

**Pourquoi un nouveau projet
de contournement de Nice ?**

L'Etat est le maître d'ouvrage du projet de contournement de Nice.

Ce projet entre dans le champ d'application de la loi de démocratie de proximité. Un débat public, procédure codifiée par les textes, est donc organisé par la Commission Nationale du Débat Public qui a désigné pour la circonstance une Commission Particulière du Débat Public. Le débat doit porter sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.

Après quelques semaines de débat public les questions se précisent.

C'est pour répondre à l'attente des participants que ces fiches sont produites avec l'accord de la CPDP.

Elles apportent des précisions sur un thème donné en regroupant les informations parfois dispersées dans plusieurs sources.

Complément au dossier de débat public sur le contournement routier de Nice

➔ **Fiche thématique**

Les transports en commun à l'horizon 2020

Le développement prioritaire des transports en commun



La Directive Territoriale d'Aménagement a fixé le développement des transports en commun parmi ses axes prioritaires. Le projet de contournement de Nice ne doit pas se réaliser à leur détriment, c'est là une des conditions que le maître d'ouvrage, l'Etat, s'est à lui-même imposé (dossier du débat public - page 58).

Cet objectif est au cœur des politiques publiques aujourd'hui mises en œuvre par les Collectivités Territoriales, agissant en tant qu' autorités organisatrices des transports. Ce développement passe par toute une série de dispositions dont la création d'une instance de coordination à l'échelon du département, le SYMITAM, n'est pas la moindre.

Organisation et hiérarchisation des déplacements au sein de la bande côtière.

On peut distinguer trois niveaux de déplacements :

- > Les déplacements urbains, souvent de courte distance, à l'intérieur d'une agglomération. Ils représentent la grande majorité des déplacements quotidiens.
- > Les déplacements inter-urbains, entre deux agglomérations à l'intérieur du département.
- > Le transit ou l'échange qui concernent des déplacements dont l'origine ou la destination, ou les deux, se situent en dehors des Alpes-Maritimes.

Selon le déplacement, l'usage de tel ou tel mode peut s'avérer plus efficace. Les tableaux ci-après apportent quelques éclairages sur la situation actuelle sur le littoral azuréen et sur les capacités horaires des divers modes.

Pour les déplacements urbains,

Au niveau de l'urbain dense, l'objectif est de rendre la ville et le bord de mer aux habitants en supprimant de la capacité routière au profit des transports collectifs et des modes doux. En termes de projets, cela se traduit par le développement des transports collectifs en site propre (TCSP), par la requalification de la voirie urbaine, la création de zones piétonnes, l'aménagement de pistes cyclables, etc.

Pour les liaisons inter-urbaines,

Le TER est bien adapté sur le littoral en complémentarité avec le réseau urbain. Dans la vallée du Var le Chemin de Fer de Provence et dans la vallée du Paillon la ligne Nice-Breil pourraient devenir des transports inter-urbains de bonne capacité et soulager les infrastructures routières nord-sud. Pour ce type de déplacements, les transports collectifs, notamment ferroviaires, jouent un rôle important mais ne suffisent pas à répondre à la totalité de la demande avec une troisième voie ferrée littorale. L'autoroute A8 continuera à jouer un rôle important pour ces liaisons interurbaines appelées à augmenter avec le développement de la métropole azuréenne de Théoule à Menton.

Agglomération	Nombre de déplacements	part VP	part TC	part autres
NICE d: 4800 hab/km2	1.201.500	39%	9%	52%
ANTIBES d: 2700 hab/km2	316.800	58%	3%	39%
CANNES d: 3500 hab/km2	442.900	57%	5%	38%

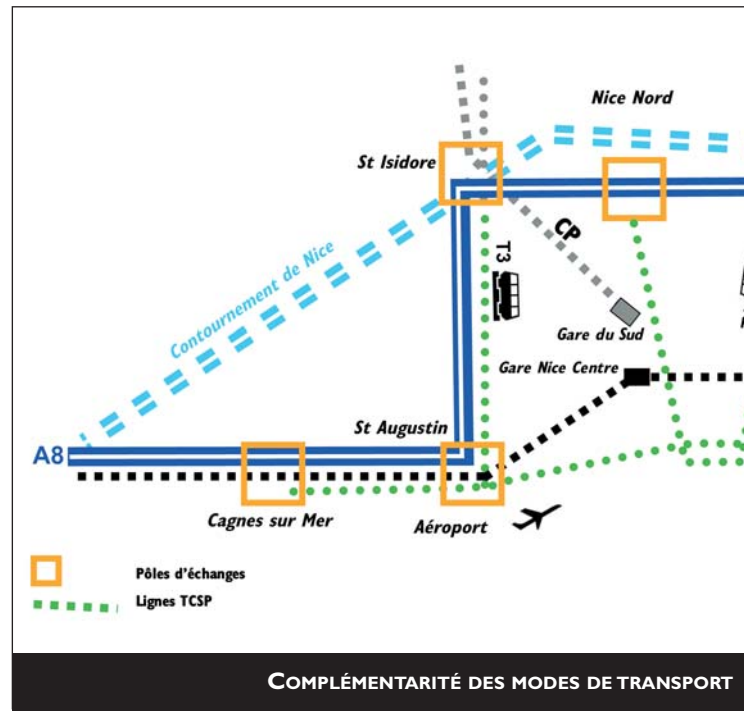
>> Répartition des modes de déplacements selon les agglomérations littorales.

Les déplacements urbains constituent la majeure partie des déplacements comptabilisés lors de l'enquête ménages de 1998. Une part importante des déplacements urbains emprunte l'autoroute. La part des transports en commun est directement liée à la densité urbaine, (d).

Type de voie	Voie urbaine avec carrefours à feux	Voie autoroutière à 110km/h	TER cadencé à 10 minutes	Tramway cadencé à 4 minutes	Bus en voie réservée
Capacité horaire en voyageurs	1500	2340	2700	3750	1000 à 1500 selon cadencement et taille des bus
Usage	urbain	transit	inter-urbain et urbain	urbain dense	urbain dense et inter-urbain

>> Ordre de grandeur des capacités des différents modes de transport.

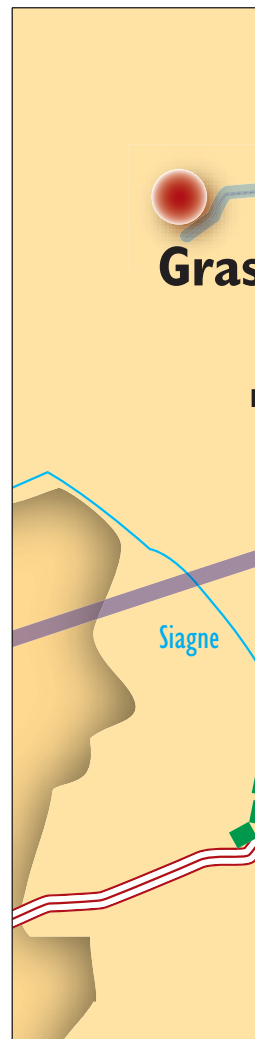
La prise en compte des capacités des différents modes permet de mieux appréhender les enjeux de l'organisation d'un système de transport.



>> Complémentarité du projet de contournement de Nice avec la logique TC; exemple de l'agglomération niçoise.

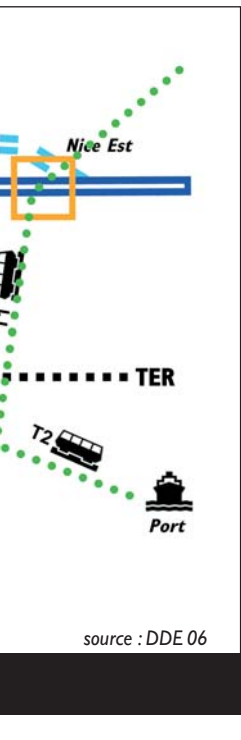
Le schéma illustre la complémentarité entre les déplacements urbains (essentiellement le réseau de tramways) et les déplacements interurbains (TER, Chemin de fer de Provence, autoroute A8 et contournement de Nice).

Des pôles d'échanges multimodaux sont prévus ou proposés aux principales entrées de l'agglomération niçoise pour permettre le passage des modes automobile ou ferroviaire, pertinents à l'extérieur de l'agglomération, aux transports collectifs, plus efficaces en milieu urbain.



75 km de TCSP proposés dans la D.T.A.

La carte ci-après montre l'essentiel des projets d'investissements lourds décidés ou en cours d'étude. Ces projets représentent un volume important de travaux et vont nécessiter une série de procédures. A l'horizon 2020, le réseau de référence du modèle prend comme hypothèse qu'ils seront tous réalisés.



>> LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN



Développement des TC et trafics sur l'A8



Les simulations de trafic décrites dans le dossier de débat public ont tenu compte des projets de développement des transports en commun et en particulier du renforcement spectaculaire des sites propres. Le modèle de simulation a d'ailleurs été mis au point au plan départemental par la coopération des gestionnaires de voirie et des autorités organisatrices des transports. Il se fonde sur l'hypothèse de la mise en service des projets décrits ci-dessous :

Intitulé des projets	Description rapide
Projet d'envergure nationale : RFF, l'Etat et les collectivités territoriales	
Liaison à Grande Vitesse PACA	Le débat public a montré l'opportunité du projet. Une décision de poursuivre les études a été prise. Une telle réalisation permettra aussi le développement de liaisons régionales rapides
RFF et Conseil Régional PACA	
Ligne ferroviaire littorale	Amélioration des fréquences des TER. La troisième voie littorale Antibes-Nice permettra de proposer des liaisons cadencées au quart d'heure, puis aux 10 minutes aux heures de pointe.
Liaison ferroviaire Cannes Grasse	La remise en service de cette liaison à voie unique a été un succès. 2.500 passagers par jour l'empruntent déjà, 4.000 sont attendus prochainement.
S.Y.M.A.	
Ligne des Chemins de fer de Provence	Modernisation de la ligne, connexion entre la gare de Nice-Thiers et la gare CP.
Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur	
Tramway ligne 1	Cette ligne de 8,5km est en cours de construction. Elle est complétée par une ligne 2 (Port de Nice - St Augustin) en site propre bus.
Tramway - extension du réseau	Les études préliminaires ont commencé. Ce projet sera soumis prochainement à la concertation auprès du public. A terme le réseau de tramways des lignes d'azur sera porté à 35km.
Mise en place d'un réseau de parcs relais ou de rabattement	Un réseau de parcs offrira près de 6.500 places de stationnement en correspondance avec le réseau urbain ou TER.
Centre d'échange multimodal de St Augustin	Permettra l'interconnection des transports urbains, du tramway, du TER et des liaisons ferroviaires grandes lignes avec l'aéroport.
Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis	
TCSP Antibes - Sophia	Le principe en est arrêté. Le tracé n'est pas encore défini.
Agglomérations de Grasse et de Cannes	
Réseau de TCSP de l'agglomération cannoise	Un réseau a été inscrit dans les documents de planification
TCSP Mouans-Sartoux Sophia-Antipolis	Le principe en est envisagé. Le tracé n'est pas encore défini.

Le développement des transports en commun ne passera pas uniquement par le développement des sites propres même si ceux-ci en constitueront l'armature principale.

L'organisation des transports publics dans les Alpes-Maritimes est en profonde mutation. Elle accompagne la structuration de l'intercommunalité au sein de ce territoire.

Les nouvelles communautés d'agglomération ont pris à cœur leur compétence d'autorité organisatrice des transports et les réseaux urbains sont profondément restructurés à l'exemple des lignes d'Azur pour la CANCA ou Envibus pour la CASA.

Cette mutation va s'approfondir avec la création du syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes qui permet une meilleure coordination et doit assurer la correspondance entre les réseaux.

L'Etat de son côté veille à garantir la complémentarité du projet de contournement de Nice avec le développement prioritaire des transports en commun par les collectivités territoriales. La réalisation de cette infrastructure pourra d'ailleurs faciliter l'affectation ou l'utilisation de la voirie par les TC.

D'autres axes de développement peuvent être imaginés dans le cadre d'un scénario encore plus volontariste. C'est l'objet d'un atelier qui travaille sur le modèle multimodal et dont les travaux feront l'objet d'une publication par la CPDP avant la fin du débat.

Pour en savoir plus :

- > Dossier du débat public
- > Études préalables du maître d'ouvrage et en particulier la présentation du modèle multimodal

Éléments disponibles sur le site Internet du débat



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT

Mission contournement de Nice

Centre Administratif Départemental

BP 3003 - 06201 Nice Cedex 3

Tél. : 04 93 72 72 15

Courriel : mcn.dde-06@equipement.gouv.fr

CPDP DU PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

9, avenue Henri Matisse

Immeuble le Matisse - 2^{ème} étage

06200 NICE

Tél. : 04 92 29 34 89 - Fax : 04 93 18 95 20

Courriel : contact@debatpublic-pcrnice.org