



PROJET OXYGEN (BIOT)

NOTE SUR LES IMPACTS DÉPLACEMENTS TOUS MODES

27 février 2023



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) Gilles GAUTIER

Version V3

Référence ETR220137

Numéro CRM

Chrono

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V1	13/02/2023	Gilles GAUTIER	Laurent DIRINGER	Première émission
V2	15/02/2023	Gilles GAUTIER	Laurent DIRINGER	Ajout analyse carrefour de la Jarre
V3	27/02/2023	Gilles GAUTIER	Laurent DIRINGER	Prise en compte remarques

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Thibault MAURY	Egis Bâtiments
Jacques MASBOUNGI	Groupe Courtin

SOMMAIRE

1 - PRÉAMBULE	4
1.1 - Présentation du projet	4
1.2 - Objectifs de l'étude	4
2 - DESSERTE ACTUELLE DU SITE	5
2.1 - Organisation actuelle de desserte multimodale	5
2.1.1 - Desserte routière	5
2.1.2 - Desserte en transports en commun	6
2.1.2.1 - Réseau urbain	6
2.1.3 - Desserte en modes actifs.....	8
2.2 - Conditions d'accessibilité routière	9
2.2.1 - Niveaux de trafic	9
2.2.2 - Zones de congestion	10
2.2.3 - Capacité théorique d'écoulement du carrefour de la Jarre	12
2.2.4 - Accidentologie	13
3 - ÉVOLUTIONS ATTENDUES DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE	14
3.1 - Documents de planification	14
3.2 - BHNS « Bus-Tram » entre Antibes et Sophia Antipolis	15
3.3 - Aménagements routiers du secteur Saint Claude / Hauts d'Antibes	16
3.4 - Projet de Car à Haut Niveau de Service sur l'A8	17
3.5 - Étude d'amélioration des déplacements « tous modes » à l'échelle de la technopole de Sophia	18
3.6 - Synthèse	21
4 - ANALYSE DE L'IMPACT DU PROJET « OXYGEN »	22
4.1 - Estimation des trafics générés	22
4.1.1 - Méthodologie.....	22
4.1.2 - Hypothèses	22
4.1.2.1 - Rappel du programme.....	22
4.1.2.2 - Hypothèses de génération des flux.....	22
4.1.2.3 - Hypothèses de mobilité	23
4.1.2.4 - Hypothèses de distribution et d'affectation des flux	23
4.1.3 - Synthèse des trafics générés par le projet.....	25
4.2 - Analyse du fonctionnement circulatoire	26
4.2.1 - Accessibilité du site du projet.....	26
4.2.2 - Impact sur le fonctionnement du carrefour de la Jarre	26
5 - SYNTHÈSE	28

1 - PRÉAMBULE

1.1 - Présentation du projet

Le groupe Courtin porte un projet immobilier (bureaux, activités, co-living, restauration) baptisé « Oxygen », situé sur la commune de Biot au nord-est de la technopole de Sophia Antipolis, dans le secteur d'Eganaude.

Ce programme mixte comprend :

- Environ 4200 m² de locaux d'activités,
- Environ 6550 m² de bureaux,
- Environ 500 m² de restaurant,
- Environ 5000 m² d'hébergement, de type « co-living ».

Il se situe sur le tracé du futur Bus-Tram, transport en commun de type « BHNS » reliant le centre-ville et la gare d'Antibes à Sophia Antipolis et dont les travaux sont actuellement en cours.

Bien que bénéficiant à terme d'une très bonne desserte en modes actifs et en transport en commun, l'accessibilité routière au projet devrait toutefois rester attractive à court terme, dans l'attente d'une part, de la finalisation de l'opération BHNS entre le centre d'Antibes et la technopole, et d'autre part, de l'augmentation de capacité et de régularité des lignes ferroviaires littorales.

1.2 - Objectifs de l'étude

La présente étude vise à :

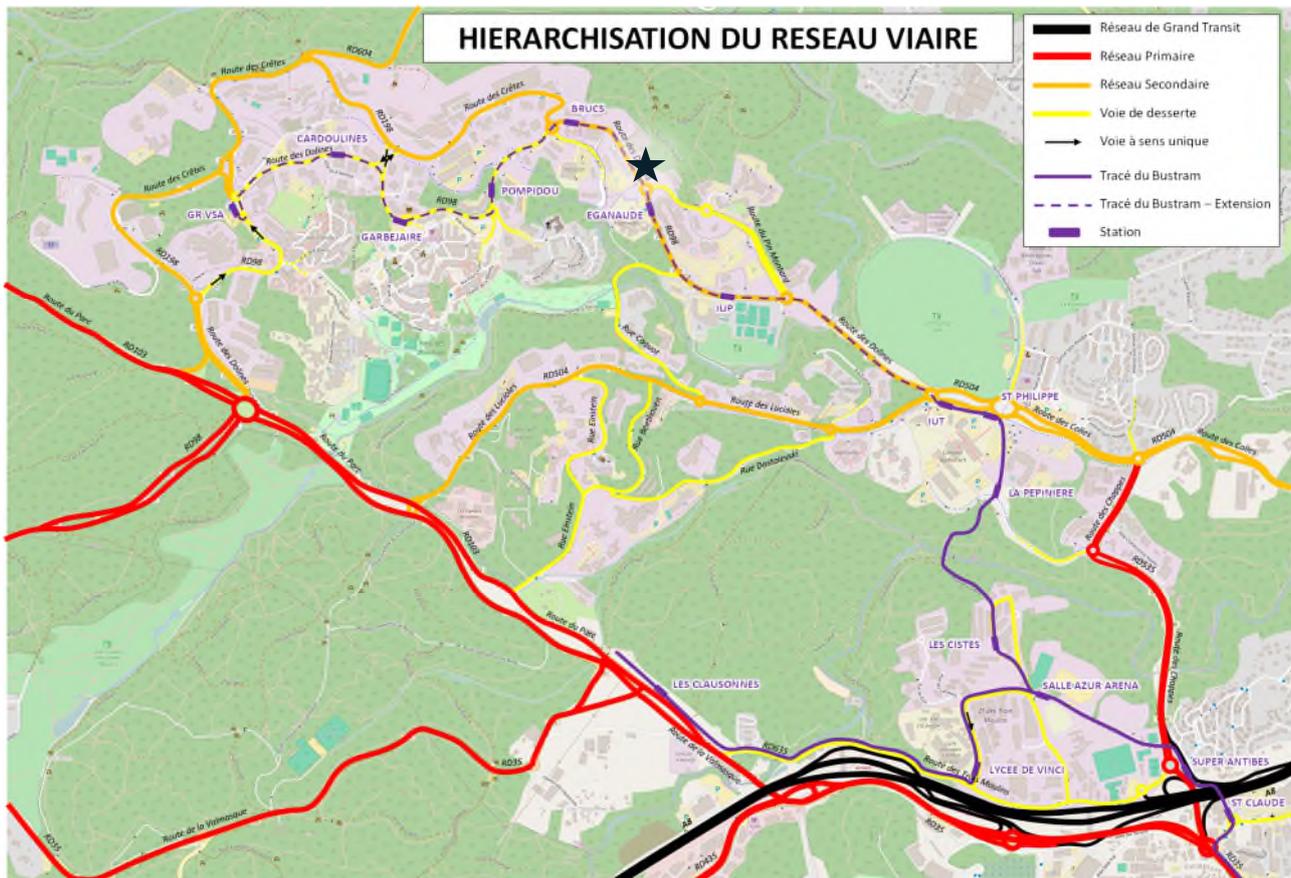
- Établir un diagnostic des conditions de desserte multimodale du site accueillant le projet, en situation actuelle comme prospective ;
- Estimer les flux de déplacements tous modes qui seront générés par l'opération, et évaluer leur impact potentiel sur le fonctionnement du secteur, accompagné si besoin des mesures compensatoires qui pourraient être associées pour limiter cet impact.

2 - DESSERTE ACTUELLE DU SITE

2.1 - Organisation actuelle de desserte multimodale

2.1.1 - Desserte routière

La topographie et l'organisation générale de la technopole contraignent le réseau viaire de Sophia Antipolis. Ainsi, à partir des deux principaux axes d'accès que sont la RD103 / route du Parc à l'ouest et la RD535 / route des Chappes à l'est, trois voies départementales ouest-est desservent le parc : la RD504 / route des Lucioles, la RD98 / route des Dolines, la RD198 / route des Crêtes.



Le projet est localisé sur la route des Dolines, entre les carrefours de la Jarre et des Brucs.

2.1.2 - Desserte en transports en commun

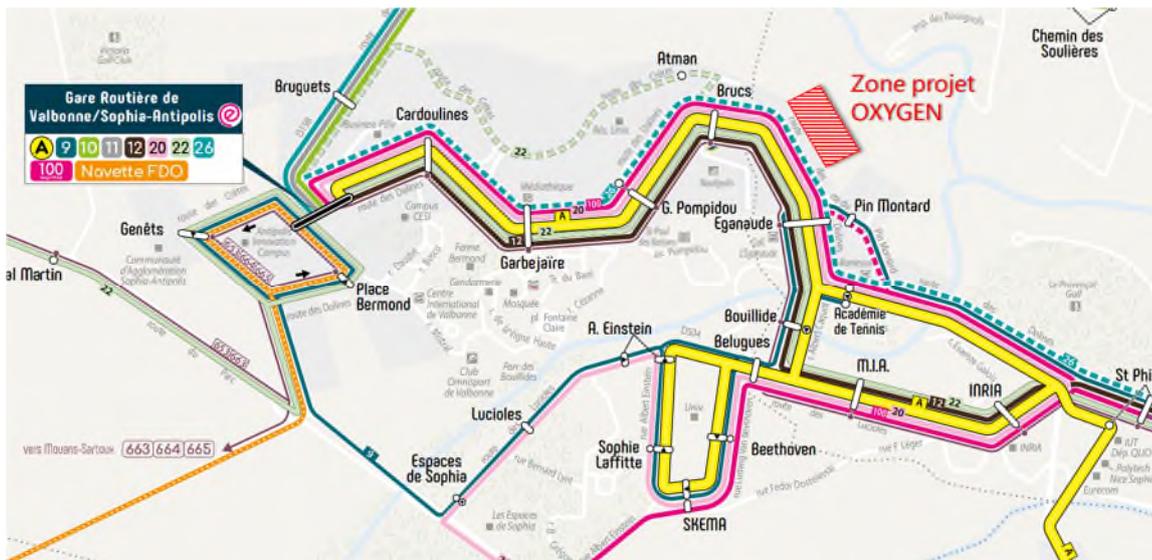
Trois points d'arrêts de transports en commun se situent à proximité immédiate du site :

- Un arrêt urbain **"Eganaude"** au Sud sur la Route des Dolines,
- Un arrêt urbain **"Les Brucs"** côté Nord sur la Route des Dolines,
- Un arrêt « **Pin Montard** » sur la Route du Pin Montard, à l'Est du carrefour de la Jarre.

2.1.2.1 - Réseau urbain

Le site bénéficie d'une desserte en transports en commun assurée par le réseau ENVIBUS, *via* :

- **Deux lignes majeures** du réseau :
 - Le Bus-Tram (Ligne A) entre Antibes et la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis (GR VSA).
 - La Ligne 100 express entre Juan-les-Pins et la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis.
- 5 autres lignes urbaines :
 - Ligne 9 : Centre-ville d'Antibes à GR VSA *via* les Trois Moulins.
 - Ligne 12 : PEM d'Antibes à GR VSA *via* Biot.
 - Ligne 20 : Vallauris Golfe Juan à GR VSA.
 - Ligne 22 : Bel Air à Foyer le Roc.
 - Ligne 26 : Villeneuve Loubet à GR VSA Sophia Antipolis.



Le site est également desservi par des lignes inter urbaines du réseau ZOU !

- 230 : Nice Albert – Gare Routière Valbonne Sophia Antipolis.
- 232 : Saint Laurent du Var - Gare Routière Valbonne Sophia Antipolis
- 233 : Vence – Gare Routière Valbonne Sophia Antipolis
- 630 : Cannes – Gare Routière Valbonne Sophia Antipolis – Valbonne village
- 650 : La Roquette sur Siagne – Gare Routière Valbonne Sophia Antipolis



Ainsi le site dispose d'une bonne desserte en transports en commun, que ce soit à partir d'Antibes et des communes de la CASA, comme des principales autres communes du département. Il se situe également à moins de 10 minutes de la gare routière de Valbonne / Sophia-Antipolis, nœud majeur du réseau de transports.

2.1.3 - Desserte en modes actifs

Le barreau de la RD98 qui longe le site est dépourvu d'aménagements cyclables. En revanche un trottoir confortable est présent côté Nord, séparé de la chaussée par une bande plantée.

Au niveau du carrefour giratoire de la Jarre, le site est connecté au réseau de **voies vertes interne à Sophia Antipolis**, vers l'Est via la route du Pin Montard et vers l'Ouest en site propre déconnecté du réseau de voiries routières.



A noter qu'une piste cyclable est en cours de réalisation au droit du terrain du projet.

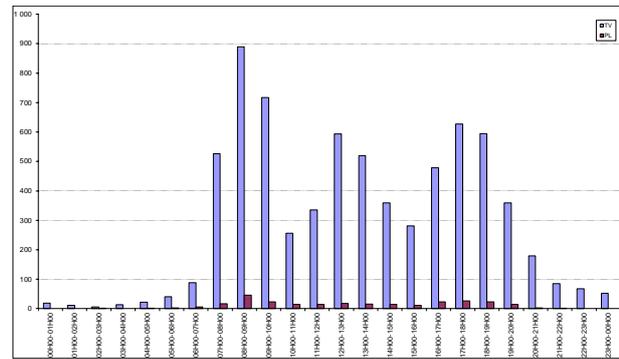
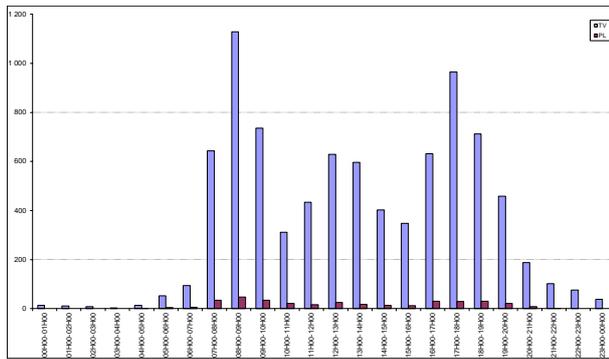
2.2 - Conditions d'accessibilité routière

2.2.1 - Niveaux de trafic

Les données de trafic disponibles sont issues d'une campagne de comptages automatiques et directionnels, réalisée en octobre 2018 par le bureau d'études Citec pour le compte de la CASA et du CD06. Un poste de comptage avait été positionné sur la route des Dolines, entre le carrefour de la Jarre et le carrefour des Brucs, soit juste au droit du projet.

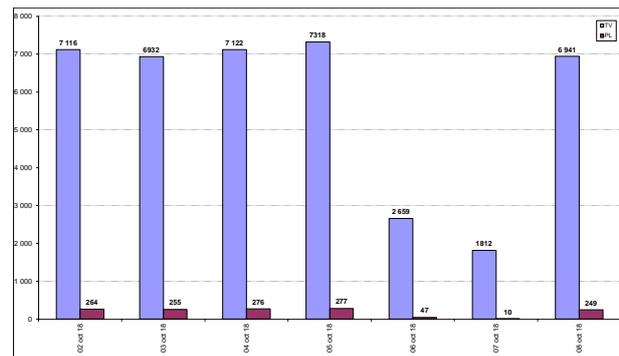
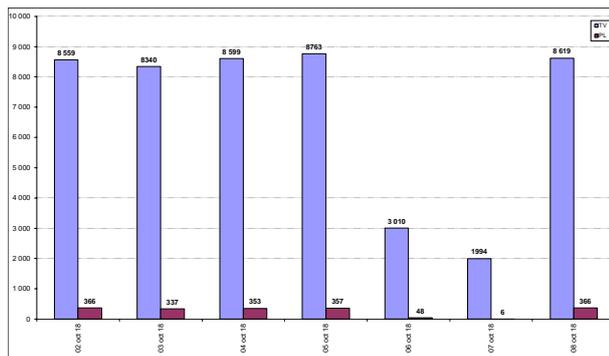
Sens 1 : Nord → Sud (Brucs → Jarre)

Sens 2 : Sud → Nord (Jarre → Brucs)



Évolution du trafic par heure au cours d'une journée type

Évolution du trafic par demi-heure au cours d'une journée type



Évolution du trafic journalier durant la période de comptage

Évolution du trafic journalier TV et PL durant la période de comptage

		Sens 1 : Nord → Sud	Sens 2 : Sud → Nord
Trafic tous véhicules	Moyenne journalière	6830 véh/j	5710 véh/j
	Moyenne jours ouvrables	8540 véh/j	7090 véh/j
	JO matin (7h – 10h)	830 véh/h	710 véh/h
	JO soir (16h – 19h)	760 véh/h	580 véh/h
Part des PL	Moyenne	3,8 %	3,4 %
	Jours ouvrables	4,1 %	3,7 %
	JO matin (7h – 10h)	4,8 %	3,8 %
	JO soir (16h – 19h)	4,2 %	3,9 %

Sur cette voie, le trafic apparaît élevé, que ce soit aux heures de pointe comme en moyenne journalière :

- Le trafic est légèrement déséquilibré, le sens nord → sud étant plus chargé que le sens inverse
- La pointe de trafic est atteinte le vendredi, mais la charge est globalement stable sur les jours ouvrés
- On ne relève pas de pendularité des flux, le sens nord → étant le plus chargé aux 2 heures de pointe.

2.2.2 - Zones de congestion

Les cartes page suivante présentant les conditions de circulation sur le secteur aux heures de pointe sur le secteur.

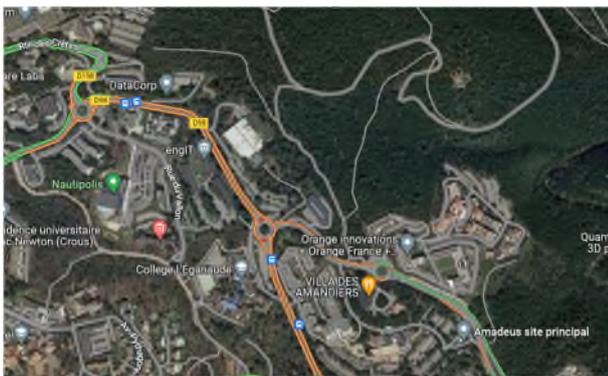
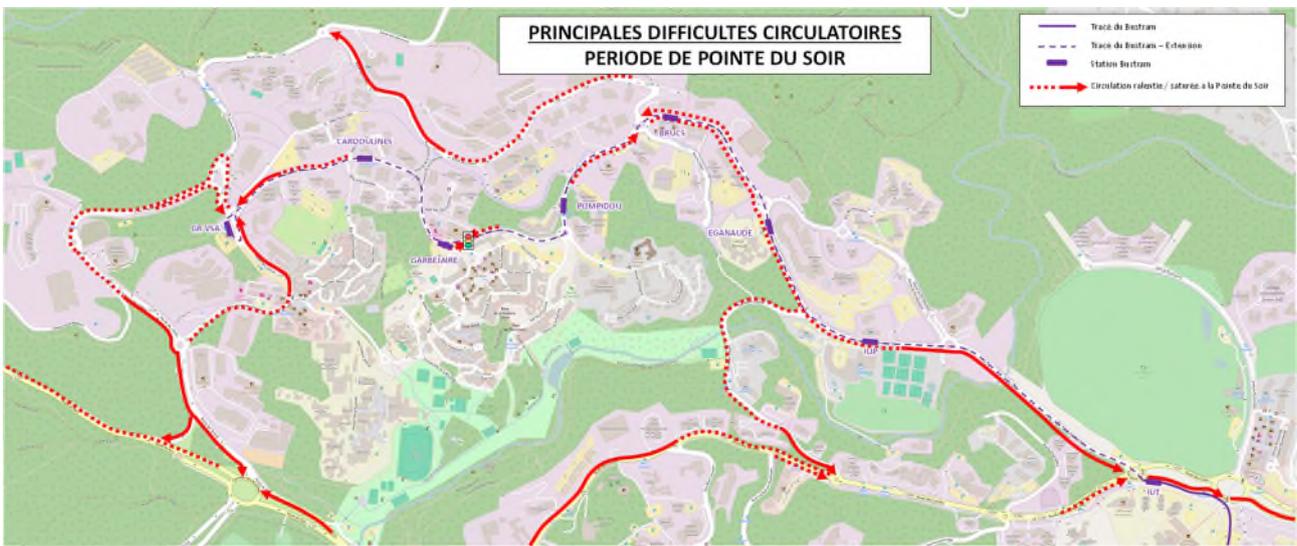
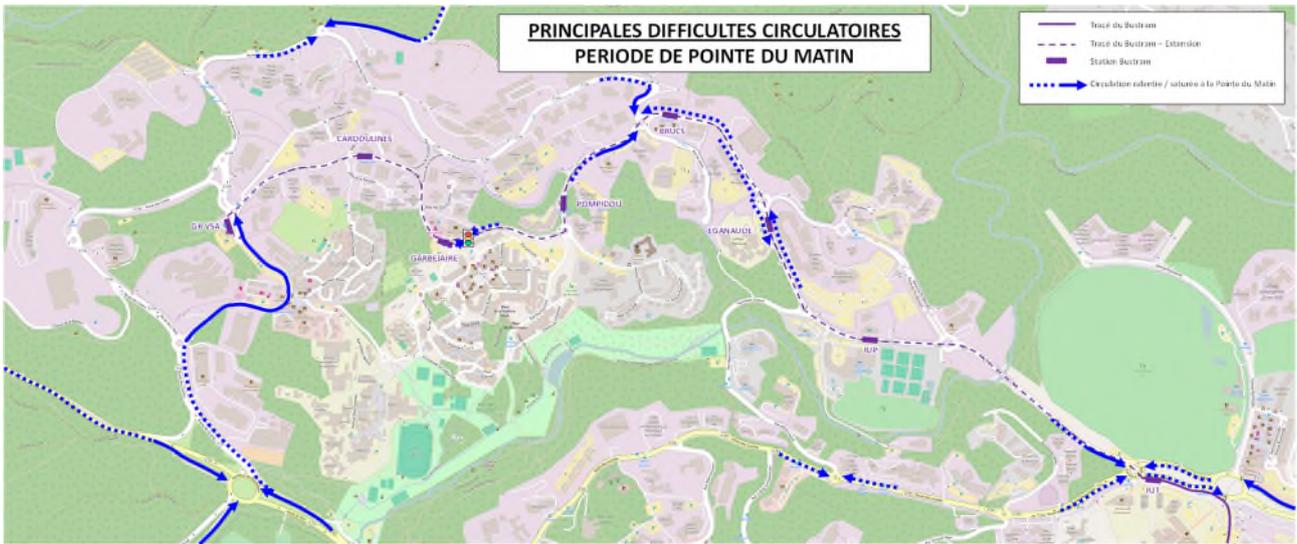
À l'heure de pointe du matin, ce sont principalement les entrées vers Sophia qui sont perturbées.

- À l'entrée Est du parc, les flux entrants vers Sophia induisent des ralentissements sur la RD504. Au carrefour du Golf, l'éclatement de ces flux entre la route de Dolines et la route des Lucioles pénalise l'insertion de la route des Dolines dans le sens ouest-est, occasionnant des rétentions ponctuelles, mais parfois importantes en longueur.
- On note aussi des ralentissements à la hauteur du collège Eganaude dans les deux sens, liés aux déposes-minutes sauvages du collège. Ces phénomènes sont très ponctuels.
- Au niveau du carrefour des Brucs, la sortie de Garbejaire est difficile, le flux est gêné par la descente de la route des Crêtes.

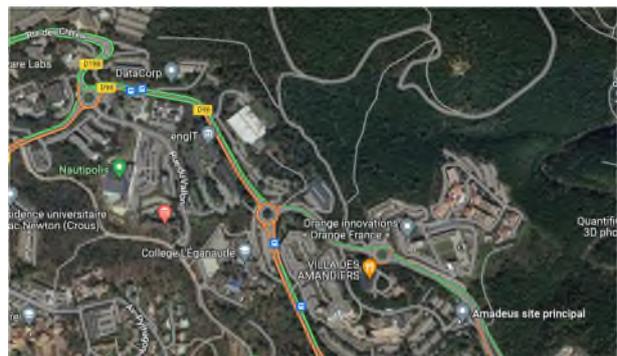
À l'heure de pointe du soir, à l'inverse, les perturbations sont principalement créées par les sorties de Sophia.

- À l'est, ce sont les saturations de la route des Chappes (dus à l'insertion sur l'A8) qui entraînent une saturation de la route des Colles et de la route des Dolines, et ce en moyenne jusqu'aux courts de tennis (en aval de la rue Caquot), et en pointe jusqu'aux Brucs. On note également des perturbations générées par les traversées piétonnes du carrefour de Saint Philippe.
- Cette saturation incite les automobilistes à chercher des itinéraires de shunt. La rue Caquot est ainsi utilisée, ce qui entraîne des congestions à son débouché sur la route des Lucioles. Ce report de trafic sur la route des Lucioles se traduit aussi par une gêne à l'écoulement de cette voie dans le carrefour du Golf.
- Un autre itinéraire de shunt est la route du Pin Montard, avec pour avantage que les flux arrivant par Pin Montard sur le carrefour d'Eganaude sont prioritaires sur ceux venant de la route de Dolines.
- Au niveau du carrefour de la Jarre, les déposes-minutes liées au collège ne sont pas gênantes ; en particulier, on ne relève pas de gêne significative dans le sens sud-nord. Il s'agit donc probablement de parents qui récupèrent leurs enfants en partant de Sophia, ils sont donc déjà dans la congestion.
- Le carrefour des Brucs est ponctuellement pénalisé par les saturations en aval, mais cette gêne reste ponctuelle.

La pointe du matin est la plus chargée, elle correspond aux heures d'embauches classiques pour les salariés du tertiaire, qui composent l'essentiel des emplois de la zone. Cet horaire correspond également aux horaires de début des classes et peut donc être associée aux mouvements de déposes d'élèves au collège de l'Eganaude dont l'entrée se fait sur la RD98 à proximité du carrefour giratoire de la Jarre.



ZOOM À LA POINTE DU MATIN



ZOOM À LA POINTE DU SOIR

2.2.3 - Capacité théorique d'écoulement du carrefour de la Jarre

L'évaluation du fonctionnement du carrefour de la Jarre est menée à l'aide du logiciel Girabase Version 4 en intégrant les mouvements directionnels routiers estimés en situation actuelle.

NB : en l'absence de comptages directionnels, nous avons considéré les mouvements tournants issus du calage 2017 du modèle MM06, recalés sur les comptages en section courante sur la route des Dolines (cf. §2.2.1).

Pour un carrefour giratoire, le niveau de fonctionnement s'apprécie à partir de la réserve de capacité par branche :

- Si elle est supérieure à 30 %, la branche est fluide,
- Si elle est comprise entre 5 % et 25 %, la branche est chargée, des files d'attente peuvent être prévisibles aux hyper-pointes. On examinera par conséquent la longueur de stockage maximale (indiquée en véh toutes files confondues) ;
- Si elle est inférieure à 5 % (et a fortiori si elle est négative), la branche est saturée. De fortes perturbations sont alors à craindre.

Nom du Carrefour : Carrefour de la Jarre Localisation : Péri Urbain Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 15/02/2023							
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 12,50 m Largeur de la bande franchissable : 7,20 m Rayon extérieur du giratoire : 19,70 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		Ilôt	Sortie
				à 4 m	à 15 m		
Pin Montard	0			3,50		5,00	3,50
INTEGRA / OXYGEN	42			3,50		0,00	4,00
Rte des Dolines Nord	96			3,50		5,00	4,00
Rte des Dolines Sud	251			3,50		7,00	4,00

Les résultats de l'étude de capacité sont présentés ci-après.

- Mouvements tournants et réserves de capacité par branche à l'HPM :

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	579	0	579
2	0	0	0	0	0
3	308	0	0	493	801
4	0	0	0	131	131
Total Sortant	308	0	579	624	1511

Le trafic géré par le carrefour reste faible, de l'ordre de 1500 uvp/h. Les réserves de capacité théoriques sont donc importantes, le fonctionnement du carrefour n'appelle pas de commentaires particuliers.

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Pin Montard	906	61%	0vh	3vh	1s	0,2h
INTEGRA / OXYGEN	873	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
Rte des Dolines Nord	676	46%	0vh	3vh	2s	0,4h
Rte des Dolines Sud	1096	89%	0vh	2vh	1s	0,0h

- Mouvements tournants et réserves de capacité par branche à l'HPS :

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	347	0	347
2	39	0	35	29	103
3	624	0	0	136	760
4	0	0	201	0	201
Total Sortant	663	0	583	165	1411

De même qu'à la pointe du matin, le carrefour n'est que peu chargé.

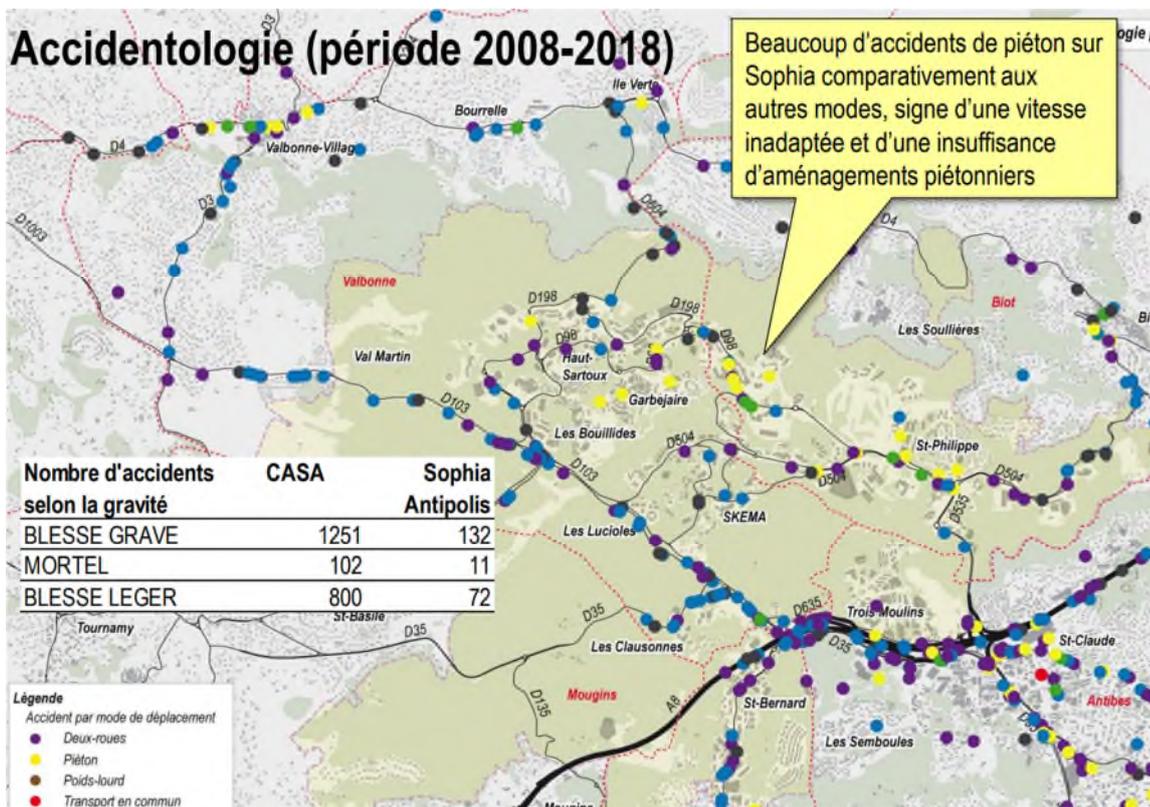
Le fonctionnement du carrefour n'appelle donc pas de commentaires particuliers.

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Pin Montard	1010	74%	0vh	2vh	1s	0,1h
INTEGRA / OXYGEN	919	90%	0vh	2vh	2s	0,1h
Rte des Dolines Nord	836	52%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rte des Dolines Sud	684	77%	0vh	2vh	3s	0,2h

2.2.4 - Accidentologie

La RD98, comme l'ensemble du réseau de voirie de Sophia Antipolis, compte un nombre d'accidents impliquant des piétons élevés.

Le secteur de la route des Dolines est sensiblement concerné, certainement de par la présence du collège, qui augmente mécaniquement le risque, avec la présence fréquente, récurrente et importante d'élèves aux abords du site.



3 - ÉVOLUTIONS ATTENDUES DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

3.1 - Documents de planification

Le Plan de Déplacements Urbains de la CASA, adopté le 05 mai 2008, en développant les alternatives à la voiture particulière, vise à permettre aux usagers de se déplacer librement avec le mode de leur choix. Cela passe par une politique cohérente des déplacements à l'échelle du territoire, en cohérence avec le SCOT. Cette politique se base sur sept points majeurs, qui sont autant d'axe de développement du PDU, à savoir :

- Promouvoir les transports collectifs, notamment par :
 - La modernisation du réseau Envibus (qualité de service, accessibilité) ;
 - La création d'un lien structurant Nord-Sud en BHNS (cf. ci-dessous) ;
 - Le développement de l'intermodalité par la réalisation d'un pôle d'échanges à la gare SNCF.

La promotion des transports collectifs se traduit par des objectifs de progression de la part modale des TC sur les principales liaisons, présentés dans le tableau ci-dessous :

Liaisons pertinentes	Part actuelle estimée	Part future estimée
1/ Valbonne/Biot - Centre Antibes	13%	20-25%
2/ Valbonne/Biot - Golfe Juan Cannes	10%	12%
3/ Valbonne/Biot - V. Loubet Nice	6%	12%
4/ Axe littoral interne CASA	8%	14-18%
5/ Axe littoral CASA / Cannes	13%	17-22%
6/ Axe littoral CASA / Nice	6%	15-25%

La part modale est établie sur les seuls modes motorisés et mécanisés (marche à pied exclue)

Sur les liaisons intéressant le secteur d'étude (principalement 1 et 3), le PDU se donne un objectif proche du doublement de la part modale des transports collectifs.

- Renforcer les liens entre la CASA et les territoires voisins, notamment en :
 - Ouvrant le territoire vers l'extérieur, grâce notamment au réaménagement du secteur Antibes-Péage (correspondant à notre secteur d'étude) ;
 - Accroissant les potentialités des grandes infrastructures routières et de transports collectifs, par exemple par la réalisation de P+R permettant :
 - ▶ Aux personnes résidant dans des secteurs non desservis par les TC d'y avoir accès ;
 - ▶ De retenir les flux migrants aux entrées des centres urbains pour y limiter la pression du stationnement.

Sur ce point, le PDU fixe comme objectifs de réduire les déplacements courts en automobile (< 2 km) et de stabiliser la part modale des deux-roues motorisés. Sur le secteur d'étude, du fait de la proximité du Bus-Tram et des échangeurs autoroutiers, il pourrait être intéressant de s'interroger sur l'intégration d'une fonction P+R dans les parkings du projet.

- Favoriser les circulations douces, en :
 - Densifiant le maillage en « modes doux » (piétons/cycles) pour relier les équipements de proximité et créer des itinéraires cyclables continus ;
 - Sécurisant les déplacements « doux » ;
 - Résorbant les effets de coupure ;
 - Visant une autonomie des déplacements pour tous, sans exclusions.

Sur ce point, le PDU se fixe le double objectif de tripler le nombre de déplacements à vélo et de porter la part modale de la marche à pied à 25 %.

- Agir pour des voiries plus sûres, en :
 - Résorbant les points noirs de fluidité et de sécurité ;
 - Unifiant le territoire en complétant le grand maillage viaire ;
 - Protégeant les villages ;
 - Harmonisant le traitement des voiries sur l'ensemble du territoire.

Sur le secteur d'étude, cela devrait se traduire par le traitement du secteur d'Antibes-Péage, qui est un des points noirs du réseau viaire.

- Renforcer le dynamisme des centres urbains et des villages ;

Le secteur d'étude n'est pas concerné par cet objectif du PDU.

- Encourager à une écomobilité des salariés et des scolaires, en :

- Encourageant les Plans de Déplacements Entreprise (PDE) ;
- Développant le covoiturage ;
- Promouvant l'écomobilité dans les écoles.

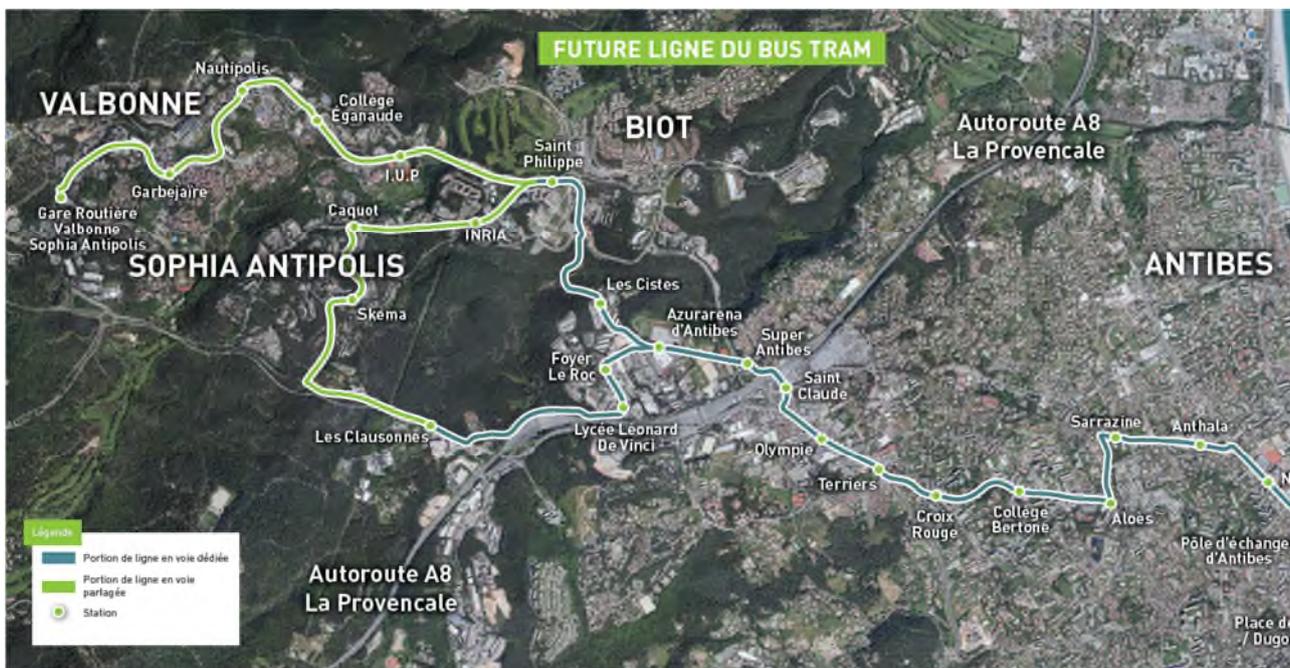
Le PDU ne fixe pas d'objectif quantitatif sur ces points. Néanmoins, l'établissement d'un PDE à l'échelle du projet « Village de Sophia » semble être une action pertinente. Par ailleurs, du fait de la création d'une offre de stationnement significative dans le cadre du projet, il apparaît opportun d'y intégrer une offre de stationnement de covoiturage.

- Aider aux changements de comportements à travers l'innovation et la communication.

Le secteur d'étude n'est pas spécifiquement concerné par cet objectif du PDU.

3.2 - BHNS « Bus-Tram » entre Antibes et Sophia Antipolis

En application des objectifs du PDU, la CASA porte le projet du Bus à Haut Niveau de Service reliant le centre-ville d'Antibes à la technopole de Sophia-Antipolis : le « Bus-Tram ».



Cette ligne consiste en une ligne à « antennes » (branches), reliant la Place de Gaulle (centre d'Antibes) à :

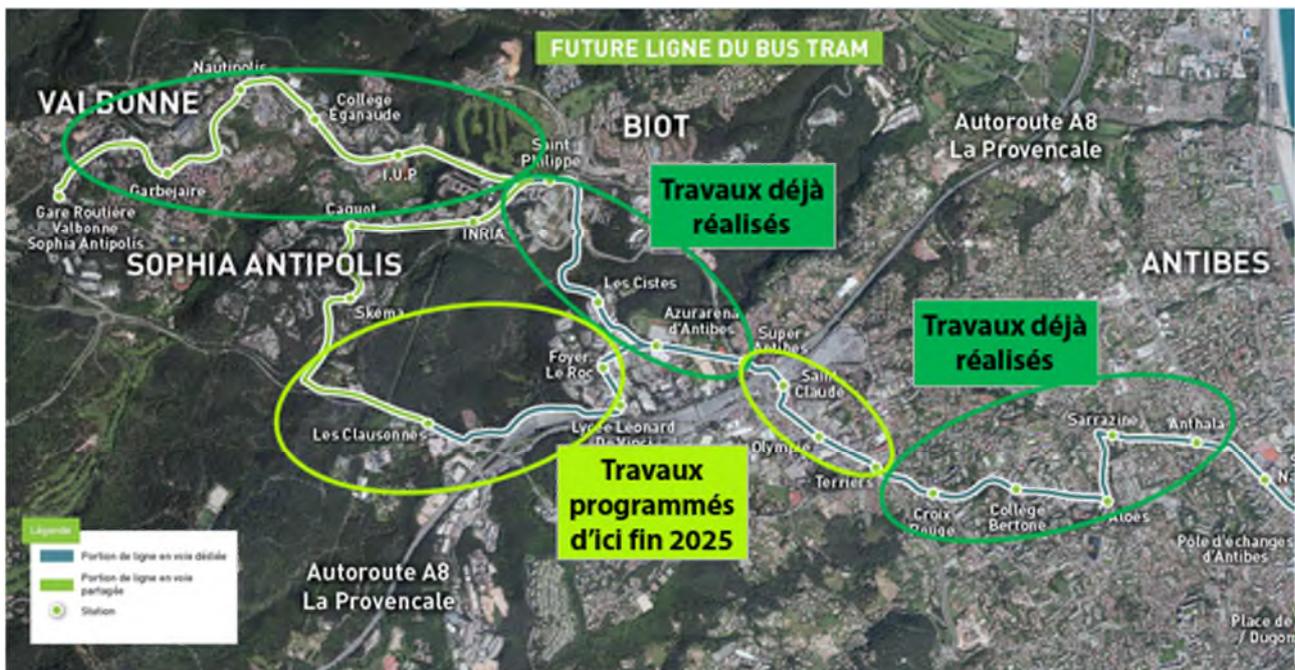
- La Gare Routière Valbonne Sophia-Antipolis (GR VSA) pour la première branche,
- La zone de Saint Philippe en passant par les Clausonnes pour la deuxième branche.

L'aménagement de cette ligne s'accompagne d'un réaménagement des voiries de « façade à façade », avec l'aménagement de cheminements piétons confortables et aux normes d'accessibilité ainsi que des cheminements cyclables dédiés.

À la mise en service complète du projet, la fréquence commerciale prévisionnelle du Bus-Tram sur le tronc commun et sur les deux branches est détaillée dans le tableau ci-dessous (issu du dossier d'enquête publique, volume F : étude socio-économique) :

LIGNE BUS-TRAM : LUNDI-VENDREDI		232 SERVICES A/R PAR JOUR	
Fréquence de passage en minutes	6h 7h 8h 9h 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h 19h 20h 21h 22h 23h 24h	10 (20)	6 (12)
		10 (20)	6 (12)
		10 (20)	30 (60)
LIGNE BUS-TRAM : SAMEDI+VACANCES		162 SERVICES A/R PAR JOUR	
Fréquence de passage en minutes	6h 7h 8h 9h 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h 19h 20h 21h 22h 23h 24h	20 (40)	10 (20)
		20 (40)	30 (60)
LIGNE BUS-TRAM : DIMANCHE		86 SERVICES A/R PAR JOUR	
Fréquence de passage en minutes	6h 7h 8h 9h 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h 19h 20h 21h 22h 23h 24h	30 (60)	20 (40)
		30 (60)	30 (60)

Les travaux du Bus-Tram sont actuellement engagés, selon la planification suivante :



Enfin, on notera que sans attendre la finalisation des travaux, le Bus-Tram a fait l'objet d'une mise en service provisoire au fil de l'eau de l'avancée des travaux.

3.3 - Aménagements routiers du secteur Saint Claude / Hauts d'Antibes

Dans le cadre des actions visant à désaturer le secteur d'Antibes-Péage, le CD06 et la CASA ont acté la réalisation d'aménagements routiers visant à désaturer à court terme le secteur des Hauts d'Antibes. Ces aménagements sont présentés sur la carte ci-après. Pour ce qui peut impacter le projet « Oxygen », on citera ainsi :

- Les réaménagements de voirie sur le giratoire de Provence (voie de shunt chemin de Saint Claude → A8, autopont Saint Claude → RD35) et la densification du maillage viaire entre la RD35, le chemin de Saint Claude et le chemin des Combes permettront d'améliorer le fonctionnement du giratoire de Provence, notamment pour les flux venant de la RD535 (donc de Sophia) et de l'A8 (depuis Nice).

Quant aux travaux sur la RD35, il s'agit des travaux du Bus-Tram (3^{ème} phase de travaux).



Source : CASA

3.4 - Projet de Car à Haut Niveau de Service sur l'A8

La technopole de Sophia-Antipolis est actuellement desservie depuis Nice par la ligne 230 du Zou !. Cette ligne de cars connaît un vif succès, puisqu'elle a transporté près de 655 000 passagers en 2013 et que la demande continue de progresser. Malgré une fréquence de 10 min aux heures de pointe, la ligne s'est retrouvée saturée, ce qui a motivé le CD06 à déployer des cars à étage entre octobre 2015 et mars 2016 pour accroître l'offre.

En parallèle, ESCOTA et le CD06, ainsi que la Région PACA en tant qu'autorité organisatrice depuis le 1^{er} septembre 2017, ont initié une démarche visant à améliorer le niveau de service de cette ligne en améliorant et en fiabilisant les temps de parcours entre Nice et Sophia, de façon à disposer à terme d'un Car à Haut Niveau de Service (CHNS) reliant la technopole à Nice (et notamment à la deuxième ligne de tramway, mise en service fin 2019). Cela devrait permettre de faciliter globalement le report modal vers les transports en commun.

Dans le secteur d'étude, et sans attendre la mise en place complète du CHNS, il est prévu que la ligne 230 puisse emprunter les aménagements du Bus-Tram « branche Sophia ». Les études pour cette ligne de CHNS sont en cours, comme la définition de son calendrier de réalisation. Il faut néanmoins noter que, les travaux se faisant sur le domaine autoroutier, les procédures sont complexes et peuvent nécessiter la mise en place

de phases d'expérimentation (notamment dans le cas où les cars circuleraient sur la bande d'arrêt d'urgence de l'A8).

3.5 - Étude d'amélioration des déplacements « tous modes » à l'échelle de la technopole de Sophia

Pour permettre la poursuite du développement économique et l'écoulement des importants trafics attendus dans le secteur élargi du complexe autoroutier d'Antibes et de la technopole de Sophia-Antipolis, le Département des Alpes-Maritimes et la CASA ont réalisé conjointement, entre 2018 et 2020, une vaste étude de faisabilité portant sur l'amélioration des conditions de circulation et d'échanges « tous modes confondus » dans ce périmètre stratégique.

Les objectifs de cette étude sont :

- D'identifier et de localiser les points de saturation actuelle et à venir, au niveau des échanges entre l'A8 et le réseau routier départemental et communal, mais aussi sur le réseau départemental de desserte de la technopole de Sophia, et vers les zones d'activités existantes et en projet ;
- De fournir des solutions d'aménagements techniques tous modes à court (2025), moyen (2030) et long terme (2040) permettant d'améliorer les conditions d'écoulement des différents trafics, VL, TC, cyclable (dont parcs de rabattement pour l'intermodalité « VL / TC », « VL / covoiturage » et « VL / cycles » ;
- De donner les éléments techniques et financiers permettant de négocier un cofinancement entre les maîtres d'ouvrage porteurs des projets urbains et commerciaux du secteur.

Scénarios retenus pour la modélisation :

Suite aux éléments collectés et aux échanges avec les collectivités partenaires, les scénarios suivants ont été étudiés aux horizons 2025 et 2030 :

- Scénarios « fil de l'eau », composés des infrastructures routières et TC existants (horizon 2018-2020) et des données socio-économiques à 2025 et 2030 ;
- Scénarios de référence : ils intègrent les projets d'infrastructure qui sont des « coups partis », comme par exemple le BHNS jusqu'à Saint Philippe, les aménagements sur le chemin de Saint Claude et le giratoire de Provence ;
- Scénarios de propositions : ils prennent en compte diverses infrastructures routières et TC selon les tableaux ci-après, ils ont pour but d'évaluer l'impact de ces propositions. Plusieurs variantes ont été testées à ces horizons prospectifs, dont notamment :
 - Une proposition « 2025 TC+ » afin d'évaluer l'impact du BHNS sur Roumanille,
 - Une proposition « 2030 TC+ » afin d'évaluer l'impact du BHNS en direction de Cannes.

Tableau 1 : Liste des infrastructures routières prises en compte dans la modélisation

No CG06	No Citec	Description de l'infrastructure	Prop. 2025	Prop. 2025 TC+	Prop. 2030	Prop. 2030 TC+
PI 0	BR16	desserte des Fuguerets				
PI 1	BR13	Clausonnes, élargissement du passage sous l'A8				
PI 2	BR2	St-Philippe, barreau Sophitec-rue F. Léger	X	X	X	X
PI 4A	BR4	Sophia Nord, prolongement de la rte des Crêtes entre Brucs et Amandiers	X	X	X	X
PI 4B	BR18	Sophia Nord, rocade nord Sophia entre RD604 et PI 4			X	X
PI 6	BR15	reprise des voiries aux abords du centre commercial des Clausonnes	X	X	X	X
PI 8 A	BR14	Trois Moulins, mise à double sens de la RD 635	X	X	X	X
PI 8 B	BR8	Trois Moulins, élargissement RD635 entre AzurArena et Lycée professionnel	X	X	X	X
PI 9	BR9	Giratoire des Semboules et franchissement au-dessus de l'A8			X	X
PIA 10		Semboules, nouvelle bretelle d'accès A8 en direction de Nice (shunt Terriers)	X	X	X	X
PI 11	BR11	Semboules, liaison entre St-Bernard et les Semboules			X	X
PI 12		autopont ch. de St-Claude/RD35 au-dessus du giratoire Provence	X	X	X	X
PI 13	BR13	St-Bernard, adaptation du raccordement entre RD435 et RD35	X	X	X	X
PIA 14		Hauts d'Antibes, amélioration accès A8 en direction de Nice (shunt St-Claude)	X	X	X	X
PI 15		Hauts d'Antibes, giratoire et ch. Coutelier	X	X	X	X
PI 16		Hauts d'Antibes, nouveau barreau St-Claude/Weisweiler (ex Conforama)	X	X	X	X
PI 17		St-Bernard, giratoires du Fond de Cine et du SDIS (Impiniers ?)				
PI 18	BR17	RD 103, Réaménagement du carrefour des Lucioles en dénivelé	X	X	X	X
PI 19		RD 103, section val Martin-Bouillides, piste cyclable et shunt	X	X	X	X
PI 20		RD 103, section Fauvette-Val Martin, amélioration piste cyclable et carrefours				
PI 21		Sophia Nord, Amélioration rte des Crêtes en particulier le giratoire des Crêtes			X	X
PI 22		Sophia Nord, Elargissement de la route des Macarons (RD604)				
PI 23	BR18	Prolongement RD604 entre la RD 2085 et la RD4			X	X
PI 24		Biot, Elargissement du pont sur la Brague (RD504)				
PI 25		Biot, Amélioration giratoire des Chappes (RD504/RD535)				
PI 26		Hauts d'Antibes, viaduc au-dessus de Weisweiler	X / -	X	X	X
PI 30		Mougins, amélioration carrefour RD35 St- Basile				
PI 31		Mougins, amélioration carrefour RD3/RD98 (giratoire Ouvéa)				
		<i>option avec ou sans viaduc</i>				

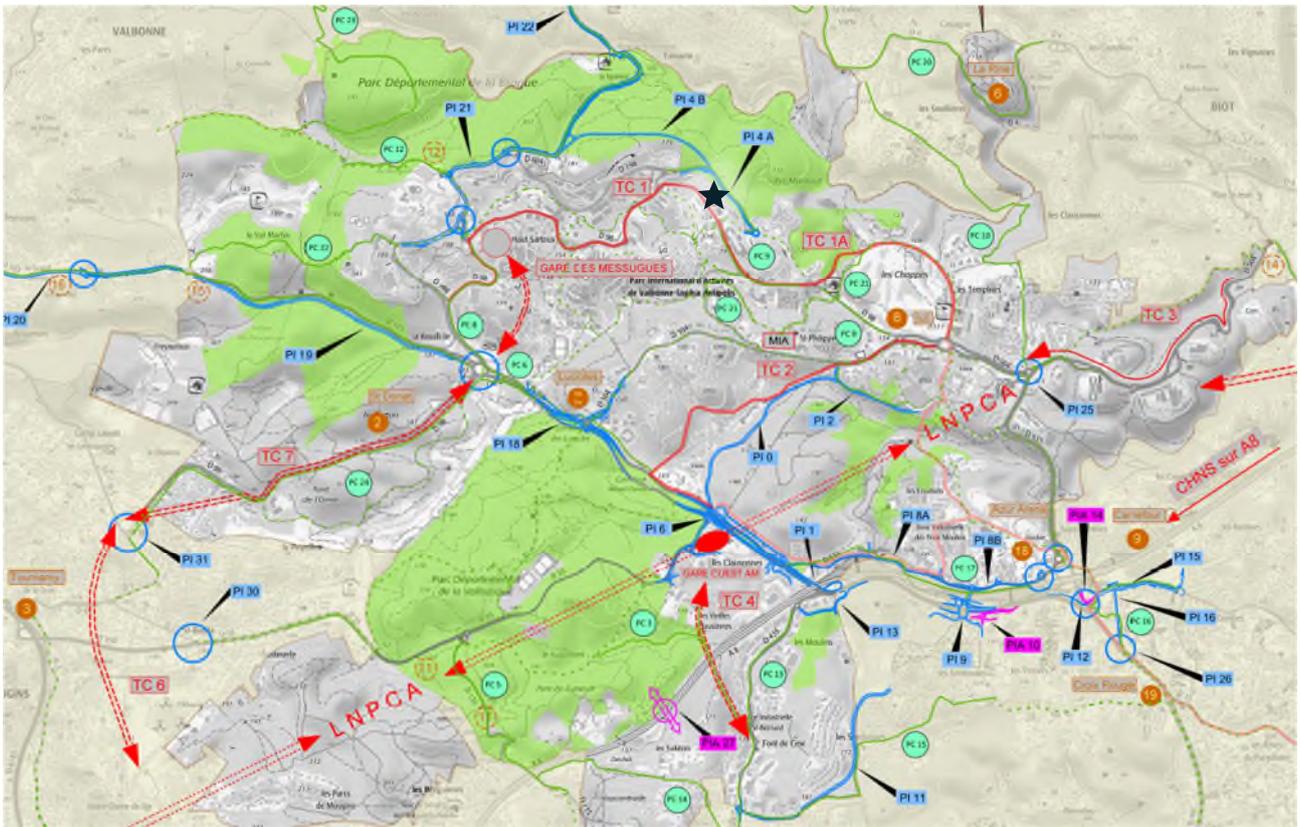
Les croix rouges servent à mettre en évidence les changements entre les scénarios.
La première colonne du tableau suit la numérotation des infrastructures selon le CG06 et la deuxième reprend les numéros Citec présentées dans le rapport 6.

Source : CD06 / Citec

Tableau 2 : Liste des infrastructures modélisées en matière de transport en commun

No CG06	No Citec	Description de l'infrastructure	Prop. 2025	Prop. 2025 TC+	Prop. 2030	Prop. 2030 TC+
TC 1	11 à 20	D98, site propre BHNS entre Eganaudes et GR Meissugues	X		X	X
TC 1A	7, 8	St-Philippe, site propre BHNS entre St-Philippe et Eganaude par Romanille		X	X	X
TC 2	3 à 6	site propre BHNS entre Clausonnes et E. Galois par rue Einstein			X	X
TC 3	30 à 32	RD 504, voie de droite montante réservée TC et covoiturage	X	X	X	X
TC 4	50 à 54	St-Bernard, tracé TC entre St-Bernard et Clausonnes				
TC 5		Villeneuve-Loubet, liaison TC Villeneuve-Biot-Sophia				
TC 6		Mougins, raccordement BHNS entre Font de l'Orme et BHNS Cannes				X
TC 7	41, 42	Mougins RD 98, amélioration progression TC Font de l'Orme			X	X
TC 8	21, 40	RD 98, voie bus partielle entre Bouillides et GR des Meissugues			X	X
CHNS	60	A8, voie réservée TC en approche d'Antibes Péages et en approche de Nice			X	X

Source : CD06 / Citec



Source : CD06 / Citec

Sur le secteur d'étude, les projets pris en compte dans les réflexions sont les suivants :

- TC 1 : BHNS entre Saint Philippe et la gare routière → pris en compte
- PI 4 : prolongement de la route des Crêtes entre Brucs et Amandiers → non pris en compte

Déplacements & parts modales journalières estimées en lien avec le périmètre de Sophia-Antipolis :

Tableau 3 – Déplacements totaux en lien avec le périmètre de Sophia Antipolis¹ des scénarios 2025

	MD	TC	VP	Total
2025 Fil de l'eau	45 412	11 800	249 102	306 314
2025 Référence	61 084	24 127	229 194	314 405
2025 Propositions	55 318	44 742	222 829	322 889

Tableau 4 – Déplacements totaux en lien avec le périmètre de Sophia Antipolis des scénarios 2030

	MD	TC	VP	Total
2030 Fil de l'eau	51 764	13 872	279 707	345 342
2030 Référence	68 692	27 538	249 452	345 682
2030 Propositions	57 303	53 316	238 364	348 983

Tableau 5 – Parts modales en lien avec le périmètre de Sophia Antipolis des scénarios 2025

	MD	TC	VP	Total
2025 Fil de l'eau	15%	4%	81%	100%
2025 Référence	19%	8%	73%	100%
2025 Propositions	17%	14%	69%	100%

Tableau 6 – Parts modales en lien avec le périmètre de Sophia Antipolis des scénarios 2030

	MD	TC	VP	Total
2030 Fil de l'eau	15%	4%	81%	100%
2030 Référence	20%	8%	72%	100%
2030 Propositions	16%	15%	68%	100%

Source : CD06 / Citec

Ainsi dès l'horizon 2025, les modélisations confirment la forte progression possible de la part modale « TC » vis-à-vis des autres modes mécanisés « VP/2RM » : la part modale TC passerait de 4 % à 14 % en 2025, voire 15 % en 2030.

À terme, la part modale « VP/2RM » pourrait ainsi passer de 76 % en actuel à 69 % en 2025 puis 68 % en 2030.

3.6 - Synthèse

Situé sur le tracé du Bus-Tram, le site d'implantation du projet « Oxygen » bénéficie ainsi d'une **situation privilégiée en matière de desserte multimodale et intermodale.**

4 - ANALYSE DE L'IMPACT DU PROJET « OXYGEN »

4.1 - Estimation des trafics générés

4.1.1 - Méthodologie

L'évaluation des flux de déplacements générés par le projet est effectuée selon les étapes suivantes :

- La génération : il s'agit du trafic attiré ou émis
 - Par chacun des différents types de surfaces du programme ;
 - Aux différentes heures de pointe : HPM « heure de pointe du matin », HPS « heure de pointe du soir » ;

Comme le projet s'inscrit sur le site Integra qui était en activité lors de la réalisation des comptages, les flux générés par Integra seront également calculés ; l'impact réel du projet correspond en effet au supplément de trafic induit par le projet « Oxygen ».

- La distribution : ce sont les origines-destinations prévisionnelles des usagers ;
- L'affectation : c'est le choix des itinéraires utilisés pour aller d'une origine à une destination.

Pour ce faire, la génération est établie sur la base d'hypothèses de mobilité et de ratios de génération définis pour chaque type d'usagers concernés par les différentes surfaces du programme (employés, visiteurs). Les ratios utilisés sont issus des documents existants (source CEREMA) et de l'expérience d'EGIS sur de nombreuses études similaires.

4.1.2 - Hypothèses

4.1.2.1 - Rappel du programme

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- Pour le site « Integra » :
 - 6500 m² SDP
 - 100 salariés à la fermeture du site, 150 salariés au plus fort de l'activité
- Pour le projet « Oxygen » :
 - Des surfaces de bureaux : 6 650 m²
 - Des surfaces d'activités « Life Science » : 4 200 m²
 - Un restaurant : 500 m²
 - Un site de Co living de 150 chambres,
 - Des parkings, pour un total de 534 emplacements :
 - ▶ 365 emplacements destinés aux bureaux et activités, ainsi qu'au restaurant.
 - ▶ 128 places destinés au Co living
 - ▶ 41 places en extérieur.

4.1.2.2 - Hypothèses de génération des flux

Nous proposons de retenir les hypothèses suivantes :

- Pour les locaux d'activités (bureaux, surfaces tertiaires) :
 - Bureaux : nous proposons de retenir une hypothèse de 1 emploi pour 20 m² SDP, soit une valeur moins contraignante que le minimum d'1 emploi pour 12 m² (utilisé par exemple pour les études de

sécurité des bâtiments) mais plus cohérente avec les pratiques actuelles d'aménagement de bureaux ;

- « Life Science » : en l'absence d'une définition précise des activités qui y seront accueillies, nous proposons de retenir une hypothèse de 1 emploi pour 50 m² SDP
- Mobilité journalière pour les déplacements domicile-travail : 2 déplacements par jour
- Mobilités en heure de pointe : 50 % des flux journaliers générés à l'HPM, 50 % des flux générés à l'HPS
- Répartition des flux entrants / sortants : 80 % / 20 % à l'HPM, 20 % / 80 % à l'HPS
- Pour les clients du restaurant :
 - Ratio « surface utile » / « surface totale » : 80 %
 - Surface de salle par couvert : ce ratio est fortement dépendant du type de restauration (cafétéria, fast-food, brasserie, restaurant gastronomique). À défaut de connaître le type de restaurant qui s'implantera précisément sur le projet nous proposons de retenir une hypothèse moyenne de 1,3 m²/couvert.
 - Hypothèse de remplissage de la salle : 100 % avec en moyenne 1,2 service par table le midi, 50 % avec en moyenne 1 service par table le soir ;
 - Nous considérons également que 80 % de la clientèle du restaurant viendra du projet « Oxygen »
- Pour les employés du restaurant :
 - Taux d'employés : 1 emploi pour 16 m²
 - Taux de présence quotidienne (hors vacances maladie...): 86 %, correspondant à la moyenne nationale
 - Mobilité journalière pour les déplacements domicile-travail : 2 déplacements par jour
 - Mobilités en heure de pointe : 20 % des flux journaliers générés à l'HPM, 20 % des flux générés à l'HPS
 - Répartition des flux entrants / sortants : 80 % / 20 % à l'HPM, 20 % / 80 % à l'HPS
- Pour le co-living :
 - Les **150 appartements** composants le Co living sont chacun prévus pour accueillir **une personne**.
 - Il est considéré que **50% des résidents** seront directement **liés au site**.
 - Les hypothèses de fonctionnement sont construites sur la base d'hypothèses classiquement employées pour l'hôtellerie :
 - ▶ Le matin : 1 véhicule émis pour 100m² SDP, 0,5 véhicule attiré pour 100m² SDP
 - ▶ Le soir : 0,5 véhicule émis pour 100m² SDP, 1 véhicule attiré pour 100m² SDP

4.1.2.3 - Hypothèses de mobilité

Nous retenons l'hypothèse d'un **taux de présence** simultané sur site de **80%**.

Les parts modales pour les déplacements domicile-travail correspondent aux hypothèses disponibles.

- **81 %** de part modale pour les **véhicules motorisés** (VL et deux-roues motorisés).
- **14 %** pour les **transports en commun**.
- **5 %** pour les **modes actifs** (vélo, marche à pied).

4.1.2.4 - Hypothèses de distribution et d'affectation des flux

Pour estimer la distribution des flux du projet, nous nous sommes basés sur les enseignements de l'enquête sur les salariés de la technopole, menée par la CCI Nice Côte d'Azur et le Club des Entreprises en 2015.

Le tableau ci-après détaille ainsi la commune de résidence des salariés et étudiants de Sophia-Antipolis, en fonction de leur secteur d'emploi/études.

LOCALISATION DES SALARIES ET ETUDIANTS DE SOPHIA-ANTIPOLIS, PAR SECTEUR															CCINICE CÔTE D'AZUR		
SECTEURS COMMUNES	CRETES 1	CRETES 2	CRETES 3	DOLINES	MESSUGUES	GARBEAIRE	LES LUCIOLES 1	LES LUCIOLES 2	PIN MONTARD	SAINTE PHILIPPE	CHAP PÈS	ROUMANILLE	TROIS MOULINS	FONT DE L'ORME	SAINTE BERNARD	TOTAL	%
ANTIBES	64	92	156	221	327	0	950	1	1187	122	167	29	108	196	14	3570	23,97
NICE	8	55	121	158	157	0	240	4	401	132	76	30	21	116	3	1514	10,17
VALBONNE	12	59	95	87	413	0	315	2	208	53	56	1	29	76	1	1395	9,37
GRASSE	6	31	62	90	199	0	99	0	200	26	48	3	14	123	1	896	6,02
BIOT	6	28	33	50	195	0	115	0	163	46	42	6	26	35	1	740	4,97
MOUGINS	7	17	32	56	148	0	59	0	139	13	35	3	14	86	1	603	4,05
VALLAURIS	10	17	47	48	93	0	65	0	142	18	24	3	33	52	6	548	3,68
CANNES	4	15	53	44	67	0	74	0	72	3	21	6	14	99	3	471	3,16
CAGNES SUR MER	3	25	37	39	75	0	66	0	90	6	23	1	9	41	1	413	2,77
MOUANS SARTOUX	1	19	18	30	153	0	34	0	80	9	14	0	4	42	2	405	2,72
LE CANNET	2	10	39	38	62	0	58	0	66	9	22	1	18	75	2	400	2,69
VILLENEUVE LOUBET	3	13	31	33	119	0	38	0	75	9	24	0	10	28	0	380	2,55
ROQUEFORT LES PINS	3	12	18	45	111	0	43	0	62	4	19	1	2	29	2	348	2,34
TOTAL	129	393	742	939	2119	-	2156	7	2885	450	571	84	302	998	37	11683	79
AUTRES COMMUNES	32	158	301	391	632	-	378	4	519	56	222	17	107	385	8	3210	21
TOTAL GENERAL	161	551	1043	1330	2751	-	2534	11	3404	506	793	101	409	1383	45	14893	100
%	1,08	3,70	7,00	8,93	18,47	-	17,01	0,07	22,86	3,40	5,32	0,68	2,75	9,29	0,30	100	

Sur cette base, nous retenons comme hypothèse que les déplacements induits par le projet se répartiront selon les mêmes proportions que celles des actifs de la technopole, étant donné que la grande majorité des déplacements générés seront issus des déplacements domicile-travail des actifs.

Cette répartition géographique est alors affectée sur le réseau viaire selon les hypothèses suivantes :

NOMBRE D'ACTIFS PAR COMMUNE (pour 100 actifs)	DISTRIBUTION / AFFECTATION PAR ACCES		
	Route des Dolines Nord	Route du Pin Montard	Route des Dolines Sud
Antibes		70%	30%
Nice		70%	30%
Valbonne	100%		
Grasse	50%		50%
Biot		70%	30%
Mougins	40%	20%	40%
Vallauris	50%		50%
Cannes		30%	70%
Cagnes sur Mer		70%	30%
Mouans Sartoux	100%		
Le Cannet		30%	70%
Villeneuve Loubet		70%	30%
Roquefort	100%		
Autres	50%	25%	25%
TOTAL	100	32%	29%

4.1.3 - Synthèse des trafics générés par le projet

- Pour le site Integra (situation actuelle) :

Site actuel INTEGRA	
<i>déplacements véhicules</i>	
par jour	206
par heure (pointe du matin)	103
Par heure (pointe du soir)	103

- Pour le projet « Oxygen » :

TOTAL	
<i>déplacements véhicules</i>	
par jour	458
par heure (Matin)	195
Par heure (hPSoir)	196

- Dont activités tertiaires (bureaux + « Life Science ») :

Activités tertiaires	
<i>déplacements véhicules</i>	
par jour	224
par heure (Matin)	113
Par heure (hPSoir)	113

- Dont restaurant :

Restaurant	
<i>déplacements véhicules</i>	
par jour	68
par heure (Matin)	7
Par heure (hPSoir)	8

- Dont co-living :

Co living	
<i>déplacements véhicules</i>	
par jour	166
par heure (Matin)	75
Par heure (hPSoir)	75

- **Bilan du trafic supplémentaire généré par le projet, par rapport à la situation actuelle :**

BILAN	
<i>déplacements véhicules</i>	
par jour	+252
par heure (Matin)	+92
Par heure (hPSoir)	+93

Environ 252 déplacements en véhicules supplémentaires sont attendus chaque jour par rapport à la situation actuelle, dont 92 le matin et 93 le soir. Cette augmentation nette de trafic reste modeste.

4.2 - Analyse du fonctionnement circulatoire

4.2.1 - Accessibilité du site du projet

L'accès au site actuel (Integra) se fait de manière dissociée entre entrée et sortie :

- Pour les véhicules légers : entrée par la route des Dolines, sortie directe dans le carrefour de la Jarre
- Pour les PL (véhicules de livraison) : entrée et sortie par la route des Dolines.

Le projet prévoit de modifier ces accès :

- Les accès VL s'effectueront directement depuis le carrefour de la Jarre, en entrée comme en sortie
- Les accès PL sont maintenus sur la route des Dolines (le flux estimé est cependant faible de l'ordre d'une dizaine de véhicules par jour).



4.2.2 - Impact sur le fonctionnement du carrefour de la Jarre

L'évaluation de l'impact du projet sur le fonctionnement du carrefour de la Jarre est menée selon les mêmes modalités que pour la situation actuelle.

Deux hypothèses de trafic sont considérées :

- En situation de référence (horizon futur sans prise en compte du projet « Oxygen ») :
 - Mouvements tournants et réserves de capacité par branche à l'HPM :

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	510	0	510
2	0	0	0	0	0
3	378	0	0	513	891
4	0	0	221	0	221
Total Sortant	378	0	731	513	1622

La hausse « tendancielle » du trafic est faible sur le carrefour : +110 uvp/h, soit +7 %.

Les réserves de capacité actuelles étant élevées, elles restent globalement stables.

Situation future - Référence

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Pin Montard	829	62%	0vh	3vh	1s	0,2h
INTEGRA / OXYGEN	855	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
Rte des Dolines Nord	851	49%	0vh	3vh	1s	0,2h
Rte des Dolines Sud	922	81%	0vh	2vh	2s	0,1h

Situation actuelle

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale
	906	61%	0vh	3vh
	873	100%	0vh	2vh
	676	46%	0vh	3vh
	1096	89%	0vh	2vh

- Mouvements tournants et réserves de capacité par branche à l'HPS :

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	461	0	461
2	39	0	35	29	103
3	578	0	0	332	910
4	0	0	236	0	236
Total Sortant	617	0	732	361	1710

Par rapport à la pointe du matin, la hausse de trafic sur le carrefour est plus forte le soir : +300 uvp/, soit +21 %.

Les réserves de capacité restent toutefois significatives, le fonctionnement du carrefour n'appelle pas de commentaires particuliers.

Situation future - Référence

Situation actuelle

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Pin Montard	843	65%	0vh	3vh	1s	0,2h
INTEGRA / OXYGEN	781	88%	0vh	2vh	2s	0,1h
Rte des Dolines Nord	686	43%	0vh	3vh	2s	0,4h
Rte des Dolines Sud	668	74%	0vh	3vh	3s	0,2h

Réserve de Capacité		Longueur de Stockage	
en uvp/h	en %	moyenne	maximale
1010	74%	0vh	2vh
919	90%	0vh	2vh
836	52%	0vh	3vh
684	77%	0vh	2vh

■ En situation de projet (horizon futur avec prise en compte du projet « Oxygen ») :

■ Mouvements tournants et réserves de capacité par branche à l'HPM :

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	74	510	0	584
2	0	0	0	0	0
3	378	67	0	513	958
4	0	54	221	0	275
Total Sortant	378	195	731	513	1817

Comme évaluée ci-avant, le trafic supplémentaire induit par le projet « Oxygen » est faible. Néanmoins, la modification des accès entrants au site (reporté de la route des Dolines au carrefour de la Jarre) conduit à une hausse de trafic plus élevée sur le carrefour : elle est proche de 200 uvp/h, soit +12 %.

Les réserves de capacité restent cependant importantes, le carrefour reste fonctionnel.

Situation future - Projet

Situation future - Référence

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Pin Montard	589	50%	0vh	3vh	3s	0,4h
INTEGRA / OXYGEN	777	100%	0vh	2vh	0s	0,0h
Rte des Dolines Nord	784	45%	0vh	3vh	1s	0,3h
Rte des Dolines Sud	791	74%	0vh	2vh	2s	0,2h

Réserve de Capacité		Longueur de Stockage	
en uvp/h	en %	moyenne	maximale
829	62%	0vh	3vh
855	100%	0vh	2vh
851	49%	0vh	3vh
922	81%	0vh	2vh

■ Mouvements tournants et réserves de capacité par branche à l'HPS :

	1	2	3	4	Total Entrant
1	0	0	461	0	461
2	74	0	67	55	196
3	578	0	0	332	910
4	0	0	236	0	236
Total Sortant	652	0	764	387	1803

À la pointe du soir, la hausse de trafic induite par le projet « Oxygen » dans le carrefour est plus faible que le matin, puisque les sorties du site Integra se faisaient déjà directement dans le carrefour. La hausse n'est donc que de 100 uvp/h, soit +5 %.

Les réserves de capacité restent toujours importantes, le carrefour reste fonctionnel.

Situation future - Projet

Situation future - Référence

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Pin Montard	843	65%	0vh	3vh	1s	0,2h
INTEGRA / OXYGEN	688	78%	0vh	2vh	3s	0,2h
Rte des Dolines Nord	568	38%	1vh	4vh	2s	0,6h
Rte des Dolines Sud	634	73%	0vh	3vh	3s	0,2h

Réserve de Capacité		Longueur de Stockage	
en uvp/h	en %	moyenne	maximale
843	65%	0vh	3vh
781	88%	0vh	2vh
686	43%	0vh	3vh
668	74%	0vh	3vh

5 - SYNTHÈSE

Le site d'implantation du projet « Oxygen » dispose actuellement d'une bonne accessibilité multimodale, grâce à :

- La ligne de Bus-Tram reliant la technopole au centre-ville d'Antibes et au réseau ferré, ainsi que les autres lignes de transport en commun (réseaux ENVIBUS et ZOU !)
- Un réseau viaire fonctionnel dans le secteur d'étude même si celui-ci est ponctuellement pénalisé par des congestions dont les causes sont néanmoins externes au secteur d'étude (accès à l'A8 depuis la RD535)

Cependant, des gains fonctionnels significatifs sont à attendre à court terme grâce à divers projets d'infrastructures structurants dans le secteur.

- La poursuite des travaux du Bus-Tram dans le centre-ville d'Antibes permettra, à l'horizon 2025, d'offrir une alternative performante à la voiture sur le site du projet. Associé à la réalisation d'aménagements cyclables le long de la plateforme Bus-Tram, le réseau cyclable sera particulièrement renforcé et propice à la poursuite du développement de ce mode, notamment avec le vélo électrique plus adapté aux contraintes altimétriques du secteur ;
- La réalisation de nombreux aménagements routiers dans le secteur des Hauts d'Antibes, avec notamment la création de plusieurs mouvements qui éviteront l'anneau du giratoire de Provence, l'ensemble de ces aménagements permettant alors une réduction de la saturation, en heures de pointe du soir, dans le sens nord → sud de la RD535 entre les giratoires des Trois Moulins et le giratoire de Provence. Cette fluidification sera bénéfique pour les actifs et usagers de l'est de la technopole (y compris ceux du projet « Oxygen », notamment vers Antibes ou vers l'A8).

En termes de génération de déplacements, le projet « Oxygen » pourra ainsi bénéficier d'une très bonne attractivité des modes alternatifs à l'automobile, grâce notamment à la station Bus-Tram à proximité immédiate du projet.

En termes de trafic routier, l'impact du projet peut globalement être résumé comme suit :

- Le projet « Oxygen » induit une génération routière en heures de pointe de l'ordre de 200 véh/h le matin et le soir, soit environ 460 véhicules par jour ;
- Le projet s'inscrit toutefois en lieu et place de locaux d'activités préexistants, qui généraient un trafic déjà présent sur le réseau routier. Ainsi, la **génération nette de trafic** (= surplus par rapport à la situation actuelle) peut être estimée à environ **100 véh/h le matin et le soir**, soit environ **250 véhicules par jour**. **Au regard du trafic actuel sur la route des Dolines (environ 15600 véh/j sur les jours ouvrables), la hausse est négligeable, de l'ordre de 2 %.**

Cette hausse de trafic, conjuguée à une **modification des accès au site** qui conduit à **concentrer l'entrée et la sortie du parking VL sur le carrefour de la Jarre**, induit une hausse de la charge de ce dernier. On notera cependant que la charge du carrefour est en premier lieu impactée par l'effet cumulé des projets connexes (poursuite du développement de la technopole).

Par conséquent, **la hausse de la charge du carrefour de la Jarre reste modeste (+100 à +200 uvp/h soit +5 à +12 % par rapport à la situation de référence) ; l'impact sur le fonctionnement du carrefour est faible, celui-ci reste fonctionnel et dispose de réserves de capacité théoriques satisfaisantes.**

Smart Mobilité et Systèmes

aix-en-provence.egis-villes-et-transports@egis.fr

www.egis-group.com

