

Niveaux de service des réseaux routiers en PACA (Septembre 2006)

L'objectif de cette étude est de mesurer et localiser les phénomènes de congestion sur le réseau routier de la région, d'abord en situation actuelle (chiffres 2004) puis à l'horizon 2020 dans un scénario basé sur des hypothèses cohérentes avec celles utilisées dans des études de trafic récentes (études préparatoires au débat VRAL et Grenoble - Sisteron, etc.).

Situation actuelle

Aujourd'hui, les plus fortes charges de trafic sont enregistrées sur autoroute, à proximité des grandes agglomérations, où se superposent trafics longue distance et trafics locaux (par exemple 150 000 véhicules/jour à l'entrée ouest de Nice, plus de 100 000 à l'entrée est de Marseille). En revanche, si le trafic a globalement augmenté entre 1999 et 2004, les plus fortes croissances ne concernent pas les sections les plus chargées.

Une analyse de la congestion ne peut s'en tenir aux simples chiffres de volume de trafic moyen journalier : il faut notamment tenir compte des capacités de la voie. Deux types d'indicateur ont été utilisés :

- le **seuil de gêne**, mesuré par le nombre de jours où la vitesse moyenne journalière est inférieure ou égale à 85kmh sur autoroute et 45kmh sur les autres routes, traduit une forte charge de trafic tout au long de la journée (sans qu'il y ait forcément de phénomène de saturation);
- la **saturation**, caractéristique des pointes de trafic, est une période pendant laquelle la vitesse est inférieure ou égale à 30kmh, quel que soit le type de voie ; l'indicateur utilisé est le nombre de jours avec au moins une heure saturée.

Certaines sections connaissent des phénomènes de saturation plus de 300 jours par an : Avignon sud, Fréjus ouest, La Londe, St Laurent du Var, Digne ouest.

Le seuil de gêne est fréquemment atteint dans des secteurs comme Luynes et La Garde par exemple, mais avec peu de phénomènes de saturation. En revanche, gêne et saturation se combinent à Digne ouest, St Laurent du Var, La Londe ou Avignon sud, ce qui signifie qu'en dehors des pointes de trafic, le trafic reste peu fluide.

On remarque également sur certaines sections proches des agglomérations un fort déséquilibre selon le sens de circulation (Cabriès, Luynes, Les Milles, etc.), probablement lié à l'importance des déplacements domicile - travail.

Les **variations saisonnières** les plus marquées apparaissent dans les zones touristiques des Alpes (coefficient supérieur à 1,5 sur les RN75 et RN94, 1,75 à Montgenèvre, 2,48 à Larche); elles sont un peu moins marquées sur le littoral (1,4 à St Raphaël ou Hyères). À l'inverse le rapport entre trafic estival et trafic moyen annuel reste proche de 1 à proximité des grandes agglomérations.

Une analyse des **temps de parcours** a montré les effets parfois importants des périodes de perturbation : par exemple +12 minutes sur Marseille - Aix, +30 minutes pour Marseille - Briançon. Par ailleurs, les parties urbaines sur certaines relations (pour des déplacements de centre ville à centre ville) peuvent réduire la vitesse moyenne du trajet complet de 30 à 40kmh.

Situation 2020

À l'horizon 2020, 15 sections (contre 8 en 2004) sont saturées plus de 60% des jours de l'année (par exemple Meyrargues, la Penne sur Huveaune, Antibes). Globalement, les perturbations s'amplifient surtout sur le littoral, qui cumule gêne et saturation, mais aussi dans les secteurs d'Aix, de St Maximin ou de Gap. Dans l'arrière pays, ce sont surtout les phénomènes de pointe dont la fréquence augmente.

En moyenne, l'accroissement des temps de parcours est relativement limité : un peu moins de 15%. Toutefois, certaines relations connaissent de plus fortes dégradations, notamment celles avec Avignon et Aix.

Au total, si la dégradation des conditions de circulation reste modérée, elle est cependant sensible en dépit de la prise en compte dans le scénario 2020 de nouvelles infrastructures routières ou autoroutières.

Pour en savoir plus : Michel.Martin@developpement-durable.gouv.fr