 61 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 difficultés de circulation observées au niveau du carrefour Av. Simone Veil x Digue des Français devraient être faiblement aggravées.

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.

Altoa Promotion

Nice - Quartier Méridia

Projet de reconversion de l'Îlot des Maraîchers

Étude de trafic et de circulation

Réponse aux observations de la Métropole Nice Côte d'Azur

I - Hypothèses d'étude et de générations de trafic	3
Parts modales des déplacements.....	3
Motifs de déplacement	5
II - Affectation du trafic - Accès parking - Carrefour Groult/Veil	6
III - Carrefour Veil x Digue	7

I - Hypothèses d'étude et de générations de trafic

« Le bureau d'étude calcule les générations de trafic du projet avec des ratios basé sur les parts modales du scénario projeté 2035, utilisé dans le cadre de l'étude Rive Gauche du Var. Ce scénario intègre tous les projets d'infrastructure de transport/déplacement programmés à l'horizon long terme et donc une offre en TC et aménagement pour les modes actifs (pistes cyclables et espaces piétonniers) nettement supérieure à aujourd'hui, à l'échelle de la Métropole. C'est la raison pour laquelle le scénario 2035 de l'étude Rive Gauche du Var présente une part modale VP faible par rapport à la situation actuelle et un fort report modal sur les modes alternatifs à la voiture. »

« En fonction de la date de livraison du projet (à préciser), l'offre TC et modes actifs sera sensiblement celle d'aujourd'hui, et donc inférieure à celle projetée en 2035, par conséquent la part modale VP considérée par le BE dans ses projections est trop faible et les générations de trafic du projet sont sous estimées. C'est principalement le cas pour les générations de trafics estimées pour les emplois et les logements. »

« De plus, le calcul des trafics générés par les logements s'appuie sur le nombre d'emploi par ménage. Les ménages se déplacent pour bien d'autres motifs : travail, achats, école, loisirs, accompagnements.... C'est pourquoi nous préconisons d'utiliser une méthode de calcul basée sur un nombre de déplacement par ménage tous motifs confondus. »

« Pour ce type de projet et compte tenu du secteur d'étude, il semble plus pertinent de faire des projections de trafic générés, et d'estimer l'impact du projet, à la mise en service et à long terme. »

Parts modales des déplacements

Les tableaux ci-dessous présentent la répartition modale des trajets domicile-travail pour les habitants de Nice et pour les actifs travaillant à Nice, d'après les données les plus récentes de l'Insee.

Mode de transport utilisé	%
Voiture, camion, fourgonnette	44,1%
Transports en commun	29,5%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	11,7%
Deux-roues motorisé	7,6%
Pas de déplacement	4,1%
Vélo (y compris à assistance électrique)	3,1%
Total	100%

Répartition modale des trajets domicile-travail
des habitants de Nice (Insee RP 2022)

Mode de transport utilisé	%
Voiture, camion, fourgonnette	53,2%
Transports en commun	22,7%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	10,7%
Deux-roues motorisé	7,1%
Pas de transport	3,3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,9%
Total	100%

Répartition modale des trajets domicile-travail
des actifs travaillant à Nice (Insee RP 2021)

Le tableau ci-dessous présente la répartition modale des trajets journaliers estimée dans le cadre de l'étude « 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 secteur du projet dispose déjà d'une très bonne desserte par les transports en commun, et en particulier par les lignes 2 et B du tramway.

L'arrêt « Méridia » de la ligne 2 est situé à environ 350 m (4 minutes à pied).

L'arrêt « Digue des Français » des lignes 2 et B 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.

Le secteur du projet dispose également 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.

En conséquence :

- dès la livraison du projet, la part modale du véhicule particulier dans les déplacements domicile-travail devrait déjà être inférieure à celle observée sur l'ensemble de la commune de Nice,
- cette part devrait ensuite continuer à baisser avec la mise en service des nouvelles infrastructures de transports en commun et des nouvelles infrastructures cyclables, jusqu'à atteindre les estimations de l'étude « Rive Gauche » à l'horizon 2035.

Pour l'estimation de la génération de trafic du projet à l'horizon de sa livraison, les parts modales suivantes peuvent être prises en compte pour les déplacements domicile-travail :

- pour les habitants du projet, 39% pour la voiture et 5% pour le deux-roues motorisé,
- pour les actifs venant travailler dans le projet, 43% pour la voiture et 5% pour le deux-roues motorisé.

L'étude de trafic et de circulation du projet a été mise à jour avec ces nouvelles estimations de parts modales.

Motifs de déplacement

Le trafic engendré par les logements aux heures de pointe est essentiellement constitué par les déplacements domicile-travail des résidents.

Les déplacements pour d'autres motifs sont généralement plus étalés au cours de la journée, et leur volume aux heures de pointe est largement moins important que celui des déplacements domicile-travail.

On peut estimer ce volume de trafic supplémentaire pour d'autres motifs de la façon suivante :

- à l'heure de pointe du matin, 10% supplémentaires en plus des déplacements domicile-travail,
- à l'heure de pointe du soir, 30% supplémentaires en plus des déplacements domicile-travail.

L'étude de trafic et de circulation du projet a été mise à jour avec ces nouvelles estimations du trafic engendré.

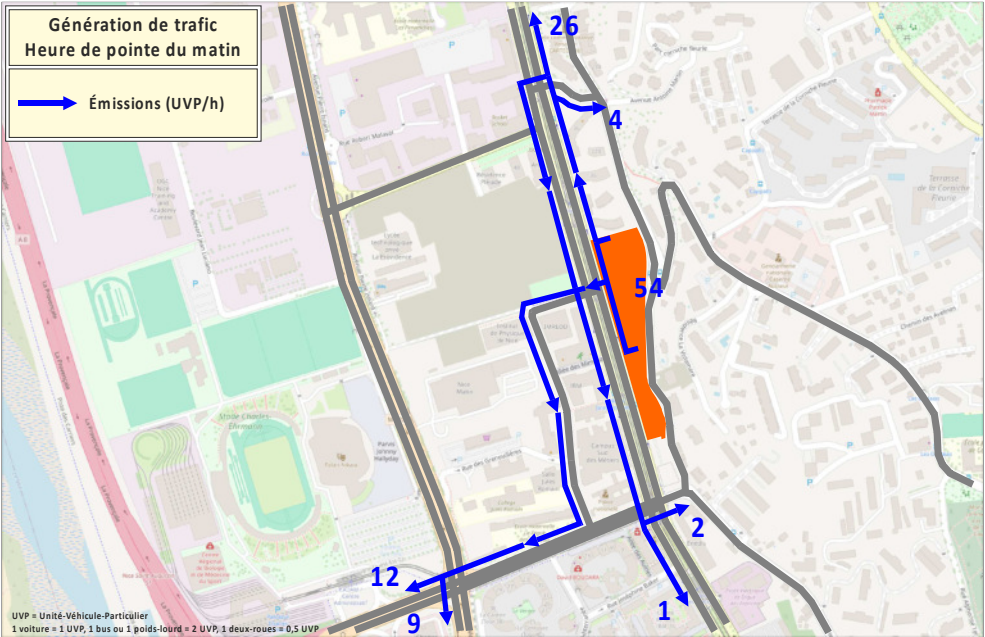
II - Affectation du trafic - Accès parking - Carrefour Grout/Veil

« L'étude considère que les trafics générés par le projet ne seront émis que par la sortie du parking située au Nord de Grout. Or, sauf erreur de ma part, il existe une autre sortie au sud de Grout. Le carrefour Grout/Veil étant un carrefour traversant (permettant de rejoindre le sud de Veil et de la Digue), la sortie sud du parking risque d'être davantage empruntée et le carrefour Grout/Veil (attention carrefour tramway) plus impacté que ce qui est présenté dans l'étude. »

« Les hypothèses d'affectation et l'étude du fonctionnement du carrefour Grout/Veil doivent être approfondies. »

Ces observations sur l'étude de circulation du projet de 2023 ne sont plus d'actualité suite à l'actualisation de l'étude en 2025 pour la nouvelle version du projet (cf. exemples ci-contre) :

- le trafic engendré par le projet est bien affecté sur l'un ou l'autre des accès du parking en fonction des origines et des destinations,
- le trafic supplémentaire sur le carrefour Grout/Veil est estimé,
- l'impact sur le fonctionnement de ce carrefour est analysé.



Prise en compte des deux accès du parking dans les affectations du trafic engendré

	Situation initiale	Situation projetée	
	Charge (UVP/h)	Charge (UVP/h)	Évolution
HP matin	1 254	1367	+9%
HP soir	1 162	1275	+10%

Évolution du trafic sur le carrefour Grout/Veil

	Heure de pointe du matin				Heure de pointe du soir			
	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité	Capacité (UVPd/h)	Demande dimensionnante (UVPd/h)	Charge	Réserve de capacité
Situation initiale	1 428	447	31%	69%	1 428	548	38%	62%
Situation projetée	1 428	496	35%	65%	1 428	590	41%	59%

Fonctionnement théorique du carrefour Grout/Veil

III - Carrefour Veil x Digue

« Malgré la prise en compte de trafics projetés jugés trop faibles, la réserve de capacité du carrefour Digue/Montel est faible en HPS (19%) à l'horizon « projet » .

« Les carrefours de la Digue des Français sont aujourd'hui très chargés et problématiques. Sur ce secteur, les projections effectuées dans le cadre d'autres études à moyen et long terme mettent en évidence une aggravation de cette situation avec des hausses de trafic importantes. Ce secteur est très sensible en termes de circulation. »

« Le fonctionnement des carrefours Veil/Slama Digue/Veil et Digue/Mercantour (carrefour tramway) est un point de vigilance important. »

« De manière générale, il convient de présenter également les réserves de capacité par branche de carrefour afin d'évaluer au mieux les remontées de file et l'impact sur le réseau routier. Quels-sont les plans de feux utilisés pour cette étude ? (Cf. dossiers carrefours) »

La circulation aux heures de pointe est effectivement difficile au niveau du carrefour Av. Simone Veil x Digue des Français, mais, comme indiqué dans l'analyse de la situation initiale, il s'agit plus d'un problème de fonctionnement que d'un manque de capacité :

- les nombreux véhicules en tourne-à-gauche depuis les différentes entrées 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 importantes se forment parfois temporairement sur les entrées quand plusieurs trams se succèdent à un faible intervalle,
- la file d'attente au feu rouge sur l'Av. Henri Matisse remonte jusqu'au carrefour Av. Henri Matisse x Ch. des Maraîchers, et perturbe le fonctionnement de ce carrefour, en gênant l'insertion des véhicules arrivant de l'Av. Henri Matisse.

La capacité a été calculée sur la base du cycle de feux relevé sur le terrain aux heures de pointe :

- durée de cycle de 109 s en moyenne, 33 cycles par heure,
- 40 s de rouge total en moyenne pour la phase tramway, 26 fois par heure.

La notion de réserve de capacité par branche n'apparaît pas significative pour ce carrefour : le phasage des feux tricolores est adaptatif avec de la micro-régulation, et le temps de vert accordé à chacune des branches varie en fonction de cette micro-régulation.

L'étude montre que l'augmentation du trafic engendrée par le projet au niveau du carrefour Av. Simone Veil x Digue des Français est faible, de l'ordre de +1 à +2% aux heures de pointe par rapport à la situation initiale. En conséquence, l'impact sur le fonctionnement du carrefour devrait être faible.

L'étude de trafic et de circulation du projet a été complétée en indiquant que les difficultés de circulation observées aux heures de pointe en situation initiale devraient être faiblement aggravées en situation projetée.