

7 Impact sur l'aménagement du territoire et le développement urbain

7.1 Introduction

- 7.1.1 Sur les recommandations de la circulaire 98 pour les études d'accessibilité, un indicateur global d'accessibilité aux emplois est calculé : pour chacune des zones, cet indicateur est d'autant plus élevé qu'il est rapide d'accéder, en voiture, à l'ensemble des emplois du périmètre d'étude.
- 7.1.2 Par comparaison de cet indicateur en situation de référence et en scénario, il est possible d'analyser quels sont les scénarios qui font évoluer cet indicateur, et dans quelles zones du périmètre d'étude. Les zones ainsi mises en évidence correspondent à des secteurs dont l'urbanisation sera favorisée par les projets testés, indépendamment des contraintes géographiques (relief...) et réglementaires.
- 7.1.3 Les cartes correspondantes sont présentées en annexe 10. 7.

7.2 L'ouverture à l'urbanisation de secteurs stratégiques

- 7.2.1 Comme pour l'accessibilité au bassin de population, l'impact de la solution 3 reste limité par rapport aux scénarios 1 et 2.
- 7.2.2 Dans les deux scénarios, le secteur de Villeneuve-Loubet voit son accessibilité améliorer du fait de la mise en service de l'échangeur avec la RD2085.
- 7.2.3 Ces deux solutions se distinguent par ailleurs par un gain d'accessibilité plus important pour les secteurs de Saint André et de Carros dans le cadre de la solution 1, et pour les secteurs de Mougins et Grasse dans le cadre de la solution 2.

8 Cohérence avec une politique multimodale des transports locaux et régionaux

8.1 Introduction

8.1.1 Bien que l'objet principal du projet soit d'améliorer les conditions de circulation notamment des flux de transit dans la traversée de l'agglomération de Nice, il ne doit pas nuire à la problématique actuelle de développement de l'intermodalité.

8.1.2 Le présent chapitre se propose donc d'examiner les impacts du projet en termes de connexion aux réseaux de transports collectifs (parcs relais de Nice et gares grandes lignes) et de répartitions modales des migrations alternantes.

8.2 Impacts sur la connexion aux réseaux TC

ACCESSIBILITE AUX FUTURS PARCS-RELAIS DE NICE

8.2.1 Dans le cadre de la prochaine mise en service du tramway de Nice, un certain nombre de parcs-relais sont prévus.

8.2.2 Trois sont destinés à permettre la correspondance voiture / tramway. Il s'agit :

- Du parking « Comte de Falicon », situé au niveau de l'échangeur Nice nord de l'A8, d'une capacité de 700 places ;
- Du parking « Pont Michel », situé au niveau de la pénétrante Nice Contes et de l'échangeur Est de l'A8, d'une capacité de 500 places ;
- Du parking de St Jean d'Angely, d'une capacité de 300 places.

8.2.3 Deux autres parkings sont prévus au niveau du pôle d'échange avec le futur site propre bus à proximité de la gare Nice St-Augustin. Ils auront une capacité de 320 et 90 places.

8.2.4 Pour chacune des 3 solutions, des cartes de temps d'accès ont été réalisées (annexe 10.8). Elles représentent les isochrones de temps d'accès au parc-relais de Nice le plus proche parmi ceux cités ci-dessus.

8.2.5 Quels que soient les scénarios, Antibes et Monaco sont situés à environ 25 minutes du parc-relais niçois le plus proche. 80% de la population du périmètre d'étude peut atteindre en voiture, en période de pointe, le parc-relais le plus proche en moins de 30 minutes.

8.2.6 Le tableau suivant montre que le temps d'accès moyen aux parc-relais de

Nice le plus proche varie peu entre les scénarios.

Tableau 5 : Temps d'accès VP moyen aux parcs-relais de Nice

Scénario	Temps d'accès moyen en min
Référence 2020	20,4
Solution 1	19,6
Solution 2	19,8
Solution 3	20,5

ACCESSIBILITE AUX GARES GRANDES LIGNES DU PERIMETRE D'ETUDE

- 8.2.7 De même, le temps d'accès à la gare SNCF Grandes Lignes la plus proche a été calculé pour les zones du périmètre d'étude. Les gares prises en compte sont celles de Cannes, Antibes, Nice-ville, Monaco et Menton.
- 8.2.8 Pour toutes les solutions, environ 80% de la population du périmètre d'étude a accès en voiture (en période de pointe) à la gare SNCF Grandes Lignes la plus proche en moins de 20 minutes.
- 8.2.9 Etant donné que les gares sont toutes situées sur la bande côtière, et que la majorité de la population également, les différents scénarios ont un impact négligeable sur le temps d'accès à ces équipements. Le temps moyen d'accès à la gare la plus proche sur le périmètre d'étude est de l'ordre de 15 minutes, quel que soit le scénario.

8.3 Impacts sur les migrations alternantes effectuées en VP

- 8.3.1 L'analyse de l'impact du projet sur les parts modales a pour objet de vérifier que le scénario n'est pas en contradiction avec les projets de développement des transports collectifs.
- 8.3.2 L'examen des parts modales tous motifs confondus ne montre aucune évolution entre les différents scénarios : les parts modales sont de 64% pour les déplacements en VP et de 6,4% pour les déplacements en TC.
- 8.3.3 Cette approche a été complétée par une analyse des parts modales des migrations Domicile-Travail. On n'observe pas d'évolution significative entre les différents scénarios. Sur l'ensemble du secteur d'étude, le mode VP représente 79%, et les TC 7% des déplacements pour motif travail.

8.4 Impacts généraux sur les niveaux de services VP

EFFETS GENERAUX SUR LA SATURATION DU RESEAU ROUTIER DU PERIMETRE D'ETUDE

- 8.4.1 Les cartes de saturation pour chacune des solutions sont présentées en annexe 10.9. Elle permettent de classer les différentes voiries en fonction du niveau de saturation : fluide, dense, critique, ou saturé.
- 8.4.2 La solution 2, correspondant à un doublement de l'A8 entre Bréguières et l'est de Nice, décharge l'autoroute sur l'ensemble de cette section.
- 8.4.3 La solution 1 améliore les conditions de circulations entre Biot et Nice Est. L'aménagement sur place de l'A8 entre Biot et Antibes nord permet d'améliorer le niveau de saturation sur cette section par rapport à la situation de référence, mais le niveau de saturation reste critique.
- 8.4.4 La solution 3 n'a un impact que sur le contournement nord de Nice, mais l'autoroute sur cette section reste proche de la saturation.
- 8.4.5 En ce qui concerne le réseau secondaire, on notera que les scénarios n'ont pas véritablement d'effet d'amélioration des problèmes de saturation routière en période de pointe.

EFFETS SUR LES TEMPS DE PARCOURS POUR LE TRANSIT EST-OUEST

- 8.4.6 L'amélioration des temps de parcours pour la traversée du département des Alpes-Maritimes reste une des problématiques prioritaires du contournement de Nice. Le tableau ci-dessous présente les temps de parcours entre les échangeurs de Mandelieu et Menton pour chacun des scénarios.

Tableau 6 : Temps de parcours en minutes entre les échangeurs de Mandelieu et Menton

Scénario	Sens Est-Ouest	Sens Ouest-Est
Référence 2020	56,4	47,6
Solution 1	48,6 (-14%)	42,0 (-12%)
Solution 2	47,0 (-17%)	41,0 (-14%)
Scénario 3	52,0 (-8%)	44,7 (-6%)

- 8.4.7 La solution 2 permet de gagner près de 10 minutes sur un parcours de transit en voiture, entre les échangeurs de Mandelieu et Menton en période de pointe du soir.
- 8.4.8 Les gains de temps vont du simple au double entre la solution 3 qui se limite à un aménagement à l'est du Var et les solutions 1 et 2 qui propose une solution de contournement à l'est et à l'ouest du Var.

9 Comparaison multi-critères des scénarios

9.1.1 Le tableau suivant synthétise les analyses précédentes en évaluant les apports de chaque solution.

Tableau 7 : Synthèse de l'analyse multicritère

Thème	Critère	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Indicateur de rentabilité	Coût de construction (en M Euros 2004)	1748	2048	237
	T.R.I.	15,43%	13,28%	22,44%
	Bénéfice Actualisé (en M Euros 2004)	305	252	93
	Date optimale de mise en service	2015	2017	2010
Niveau de service routier	Temps de parcours en Transit Est - Ouest	++	+++	++
	Décongestion du trafic dans les centres urbains	-	-	-
	Décongestion du trafic sur l'A8	+++	+++	+
Multimodalité	Accessibilité Aéroport de Nice	+++	+++	=
	Accessibilité aux Parcs-relais	+	+	=
	Accessibilité aux gares	=	=	=
	Part modale pour les migrations alternantes	=	=	=
Desserte des pôles d'emplois	Accessibilité aux bassins de population	+	++	=
	Sophia-Antipolis	++	++	+
	Carros	++	++	+
	Monaco	++	+++	+
Ouverture à l'urbanisation de secteurs stratégiques	Moyen-pays à l'ouest	+	++	=
	Littoral Cannes-Villeneuve	++	++	=
	Moyen-pays à l'est	++	+	=

9.1.2 Un classement rigoureux des scénarios nécessiterait une pondération des différents thèmes en fonction des préoccupations et de la politique des transports souhaitée. Il est laissé à l'appréciation du lecteur.

9.1.3 Toutefois, on observe que la solution 2 a le meilleur impact en terme de temps de parcours pour la traversée du département, en proposant aux véhicules en transit un itinéraire de contournement long entre les Bréguières et Nice Est s'affranchissant des conditions de circulations locales.

- 9.1.4 En terme de décongestion de l'A8 actuelle, la solution 1 (variante courte à l'Est) permet de capter plus de trafic local et donc apporte de meilleures conditions de circulation sur la section Biot – Nice de l'A8.
- 9.1.5 Les solutions 1 et 2 contribuent à améliorer l'accessibilité des principaux pôles (emplois, tourisme, aéroport, etc.). Elles contribuent ainsi toutes deux au développement économique des Alpes-Maritimes et à l'aménagement du territoire.
- 9.1.6 La solution 3 correspond à une solution minimaliste où seule le contournement de Nice est amélioré par un aménagement sur place. Ses apports en termes de niveaux de service, d'accessibilité et de potentiel de développement sont limités, même si ses indicateurs de rentabilité sont plus favorables que ceux des solutions 1 et 2.