



## Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal\* de l'offre de transports

*Un développement économique et urbanistique maîtrisé tel que décrit par la DTA permettra de limiter l'augmentation des déplacements.*

*Cependant l'analyse des perspectives d'évolution du territoire et des déplacements dans l'agglomération azurienne montre l'impérieuse nécessité de développer une offre multimodale adaptée à chacun des types de trafic (trafic local, trafic d'échange et trafic de transit) afin d'éviter une congestion du système de transports.*

*Les différents acteurs responsables des transports publics se sont d'ores et déjà engagés vigoureusement dans l'amélioration du niveau de service offert par les transports collectifs. Des réflexions sont en cours pour aller davantage dans ce sens.*

*Cette priorité se met en œuvre à travers les projets des différentes autorités organisatrices de transports ou collectivités maître d'ouvrage.*

*Après avoir décrit les actions en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière pour le transport des passagers puis du fret, le chapitre examine les améliorations envisagées du réseau routier.*

### \* inter et multimodal.

*Intermodal se dit d'un dispositif qui favorise les échanges et les correspondances entre les modes de transports.*

*Multimodal se dit d'un dispositif qui utilise toute la panoplie possible des moyens de déplacements.*

*L'offre future devra donc jouer sur l'ensemble des modes en favorisant l'organisation de leurs liaisons.*

## Les transports ferroviaires de passagers

### *Le projet de LGV.PACA*

Le projet de LGV PACA a fait l'objet d'un débat public au premier semestre 2005.

Cette nouvelle liaison à grande vitesse, dont le délai de réalisation est d'au moins une quinzaine d'années, doit permettre de rapprocher Toulon, Nice et la Côte d'Azur du reste de la France et de l'Europe et de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, notamment en allégeant le trafic de la ligne littorale qui pourrait accueillir plus de TER.

Les fonctionnalités de ce projet, principalement orientées vers une amélioration des liaisons nationales et régionales, sont différentes de celles du projet de contournement de Nice.



### *Le développement des TER avec la réalisation d'une 3ème voie ferrée Antibes Nice*

La modernisation de la liaison Cannes - Nice a pour objectif à terme d'offrir une desserte TER cadencée toutes les 10mn en heure de pointe entre Cannes et Nice, avec des services directs entre Nice et Grasse. Dans un premier temps, une 3ème voie ferrée est programmée d'Antibes à Cagnes-sur-Mer puis à Nice (premiers travaux prévus en 2006).

L'objectif est que les TER assurent 20 % des déplacements de moyenne distance sur la Bande Côtière, aujourd'hui déjà plus rapides en train qu'en voiture, sur des axes majeurs où l'engorgement routier augmente de façon continue dans un espace restreint.

La construction de la 3ème voie, dédiée au trafic local, permettra d'augmenter le nombre de circulations TER tout en améliorant la coexistence des trains TER omnibus avec les trains grandes lignes et de fret.

Le volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat-Région prévoit les évolutions suivantes:

## Les déplacements, une clé du développement maîtrisé



> à l'horizon 2008 : création de la 3ème voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer permettant une desserte omnibus à la 1/2 h intercalée avec une desserte semi directe à la 1/2 h (d'où un rythme au 1/4 d'h dans les principales gares)

> à l'horizon 2012 : prolongation de la 3ème voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice, permettant une desserte omnibus cadencée au 1/4 h dans toutes les gares, et le pôle multimodal de St Augustin.

### La réouverture de la ligne Cannes Grasse

La ligne Cannes - Grasse a été remise en service en mars 2005 (4700 voyageurs attendus par jour).

### Le renforcement de la ligne Nice Breil

Dans la continuité de la première phase consistant à renforcer la desserte périurbaine de l'agglomération niçoise et à réduire les temps de parcours entre Nice et Breil, une deuxième phase de renforcement de l'offre est prévue (densification et diminution des temps de parcours) permettant une desserte au minimum au 1/4 h entre Nice et Drap.

### Le renforcement de la ligne Nice Digne

Les Chemins de Fer de Provence (C. P.) datant du début du siècle dernier et à voie unique permettent, depuis le centre de Nice, de desservir le nord de la Plaine du Var où se trouvent des pôles de population et d'emplois, puis le Haut-Pays jusqu'à Digne. Cette ligne verra son rôle revalorisé dans la desserte urbaine de Nice et celle de la vallée du Var par :

- > l'amélioration de la connexion avec le tramway,
- > l'augmentation de la fréquence à 4 trains par heure et par sens,
- > la rénovation du matériel roulant,
- > l'organisation d'un rabattement efficace sur le pôle d'échange de Lingostière,
- > l'intégration tarifaire avec les autres modes de transport en commun.

3.1  
La situation actuelle

3.2  
Les besoins futurs de déplacements et de transports de marchandise

3.3  
Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal pour améliorer l'offre de transports

3.4  
La situation prévisible à l'horizon 2020

## >> LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN



## Les transports en commun urbains et interurbains

Le système va bénéficier à court terme d'améliorations d'ordre organisationnel permises par la création du syndicat mixte de coordination (SYMITAM) dont les missions principales sont la promotion d'une tarification unique sur l'ensemble des réseaux et l'amélioration de l'information multimodale.

Ce syndicat aura la tâche de mettre en place :

> un système multimodal d'information voyageur en 2005/2006, système qui deviendrait dynamique en 2007

> des premières opérations de titres combinés dès 2005

> une billettique interopérable (c'est à dire acceptée par plusieurs opérateurs) avec une carte azur qui se déploierait progressivement à partir de 2007.



## Les déplacements, une clé du développement maîtrisé

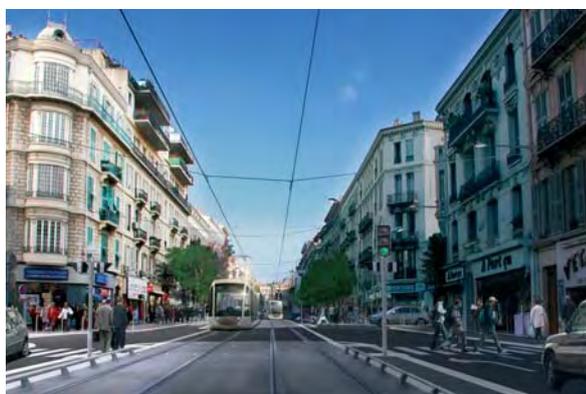
### Le réseau de tramway et de site propre bus de Nice et de la CANCA



Une première ligne de tramway de 8,5 km est en cours de construction au cœur de la ville, complétée par un site propre bus de 9 km assurant la liaison est-ouest.

Ce réseau tramway sera étendu, selon la décision de la communauté d'agglomération qui a saisi la Commission Nationale du Débat Public sur les modalités de concertation relatives à son projet de schéma 2015. Cette extension porte sur environ 27 km de lignes de tramway supplémentaires portant l'ensemble à 35 km. Elle se compose des tronçons suivants qui seront opérationnels entre 2011 et 2015 ou au-delà, selon le phasage qui sera retenu par la communauté d'agglomération:

- > Extension de la ligne T1 en construction entre Pont Michel et l'Ariane (commune de Nice) et la commune de la Trinité.
- > Création d'une ligne T2 assurant la desserte est/ouest dans Nice (port de Nice - St Augustin), le franchissement du Var et la desserte de la rive droite littorale du Var (communes de Saint Laurent du Var et de Cagnes sur Mer)
- > Création d'une troisième ligne T3 dans la plaine du Var en rive gauche jusqu'à Lingostière nord (commune de Nice), qui s'articulera avec les Chemins de Fer de Provence.



3.1  
La situation actuelle

3.2  
Les besoins futurs de déplacements et de transports de marchandise

3.3  
Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal pour améliorer l'offre de transports

3.4  
La situation prévisible à l'horizon 2020



### Les parcs relais et les pôles d'échanges

Ces projets doivent permettre d'améliorer la synergie entre les projets de TCSP dans l'agglomération niçoise et les transports urbains et interurbains.

#### > Les parcs relais de la ligne T1

Des parcs relais sont prévus dans le cadre de la ligne T1 du tramway de Nice. Ils offriront un total de 1500 places en 3 parcs et pour la ligne de bus en site propre est/ouest dans Nice un total de 410 places en 2 parcs.

#### > Les extensions

Sur la ligne T1 étendue, deux gros pôles d'échange seront créés: le pôle à la sortie de l'échangeur Nice Est de l'A8 (environ 475 places) et celui du terminus sur la Trinité, porte d'entrée depuis la vallée de Paillon (environ 900 places). Le secteur du Pont Michel sera renforcé avec une extension possible de l'ordre de 500 places supplémentaires pour porter la capacité totale à 1000 places.

Sur la ligne T2, du port de Nice à l'aéroport, seront réalisés dès que les espaces le permettront des petits pôles d'échange au débouché des vallons et collines, afin de favoriser les rabattements sur l'axe fort. Un parking est également prévu sous le port de Nice de 400 à 800 places selon les options choi-

sies. De l'aéroport à Cagnes, les pôles d'échange se fixeront autour des gares (routières et ferrées).

Enfin, sur la ligne T3, le centre de Lingostière offrira à terme une capacité d'environ 700 places.

Au total, lorsque le réseau tramway et la 3e voie SNCF seront réalisés, ce sont entre 6365 et 7865 places de stationnement qui seront offertes pour changer de mode de déplacements.

Deux pôles d'échanges en liaison avec le réseau ferroviaire sont aussi projetés : Nice St Augustin qui assurera également la desserte de l'aéroport et Saint-Jean d'Angely.

#### > le pôle d'échanges de Saint Augustin

Au débouché de la plaine du Var et s'articulant avec les deux rives du Var, s'érige un pôle d'échange multimodal qui s'étendra au nord jusqu'au futur raccordement de l'A8 et du contournement nord de Nice, sera limité au sud par la Promenade des Anglais et englobera le quartier actuel de l'Arenas.

Le pôle d'échanges intégrera la future gare de la ligne LGV, la gare Saint Augustin déplacée (grandes lignes et T.E.R.), les deux lignes de tramway (est/ouest et nord/sud), les lignes de bus départementales desservant l'ouest et le nord des Alpes-Maritimes. Les parkings relais pour les véhicules particuliers offriront 500 à 1500 places (selon des besoins à déterminer).



### TCSP Cannes Mandelieu

Le PDU de Cannes Le Cannet Mandelieu prévoit la réalisation d'un réseau de 2 lignes TCSP (mode non défini).

### TCSP Sophia-Antipolis

Un projet de TCSP existe sur la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis pour desservir le site d'activités à partir de la gare SNCF d'Antibes.

#### Parc relais:

*parc de stationnement, généralement sécurisé, associé à un mode de transport collectif (fer ou tramway). Il peut exister une billetterie commune, le prix du stationnement étant inclus dans le prix de l'abonnement ou du voyage en transport collectif.*

#### Pôle d'échanges ou pôle multimodal:

*lieu où sont organisés les échanges entre plusieurs réseaux de transport collectif (fer, bus urbains, cars interurbains, tramway voire transport aérien ou maritime). Il comprend aussi en général un parc relais, commun à tous les modes.*



## Le port de Nice

La compétence sur le port de Nice va être prochainement transférée aux collectivités territoriales qui poursuivront son réaménagement. L'hypothèse actuellement retenue est un réaménagement sur place du port pour en limiter l'impact environnemental.

## Le développement des transports de marchandises alternatifs à la route

Source: Dossier de la conférence de presse du ministre de l'équipement du 26 mai 2005

Le développement durable des transports passe notamment par le rééquilibrage des parts de marché des différents modes. Le mode routier, largement prépondérant, ne pourra supporter seul la croissance des échanges induite par celle de l'économie européenne.

Il ne s'agit pas de condamner le transport routier qui offre des avantages de souplesse et de finesse de desserte inégalés, mais de développer les parts de marché des modes alternatifs, y compris en combinant la route avec d'autres modes. La recherche de ce report modal se fonde aussi sur la préservation de l'environnement, la diminution de la pollution atmosphérique et du bruit de la circulation, la limitation des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de la consommation d'énergie, tout en améliorant la fluidité générale et la sécurité de la circulation routière.

### Le transport ferroviaire de marchandises

A l'horizon 2020 sont projetés la liaison LGV (mixte fret/voyageurs) de Perpignan à Figueras, le contournement ferroviaire de Montpellier et Nîmes et la liaison grande vitesse Lyon Turin. Cela constituera alors, avec les améliorations ferroviaires en Italie, un ensemble performant pour les trafics de fret entre l'Espagne et l'Italie, en capacité d'offrir une alternative réelle au transit poids lourds.

A plus longue échéance, le feroutage qui rencontre quelques difficultés à équilibrer financièrement son exploitation ou des «autoroutes ferroviaires», dont une expérimentation entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont) a été lancée en novembre 2003, sont aussi des solutions envisageables.



3.1  
La situation actuelle

3.2  
Les besoins futurs de déplacements et de transports de marchandise

3.3  
Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal pour améliorer l'offre de transports

3.4  
La situation prévisible à l'horizon 2020

### Le fret maritime

Concernant les grands flux européens de transit du fret, le développement des terminaux de transport combiné permettra d'améliorer les relations entre les ports européens et les échanges avec les zones placées à l'arrière des ports.

Par ailleurs, la création d'« autoroutes de la mer » apparaît comme une alternative modale fiable et crédible offerte au transport de marchandises pour limiter la croissance de la circulation de poids lourds, notamment sur les grandes liaisons internationales vers le sud de l'Europe, exposées aux goulets d'étranglement que représentent les Alpes et les Pyrénées. Les CIADT de décembre 2003 puis de septembre 2004 ont acté le principe de développer une ligne maritime d'intérêt général sur la façade méditerranéenne et ont confirmé l'engagement financier du Gouvernement pour en favoriser la mise en service et l'exploitation.

Ainsi sur la base de 3 départs /jour dans chaque sens, une telle liaison permettrait de transférer 150.000 poids lourds dans chaque sens et par an.

*(Nota: ce report correspondrait à 8 % environ du trafic PL attendu à l'horizon 2020 à Vintimille.)*



La France a déjà mis en place un outil de financement, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Parallèlement à ces autoroutes de la mer, l'Etat soutient des projets de transport maritime à courte distance plus modestes en terme de volume de report modal, mais pouvant le cas échéant se transformer en autoroutes de la mer dans le cadre des appels à projets sur les différentes façades.

Ainsi, dans le cadre du dispositif d'aide au démarrage de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance, la ligne qui vient d'être lancée entre Toulon et Civitavecchia (Italie) est aidée à hauteur de 1 million d'euros sur trois ans.

**Ainsi, en 2025, 20 milliards de tonnes x kilomètres seront évités sur les routes grâce aux mesures prises par l'Etat en faveur du report modal, dont 6 milliards pour les deux liaisons Perpignan-Figueras et Lyon-Turin.**

## Les améliorations programmées du réseau routier local

### Les projets routiers en cours

Les aménagements en cours ou à venir dans les dix prochaines années sur le réseau routier structurant pour satisfaire la croissance de la demande en déplacements sont limités et reflètent la politique prioritaire de développement des transports collectifs.

Les principaux projets routiers susceptibles d'avoir une incidence sur les déplacements dans l'agglomération littorale sont les suivants :

- > La RN 202 bis à 2x1 voie entre Nice Saint Isidore et Saint Martin du Var,
- > Le prolongement de l'autoroute urbaine Sud (AUS) de Nice et son éventuel raccordement à l'A8,
- > Le prolongement de la Pénétrante du Paillon,
- > L'élargissement à 2x3 voies de l'A8 entre Nice Promenade des Anglais et Nice Saint Isidore avec amélioration de certains échangeurs,
- > La déviation de la RN 7 à aménager en boulevard urbain à Antibes.

Par ailleurs des opérations importantes de requalification des routes nationales littorales en boulevards urbains avec réduction du nombre de voies de circulation sont engagées ou projetées, à Cagnes-sur-Mer, Antibes, Villeneuve-Loubet et Nice. Ces projets auront une incidence sur la répartition de la circulation, notamment par rapport à l'A8.



Les principaux projets concernant le réseau départemental sont :

- > L'aménagement de la RD 2204 B (pénétrante du Paillon) avec la poursuite des travaux dans la vallée du Paillon, section Cantaron à Pointe de Contes, et le lancement du tronçon niçois section Palais des expositions à Pont Vincent Auriol
- > Le secteur de Sophia-Antipolis avec l'amélioration de capacité des voies existantes telles la RD 435 sur Vallauris, les liaisons vers Antibes et Biot, la RD 35 bis, l'aménagement de plusieurs carrefours et la préparation de la nouvelle liaison vers la RD 2085 (Roquefort-les-Pins et Villeneuve-Loubet)
- > La réhabilitation de la liaison interurbaine Cagnes-Vence-La Colle-sur-Loup avec le réaménagement de plusieurs voies adjacentes permettant ainsi un meilleur rabattement vers cette voie structurante.

3.1  
La situation actuelle

3.2  
Les besoins futurs de déplacements et de transports de marchandise

3.3  
Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal pour améliorer l'offre de transports

3.4  
La situation prévisible à l'horizon 2020

### >> LOCALISATION DES PROJETS D'AMÉLIORATION DU RESEAU ROUTIER



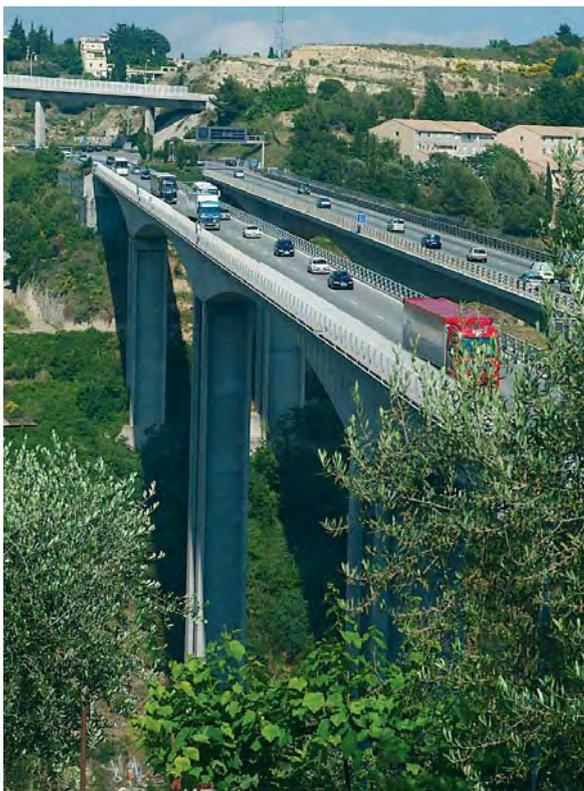
### La sécurisation des tunnels existants

Les multiples tunnels de l'autoroute A8, dont ceux situés au Nord de Nice, feront l'objet dans les dix prochaines années d'un important programme de sécurisation pour les mettre en conformité avec les prescriptions de la circulaire interministérielle du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national. Ce programme prévoit des aménagements de sécurité renforcés, notamment en cas d'incendie, et des dispositifs de régulation du trafic et de surveillance

## Quelles sont les autres possibilités d'améliorer la situation sur l'A8 ?

Sur la base du diagnostic précédent, l'amélioration du fonctionnement de l'A8 imposerait d'intervenir à plusieurs niveaux :

- > L'amélioration des conditions d'exploitation.
- > L'amélioration des caractéristiques géométriques c'est-à-dire élargir l'autoroute dans ses sections les plus chargées et en particulier sur l'itinéraire au Nord de Nice
- > Le renforcement de la sécurité dans les tunnels,
- > La facilitation de l'évacuation du trafic au droit des bretelles de sortie des échangeurs afin d'éviter la remontée de files d'attente sur l'autoroute.



L'augmentation du nombre de voies en section courante se heurte à deux types de difficultés. Sur la section Antibes Nice le trafic prévisionnel rend nécessaire la mise à 2x4 voies en continu. Mais l'implantation de l'autoroute dans le tissu urbain dense rend difficile l'élargissement dans certains secteurs.

Au nord de Nice le trafic prévisionnel imposerait à minima la généralisation des trois voies par sens de circulation.

Mais les nombreux viaducs et tunnels de cette section rendent cette généralisation impossible sauf à créer un ouvrage nouveau.

L'amélioration des caractéristiques géométriques de l'itinéraire au nord de Nice (pentes moins fortes, moins de virages) n'est pas envisageable sur l'ouvrage existant. Il est difficile d'organiser de tels travaux, en exploitation, alors qu'on ne dispose d'aucun itinéraire de substitution.

Pour faciliter l'évacuation du trafic au droit des bretelles de sortie des échangeurs, il est nécessaire d'intervenir sur le réseau de voirie urbaine ou départementale, en offrant des voies supplémentaires et en accordant, le cas échéant, la priorité aux flux provenant de l'autoroute. En effet, les remontées de file sur l'autoroute, observées sur de nombreux échangeurs, provoquent une forte altération de la fluidité du trafic de la section courante de l'autoroute. Toutefois, de tels aménagements trouvent leurs limites dans la capacité du réseau primaire avoisinant.

Les entrecroisements entre deux échangeurs proches sont cause de ralentissements importants aux heures de pointe. Des aménagements ponctuels ont déjà été réalisés par ESCOTA entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Ouest, d'autres sont envisagés notamment au niveau de l'échangeur de Nice Promenade des Anglais. Ces travaux fort utiles par ailleurs ne suffiront pas à adapter l'infrastructure à l'évolution prévisible du trafic.

### Conclusion

*Il ressort de ce qui précède que les améliorations de l'autoroute A8 qui restent possibles tant pour ce qui concerne la sécurité que la fluidité sont limitées. Elles doivent être étudiées de manière fine et le cas échéant mises en œuvre rapidement afin d'améliorer les conditions de circulation à court terme. Mais elles ne sont pas en mesure de donner à l'autoroute A8 les caractéristiques attendues pour une autoroute d'intérêt international sur laquelle circule un trafic de transit important et qui va continuer à croître dans les prochaines années.*

3.1  
La situation actuelle

3.2  
Les besoins futurs de déplacements et de transports de marchandise

3.3  
Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal pour améliorer l'offre de transports

3.4  
La situation prévisible à l'horizon 2020

## La situation prévisible à l'horizon 2020

Les études prospectives de déplacements à l'horizon 2020 ont été établies sur la base des hypothèses précédemment décrites d'évolution démographique et économique (évolution de la demande) et d'amélioration de l'offre de transports dans un cadre résolument multimodal avec différents scénarios d'offre. L'étude intermodale menée en 2000 et actualisée depuis indique les grandes tendances de l'évolution du fonctionnement du système de transport.



### Les tendances générales

Les résultats de l'étude indiquent, à l'horizon 2020, une dégradation forte des temps de parcours par la route pour ce qui concerne le trafic de transit est/ouest et l'accessibilité depuis l'extérieur aux pôles économiques dans les scénarios ne comportant aucun projet de contournement routier.

La compétitivité des transports collectifs serait améliorée par rapport à la situation actuelle compte tenu des investissements dans ce domaine.

Le niveau de service des liaisons routières entre pôles de développement à l'intérieur du département serait, pour tous les scénarios, maintenu en heure creuse mais dégradé en heure de pointe par rapport à la situation actuelle.

### La saturation de l'autoroute A8

Il ressort des résultats de l'étude intermodale que, dans l'hypothèse d'un scénario volontariste en matière de transports collectifs\* mais ne comportant aucun nouvel axe est/ouest, la congestion généralisée du réseau routier structurant de l'agglomération azurée, en particulier de l'A8, apparaissait inéluctable.

Les transports collectifs ne pourraient absorber qu'une partie de l'augmentation du trafic constatée année après année. Des aménagements localisés de la voirie ne permettraient pas non plus de résoudre les difficultés de sortie aux échangeurs. Compte tenu du niveau de service limité assuré par les autres infrastructures routières et en l'absence de nouvelle infrastructure est/ouest, l'autoroute A8 continuerait de constituer l'armature principale du système de transport routier.

Sa saturation prévisible est donc particulièrement préoccupante, principalement d'Antibes à Nice Est, et à un moindre degré entre Mandelieu et Antibes, comme le montre le schéma de la page suivante qui traduit les résultats de la simulation réalisée à l'horizon 2020.

Cette saturation est de nature à compromettre à un horizon proche la qualité et la sécurité de la circulation, l'accueil du trafic de transit et le fonctionnement normal des déplacements dans l'aire urbaine.

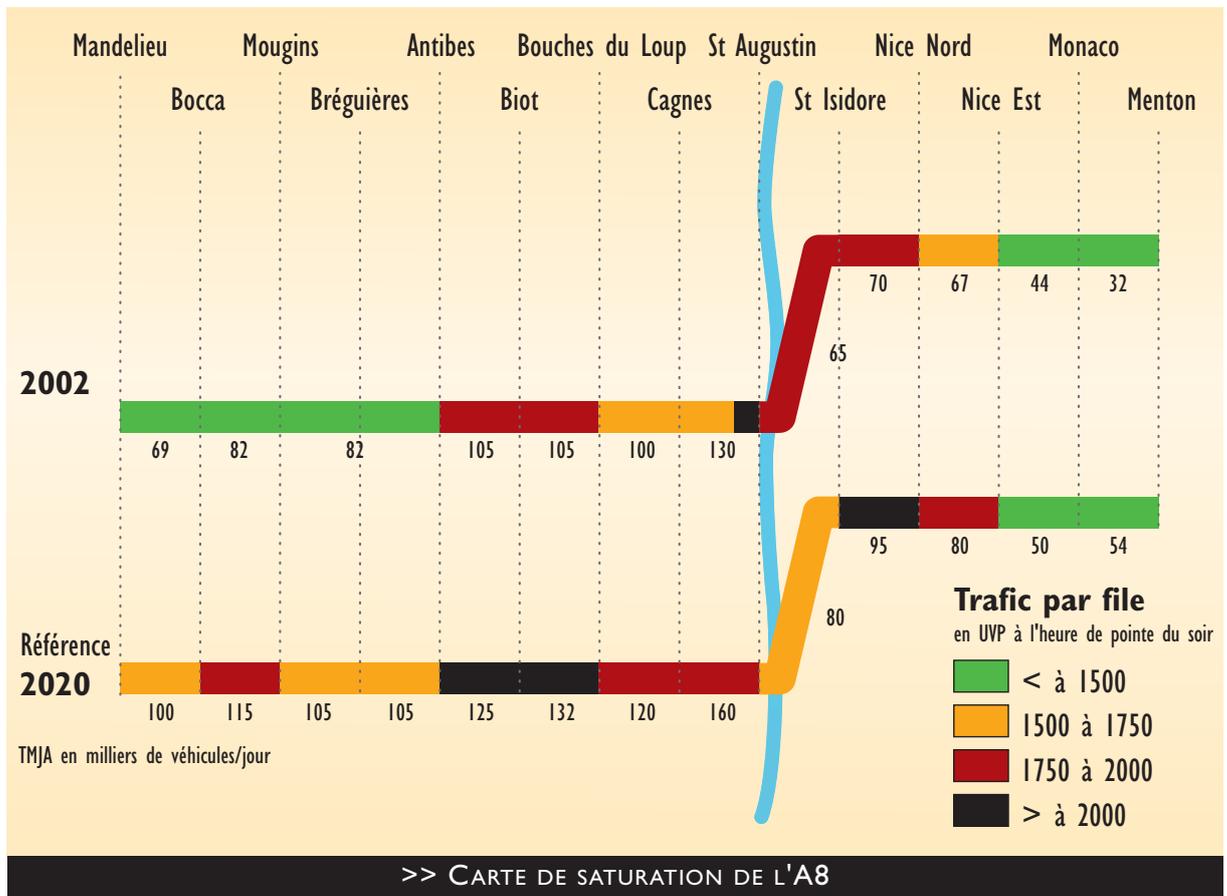
\* **Rappel:** L'étude intermodale de mars 2000 (voir page 25) avait imaginé un premier scénario, dit TC exclusif, où tous les investissements disponibles seraient consacrés au développement des transports collectifs.

En 2020, le temps supplémentaire (par rapport à aujourd'hui) perdu par chaque passager sur le temps de parcours représentera 75h par an sur la base d'un aller retour par jour ouvrable. Soit l'équivalent de 2 semaines de travail.

#### >> ÉVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS ENTRE MANDELIEU ET MENTON À L'HEURE DE POINTE DU SOIR

	sens est-ouest		sens ouest-est	
	temps de parcours	perte	temps de parcours	perte
2002	45mn		39mn	
2020	56mn	24%	48mn	23%

source étude M.V.A.



### Comment lire les diagrammes figurant dans cette page et les pages 62 et 73?

Ils donnent une représentation schématique de l'autoroute A8 entre Mandelieu et Menton.

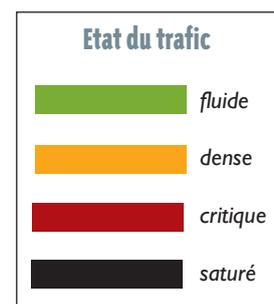
Le code couleur donne le niveau d'usage de la section considérée en UVP (unité de véhicule particulier\*) à l'heure de pointe du soir. Les nombres indiquent le TMJA, trafic moyen journalier annuel (la moyenne calculée sur l'année des trafics cumulés durant 24h)\*\* en milliers de véhicules par jour. Sur le graphique ci-dessus, le nombre 115 veut donc dire 115.000 véhicules par jour en moyenne.

Dans tous les cas, le diagramme du bas représente "la référence 2020", c'est à dire la simulation par le modèle de la situation prévisible en 2020 en supposant que tous les projets décrits les pages précédentes sont mis en service, mais sans contournement de Nice. Le diagramme du haut est variable et décrit une situation donnée (la situation mesurée en 2002 pour cette première carte). On peut ainsi faire des comparaisons rapidement.

Sur cette carte de saturation de l'A8 à l'horizon 2020, on voit que plus aucune section n'est restée au vert entre Mandelieu et Nice Est, que la saturation est maximale (code noir) entre Antibes et les Bouches du Loup (section à 2 fois 3 voies) et entre Nice Saint Isidore et Nice Nord. La situation est très tendue (code rouge) entre Les Bouches du Loup et Nice Promenade où le trafic dépasse 160.000 véhicules jour (2 fois 4 voies). Le modèle fait apparaître l'amélioration sur le pont du Var et sur la section entre Nice Promenade et Nice Saint Isidore du fait de la prise en compte des travaux d'amélioration prévus par Escota dans ce secteur.

\*Rappel: dans ce type de décompte, les poids lourds comptent généralement pour 3UVP.

\*\* Dans ce type de décompte, chaque véhicule compte pour 1



## Comment garantir un fonctionnement fluide et sécurisé sur l'arc méditerranéen?

L'amélioration des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture particulière contribuera à absorber une partie de l'augmentation des déplacements locaux. Les mesures volontaristes en matière de fret pourront limiter les flux de transit.

Mais on ne mesure pas ni ne pressent aujourd'hui de rupture de tendances et, malgré l'inflexion apportée aux usages des transports, celle-ci resteraient insuffisante pour permettre la résorption des carences du réseau routier structurant.

Le principe de précaution amène dans ces conditions « à proposer les mesures conservatoires d'urbanisme nécessaires à la construction future de compléments au réseau routier primaire. Le risque de thrombose du département serait trop grand en ne comptant que sur l'A8 et en continuant à charger cette autoroute ». (conclusion de l'étude « Blanchet » - voir page 25).

Le devoir et l'objectif de l'Etat, c'est de garantir un fonctionnement fluide et sécurisé de l'arc méditerranéen au droit de l'agglomération azurée, cohérent avec une évolution démographique et économique maîtrisée de cette agglomération.

Pour répondre à cet objectif, l'Etat souhaite renforcer l'armature routière est/ouest au droit de l'agglomération azurée et envisage par conséquent la réalisation d'un contournement routier de Nice.

En l'absence de cette nouvelle infrastructure, il deviendra nécessaire de réguler les accès à l'autoroute par différentes mesures d'exploitation (politique tarifaire, restrictions d'usage) pour garantir la fluidité et la sécurité de l'itinéraire en priorité pour le trafic de transit.



3.1  
La situation actuelle

3.2  
Les besoins futurs de déplacements et de transports de marchandise

3.3  
Pour répondre à la demande, une première priorité : le développement inter et multimodal pour améliorer l'offre de transports

3.4  
La situation prévisible à l'horizon 2020

### Ce qu'il faut retenir : la nécessité d'une nouvelle infrastructure

**Au cœur d'une conurbation de près d'un million d'habitants d'une mobilité supérieure à la moyenne du fait du contexte géographique et de l'organisation urbaine, l'autoroute A8 constitue l'unique armature autour de laquelle s'organise l'ensemble des déplacements.**

**Occupant une place centrale sur l'arc méditerranéen, les Alpes-Maritimes sont aussi l'un des principaux points de passage vers l'Italie.**

**Le développement volontariste des modes de transports alternatifs à la voiture particulière est aujourd'hui au cœur des politiques publiques tant au niveau national et européen que local, départemental ou régional. Les modes ferroviaire ou maritime, les transports en commun vont connaître des investissements importants qui leur permettront de retrouver une part plus importante de l'usage.**

**Cependant, malgré cette nouvelle offre, l'usage de la route va continuer de croître, entraînant une dégradation de la qualité du service et la saturation des réseaux, déjà perceptibles aujourd'hui, avec des conséquences potentiellement graves en terme de sécurité.**

**Pour éviter le blocage du dispositif de transport des agglomérations azuréennes et assurer un fonctionnement fluide et sécurisé de l'arc méditerranéen une nouvelle infrastructure de contournement de Nice apparaît donc indispensable.**