
Crous Nice-Toulon

Projet de résidence étudiante et de restaurant universitaire sur le campus de Saint-Jean-d'Angély à Nice

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.....	13
I.2.1 - Av. des Diables Bleus.....	14
I.2.2 - Rue de Roquebillière	15
I.2.3 - Av. François Mitterrand.....	16
I.2.4 - Rue du 22 ^{ème} Bataillon de Chasseurs Alpains.....	17
I.3 - Desserte par les transports en commun - Accès piéton	18
I.4 - Réseau cyclable.....	20
I.5 - Stationnement	22
I.5.1 - Offre	22
I.5.2 - Occupation	24
II - Situation fil de l'eau	28
Promenade du Paillon - Saison 2	28

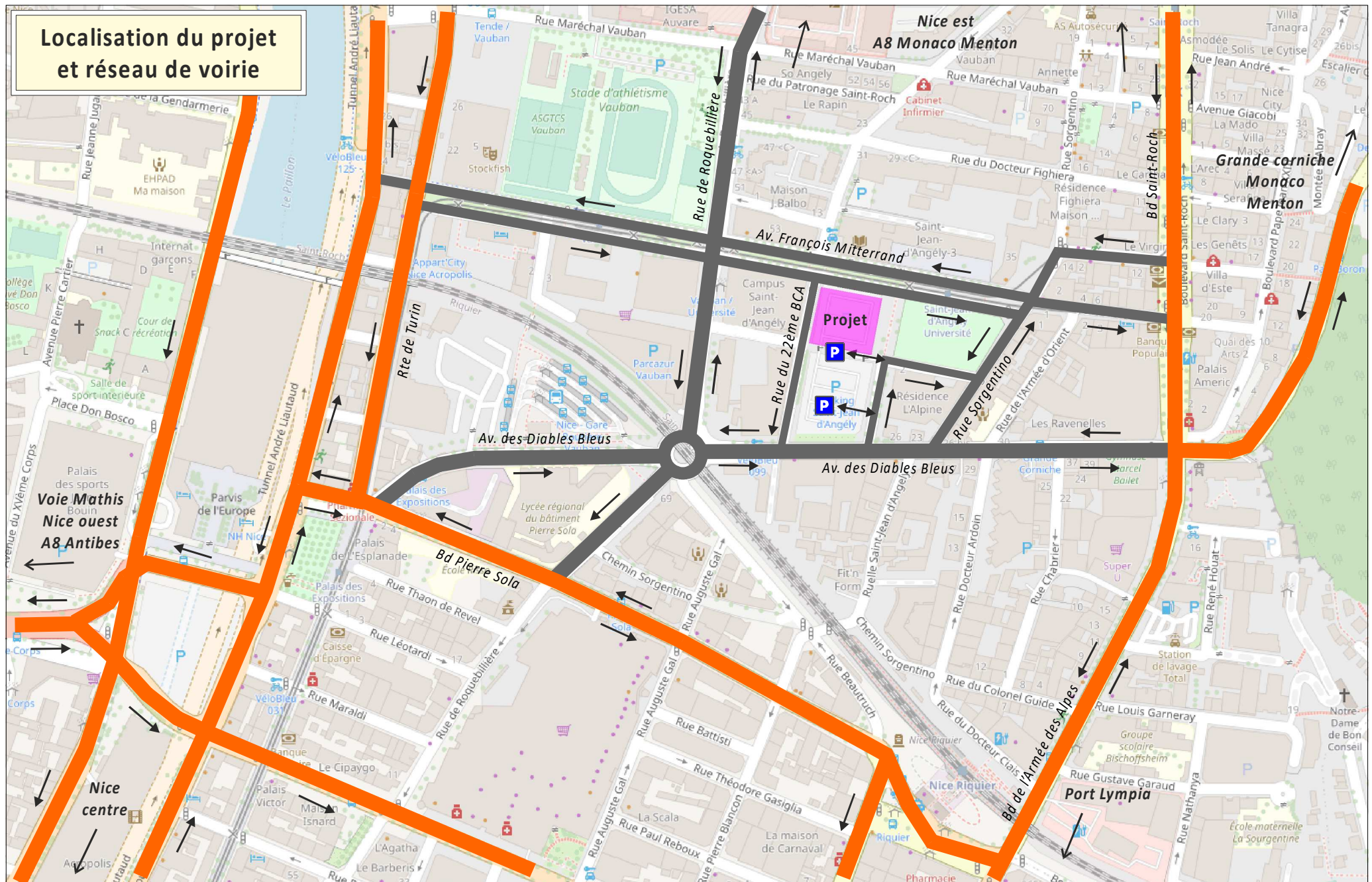
III - Situation projetée.....	30
III.1 - Projet.....	30
Résidence étudiante.....	30
Restaurant universitaire.....	30
Parking.....	30
Accès piéton	30
III.2 - Trafic	32
III.2.1 - Génération de trafic	32
III.2.1.1 - Résidents	32
III.2.1.2 - Employés du restaurant universitaire	32
III.2.1.3 - Employés de la résidence étudiante.....	33
III.2.1.4 - Livraisons du restaurant universitaire	33
III.2.1.5 - Total	34
III.2.2 - Trafic en situation projetée.....	39
III.2.3 - Impact sur les conditions de circulation	42
III.3 - Stationnement	42
Conclusion	43

Introduction

Les pages suivantes présentent une étude de trafic et de circulation pour un projet de résidence étudiante et de restaurant universitaire sur le campus de Saint-Jean d'Angély à Nice, pour le compte du Crous Nice-Toulon.

L'étude comprend :

- une analyse de la situation actuelle, fondée sur des observations sur le terrain et sur une enquête de circulation et de stationnement,
- 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.



I - Situation initiale

I.1 - Enquête de circulation

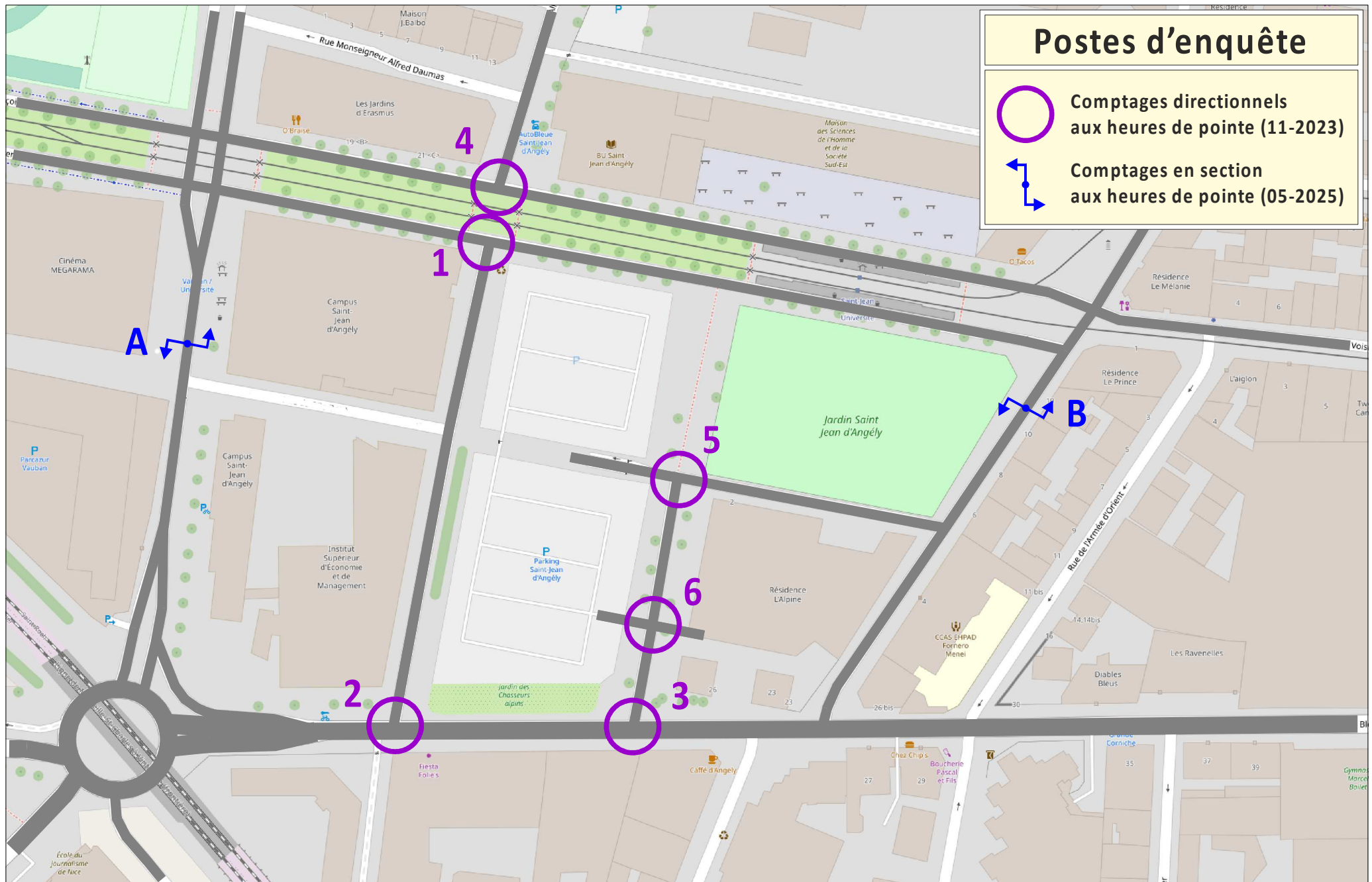
Une enquête de circulation a été réalisée dans le secteur du projet en novembre 2023, avec des comptages directionnels par catégorie de véhicules sur 6 carrefours aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré (cf. plan).

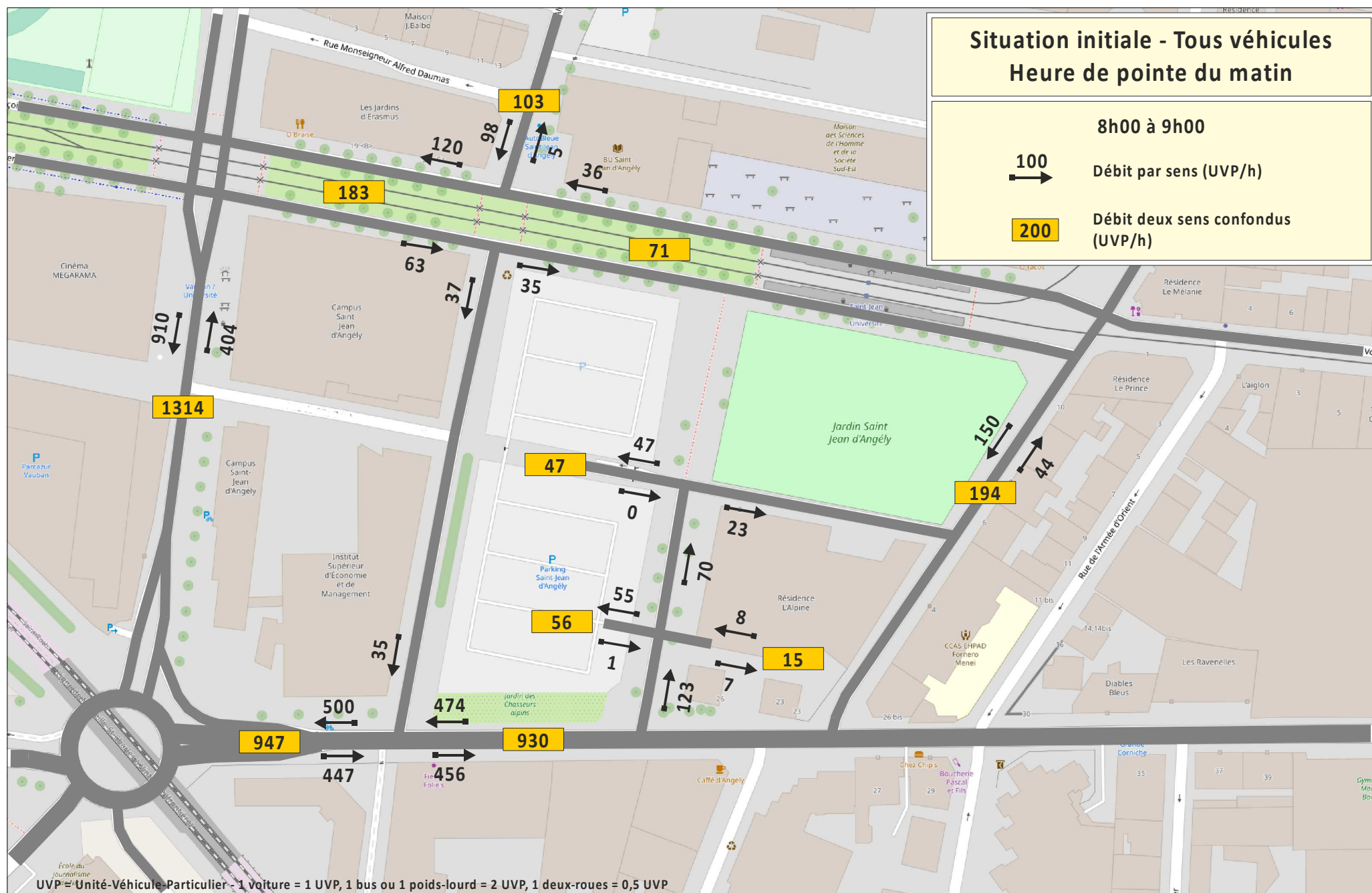
Cette enquête a été complétée par des comptages en section sur la Rue de Roquebillière et la Rue Sorgentino aux heures de pointe du matin et du soir un jour ouvré en mai 2025 (cf. plan).

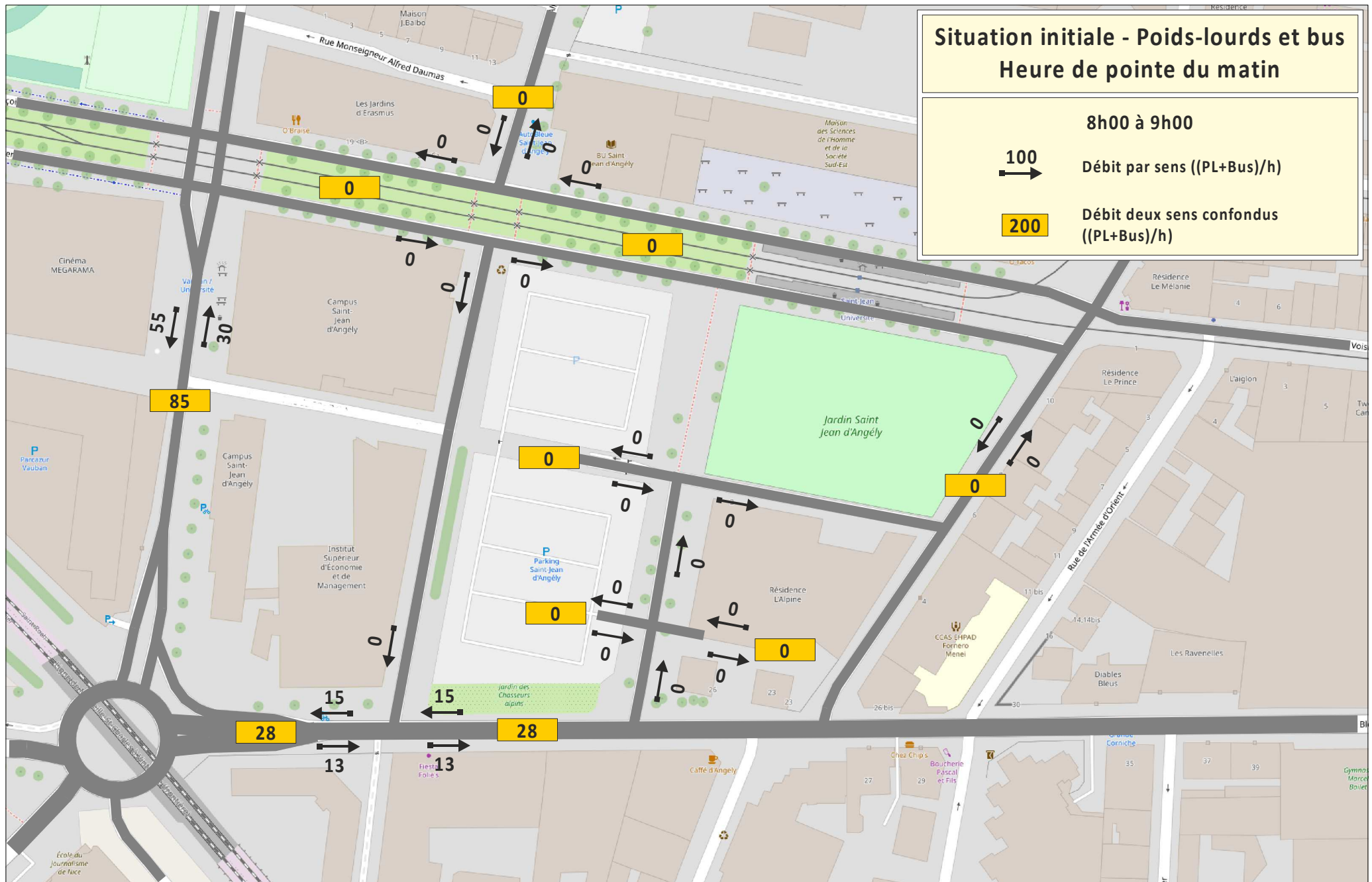
Les cartes des pages suivantes présentent :

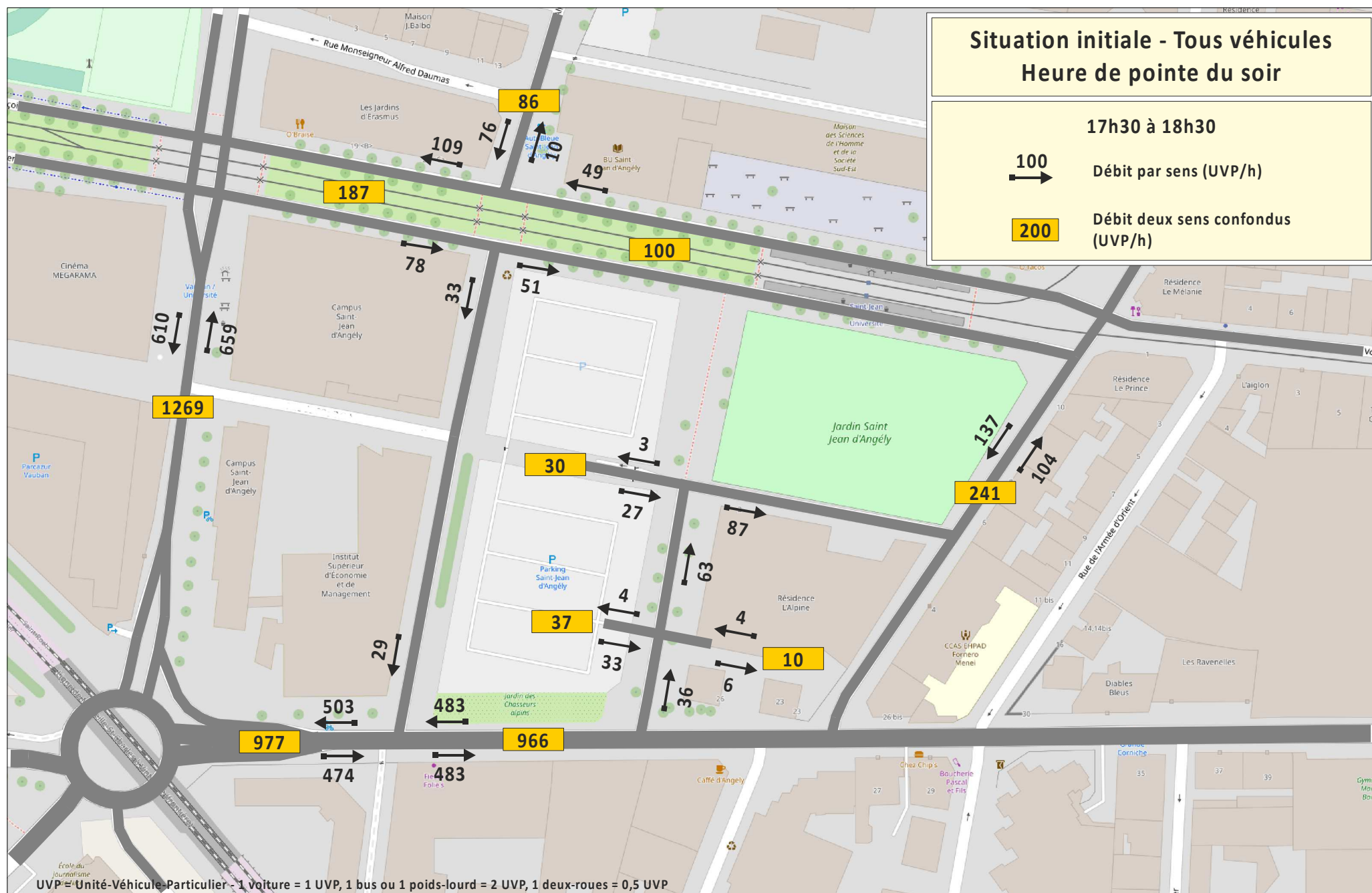
- le volume de trafic en section aux heures de pointe du matin et du soir, pour l'ensemble des véhicules (exprimés en UVP¹) et pour les poids-lourds et bus,
- le volume de trafic moyen journalier (TMJ, moyenne hebdomadaire) pour l'ensemble des véhicules et pour les poids-lourds et bus, extrapolé à partir du trafic aux heures de pointe.

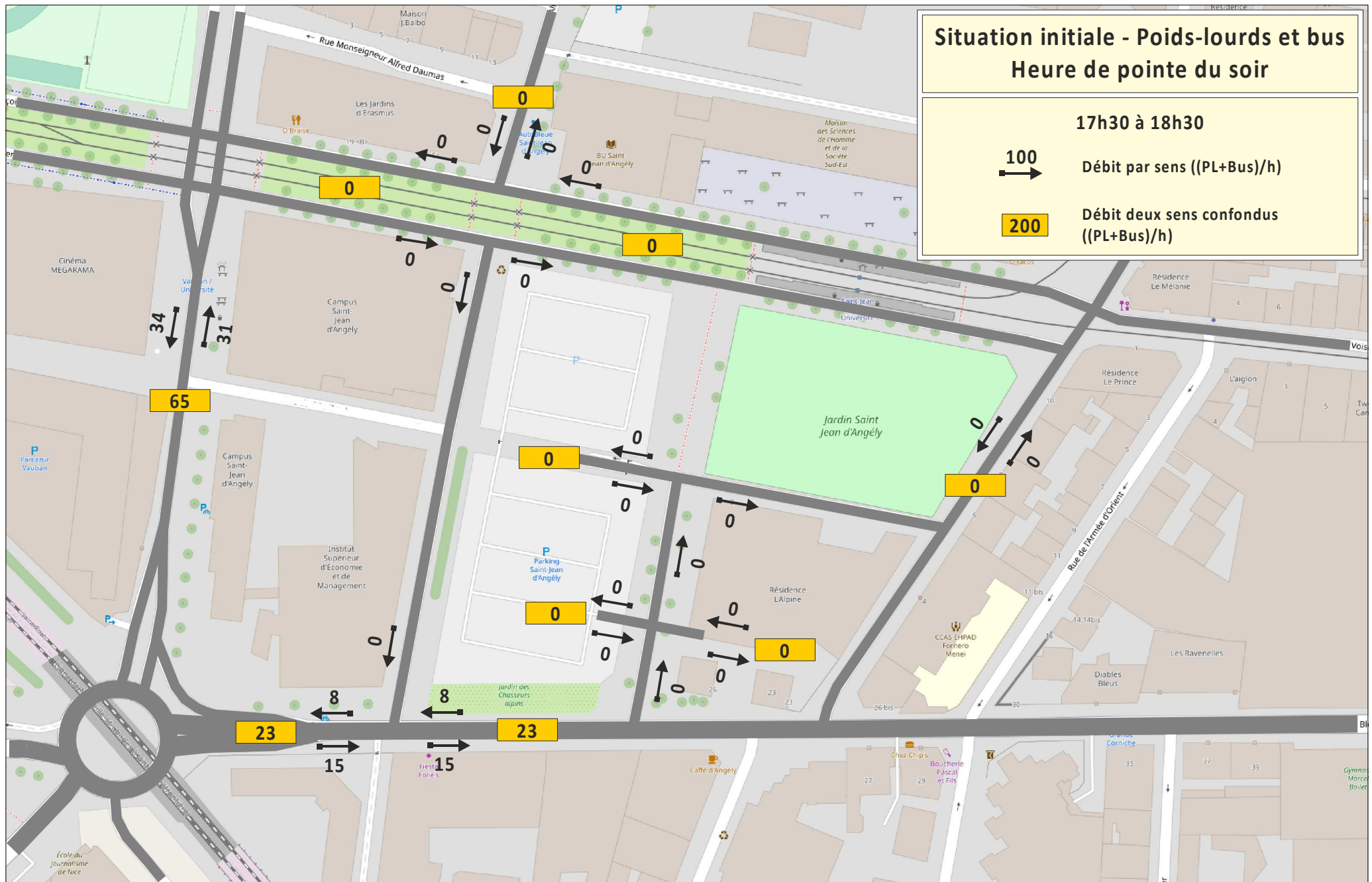
¹ Unité-Véhicule-Particulier - 1 voiture = 1 UVP, 1 bus ou 1 poids-lourd = 2 UVP, 1 deux-roues = 0,5 UVP

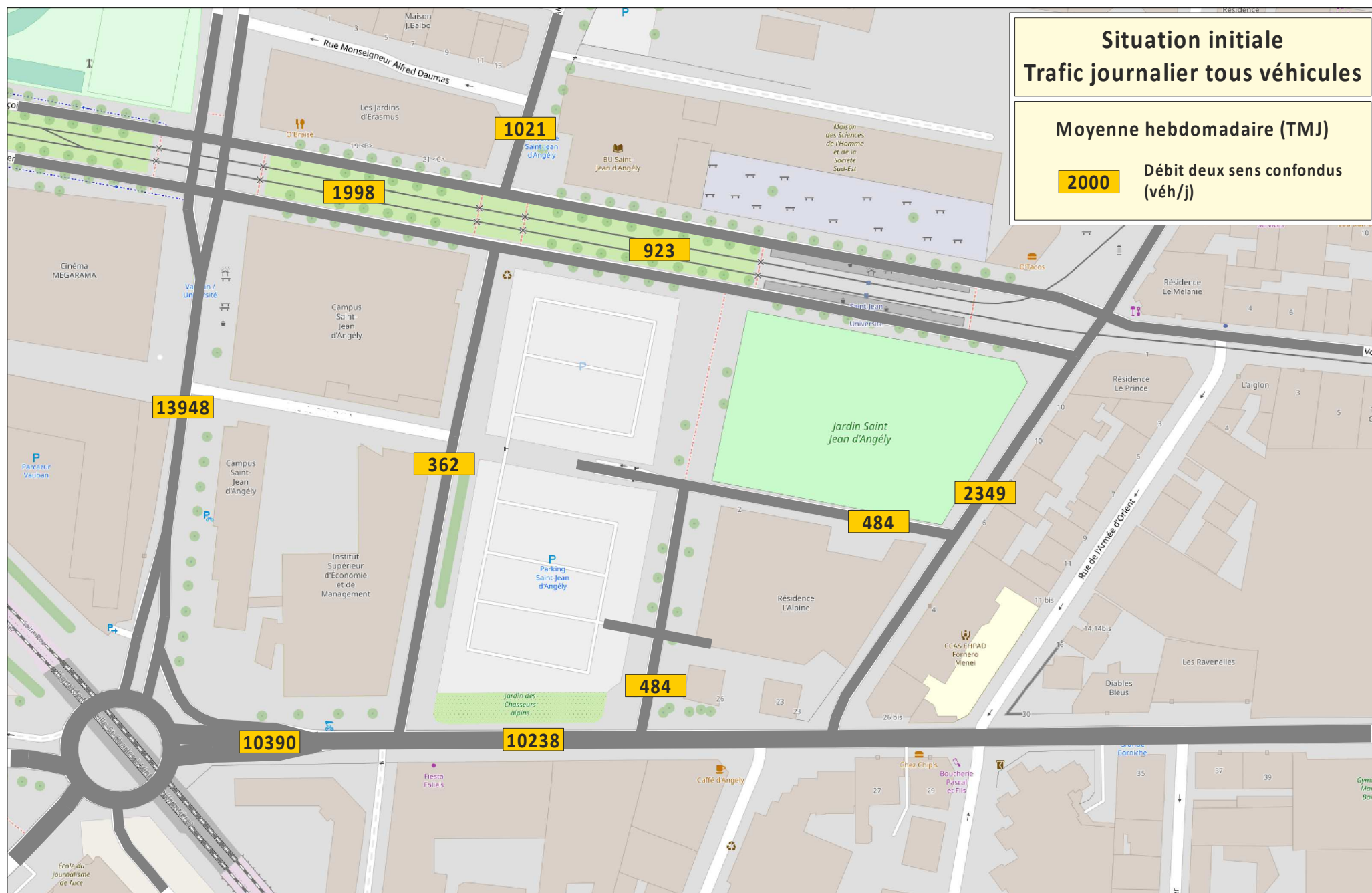


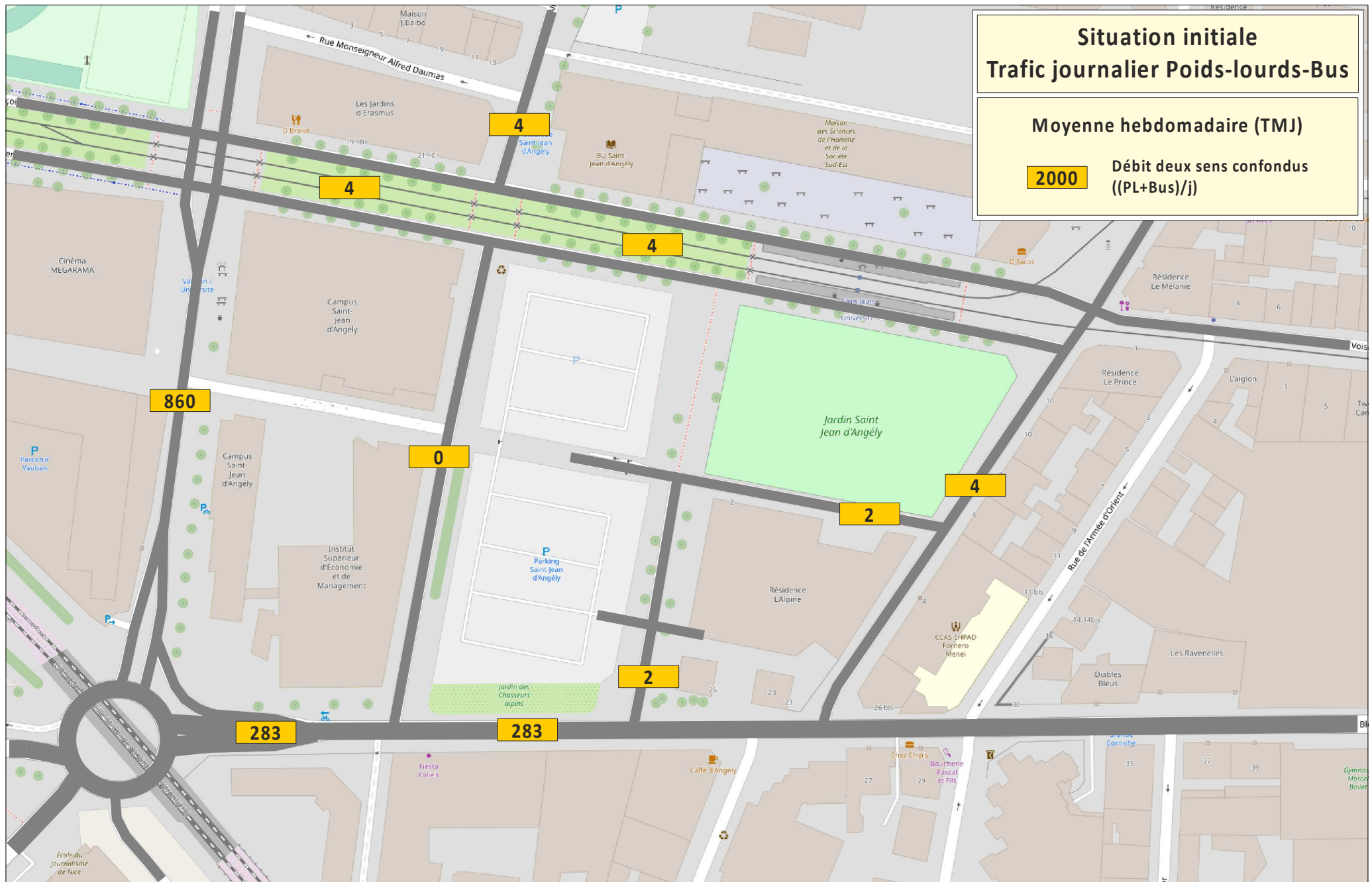












I.2 - Réseau de voirie, trafic et conditions de circulation

Le site du projet, dans le quartier Saint-Roch à Nice, est proche de voies structurantes de la ville de Nice qui le relie aux quartiers environnants et aux grands axes de circulation :

- la voie Mathis (« voie rapide ») vers Nice ouest et l'autoroute A8 direction Antibes,
- le Bd Saint-Roch vers Nice est et l'autoroute A8 direction Monaco-Menton,
- la RM2564 (« Grande Corniche ») vers Monaco et Menton,
- le Bd Risso et l'Av. Gallieni vers le centre-ville,
- le Bd de l'Armée des Alpes vers le quartier du Port Lympia.

L'Av. des Diables Bleus, la Rue de Roquebillière, l'Av. François Mitterrand et la Rue du 22^{ème} B.C.A. relie le site du projet à ces axes structurants.

I.2.1 - Av. des Diables Bleus

L'Av. des Diables Bleus relie le débouché de la RM2564 (« Grande Corniche ») aux voies longeant le Paillon.

Elle comporte une file de circulation par sens en section courante, avec une bande cyclable le long de la voie dans le sens ouest-est.

Elle supporte un volume de trafic important aux heures de pointe, de l'ordre de 900 à 1 000 UVP/h.

Aux heures de pointe, le fonctionnement du carrefour giratoire Av. des Diables Bleus x Rue de Roquebillière est parfois difficile.

À l'heure de pointe du soir, la circulation est parfois difficile sur l'Av. des Diables Bleus en direction de la RM2564.



Av. des Diables Bleus - En direction de la RM2564 (« Grande Corniche »)



Av. des Diables Bleus - En direction de la Rue de Roquebillière

I.2.2 - Rue de Roquebillière

La Rue de Roquebillière traverse le quartier de Saint-Roch du nord au sud.

Vers le nord, elle permet de rejoindre les voies menant à Nice est et à l'autoroute A8.

À la hauteur du projet, elle comporte deux files de circulation par sens.

Elle supporte un volume de trafic important, d'environ 1 300 UVP/h aux heures de pointe, avec un fort taux de poids-lourds et de bus (environ 65 à 85 poids lourds et bus/h aux heures de pointe).

Aux heures de pointe, le fonctionnement du carrefour giratoire Av. des Diables Bleus x Rue de Roquebillière est parfois difficile.

Le carrefour Rue de Roquebillière x Av. François Mitterrand, géré par des feux tricolores, fonctionne de façon fluide aux heures de pointe.



Rue de Roquebillière - En direction de l'Av. des Diables Bleus



Rue de Roquebillière - En direction de Nice est

I.2.3 - Av. François Mitterrand

L'Av. François Mitterrand traverse le quartier de Saint-Roch d'est en ouest et dessert le campus de Saint-Jean d'Angély.

Elle comporte une file de circulation par sens. Ces files sont séparées par la ligne de tramway T1 qui circule en position axiale.

À l'ouest de la Rue de Roquebillière, une piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir est aménagée de chaque côté de la rue.

L'Av. François Mitterrand supporte un faible volume de trafic, avec moins de 200 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide aux heures de pointe.



Av. François Mitterrand - À l'ouest de la Rue de Roquebillière



Av. François Mitterrand - À l'est de la Rue de Roquebillière

I.2.4 - Rue du 22^{ème} Bataillon de Chasseurs Alpains

La Rue du 22^{ème} BCA traverse une partie du campus de Saint-Jean-d'Angély du nord au sud.

Elle est en sens unique du nord au sud. Elle est accessible depuis l'Av. François Mitterrand en tourne-à-droite uniquement. Elle débouche dans l'Avenue des Diables Bleus, en tourne-à-droite uniquement aussi (mais cette obligation n'est pas respectée).

Elle comporte une file de circulation dans sa partie nord et deux files dans sa partie sud.

De nombreux véhicules stationnent des deux côtés de la rue, dont une partie de façon illicite en pleine voie.

La Rue du 22^{ème} BCA supporte un très faible volume de trafic, de l'ordre de 30 à 40 UVP/h.

La circulation est fluide sur la Rue du 22^{ème} BCA aux heures de pointe.



Rue du 22^{ème} BCA - Entrée nord



Rue du 22^{ème} BCA - Sortie sud

I.3 - Desserte par les transports en commun - Accès piéton

Le site dispose d'une très bonne desserte par les transports en commun :

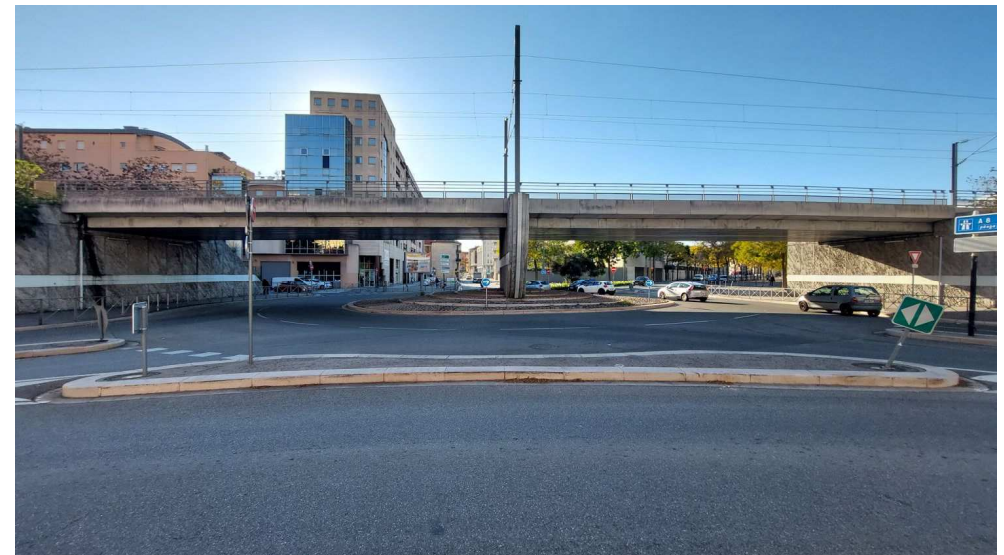
- 2 stations de la ligne 1 du tramway à proximité immédiate,
- la gare routière Vauban à proximité,
- la gare SNCF de Nice-Riquier à moins de 10 minutes.

L'accès piéton depuis les stations de tramway se fait dans de bonnes conditions de confort et de sécurité par l'Av. François Mitterrand, qui supporte un faible trafic et dispose de trottoirs larges et confortables.

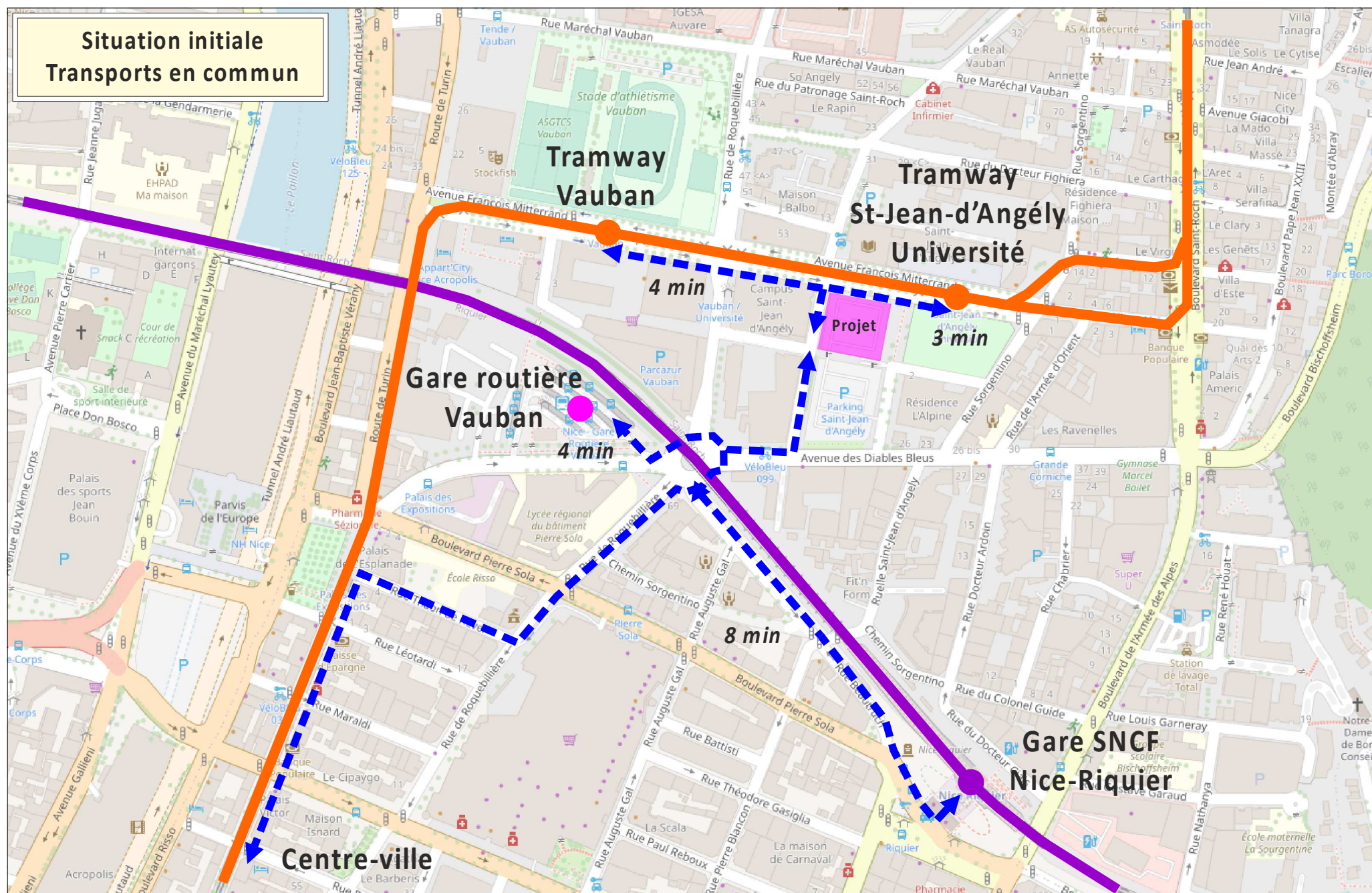
Les accès piétons depuis la gare routière Vauban, la gare SNCF Riquier et le centre-ville empruntent le carrefour des Diabls Bleus, avec des cheminements piétons moins confortables.



Arrêt de tramway Saint-Jean-d'Angély Université (ligne T1) et accès piéton au site



Carrefour des Diabls Bleus



I.4 - Réseau cyclable

Le site dispose d'une faible accessibilité à vélo en situation initiale.

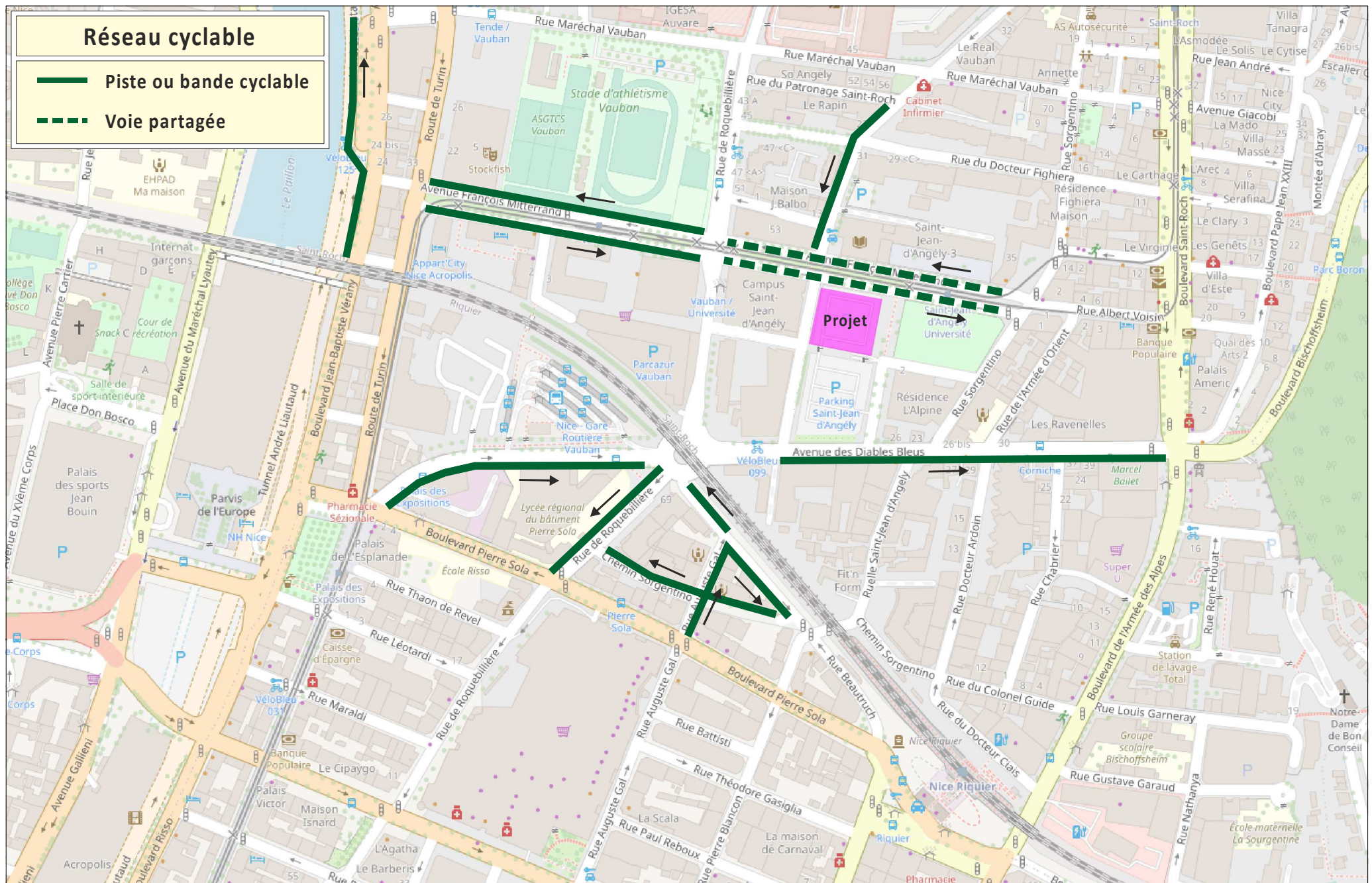
Les voies de desserte du site comportent des bandes ou des pistes cyclables (Avenue François Mitterrand, Avenue des Diables Bleus), mais le réseau cyclable n'est pas continu, et il n'y a pas d'aménagements cyclables structurants permettant de rejoindre les autres quartiers de Nice dans de bonnes conditions.



Av. François Mitterrand - Piste cyclable sur trottoir



Av. des Diables Bleus - Piste cyclable sur trottoir



I.5 - Stationnement

Une enquête de stationnement a été réalisée dans le secteur du projet en novembre 2023 :

- relevé de l'offre,
- relevé de l'occupation le matin, l'après-midi et la nuit, un jour de semaine de fonctionnement habituel de l'Université.

I.5.1 - Offre

Le plan page suivante présente l'offre de stationnement.

Parkings de l'Université - 523 places

Le campus de Saint-Jean-d'Angély dispose de 523 places de stationnement, dans deux parkings :

- un parking de 295 places en sous-sol sous les bâtiments,
- un parking en surface de 228 places.

Ces deux parkings sont équipés d'un contrôle d'accès. Ils sont réservés au personnel de l'Université et aux étudiants disposant d'un badge.

Offre publique - 67 places

L'offre publique sur voirie dans le secteur du projet est de 67 places :

- 36 places sur la Rue du 22^{ème} BCA,
- 31 places sur la Rue Bailet/Rue Carlin.

Le stationnement sur voirie est gratuit dans le quartier.

Parcazur Vauban - 359 places

Le parc-relais Parcazur Vauban, à proximité du projet, dispose de 359 places.

Il est ouvert de 5h00 à 1h50, et il est réservé aux usagers du tramway uniquement.



I.5.2 - Occupation

Les plans pages suivantes présentent l'occupation relevée du stationnement pour les différentes périodes.

Parkings de l'Université

Les parkings de l'Université sont occupés à 58% dans la journée.

Il reste environ 220 places libres le matin et l'après-midi (90 places libres dans le parking en surface et 130 places libres dans le parking en sous-sol sous les bâtiments).

La nuit, l'occupation est de 18%, il reste environ 470 places libres.

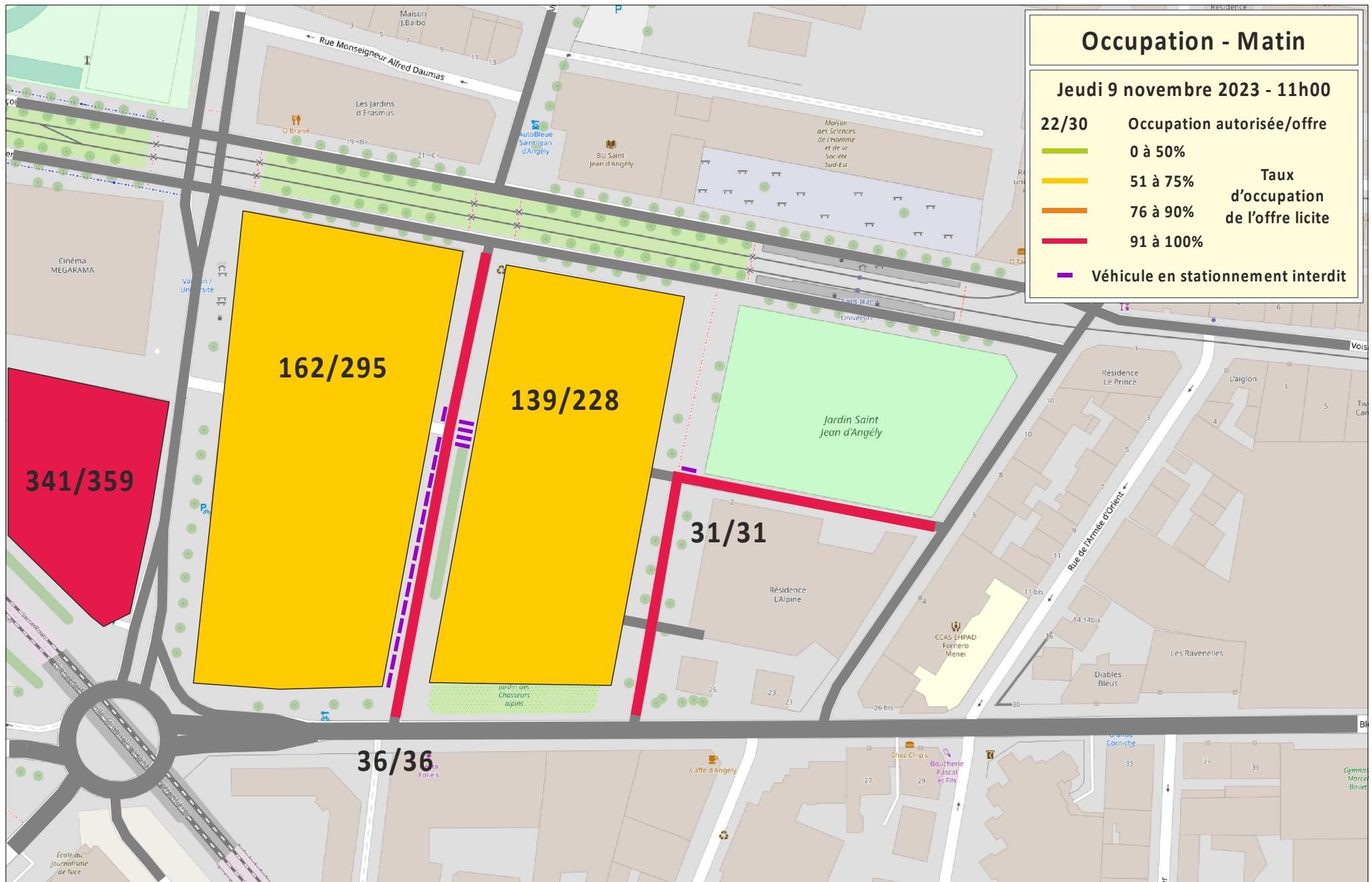
Offre publique

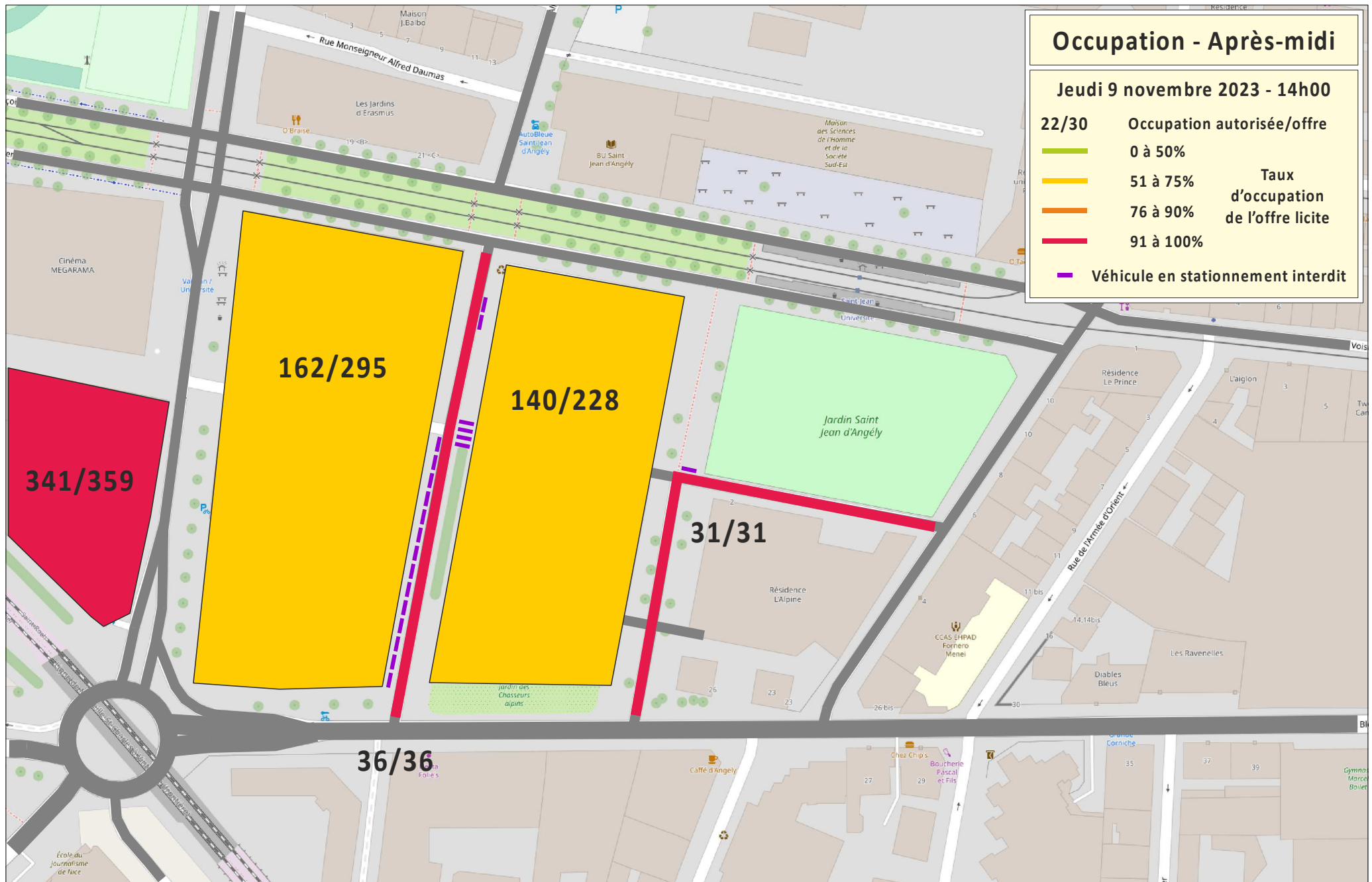
L'offre publique en surface est saturée en permanence, le jour comme la nuit.

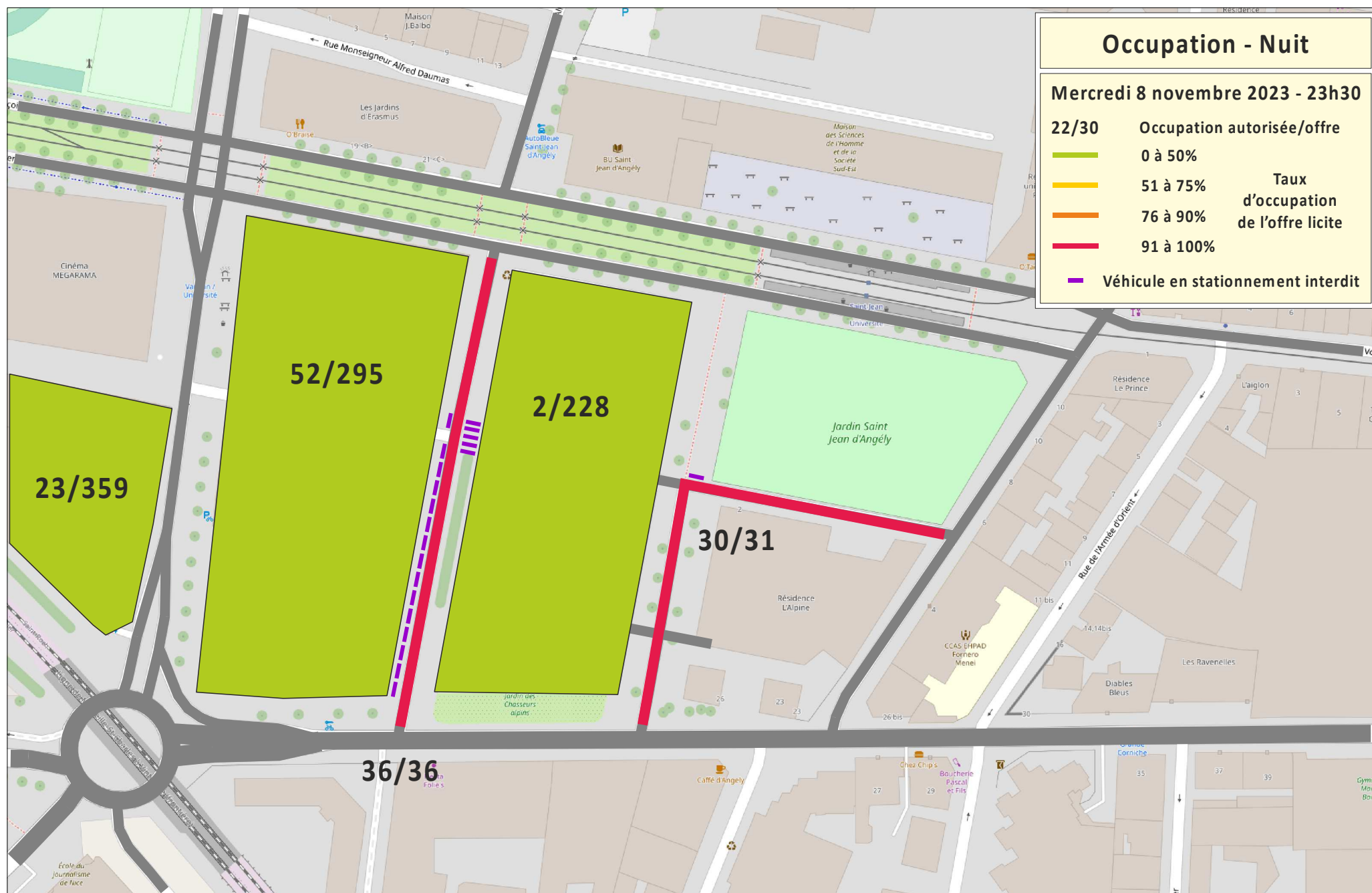
Une vingtaine de voitures stationnent sur des emplacements non autorisés sur la Rue du 22^{ème} BCA.

Parcazur Vauban

Le parc-relais est quasiment complet dans la journée, et quasiment vide la nuit.







II - Situation fil de l'eau

La situation « fil de l'eau » (parfois appelée « situation de référence ») correspond à la situation à l'horizon de la livraison du projet de résidence étudiante et de restaurant universitaire (2028), sans ce projet, mais prenant en compte les autres projets susceptibles d'avoir une influence sur les conditions de déplacement dans le secteur étudié.

À cet horizon, le projet « Promenade du Paillon - Saison 2 » devrait avoir été livré en totalité.

Aucun autre projet susceptible d'avoir un impact notable sur les conditions de déplacement dans le secteur n'a été recensé parmi les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (MRAe PACA), dans le cadre d'une étude environnementale ou d'une procédure au cas par cas.

Promenade du Paillon - Saison 2

Ce projet prévoit le prolongement de la Promenade du Paillon existante, de la Traverse de la Bourgada jusqu'à la Traverse Monnet, en limite du Parvis de l'Europe devant le Palais des Expositions.

Les rues de part et d'autre du parc ainsi que les transversales seront requalifiées afin d'accueillir à la fois des trottoirs élargis, une piste cyclable bidirectionnelle (de part et d'autre du parc), une chaussée et une voie de bus accueillant une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service.

Ce projet permettra d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclables entre le site du projet et le centre-ville de Nice.



III - Situation projetée

III.1 - Projet

Le programme du projet prévoit la réalisation des éléments suivants :

- une résidence étudiante,
- un restaurant universitaire.

Le projet sera construit sur la partie nord du parking en surface du campus de Saint-Jean d'Angély (cf. plan).

Résidence étudiante

La résidence étudiante comportera 340 chambres.

Restaurant universitaire

Le restaurant viendra en complément du restaurant déjà existant sur le campus.

Il devrait proposer 1 000 à 1 100 repas par jour, du lundi au vendredi, le midi uniquement.

Les repas seront préparés sur place.

Parking

Le projet ne prévoit pas de réalisation d'un parking spécifique.

Un emplacement réservé aux livraisons est prévu sur la Rue du 22^{ème} BCA, ainsi que 3 places de stationnement réservées (en épi).

Un local d'environ 100 m² est également prévu pour le stationnement des vélos.

Accès piéton

L'accès piéton principal de la résidence étudiante et du restaurant universitaire se fera par la Rue du 22^{ème} BCA.



III.2 - Trafic

III.2.1 - Génération de trafic

III.2.1.1 - Résidents

D'après les données du Crous, environ 10% des étudiants des résidences existantes du Crous de Nice utilisent leur voiture personnelle pour se rendre à leur résidence.

On peut estimer qu'environ 80% des étudiants rentrent chez eux le week-end en moyenne, les autres étudiants restant dans la résidence.

Le trafic engendré par les 340 résidents peut être estimé sur la base des hypothèses suivante :

- 10% des étudiants venant avec leur propre voiture, dont 80% rentrant chez eux le week-end, soit 27 arrivées et 27 départs par semaine,
- 20% des étudiants se faisant amener en voiture, dont 80% rentrant chez eux le week-end, soit $2 \times 54 = 108$ arrivées et 108 départs par semaine,
- environ 10% des arrivées se faisant le lundi matin à l'heure de pointe (la majorité des arrivées se faisant le dimanche soir),
- environ 30% des départs se faisant le vendredi soir à l'heure de pointe.

Le trafic engendré serait donc le suivant :

- **135 véhicules par semaine, soit 19 véh/j en moyenne (19 arrivées et 19 départs),**
- **à l'heure de pointe du lundi matin, arrivée de 14 véh/h et départ de 11 véh/h,**
- **à l'heure de pointe du vendredi soir, arrivée de 32 véh/h et départ de 40 véh/h.**

III.2.1.2 - Employés du restaurant universitaire

Le restaurant devrait employer environ 22 personnes au total.

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	Volume	%
Voiture, camion, fourgonnette	81 313	53%
Transports en commun	34 767	23%
Marche à pied (ou rollers, patinette)	16 424	11%
Deux-roues motorisé	10 892	7%
Pas de transport	5 078	3%
Vélo (y compris à assistance électrique)	4 412	3%
Total	152 886	100%

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

Sur la base d'un taux d'utilisation de 53% de la voiture pour le trajet domicile-travail, on peut donc estimer que 12 employés viendront en voiture.

Les horaires de la plupart des employés seront du type 6h00-14h30, pour la préparation des repas sur place et le service. Peu d'employés feront leur trajet domicile-travail aux heures de pointe.

Le trafic engendré peut donc être estimé de la façon suivante :

- **arrivée de 12 véh/j et départ de 12 véh/j, les jours ouvrés uniquement,**
- **arrivée de 2 véh/h à l'heure de pointe du matin.**

III.2.1.3 - Employés de la résidence étudiante

Les employés de la résidence étudiante seront très peu nombreux :

- 1 directeur, probablement partagé entre plusieurs résidences,
- 1 personne à l'accueil,
- 1 personne chargée de l'entretien.

Sur la base de la répartition modale des trajets domicile-travail (cf. III.2.1.2), on peut estimer que deux employés viendront travailler en voiture.

Le trafic engendré devrait être le suivant :

- **arrivée de 2 véh/j et départ de 2 véh/j, les jours ouvrés uniquement,**
- **arrivée de 1 véh/h à l'heure de pointe du matin et départ de 1 véh/h à l'heure de pointe du soir.**

Pour les résidents et les employés, les origines-destinations des trajets en voiture ont été estimées de la façon suivante :

- 80% par la voie Pierre Mathis (voie rapide), via le carrefour giratoire des Diables Bleus,
- 20% par la Rue de Roquebillière nord.

III.2.1.4 - Livraisons du restaurant universitaire

Les repas seront préparés sur place.

Les livraisons de produits devraient représenter 2 à 4 poids-lourds par jour (3 poids-lourds par jour en moyenne).

Ces livraisons se feront tôt le matin, avant l'heure de pointe.

Les poids-lourds devraient vraisemblablement arriver et repartir par la voie Pierre Mathis (voie rapide), via le carrefour giratoire des Diables Bleus.

Les véhicules de livraison (de type camion porteur de 19t) pourront utiliser l'emplacement spécifique de livraison qui est prévu sur la Rue du 22^{ème} BCA : arrivée par la Rue François Mitterrand, et départ par l'Av. des Diables Bleus.

III.2.1.5 - Total

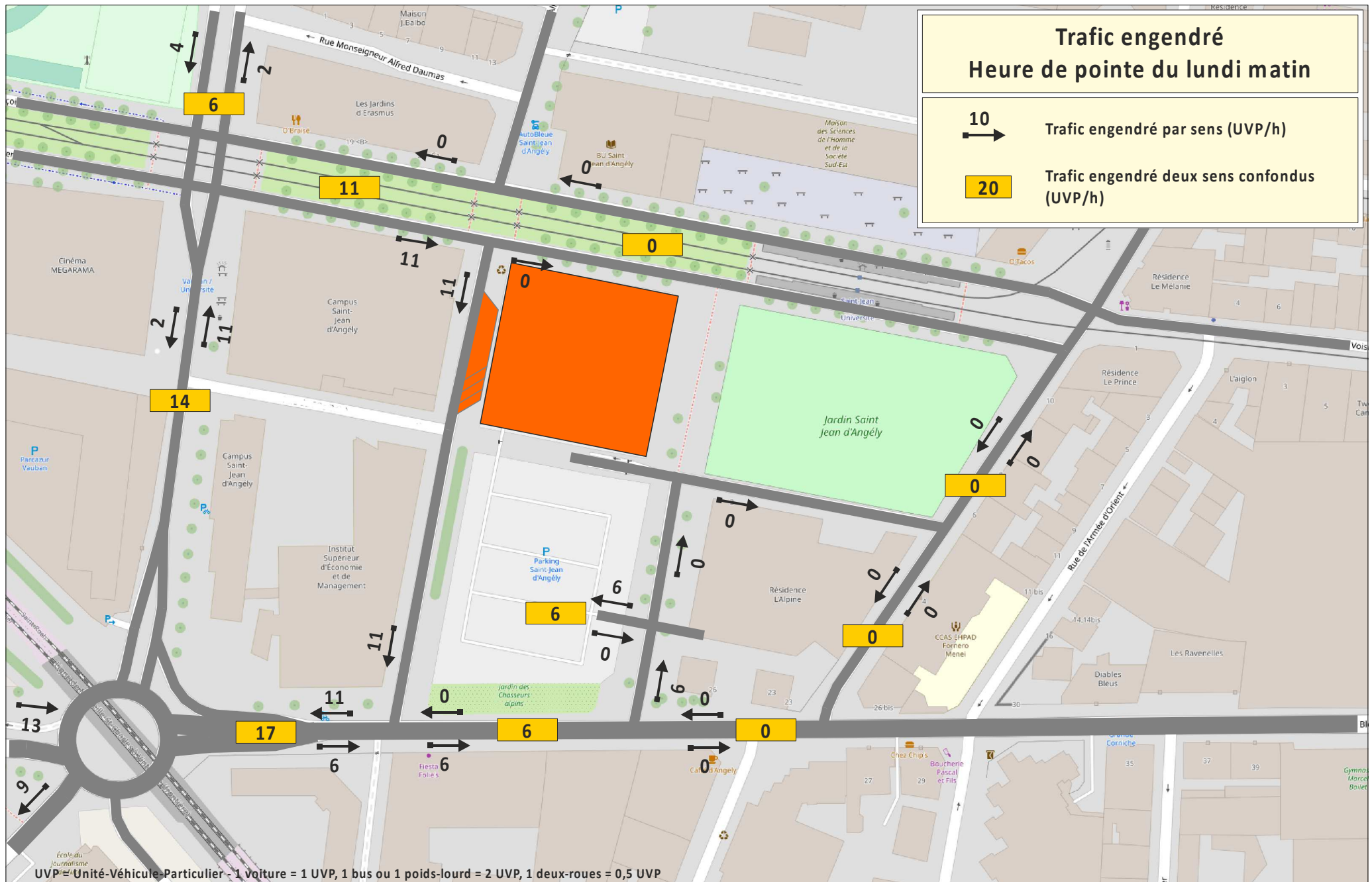
Le tableau ci-dessous présente la génération de trafic totale du projet, pour les heures de pointe du matin et du soir, pour la moyenne des jours ouvrés et pour la moyenne hebdomadaire.

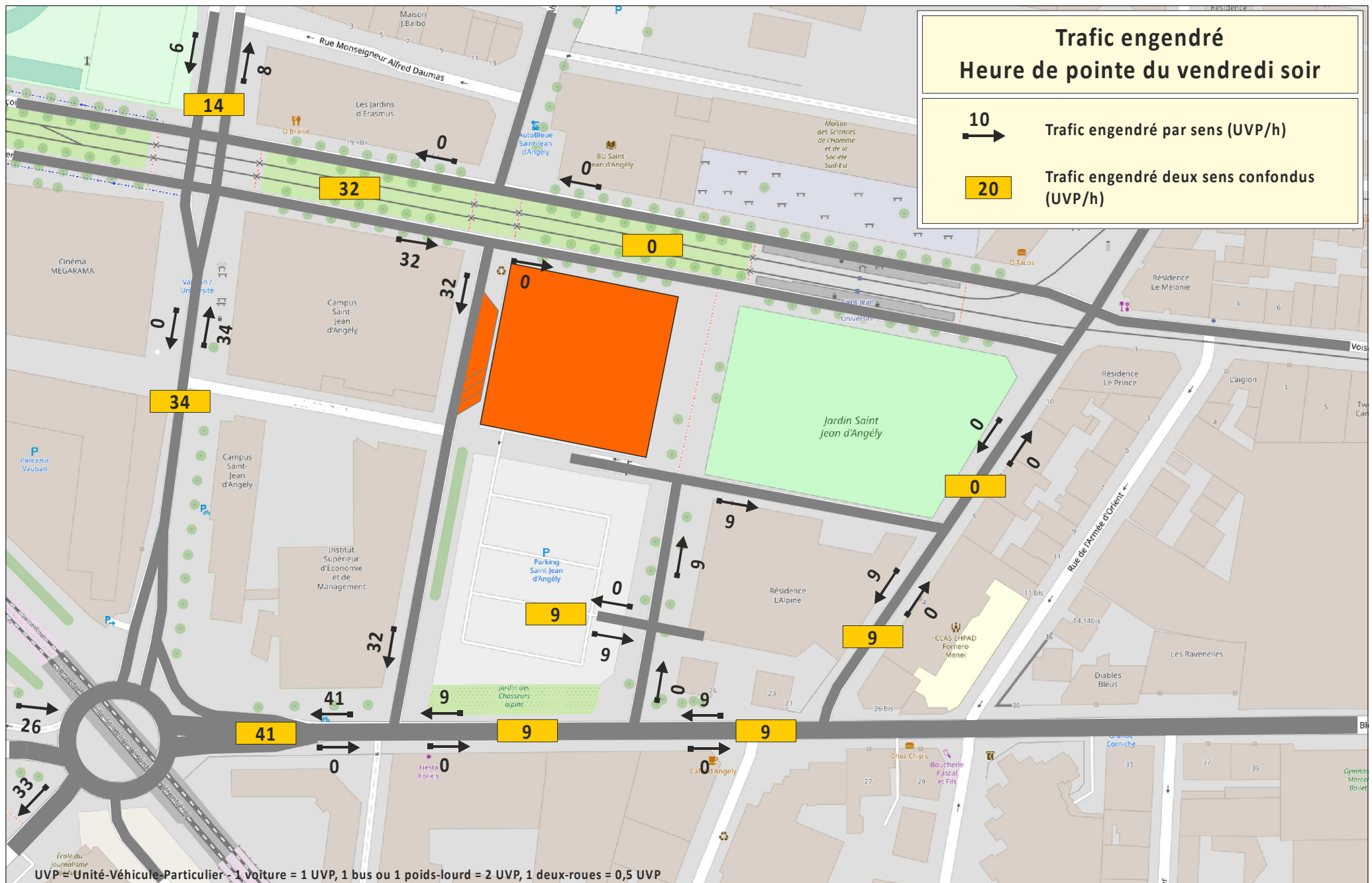
		Résidents	Employés restaurant	Employés résidence	Livraisons restaurant	Total
Heure de pointe du matin (lun)	Attractions (UVP/h)	14	2	1	-	17
	Émissions (UVP/h)	11	-	-	-	11
Heure de pointe du matin (mar-mer-jeu-ven)	Attractions (UVP/h)	-	2	1	-	3
	Émissions (UVP/h)	-	-	-	-	0
Heure de pointe du soir (lun-mar-mer-jeu)	Attractions (UVP/h)	-	-	-	-	0
	Émissions (UVP/h)	-	-	1	-	1
Heure de pointe du soir (ven)	Attractions (UVP/h)	32	-	-	-	32
	Émissions (UVP/h)	40	-	1	-	41
Moyenne jours ouvrés	Attractions (véh/j)	14,0	12,0	2,0	3,0	31
	Émissions (véh/j)	18,3	12,0	2,0	3,0	35
Moyenne hebdomadaire	Attractions (véh/j)	19,3	8,6	1,4	2,1	31
	Émissions (véh/j)	19,3	8,6	1,4	2,1	31

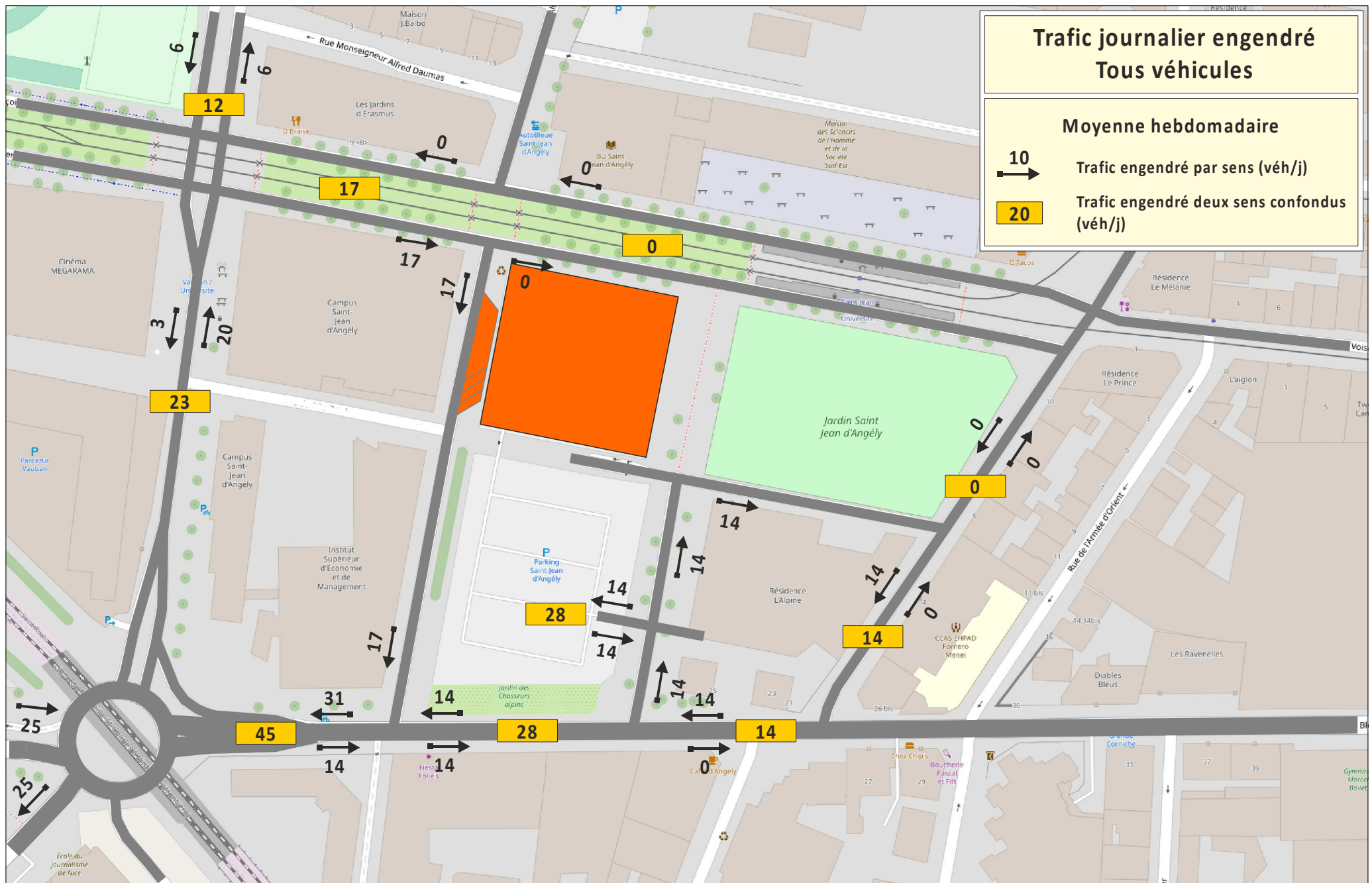
Génération de trafic totale

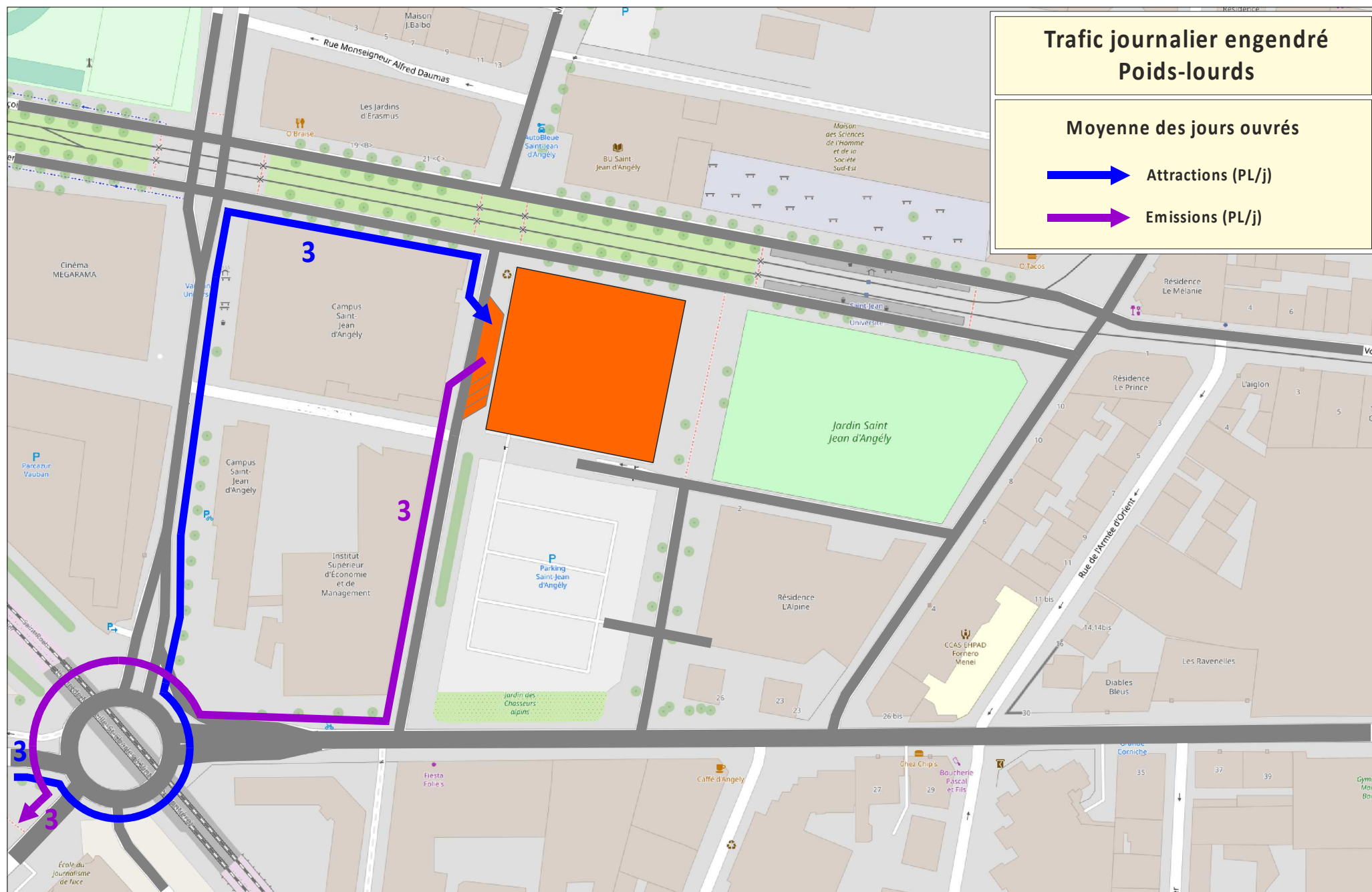
Les cartes des pages suivantes présentent la répartition estimée du trafic supplémentaire sur le réseau de voirie du secteur :

- pour les heures de pointe du lundi matin et du vendredi soir (le trafic engendré aux autres heures de pointe étant négligeable),
- pour le trafic moyen journalier (tous véhicules et poids-lourds).



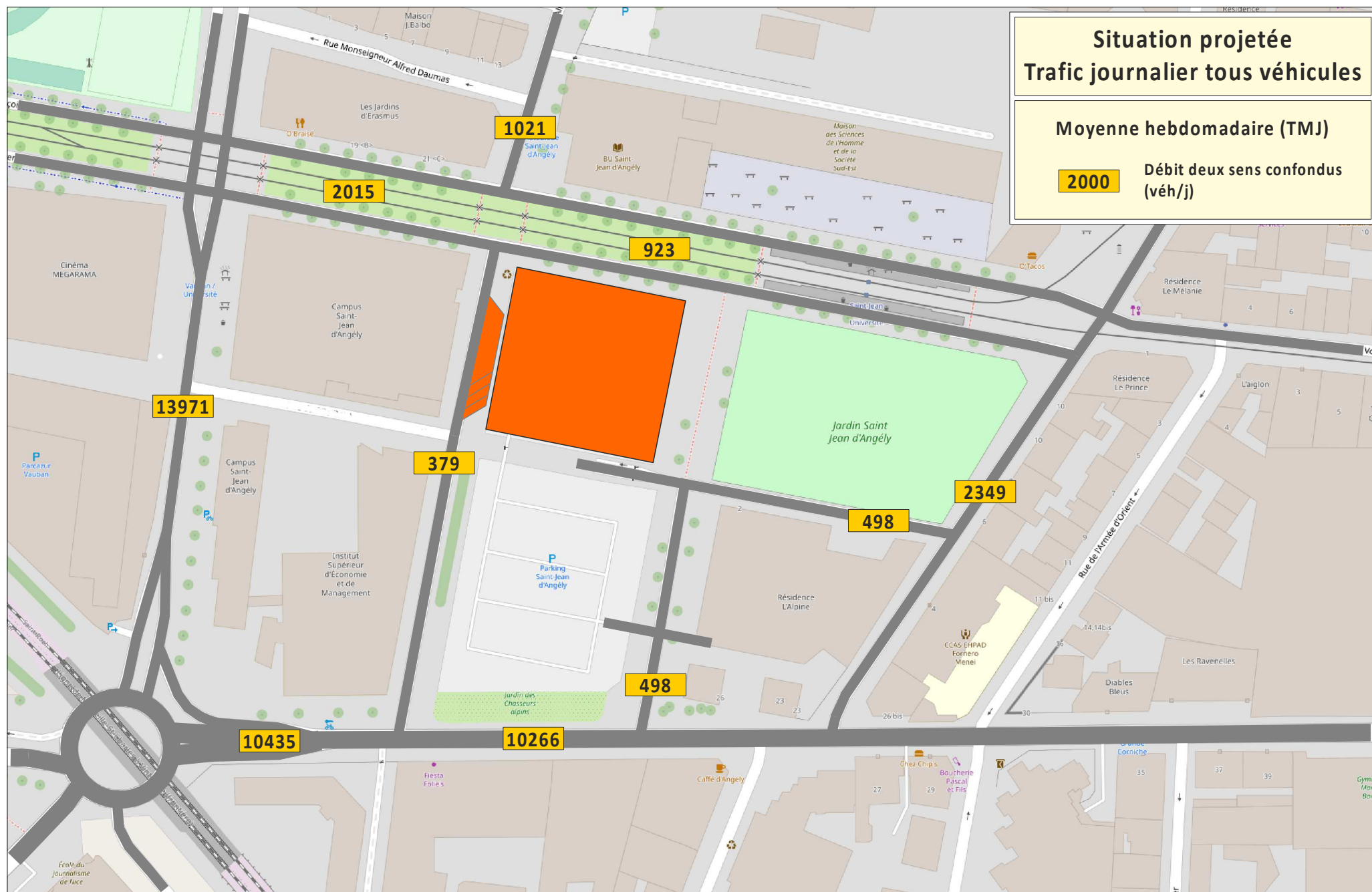






III.2.2 - Trafic en situation projetée

Les cartes des pages suivantes présentent le trafic moyen journalier estimé en situation projetée, pour l'ensemble des véhicules et pour les poids-lourds et bus.



2000 Débit deux sens confondus
((PL+Bus)/j)



III.2.3 - Impact sur les conditions de circulation

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du trafic moyen journalier sur les principales sections de voie impactées.

Voie	Situation initiale	Situation projetée	
Rue de Roquebillière	13 948	13 971	+ 0,2%
Av. des Diabls Bleus	10 390	10 435	+ 0,4%
Av. François Mitterrand	1 998	2 015	+ 0,9%
Rue Honoré Baillet / Rue Maryse Carlin	484	498	+ 2,9%
Rue du 22 ^{ème} BCA	362	379	+ 4,7%

*Évolution estimée du trafic moyen journalier (véh/j)
sur les principales sections de voie impactées*

L'évolution estimée du trafic est très faible sur les principales voies du secteur, avec une hausse de moins de 1% du trafic moyen journalier.

Sur la Rue du 22^{ème} BCA et sur la Rue Honoré Baillet / Rue Maryse Carlin, qui desservent le projet et le parking du campus, le trafic moyen journalier devrait rester faible (moins de 500 véh/j).

La majorité du trafic engendré par le projet devrait circuler en dehors des périodes de pointe.

La période la plus impactée devrait être le vendredi soir (départ en week-end des étudiants).

Le vendredi soir, le volume de trafic supplémentaire devrait être de l'ordre 73 UVP/h (32 arrivées/h et 41 départs/h), soit légèrement plus qu'une voiture par minute. Ce trafic supplémentaire ne devrait avoir qu'un faible impact sur les conditions de circulation.

Aux autres périodes de pointe, l'impact devrait être marginal.

III.3 - Stationnement

Sur la base des mêmes hypothèse que pour la génération de trafic, la demande en stationnement peut être estimée de la façon suivante :

- 34 voitures pour les résidents de la résidence étudiante (le jour et la nuit),
- 12 voitures pour les employés du restaurant universitaire (entre 6h00 et 14h30),
- 2 voitures pour les employés de la résidence étudiante (horaires de bureau).

Au total, la demande serait donc de :

- 48 voitures dans la journée du lundi au vendredi,
- 34 voitures la nuit.

Les enquêtes de stationnement ont montré qu'il restait 220 places libres le matin et l'après-midi dans les parkings de l'Université (parking en surface et parking en sous-sol sous les bâtiments), et 470 places libres la nuit.

La construction du projet de résidence étudiante et de restaurant universitaire, sur une partie du parking en surface, aura pour conséquence de réduire sa capacité d'une centaine de places environ.

Il devrait donc rester environ 120 places libres dans la journée et 370 places libres la nuit.

La capacité devrait donc rester suffisante pour accueillir dans de bonnes conditions le stationnement lié au projet.

De plus, le Crous dispose également de places disponibles dans un parking sous la résidence Romain Gary à proximité (à l'extrémité est de l'Av. François Mitterrand), et également dans un autre parking sous la résidence à l'extrémité ouest de l'Av. François Mitterrand.

Conclusion

Situation initiale

Le site du projet est bien relié aux quartiers environnants et aux grands axes de circulation de la ville de Nice par le réseau de voirie du secteur.

L'Av. des Diables Bleus (900 à 1 000 UVP/h) et la Rue de Roquebillière (1 300 UVP/h) supportent un volume de trafic important aux heures de pointe, avec une forte proportion de poids-lourds et de bus sur la Rue de Roquebillière.

Aux heures de pointe, le fonctionnement du carrefour giratoire Av. des Diables Bleus x Rue de Roquebillière est parfois difficile.

À l'heure de pointe du soir, la circulation est parfois difficile sur l'Av. des Diables Bleus en direction de la RM2564.

Les autres voies du secteur supportent un faible voire très faible volume de trafic aux heures de pointe.

Le site dispose d'une très bonne desserte par les transports en commun, avec 2 stations de la ligne 1 du tramway à proximité immédiate, la gare routière Vauban à proximité et la gare SNCF de Nice-Riquier à moins de 10 minutes.

Le site dispose d'une faible accessibilité à vélo en situation initiale, en l'absence d'aménagements cyclables structurants permettant de rejoindre les autres quartiers de Nice dans de bonnes conditions.

En matière de stationnement :

- l'offre publique en surface (environ 70 places) est saturée jour et nuit, avec une vingtaine de voitures en stationnement interdit sur la Rue du 22^{ème} BCA,
- les parkings de l'Université (523 places) disposent d'environ 220 places libres dans la journée d'environ 470 places libres la nuit,
- le parc-relais Parcazur Vauban n'est utilisable que par les usagers du tramway.

Situation fil de l'eau

À l'horizon prévisionnel de la livraison du projet étudié (2028), la « Promenade du Paillon - Saison 2 » devrait avoir été réalisée en totalité, apportant une amélioration des liaisons piétonnes et cyclables entre le site du projet et le centre-ville de Nice.

Situation projetée

Le projet prévoit la réalisation d'une résidence étudiante de 340 chambres et d'un restaurant universitaire qui proposera 1 000 à 1 100 repas par jour, du lundi au vendredi, le midi uniquement.

Le projet ne prévoit pas de réalisation d'un parking spécifique. Un emplacement réservé aux livraisons est prévu sur la Rue du 22^{ème} BCA, ainsi que 3 places de stationnement en épi réservées.

Le trafic engendré par le projet devrait être peu important, avec environ 31 véh/j (31 arrivées et 31 départs) en moyenne hebdomadaire. L'essentiel du trafic engendré devrait circuler en dehors des heures de pointe.

La période la plus chargée devrait être le vendredi soir (départ des étudiants en WE) avec un volume de trafic supplémentaire de 73 UVP/h (32 arrivées/h et 41 départs/h). Ce trafic supplémentaire ne devrait avoir qu'un faible impact sur les conditions de circulation.

Aux autres périodes de pointe, l'impact devrait être marginal.

Le trafic poids-lourds pour les livraisons devrait être de 3 poids-lourds par jour (3 arrivées et 3 départs) les jours ouvrés, tôt le matin en dehors des heures de pointe.

La demande en stationnement (48 voitures dans la journée, 34 voitures la nuit) pourra être accueillie dans les parkings existants de l'Université, qui devraient disposer d'environ 120 places libres dans la journée et 370 places libres la nuit après construction du projet.