



Le Nouveau MIN d'Azur

ETUDE DE TRAFIC

Rapport d'étude

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) Laurent DIRINGER
Version V5
Référence

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V1	23/04/2020	L. DIRINGER		Version initiale
V2	29/04/2020	L. DIRINGER		Prise en compte remarques et compléments
V3	25/05/2020	L. DIRINGER		Mise à jour étude de fonctionnement du giratoire
V4	26/05/2020	L. DIRINGER		Prise en compte remarques
V5	09/06/2020	L. DIRINGER		Mise à jour étude de fonctionnement du giratoire

DESTINATAIRES

Nom	Entité
G. BOUNON	SNMA

SOMMAIRE

1 - PREAMBULE	4
1.1 - Objet du document	4
2 - PRECISIONS METHODOLOGIQUES	5
2.1 - Outil de modélisation	5
2.1.1 - Logiciel utilisé	5
2.2 - Hypothèses de demande de déplacements	6
2.2.1 - Évolution de la demande hors projet du futur MIN	6
2.2.2 - Évolution de la demande liée au projet du futur MIN.....	9
2.2.3 - Trafics actuels sur la RM6202bis	11
2.3 - Hypothèses de réseau de transports	12
2.3.1 - Projets de TC	13
2.3.2 - Projets routiers.....	16
2.3.2.1 - Hors desserte du futur MIN.....	16
2.3.2.2 - Desserte du futur MIN	17
3 - ETUDE DE TRAFIC	18
3.1 - Préambule	18
3.2 - Niveaux de trafic sur les principaux axes du secteur d'étude	20
3.2.1 - Situation actuelle – 2020	20
3.2.2 - 2023 sans MIN.....	21
3.2.3 - 2023 avec MIN	22
3.2.4 - 2043 sans MIN.....	23
3.2.5 - 2043 avec MIN	24
3.2.6 - Comparaisons entre scénarios.....	25
3.3 - Fonctionnement du giratoire d'accès au futur MIN	27

1 - PREAMBULE

1.1 - Objet du document

Dans le cadre des études préliminaires pour la desserte externe du futur MIN de Nice, des études de trafic ont été effectuées pour préciser les modalités de sa future desserte : celle-ci devrait s'organiser à terme par la RM6202bis et par la RM2209, avec la création d'un nouveau point d'échange sur la RM6202bis et l'aménagement d'un barreau routier entre ce point d'échange, le futur MIN et la RM2209. Il est toutefois apparu que ce point d'échange et ce barreau ne pourront pas être réalisés dans un délai compatible avec la mise en service du futur MIN : un aménagement est donc nécessaire, consistant en un giratoire sur la RM6202bis. Une étude de trafic est nécessaire pour préciser les caractéristiques géométriques de ce carrefour, et pour évaluer son impact sur les trafics de la RM6202bis.

Par ailleurs, il est apparu que les études de trafic déjà réalisées ne permettent pas de disposer des données de trafic en situation de référence (sans futur MIN) et en situation de projet (avec futur MIN) pour les horizons nécessaires aux études réglementaires, à savoir « mise en service – 2023 » et « mise en service + 20 ans – 2043 ».

La présente étude de trafic se donne donc pour objectifs de répondre aux questions suivantes :

- Quelles modalités d'aménagement et de fonctionnement pour le giratoire d'accès au futur MIN depuis la RM6202bis ?
- Quels seront les niveaux de trafic en situation de référence (sans le futur MIN) et en situation de projet (avec le futur MIN) aux horizons nécessaires aux études réglementaires (2023 et 2043) ?

Le présent document présente la méthodologie, les hypothèses prises en compte et les résultats de cette étude.

2 - PRECISIONS METHODOLOGIQUES

2.1 - Outil de modélisation

2.1.1 - Logiciel utilisé

Les études de trafic seront réalisées à l'aide de la chaîne multimodale de modélisation MM06.

Cette chaîne, calée initialement sur une situation 2009, dispose de deux horizons prospectifs par défaut : 2020 et 2030. À chacun de ces horizons correspond :

- Une hypothèse de demande de déplacements
- Une description du réseau de transports.

Le modèle fonctionne par construction aux heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS) ; une estimation des trafics journaliers est possible, grâce à des coefficients de passage appliqués à la somme des trafics HPM+HPS.

Une modélisation sur le secteur de la Baronne a été effectuée par Egis en 2015 (cf. rapport « MMO140061-T02_Rapport_Etude trafic Baronne_V2 », du 23 juin 2015).

Une actualisation de cette modélisation a été effectuée par Citec en 2017 (étude « Rive droite du Var »). Cette modélisation, la plus récente, servira de base pour la présente étude. Les fichiers transmis correspondent aux horizons temporels :

- Situation actuelle 2016 : HPM + HPS
- Situation future 2030 : HPM + HPS + JOUR

2.2 - Hypothèses de demande de déplacements

2.2.1 - Évolution de la demande hors projet du futur MIN

La chaîne MM06 intègre, de par sa construction, un jeu d'hypothèses de croissance de la population et des emplois qui est traduite en une augmentation de la demande de déplacements.

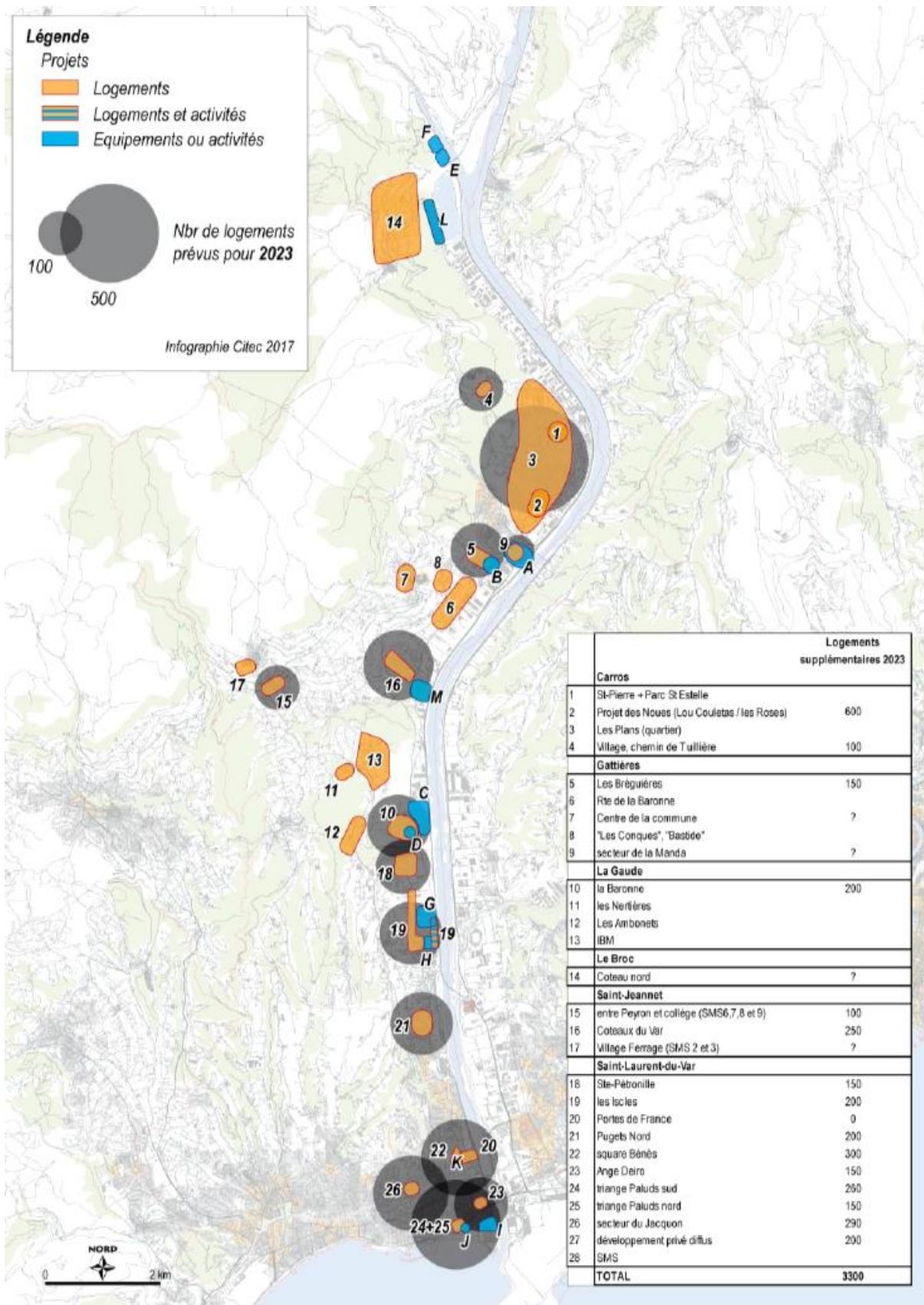
Un travail d'actualisation de ces hypothèses a été effectué par Citec dans le cadre de l'étude de 2017. À défaut de données plus récentes, et dans un souci de cohérence avec les études déjà réalisées, nous proposons de conserver ce jeu d'hypothèses. Il est rappelé ci-dessous :

Commune	Logements	Logements supplémentaires 2023	Evo. 2023/2013	Logements supplémentaires 2030	Evo. 2030/2013
Saint-Laurent-du-Var	17170	1900	11%	3'805	22%
La Gaude	2845	200	7%	500	18%
Saint-Jeannet	1847	350	19%	550	30%
Gattières	1838	150	8%	950	52%
Carros	4823	700	15%	1'600	33%
Le Broc	775	0	0%	200	26%
Gilette	824	0	0%	0	0%
Total	30122	3300	11%	7605	25%

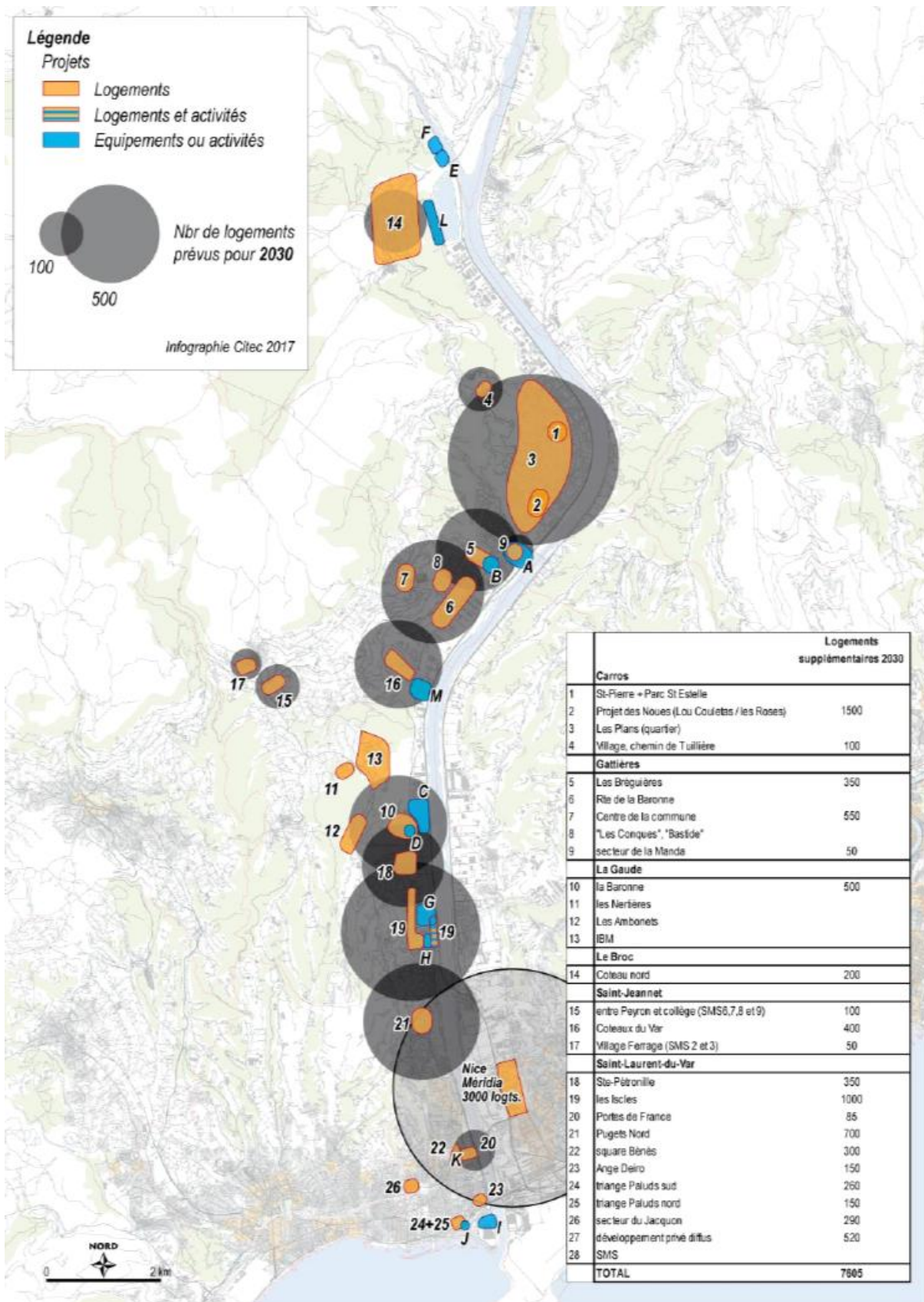
PROJETS DE LOGEMENTS RÉPERTORIÉS SUR LE SECTEUR D'ETUDE (SOURCE : CITEC, 2017)

Identifiant (carte)	Secteurs	Projets
a	Gattières, secteur de la Manda	Lidl double sa surface, Intermarché devient hypermarché
b	Gattières, les Bréguières	crèche 50 berceaux + 3 600 m ² de commerce
c	La Gaude, secteur de la Baronne	MIN : environ 35 000m ² SDP + 1 PIA d'environ 7500m ² SDP - horizon 2021
d	La Gaude, secteur de la Baronne	extension de l'école (4 classes)
e	Le Broc, vers le giratoire Nucera	scierie avec vente directe, centre de cogénération
f	Le Broc, vers le giratoire Nucera	centre d'équitation, base de loisir
g	St-Laurent, les Iscles	établissement pénitentiaire
h	St-Laurent, les Iscles	réserve de terrain pour équipements sportif (10 ha)
i	St-Laurent, Cap 3000	doublage de la surface de vente (145 à 300 boutiques)
j	St-Laurent, Pugets	hôtel (100 lits)
k	St-Laurent, square Benes	création d'un parking souterrain de 250 places publiques
l	Le Broc, ZI le long du lac	zone d'activité de 6 ha
m	Ste-Estève	zone d'activité de 2 ha
19	les Iscles	zone d'activité de 11 ha, avec présence de logements
a	Gattières, secteur de la Manda	Lidl double sa surface, Intermarché devient hypermarché

PROJETS D'ÉQUIPEMENTS ET D'ACTIVITÉS RÉPERTORIÉS SUR LE SECTEUR D'ETUDE (SOURCE : CITEC, 2017)



LOCALISATION DES PROJETS SUR LE SECTEUR D'ETUDE A L'HORIZON 2023 (SOURCE : CITEC, 2017)



LOCALISATION DES PROJETS SUR LE SECTEUR D'ETUDE A L'HORIZON 2030 (SOURCE : CITEC, 2017)

Pour les horizons postérieurs à 2030, la chaîne MM06 n'est plus opérante telle quelle, les hypothèses de croissance qui y sont intégrées se limitant à l'horizon 2030.

Dans le cadre des études sur le PDU métropolitain, MNCA prend comme hypothèse une croissance annuelle de 2 % du trafic sur les axes structurants.

Nous proposons donc de retenir une croissance annuelle de 2 % à partir de 2030, et jusqu'en 2043. Cette croissance sera appliquée à la demande de déplacements 2030 et sera injectée dans le modèle, pour que celui-ci, puisse tenir compte de l'impact de la voirie desservant le futur MIN, qui fait un lien entre la RM6202bis et la RM2209.

2.2.2 - Évolution de la demande liée au projet du futur MIN

La demande de déplacements liée au projet du futur MIN a été estimée sur la base de comptages réalisés sur l'actuel MIN en mars 2017. Ceux-ci ont permis d'estimer les flux VL et PL à la journée, ainsi que leur ventilation horaire. Les résultats de ces comptages ont toutefois été retravaillés à la demande de MNCA pour en exclure :

- Les flux liés aux entreprises qui ne seront pas transférées sur le nouveau site : environ 31 % (seules 72 des 104 entreprises seront transférées)
- Les flux « parasites » qui n'ont aucun lien avec l'activité du MIN (cars, camions de déménagement ou de travaux publics) : estimés à 10 % des flux de l'actuel MIN

L'analyse a été réalisée avec deux approches différentes :

- Flux moyens du mardi et du jeudi (jours représentatifs de semaine)
- Flux du vendredi, journée la plus forte pour le MIN

Pour le futur MIN, nous retenons l'hypothèse du jour fort, plus contraignante. La répartition horaire des flux est présentée ci-dessous :

PL	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Total
Entrées PL	5	19	19	20	36	32	21	26	23	21	21	17	14	10	9	7	6	3	7	7	4	2	1	1	331
Sorties PL	2	2	4	5	12	28	31	45	26	27	33	20	23	17	12	10	10	4	9	6	2	2	1	0	331
VL	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Total
Entrées VL	46	61	106	104	176	202	198	221	194	162	139	130	116	108	69	59	45	24	9	18	4	11	6	11	2219
Sorties VL	8	18	21	26	65	137	182	244	209	195	196	167	156	145	92	98	74	54	50	41	15	10	8	8	2219

L'analyse intègre également les flux du PIA :

- 130 véhicules légers par jour ;
- 90 véhicules utilitaires légers par jour ;
- 100 vans par jour (véhicules de type « Renault Master », soit < 3,5 t) ;
- 20 poids lourds par jour.

Ces flux sont issus de l'étude d'impact (partie 2, § 11.8). Ils s'entendent par sens.

Une estimation de la répartition horaire du trafic entrant et sortant du PIA a été effectuée par FL Logistique, elle est présentée ci-dessous :

Nombre de véhicules

Entrées	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Total
VL	0	0	0	0	0	30	10	5	5	5	0	0	30	10	10	0	0	0	0	20	5	0	0	0	130
VUL et VAN	0	0	0	0	0	0	10	20	30	30	5	5	0	10	20	30	20	10	0	0	0	0	0	0	190
PL	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	3	3	0	0	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	20
Total	0	0	0	0	0	30	20	27	37	38	8	8	30	20	32	31	21	11	1	21	5	0	0	0	340

Sorties	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Total
VL	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	10	30	10	0	0	5	5	5	30	10	0	0	130
VUL et VAN	0	0	0	0	0	5	10	15	20	20	15	10	5	25	20	20	15	10	0	0	0	0	0	0	190
PL	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	3	0	0	0	2	1	1	1	1	1	0	0	0	20
Total	0	0	0	25	0	5	10	15	22	22	18	13	18	55	30	22	16	16	6	6	31	10	0	0	340

Elle est basée sur un fonctionnement en trois équipes :

- Équipe 1 : 40 personnes entre 6h et 13h
- Équipe 2 : 40 personnes entre 13h et 20h
- Équipe 3 : 25 personnes entre 20h et 3h

Pour le personnel administratif, une hypothèse de 25 personnes présentes entre 8h et 18h est prise.

Le trafic généré par le MIN et le PIA est converti en « uvp » (unité de véhicule particulier), définie comme suit :

- 1 VL = 1 uvp
- 1 PL (> 3,5 t) = 2 uvp

Le trafic uvp généré par le MIN et le PIA est résumé ci-dessous :

Trafic considéré pour le MIN : vendredi

Entrées	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Total
MIN	57	100	145	144	248	266	240	273	239	203	182	164	144	128	88	73	57	30	22	31	13	14	7	14	2881
PIA	0	0	0	0	0	30	20	29	39	41	11	11	30	20	34	32	22	12	2	22	5	0	0	0	360
Total	57	100	145	144	248	296	260	302	278	244	193	175	174	148	122	105	79	42	24	53	18	14	7	14	3241

Sorties	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	Total
MIN	12	23	29	37	90	193	244	334	261	249	263	208	202	179	116	117	91	62	69	54	20	13	9	8	2881
PIA	0	0	0	25	0	5	10	15	24	24	21	16	21	55	30	24	17	17	7	7	32	10	0	0	360
Total	12	23	29	62	90	198	254	349	285	273	284	224	223	234	146	141	108	79	76	61	52	23	9	8	3241

La pointe du trafic induite par le futur MIN et le PIA se situe le matin, entre 7h et 8h (651 uvp/h 2 sens confondus le vendredi) ; elle coïncide avec l'heure de pointe du trafic général. À l'heure de pointe du soir du trafic général (17h-18h), le trafic généré par le futur MIN et le PIA est faible (121 uvp/h 2 sens confondus).

On notera qu'une hypothèse de génération de flux est prise en compte dans la chaîne MM06 (projet « c » cité précédemment) ; la génération prévue dans le modèle sera corrigée afin de s'assurer que le modèle génère bien la demande de flux correspondante. Comme l'objectif est de disposer de trafics en moyenne journalière et que les coefficients de passage HPM/HPS → JOUR ne sont pas les mêmes entre le trafic issu du projet et le trafic « de fond » nous avons, pour la modélisation, considéré que la proportion de la pointe était la même sur le futur MIN et sur le PIA que sur les autres voiries. Cela permet de disposer de trafics journaliers conformes aux estimations.

2.2.3 - Trafics actuels sur la RM6202bis

Un comptage par caméra en section courante a été réalisé sur la RM6202bis, au droit du site du projet. Effectué entre le 05 mars et le 12 mars 2020, il a permis de caractériser les trafics existants sur l'axe.

Les principaux résultats sont les suivants :

- Dans le sens sud-nord :
- Trafic moyen journalier : 14806 véh/j, dont 1053 PL, soit une part PL de 7,1 %
- Trafic moyen jours ouvrés : 16381 véh/j, dont 1400 PL, soit une part PL de 8,5 %

Le tableau ci-dessous détaille les flux horaires issus de l'enquête :

	jeudi		vendredi		samedi		dimanche		lundi		mardi		mercredi	
	05 mars 20		06 mars 20		07 mars 20		08 mars 20		09 mars 20		10 mars 20		11 mars 20	
	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL
00H00-01H00	80	4	97	12	170	6	205	3	64	7	69	15	59	7
01H00-02H00	45	7	58	7	123	10	146	2	37	10	42	15	40	8
02H00-03H00	63	9	58	12	86	11	97	1	39	8	49	18	44	7
03H00-04H00	79	5	83	15	83	15	44	1	54	7	66	17	60	12
04H00-05H00	152	11	143	20	94	22	40	0	120	18	143	26	132	19
05H00-06H00	429	15	447	29	176	19	65	1	451	30	452	55	452	47
06H00-07H00	897	66	858	79	314	33	138	2	883	77	911	96	897	67
07H00-08H00	1 550	130	1 558	134	957	27	742	7	1 531	105	1 532	111	1 497	91
08H00-09H00	1 198	88	1 203	74	644	12	739	3	1 259	71	1 392	99	1 166	73
09H00-10H00	871	147	801	117	844	29	586	4	897	105	984	155	885	121
10H00-11H00	796	147	864	124	900	16	676	1	773	117	900	155	778	111
11H00-12H00	810	130	884	105	865	17	767	4	815	131	867	158	854	122
12H00-13H00	920	121	943	92	760	17	663	1	835	108	794	90	884	110
13H00-14H00	842	115	822	72	677	16	515	3	740	69	864	81	841	80
14H00-15H00	1 014	171	955	87	637	10	501	1	827	95	824	90	870	102
15H00-16H00	1 013	123	1 001	61	684	5	533	2	838	79	844	67	955	131
16H00-17H00	1 179	86	1 130	45	614	1	544	3	1 122	84	1 168	84	1 224	102
17H00-18H00	1 431	71	1 611	62	754	9	682	6	1 350	88	1 446	74	1 323	74
18H00-19H00	1 211	42	1 479	42	807	9	724	7	1 161	36	1 210	44	1 206	37
19H00-20H00	795	23	1 093	20	743	8	507	3	791	11	844	21	774	21
20H00-21H00	435	20	647	12	376	9	300	3	437	18	474	21	416	14
21H00-22H00	251	13	337	8	203	4	174	1	233	9	265	7	228	8
22H00-23H00	207	16	288	13	341	5	153	3	181	6	188	8	176	6
23H00-00H00	134	6	242	8	240	1	102	0	98	7	154	7	121	5

TOTAL	16 402	1 566	17 602	1 250	12 092	311	9 643	62	15 536	1 296	16 482	1 514	15 882	1 375
Moy. Horaire	683	65	733	52	504	13	402	3	647	54	687	63	662	57

- Dans le sens nord-sud :
- Trafic moyen journalier : 12907 véh/j, dont 992 PL, soit une part PL de 7,7 %
- Trafic moyen jours ouvrés : 14315 véh/j, dont 1324 PL, soit une part PL de 9,2 %

Le tableau ci-dessous détaille les flux horaires issus de l'enquête :

	jeudi		vendredi		samedi		dimanche		lundi		mardi		mercredi	
	05 mars 20		06 mars 20		07 mars 20		08 mars 20		09 mars 20		10 mars 20		11 mars 20	
	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL
00H00-01H00	51	17	46	9	83	12	119	0	35	11	35	13	21	9
01H00-02H00	17	6	28	10	49	6	75	0	23	10	31	15	13	10
02H00-03H00	21	5	30	14	34	5	30	0	19	11	14	4	12	7
03H00-04H00	39	7	39	7	33	5	30	0	28	4	37	7	25	7
04H00-05H00	80	24	89	23	76	18	42	0	82	28	91	27	49	21
05H00-06H00	204	49	191	55	96	27	41	1	153	41	204	54	117	43
06H00-07H00	601	107	582	110	186	33	72	4	569	98	605	106	466	56
07H00-08H00	1 404	171	1 384	153	327	28	117	3	1 466	169	1 418	156	1 222	120
08H00-09H00	1 356	154	1 302	87	450	11	538	2	1 445	120	1 320	91	1 141	77
09H00-10H00	922	153	893	126	518	20	239	4	876	108	914	130	809	115
10H00-11H00	800	153	815	115	579	7	364	6	781	101	726	106	671	110
11H00-12H00	801	140	831	98	655	9	491	0	714	109	731	91	671	96
12H00-13H00	736	57	870	68	594	13	458	2	791	74	679	75	719	70
13H00-14H00	802	81	882	88	520	10	348	2	768	96	776	91	740	107
14H00-15H00	825	102	814	83	540	11	448	2	806	80	806	104	858	109
15H00-16H00	898	88	958	79	598	7	647	2	843	93	922	84	895	95
16H00-17H00	1 229	51	1 291	16	729	5	892	5	1 151	51	1 264	50	1 202	68
17H00-18H00	1 333	47	1 406	45	830	11	1 268	4	1 420	44	1 511	50	1 393	50
18H00-19H00	1 076	24	1 018	27	935	12	1 428	8	1 223	31	1 186	32	1 044	19
19H00-20H00	553	18	656	18	675	6	1 035	4	602	17	637	17	596	12
20H00-21H00	269	10	337	7	292	2	541	3	309	11	302	7	249	8
21H00-22H00	153	5	205	11	159	2	215	3	181	7	175	10	163	7
22H00-23H00	130	4	144	4	126	1	76	6	123	10	116	4	121	5
23H00-00H00	58	5	109	6	122	0	56	2	53	6	70	5	69	3

TOTAL	14 358	1 478	14 920	1 259	9 206	261	9 570	63	14 461	1 330	14 570	1 329	13 266	1 224
Moy. Horaire	598	62	622	52	384	11	399	3	603	55	607	55	553	51

2.3 - Hypothèses de réseau de transports

De même que pour la demande de déplacements, la chaîne MM06 intègre un jeu d'hypothèses pour le réseau de déplacements à 2020 et à 2030. Elles sont détaillées ci-après.

2.3.1 - Projets de TC

Les projets intégrés dans le modèle sont les suivants :

Numéro VISUM	Description du projet	Exploitant	Horizon 2020	Horizon 2030
TC_1000	Modifications des lignes bus SITP intervenues entre 2009 et 2012	SITP	X	X
Numéro VISUM	Description du projet	Exploitant	Horizon 2020	Horizon 2030
TC_2004	Funiculaire de Grasse <ul style="list-style-type: none"> - Ouvrage de 570 m - V commerciale de 5 m/s - Fréquence à 5 minutes - Pas de modification des lignes de bus alentours - Tracé sous VISUM en annexe 	Sillages	X	X
TC_2007	Réorganisation bus interurbains SCOT-Ouest <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'offre Peymenade Grasse (Sillage 30 fréquence de 30 min) - Amélioration de l'offre sur Ranguin – Grasse (modification itinéraire CG 610)¹ - Amélioration de l'offre sur l'axe Blanchisserie – Grasse (fréquence de la ligne 600 passée à 10 min) 	Sillage CG06	X	X
TC_3007	Réorganisation bus interurbains SCOT-Ouest <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'offre Peymenade Grasse (Sillage 30 fréquence de 15 min) 	Sillage		X
TC_2001 et TC_2001.1	Bus-Tram d'Antibes <ul style="list-style-type: none"> - 2 branches à 12 minutes de fréquences (terminus IUT et Clausonnes) - 6 minutes de fréquences sur le tronc commun - Tps de parcours : 20 ou 21 minutes selon la branche - Suppression lignes 1 et 100, modification 9 - Tracé sous VISUM en annexe 	Envibus	X	X
TC_2005	Cannes BHNS 1 <ul style="list-style-type: none"> - Tps de parcours 39 minutes - Fréquence de 6 minutes - Restructuration du réseau bus lié au projet - Restructuration du réseau routier lié au projet - Tracé sous VISUM en annexe 	SITP	X	X
TC_2006	Cannes BHNS 2 <ul style="list-style-type: none"> - Tps de parcours 19 minutes - Fréquence 6 minutes - Diminution des capacités routières liées au projet - Tracé sous VISUM en annexe 	SITP	X	X

TC_2002.1	<p>Métropole Nice CA extension T1 – Phase 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolongation du T1 jusqu'à Pasteur - Fréquence et temps de parcours actuels - Réorganisation des lignes de bus sur le tronc commun 	Lignes Azur	X	X
TC_3002	<p>Métropole Nice CA extension T1 – Phase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolongation du T1 jusqu'à La Trinité - Fréquence et temps de parcours actuels - Réorganisation des lignes de bus - Tracé sous VISUM en annexe 	Lignes Azur		X
TC_2003 et TC_2003.1	<p>Métropole Nice CA T2 – Phase 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'une ligne à deux branches entre le port, Nikaia et l'aéroport - Vitesse commerciale 22km/h - Fréquence de 6 minutes par branches soit 3 minutes sur le tronc commun - Réorganisation des lignes de bus - Tracé sous VISUM en annexe 	Lignes Azur	X	X
TC_3003	<p>Métropole Nice CA T2 – Phase 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Extension St-Augustin / Riquier - Vitesse commerciale 22km/h - Fréquence Riquier / St Augustin à 3 minutes, identiques à la phase 1 pour le reste - Réorganisation des lignes de bus - Tracé sous VISUM en annexe 	Lignes Azur		X
TC_3004 Et TC_3004.1	<p>Métropole Nice CA T3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de la ligne de tram T3 - V commerciale : 21,4 km/h - Fréquence : 6 minutes - Réorganisation des lignes de bus 9 et 10 - Tracé sous VISUM en annexe 	Lignes Azur		X
TC_3005 Et TC_3004.1	<p>Métropole Nice CA T4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de la ligne de tram T4 - V commerciale : 21,4 km/h - Fréquence : 6 minutes - Réorganisation des lignes de bus 9 et 10 - Tracé sous VISUM en annexe 	Lignes Azur		X

Projets d'infrastructure et de gares

- Déplacement de la **Gare de Saint-Augustin** et extension comme pôle multimodal (TER, TAGV, bus, tram).
(Code Visum : TC_4001)
- Nouvelle **halte à Pont Michel** sur la ligne Nice-Breil, avec correspondance au tramway 1, prévue pour 2014/2015, codée donc pour 2020 et 2030.
(Code Visum : TC_4002)
- Nouvelle **halte Drap-Fontanil**, avec desserte du nouveau lycée René Goscinny, sur la ligne Nice-Breil, codée en 2020 et 2030.
(Code Visum : TC_4003)
- **3^{ème} voie** (entre Antibes et Cagnes) complétée par d'autres investissements :
 - Redécoupage du block (redéfinition du cantonnement) entre Cagnes-sur-Mer et Vintimille
 - Création d'une 4^{ème} voie à quai à Antibes
 - Mise en place d'un nouvel aiguillage à Cagnes-sur-Mer permettant d'augmenter légèrement la capacité.

Augmentations de la fréquence de la desserte des lignes existantes

- **CFP (« Train des Pignes »), 2020 et 2030 :**
 - Cadencement au ¼ d'heure entre Nice et la Manda (contre ½ heure actuellement).
 - Cadencement à la ½ heure entre la Manda et Plan du Var.
 - 5 trains par jours entre Nice et Digne. æCode Visum : TC_4021
- **Ligne Nice-Breil, 2020 et 2030 :**
 - Cadencement au 1/4 d'heure entre les gares de Nice et Drap-Cantaron.
 - Cadencement à la 1/2 heure entre Drap et Breil.Code Visum : TC_4031
- **TER Grasse-Cannes :**
 - **2020** : 2 trains par heure, soit la situation de 2015
Code Visum : TC_4100 (compris dans offre TER littorale 2020)
 - **2030** : 4 trains par heure
Code Visum : TC_4200 (compris dans offre TER littorale 2020)

■ TER Littoral (Mandelieu – Cannes – Antibes - Nice-Monaco-Menton-Vintimille) :

Nb. de trains par heure et par sens en heure de pointe :

	2010	2020	2030
Mandelieu-Cannes	1.5	1.5	4
La Bocca-Cannes	1.5	2	4
Cannes-Antibes	3	4	8
Antibes-Nice	3	6	8
Nice-Menton	4	6	6
Menton-Vintimille	2	4	6

Remarque : les fréquences proposées ici en 2030 ne sont possible qu'avec la LGV.

Codes Visum :

- TC_4100 (offre TER littorale 2020)
- TC_4200 (offre TER littorale 2030)

Nous proposons de retenir les hypothèses suivantes :

- À 2023 :
- Tous les projets prévus à 2020 : à noter que les projets prévus sur Grasse (funiculaire, réorganisation de la desserte interurbaine SCOT-Ouest) sont sans impact sur le périmètre d'étude
- La ligne 3 du tramway de Nice
- Tous les projets inscrits dans le PDU de MNCA
- À 2043 : tous les projets prévus à 2030

2.3.2 - Projets routiers

2.3.2.1 - Hors desserte du futur MIN

Le tableau ci-dessous présente les projets routiers intégrés dans le modèle, avec :

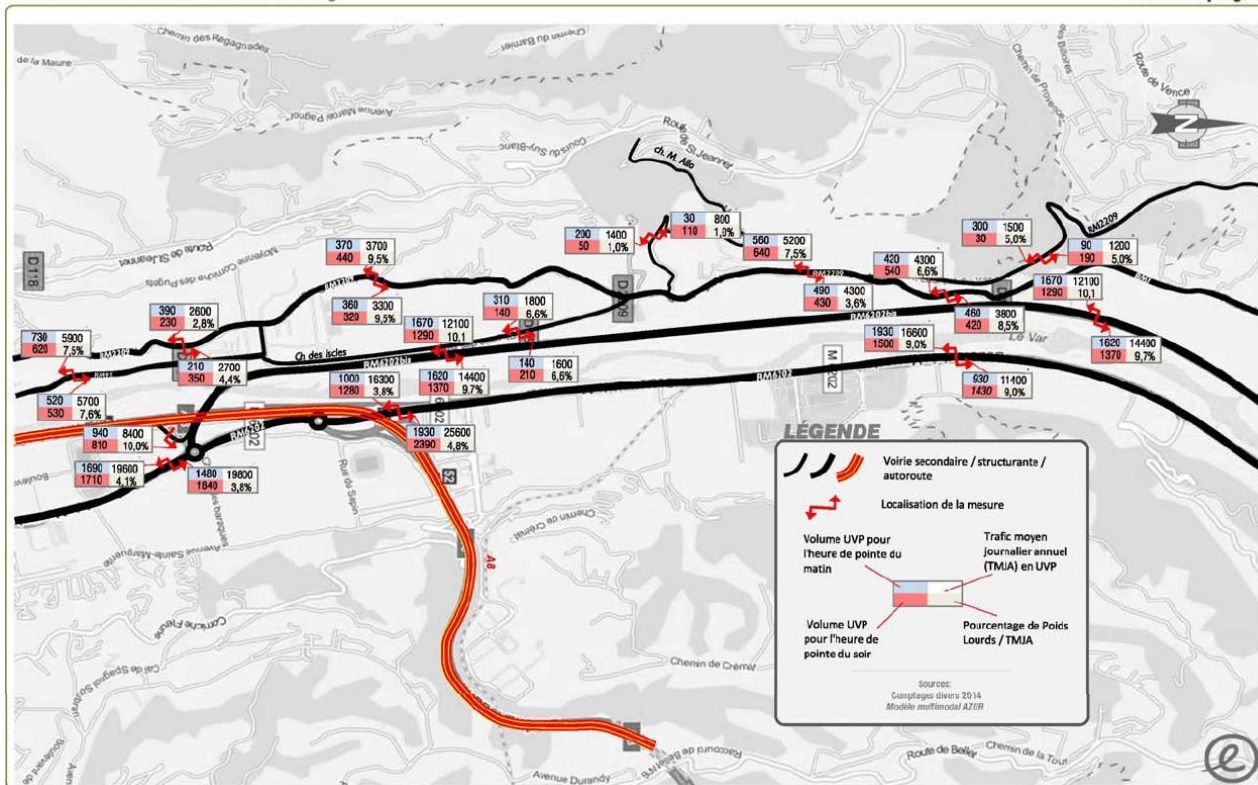
- Les hypothèses de prise en compte prévues dans le modèle de base
- La proposition d'hypothèses actualisée pour la présente étude.

Hypothèses initiales - modèle MM06				Proposition d'hypothèses		
AOT	Code VISUM	Horizon	Nom du projet	2023	2043	
CG06/Cannes	1002	2020	Echangeur Cannes La Bocca - Breteille d'entrée Cannes-Nice.	X	X	
CG06	1004	2020	Poursuite de la pénétrante Cannes Grasse en direction de Peymeinade jonction avec RD2562		X	
CG06	1007	2020	Projet de réqualification de la RD809	X	X	
CG06	1010	2020	Démi Echangeur de Biot.		X	
CG06	1011	2030	Echangeur de Biot		X	
CG06	1012	2020	Echangeur d'Antibes, bretelle sortie directe Nice vers RD535		X	
CG06	1016	2020	RD704 3ème section : 4 chemins-Biot (2x2 voies)		X	
CG06	1017	2020	Poursuite de la déviation de la RD 6007 jusqu'à D135 (2x1 voie + réservation TCSP)		X	
CG06	1020	2030	Barreau de liaison de la RD2085 vers RD604		X	
CG06	1021	2020	Projet de réqualification de l'ex RN 98	X	X	
CG06	1022	2020	Liaison RD241 - RD6007. Réalisé en 2012.	X	X	
NCA	2037	2020	RM95 section nord prolongement en (2x1 voie).	X	X	
NCA	2039	2030	RM95 section centre amélioration (2x1 voie).		X	
NCA	2044	2020	Requalification du chemin Allô Marcelin, La Gaude : liaison RM118 - RM 2209		X	
CG06	1058	2020	Le tunnel de Monaco (descendant)	X	X	
NCA	2001,1	2020	Voie de 40m, phases 1+2	X	X	
NCA	2002	2020	1/2 échangeur A8 / route de Grenoble		X	
NCA	2003	2020	Tunnel Victorine		X	
NCA	2004	2020	Promenade des Anglais, réduction capacité 2x2 / 2x1		X	
NCA	2005	2020	Barreau Lambert		X	
NCA	2007	2020	Tunnel, ZAC St. Antoine		X	
NCA	2009	2020	Bretelle de raccordement de la M6202bis vers l'A8		X	
NCA	2010	2020	Restructuration voies d'accès au CAP 3000	X	X	
CG06 / NCA	2051	2030	Tunnel de Villefranche		X	
NCA	2001,2	2030	Voie de 40m, phase 3		X	
NCA	2012	2030	Barreau La Villette		X	
NCA	2013	2030	Liaison Moyenne Corniche des Pugets / route des Pugets RM2209		X	
NCA	2014	2030	1/2 Echangeur RM6202bis / Saint Laurent du Var		X	échangeur complet à niveau
CG06/Cannes	1003,1	2011	Liaison intercommunale de la Siagne : barreaux est-ouest	X	X	
CG06/Cannes	1003,2	2020	Liaison intercommunale de la Siagne - partie nord-sud	X	X	
CG06	1005	2020	Complément de l'échangeur de Rouquier	X	X	
CG06	1006	2020	Liaison de la pénétrante vers le plan de Grasse RD304 (2x1 voie)		X	
CG06	1013	2030	Echangeur d'Antibes - Pont des Semboules		X	
CG06	1015	2020	RD 704 2ème section : Beauvert-4 chemins(2v sortie / 1v entrée). Fait en 2011	X	X	
CG06	1025	2020	A8 : Nice-St Augustin/Nice-Promenade (mise à 2x3 voies). Travaux en cours.	X	X	
NCA	2033	2020	1/2 échangeur Sud de la Baronne RM2209-RM6202bis.		X	
NCA	2034	2030	1/2 échangeur Nord de la Baronne RM2209-RM6202bis 08/10/2012.		X	échangeur complet à niveau projet abandonné
NCA	2036	2030	Pont de la Baronne connection RM95/RM2209/RM6202.		X	
NCA	2038	2030	RM95 section sud (2x2 voies).		X	
NCA	2049	2020	Requalification RM6098 Saint Laurent du Var (2 voies sud, puis nord)		X	
NCA	2060	2020	Liaison RM2209 / RM95 (dans le prolongement du projet 2013)		X	
NCA	2062	2020	PAE _ Création du Boulevard Urbain Couletas _ liaison Rte des Plans/D1 et Rte de la ZA de la Grave (2*1 voie)		X	
NCA	2064	2020	Réaménagement du Bd René Cassin à hauteur de l'avenue Lindberg	X	X	
NCA	2065	2020	Connexion RM6007 _ RM 6098 à l'est du Pont Napoléon III (NICE)		X	
NCA	2066	2020	Coulée verte	X	X	
Cannes	intégré avec TC	2020	tracé du BHNS 1 - modifications de la capacité routière	X	X	
Cannes	intégré avec TC	2020	tracé du BHNS 2 - modifications de la capacité routière	X	X	
Cannes	3511	2020	Axe majeur - Ave M. Jordan - Carimail	X	X	
Cannes	3517	2020	Axe majeure 2x2 voies: Chemin Campellières	X	X	

- Le chemin du Dégoûtai (poste 8) n'est pas codé dans le modèle, mais un tronçon correspondant au cumul « chemin du Dégoûtai + chemin de Ste Pétronille » est présent dans le modèle. Ce sont les valeurs sur ce tronçon qui sont indiquées dans le tableau
- Le modèle fonctionne en uvp (unité de véhicule particulier, défini tel que 1 VL =1 uvp et 1 PL = 2 uvp). Cela implique qu'il n'est pas en mesure de déterminer la part PL sur les différents axes. Pour définir la part PL, et ainsi déduire des trafics uvp issus du modèle les trafics TV, VL et PL, nous avons appliqué la méthodologie suivante :
- Les parts PL actuelles sont issues de l'étude Egis sur l'échangeur de la Baronne (v2 du 23/06/2015), dans laquelle un diagnostic permettait de connaître la part PL sur les voiries du secteur. La carte ci-dessous précise ces parts PL. Pour la part PL sur la RM6202bis, elle est issue du comptage réalisé en février 2020 sur cet axe, dans le cadre de la présente mission :
 - ▶ Sens sud-nord : 7,1 % (pour un TMJA de 14810 véh/j)
 - ▶ Sens nord-sud : 7,7 % (pour un TMJA de 12910 véh/j)

Trafics routiers actuels - Périmètre élargi

2014 Comptages



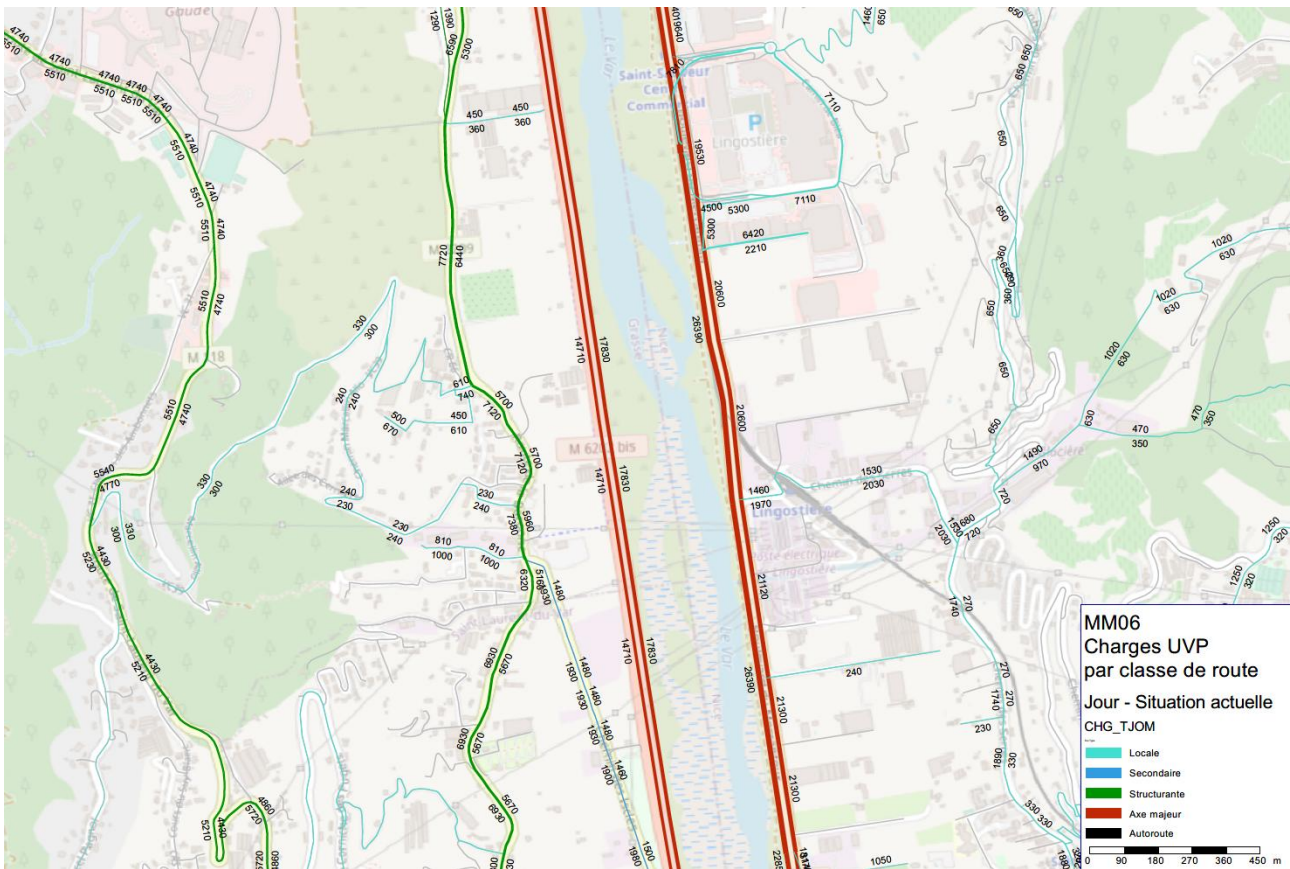
La connaissance de la part PL permet alors à partir du trafic uvp issu du modèle, de calculer les trafics TV, VL et PL.

- Les parts PL futures sont estimées comme suit :
 - ▶ Pour les situations « sans futur MIN », elles sont considérées inchangées par rapport à la situation actuelle, à défaut d'hypothèses spécifiques sur le sujet. Cela permet, à partir du trafic uvp issu du modèle, de calculer les trafics TV, VL et PL.
 - ▶ Pour les situations « avec futur MIN », le trafic PL généré par le MIN est ajouté au trafic PL de la situation « sans MIN », en tenant compte de la répartition des flux générés par le futur MIN sur le réseau viaire (cette répartition est donnée par le modèle). La connaissance du trafic PL permet alors, à partir du trafic uvp issu du modèle, de recalculer les trafics TV, VL ainsi que la part PL.
- Les données de vitesse issues du modèle ne sont pas représentatives des vitesses effectivement pratiquées sur les voiries. Par conséquent, il nous semble préférable de considérer les vitesses maximales autorisées sur les différents tronçons.

3.2 - Niveaux de trafic sur les principaux axes du secteur d'étude

3.2.1 - Situation actuelle – 2020

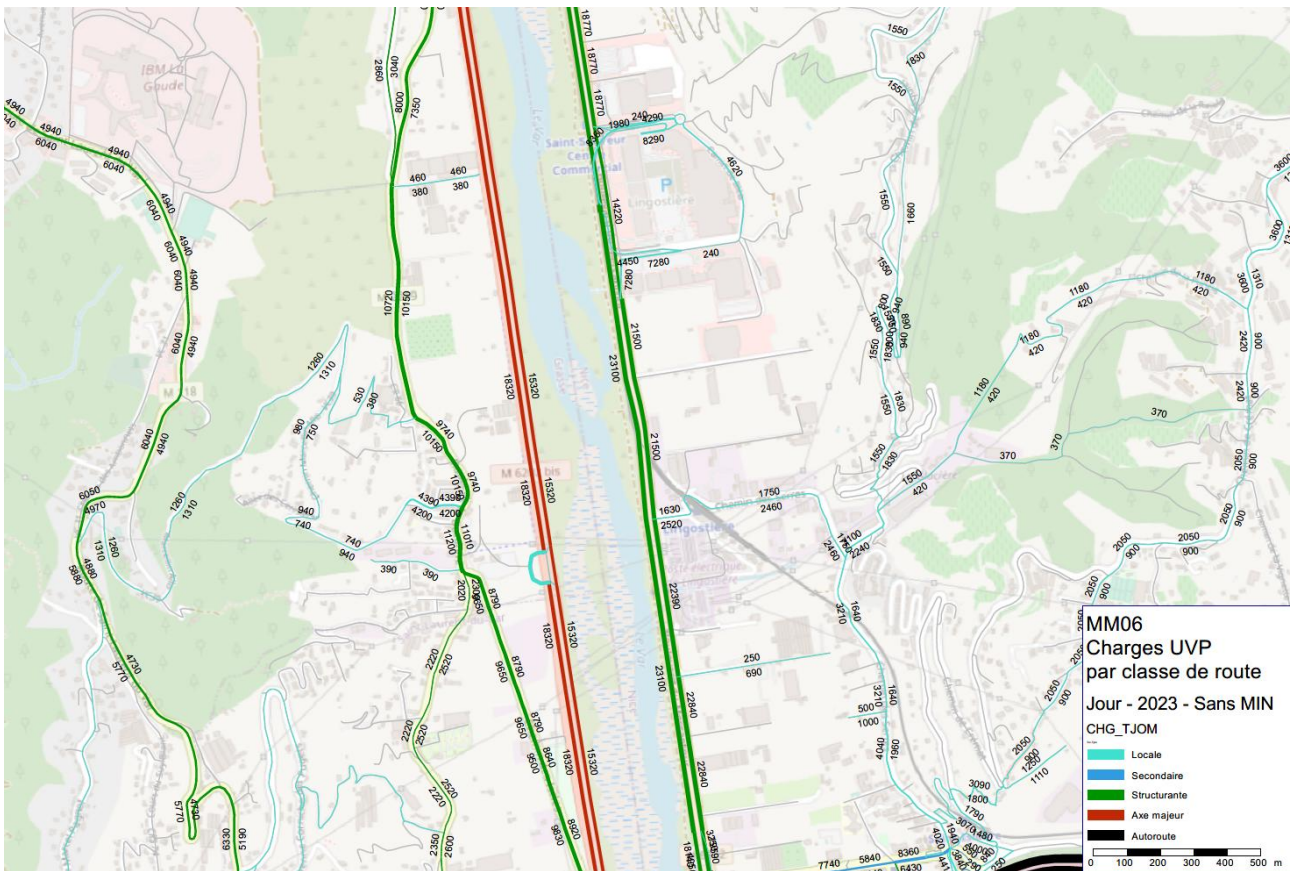
La carte ci-dessous présente les niveaux de trafic journaliers actuels, exprimés en uvp. Le tableau détaillé, pour les principaux axes, les trafics par classe de véhicules.



SITUATION ACTUELLE								
Brins	Nom	TMJA uvp	TMJA TV	TMJA VL	V VL [km/h]	TMJA PL	Part PL	V PL [km/h]
1	Route des Gattières_A	2680	2550	2422	50	128	5,0%	50
2	Route des Gattières_B Nord	14160	13390	12622	50	768	5,7%	50
2'	Route des Gattières_B Sud	12820	12120	11425	50	695	5,7%	50
3	Route du pont de la Manda	11890	11060	10231	50	829	7,5%	50
4	Route sans nom	810	760	707	50	53	7,0%	50
5	Route de la Digue	ND						
6	M6202 Bis Nord MIN	32540	30300	28064	110	2236	7,4%	90
6'	M6202 Bis Sud MIN	32540	30300	28064	110	2236	7,4%	90
7	Chemin Allo Marcellin	470	470	465	50	5	1,0%	50
8	Chemin du Dégoûtai	1810	1720	1634	50	86	5,0%	50
9	Route de la Baronne M2209	12600	11510	10417	50	1093	9,5%	50
10	Chemin des Iscles	3410	3200	2989	50	211	6,6%	50
11	Accès MIN							
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne							
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord							
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne							
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud							
12e	Barreau RM2209 vers MIN							

3.2.2 - 2023 sans MIN

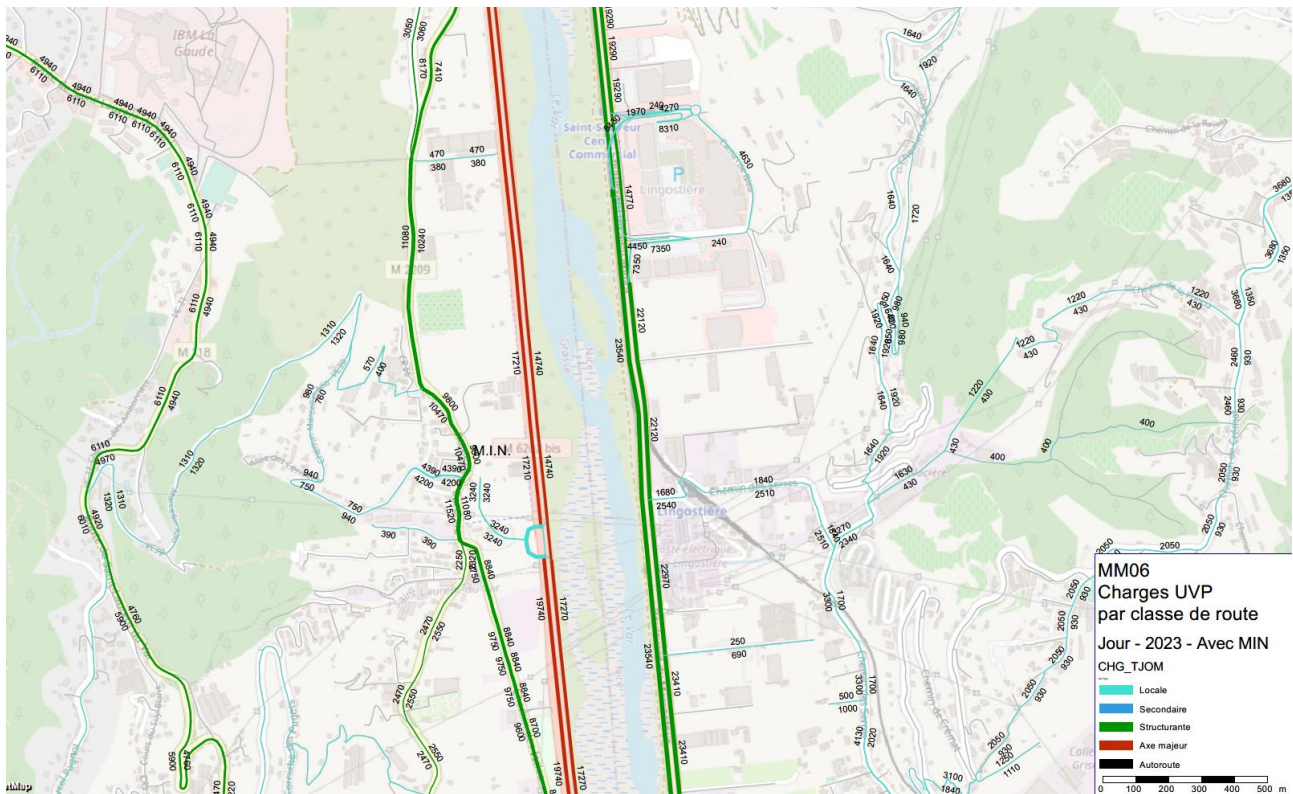
La carte ci-dessous présente les niveaux de trafic journaliers à 2023 sans le futur MIN, exprimés en uvp. Le tableau détaille, pour les principaux axes, les trafics par classe de véhicules.



2023 SANS M.I.N.								
Brins	Nom	TMJA uvp	TMJA TV	TMJA VL	V VL [km/h]	TMJA PL	Part PL	V PL [km/h]
1	Route des Gattières_A	5900	5620	5339	50	281	5,0%	50
2	Route des Gattières_B Nord	20870	19740	18608	50	1132	5,7%	50
2'	Route des Gattières_B Sud	19890	18810	17731	50	1079	5,7%	50
3	Route du pont de la Mand	15350	14280	13210	50	1070	7,5%	50
4	Route sans nom	840	790	735	50	55	7,0%	50
5	Route de la Digue	ND						
6	M6202 Bis Nord MIN	33640	31330	29018	110	2312	7,4%	90
6'	M6202 Bis Sud MIN	33640	31330	29018	110	2312	7,4%	90
7	Chemin Allo Marcellin	1680	1660	1643	50	17	1,0%	50
8	Chemin du Dégoûtai	390	370	351	50	19	5,0%	50
9	Route de la Baronne M2209	4740	4330	3919	50	411	9,5%	50
10	Chemin des Iscles	18440	17300	16158	50	1142	6,6%	50
11	Accès MIN							
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne							
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord							
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne							
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud							
12e	Barreau RM2209 vers MIN							

3.2.3 - 2023 avec MIN

La carte ci-dessous présente les niveaux de trafic journaliers à 2023 avec le futur MIN, exprimés en uvp. Le tableau détaille, pour les principaux axes, les trafics par classe de véhicules.

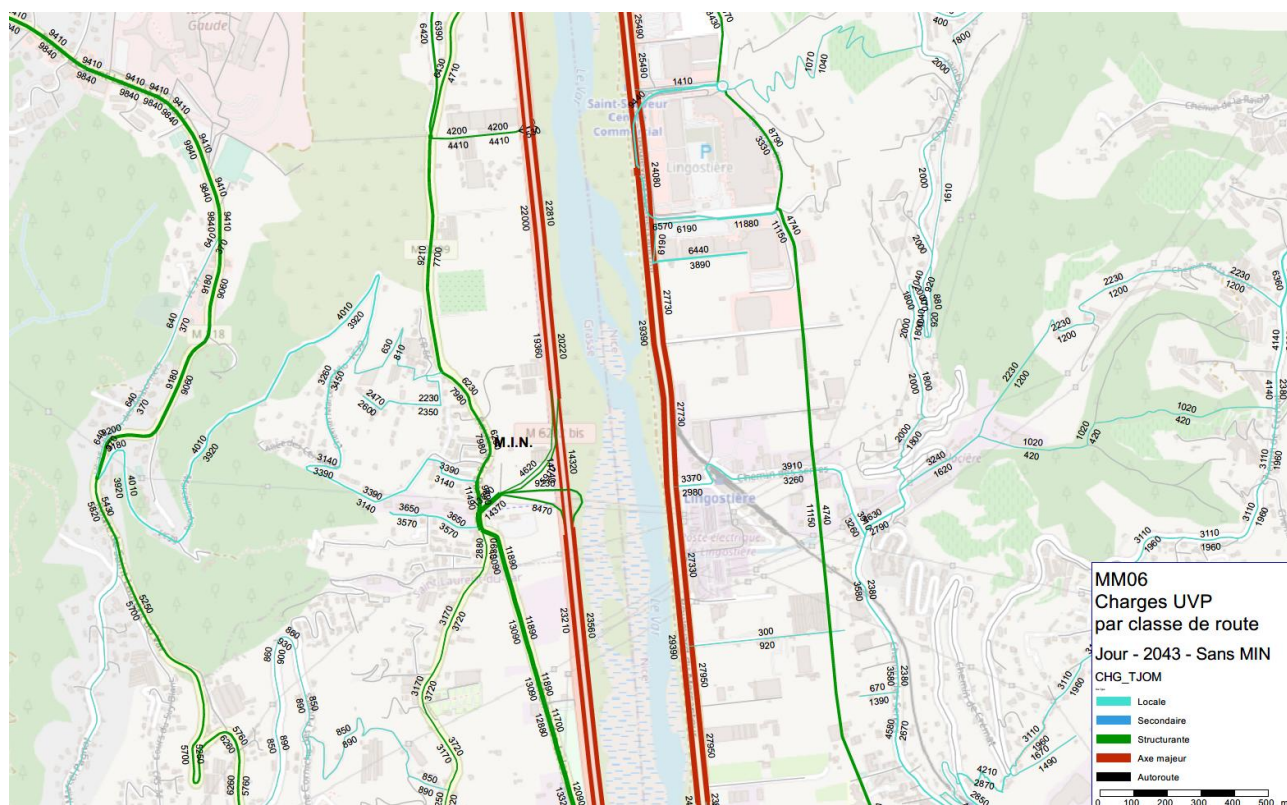


2023 AVEC M.I.N.								
Brins	Nom	TMJA uvp	TMJA TV	TMJA VL	V VL [km/h]	TMJA PL	Part PL	V PL [km/h]
1	Route des Gattières_A	6110	5829	5548	50	281	4,8%	50
2	Route des Gattières_B Nord	21320	20188	19056	50	1132	5,6%	50
2'	Route des Gattières_B Sud	20270	19191	18112	50	1079	5,6%	50
3	Route du pont de la Manda	15580	14510	13440	50	1070	7,4%	50
4	Route sans nom	850	795	740	50	55	6,9%	50
5	Route de la Digue	ND						
6	M6202 Bis Nord MIN	31950	29519	27088	110	2431	8,2%	90
6'	M6202 Bis Sud MIN	37010	33735	30460	110	3275	9,7%	90
7	Chemin Allo Marcellin	1680	1663	1646	50	17	1,0%	50
8	Chemin du Dégoûtai	390	371	352	50	19	5,1%	50
9	Route de la Baronne M2209	5020	4609	4198	50	411	8,9%	50
10	Chemin des Iscles	18590	17448	16306	50	1142	6,5%	50
11	Accès MIN	6480	5398	4316	50	1082	20,0%	50
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne							
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord							
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne							
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud							
12e	Barreau RM2209 vers MIN							

La desserte du futur MIN s'organise uniquement par la RM6202bis : les échanges en lien avec le sud (A8) sont largement majoritaires (près de 90 % des flux), les échanges en lien avec le nord sont donc faibles.

3.2.4 - 2043 sans MIN

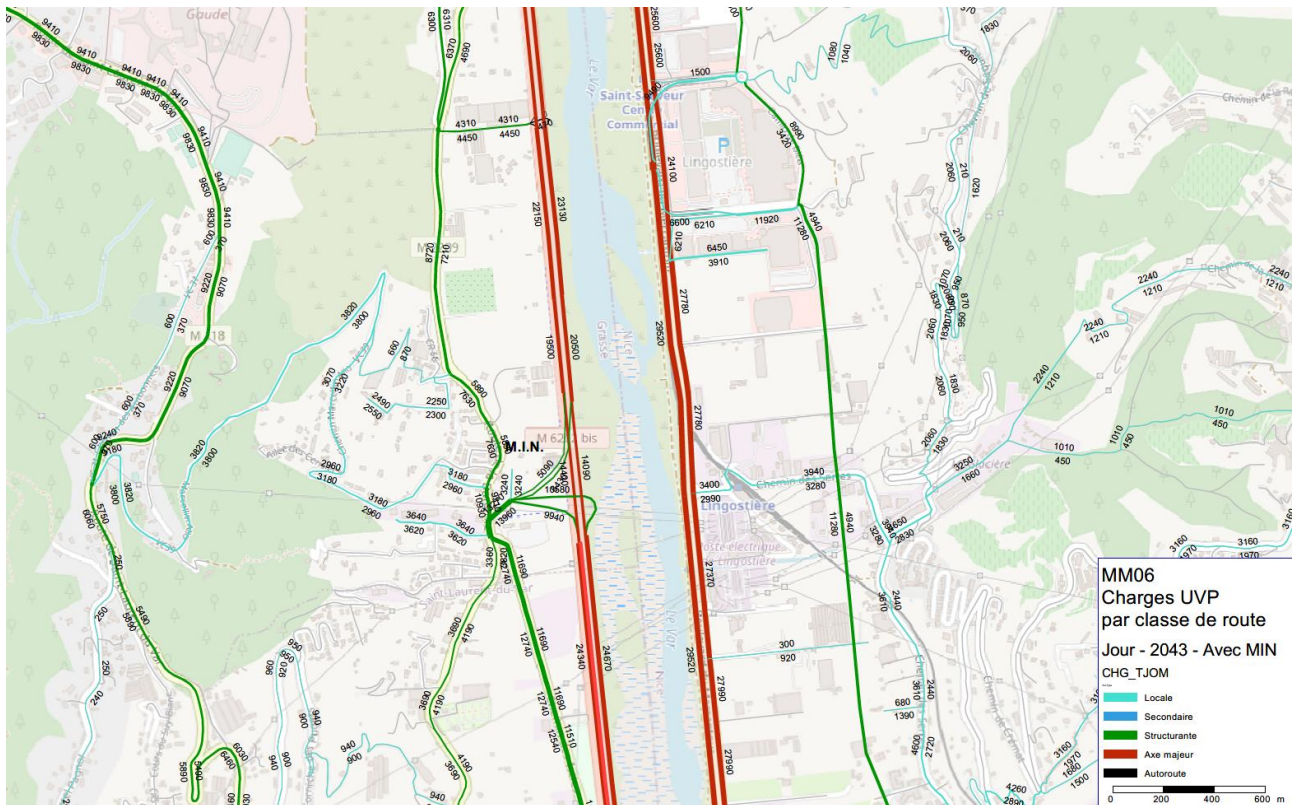
La carte ci-dessous présente les niveaux de trafic journaliers à 2043 sans le futur MIN, exprimés en uvp. Le tableau détaille, pour les principaux axes, les trafics par classe de véhicules.



2043 SANS M.I.N.								
Brins	Nom	TMJA uvp	TMJA TV	TMJA VL	V VL [km/h]	TMJA PL	Part PL	V PL [km/h]
1	Route des Gattières_A	12810	12200	11590	50	610	5,0%	50
2	Route des Gattières_B Nord	16910	15990	15073	50	917	5,7%	50
2'	Route des Gattières_B Sud	14210	13440	12669	50	771	5,7%	50
3	Route du pont de la Manda	11140	10360	9584	50	776	7,5%	50
4	Route sans nom	8610	8050	7486	50	564	7,0%	50
5	Route de la Digue	ND						
6	M6202 Bis Nord MIN	39580	36860	34140	110	2720	7,4%	90
6'	M6202 Bis Sud MIN	46770	43560	40346	110	3214	7,4%	90
7	Chemin Allo Marcellin	6530	6470	6405	50	65	1,0%	50
8	Chemin du Dégoûtai	7220	6880	6536	50	344	5,0%	50
9	Route de la Baronne M2209	6890	6290	5692	50	598	9,5%	50
10	Chemin des Iscles	24980	23430	21884	50	1546	6,6%	50
11	Accès MIN							
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne	4620	4280	3938	50	342	8,0%	50
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord	5910	5470	5032	50	438	8,0%	50
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne	9230	8550	7866	50	684	8,0%	50
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud	8470	7840	7213	50	627	8,0%	50
12e	Barreau RM2209 vers MIN	28220	26130	24040	50	2090	8,0%	50

3.2.5 - 2043 avec MIN

La carte ci-dessous présente les niveaux de trafic journaliers à 2043 avec le futur MIN, exprimés en uvp. Le tableau détaille, pour les principaux axes, les trafics par classe de véhicules.



2043 AVEC M.I.N.								
Brins	Nom	TMJA uvp	TMJA TV	TMJA VL	V VL [km/h]	TMJA PL	Part PL	V PL [km/h]
1	Route des Gattières_A	12610	11989	11368	50	621	5,2%	50
2	Route des Gattières_B Nord	15930	14998	14066	50	932	6,2%	50
2'	Route des Gattières_B Sud	13520	12746	11972	50	774	6,1%	50
3	Route du pont de la Manda	11060	10281	9502	50	779	7,6%	50
4	Route sans nom	8760	8196	7632	50	564	6,9%	50
5	Route de la Digue	ND						
6	M6202 Bis Nord MIN	40000	37208	34416	110	2792	7,5%	90
6'	M6202 Bis Sud MIN	49010	44932	40854	110	4078	9,1%	90
7	Chemin Allo Marcellin	6140	6042	5944	50	98	1,6%	50
8	Chemin du Dégoûtai	7260	6916	6572	50	344	5,0%	50
9	Route de la Baronne M2209	7880	7247	6614	50	633	8,7%	50
10	Chemin des Iscles	24430	22809	21188	50	1621	7,1%	50
11	Accès MIN							
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne	5090	4715	4340	50	375	8,0%	50
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord	6430	5953	5476	50	477	8,0%	50
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne	10580	9485	8390	50	1095	11,5%	50
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud	9940	8860	7780	50	1080	12,2%	50
12e	Barreau RM2209 vers MIN	27230	24983	22736	50	2247	9,0%	50

Du fait de l'aménagement de l'échangeur de la Baronne et de la liaison entre la RM6202bis et la RM2209, l'orientation des flux générés par le futur MIN varie :

- RM2209 nord (route de Gattières, route du pont de la Manda) : environ 1 %
- RM6202bis nord : 6-7 %
- RM6202bis sud : 75-85 %
- Chemin Marcellin Allo : 2-4 %

- Route de la Baronne (depuis / vers St Laurent du Var) : 2-4 %
- Chemin des Iscles : 6-8 %

La répartition nord-sud des flux générés par le futur MIN reste donc globalement stable, même si elle s'affine du fait de la multiplication des itinéraires possibles. La RM6202bis restera l'axe principal de desserte du MIN.

3.2.6 - Comparaisons entre scénarios

Les tableaux ci-dessous synthétisent, pour les trafics tous véhicules et poids lourds, les comparaisons entre tous les scénarios présentés :

- 2023 : avec / sans futur MIN
- 2043 : avec / sans futur MIN
- Sans futur MIN : 2023/2043
- Avec futur MIN : 2023/2043

EVOLUTION DU TRAFIC TMJA TOUTS VEHICULES										
Brins	Nom	ACTUEL	2023			2043			2023-2043 SANS MIN	2023-2043 AVEC MIN
			SANS MIN	AVEC MIN	%	SANS MIN	AVEC MIN	%		
1	Route des Gattières_A	2550	5620	5829	3,7%	12200	11989	-1,7%	117,1%	105,7%
2	Route des Gattières_B Nord	13390	19740	20188	2,3%	15990	14998	-6,2%	-19,0%	-25,7%
2'	Route des Gattières_B Sud	12120	18810	19191	2,0%	13440	12746	-5,2%	-28,5%	-33,6%
3	Route du pont de la Manda	11060	14280	14510	1,6%	10360	10281	-0,8%	-27,5%	-29,1%
4	Route sans nom	760	790	795	0,6%	8050	8196	1,8%	919,0%	930,9%
5	Route de la Digue									
6	M6202 Bis Nord MIN	30300	31330	29519	-5,8%	36860	37208	0,9%	17,7%	26,0%
6'	M6202 Bis Sud MIN	30300	31330	33735	7,7%	43560	44932	3,1%	39,0%	33,2%
7	Chemin Allo Marcellin	470	1660	1663	0,2%	6470	6042	-6,6%	289,8%	263,3%
8	Chemin du Dégoûtai	1720	370	371	0,3%	6880	6916	0,5%	1759,5%	1764,2%
9	Route de la Baronne M2209	11510	4330	4609	6,4%	6290	7247	15,2%	45,3%	57,2%
10	Chemin des Iscles	3200	17300	17448	0,9%	23430	22809	-2,7%	35,4%	30,7%
11	Accès MIN	0	0	5398						
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne					4280	4715	10,2%		
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord					5470	5953	8,8%		
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne					8550	9485	10,9%		
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud					7840	8860	13,0%		
12e	Barreau RM2209 vers MIN					26130	24983	-4,4%		

EVOLUTION DU TRAFIC TMJA POIDS LOURDS										
Brins	Nom	ACTUEL	2023			2043			2023-2043 SANS MIN	2023-2043 AVEC MIN
			SANS MIN	AVEC MIN	%	SANS MIN	AVEC MIN	%		
1	Route des Gattières_A	128	281	281	0,0%	610	621	1,8%	117,1%	121,0%
2	Route des Gattières_B Nord	768	1132	1132	0,0%	917	932	1,6%	-19,0%	-17,7%
2'	Route des Gattières_B Sud	695	1079	1079	0,0%	771	774	0,4%	-28,5%	-28,3%
3	Route du pont de la Manda	829	1070	1070	0,0%	776	779	0,4%	-27,5%	-27,2%
4	Route sans nom	53	55	55	0,0%	564	564	0,0%	925,5%	925,5%
5	Route de la Digue									
6	M6202 Bis Nord MIN	2236	2312	2431	5,1%	2720	2792	2,6%	17,6%	14,8%
6'	M6202 Bis Sud MIN	2236	2312	3275	41,7%	3214	4078	26,9%	39,0%	24,5%
7	Chemin Allo Marcellin	5	17	17	0,0%	65	98	50,8%	282,4%	476,5%
8	Chemin du Dégoûtai	86	19	19	0,0%	344	344	0,0%	1710,5%	1710,5%
9	Route de la Baronne M2209	1093	411	411	0,0%	598	633	5,9%	45,5%	54,0%
10	Chemin des Iscles	211	1142	1142	0,0%	1546	1621	4,9%	35,4%	41,9%
11	Accès MIN			1082						
12a	Barreau RM6202bis nord vers Baronne					342	375	9,6%		
12b	Barreau Baronne vers RM6202bis nord					438	477	8,9%		
12c	Barreau RM6202bis sud vers Baronne					684	1095	60,1%		
12d	Barreau Baronne vers RM6202bis sud					627	1080	72,2%		
12e	Barreau RM2209 vers MIN					2090	2247	7,5%		

Les effets mis en évidence peuvent être résumés comme suit :

■ À 2023 :

- Le projet du futur MIN induit une hausse logique du trafic sur la RM6202bis en lien avec le sud : +7,7 % en tous véhicules, +41,7 % pour les PL. C'est l'unique accès au site.
- Il induit également une légère baisse sur la section nord de la RM6202bis, qui s'explique par la gêne à la circulation que représente le giratoire d'accès ; la baisse est de l'ordre de -5,8 %, soit environ 8200 véh/j 2 sens en moins. Ce flux se reporte sur les axes alentours : la RM2209 capte une part de ce trafic (+300 véh/j 2 sens), le reste bascule en rive gauche du Var sur la RM6202.

■ À 2043 :

- Sans le projet du futur MIN, les projets viaires réalisés dans le secteur et en particulier l'échangeur de la Baronne permettent, malgré la forte hausse de la demande de trafic (+2 % par an) de soulager la RM2209-RM1 au nord de la zone d'étude (-20 à -30 % sur ces axes par rapport à 2023 sans MIN). Par contre, le trafic sur la route de la Baronne et le chemin des Iscles augmente nettement (+35 à +45 % par rapport à 2023 sans MIN).
- Le projet du futur MIN implique une hausse du trafic sur la RM6202bis, qui reste toujours l'axe majoritaire d'accès. Néanmoins, comme la demande a fortement crû sur cet axe (+17 à 39 % entre 2023 et 2043 sans MIN), la variation induite par le projet est faible en proportion.
- On note également avec le MIN, une baisse de trafic sur les axes situés au nord de celui-ci (route de Gattières, route de la Manda). Cela peut s'expliquer par le fait que les reports de ces axes vers la RM6202bis (voire la RM6202) sont accentués du fait des hausses de trafic induites par le MIN au sud.

NB : certaines variations constatées apparaissent peu représentatives, notamment sur le chemin Marcellin Allo et le chemin du Dégoûtai. Il s'agit d'artefacts de modélisation.

3.3 - Fonctionnement du giratoire d'accès au futur MIN

À sa mise en service, le site du futur MIN sera desservi par un carrefour giratoire aménagé sur la RM6202bis.

Son fonctionnement est étudié à l'aide du logiciel Girabase, développé par le Cerema.

Les caractéristiques du giratoire sont les suivantes :

Nom du Carrefour : RM6202bis / MIN Localisation : La Gaude Environnement : Péri Urbain Variante : Date : 15/05/2020							
Anneau Rayon de l'îlot infranchissable : 6,00 m Largeur de la bande franchissable : 2,00 m Largeur de l'anneau : 7,00 m Rayon extérieur du giratoire : 15,00 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
RM6202bis Nord	0			8,00		7,00	4,00
Accès MIN	100			4,00		5,00	4,00
RM6202bis Sud	200			4,00		5,00	8,00

Les hypothèses de trafic aux heures de pointe du matin et du soir sont les suivantes (branche 1 = RM6202bis Nord, branche 2 = accès MIN, branche 3 = RM6202bis Sud) :

	1	2	3	Total Entrant
1	0	36	1580	1616
2	28	0	321	349
3	100	266	0	366
Total Sortant	128	302	1901	2331

Heure de Pointe du Matin

	1	2	3	Total Entrant
1	0	5	1560	1565
2	1	0	78	79
3	100	37	0	137
Total Sortant	101	42	1638	1781

Heure de Pointe du Soir

Elles sont bâties comme suit :

- Les trafics de transit sont ceux issus des comptages aux heures de pointe
- Les niveaux de trafics en lien avec le futur MIN sont ceux issus de l'hypothèse de répartition horaire détaillée plus haut pour le vendredi (jour de grand marché), ils sont affectés sur le réseau selon l'hypothèse issue du modèle, à savoir :
 - Trafic émis par le MIN :
 - Pointe du matin : 8 % vers le nord, 92 % vers le sud
 - Pointe du soir : 1 % vers le nord, 99 % vers le sud
 - Trafic attiré par le MIN :
 - Pointe du matin : 12 % depuis le nord, 88 % depuis le sud
 - Pointe du soir : 11 % depuis le nord, 89 % depuis le sud

Les tableaux ci-dessous présentent les réserves de capacité par branche aux deux heures de pointe :

Branche RM6202bis Nord

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	513	24%	1vh	4vh	1s	0,7h
HPS	1095	41%	0vh	2vh	0s	0,0h

Branche Accès MIN

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	53	13%	5vh	18vh	54s	5,3h
HPS	342	81%	0vh	3vh	8s	0,2h

Branche RM6202bis Sud

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	1516	81%	0vh	2vh	0s	0,0h
HPS	1797	93%	0vh	2vh	0s	0,0h

Le Cerema recommande une réserve de capacité d'au moins 20 % sur chaque branche, pour pouvoir absorber d'éventuelles hyperpointes ; c'est le cas ici, aux deux heures de pointe, hormis sur la sortie du MIN où la réserve de capacité est de 13 %. Celle-ci reste néanmoins acceptable, étant donné que :

- Le giratoire ne dessert que le MIN, cette faible réserve de capacité n'impacte pas l'écoulement de la RM6202bis
- Les hypothèses retenues pour les calculs sont très majorantes :
 - ▶ Les calculs tiennent compte d'une hypothèse défavorable (trafic mardi et jeudi sur la RM6202bis et trafic MIN + PIA les jours de marché du vendredi qui sont les jours les plus chargés sur ces deux axes) :
 - ▶ Prise en compte de 31% des preneurs du MIN actuel qui, dans les faits, ne seront pas transférés

Sur la RM6202bis, les réserves de capacité et les stockages n'appellent pas de commentaires particuliers.