



ETUDE DE TRAFIC POUR LE PROJET DE PENETRANTE D'AJACCIO

Rapport final

Version 1

Septembre 2019

Sommaire

1	Rappel des principaux éléments du diagnostic 2016	5
1.1	Analyse des trafics actuels.....	5
1.2	Reconstitution des trafics en situation actuelle (2016)	7
2	Etude de trafic pour la pénétrante d’Ajaccio	11
2.1	A l’horizon 2020.....	11
2.2	A l’horizon 2025.....	16
2.3	A l’horizon 2030.....	21
3	Synthèse.....	25

Tables des illustrations

Tableau 1 : Principaux flux à l'heure de pointe du matin.....	6
Tableau 2 : Principaux flux à l'heure de pointe du soir	7
Tableau 3 : Variation du taux de congestion après mise en service de la pénétrante 2020	16
Tableau 4 : Variation du taux de congestion après mise en service de la pénétrante 2025	17
Tableau 5 : Variation du taux de congestion après mise en service de la pénétrante 2030	21
Tableau 6 : Synthèse des évolutions des taux de congestions	25
Carte 1 : Principaux mouvements de trafic à l'heure de pointe du matin.....	6
Carte 2 : Principaux mouvements de trafic à l'heure de pointe du soir	7
Carte 3: Trafic horaire et taux de congestion en situation actuelle (2016) le matin	8
Carte 4 : Trafic horaire et taux de congestion en situation actuelle (2016) le soir.....	9
Carte 5 : Trafic sur un jour ouvré de base selon la situation actuelle en 2016.....	10
Carte 6 : Trafic en TMJA à l'horizon 2020 en situation de référence.....	12
Carte 7 : Trafic en TMJA à l'horizon 2020 en situation de projet.....	13
Carte 8 : Evolution de trafic à l'horizon 2020 suite à la mise en place de la pénétrante.....	14
Carte 9 : Points de relevés de taux de congestion	15
Carte 10 : Trafic journalier exprimé en TMJA en référence, à l'horizon 2025	18
Carte 11 : Trafic journalier exprimé en TMJA avec projet, à l'horizon 2025.....	19
Carte 12 : Evolution des volumes de trafic à l'horizon 2025 avec la mise en place de la pénétrante..	20
Carte 13 : Trafic journalier exprimé en TMJA en référence, à l'horizon 2030	22
Carte 14 : Trafic journalier exprimé en TMJA en projet, à l'horizon 2030.....	23
Carte 15 : Evolution des volumes de trafic à l'horizon 2030 avec la mise en place de la pénétrante..	24

Glossaire

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TMJO : Trafic Moyen Jour Ouvré

HPM : Heures de Pointe du Matin

HC : Heures Creuses

HPS : Heures de Pointe du Soir

JOB : Jour Ouvrable de Base

Ref : scénario de référence (le plus probable en l'absence du projet)

1 RAPPEL DES PRINCIPAUX ELEMENTS DU DIAGNOSTIC 2016

1.1 Analyse des trafics actuels

Des comptages ont été réalisés et ont permis de cibler les principaux axes de fréquentation de la zone d'étude.

Nous avons observé que la RT21 présente des niveaux de trafic importants, selon les sections et selon les sens, entre 17 900 et 24 150 véhicules empruntent cette route quotidiennement.

Le trafic entre 7h et 9h représente en moyenne 14% du trafic journalier et celui entre 16h et 18h, 16%. La part des PL est faible, elle représente entre 1 à 5% du trafic journalier sauf au niveau de la RT20, à côté du centre équestre, où cette dernière représente 10 % du trafic journalier.

Au niveau de la RT22/Avenue du Docteur Franchini, le trafic dans le sens sud → nord est supérieur à celui du sens inverse durant la journée. Les niveaux de trafic deviennent importants à partir de 7h et restent élevés jusqu'à 18h.

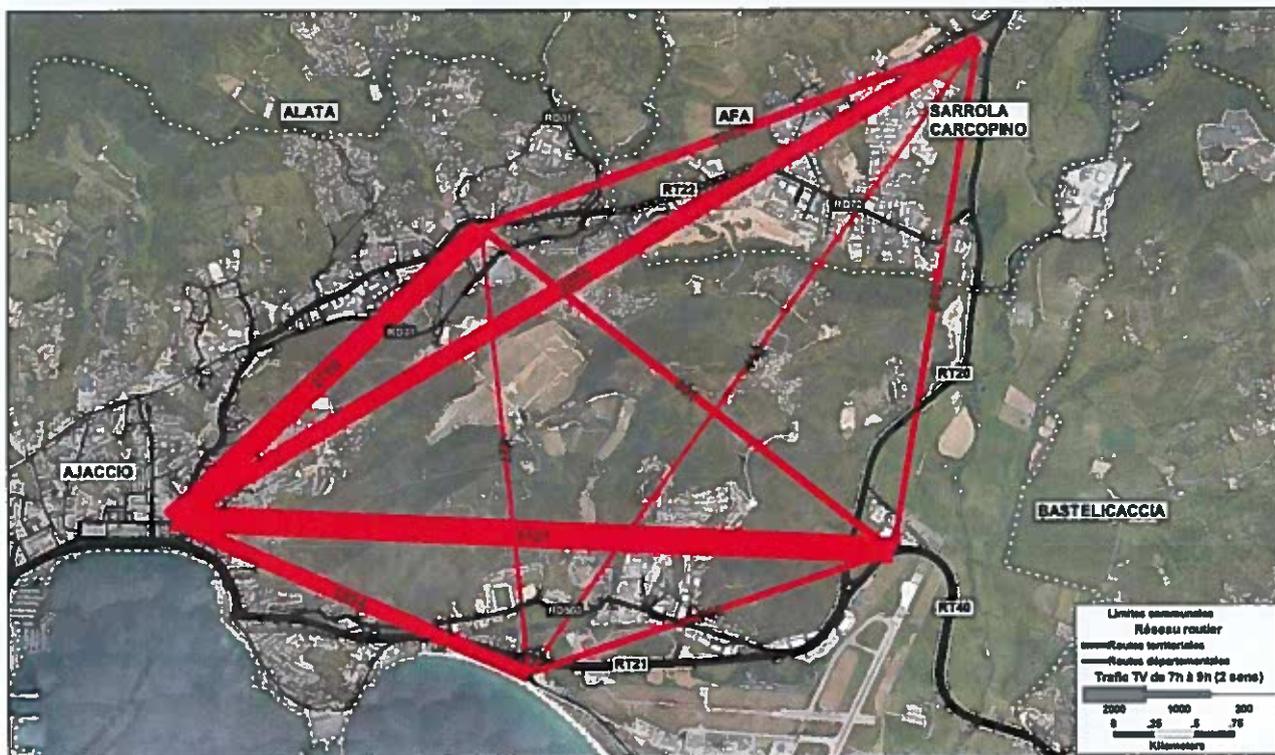
Au niveau de la RD31/Route du Stiletto, des différences entre les sens de circulation sont plus visibles. Dans le sens est → ouest, les deux périodes de pointe sont marquées : 8h-9h et 17h30-18h30. Tandis que dans l'autre sens, le trafic est important de 7h à 18h avec une nette baisse entre 12h et 13h.

Nous avons également analysé les principaux flux de déplacements présents dans la zone d'étude :

A l'heure de pointe du matin, plus de 3 100 véhicules réalisent le trajet Ajaccio ↔ Route de Sartène. Entre 7h et 9h, environ 2 760 véhicules effectuent le trajet Ajaccio ↔ Stiletto/Mezzavia. Il s'agit des deux principaux déplacements, soit plus de 2 500 véhicules dans les deux sens de circulation sur 2h. Les deux principaux points d'entrée sont la RT22 au niveau des Salines et la RT40 au niveau du centre équestre. Il s'agit également des principaux points de sortie même si les émissions sont nettement supérieures aux attractions sur le poste situé sur la RT40.

A l'heure de pointe du soir, les deux principaux déplacements sont similaires à ceux observés le matin. Entre 16h et 18h, environ 3 270 véhicules circulent entre Ajaccio ↔ Stiletto/Mezzavia et plus de 3 000 véhicules entre Ajaccio ↔ route de Sartène.

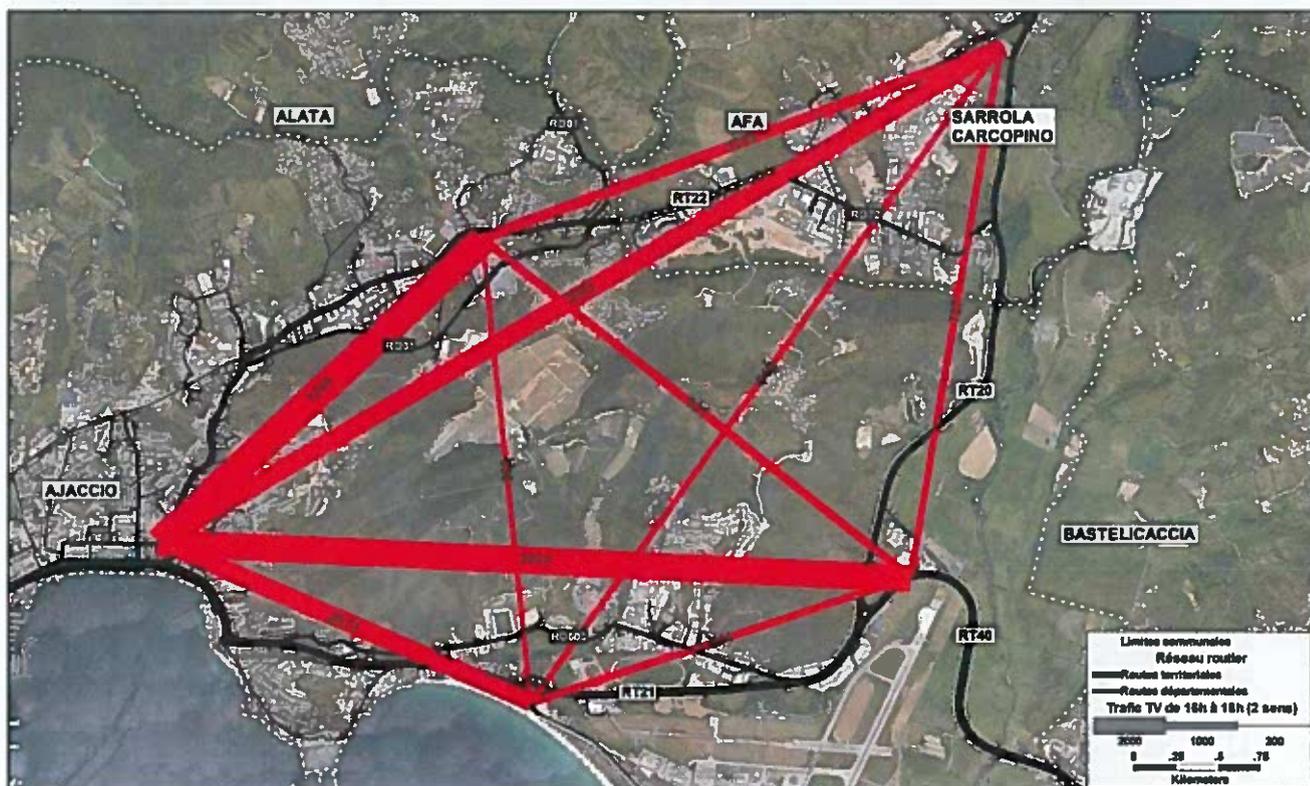
Les principaux points d'entrée et de sortie du périmètre sont identiques le matin et le soir.



Carte 1 : Principaux mouvements de trafic à l'heure de pointe du matin

Trafic TV 7h-9h	Vallée de la Gravona	Route de Sartène	Vazzino/ Aéroport	Ajaccio Ouest	Stiletto/ Mezzavia	TOTAL
Vallée de la Gravona	31	314	233	1 033	593	2 204
Route de Sartène	349	34	473	1 776	494	3 126
Vazzino/Aéroport	182	287	130	893	227	1 719
Ajaccio Ouest	1 037	1 351	962	1 088	1 449	5 887
Stiletto/Mezzavia	489	397	200	1 311	572	2 969
TOTAL	2 088	2 383	1 998	6 101	3 335	15 905

Tableau 1 : Principaux flux à l'heure de pointe du matin



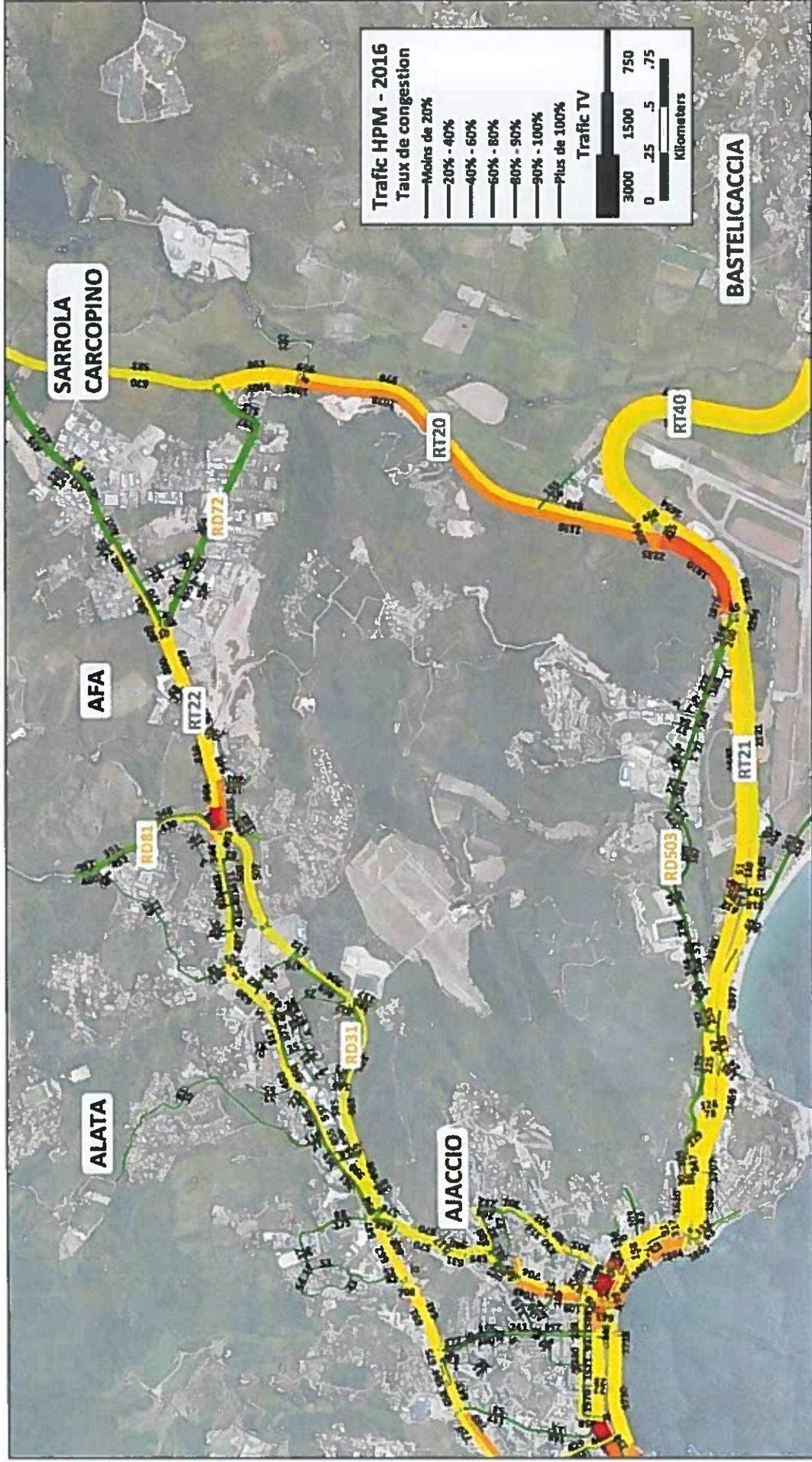
Carte 2 : Principaux mouvements de trafic à l'heure de pointe du soir

Trafic TV 16h-18h	Vallée de la Gravona	Route de Sartène	Vazzino/ Aéroport	Ajaccio Ouest	Stiletto/ Mezzavia	TOTAL
Vallée de la Gravona	76	369	298	888	599	2 230
Route de Sartène	358	40	398	1 314	422	2 532
Vazzino/Aéroport	348	446	184	1 121	301	2 400
Ajaccio Ouest	1 205	1 709	952	1 210	1 855	6 931
Stiletto/Mezzavia	660	499	235	1 414	767	3 575
TOTAL	2 647	3 063	2 067	5 947	3 944	17 668

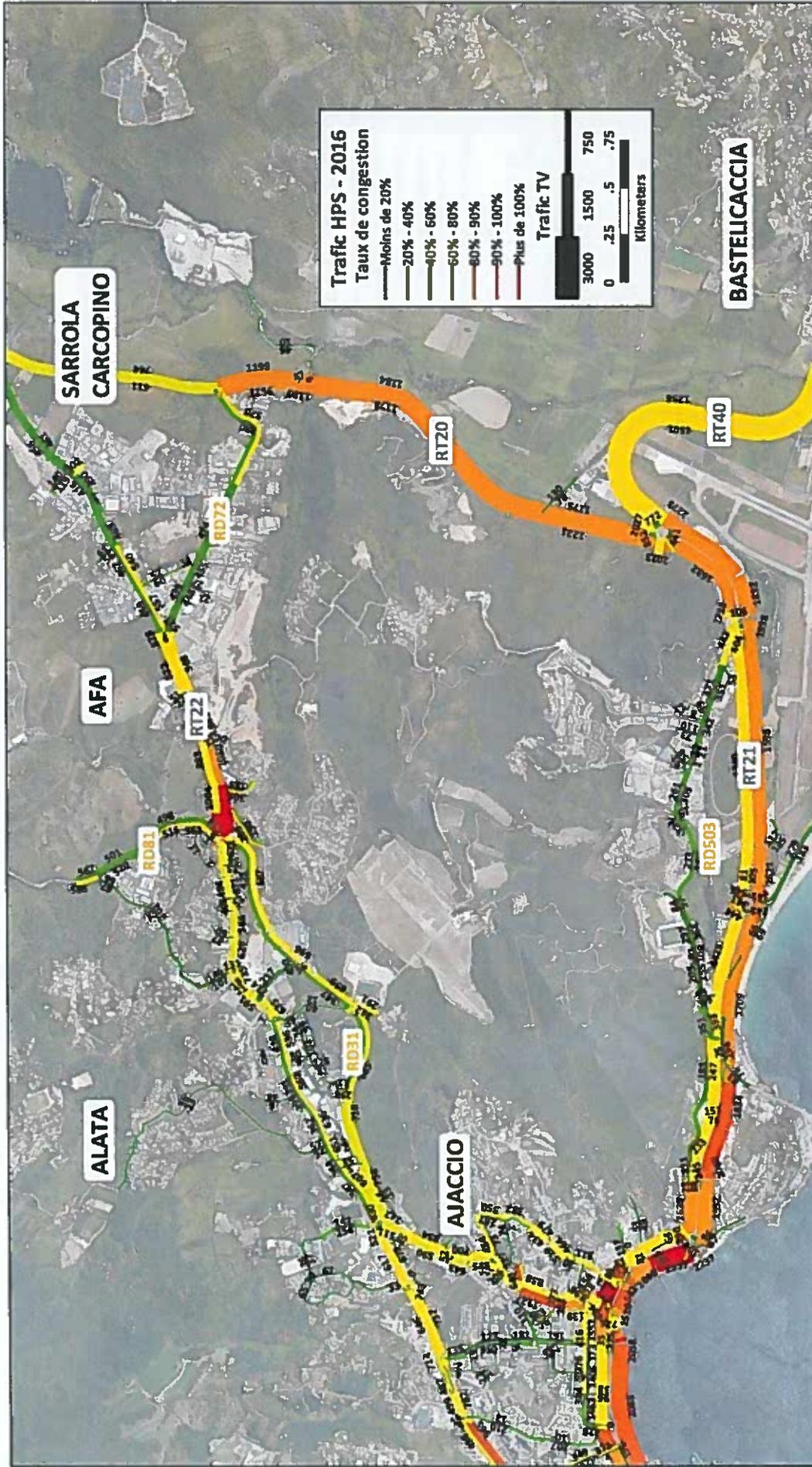
Tableau 2 : Principaux flux à l'heure de pointe du soir

1.2 Reconstitution des trafics en situation actuelle (2016)

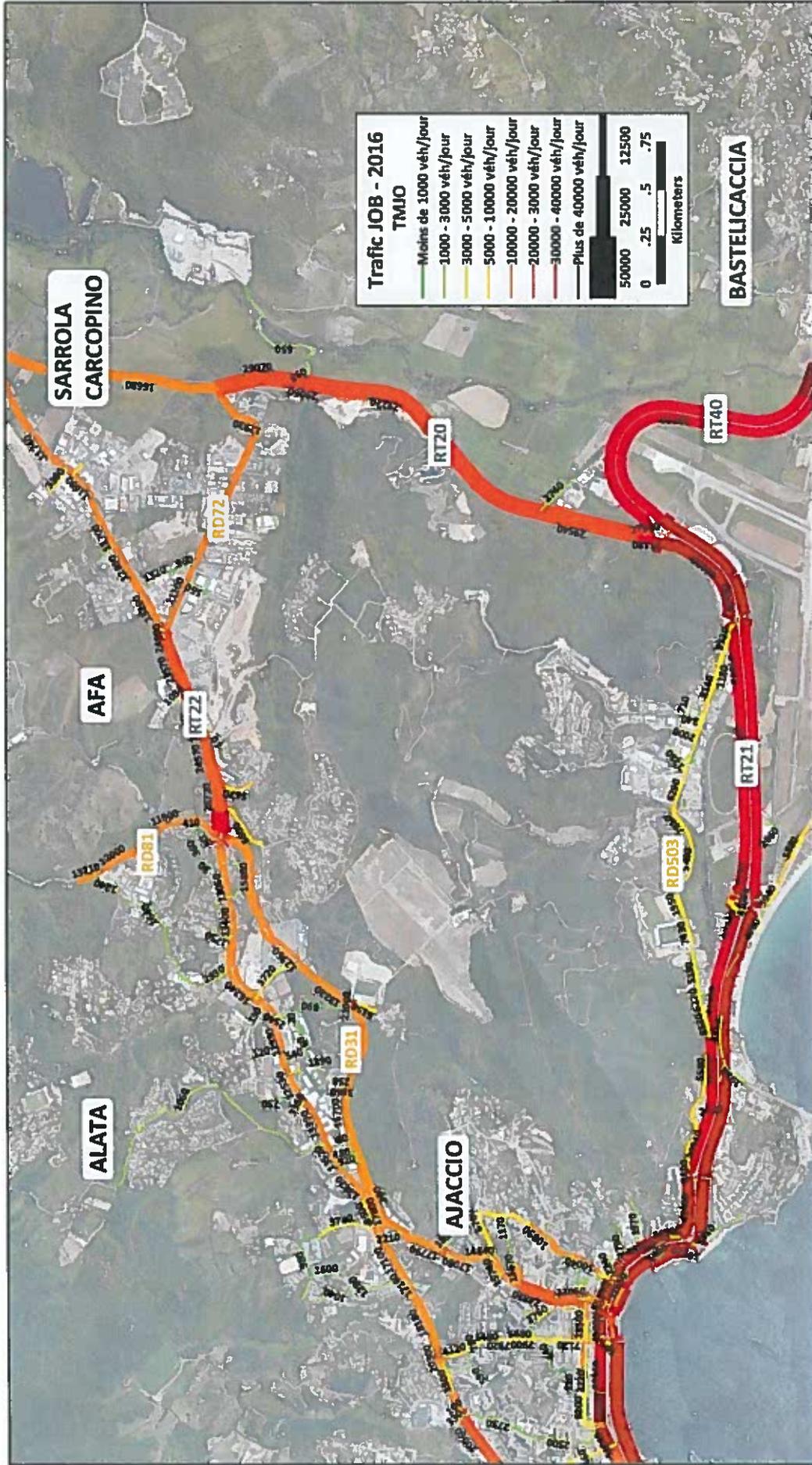
Suite aux données collectées, aux observations réalisées et au codage et calage du réseau, nous avons modélisé la situation de référence pour l'année 2016. Un modèle statique monomodal d'affectation routière a ainsi été développé sous le logiciel SIG TransCAD afin de représenter les trafics en situation actuelle (2016), puis de les projeter et de les affecter aux horizons futurs en tenant compte d'hypothèses d'évolution socio-démographique du territoire et de mises en service de projets d'infrastructures.



Carte 3: Trafic horaire et taux de congestion en situation actuelle (2016) le matin



Carte 4 : Trafic horaire et taux de congestion en situation actuelle (2016) le soir



Carte 5 : Trafic sur un jour ouvre de base selon la situation actuelle en 2016

2 ÉTUDE DE TRAFIC POUR LA PÉNÉTRANTE D'AJACCIO

Les prévisions de trafic ont été réalisées pour trois horizons :

- 2020,
- 2025,
- 2030,

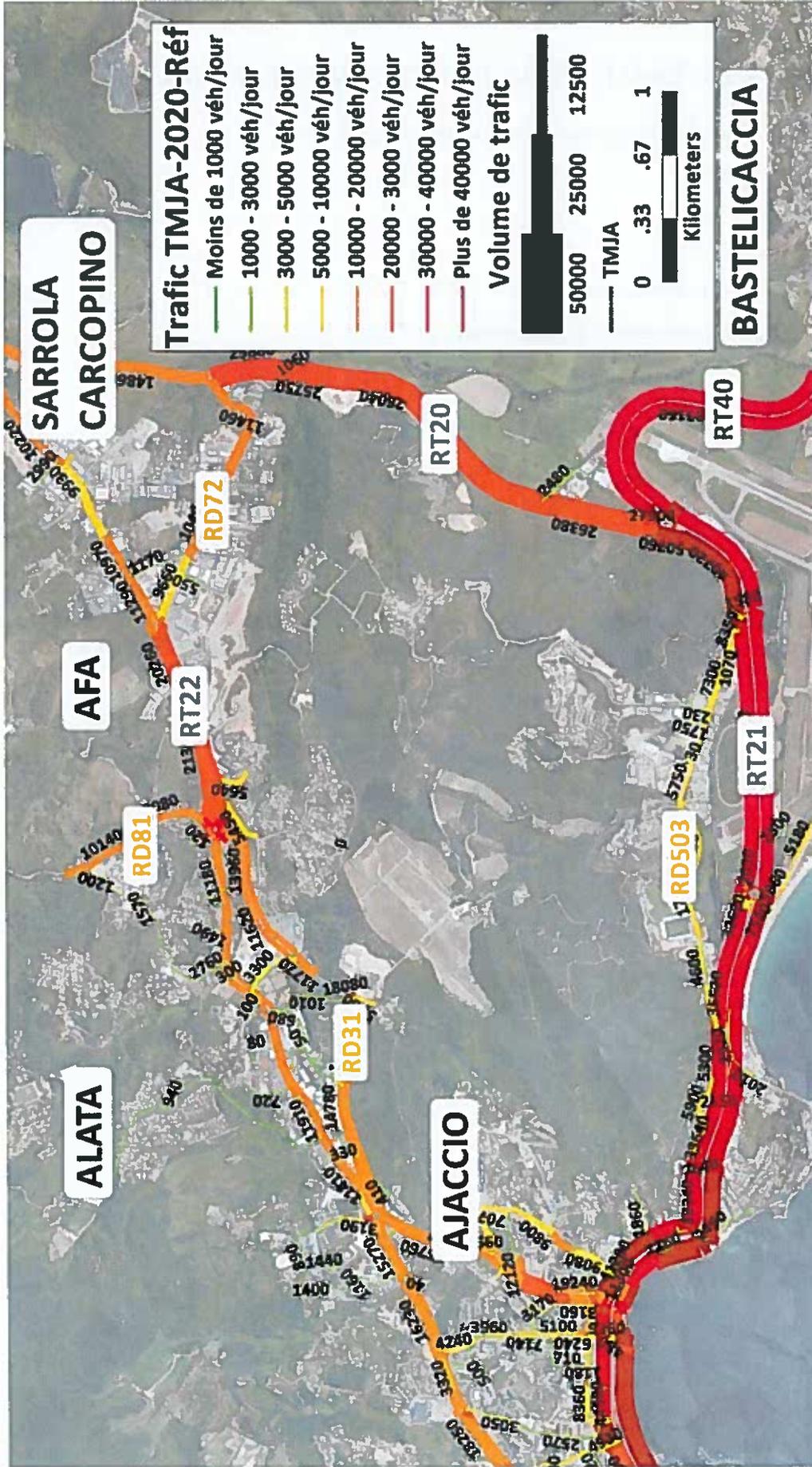
et pour deux scénarios d'infrastructure :

- sans pénétrante d'Ajaccio (référence),
- avec pénétrante d'Ajaccio (projet)

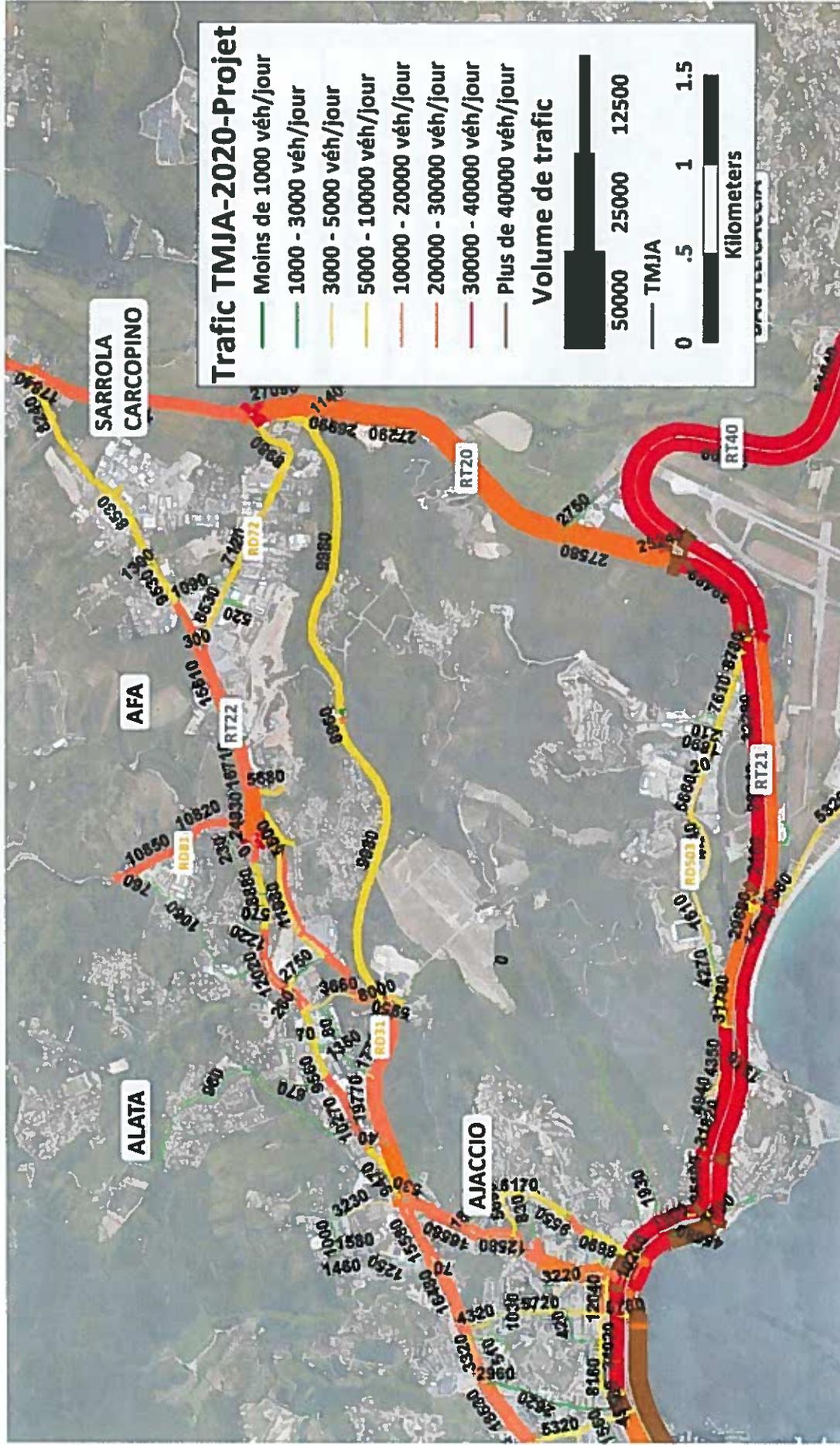
2.1 A l'horizon 2020

Les cartes ci-après présentent les trafics (en TMJA) modélisés à l'horizon 2020 pour les scénarios de référence et de projet (sans et avec pénétrante d'Ajaccio), ainsi que la carte différentielle des trafics permettant de mettre en évidence l'impact du projet sur les reports de trafic sur la voirie routière autour d'Ajaccio.

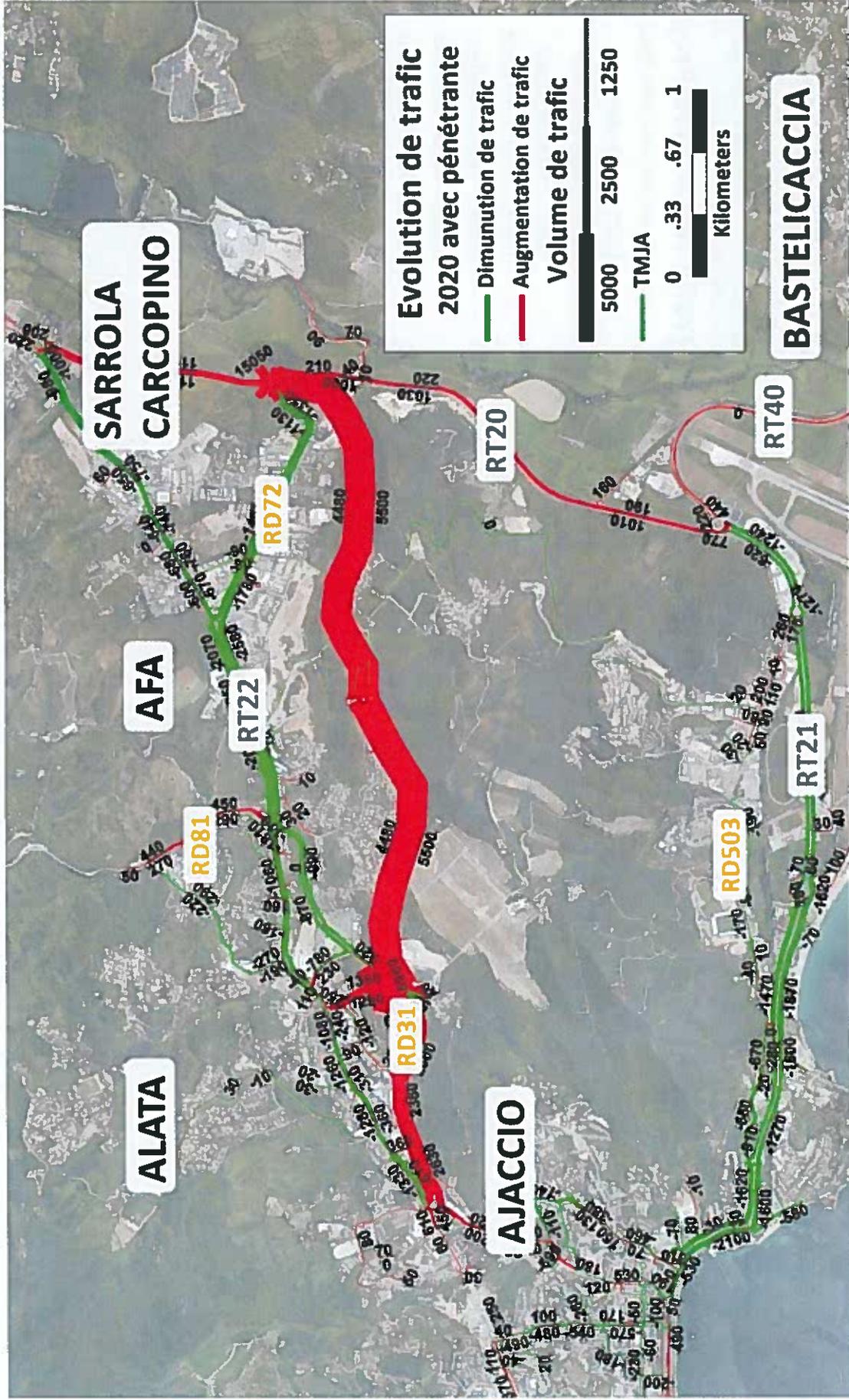
Ces cartes montrent que le trafic sur la pénétrante d'établit à environ 9 700 véh/jour, principalement reportés de la RT22 (- 600 véh/jour environ), mais également de la RT21 (-3 000 véh/jour environ).



Carte 6 : Trafic en TMJA à l'horizon 2020 en situation de référence



Carte 7 : Trafic en TMJA à l'horizon 2020 en situation de projet



Carte 8 : Evolution de trafic à l'horizon 2020 suite à la mise en place de la pénétrante

Nous avons choisi d'analyser quelques arcs routiers (deux sens confondus) afin d'apprécier l'évolution de la congestion après la mise en place de la pénétrante.



Carte 9 : Points de relevés de taux de congestion

Arc	Taux de congestion HPM		Variation
	2020 Référence	2020 Projet	
RT20 Centre Equestre	73%	72%	-1%
RT40 Centre Equestre	57%	57%	0%
RT21 Aéroport	97%	90%	-7%
RT21 Tahiti	81%	73%	-8%
RT22 Pietri	67%	66%	-1%
RT 22 Mezzavia Est	53%	44%	-9%
RT22 Ambia	78%	60%	-18%

Arc	Taux de congestion HPS		Variation
	2020 Référence	2020 Projet	
RT20 Centre Equestre	91%	86%	-6%
RT40 Centre Equestre	70%	70%	0%
RT21 Aéroport	84%	81%	-3%
RT21 Tahiti	97%	89%	-8%
RT22 Pietri	76%	76%	0%
RT 22 Mezzavia Est	48%	39%	-10%
RT22 Ambia	76%	53%	-24%

Tableau 3 : Variation du taux de congestion après mise en service de la pénétrante 2020

Les arcs routiers observés sont très congestionnés durant les périodes de pointe.

La mise en place de la pénétrante permet de réduire cette congestion. L'impact le plus important est sur la RT22 près de Baléone.

La mise en place de la pénétrante permet de désengorger la RT22 de 2000 à 4000 véh/jour/sens en fonction des sections.

La RD72 bénéficie également de la mise en place de la voie nouvelle car elle voit son trafic journalier diminuer d'environ 2000 véhicules/jour.

Une seconde baisse de trafic est à noter au sud, sur la RT21. Bien que plus faible, cette diminution est d'environ de 1200 à 2000 véhicules par jour et par sens. Cette diminution de trafic provient à la fois :

- Certains usagers d'un report du trafic remontant actuellement d'Ajaccio par la RT21 vers le nord (Sarrola / Carcopino) et qui utilise en projet la pénétrante d'Ajaccio
- d'un report de trafic en provenance du nord d'Ajaccio et descendant vers la RT40 via la RT21, qui utilise en projet la pénétrante d'Ajaccio.

Ces deux types de trafics étant de volume équivalent, le trafic sur la RT20 entre le carrefour RT21 x RT40 et le carrefour RT20 x pénétrante évolue peu à la mise en service du projet.

La pénétrante génère un trafic de près de 10 000 véhicules par jour, tous sens confondus. Elle permet aux automobilistes un accès Est-Ouest plus rapide en ayant un effet important sur la désaturation de la RT22 au droit d'Afa et, dans une moindre mesure, sur la RT21 au sud-est d'Ajaccio.

2.2 A l'horizon 2025

Les cartes ci-après présentent les trafics (en TMJA) modélisés à l'horizon 2025 pour les scénarios de référence et de projet (sans et avec pénétrante d'Ajaccio), ainsi que la carte différentielle des trafics permettant de mettre en évidence l'impact du projet sur les reports de trafic sur la voirie routière autour d'Ajaccio.

Ces cartes montrent que le trafic sur la pénétrante d'établit à environ 10 600 véh/jour (contre 9 700 véh/jour en 2020).

D'un point de vue global, la congestion a fortement augmenté sur l'ensemble du périmètre d'étude entre l'horizon 2016 (présenté dans la première étude) et l'horizon 2025 (en situation de référence). La RT21 est totalement saturée par endroit, en particulier près du giratoire croisant la RT21, la RT20 et

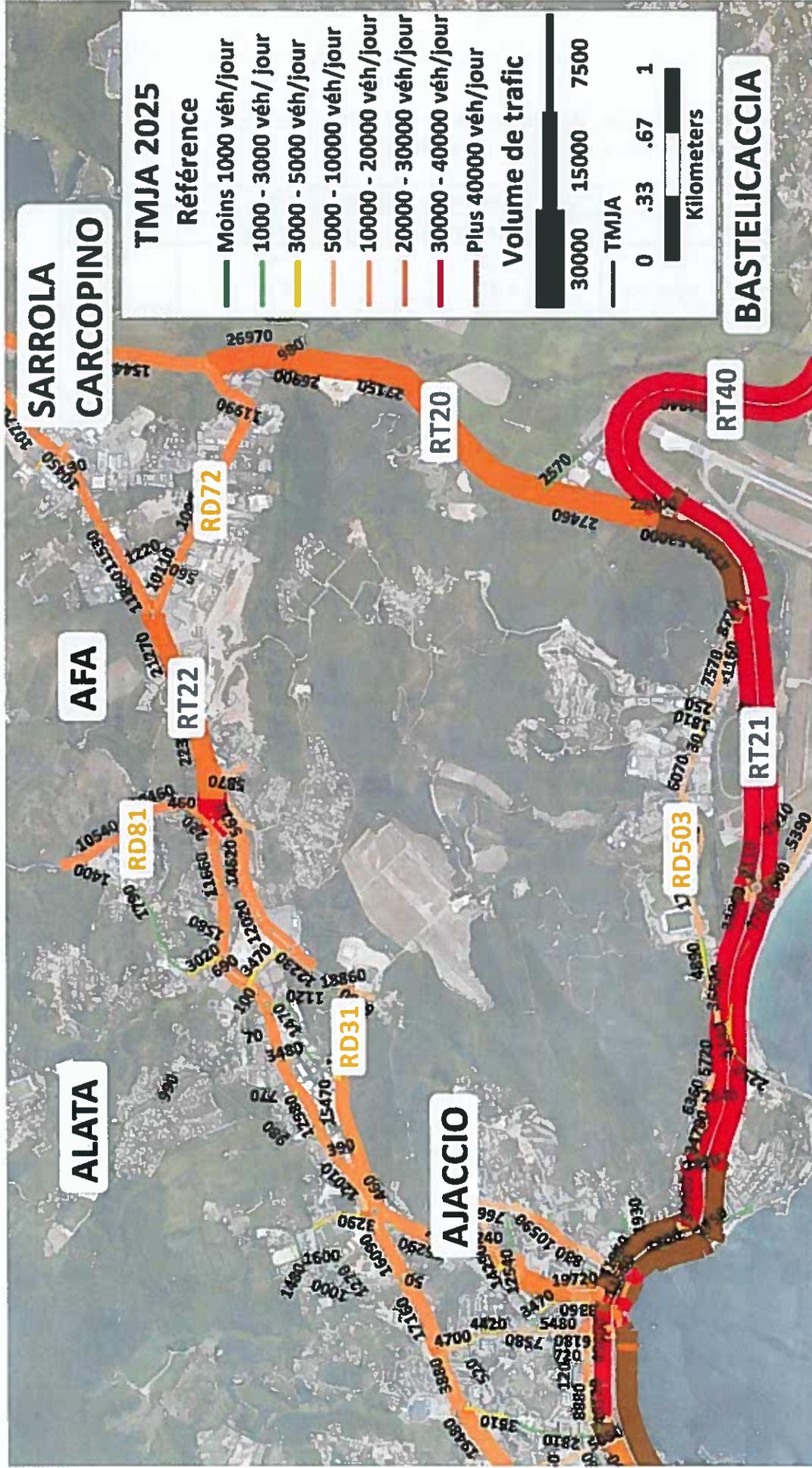
la RT40. Le projet permet ainsi de réduire fortement cette congestion, avec des diminutions équivalentes, voire supérieures, à celles estimées en 2020.

Arc	Taux de congestion HPM		Variation
	2025 Référence	2025 Projet	
RT20 Centre Equestre	76%	76%	0%
RT40 Centre Equestre	60%	60%	0%
RT21 Aéroport	101%	94%	-7%
RT21 Tahiti	85%	76%	-9%
RT22 Pietri	69%	67%	-1%
RT 22 Mezzavia Est	56%	47%	-9%
RT22 Ambia	81%	63%	-18%

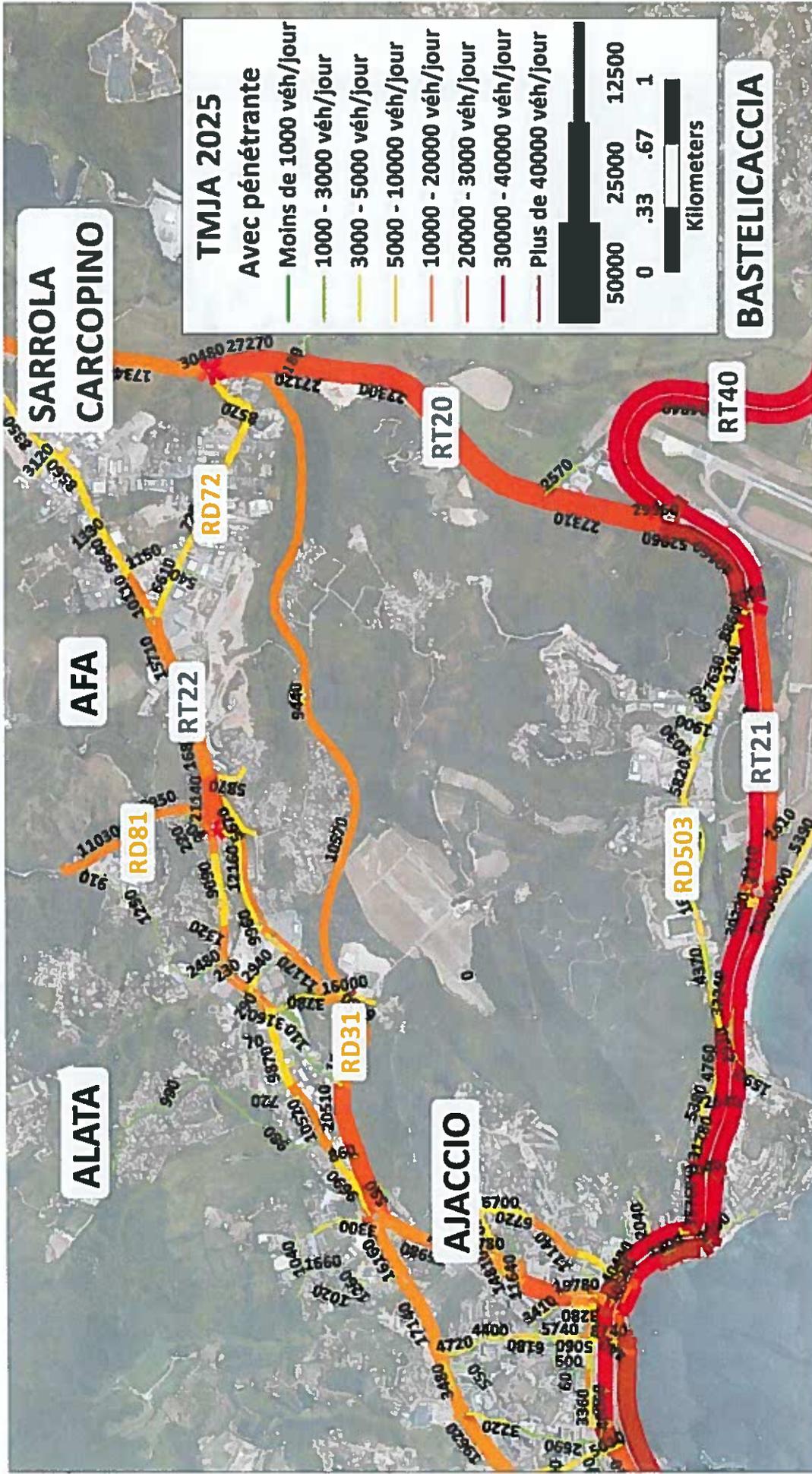
Arc	Taux de congestion HPS		Variation
	2025 Référence	2025 Projet	
RT20 Centre Equestre	95%	89%	-6%
RT40 Centre Equestre	73%	73%	0%
RT21 Aéroport	88%	85%	-3%
RT21 Tahiti	99%	92%	-7%
RT22 Pietri	79%	80%	1%
RT 22 Mezzavia Est	52%	39%	-12%
RT22 Ambia	81%	55%	-26%

Tableau 4 : Variation du taux de congestion après mise en service de la pénétrante 2025

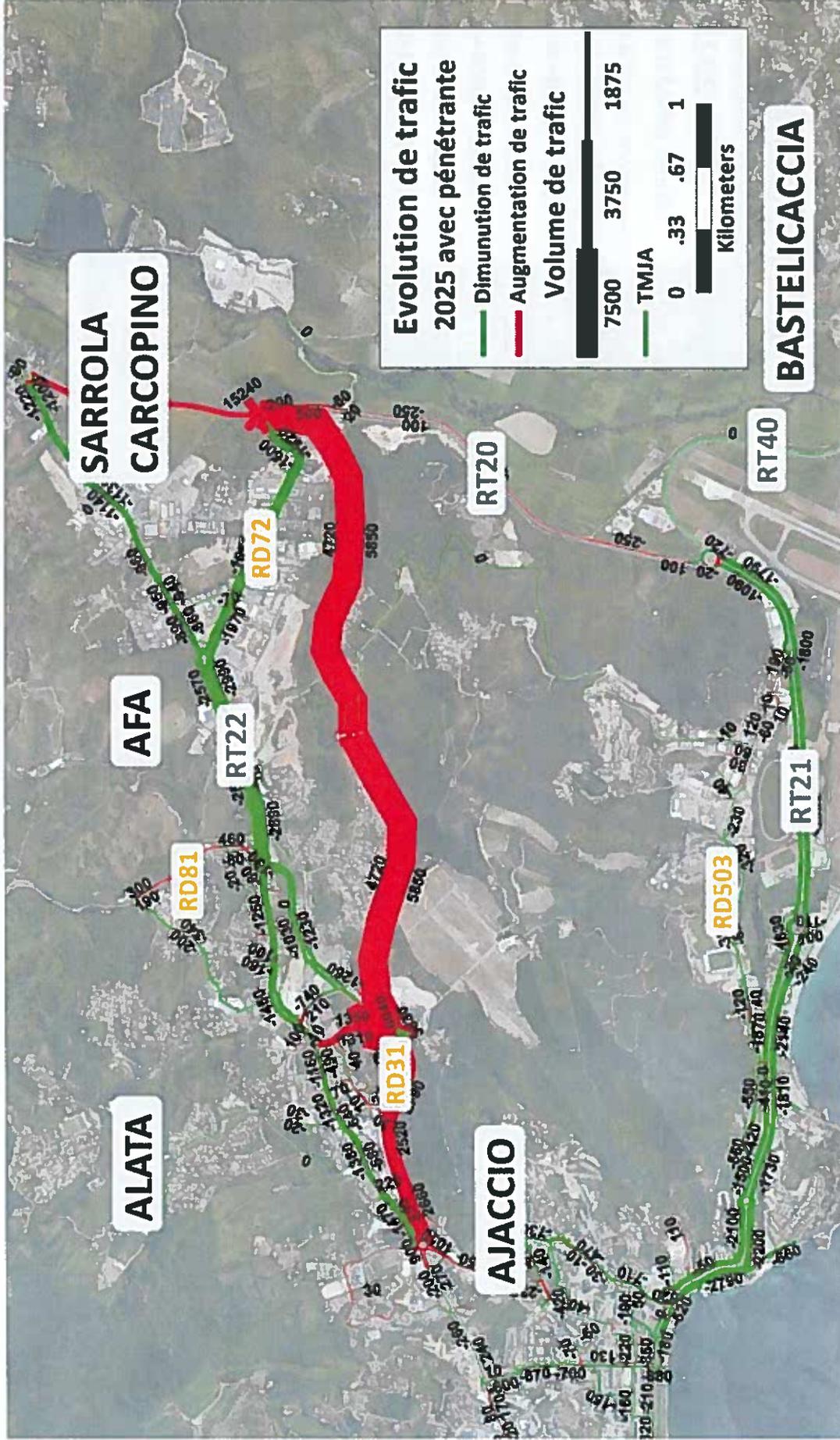
Ainsi, la mise en service de la pénétrante permet de fortement décongestionner quelque peu les quais ainsi que la RT22. La voie nouvelle attire environ 11 000 véhicules/ jour.



Carte 10 : Traffic journalier exprimé en TMJA en référence, à l'horizon 2025



Carte 11 : Trafic journalier exprimé en TMJA avec projet, à l'horizon 2025



Carte 12 : Evolution des volumes de trafic à l'horizon 2025 avec la mise en place de la pénétrante

2.3 A l'horizon 2030

Les tendances à l'horizon 2030 sont similaires à celles indiquées pour les horizons précédents.

La congestion augmente en référence en raison de l'accroissement du volume de trafic, le projet de pénétrante permettant une nette baisse de cette congestion, en particulier sur la RT22 en période de pointe du soir (baisse de 30 points du niveau de congestion), ainsi que sur la RT21 où la baisse du taux de congestion est moins sensible (aux alentours de -5 à -10 points), mais pour des niveaux de congestion avoisinant ou dépassant les 100% en période de pointe, signe que la voie est totalement saturée.

La mise en place de la pénétrante permet ainsi de décongestionner les zones les plus sensibles aux embouteillages même si certains axes, comme la RT21, restent fortement saturés.

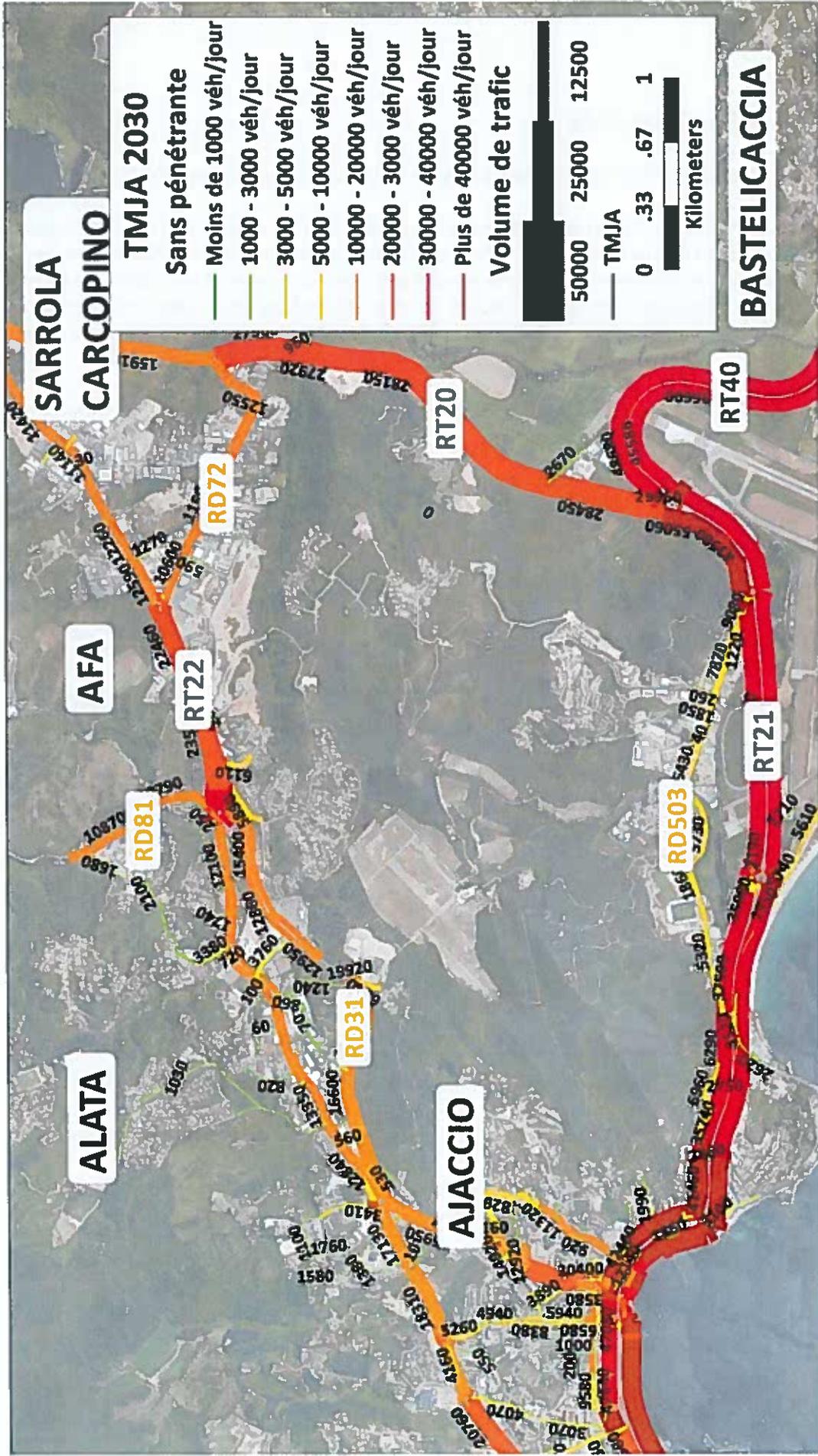
Arc	Taux de congestion HPM		Variation
	2030 Référence	2030 Projet	
RT20 Centre Equestre	80%	82%	2%
RT40 Centre Equestre	63%	63%	0%
RT21 Aéroport	103%	97%	-6%
RT21 Tahiti	88%	79%	-9%
RT22 Pietri	72%	72%	0%
RT 22 Mezzavia Est	58%	46%	-12%
RT22 Ambia	84%	66%	-18%

Arc	Taux de congestion HPS		Variation
	2030 Référence	2030 Projet	
RT20 Centre Equestre	98%	91%	-7%
RT40 Centre Equestre	77%	77%	0%
RT21 Aéroport	90%	88%	-3%
RT21 Tahiti	100%	94%	-6%
RT22 Pietri	84%	84%	0%
RT 22 Mezzavia Est	54%	41%	-13%
RT22 Ambia	87%	57%	-30%

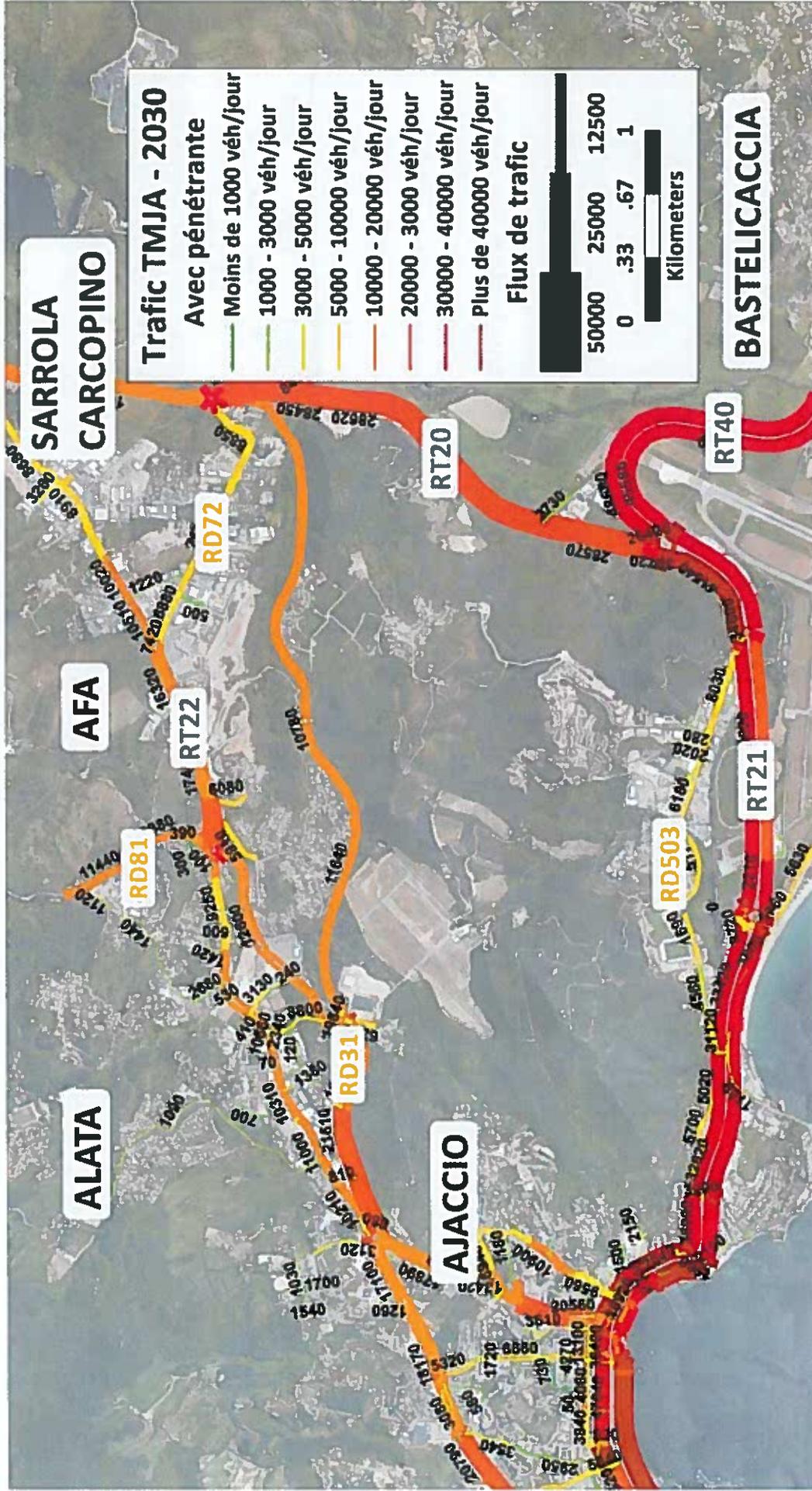
Tableau 5 : Variation du taux de congestion après mise en service de la pénétrante 2030

Les cartes suivantes présentent les résultats de la situation de référence et de projet à l'horizon 2030.

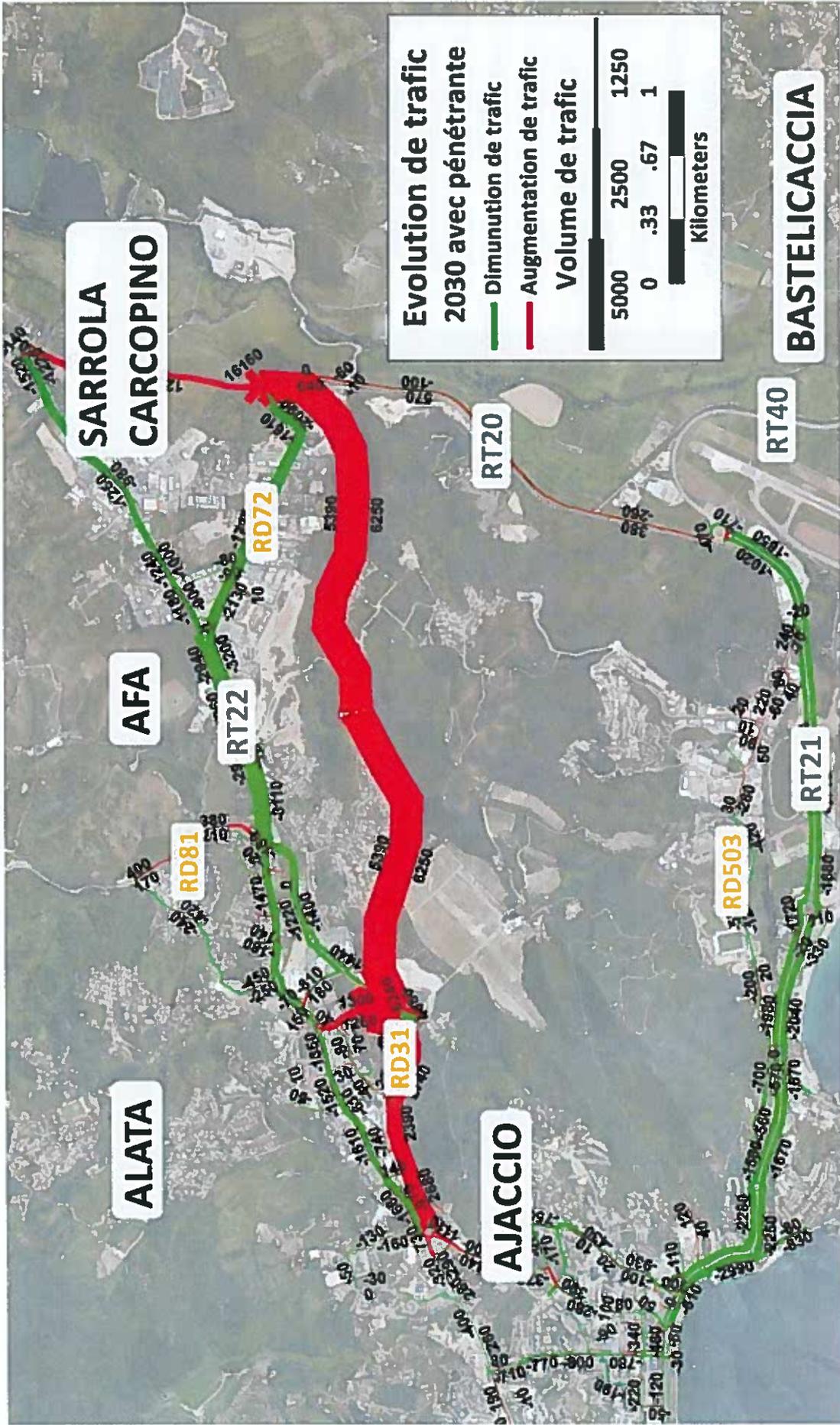
La mise en place de la pénétrante permet d'attirer près de 11 700 véhicules/jour en 2030 (contre 9 700 véh/jour en 2020 et 10 600 véh/jour en 2025).



Carte 13 : Trafic journalier exprimé en TMJA en référence, à l'horizon 2030



Carte 14 : Trafic journalier exprimé en TMJA en projet, à l'horizon 2030



Carte 15 : Evolution des volumes de trafic à l'horizon 2030 avec la mise en place de la pénétrente

3 SYNTHÈSE

La mise en place de la pénétrante permet de réduire la congestion sur les voies structurantes de la zone d'étude.

La RT21 et la RT22 bénéficient le plus de cet aménagement :

- Le taux de congestion sur la RT22 (hors zone Pietri) n'excède pas les 66% à l'horizon 2030 en situation de projet, contre 84% sans la mise en place de la voie nouvelle,
- La baisse de trafic sur la RT22 peut atteindre jusqu'à 6 000 véhicules par jour à l'horizon 2030,
- Le taux de congestion sur la RT21 - Aéroport reste élevé, mais la mise en place de l'aménagement permet de réduire près de 3 000 véhicules par jour (deux sens confondus).

La mise en place de la pénétrante permet de détourner certains automobilistes des voies les plus congestionnées du réseau. Cette nouvelle voie pourra attirer environ 10 000 véh/jour en 2020, et près de 12 000 véh/jour en 2030.

Cet aménagement participe à la décongestion des axes les plus chargés du réseau viaire en périphérie d'Ajaccio ; toutefois, des problématiques de saturation de voirie resteront présentes autour du giratoire de l'aéroport et de la voie du littoral.

Arc	HPM					
	2020 Référence	2025 Référence	2030 Référence	2020 Projet	2025 Projet	2030 Projet
RT20 Centre Equestre	73%	76%	80%	72%	76%	82%
RT40 Centre Equestre	57%	60%	63%	57%	60%	63%
RT21 Aéroport	97%	101%	103%	90%	94%	97%
RT21 Tahiti	81%	85%	88%	73%	76%	79%
RT22 Pietri	67%	69%	72%	66%	67%	72%
RT 22 Mezzavia Est	53%	56%	58%	44%	47%	46%
RT22 Ambia	78%	81%	84%	60%	63%	66%

Arc	2020 Réf/Projet	2025 Réf/Projet	2030 Réf/Projet
RT20 Centre Equestre	-1%	0%	2%
RT40 Centre Equestre	0%	0%	0%
RT21 Aéroport	-7%	-7%	-5%
RT21 Tahiti	-8%	-9%	-9%
RT22 Pietri	-1%	-1%	0%
RT 22 Mezzavia Est	-9%	-9%	-12%
RT22 Ambia	-18%	-18%	-18%

Tableau 6 : Synthèse des évolutions des taux de congestions

