

# PRÉSENTATION DE L'ETUDE MOBILITÉ /DÉPLACEMENT SUR L'O.I.N PLAINE DU VAR

PSO EPA PLAINE DU VAR 2015

# LA COMMANDE

➔ **Une étude importante demandée à l'ADAAM par l'EPA Plaine du Var**

➔ **Dans le cadre de l'élaboration du PSO**

- Diagnostic stratégique
- Définition du projet de mobilité (organisation mobilité, services, infrastructures...)
- Analyse de l'impact du projet OIN à l'horizon 2030 (modélisation



## **Le plus grand projet d'aménagement des Alpes-Maritimes** **Sur un vaste territoire / les derniers fonciers disponibles** **Espace stratégique de la MNCA**

*Grands équipements  
Liens Littoral-Montagne*

*Aéroport  
Est-Ouest*

*Nord-Sud*



**Projet** { **Urbain**  
**Economique**  
**Transport**



### **Une utilisation de l'outil MM06 pertinente**

- Modèle macro sur l'ensemble des Alpes-Maritimes
- Outil d'aide à la décision

*Impact des projets transports et infrastructures  
Évaluation de la demande future (réseau, itinéraires)  
Interrelation urbanisation/déplacements, offre/mobilité*

- Élaboration d'un nouveau scénario Plaine du Var 2030

*Projet OIN Plaine du Var  
Actualisation des projets 06  
LN 1<sup>ère</sup> phase*

# LE DIAGNOSTIC

# UN TERRITOIRE TRÈS SPÉCIFIQUE À FORTS ENJEUX

- ➔ **Un positionnement stratégique**
- 2<sup>e</sup> porte de France avec l'aéroport
  - Position centrale dans le 06
  - Un des derniers espaces encore disponible

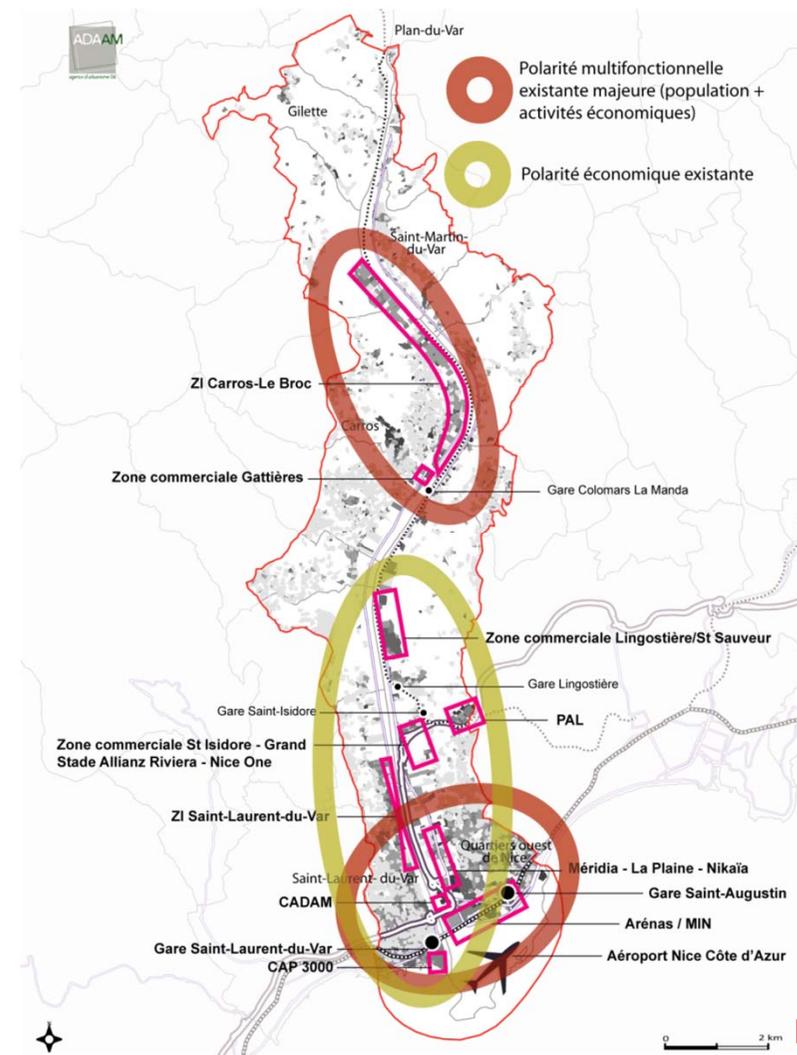
- ➔ **Un chapelet de polarités**
- Polarités urbaines : majeures et secondaires
  - ZA majeures et espaces commerciaux
  - Bâti diffus très répandu

- ➔ **Un territoire plus économique que résidentiel**
- 1,42 emplois/actif occupé
  - Forte attractivité sur actifs résidant ailleurs

- ➔ **Abrite des gros équipements publics, administratifs, économiques, commerciaux, sportifs et culturels du 06**  
(Aéroport Nice Côte d'Azur, ZI Carros et Saint Laurent, ARENAS, CADAM, EDHEC, lycées, Lingostière, Cap 3000)

- ➔ **Près de 250 000 déplacements/jour avec l'extérieur de la zone**

Polarités et générateurs de trafic sur l'O.I.N



# PRÈS DE 600 000 DÉPLACEMENTS JOURNALIERS EN LIEN OU SUR LE TERRITOIRE

➔ **56% en interne et 44% en échange**

➔ **Autonomie de fonctionnement sur secteur aéroport Nice, St Laurent et Carros (habitat et activités économiques)**

➔ **2/3 des échanges internes à la Métropole** (35% avec reste de Nice, 19% avec Cagnes/Mer, 12% avec bassins de Vence, de Levens et haute vallée du Var)

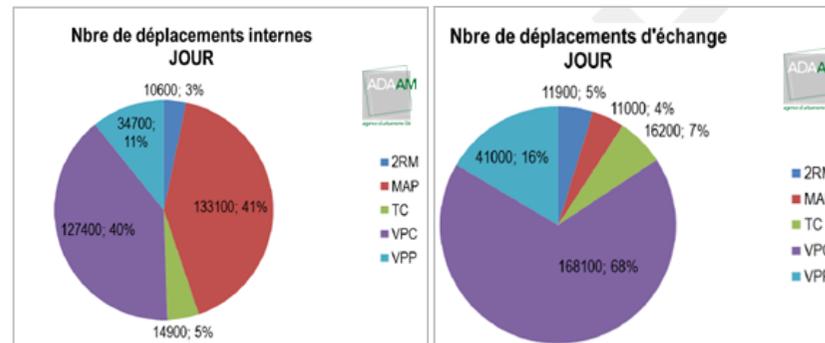
➔ **Echanges avec la CASA (17%) dont 2% vers Sophia**

➔ **Bassin Cannois et Grassois : 3% chacun**

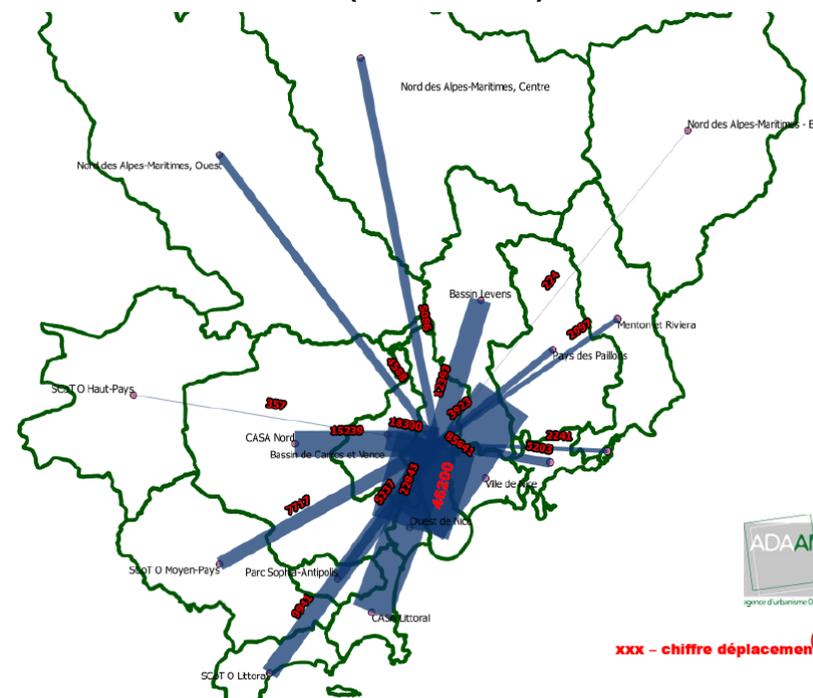
➔ **1/3 des déplacements = travail : 2<sup>e</sup> motif de déplacement** derrière achats/démarches (31%) et devant loisirs et visites (18%)

*41 000 personnes se déplacent en interne, 40 000 en entrée, 23 400 en sortie*

Déplacements par modes en lien avec la Plaine du Var



Déplacements d'échanges avec la Plaine du Var (tous modes)



# LES PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

## Problématiques actuelles

- ➔ **La saturation des infrastructures :**
  - A8
  - Ferroviaire
- ➔ **Problématique Entrée de Nice**
  - Basse vallée du Var
- ➔ **L'insuffisance TC (mais des projets en cours sur le tramway)**
- ➔ **Les liens est-ouest au sein de la Plaine du Var mais aussi au-delà**
- ➔ **Le problème de sous-densités**
- ➔ **La desserte des collines**
- ➔ **Le fret**
- ➔ **Les grands évènements**

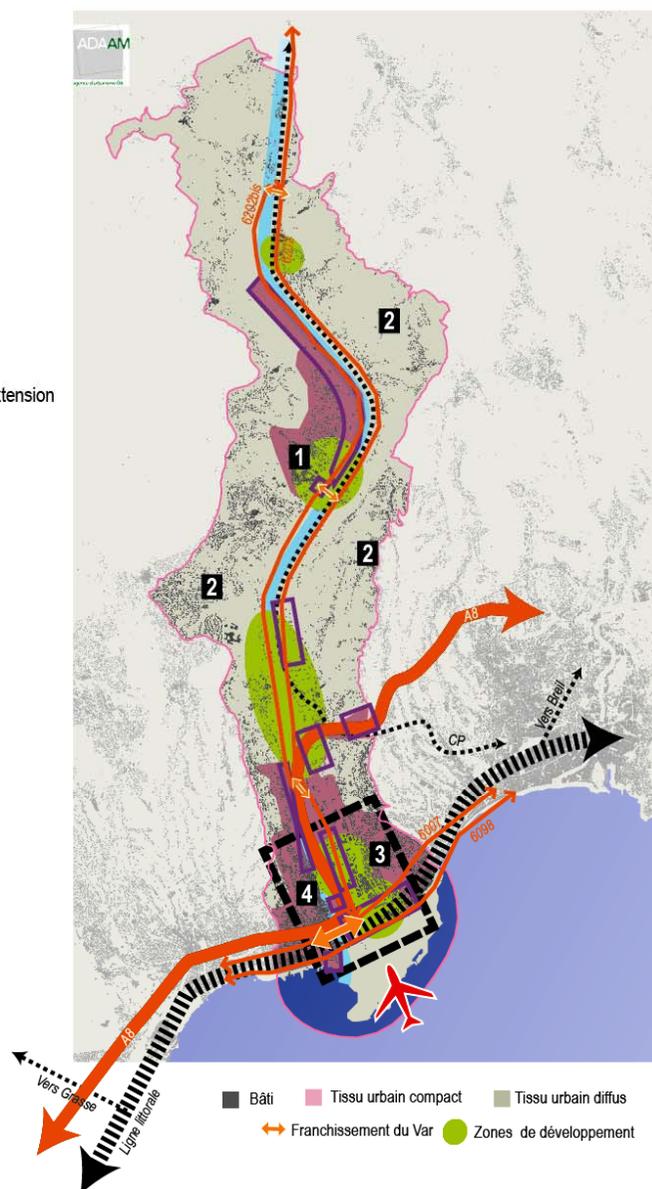
## Enjeux actuels et futurs

- ➔ **L'amélioration et la fiabilisation de l'accessibilité (fer, routes, TGV, A8...) sur les grandes distances ainsi qu'au sein de l'espace métropolitain des Alpes-Maritimes (axes est/ouest)**
- ➔ **Le bon fonctionnement et la fluidification de la basse vallée du Var, territoire de concentration des flux, avec de nécessaires réflexions sur la problématique du transit**
- ➔ **La complémentarité et l'intégration des différents projets TC et modes doux dans un système global de mobilité durable (projets, organisation, tarification...) au service des populations et du projet Eco-Vallée**
- ➔ **L'amélioration des liens et circulations internes (inter-rives et coteaux)**
- ➔ **L'organisation du territoire (habitat, emploi) selon un modèle urbain et d'aménagement favorisant la proximité et les échanges en modes doux et articulée autour de l'offre TC**
- ➔ **Pour le futur, dans le cadre du PSO Plaine du Var, la réponse aux évolutions très dynamiques en termes d'emploi et de logement**
- ➔ **Dans un contexte budgétaire serré, la mise en place des grands projets dans des calendriers compatibles avec les opérations d'aménagement**

## Enjeux et problématiques en matière de mobilités de l'O.I.N

### Par espace :

- 1 Carros (ville et ZI) :**
    - Polarité urbaine dense multifonctionnelle secondaire et structurante
    - Zone économique majeure
    - Echanges massifs avec le sud de la Plaine du Var et Nice (voiture)
    - Poursuite du développement
    - => Besoin de liens TC structurants et attractifs
  - 2 Les coteaux (zones résidentielles) :**
    - Diffus pavillonnaire peu ou pas polarisé
    - Réseau viarie sous-dimensionné
    - Poursuite de l'attractivité résidentielle
    - => Gestion et anticipation des flux induits, réflexions urbaines, nouveaux modes de desserte
  - 3 Quartiers ouest de Nice :**
    - Polarité urbaine majeure, dense, multifonctionnelle, mixte en cours d'extension et confortement
    - Attractivité résidentielle
    - Localisation des projets majeurs et grands équipements
    - => Fort besoin d'offre TC et nécessité de fluidification
  - 4 Saint-Laurent du Var :**
    - Polarité urbaine dense multifonctionnelle en développement
    - Attractivité économique (ZI isolée) et résidentielle à gérer
    - Fonctionnement avec Cagnes, Villeneuve et Nice
    - => Besoin d'organisation interne et de liens vers le nord et Nice
    - => Besoin offre TCSP est-ouest
- Le Var :**
- Beaucoup de flux bi-rives ramenés sur le littoral
  - Manque de franchissements
- Basse vallée du Var :**
- Concentration des infrastructures et flux (internes, échanges et transit)
  - Cumul des fonctions
  - Concentration des modes de transport
- Pôles d'activités économiques et grands équipements existants :**
- Polarités monofonctionnelles
  - Forte attractivité en termes de flux quotidiens ou exceptionnels
  - => Besoins de fiabilisation de l'accessibilité et de connexion efficace au système de transport
- Nouvelles polarités urbaines :**
- Mixité
  - Proximité



### Par infrastructure :

#### Voie ferroviaire littorale :

- Axe ferroviaire majeur et unique cumulant les différentes fonctions (cabotage, intercity, Grande Ligne) - Saturation
- Desserte majeure pour liaisons avec autres polarités (Nice, polarités littorales, extérieur 06)
- => Nécessité de conforter la desserte (proximité et grande accessibilité)
- => Potentiel de valorisation limité. Besoin d'investissements sur la capacité et Ligne Nouvelle

#### Chemin de Fer de Provence :

- Axe ferroviaire reliant l'O.I.N au centre de Nice
- Potentiel de développement existant
- => Desserte et attractivité à améliorer et à mettre en adéquation avec les besoins dans le système global de transport
- => Rabattement, pôles d'échanges, polarités à organiser

#### A8 :

- Axe autoroutier majeur et unique cumulant différentes fonctions (liaison locale, inter-pôle, nationale et européenne)
- Axe majeur de transit
- Engorgement aux heures de pointes : fragilité, besoin d'allègement et de fiabilisation notamment en entrée de Nice

#### Aéroport Nice Côte d'Azur :

- 1er Aéroport français après Paris dans un environnement urbain contraint
- Outil économique majeur et fonction internationale
- => Problématiques d'accessibilité (desserte actuelle en voiture)
- => Besoin offre TC pour gestion des flux induits actuels et futurs

#### Réseau TC :

- Réseau déjà dense en confortement
- Augmentation importante de la fréquentation
- => Besoin d'axe lourd en site propre

#### Maritime :

- Pas de réelle desserte

# LE PROJET GLOBAL DE MOBILITÉ

## ➔ **Le projet global de mobilité durable allie :**

- Les projets et efforts des différents partenaires et AOT en confortant leur complémentarité et leur synergie
- Urbanisme et déplacements
- Dynamiques d'innovation et de progrès portées par NCA

## ➔ **Il s'organise autour**

- d'un réseau armature TC lourd, s'appuyant sur le mode ferroviaire (train et tramway)
- des points de connexions hiérarchisés, les pôles d'échanges, permettant de passer d'un mode de transport à l'autre (public ou/et individuel)
- dans le cadre d'un éventail d'offres alternatives à la voiture, construisant un système de mobilité durable sur le territoire et pour son accessibilité.



## **3 grandes orientations**

- 1. Promotion et développement d'une alternative au tout automobile**
- 2. Renforcement du maillage territorial et développement des liaisons entre rives du Var, est-ouest, coteaux-plaine**
- 3. Développement des mobilités douces et des modes de déplacements durables, axé sur l'innovation, pour la planification d'une ville bas carbone**



## **Avec plusieurs questionnements**

- Enjeux
- Stratégies
- Projets
- Coûts
- Calendriers
- Impacts attendus
- Problématique encore à explorer

# 1 PROMOTION ET DÉVELOPPEMENT D'UNE ALTERNATIVE AU TOUT AUTOMOBILE

## LE RESEAU ARMATURE TC constitué par :

- Le ferroviaire
- Le tramway
- Les lignes TC express routières structurantes
- Les pôles d'échanges

## ➔ Valorisation et développement des infrastructures et de l'offre ferroviaires

### ● Réalisation de la voie nouvelle Nice Est Var (1<sup>e</sup> tranche Nice – Sophia Antipolis – Cannes)

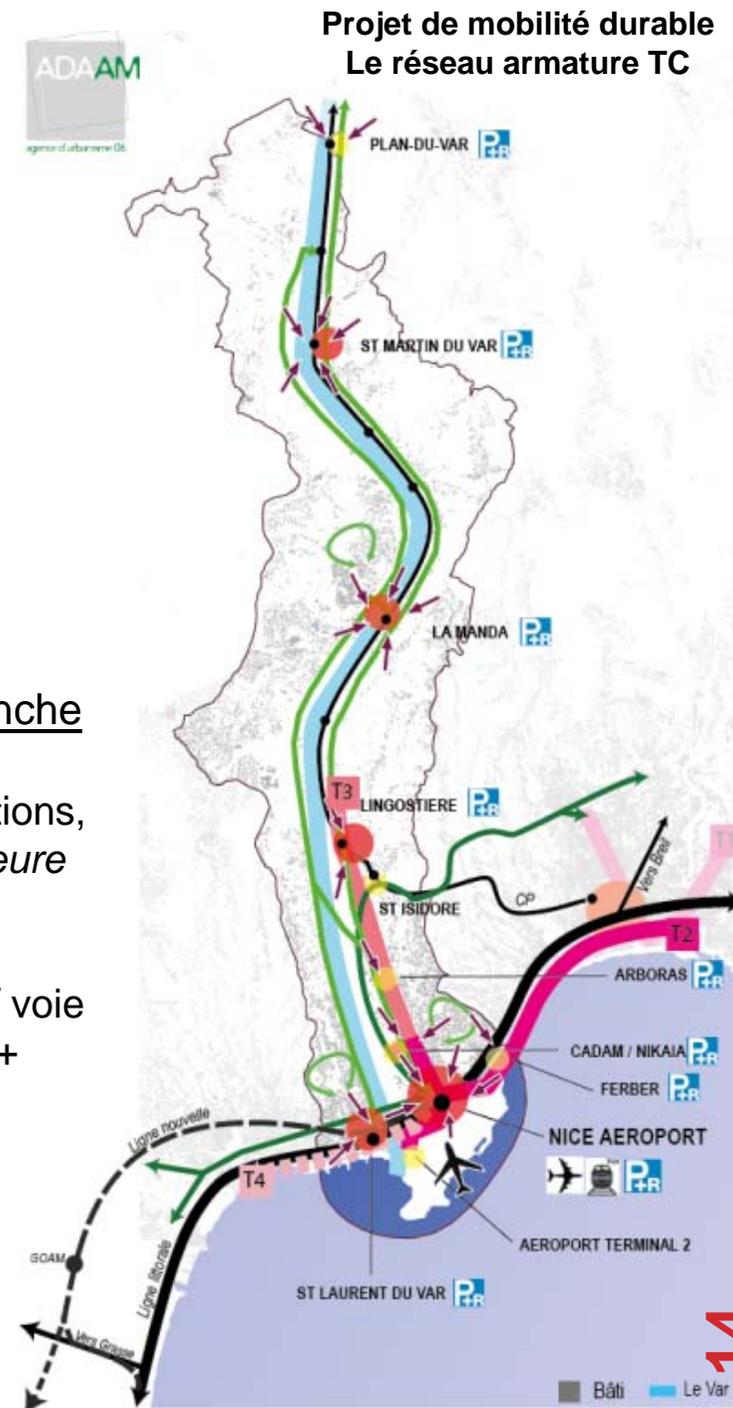
- ⇒ Doublement infrastructure, séparation des fonctions,
- ⇒ Augmentation offre TER (*cadencement au ¼ heure voire 10 mn + semi-directs entre Cannes et Menton/Vintimille*)
- ⇒ Boucle ferroviaire : nouveaux services rapides / voie nouvelle : desserte Sophia / Bréguières (8 mn) + Bassin cannois (env. 15 mn)

### ● Gare multimodale Nice Aéroport

- ⇒ Pôle complet

### ● Modernisation des Chemins de Fer de Provence

- ⇒ cadencement au ¼ h jusqu'à La Manda



## ➔ **Poursuite de la réalisation du réseau tramway Métropolitain (T2, T3, puis T4)**

- T2 Est-Ouest (port / CADAM / Aéroport)
  - ⇒ Desserte des espaces centraux, terminaux aéroport
  - ⇒ 19 arrêts, 26 mn du centre-ville niçois, forte cadence
- T3 (aéroport / Lingostière)
  - ⇒ Anticipation / accompagnement de l'urbanisation
  - ⇒ Desserte sites économiques, grands équipements, quartiers habitat
  - ⇒ 13 stations, connexion avec les 2 réseaux ferrés
- T4 (site propre vers Cagnes/Mer)
  - ⇒ Desserte des espaces centraux des communes voisines

## ➔ **Mise en place de lignes routières expresses structurantes**

- Confortement ou création lignes express TC
  - ⇒ Avec statut prioritaire sur les infrastructures
  - ⇒ Plaine du Var vers Sophia, Antibes, Cannes, Paillon, Est Nice
  - ⇒ Axe Carros / SLV + dessertes directes ZI
  - ⇒ Vallée Tinée – Vésubie vers gare CP St Martin du Var ou T3 Lingostière

## ➔ Organisation des points d'échanges, des rabattements et de l'intermodalité

- 3 connexions Fer/tramway
  - ⇒ Pôle Nice aéroport, de niveau national, fonctions complètes
  - ⇒ Pôles Lingostière et SLV, de niveau 06
- Pôle de dimension métropolitaine
  - ⇒ Manda, Grand stade/St-Isidore, Méridia, St Martin du Var

## ➔ Harmonisation, complémentarité et accessibilité de l'offre

- Offre TC et multimodale lisible, facile et fiable
- Complémentarité voire unicité de l'offre
  - ⇒ Offre la plus pertinente pour l'utilisateur
  - ⇒ Règles et tarifs uniques (intégration du fer)

## IMPACTS DU PROJET SUR LES TC

### Un transfert modal spectaculaire va s'opérer au profit des TC

- ⇒ **Multiplication par + de 3** du nombre de déplacements en TC (+80 000 dpcts.jr)
- ⇒ **Forte progression part modale** : 5% en 2009 (33 000 déplacements)  
14% en 2030 (113 000 déplacements)
- ⇒ **Fréquentations TC attendues en 2030** : T2 : 85-90 000 voyageurs/jour ;  
T3 : 18-20 000 voyageurs/jour ; T4 : 16-18 000 voyageurs/jour
- ⇒ **Déplacements d'échanges TC les plus impactés** : part modale passe de 7% à 21% en 2030, soit +14 pts
- ⇒ **Impact du tramway important**
  - ⇒ secteur Nice-aéroport, CADAM-Aéroport-Ferber : +15 pts entre 2009 et 2030  
(Interne = stable, Ech. Reste PDV = +8 pts, Ech. Autres Terr = +27 pts  
notamment avec Nice)
  - ⇒ secteur de projets Niçois : +7 pts entre 2009 et 2030
- ⇒ **Estimation gain effectué par les TC sur PDV : 59 000 déplacements** comparé à un scénario dit « fil de l'eau » (même répartition modale de 2009), pris majoritairement sur la voiture mais aussi sur la marche à pied.

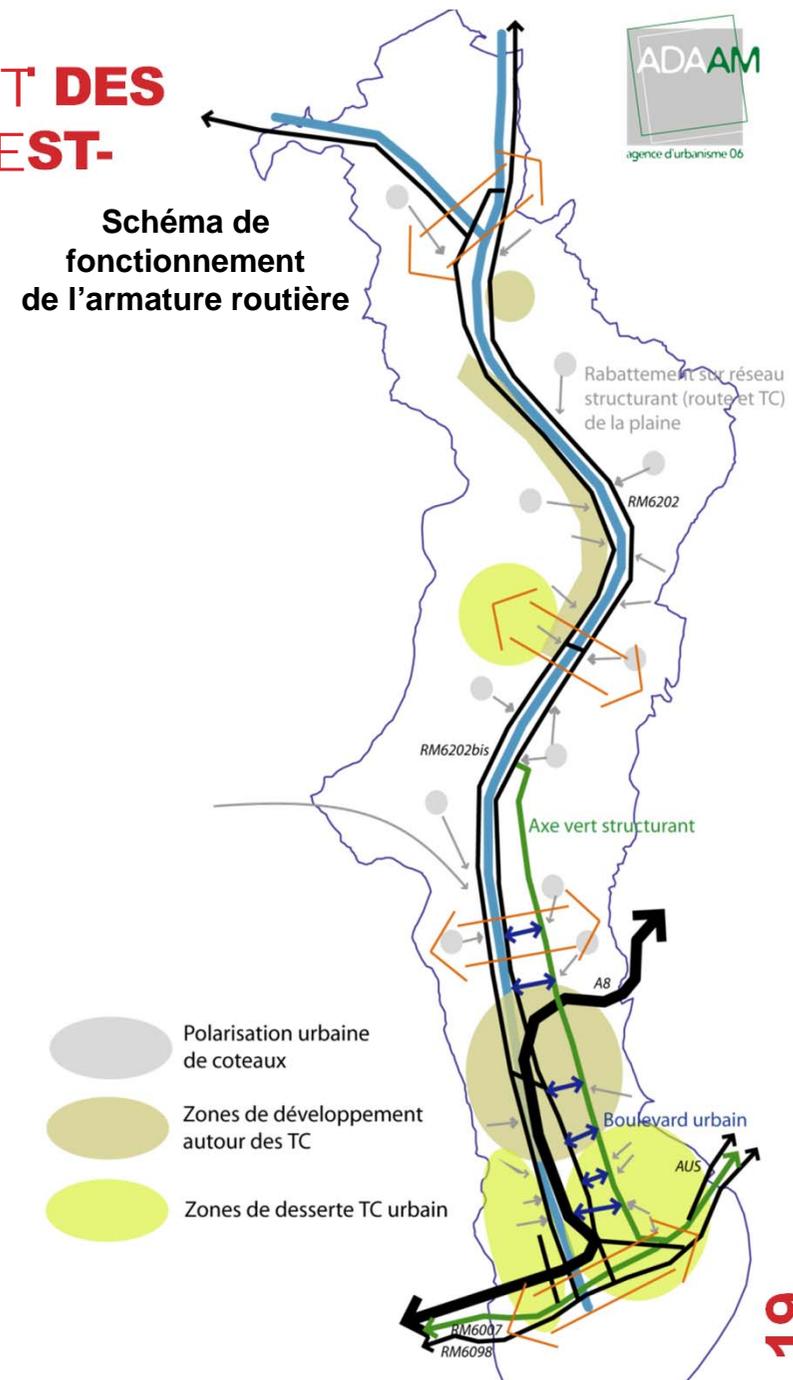
## *ENJEUX COMPLÉMENTAIRES ET RÉFLEXIONS À MENER*

- ⇒ **Valorisation maximale de l'infrastructure ferroviaire littorale** (domestication ?)
- ⇒ **Desserte de Carros** (Pôle La Manda bi-rives, offres multiples pour ZI, TCSP pour la ville)
- ⇒ **Identification St Martin du Var comme pôle de desserte Haut Pays et outil important de polarité et de développement** (desserte CP ¼ heure)
- ⇒ **Organisation spécifique du pôle d'échange de St-Isidore**
- ⇒ **Desserte Cap 3000 et intégration dans nouvelle polarité urbaine**
- ⇒ **Accès maritime de l'EcoVallée, desserte de l'aéroport**
- ⇒ **Réflexion, à terme, sur le passage de l'A8 au cœur de la basse Vallée du Var ou doublement section Villeneuve Loubet – Nice St Isidore**
- ⇒ **Réduction du déséquilibre entre Rive droite et Rive gauche en matière de desserte TC**

## 2 RENFORCEMENT DU MAILLAGE TERRITORIAL ET DÉVELOPPEMENT DES LIAISONS ENTRE RIVES DU VAR, EST-OUEST, COTEAUX-PLAINE

### ➔ Accessibilité externe

- Réaménagement A8 au droit de la basse vallée du Var  
⇒ Augmentation des capacités,
- Raccordement AUS / A8  
⇒ Allègement trafic sur Grand Arenas  
⇒ Requalification du lien avec la promenade



## ➔ Maillage interne du territoire

- Axe vert, dite voie des « 40 m »
  - ⇒ Infrastructure mixte
  - ⇒ Confortement de la structuration des liaisons Nord/Sud
  - ⇒ Réseaux de voiries urbaines est/ouest
- Organiser les déplacements et les liaisons en rive droite, confortant les axes nord/sud
  - ⇒ Créer ou améliorer liens Carros-Gattières et St Laurent (ZI et Ville)
- Amélioration des communications bi-rives
  - ⇒ 1 voire 2 ½ échangeurs sur RM 6202 bis
- Amélioration liaisons coteaux-plaine, structuration des espaces collinaires
  - ⇒ Amélioration et sécurisation des voies de dessertes majeures
- Confortement des liens Est/Ouest de proximité
  - ⇒ Barreaux structurants (Digue des Français, Traverses Robini, Arboras, Baraques, Avenue Verola)
- Réalisation de connexions entre modes déplacements individuels et collectifs
  - ⇒ Parcs relais, cheminements piétons adaptés

## *IMPACTS DU PROJET SUR LA MAÎTRISE DU TRAFIC VP ET L'IRRIGATION DU TERRITOIRE*

- ⇒ **Baisse importante de la part modale VP de 5 points** (65% en 2009, 60% en 2030) **et ralentissement de la hausse des déplacements** (+98 000 déplacements et +82 000 véhicules)
  
- ⇒ **Les échanges les + impactés** : la part passe de 84% à 72% en 2030, soit un repli de 12 points
  
- ⇒ **Impacts importants à relever** :
  - ⇒ fluidité sur l'A8 suite aux travaux réalisés
  - ⇒ meilleure utilisation de la RM6202bis (fonction desserte)
  - ⇒ Des flux RM6202bis-RM95 restant en rive droite avec liaison nord/sud rive droite
  - ⇒ répartition des flux entre la RM6202 et la « voie verte » (dit des « 40 m ») grâce au maillage de la rive gauche
  
  - ⇒ charges de trafic relativement importantes sur l'AUS, car baisse de capacité de la promenade des Anglais
  - ⇒ problèmes de saturation de la voie d'accès nord de Cap 3000

## *ENJEUX COMPLÉMENTAIRES ET RÉFLEXIONS À MENER OU À PRÉCISER*

- ⇒ **Requalification de la voirie au niveau des gares**  
St Martin du Var, La Manda, St Laurent
  
- ⇒ **Réalisation d'un pont supplémentaire au niveau de la basse plaine du Var**  
Liens inter-rives sur partie basse de la Plaine du Var  
Nouveau franchissement et liens inter-quartiers
  
- ⇒ **Réalisation des zones 30**  
Ville 30
  
- ⇒ **Amélioration liaison et infrastructure** (coteaux, Vence,...)

### 3 DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DOUCES ET DES MODES DE DÉPLACEMENTS DURABLES, AXÉ SUR L'INNOVATION, POUR LA PLANIFICATION D'UNE VILLE BAS CARBONE

#### ➔ **Réalisation de la ville des proximités sur les quartiers en créations**

Maitrise de l'étalement urbain, articulation des politiques urbaines et de mobilité

Renouvellement urbain, gestion des infrastructures (vitesse)

Mixité urbaine

#### ➔ **Réalisation d'un réseau de circulations alternatives, complémentaire et connecté l'armature TC lourde**

Modes alternatifs doux en appui et complémentarité de l'armature lourde (réseaux circulations piétonnes, pistes cyclables, véhicules propres...) en possession individuelle ou mis à disposition (dans centres d'échanges notamment)

➔ **Connexion des pôles d'activités monofonctionnels et de loisirs au réseau de circulations alternatives**

Connexion et réalisation de démarches (PDE, PDIE, PDES, PDA)

➔ **Utilisation croissante des énergies alternatives**

Poursuite de l'utilisation dans les TC

Réseau denses de bornes de recharges électriques (sur domaine public et privé)

Diminution des places de stationnement

➔ **Poursuite des actions en faveur de la ville connectée dans les TC**

Utilisation des dernières technologies de communication (informations et réservations multi-supports, guidage multimodal, paiement et validation sans contact)

➔ **Encouragement des projets et programmes de recherche et développement**

« Smart and Sustainable Metropolis », Smartcities »

Outil d'hypervision urbaine (environnement, trafic...) et prédictif

## *ENJEUX COMPLÉMENTAIRES ET RÉFLEXIONS À MENER*

### ⇒ **Mutation des véhicules individuels**

Parc de location (loueurs, taxis), véhicules sans chauffeur sur espaces spécifiques

### ⇒ **Logistique urbaine en véhicule électrique et optimisation des espaces**

Question sur la partie basse de la plaine du Var

### ⇒ **Soutien au développement des nouveaux usages collaboratifs**

Facilitation (covoiturage, prêts véhicules individuels, zones de rencontres...)

### ⇒ **Gestion des temporalités**

Diffusion des flux sur une plus large période (mobilisation des employeurs)

### ⇒ **Mise en place d'une solidarité inter-communale**

Postes de télétravail dans les communes du bassin d'habitat de l'OIN

# IMPACTS DU PROJET EN 2030

# DÉMARCHE DE MODÉLISATION

➔ Construction d'un nouveau scénario de modélisation « 2030 Projet » intégrant sur l'O.I.N Plaine du Var :

- Les projets urbains avec un total de
  - +32 200 emplois
  - +18 200 logements
  - +153 300 m<sup>2</sup> commerciaux

- Avec les évolutions socio-économiques actualisées :

Secteur	Population			Emplois		
	2009	2030	% (TCAM)	2009	2030	% (TCAM)
NCA	533 674	587 203	0,46%	216 764	254 160	0,76%

- Mais aussi les projets transports Plaine du Var
- Et l'actualisation des projets urbains transports et routiers sur les autres territoires

# IMPACTS EN CHIFFRES DU PROJET PLAINE DU VAR

## ➔ Hypothèses d'évolution du territoire OIN 2009-2030 (MM06) :

- + 31 000 habitants, soit +27% d'évolution
- + 32 200 emplois, soit +45% d'évolution
- + 153 300 m<sup>2</sup> commerciaux, soit +73% d'évolution

⇒ en 2030 :

- 151 000 habitants
- 104 000 emplois
- 360 000 m<sup>2</sup> commerciaux

## ➔ Une augmentation conséquente des déplacements

- ⇒ + 220 400 déplacements par jour (+37%)  
soit 824 200 déplacements par jour en 2030
- ⇒ 53% en interne (+29%) et 47% en échanges (+46%)

# IMPACTS EN CHIFFRES DU PROJET PLAINE DU VAR

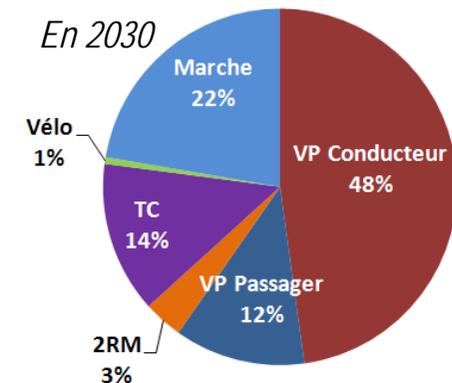
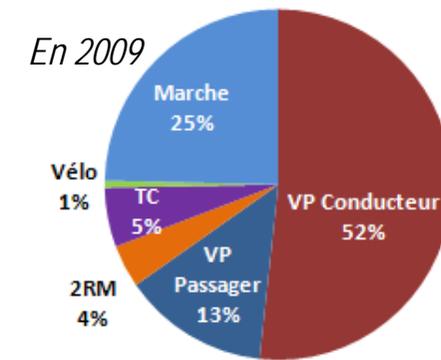
## ➔ Des parts modales en très forte évolution

⇒ +235% de déplacements en TC  
on passe de 34 000 à 113 000 déplacements  
14% de part modale TC en 2030 sur l'O.I.N

⇒ + 25% de déplacements en voiture  
On passe de 400 000 à 500 000 déplacements  
60% de part modale VP en 2030 sur l'O.I.N  
(48% en conducteur)

⇒ + 24% de déplacements en marche à pied  
On passe de 150 000 à 180 000 déplacements  
22% de part modale MP en 2030 sur l'O.I.N

Parts modales



## UN DÉVELOPPEMENT SPECTACULAIRE DES TC

- ➔ **+ 9 points de part modale pour les TC**
  - Un total de 113 000 déplacements en 2030 (+80 000)
  - nombre de déplacements X 3,3
  - 14% de part modale en 2030 (part TC sur NCA identique)
  
- ➔ **Impact plus important sur le secteur de Nice-aéroport**
  - +15 points en part modale
  - nombre de déplacements X 4,3
  - 23% de part modale en 2030
  
- ➔ **Gain effectué par les TC sur la Plaine du Var estimé à 80 000 déplacements pris, si l'on compare au scénario « fil de l'eau » qui garde la même répartition modale de 2009, majoritairement sur la voiture (65%) puis la marche à pied (29%)**
  
- ➔ **Les fréquentations attendues sur les lignes de tramway :**
  - T2 : 85 000 - 90 000 voyageurs.jour
  - T3 : 18 000 - 20 000 voyageurs.jour
  - T4 : 16 000 - 18 000 voyageurs.jour

## LE PÔLE MULTIMODAL, OUTIL MAJEUR DE L'ATTRACTIVITÉ « TRANSPORT »

- ➔ **Sur la gare ferroviaire, près de 26 000 voyageurs.jour, c'est plus important que celle de Nice Ville en 2009**
- ➔ **Un poids des TER conséquent (70%)**
- ➔ **Impact fort du lien aérien/fer : 4 500 voyageurs/jour dont 4000 sur le tramway**
- ➔ **Parts modales d'accès très favorables aux modes doux (29%/32%) et TC (45%/36%) selon la comptabilisation ou non des passagers de l'aéroport (part VP 26%/32%)**
- ➔ **Une part majeure des T2 et T3 dans la desserte de la gare avec orientation des flux également répartie vers Nice Ville et CADAM /Nord Plaine du Var**
- ➔ **Un fonctionnement de la gare fortement tourné vers l'Ouest du département en TER**

## DES DÉPLACEMENTS VOITURE MAÎTRISÉS

- ➔ - 5 points de part modale voiture
  - Même si l'on voit une croissance de 25% des déplacements en voiture (+ 98 600)
  - Un total de 492 400 déplacements en 2030
  - 60% de part modale en 2030
  
- ➔ Là aussi, **impact plus important sur le secteur Basse Plaine du Var**
  - 6 points en part modale
  - Même si croissance +28% des déplacements en voiture (+33 000)
  - 49% de part modale en 2030
  
- ➔ Une différence très importante de croissance du développement voiture par rapport au scénario fil de l'eau (dont 73% conducteur et 27% passagers)

## DES INFRASTRUCTURES QUI PERMETTENT UN BON FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

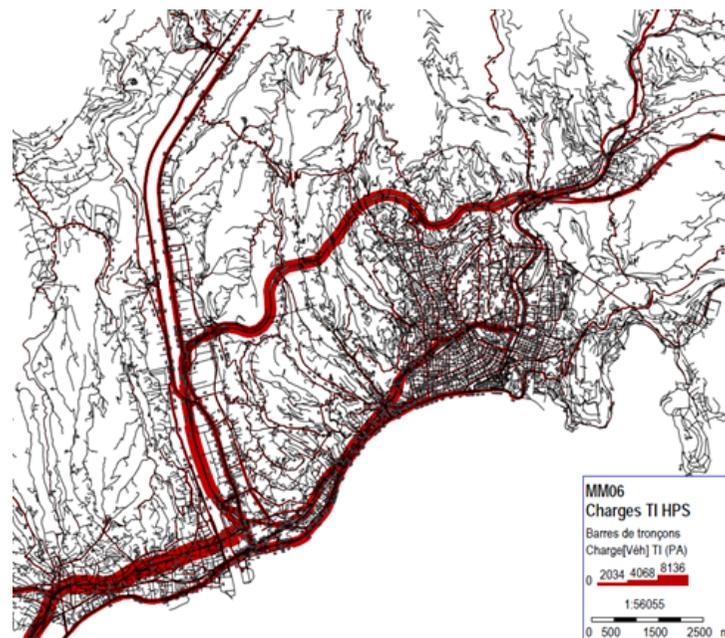
### ➔ Des charges de trafic qui s'intensifient sur les grands axes structurants

- l'A8, mais fluidité après passage du Var suite aux travaux réalisés
- la 6202bis, avec une égale répartition des flux avec la 6202
- les 6007 et 6098, au franchissement du Var
- l'AUS, avec une absorption des trafics de la Promenade qui baisse en capacité
- Accès nord Cap 3000, avec des problèmes de saturation

### ➔ Une optimisation des itinéraires

- Une meilleure utilisation de la RM 6202bis
- Un transfert de flux 6202bis-RM95 restant en rive droite
- Une répartition des flux entre RM6202 et « voie verte » (dit des 40m) grâce au maillage de la rive gauche de la basse Plaine du Var

Flux de véhicules individuels en 2030 en heure de pointe du soir



# UN RÉSEAU TC ET UN TYPE D'URBANISATION QUI ANTICIPE UN AMÉNAGEMENT DURABLE

## ➔ Des TC en anticipation

- Une urbanisation autour des axes lourds TC :
  - Multimodaux (développement des quartiers de PEM Nice Aéroport, St Laurent du Var, Nice Lingostière)
  - TCSP (ligne de tramways : T3)
- Des pôles d'échanges à enjeu avec développement de poches d'habitats et activités
  - Pôles d'échanges urbains et péri-urbains (Carros, St Martin du Var, Lingostière/St Isidore...)
  - Gares ferroviaires

## ➔ Proximité et développement des modes de déplacement alternatifs

- Ville « marchable », ville « compacte », ville des « proximités »
  - développement des déplacements modes doux au cœur des centralités constituées (Méri dia, Grand ARENAS...) avec notamment usage de la marche
- Ville « connectée », ville des « solidarités »
  - développement des NTIC dans les modes de se déplacer avec notamment les systèmes collaboratifs tels que le covoiturage.
- Ville « propre »
  - développement des énergies alternatives (électrique, solaire..)

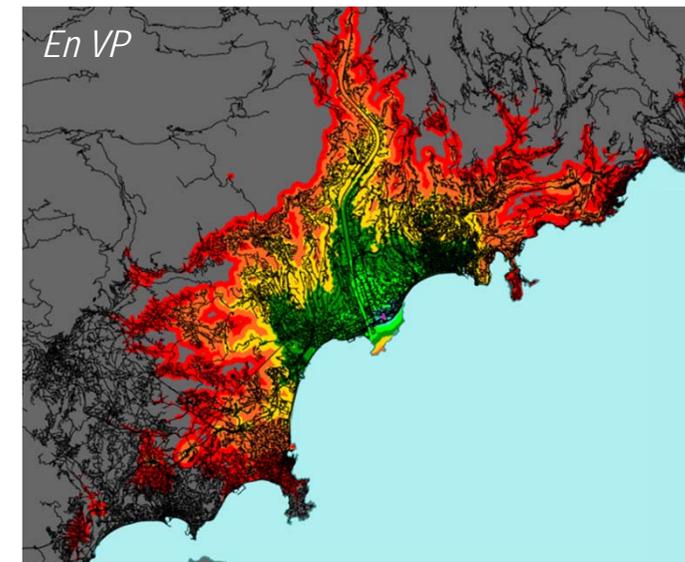
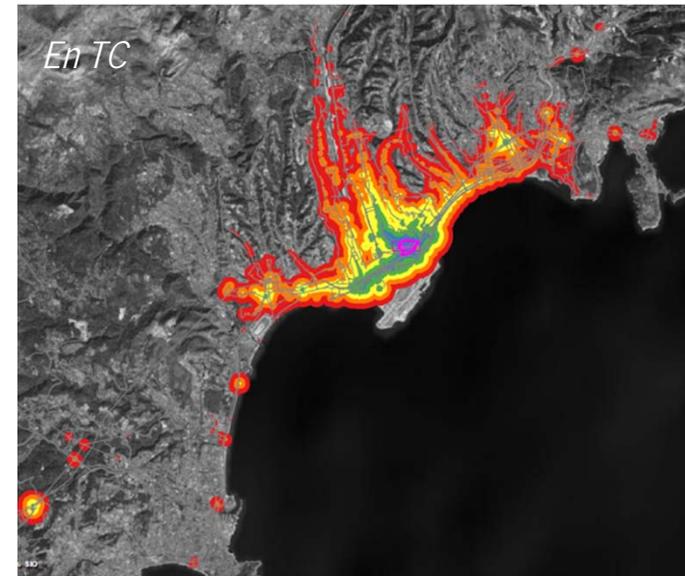
## LA PLAINE DU VAR TRÈS BIEN POSITIONNÉE AU CŒUR DES ÉCHANGES DÉPARTEMENTAUX

- ➔ **Du PEM de Nice Aéroport :**  
210 000 emplois et 420 000 personnes à moins d'une ½ heures en TC (*soit +45% d'emplois et +48% de personnes par rapport à 2009*)  
420 000 emplois et 870 000 personnes à moins d'une ½ heure en voiture

- ➔ **Des axes ferroviaires et autoroutiers liant la Plaine du Var aux autres territoires départementaux à enjeux**  
Avec la Ligne Nouvelle, des liaisons améliorées :  
Nice Aéroport – Sophia Antipolis : 8 mn  
Nice Aéroport – Bassin Cannois : env. 15 mn

*Rappel : Fréquentation ferroviaire X 2,3 sur le 06 (48 000 à 110 000 voyageurs.jour)*

Zones de chalandise du PEM Nice Aéroport



# ALERTES ET POINTS DE VIGILANCE

- ➔ Problématique ferroviaire
- ➔ A8
- ➔ Bassin d'habitat de la Plaine du Var (problème Monaco)
- ➔ Attractivité résidentielle et image « urbaine » (équipements et services de proximité, culture)
- ➔ Rabattement des coteaux, fonctionnement inter-rives
- ➔ Organisation logistique

Elaboration ADAAM :  
*Christine CESARI GEIGER*  
*Caroline FABRE*

Agence de Déplacements et d'Aménagement des  
Alpes-Maritimes - ADAAM06  
Immeuble Horizon - ARENAS  
455, promenade des anglais 06200 NICE  
04 93 72 69 30 – [info@adaam06.fr](mailto:info@adaam06.fr) – [www.adaam06.fr](http://www.adaam06.fr)

