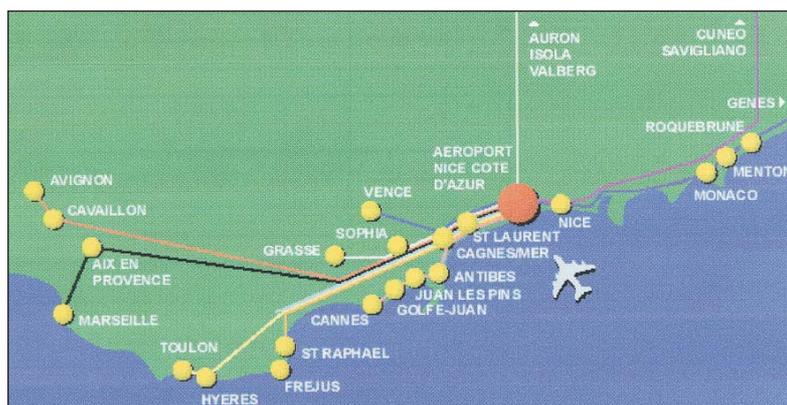


## Situation, trafic et emploi

L'aéroport de Nice a enregistré en 2000 environ 9 Millions de passagers. En croissance rapide, il se trouve cependant en site contraint : très proche du centre ville et en bordure de mer, il ne dispose quasiment d'aucune possibilité d'extension.

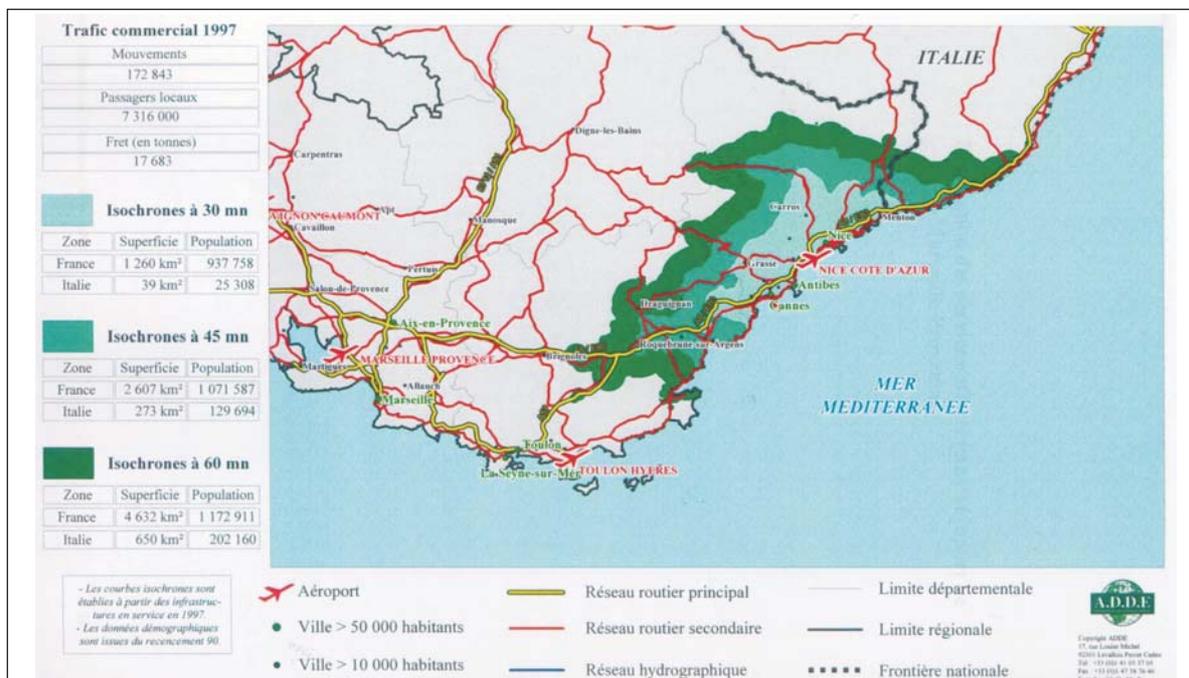
### Situation dans la région

Les accès routiers et autoroutiers souffrent eux même d'une complexité importante liée à la situation spécifique de l'aéroport et de l'agglomération niçoise.



Source : nice.aeroport.fr

La région PACA présente la particularité de disposer de 3 aéroports importants sur son territoire, situés à des distances qui peuvent parfois correspondre à des superpositions de zones de chalandise. Nice est à 120 km de Toulon (600 000 pax) et 200 km de Marseille Provence (5.5 M pax).



Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien" - 1998

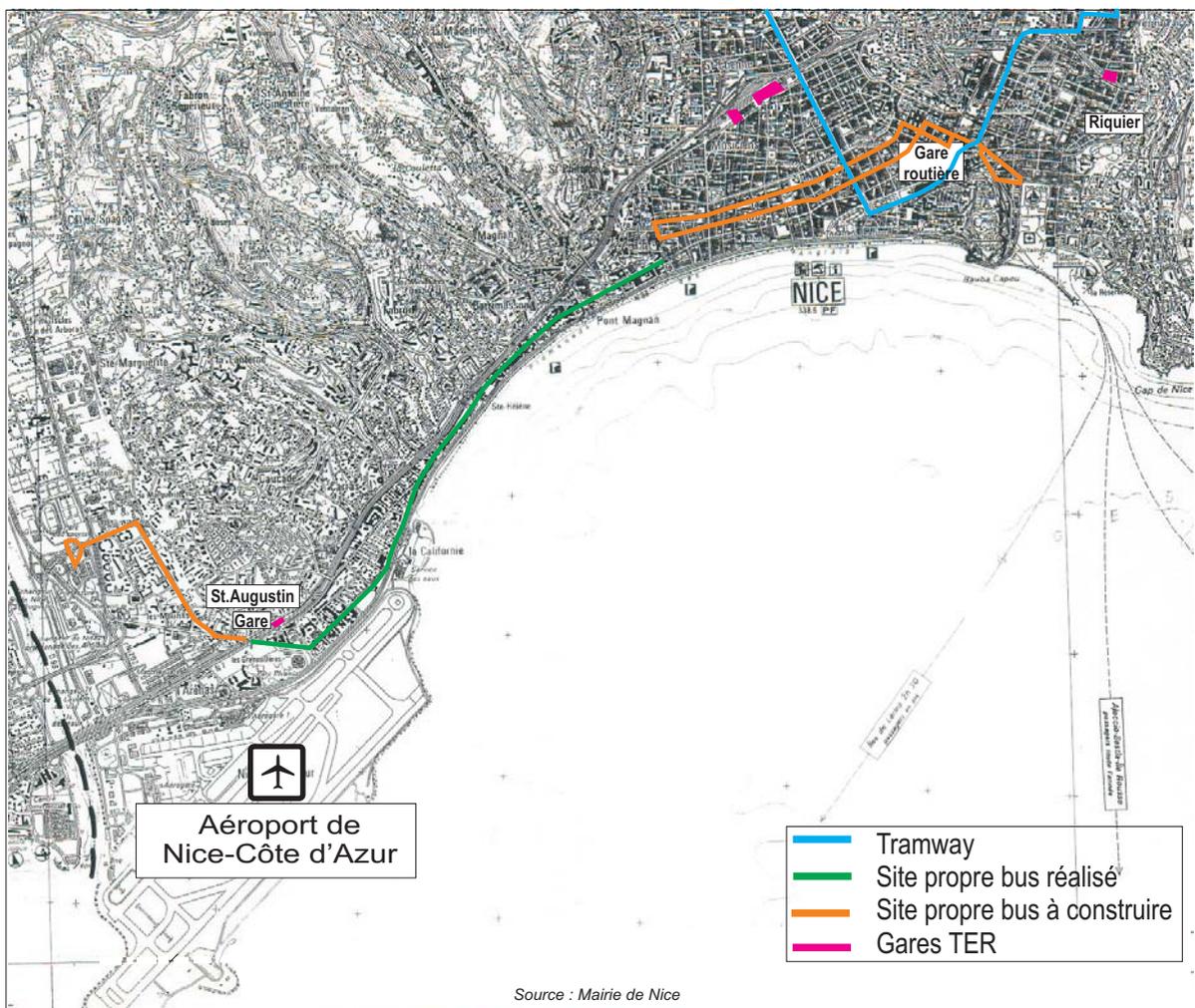
### Situation dans l'agglomération

L'aéroport est en fait situé à 5 km à l'ouest du centre de Nice, dans le Delta du Var. Plusieurs itinéraires routiers convergent vers l'aéroport depuis l'ouest (Marseille, Toulon) en franchissant le Var : RN 98, RN 7 et A8 "La Provençale".

A proximité de l'aéroport, l'Autoroute A8 s'oriente vers le Nord, emprunte la Plaine du Var (plus précisément la rive gauche du Var appelée Nice La Plaine) avant de contourner Nice par le Nord.

Deux échangeurs (St Augustin et Nice Promenade des Anglais) assurent les échanges vers Nice ville.

Vers Nice depuis l'aéroport, on utilise d'une part la RN 7 - Autoroute Urbaine Sud, parallèle à la ligne SNCF, ou la RN 98 - Promenade des Anglais.



La gare SNCF St Augustin, pourtant à proximité immédiate, est dans la pratique inaccessible depuis l'aéroport.

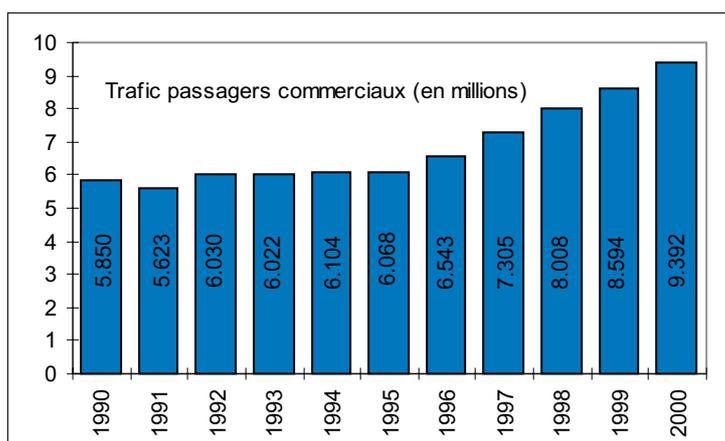
## NICE CÔTE-D'AZUR

### Le trafic

Le trafic connaît donc une progression forte depuis 1996. La part des passagers internationaux était en 1999 de 3 953 378 sur 8 593 059, soit 46%. La part du trafic à destination de Paris, avec entre autres La Navette, est de 3 256 326 sur 8 593 059, soit 38% du trafic total, soit 70% du trafic intérieur.

A noter que la part du trafic non régulier est minime (3% du trafic total)

Trafic passagers	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total	5850852	5623017	6030262	6022107	6104593	6068134	6543013	1305538	8008345	8594206	9392495
Évolution annuelle	2.60%	-3.90%	7.20%	-0.10%	2.90%	-0.90%	7.50%	11.60%	9.70%	7.10%	8.40%
En transit	145741	135255	135743	126283	128865	136191	154940	187264	204192	210678	217366

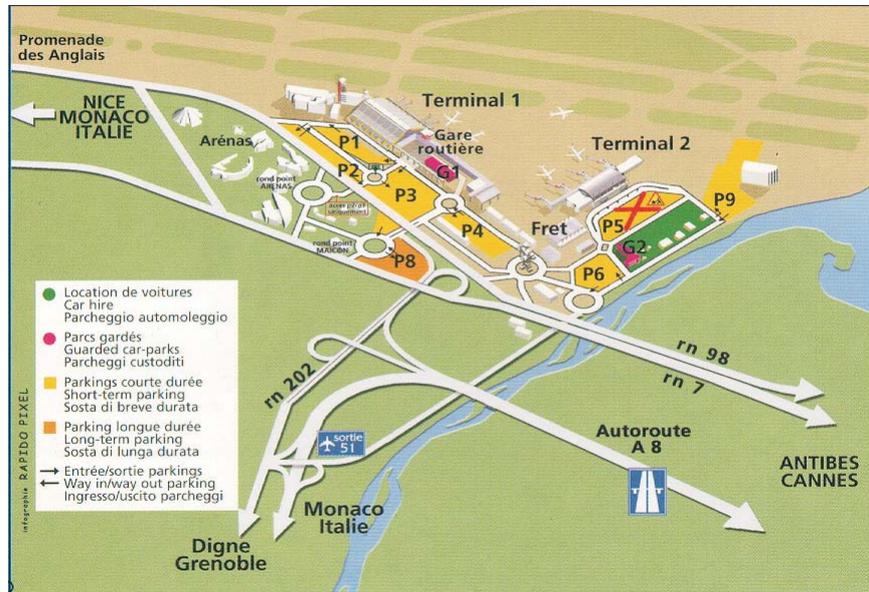


### L'emploi

Le nombre de salariés travaillant sur la plate-forme (Aéroport, compagnies, assistants, sous-traitants...) Est estimé à 4709 par la CCI, soit 0.55 emploi /1000 passagers, (700 à l'aéroport, 700 à Air France, 500 en administrations diverses...).

Cet effectif employé serait en 2015 de 8000 emplois.

## Le stationnement et les voitures de location



Source : Nice.aéroport.fr

L'aéroport comprend aujourd'hui pour les 2 aérogares, T1 internationale et T2 nationale, un total de 3233 places, soit 0.38 place/1000 passagers. Cette offre est très inférieure à ce qu'on trouve sur des aéroports comme Toulouse (1.2 place/passager) ou Nantes (1.6 place/passager) ; elle est actuellement amputée en raison des travaux du parc P5 de près de 1000 places. Une fois les travaux du parking silo achevés en 2002, on peut estimer la capacité de stationnement à 5200 places, soit 0.554 place par passager.

Sur cette offre totale, 427 places sont en parc surveillé.

La gestion en est assurée par la CCI de Nice Côte-d'Azur et le montant des recettes (1999) est de 75MF, soit 8.8 F/passager.

Tarifs selon les durées de stationnement					
	Courte durée	Moins de 3 jours	Parking journée	Longue durée	Parcs gardés
	P1	P2 P3 P5 P6*	P4 P9	P8	G1 /G2
<0h30	8	12	12	-	-
0 à 1h	16	12	12	-	-
1h à 2h	32	24	24	-	-
2h à 3h	Pénalité	36	36	-	-
3h à 4h				-	-
12h00 24h00	-	80	65	-	-
Forfait journée	-				130/100
Forfait 3j	-			162	
Journée supplémentaire	-			54 puis 28	

\* Gratuit pour moins d'une 1/2 H sur P3 et P6

### Le stationnement

A ce stationnement public, il faut ajouter le stationnement privé, réservé au personnel, réparti sur une dizaine d'emplacements représentant 2278 places. Une partie de cette capacité a été provisoirement transférée et réduite pour agrandir l'offre de stationnement public.

Sur l'ensemble du stationnement, public ou privé, on peut considérer qu'il y a saturation complète.

### La location

Il y a environ 1800 places (46 000 m<sup>2</sup>) réservées aux loueurs de véhicules, soit 2.1 places/10000 passagers . L'accès au parc loueurs, face au terminal 2, se fait au moyen d'une navette car.



Source : Grand Sud magazine n°15

## L'offre de transport public au départ de l'Aéroport

### Le cadre institutionnel général

Dans le cas de Nice, on se trouve confronté à une intercommunalité encore peu développée d'une part, à une offre de transport importante et diversifiée d'autre part.

Les autorités organisatrices compétentes en transport et effectivement "présentes" sur la desserte de l'aéroport sont : la ville de Nice, le SIVU Bus Var Mer, le Conseil Général, le Conseil Régional.

Ajoutons à cela que Cagnes sur Mer, sur la rive droite du Var, n'adhère pas à Bus Var Mer et a ainsi un PTU et son propre service de transport urbain limités à la seule commune.

En termes de projets, un syndicat mixte d'étude du TCSP a été créé. Il associe Cagnes sur Mer, le Conseil Général, Nice et aussi certaines des communes de Bus Var Mer : St Laurent du Var, Villeneuve Loubet.

Il existe aussi l'ADAM, Agence des Déplacements des Alpes Maritimes, qui exerce aussi une mission d'étude, à vocation fédératrice des différentes autorités organisatrices.

Au total, la CCI estime à environ 5% la part de marché du transport collectif dans la desserte de l'aéroport. Dans des enquêtes plus anciennes (1994) la CCI, sur la base d'une enquête Origine / Destination avait établi le tableau suivant des modes de transport pour rejoindre l'aéroport (passagers) :

	1970	1982	1994
<b>Véhicule personnel</b>	54.2%	47.3%	45.9%
<b>Taxis</b>	18.0%	15.6%	19.0%
<b>Bus-Navette</b>	14.9%	22.0%	12.1%
<b>Voiture de location</b>	10.4%	12.5%	14.8%
<b>Hélicoptère</b>	0.0%	1.2%	2.6%
<b>Train</b>	0.0%	0.0%	1.1%
<b>Divers</b>	2.5%	1.4%	4.5%

## L'offre de transport public à destination du centre ville

L'offre de transport public à destination du centre ville de Nice comprend plusieurs lignes avec deux destinations principales : la Gare SNCF et la Gare Routière.

### Le cadre contractuel

Le périmètre des transports urbains (PTU) se limite à la ville de Nice qui exerce donc seule sa compétence d'autorité organisatrice urbaine. L'ensemble du réseau urbain est confié à une société d'économie mixte, la SEMIACS, du groupe CGEA/CONNEX qui l'exploite sous le nom commercial "SUN BUS".

Sur Nice, on considère qu'il y a géographiquement deux réseaux :

- celui dit "des collines", qui correspond à l'intégration des lignes départementales (échéance au 31/12/2001 prolongé d'un an),
- le réseau urbain.

Trois lignes urbaines existent au départ de l'aéroport vers le centre ville :

- la ligne 23 du réseau principal urbain, et utilisant donc la tarification urbaine, mais "omnibus". Elle dessert aussi le centre administratif.
- deux lignes sous-traitées, la 98, baptisée Nice-Direct, vers la gare routière, et la 99, baptisée ligne Directe 99, vers la Gare SNCF.

Ces lignes utilisent la gare routière de l'aéroport qui propose une information spécifique sur les différentes destinations et un point de vente



DESTINATION	QUAI	INFORMATION
NICE CENTRE VILLE DIRECT PROX. GARE SNCF DIRECT	1	
GRASSE MONACO NICE VIA	2	
CANNES VIA	3	
CEYRAN SÈVE GENÈVE VIA	4	
SAINT MARTIN VESUBIE ASPEREN SOLA 2000 AURON / TINEE	4	
FREJUS SAINT RAPHAEL SAINT TROPEZ SALBERG SOMERANTIPOLIS	5	
NICE VILLE PORTES	6	
Navette hotel + Navette équipage Hotel shuttle + crew shuttle		➔

**La ligne 23 : centre administratif (CADAM) - Aéroport - Gare SNCF- St Maurice**



La fréquence de la desserte varie de 10' à 15', avec une amplitude de 6h00 à 21h00 depuis l'aéroport, et de 6h00 à 20h00 vers l'aéroport.

Une telle amplitude et le fait que le service soit réduit les Samedi et Dimanche ne coïncide pas bien avec les exigences de desserte aéroportuaire. La ligne correspond d'abord à une desserte des emplois.

Les arrêts sont matérialisés et les titres de transport sont ceux du réseau

Le titre à l'unité coûte 8,50 F (janvier 2001) ; on peut aussi acheter un titre SunPass 1 jour pour 25,00F, incluant un trajet Nice-Aéroport, avec libre circulation sur le réseau urbain.

**Le matériel**

Le service est assuré au moyen des bus urbains, sans aménagements spécifiques.

**La ligne 98, Nice Direct, vers la gare routière, par la promenade des Anglais.**



**Le cadre contractuel**

Cette ligne a été confiée par la SEMIACS à la société ANT (Auto Nice Transport) pour une durée de 10 ans à compter du 1/01/1992. Des compensations financières sont prévues par l'autorité organisatrice.

**Caractéristiques techniques du service**

La ligne est d'une longueur d'environ 9 km et dessert depuis l'aéroport (T1 et T2) la gare routière en passant par Nice Parking puis la promenade des Anglais. Des arrêts intermédiaires sont possibles en descente.

Dans le sens Aéroport-Gare Routière, la prise en charge n'est plus possible après Nice Parking,

Dans le sens Gare Routière-Aéroport, la prise en charge à ces arrêts n'est possible qu'à destination de Nice Parking, Arénas et Aéroport.

Nice Parking est utilisé par les employés municipaux comme parc relais, avec un abonnement spécial, avant de prendre la ligne 98.

Fréquence de la desserte : la ligne est cadencée à 20' sauf entre 6h00 et 7h00. L'amplitude va de 6H00 à 21h55 (départ Aéroport) et l'itinéraire est fixe.

Le service est assuré au moyen des bus urbains, sans aménagements spécifiques.

Les arrêts sont matérialisés et les titres de transport sont ceux du réseau

Les arrêts sont matérialisés et sont les mêmes que ceux de l'exploitant urbain. Un logo identifie ceux desservis.

Au plan tarifaire, le titre est vendu à l'unité au prix de 23F. La correspondance avec le réseau de transport public urbain est possible pour les utilisateurs des titres touristiques émis par la SEMIACS (SUN PASS) à 25F. Il n'y a pas de tarifs spécifiques A/R.

### Le matériel

Le service est assuré au moyen de bus standards équipés d'aménagements spécifiques : racks à bagages, climatisation.

### La ligne 99, Ligne Directe Aéroport - Gare SNCF



La convention entre la SEMIACS et l'ANT a pris effet le 3/07/2000. C'est une convention aux risques et périls, sans aucune compensation financière. Elle prend fin au 31/12/2001 mais peut être reconduite jusqu'au 31/12/2002 sous réserve que le contrat principal de la SEMIACS avec l'autorité urbaine soit lui même prolongé. Elle a été attribuée au moins disant du tarif voyageur, et la SNCF était demandeur.

La ligne est longue de 8.9 km et dessert les terminaux 1 et 2 d'une part, la Gare SNCF d'autre part, sans arrêt intermédiaire.

Fréquence de la desserte : la ligne est cadencée à 30', de 8h00 à 20h00.

L'itinéraire est fixe, et emprunte la voie rapide dite Autoroute Urbaine Sud (AUS).

Les arrêts sont matérialisés et les titres de transport sont ceux du réseau

Il n'y a pas, sur le plan tarifaire, de possibilités de correspondance avec le réseau de transport public urbain (l'autorité organisatrice ne versant pas de compensations tarifaires comme dans le cas de la ligne 98)

C'est un tarif unique de 23 F (identique à celui de la ligne Nice Direct).

### Le matériel

Ce sont des Bus urbains (Type GX 217) surbaissés, climatisés, avec rack à bagages, et d'une capacité de 23 places assises.

### **L'offre de transport public vers d'autres pôles urbains**

(sources : Conseil Général, Bus Var Mer, Conseil Régional)

#### **Bus Var Mer**

A l'ouest de Nice (du Var), il existe un autre périmètre de transport urbain, correspondant au SIVU Transport Bus Var Mer et représentant 80 000 hb : Domicilié à Saint-Laurent-du-Var, 11 communes y participent (1) . Seule Cagnes n'y a pas adhéré et se trouve donc en situation isolée sur ce secteur à l'ouest du Var.

Un réseau urbain a été créé et plus récemment, le 1<sup>er</sup> septembre 2000, une ligne spécifique à destination de l'aéroport.

### Le cadre contractuel

Il y a eu un accord avec la ville de Nice dont le PTU englobe l'aéroport et une demande de dérogation préfectorale, dans la mesure où ce type de ligne entre deux PTU relève normalement selon la LOTI du Conseil Général. Malgré l'arrêté de dérogation pris par la préfecture, le Conseil Général a assigné Bus Var Mer au tribunal administratif.

La ligne créée fait partie intégrante du réseau urbain, c'est donc la tarification urbaine qui s'y applique. Elle a été attribuée à un exploitant selon une procédure de marché public, de même que les autres lignes du réseau où se retrouvent Transdev, CGEA et, pour l'aéroport, les transports Broch.

Le contrat arrivera à échéance fin 2003, date qui permettra un renouvellement global et une attribution unique de l'ensemble du réseau urbain.

Le SIVU est le seul financeur de ce service.

(1)St Laurent du Var (24 426 hb), La Colle sur Loup, Bouyon, Carros, Gattières, La Gaude, Le Broc, Saint Jeannet, Vence (15330 hb) et Villeneuve-Loubet (11539 hb)

**Transporteur et caractéristiques techniques du service**

La société exploitante est Transports BROCH

**Fréquence de la desserte**

La ligne n'est pas réellement cadencée mais offre en moyenne un bus par heure. (premier départ aéroport à 8h29, dernier départ à 19h15).  
L'itinéraire est fixe

Les arrêts sont matérialisés et les titres de transport sont ceux du réseau. Un emplacement est affecté à la ligne au Terminal 2 (uniquement). Entre les deux terminaux, il y a nécessité d'utiliser la navette interne aéroport.

Le tarif est celui du réseau urbain Bus Var Mer, soit 7.20 F l'aller. Les titres peuvent être achetés à l'aéroport.

**Le matériel**

Le service est assuré au moyen de véhicules de moyenne et grande capacité Van Hool, de type suburbain (offrant plus de places assises qu'un véhicule urbain). Ils sont âgés de 2 à 5 ans. Ils ne sont pas équipés d'aménagements spécifiques

**La clientèle**

Le service est récent et débute, semble-t-il, assez lentement. Les perturbations liées aux travaux sur l'aéroport de Nice l'expliquent peut-être en partie.

Aucune enquête préalable à la mise en service n'avait été réalisée. Mais le service se justifiait par une carence de l'offre, il était donc "réclamé" mais non estimé. La CCI était également demandeur, du fait du nombre limité de places de stationnement en parcs publics. Par ailleurs, il y a beaucoup de salariés du site aéroportuaire habitant St-Laurent-du-Var et les communes du SIVU.

À titre de comparaison, un trajet équivalent en taxi coûte 300F.

### Lignes du Conseil Général

L'ensemble des lignes de transport public que le Conseil Général a conventionnées avec les différents transporteurs sont exploitées sous l'appellation TAM (Transports des Alpes Maritimes).

Les services desservant l'aéroport (Terminal 1) et assurant au moins une dizaine de rotations correspondent aux lignes :

- 200 - 210 : Nice - Cannes, par RN et Autoroute (Rapides de Côte d'Azur)
- 110 : Nice Aéroport - Menton, direct par Autoroute (Rapides de Côte d'Azur)
- 500 - 501 : Nice - Grasse (SOMA)
- 230 : Nice - Sophia Antipolis (STCAR)



## NICE CÔTE-D'AZUR

### Fréquence de la desserte :

	Intervalle moyen (c = cadencée)	Amplitude départ Aéroport	Amplitude arrivée Aéroport
200 - 210 : Nice - Cannes	0h40	7h50 - 21h00	6h45 - 20h35
110 : Nice Aéroport-Menton	1h00 c	9h - 21 h	6h45 - 20h45
500 : Nice - Grasse*	1h00 à 1h30	9h00 - 19h42	7h10 - 20h10
230 : Nice - Sophia Antipolis	1h00	8h55 - 16h40	8h10 - 19h05

\*services du Lundi au Vendredi

Seule la ligne 110 peut être considérée comme cadencée, mais la ligne 200/210 offre également un bon niveau de service, les fréquences étant même plus élevées.

Les itinéraires sont fixes, les arrêts sont matérialisés, les matériels utilisés sont des cars de ligne classiques

**En termes de tarifs**, c'est une tarification à la distance qui s'applique. A titre indicatif, un trajet Aéroport - Cagnes sur Mer coûte 32 F (environ 10 km).

À plus longue distance :

Aéroport - Sophia Antipolis, 31 km, coûte 40F (280 F en Taxi),

Aéroport - Menton, 39 km, coûte 95 F (485 F en Taxi).

Il n'y a pas de correspondance avec le réseau urbain. Rappelons que normalement, les services non urbains n'effectuent pas de montée - descente dans le PTU, on ne peut donc pas monter dans un car TAM à l'aéroport pour descendre à Nice ville (et réciproquement). Il convient alors d'utiliser les lignes Nice Direct ou ligne 99 Directe SNCF.

## Lignes régionales

Dans la situation actuelle, les liaisons ferroviaires du réseau TER ne sont pas en mesure d'assurer réellement la desserte de l'aéroport, même si la gare de St. Augustin est à moins d'1 km des deux terminaux.

Il existe en revanche des Lignes Express Régionales, routières, dont certaines desservent directement l'aéroport :

- la n°26 - Nice-Hyères-Toulon, avec seulement deux services quotidiens (du lundi au samedi, assurée par Phocéens Cars)
- la n°27 - Nice-Aix en Provence-Marseille, avec 5 services quotidiens, assurée par Phocéens Cars.

Ces deux lignes n'ont certes pas les fréquences des lignes urbaines directes vers Nice mais elles illustrent bien la diversité de l'offre au départ de l'aéroport de Nice qui comprend beaucoup de destinations longue distance, interdépartementales.



## Autres lignes

Dans cette catégorie, nous plaçons des services dont les statuts sont divers.

- destinations internationales

- Aéroport - Gènes, par Vintimille (Société Phocéens Cars) propose deux liaisons quotidiennes, avec itinéraires et horaires fixes (14h30 - 19h45).

La tarification à la distance est, à titre indicatif de 100F pour Vintimille, de l'ordre de 130F pour Gènes (168F pour un A/R dans la journée).

- Aéroport - Cuneo - Savigliano ( Autolinee Allasia), direct par autoroute.

Cette ligne fonctionne sur vols programmés et sur réservation (pas d'horaire fixe)

Autres modes de transport

● Par mer

Aéroport - Cannes - St Tropez

Une navette effectue la liaison Aéroport - St Laurent du Var, puis une navette maritime dessert Cannes et St Tropez, 3 liaisons quotidiennes sont assurées.

Pour Cannes le prix est de 200 F (75 F si on prend un car de la société RCA, ou 390F en Taxi).

● En hélicoptère

A destination de Cannes, St Tropez et Monte-Carlo on trouve différentes sociétés offrant des services charter ou réguliers :

- Héli-inter, qui offre des départs toutes les 30' pour Cannes aéroport au prix de 370 F, pour une durée de trajet de 7',

- Nice-Hélicoptères offre le même service,

- Héli-Air Monaco offre du charter vers St Tropez et Monaco pour 370 F également.

Études et enquêtes

Dans l'ensemble, on ne dispose que de peu de données quantifiées pour appréhender l'usage du transport collectif. La variété de l'offre ne rend évidemment pas la mission facile et appréhender la part de marché passe aussi par des enquêtes spécifiques, distinguant les salariés du site aéroportuaire et les passagers.

Concernant les salariés, en Août 2000, le CETE Méditerranée a réalisé pour le Conseil Général une "estimation du covoiturage d'un site d'emploi : l'aéroport de Nice". Cette enquête permet de mieux connaître le profil des salariés (age, sexe, domicile), les modalités de leurs déplacements domicile travail.

En voici quelques résultats :

● 20% des entreprises, représentant 53% des emplois, accordent une aide kilométrique à leurs employés, favorisant ainsi l'aide à l'usage de l'automobile.

● Nice, St Laurent du Var et Cagnes sur Mer accueillent 61% des employés du site aéroportuaire. Au total les résidences se répartissent dans 45 communes des Alpes Maritimes et 3 communes du Var. A noter que les secteurs Nice Ouest et Nice Centre constituent à eux seuls près de 30% du total des personnels.

● 75% des salariés utilisent l'automobile et sont seuls à bord. On trouve seulement environ 4% de covoitureurs.

## NICE CÔTE-D'AZUR

### Les taxis

#### Organisation

8 communes disposent d'une commission communale :

Antibes, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Le Cannet, Grasse, Menton, Nice, Saint-Laurent du Var.

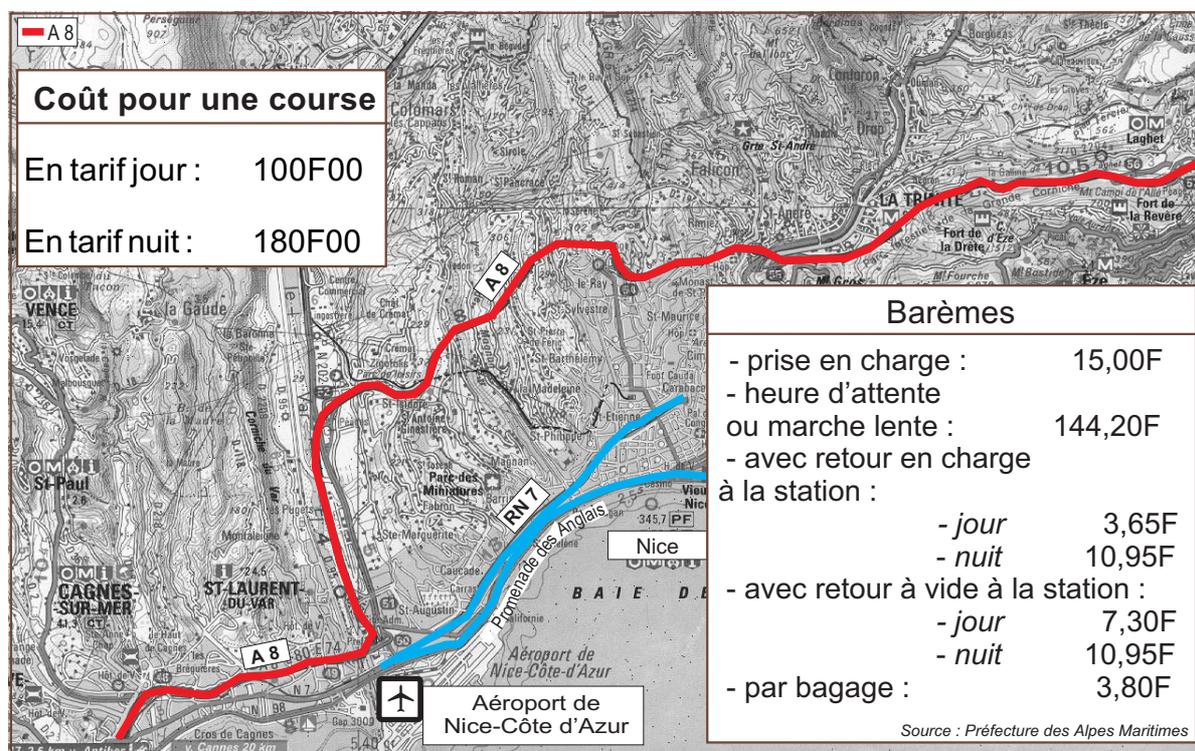
Le correspondant municipal pour cette commission est de Nice : Mme SPIZZO, chef de bureau.

Nombre de taxis autorisés : 983 pour le département, dont 401 taxis niçois.

Des aires de stationnement pour la prise en charge sont prévues aux Aérobares 1 et 2

Comme groupement de taxis, il y a la Chambre Syndicale des Maîtres-Cochers de la Ville de Nice.

#### Itinéraires de desserte



### La desserte de l'aéroport

Il y a 2 aéroports.

Actuellement, seuls les taxis de Nice disposent de conditions préférentielles.

Les taxis individuels des communes autres que Nice ont un accès, pose et dépose uniquement, sur un parking face à l'aéroport.

Nous n'avons aucune information concernant l'existence de liaison par taxi pour des employeurs spécifiques.

### Participation des taxis à d'autres activités

Aucun taxi ne participe à des services de transport public.

### Pour la desserte de la gare SNCF de Nice

15 emplacements sont réservés aux taxis

La gare peut-être desservie par d'autres taxis que ceux de la commune centre, mais uniquement pour la dépose.

Noter qu'à l'aéroport, le bureau des transports de la CCI remet des bons de transport valables pour un trajet taxi à somme fixe (indépendante de la durée du trajet) sur toute une gamme de destinations.

La Préfecture diffuse également un dépliant à destination des usagers: à la fois informatif et incitant l'utilisateur à vérifier la qualité du service et le tarif appliqué. En cas d'insatisfaction, un coupon "feuillet de réclamation" peut être adressé à la Préfecture.

**FEUILLET DE RÉCLAMATION**  
COMPLAINTS LEAFLET - REKLAMATIONSBLATT  
HOJA DE RECLAMACIÓN - FOGLIO DI RECLAMO  
БЛАНК ПРЕТЕНЗИИ

**Numéro du taxi :**  
Taxi number - Taxinummer - Numero del taxi  
Numero del taxi - Номер такси :  
■ ■ ■

**Votre réclamation :**  
Your complaint - Ihre Reklamation - Su reclamación  
Il vostro reclamo - Ваши жалобы :  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Vos coordonnées :**  
Your address - Ihre Personalien - Sus coordenadas  
I vostri dati - Ваши координаты :  
.....  
.....

**Téléphone :**  
Telephone - Telefon - Teléfono  
Telefono - Телефон :  
.....

Source : Préfecture

## Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte

L'aéroport de Nice Côte d'Azur est évoqué dans les Schémas Multimodaux de Services Transports et le Contrat de Plan à plusieurs titres.

### Sur un plan aéroportuaire

Le chapitre 1.3 relatif aux améliorations des services voyageurs (Schémas de services) affirme qu'il s'agit d' "adapter les principales plates-formes aéroportuaires régionales à la croissance du trafic aérien moyen courrier européen régulier, d'améliorer leur desserte terrestre et de réserver, si nécessaire, des extensions ou d'éventuelles nouvelles plates-formes, dans des conditions acceptables pour l'environnement"

Au chapitre 2.2 consacré aux enjeux multimodaux majeurs il est dit "Comme le font apparaître les prévisions de capacité des principaux aéroports régionaux français dans les 20 ans, d'après leurs développements possibles sur les sites actuels , ces plates-formes devraient avoir la capacité nécessaire pour accueillir la croissance estimée des trafics, à l'exception :

- de Nantes, qui présente un important déficit de capacité dans toutes les hypothèses de croissance,
- de Toulouse et de **Nice**, qui atteignent leurs limites de capacité à un horizon inférieur à 20 ans."

Et enfin, dans la partie 2.3 - objectifs et actions pour la desserte des territoires - on affirme qu'il faut "adapter à la croissance des trafics (essentiellement moyens courriers) les capacités des aéroports de Marseille, **Nice** et Montpellier (en tenant compte, particulièrement pour ce dernier, des problèmes environnementaux) ; étudier la pertinence de créer un nouvel aéroport dans les départements des Alpes-Maritimes ou du Var, en fonction des possibilités d'utilisation des sites existants, des possibilités de desserte ferroviaire et des contraintes géographiques et environnementales. S'il s'avère nécessaire, ce site devra être préservé"

La saturation de l'aéroport actuel est donc envisagée aux alentours de 2020 et un nouveau site doit donc être recherché.

Au Contrat de Plan, 4 MF sont consacrés à la recherche d'un nouveau site (2 MF État, 2 MF Région).

### Au plan de la desserte terrestre

Nice s'intègre aux projets de structuration des régions urbaines les plus importantes avec parmi les objectifs (1.3.7) des schémas de services :

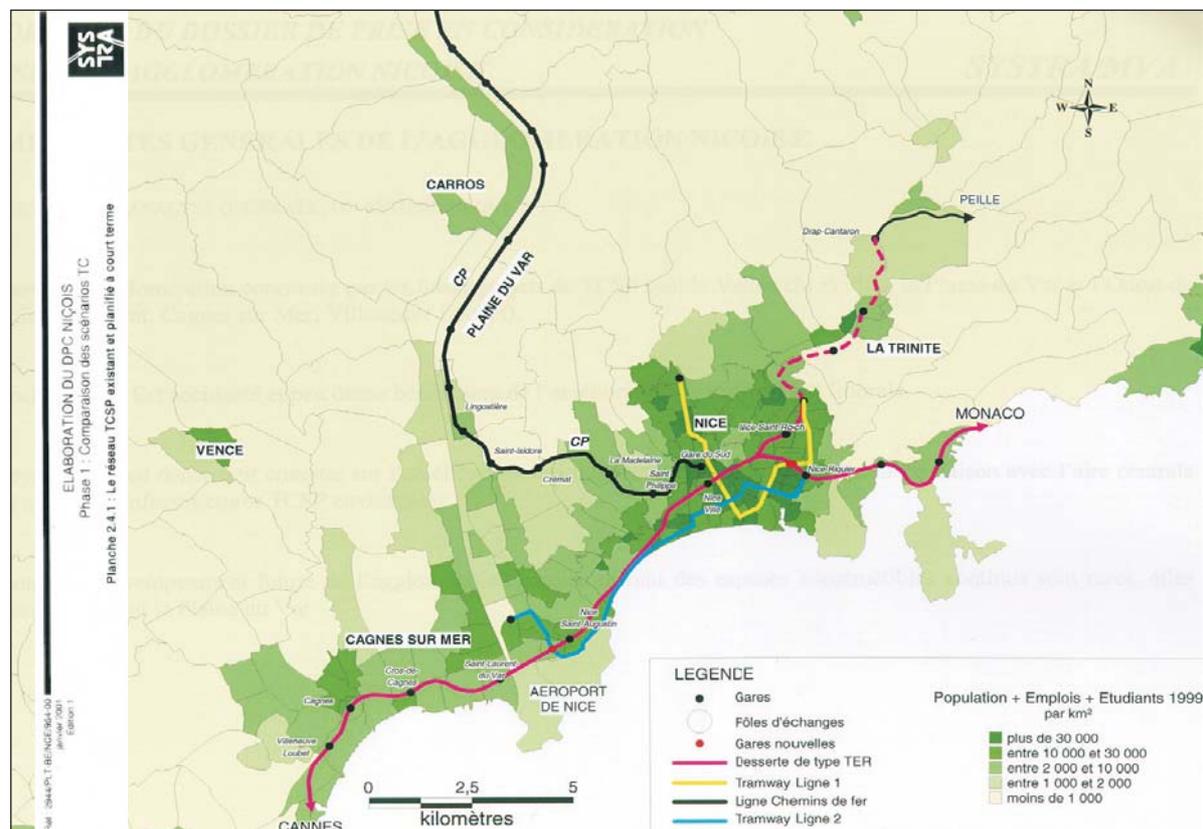
"Conforter ou créer un réseau de transport collectif intégré à l'échelle de ces régions urbaines, en valorisant les potentialités du réseau ferroviaire existant et en prévoyant les interconnexions avec les réseaux urbains (métro, tramway, bus), les grandes lignes ferroviaires et les aéroports".

## NICE CÔTE-D'AZUR

Enfin, dans le chapitre 2.2.5 - organisation des déplacements urbains et interurbains, il faut "*Favoriser les transports collectifs périurbains en site propre (tram/train, desserte cadencée entre villes voisines... )...en participant à l'aménagement d'infrastructures ferroviaires périurbaines des grandes métropoles et des réseaux de villes, en particulier ceux de Lille, Metz-Nancy, Strasbourg, Mulhouse-Bâle, Lyon, Marseille, Cannes-Nice, Nîmes-Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Caen-Rouen-Le Havre, Orléans-Blois-Tours*".

D'ores et déjà, dans le Contrat de Plan, des financements sont envisagés pour :

- . la liaison Cannes - Nice : 440 MF. Première section d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes sur Mer, dans la perspective d'offrir un cadencement à 10' sur toute la liaison,
- . la réouverture aux voyageurs de Cannes - Grasse pour 260 MF,
- . la modernisation de la ligne Nice Breil,
- . les pôles d'échange de St Augustin (SNCF/Aéroport) et St Angely (Gare SNCF Ville) : pour 225 MF.



La desserte de l'aéroport devrait donc bénéficier à terme :

- de l'arrivée du tramway (ligne 2) vers 2006/2007 sur le pôle d'échange de St Augustin (Site propre bus en un premier temps),
- du développement de la desserte cadencée TER sur St Augustin
- d'une liaison optimisée (hectométrique) entre ce nouveau pôle d'échange et les terminaux de l'aéroport.

**Le développement du stationnement sur l'aéroport**

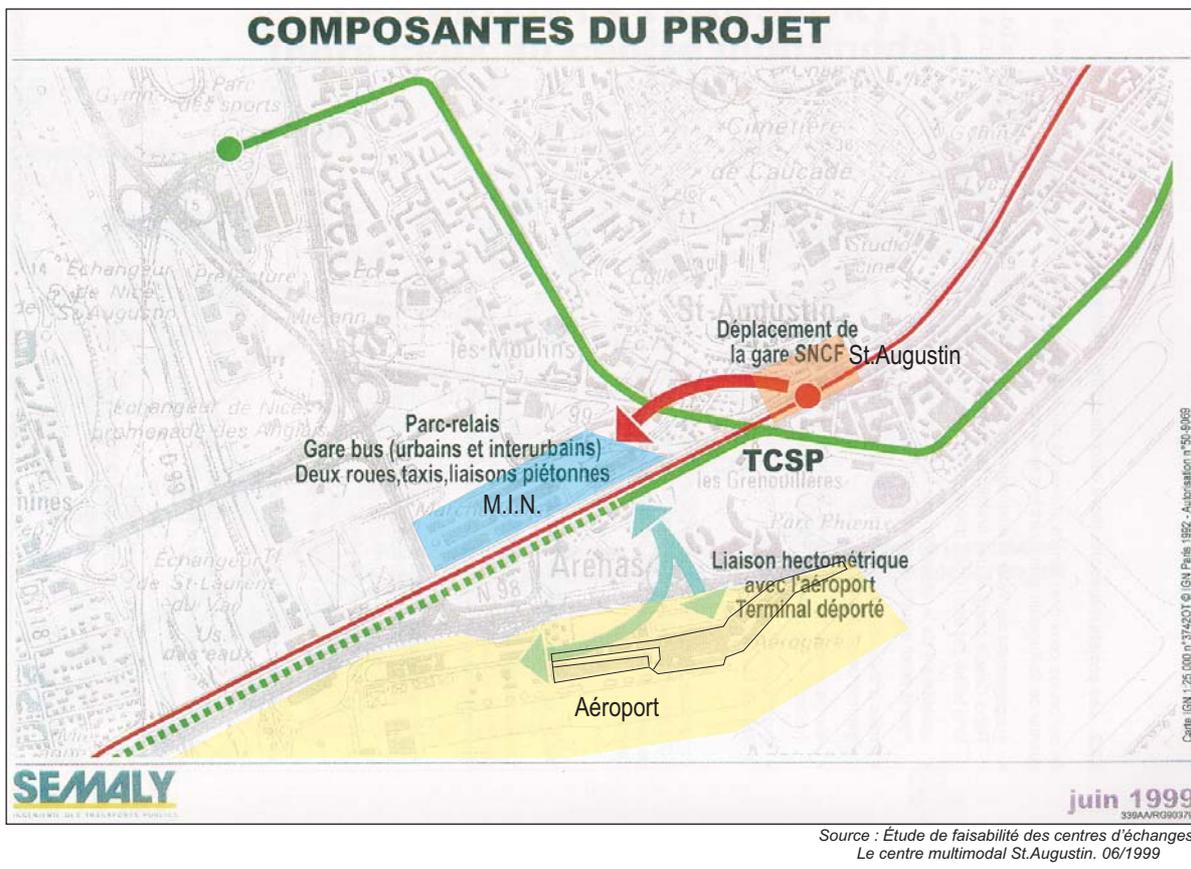
En matière de stationnement, après l'achèvement du nouveau parking en cours (2000 places) sur le terminal 2, la CCI envisage de transformer en silo le stationnement situé face à l'aérogare 1 (2000 places également) à l'horizon 2005.

**Les projets de desserte terrestre : le pôle d'échange St. Augustin**

Jusqu'à présent, l'absence d'intercommunalité sur l'agglomération niçoise a freiné le développement des projets de transport collectif. La création du syndicat mixte d'étude du TCSP (Conseil Général, Nice, St Laurent du Var, Cagnes, Villeneuve-Loubet) a favorisé la prise en considération du projet par le Ministre de l'Équipement en Novembre 1998.

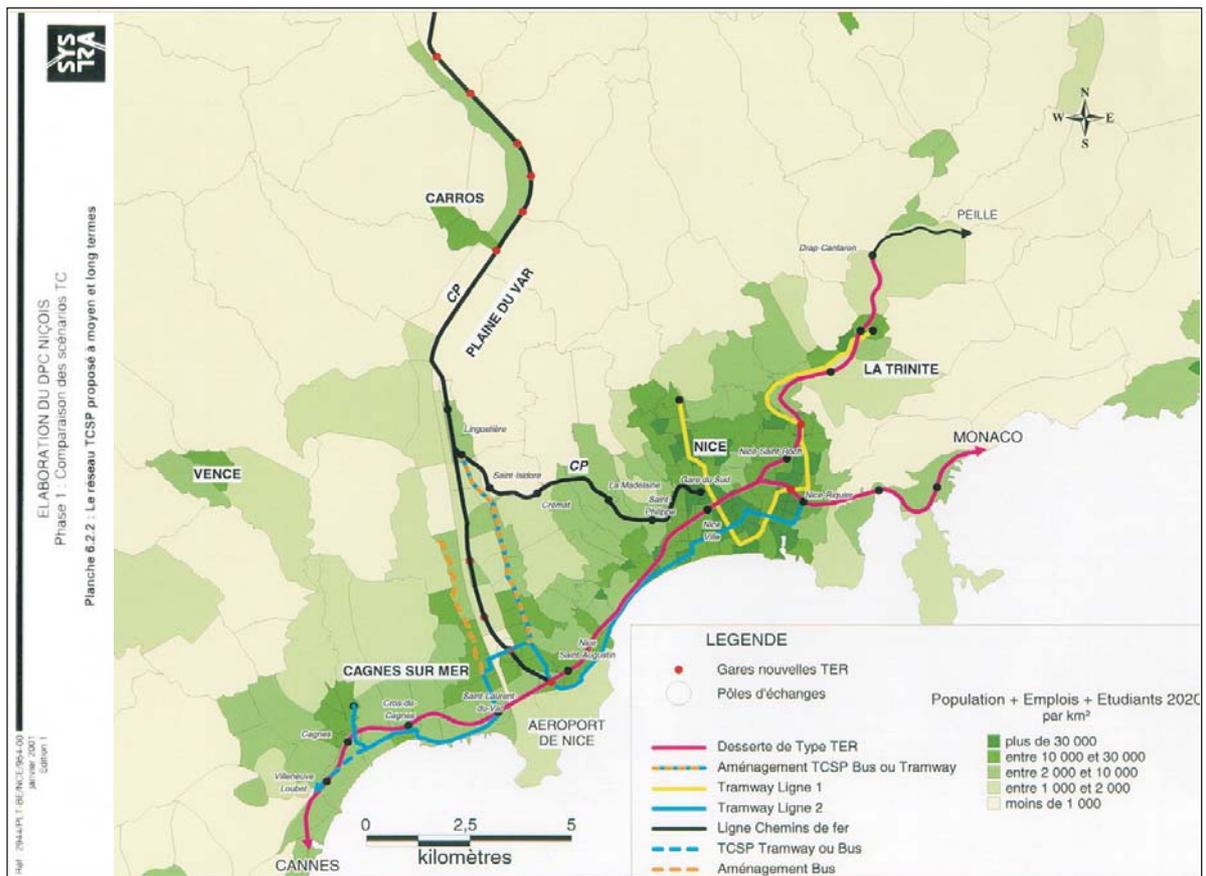
Le projet de TCSP comprend une première ligne de tramway (en U) sur Nice Ville, un site propre bus en cours de réalisation, appelé à se transformer en ligne 2 du tramway, desservant l'aéroport par la promenade des Anglais, via le pôle d'échange de St Augustin.

Pour réaliser ce pôle, il faut déplacer l'actuelle gare St Augustin vers l'ouest en vue d'une implantation sur des terrains appartenant actuellement au MIN, lequel doit être transféré, mais quand..? D'autres idées commencent à germer pour lever la contrainte MIN (réhaussement de la voie SNCF existante pour aménager le pôle en dessous...).



## NICE CÔTE-D'AZUR

A plus long terme, la desserte de l'aéroport pourrait aussi bénéficier du prolongement de la ligne 2 de tramway vers St Laurent et Cagnes sur Mer (nouveau franchissement du Var), d'une nouvelle liaison ferroviaire St Augustin - Plaine du Var et connexion aux Chemins de Fer de Provence (CP) à Lingostière.



Source : Élaboration du DPC pour le TSCP de l'agglomération Niçoise

**Contacts**

- DRE PACA : M. Jean-Pierre FOUQUET, Aménagement Territoire et Transports,
- DDE 04 (Nice) : Patrick GROS, Responsable de la Cellule Transports, et T. FOURNIER, Chef du Service des Bases Aériennes.
- Syndicat Mixte d'Etude du TCSP de l'Agglomération Niçoise : Mme Mireille MANTOT, Directeur (le syndicat réunit Nice, Bus Var Mer, Cagnes sur Mer, Conseil Général).
- Bus Var Mer : Mme BOUTAUD
- Mairie de Nice : M. LAURIER,
- Conseil Régional PACA : Mme Nathalie SIMON et M. Bernard ROCHE (pour les aspects plus directement liés à la SNCF),
- CCI / Aéroport : Mme Isabelle DEBERT, Responsable logistique du département, Cathy PASTERNAK, Service Marketing,
- SEMIACS / Concessionnaire Transport et stationnement : M. Dupeyrat,
- ADAM / Agence des Déplacements des Alpes Maritimes, Mme PEYRON ,
- Conseil Général, directeur Transports : M. Alain ROLLAND et M. Alain STOUFF, Chef du service d'études et prospective de déplacement.

**Documents**

- Contrat de Plan État-Région-PACA, volet transports,
- Enjeux et orientations des Schémas de Services Collectifs de Transport en région PACA, rapport de synthèse - septembre 1999 - DRE Service Aménagement du Territoire et des Transports,
- Etude de l'amélioration du schéma de circulation du Delta du Var et des accès à l'aéroport Nice - Côte d'Azur à l'horizon 2015,
- Elaboration du Dossier de Prise en Considération (DPC) du TCSP de l'agglomération niçoise, comité de pilotage du 21/02/01. Systra pour le Syndicat Mixte d'Etude du TCSP de l'agglomération Niçoise,
- Etude de faisabilité des centres d'échanges de l'agglomération niçoise et du centre multimodal de Saint Augustin - rapport final 06/1999 - SEMALY pour le Syndicat Mixte d'Etude du TCSP de l'agglomération Niçoise,
- Estimation du covoiturage d'un site d'emploi, l'aéroport de Nice, rapport d'étude phases 2 à 5, 08/2000 - CETE Méditerranée pour le Conseil Général des Alpes Maritimes,
- Convention relative à l'exécution de services réguliers urbains, ligne Gare SNCF de Nice-Ville - Aéroports T1 et T2 (ligne 99) entre la SEMIACS et A.N.T. (Auto Nice Transport), Juin 2000,
- Contrat pour la ligne aéroport / Nice Direct avec la desserte de Nice Parking et de l'Arenas (ligne n°98) entre la SEMIACS et A.N.T. (Auto Nice Transport), Mai 1993.