

---

# Contournement de Nice Etude socio-économique

## *Annexe – Comptes-rendus des entretiens*

---

*Préparé pour le compte de :*

**Direction ,Départementale de  
l'Équipement des Alpes Maritimes**

---

Annexe entretien N°. 07/C/2282  
Janvier 04

## Gestion du document

---

Titre du document: Annexe – Comptes rendus des entretiens

Numéro Projet MVA : 07/C/2282

Titre du Projet : Contournement de Nice Etude socio-économique

Référence du document : C2282 Rapport diagnostic

Nom et Répertoire : L:\projets\C2282\Annexe Entretien.doc

### Contrôle du document

---

Auteurs principaux : Sébastien Mercier

---

Revu par : Alexandre Bréèrette, Sabrina Niutti

---

### Date de parution

V1. mardi 13 janvier 2004  
V1. mercredi 14 janvier 2004

### Distribution

MVA Limited (France)  
DDE 06

# Sommaire

---

Chapitres	Pages
1 Introduction .....	6
2 Annexe 1 : entretiens auprès des acteurs locaux .....	7
2.1 Liste des acteurs rencontrés .....	7
2.2 Direction Départementale de l'équipement 06.....	9
2.3 Conseil Général du Var.....	13
2.4 Syndicat Mixte Méditerranée Alpes (SYMA) .....	18
2.5 Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grasses – Antibes (STGA) .....	25
2.6 Aéroport de Nice Côte d'Azur.....	29
2.7 CCI – Direction des ports.....	31
2.8 Escota .....	37
2.9 SNCF.....	42
2.10 Chemins de fer de Provence .....	45
2.11 Chambre de Commerce et d'industrie des Alpes–Maritimes ..	47
2.12 ZI de Carros .....	55
2.13 Comité Régional du tourisme Riviera Côte d'Azur.....	59
2.14 Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur .....	65
2.15 Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur (2).....	68
2.16 Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence.....	71
2.17 Communauté de la Riviera Française .....	75
2.18 Ville de Cannes .....	78
2.19 Commune de Cagnes–sur–Mer.....	86
2.20 Commune de Villeneuve–Loubet .....	90
3 Annexe 2 : enquête auprès des entreprises .....	94

3.1	Liste des entreprises rencontrées en face à face .....	94
3.2	TRAM – Santa Azur – Cars Phocéens .....	95
3.3	Unité Transports Sanitaires du CHU de Nice .....	99
3.4	Mathez.....	101
3.5	Compagnie Générale COGEFILOG .....	104
3.6	Carrefour .....	106
3.7	Legrand .....	109
3.8	IBM .....	112

# 1 Introduction

---

1.1.1 Le présent rapport pour objet la présentation des comptes rendus des entretiens réalisés dans le cadre de l'étude socio-économique du contournement de Nice.

1.1.2 Deux séries d'entretiens ont été réalisées :

- Les entretiens auprès des acteurs locaux, dont le but était d'avoir une meilleure connaissance des problématiques du territoire, des enjeux et des attentes par rapport à la réalisation de cette nouvelle infrastructure est-ouest dans le département des Alpes-Maritimes ;
- Les entretiens auprès des entreprises qui ont permis de valider le questionnaire envoyé électroniquement aux entreprises dans le cadre de l'enquête internet qui a été menée au cours de la présente étude. L'objet de cet enquête était de mieux connaître le fonctionnement des entreprises et l'impact que peut avoir la réalisation du projet sur leur fonctionnement.

1.1.3 L'ensemble des entretiens décrits aux chapitres 2.1 et 3.1 ont fait l'objet d'un compte-rendu transmis pour validation aux personnes interrogées. Le présent rapport rapporte uniquement les comptes-rendus qui ont été validés.

## 2 Annexe 1 : entretiens auprès des acteurs locaux

---

### 2.1 Liste des acteurs rencontrés

2.1.1 La liste suivante présente les organismes rencontrés dans le cadre des entretiens auprès des acteurs locaux :

- ***L'état et les conseils (4 entretiens) :***
  - Direction Départementale de l'équipement ;
  - Conseil Régional PACA (*CR non validé*);
  - Conseil Général du Var ;
  - Principauté de Monaco (*CR non validé*);
- ***Les transports (10 entretiens) :***
  - Agence des Déplacements des Alpes–Maritimes (ADAM) (*CR non validé*);
  - Syndicat Mixte Méditerranée Alpes (SYMA) ;
  - Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes – Le Cannet – Mandelieu la Napoule (*CR non validé*);
  - Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grasses – Antibes (STGA) ;
  - Aéroport de Nice Côte d'Azur ;
  - CCI – Direction des ports ;
  - Escota ;
  - SNCF ;
  - Chemins de fer de Provence ;
  - FNTR (*CR non validé*);
- ***Les entreprises et le développement du territoire (5 entretiens) :***
  - Chambre de Commerce et d'industrie des Alpes–Maritimes ;

- ZI de Carros ;
- SAEM Sophia–Antipolis Côte d’azur (*CR non validé*);
- Côte d’Azur Développement (*CR non validé*);
- Comité Régional du tourisme Riviera Côte d’Azur ;
- ***Les communautés d’Agglomération (5 entretiens) :***
  - Communauté d’Agglomération de Nice Côte d’Azur (1) (*CR non validé*);
  - Communauté d’Agglomération de Nice Côte d’Azur (2) ;
  - Communauté d’agglomération Pôle Azur Provence ;
  - Communauté d’Agglomération de Sophia–Antipolis (*CR non validé*);
  - Communauté de la Riviera Française (CARF) ;
- ***Les communes (13 entretiens) :***
  - Ville de Cannes ;
  - Ville de Nice (*CR non validé*);
  - Ville de Saint Laurent du Var (*CR non validé*);
  - Commune d’Antibes – Juans–les–Pins (*CR non validé*);
  - Commune de Cagnes–sur–Mer ;
  - Commune de Carros (*CR non validé*);
  - Commune de Menton (*CR non validé*);
  - Commune de Tourette–Levens (*CR non validé*);
  - Commune de la Trinité (*CR non validé*);
  - Commune de Valbonne (*CR non validé*);
  - Commune de Vence (*CR non validé*);
  - Commune de Villefranche–sur–Mer (*CR non validé*);
  - Commune de Villeneuve–Loubet.

## 2.2 Direction Départementale de l'équipement 06

Date : le 30 octobre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteurs :

- M Unterreiner, directeur adjoint infrastructure et transport

### La problématique du contournement de Nice

- Le projet de contournement de Nice ne constitue pas une reprise des différents projets qui ont été étudiés jusqu'à présent. L'objectif est de proposer et de finaliser un nouveau projet permettant de résoudre les problèmes de sécurité et de dysfonctionnements actuels.
- Ce nouveau projet s'inscrit dans le cadre d'une liaison est-ouest, dont le projet de DTA fixe les limites extrêmes : Antibes à l'ouest et la Turbie à l'est.
- Deux objectifs doivent guider l'élaboration du projet :
  - La partie à l'est du Var qui sera sous maîtrise d'ouvrage de l'état répond principalement aux problèmes de sécurité (tunnels, transport de matières dangereuses) liés à l'autoroute A8 sur la section de contournement de Nice ;
  - La partie à l'ouest du Var dont la maîtrise d'ouvrage n'est pas définie répond aux problèmes de capacité de l'autoroute A8 sur la section Antibes-Var qui est saturée par le trafic local surtout à l'entrée sur Nice et au franchissement du Var.
- A l'est trois solutions sont retenues :
  - Des aménagements sur place ;
  - Un contournement court (Vallée du Var - Nice est) ;
  - Une solution longue (Vallée du Var - Turbie).

- A l'ouest, trois solutions sont aussi retenues :
  - Un contournement autoroutier court ;
  - Un contournement autoroutier long ;
  - Une liaison intercommunale (LIO) pour assurer une desserte locale (une solution en tunnel pourrait être retenue.)
- L'étude du contournement de Nice doit être réalisée dans le cadre d'une réflexion plus globale sur les traversées du massif alpin, l'A8 à la frontière supportant un trafic frontalier du même ordre que les 2 tunnels du Fréjus et du Mont Blanc. Les constats faits dans le cadre de l'observatoire des déplacements à travers les Alpes du Sud montrent :
  - L'importance des échanges transfrontaliers ;
  - des points d'échanges limités (Vintimille, Col de Montgenèvre, Fréjus, Mont Blanc)
  - la place prépondérante de Vintimille dans les échanges transfrontaliers.

#### Les enjeux autour du contournement de Nice

- Les caractéristiques hétérogènes de l'infrastructure (passage successif à 2X2, 2X3 et 2X4 voies) rendent l'autoroute A8 peu lisible.
- Aujourd'hui, l'A8 est le seul axe de transit dans les Alpes Maritimes ce qui peut avoir des répercussions lourdes. Ainsi, lors de sa fermeture lors d'un éboulement à Menton, le trafic fut dévié sur la RN7 et la RN98 avec un fort impact sur les riverains et une gestion de la circulation très difficile.
- La zone d'étude définit dans la DTA se limite au secteur Antibes–La Turbie. A l'ouest, il paraît difficile de se raccorder plus loin. Cela nécessiterait un contournement situé beaucoup plus au nord, au niveau de Cannes–Mandelieu et donc un investissement beaucoup plus lourd. A l'est, il apparaît intéressant de pouvoir desservir la

vallée du Paillon avec le plateau Tercier si celui-ci se développe et de se connecter directement avec Monaco.

- L'approche de l'étude doit être multimodale. Cependant on constate que le trafic de transit, qui est minoritaire, est difficilement transférable sur un autre mode tandis que pour le trafic local, qui est majoritaire, les reports sont possibles. A ce titre, il est nécessaire en complément du projet de contournement de continuer à développer les TC (TER, réseaux tramway, bus) sur l'ensemble du littoral.
- Concernant le transit, les alternatives sont la voie ferrée mais le TGV devrait s'arrêter à Nice même si les études porteront jusqu'à Vintimille, et la voie maritime qui a un impact très limité au niveau du port de Nice. A titre anecdotique, l'hélicoptère peut être un moyen de transport alternatif (liaisons Cannes-Nice-Monaco) pour une part minime des usagers.
- La nouvelle infrastructure pourrait être dédiée au trafic de transit en limitant les points d'échange à la vallée du Paillon et à la plaine du Var. L'autoroute A8 pourrait être alors aménagée en autoroute à vocation urbaine mais en restant payante.
- Le projet de DTA définit les zones de développement futur (habitat, zones d'activités, etc.). Les SCOT et PLU devront être compatibles avec la DTA. Ceci devrait permettre de limiter l'étalement urbain qui pourrait être craint suite à la mise en service d'une infrastructure dans le moyen pays. De manière générale, l'habitat proposé est un habitat de type résidentiel avec des bâtiments de faible hauteur pour répondre à la demande croissante de vivre en villa plutôt qu'en immeuble collectif.

#### Les projets

- La nationale RN202bis permettra une desserte locale de la vallée du Var (zones industrielles, zones d'habitats).

- Le projet TGV Côte d'Azur et le contournement de Nice sont des infrastructures qui répondent à des besoins différents. L'objectif premier du contournement est d'assurer au trafic de transit des conditions de circulation sûres et fluides.
- La ligne Digne-Nice des Chemins de Fer de Provence est l'objet d'un plan de modernisation dont l'objectif est d'améliorer la desserte périurbaine et au-delà la desserte interurbaine. L'essentiel des crédits est consacré pour le moment à des travaux de remise à niveau suite aux détériorations de la ligne.
- Plusieurs autres projets de transports collectifs ont été annoncés :
  - une desserte périurbaine type tram-train (Conseil Général);
  - un développement de l'offre TER (Conseil Régional) avec une connexion sur le pôle d'échange de St Augustin (inscrit au contrat de plan) et à la gare d'arrivée du futur TGV.

## 2.3 Conseil Général du Var

Date : le 02 décembre 2003

Lieu : Toulon

Interlocuteur :

- M Pruvost, Directeur Général Adjoint des Services
- M Brémond, Directeur Général Adjoint de l'Aménagement du Territoire

### Présentation du territoire

- En limite des Alpes–Maritimes, le canton de Fayence est le plus peuplé compte environ 20 000 habitants. La commune de Fayence souffre de déficit en matière de logement (fort taux de logements locatifs saisonniers) et les personnes vont se loger à Draguignan ou Fréjus. Située dans le même secteur, la zone d'activité de Montauroux se développe.
- L'est du département se développe, et les contraintes en termes de foncier (terrains agricoles, terrains inondables) augmentent aussi bien pour les entreprises que pour le logement.
- Le département du Var est un des premiers départements forestiers de France mais ne tire pas de revenus de l'activité du bois. Le coût de l'hectare de forêt dans le Var est anormalement cher (approche spéculative).
- Actuellement, on constate de plus en plus des délocalisations d'entreprises de Cannes et Grasse dans les secteurs de Fayence et Fréjus.

### Les transports

#### LE RESEAU ROUTIER

- Parallèlement à l'A8, 3 liaisons routières existent entre le Var et les Alpes–Maritimes : la N7, la N98 et la D562 entre Draguignan et Grasse. Sur le littoral, la corniche de l'Esterel est un itinéraire touristique très apprécié.

- Actuellement, le temps de parcours Toulon–Nice est d'environ 2h.
- Mis à part le trafic de transit, on note une utilisation de l'autoroute entre Toulon et Cuers pour des migrations pendulaires.

#### **LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

- L'axe du littoral assure plusieurs dessertes (Fret +GL +TER) et son exploitation est soumise à des règles de priorités (GL puis Fret puis TER). Cet axe est aujourd'hui saturé, notamment dans le secteur de Toulon pour ce qui concerne le département du Var.
- Aujourd'hui, contrairement aux liaisons Toulon–Marseille qui offrent un bon niveau de cadencement (trafic pendulaire important sur cet axe), les liaisons vers l'est depuis Toulon restent médiocres.

#### **L'AEROPORT DE HYERES**

- Suite aux difficultés rencontrées par la production florale de Hyères, le volume fret de l'aéroport a diminué.
- Air France a stabilisé son activité tandis que Aéris a arrêté son activité.
- L'aéroport assure des liaisons nationales internes, et une liaison vers Lyon est à l'étude pour prendre le relais du « Hub » de Clermont-Ferrand.
- Actuellement, le trafic passagers s'élève à 700 000 à 800 000 voyageurs par an, sachant que l'équilibre de l'aéroport se situe autour de 1 000 000 de voyageurs et que sa capacité maximale est de l'ordre de 1 500 000 passagers par an.
- Le trafic aérien se partage entre les aéroports de Marseille pour la frange ouest du département et de Nice pour l'est. Ainsi, l'agglomération toulonnaise génère 1 000 000 de passagers par an qui vont à Paris via Marseille, grâce à des horaires adaptés pour faire un aller-retour dans la journée. L'aéroport de Nice de par sa dimension internationale demeure un point d'entrée privilégié pour le département.

#### **LE PORT DE TOULON**

- L'activité du port a changé de nature durant ces dernières années. Il accueille aujourd'hui des navires militaires de haute technologie (Charles de Gaulle, sous-marins nucléaires, etc.). L'arsenal compte

aujourd'hui environ 2 300 personnes, dont principalement des techniciens de haut niveau. L'activité devrait augmenter en 2006-2007 avec le grand carénage du Charles de Gaulles.

- L'activité de croisière est en essor (escale à Toulon et St.-Tropez). Moyennant une meilleure desserte (avion et fer), Toulon pourrait voir son trafic croître (départ de croisière). Le port étant situé en centre-ville, la croisière génère beaucoup d'activité économique aux alentours.
- Les liaisons ferry (Corse, Sardaigne, Tunisie) connaissent des croissances fortes (+30%), et le port de Toulon reste bien positionné pour le trafic vers la Corse.
- Concernant l'activité fret, on constate un nombre important de camions qui transitent par le port de Toulon pour se rendre en Italie via la Corse (ferry). Cependant, l'activité fret reste une activité mineure du port de Toulon-Brégaillon.
- Une expérience de cabotage entre Toulon et Livourne a été menée par un transporteur privé. Ce projet pourrait être relancé avec le trafic de voitures neuves.

#### **LES RELATIONS AVEC L'ITALIE**

- De manière générale, on constate l'absence de lien favorisant les relations avec l'Italie :
  - ❑ Les liaisons aériennes directes entre l'Italie et la région PACA sont très peu développées (4 vols sur 5 passent par Paris) ;
  - ❑ Les niveaux de services offerts par le train restent peu commodes ;
  - ❑ L'A8 connaît des problèmes de saturation, et son tracé (notamment sur le contournement de Nice) est peu favorable au transit PL.
- Ainsi, l'émergence du bloc de l'arc latin devrait permettre d'améliorer ces liaisons.
- Avec l'Allemagne, l'Italie est le premier pays d'exportation pour le département du Var.

#### **Les projets**

- La liaison RD 100 entre Les Adrets et Fayence (horizon 2005–2006) aura une vocation économique.
- En attendant l'arrivée de la LGV (projet à 20 ans), la ligne Carnoules–Gardanne pourrait être utilisée pour une desserte fret moyennant certains aménagements (traversée de zones urbaines, trois passages à niveau dangereux). Mais les populations locales y sont hostiles.
- L'intérêt du projet de LGV est la desserte de l'arc latin, et non la desserte Paris–Nice. Le Var souhaite une desserte (possibilité d'implanter une gare TGV dans la plaine de Cuers), sachant que certains services pourront desservir la gare de toulon.
- Les alternatives à la route (LGV, cabotage maritime) doivent être étudiées afin de montrer leur nécessité.
- Des réflexions doivent être menées sur des liaisons TC départementales et interdépartementales (vers Grasse et Cannes).
- L'utilité publique du cabotage maritime nécessite d'être montrée. En ce qui concerne Toulon, il reste handicapé par le tracé de la côte (contournement du Cap Sicié à l'ouest et de la Presqu'île de Giens à l'est). Actuellement, des navettes maritimes desservent la rade de Toulon (1 million de voyageurs par an), mais ces services bénéficient d'un plan d'eau protégé. Une tentative de navette maritime avait été effectuée entre Nice et St.–Tropez, mais avait été handicapée par des temps de transit trop longs entre l'aéroport et l'embarcadère.
- Le département a longtemps eu une attitude défensive face aux velléités hégémoniques des territoires voisins. Aujourd'hui, son développement nécessite de favoriser les liens avec ces territoires.
- Le port de Toulon est souvent considéré comme le déversoir du port de Marseille. Avec le développement du trafic fret, le port doit se développer avec comme objectif à terme de pouvoir traiter 6 bateaux simultanément, dont 2 en chargement par grue. Les infrastructures existantes permettraient de développer du ferroutage.
- L'idée d'une grande plateforme aéroportuaire à vocation intercontinentale dans la plaine des Maures (zone protégée par Natura 2000) n'est pas soutenue par le département du Var : essentiel du trafic en correspondance, donc pas d'impact économique pour le Var, et forte nuisance sur l'environnement (nuisances sonores, etc.).

- Il n'existe pas de projet de développement des petits aérodromes. Un projet d'héliport à Grimaud est à l'étude pour réduire les nuisances sonores sur la commune de St.-Tropez.
- Plusieurs zones d'activité sont en projet à l'est du Var :
  - ❑ Une zone d'activité au niveau de l'échangeur de l'A8 de Fréjus-Capitou : cette zone de 100-120 hectares, initiée par la communauté de communes de Fréjus - St.-Raphaël, devrait réunir des activités logistiques, du tertiaire et des logements. Les premiers aménagements devraient être réalisés en 2005-2006 pour une réalisation complète d'ici une dizaine d'années ;
  - ❑ Une zone d'activité de 15-20 hectares aux Adrets : cette zone serait dédiée à la chimie fine en relation avec le pôle Grassois et pourrait être étendue ;
  - ❑ Un projet de zone dans la plaine de Fayence.

### **Le contournement de Nice**

- L'autoroute A8 ne connaît pas de problème de saturation dans la traversée du Var. Ainsi un contournement à partir du Var n'apparaît pas nécessaire.
- L'impact du contournement de Nice pour le département du Var se limitera à une amélioration de l'accès à Nice et à l'Italie
- Le problème du financement public doit être abordé, notamment au regard de la multiplicité des projets (LGV, contournement, cabotage).
- Ce projet s'inscrit dans la problématique du désenclavement des Alpes, dans laquelle le projet du tunnel de Montgenèvre (10 fois moins cher que le Lyon-Turin) est actuellement relancé par le CESR, et pour lequel des études sont prévues au contrat de plan.

## 2.4 Syndicat Mixte Méditerranée Alpes (SYMA)

Date : le 30 octobre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteurs :

- M Patrick GROS, Directeur

### Présentation du SYMA et de la ligne Digne–Nice

- Le SYMA est un établissement public qui regroupe 5 collectivités locales (Conseil Régional PACA, Conseil Général 06 et 04, les villes de Digne et Nice), la ville de Nice devant être remplacée par la CANCA.
- En 72, l'état a concédé pour 99 ans la ligne Nice–Digne au SYMA. Devenu autorité organisatrice des transports sur cet axe, le SYMA fait exploiter la ligne, assure son entretien et une partie du plan de modernisation (50% sont pris en charge par l'état).
- La ligne Nice–Digne est la dernière ligne en France exploitée sous ce régime (l'autre ligne était la ligne des Chemins de fer Corse). Cette ligne à voie métrique a été construite suite au développement industriel du 19<sup>ème</sup> siècle (1892). L'infrastructure de la ligne et ses nombreux ouvrages d'art constituent un patrimoine exceptionnel.
- La ligne assure à la fois une desserte interdépartementale d'aménagement du territoire (4 allers–retours quotidiens entre Nice et Digne) et une desserte périurbaine (20 allers–retours entre Nice et Carros) avec desserte de la zone industrielle et du Nord–Ouest de l'agglomération (lycée, etc.).
- La fréquentation actuelle de la ligne est d'environ 400 000 voyageurs par an, constituée à 50% de voyageurs périurbains et à 50% de voyageurs entre les différentes communes desservies par la ligne (cabotage ou de bout en bout).

- La ligne offre des niveaux de services compétitifs par rapport à la route : 3h30 et bientôt 2h40 (après réalisation du programme de modernisation) contre 2h30 pour la route. Les itinéraires routiers alternatifs sont la RN 202 (axe d'aménagement du territoire) et l'autoroute. Ces deux itinéraires offrent des temps de parcours équivalents. La 202 constitue un itinéraire plus direct (100km en moins) et moins cher face à une autoroute qui offre une infrastructure plus sûre.

#### Les projets autour de la ligne Digne-Nice

- Le SYMA travaille avec la CANCA pour intégrer la ligne dans le réseau de transport de l'agglomération niçoise en proposant une utilisation mixte de l'infrastructure (tram/train).
- Prolongement de la ligne jusqu'à St Auban (Digne – St Auban) avec connexion avec le Réseau Ferroviaire Français.
- Prolongement de la ligne Lingostière – St Augustin avec organisation d'un échange CP / SNCF au niveau du CENSA.
- La rénovation de la ligne est en cours pour assurer le transport de fret à l'échelle interdépartementale. La réouverture de la ligne aux transports des marchandises est envisagée, notamment dans le cadre de 2 projets (déblais de la ville de Nice, transport de Mâchefer produit par les sites de Monaco, Antibes, etc.).
- La ligne a une forte vocation touristique et sa fréquentation pourrait être multipliée par 2 ou 3.

#### Le territoire

- Historiquement, la ville de Nice était tournée vers l'Italie depuis sa réunification récente avec la France (150 ans), la ville s'est développée vers l'ouest (la vallée du Var et au delà).

- Aujourd'hui, on constate un rééquilibrage de la population entre l'ouest et l'est du Var.
- La pression foncière et les loyers élevés sont à l'origine de l'étalement urbain dans les Alpes Maritimes.
- De manière générale, les conditions de circulation sont acceptables dans le département. Elles se dégradent à la hauteur de la première couronne de Nice et des autres centres urbains lorsqu'on veut accéder au centre de la ville.

#### Le trafic sur l'autoroute A8

- Aujourd'hui, l'autoroute A8 assure avec la RN7 et la RN98 l'ensemble des liaisons est-ouest dans le département des Alpes-Maritimes. L'absence d'itinéraires de délestage peut dans certains cas être problématique (exemple de l'effondrement du Casino qui a bloqué l'ensemble de l'agglomération).
- L'A8 est constamment à la limite de saturation aux heures de pointe, d'où des conditions d'exploitation précaires. Les conséquences sont des problèmes de sécurité et des remontées de queue au niveau des échangeurs. Une solution pourrait être d'exploiter l'A8 comme une autoroute urbaine avec notamment des contrôles d'accès (Feux) au niveau des principaux échangeurs.
- Face aux problèmes de saturation, les personnes ont adapté leurs pratiques de déplacement et on constate aujourd'hui un étalement des heures de pointe.
- En période estivale, on ne constate pas de phénomène de saturation plus important que ceux évoqués, mais par contre on constate une densification du trafic tout au long de la journée avec des pointes horaires moins marquées.

## La problématique liée au contournement de Nice

- Lors de la construction de l'A8, 2 stratégies contrastées pouvaient être envisagées :
  - une rocade de protection des centres villes dédiée au trafic de transit et au PL.
  - une autoroute urbaine.
- Actuellement l'A8 assure les deux fonctions et le blocage sur la traversée du Var, lié en grande partie au trafic local, génère une discontinuité sur un itinéraire de transit international.
- Ainsi, les études sur le contournement de Nice devront intégrer ces éléments et proposer une solution permettant découpler le trafic international dans de bonnes conditions tout en assurant des points d'échanges avec des axes Nord-Sud pour permettre une desserte des zones concernées, mal assurée actuellement.
- De manière générale, il s'agit d'améliorer l'écoulement des flux de trafic et ceci peut être obtenu grâce à des mesures d'accompagnement telles que :
  - instauration d'une limitation de vitesse adaptée ;
  - mise en place de dispositifs d'aides aux déplacements pour palier aux carences actuelles en matière de coordinations d'itinéraires et mieux répartir la demande sur les différents axes et systèmes de transport.
- Des solutions alternatives peuvent aussi être envisagées mais ne suffiront pas à résoudre les problèmes de saturation :
  - une politique forte matière de développement des TC, liée à une maîtrise de l'urbanisation.
  - Le cabotage maritime : la faisabilité de ce type de système a déjà été étudiée. Il serait opérationnel moyennant l'utilisation de bateaux adaptés (problèmes d'accostage) et 5 jours de neutralisation par an à cause de conditions climatiques défavorables. Le potentiel de trafic est de l'ordre de 2000 déplacements par jour.

- Le requalibrage du réseau routier (maillage) pour un meilleur écoulement du trafic.

#### Les autres projets sur le secteur d'étude

- Les projets sur l'aire d'étude sont :
  - La réalisation du tramway de l'agglomération niçoise ;
  - La troisième voie Cannes -Nice ;
  - La modernisation des Chemins de Fer de Provence ;
  - Le pôle d'échange de St Augustin ;
  - Le transfert du MIN ;
  - Le TGV côte d'Azur (15 ans de procédure à prévoir) ;
  - La RN 202bis dont la réalisation a démarré.

#### Recommandation par rapport à la conduite générale de l'étude

- L'étude du contournement de Nice doit d'abord fixer les objectifs du projet pour le maître d'ouvrage, comme :
  - améliorer les liaisons entre des territoires mal reliés ;
  - renforcer l'accessibilité aux secteurs stratégiques ;
  - viser à prendre en compte une meilleure sécurité pour les déplacements, etc. .
- A partir de ces objectifs, une analyse des besoins et des contraintes actuelles doit permettre de dresser un diagnostic de la situation actuelle et par la suite de proposer des solutions d'aménagements et faire les propositions nécessaires.
- Concernant les aménagements, l'ensemble des approches doit pouvoir être envisagé comme la création d'une nouvelle infrastructure mais aussi la mise en place de mesures alternatives ou complémentaires (diminution du taux de motorisation, requalification de voiries existantes, mise en place d'un maillage Nord-Sud du territoire, etc.)

- La problématique des points d'échanges avec réalisation de parcs-relais devra être particulièrement étudiée, y compris la possibilité de points de non échange (plaine du Var par exemple).
- L'étude doit procéder à une étude du territoire, aborder le territoire à une échelle macroscopique, et bien prendre en compte la desserte des secteurs stratégiques.
- Pour le SYMA, il serait souhaitable de présenter trois scénarios contrastés.
- L'évaluation de ces scénarios devra aborder les thèmes suivants :
  - La protection des centres anciens ;
  - L'amélioration des liaisons moyen pays – littoral ;
  - Les éléments de solidarité du territoire ;
  - L'accessibilité aux secteurs stratégiques (Isochrone par mode, etc.) ;
  - La valorisation des modes doux (2 roues) ;
  - La mise en place d'un réseau TC (tramway, bus, train, etc.) assurant la continuité des différents réseaux.

#### Les études réalisées dans le secteur

- De nombreuses études ont été réalisées dans le secteur et peuvent donner des points de repère dans le cadre de l'étude du contournement de Nice :
  - Etudes DDE : étude Sogelerg, étude Scetauroute, étude de Nice ouest
  - RFF
  - SNCF
  - CCI
  - Conseil Général
  - PDU (Nice / Cannes-le Cannet, la Trinité, Bus Var mer, Cagnes-sur-mer, STGA, etc.)
  - ESCOTA : études des échangeurs

#### Autres contacts utiles

- Mme Peron, ADAM, pour les documents de synthèses et étude de cohérence.
- M Pieffort (DDE 06), chef du service urbanisme, pour la DTA et les approches du territoire.

## 2.5 Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grasses – Antibes (STGA)

Date : le 19 novembre 2003

Lieu : Vallauris

Interlocuteurs :

- M Giraud, Directeur Général des Services

### Présentation du STGA

- Initialement, STGA était autorité organisatrice des transports sur un territoire regroupant 14 communes, dont Grasse et Sophia-Antipolis soit environ 210 000 habitants en 2002.
- Dans le cadre de la création des communautés d'agglomérations de Grasse (Pôle Azur Provence) et de Sophia Antipolis (CASA), ce territoire a été scindé en trois : 5 communes dans la CASA, 5 communes dans le pôle Azur-Provence, et 4 autres communes indépendantes (Mougins, Spéracèdes, Le tignet et Peymeinade).
- Dans ce contexte, la CASA est devenu indépendant (1 avril 2003) et a pris en charge la compétence transport sur son territoire et est devenu AO, tandis que le Pôle Azur Provence et les autres communes ont adhéré au syndicat mixte STGA.
- Aujourd'hui, Sillages regroupe 9 communes mais n'atteint pas la valeur cible des 100 000 habitants et perçoit la taxe VT (Versement Transport) à hauteur de 0,6% (contre plus de 1% pour les communes de plus de 100 000 habitants). De ce fait, le syndicat connaît aujourd'hui des difficultés pour assurer l'équilibre comptable (il assure l'exploitation de la moitié du réseau initial en percevant le tiers de VT). A titre d'illustration, le budget actuel de l'ordre de 30 millions de francs contre 110 millions en 2002.

- Pour éviter de bousculer les habitudes des usagers, le réseau de la CASA utilise jusqu'au premier janvier 2004 les couleurs de Sillages (maintien du sigle) et les grilles tarifaires ont été maintenues. Les lignes desservant les deux PTU sont mises sous la compétence du Conseil Général.
- En plus des lignes régulières, Sillages a développé un service de transport à la demande (SAD), dans le cadre d'un projet européen réunissant plusieurs communes françaises, italiennes et espagnoles pour la gestion de la réservation.
- Sillages gère également un réseau de transport scolaire (14 Lignes).
- Sur le périmètre du STGA, la part des TC est de l'ordre de 25 - 30%.
- Sillages dispose d'un autre produit « Mobiplus », qui est un service de transport pour personne à mobilité réduite (adhérents).

#### Le territoire

- L'axe Cannes–Grasses est un axe important en matière de transport : ce bassin de vie est desservi par deux lignes départementales (600 et 610).
- Le périmètre des structures intercommunales soulève des interrogations comme :
  - les communes de Gourdon, Châteauneuf de Grasse et Bar-sur-Loup sont membres de la CASA, alors qu'elles se trouvent plutôt dans le bassin de vie Grassois ;
  - l'adhésion des communes de St Paul, la Colle sur Loup et Villeneuve-Loubet à la CASA, alors que ces communes appartiennent plutôt au bassin de vie Niçois. Initialement, elles appartenaient au réseau Bus–Var–Mer.

- A l'échelle départementale, on constate un nombre élevé d'autorités organisatrices des transports sur le littoral entraînant des problèmes de cohérence entre les différents réseaux (horaires, tarification). De même, la petite taille des communautés de communes rend difficile le développement de projets communautaires importants. Limiter le découpage du territoire à trois AO : l'ouest du département, Nice et l'est du département, aurait permis de réduire ces problèmes.
- Certains secteurs apparaissent peu propices au développement des TC (exemple de Sophia : peu de logement, mitage, personnes non captives, etc.).
- Les contraintes de logement (problèmes du prix du foncier) et la volonté d'avoir un meilleur cadre de vie poussent les gens à aller habiter dans le moyen pays. Ceci entraîne une augmentation sensible des déplacements et donc de la saturation automobile. Les prix du foncier sont tels que les administrations de la Côte d'Azur ont du mal à recruter du personnel.

#### Le contournement de Nice

- La circulation augmente régulièrement depuis de nombreuses années avec les problèmes récurrents de gestion des débouchés de l'autoroute et des carrefours (notamment à Antibes).
- La physionomie actuelle du territoire des Alpes-Maritimes résulte de 30 ans d'urbanisation « débridée » qui a conduit à vider les centres villes de leurs forces vives (commerces, centres commerciaux) pour les installer en périphérie d'où un accroissement régulier des déplacements VP.
- Aujourd'hui le réseau est proche de la saturation avec un risque de blocage au moindre incident, une autoroute mal conditionnée (sections à 4 voies débouchant sur des sections à 2 voies, sortie sur Nice).

- La création d'un axe complémentaire destiné au trafic de transit (hors Alpes-Maritimes) apparaît indispensable. A ce titre, le projet A8 bis avec une liaison par tunnel jusqu'à Cuneo apparaissait intéressant.
- L'A8 devrait devenir une autoroute urbaine et être gratuite.

## Les projets

- La mise en service d'un échangeur à Biot devrait permettre une meilleure desserte du territoire d'Antibes.
- Pour faire face à ces difficultés, de nombreux projets existent mais ce sont des projets à longs termes :
  - Prolongement à Cagnes et à Sophia-Antipolis du Tramway;
  - Troisième voie entre Cannes et Antibes.
- L'objectif serait de mettre en place un réseau de transports en forme de peigne avec des réseaux de bus organisés en rabattement sur un axe ferroviaire desservant le littoral.
- En 2004, la ligne ferroviaire Nice -Grasse sera réouverte. Une desserte à l'heure sera proposée dans un premier temps. L'objectif est d'avoir à terme un cadencement inférieur à la demi-heure et des liaisons TER directes vers Nice. Le réseau de bus Sillage sera réorganisé pour permettre le rabattement sur cet axe.
- Le cabotage maritime peut être pertinent pour le tourisme, mais son efficacité pour des déplacements quotidiens (migrations pendulaires) semble limitée (temps de parcours).

## 2.6 Aéroport de Nice Côte d'Azur

Date : le 13 novembre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteurs :

- M Bauduin, chef du Département Etudes et Développement Technique

### L'aéroport de Nice

- Avec 9 200 000 passagers en 2002/2003, l'aéroport de Nice est le second aéroport de France (si l'on considère ADP comme une seule plate-forme) et le premier aéroport de province. Le trafic progresse régulièrement d'environ 3% par an.
- L'activité fret concerne deux types d'activité : fret camion-camion (à transférer au PAL) et camion-avion (en baisse ; -8% par an).
- L'aéroport dispose d'un bon niveau de desserte : l'autoroute (desserte du site 1), un accès vers Nice (promenade des Anglais), un accès vers Cagnes via la N98. Les problèmes de circulation concernent essentiellement des problèmes internes. On notera cependant des difficultés au niveau du Rond Point de Maicon qui supporte en plus du trafic d'échange avec l'aéroport du trafic de transit.
- Pour accueillir ce trafic, l'aéroport dispose de plusieurs parkings : 3 000 places sur le site 1 et 4 200 places sur le site 2.
- Les services TC qui desservent l'aéroport captent environ 14% des passagers (soit 1 000 à 1 500 passagers par jours).
- Une enquête sur le profil des salariés a été conduite (contact : M Bouteiller). Sur les 5500 salariés, 80% habitent en dehors de Nice. On compte en permanence environ 500 personnes travaillant sur l'aéroport (travail posté).

## Les perspectives de développement

- Comme les deux autres aéroports situés en PACA (Marseille et Toulon) ; l'aéroport de Nice a une taille critique. Son évolution future se fera en améliorant les taux de remplissages des vols (60% actuellement), et en optimisant l'utilisation des pistes.
- Cependant, cette évolution est à l'image de l'activité aéronautique fortement liée aux phénomènes extérieurs (guerres, etc.). A titre d'exemple, l'année 2001 a conduit à un recul de la fréquentation équivalent à deux ans de marche arrière.
- Concernant l'évolution des liaisons aériennes, l'aéroport de Nice souhaite accueillir une ligne intercontinentale et une connexion vers l'Asie et les pays arabes.
- Le trafic à terme devrait être d'environ 14 à 18 millions. Pour accueillir ce trafic, l'aéroport devrait compter à terme 9 000 à 10 000 emplois. (on compte environ 1 000 emplois par millions de passagers dans les aéroports).

## Les projets de l'aéroport

- Plusieurs projets d'aménagements internes sont à l'étude : bâtiment des services de secours, création d'un parking, valorisation du site (projet d'aménagement d'une zone d'affaire dédiée à l'activité aéroportuaire).
- L'aéroport possède 4 schémas directeurs qui concernent respectivement :
  - Le développement des infrastructures en zone réservée,
  - Les bâtiments commerciaux (terminaux),
  - Les autres bâtiments,
  - Les infrastructures en zone publique (des études circulations seront lancées pour le dimensionnement des routes).

## 2.7 CCI – Direction des ports

Date : le 03 décembre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteurs :

- M Monsaingeon, directeurs des ports
- 

### Présentation

- La CCI gère 4 ports :
  - Cannes I (port du centre ville) ;
  - Golfe-Juan ;
  - Nice-Villefranche Santé+ rade (navires de croisière au mouillage) ;
  - Villefranche-Darse.

### L'accès au port de Nice

- L'A8 reste un élément essentiel pour la desserte du port aussi bien en matière de transport de voyageurs que de ravitaillement, d'où un besoin de fluidité sur l'autoroute.
- Actuellement pour les personnes venant de l'ouest, l'accès officiel se fait via l'échangeur Nice-est et la pénétrante du Paillon (obligatoire pour les PL, la promenade étant interdite au trafic PL). Cependant, l'itinéraire conseillé (par la CCI et les compagnies maritimes) pour les voyageurs reste la promenade des Anglais.

- Comparé aux 40 000 véhicules jours qui sont en transit autour du port, le trafic généré par le port (500 véhicules/jour en moyenne, 2000/jour de pointe) est négligeable (bruit de fond du trafic local).

## Les activités

### LE TRAFIC VERS LA CORSE

- Avec 900 000 passagers par an, l'activité principale du port de Nice est le transport vers la Corse. En moyenne, ce trafic génère une voiture pour trois passagers (soit 150 000 voitures embarquant et autant débarquant).
- 20% des passagers sont des locaux, les 80% viennent de l'extérieur du département (principalement de l'ouest, le trafic venant de l'est reste marginal) et sont sensibles aux délais d'acheminement via l'A8.
- Concernant les liaisons vers la Corse, le port de Nice est en vive concurrence avec les ports méditerranéens :
  - Marseille : meilleure accessibilité routière depuis la France mais transit maritime plus long (8 à 10h),
  - Toulon,
  - Savonne et Livourne en Italie qui bénéficient de leur position géographique (transit maritime inférieur à 1h mais parcours routier considérable).
- Dans ce contexte et sachant que le voyageur cherche à minimiser le temps de transit maritime, le port de Nice apparaît concurrentiel avec 2h30 à 4h de transit maritime et 1h30 à 2h de temps de rabattement supplémentaire par rapport à Marseille pour les voyageurs en provenance du Nord et de l'Est de la France.
- Ce trafic est assuré par des ferry et des NGV (2 rotations par jour).

- Cette activité génère du trafic PL destiné à ravitailler les bateaux en fuel depuis Fos et Puget-sur-Argens. Etant donné que le port ne dispose pas de capacité de stockage, l'avitaillement s'effectue en direct (chaque navire génère 2 à 4 camions soit 20 à 25 camions pour les 10 à 12 navires pour un jour en période de pointe).

### LES CROISIÈRES

- L'activité croisière est présente sur trois sites : Villefranche (300 000 à 350 000 voyageurs), Cannes (100 000 voyageurs) et Nice (60 000 à 80 000 voyageurs).
- Pour cette activité, la CCI table sur les dix prochaines années sur une croissance annuelle de 3 à 10% par an.
- Concernant la flotte actuelle, le port de Nice accueille des unités de longueur inférieure à 200m et le port de Cannes des unités inférieures à 130m. Les unités plus importantes sont accueillies au mouillage, en rade de Cannes ou de Villefranche.
- Actuellement, 20% du trafic est en tête de ligne (départ/arrivée de la croisière dans le port) et génère de l'activité (bagages) et des déplacements (navettes, taxi, etc.) principalement vers l'aéroport qui dispose de nombreuses liaisons internationales.
- Le trafic en tête de ligne est de l'ordre de 80 000 à 100 000 voyageurs par an, soit en moyenne : 60 000 au départ de Nice et 20 000 au départ de Cannes.
- Le reste des passagers représente environ 300 000 visiteurs par an en escale dite « de transit », dont un tiers (100 000 voyageurs) effectue des excursions et génère 3000 autocars par an qui circulent sur la basse et moyenne corniche.
- Actuellement, la Côte d'Azur perd du terrain en termes de trafic de tête de ligne et par conséquent les avantages de ce type de voyageurs qui génèrent beaucoup d'activités économiques en séjournant plusieurs jours dans le département avant ou après sa

croisière (hôtellerie, restaurant, visites, etc.). Pour un passager en escale, on considère une dépense moyenne de 100 euros, tandis qu'un passager en tête de ligne dépense de 250 à 700 euros.

- Les bateaux de croisières en tête de ligne à quai génèrent aussi du trafic PL pour leur ravitaillement (4 à 8 semi-remorques pour un bateau de 200 m, environ 700 à 800 passagers). Il s'agit essentiellement de trafic international qui emprunte l'A8 en provenance de l'ouest. A Cannes, ce trafic est minime en raison du nombre très faible de têtes de ligne.

#### **LE CIMENT**

- Le port de Nice est un port d'exportation de ciment vers la Corse, le Maghreb et l'Afrique Noire.
- Le ciment provient des entreprises Lafarge et Vica situées dans la Vallée du Paillon. Ce sont des entreprises modernes, de qualité avec de nombreuses exigences environnementales.
- Ce trafic représente 50 à 80 escales par an. L'approvisionnement des navires de 6 000 à 7 000 tonnes nécessite environ 300 camions (20 tonnes par camion) étalés sur une période de 2 à 3 jours (le port ne disposant pas de capacité de stockage), soit un trafic soutenu.

#### **LA PETITE PLAISANCE**

- La petite plaisance ne génère pas beaucoup de trafic.

#### **Le cabotage maritime**

- Actuellement, il n'existe pas de navettes régulières (ni en horaire, ni en mode saisonnier). L'essentiel du trafic est à caractère

touristique : desserte de Porquerolles, des Iles de Lerins, de San Remo, navettes entre les navires et les gares maritimes. Des expériences ont été tentées : navettes Air-France vers St Tropez avec des gains importants en matière de temps et des prix attractifs.

- De manière idéale, les lignes maritimes pourraient contribuer à l'aménagement du territoire des Alpes-Maritimes en complément de l'autoroute A8 et de la voie ferroviaire.
- Dans le contexte actuel, le cabotage maritime reste une option applicable à beaucoup d'activité de pointe (pointe de trafic), mais sa pertinence pour des migrations pendulaires n'est pas évidente et il n'existe pas de projet allant dans ce sens.
- Les limites de la mise en place d'un service de cabotage maritime destiné aux migrations pendulaires sont :
  - la présence d'une ligne ferroviaire à moins de 500 m du littoral (sauf au cœur de Nice) et qui dessert les mêmes points que les différents ports. Hormis les jours de grève, les navettes maritimes apparaissent peu pertinentes ;
  - la mentalité locale : la côte d'Azur n'est pas encore un territoire maritime, et la mer est perçue comme un décor, voire un danger, et non un outil;
  - Les conditions météorologiques ;
  - Les coûts d'entretien.
- Du fait de ces nombreux handicaps, la CCI n'a pas d'objectif court terme par rapport à la faisabilité de ce type de service pour apporter rapidement une alternative au mode routier dans le cadre de déplacements quotidiens. Cependant, elle croît en la pertinence des navettes maritimes de 200 à 300 passagers pour désengorger des situations de pointe liées à l'événementiel et au touristique, ce qui permettrait de mettre en place progressivement ce type d'offre et d'acclimater au fur à mesure les personnes à ce type de service.

## Les projets

- Le principal projet concerne la modernisation de la digue du port de Nice pour accueillir des bateaux de plus grandes capacités (250 m de long). Il convient de rappeler que ce projet n'a fait l'objet d'aucune décision pour le moment.
- L'objectif est de passer de 60 000–80 000 passagers à 400 000 passagers, en renforçant notamment la tête de ligne.
- Le port de Nice dispose de nombreux atouts (situation géographique, présence d'un aéroport international, etc.) et ce projet conforterait sa position par rapport aux autres ports méditerranéens que sont Barcelone et Palma en Espagne, Gêne et Rome en Italie et Marseille.
- Actuellement, il n'y a pas de raison de limiter le développement des ports en les affectant chacun d'eux à certains types de trafic.
- Les trafics routiers générés à terme resteraient faibles par rapport à la situation locale, et le port de Nice pourrait accueillir chaque jour 10 rotations de NGV, 1 petit navire de croisière, 1 gros navire de croisière et 1 navire pour le ciment.
- Actuellement, malgré les gênes dues aux conditions de circulation (basse corniche, accès à l'autoroute, accès à l'aéroport), les compagnies de croisière n'envisagent pas de délocaliser leur lieu de départ dans un autre port méditerranéen. Il convient de rappeler que la présence de l'aéroport est un atout important, d'autant plus qu'actuellement certains croisiéristes organisent des navettes routières pour rejoindre depuis l'aéroport les ports de Savone (1h) et Gênes (2h30).
- La revalorisation de la digue ne modifierait pas significativement la circulation du quartier. Par contre, les difficultés de circulation autour du quartier sont telles que les niçois ont du mal à accepter

le développement d'infrastructures comme le port. Il conviendrait donc de réconcilier les niçois avec leur ville et les choix de leur port avec les conditions de vie quotidienne.

- Dans le développement des activités portuaires, il est difficile aujourd'hui d'imaginer le maritime comme une alternative à la route, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises, puisque les ports ne disposent pas d'espace suffisant pour accueillir de plates-formes logistiques et sont situés au cœur des villes. On ne peut donc pas imaginer de flux autres que symboliques.
- Par contre certains projets pourraient être mis en œuvre notamment en ce qui concerne l'approvisionnement des ports (et aéroport) par voie maritime. C'est le cas :
  - du fret « expositions » lié au palais des festivals de Cannes,
  - de l'approvisionnement pétrolier spécifique au port de Nice et à l'aéroport de Nice.

## 2.8 Escota

Date : les 28 et 29 octobre 2003

Lieu : Mandelieu et Puget

Interlocuteurs :

- M PERSIN, Chef du service Exploitation et ingénierie du trafic ;
- Mlle. LEGRAS, responsable trafic ;
- M LAROCHE, Directeur de l'ingénierie des infrastructures

## Trafic sur l'autoroute A8

- Concernant la connaissance des trafics, Escota ne dispose pas d'enquête permettant de distinguer les différents types de trafic (échange, transit, local). Les seules enquêtes réalisées sont les

sondages de circulation (à partir des plaques minéralogiques) à Antibes et à la Turbie en 96.

- Les principales caractéristiques de trafic sur l'A8 :
  - Niveau de trafic très important (1900 véhicules par voie contre 1200 théoriquement), avec 2 pointes fortement marquées dans les deux sens de circulation (le mois d'octobre est le mois représentatif pour l'exploitant) ;
  - Un trafic en constante évolution, fluctuant entre +5% et 7% chaque année ;
  - Un volume de trafic journalier plus important l'été mais sans phénomène de pointe ;
  - L'absence de phénomène de congestion le Week-end malgré la desserte de zones commerciales ;
  - 3 sections homogènes : 20 000 véh/jour à l'est de Nice jusqu'à la frontière, 65 000 sur le contournement de Nice, et 140 000 dans la plaine du Var ;
  - Un trafic PL sous représenté ;
  - malgré un fort trafic de transit entre l'Italie et l'Espagne, la part du trafic de transit reste faible sur le contournement de Nice qui est essentiellement utilisé pour de la desserte locale.
  
- Les conséquences :
  - Une exploitation à la limite, où le moindre incident peut générer rapidement plusieurs kilomètres d'encombres et multiplier les temps de parcours par 2 ;
  - un étalement des heures de pointe (les personnes modulent leurs horaires de départ et de retour afin d'éviter les encombrements) ;
  - des encombrements récurrents et en nette progression (+41% entre 2001 et 2002).
  
- Les problèmes de congestion se concentrent entre Antibes et Nice-Est. Les bouchons récurrents se situent à la sortie d'Antibes, l'échangeur Nice Promenade (sens Aix Frontière), l'échangeur St Laurent (sens Frontière -> Aix). On notera des problèmes de congestion liés à des événements particuliers (incidents, accidents,

etc.) à Nice Nord, Nice Est, et dans une moindre mesure à St Augustin et St Isidore. En section courante, la section St Isidore – Nice Nord est particulièrement difficile dans les deux sens (avec des passages de 3 à 2 voies), la plaine du Var (le soir), et le tunnel de St Pierre-de- Féric.

- Les zones accidentogènes sont les zones d'Antibes – bouche du loup, le pont du Var, la descente de Crémat, le tunnel de Las Planas (2 voies en courbes débouchant sur un échangeur saturé) et la section Nice Nord / Nice Est.
- Entre Nice Est et la Turbie, l'infrastructure à 2x3 voies permet d'écouler les 45 000 véhicules/jour sans difficultés. La discontinuité de trafic au niveau de l'échangeur de Nice-Est s'explique par l'accès à cet endroit de la vallée du Paillon qui draine un trafic important.
- On notera aussi la présence de points sensibles où l'infrastructure peut être inondée, mais des systèmes de surveillance préviennent ces évènements : la Brague avant la sortie Bouches-du-Loup, le Loup à Villeneuve-Loubet, et le Var (inondation en 1994).

#### Les limites de l'infrastructure autoroutière actuelle

- L'autoroute A8 se caractérise par un profil en travers discontinu :
  - Section à 2x3 voies d'Antibes à Cagnes-sur-mer qui ne peut être augmentée ;
  - Section à 2x4 voies de Cagnes-sur-mer à St-Laurent-du-Var ;
  - Section à 2x2 voies entre Nice Promenade et St Isidore, qui devrait passer à 2x3 voies à l'horizon 2006. Ces travaux seront compatibles avec une mise à 2x4 voies ultérieurement ;
  - Section St Isidore / Nice Est qu'on ne peut élargir, avec 3 voies en montée et 2 voies en descente, et plusieurs tunnels qui limitent la capacité de la section à 2x2 voies.

- De manière générale, la section à l'ouest du Var peut être considérée comme une section claire tandis que la section de contournement de Nice s'avère peu lisible pour les usagers.
- Escota étudie, conformément à la circulaire « Mont-blanc » du 25 août 2000 (comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers) un programme de travaux conséquents de mise aux normes des tunnels de l'A8 qui devrait s'achever d'ici une dizaine d'années. Ce programme se décompose en 3 sections :
  - St Isidore / Nice Est (6 tunnels)
  - A500 (1 tunnel)
  - Nice-Est / Frontière italienne (10 tunnels)
- Les aménagements prévus concernent le génie civil ( galeries inter-tubes, multialvéolaires, énergie, ventilation, assainissement,...) et les équipements ( caméras, détection automatique d'incidents, signalisations, barrières de fermeture, radiocommunication,...). En termes de capacité, l'infrastructure apparaît atteindre aujourd'hui son maximum et aucun aménagement lourd n'est prévu.
- Néanmoins, plusieurs hypothèses d'aménagement sur place ont été évoquées par des tiers pour améliorer la capacité de l'autoroute mais aucune ne s'avèrent pertinente :
  - Système de 3<sup>ème</sup> chaussée qui serait utilisée de manière alternative par des déplacements est-ouest ou ouest-est en fonction de l'heure de pointe. Les limites de cet aménagement sont la présence des échangeurs (notamment Nice Nord) et surtout la non dissymétrie du trafic généré par les mouvements pendulaires.
  - Elargissement des tunnels.
- Pour Escota, la solution d'élargissement des tunnels n'est en réalité pas concevable pour deux raisons principales :
  - La section St Isidore-Nice-Est compte 6 tunnels parmi lesquels 4 sont construits dans des terrains de très mauvaise qualité, ayant nécessité des structures lourdes (ancrages,

étanchéité, forte épaisseur de béton, etc.). Cette conception rend aujourd'hui quasi-impossible tout travail d'élargissement.

- Même si on considérait que l'élargissement de ces tunnels est techniquement possible, la question du détournement du trafic durant les travaux se pose. En effet l'ampleur de ces travaux ne permettrait pas d'organiser un chantier nocturne avec une fermeture d'un tube au trafic la nuit, et une réouverture en journée comme cela sera fait dans le cadre des travaux de mise aux normes. Il serait donc nécessaire durant la durée des travaux (qui peut être supérieure à un an) de détourner le trafic de l'A8 via un itinéraire de délestage. Les seuls itinéraires possibles sont la promenade des Anglais et l'Autoroute urbaine (2+1 voies) dont les capacités ne permettraient pas d'écouler le trafic de l'A8.
- En ce qui concerne les viaducs, des travaux d'élargissement sont techniquement difficiles mais envisageables.

#### Les alternatives à l'autoroute

- Dans le contexte international actuel, le ferroutage ne semble pas adapté pour répondre à la problématique de saturation de l'A8.
- Les solutions alternatives comme les TC ou la mise en place d'une desserte maritime ne sont pas à l'échelle des trafics supportés par l'A8 et les voies secondaires qui sont aussi saturées.

## 2.9 SNCF

Date : le 01 décembre 2003

Lieu : Entretien téléphonique

Interlocuteur :

– M. Ligner, Directeur d'exploitation ferroviaire

### La situation actuelle

#### L'OFFRE FERROVIAIRE

- La capacité de l'offre ferroviaire est inférieure à la demande en termes d'infrastructure (superposition de plusieurs trafics : TGV, GL, TER et Fret) et de matériel roulant (des solutions devraient être mises en place d'ici 1 à 2 ans avec l'arrivée de matériel plus capacitaire type TER2N, qui permettra de soulager la situation en période de pointe).
- Actuellement, le cadencement moyen en heure de pointe est de 20 minutes (à l'heure en période creuse). Il est limité par l'incompatibilité entre certains services (30 minutes pour faire Cannes–Nice pur des services directs avec un arrêt à Antibes, contre 45 minutes pour des services omnibus).
- Le trafic GL et TGV participe à la desserte inter cité sur le littoral en desservant les gares de Marseille, Toulon, les Arcs, St.–Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.
- En termes de fiabilité, les principaux problèmes concernent des accidents de personnes sur la voie (suicides). Le niveau de régularité des trains (92%) se situe dans la moyenne française et au sein de la région PACA est bien au-dessus du niveau du secteur de Marseille.

#### LE TRAFIC VOYAGEURS

- En matière de trafic voyageurs, Nice–Monaco est la première origine–destination du département en terme de trafic ferroviaire. Sur cet axe, la desserte Grandes Lignes est inférieure. A l'ouest de Nice, on constate la même densité de trafic, qui résulte du phénomène de Cabotage de la ligne au sien de l'unité urbaine de Nice.

- Le trafic TER se caractérise par une coupure à Nice malgré la continuité de l'offre. Peu de voyageurs utilisent les TER pour faire des déplacements est-ouest (transitant par Nice) sauf vers Monaco (saturation des parkings à Monaco).
- Le trafic transfrontalier représente quelques milliers de travailleurs transfrontaliers qui se rendent à Monaco, et un trafic touristique vers Nice et au-delà à caractère international.
- Les Grandes Lignes représentent 30% du trafic (train+avion) entre Paris et la Côte d'Azur, avec un temps de parcours de 5h30.

#### LE TRAFIC FRET

- En matière de trafic fret, on distingue deux types de trafic :
  - ☐ Les livraisons en desserte terminale,
  - ☐ Le trafic de transit Vers l'Italie, notamment depuis les sites industriels de l'étang de Berre (gaz GPL, acier, chimie, essence). Ce trafic représente 10 trains (1 000 tonnes par train) par sens et par jour.
- En matière de trafic fret, l'infrastructure actuelle peut permettre un développement du trafic (notamment la nuit). La SNCF restructure actuellement son activité Fret. Les conséquences locales ne sont pas encore connues.
- La fermeture du tunnel à l'est de Monaco a entraîné le détournement de trafic fret par Modane (voire voie d'eau en fonction du client). La continuité du trafic voyageurs a été assurée par transbordement et par la mise en place de navettes bus.

#### Les projets

- Des travaux sont en cours pour harmoniser les différents réseaux (train, bus urbains, et cars départementaux) et permettre une meilleure cohérence.

#### LES GARES

- Les gares du littoral disposent de peu de capacité en termes de parking, d'où des difficultés pour les voyageurs à se rabattre sur la ligne ferroviaire. Des projets de gare intermodale sont à l'étude : Nice Riquier, Nice St.-Augustin, Nice Ville, et Menton.

- Dans le cadre du projet de la 3<sup>ième</sup> voie, des aménagements des gares de Villeneuve Loubet, Biot, Cros de Cagnes, St Laurent du Var et Nice St.-Augustin sont prévus.

#### **LE PROJET DE 3<sup>IE</sup>ME VOIE**

- La troisième voie sera réalisée entre Antibes et Cagnes à l'horizon 2008. Elle améliorera la souplesse d'exploitation (meilleure fiabilité et régularité) et le nombre de circulations pourra être augmenté (capacité suffisante pour un doublement du trafic actuel, l'objectif étant un cadencement au ¼ d'heure).
- La seconde phase qui consiste au prolongement jusqu'à Nice devrait être inscrite au prochain contrat de plan. Le prolongement à Cannes n'est pour le moment pas d'actualité.

#### **LA REOUVERTURE DE CANNES-GRASSE**

- La réouverture de Cannes-Grasse est prévue à l'horizon 2004, et permettra de prolonger sans correspondance les liaisons Nice-Cannes à Grasse. 4 arrêts intermédiaires sont prévus (3 à Cannes et un à Mouans-Sartoux).
- Les prévisions de trafic sur cette nouvelle ligne s'élèvent à 3 000 voyageurs par jour, avec une prédominance des flux Grasse-Cannes et Grasse-Nice.

#### **LA LGV**

- La LGV est un projet RFF auquel adhère la SNCF.
- En fonction de son tracé et de son lieu de connexion, la LGV pourra soit contribuer au délestage du littoral en laissant des opportunités pour le développement de l'offre TER (raccordement de la LGV à l'entrée de Nice), soit renforcer le trafic actuel avec une prévision de doublement du trafic TGV actuel (raccordement à la ligne ferroviaire au niveau de Cannes par exemple) au détriment des TER.

## 2.10 Chemins de fer de Provence

Date : le 02 décembre 2003

Lieu : entretien téléphonique

Interlocuteur :

- M Liguoro, directeur
- 

### L'offre

- Les services actuels desservent toutes les haltes en assurant deux fonctions :
  - une desserte périurbaine (navettes domicile-travail), qui reste limitée par le matériel, le manque d'homogénéité entre les différentes tarifications, les ruptures de charge (traversée du pont de la Manda en bus), les horaires, et le mode de traction (thermique) qui peut à terme limiter le potentiel de développement à cause des problèmes de pollution atmosphérique et sonore des tractions diesel en centre ville.
  - une desserte d'aménagement du territoire au delà d'Anot (90km sur les 150 km de la ligne).
- La ville de Digne représente 17 000 habitants et le village de Puget reste le principal village desservi après la commune de Carros.
- Malgré les niveaux de services moyens (confort et horaires), on compte 300 000 voyages par an qui correspondent à des migrations pendulaires. Le trafic touristique représente environ 130 000 voyages par an.
- La ligne reste fortement attractive et durant les trois dernières années, la fréquentation (de type urbaine) a augmenté de 30% malgré la fermeture de haltes en zones urbaines.

- Les haltes actuelles sont : Nice-centre et la Madeleine situées dans l’hypercentre de Nice, Lingostière etc..

## Le projet

- Le projet d’amélioration de la desserte de la ligne des chemins de fer de Provence passe par la réalisation des deux barreaux manquants reliant la ligne à l’aéroport au sud, et à la zone de Carros au Nord (pour ce faire, la ligne traversait le Var au sud du pont de la Manda).
- Concernant l’évolution des niveaux de service sur la ligne, un appel d’offre est en cours concernant la concession de l’exploitation.
- Une augmentation des flux commerciaux nécessiterait l’aménagement de nouvelles haltes. De même, les rabattements TC sur la ligne doivent être optimisés ainsi que la création de parking. L’objectif doit être de réduire les transferts de charge.
- Les enjeux sont importants car la ligne, dans sa section urbaine, peut contribuer au désengorgement Niçois et desservira plusieurs pôles stratégiques (aéroport, zone de Carros, pôle d’échange du MIN, etc.). Une desserte de type tramway peut être envisagée à terme. Un cadencement au quart d’heure pourrait être mis en place soit un doublement des navettes actuelles.
- Dans le cadre du plan d’évacuation des déchets des Alpes de Haute-Provence, un centre d’évacuation des mâchefers (résidus ultimes) est envisagé à Barrême (commune de 300-400 habitants des Alpes de Haute-Provence). Le transport par voie de chemin de fer peut être envisagé moyennant un renforcement de la ligne et une organisation des transports en conséquence.

## 2.11 Chambre de Commerce et d'industrie des Alpes-Maritimes

Date : le 02 décembre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteur :

- M Tardy, Directeur du Développement Local
- M Levère, Chef du Département Aménagement du Territoire, Direction du Développement des Entreprises
- Mme Gioffredo, Chargée de Mission « Infrastructures de Communication », Direction du Développement Local
- Mme Nathalie Fossoud, Centre de Ressources Côte d'Azur

### Le centre de ressource

La présentation du territoire a fait l'objet d'une présentation complète au centre de ressources de la CCI dont les principaux éléments sont repris ci-dessous.

Ce centre est notamment alimenté par les données de l'observatoire économique Syrius-CCI et fait l'objet d'un partenariat entre la CCI le Conseil Général et France-Télécom.

### Présentation du territoire

#### LA POPULATION

La population des Alpes-Maritimes est en croissance constante. Durant les années 1982-1990, l'ouest du département (Cannes, Grasse, Antibes) s'est distingué par une croissance forte. Aujourd'hui, la croissance sur le département est plus homogène.

La Côte d'Azur se caractérise par une forte densité de population sur le littoral : 235 habitants par Km<sup>2</sup> (144 habitants/Km<sup>2</sup> en PACA et 95 habitants/Km<sup>2</sup> en France).

Le taux de natalité, le développement d'universités (Nice, Sophia-Antipolis), et l'attractivité du territoire expliquent le phénomène de rajeunissement de la population constaté dans le département.

Concernant la mobilité, on notera qu'un actif sur 2 ne réside pas dans la commune où il travaille, et à ce titre les périmètres des communes et de certaines communautés apparaissent peu pertinents pour apprécier et agir sur la mobilité domicile-travail. Ce phénomène s'explique en partie par le coût du logement qui pousse les actifs à remonter se loger dans le moyen pays, ce qui génère des déplacements domicile-travail supplémentaires.

## LES EMPLOIS

Le nombre d'emplois s'élève à 410 000 dont 83% dans le secteur tertiaire qui est en forte croissance.

A l'image du salaire moyen (17 462 Euros par an), les valeurs moyennes ne sont généralement pas représentatives de la Côte d'Azur qui cultive les extrêmes.

Le chiffre d'affaires des Alpes-Maritimes s'élève à 46,5 milliards d'Euros, soit 2% du chiffre d'affaires à l'échelle nationale. 14% de ce chiffre d'affaire est lié à l'activité industrielle.

La Côte d'Azur regroupe 97 566 établissements (publics et privés), soit 2,2% des établissements en France, et accueille 3 000 nouveaux établissements par an en moyenne depuis 2000. On notera que 95% des entreprises ont de moins de 10 salariés.

Les grands secteurs d'activité sont :

- ❑ La technopôle de l'information : multimédia à Grasse, Cannes, Nice, Monaco et Menton, IBM à la Gaude, Texas Instruments à Antibes, Alcatel à Cannes ;
- ❑ Les sciences du vivant (chimie et parapharmacie) autour du pôle grassois ;
- ❑ L'industrie, qui représente 9% des emplois (pays grassois, plaine du Var, et sud-est du département).

Néanmoins, on constate une évasion de l'horticulture vers le Var (depuis 20 ans), une tendance des entreprises à se délocaliser (pression foncière, absence de terrain viabilisé pour se développer), et une forte concurrence des commerces.

## **L'URBANISME**

Le développement des centres commerciaux en périphérie a fortement contribué à dévaloriser l'image des entrées de villes.

De manière générale, les discours politiques en faveur des TC et les actes figurant dans les documents d'urbanisme sont dissociés.

Les projets d'agglomération doivent permettre de traduire les objectifs du projet de DTA (cadrage départemental). Actuellement, la CARF et la CAPAP ont finalisé leur projet, et les projets de la CASA et la CANCA sont en cours d'étude.

## **LA COTE D'AZUR A L'INTERNATIONAL**

La Côte d'Azur est tournée sur l'international : habitants (12% de la population est étrangère d'où la présence d'écoles internationales), aéroport, économie (entreprises américaines et nord européennes), tourisme.

## **L'AEROPORT DE NICE**

L'aéroport de Nice est desservi par 41 compagnies qui le mettent en liaison avec les principales « capitales » européennes (Londres, Lisbonne, Vienne, Gênes, etc.). C'est le seul aéroport français de province qui dispose d'un tel réseau européen avec des lignes aériennes rentables.

En matière d'accessibilité, la voiture reste le mode privilégié du fait d'une offre importante (stationnement, loueurs), mais aussi de l'absence d'interconnexion avec le fer. En matière de TC, l'aéroport dispose néanmoins d'une gare bus desservie notamment par les lignes départementales.

Le trafic se caractérise par une répartition variée des motifs (42% tourisme, 31% déplacements professionnels) et une prédominance du trafic international (seul aéroport de ce type après Paris). Le trafic mensuel est relativement stable tout au long de l'année.

## **TOURISME**

Le tourisme sur la Côte d'Azur se caractérise par sa multi saisonnalité (55% de séjours ont lieu hors période de juin à septembre).

Le tourisme d'affaires est un secteur très important avec 1,8 millions de séjours par an sur la Côte d'Azur.

## **LES TRANSPORTS**

De manière générale, il existe un discours volontaire sur l'intermodalité dans les Alpes-Maritimes mais qui ne débouche pas sur la réalisation de projets.

De même, la présence de 6 Autorités Organisatrices des Transports Urbains (SITP à Cannes, Sillages à Grasse, CASA, CANCA Bus Var Mer et la CARF) rend difficile la mise en place d'une offre homogène et cohérente sur l'ensemble du littoral. Pour le moment, il n'existe pas de projet commun, mais l'ADAM veut développer un syndicat mixte pour coordonner les différentes AO. Pour les entreprises qui, via le Versement Transport, financent entre 40 et 90% des TC, il n'est pas acceptable aujourd'hui de n'avoir aucun retour en matière de projet TC.

La ligne des Chemins de Provence veut devenir à terme, en connexion avec le TCSP, un moyen de desserte performant de pôles générateurs importants.

Une étude est actuellement menée par le Conseil Général sur les points noirs du réseau du littoral.

L'échangeur d'Antibes assure plusieurs fonctionnalités (desserte de la ville, de Sophia et de la zone d'activité) d'où des problèmes récurrents de saturation.

## **LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

Le transport des déchets est une problématique importante dans les Alpes-Maritimes due à l'absence de site de stockage.

Le PAL à Saint-Isidore réunit des activités de groupage et dégroupage. Le principaux clients sont Monaco, les entreprises Façonnable et Lancaster. Cependant, les problèmes de livraisons en centre-ville ne sont toujours pas résolus et des solutions alternatives doivent être trouvées.

Actuellement, l'A8 est l'un des 3 points de passage des Alpes pour le trafic PL avec les tunnels du Mont-blanc et du Fréjus. Elle est donc soumise à un trafic PL important.

## Les projets

### EVOLUTION DU TERRITOIRE

Le projet de DTA fixe les perspectives d'évolutions avec un rééquilibrage entre le moyen pays et le littoral. Actuellement, 80% des nouveaux arrivants s'installent dans le moyen pays et 20% sur le littoral ; l'objectif est d'avoir une répartition 50/50.

### LES TRANSPORTS

Les principaux projets routiers sont :

- ❑ La RN202 bis en cours ; certains acteurs souhaitent une réalisation accélérée (mise en œuvre au moins jusqu'à la ZI de Carros dans le cadre du présent contrat de plan Etat-Région 2000/2006 et mise à 2x2 voies réalisée dans la foulée) et une plus grande perméabilité avec les secteurs traversés (notamment avec un point d'échange au niveau de la ZI de St Laurent dès la mise en service de la RN 202 bis).
- ❑ L'échangeur de Biot qui permettra une meilleure desserte du territoire ;
- ❑ La liaison entre l'A8 et l'AUS au niveau de l'échangeur Nice-Promenade ;
- ❑ L'échangeur de la Turbie ;
- ❑ La requalification du bord de mer qui résulte de la volonté des communes de transformer la RN98 en une croisette plutôt qu'en route de transit. Au niveau de Cagnes, cela pose le problème du report de trafic sur la section la plus chargée de l'A8 puisqu'aucune autre alternative n'est possible.

Des études de faisabilité pour du cabotage maritime sont en cours au sein du département comme alternative au mode routier. Ce système semble adapté pour des déplacements liés au tourisme, mais son utilisation dans le cadre des migrations pendulaires semble plus hypothétique. Il nécessitera des aménagements au niveau des ports.

Le projet de gare multimodale de St.-Augustin devrait permettre d'améliorer notamment la desserte TC de l'aéroport.

Pour l'instant, le projet de tramway ne prend pas en compte l'interconnexion avec les Chemins de Fer de Provence ou la SNCF.

La première tranche de la 3<sup>ème</sup> voie ferrée a été soumise à l'enquête publique. Par contre, le projet ne prend pas suffisamment en compte l'intermodalité (aménagement de gare, parking de dissuasion, etc.). Des études de capacités doivent être menées pour la réalisation de parkings sur les gares.

### **LES PROJETS D'AMENAGEMENTS**

Plusieurs zones d'activité susceptibles de se développer ont été identifiées :

- ❑ La vallée de la Siagne dans le pays grassois qui fait l'objet d'une réservation d'emprises dans le futur SCOT de Cannes-Grasses ;
- ❑ La technopôle à Cannes (33 hectares) ;
- ❑ La technopôle de Sophia est actuellement en « stand-by » mais dispose d'une ZAC mobilisable sur les communes de Valbonne et Mougins qui nécessite un accord des collectivités locales et qui pourrait redonner un second souffle à Sophia ;
- ❑ Le projet d'extension nord de Sophia ;
- ❑ La zone des Bréguières à Mougins dont les 150 hectares représentent un site en devenir, mais nécessitant la construction d'un échangeur ;
- ❑ La plaine du Var ;
- ❑ Le plateau Tercié sur les communes de la Trinité, de Peille et du Peillon, en lien avec Monaco ;
- ❑ La zone du Carré avec l'observatoire mondial du naturel ;
- ❑ La ZAC St.-Martin à vocation commerciale (moyennes surfaces spécialisées) ;
- ❑ La reconversion du site de Thomson à Cagnes dont la vocation est à définir ;
- ❑ La ZAC Sudalparc à Cagnes (programme de bureaux et d'un pôle commercial important) ;
- ❑ Le Projet Nice Méridia, qui réunira des entreprises, de la recherche, et de l'enseignement ;

- ❑ La zone de St.-Isidore, dont les enjeux restent flous (MIN, Stade, etc.) ;
- ❑ Le MIN actuel (restructuration sur place ou transfert à St Isidore Sud) ;
- ❑ La zone de Lingostière : 15 à 20 hectares dont la vocation est à définir ;
- ❑ La zone du bec de L'Estéron.

Parmi ces zones, la vallée de la Siagne et la plaine du Var restent les secteurs aux plus forts potentiels de développement.

## Le projet de contournement de Nice

### LE CONTEXTE

La CCI indique que, lors du comité de pilotage, il a été rappelé la priorité du débat public de la LGV, par rapport à celle du contournement de Nice. Il est nécessaire d'avoir une vision claire sur l'ensemble des projets du territoire et des infrastructures existantes, en cours, et en projet. Il y a ainsi eu un consensus sur la nécessité de prendre le temps de mettre en place ce dispositif.

De même, l'étude ne doit pas se limiter en matière de solutions et de périmètre (M Estrosi). Notamment, des solutions de tracé dans le moyen et haut pays doivent pouvoir être envisagées.

L'association des 7 communes (situées sur l'ancien tracé de l'A8 bis) insiste pour l'aménagement d'un tracé en tunnel.

L'étude Blanchet est ressentie par certains comme une étude routière, dont la pertinence des résultats est remise en question. Il conviendra donc d'approfondir cette étude afin de se prémunir de tout contentieux.

Le projet de DTA pose la nécessité d'un axe est-ouest, ce qui aujourd'hui est une évidence pour l'ensemble de la population, y compris les différentes associations, mais répond à un problème actuel et non futur.

### LES ENJEUX

Les problématiques majeures des Alpes-Maritimes sont l'habitat et les transports.

Aujourd'hui, l'impact économique dû au temps passé dans les embouteillages n'est pas mesurable mais doit être important.

De même, on constate que les entreprises (notamment à Carros) ont de plus en plus de difficultés à trouver des actifs, et le fonctionnement des entreprises est soumis aux conditions de circulation (aménagement des horaires de livraison).

Les points forts de la Côte d'Azur susceptibles d'attirer de nouvelles entreprises sont la qualité de vie et la qualité de l'environnement. Aujourd'hui, il devient de plus en plus difficile aux dirigeants installés dans la région de défendre leur choix de s'installer sur la côte d'Azur par rapport à leur siège.

Le nouvel axe est-ouest devra permettre de délester les axes existants, d'offrir une alternative aux problèmes de sécurité et de précarité du réseau routier en offrant un itinéraire supplémentaire (un plan de sécurisation des tunnels est mené par Escota, mais le moindre problème paralyse la circulation sur l'ensemble du littoral).

Cet axe doit être conçu dans une perspective d'aménagement du territoire. Il est nécessaire de réfléchir à la création de pôles de centralité autour desquels des nouveaux espaces de vie s'organiseront.

Le contournement devant être conçu dans son ensemble afin de respecter la continuité d'est en ouest, la question du financement doit être abordée.

Une question primordiale se pose relative aux modalités de financement et de gestion de cette infrastructure en cohérence avec l'A8 : le choix du concessionnaire de la nouvelle infrastructure devra être abordée (Escota, ou un autre gestionnaire).

## 2.12 ZI de Carros

Date : le 20 novembre 2003

Lieu : Carros

Interlocuteurs :

- M Kleynhoff, Vice président du club des entreprises de Carros, responsable des problèmes de circulation.
- 

## ZI de Carros

- La zone industrielle de Carros-le Broc regroupe 7000 salariés, dans 400 entreprises et se situe sur la communauté de communes des coteaux d'Azur (Carros-le Broc-Gattières). Environ 25% des employés résident à Carros, le reste provenant principalement de Nice, Cagnes et St Laurent.
- Initialement, le schéma d'organisation de la zone était sous la responsabilité du Conseil Général. Cette responsabilité est progressivement rétrocédée aux communes.
- On notera que le club des entreprises ne peut pas s'instaurer en autorité organisatrice des transports sur la zone et organiser la desserte TC, bien qu'il finance 70% des TC par le biais de la part patronale.
- Aujourd'hui, la zone ne dispose plus beaucoup de terrains libres pour l'installation de nouvelles entreprises. Par contre, les entreprises existantes n'occupent pas l'ensemble de leur terrain et des extensions sont encore possibles.

## La problématique transport

- L'accès à la zone se fait exclusivement par le pont de la Manda au sud. La circulation y est difficile le matin de 7h30 à 9h00 et le soir de 16h30 à 18h30 où il est impossible de sortir de la zone. Ces difficultés s'expliquent par le fort trafic mais aussi par le schéma de circulation (croisement des gens qui rentrent sur Carros avec ceux qui sortent de la zone).
- Face à ces problèmes de circulation, les entreprises de la zone se sont adaptées en décalant, lorsque cela est possible, les horaires de travail (début vers 6h-7h).
- Un grand nombre d'employés de la zone habite Nice, et pour eux les problèmes de circulation ne se limitent pas au pont de la Manda. Ainsi, les gens qui habitent Nice-Nord sont soumis en amont aux difficultés de circulation sur l'A8 avec de nombreux ralentissements (Nice-Nord, Ariane). De même, l'A8 est saturée le soir vers 17h - 17h30 entre St Isidore et le virage de St Laurent du Var.
- Concernant la desserte TC, quelques grandes entreprises ont leur moyen de transport propre et la zone est desservie par des services urbains depuis la gare de Carros.
- Actuellement la desserte reste limitée : les plages horaires ne sont pas adaptées (Les industries travaillent sur des plages horaires fixes et démarrent tôt le matin), la desserte de la zone n'est pas assez fine, l'accès aux trains des pignes en amont est difficile. Pour ces raisons, fidéliser les employés aux TC s'avère impossible d'autant plus que ils n'habitent pas tous au même endroit.
- Une enquête a été menée concernant l'utilisation des transports en commun sur la zone de Carros. Les résultats montrent que les personnes utiliseraient les TC à condition d'un aménagement des horaires et des correspondances. Des solutions pourraient être envisagées comme la mise en place d'un parking à l'entrée de la zone couplée à un système de navette assurant la desserte fine de la zone.

- Ces mauvaises conditions de circulation ont plusieurs impacts sur l'activité économique :
  - Les entreprises de livraison qui desservent la zone (SAV, etc.) regroupent les commandes et se limitent à 1 ou 2 dessertes par semaines pour éviter les bouchons.
  - les employés de la zone limitent leurs déplacements professionnels hors de la zone (1 fois par semaine).
  - Les entreprises ont du mal à recruter des nouveaux employés, qui hésitent du fait des conditions de circulation sur le trajet domicile-travail.
- Bien que ces phénomènes soient encore marginaux, certaines entreprises refusent de venir s'installer sur la zone, menacent de partir ou encore délocalisent une partie de leur activité.
- Aucune étude précise sur le trafic PL généré par la zone n'a été effectuée à ce jour (mis à part les études menées par le département et destinées à établir les délais de réfection du bitume). L'essentiel du trafic est du petit fret, et des camions qui effectuent du groupage entre les différentes entreprises.

## Les projets

- Sur le territoire des Alpes Maritimes, les TC sont handicapés par la multiplicité des autorités organisatrices (10) et manquent de cohérence. Pour résoudre ces problèmes, des réflexions sont en cours comme la mise en place d'une carte équivalente à la carte orange à Paris.
- Le club des entreprises est réservé quand à l'échéance de la mise en place d'un prolongement depuis Nice jusqu'à Carros d'un TCSP, type tramway. Il rappelle qu'en 1972, le Conseil Général avait annoncé la construction dans les six mois d'un deuxième pont qui n'a toujours pas vu le jour.

- Le deuxième pont prévu dans le cadre des travaux de la 202bis à la hauteur des 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> rues ne sera pas réalisé à court terme (problème de fond du à la sous-estimation du projet de la 202bis, -40% environ). Un troisième pont au niveau du bec de l'Estéron est envisagé.
- Le projet de 202bis (2X1 voie) permettra un accès direct à la zone de Carros depuis Nice Ville, Cagnes-sur-mer et l'ouest du département. Il évitera les cisaillements de circulation entre les habitants de Carros et la zone Industrielle. Il faut rappeler que ce projet est dédié à la desserte de Carros et des communes situées plus au nord dans la vallée du Var et qu'aucun échange n'est prévu au sud de Carros.
- De manière générale, le club des entreprises constate une politique économique peu lisible des autorités et un contexte mouvant dans le cadre de l'aménagement de la plaine du Var : gel d'une partie (MIN), construction de prison, zone d'agricultures, etc.). Malgré son intérêt, le projet de 202bis à 20 ans de retard et l'ensemble des recours n'ont pas tous été levés.
- Concernant le trafic de marchandises, les modes alternatifs à la route apparaissent peu adaptés : le ferroutage se limiterait à quelques entreprises comme Virbac ou Arkopharma, pour le reste ceux sont de petites unités qui génèrent du trafic de proximité et des départs de petits colis.

#### Le contournement de Nice

- Le projet de contournement de Nice aura peu d'effet à lui seul sur le fonctionnement de la zone de Carros, si ce n'est la possibilité d'offrir un accès direct via la 202bis.
- De manière générale, les entreprises et employés de Carros revendiquent le droit d'aller travailler librement. Cela passe par la réalisation de nombreux projets complémentaires : contournement routier de Nice, développement des TC, 202 bis, aménagement du

rond point de la Manda, etc., sans lesquels on ne peut pas concevoir un développement économique durable de la zone.

### 2.13 Comité Régional du tourisme Riviera Côte d'Azur

Date : le 18 novembre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteurs :

- M Charpentier, Directeur Général

#### Présentation du CRT Riviera Côte d'Azur

- Le CRT existe depuis plus de 50 ans pour promouvoir la Côte d'Azur qui était déjà un pôle touristique important avant la première guerre mondiale.
- Parmi les 23 CRT en France, il possède la particularité de se limiter au territoire départemental des Alpes-Maritimes.
- La loi de 1987 confère aux CRT 3 responsabilités que seul le CRT Côte d'Azur cumule :
  - L'aménagement du territoire ;
  - La promotion ;
  - La formation professionnelle (le CRT est gestionnaire du centre de formation des apprentis de l'hôtellerie et de la restauration qui compte 300 élèves).

#### Principales caractéristiques du tourisme en Riviera Côte d'Azur

- Le tourisme sur la Côte d'Azur représente 45% du chiffre d'affaire du tourisme en PACA.

- Les touristes effectuant un séjour, dépensent 5 milliards d'Euros (2002).
- Les visiteurs avion dépensent 105 Euros par jour (2002), la clientèle étrangère à elle seule totalise les 2/3 de cette dépense.
- Il se caractérise par :
  - un fonctionnement 12 mois sur 12, de manière comparable à Paris du fait de nombreuses manifestations. La période la plus calme se situe du 20 décembre au 10 janvier, sauf en stations.
  - une très forte proportion de tourisme d'affaire (28 à 30% du revenu touristique) qui s'explique par : la présence de 8 palais des Congrès dont 4 majeurs (Cannes, Monaco, Nice et Menton), un tissu dense d'infrastructures hôtelières de type 4\* et 4\* de luxe, de nombreux salons (Midem, F.I.Film Cannes, etc.) ;
  - 60% de clientèles étrangères (Clientèle qui a une dépense supérieure de 50% à celle des nationaux), proportion atypique par rapport au reste de la région (80% de tourisme national) ;
  - 30% de la fréquentation touristique vient par avion du fait de la forte attractivité de l'offre aérienne sur l'aéroport de Nice, relié aux différentes capitales européennes (1 500 000 voyageurs par an entre Londres et Nice).
  - Plusieurs thématiques :
    - Le tourisme d'affaire ;
    - L'art et la culture : nombreux événements et sites culturels (3 500 manifestations par an dont 2 000 de valeur internationale, 2 opéras (Monaco et Nice), 3 grands orchestres symphoniques (Monaco, Nice, orchestre PACA à Cannes) et une trentaine d'ensemble classique ;
    - La filière Nautisme (plaisance, etc.) ;
    - Les sports : sports nautiques (plongée, voile, etc) et sports de montagne (76% du territoire est en zone montagne, département continental le plus élevé). Le

moyen pays possède de nombreux atouts : zone périphérique du Mercantour

- Le tourisme patrimonial (chapelles peintes du 15<sup>ème</sup> siècle, style baroque à l'est du département, grandes écoles artistiques)
- Les flux touristiques représentent en 2002, 9 200 000 séjours. (Record 2000 avec 9 800 000 séjours et 72 000 000 de nuitées)

## Les transports

- Aujourd'hui, le département est handicapé par des problèmes importants de circulation (véritable trombose) : 1h pour faire 50km entre Mandelieu et Nice en période de saturation.
- On constate que 200 000 personnes se déplacent quotidiennement (migrations pendulaires) d'est en ouest, et les conditions de circulation sont souvent difficiles (2h pour faire Nice -Monaco). De manière générale, on a constaté ces dix dernières années une forte dégradation de la qualité de vie sur la côte d'azur, à ce titre.
- De manière générale, on constate deux types de trafic :
  - le trafic généré par les habitants des Alpes-Maritimes,
  - le trafic touristique pour lequel les critères de sûreté et de facilité sont prépondérants en matière de choix de modes, d'où une forte attractivité pour les modes alternatifs type transport en site propre.
- Les deux principales préoccupations sont :
  - Améliorer les conditions de circulation
  - Résoudre le problème de logement des actifs (coûts élevés) : aujourd'hui il est difficile de recruter des personnes notamment dans l'administration (fonctionnaires, police, enseignants) si ce n'est des gens en fin de carrière. De même, pour accueillir des étudiants et leur permettre d'avoir leur première expérience professionnelle dans les Alpes Maritimes, il faut pouvoir proposer des logements adaptés.

## Les projets

- Les ports de Nice et Marseille (Vieux port) sont des ports urbains situés au cœur des villes construits selon le modèle grecs. En ce sens, ils sont remarquables, doivent être sauvegardés et devraient être classés patrimoine Unesco.
- Concernant le port de Nice, la partie traditionnelle du port devrait être aménagée pour accueillir la plaisance et améliorer la qualité de vie. A l'extérieur, la digue doit être requalifiée et se positionner pour accueillir des croisières haut de gamme (unité de 1200 personnes maximum).
- Le projet de faire du port de Nice un concurrent du port de Miami en accueillant des unités de 4 000 places a été abandonné à juste titre. Le port n'est pas conçu pour accueillir ce type de bateau qui générerait par escale environ 120 autocars dans les rues de Nice.
- Dans ce contexte, les ports en PACA doivent jouer la carte de la complémentarité, sachant que cette activité sera bénéfique à l'ensemble du territoire :
  - Les grandes unités sont un marché pour le port de la Joliette à Marseille ;
  - Les petites croisières (inférieures à 600-800 personnes) sont un marché pour le port de Cannes.
- Des aménagements dont plusieurs à connotation environnementale sont prévus dans le moyen et haut pays :
  - Parc à loup dans la Vésubie ;
  - Organisation et exploitation de la filière du bois pour utiliser les ressources en bois du département, notamment pour le chauffage et la construction ;
  - Un parc régional sauvage au nord ouest de Grasse en limite du Var ;
  - La création d'altisurface à Valberg et Isola 2000, destinée à la formation pour l'aviation légère de montagne ;

- L'accueil d'une nouvelle enseigne à Isola 2000 (Pierre et Vacances) ;
- La création de sentiers de découvertes de la nature. A ce titre un observatoire statistique a été créé pour mesurer la fréquentation des sentiers dans la zone périphérique et la zone centrale du Mercantour. On constate une augmentation des randonneurs qui veulent sortir des sentiers battus et un fort engouement pour les activités comme les raquettes.
- Plusieurs projets de Golf sont prévus : Sospel, Tende (complexe touristique en liaison avec la station de Limone, la Colle-sur-Loup, etc.). Le but étant de rééquilibrer l'offre en créant des parcours à l'est du département.
- Il convient de rappeler que le golf est une activité touristique très importante et fortement attractive pour les pays scandinaves, l'Angleterre, et les pays asiatiques. Il constitue un complément indispensable pour le tourisme d'affaire. Le golf représente :
  - 500 000 touristes par an dans les Alpes-Maritimes qui jouent au golf ;
  - une clientèle familiale qui génère des activités autour du Golf ;
  - des touristes qui dépensent en moyenne 30% de plus qu'un touriste classique à revenu égal.
- En plus de générer de l'activité économique, les vertus sont nombreuses et l'implantation de terrains de golf permet de :
  - Créer des zones pare-feu fort appréciable dans la région ;
  - Réserver du foncier qui pourra être utilisé par la suite soit pour des activités agricoles (l'exploitation des golfs actuels respectent le biotope), soit pour la création d'infrastructures.

#### Le contournement de Nice

- La Côte d'Azur a les caractéristiques pour être classée patrimoine de l'humanité, et peut être considérée comme le « terrain de jeu »

de l'Europe. En ce sens, il est primordial de protéger ce patrimoine et une nouvelle infrastructure devra favoriser un tracé en tunnel en s'inspirant du Tyrol (même si cela demande plus d'argent et des délais supplémentaires, des fonds européens seraient légitimes pour aider à la construction de ce type d'infrastructure). De même, on pourrait envisager des mesures législatives pour obliger le ferroutage pour les camions en transit.

- Cependant, Le contournement de Nice ne devrait pouvoir voir le jour pas avant une quinzaine d'années. D'ici là, si rien n'est fait, le département sera complètement asphyxié. On constate aujourd'hui, de manière marginale mais préoccupante, des organisateurs de congrès qui refusent de venir organiser leurs événements sur la Côte d'Azur à cause des problèmes de circulation.
- Dans ce contexte, des solutions alternatives doivent être envisagées. Le cabotage maritime en est une : il existe actuellement une offre saisonnière entre l'Aéroport -Cannes et St Tropez fort attractive, la liaison Aéroport - St Tropez peut être effectuée en 1h15 contre 1h45 en VP voir 2h 30 en période sensible. Des services NGV pourraient être mises en service entre Gênes, Nice et Marseille, en liaison avec des services locaux de cabotage.
- Le développement de l'offre TC est aussi un facteur pouvant améliorer la situation (absence d'offre ferroviaire transfrontalière). Durant le salon COBATI, des navettes ferroviaires ont été mis en place entre Cannes et Antibes et ont eu un grand succès (sécurité, respect des horaires, temps de parcours). Des discussions avec la SNCF sont en cours pour construire un quai derrière le palais d'exposition à Nice.

## 2.14 Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur

Date : le 31 octobre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteurs :

- M Ascani, directeur des infrastructures et du patrimoine communautaire

### Analyse du trafic sur l'A8

- L'A8 connaît aujourd'hui des problèmes de saturation sur l'ensemble du contournement de Nice (vallée du Var, Vallée du Paillon, Vallée de la Banquière). De part son tracé, il assure la fonction de desserte locale avec de nombreux problèmes aux niveaux des échangeurs.
- Durant la journée, l'A8 connaît quelques problèmes de ralentissement mais les problèmes de saturation se concentrent durant les heures de pointes.
- Le trafic de longue distance reste marginal (de l'ordre de 25%) au regard du trafic franchissant quotidiennement le Var.

### La problématique du contournement de Nice

- De nombreux projets ont été étudiés (A8bis, A58, etc.) jusqu'à présent et aucuns d'eux n'a encore débouchés. La CANCA souhaite une solution à court terme et non dans 20 ans où la situation aura évolué et les problèmes pourront être différents. Pour ce faire, il faut favoriser (dans un tout premier temps) des solutions d'aménagements « légers ».
- Dans un premier temps, il s'agirait de mieux organiser la circulation par la diffusion d'informations trafics (type bison futé)

pour permettre aux gens d'organiser au mieux leurs déplacements en leur donnant le choix en ce qui concerne l'itinéraire, l'horaire, la destination ou même le fait de ne pas se déplacer. Une des difficultés concernent les horaires d'entrée et de sortie des bureaux qui sont identiques d'où des difficultés aux heures de pointe. Des mesures permettant au gens d'adapter leurs horaires pourraient permettre d'améliorer la situation.

- Concernant le trafic PL, on pourrait envisager une restriction de circulation du trafic pendant les heures de pointes (approximativement de 8h à 9h30 et de 17h30 à 19h30) et aménager des parcs de stationnement poids lourds. Ce type de mesure nécessite peu de moyen (arrêté préfectoral + signalisation) et est rapidement opérationnel.
- En plus de résoudre les problèmes de saturation, la solution définitive retenue devra être aussi une solution d'aménagement du territoire, rapidement mise en œuvre, d'ensemble (dans l'épure de la DTA) et préserver l'environnement.

#### Les projets

- Le PDU devrait être finalisé l'année prochaine. Un des objectifs sera de rendre aux voies du bord de mer leur caractère touristique.
- De nombreux projets TC (3<sup>ème</sup> voie, tramway, etc.) existent sur le territoire, mais au regard des trafics VP actuels, ils ne permettront pas de résoudre l'ensemble des problèmes de fonctionnement de l'A8 et des axes parallèles.
- La mise en service du tunnel reliant Nice à Villefranche devrait permettre de résoudre les problèmes de circulation sur le bord de mer (RN98).

- Le développement de la plaine du Var devrait générer une augmentation des trafics nord-sud qui devra être prise en compte dans l'étude au même titre que les déplacements est-ouest.

## 2.15 Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur (2)

Date : le 02 décembre 2003

Lieu : Nice

Interlocuteur :

- M Giraud, Directeur des études d'urbanismes
- M Marcucci, Directeur de l'aménagement et de la planification

### La situation actuelle

#### LA CANCA

- Le SCOT est en cours de préparation. Un livre blanc d'aménagement de l'espace communautaire a été réalisé en interne.
- Le PDU est en cours d'élaboration.
- Dans le cadre du projet d'agglomération, un diagnostic du territoire a été réalisé.
- Le PLH a été signé le 1 décembre 2003. Il prévoit la création annuelle de 3 000 logements (toutes catégories confondues) dont 885 logements sociaux. La problématique est aujourd'hui de trouver le foncier nécessaire à leur réalisation.
- Monaco constitue une zone économique majeure du département.

#### LE RESEAU ROUTIER

- Le phénomène de saturation sur l'A8 s'accroît de manière continue, notamment sur l'ensemble des échangeurs.
- Les raisons de cette saturation sont nombreuses : fort trafic PL, les problèmes de diffusion du trafic dans les centres-villes, les zones de rétrécissements sur l'autoroute, et l'absence de périphérique autour de Nice de par sa situation géographique. L'amélioration des conditions de circulations le mercredi montre que le trafic local (migrations pendulaires) explique en grande partie les problèmes de saturation et que l'étalement des horaires d'entrée et de sortie des entreprises peut être un moyen d'écarter les pics de trafic.

- Actuellement l'autoroute joue le rôle de tampon en limitant la saturation dans le centre-ville.

### Les perspectives d'évolution et les projets

- La CANCA réfléchit sur une restructuration de la plaine du Var.
- Le plateau Tercier reste un potentiel de développement qui devra être pris en compte lors de la mise en place du contournement pour en faciliter l'accès.
- Le tunnel de Villefranche est actuellement l'objet d'études préliminaires. Il pourra servir à terme pour des liaisons TC et aussi le réseau de traitements des eaux.
- Le projet de RN202bis améliorera la desserte de la zone de Carros, mais son statut monofonctionnel et sa géométrie empêchent tout développement dans la plaine du Var (aménagement de ponts, impossibilité d'accéder aux rives).
- Le doublement de l'Autoroute Urbaine Sud permettra de fluidifier le point noir de St.-Augustin, avec l'aménagement du pôle multimodal.
- Un projet de TC à l'échelle du département est indispensable dans les 30 ans à venir pour résoudre les problèmes de déplacements dans les Alpes-Maritimes. Progressivement, les différentes communautés d'agglomération se rapprochent et souhaitent travailler ensemble (projet de syndicat mixte).
- Le projet de tramway devrait permettre d'enlever de la capacité pour le trafic VP.

### Le contournement de Nice

- La CANCA reconnaît la nécessité de la réalisation du contournement. Elle se positionne pour un projet qui tienne compte des dessertes locales, un projet global d'Antibes à la Turbie (une seule opération), un projet réalisable le plus rapidement possible, un projet qui minimise les impacts sur l'environnement (positionnement de l'infrastructure où il n'y a personne) et un projet qui n'entraîne pas de coupure du territoire.

- La communauté d'agglomération souhaite participer de manière positive au débat public et travaille actuellement sur un rapport de contribution.
- Sur le plan fonctionnel, la mise en place d'une voie de contournement ne suffira pas pour résoudre les problèmes d'accès à la ville. Un bon fonctionnement passe par l'augmentation des points d'accès pour une meilleure diffusion du trafic.
- Le contournement de Nice se conçoit dans une réflexion plus générale intégrant l'amélioration des modes alternatifs : LGV (horizon 2010-2020), cabotage maritime qui pourrait être mis en place pour l'approvisionnement de l'aéroport, le projet de tramway jusqu'à Cagnes, la troisième voie ferrée.

## 2.16 Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence

Date : le 27 novembre 2003

Lieu : Grasse

Interlocuteurs :

- M Laurent, Directeur Général des Services
- Mme Jouve, Chargée de Mission Aménagement-Déplacements
- 

### La communauté d'Agglomération

- La communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence est créée depuis le 1 janvier 2002 et possède l'ensemble des compétences des communautés d'agglomération.
- Elle regroupe 5 communes (Aurbeau-sur-Siagne, Grasse, Mouans-Sartoux, Pégomas et la Roquette-sur-Siagne) et compte environ 67 000 habitants dont 45 000 à Grasse.
- La population de Grasse connaît une croissance régulière. Toutes les communes environnantes ont fortement grossi ces dernières années. Les actifs habitent de plus en plus dans le moyen pays pour éviter la fiscalité des villes du littoral.
- Son Programme Local d'Habitat (PLH), mis en place en décembre 2002, prévoit une augmentation progressive du nombre de logements sociaux en visant les 20% fixé par la loi SRU (14,5% actuellement à Grasse). Actuellement, les logements ne sont pas adaptés à la demande (pas de location, et uniquement de l'accès à la propriété individuelle).
- La communauté d'agglomération a élaboré un projet d'agglomération autour de 4 axes :

- Axe 1 : mettre en œuvre une stratégie de développement ancrée dans le territoire et articulée autour des arômes naturels ;
  - Axe 2 : Renforcer la cohérence du territoire : conjuguer aménagement durable et développement ;
  - Axe 3 : Renforcer la qualité de vie et solidarité : construire une communauté où il fait bon vivre ;
  - Axe 4 : Se doter d'une politique foncière pour mettre en œuvre le projet d'agglomération.
- En matière de TC, l'objectif est de restructurer le réseau bus autour de la ligne Grasse–Nice avec la création de pôles d'échange. Lors de sa réouverture, cet axe sera desservi par des services TER entre Grasse et Nice avec un cadencement à l'heure qui sera progressivement augmenté après la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie. Une utilisation pour du trafic fret n'est pour le moment pas envisagée.
  - La communauté d'agglomération représente un bassin d'emplois de 3600 emplois, autour d'entreprises comme Robertet qui regroupe près de 500 emplois. De manière générale, ces entreprises produisent des produits à forte valeur ajoutée et génère peu de trafic marchandises.
  - La communauté d'agglomération souhaite anticiper l'avenir en confortant la filière industrielle des parfums, arômes et naturel dans le cadre notamment de la mise en œuvre de l'Observatoire Mondial du Naturel et de la création d'un Système Productif Local.
  - L'activité touristique ne génère pas de phénomènes de saisonnalité importants. Grasse reste sous équipé en hébergement et hôtel de luxe. La communauté d'agglomération travaille sur la mise en place de produits touristiques adaptés.

## Les transports

- En matière de bassin de vie et de logique de déplacement, le périmètre pertinent est le périmètre Grasse–Cannes–Antibes qui devrait représenter un seul PTU avec des axes importants que sont

Cannes–Grasse, Cannes–Antibes, et le bassin grassois–Sophia Antipolis.

- Cependant, le territoire est aujourd’hui découpé : Cannes, Pôle Azur Provence, CASA, etc ; et se caractérise par un manque de cohérence en matière de transports collectifs.
- Le syndicat Sillages organise actuellement les transports publics sur le périmètre de la communauté d’agglomération et de 4 communes périphériques. Un rapprochement avec Cannes (SITP) est envisagé.
- Actuellement, le niveau de desserte TC reste insuffisant, et la fréquentation reste faible et est constituée essentiellement de captifs (scolaires et personnes âgées). Le réseau n’est pas adapté pour assurer le transport des salariés.
- En ce qui concerne le trafic routier, Grasse constitue un véritable nœud routier et connaît des problèmes de circulation en raison d’un réseau mal adapté (contraintes géographiques) pour accueillir l’ensemble du trafic local et le trafic de transit entre le Var et Sophia. De manière générale, les problèmes de circulation résultent de problèmes de gestion de voirie locale et ne sont pas à l’échelle du département.

#### Les projets

- Une étude de trafic sur la ligne Grasse–Nice menée par RFF a mis en évidence les potentiels pour des services de type Grasse–Cannes–Antibes–Nice.
- Deux zones de développement sont envisagées :
  - la zone de St Marc : cette zone située au bord du chemin de fer devrait accueillir 300 emplois.
  - La zone de la vallée de la Siagne desservie par le projet de liaison intercommunale de la Siagne entre l’A8 et Pégomas.
- Plusieurs projets routiers sont à l’étude ou en cours de réalisation :

- prolongement de la pénétrante Cannes–Grasse ;
- contournement du centre de Grasse ;
- création d'une bretelle sur la pénétrante à hauteur de la Paoute à Grasse ;
- amélioration de la desserte de la vallée de la Siagne.

#### Le projet de contournement de Nice

- La principale crainte est de voir réapparaître le projet de l'A58.
- Le projet de contournement aura peu d'impact sur la communauté de par son positionnement géographique. Cependant, améliorer l'accessibilité au pôle niçois reste une priorité.
- Pour la communauté d'agglomération, l'objectif est de développer des liaisons transversales sur son territoire destinées à la desserte locale, mais pas dans le cadre du projet de contournement.

## 2.17 Communauté de la Riviera Française

Date : le 17 novembre 2003

Lieu : Menton

Interlocuteurs :

- M Dufrenne, directeur général des services
- Mme Bousquet, service aménagement

### Le contexte actuel

#### LE TERRITOIRE

- La communauté regroupe 64 000 habitants.
- Son PDU est en cours d'élaboration.

#### LE RESEAU ROUTIER

- Les problèmes de circulation pour les personnes se rendant à Monaco depuis Nice, La Turbie, Peille, la CARF et l'Italie) sont récurrents.
- De par l'activité touristique, le réseau routier (N7, basse corniche, et A8) est fortement saturé.
- L'autoroute A8 absorbe un fort trafic PL, principalement composé de déplacements Espagne-Italie. Les caractéristiques du tracé (Virage, Pente) créent des conditions de circulation dangereuses.
- Le moindre incident bloque l'ensemble du réseau routier et le trafic PL doit se reporter plus au nord sur le tunnel du Fréjus (exemple du glissement de terrain en 2000 où la ville de Menton a été bloquée, et des dispositions ont été prises pour interdire le trafic PL).

#### LES TRANSPORTS PUBLICS

- Pour le moment, il n'existe pas de tarification homogène.
- Des liaisons bus vers l'Italie (Bordighera) existent.

### Les projets

- Les principaux projets d'aménagement sont :

- ❑ Le projet Symiagel : cette zone d'activité a été créée il y a une dizaine d'années sur les communes de la Turbie, Peille et Peillon. Cette zone dispose de terrains disponibles, 70 hectares pourraient accueillir un pôle associé à Sophia avec des industries qui consomment peu de terrain ;
  - ❑ Le plateau Tertier sur la commune de la Trinité, située sur le périmètre de la CANCA.
- Au cours de l'année 2002, et en partenariat avec la commune de Roquebrune-Cap-Martin, la Communauté d'agglomération de la Riviera Française (CARF) et l'Établissement public foncier PACA (EPF PACA), une étude de préféabilité sur l'aménagement d'une zone d'activités (600 emplois) sur le site GDF a été réalisée, qui doit être suivie de l'acquisition des terrains, avec intervention de l'EPF.
  - La zone de la Roya (en Italie), qui dispose d'une gare de triage, pourrait se développer. Cette zone est à l'échelle de la province (60 hectares + 40 hectares aménageables) et pourrait accueillir Arkopharma.
  - La ville de Vintimille prévoit la réalisation d'un centre multimodal.
  - La mise en place d'une offre de cabotage maritime n'est pas d'actualité au niveau de la CARF.
  - Des études sont en cours pour le renforcement de l'offre TER. Il s'agirait d'étendre les niveaux de services de l'été à l'ensemble de l'année. Actuellement, les fréquences en période estivale sont 2 fois supérieures. Des réflexions sont en cours sur l'aménagement des gares multimodales (Menton, Vintimille, Monaco).
  - La CARF soutient un projet de liaison Breil – Sospel – la Turbie / Monaco qui permettrait d'éviter Vintimille, de délester le nœud de Menton, et d'accéder plus directement à Monaco et à l'autoroute.

### **Le contournement de Nice**

- Des alternatives plus au nord peuvent être étudiées (type tunnel sous le Mercantour).
- Le risque est de voir la liaison la Turbie-Menton (section à 2x2 voies, avec de nombreux tunnels, et un trafic PL rendant la circulation

dangereuse) saturée par les flux de circulation générés par le contournement de Nice et l'A8.

## 2.18 Ville de Cannes

Date : le 28 novembre 2003

Lieu : Cannes

Interlocuteurs :

– M Gueydan

### Présentation

#### LE TERRITOIRE

- Situé à l'Ouest du département, accès principal aux Alpes-Maritimes, le territoire de Cannes est traversé par du trafic de transit qui se diffuse ensuite vers Grasse, Sophia, Nice.
  - Le secteur de Cannes est très attractif : Le palais du festival accueille de nombreux événements (festival de Cannes, GSM (téléphonie, Internet, MIPIM ....) toute l'année, sauf durant la période estivale (juillet – août) où Cannes se tourne vers les activités balnéaires. L'activité du palais des festivals est aujourd'hui limitée par le temps lié au montage et démontage des manifestations.
  - Cette activité génère une dizaine de milliers d'emplois, et un chiffre d'affaires estimé à 690 millions d'euros.
- L'activité à Cannes se concentre dans l'hyper centre, la rue d'Antibes (commerces de luxe et demi luxe dans l'habillement) et la croisette, principalement autour de l'équipement de la personne. La zone de chalandise de prestige Cannoise est à l'échelle du département, voire internationale (anglo-saxons).
- De par sa taille, Nice reste un pôle attracteur très important pour Grasse et Cannes. Cependant, on constate une tendance à l'enclavement, avec des accès de plus en plus saturés et l'absence de dessertes efficaces.
- Le bassin cannois a un dynamisme équivalent à Sophia en terme d'attractivité mais n'est pas considéré comme tel, alors que l'activité économique qui est générée profite à l'ensemble du département.

- Le pôle technologique de la Bocca (secteur industriel des années 70) réunira des entreprises liées au traitement, transport, et projection des images numériques, autour d'Alcatel et ses sous-traitants. Ce pôle est en cours de constitution.
- Le festival du film attire sur la Croisette à Cannes l'ensemble du monde du cinéma et du marché du film.

#### **LA PROBLEMATIQUE EMPLOI/LOGEMENT/TRANSPORT**

- A l'image de l'ensemble du département, le logement et le transport (accès) sont des problèmes aigus à Cannes.
- La population cannoise officielle (INSEE) est d'environ 70 000 habitants, la moyenne sur une année est proche de 100 000, avec des pointes au delà de 150 000.
- De manière générale, la création d'emplois est supérieure à celle des logements, qui progresse au profit de logements secondaires et de personnes retraités.
- La commune peut intervenir sur les problèmes du logement qui sont soumis à des tensions fortes, mais n'est pas compétente en ce qui concerne les problèmes d'infrastructures de transport terrestre et maritime.
- La spéculation foncière est forte (+10 à 12% en moyenne par an, avec +30% pour certains quartiers). Les prix au m<sup>2</sup> s'élèvent à environ 30 à 40 000 F à l'est de Cannes, et ces logements se vendent facilement (publicité dans des journaux type Figaro et NY Times).
- Les métiers de la restauration et de l'hôtellerie connaissent un déficit d'emploi lié aux conditions de vie sur Cannes (logements, transports, etc.). Pour 3 créations de postes, seulement 2 sont pourvus dans ce secteur.

#### **LES CONDITIONS DE CIRCULATION**

- La section Mandelieu – Antibes de l'A8 se sature progressivement. Aujourd'hui, la situation observée correspond à celle du passage du Var il y a une dizaine d'années, et on peut s'attendre à la même évolution dans le futur.
- Aujourd'hui, les problèmes de saturation entraînent couramment des remontées de queue sur les bandes d'arrêts d'urgence de l'autoroute.

- Le réseau routier interne à la commune présente un maillage pertinent avec des itinéraires de contournement. Cependant, il reste sous-utilisé (exemple du boulevard Riou), notamment du fait d'un manque de diffuseurs de sorties de l'A8 . Les sorties de mougins et la Bocca sont notoirement insuffisantes, il conviendrait d'en créer de nouvelles dans les meilleurs délais.
- La desserte du bassin Cannois a partir de l'est est pénalisée par le trafic généré par Sophia aux heures de pointe. La technopôle est aujourd'hui desservie par 2 accès : au sud via l'A8 et au Nord-ouest via Grasse). Il convient de s'interroger sur la non réalisation du demi échangeur de Biot (liaison RD504), qui aurait dû déjà être réalisé pour l'amélioration de l'accessibilité du parc. De même, l'accès nord par la D2085 devrait être renforcé.
- Le trafic entre Cannes et l'Aéroport de Nice reste important et est aujourd'hui pénalisé par les conditions de trafic sur l'A8.
- Il convient de réfléchir au cabotage voyageur, et d'expérimenter ce mode complémentaire.
- On constate plusieurs aberrations sur le réseau routier :
  - ❑ Problème de configuration de l'échangeur qui dessert la liaison rapide de la Siagne ;
  - ❑ Configuration de l'échangeur : les personnes venant de Cannes et voulant se rendre à l'autoroute n'ont pas de tourne à droite prévu à cet effet d'où des embouteillages;
  - ❑ Situation du nouvel échangeur : la sortie de l'A8 à Mandelieu Centre devrait être supprimée au profit d'une sortie plus à l'ouest à Barbossi.

## LE RESEAU FERROVIAIRE

- La ligne ferroviaire est aujourd'hui complètement saturée et n'arrive plus à satisfaire les besoins de déplacements. Il devient même difficile de trouver des plages horaires pour l'entretien des voies (plus de marge).

## **LE TRAFIC AERIEN**

- L'aéroport de Cannes – Mandelieu est le premier aérodrome d'affaire de France, et fait partie des facteurs qui ont fondé l'attractivité de Cannes. Il génère 80 000 mouvements par an.

## **Les projets**

### **LE PDU**

- Avec 2 lignes de TCSP, le PDU est ambitieux. Le SITP demeure dynamique et efficace, mais on peut s'interroger sur la réunion des AOT Cannes, Grasses voir Antibes..

### **LE TECHNOPOLE**

- La ville souhaite utiliser l'atout procuré par le festival et les différents congrès pour développer un technopôle. Il existe aujourd'hui une demande des entreprises, mais la ville ne dispose pas de terrains immédiatement libres (une vingtaine d'hectares devront être réaménagés rapidement).
- Mis à part le foncier, Cannes dispose de tous les éléments pour développer cette technopôle : matière grise à Sophia, image de Cannes et présence d'un industriel important (Alcatel).

### **LA VALLEE DE LA SIAGNE**

- Un projet d'aménagement de la vallée de la Siagne (500 hectares) a été décidé. Le secteur est actuellement classée en zone inondable mais des travaux sont en cours (SISA) et le projet pourrait voir le jour d'ici 10 ans.
- Ce projet consiste à mettre en place un parc d'activité qui disposerait de par sa situation d'un fort potentiel tout en permettant de maintenir certaines activités agricoles.

### **LE RESEAU FERROVIAIRE**

- Il n'existe pas de véritable alternative ferrée au réseau routier : le projet de 3<sup>ème</sup> voie est physiquement réalisable entre Antibes et Nice, mais semble difficile entre Cannes et Vallauris. Pour résoudre les problèmes de saturation des 2 voies existantes, la commune a lancé un appel d'offre afin d'étudier la faisabilité technique et financière

d'un enfouissement de la voie ferrée littorale à Cannes. Ce projet permettrait notamment la création de cette fameuse 3<sup>ème</sup> voie.

- L'impossibilité apparente de la 3<sup>ème</sup> voie entre Cannes et Antibes obère une liaison performante Nice–Cannes–Grasse de type TER.
- Le tracé TGV dans le moyen pays semble être en cours d'étude.
- St.–Laurent reste le barycentre de la population azurée et le positionnement d'une gare dans la plaine du Var semble pertinent.
- La ligne Cannes – Grasse reste handicapée par sa configuration : excentrée par rapport à la Bocca et une arrivée au pied de Grasse (absence de funiculaire). Ces conditions font penser que l'investissement consenti pour la réouverture de cette ligne semble disproportionné par rapport au rendement attendu en terme de trafic voyageurs. Des solutions alternatives pour utiliser cette emprise pour des TC aurait du être étudiées.

#### **LE CABOTAGE MARITIME**

- Des conditions favorables semblent réunies pour la mise en place d'une offre de cabotage : espace maritime manœuvre et desserte d'un bassin d'un million d'habitants. Il y a un fort potentiel l'été où les conditions de circulation sont très difficiles.
- Certaines expériences existent : Stockholm, Toulon, etc..
- Il conviendrait d'étudier sa rentabilité sachant que les subventions nécessaires à sa mise en place (inévitables dans le cadre d'un transport public) doivent être analysées au regard de son efficacité et des investissements lourds consentis sur les transports terrestres.
- Il pourrait être utilisé notamment pour la desserte du Palais des festivals. Une plateforme de dégroupage à l'ouest pourrait accueillir le fret routier qui dessert le Palais et nécessite une intendance lourde, et quelque peu nuisante.
- Le cabotage maritime se heurte aujourd'hui à un refus d'ordre culturel : dans le département des Alpes–Maritimes, la mer est perçue comme un décor (relation contemplative), mais pas comme un outil d'aménagement du territoire.

## LE TRAFIC AERIEN

- Un projet d'hélistation (moyen de transport indispensable vu le statut de ville d'accueil de prestige de Cannes) nécessaire est à l'étude, avec l'installation d'une plateforme sur la digue du quai Leboeuf.
- Une charte d'environnement de l'aérodrome de Cannes – Mandelieu a été élaborée (CCI). Il conviendrait de développer l'aviation d'affaire nécessaire au développement économique, et de limiter l'aviation de plaisance qui pourrait disposer de l'aérodrome de Fayence.

## Le contournement de Nice

- Le sentiment qui prévaut à Cannes est la volonté de ne pas perdre du temps dans la programmation des infrastructures de transports.
- Les problèmes de circulation existent depuis l'Estérel, et, pour la mairie de Cannes, l'abandon de l'A8 bis est perçu comme une erreur.
- Le projet de contournement de Nice est un minimum. Il ne prend pas en compte les difficultés entre l'Estérel et Antibes.

## Les enjeux

### UN RISQUE DE MARGINALISATION

- L'absence de projets à l'échelle du département (routier, TC, maritime) peut à terme dégénérer en ségrégation territoriale avec un développement des fonctions métropolitaines entre Antibes et Cannes, et un enclavement des territoires comme Cannes et Menton qui deviendraient des zones de villégiature pour personnes aisées.
- Cannes soumet son adhésion à un EPCI à fiscalité propre à la capacité du territoire à générer du projet de développement équilibré.
- Le risque principal est de résidentialiser d'avantage le bassin cannois au profil des touristes et retraités aisés et qu'il perde son attractivité (détérioration de l'accessibilité). Cannes doit avoir un système de transport (accès) à la hauteur de ces ambitions et de son économie.

### UNE ECONOMIE FRAGILE

- Les conditions d'accès difficile peuvent remettre en cause l'économie cannoise, qui est une économie fragile liée à l'accueil des congrès reposant sur la beauté du site et l'excellence de l'accueil,

d'autant plus que Cannes est en compétition avec d'autres sites de l'arc latin comme Barcelone, voire des métropoles internationales.

- Les entreprises installées à Sophia (production de technologie) peuvent se délocaliser rapidement sur d'autres plateformes internationales.
- A l'image de Sophia, l'activité cannoise (hôtellerie, festivals et congrès) est sujette aux variations mondiales et une diversification est nécessaire.
- Par contre, le pôle aromatique de Grasse et des entreprises comme Alcatel sont d'avantage ancrés au territoire.

#### **CANNES–GRASSE–ANTIBES : UNE ECHELLE TERRITORIALE PERTINENTE**

- Le territoire Cannes–Grasse–Antibes est un ensemble pertinent, qui est aujourd'hui fragilisé par le découpage institutionnel (CASA). Chaque pôle qui compose ce territoire dispose d'une reconnaissance internationale dans des domaines complémentaires : production technologique à Sophia, accueil de congrès et événementiel à Cannes, et pôle aromatique à Grasse.
- Si l'on regarde la distribution des migrations pendulaires, ce territoire fonctionne de manière intégrée ; ainsi des complémentarités peuvent être trouvées au niveau des ressources foncières et financières si elles sont mutualisées sur ce territoire.

#### **L'ABSENCE DE FONCIER**

- Le territoire actuel résulte de plusieurs dizaines d'années d'urbanisation diffuse qui ont conduit à une forte consommation du foncier pour des densités très basses dans le moyen pays.
- Le renouvellement urbain est aujourd'hui d'actualité, mais il coûte beaucoup plus cher que l'ouverture à l'organisation de nouveaux terrains, et aucun mode de financement adapté n'est prévu dans le cadre de la loi SRU.
- Ainsi la politique de renouvellement urbain reste aujourd'hui tendue (Nice, Cannes, Antibes). A terme, le risque est que les Alpes–Maritimes redeviennent un territoire de villégiature.
- Dans ce contexte, le Var joue le rôle de dortoir (St.–Raphaël, Fréjus, Fayence) du bassin de Cannes et de Sophia, mais l'augmentation du prix du foncier s'étend petit à petit au Var. Ce phénomène, qui résulte

du différentiel entre l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier et la solvabilité des ménages, accentue les déplacements domicile-travail, ce qui a un coût social élevé (réalisation d'infrastructures de transport, taux d'absentéisme élevé en période estivale, etc.).

## 2.19 Commune de Cagnes-sur-Mer

Date : le 29 octobre 2003

Lieu : Cagnes-sur-Mer

Interlocuteurs :

– M Delem, service études et projets

### Le contexte

#### LA COMMUNE

- Cagnes-sur-Mer est la 4<sup>ième</sup> ville du département, mais la 20<sup>ième</sup> villes des Alpes-Maritimes pour ses recettes de fonctionnement (1 103 Euros par habitants).
- La commune ne dispose pas sur son territoire de pôle générateur de trafic important type zone industrielle, zone d'activités, ou supermarché (politique de défense du commerce de proximité), ce qui explique un déficit de taxe professionnelle.
- Par contre, en tant que chef lieu d'un bassin de vie, Cannes dispose sur son territoire de 2 lycées, de 3 collèges, d'installations sportives, d'une piscine d'équipements culturels et d'administrations. Ceci contribue à développer les déplacements du moyen pays vers Cagnes-sur-Mer.
- Comme l'ensemble du littoral, Cagnes-sur-Mer subit une pression immobilière forte mais connaît un déficit important de logements pour actifs.
- La commune ne prévoit pas d'augmentation conséquente de sa population dans les années à venir (passage de 44 207 habitants au recensement 1999).

#### LE RESEAU ROUTIER

- Cagnes-sur-Mer connaît des problèmes de circulation à l'image de l'ensemble du littoral, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

- La commune est un nœud routier important du Département des Alpes-Maritimes :
  - Axes Est-Ouest : Autoroute A8, RN7, ex RN98
  - Axes Nord-Sud desservant le moyen Pays : RD336/Pénétrante, RD2085 vers Grasse, RD9/la Colle sur Loup, RD18/La Gaude, RD36/Vence.
- Ainsi un bassin de vie important transit par la commune.
- Un plan de déplacements poids lourds protégeant le Centre Ville a été mis en place utilisant la RN7 et les principales RD qui correspondent au parcours des services départementaux du TAM.
- Dans les Alpes-Maritimes, les conditions de circulation difficiles entraînent des reports entre la route littorale, l'A8 et la RN7. Les sorties de l'A8 sont régulièrement saturées du fait de l'incapacité du réseau local à absorber le trafic.

#### **L'OFFRE DE TRANSPORT**

- Le PDU de Cagnes-sur-Mer a été réalisé en 2001, alors que la commune était autorité organisatrice. Pour ce PDU, l'état (DDE 06) avait défini un périmètre pertinent regroupant Cagnes-sur-Mer et Bus-Var-Mer, bassin de vie représentant environ 150 000 habitants.
- Lors de la création de la CANCA, qui est devenue autorité organisatrice des transports, Cagnes-sur-Mer et une partie de Bus-Var-Mer ont été rattachées à la CANCA. Le PDU sur ce nouveau périmètre est en cours d'études avec comme objectif de réorganiser les déplacements urbains autour du développement des transports en commun : TCSP et voie ferrée.

### **Les projets**

#### **LES TRANSPORTS PUBLICS**

- Les premiers travaux de la 3<sup>ème</sup> voie ferrée entre Antibes - Cagnes-sur-Mer sont prévus dès 2004 et la section Cagnes-sur-Mer - Nice est prévue dans un deuxième temps (2007-2013). L'ensemble sera opérationnel à l'horizon 2013, mais il reste à organiser les pôles d'échanges (Gare de Cagnes-sur-Mer et du Cros de Cagnes).

- Concernant le tramway, les travaux de la ligne 1 à Nice viennent de débuter et la CANCA va lancer le dossier de prise en considération pour la 2<sup>ème</sup> ligne jusqu'à Cagnes-sur-Mer via la RN7 (les réservations ne sont pas encore faites). Les échéances sont fixées à 2010-2012. Dans le même temps, une restructuration du réseau bus est en cours (DSP - CANCA).
- Dans le cadre de la loi SRU, la création d'une entité de coordination entre les communautés d'agglomération (CASA, CANCA et CARF, et éventuellement Monaco) est prévue.

#### LE RESEAU ROUTIER

- Dans la bande littorale du département, le principal projet concerne l'aménagement de l'Autoroute Urbaine Sud à Nice permettant ensuite la requalification de la Promenade des Anglais.
- Actuellement, l'infrastructure routière en bord de mer est tronçonnée entre différentes maîtrises d'ouvrages (Etat, communes). Néanmoins, il y a une volonté de l'aménager le littoral entre Antibes et Menton (requalification avec au maximum 2x2 voies) :
  - ❑ Cagnes-sur-Mer (chantier en 3 phases) - horizon 2008,
  - ❑ Menton-Roquebrune-Nice, Saint-Laurent-du-Var, Antibes (fort-carré) - Villeneuve-loubet (études en cours)..
- Cagnes-sur-Mer a lancé son programme de requalification du bord de mer (inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006). Des interventions lourdes sont prévues : 2x2 voies, sécurité des piétons, création d'une piste cyclable s'inscrivant dans le schéma départemental en cours d'études, gestion du stationnement, vitesse limitée à 50 km/h. L'objectif étant d'améliorer la fluidité du trafic, la sécurité et le développement économique
- Le département a lancé le projet de requalification de la pénétrante (Cagnes-Grasse) et de la RD36 / route de Vence (1<sup>ère</sup> tranche de travaux réalisée).
- La requalification de la RN7 dans la traversée de Cagnes-sur-Mer est terminée.
- La commune souhaite maîtriser l'offre de stationnement, qui s'élève actuellement à 1 400 places de stationnement gratuites.

## AMENAGEMENT

- Les seuls projets d'aménagements notables concernent :
  - La zone d'activité de Sudalparc, le long de la pénétrante Cagnes/Vence/La Colle sur Loup ;
  - le projet de port de plaisance.
- La RN7 dans la traversée de la zone d'activité de Villeneuve-Loubet qui nécessite d'être requalifiée dans son ensemble, dans les meilleurs délais.

### Le contournement de Nice

- La commune de Cagnes-sur-Mer cumule l'ensemble des infrastructures de transport est-ouest, et à ce titre ne souhaite pas voir cette situation aggravée par la réalisation (ou le renforcement) d'un nouvel axe sur son territoire. La politique actuelle est de limiter le trafic de transit dans le centre ville, en bord de mer et dans les centres anciens (zones touristiques) et de promouvoir les déplacements locaux.
- Le contournement Nord de Nice devrait s'accompagner de la requalification de l'autoroute actuelle et être réalisé en cohérence avec les voiries existantes et le développement du futur réseau TC.
- L'aménagement des sorties d'autoroute devront faire l'objet d'une réflexion préalable sur les capacités du réseau local à absorber le trafic ainsi généré.
- A l'image de l'Adriatique, le cabotage maritime Espagne/France/Italie peut être pertinent pour faire transiter les camions et délester ainsi l'A8.
- Concernant le ferroutage, la plateforme de Vintimille pourrait être utilisée (dégroupage).

## 2.20 Commune de Villeneuve-Loubet

Date : le 18 novembre 2003

Lieu : Villeneuve-Loubet

Interlocuteurs :

- M Fiorentino, Chef du Service Aménagement-Urbanisme

### Présentation générale

- La population de la commune a doublé entre 1975 et 1990, respectivement 6110 et 11554 habitants). Aujourd'hui, la population s'élève à environ 14 000 habitants. En tant que station balnéaire, la commune compte en période estivale environ 38 000 habitants (22 000 personnes en moyenne sur l'année).
- La commune appartient au bassin de vie Niçois. Cependant la ville s'est rapprochée de la CASA qui par sa taille plus « humaine » correspond plus à son image (L'extension nord de Sophia-Antipolis se situe sur le territoire communal).
- Le territoire de la commune est soumis à de fortes contraintes en matière d'urbanisme et d'exigences environnementales. Le nord de la commune est en zone inconstructible.
- La commune se caractérise par un déséquilibre entre l'offre en logement et le nombre d'emplois. Les gens qui habitent à Villeneuve travaillent à l'extérieur et les actifs n'habitent pas dans la commune.
- Aujourd'hui les prix des logements sont prohibitifs, et il est impossible d'avoir un parcours résidentiel dans la commune.
- On constate une forte part des logements secondaires (40%).

- Pour réduire ce déficit en logement, chaque nouveau projet doit contenir au moins 50% de logements pour actifs.
- La commune entreprend une évolution lente et maîtrisée : les nouveaux projets doivent contenir 2 stationnements par logement, et 1 stationnement pour les visiteurs pour 3 appartenants (logique selon laquelle à terme un foyer avec des enfants possèdera à terme trois véhicules)
- Les perspectives d'évolution sont sur le bord de mer (secteur du Loubet). La zone d'activité économique du bord de mer apparaît aujourd'hui trop grande et ne répond plus aux besoins de la commune. Cette zone s'inscrit dans une volonté communale de créer un secteur principalement à vocation « touristique ».
- Une résidence de tourisme est prévue à la Marina.

#### Le réseau routier

- La commune est aujourd'hui desservie par trois sorties autoroutières (2 sorties dans le sens Cannes–Antibes et une dans le sens à Nice–Cannes). Ainsi, la commune ne veut plus avoir de sortie autoroutière sur son territoire.
- Villeneuve–Loubet est une commune « pivot » où les trois infrastructures est – ouest (A8, RN98, et RN 7) se concentrent et entraînent une saturation du réseau local sur l'ensemble de l'année (pas de phénomène de saisonnalité).
- Ces échangeurs sont notamment utilisés pour la desserte de Cagnes–sur–mer, d'où un fort trafic de transit qui traverse la commune et sature le réseau communal.
- Pour améliorer les déplacements internes à la commune, deux ronds points sont en projet et seront mis en place en 2007 (RN7 et RD241). Le projet de RD 604 reliera directement Sophia à Villeneuve.

- L'échangeur devrait permettre de mieux diffuser le trafic et délester les échangeurs de Villeneuve. Aucun échangeur sur Cagnes n'est prévu.
- La route 2085 devrait permettre de mieux desservir les carrières (génératrices d'un fort trafic PL) et d'améliorer les liaisons avec Grasses.
- Des dysfonctionnements apparaissent en matière d'aménagement entre communes voisines. Ainsi, Cagnes-sur-mer, devenue compétente en matière d'aménagement de la RN7 et RN98 requalifie son littoral en limitant le trafic autoroutier. Tandis que la commune de Villeneuve-Loubet ne peut envisager de travaux sur ces deux axes (commune pas compétente en la matière). La crainte de Villeneuve est que ce projet engendre un phénomène d'entonnoir avec une augmentation de la saturation automobile sur son territoire.

#### Le contournement de Nice

- Actuellement, on constate une insuffisance en matière d'offre de transport pour les déplacements est-ouest. Les déplacements Nord-Sud ne posent pas de problèmes.
- La commune ne souhaite pas de contournement, si ce n'est une infrastructure en souterrain (problème de coût ?), avec un nombre limité de sorties et destinée au trafic de transit. A ce sujet, il faut noter que le moyen pays, mis à part Grasse, ne possède pas d'intérêt économique fort et il ne semble pas nécessaire que la nouvelle infrastructure le desserve (éviter de créer des citées dortoirs).
- L'infrastructure n'aura pas d'impact sur la circulation dans la commune. L'intérêt du projet réside dans les gains de temps pour le trafic de transit.
- L'A8 doit devenir une véritable autoroute urbaine (gratuité).

- Les modes alternatifs peuvent permettre d'améliorer la situation et doivent être pris en compte avec la troisième voie RFF, l'implantation d'une gare multimodale à Villeneuve-Loubet. Il faut se donner les moyens de permettre aux gens de changer de comportement en mettant en place une offre TC performante.
- Le cabotage maritime répond particulièrement aux besoins de déplacements sur le littoral et doit être envisagé (Cannes-St Tropez = 1h13).

## 3 Annexe 2 : enquête auprès des entreprises

---

### 3.1 Liste des entreprises rencontrées en face à face

3.1.1 La liste concerne les entreprises (ou organisation) qui ont été rencontré en face à face dans le cadre de la préparation de l'enquête internet (nous précisons pour chacune d'entre elles le domaine d'activité:

- TRAM – Santa Azur – Cars Phocéens, transport routier de voyageurs ;
- Unité Transports Sanitaires (UTS) du CHU de Nice, déplacements inter sites des patients et d'échantillons médicaux ;
- Entreprise Mathez, transport international fret ;
- Transport Cappelletti, dégroupage et transport routier (**CR non validé**);
- Compagnie Générale COGEFILOG, logistique et représentation financière ;
- Carrefour, grande distribution ;
- Texas Instrument, R&D électronique (**CR non validé**);
- Legrand, Production de composants électriques ;
- IBM, service gestion d'entreprise, assistance téléphoniques et études manufacturières ;
- Arkopharma, laboratoire pharmaceutique, fabrication de médicaments et de produits diététiques (**CR non validé**) ;
- Marbrerie Azurienne, bâtiment (carrelage, marbre) (**CR non validé**).

## 3.2 TRAM – Santa Azur – Cars Phocéens

### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 24 novembre 2003

**Entreprise :** TRAM – Santa Azur – Cars Phocéens

**Localité :** Nice

**Intervenant :** M. Jean-Philippe Pégliion, PDG

**Activité :** Transport routier de voyageurs

**Salariés :** 170

**Sites :** 3 sites, dont 1 en centre ville à proximité de la gare routière

**Flotte :** 100 autocars, circulant chacun 250 jours par an en moyenne

### Déplacements des employés

Les modes d'accès des employés sont du 2 roues ou la marche à pieds pour les employés résidant à proximité, ou voiture particulière.

L'activité de l'entreprise suivant naturellement la mobilité des niçois, les prises de service dans l'entreprise sont en horaires décalés (tôt le matin, tard le soir).

Le taux de ponctualité des employés est satisfaisant. Cependant, ceux venant de loin rencontrent des difficultés de circulation et, surtout, de stationnement. Les employés doivent quitter leur domicile plus tôt.

Les principaux points noirs se situent aux sorties de l'A8 qui saturent, créant des remontées des files d'attente sur l'autoroute.

## Déplacements professionnels

M. Pégliion réalise de nombreux déplacements professionnels, régionaux, nationaux et internationaux. Subissant les difficultés de trafic intra et extra muros, il adapte si possible ses horaires de déplacements.

Pour se rendre à l'aéroport, l'itinéraire le plus courant emprunte la Promenade des Anglais, plus court (8 km) que l'A8 (25 km) et moins encombré, même si des difficultés sont rencontrées aux heures de pointe du matin et du soir.

De nombreux problèmes prennent naissance aux proximités des écoles du fait de stationnements en double file.

## Déplacements des voyageurs

La situation concernant les impacts de la circulation sur l'activité se sont dégradées depuis deux ans.

Les causes primaires sont l'explosion démographique, la population de l'agglomération a en effet été multipliée par 5 en 40 ans. Cette croissance n'a pas été suivie par une politique cohérente du développement des infrastructures. La pression foncière a conduit une frange de la population à se péri urbaniser. Leurs déplacements de l'extérieur vers l'intérieur créent le phénomène de goulet d'étranglement sur les pénétrantes sur Nice.

En centre ville, 35% des problèmes de circulation sont le fait de mauvais stationnement.

Sur l'A8, les difficultés de circulation proviennent d'une part du report des poids lourds suite à la fermeture du tunnel du Mont-blanc en 1999 qui n'a pas entièrement rebasculé, d'autre part du transit entre l'Italie et l'Espagne. La recherche de productivité des transporteurs routiers pose des problèmes de sécurité, générateurs d'accidents et de leurs conséquences sur la circulation.

L'abandon du précédant projet de contournement a été un contresens politique. L'influence des associations de riverains est trop forte, elle bloque tous les projets même ceux les plus indispensables à l'agglomération.

Les conséquences sont que l'agglomération est au bord de l'asphyxie totale. Les cars sont bloqués dans la circulation. Cela constitue un cercle vicieux, les usagers étant insatisfaits du temps de parcours des bus se reportent sur leur véhicule privé, aggravant d'autant la situation.

Les déplacements sont désormais d'une durée aléatoire, ce phénomène se rencontre sur l'ensemble des villes du département.

A terme, l'accroissement des temps de parcours induira indubitablement un accroissement des coûts de fonctionnement de l'entreprise, accompagné de réclamations des clients devant les retards qui se produiront.

L'entreprise n'envisage pas de se délocaliser en périphérie, les coûts seraient en ce cas trop élevés.

En l'absence de mesures, l'avenir de l'entreprise s'annonce difficile. Son développement serait freiné du fait de l'accroissance des coûts de fonctionnement (paiement des heures de trajets des employés, interservices extérieurs à Nice, ..)

L'image de la ville de Nice risque de se dégrader avec comme conséquence la baisse de la fréquentation touristique.

Le projet A8 bis est d'actualité. Il est important qu'il soit concrétisé afin que l'A8 redevienne une voie de contournement locale de Nice, l'A8 bis se prévalant du rôle de transit.

## Conclusions

Les solutions passent aussi par une meilleure adaptation des jonctions entre les pénétrantes et le contournement de Nice, en créant des bretelles d'accès efficaces.

Une meilleure régulation du trafic des poids lourds, en faisant appliquer les interdictions de dépassement, fluidifierait le trafic sur l'A8. Un poids lourd dépassant un autre camion crée en amont une file d'attente de véhicules légers, bloqués dans leur progression.

Une partie de ce transit gagnerait à être dévié, d'une part par des liaisons maritimes entre l'Italie et l'Espagne, d'autre part par une liaison routière Turin – Salon de Provence que pourrait constituer l'A8 bis. Le ferroutage est en revanche une solution illusoire à court terme.

Dans le milieu urbain, la ville a besoin d'un véritable équipement ferroviaire (tramway) dont la cohérence multimodale doit être assurée.

### 3.3 Unité Transports Sanitaires du CHU de Nice

#### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 25 novembre 2003

**Service :** Unité Transports Sanitaires (UTS) du CHU de Nice

**Localité :** Nice, hôpital Pasteur

**Intervenant :** M. Jean-Luc Duflot, Responsable de l'UTS

**Activité :** Déplacements inter sites des patients et d'échantillons médicaux

**Employés :** 120

**Sites :** 4 sites principaux (St Roch, Pasteur, L'Archet, Cimiez)

**Flotte :** 24 ambulances, 6 VSL, 10 véhicules labo : 250 rotations par jour

#### Déplacements des employés

Actuellement situé à l'hôpital Pasteur, l'UTS changera de site à l'horizon juin 2005. Les futurs sites sont étudiés, la problématique des déplacements sera un élément central du choix de la nouvelle localisation. Les solutions aujourd'hui sont telles que l'hôpital le plus proche sera à la distance de celui le plus éloigné de Pasteur aujourd'hui. Deux sites sont à l'étude : Carros et la Trinité.

80% des agents habitent dans l'est niçois et n'utilise pas l'A8. Les difficultés rencontrées sont prises en compte dans les temps de déplacement qui restent raisonnables du fait de la proximité entre leurs domiciles et l'hôpital. Dans le cas où le futur site se situerait à Carros, les employés rencontreront de nombreux problèmes de circulation, ce qui nécessitera un aménagement des horaires.

Pour Pasteur, le futur contournement n'aura un intérêt direct que si le contournement dessert l'est niçois. Cela permettra cependant de désengorger le centre niçois.

## Déplacements sanitaires

Le service organise les déplacements entre les hôpitaux niçois. Contrairement au SAMU et pompiers, ces déplacements ne sont pas prioritaires et ne peuvent faire l'objet de l'usage des gyrophares.

Les déplacements sanitaires sont essentiellement inter sites, et donc internes à Nice. Les problèmes rencontrés sont ceux des conditions urbaines, principalement causées par la typologie de Nice, l'insuffisance des transports collectifs et la surpopulation.

A terme, si les transports en commun restent inefficaces, la ville sera complètement asphyxiée, et des problèmes sanitaires sont à craindre. Le tramway sera le bienvenu.

Le site de Carros a peu de chance d'être retenu du fait de l'éloignement par rapport aux sites hospitaliers. Dans cette hypothèse, les véhicules de l'UTS prendront l'A8. Si le service s'installe à la Trinité, les besoins résideront dans l'aménagement des pénétrantes dont le fonctionnement aujourd'hui est dégradé.

### 3.4 Mathez

#### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 26 novembre 2003

**Entreprise :** Mathez

**Localité :** Nice

**Intervenant :** M. Robert Benaud, superviseur

**Activité :** Transport international de frêt

**Salariés :** 80

**Flotte :** 1 PL, 1 véhicule de 14 m<sup>3</sup>, 1 véhicule de 4 m<sup>3</sup>

**Zone :** toute destination

**Marchandises :** toute marchandise

**Sites :** Nice aéroport, Nice St Isidore, Cannes, agences à Marseille et Paris

#### Déplacements des employés

La situation est considérée comme étant très négative. Les employés subissent des encombrements quotidiens sur l'A8 aux passages de 3 à 2 voies. Les flux de transit venant de l'Europe de l'Est et de l'Espagne Portugal s'ajoutent à la circulation locale. L'absence d'itinéraires alternatifs rend le réseau très fragile devant les risques d'accidents. Si l'une des voies est bloquée, c'est toute l'agglomération qui est saturée.

La non gratuité du contournement de Nice est un cas unique en France et est inacceptable.

Dans quelques années, la situation sera catastrophique. Les entreprises n'ont d'autre choix que de subir.

Le projet d'A8bis est une nécessité pour aérer les points de passage et consolider le réseau en cas d'accident.

## Activité transport

Sur le département, Mathez utilise ses propres véhicules et fait appel à des transporteurs pour les déplacements hors des Alpes Maritime qui représentent un tiers de l'activité.

La situation est très difficile, obligeant les chauffeurs à trouver des itinéraires en fonction des conditions de circulation. L'entreprise travaille en flux tendus et sa réactivité se doit d'être efficace. Le prix du péage pour emprunter le contournement de Nice est exorbitant pour les poids lourds.

D'ici 5 ans, ce sera l'asphyxie. Les entreprises ne s'installeront plus dans la région. Les conséquences pour l'entreprise Mathez seront une baisse d'activité du fait de la baisse de l'activité industrielle. Une réaction en chaîne se produira, la baisse de performance des sociétés de transport engendrera une relocalisation des entreprises de production.

Une part de l'activité de l'entreprise est concernée par l'événement Taxe Free Exhibition (650 exposants) à Cannes. Devant les problèmes de transport, cette exposition risque d'être délocalisée en Espagne.

Le projet d'A8bis est vital pour l'activité et doit être réalisé dans un délai le plus rapide possible. Les autres projets doivent être également réalisés, par exemple la voie rapide et sa liaison avec l'autoroute. Il faut désenclaver au maximum les zones industrielles, en particulier celle de Carros.

## Conclusion

Le réseau routier du département est très faible, en comparaison de ce qu'il existe dans les Bouches-du-Rhône. De nombreux chantiers tournent au ralenti, bloqués par les associations écologiques. Les lignes de chemin de Fer de Provence ne sont pas adaptées aux besoins de l'activité économique.

L'entreprise a une vision très pessimiste sur la situation actuelle et future et doute que les projets annoncés soient un jour réalisés.

### 3.5 Compagnie Générale COGEFILOG

#### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 25 novembre 2003

**Entreprise :** Compagnie Générale COGEFILOG

**Localité :** PAL (Pôle d'Activité Logistique) Nice St Isidore

**Intervenant :** M. Bianco, Directeur Actifs Financiers

**Activité :** Logistique et représentation financière

**Salariés :** 10

**Zone :** importation d'Italie, distribution nationale

**Marchandises :** textile en provenance d'Italie

#### Déplacements des employés

L'entreprise s'est installée sur le PAL il y a 3 ans pour disposer d'une meilleure accessibilité qu'à St Laurent sur Var. La situation empire tous les jours. Les employés subissent la saturation du réseau au niveau des accès et sur l'A8, en particulier aux passages de 3 à 2 voies. Pour rejoindre Nice, il faut compter parfois 1/2h au lieu des 5 minutes nécessaires en situation fluide. Cela crée des retards et augmente les temps de trajet des employés.

A moyen terme, l'agglomération sera engorgée. L'entreprise n'envisage pas de se délocaliser, la situation étant pire ailleurs.

Le contournement s'impose, dans une configuration au nord de Nice et souterraine afin de séparer le trafic de transit des déplacements locaux.

#### Activité de transport

La principale activité de l'entreprise est l'importation de textiles en provenance d'Italie, le dégroupage et la distribution dans l'ensemble du pays. Afin de bénéficier de conditions de transport optimales, les marchandises circulent la nuit.

A terme, l'accroissement des temps de parcours sera subi par l'entreprise qui devra supporter le surcoût. La crainte porte sur l'insatisfaction de la clientèle de l'entreprise sur les délais. Il est également noté que les conditions de circulation seront plus accidentogènes et dégraderont la qualité de l'air.

Le projet d'A8 bis est une priorité qui devra accompagner la politique de transport public de Nice. Cette dernière fera sortir les voitures du centre vers la périphérie de Nice et il est nécessaire qu'une infrastructure puisse supporter ce report.

Le cas de la traversée du Var est également critique pour le développement, afin en particulier de soulager le pont de la Manda.

### 3.6 Carrefour

#### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 28 novembre 2003

**Entreprise :** Carrefour

**Localité :** Nice

**Intervenant :** M. Frédéric Parent, manager Réceptions et Station Service

**Activité :** Grande distribution

**Salariés :** 850

**Clients :** 65000 tickets de caisse par semaine

**Zone :** Nice lingostière

**Marchandises :** Réception de 60 camions de livraisons par jour

#### Déplacements des employés

Le magasin Carrefour, avec 850 employés et 12000 tickets par jour le samedi représente le 3<sup>ème</sup> Carrefour de France et est le principal hypermarché de l'agglomération de Nice.

La nationale 202 est particulièrement saturée. En particulier, les vendredis soirs en période hivernale, les flux en direction des stations de ski engendrent de fortes perturbations. Cette voie est particulièrement accidentogène et les répercussions des accrochages sur la circulation sont importantes. Le samedi est une journée particulière durant laquelle le réseau routier local est très fortement chargé, c'est également le cas le matin vers 8h30 en semaine.

Comme le site de Carros, la zone commerciale de Nice Lingostière est très fortement dépendante du trafic. Les employés devant traverser la zone du pont de la Manda sont souvent pris dans le trafic et il leur arrive fréquemment d'avoir 15 à 30 minutes de

retard le matin vers 8h30. Les sorties de la zone commerciale sont régulièrement bouchées.

La N202bis devrait ouvrir un nouvel itinéraire pour les flux en direction des stations de ski.

Le projet A8 bis permettra de fluidifier le trafic, améliorant ainsi les conditions d'accès et la ponctualité des employés.

## Clientèle d'achat

Le magasin est un pôle d'attraction fort. La clientèle se répartit environ pour moitié sur la zone ouest de Nice, qui utilise la N202 par le sud, l'autre moitié sur l'arrière pays niçois, qui accède au magasin depuis le nord par la N202. Ainsi, l'activité de Carrefour dépend à 100% de la nationale.

La zone commerciale de la Lingostière est composée d'autres enseignes fortement attractives (Leroy Merlin, Décathlon, Forum). Elle dispose d'un parking clientèle d'environ 3000 places et est desservie par une voie d'entrée, deux voies de sortie dont le toboggan qui n'est plus accessible aux PL pour des raisons de sécurité. Cela les oblige à utiliser la sortie nord et à se placer dans le flux qui encombre le rond point de la Manda.

Le magasin est ouvert de 9h à 22h du lundi au samedi, les heures d'affluence sont 17h en semaine, 16h le samedi. A ce moment, les voies de sortie de la zone commerciale sont en général saturées, surtout le samedi et en période de fête.

La station service est particulièrement active et représente 90 000 litres de carburants délivrés par jour, dont 7% auprès de transporteurs venant s'approvisionner sur abonnement.

A la suite de la fermeture de l'accès toboggan, les problèmes de circulation ont eu comme conséquence la résiliation de 24 abonnements carburants de transporteurs.

Plus que le prix des produits, l'accessibilité à la zone est le principal facteur d'attraction de la clientèle d'achat. La dégradation des conditions de circulation engendre alors une perte substantielle de clientèle et de chiffre d'affaire.

L'A8 bis permettra de capter une part des flux de la N202, ce qui améliorera les conditions d'accès à la zone, rendue plus attractive. En conséquences, ce projet serait en mesure d'améliorer le chiffre d'affaire du magasin.

## Transport de marchandises

Livré de 2h à 20h, le magasin accueille environ 40 semi remorques et 20 fourgons express par jour.

Les principaux retards se produisent le samedi, jour où l'accès à la zone pose le plus de problèmes. Ces retards engendrent une perte de productivité des employés qui attendent la livraison et une perte du chiffre d'affaire auprès de la clientèle qui ne trouve pas les produits dans les rayonnages.

L'approvisionnement de la station service est réalisé par 3 camions-citernes par jour.

### 3.7 Legrand

#### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 27 novembre 2003

**Entreprise :** Legrand

**Localité :** Antibes Sophia Antipolis

**Intervenant :** M. Petit, responsable environnement / sécurité

**Activité :** Production de composants électriques

**Salariés :** 700

**Zone :** Sophia Antipolis, Limoges, Strasbourg

**Marchandises :** disjoncteurs de sécurité

#### Déplacements des employés

La production est réalisée par 5 équipes en 3x8, 7 jours sur 7. Environ cent personnes réalisent du travail à domicile et se rendent à l'entreprise en moyenne 2 fois par semaine. La plupart des employés viennent en voiture, le bus entreprise a un succès très marginal (20 passagers par jour). L'entreprise dispose d'un parking de 300 places.

Les employés viennent de l'est de la zone (Cagnes sur Mer, St Laurent du Var, Nice), de la zone d'Antibes et du Var. Les employés venant de l'est de la zone sont ceux qui rencontrent le plus de problèmes. En cas d'accident, la zone d'accès à l'entreprise est totalement bloquée, les files d'attente remontant jusque sur l'autoroute. En situation normale, les accès sont bloqués aux heures de sortie : il faut 30 minutes pour accéder à l'autoroute contre 3 minutes en temps normal. Les autres employés ont moins de difficultés pour quitter la zone car ils disposent d'un itinéraire différent qui présente toutefois des risques en terme de sécurité.

La saturation présente également un fort problème de sécurité en cas d'urgence.

Si rien n'est fait, la région sera enterrée dans 5 ans. L'entreprise pourrait se délocaliser pour une région plus attractive. Les employés des autres sites de Legrand refusent souvent un poste sur Sophia du fait des problèmes de circulation et de logement.

Un nouvel axe pour Sophia permettra de séparer les flux de véhicules. Augmenter la capacité de l'A8 rendra celle-ci plus fluide mais ne résoudra pas les problèmes d'accessibilités aux zones industrielles.

### **Déplacements professionnels**

De nombreux cadres de Legrand partagent leur temps entre Antibes et Strasbourg. En moyenne, 6 personnes par jour se rendent à l'aéroport. Les problèmes de circulation font qu'il arrive régulièrement à ces personnes de rater l'avion. Les temps de précaution ne peuvent être augmentés au delà des niveaux actuels pour des raisons de productivité.

### **Activité transport**

Legrand expédie dans ses usines turques et polonaises des kits qui sont assemblés puis retournés sur le site d'Antibes. 35 poids lourds et 75 fourgonnettes par jour réalisent en flux tendu le transport. Le transport est totalement organisé par Legrand mais le transport lui-même est effectué par des transporteurs extérieurs.

Le transport de marchandises se passe bien. La fiabilité est le principal facteur de choix de mode : la route offre la meilleure fiabilité par rapport au ferroutage ou merroutage.

## Conclusion

La situation actuelle n'est pas rassurante. Le volet des infrastructures n'a pas été traité avec sérieux. La vision est pessimiste sur les perspectives futures.

Le tourisme et l'industrie peuvent cohabiter mais il faut s'en donner les moyens. Sans industrie, la région risque de s'ankyloser et de vieillir, car c'est elle qui attire les actifs jeunes et dynamiques.

### 3.8 IBM

#### Fiche signalétique

**Entretien réalisé le :** 24 novembre 2003

**Entreprise :** IBM

**Localité :** La Gaude

**Intervenant :** M. Terrats, agent de maîtrise Réseau et Sécurité

**Activité :** Service gestion d'entreprise, assistance téléphonique et études manufacturières

**Salariés :** 1280 dont 500 sous-traitants

**Site :** ouvert 24h/24, horaires décalés

**Accès :** arrêt de bus ; aéroport : 20 mn

#### Déplacements des employés

60% des employés résident sur la zone Cannes Antibes, 30% dans les alentours de l'établissement, 10% dans l'arrière pays niçois. Les employés subissent une saturation du réseau aux heures de sortie de bureau au niveau de St Laurent du Var, et occasionnellement la paralysie de la circulation en cas d'accident.

A terme, la situation risque de se dégrader au niveau du littoral, sur le réseau secondaire.

Le nouveau contournement de Nice sera un avantage pour le Département mais risque de créer du mécontentement pour les propriétaires des terrains situés sur le tracé. De nombreux employés d'IBM sont dans ce cas. L'attente pour les employés se situe d'avantage sur la N202 bis que sur l'A8.

#### Déplacements professionnels

Le site d'IBM de La Gaude reçoit la visite d'environ 5000 clients internes ou externes par an se rendant au Forum Marketing d'IBM. La plupart de ces visiteurs transitent par l'aéroport. La liaison s'effectue en cars affrétés spécialement qui subissent les difficultés rencontrées à la sortie de l'aéroport.

IBM ne voit pas de conséquences négatives si le projet ne voit pas le jour. En revanche, le besoin de la N202 bis est patent. Une liaison TGV s'ouvrant vers l'Italie serait également un plus pour l'entreprise.

## Conclusion

IBM, situé à La Gaude, bénéficie d'une situation privilégiée comparée au reste du département, échappant en grande partie aux problèmes de circulation et de stationnement.

Le transport des employés ou visiteurs a d'avantage besoin d'infrastructures de pénétrantes sur Nice, et en particulier d'un accès facile sur l'aéroport.