

ACTUALISATION

- 3.2.5 Les coûts et recettes d'un projet apparaissent annuellement à partir des premiers investissements et pendant la durée de vie de l'opération, prise égale à l'infini.
- 3.2.6 Pour pouvoir sommer les avantages et inconvénients, afin de réaliser une évaluation d'ensemble, un arbitrage est nécessaire entre le présent et le futur. En supposant que tous les paramètres sont affectés de la même façon par le temps, on peut en déterminer les valeurs actuelles quelle que soit l'année considérée.
- 3.2.7 Un taux d'actualisation est donc fixé par le Commissariat Général du Plan. Celui-ci est de 8 %.
- 3.2.8 En d'autres termes, la collectivité ressent comme équivalent le fait de devoir dépenser un euro tout de suite ou 1,08 euros dans un an, car une dépense immédiate est plus difficile, donc ressentie comme supérieure à ce qu'elle représente plus tard ; de même un avantage obtenu immédiatement est ressenti comme supérieur de 8 % à ce qu'il représente une année plus tard (Des explications plus complètes se trouvent en annexe 10.10).
- 3.2.9 Tous les coûts et avantages sont alors actualisés en une année unique. L'année 1995 a ici été retenue, conformément à la circulaire IDRAC.

INDICATEURS SOCIO ECONOMIQUES

- 3.2.10 A partir de l'évaluation des différents paramètres, des indicateurs sont définis afin de comparer les scénarios et d'estimer les délais de réalisation qu'il serait souhaitable de respecter. Les principaux indicateurs sont les suivants :
- **Avantage Net** : Il s'agit de la somme des avantages et inconvénients pour les usagers, la puissance publique et le concessionnaire, comme cela est défini au paragraphe 3.3.4, diminué du coût d'entretien annuel HT de la nouvelle infrastructure.
 - **Coût d'investissement** : c'est la somme actualisée des dépenses en matière d'études, d'acquisitions foncières, de travaux et de grosses réparations.
 - **Bénéfice actualisé** : Il permet de comparer les avantages que procure l'aménagement sur toute sa durée de vie, à l'investissement qu'il nécessite. Il s'agit donc de la différence entre la somme actualisée des avantages nets et le coût d'investissement actualisé.
 - Une **date optimale de mise en service** peut alors être définie : c'est l'année qui permet de maximiser le bénéfice actualisé.

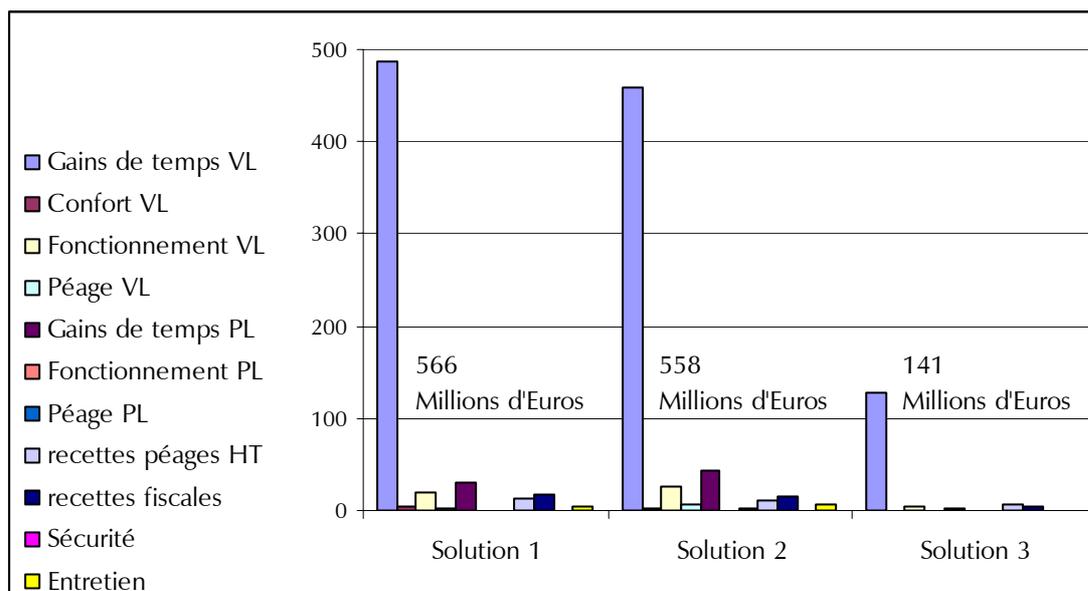
- **TRI (Taux de Rentabilité Interne)** : Pour une année donnée, il s'agit de la valeur du taux d'actualisation pour laquelle le bénéfice actualisé est nul. Si le TRI est supérieur à la valeur de 8 %, alors il est intéressant de réaliser le projet pour cette année ou avant. Si le TRI est inférieur à 8%, l'opportunité du projet est alors moins évidente à cette date et il est préférable de repousser sa mise en service.
- **Bénéfice actualisé par euro investi** : Il est égal au rapport du bénéfice actualisé au coût d'investissement actualisé hors taxe. Il permet de comparer les scénarios entre eux et de sélectionner les plus rentables. Lorsqu'il est supérieur à 0, le scénario est rentable. S'il vaut 1 par exemple, pour un euro investi, on en récupère 2.

3.3 Résultats

3.3.1 Les résultats suivants sont donnés pour une mise en service en 2020.

3.3.2 La figure ci-dessous présente la décomposition par poste de la somme des avantages nets pour chacune des solutions.

Figure 3 : Somme actualisée des avantages nets des solutions (en millions d'euros 2004)



	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Gains de temps VL	488	459	128
Amélioration du confort VL	4	3	1
Frais de fonctionnement VL	20	25	5
Péages VL	3	7	-2
Gains de temps PL	31	43	3
Frais de fonctionnement PL	-1	0	-1
Péages PL	1	2	0
Recettes péages HT	14	10	6
Recettes fiscales	17	16	4
Sécurité	-5	-4	-2
Entretien	5	5	1
Somme actualisée des avantages nets	566	558	141

3 Evaluation des effets monétarisés

3.1 Introduction

3.1.1 L'évaluation des effets monétarisés a été réalisée par le CETE, grâce au modèle d'évaluation économique ARIANE06.

3.1.2 Cette évaluation s'appuie notamment sur les textes en vigueur en la matière. Ces textes sont :

- La circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne ;
- L'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport (circulaire IDRAC du 3 octobre 1995).

3.2 Rappels méthodologiques

3.2.1 L'évaluation des effets monétarisés constitue une méthode d'évaluation et de comparaison des scénarios, sur des critères financiers (coût d'investissement, recettes fiscales, etc.) et des critères non financiers (gains de temps, sécurité, etc.).

3.2.2 Les gains de temps, l'amélioration du confort et l'amélioration de la sécurité n'étant pas des paramètres monétaires, des valeurs tutélaires sont fixées pour leur monétarisation.

3.2.3 Les scénarios sont comparés à une même situation de référence (définie au paragraphe 2.1.4), afin d'évaluer les avantages et inconvénients inhérents au projet pour chaque paramètre.

3.2.4 Cette évaluation constitue donc un bilan des avantages et inconvénients pour chaque type d'acteurs concernés par le projet. Les acteurs considérés ici sont :

- Les usagers de la route, à travers les gains de temps, l'amélioration du confort (VL uniquement), l'évolution des frais de fonctionnement et l'évolution des dépenses de péage ;
- La puissance publique, à travers l'évolution des recettes fiscales sur les usagers (TIPP, TVA péages ...) et l'amélioration de la sécurité ;
- Le concessionnaire de l'infrastructure, à travers la variation de recettes nettes hors taxes et hors compensation tarifaire.

3.3.3 Les principaux éléments à retenir sont :

- les solutions 1 et 2, qui proposent un aménagement complet d'Est en Ouest , apportent environ 4 fois plus d'avantages que la solution 3 « minimaliste » ;
- quelques soient les solutions, les gains sont essentiellement issus des gains de temps procurés par le projet aux usagers VL. On retiendra en plus de ces gains, ceux apportés en terme de confort par les solutions 1 et 2 ;
- Les pertes observées en terme de sécurité s'expliquent par la méthode de calcul retenue par la circulaire 98-99. En effet, le projet contribue à faire augmenter le nombre de véhicules.kilomètres sur l'ensemble du réseau autoroutier des Alpes-Maritimes, d'où un accroissement de l'insécurité routière tel que définie dans la circulaire 98-99. Ce calcul ne tient pas compte du fait que les nouveaux aménagements proposés (notamment dans le cadre des solutions 1 et 2) contribuent à une meilleure répartition du trafic sur les infrastructures permettant aux usagers de se déplacer dans de meilleures conditions. De ce fait , et de manière qualitative, nous pouvons penser que les conditions de sécurité sur le réseau autoroutier seront améliorées dans le cadre des solutions 1 et 2. Ceci doit être nuancé pour la solution 3, qui permet d'augmenter la capacité de l'A8 sur le contournement de Nice, mais ne résoudra pas les problèmes de sécurité dus à la mixité de trafic (VP/PL) et aux mouvements de croisement aux échangeurs entre les véhicules en transit et les véhicules sortant et entrant sur l'autoroute.

PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

- 3.3.4 Le bilan socio économique prend également en compte les impacts environnementaux des projets. Ceux-ci ne sont pas comptabilisés dans les indicateurs socio économiques, mais les résultats constituent un indicateur indépendant.
- 3.3.5 Les impacts en matière de pollution et d'effet de serre peuvent être pris en compte.
- 3.3.6 Ces impacts sont monétarisés en fonction des variations du nombre de véhicules.kilomètres parcourus.
- 3.3.7 Des valeurs hautes et basses sont déterminées, concernant la pollution uniquement.
- 3.3.8 Le tableau suivant présente les évolutions des impacts en matière de pollution et d'effet de serre, des différentes solutions.

Tableau 1 : Gains environnementaux des solutions (évalués en millions d'euros 2004)

	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Effet de serre	1,62	1,47	0,55
Pollution : valeur basse	3,93	3,56	1,33
Pollution : valeur haute	6,73	6,16	2,15

- 3.3.9 Ici encore, les solutions 1 et 2 se distinguent avec des gains de plus de 3 fois supérieurs aux gains obtenus avec le scénario 3.

INDICATEURS ECONOMIQUES

3.3.10 Le tableau suivant présente les principaux indicateurs de rentabilité pour les solutions étudiées.

Tableau 2 : Indicateurs économiques d'évaluation des solutions

	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Somme actualisée des avantages nets	566	558	141
Coût d'investissement HT actualisé	-261	-306	-36
Bénéfice actualisé	305	252	93
Taux de Rentabilité Interne	15,43 %	13,28 %	22,44 %
Bénéfice actualisé par Euro investi	1,17	0,83	2,62
Date optimale de mise en service	2015	2017	2010

3.3.11 Dans un premier temps, il convient de souligner que quelque soit la solution considérée, le TRI est nettement supérieur au taux de 8% fixé par le Commissariat Général au Plan comme seuil au-delà duquel un projet est jugé rentable pour la collectivité. Ainsi, les conditions rencontrées dans les Alpes-Maritimes font que le projet de contournement de Nice s'avèrera bénéfique et rentable pour la collectivité quelque soit la solution envisagée.

3.3.12 De plus, les dates optimales de mise en service se situent généralement entre 2010 et 2017. Ceci souligne l'urgence du projet de contournement de Nice et permettra éventuellement d'envisager une solution de phasage avec un aménagement à l'est dans un premier temps.

3.3.13 En terme de rentabilité, la solution 3 présente les meilleurs indicateurs, ce qui s'explique en partie par la faiblesse relative de son coût d'investissement.

3.3.14 Quant aux bénéfices par euros investis, ils sont tous les trois positifs, donc on récupèrera de 1,83 à 3,62 euros par euro investi, selon le projet.

4 Impact sur le fonctionnement des entreprises

4.1 Méthodologie

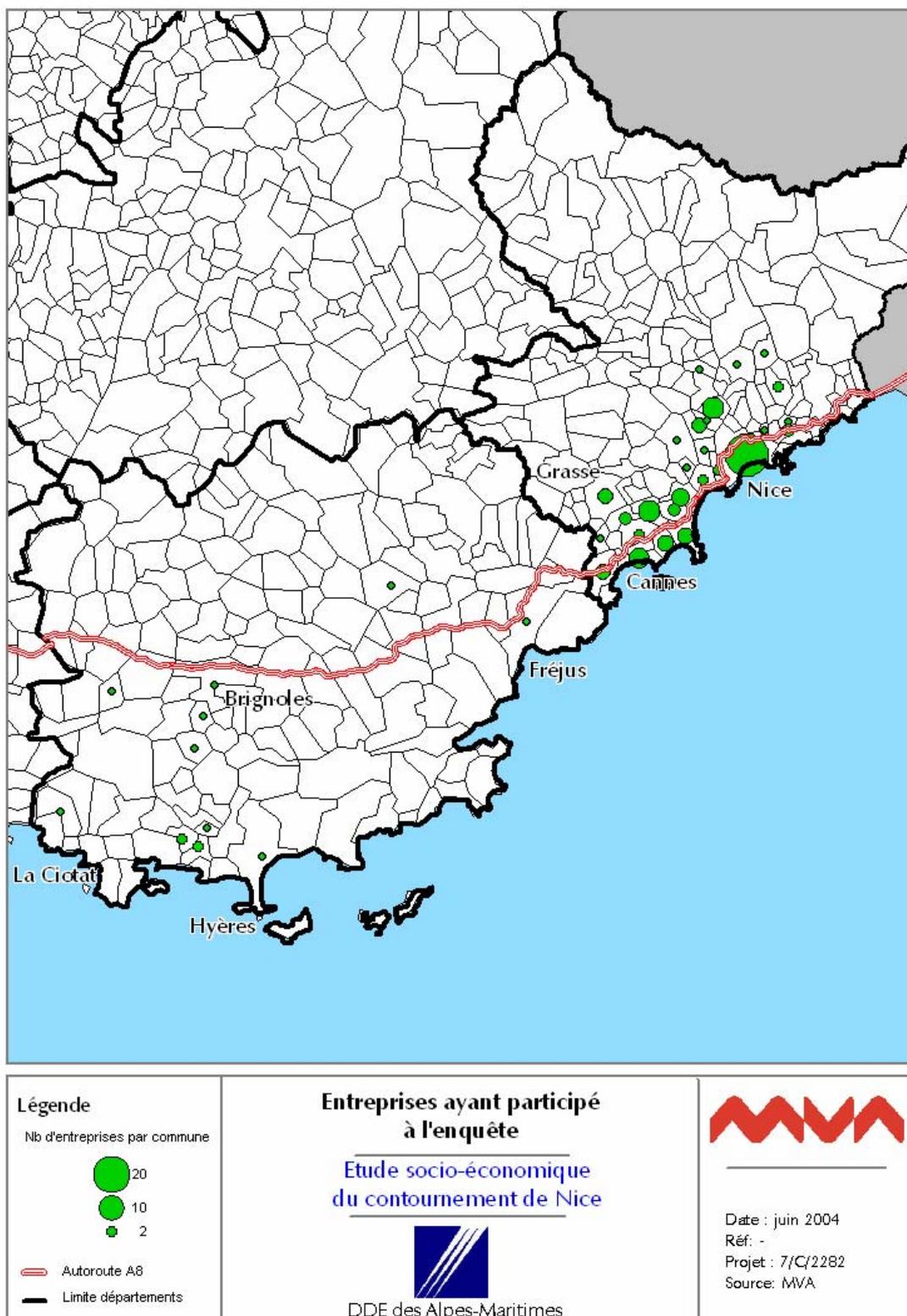
4.1.1 Conformément aux préconisations du cahier des charges, une enquête a été menée auprès d'entreprises qui pourraient être concernées par le projet de contournement de Nice. Cette enquête a été réalisée par le biais d'un questionnaire mis en ligne sur internet, et proposé de façon exhaustive à l'ensemble des entreprises des départements des Alpes-Maritimes et du Var répertoriées dans la base Kompass et disposant d'une adresse email.

4.1.2 Le questionnaire de cette enquête comportait plusieurs thèmes :

- Une partie générale permettant d'identifier les caractéristiques principales de l'entreprise (effectif, secteur d'activité, positionnement géographique par rapport à l'A8) ;
- Les déplacements domicile – travail des employés de l'entreprise ;
- Les déplacements des employés pour motifs professionnels ;
- Les déplacements des clients pour les entreprises qui les accueillent sur leur site ;
- Le transport de marchandises ;
- L'évaluation d'une situation future où aucun nouveau projet routier ne serait mis en œuvre ;
- L'évaluation de l'impact prévisible, pour l'entreprise, d'un nouveau contournement autoroutier de Nice au nord de l'A8, entre La Turbie, la vallée du Var et le nord d'Antibes. Seule cette description qualitative du projet a été donnée, aucun tracé ne leur a été présenté.

4.1.3 Parmi les 1350 entreprises contactées, 123 ont répondu de manière complète au questionnaire, soit environ 9%. La carte suivante présente la localisation des entreprises qui ont répondu. La plupart siègent dans les Alpes-Maritimes. Les entreprises du Var qui ont participé spontanément sont peu nombreuses.

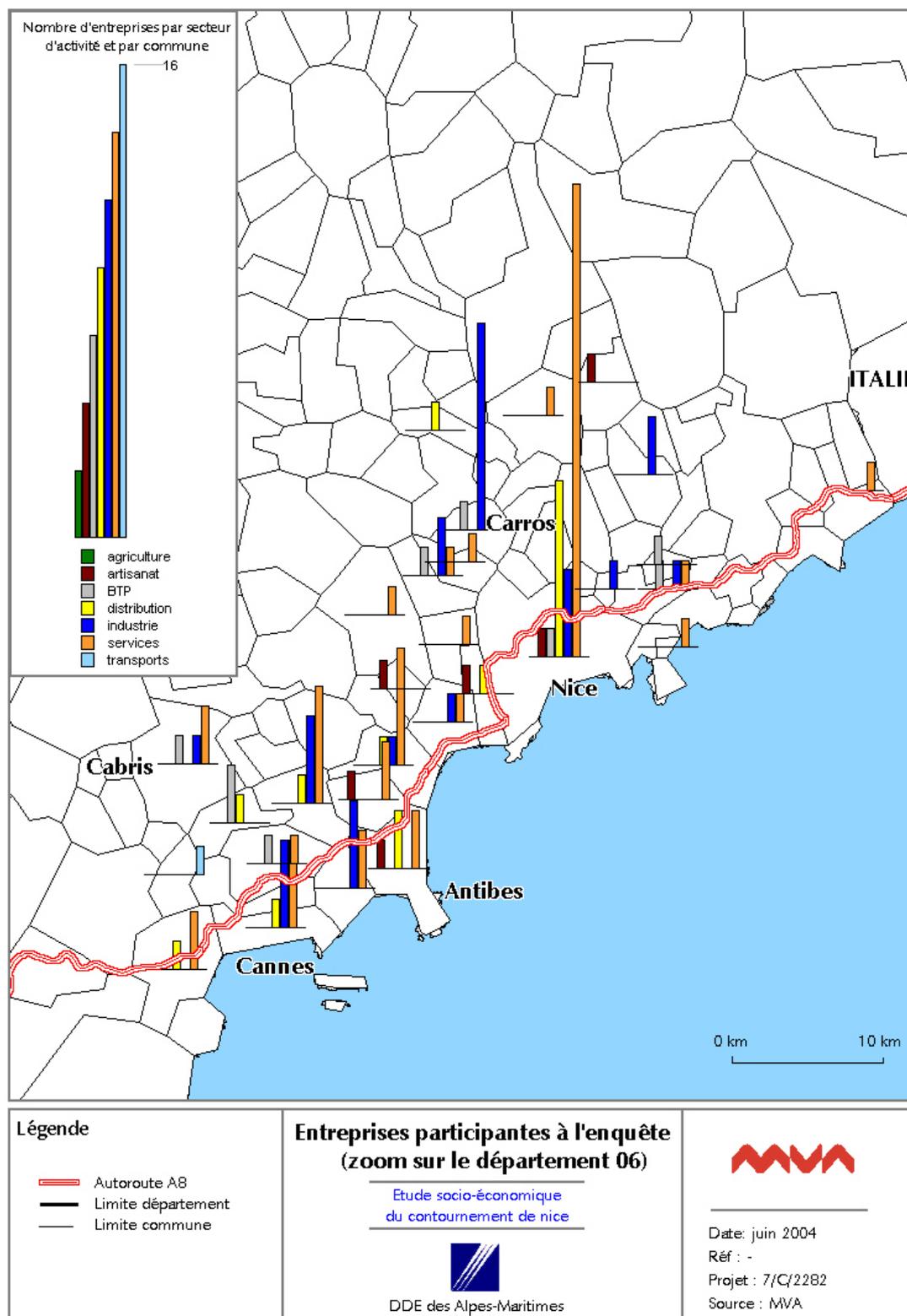
Figure 4 : Localisation des entreprises ayant participé à l'enquête



4.2 Présentation générale des entreprises participantes

- 4.2.1 Les 123 entreprises qui ont répondu à l'enquête sont à 78% des PME. Les secteurs les plus représentés sont, par rapport au nombre d'entreprises participantes, celui des services (43%), puis de l'industrie (25%) et de la distribution (15%). Pour comparer notre échantillon à la répartition des secteurs d'activité sur la côte d'azur, il faut savoir que, en nombre d'emplois, ce sont les secteurs des services et de la distribution qui sont les plus représentés, à raison de 66% et 16% des emplois en 1999. Le secteur de l'industrie, hors BTP, y regroupe 10% des emplois. On peut donc considérer que notre échantillon d'entreprises est relativement bien représentatif sur ce critère.
- 4.2.2 La figure suivante présente, pour chaque commune des Alpes-Maritimes, la répartition des entreprises selon leur secteur d'activité.

Figure 5 : Répartition des entreprises participantes par commune et par secteur d'activité



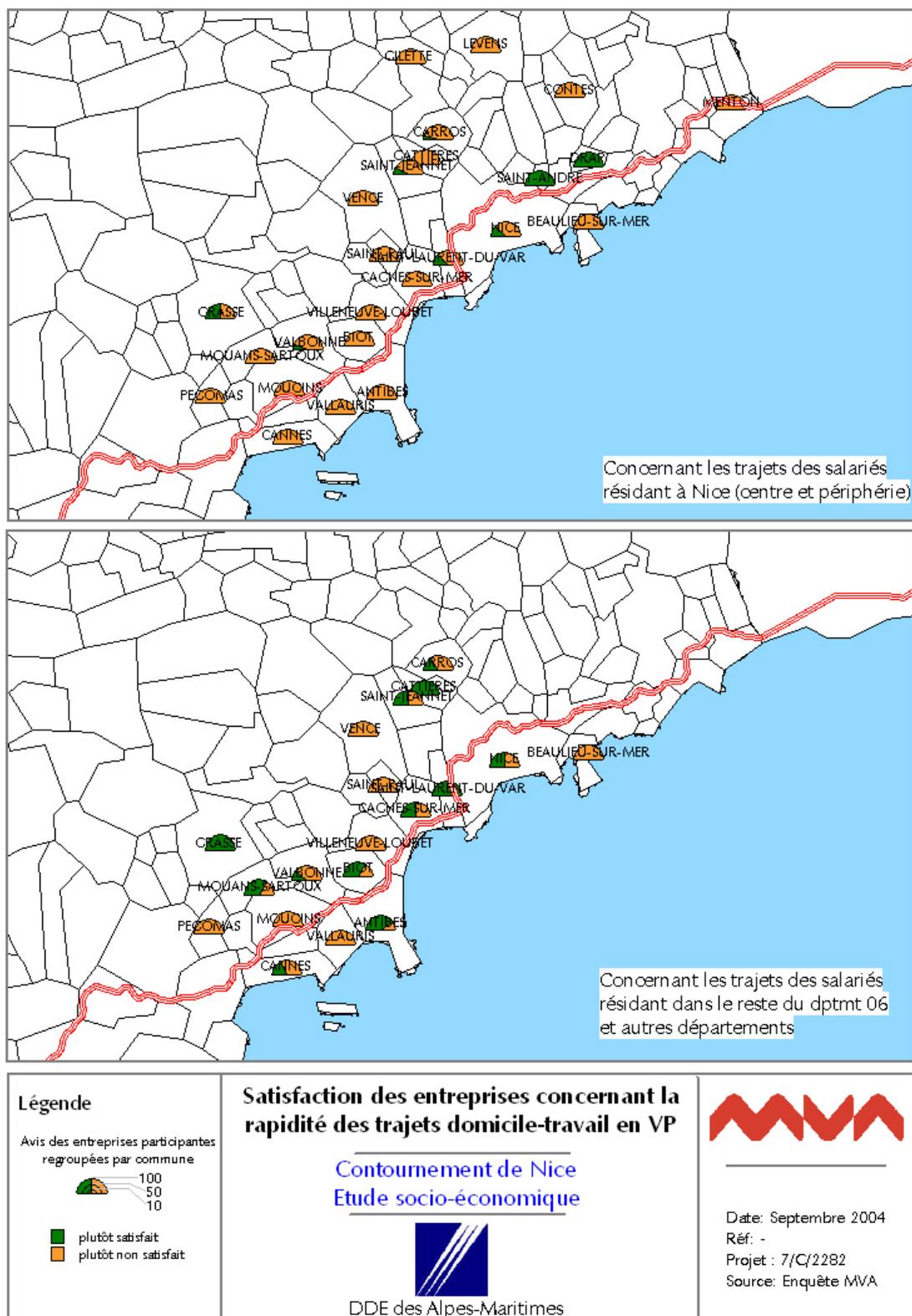
- 4.2.3 Pour ce qui concerne la question de leur desserte par les transports, les 2/3 des entreprises participantes sont situées à moins de 5km d'un échangeur de l'A8. La plupart (85%) sont équipées en parking de stationnement, et environ 80% sont situées à proximité d'un arrêt de transports en commun (bus, car ou fer).

4.3 L'avis des entreprises sur la situation actuelle des déplacements

LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LEUR PERSONNEL

- 4.3.1 Pour 9 entreprises sur 10 parmi les participantes à l'enquête, le personnel effectue des horaires de bureau du type 9h – 18h. Pour le trajet des salariés entre leur domicile et l'entreprise, c'est la rapidité du temps de parcours qui est jugée comme le plus important, et ce dans plus de 80% des entreprises. La notion de coût du déplacement n'arrive qu'en quatrième niveau de priorité, après la sécurité et la ponctualité.
- 4.3.2 Les salariés habitant sur Nice (centre ou périphérie) sont majoritairement pas ou peu satisfaits quant à la rapidité de leur temps de parcours entre leur domicile et leur lieu de travail. La carte de la figure qui suit montre que, parmi ces salariés habitant Nice (centre ou périphérie), les rares satisfaits de leur temps de parcours domicile-travail exercent leur métier dans des entreprises des communes limitrophes de Nice (St André de la Roche, Drap et La Trinité au début de la pénétrante du Paillon, ou quelques uns à St-Jeannet et St-Laurent-du-Var dans la plaine du Var).
- 4.3.3 Les salariés habitant dans le reste des Alpes-Maritimes et les autres départements apparaissent globalement plus satisfaits de leur temps de trajet domicile-travail, y compris ceux qui travaillent sur Nice.
- 4.3.4 En termes de ponctualité, 30% des entreprises trouvent que leurs salariés résidant sur Nice (centre ou périphérie) ont des difficultés à être ponctuels.

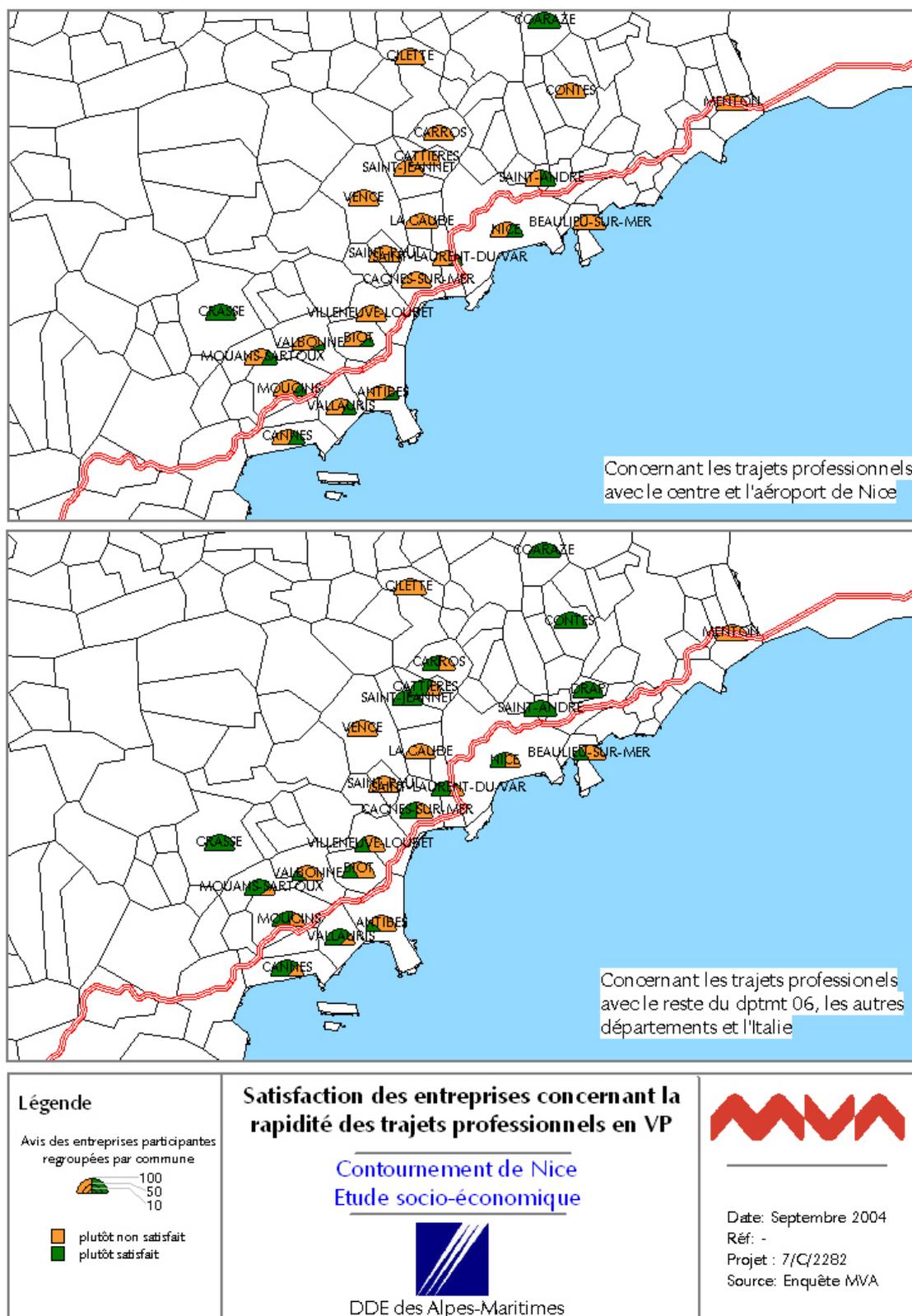
Figure 6 : Avis des entreprises concernant les temps de parcours domicile-travail



LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS DES ENTREPRISES

- 4.3.5 Les exigences principales des entreprises pour ces types de trajet sont, par ordre d'importance, la rapidité, la sécurité et la facilité de déplacement.
- 4.3.6 De manière générale, les temps de parcours pour le centre de Nice sont jugés très insatisfaisants. Les entreprises interrogées estiment qu'il est difficile d'être ponctuel lors de déplacements professionnels vers le centre de Nice.
- 4.3.7 La carte de la figure qui suit permet de rentrer plus en détail et de faire la corrélation entre degré de satisfaction et situation géographique des entreprises. On observe que les entreprises situées sur les communes de la vallée du Var sont complètement insatisfaites des temps de parcours à destination du centre de Nice et de l'aéroport.
- 4.3.8 Pour les trajets qui ont pour destination le reste des Alpes-Maritimes, les autres départements et l'Italie, les entreprises sont globalement satisfaites, quelle que soit leur commune d'implantation, y compris celles qui siègent sur Nice. On peut penser que ces trajets, vers les départements limitrophes, sont de plus longue distance et qu'ils sont par conséquent moins impactés par les variations de temps de parcours.

Figure 7 : Avis des entreprises concernant les temps de parcours pour les trajets de motifs professionnels



LES DEPLACEMENTS DE LA CLIENTELE DES ENTREPRISES

- 4.3.9 Parmi les 123 entreprises ayant répondu au questionnaire, seulement une quarantaine d'entreprises drainent une clientèle importante sur leur site et sont concernées par cet enjeu.
- 4.3.10 Pour ce type de déplacements, la rapidité et la facilité d'accès sont leurs attentes premières. Là encore, les temps de parcours sont estimés globalement trop longs pour la clientèle en provenance de Nice (centre et périphérie), et satisfaisants pour la clientèle en provenance des départements limitrophes.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- 4.3.11 Parmi les 123 entreprises participantes, 38 importent ou exportent des convois supérieurs à 1 tonne. La moitié échangent en dehors de la côte d'azur et 23 utilisent essentiellement l'A8 : la route est de loin le mode d'acheminement très majoritaire pour la plupart des types de marchandises.
- 4.3.12 Les trois quarts de ces entreprises effectuent le transport de marchandises entre 9h et 19h.
- 4.3.13 Les premiers critères de transport sont à égalité la rapidité d'acheminement et le coût. Les entreprises amenées à transporter des marchandises avec le centre de Nice et l'aéroport ne sont globalement pas satisfaites des temps de transport, et ont de réelles difficultés à respecter les délais de livraison vers ces destinations.

L'AVIS DES ENTREPRISES SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION EN L'ETAT ACTUEL

- 4.3.14 Les entreprises ont été interrogées quant à leur vision de l'avenir, dans le cas où aucun nouvel aménagement routier ne verrait le jour, et où la situation évoluerait selon la tendance actuelle. En grande majorité, elles craignent toutes une dégradation générale des conditions de déplacement (rapidité, sécurité, accessibilité) pour leurs salariés et leur clientèle, ainsi que des conditions de transport des marchandises.

4.4 L'avis des entreprises dans l'hypothèse d'un nouveau projet routier

- 4.4.1 Les entreprises ont ensuite été interrogées quant à leur vision de l'avenir, dans le cas où « une nouvelle autoroute de contournement de Nice était réalisée au nord de l'A8 entre La Turbie et la vallée du Var, et prolongée à l'ouest jusqu'au nord d'Antibes ». Seule cette description leur a été communiquée : aucun tracé précis ne l'accompagnait.
- 4.4.2 L'impact présumé d'un tel projet apparaît globalement positif pour les entreprises. Les cartes des figures suivantes permettent d'analyser plus en détail l'impact du projet pressenti par les entreprises, pour chacun des types

de déplacements évoqués plus haut.

IMPACT PRESENTI SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL ET PROFESSIONNELS

- 4.4.3 Les entreprises ayant répondu sont globalement optimistes quant à l'impact du projet sur leur temps de parcours en voiture, que ce soit pour des déplacements de motif domicile-travail ou professionnel.
- 4.4.4 Les cartes des figures 7 et 8 montrent tout de même que quelques entreprises émettent des réserves sur l'impact du projet de contournement et pressentent une dégradation des conditions de temps de parcours et d'accessibilité. Elles sont au nombre de 8, et sont réparties sur 8 communes à l'ouest et à l'est de Nice.

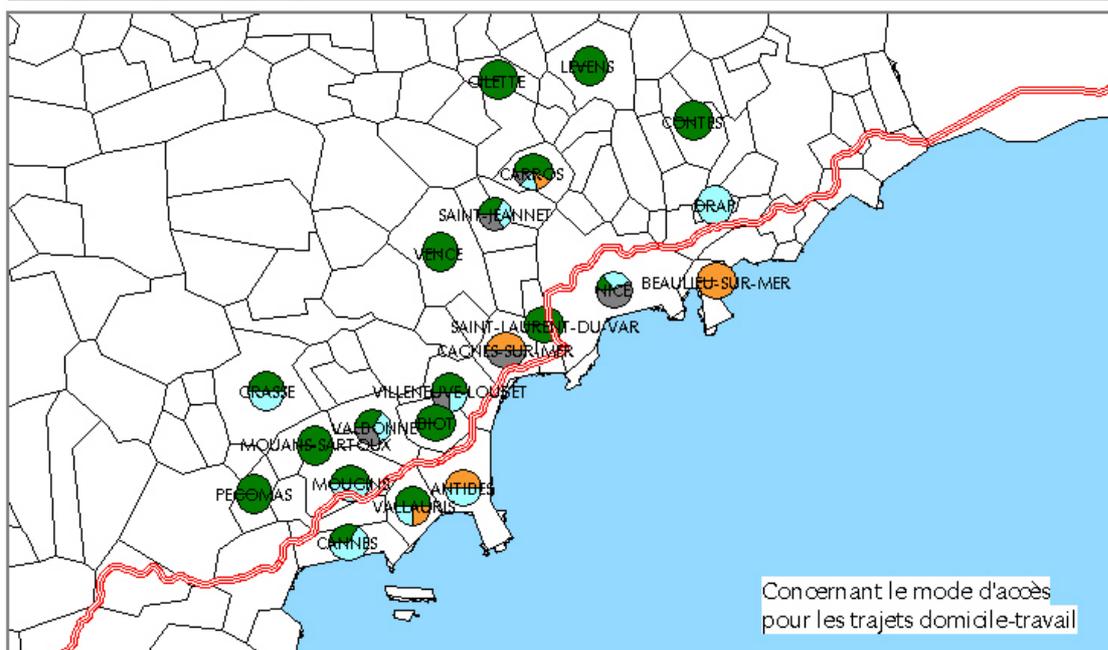
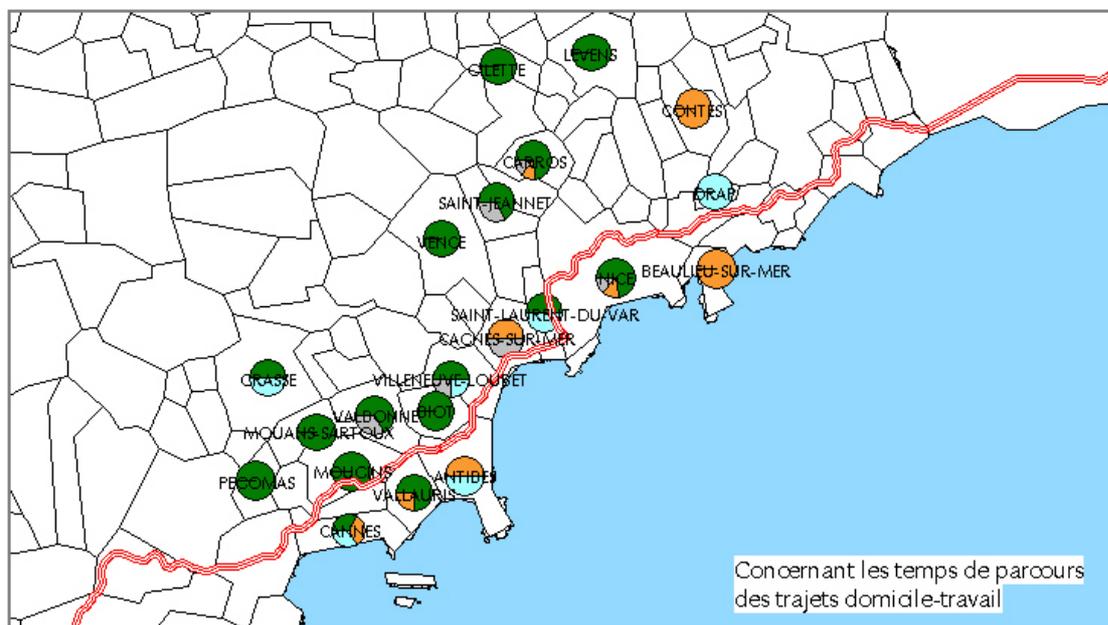
IMPACT PRESENTI SUR LA CLIENTELE DES ENTREPRISES

- 4.4.5 Les entreprises concernées par la réception de clientèle sur leur site considèrent en majorité que l'accessibilité à leur site sera inchangée, sauf sur les communes au nord d'Antibes et près de La Turbie où certaines imaginent une amélioration. Les entreprises très pessimistes sont peu nombreuses.
- 4.4.6 Les conséquences du projet sur l'aire de chalandise de leur clientèle sont pressenties assez neutres, en tout cas très rarement négatives. 14 entreprises sur 32 concernées par ce sujet espèrent capter une clientèle plus large grâce à ce projet.

IMPACT SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- 4.4.7 Les entreprises concernées par le transport de convois supérieurs à 1 tonne sont en majorité optimistes sur l'amélioration des temps de transport de leur marchandise grâce au contournement. En revanche, certaines craignent une hausse du coût de transport.

Figure 8 : Apport présumé du contournement pour les trajets domicile-travail



Légende

Avis des entreprises participantes regroupées par commune



- Amélioration
- Dégradation
- Idem
- Sans avis

Avis des entreprises concernant les apports d'un nouveau contournement autoroutier

Contournement de Nice
Etude socio-économique

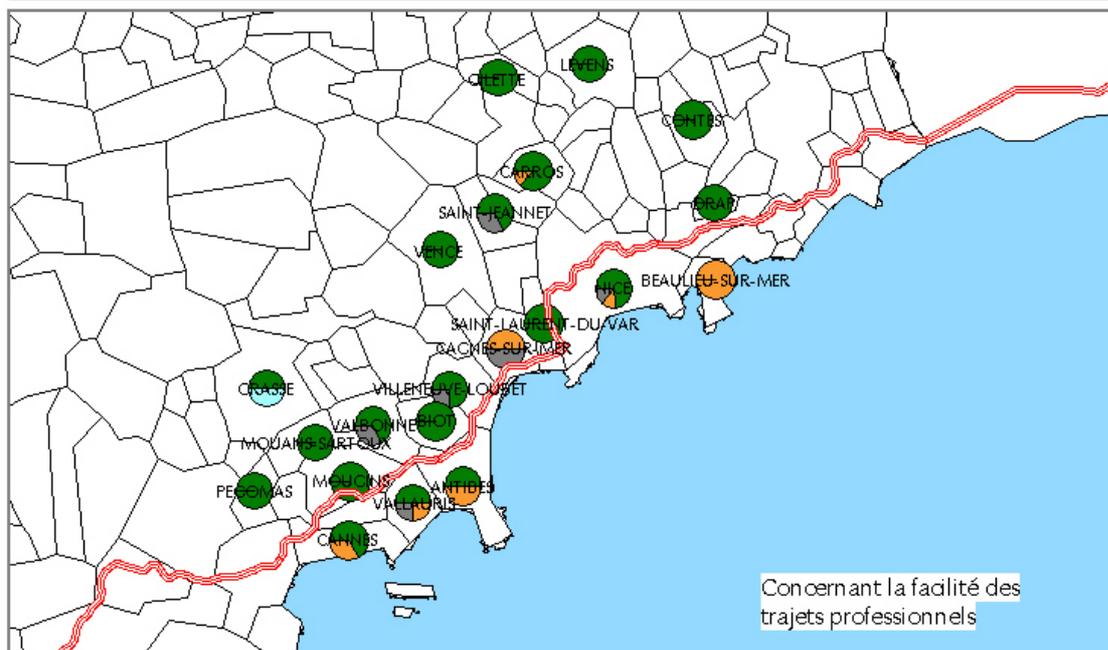
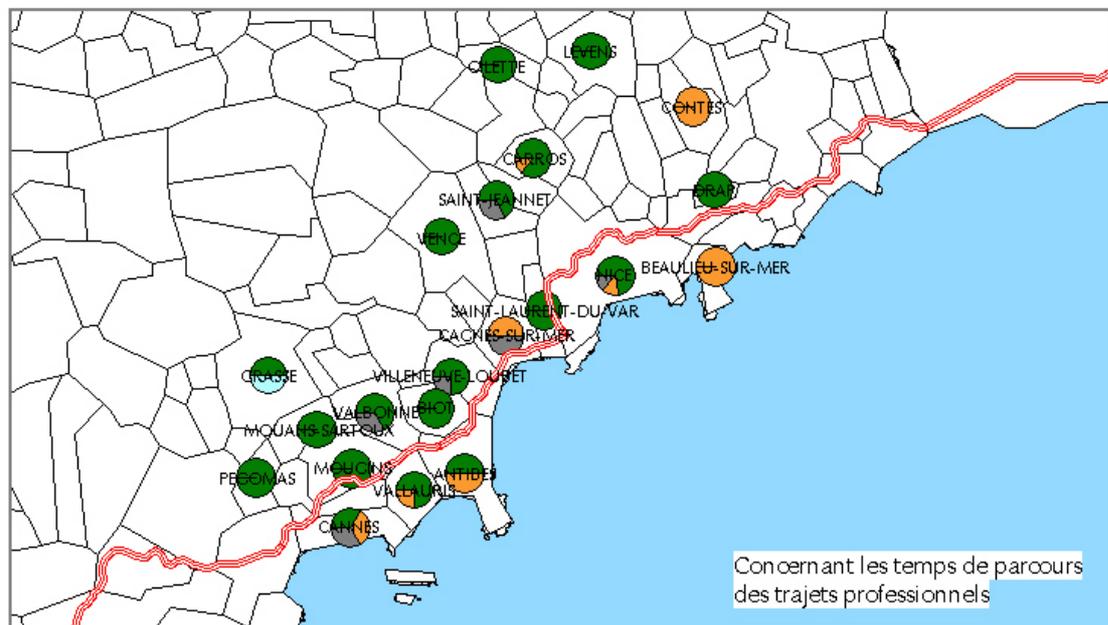


DDE des Alpes-Maritimes



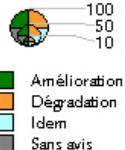
Date: Septembre 2004
Réf: -
Projet : 7/C/2282
Source: Enquête MVA

Figure 9 : Apport présumé du contournement pour les trajets professionnels



Légende

Avis des entreprises participantes regroupées par commune



Avis des entreprises concernant les apports d'un nouveau contournement autoroutier

Contournement de Nice
Etude socio-économique



DDE des Alpes-Maritimes



Date: Septembre 2004
Réf: -
Projet : 7/C/2282
Source: Enquête MVA

Figure 10 : Apport présumé du contournement pour la clientèle des entreprises

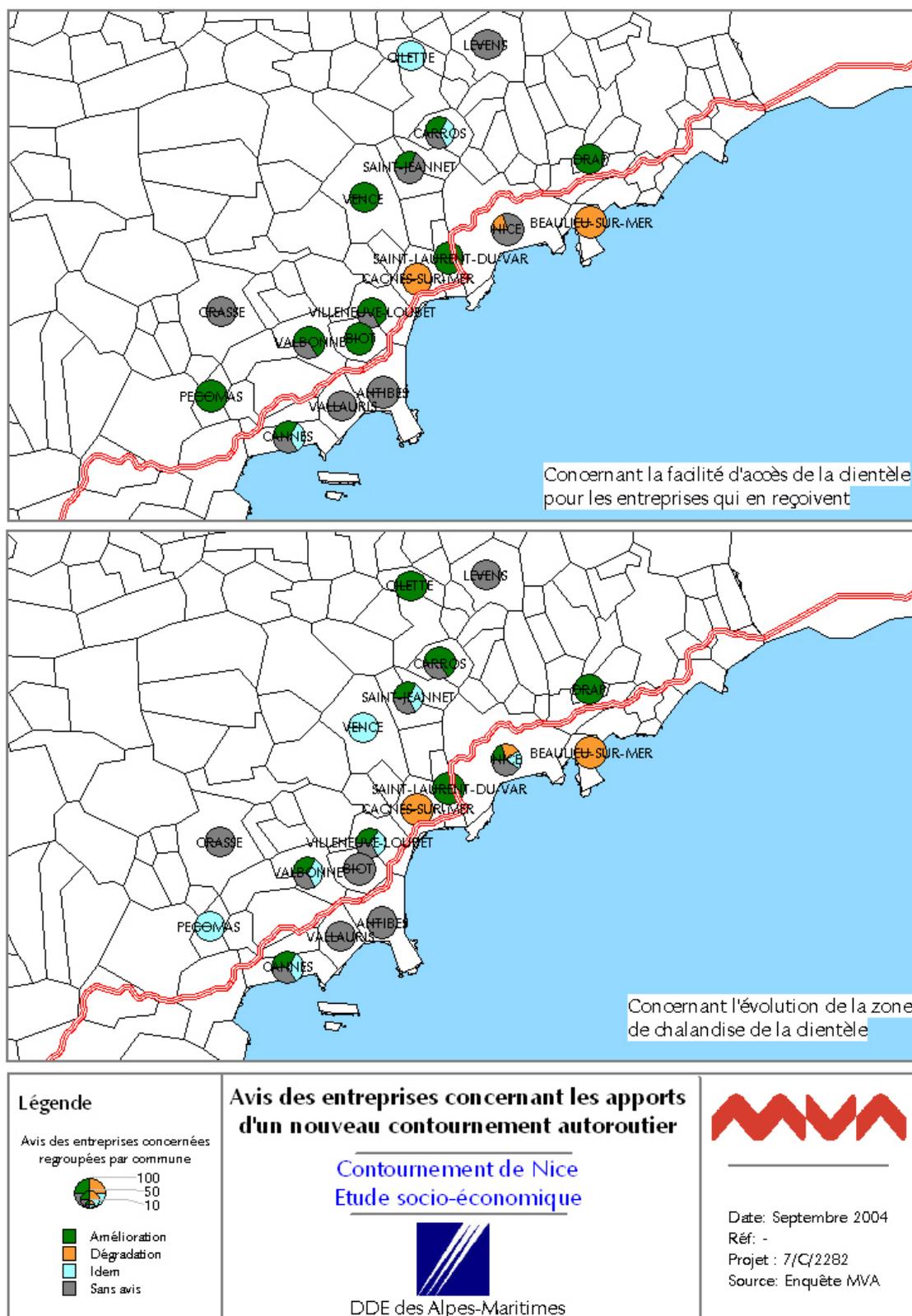
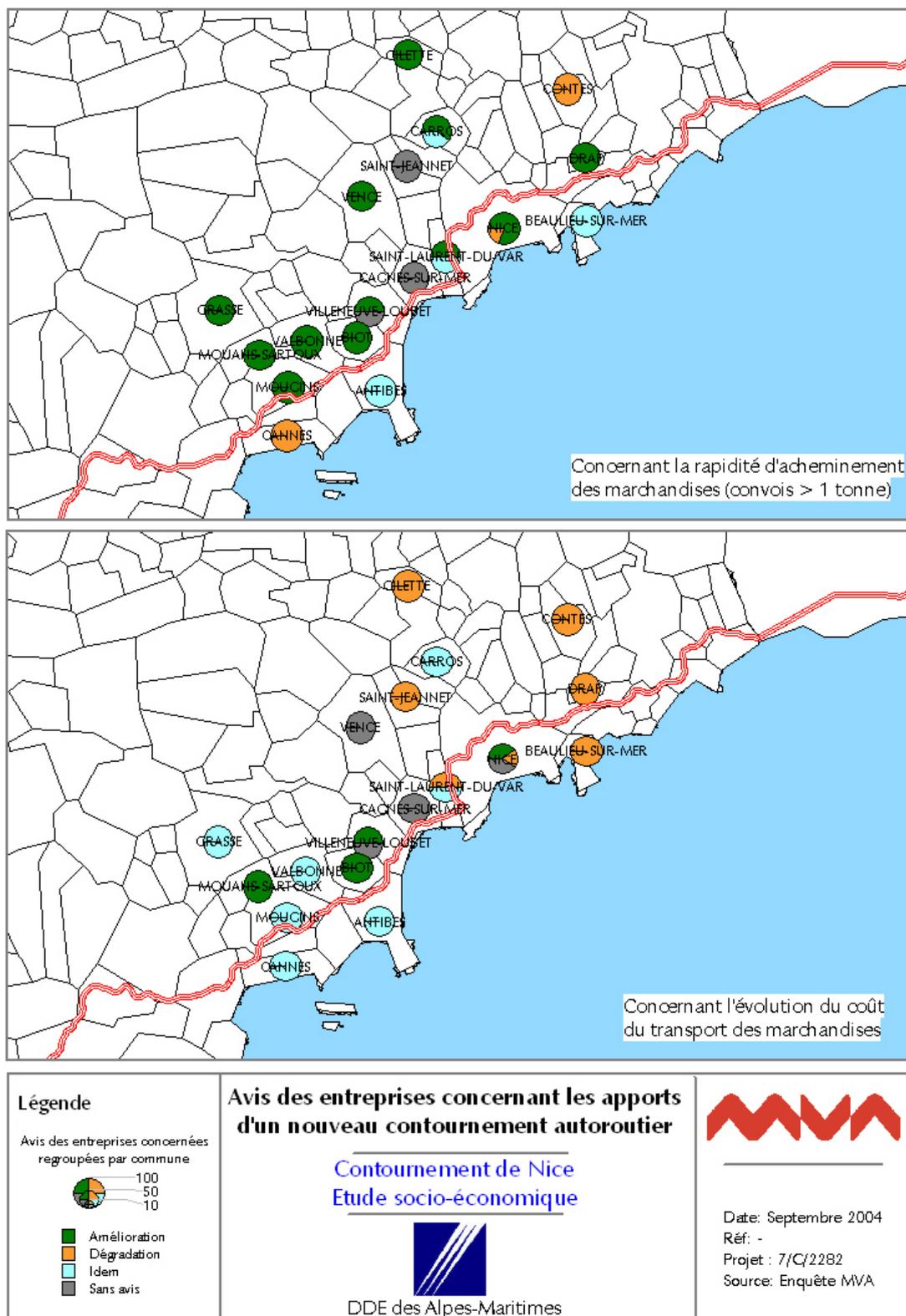


Figure 11 : Apport présumé du contournement pour le transport de marchandises



4.5 Synthèse des enjeux pour les entreprises

- 4.5.1 Pour les acteurs économiques qui ont répondu à l'enquête, la notion de temps de parcours est prioritaire, tant pour les trajets des salariés entre leur domicile et le lieu de travail, que pour les déplacements professionnels en journée, ou enfin le transport de marchandises.
- 4.5.2 En terme de temps de parcours, les déplacements en voiture depuis ou vers Nice posent vraiment problème, quels que soient les motifs de déplacements. Les commentaires effectués par certains participants donne l'exemple des trajets entre Nice et Sophia-Antipolis, dont le temps de trajet peut être multiplié par plus de 4 (de 20 minutes à 1h30) avant et pendant la période de pointe du matin. Ces perturbations sont d'autant moins tolérées lorsqu'elles ont lieu sur des sections à péage. Elles sont également la cause de plus en plus d'accidents.
- 4.5.3 Le projet de contournement de Nice est dans l'ensemble très attendu par les acteurs économiques. Ils soulignent l'urgence de la situation et souhaitent des délais de réalisation du projet les plus courts possibles.

5 Impacts sur l'accessibilité aux pôles d'emplois

5.1 Introduction

- 5.1.1 Le questionnaire a permis d'appréhender, de manière qualitative, la position des établissements par rapport au projet de contournement de l'agglomération de Nice.
- 5.1.2 Cette deuxième partie complète cette analyse par l'examen des apports des trois solutions en terme d'accessibilité à des pôles d'emplois importants, tels que Sophia-Antipolis et la Z.I. départementale de Carros, mais également Monaco, l'aéroport de Nice et l'ensemble des bassins de population.
- 5.1.3 Ces analyses ont été menées sur la base du modèle de l'agglomération azurée de la DDE de Nice, qui permet de calculer des temps de parcours zone à zone pour chaque scénario.
- 5.1.4 Les cartes illustrant l'accessibilité des différentes zones et son évolution sont présentées en annexe (10.2 à 10.5).
- 5.1.5 Nous présentons ici les principales conclusions à retenir dans le cadre du débat.

5.2 Accessibilité aux principaux pôles

- 5.2.1 Le tableau ci-dessous présente les temps d'accès moyen (en voiture particulière) pour un habitant des Alpes-Maritimes aux principaux pôles pour chacun des scénarios.

Tableau 3 : Temps d'accès VP moyen vers les principaux pôles

Scénario	temps d'accès VP moyen en heure de pointe (mn)			
	Sophia-Antipolis	Z.I de Carros	Monaco	Aéroport de Nice
Référence 2020	32,8	37,2	37,9	29,4
Solution 1	30,5 (-7%)	35,6 (-4%)	33,2 (-12%)	27,7 (-6%)
Solution 2	30,3 (-8%)	35,0 (-6%)	32,6 (-14%)	27,7 (-6%)
Solution 3	31,7 (-3%)	36,6 (-2%)	35,2 (-7%)	28,9 (-2%)

- 5.2.2 De manière générale, l'impact est plus important pour les pôles situés aux extrémités du département. En ce sens les solution 1 et 2 qui proposent un itinéraire parallèle à l'A8 continue à l'est et à l'ouest du Var sont nettement plus avantageuses que la solution 3 qui propose uniquement un aménagement à l'est du Var.

- 5.2.3 Les cartes d'accessibilité présentes en annexe permettent de compléter cette analyse en identifiant de manière précise les territoires bénéficiant du projet.
- 5.2.4 En ce qui concerne l'accessibilité à **Sophia-Antipolis**, la solution 3 contribue à améliorer les conditions d'accès pour l'ensemble des territoires situés à l'est du Var (gains entre 2 à 5 mn). Par rapport à ce scénario, les solutions 1 et 2 apparaissent nettement plus avantageuses, notamment pour la vallée du Paillon qui bénéficie de gains supérieur à 10 mn.
- 5.2.5 En ce qui concerne l'accessibilité à **Monaco**, les solutions 1 et 2 affichent des gains plus importants que la solution 3 pour les territoires situés à l'ouest du Var. Ces deux solutions améliorent la desserte de Monaco depuis le secteur de Villeneuve Loubet / Biot / Valbonne / Sophia-Antipolis grâce à la mise en place d'un échangeur avec la RD 2085. La solution 2, plus longue, permet en outre d'améliorer la desserte de Monaco depuis le secteur de Mougins / Grasse.
- 5.2.6 En ce qui concerne l'accessibilité à l'**aéroport de Nice**, la solution 3 reste la moins efficace en améliorant de manière logique uniquement l'accessibilité pour les territoires situés à l'est de la plaine du Var. Plus avantageuses, les solutions 1 et 2 sont équivalentes pour les territoires situés à l'ouest du Var, par contre on notera une légère différence à l'est pour la vallée du Paillon qui profite d'une meilleure amélioration dans le cadre de la solution 1. En effet cette solution propose un contournement plus court que la solution 2. Par conséquent, la solution 1 permet un meilleur délestage de l'A8 sur le contournement de Nice en captant à la fois des déplacements d'échanges, de transit et des déplacements est-ouest internes aux Alpes Maritimes, d'où une meilleure amélioration des temps de parcours sur l'A8 qui reste l'itinéraire privilégié pour accéder à l'aéroport depuis la vallée du Paillon.
- 5.2.7 En ce qui concerne l'accessibilité à **Carros**, on retrouve la même problématique à l'est de la plaine du Var que celle observée pour l'aéroport de Nice. A l'ouest de la plaine du Var, la solution 3 n'apporte quasiment pas d'avantage. Plus avantageuses, les solutions 1 et 2 permettent d'améliorer la desserte de Carros depuis le secteur de Villeneuve Loubet / Biot / Valbonne / Sophia-Antipolis grâce à la mise en place d'un échangeur avec la RD 2085. La solution 2, plus longue, permet en outre d'améliorer la desserte de Carros depuis le secteur de Mougins / Grasse.

5.3 Calcul d'un indicateur d'accessibilité aux bassins de population

- 5.3.1 Sur le même principe que l'indicateur d'accessibilité continue proposé par la circulaire 95, un indicateur d'accessibilité a été calculé. Pour chacune des zones, cet indicateur est d'autant plus élevé qu'il est rapide d'accéder, en voiture, à l'ensemble des bassins de population du périmètre d'étude.
- 5.3.2 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.
- 5.3.3 La carte présentée en annexe 10.6 présente l'évolution de cet indicateur. Cette carte met en évidence que seul les scénarios 1 et 2 contribue à une amélioration de l'indicateur et ceci de manière équivalente. On constate notamment une amélioration nette pour la zone de Villeneuve-Loubet qui bénéficie de l'ouverture de l'échangeur avec la RD 2085.

6 Impact sur l'emploi

6.1 Introduction

- 6.1.1 La construction, l'entretien et l'exploitation d'une grande infrastructure routière a des répercussions sur l'emploi. L'objet est donc ici d'évaluer les impacts économiques du projet, en terme d'emplois directs et indirects, sur la base de la Circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne.
- 6.1.2 En ce qui concerne les sections concédées inférieures à 50 km, l'analyse des effets de l'entretien et de l'exploitation concerne les emplois de péages, les autres emplois du concessionnaire et les emplois des sous-concessionnaires.
- 6.1.3 Toutefois, étant donné que nous travaillons sur un périmètre limité et que la demande totale est invariante dans les différents scénarios, les trafics sur le nouveau tronçon proviennent en priorité de l'A8 actuelle. Il est donc supposé que le trafic de sortie (aux péages) et la distance totale parcourue (en véh.km) sur le réseau autoroutier des Alpes-Maritimes restent globalement stables. L'analyse n'est donc réalisée que sur les effets de la construction.

6.2 Effets de la construction

- 6.2.1 La réalisation d'un chantier autoroutier ne sollicitent pas uniquement les ressources locales, l'analyse porte sur l'effet global en terme d'emploi.
- 6.2.2 Les résultats sont exprimés en nombre d'emploi x ans (nombre d'emploi sur la durée totale du chantier). En effet, un emploi déplacé pendant la durée du chantier n'est pas, à l'échelle nationale, un emploi créé. L'embauche d'un chômeur local sur le chantier constitue un emploi créé pendant une durée limitée. A l'inverse, le recours aux employés des entreprises locales ne représente pas à l'échelle locale un emploi créé, mais ce recours peut éviter un licenciement.

Tableau 4 : Impact sur l'emploi (Emplois x ans)

Indicateurs	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Emplois directs liés au chantier	11 024	12 503	1 905
Emplois directs liés aux fournitures	6 013	6 820	1 039
Emplois indirects liés aux fournitures	5 193	5 890	897
Emplois indirects liés aux salaires dépensés	7 289	8 267	1 259
Emplois liés à la taxe professionnelle	159	181	28
Total	29 679	33 661	5 128

6.2.3 Les impacts sur d'emploi de la construction sont étroitement liés à l'investissement. Les solutions (solution 1 et 2) dont l'infrastructure nouvelle est la plus longue sont les plus favorables en terme d'emploi. Au contraire, la solution 3, correspondant à un aménagement sur place, présent un impact sur l'emploi beaucoup plus faible.