

Les cartes des variables d'action introduites

- > densification
- > pénalisation
- > accentuation

L'apport et les limites de la modélisation utilisée

Les limites ou défauts du modèle utilisé ne peuvent être négligés : leur prise en compte permet de mieux l'utiliser pour ce qu'il apporte, et de mieux interpréter ses résultats. Ces limites sont :

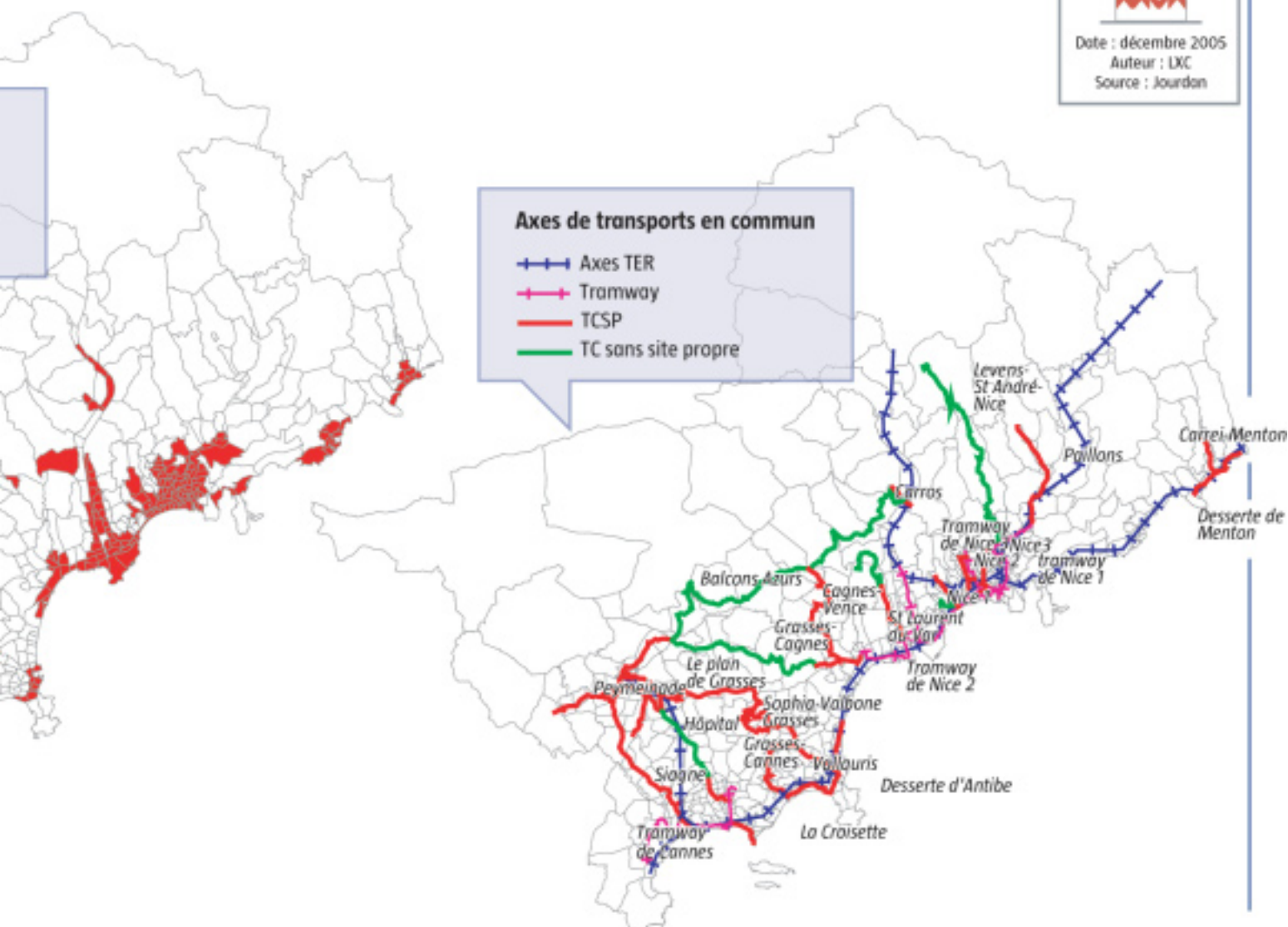
- > l'absence de prise en compte directe des coûts monétaires des déplacements, ce qui rend difficile des simulations de l'influence de scénarios contrastés sur les coûts d'usage de la voiture particulière,

en particulier les coûts des carburants ou le coût du stationnement. Ce dernier est introduit par la variable substitutive de temps de recherche de stationnement

- > la difficulté à intégrer explicitement la variable stationnement et les mesures restrictives qui pourraient s'y appliquer. Le stationnement illicite, notamment en double file, pratique courante à Nice, est ainsi difficilement intégrable

- > l'absence de boucle de rétroaction des accessibilités généralisées sur les localisations, ou même sur la motorisation ou sur les taux de mobilité : le modèle fonctionne bien en tendanciel à court et moyen terme (5 à 10 ans) mais il reste insuffisant sur le long terme (15 à 20 ans et au-delà)
- > son caractère « conservateur ». Comme tous les modèles de ce type, calés sur les





> **densification urbaine** des zones le long des axes de TCSP : redistribution vers ces zones d'un solde de population de 38 000 personnes et 12 500 emplois, à partir des propositions de G. Jourdan.

> **pénalisation** du stationnement renforcée selon la densité (population, emplois) : temps de

recherche d'une place multiplié par trois par rapport aux projections initiales, allant jusqu'à 30 minutes dans les zones les plus denses.

> **accentuation** de l'effort d'offre de transport collectif : ajout de certains compléments d'offre de TCSP définis en atelier (tels que le raccorde-

ment de la ligne Chemin de Fer de Provence à la gare de Nice-Thiers) afin de construire un réseau TC plus cohérent et maillé à l'échelle de l'agglomération azuréenne, augmentation de la fréquence, allant jusqu'à 5 minutes pour le TER sur la voie ferrée littorale. Le schéma considéré reste cependant améliorable.

comportements observés, il a un caractère conservateur qui ne sait pas intégrer la notion de rupture possible de comportement ou d'attitude conditionnant les comportements

> le raisonnement à l'heure de pointe, qui devrait être complété par une vision plus globale sur l'ensemble de la journée, car l'étalement de la pointe peut être une réponse soit comportementale, soit institutionnelle. Mais le passage de la pointe

à la journée est relativement complexe dans le modèle (coefficient multiplicateur de l'ordre de 10)

> le rabattement des usagers de voitures particulières sur les transports collectifs risque d'être sous-estimé dans ces projections par la pénalité introduite de façon indifférenciée sur le stationnement. Mais un autre phénomène en sens inverse peut se produire avec le stationnement résidentiel, introduisant une compensation

entre les deux phénomènes.

Par ailleurs, d'autres critiques peuvent être soulevées, notamment en raison des données d'entrée du modèle :

> le calage réalisé sur les comportements de 1998 n'intègre pas les évolutions enregistrées récemment. Celles-ci pourraient donner une image différente, comme le suggérerait l'expérience de la tarification unique des transports collectifs départementaux qui enregistre un large succès.

		Déplacements totaux	Part modes doux	Part motorisés	Déplacements motorisés	Part VP	Part TC
Aire azuréenne	1998	357 166	32,2%	67,8%	242 148	89%	11%
	2020	436 292	35,1%	64,9%	282 998	88%	12%
Canca	1998	151 640	42,9%	57,1%	86 591	84,2%	17,8%
	2020	184 952	47,6%		96 934	81,7%	18,3%
Ville Nice	1998	104 059	50,2%	49,8%	51 794	79,8%	20,2%
	2020	126 511	55,3%	44,7%	56 528	76%	24%
Casa	1998	41 638	29,1%		29 524	95,2%	4,8%
	2020	56 248	28,2%	71,8%	40 405	95,6%	4,4%
Corridor Nice-centre Cagnes	Ref 2020					79%	21%
	TC++					72%	28%

Les projections de déplacements en 2020 à diverses échelles de l'aire azuréenne, scénario TC++

Heure de pointe du soir

Source : reformulation à partir de données MVA

Le rappel de la priorité aux TC exprimée dans la DTA ainsi que l'objectif des plans de déplacements urbains (PDU) de réduire l'usage de l'automobile en ville (loi sur l'Air) indiquent bien l'orientation nécessaire vers un scénario tel qu'il a été esquissé dans cet atelier, mais qui reste à améliorer et à affiner. Il ressort en particulier que des actions sur des composantes de l'offre autres que les TCSP (lignes de bus, information, intégration tarifaire, pôles d'échanges, parcs-relais...) devraient être mises en oeuvre pour compléter cette politique volontariste. C'est en effet la synergie de toutes les composantes de la chaîne de déplacement qui, en apportant chacune une contribution, même modeste, à l'augmentation de la part modale TC, aboutira in fine à un report modal significatif de la voiture vers les TC. A condition toutefois que, dans le même temps, des actions complémentaires restrictives sur la circulation et le stationnement des voitures particulières soient aussi mises en oeuvre.

Les explications proposées pour éclairer certains des résultats

Plusieurs éclairages partiels peuvent expliquer le poids de la voiture particulière dans la répartition modale. Il existe déjà une masse de projets de voirie, émanant notamment du Conseil général des Alpes-Maritimes ou de la Ville de Nice, qui tendront à « étouffer » la portée des projets de TCSP. Il risque ainsi d'y avoir un manque de cohérence dans les choix glo-

baux des collectivités, déjà inscrits dans les programmes en cours. Par exemple, la voie Mathis (autoroute urbaine) est parallèle et proche de la ligne de tramway projetée est-ouest qu'elle tendra donc à concurrencer. Les projets routiers du Conseil général des Alpes-Maritimes sont essentiellement des projets nord-sud, facilitant le rabattement sur l'autoroute (struc-

ture en peigne), alors qu'il existe peu d'axes est-ouest, tant en voirie qu'en transports collectifs.

-Les déplacements courts relèvent d'un potentiel important de report sur les modes doux, qui peuvent se faire au détriment des TC. Les objectifs du développement durable y sont cependant satisfaits.

Les conclusions sur la sensibilité des trafics sur l'A8 à ces nouvelles hypothèses

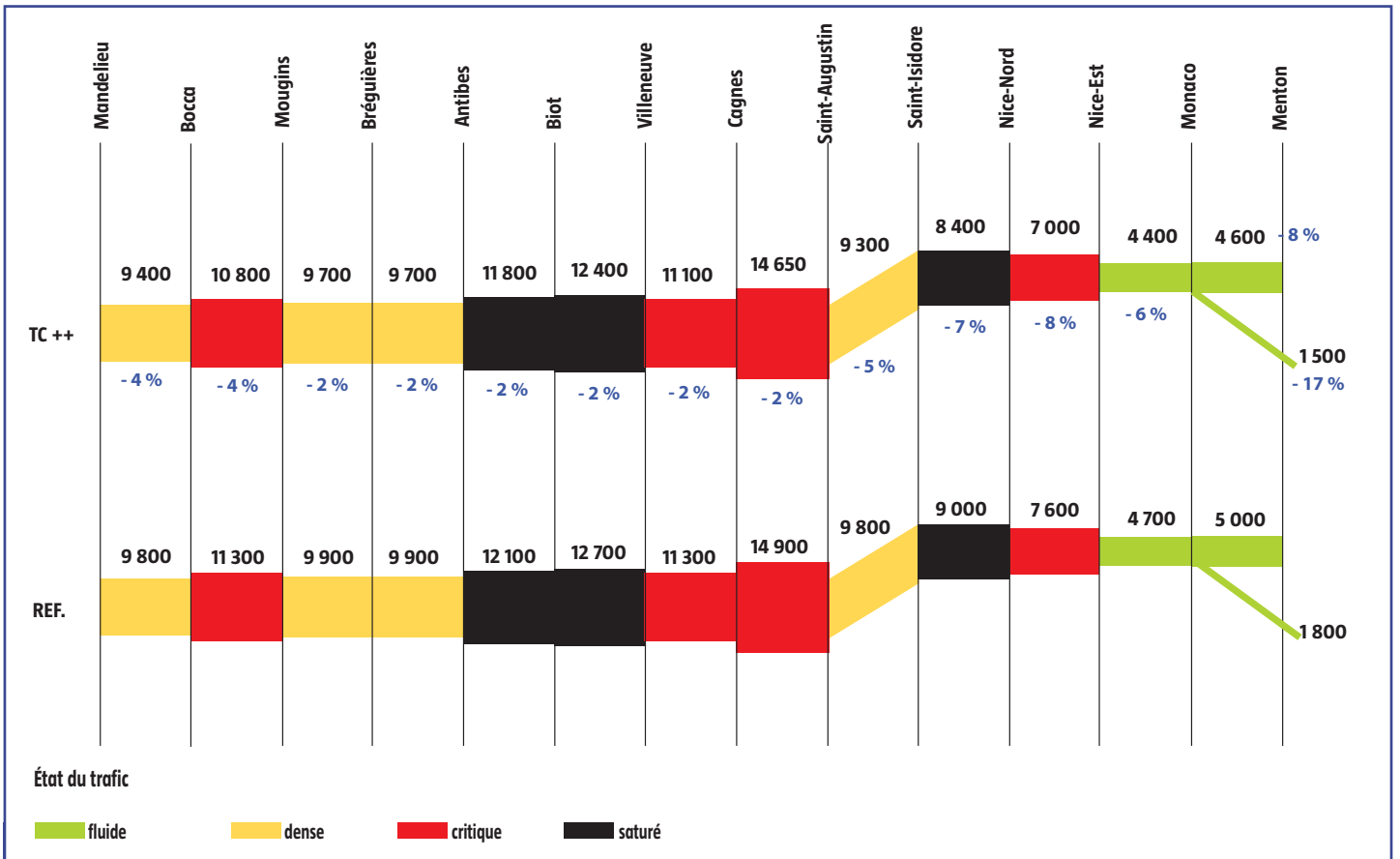
Trafics UVP HPS A8			
Scénarios	Réf. 2020	TC ++	Ecart
St-Isidore/Nice Nord	9 000	8 400	-7 %
St-Isidore/St-Augustin	9 800	9 300	-5 %
Cagnes-sur-Mer	14 900	14 650	-2 %

Les effets d'une politique très volontariste en faveur des TC sur la réduction des trafics sur l'A8

UVP : unité véhicule particulier
HPS : heure de pointe du soir

Source : MVA

L'impact du scénario dit « TC++ » sur le trafic de l'autoroute A8 est présenté au niveau de trois sections : Cagnes-sur-Mer, Saint-Isidore-Saint-Augustin, et Saint-Isidore-Nice-Nord. Le tableau ci-contre met en lumière une baisse du trafic sur l'A8 dans le scénario « TC++ » par rapport au scénario de référence dit « référence 2020 ». Cette baisse représente de 250 à 600 véhicules en heure de pointe du soir selon les sections, soit 2 500 à 6 000 véhicules en moins par jour.



Taux d'usage de l'autoroute A8, trafics UVP HPS 2 sens à l'horizon 2020

Source : MVA

Le graphique ci-dessus présente quant à lui les taux d'usage (volume/capacité) de l'autoroute A8 pour les scénarios « référence 2020 » et « TC++ 2020 ». Même si les trafics diminuent dans le scénario « TC++ » (de 2 à 8% selon les sections), le degré de saturation des différentes sections apparaît similaire entre

les deux scénarios. Etant donné la configuration du réseau routier, l'allègement du trafic routier résultant d'une politique volontariste en faveur des TC porterait ainsi davantage sur la voirie secondaire de desserte que sur l'axe autoroutier. Enfin, on notera que des simulations

complémentaires ont montré que la réalisation de l'une ou l'autre des variantes de contournement routier, y compris la solution 4 proposée comme alternative aux trois solutions proposées par le maître d'ouvrage, n'aurait qu'un impact très réduit sur la répartition modale et le taux d'usage des transports collectifs.

La prise en compte d'autres hypothèses de croissance économique et de coût des carburants

La prise en compte d'autres hypothèses de croissance économique et de coût des carburants

Le modèle Trips ne permet pas de traiter directement des hypothèses différenciées de croissance de revenu (PIB). En revanche, le modèle de trafic interurbain Ariane le permet : c'est pourquoi une simulation a été faite par le CETE Méditerranée en introduisant un taux de 1,9% de croissance du PIB au lieu de 2,3% pris initialement. Les résultats peuvent alors être transposés aux déplacements dans l'aire azurienne, bien que les mar-

ges d'adaptation de comportements ne soient pas les mêmes.

De même, le modèle interurbain Ariane, calé sur 2002 avec des prix du carburant découlant d'un baril de pétrole à 35 \$, a permis de tester l'effet d'un prix du baril à 100 \$, en supposant la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) identique.

Le croisement de ces deux variables externes aurait une influence de moins de 10% sur le trafic prévisible de l'A8 en 2020 : sans être négligeable, cette influence demeurerait donc modérée.

La diminution du trafic sur l'A8, section Cagnes-St-Laurent-du-Var

nombre véhicules/jour

Source CETE : PIB 1,9%, baril pétrole 100 \$
Unité : TJMA (trafic d'un jour moyen dans l'année)

	Trafic de Référence	Diminution de trafic	Trafic restant	%
VL	163 839	11 537	152 302	7,0%
PL	8 623	1 279	7 344	14,8%
Total véhicules	172 462	12 816	159 646	7,4%

