



COMMUNAUTÉ
NICE CÔTE D'AZUR

Plan de déplacements urbains communautaire

Projet approuvé par le conseil communautaire
du 28 janvier 2008



Synthèse du document

La loi confie aux agglomérations l'élaboration des PDU. Ces derniers concernent aussi des modes de déplacement qui ne sont pas nécessairement de compétence communautaire. La réalisation d'un PDU constitue un travail collectif porté par de nombreux acteurs (Conseil Général, Communes, Région, etc). Le présent document constitue donc le **fruit d'un engagement partagé**.

Conformément aux lois SRU et LOTI, le PDU a pour objectif de rattraper le retard pris dans le développement des transports en commun, du vélo et de la marche par rapport à la voiture individuelle. Le PDU vise donc **un changement de culture de la mobilité**.

SELON LA LAURE, LES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES POUR LE PDU SONT :

- Améliorer la sécurité.
- Diminuer le trafic automobile au profit des TC et des modes doux.
- Rendre plus efficace le réseau principal et partager la voirie.
- Organiser le stationnement public et fixer des limites au stationnement privé.
- Rationaliser le transport et les livraisons de marchandises.
- Encourager les entreprises et les collectivités à établir un plan de mobilité.
- Mettre en place une tarification et billettique intégrées.

Dans le cadre particulier de la CANCA qui est actuellement engagée dans d'importants projets de transport en commun à moyen terme (3^{ème} voie TER, extension du réseau de TCSP, etc), ce PDU intervient en appui sur la période 2007-2015. C'est donc **un PDU de transition** accompagnant la mise en service de la ligne 1 du tramway et permettant de faire le lien jusqu'à la réalisation des projets d'extension du Transport Collectif en Site propre.

Les enjeux du PDU de la CANCA se définissent comme suit :

- Fédérer les acteurs des différentes autorités.
- Améliorer la sécurité des déplacements.
- Maintenir et développer les conditions de mobilité nécessaires au bon fonctionnement économique de l'agglomération.
- Maîtriser l'étalement urbain.
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Développer un meilleur équilibre entre centre et régions périphériques.
- Permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public.

La réflexion PDU de la CANCA se décline en **cinq leviers d'actions** autour desquels s'articulent les **20 actions** résumées ci-dessous :

LEVIER INTERMODALITE

1. Rendre prioritaire la circulation des transports en commun afin d'améliorer la vitesse commerciale (selon le GART, 1% d'amélioration des vitesses implique une diminution de 4% du coût d'exploitation).
2. Améliorer la qualité des accès piétons, vélo et PMR aux gares et pôles d'échanges pour tous les usagers et améliorer les connexions des différents réseaux entre eux (tramway, bus, car, train, bateau).
3. Créer une offre de parcs relais bien identifiés, correctement positionnés par rapport aux axes routiers et en liaison directe avec les principales gares ou pôles d'échanges situés en périphérie.
4. Mettre en valeur les potentialités des Chemins de Fer de Provence (CPER 2007-2013) et de la ligne Nice-Breil (augmentation des fréquences, modernisation du matériel roulant, accessibilité, etc) afin d'en faire, à terme, des axes TC structurants à l'échelle de la CANCA et en relation avec les communautés voisines.
5. Améliorer l'information aux usagers des TC (horaires, plan de réseau) et développer une tarification commune.

LEVIER MODES DOUX

6. Sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo par la modération des vitesses. L'excès de vitesse est à l'origine de 48% des accidents.
7. Améliorer l'accessibilité des modes doux aux pôles d'activité et d'enseignement en développant le stationnement vélo, en créant de nouveaux cheminements, en supprimant des discontinuités et des barrières, etc.
8. Créer un réseau vélo structurant et continu à l'échelle de la CANCA afin de permettre au vélo de se développer comme mode alternatif à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens courts (domicile / travail ou étude, achats, etc).
9. Développer une politique de stationnement vélo simple, pratique, accessible et sécurisée (gares, pôles générateurs d'activité et d'enseignement, centres de quartiers, etc).

LEVIER STATIONNEMENT

10. Donner les moyens techniques, humains et financiers de faire respecter les règles de stationnement sur voirie édictées par la CANCA. Sans un contrôle efficace, pas de politique de stationnement possible.
11. Rendre le stationnement au centre ville payant, sans zone gratuite. Les spécificités et besoins des zones de l'hypercentre et de la couronne se traduisent par l'instauration de deux tarifs différents.
12. Adapter la politique tarifaire pour que le stationnement horaire long soit moins cher en parc auto que sur la voirie afin de libérer de l'espace sur la voirie.
13. Prendre en compte les besoins de stationnement des usagers spécifiques (résidents, commerçants, professionnels de santé, artisans) identifiés par un macaron en modulant les tarifs et les régimes de stationnement sur voirie.

LEVIER MARCHANDISES

14. Mettre en place une réglementation des livraisons des véhicules de marchandises afin d'assurer une meilleure fluidité du trafic : livraisons autorisées aux véhicules de moins de 25m² durant toute la journée sauf aux heures de pointe (8h00-9h00 et 17h30-19h30).
15. Renforcer l'accessibilité des aires de livraisons en les mettant aux normes, assurer le contrôle de la réglementation par la mise en place d'une brigade spécialisée et mettre en cohérence la réglementation marchandises à l'échelle de la CANCA tout en maintenant les spécificités locales.
16. Réaliser les itinéraires permettant d'orienter les poids lourds vers les principaux pôles générateurs de marchandises (CAP 3000, aéroport, port, MIN, etc), le manque d'information sur les itinéraires étant la cause de nombreux dysfonctionnements.
17. Etudier le développement des plates-formes de distribution urbaine de marchandises (exemple : Saint-Roch comme pôle d'accueil du transport et de la logistique urbaine multimodale).

LEVIER AIDE AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

18. Mettre en place dans les entreprises et les collectivités publiques des mesures favorisant le changement de comportement des déplacements pendulaires ou professionnels : participation à l'achat d'un abonnement de transport en commun ou d'un vélo, navettes employés, véhicules mutualisés, etc.
19. Encourager et multiplier les actions dans les écoles afin de sensibiliser à une mobilité durable et de participer au développement de l'enfant (pédibus, vélobus, journées sportives, éducation du vélo, etc).
20. Elaborer une charte de bonnes pratiques logistiques afin d'afficher une reconnaissance de l'activité "marchandises" et d'offrir un cadre pour l'action.

Dans l'intention de réaliser **un PDU pragmatique**, ces 20 actions ont été transcrites sous la forme de 125 mesures territorialisées concernant les communes du territoire de la CANCA.

Mise en œuvre des actions pour la période 2007 – 2015 :

N°	ACTION	PORTEUR DE PROJET	DEPENSES	RECETTES
Levier intermodalité			58.90M€	-
1	Améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus	CANCA	10.00M€	-
2	Améliorer l'accessibilité aux gares et la connexion des réseaux TC	communes ou réalisateur pôle	13.00M€	-
3	Développer une politique de parcs relais à l'échelle de l'agglomération	CANCA et SNCF/RFF (CG06)	15.00M€	-
4	Développer les potentialités des Chemins de Fer de Provence et de la ligne Nice-Breil	Région et RFF	20.00M€	-
5	Améliorer l'information et développer la tarification commune	SYMITAM	0.90M€	-
Levier modes doux			47.50M€	-
6	Sécuriser les déplacements par le partage de la voirie	Communes et CG06	16.50M€	-
7	Améliorer l'accessibilité aux pôles d'activités, de commerce et d'enseignement	Communes	7.00M€	-
8	Mettre en place un réseau modes doux	CG06 et communes	13.00M€	-
9	Stimuler le stationnement vélo sur domaine public et privé	Communes	11.00M€	-
Levier stationnement			5.00M€	48.00M€
10	Maitriser le stationnement sur voirie	Communes	<i>coût marginal</i>	21.00M€
11	Rendre payant le stationnement au centre-ville et l'étendre en concertation	Communes	5.00M€	27.00M€
12	Préférer le stationnement en parcs autos à celui sur voirie	Communes	<i>coût marginal</i>	-
13	Prise en compte des besoins spécifiques des résidents, artisans, etc	Communes	<i>coût marginal</i>	-
Levier marchandises			1.55M€	1.20M€
14	Réglementer les livraisons des véhicules de transport de marchandises	Communes	0.05M€	-
15	Harmoniser, faciliter et contrôler l'accès aux aires de livraison	Communes	1.50M€	1.20M€
16	Définir des itinéraires poids lourds	CG06 et communes	<i>coût marginal</i>	-
17	Etudier le développement des plates-formes de distribution urbaine	RFF, privés et CG06	<i>coût marginal</i>	-
Levier aide au changement de comportement			2.38M€	-
18	Plan de déplacements d'entreprise	Etablissements	1,03M€	-
19	Plan de déplacements scolaire	Associations et communes	1,35M€	-
20	Elaborer une charte de bonnes pratiques logistiques	CANCA	<i>coût marginal</i>	-
TOTAL			env. 115M€	env. 50M€

Sommaire

1. PREAMBULE	3
2. ORGANISATION DE L'ETUDE	7
2.1. Un Comité de Pilotage	7
2.2. Un Comité Technique	7
2.3. Les Groupes de Travail	7
2.4. Cinq lots thématiques	8
3. OBJET DU DOCUMENT	9
3.1. Les procédures et leur compatibilité	9
3.2. Les projets et leur état d'avancement	11
4. PERIMETRES D'ETUDE	13
5. ENJEUX DU PDU	14
6. LES CINQ LEVIERS	18
6.1. Les transports en commun et l'intermodalité	19
6.2. Les modes doux	33
6.3. Le stationnement	43
6.4. Les marchandises	54
6.5. L'aide au changement de comportement	65
7. LES ACTIONS TERRITORIALISEES	73
7.1. Mesures transversales	75
7.2. Moyen pays ouest	79
7.3. Littoral ouest	86
7.4. Nice ouest	95
7.5. Arrière pays et Plaine du Var supérieure	100
7.6. Nord est	108
7.7. Nice centre	112
7.8. Littoral est	121
8. LES PRESCRIPTIONS DU PDU	127
8.1. Prescriptions pour l'urbanisme et le stationnement	127
8.2. Prescriptions pour la voirie et les circulations	134
8.3. Prescriptions liées aux PMR	143
9. IMPACTS ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL DU PDU	146
9.1. Indicateurs environnementaux et constitution d'un observatoire	146
9.2. Suivi du nombre de déplacements en voiture	146
9.3. Le suivi de la qualité de l'air	148
9.4. Le suivi du bilan carbone	152
9.5. Le suivi du bruit	154
9.6. Le suivi de la consommation d'espace	158
9.7. Le suivi de la biodiversité	161
10. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DES ACTIONS	162
10.1. Mise en œuvre des actions PDU	162
10.2. Modalités de financement	164
10.3. Suivi des actions PDU	166

Principales abréviations

ADAAM	Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOT	Autorité organisatrice des transports
AOTU	Autorité organisatrice des transports urbains
CADAM	Centre administratif des Alpes-Maritimes
CANCA	Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur
CARF	Communauté d'agglomération de la Riviera française
CASA	Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis
CCCA	Communauté de Communes des Coteaux d'Azur
CCINCA	Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur
CCPP	Communauté de communes du Pays du Paillon
CFSF	Compagnie ferroviaire Sud France (Chemins de fer de Provence)
CG06	Conseil Général des Alpes-Maritimes
COS	Coefficient d'occupation du sol
CP	Chemins de fer de Provence
CPER	Contrat de Projet Etat Région – Provence Alpes Côte d'Azur- 2007-2015
DDE	Direction départementale de l'équipement
DTA	Directive territoriale d'aménagement
ESCOTA	Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes
GART	Groupement des autorités responsables de transports publics
GNV	Gaz naturel pour véhicules
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MIN	Marché d'intérêt national
OMS	Organisation mondiale de la santé
PADD	Projet d'aménagement et développement durable
PAE	Programme d'aménagement d'ensemble
PDE	Plan de déplacement d'entreprise
PDES	Plan de déplacement d'établissement scolaire
PDU	Plan de déplacements urbains
PL	Poids lourds
PLU	Plan local d'urbanisme
PMR	Personnes à mobilité réduite
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PRQA	Plan régional pour la qualité de l'air
PTU	Périmètre de transport urbain
RFF	Réseau Ferré de France
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SHON	Surface hors œuvre nette
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
SYMA	Syndicat mixte Méditerranée Alpes
SYMITAM	Syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes
TAM	Transports des Alpes-Maritimes
Tec	Tonne équivalent carbone
TER	Transports express régionaux
TC	Transports en commun
TCNU	Transports en commun non-urbains
TCSP	Transport en commun en site propre
TCU	Transports en commun urbains
TMV	Transport de marchandises en ville
VP	Voiture particulière
ZAC	Zone d'aménagement concerté

1. Préambule

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) sur son Périmètre de Transport Urbain (PTU), la Communauté d'agglomération Nice – Côte d'Azur (CANCA) est chargée de réaliser un Plan de Déplacements Urbains communautaire (PDU). Plusieurs communes n'ont pas fait l'objet de planification des déplacements, d'autres, ont un programme qui reste relativement sommaire sans nécessairement avoir été mis en relation avec les AOTU voisines. Il s'agit donc d'élaborer un projet cohérent conforme à la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) modifiée par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) donnant une programmation validée par l'ensemble des partenaires.

LES PICS D'OZONE DE CES DERNIERES ANNEES DANS LE DEPARTEMENT

Ci-dessous, quelques informations concernant les jours de pics d'ozone (déclenchement des procédures d'information ou d'urgence) de ces dernières années dans le département.

Pour rappel, même si les concentrations dépassent les seuils d'information ou d'alerte uniquement sur deux ou plusieurs stations fixes, les procédures d'information ou d'urgence qui sont alors déclenchées, le sont sur tout le département !

- *En 2005, deux déclenchements de la procédure d'information et un déclenchement de la procédure d'alerte.*
- *En 2004, six déclenchements de la procédure d'information.*
- *En 2003, dix-sept déclenchements de la procédure d'information.*

Ce PDU de transition doit agir en accompagnement d'actions très fortes en faveur du développement des transports en commun sur le territoire de la CANCA. Cette montée en puissance des transports en commun est caractérisée par des projets actuellement engagés.

La ligne 1 du tramway s'achève en 2007 et permettra de mettre plusieurs dispositifs du PDU en application.

Le PDU verra débiter d'autres travaux et sera suivi de plusieurs réalisations en matière de transports lourds (annexes 5 et 6). Il s'agit notamment de la création d'une troisième voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer puis jusqu'à Nice, du programme de développement du conseil régional en charge des Chemins de Fer de Provence, de l'extension des lignes de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) 2015 de la CANCA, etc.

Outre les projets d'infrastructure, les réseaux de transports en commun connaissent une redynamisation sans précédent. Les efforts tarifaires des réseaux ligne d'azur et TAM permettent d'avoir des tarifs très bas. Le renforcement et la restructuration des réseaux vont également permettre une meilleure desserte. Le PDU a considéré qu'il pouvait s'appuyer sur ces renforts. L'arrivée du tramway permettra de restructurer progressivement le réseau ligne d'azur et le Conseil Général étudie un schéma départemental des transports pour optimiser son réseau TAM.

Le PDU cherche sans plus attendre à mettre en pratique une première organisation des déplacements et une mise en place d'une nouvelle approche de la mobilité.

UN PDU EN COORDINATION AVEC LES AUTRES GRANDES DEMARCHES EN COURS SUR LE TERRITOIRE DE LA CANCA

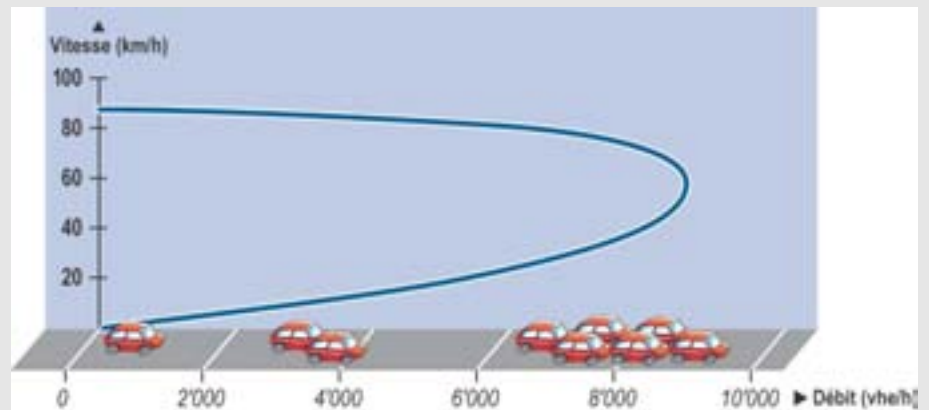
Citons notamment les procédures et études suivantes auxquelles le PDU se réfère :

- *Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) : son périmètre est constitué du territoire de la CANCA, mais également de ceux de la Communauté de Communes des Côteaux d'Azur et des communes de Gillette et Bonson.*
- *Le projet d'agglomération adopté par le conseil communautaire le 13 décembre 2004.*
- *La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA).*
- *Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).*
- *Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).*
- *Les principaux schémas du CG06 : citons notamment le plan de résorption des points noirs routiers et le plan vélo.*
- *Le contrat de plan départemental pour un développement durable des Alpes-Maritimes (2004- 2009).*
- *La charte pour l'environnement et le développement durable de la CANCA (2006-2011).*
- *Le prolongement du TCSP à l'horizon 2015 : il s'agit de compléter la ligne 1 de tramway et la ligne de site propre bus est-ouest par des lignes de TCSP supplémentaires.*
- *Le projet de la Plaine du Var, le projet Nice-Meridia et le projet de Grand stade à Nice.*
- *Les PADD et les PLU en cours dans différentes communes de la CANCA, en particulier les plus grandes : Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer, Vence, La Trinité.*

L'ambition de ce PDU est d'aboutir à des projets concrets. Il constitue d'abord un document pour l'action et sert ensuite de base à la planification. Plutôt que de chercher l'exhaustivité, il s'agira de développer quelques propositions réalisables à court terme. Ces propositions seront exemplaires, visibles et reproductibles, par exemple sous forme d'expériences pilotes.

Il s'agira notamment de réduire le mythe de la vitesse, de sensibiliser à la consommation d'espace des différents modes et d'utiliser pleinement le levier du stationnement.

LE MYTHE DE LA VITESSE COMME GAGE DE CAPACITE



Contrairement à une idée répandue, vitesse et capacité d'une route ne vont pas de pair. La capacité la plus élevée d'une route de type voie express ou autoroute est observée à une vitesse d'environ 60 km/h. Ceci est dû au fait que les automobilistes arrivent à conduire avec un intervalle de temps le plus petit par rapport au véhicule de devant. C'est avant tout un problème de capacité de réaction et de comportement qui fait que cet optimum est observé à une vitesse moyenne.

En milieu urbain (c'est-à-dire avec plus d'intersections, de piétons qui cherchent à traverser, de véhicules qui manœuvrent pour stationner, etc) l'optimum de vitesse est clairement inférieur à 60 km/h. A titre d'exemple, une vitesse plus basse (zone de rencontre à 20 km/h, par exemple) permet d'atteindre une excellente capacité routière malgré des interactions très élevées.

Ce PDU doit également permettre une réorientation vers une nouvelle culture de la mobilité alternative à l'usage exclusif de la voiture individuelle et donner une priorité claire aux autres modes de déplacements (les transports en commun mais également la marche et le vélo). Ce PDU a pour but de "rattraper le temps perdu", puis d'instaurer les bases d'une nouvelle culture de la mobilité.

LE TRANSPORT EST LA PREMIERE SOURCE DE NUISANCE

Sept millions de personnes, soit 12% de la population française, sont exposés le jour à un bruit diurne extérieur excédant le seuil de 65 décibels, niveau à partir duquel apparaît une forte gêne. De même, 300'000 logements riverains de voies de transports terrestres sont exposés à ce niveau de bruit préoccupant.

En ce sens, le PDU doit être un instrument de réduction du bruit en ville, en limitant les vitesses des véhicules, mais également par les choix des modes de déplacements (transports en commun, véhicules silencieux, vélo et marche).

POURQUOI REEQUILIBRER LES MODES EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE ?

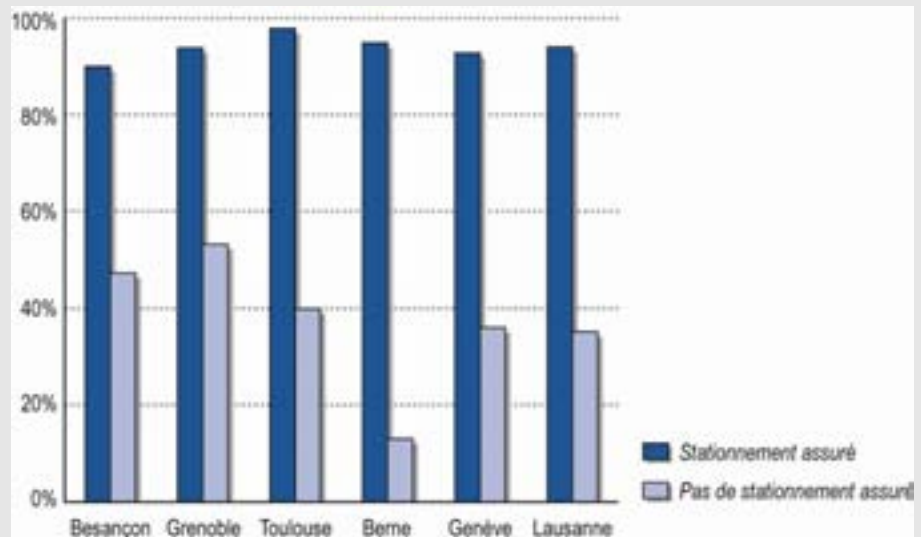


Les trois illustrations ci-dessus représentent toutes l'emprise sur voirie lorsque 240 personnes se déplacent en tram, en bus ou en voiture (de gauche à droite).

Elles démontrent avec évidence que la voiture consomme énormément d'espace par rapport aux transports en commun.

Le PDU est un outil de planification qui est légalement conçu par la CANCA. Toutefois, il porte sur des mesures qui ne sont pas de sa compétence, mais d'autres entités telles que le Conseil Général des Alpes-Maritimes (CG06), la Région, les communes.

STATIONNEMENT ASSURE AU LIEU DE TRAVAIL = UTILISATION GARANTIE DE LA VOITURE



Source: *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, V. Kaufmann, 2000, PPUR

Lorsqu'une place de parc est mise à disposition de l'employeur sur son lieu de travail, les pendulaires viennent au travail en voiture dans plus de 95% des cas, indépendamment du niveau d'offre et de la culture transports en commun de la ville considérée.

2. Organisation de l'étude

Durant la phase de l'étude, différents niveaux de structures ont permis de faire participer l'ensemble des acteurs concernés par le PDU communautaire.

2.1. Un Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage de l'étude était composé des personnes suivantes :

- Maires des 24 communes de la CANCA.
- Préfet.
- Président du Conseil Régional.
- Président du Conseil Général.
- Président de la CCINCA.
- Présidents des communautés d'agglomérations ou communauté de communes ou communes riveraines.

2.2. Un Comité Technique

Le Comité Technique de l'étude était composé des personnes suivantes :

- DDE.
- Conseil Régional.
- Conseil Général.
- ADAAM.
- ADEME.
- Sept directions de la CANCA : Aménagement, Environnement, Proximité Développement, Communication, Infrastructure, Tramway, Transports.

2.3. Les Groupes de Travail

Les groupes de travail suivants ont été constitués. Ils sont présidés par un élu et composés des agents des services spécialisés de chaque institution avec, selon les thèmes traités, la participation des associations concernées :

- Modes doux et accessibilité multimodale.
- Stationnement.
- Intermodalité.
- Marchandises.

2.4. Cinq lots thématiques

Ce PDU a été élaboré au travers de cinq missions (lots) thématiques.

Lot 1 : Modes doux et accessibilité multimodale

Le volume important des déplacements de courte distance effectués en voiture constitue un potentiel pour les modes doux (pris au sens large des déplacements non motorisés : marche, vélo, personnes à mobilité réduite, rollers, etc). La mission consiste à proposer des mesures dont l'effet est d'augmenter le volume des déplacements en modes doux en substitution de ceux réalisés en voiture.

Lot 2 : Stationnement

Le stationnement constitue un levier essentiel de la politique des déplacements : une politique non cohérente en la matière rend les efforts en transport public peu significatifs. Ce lot a pour but de proposer une politique globale en matière de stationnement public et privé qui favorise le report modal de la voiture sur les autres modes de déplacement.

Lot 3 : Intermodalité

Ce lot examine et développe les différentes formes d'intermodalité sous l'aspect infrastructurel et organisationnel. Il prend en considération tous les flux en voiture qui pourraient, par une rupture de charge, se transformer en déplacements TC + TC, VP + TC, vélo + TC, transport à la demande + TC, etc. Ce lot concerne les flux intérieurs à la CANCA mais également les flux d'échanges avec la CANCA.

Lot 4 : Marchandises

Le transport de marchandises est pris au sens large. Il comprend tous les véhicules utilitaires, les matières dangereuses, l'évacuation des déchets, etc. Les aboutissements de cette mission portent sur les itinéraires d'accès des véhicules de livraison, l'unification de la réglementation marchandises à l'ensemble de la CANCA, la réglementation de l'accès des véhicules de livraison.

Lot 5 : Consolidation

Cette mission constitue à la fois un travail de coordination des prestations effectuées par les autres lots et un travail de synthèse avec une forte préoccupation de communication et de pédagogie. Ce lot intègre les travaux des autres spécialistes et les complète au besoin.

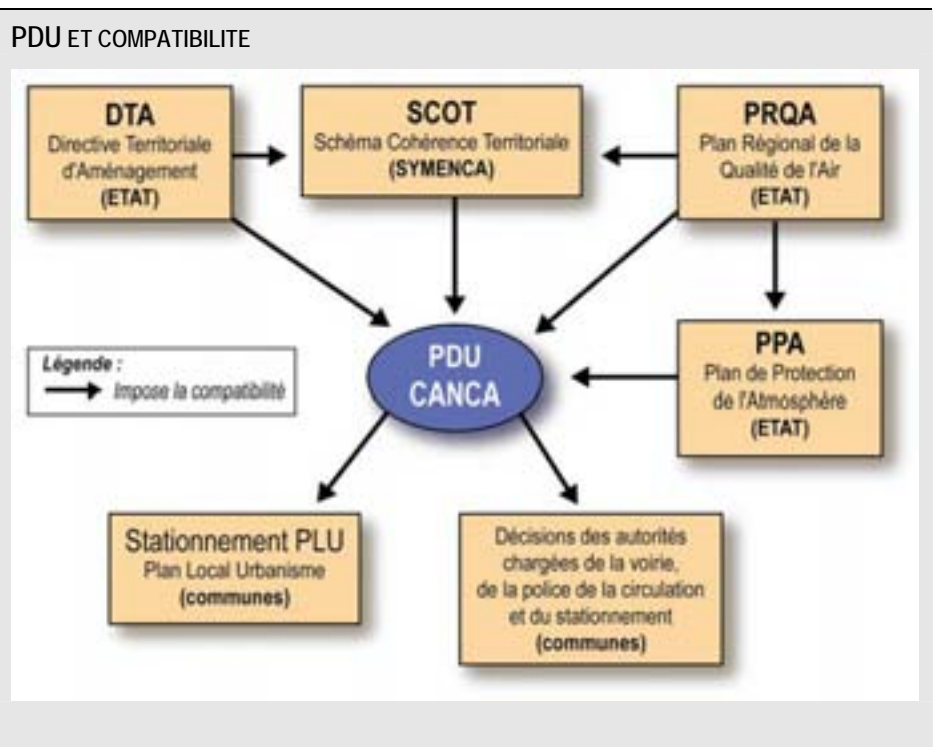
3. Objet du document

L'objet de ce document est de répondre aux obligations de la loi et notamment d'amorcer un changement des pratiques de déplacements qui limite l'utilisation de la voiture au profit des modes plus adaptés à la ville et plus respectueux de notre environnement.

Ce document fait partie d'un dispositif de procédures pour beaucoup existantes. Il doit également prendre en compte les projets déjà définis et annoncer les intentions de développement.

3.1. Les procédures et leur compatibilité

La cohérence du territoire est assurée par un jeu de compatibilité présenté ci-dessous.



Le PDU doit s'inscrire dans les orientations de la DTA (Directives Territoriales d'Aménagement), du PROA (Plan Régional pour la Qualité de l'Air), du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) élaborés par l'Etat et du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) dès que ce dernier sera établi.

Le tableau suivant présente les points de la DTA pris en compte dans le PDU.

DTA <i>(Les déplacements urbains II- 323)</i>	PDU
Un réseau maillé de transport en site propre	<i>Annexe 5</i>
Accessibilité des gares	<i>Action 2</i>
Politique adaptée en centre ville	<i>Plusieurs actions</i>
Création de parc relais	<i>Action 3</i>
Rabattement des lignes de TC urbain et interurbain vers les lignes ferroviaires	<i>Restructuration avec ligne 1 du tramway, Action 2</i>
Système tarifaire et système de gestion de trafic et d'information routière	<i>Action 5</i>
Interconnexion des TCSP (Nice centre, St Augustin)	<i>Action 2, Intermodalité fonctionnelle en attendant le pôle multimodal (St Augustin)</i>
Amélioration des capacités autoroutières de contournement de Nice	<i>Décision d'augmenter la capacité en renforçant les tunnels</i>
Doublement de la RD6202	<i>RD6202 bis en cours</i>
Amélioration de l'entrée Ouest de Nice	<i>Aménagement en cours avec la jonction autoroute A8 – voie Mathis</i>
Achèvement de la pénétrante du Paillon	<i>En cours</i>
Secteur stratégique de la basse vallée du Var	<i>Opération d'Intérêt National en cours</i>

Compte tenu de son élaboration antérieure au SCOT, le PDU s'inscrit dans l'esprit d'une réduction de l'étalement urbain et devra être compatible avec le SCOT.

Les prescriptions du PDU devront être intégrées dans les PLU pour les aspects de stationnement privé lié à la bonne desserte en transport en commun et de stationnement public.

La loi prévoit également que les décisions de police de la circulation et du stationnement soient compatibles avec les orientations du PDU.

3.2. Les projets et leur état d'avancement

Perspective des projets de transport en commun structurants (annexes 5)

- Les travaux de la 3^{ème} ligne TER ont été lancés entre Antibes et Cagnes-sur-mer. Ils devraient se terminer en 2014. Le tronçon entre Cagnes-sur-mer et Nice est, quant à lui à l'étude et les travaux ne sont pas encore programmés.
- La LGV est étudiée pour un horizon 2020 suite au débat public. Les études sont en cours et plusieurs gares LGV sont possibles en fonction des options fonctionnelles de la ligne : St Augustin, Nice Thiers ou une autre seront décidées courant 2008. La poursuite sur l'Italie est intégrée aux études.
- Le passage en rive droite des Chemins de Fer de Provence fait l'objet d'études par le conseil régional. Cette possibilité est envisageable si elle permet de conserver une desserte de la rive gauche du Var amenée à connaître un développement.
- Le projet d'extension du réseau de transport collectif en site propre a fait l'objet d'une concertation qui se poursuit par des études plus détaillées. Une enquête publique sera conduite fin 2008. Cette extension concerne l'extension de la ligne T1 jusqu'à la Trinité (annexe 5.3), les lignes T2a et T2b du port de Nice à Cagnes-sur-mer (annexes 5.4 et 5.5) et la ligne T3 de St Augustin à Lingostière (annexe 5.6). La prochaine phase de réalisation (non encore définie) est prévue fin 2013.
- Un schéma des pôles d'échanges sera établi en 2008 par la CANCA qui permettra de les hiérarchiser (niveau départemental, local) et de les programmer.
- Sur Saint Augustin, la création d'un véritable pôle multimodal est envisagée. Ceci comprend l'aménagement de lignes de tramway, d'une gare de bus, de places de stationnement et le déplacement de la gare (future gare TGV). Le PDU s'attachera à préparer le développement de ce futur pôle en améliorant l'intermodalité fonctionnelle (parc relais, correspondance bus, gare, liaison aéroport). Cette opération sera intégrée dans le vaste projet piloté par l'Etat et concernant l'ensemble de la vallée du Var classée en Opération d'Intérêt National (OIN).
- Dans l'intervalle les réseaux Ligne d'Azur et TAM auront mis en place des restructurations qui leur permettront d'offrir plus d'efficacité.

Perspective des projets routiers structurants (annexe 6)

Outre les projets liés aux transports en commun, le réseau routier a également prévu d'évoluer.

- Le **contournement autoroutier** a fait l'objet d'une décision ministérielle du 20 juillet 2006 retenant la version de l'amélioration des gabarits au nord de Nice. Les études de réalisation doivent être menées. L'horizon de mise en service est établi vers 2020.
- Il est prévu un apaisement de la circulation sur la Promenade des Anglais, la mise en **2x3 voies de l'A8**, l'**élargissement de la route de Grenoble** en 2x2 voies (ultérieurement 2x3 voies), la modification des accès à l'Aéroport Nice Côte d'Azur, l'élargissement de la voie Mathis (également voie rapide) et la **liaison Autoroute A8 – voie Mathis** par un aménagement de sa continuité vers l'Ouest avec l'A8.
- A Cagnes-sur-Mer, la **requalification complète du bord de mer (RD6098)** s'achève fin 2007.
- En rive droite du Var, compte tenu de la saturation du trafic aux heures de pointe, le projet de doubler la RD6202 a été lancé, créant ainsi la **RD6202 bis** (première étape entre l'échangeur de St-Isidore et le pont de la Manda). Cet axe est destiné au transit dans la Plaine du Var. Simultanément à ce projet, intentions de réaliser plusieurs giratoires sur la RD6202 (rive gauche) afin de sécuriser les grandes intersections. L'étude de la Plaine du Var a mis en évidence les besoins de **ponts supplémentaires sur le Var**, en particulier : pont entre la Baronne et Lingostière (accès au pôle d'échange) et pont à la hauteur des Arboras (position de l'ouvrage encore mal définie).
- Dès la réalisation du pont de la Baronne, il est prévu la construction d'une **nouvelle liaison routière entre La Gaude et la Baronne** afin de permettre l'intermodalité au pôle d'échange de Lingostière (ce projet fait partie des points noirs du Conseil Général 06).

Pour répondre d'ores et déjà aux besoins d'amélioration des déplacements, le PDU se décline dans une période intermédiaire aux grandes réalisations de 2007 à 2015. Il comporte **cinq leviers** comprenant **vingt fiches actions** (chapitre 6) qui se traduisent en **mesures territorialisées** réparties sur **sept cartes sectorielles** (chapitre 7).

4. Périmètres d'étude

Le **périmètre d'intervention** est constitué du territoire des 24 communes de l'agglomération de Nice Côte d'Azur :

- | | | |
|--------------------|--------------------|-------------------------|
| - Aspremont | - Eze | - Saint-Jean-Cap-Ferrat |
| - Beaulieu-sur-Mer | - Falicon | - Saint-Jeannet |
| - Cagnes-sur-Mer | - La Gaude | - Saint-Laurent-du-Var |
| - Cap d'Ail | - Levens | - Saint-Martin-du-Var |
| - Castagniers | - Nice | - Tourrette-Levens |
| - Coaraze | - Roquette sur Var | - La Trinité |
| - Colomars | - Saint-André | - Vence |
| - Duranus | - Saint-Blaise | - Villefranche-sur-Mer |



La population totale (recensement 99) est d'environ 490 000 habitants avec de fortes disparités entre les communes. Nice est la plus importante avec 350 000 habitants.

Le **périmètre d'influence** est en interaction avec le périmètre du SCOT et avec les entités environnantes de la CANCA (la CASA, la CARF, la Principauté de Monaco, la CCCA, la CCPP) qui représentent d'importants flux de migrations quotidiens de, vers ou à travers l'agglomération de Nice Côte d'Azur. La prise en compte de ce périmètre d'influence est notamment indispensable pour traiter l'intermodalité avec le rail ou la problématique des marchandises.

5. Enjeux du PDU

Fédérer les acteurs des différentes autorités

L'agglomération de Nice Côte d'Azur est jeune. Ses compétences et son organisation générale ne bénéficient pas encore du recul de l'expérience. L'agglomération est aussi marquée par de fortes disparités territoriales (ville dense, habitat collinaire dispersé, villages perchés, etc).

Le PDU constitue donc une plate-forme idéale d'échange et de coordination entre les différents acteurs concernés par cette démarche communautaire. Il doit permettre la mise en place d'une vision partagée. Finalement, le PDU doit permettre et susciter (rôle de déclencheur) l'initiative communale, avec toutefois, un rythme adapté aux différents acteurs.

Améliorer la sécurité des déplacements

Le PDU vise à équilibrer les forces en présence sur l'espace public. Les mesures préconisées ont pour objectif de renforcer la sécurité, en priorité pour les usagers les plus vulnérables : piétons, personnes âgées, PMR, enfants, cyclistes, etc.

Bien que l'évolution du nombre d'accidents corporels soit en baisse depuis l'an 2000 dans les Alpes Maritimes, il reste en 2005 très supérieur à celui constaté à l'échelle de la France Métropolitaine : 3,16 accidents pour 1'000 habitants sur le département et 1,40 au niveau national (source : ADAAM, observatoire des déplacements 2005).

En 2005, les modes qui totalisent le plus de morts sont : les deux roues motorisés (42.5%), les automobiles (28.8%) et la marche (23.3%). Depuis 2004 les deux-roues motorisés constituent le mode de déplacement qui a causé le plus de victimes.

Mieux maîtriser le volume des déplacements en voiture

L'objectif essentiel de ce PDU transitoire est d'amorcer un changement des pratiques de déplacements qui limite l'utilisation de la voiture au profit des modes plus adaptés à la ville et plus respectueux de notre environnement.

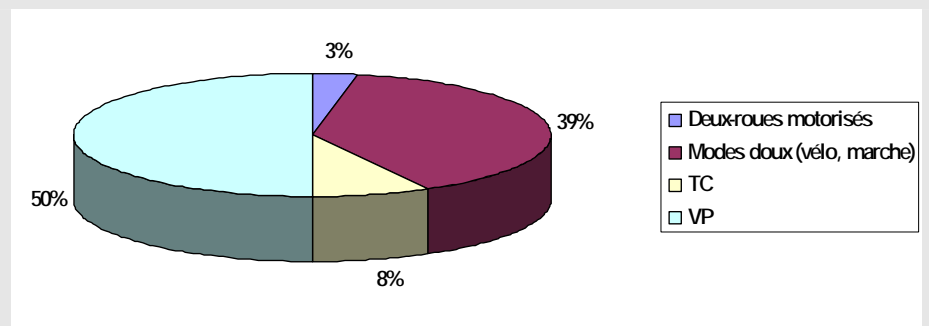
Le volume des déplacements en voiture et la part modale qu'ils représentent seront les indicateurs à suivre à moyen et long terme.

Lors de l'enquête ménage de 1998, les volumes de déplacements en voiture s'élevaient à environ 1'100'000 déplacements/jour et représentaient 50% de l'ensemble des déplacements (marche, deux roues, voiture, transport en commun).

A ces déplacements en voiture effectués par les résidents des Alpes Maritimes et concernant la CANCA, s'ajoutent les déplacements des non résidents (non inclus dans l'enquête ménage de 1998) estimés à 30% supplémentaires (estimations basées sur des consommations de carburant).

En 1998, le périmètre de la CANCA totalise donc un volume quotidien d'environ 1'400'000 déplacements en voiture.

REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS POUR LA CANCA



Source : Enquête Ménages 1998, ADAAM

La future enquête ménage prévue en 2008 permettra de quantifier l'évolution du volume de déplacements et de la part modale.

Il est à signaler que l'évolution de la répartition modale sur l'ensemble des déplacements d'une agglomération est difficile à modifier de manière significative. Plusieurs PDU ont annoncé des objectifs impossibles à tenir. L'expérience montre que même la mise en œuvre de mesures fortes induit des changements globalement modestes. Néanmoins, en termes de diminution localisée de la circulation, notamment dans les centres villes, l'impact peut être très perceptible et apporter une réelle amélioration de la qualité de vie.

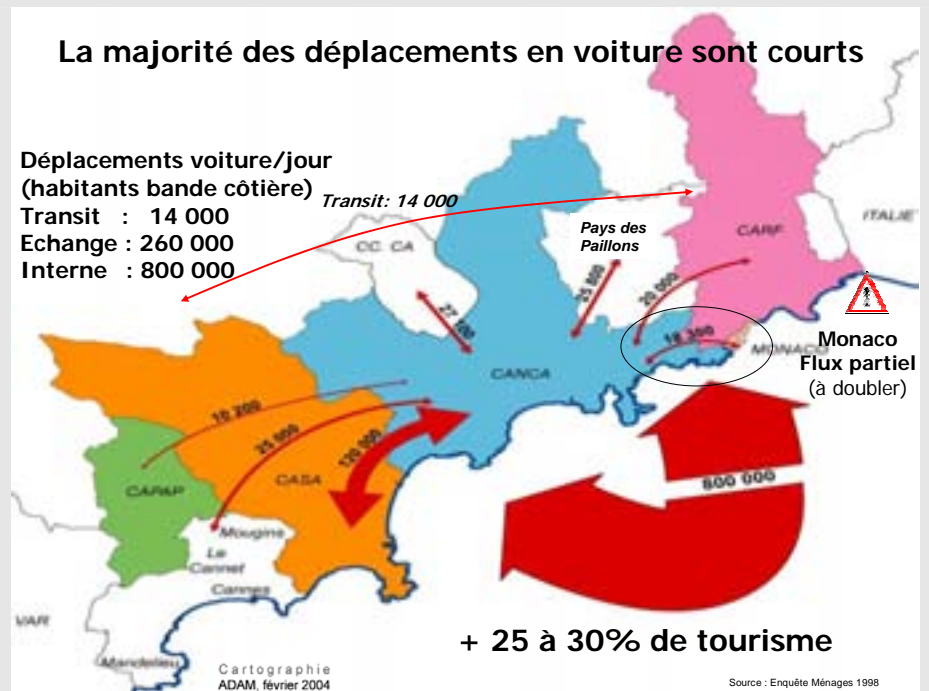
Cette difficulté à réaliser des changements spectaculaires par rapport à l'usage de la voiture montre l'importance d'agir avec détermination et selon une stratégie qui se développe sur le court et le long terme. Il est aussi essentiel de tenir compte des implications sur les transports lors de toute décision à prendre en matière d'urbanisation ou de développement économique. Par exemple, la réalisation de nouvelles infrastructures de transports publics doit s'accompagner de mesures d'exploitation de l'espace public (stationnement notamment) et de mesures de valorisation urbaine (augmenter l'intensité du bâti, adapter les affectations, etc.).

Un **report de 2 à 3 points** de la part modale de la voiture peut signifier un fort impact sur la vie urbaine et une augmentation de l'utilisation des transports en commun proportionnellement très importante (souvent une croissance de 20% à 30% des TC par effet de levier). Aussi, ce chiffre pourra constituer un objectif qui permettra d'apprécier l'inversion de la tendance qui est encore à la progression de l'usage de la voiture.

De plus, comme beaucoup d'agglomérations, les déplacements internes en voiture (CANCA-CANCA) sont prépondérants (75%) alors que les flux avec les agglomérations voisines représentent encore 24%.

Cette situation souligne l'importance à accorder aux déplacements locaux ou de moyenne distance (0.5 à 15km) ainsi que les relations TER entre Monaco et Cannes.

NOMBRE DE DEPLACEMENTS EN VOITURE PAR JOUR (HABITANTS DE LA BANDE COTIERE)



Source : Enquête Ménages 1998, ADAAM

- Transit ~1% du total
- Echange 24% du total
- Interne : 75% du total. Ce trafic interne est détaillé en annexe.

De bonnes conditions de mobilité interne (la structure du trafic interne à la CANCA est illustrée dans l'annexe 1) sont un préalable à un développement socio-économique aussi bien du point de vue du fonctionnement interne de l'agglomération que de son accessibilité et de son image.

Il est donc indispensable de développer des modes de déplacement moins consommateurs d'espace que la voiture, en particulier pour accéder à tous les centres névralgiques de l'agglomération.

En matière de suivi de trafic, le volume de passage de véhicules au passage du Var pourra être établi toutes les années.

Finalement, l'observatoire des déplacements 2005 de l'ADAAM donne les charges de trafic TMJA (trafic journalier moyen annuel) suivantes :

- Autoroute A8 : 151'000 vhc/jour (entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Promenade).
- RD 6007 (ex RN7) : 17'000 vhc/jour (pont du Var).
- RD 6098 (ex RN98) : 63'000 vhc/jour (pont du Var)

Maîtriser l'étalement urbain

L'étalement urbain, même s'il est le fruit d'un modèle de vie largement partagé, est très consommateur d'espace et génère de nombreux effets négatifs : coûts élevés pour les individus et les collectivités (facteur de un à trois pour les équipements selon la densité urbaine), augmentation des disparités sociales, croissance importante des déplacements et nuisances qui leur sont liées. Freiner l'étalement urbain exige d'agir aussi bien sur les déplacements que sur le bâti.

Le PDU constitue donc un outil indispensable (mais insuffisant) pour imaginer une forme urbaine compatible avec les principes de développement durable que le SCOT sera en mesure de proposer.

Il est notamment prévu de suivre l'évolution des zones résidentielles peu denses (bâti isolé, résidentiel diffus) et ne pas laisser se développer cet étalement. L'habitat diffus représentait en 1999, 14.3% de la surface du SCOT.

Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle

Quelques décennies de développement des mobilités basées sur la voiture montrent leurs coûts et leurs limites.

Permettre un développement alternatif implique de promouvoir la marche, le vélo, les transports en commun et un usage mutualisé de la voiture. Il faut donc accorder la priorité à ces modes dès aujourd'hui et mettre en place simultanément des stratégies pour développer la ville qui va avec.

Permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public

Aujourd'hui, la circulation automobile est souvent la fonction dominante de l'espace public, au détriment par exemple de la sécurité, de l'embellissement et d'autres usages comme les rencontres ou la chalandise.

Dans un but de qualité de vie en ville, il faut prendre des mesures concrètes de redistribution de l'espace et/ou de modération des vitesses et de mixité. Ces mesures permettent une réappropriation de l'espace public par tout un chacun. Cet aspect est d'autant plus important dans une agglomération où le tourisme est une composante importante de notre économie.

Développer un meilleur équilibre entre centre et régions excentrées

Selon l'enquête ménage de 1998, une grande part des déplacements est relevée en échange entre la bande côtière (principalement Nice) et les autres communes de la CANCA. Ces besoins de déplacement entre centre et périphérie posent la question du service TC financièrement supportable et celui du problème des navetteurs motorisés (engorgement et besoin de stationnement au centre). Une des réponses possibles est celle des parcs relais.

Ainsi, le développement des transports en commun et l'organisation de l'intermodalité VP – TC permettront de consolider les relations et les équilibres entre ces territoires. Dans l'arrière pays, la voiture s'impose d'elle-même alors qu'en ville, son usage est à limiter. Les parcs relais peuvent donc être un facteur d'équilibre entre les territoires de l'agglomération.

Il est à noter le rôle important que joue le transport scolaire notamment en rapport avec l'arrière pays qui concerne plus d'un millier d'enfants. Ces services scolaires seront améliorés de manière à assurer une meilleure sécurité et une plus grande fluidité aux abords des écoles en réduisant notamment le stationnement souvent anarchique des automobiles.