

IMPACT CIRCULATOIRE D'UN PROJET TERTIAIRE ET HOTELIER SITUE BOULEVARD DU MERCANTOUR A NICE ETUDE DE TRAFIC

Etude n : A1053
Réalisée par : Hugo MELNOTTE
Validée par : Benoît JOGUET
Version du 3 décembre 2018

CONTENU

OBJET DE L'ETUDE	3
DIAGNOSTIC DES TRAFICS ACTUELS.....	4
Mouvements tournants au droit des carrefours structurants en Novembre 2018.....	4
Mouvements tournants au droit du carrefour de l'échangeur Nice Saint Isidore	4
Mouvements de tourne-à-droite vers la voie de contournement	5
Mouvements tournants au droit du Rond-Point des Baraques.....	6
Dysfonctionnements observés	7
Réserves de capacité actuelles au droit du carrefour giratoire de l'échangeur de l'A8.....	8
Réserves de capacité actuelles au droit du Rond-Point des Baraques	9
ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET.....	10
Trafics générés par le projet	10
Répartition des trafics en entrée et sortie du projet.....	11
Trafics et fonctionnement circulaire attendus à terme	12
Mouvements tournants au droit du carrefour de l'échangeur Nice Saint Isidore	12
Mouvements de tourne-à-droite vers la voie de contournement	13
Mouvements tournants au droit du Rond-Point des Baraques.....	14
Réserves de capacité attendues au droit du carrefour giratoire de l'échangeur de l'A8.....	15
Réserves de capacité actuelles au droit du Rond-Point des Baraques.....	15
Dysfonctionnements attendus.....	17
CONCLUSION	18

OBJET DE L'ETUDE

L'entreprise ADIM (Développement immobilier sur la Côte d'Azur) envisage la création d'un immeuble composé de bureaux, d'un hôtel et de concessionnaires sur le Boulevard du Mercantour à l'Ouest de Nice. (cf. plan de situation ci-contre).

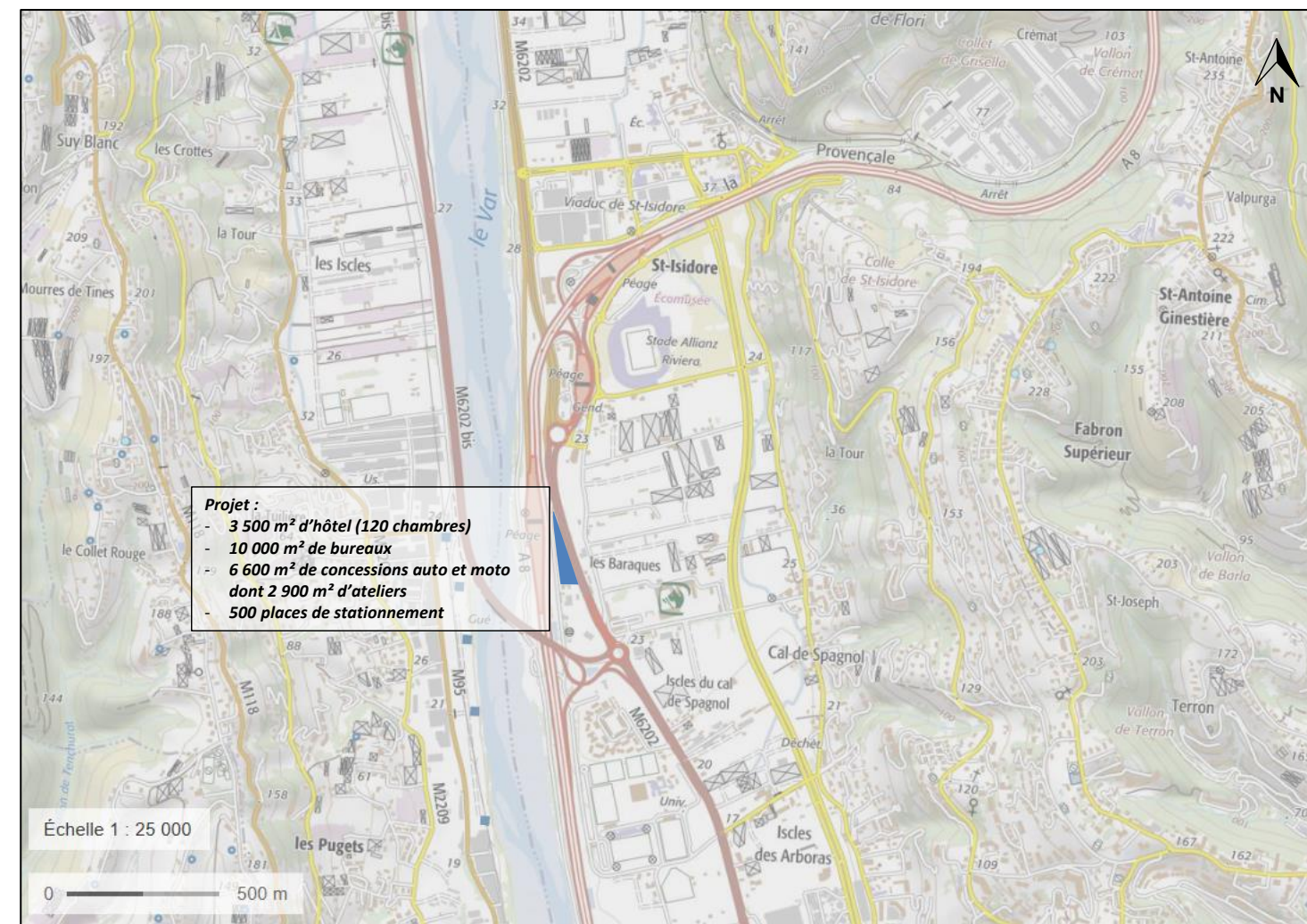
La création de l'immeuble va générer des trafics supplémentaires et modifier les trafics actuels dans le secteur d'étude. Il convient d'en vérifier l'impact sur les conditions de circulation. L'objet de l'étude est de :

- recenser les trafics actuels,
- estimer les trafics supplémentaires liés à la création du projet,
- analyser l'impact sur le fonctionnement circulatoire du réseau routier et déterminer si besoin les aménagements nécessaires à un bon fonctionnement global des infrastructures routières.

Notons en préambule que les trafics pris en compte dans le dimensionnement des voiries sont les trafics sur une heure, le tout étant de connaître l'heure à terme la plus chargée. Les analyses sont menées sur deux périodes :

- ⇒ Heure de Pointe du Matin (HPM) : 8h00-9h00 dans le cas présent,
- ⇒ Heure de Pointe du Soir (HPS) : 17h00-18h00 dans le cas présent.

Plan de situation du projet

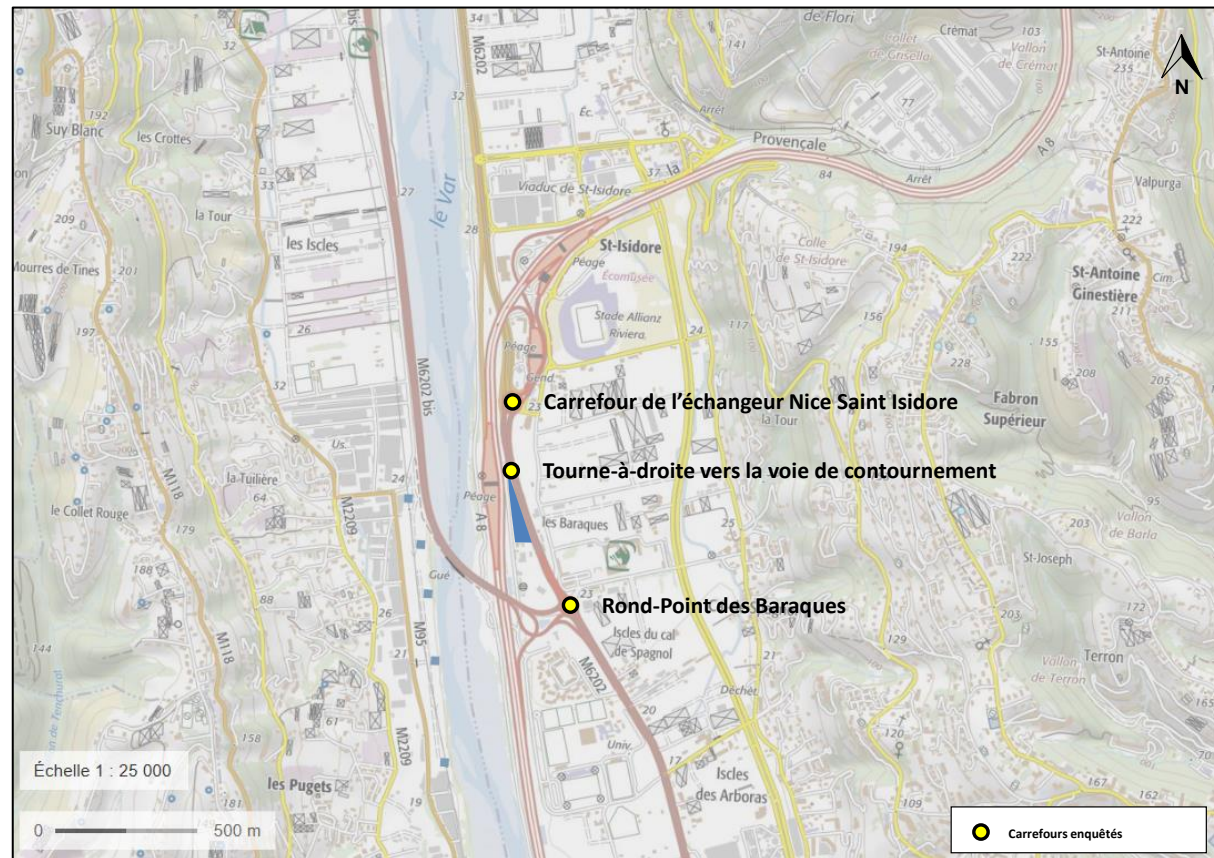


DIAGNOSTIC DES TRAFICS ACTUELS

Mouvements tournants au droit des carrefours structurants en Novembre 2018

Il a été réalisé des comptages directionnels permettant de reconstituer les mouvements tournants entre les différentes branches autour des trois carrefours structurants autour du site de projet, le jeudi 22 novembre 2018 entre 7h et 9h et entre 16h et 18h30. Trois carrefours ont été enquêtés :

- Carrefour giratoire RM6202 / Echangeur A8 Nice Saint Isidore,
- Rond-Point des Baraques (RM6202 / RM6202bis),
- Accès en tourne-à-droite vers la voie de contournement.



L'heure de pointe du matin a été identifiée entre 8h00 et 9h00 et celle du soir entre 17h00 et 18h00.

Mouvements tournants au droit du carrefour de l'échangeur Nice Saint Isidore

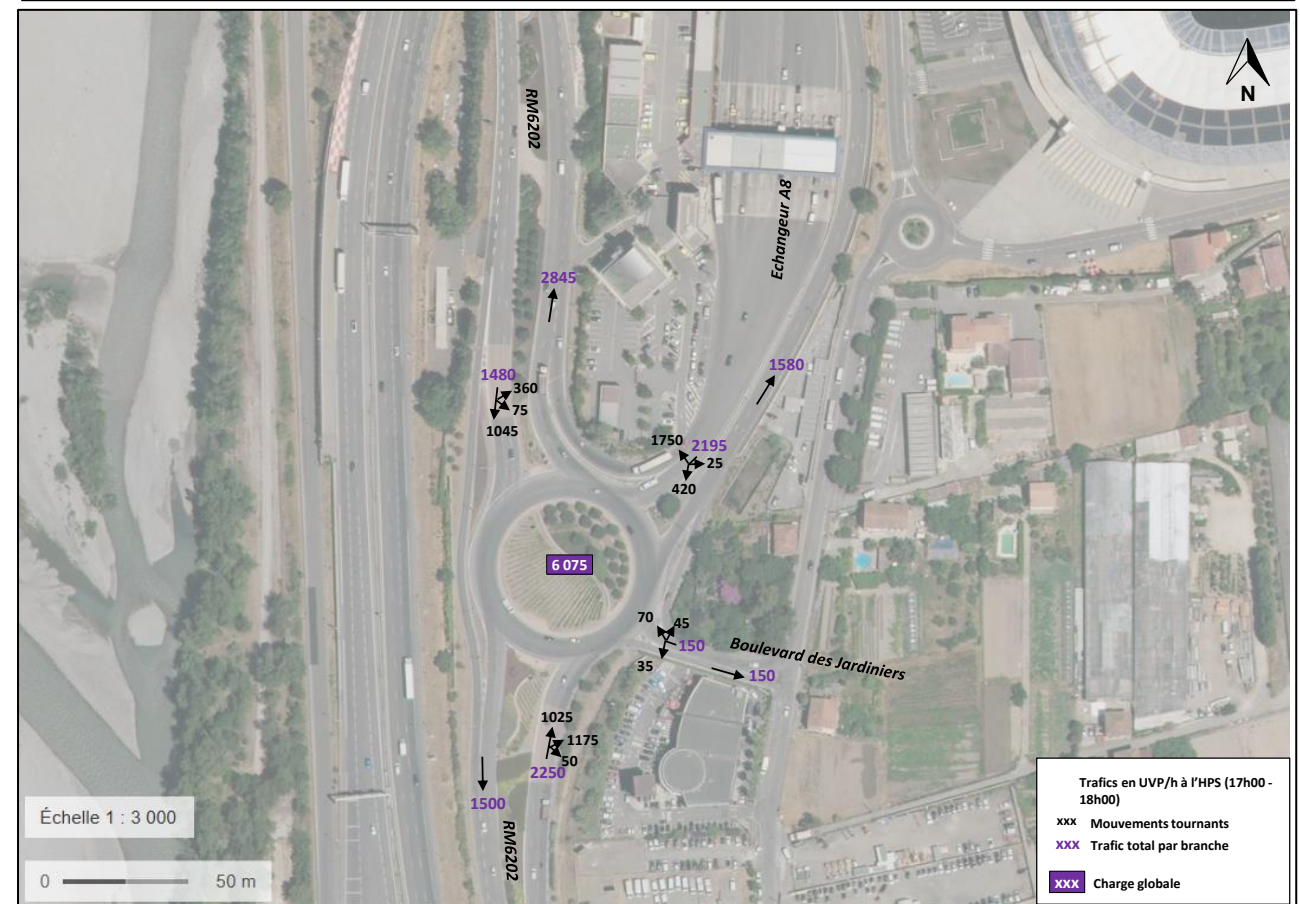
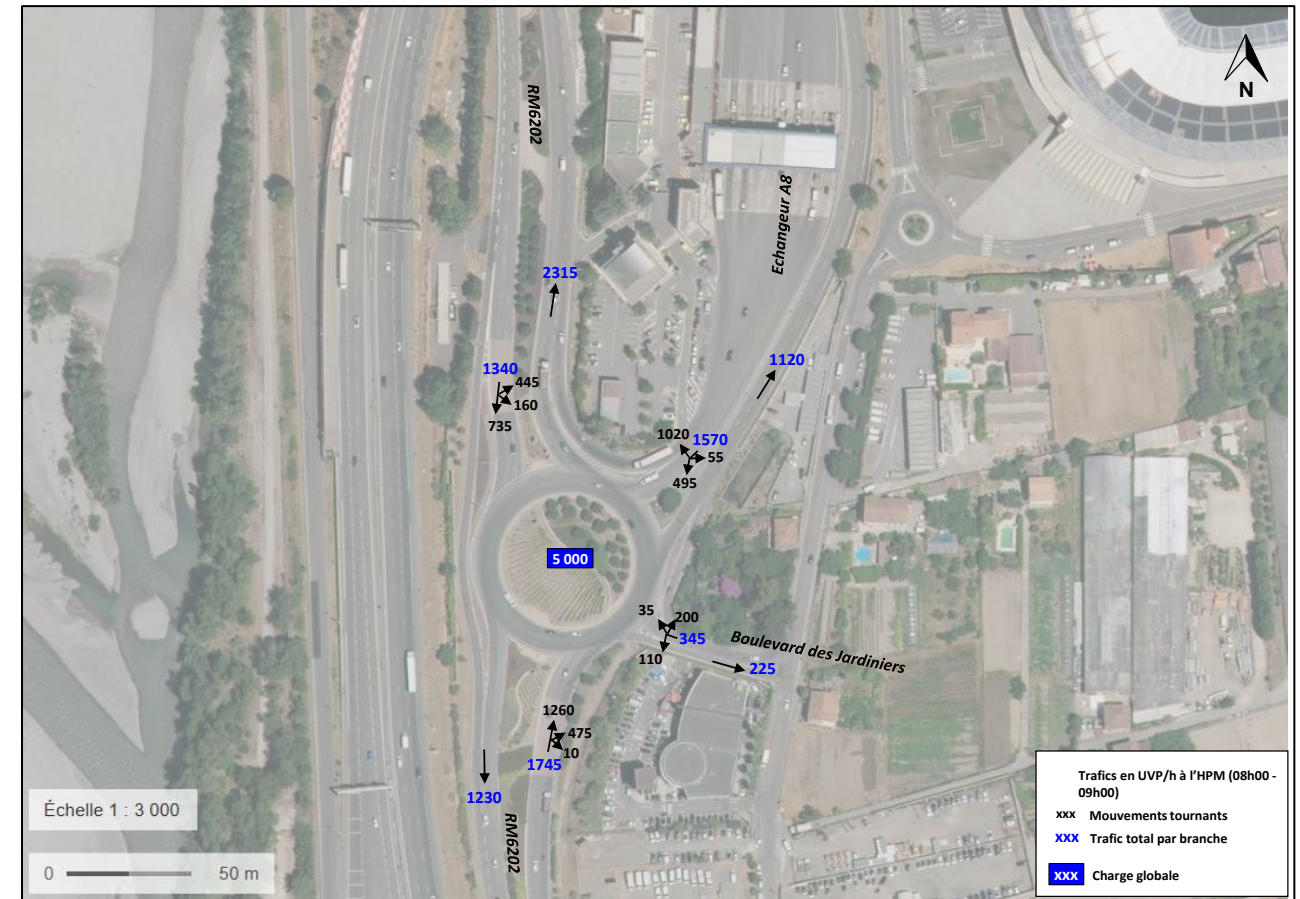
Les trafics au droit du carrefour giratoire figurent sur les images ci-contre en haut pour l'HPM et en bas pour l'HPS.

Les trafics au droit du carrefour giratoire sont très élevés : 5 000 UVP/h en HPM et 6 075 UVP/h en HPS.

Le carrefour giratoire est fluide en raison des voies de by-pass et des entrées à 3 voies de circulation.

Le by-pass A8 > RM6202 Digne est très utilisé et en limite de capacité avec 1 750 UVP/h en HPS.

Mouvements tournants relevés le matin (en haut) et le soir (en bas) en Novembre 2018



Mouvements de tourne-à-droite vers la voie de contournement

Les trafics relevés figurent sur les images ci-contre en haut pour l'HPM et en bas pour l'HPS.

Le trafic empruntant la voie de contournement est faible : 190 UVP/h en HPM et 200 UVP/h en HPS.

Mouvements tournants relevés le matin (en haut) et le soir (en bas) en Novembre 2018



Mouvements tournants au droit du Rond-Point des Baraques

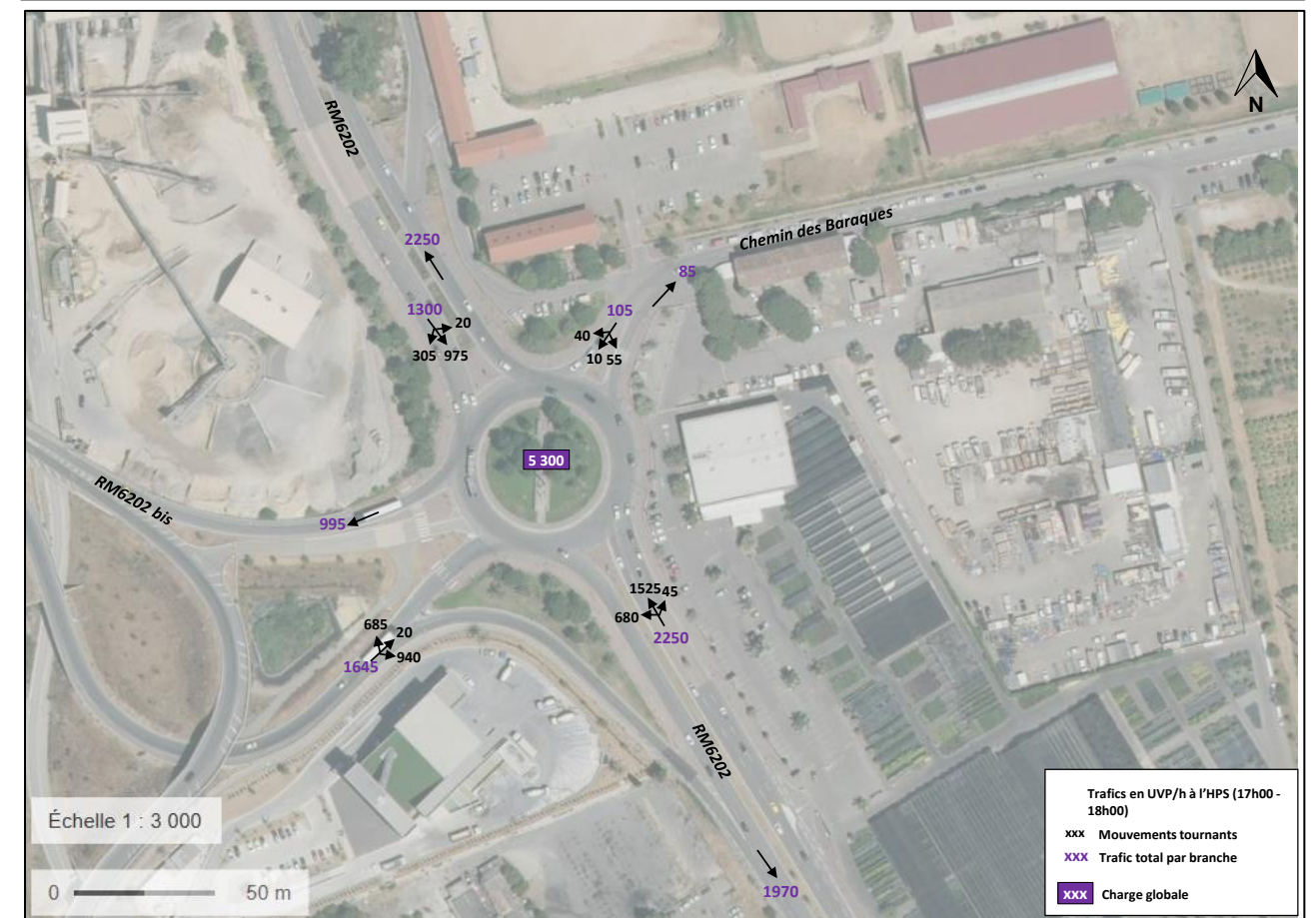
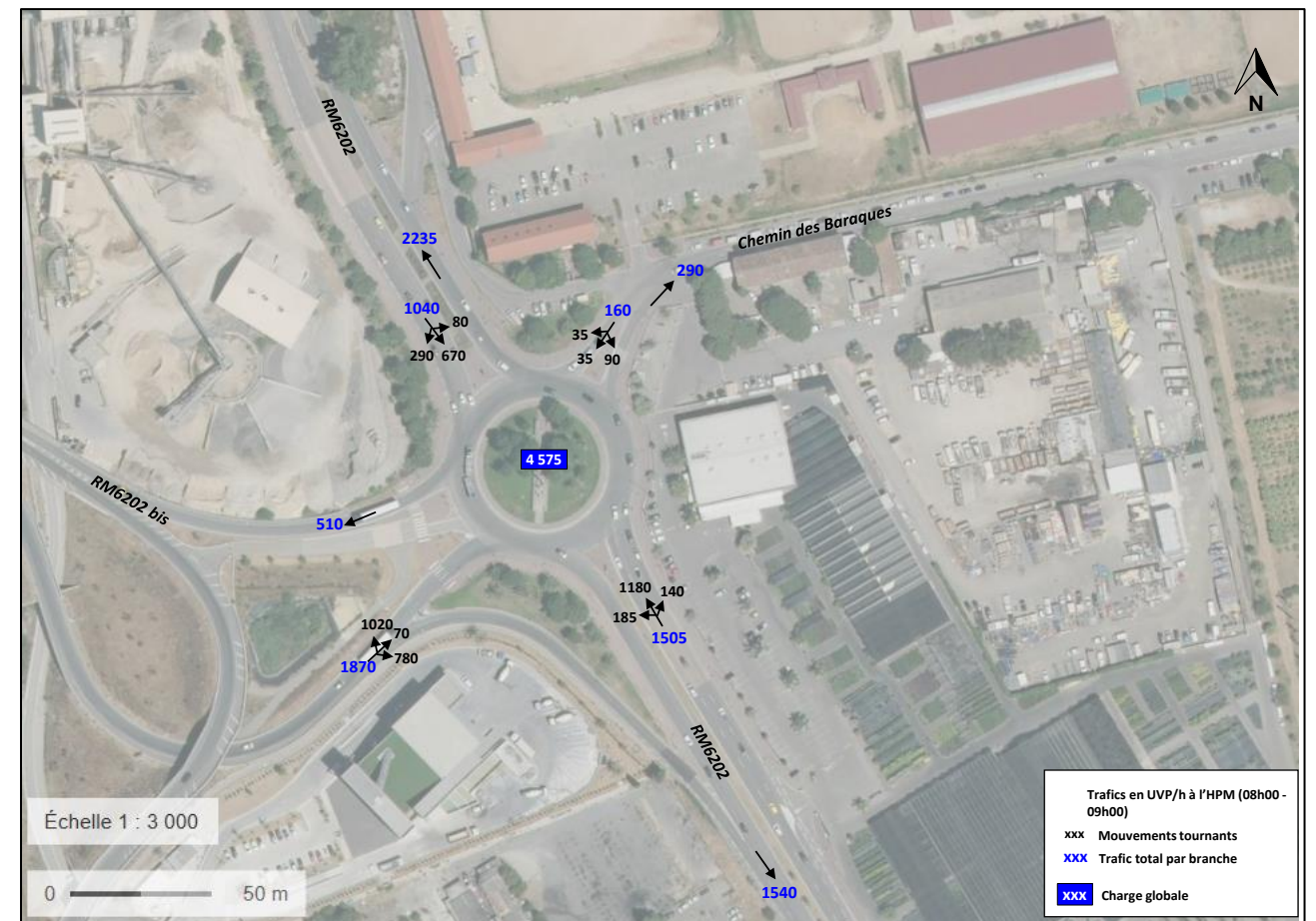
Les trafics au droit du carrefour giratoire figurent sur les images ci-contre en haut pour l'HPM et en bas pour l'HPS.

Les trafics au droit du carrefour giratoire sont très élevés : 4 575 UVP/h en HPM et 5 300 UVP/h en HPS.

Le fonctionnement du carrefour giratoire est satisfaisant en raison des voies de by-pass et des entrées à 3 voies de circulation.

Le trafic RM6202 Nice > RM6202 Digne est élevé : 1 180 UVP/h en HPM et 1 525 UVP/h en HPS.

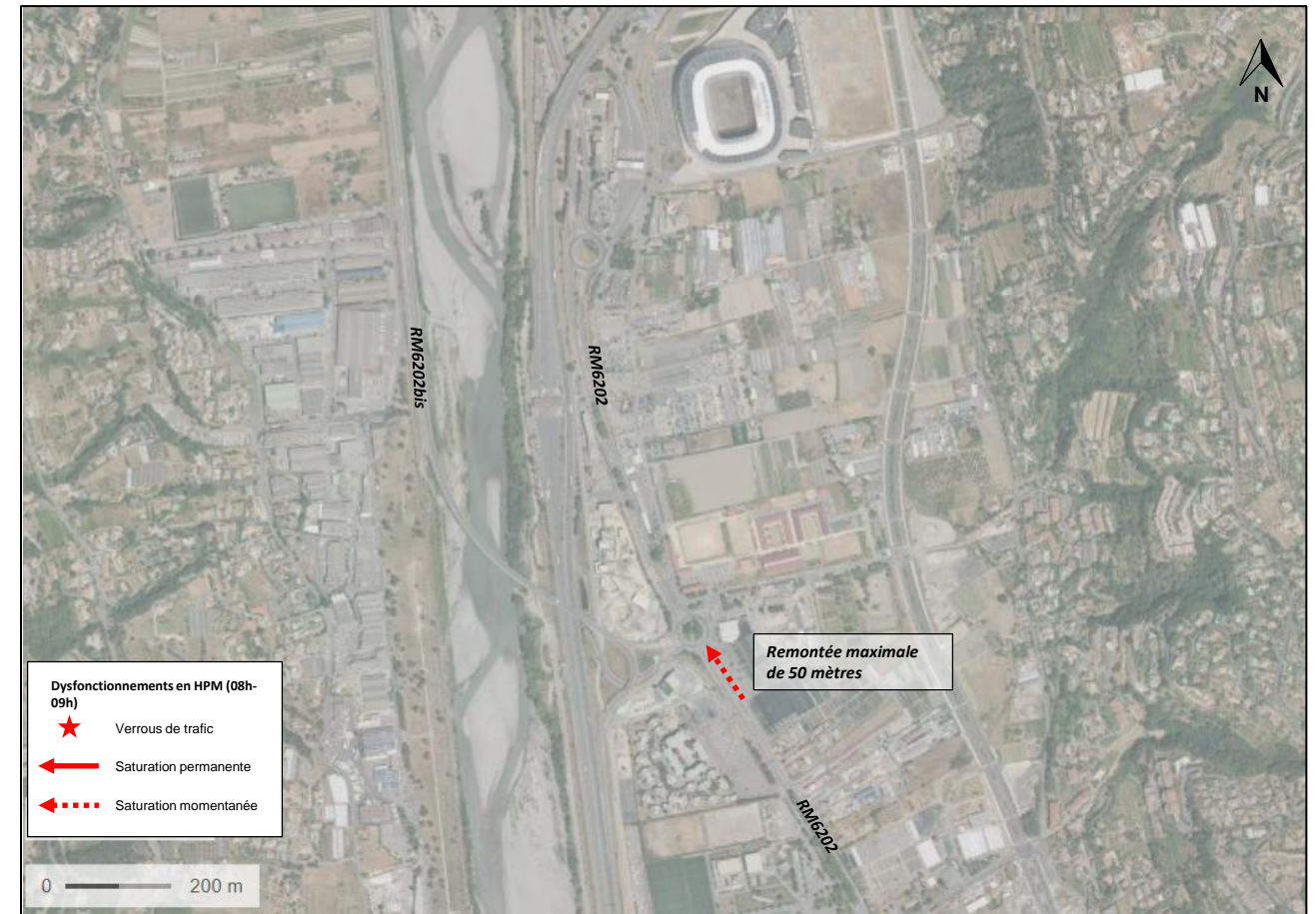
Mouvements tournants relevés le matin (en haut) et le soir (en bas) en Novembre 2018



Dysfonctionnements observés

Le secteur d'étude est globalement fluide. Des remontées de 40 véhicules par voie (200 mètres) ont été observées, notamment en HPS sur la RM6202 depuis Nice en entrée du Rond-Point des Baraques.
Pour le reste, **le secteur d'étude est fluide en raison de la géométrie des deux carrefours giratoires et de la RM6202 bis permettant de shunter le carrefour giratoire de l'échangeur de Nice Saint Isidore.**

Dysfonctionnements observés le matin (en haut) et le soir (en bas) en Novembre 2018



Réerves de capacité actuelles au droit du carrefour giratoire de l'échangeur de l'A8

Il s'agit d'un carrefour giratoire de rayon extérieur 25m. Les branches principales du carrefour ont trois voies de circulation en entrée et deux voies de circulation en sortie. La plupart des branches possèdent également un by-pass.

Les réserves de capacité des branches en entrée du carrefour giratoire ont été calculées à l'aide du logiciel Girabase (CEREMA) en prenant en compte les dimensions suivantes :

Nom du Carrefour : Giratoire A8 Saint Isidore							
Localisation : Nice							
Environnement : Urbain							
Variante :							
Date : 26/11/2018							
Anneau							
Rayon de l'îlot infranchissable : 29,00 m							
Largeur de l'îlot franchissable : 11,00 m							
Rayon extérieur du giratoire : 40,00 m							
Branches							
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée à 4 m	à 15 m	Ilôt	
Bd des Jardiniers	0		OUI	6,00		3,00	4,00
Accès A8	70		OUI	7,00		14,00	4,00
RM6202 Nord	150		OUI	10,00		16,00	8,00
RM6202 Sud	295			10,00		25,00	8,00

L'environnement choisi est « Urbain », environnement le plus favorable dans Girabase, mais conforme à l'attitude des automobilistes dans les zones urbaines des Alpes-Maritimes.

Les résultats sont alors pour l'HPM :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd des Jardiniers	519	78%	0vh	3vh	5s	0,2h
Accès A8	588	52%	0vh	3vh	3s	0,5h
RM6202 Nord	2455	80%	0vh	2vh	0s	0,0h
RM6202 Sud	1184	40%	0vh	2vh	0s	0,0h

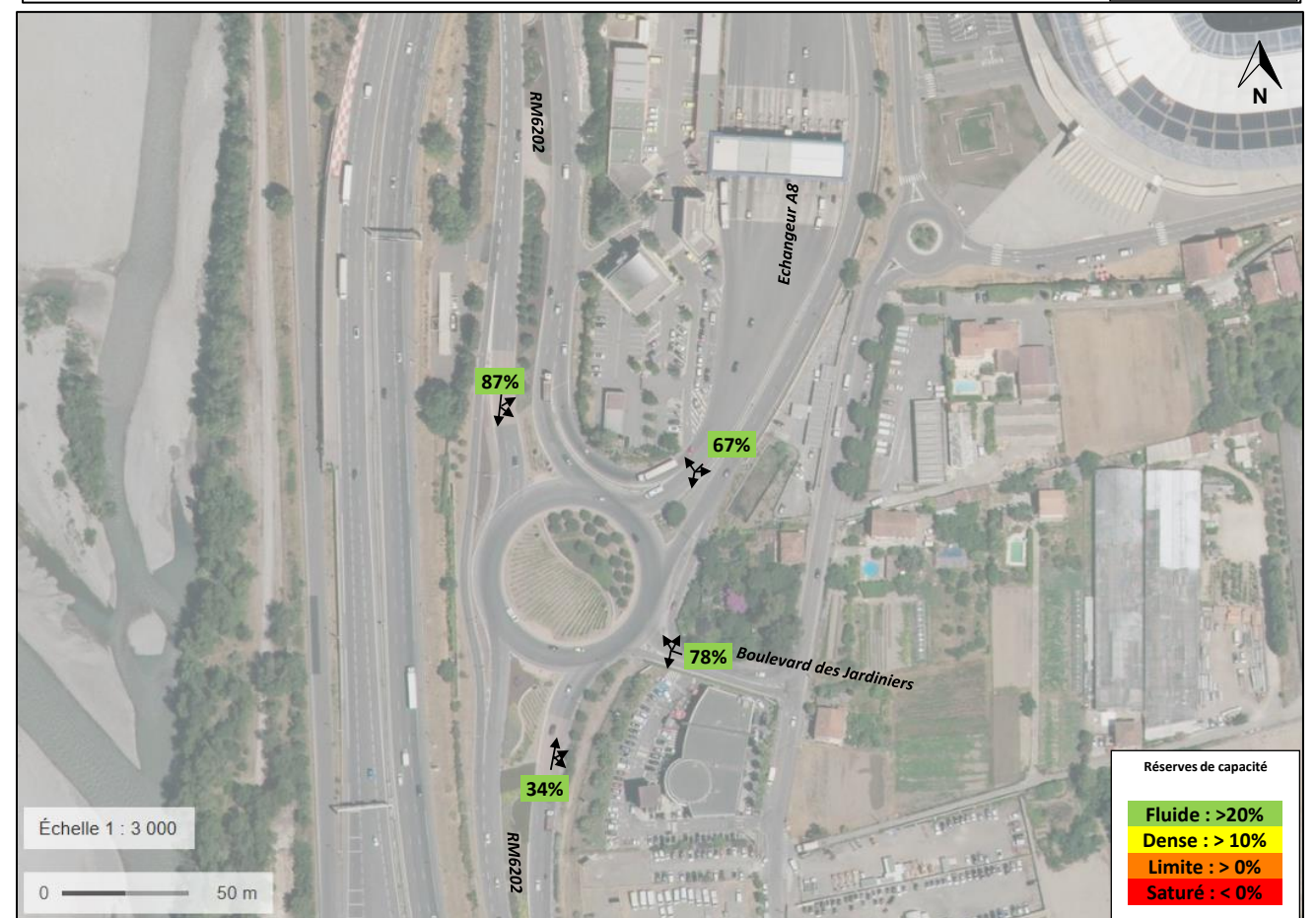
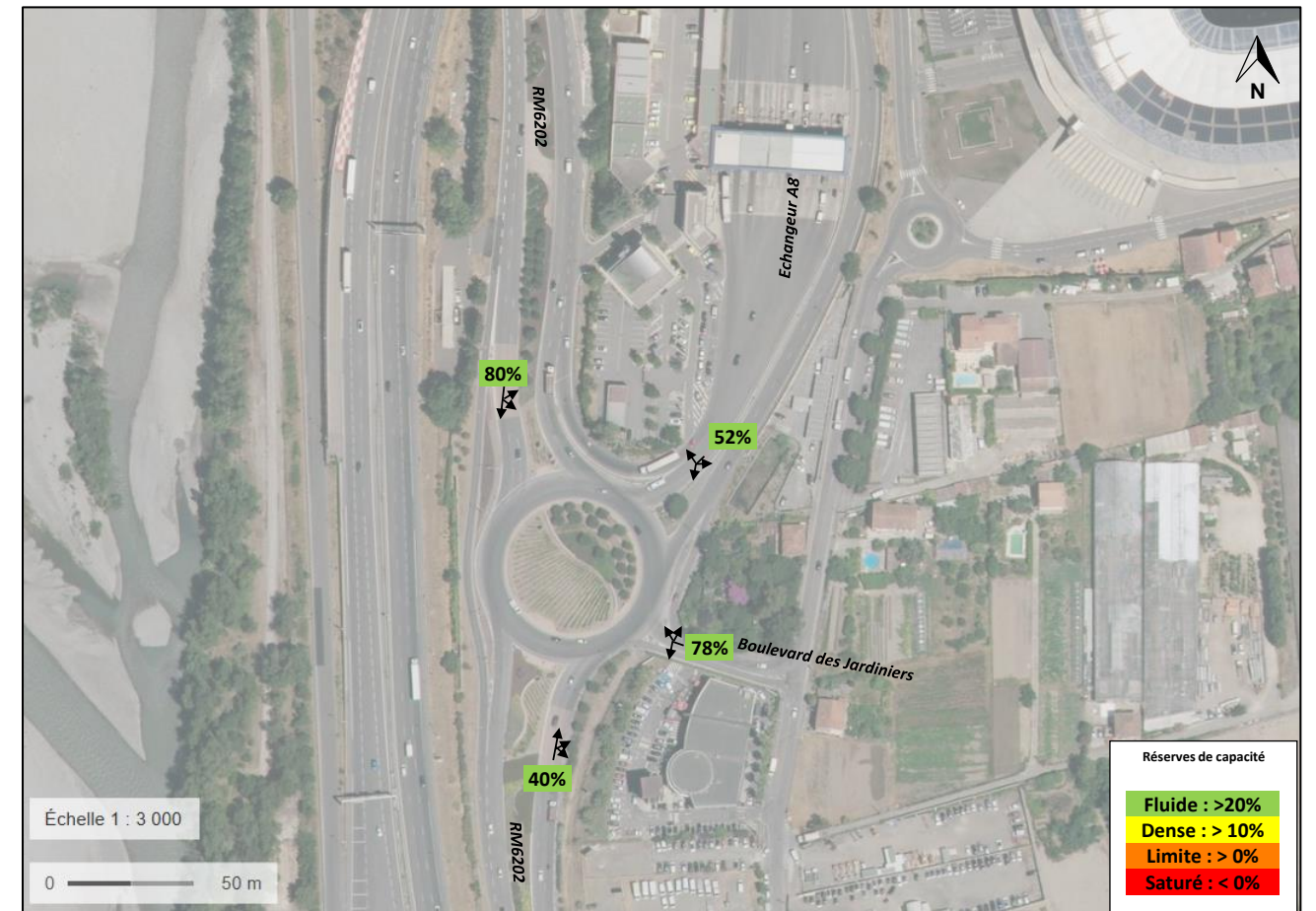
Les résultats de l'analyse Girabase sont conformes aux constatations effectuées lors de l'enquête. Toutes les réserves de capacité sont bien supérieures à 20%. Le fonctionnement circulatoire du carrefour est donc fluide.

Et pour l'HPS :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd des Jardiniers	364	78%	0vh	3vh	8s	0,2h
Accès A8	917	67%	0vh	3vh	2s	0,2h
RM6202 Nord	2972	87%	0vh	2vh	0s	0,0h
RM6202 Sud	1144	34%	0vh	2vh	0s	0,0h

Les résultats de l'analyse Girabase sont conformes aux constatations effectuées lors de l'enquête. Toutes les réserves de capacité sont bien supérieures à 20%. Le fonctionnement circulatoire du carrefour est donc fluide.

Réerves de capacité en entrée de carrefour le matin (en haut) et le soir (en bas)

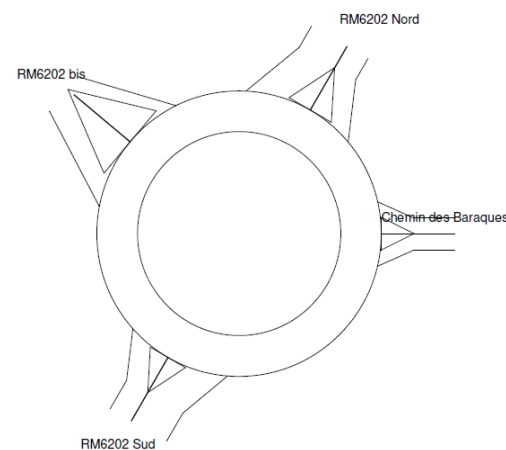


Réserves de capacité actuelles au droit du Rond-Point des Baraques

Il s'agit d'un carrefour giratoire de rayon extérieur 25m. Les branches principales du carrefour ont trois voies de circulation en entrée et deux voies de circulation en sortie. Un by-pass a également été réalisé entre la RM6202bis et la RM6202 Sud.

Les réserves de capacité des branches en entrée du carrefour giratoire ont été calculées à l'aide du logiciel Girabase (CEREMA) en prenant en compte les dimensions suivantes :

Nom du Carrefour : Giratoire des Baraques		Localisation : Nice		Environnement : Urbain		Variante :		Date : 26/11/2018	
Anneau		Rayon de l'îlot infranchissable : 25,00 m		Largeur de l'îlot franchissable : 10,00 m		Rayon extérieur du giratoire : 35,00 m			
Branches			Largeurs (en m)						
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Entrée		Ilôt	Sortie		
				à 4 m	à 15 m				
Chemin des Baraques	0			3,80		8,00	4,00		
RM6202 Nord	60			10,00		12,00	6,00		
RM6202 bis	140		OUI	7,00		20,00	4,00		
RM6202 Sud	240			10,00		10,00	6,00		



L'environnement choisi est « Urbain », environnement le plus favorable dans Girabase, mais conforme à l'attitude des automobilistes dans les zones urbaines des Alpes-Maritimes.

Les résultats sont alors pour l'HPM :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Chemin des Baraques	94	37%	1vh	6vh	33s	1,5h
RM6202 Nord	2025	66%	0vh	2vh	0s	0,0h
RM6202 bis	913	46%	0vh	3vh	1s	0,3h
RM6202 Sud	253	14%	2vh	9vh	5s	2,3h

Les résultats de l'analyse Girabase sont conformes aux constatations effectuées lors de l'enquête. Seule la RM6202 Sud possède une réserve de capacité inférieure à 20% : 14%. Cette réserve reste confortable pour une zone urbaine. Le fonctionnement circulatoire du carrefour est donc fluide.

Et pour l'HPS :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Chemin des Baraques	94	47%	1vh	5vh	35s	1,0h
RM6202 Nord	736	36%	0vh	3vh	1s	0,5h
RM6202 bis	1024	59%	0vh	3vh	1s	0,2h
RM6202 Sud	91	4%	36vh	110vh	57s	35,8h

Les résultats de l'analyse Girabase sont conformes aux constatations effectuées lors de l'enquête. Seule la RM6202 Sud possède une réserve de capacité inférieure à 20% : 4% avec une remontée maximale de 35 véhicules par voie. Cette réserve reste satisfaisante pour une zone urbaine. Le fonctionnement circulatoire du carrefour est donc satisfaisant.

Réserves de capacité en entrée de carrefour le matin (en haut) et le soir (en bas)



ANALYSE DE LA SITUATION ATTENDUE AVEC LE PROJET

Traffic générés par le projet

Il est pris en compte la réalisation d'un immeuble comprenant :

- 10 000 m² de bureaux,
- 3 500 m² d'hôtel (120 chambres),
- 6 600 m² de concessions auto et moto dont 2 900 m² d'ateliers,
- 500 places de stationnement.

Le projet est situé sur une parcelle du côté Ouest de la RM6202. L'accès est possible par la voie de contournement (cf. plan ci-contre).

La génération de trafic du projet figure sur le tableau suivant :

Projet	Surface (m ²)	m ² par emploi	Nb emplois	Dépl./jour	Part modale VL	véh/jour	ratio VL entrée HPM	VL entrée HPM	ratio VL sortie HPM	VL sortie HPM	ratio VL entrée HPS	VL entrée HPS	ratio VL sortie HPS	VL sortie HPS	Nombre de places nécessaires
Bureaux	10000	30	333	3	90%	900	0,12	108	0,02	18	0,02	18	0,1	90	300

Projet	Surface (m ²)	Nb chambres	VL entrée HPM	VL sortie HPM	VL entrée HPS	VL sortie HPS	Nombre de places nécessaires
Hôtel	3000	120	15	30	30	15	80

Projet	Surface (m ²)	VL entrée HPM	VL sortie HPM	VL entrée HPS	VL sortie HPS	Nombre de places nécessaires	Nombre de places nécessaires
Concessions auto	6600	120	30	30	120	150	150

La génération de trafic a été déterminée à partir de comptages réalisés sur des sites existants, notamment :

- Zone d'activités de la Duranne à Aix-en-Provence,
- Hôtel à Haguenau,
- Concession auto Volkswagen à Aix-en-Provence.

La génération totale de trafic par le projet serait de :

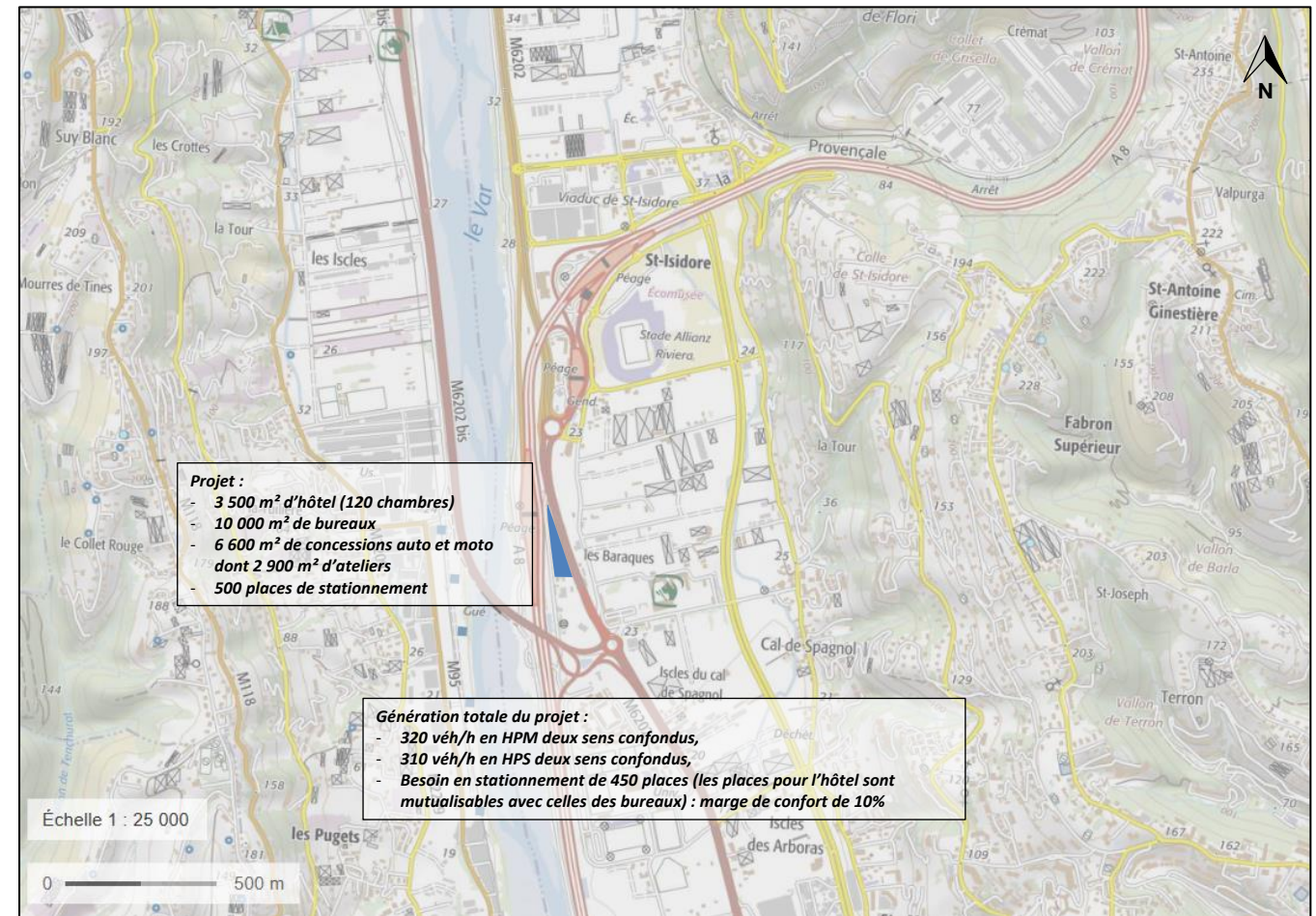
- **320 véh/h en HPM deux sens confondus,**
- **310 véh/h en HPS deux sens confondus.**

Les besoins en stationnement pour le projet sont de :

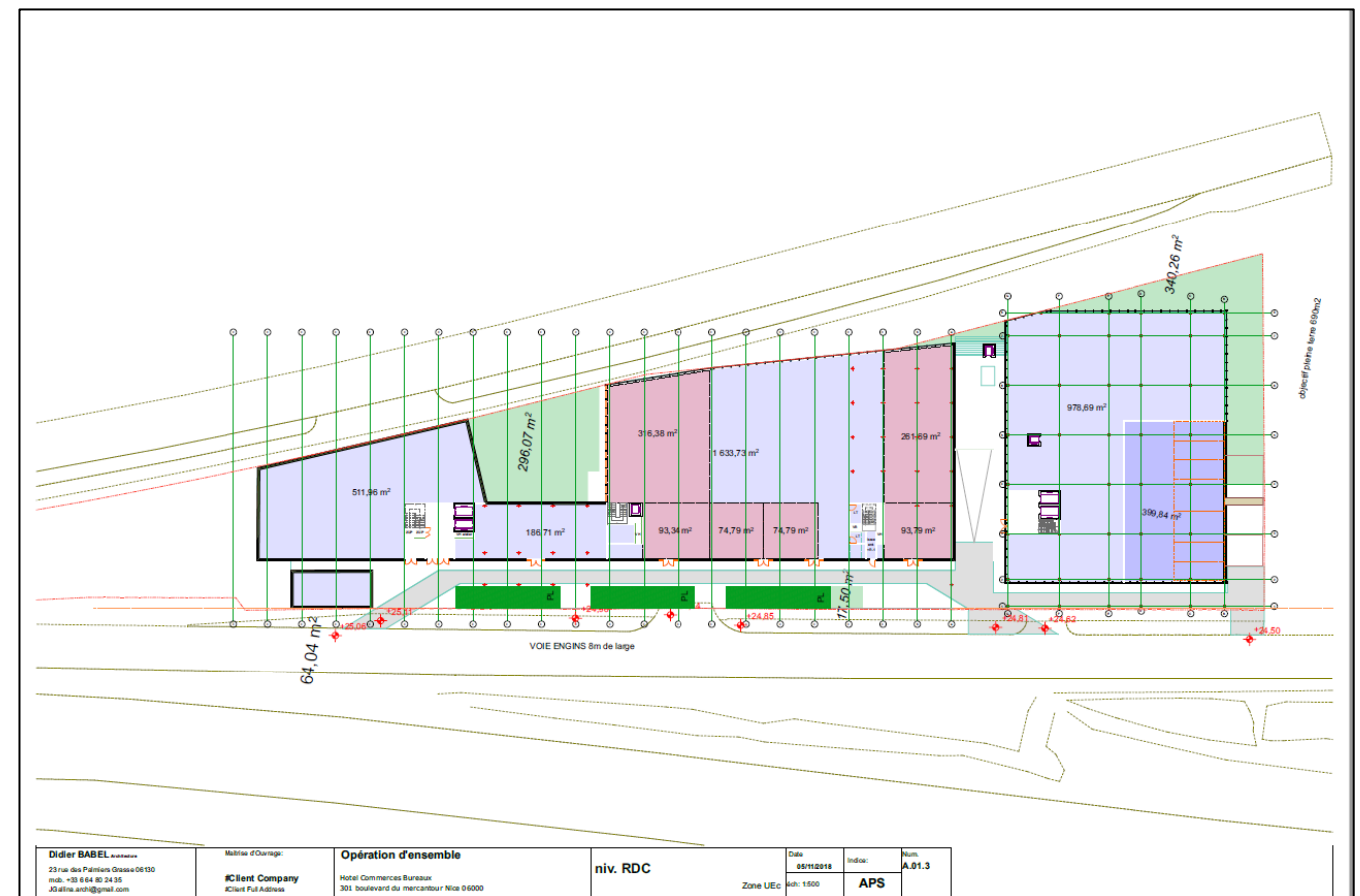
- 300 places de stationnement pour les bureaux,
- 80 places de stationnement pour l'hôtel,
- 150 places de stationnement pour les concessions.

Les places de stationnement pour les bureaux et l'hôtel sont mutualisables. Ainsi, le besoin en stationnement est de 450 places. Les 500 places de parking prévues sont suffisantes et cohérentes avec le projet, y compris dans une marge de confort pour les usagers de 10%.

Localisation du projet



Plan du projet au rez-de-chaussée



Répartition des trafics en entrée et sortie du projet

La répartition des trafics en entrée et en sortie du projet figure sur la carte ci-contre.

Ces trafics se répartissent sur les différents itinéraires en fonction de leurs origines/destinations. Ces répartitions ont été calculées à partir des comptages réalisés autour des deux carrefours giratoires.

Il est considéré qu'aucun véhicule ne viendra de la RM6202bis car les conducteurs disposent d'un itinéraire alternatif attractif plus direct par la RM6202 au Nord du diffuseur de St Isidore.

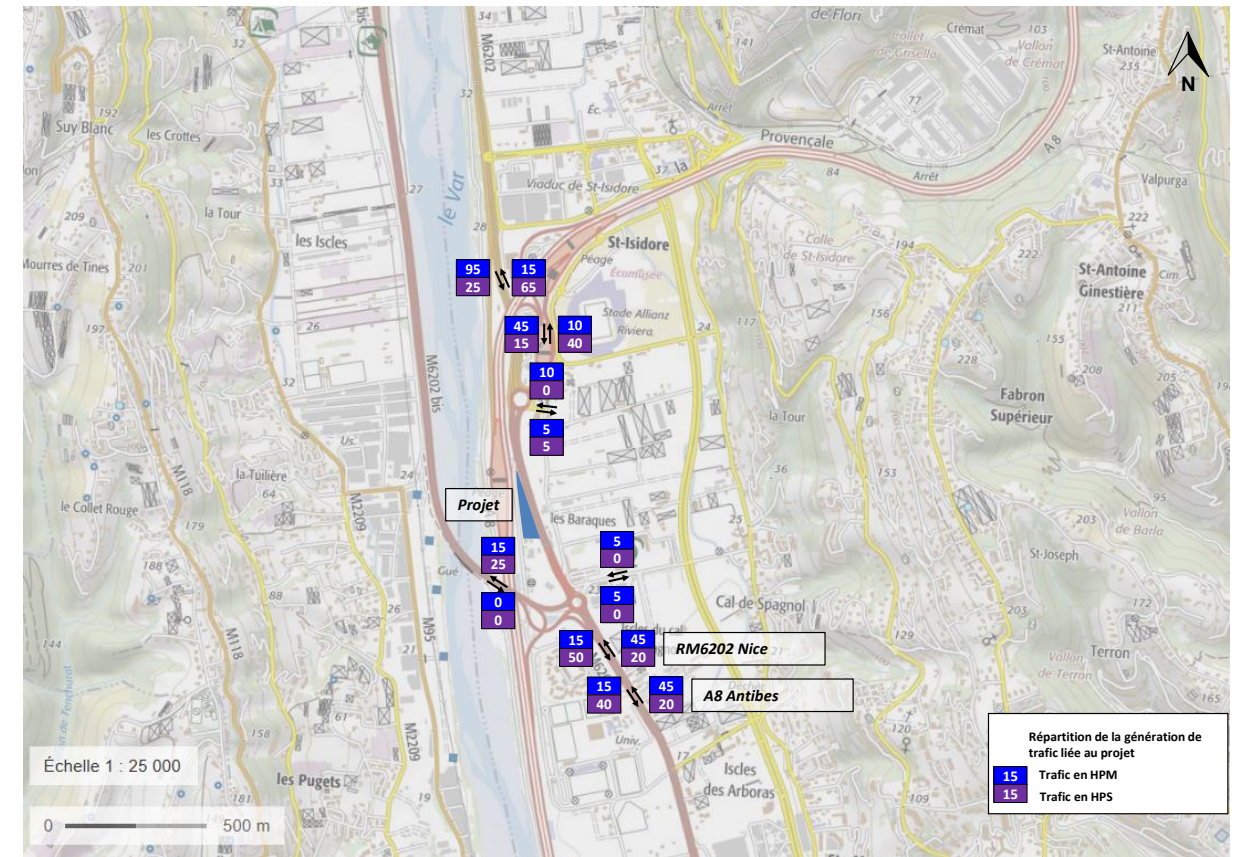
En effet, l'accès au projet se fait par la voie de contournement à sens unique Nord > Sud. La voie de contournement est accessible seulement en tourne-à-droite depuis la RM6202. Les véhicules venant du Sud doivent faire demi-tour au carrefour giratoire de l'échangeur de Nice Saint Isidore.

Les véhicules venant et allant vers l'A8 depuis et vers Monaco emprunteront le diffuseur de Nice Saint Isidore (n°52).

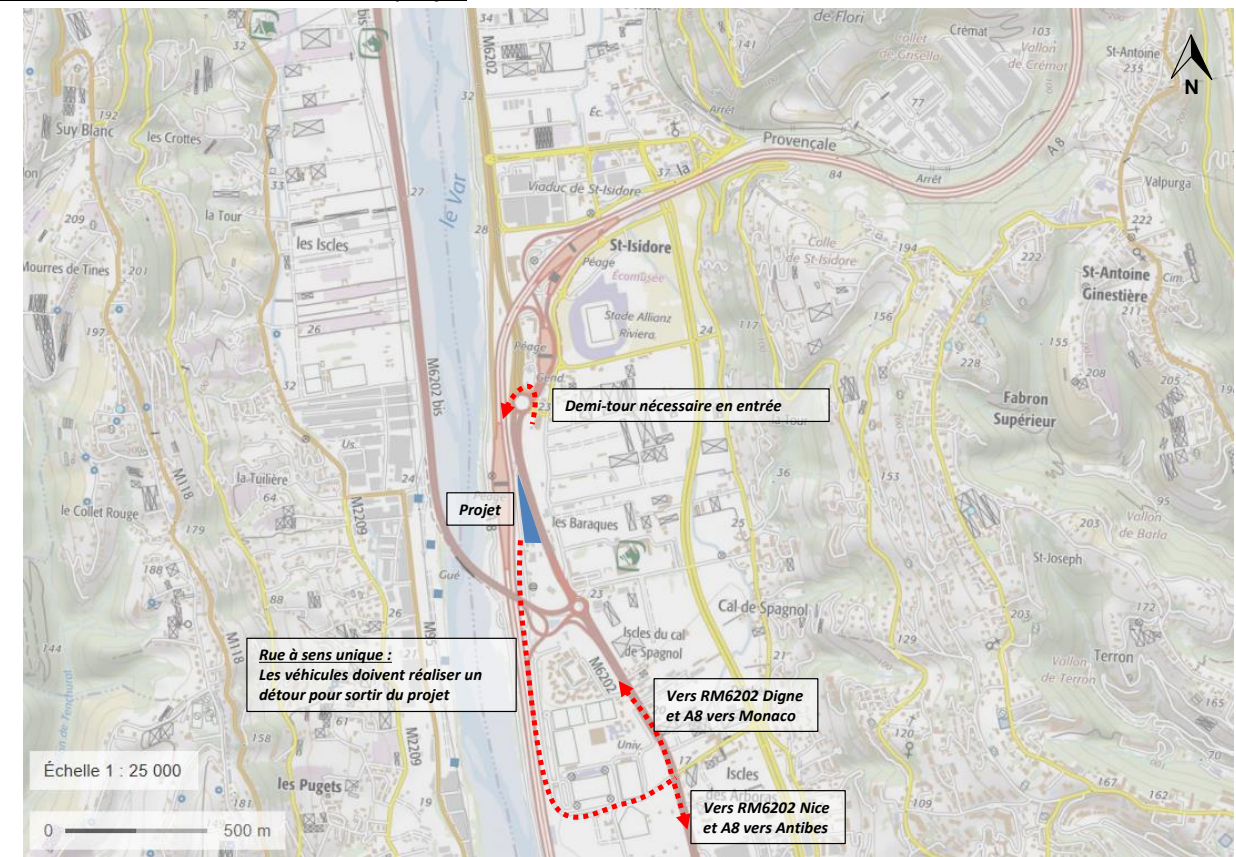
Les véhicules venant et allant vers l'A8 depuis et vers Antibes emprunteront le diffuseur de Nice Côte d'Azur (n°51) afin d'éviter le péage de Nice Saint Isidore.

En sortie du projet, les véhicules doivent emprunter la voie de contournement jusqu'au carrefour à feux situé au Sud du Rond-Point des Baraques. Les véhicules rejoignant l'A8 vers Monaco et la RM6202 au Nord remontent ensuite la RM6202 vers le Nord.

Répartition de la génération de trafic



Cheminement en entrée et sortie du projet



Traffic et fonctionnement circulatoire attendus à terme

Mouvements tournants au droit du carrefour de l'échangeur Nice Saint Isidore

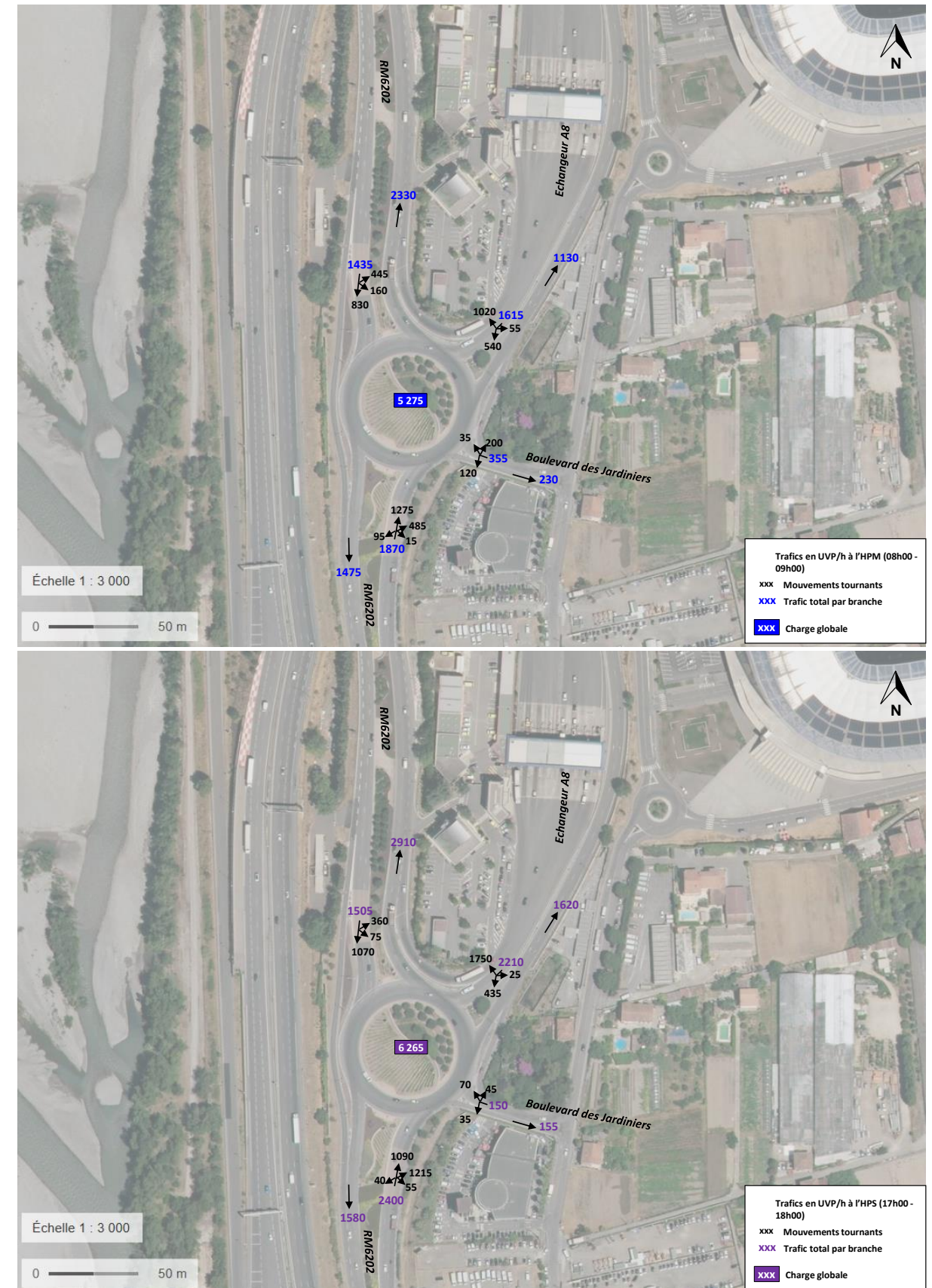
Les trafics attendus au droit du carrefour giratoire figurent sur les images ci-contre, en haut pour l'HPM et en bas pour l'HPS.

Les trafics au droit du carrefour giratoire sont très élevés : 5 275 UVP/h en HPM et 6 265 UVP/h en HPS (5 000 UVP/h en HPM et 6 075 UVP/h en HPS actuellement).

L'augmentation de trafic liée au projet serait négligeable (<5%).

95 UVP/h en HPM et 40 UVP/h en HPS feraient demi-tour au carrefour giratoire pour rejoindre le projet. Ces nouveaux mouvements tournants ont toutefois peu d'impact sur l'ensemble du carrefour.

Mouvements tournants attendus le matin (en haut) et le soir (en bas)



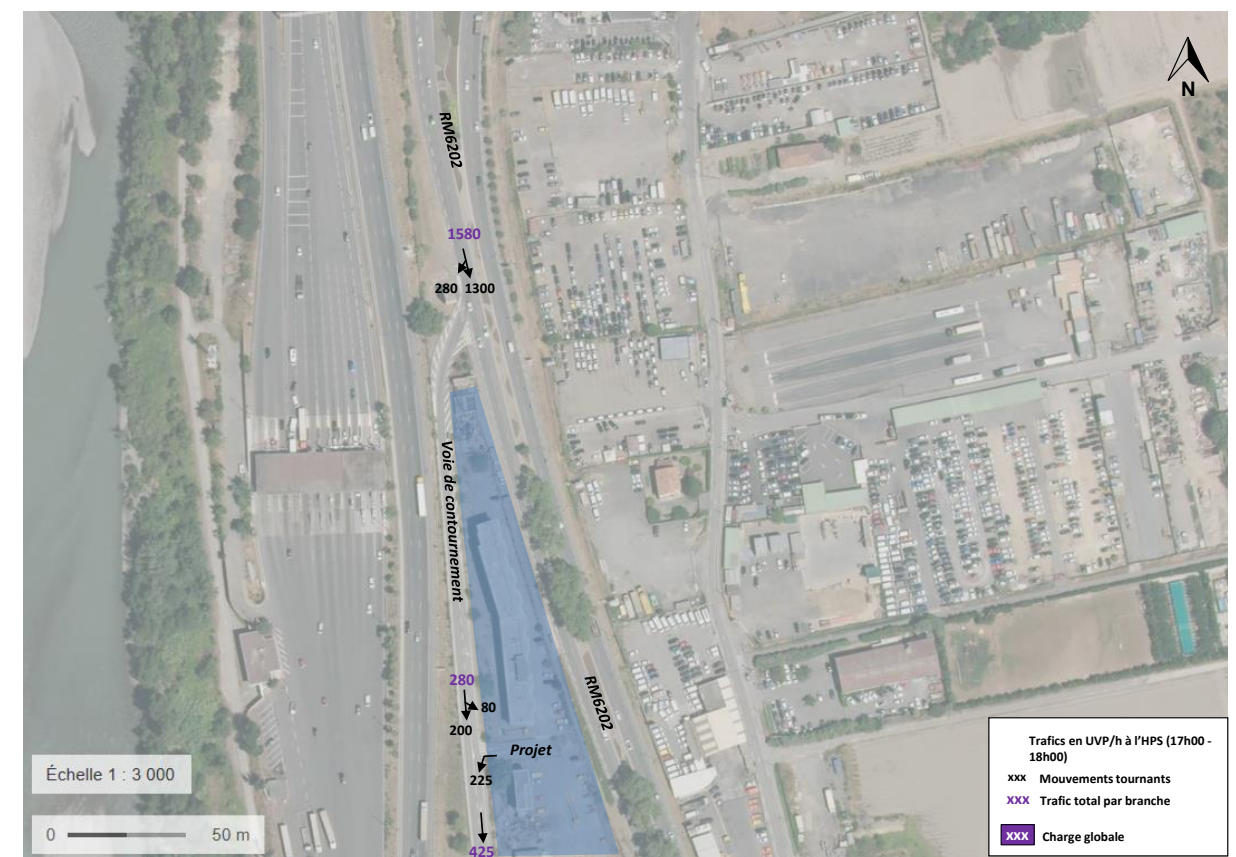
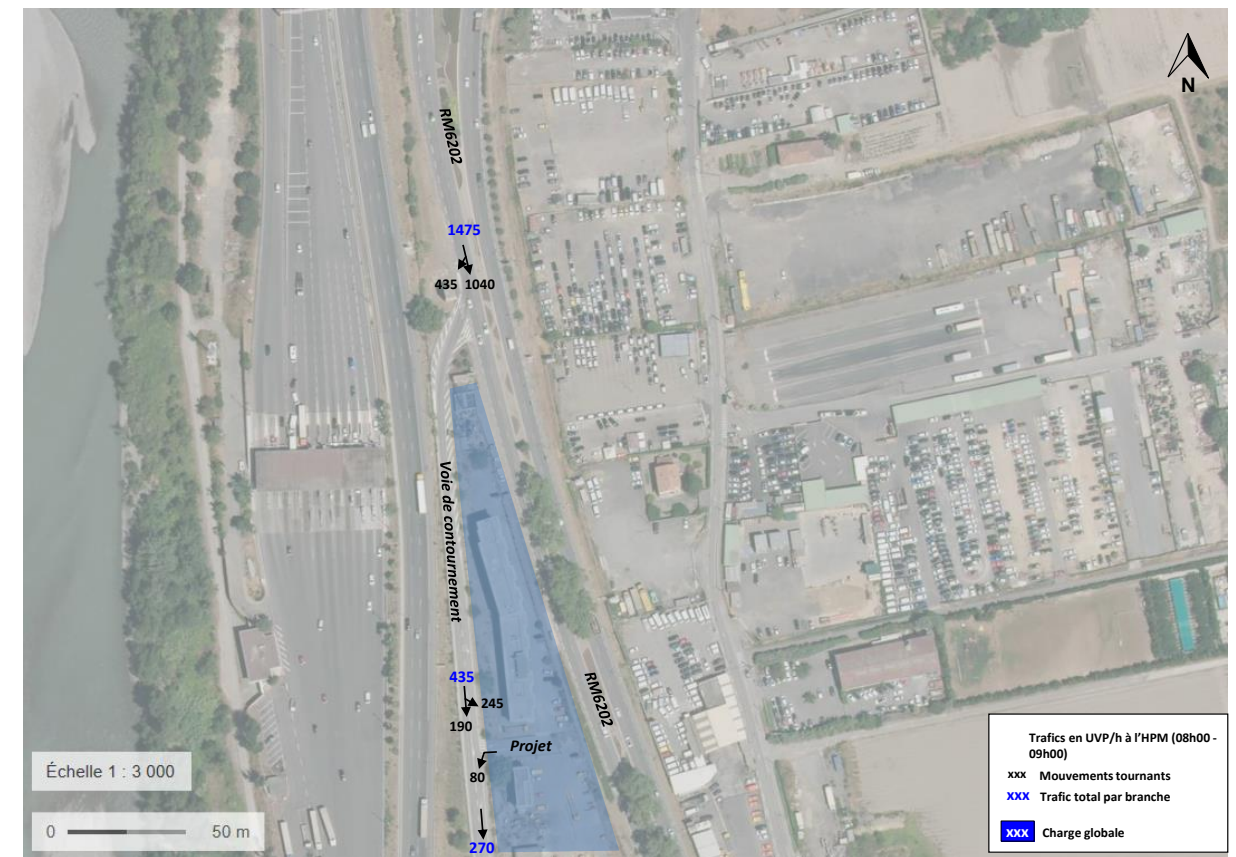
Mouvements de tourne-à-droite vers la voie de contournement

Les trafics attendus figurent sur les images ci-contre, en haut pour l'HPM et en bas pour l'HPS.

Le trafic empruntant la voie de contournement resterait faible :

- 435 UVP/h, dont 245 UVP/h vers le projet en HPM,
- 280 UVP/h, dont 80 UVP/h vers le projet, en HPS.

Mouvements tournants attendus le matin (en haut) et le soir (en bas)



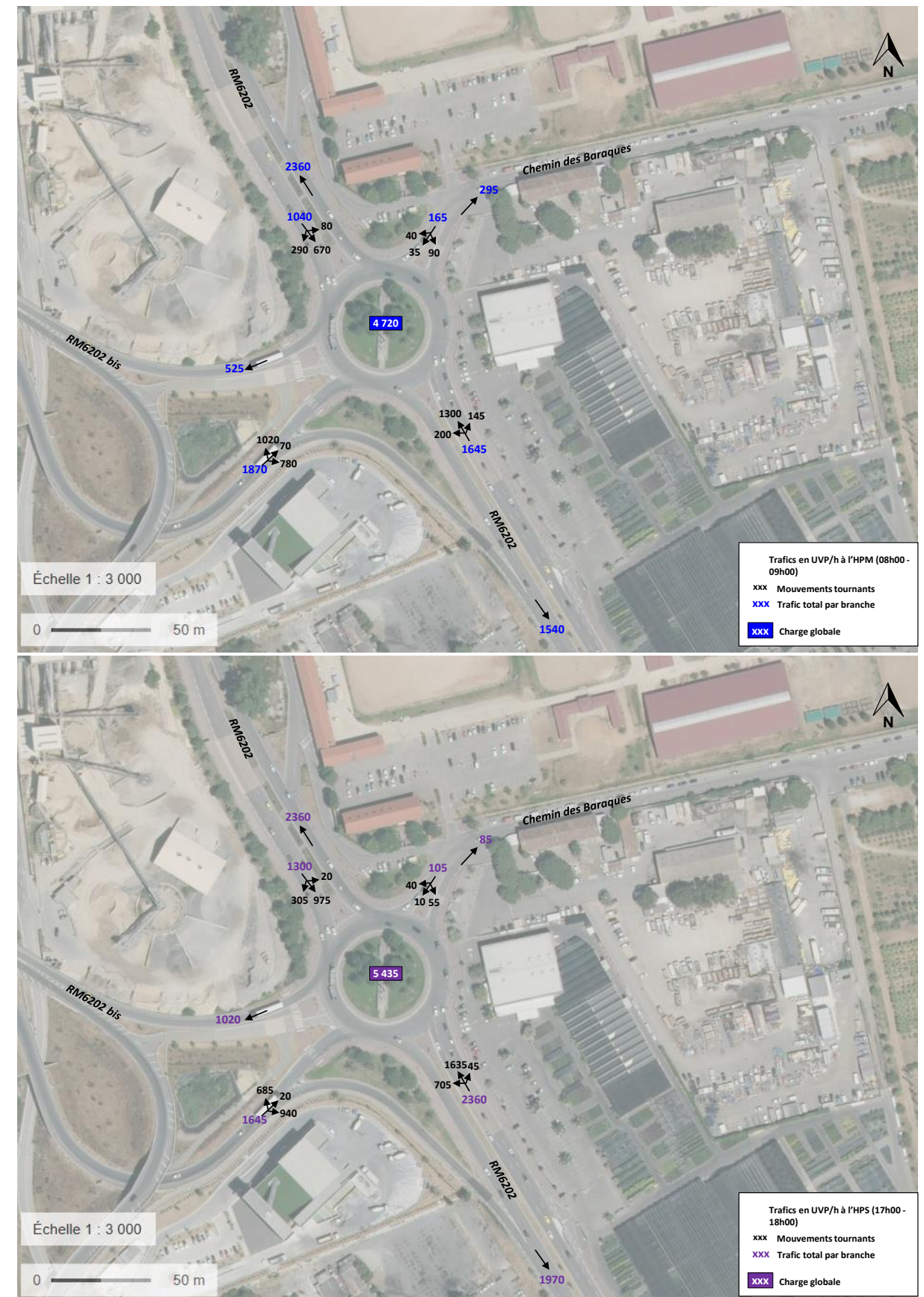
Mouvements tournants au droit du Rond-Point des Baraques

Les trafics au droit du carrefour giratoire figurent sur les images ci-contre, en haut pour l'HPM et en bas pour l'HPS.

Les trafics au droit du carrefour giratoire sont très élevés : 4 720 UVP/h en HPM et 5 435 UVP/h en HPS à comparer avec 4 575 UVP/h en HPM et 5 300 UVP/h en HPS actuellement.

L'augmentation de trafic liée au projet serait négligeable (<5%).

Mouvements tournants attendus le matin (en haut) et le soir (en bas)



Réerves de capacité attendues au droit du carrefour giratoire de l'échangeur de l'A8

Les réserves de capacité des branches en entrée du carrefour giratoire ont été calculées à l'aide du logiciel Girabase (CEREMA) en prenant en compte la même géométrie de carrefour qu'en situation actuelle.

Les résultats sont alors pour l'HPM :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd des Jardiniers	464	75%	0vh	3vh	5s	0,2h
Accès A8	464	44%	1vh	4vh	4s	0,7h
RM6202 Nord	2211	79%	0vh	2vh	0s	0,0h
RM6202 Sud	1059	36%	0vh	2vh	0s	0,1h

Toutes les réserves de capacité resteraient bien supérieures à 20%. Le fonctionnement circulatoire du carrefour serait fluide.

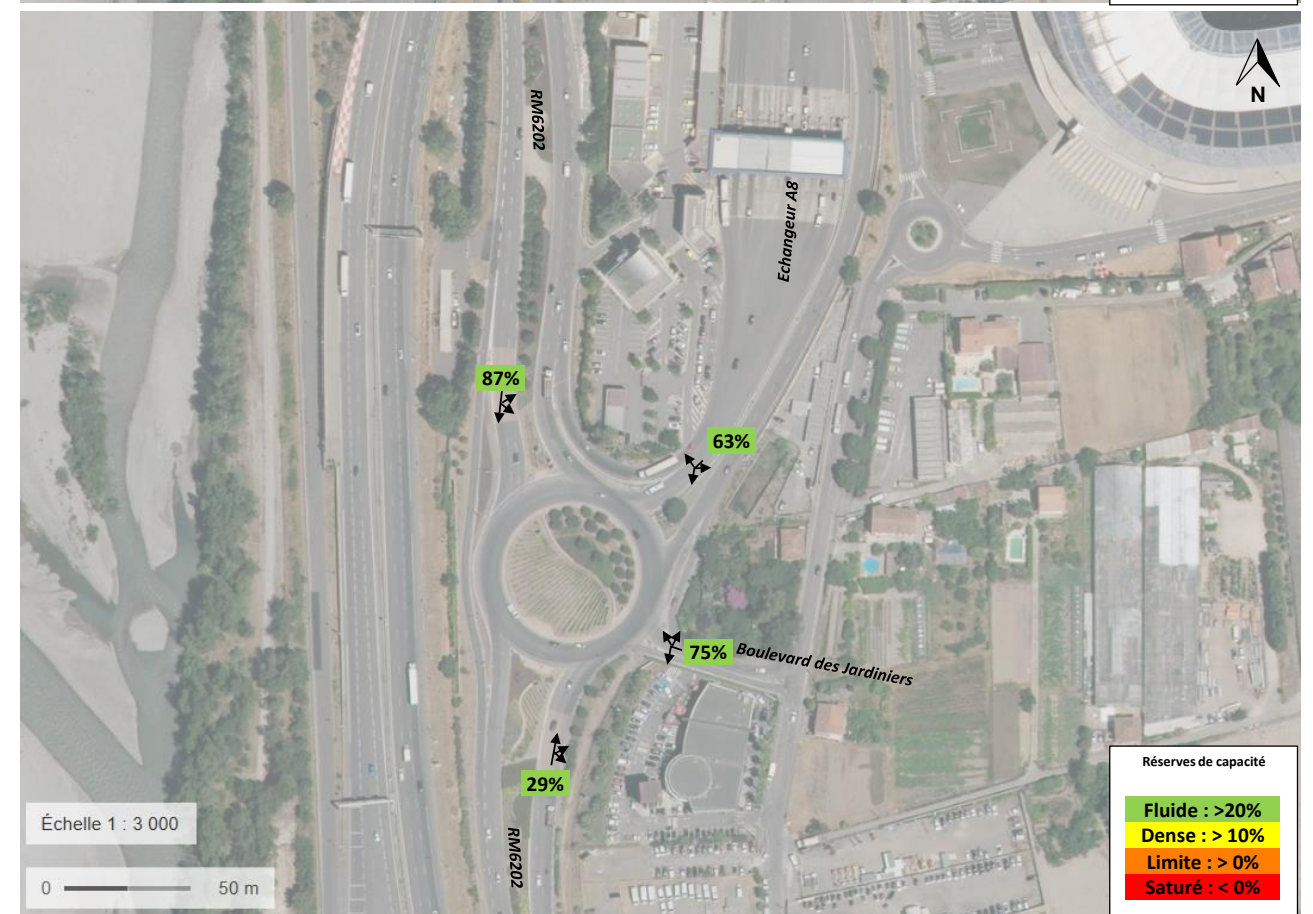
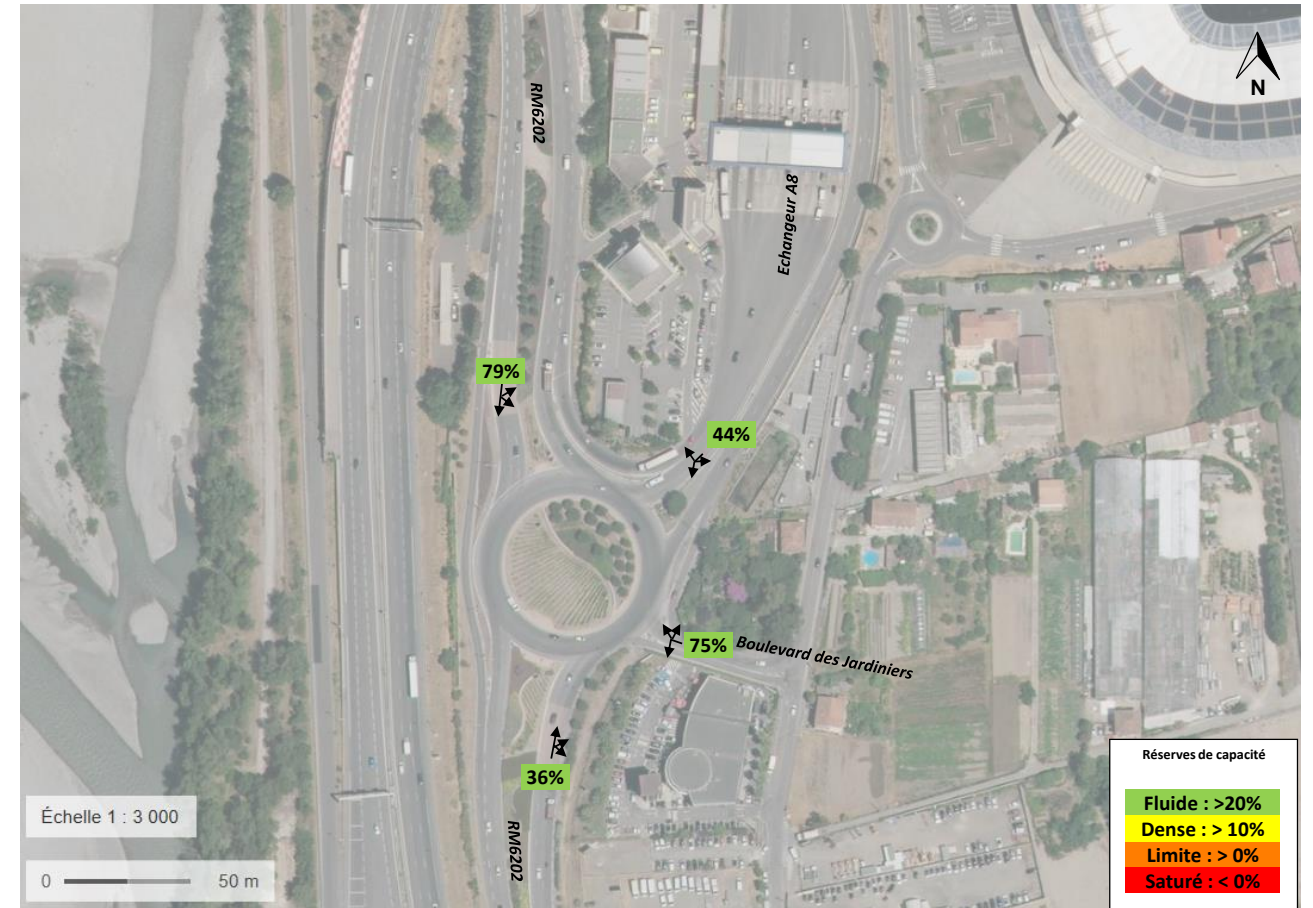
Et pour l'HPS :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Bd des Jardiniers	322	75%	0vh	3vh	9s	0,3h
Accès A8	794	63%	0vh	3vh	2s	0,3h
RM6202 Nord	2842	87%	0vh	2vh	0s	0,0h
RM6202 Sud	970	29%	0vh	2vh	0s	0,1h

Toutes les réserves de capacité resteraient bien supérieures à 20%. Le fonctionnement circulatoire du carrefour serait fluide.

L'impact du projet au droit du carrefour giratoire de l'échangeur de l'A8 serait négligeable et le carrefour giratoire resterait fluide.

Réerves de capacité en entrée de carrefour le matin (en haut) et le soir (en bas)



Réerves de capacité actuelles au droit du Rond-Point des Baraques

Les réserves de capacité des branches en entrée du carrefour giratoire ont été calculées à l'aide du logiciel Girabase (CEREMA) en prenant en compte la même géométrie de carrefour qu'en situation actuelle.

Les résultats sont alors pour l'HPM :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Chemin des Baraques	62	27%	2vh	9vh	52s	2,4h
RM6202 Nord	1981	66%	0vh	2vh	0s	0,0h
RM6202 bis	913	46%	0vh	3vh	1s	0,3h
RM6202 Sud	113	6%	18vh	55vh	38s	17,6h

La réserve de capacité de la RM6202 Sud serait de 6%, contre 14% actuellement. Les remontées maximales attendues seraient de 15 véhicules par voie. Les autres branches du carrefour giratoire resteraient fluides.

Le fonctionnement circulatoire du carrefour giratoire resterait **satisfaisant** compte tenu des conditions de circulation dans le secteur d'étude avec un trafic très dense en heure de pointe en zone urbaine.

Et pour l'HPS :

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
Chemin des Baraques	73	41%	1vh	6vh	45s	1,3h
RM6202 Nord	676	34%	1vh	4vh	1s	0,5h
RM6202 bis	1016	59%	0vh	3vh	1s	0,2h
RM6202 Sud	-56	-2%	73vh	217vh	113s	74,7h

Le déficit de capacité de la RM6202 Sud serait de 2%, contre une réserve de capacité de 4% actuellement. Les remontées maximales attendues seraient de 75 véhicules par voie (400 mètres environ). Les autres branches du carrefour giratoire resteraient fluides.

Le carrefour en amont est situé à 650 mètres du carrefour giratoire. Les remontées de véhicules n'atteindraient pas le carrefour situé en amont.

Bien que le temps de parcours depuis la RM6202 Sud croisse avec l'augmentation du trafic sur la RM6202 Sud, le projet n'aurait pas d'impact conséquent sur le secteur d'étude, et les remontées de véhicules légèrement supérieures à celles actuellement constatées n'atteindraient pas le carrefour à feux situé en amont, en particulier à l'HPS.

Réserves de capacité en entrée de carrefour le matin (en haut) et le soir (en bas)



Dysfonctionnements attendus

Après la réalisation du projet, des ralentissements seraient observés sur la RM6202 en entrée du Rond-Point des Baraques depuis le Sud :

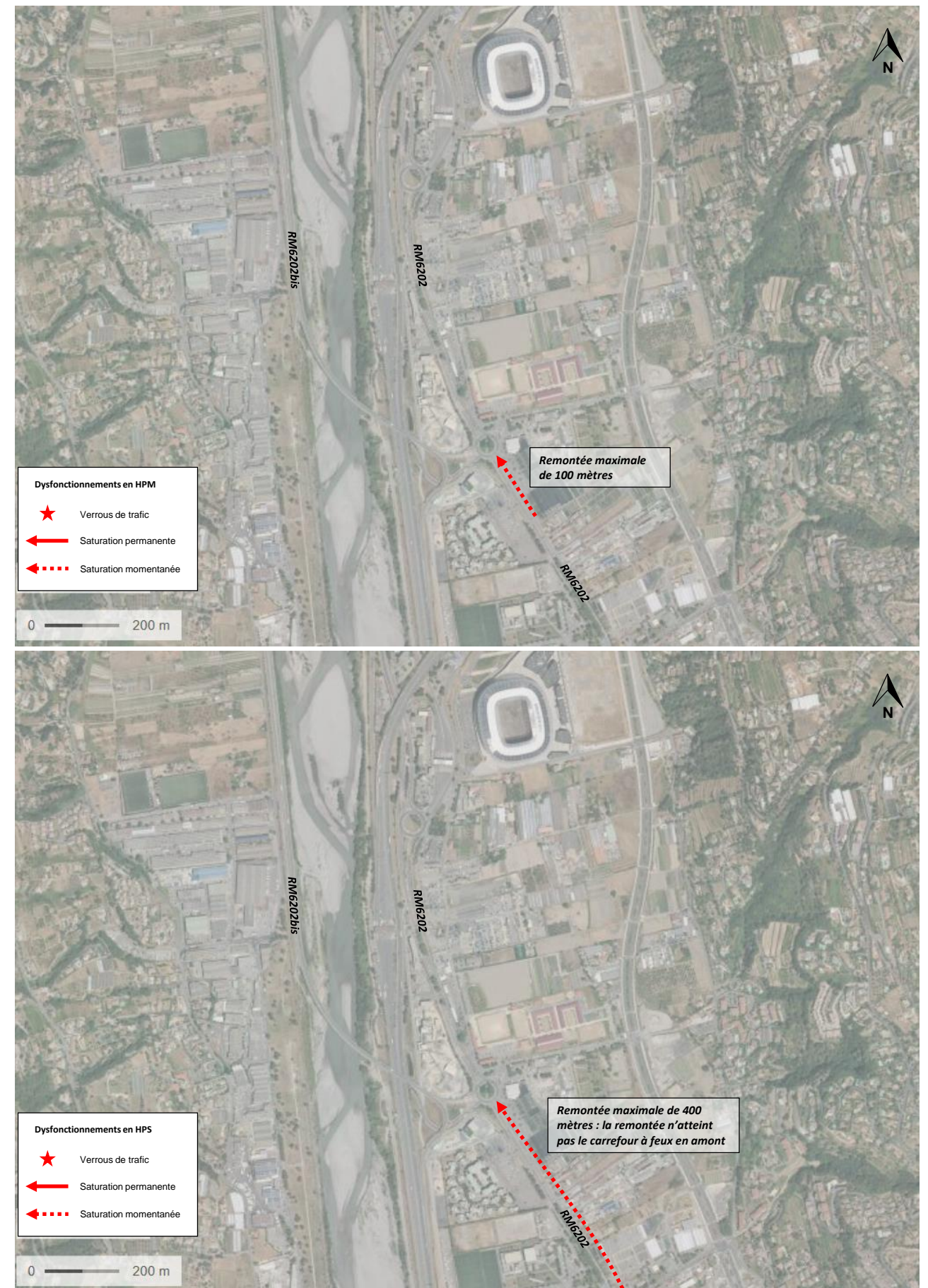
- Ralentissements sur 100 mètres en amont en HPM,
- Rétention sur 400 mètres en amont en HPS.

Ces rétentions n'atteindraient pas le carrefour à feux situé en amont, à 650 mètres.

Toutes les autres branches des deux carrefours giratoires resteraient fluides.

Ainsi, l'impact du projet serait faible sur les conditions de circulation dans le secteur d'étude.

Dysfonctionnements attendus le matin (en haut) et le soir (en bas) après la réalisation du projet



CONCLUSION

Du diagnostic, il ressort :

- un trafic très élevé en heure de pointe au droit des deux carrefours giratoires (échangeur de Nice Saint Isidore et Rond-Point des Baraques),
- un trafic faible sur la voie de contournement, y compris en heure de pointe, de l'ordre de 200 UVP/h,
- des ralentissements, notamment en HPS sur la RM6202 en entrée du Rond-Point des Baraques depuis le Sud,
- un trafic fluide sur les autres axes.

Il est envisagé la réalisation d'un immeuble comprenant 3 500 m² d'hôtel, 10 000 m² de bureaux et 6 600 m² de concessions auto et moto dont 2 900 m² d'atelier.

Les trafics prévisionnels générés par ce projet ont été calculés. Le projet générerait 320 véhicules / heure deux sens confondus en HPM et 300 véhicules / heure deux sens confondus en HPS.

Comparée au trafic actuel, la hausse de trafic attendue serait faible, y compris aux heures de pointe (entre 3 et 5% du trafic actuel). Ainsi, l'impact du projet resterait faible sur les conditions de circulation. En HPM, le secteur d'étude resterait fluide et satisfaisant sur l'ensemble des deux carrefours giratoires. En HPS, la situation se dégraderait sur la RM6202 en entrée du Rond-Point des Baraques depuis le Sud. Toutefois, les remontées de file d'attente n'atteindraient pas le carrefour à feux situé en amont. Ainsi, le fonctionnement circulatoire dans le secteur d'étude resterait satisfaisant, même pendant les périodes de pointe du matin et du soir.

La réalisation du projet est donc compatible avec la voirie actuelle.

Le tableau ci-dessous est un tableau de synthèse de l'étude :

Synthèse	Situation actuelle		Situation attendue	
	HPM	HPS	HPM	HPS
Génération du projet			243 véh/h en entrée et 78 véh/h en sortie	78 véh/h en entrée et 225 véh/h en sortie
Carrefour giratoire de la sortie d'autoroute Nice Saint Isidore	Carrefour fluide	Carrefour fluide	Carrefour fluide	Carrefour fluide
Rond-Point des Baraques	Remontées de 5 à 10 véhicules par voie depuis la RM6202 Nice Autres branches fluides	Remontées de 35 véhicules par voie depuis la RM6202 Nice Autres branches fluides	Remontées de 20 véhicules par voie depuis la RM6202 Nice Autres branches fluides	Remontées de 75 véhicules par voie depuis la RM6202 Nice (n'atteint pas le carrefour à feux en amont). Autres branches fluides

Dysfonctionnements attendus le matin (en haut) et le soir (en bas) après la réalisation du projet

