



Direction Départementale de l'Équipement des Alpes Maritimes
S.G.P.R.T / M.C.N.

Contournement routier de Nice

Etude de trafic et
évaluation économique



Contournement routier de Nice

Trafic-économie

date : octobre 2005

auteur : CETE Méditerranée

responsable de l'étude : M. Haddjeri, département DISTOA

participants : G. Bassi, T. Decot, J.R. Raffegau.

résumé de l'étude :

Dans le cadre de l'élaboration du dossier de débat public sur le projet de contournement routier de Nice, cette étude sur les prévisions de trafic à moyen et long terme dans le secteur des Alpes-Maritimes a pour but de définir :

- d'une part, les dysfonctionnements en terme de circulation, notamment dans les secteurs particulièrement encombrés de l'autoroute A8, par des simulations de trafic à l'horizon 2020,
- d'autre part, le meilleur parti d'aménagement pour résoudre ces problèmes en simulant, soit des augmentations de capacité sur cet axe (aménagement sur place – ASP), soit un contournement autoroutier à 2x2 voies qui permettrait de contourner les secteurs d'Antibes, de Cagnes-sur-Mer, de Saint-Laurent-du-Var et tout le secteur Nord de l'agglomération niçoise.
- Ainsi, plusieurs variantes de contournement sont testées dans des configurations plus ou moins longues et quelquefois couplées avec des élargissements de certaines sections de l'autoroute A8. Les trois principales solutions sont présentées dans ce document en termes de trafic et d'évaluation économique.

zone géographique : Alpes-Maritimes

nombre de pages : 18

n° d'affaire : 031C18531

maître d'ouvrage : DDE 06/SGPRT/Mission Contournement de Nice)

référence: devis en date du 18/02/2003

ISRN : xxxxxx (numéro service documentation du CETE)

SOMMAIRE

1 L'AIRE ET LE RESEAU ROUTIER DE L'ETUDE	5
1.1 Le réseau routier retenu pour l'étude	5
1.1.1 Projets en référence 2020 sur le réseau d'étude élargi.....	5
1.1.2 Projets en référence 2020 sur le réseau d'étude restreint.....	5
2 LE RECENSEMENT DES COMPTAGES EN 2002.....	6
3 LES FLUX DE DEPLACEMENTS.....	6
3.1 Le découpage de l'aire d'étude	6
3.2 Les flux de transit et d'échange	7
3.3 Les flux de déplacements internes au département.....	7
4 LA CROISSANCE PREVISIBLE DU TRAFIC	8
4.1 Evolution du trafic sur A8 dans la zone d'étude.....	8
4.2 Les taux de croissance.....	8
4.2.1 Pour les VL.....	8
4.2.2 Pour les PL.....	8
4.2.3 Paramètres explicatifs de la croissance du trafic	8
4.2.4 Les taux de croissance retenus pour l'étude	8
5 LES AFFECTATIONS DE TRAFIC	9
5.1 Le programme ARIANE.....	9
5.2 Prise en compte de l'induction de trafic	9
5.3 Le calage du modèle en JMA 2002.....	10
6 LES SIMULATIONS DE TRAFIC EN TMJA 2020	10
6.1 Le réseau de référence en TMJA 2020	11
6.2 SOLUTION 1 : Projet à 2x2v Biot-Saint Isidore- Nice-est avec élargissement à 2x4 voies de l'A8 entre Antibes et Biot.....	12
6.3 SOLUTION 2 : Projet à 2x2v Les Bréguières- Saint Isidore- Nice-est avec échangeur sur la RD 2085.....	13
6.4 SOLUTION 3 : aménagement sur place de l'A8 au Nord de Nice.....	14
6.5 Comparaison des résultats TMJA (ARIANE) et (TRIPS) HPS.....	15
7 EVALUATION ECONOMIQUE DES SCENARIOS DE CONTOURNEMENT DE NICE	16
7.1 Estimation des différents scénarios.....	16
7.2 Coûts de construction actualisés des différents scénarios.....	16
7.3 SOLUTION 1 : Projet autoroutier à 2x2v Biot- Saint Isidore- Nice-est plus échangeur avec la RD2085	16
7.4 SOLUTION 2 : Projet autoroutier à 2x2v Les Bréguières- Saint Isidore- Nice-est plus échangeur avec la RD 2085	17
7.5 SOLUTION 3 : aménagement sur place de l'A8 au Nord de Nice.....	17
7.6 Récapitulatif des résultats des bilans.	18

OBJECTIFS DE L'ETUDE

Dans le cadre de l'élaboration du dossier de débat public sur le contournement routier de Nice, cette étude, qui porte sur les prévisions de trafic à moyen et long terme dans le secteur des Alpes-Maritimes, a pour but de définir :

- d'une part, les dysfonctionnements en terme de circulation, notamment dans les secteurs particulièrement encombrés de l'autoroute A8, par des simulations de trafic à l'horizon 2020,
- d'autre part, le meilleur parti d'aménagement pour résoudre ces problèmes en simulant, soit des élargissements sur les sections les plus chargées de cet axe, soit un contournement autoroutier à 2x2 voies qui permettrait de contourner les secteurs d'Antibes, de Cagnes-sur-Mer, de Saint-Laurent-du-Var et tout le secteur Nord de l'agglomération niçoise.

Ainsi, plusieurs variantes de contournement sont testées dans des configurations plus ou moins longues et quelquefois couplées avec des élargissements de certaines sections de l'autoroute A8.

Chacune de ces variantes fait l'objet d'une évaluation économique au sens de la circulaire D.R. d'octobre 1998 relative aux '**méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne**'. La prise en compte de la nouvelle instruction cadre du 25 mars 2004 n'a pas été possible faute de mise à jour du logiciel de calcul.

Pour effectuer cette évaluation économique, l'étude de trafic menée dans le secteur est réalisée au moyen du programme ARIANE 06 qui permet d'obtenir tous les éléments quantifiables prévus par la circulaire.

Les résultats obtenus sous la forme d'un bilan global « coûts – avantages » permettent de comparer toutes les solutions du point de vue économique pour la collectivité publique.

L'étude de trafic du contournement de Nice est réalisée sur la base de l'hypothèse moyenne de croissance des trafics préconisée par la D.R, hypothèse la mieux adaptée au contexte local.

1 L'aire et le réseau routier de l'étude

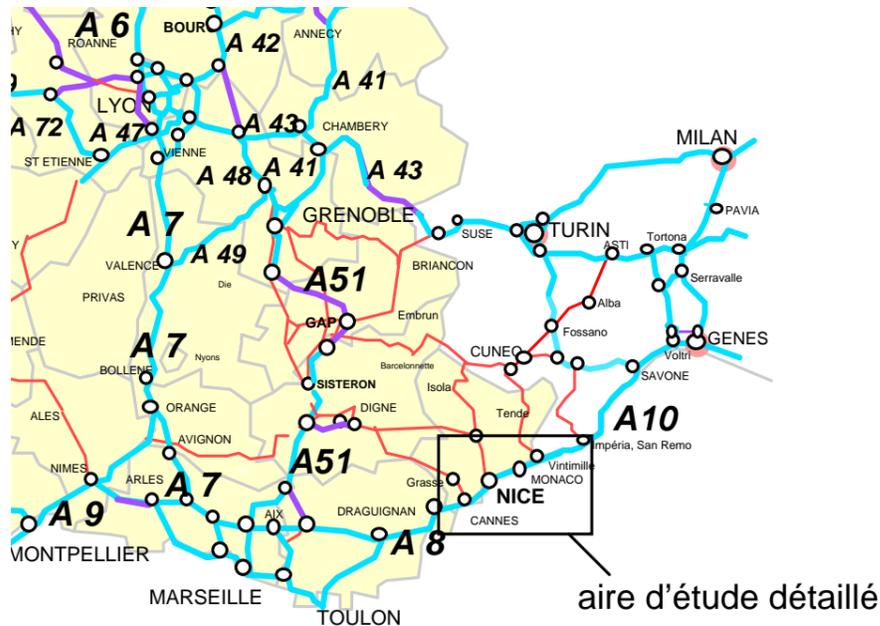
1.1 Le réseau routier retenu pour l'étude

La modélisation est faite sur un réseau d'étude assez étendu qui permet de prendre en compte les futurs projets d'aménagement qui peuvent avoir une incidence sur le projet de Contournement de Nice.

Le réseau d'étude interurbain s'étend donc au Nord jusqu'en Bourgogne et en Franche-Comté où se situent les points de choix d'itinéraires pour les flux de longues distances rejoignant l'arc méditerranéen. D'est en ouest, il s'étend de la moitié Nord de l'Italie au Sud-Ouest de la France et à l'Espagne.

1.1.1 Projets en référence 2020 sur le réseau d'étude élargi

Modélisés dans le réseau d'étude élargi, les principaux projets, pris en compte en référence et qui peuvent avoir une incidence plus ou moins forte sur le projet de Contournement de Nice, sont les suivants :



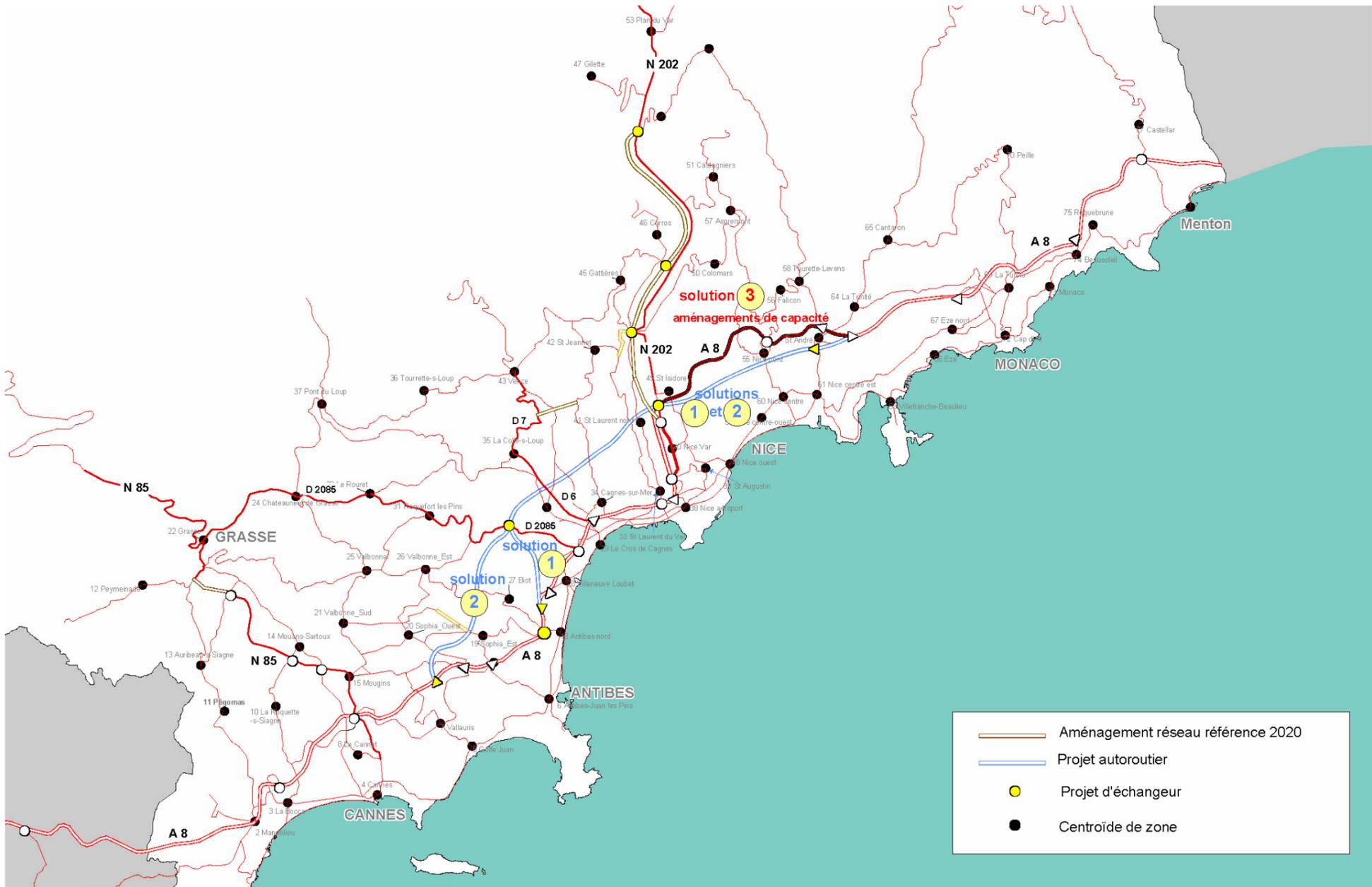
1.1.2 Projets en référence 2020 sur le réseau d'étude restreint

Dans les Alpes-Maritimes, le réseau d'étude à prendre en compte est plus détaillé. Il doit permettre de tester avec assez de précision les diverses variantes de contournement de Nice, dans une configuration routière ou autoroutière. Cette partie de réseau détaillé est raccordée au réseau d'étude élargi, ce qui permettra de mesurer l'incidence des projets pris en compte à grande échelle sur le secteur des Alpes Maritimes.

opérations prises en compte en référence 2020 sur réseau d'étude élargi	en cours de réalisation	2010	2015	envisagés à partir de 2020	
A7 élargissement à 2x4 voies entre Salon et Coudoux		x			proposition DR
A8 à 2x3 voies entre la Barque et St Maximin		x			programmation ESCOTA
A9 Contournement Sud de Montpellier à 2x2 voies			x		DUP en cours
A48 Ambérieu - Bourgoin			x		en cours d'étude
A51 Grenoble - Col du Fau		x			DUP mise en service 2008
A54 contournement d'Arles			x		proposition DR
Contournement de Valence				x	proposition DR
A510 Cadarache St Maximin				x	proposition DR
Contournement Ouest de Lyon (COL)				x	proposition DR
opérations sur départements alpins					
	< 2010	2010	2015	envisagés à partir de 2020	
A51 Grenoble - Sisteron par l'Est de Gap				x	en cours d'étude
RN94 Gap - Embrun (2x2v + 2v & créneaux)		x			proposition DR
RN94 Embrun - Briançon - déviations agglos		x			proposition DR
RN94 traversée de Montgenève	x				proposition DRE
RN94 déviation de Briançon				x	proposition DR
A585 antenne de Digne			x		DUP en cours
RN85-RN202 Digne-La Mescla (déviations et créneaux)			33%	67%	proposition DRE

Projets en référence 2020
mise à 2X3 de l'A8 voies entre Nice promenade et St Isidore
Echangeur de Biot sur A8
RN 202 bis 2x2v St Isidore - St Martin du Var
Raccordement RD95 - RN202 Bis à St Isidore
Raccordement pénétrante Cannes - Grasse à la RD2562
Liaison RD118 - RD2209 La Baronne

Ce réseau de référence a été validé en comité de pilotage inter-directions d'administration centrale le 6 avril 2005.



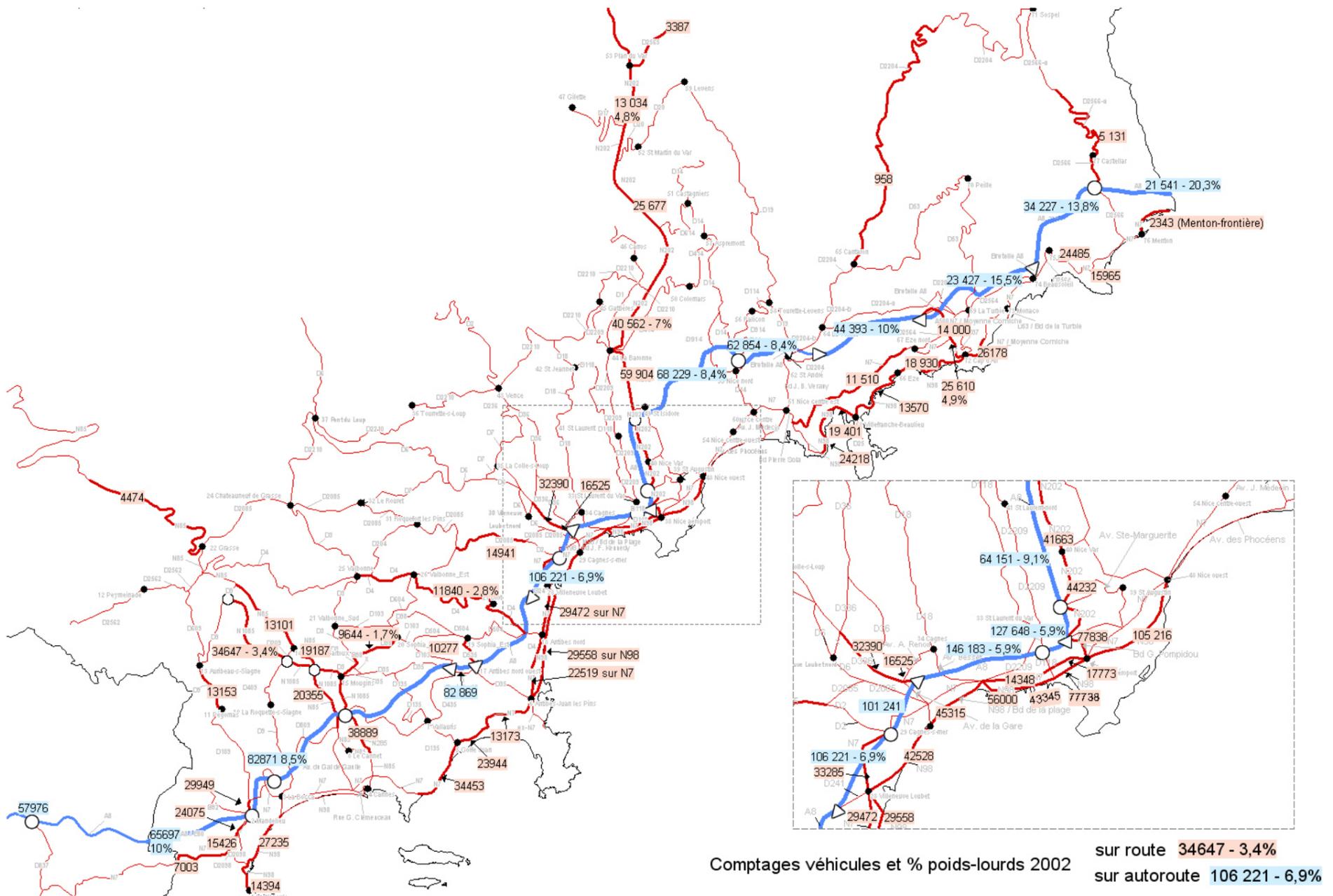
2 Le recensement des comptages en 2002

Les comptages présentés sur le schéma suivant sont exprimés en **moyenne journalière annuelle 2002**.

Ces données sont fournies par le SETRA sur le réseau national et par le CETE pour le réseau routier national et départemental en région PACA.

Elles proviennent essentiellement de l'exploitation des données recueillies par les stations de comptage SIREDO implantées sur le réseau.

Sur les autoroutes concédées, les rapports d'activités de chaque concessionnaire détaillent les comptages journaliers de chaque section d'autoroute située sur le réseau qu'il exploite



3 Les flux de déplacements

3.1 Le découpage de l'aire d'étude

Le découpage de l'aire d'étude permet de focaliser sur des agglomérations ou des nœuds routiers importants les flux de circulation en origine ou destination générés par un secteur géographique de l'aire d'étude.

La matrice globale des déplacements sur l'ensemble du réseau d'étude est constituée à partir de différents découpages qui sont définis en fonction de plusieurs critères:

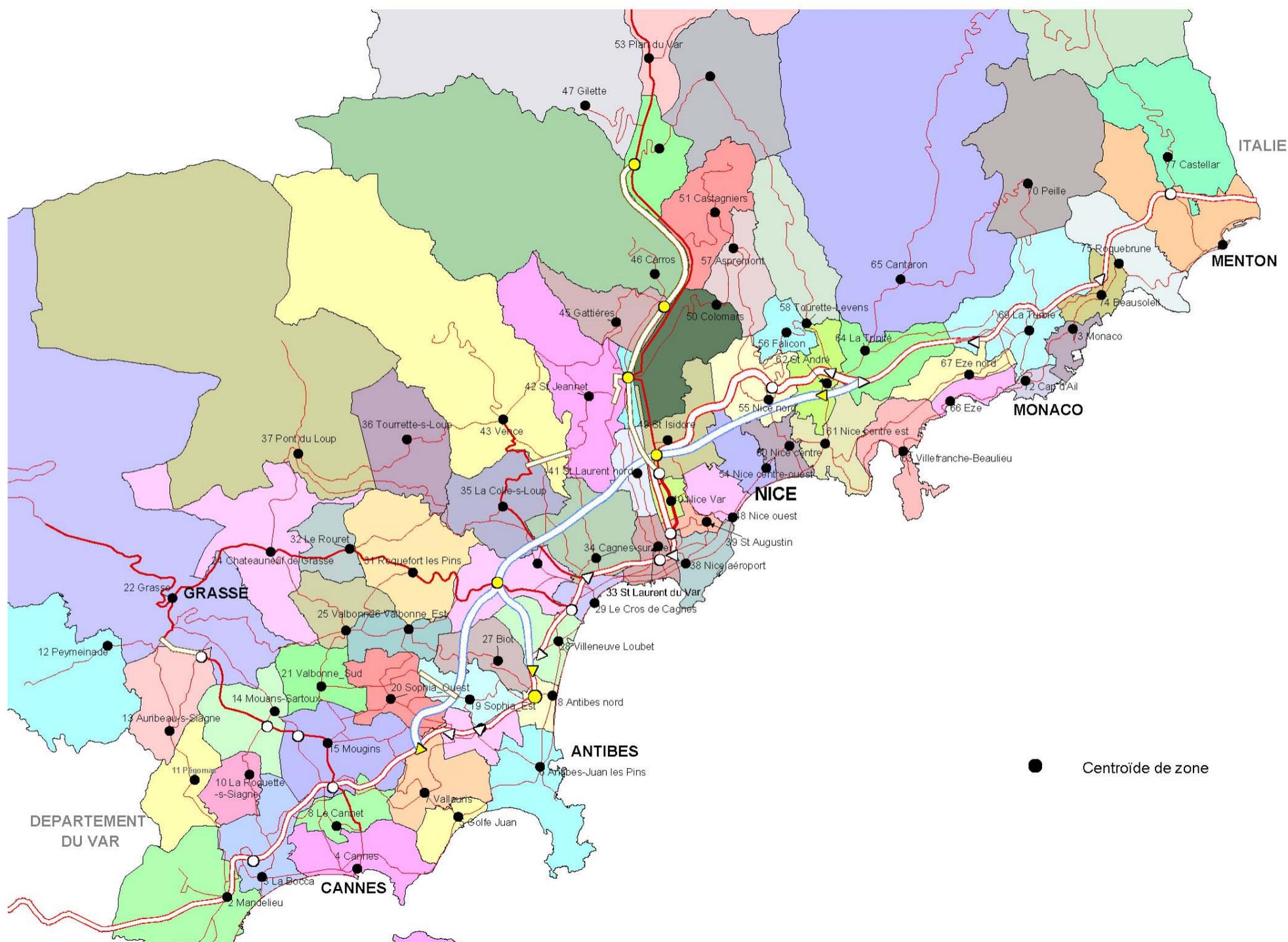
- la focalisation sur un point du réseau des flux générés par un secteur géographique homogène en terme de choix d'itinéraires,
- une distinction de la croissance des flux pour des relations qui empruntent des itinéraires identiques,
- la précision voulue dans un secteur géographique en terme de reconstitution des trafics.

Un premier niveau de découpage est réalisé pour les flux en transit international à travers le territoire français. Ces flux ont le choix de

plusieurs itinéraires Nord-Sud ou Est-Ouest en empruntant les grands axes de transit et pour ce qui concerne l'étude, plus particulièrement l'autoroute A8 pour les échanges avec l'Italie.

Un deuxième niveau de découpage du territoire français et italien est effectué en regroupant des régions ou des départements qui constituent des zones homogènes en terme de points de choix d'itinéraires sur le réseau routier pris en compte.

A un troisième niveau, un découpage du quart Sud-Est de la France par département et avec une plus grande finesse, un découpage est réalisé au niveau du département des Alpes-Maritimes. Il est obtenu par regroupement des zones relatives au découpage TRIPS, ce qui permet de prendre en compte le trafic local et de mieux reconstituer les trafics sur le réseau d'étude restreint.



3.2 Les flux de transit et d'échange

Les flux de déplacements qui ont permis de reconstituer les trafics sur le réseau d'étude élargi sont issus de matrices nationale et internationale, VL et PL, déterminées par le SETRA.

Ces matrices proviennent, pour une grande partie, de l'exploitation des résultats d'enquêtes de circulation fournis par les tous les CETE et notamment les enquêtes aux frontières spécifiques aux PL de 1999.

Ces enquêtes particulièrement intéressantes pour les flux d'échanges avec l'Italie, concernent directement le projet.

En l'absence d'éléments sur certaines relations d'échange avec le département, les flux de déplacements ont été déterminés, d'une part, par l'exploitation d'enquêtes réalisées en 1996 sur une coupure Var-Alpes Maritimes (A8/RN7/RN98/RD562), d'autres part sur l'A8 à la barrière en pleine voie de La Turbie.

3.3 Les flux de déplacements internes au département

Dans le secteur des Alpes-Maritimes, la matrice des déplacements est constituée à partir de la matrice issue du modèle TRIPS relative à ce secteur qui comporte 565 zones. Cette matrice trop détaillée pour le modèle interurbain, a pu être ramenée à 75 zones, compte tenu du maillage simplifié du réseau routier de l'étude interurbaine.