
Contournement de Nice Etude socio-économique

Note de synthèse

Préparé pour le compte de :



**Direction Départementale de
l'Équipement des Alpes Maritimes**

Evaluation de l'impact socio-économique des scénarios

N°C7 228200
Juin 2005

Gestion du Document

Titre du document:	Note de synthèse
Numéro Projet MVA :	C7 228200
Titre du Projet :	Contournement de Nice Etude socio-économique
Référence du document :	C2282_rapport_socio-eco.doc
Nom et Répertoire :	L:\Projets\C2282 Socioéco Nice\Rapport\ C2282_note de synthèse.doc

Contrôle du document

Auteurs principaux :	Guillem Coquelet
----------------------	------------------

Revu par :	Sébastien Mercier
------------	-------------------

Date de parution

1. 08/06/2005
2. 14/06/2005
3. 29/06/2005

Distribution

DDE 06
DDE 06
DDE 06

Sommaire

Chapitres	Pages
1	Introduction..... 7
1.1	L'analyse des impacts socio-économiques 7
1.2	Contenu..... 7
2	Elaboration des scénarios 8
2.1	Principe général 8
2.2	Le scénario de Référence 2020 9
2.3	La solution 1 12
2.4	La solution 2 13
2.5	La solution 3 14
3	Evaluation des effets monétarisés 15
3.1	Introduction 15
3.2	Rappels méthodologiques 15
3.3	Résultats..... 18
4	Impact sur le fonctionnement des entreprises..... 22
4.1	Méthodologie 22
4.2	Présentation générale des entreprises participantes 24
4.3	L'avis des entreprises sur la situation actuelle des déplacements..... 26
4.4	L'avis des entreprises dans l'hypothèse d'un nouveau projet routier 30
4.5	Synthèse des enjeux pour les entreprises..... 36
5	Impacts sur l'accessibilité aux pôles d'emplois..... 37
5.1	Introduction 37
5.2	Accessibilité aux principaux pôles 37
5.3	Calcul d'un indicateur d'accessibilité aux bassins de population 39
6	Impact sur l'emploi 40
6.1	Introduction 40
6.2	Effets de la construction 40
7	Impact sur l'aménagement du territoire et le développement urbain ... 42
7.1	Introduction 42
7.2	L'ouverture à l'urbanisation de secteurs stratégiques 42

8	Cohérence avec une politique multimodale des transports locaux et régionaux	43
8.1	Introduction	43
8.2	Impacts sur la connexion aux réseaux TC	43
8.3	Impacts sur les migrations alternantes effectuées en VP	44
8.4	Impacts généraux sur les niveaux de services VP	45
9	Comparaison multi-critères des scénarios	46
10	Annexes.....	48
10.1	Liste des projets pris en compte dans le scénario de référence 2020	48
10.2	Cartes d'accessibilité à Sophia-Antipolis	49
10.3	Cartes d'accessibilité à la Z.I. départementale de Carros.....	50
10.4	Cartes d'accessibilité à Monaco.....	51
10.5	Cartes d'accessibilité à l'aéroport de Nice	52
10.6	Cartes d'accessibilité aux bassins de population	53
10.7	Cartes d'accessibilité aux pôles d'emplois.....	54
10.8	Cartes d'accessibilité aux futurs parcs-relais de Nice et aux gares.....	55
10.9	Cartes de saturation du réseau routier	56
10.10A	propos de la notion d'actualisation	57

Liste des Tableaux

Tableaux	Pages
Tableau 1 : Gains environnementaux des solutions (évalués en millions d'euros 2004)	20
Tableau 2 : Indicateurs économiques d'évaluation des solutions	21
Tableau 3 : Temps d'accès VP moyen vers les principaux pôles	37
Tableau 4 : Impact sur l'emploi (Emplois x ans).....	41
Tableau 5 : Temps d'accès VP moyen aux parcs-relais de Nice	44
Tableau 6 : Temps de parcours en minutes entre les échangeurs de Mandelieu et Menton	45
Tableau 7 : Synthèse de l'analyse multicritère	46

Liste des Figures

Figures	Pages
Figure 1 : Répartition 1998 et 2020 de la population sur le zonage du modèle de Nice	10
Figure 2 : Répartition 1998 et 2020 des emplois sur le zonage du modèle de Nice	11
Figure 3 : Somme actualisée des avantages nets des solutions (en millions d'euros 2004).....	18
Figure 4 : Localisation des entreprises ayant participé à l'enquête	23
Figure 5 : Répartition des entreprises participantes par commune et par secteur d'activité	25
Figure 6 : Avis des entreprises concernant les temps de parcours domicile-travail	27
Figure 7 : Avis des entreprises concernant les temps de parcours pour les trajets de motifs professionnels	29
Figure 8 : Apport présumé du contournement pour les trajets domicile-travail	32
Figure 9 : Apport présumé du contournement pour les trajets professionnels ..	33
Figure 10 : Apport présumé du contournement pour la clientèle des entreprises	34
Figure 11 : Apport présumé du contournement pour le transport de marchandises	35

1 Introduction

1.1 L'analyse des impacts socio-économiques

- 1.1.1 Dans le cadre de l'étude socio-économique du contournement de Nice, effectuée pour le compte de la Direction Départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes, un premier rapport de diagnostic prospectif a été l'occasion de présenter le contexte socio-économique dans lequel s'inscrivent les déplacements dans ce département, ainsi que les enjeux territoriaux à prendre en compte à l'avenir.
- 1.1.2 Suite à cette présentation générale du contexte et des enjeux du territoire, un travail prospectif a été mené afin de définir et d'évaluer plusieurs scénarios d'aménagement du contournement de Nice en termes d'impacts socio-économiques.
- 1.1.3 Le présent document a pour objet de présenter l'analyse des trois solutions retenues pour le débat public.
- 1.1.4 Conformément aux préconisations de la Circulaire d'octobre 1998 de la Direction des Routes sur l'évaluation économique des projets d'infrastructures routières et autoroutières, cette analyse traite des impacts monétarisables et non monétarisables. Il est à noter qu'une nouvelle circulaire a été élaborée et devrait pouvoir être applicable en fin d'année 2005.

1.2 Contenu

- 1.2.1 Cette partie de l'étude a pour objectif de constituer le volet socio-économique nécessaire à produire l'étude préliminaire d'APS du contournement de Nice et à alimenter le débat public sur le projet.
- 1.2.2 L'évaluation des effets monétarisables consiste à présenter, pour chacun des scénarios envisagés, les avantages financiers pour la collectivité et les indicateurs de rentabilité classiques.
- 1.2.3 L'évaluation des effets non monétarisables recouvre plusieurs thèmes :
- L'impact sur le fonctionnement des entreprises ;
 - Les impacts sur l'accessibilité aux pôles d'emplois ;
 - L'impact sur l'aménagement du territoire et le développement urbain du littoral azuréen ;
 - La cohérence avec une politique multimodale des transports locaux et régionaux.

2 Elaboration des scénarios

2.1 Principe général

2.1.1 Les principaux points noirs mis en évidence dans le diagnostic des transports sur le département des Alpes-Maritimes sont en premier lieu la saturation du réseau routier, et son niveau de sécurité insuffisant sur les principaux axes structurants. L'autoroute A8 au nord de Nice est très chargée et souvent saturée du fait qu'elle remplit à cet endroit à la fois des fonctions d'autoroute urbaine et d'axe de transit. Les problèmes de sécurité sont liés aux forts niveaux de trafic, mais aussi à l'absence d'itinéraires alternatifs de délestage en cas d'événements exceptionnels.

2.1.2 Dans ce contexte, deux objectifs principaux ont guidé l'élaboration des différentes variantes de tracé du contournement de Nice :

- A l'ouest du Var, entre Antibes et la plaine du Var, l'objectif principal est de répondre aux problèmes de capacité de l'A8 qui est saturée par le trafic local, surtout à l'entrée de Nice et au franchissement du Var. Les scénarios proposent donc à l'ouest du Var un nouveau tracé parallèle à l'A8 actuelle, avec un profil de type autoroutier, routier, ou une combinaison des deux.
- A l'est du Var, les objectifs prioritaires sont de résoudre les problèmes de saturation sur l'A8 et de répondre aux problèmes de sécurité (tunnels, transport de matières dangereuses) liés aux caractéristiques de l'A8 actuelle.

2.1.3 A partir de ces principes, 24 scénarios ont été élaborés et testés dans le cadre de la présente étude, auxquels il convient de rajouter le scénario de référence 2020, qui prend en compte les projets de transports prévus à cette échéance (coups partis), sans le contournement de Nice. Ces scénarios ont été construits en combinant différentes solutions d'aménagement :

- A l'ouest :
 - **Solution courte** : nouveau tracé autoroutier à 2x2 voies entre Biot (au nord d'Antibes) et St Isidore ;
 - **Solution longue** : nouveau tracé autoroutier à 2x2 voies entre Bréguières et St Isidore
 - **Solution alternative** : liaison routière LIO entre la RN85 (pénétrante Cannes – Grasse) et la RN202 ;
- A l'est du Var :
 - **Solution courte** : nouveau tracé autoroutier à 2x2 voies entre St Isidore et Nice Est ;

- **Solution longue** : nouveau tracé autoroutier à 2x2 voies entre St Isidore et La Turbie
- **Solution alternative** : aménagement sur place de l'A8 actuelle entre St Isidore et La Turbie en profil à 2x3 voies.

2.1.4 Un travail itératif mené par les différents partenaires et techniciens a permis de sélectionner trois solutions d'aménagement pour le débat public. Ce travail s'est notamment basé sur les prévisions de trafics afin d'évaluer l'apport des différentes variantes pour le territoire des Alpes-Maritimes.

2.1.5 Avant d'aborder la définition de chacune des solutions, nous rappelons les différentes hypothèses prises dans le cadre de l'élaboration du scénario de référence 2020 qui sert de base à la comparaison des scénarios.

2.2 Le scénario de Référence 2020

HYPOTHESES SOCIO-ECONOMIQUES

2.2.1 Les hypothèses d'évolution des données de population et d'emplois sont celles définies dans le cadre de la mise à jour de « l'étude intermodale ». Elles sont présentées sur les cartes suivantes à travers la densité de population et d'emplois aux horizons 1998 et 2020.

Figure 1 : Répartition 1998 et 2020 de la population sur le zonage du modèle de Nice

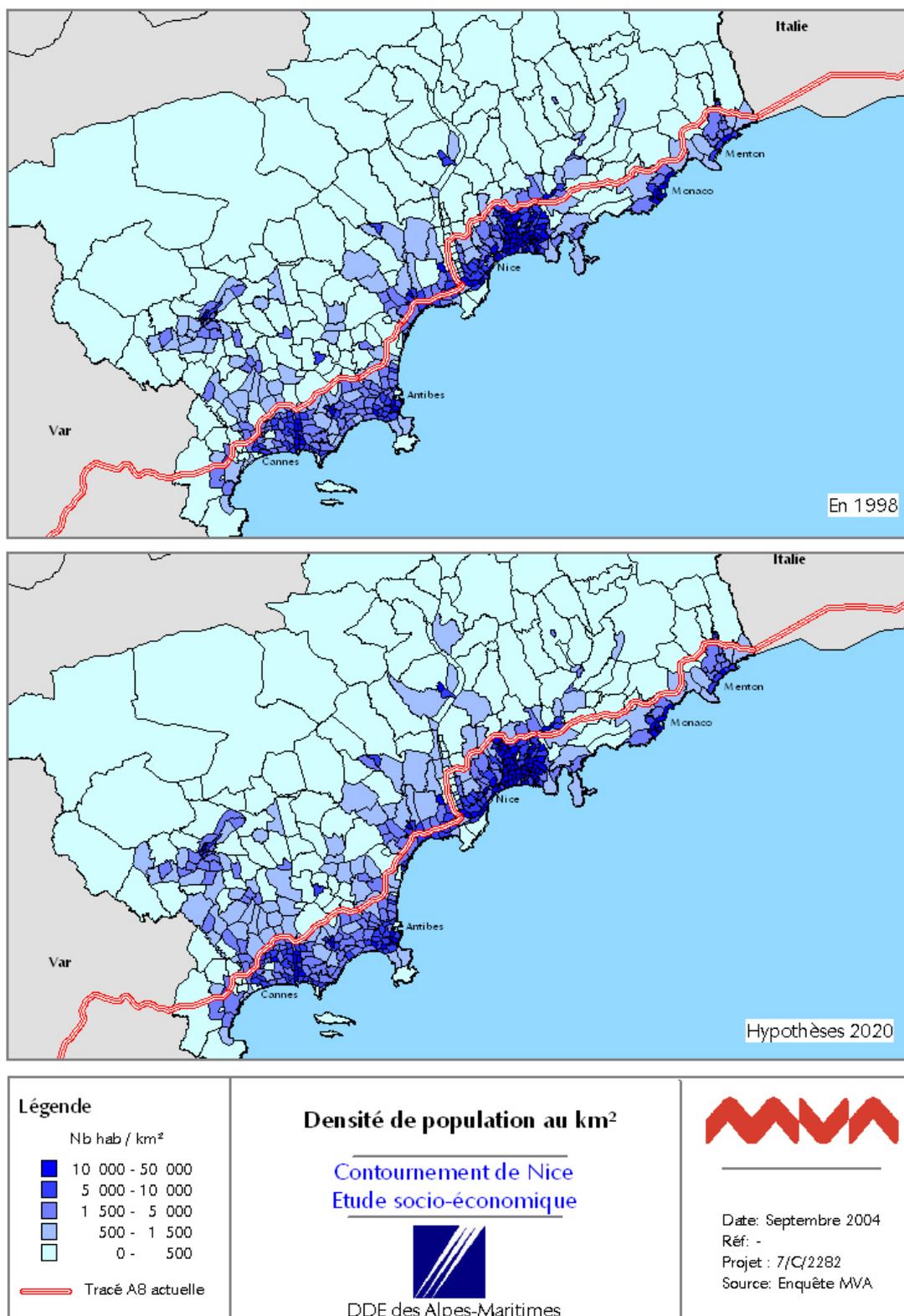
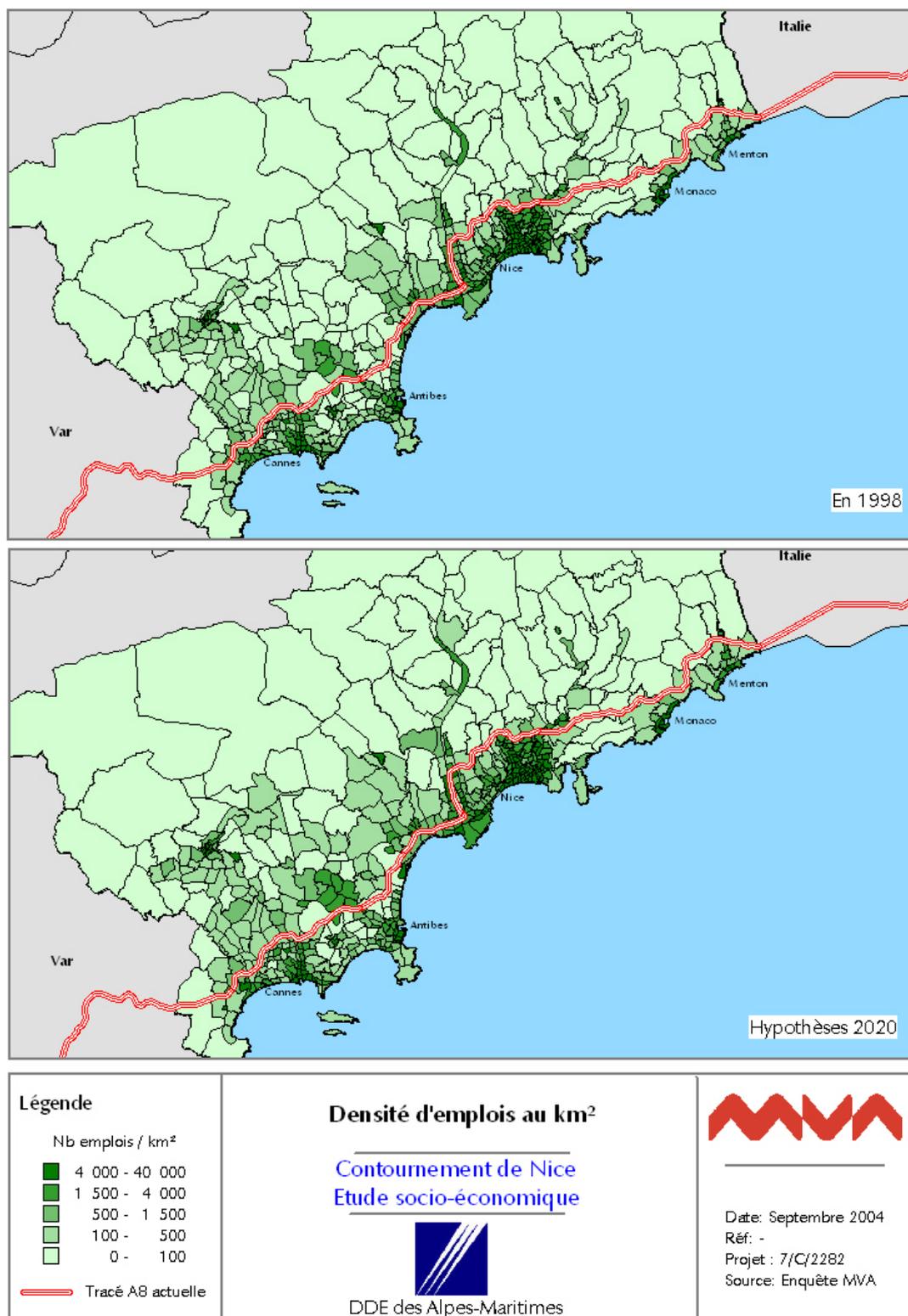


Figure 2 : Répartition 1998 et 2020 des emplois sur le zonage du modèle de Nice



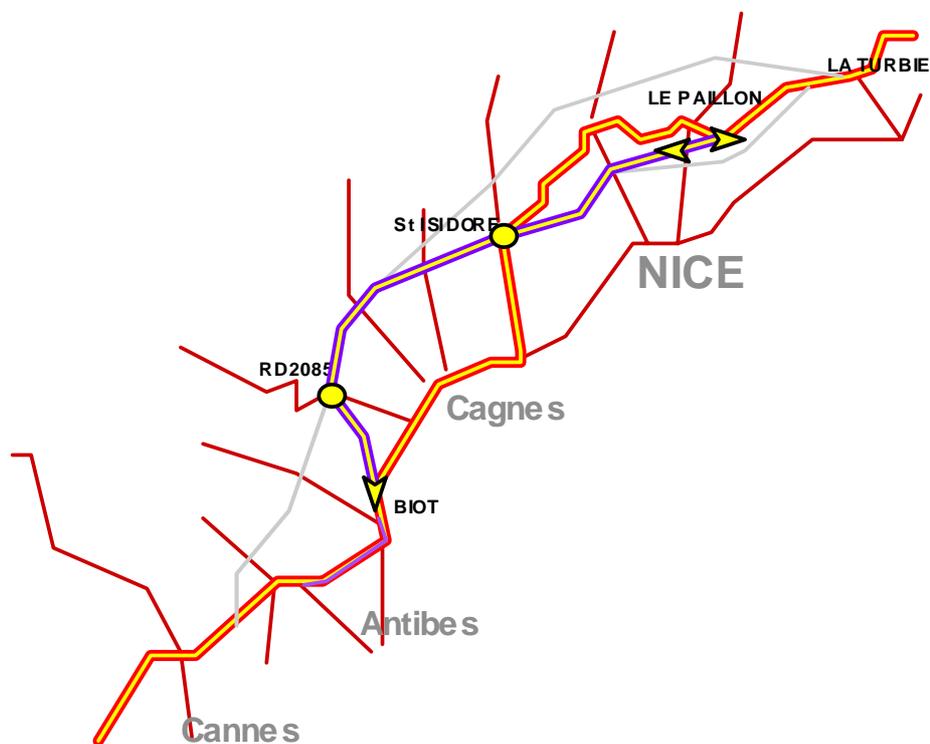
PROJETS PRIS EN COMPTE

2.2.2 Le tableau présenté en annexe 10.1 recense l'ensemble des projets de transport qui sont pris en compte dans le scénario de référence.

2.3 La solution 1

2.3.1 La solution 1 propose :

- A l'ouest : un nouveau tracé autoroutier à 2x2 voies entre Biot et St Isidore avec un échangeur avec la RD 2085 et un aménagement de l'A8 entre Biot et Antibes nord à 2x4 voies, afin de répondre aux problèmes de saturation sur l'A8 en amont de la future bifurcation A8 / Contournement ;
- A l'est : un tracé court St Isidore – Nice-Est à 2x2 voies avec ½ échangeur à Nice-Est.

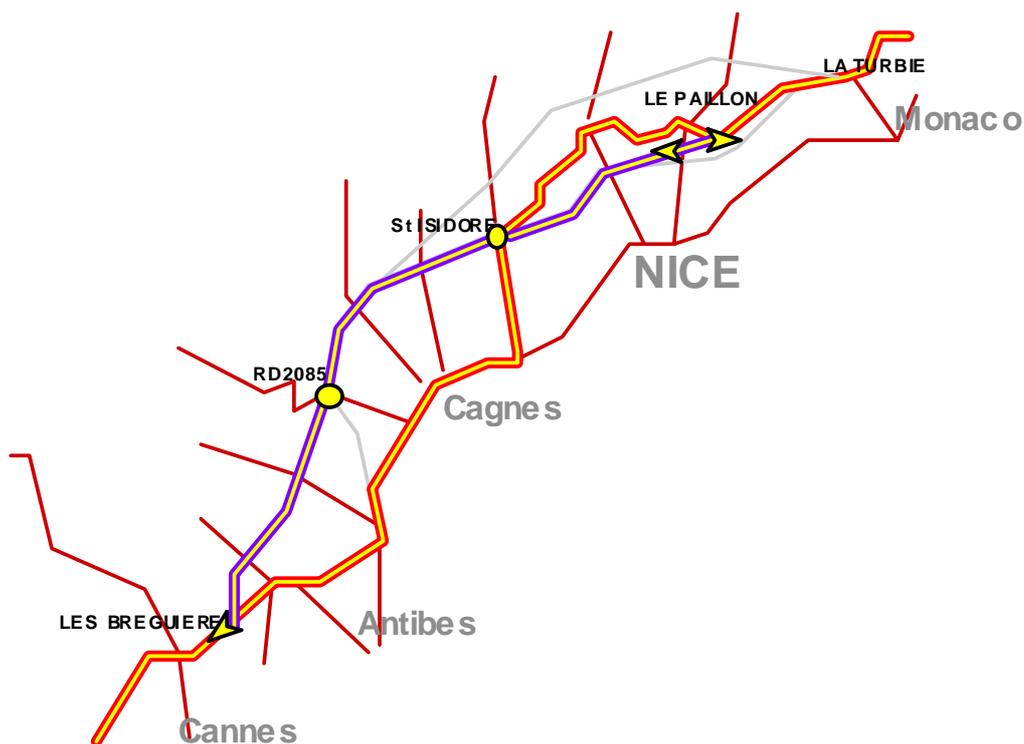


2.3.2 Le coût de construction de la solution 1 s'élève à 1 748 Millions d'Euros 2005 HT.

2.4 La solution 2

2.4.1 La solution 2 propose :

- A l'ouest : un nouveau tracé autoroutier à 2x2 voies entre les Bréguières et St Isidore avec échangeur RD 2085 ;
- A l'est : un tracé court St Isidore – Nice-Est à 2x2 voies avec 1/2 échangeur à Nice-Est.

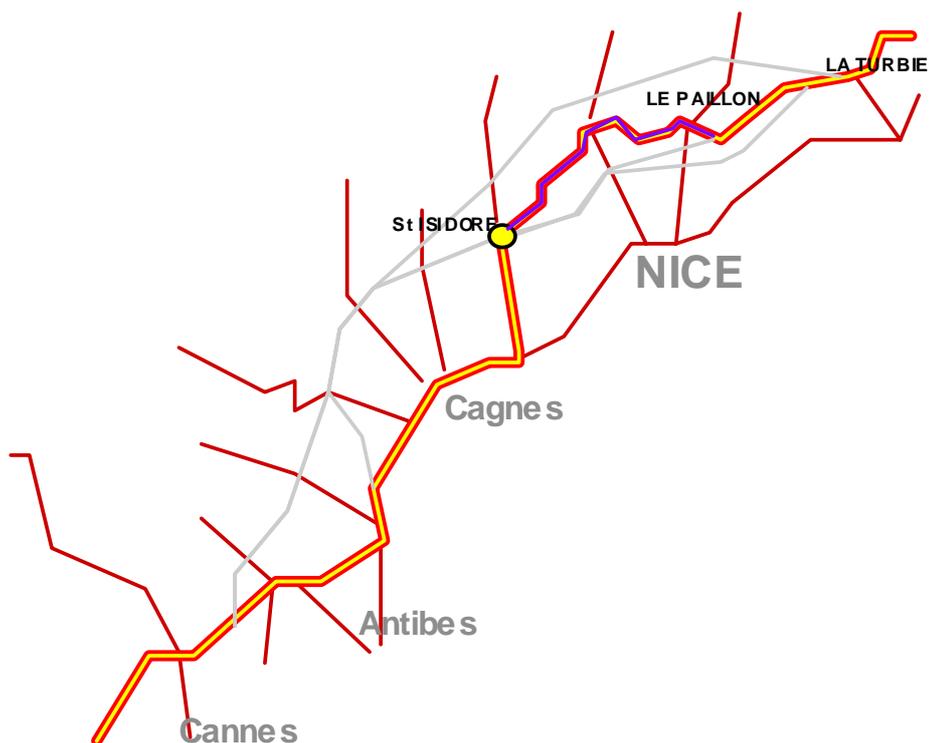


2.4.2 Cette solution se distingue de la solution 1 par un tracé plus long à l'ouest, et par conséquent un coût d'investissement plus élevé (2048 Millions d'Euros 2005 HT).

2.5 La solution 3

2.5.1 La solution 3 est une solution, pouvant être qualifiée de « minimaliste » en répondant uniquement aux problèmes de saturation sur le contournement de Nice actuel.

2.5.2 Cette solution propose un aménagement sur place de l'A8 entre St Isidore et Nice Est afin d'offrir une capacité de 2x3 voies.



2.5.3 L'investissement consenti pour la construction de cette solution est évidemment beaucoup plus faible que ceux correspondant aux deux solutions précédentes et s'élève à 237 Millions d'Euros 2005 HT.