

LA DESSERTE DE LA BASSE VALLEE DU VAR A NICE : TRANSPORTS PUBLICS ET PRIVES

**par Catherine CANO
Luc et Marc VESTRI,
Frantz VILLE**

Nous remercions tes personnes qui nous ont beaucoup aidés à l'élaboration de notre travail : M. GROS, ingénieur a la DDE, service des Transports ; M. BUCALO, mairie de Saint-Laurent du Var, services techniques ; M. CABARET, Hôtel de ville de Nice, services techniques ; M. BERMONT, services techniques de la société TNL ; M. PASTORELLI, services techniques des Chemins de fer de Provence.

POURQUOI LA PLAINE DU VAR ? (Fig. n° 1)

Après le développement anisotropique de la Côte d'Azur, le comblement du front urbain littoral a conduit à envisager une extension vers l'intérieur. Compte tenu des contraintes physiques, les équipements urbains et industriels ont trouvé une base d'implantation favorable dans les vallées : vallée du Paillon, vallée du Var. La vallée du Paillon, étroite et en voie de saturation, augmente l'intérêt de la vallée du Var. Sa richesse agricole a jusque là freiné le développement urbain dans le fond de la vallée. L'urbanisation, qui a gagné toutes les collines environnantes, a fait naître une situation conflictuelle avec le vide central. Les convoitises sont telles que tout est fait par la commune de Nice pour s'assurer la maîtrise foncière de l'espace. L'outil principalement utilisé est le POS (Plan d'Occupation des Sols), qui représente le cadre général et "contraignant", et les ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), qui permettent des réalisations ponctuelles. La complexité des problèmes administratifs rend difficile la coordination des divers intérêts en jeu. Trois communes importantes sont concernées par cet espace : la commune de Nice ; la commune de Saint-Laurent du Var ; la commune de Carros.

Le dynamisme de cette zone explique l'intérêt de l'étude des réseaux de transport chargés de (le faire) la desservir. Dans le cadre de l'urbanisation de la banlieue de Nice, les contraintes topographiques jouent un rôle important dans l'organisation des transports. Le coût foncier des équipements publics, pose dans notre région le problème de la conception rationnelle du réseau de transport avec une acuité particulière.

INFRASTRUCTURES PRIMAIRES ET RESEAUX DE TRANSPORT DANS LA BASSE VALLEE DU VAR

La rive gauche

L'aéroport

L'aéroport international de Nice Côte d'Azur a un trafic annuel de 3 millions de passagers actuellement et l'objectif fixé pour 1985 est de 5 millions de passagers. L'aéroport et ses activités connexes emploient 3000 personnes (effectif prévu : 5000 personnes en 1985).

Le rôle attractif de l'aéroport a un poids considérable sur le trafic routier, puisque celui-ci atteint des pointes de 25 000 véhicules par jour. Deux voies d'accès existent pour l'instant : nationale 202 qui vient de Grenoble ; nationale 98 qui est la route du bord de mer. L'aéroport est aussi desservi par le réseau des transports urbains de Nice (TNL) avec la ligne n° 9 qui effectue une rotation tous les quarts d'heure. De plus, de nombreuses navettes dépendantes de l'aéroport relient celui-ci au centre-ville (en particulier à la gare et au Dort de Nice) depuis 1957. Tous les cars des grandes lignes (Trafford, cars Phocéens, Rapides Côte d'Azur) effectuent un arrêt par l'aéroport. L'autoroute A8 a été connectée par la RN 202 à l'aéroport (échangeur) ; de ce fait, l'accès est plus rapide et aisé.

Le chemin de fer passe à proximité mais en fait la jonction n'est pas assurée puisque les grandes lignes nécessitent un déplacement jusqu'aux gares d'Antibes ou de Nice-ville.

Ainsi l'aéroport est bien intégré aux différents réseaux de transport malgré le problème posé par le rail" moins bien adapté, car antérieur à l'installation de l'aéroport. Celui-ci est en partie responsable de la structuration du réseau de la basse vallée du Var.

La.ZAC l'Arenas (1)

C'est actuellement une zone pratiquement inoccupée. Sa position favorable explique l'intérêt particulier que lui a porté la commune de Nice, entraînant la création d'une ZAC. Son équipement a été confié à la société mixte "SEMARE-NE", dans laquelle la ville est majoritaire. Cette zone est destinée à accueillir à l'horizon 1985 un centre commercial de 60 000 m², 70 000 m² d'immeubles de bureaux, 300 chambres d'hôtel de haut luxe (Holiday Inn) et enfin entre 150 et 300 logements. Près de 6000 emplois sont prévus. Cette création de tertiaire supérieur représente une partie du nouveau "Central Business District" (CBD) niçois. La ZAC de l'Arénas bénéficie des mêmes avantages que l'aéroport, avec en plus, la proximité immédiate de la RN 7, la connexion directe avec l'AUS (Autoroute Urbaine Sud) qui conduit au coeur de la ville.

Le marché d'intérêt national (MIN)

Le MIN couvre 26 hectares et il est géré par une société mixte la "SOMINICE" où la ville est là encore majoritaire. Actuellement le MIN emploie 1050 salariés, le trafic routier y est de 5000 véhicules par jour. Sa position est centrale : par rapport à l'A8 ; par rapport à la route (RN 7) ; par rapport au rail puisqu'il a sa propre gare. On constate une nette évolution des besoins de transport du MIN.

Tableau n° 1. Transport en %

	Création 1966	1977
Rail	70 %	30 %
Route	20 %	50 %
Avion	10 %	20 %

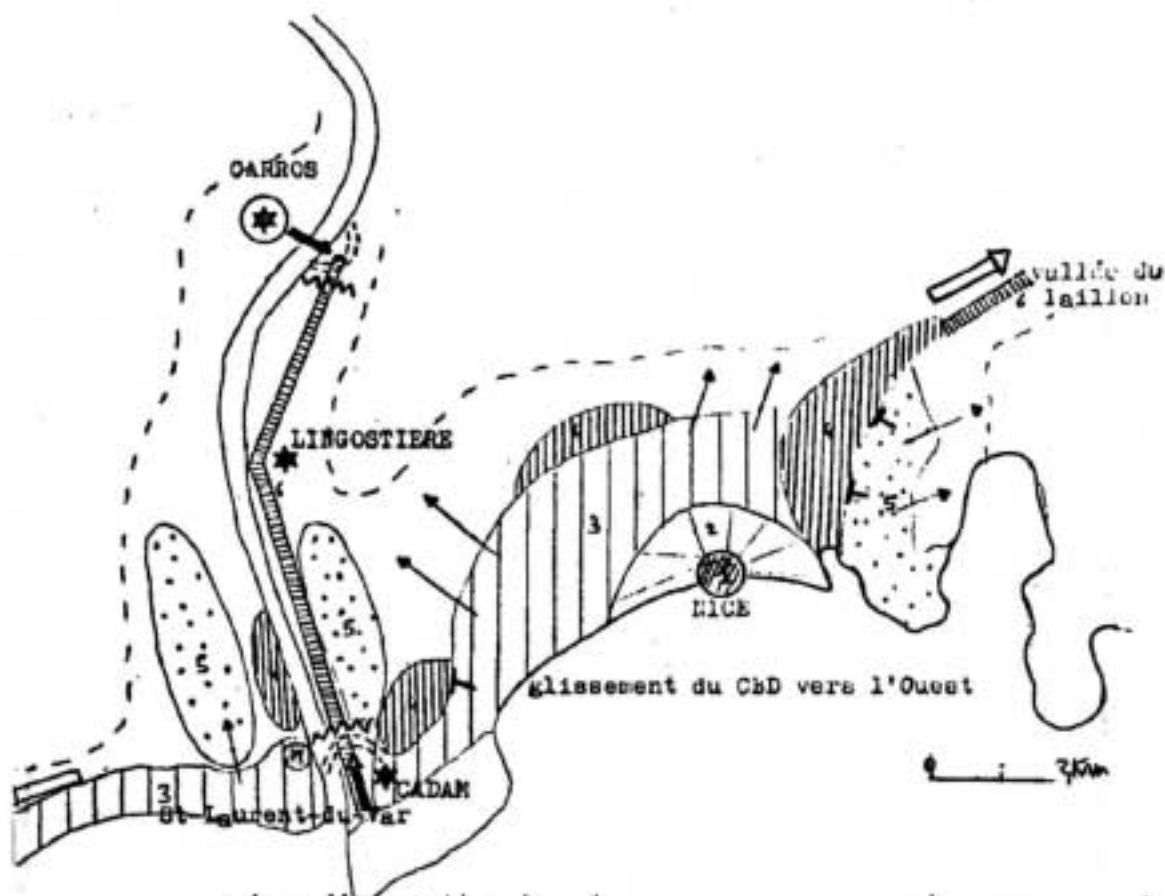
Aujourd'hui, la route est donc le moyen de transport le plus utilisé car le MIN est relié à l'aéroport par de nombreuses camionnettes. Aussi, le trafic des marchandises par rail tend et tendra à disparaître.

Le quartier Saint-Augustin-la Victorine

Il constitue avant tout un quartier d'habitation avec presque 10 000 habitants. Au niveau routier se trouve l'avenue Henri Matisse au nord, la RN 202 et le boulevard des Moulins à l'ouest. Au sud, il existe une connexion directe avec l'AUS (Autoroute Urbaine Sud) et la RN 7. Les lignes n° 9, 10, 11 et 12 desservent la zone. La gare de Saint-Augustin assure une liaison avec le rail : mais son rôle est assez limité puisqu'elle n'assure que les migrations pendulaires (heures de pointe). D'autre part, à très long terme, le cimetière de Caucade représente une importante réserve foncière.

(1) De très nombreux projets se sont succédés en vain, le dernier en date (juin) financé par le groupe Empain-Schneider.

Fig 1 -. MODELE SPECIFIQUE DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE DE L'AGGLOMERATION NIÇOISE



- a : type d'occupation du sol
- ④ 4: centre ville
 - 2: urbanisation très dense
 - 3: urbanisation dense
 - 4: zone de grands ensembles
 - 5: urbanisation lâche de type résidentiel
 - 6: espace mixte d'urbanisation d'industrialisation, et d'échanges
- c : limite péri-urbaine
- - - - espace urbain
 - front local de métamorphisme urbain
 - ~~~~ zone de conflit

b. processus de diffusion

- ← axial axe d'urbanisation
- areolair expansion de type résidentiel bloqués
- ← expansion de type résidentiel en coup
- ponctuel CADAM, Lingostierre, Carros.
- Kyste (rejet de Nice)

Les Moulins

Il constitue avant tout une cité ouvrière de près de 10 000 habitants (ZUP) et cette population est particulièrement sensible aux problèmes des transports en commun. Le quartier des Moulins est entouré au sud et à l'ouest par la RN 202, à l'est par le boulevard des Moulins et au nord par la Digue des Français. Une connexion directe avec l'autoroute est assurée par un système d'échangeur. Les lignes n° 9 et 10 assurent une rotation de deux bus par quart d'heure pour le centre ville.

Le CADAM (Centre administratif départemental des Alpes Maritimes)

La cité administrative a été ouverte en 1981 ; conçue pour décongestionner le centre ville déjà saturé (Masséna), elle constitue la première étape de transfert du "CBD" vers l'ouest. Cette cité administrative s'étend sur 79 000 m² (surface de bureaux) et emploie près de 3400 personnes dont 1400 emplois nouveaux. Le CADAM a une position privilégiée par rapport aux axes de transport, c'est-à-dire une liaison directe avec l'autoroute AS, avec la RN 202, qui permet la connexion avec l'aéroport, enfin avec l'AUS.

Peu fréquentées, les lignes n°9-10 desservent les entrées principales mais il existe pour le personnel trois lignes nouvelles :

- Nice-Nord (Saint-Sylvestre - Autoroute urbaine Nord Saint-Isidore – Cadam : services par jour aux principales heures de travail) ;

- Nice-Est (Ariane - Paillon - A US - Cadam) : 4 services par jour ;

- Semi-direct (Port - Masséna - Promenade des Anglais - Cadam) : 4 services par jour.

Ajoutons également une ligne de bus conçue pour le personnel habitant le quartier de Saint-Augustin (liaison Cadam-Saint-Augustin). En fait, le Cadam n'attire pas tellement de clientèle sur la ligne ordinaire 9-10 car l'accès pour les voitures y est très facile (parking).

Le secteur nord : déjà Digue des Français à la cité modulaire

C'est une zone qui comporte quelques activités : Nice-Matin, Delta Chimie, un groupe scolaire de plus de 2000 élèves et un ensemble d'immeubles collectifs la cité modulaire (environ 10 000 habitants).

Les transports en commun se limitent à une seule ligne : la ligne n° 11 (Masséna-Saint-Isidore) créée en 1975. Aussi, deux problèmes se posent actuellement: le taux de rotation, faible , le problème racial, la ligne étant fréquentée presque exclusivement par des immigrés de la cité modulaire. Enfin, une autre ligne créée en mai 1976 est concernée par ces mêmes problèmes énoncés plus haut: la ligne n° 1/1 va uniquement de Cap 3000 à la cité modulaire. Le réseau des TNL s'arrête donc à Saint-Isidore, c'est-à-dire à la limite du front d'urbanisation de Nice.

Au niveau routier, cette zone est desservie par la RN 202 et l'avenue Sainte-Marguerite, parallèle à celle-ci.

Le deuxième grand pôle de développement

Son intérêt majeur réside dans le fait qu'il constitue un noeud de circulation important. On prévoit la création d'une nouvelle ZAC de 30 hectares liée au transport. Actuellement sont implantés : une usine électrique (poste de transformation) ; l'atelier des Chemins de fer de Provence ; un hypermarché de 2700 places.

L'échangeur autoroutier se situe au niveau de Saint-Isidore. Longeant le Var, la route est toujours représentée par la voie "express", la RN 202 a quatre voies. Le transport par rail est assez bien représenté avec trois haltes : à Saint-Isidore ; à Lingostière ; à Saint-Sauveur (en face de Carrefour). Le trajet Nice-Saint-Sauveur nécessite 12 mn et 9 navettes aller-retour l'empruntent chaque jour.

La rive droite

Le troisième pôle de développement : le secteur de Carros

On distingue deux ensembles bien différents.

. Garros le Neuf

La population est estimée en 1982 à 10 000 habitants, mais la majeure partie de celle-ci travaille à Nice. Deux solutions s'offrent à eux : voir le scénario n 2.

. La "zone industrielle"

C'est en fait une zone d'entrepôts à caractère subcommercial. Les transports constituent un problème majeur pour toute la zone de Carros, puisqu'elle n'est desservie par aucune route importante (la route RN 202 et la voie ferrée s'arrêtant au pont de la Manda). Aussi, la Manda constitue un véritable goulot d'étranglement car il est le lieu de passage pour accorder le réseau de transport de la plaine du Var à la ville "nouvelle" et à la "ZI" (problème de rupture de charge).

Le centre commercial Cap 3000 (créé en 1969) a joué un rôle d'attraction pour les activités commerciales diverses (galeries marchandes du port de plaisance). Le quartier de la gare est principalement un quartier d'habitation.

Toute cette zone est concernée par les mêmes réseaux de transport à savoir! RN 7 ; RN 98 ; l'autoroute A8 avec échangeur ; la gare SNCF de Saint-Laurent; les TNL, ligne n° 10 avec une rotation tous les quarts d'heure ; les Rapides Côte d'Azur qui s'arrêtent aux gares de Saint-Laurent et de Cap 3000.

Le vieux centre de Saint-Laurent et la zone industrielle au nord

La commune regroupe plus de 21 000 habitants. Quatre points sont sensibles: la cité "Point du Jour" (1000 personnes) ; la cité "Saint-Joseph" (2000 habitants); la résidence des "Pugets" (4000 personnes) ; la "zone industrielle". On n'y trouve aucune route nationale et les liaisons avec les grands axes littoraux sont assez lointaines.

Le réseau de transport collectif se limite à deux navettes de 20 places chacune. La première ligne effectue le trajet Cap 3000-les Pugets ; ce bus est surtout réservé aux personnes habitant Saint-Laurent et allant travailler à Nice. L'aller-retour prend environ une demi-heure. La deuxième ligne, la "Rocade", fait le tour de la commune. Elle passe le long de la vallée du Var et revient par Montaleigne (route des collines) ; l'aller-retour prend une heure et quart ; cette ligne est aussi destinée à desservir la "zone industrielle" pour les gens venant de l'extérieur. Enfin, une ligne des Rapides Côte d'Azur relie le centre de Nice avec celui de Saint-Laurent, de même que la ligne TNL n° 10.

LES PROBLEMES

L'étude sectorielle permet de distinguer un certain nombre de problèmes. La différenciation spatiale mise en évidence dans la première partie entraîne une grande diversité dans la nature de la demande selon le secteur. En faisant une partition entre les zones d'emploi et les quartiers résidentiels, on s'aperçoit qu'il y a un manque évident de connexion entre eux. La commune de Carros en est l'illustration parfaite.

Pour améliorer la connexité entre les secteurs, se pose un problème de choix des infrastructures. Il est nécessaire de faire une pondération entre les exigences d'un réseau performant (rapidité, régularité, sécurité) et les coûts d'investissement, de gestion ; d'autant plus que l'augmentation considérable du trafic en période estivale rend difficile la réalisation d'une structure parfaitement adaptée.

Pour réduire le nombre et la durée des déplacements quotidiens (générateurs de perte de temps, de fatigue, de dépenses excessives, d'investissements coûteux), on envisage des mesures :

- à court terme, développer un réseau dense de moyens de transports en commun, rapide et à grand débit (pas facile de concilier les deux).
- à moyen terme, organiser les transports collectifs pour que l'accroissement des échanges de banlieue (plaine du Var) au centre ville (Nice) ou de banlieue à banlieue (Saint-Laurent-Carros), puissent se faire dans de bonnes conditions.
- à plus long terme, la régression des migrations alternantes grâce à une politique de desserrement des activités qui procurera des emplois sur place (ZI de Carros, semi-succès avec 2000 emplois) ou à proximité de leur domicile, à un plus grand nombre de banlieusards.

Ainsi, les grandes villes comme Nice sont le théâtre quotidien, à heure fixe, de mouvements pulsatoires qui, tantôt ramènent la population extérieure au centre de la cité et tantôt la repoussent à la périphérie ; cela signifie qu'en partie importante de la population "extra-muros" vient régulièrement en ville, où la plupart du temps s'exercent les activités professionnelles et retourne chez elle la journée finie.

Etudes comparées des différents types de transport

Scénario n°1: Centre-ville CADAM

Par un tableau on a essayé de définir le mode de transport le plus rentable en introduisant trois variables spécifiques qui sont : les coûts, le temps, la rupture de charge.

	Tarif normal			Tarif réduit		
	6 F	5 F	7 F	3 F	5 F	7 F
Coût	6 F	5 F	7 F	3 F	5 F	7 F
Temps	30 mn	10 mn*	13 mn	30 mn	4 mn	13 mn
Rupture de charge	0	1	0	0	1	0
	bus	train	voit.	bus	train	voit.

1 = problème
0 = pas de problème

* 4 mn en train
6 mn en bus = 10 mn

Commentaire : les transports en commun (bus, train), pour la desserte en milieu urbain (petite distance), sont assez avantageux par rapport au transport individuel quel que soit le tarif.

	Transports en commun	Transports individuels
Point fort	gain de coût	pas de rupture de charge
Point faible	perte de temps	coût élevé

Scénario n° 2 : Carros-Nice centre

	Tarif normal			Tarif réduit (50 %) pour transports collectifs		
Coût	8 F	6 F	14 F	4 F	3 F	14 F
Temps	35 mn	20 mn	30 mn	35 mn	20 mn	30 mn
Rupture de charge	0	1	0	0	1	0
	bus	train	voit.	bus	train	voit.

1 = problème

0 = pas de problème

Commentaire : les transports en commun malgré le faible coût du trajet (tarif réduit) sont pénalisés par la voiture qui offre des avantages certains (liberté, souplesse de l'utilisation). Celle-ci est performante pour les grandes distances.

Le véritable problème des transports en commun dans la basse vallée du Var réside dans le manque de fréquentation par la population concernée (insignifiance du nombre de passagers sur la ligne des Chemins de Fer de Provence pour Carros). Le trafic passager de cette ligne ferroviaire est ridicule par rapport au nombre d'habitants et aussi par rapport aux actifs de Carros.

Nombre de passagers recensés à la gare de Colomars dans les deux sens:

- Nice-Colomars (via Carros) : 7H passagers par mois

- Coligophrène: 649 passagers par mois

Le trafic de la ligne a considérablement diminué depuis la création de l'autoroute A8 (1976) qui a capté une grande partie de la fréquence de circulation des passagers. Bref, la prédominance de la route et du transport individuel (voiture) est incontestable. De nombreux employés travaillant à Carros s'organisent eux-mêmes et se font véhiculer chaque semaine en voiture. De plus, la circulation routière se trouve avantagée dans la plaine du Var et à Carros par la réalisation du passage souterrain du pont de la Manda (coût : 5 millions de francs). Enfin, on a envisagé à court terme la construction d'une voie express sur la rive droite du Var entre Carros et Saint-Laurent.

Problème de détermination des modes de transport : site propre et site non propre

D'une manière générale, on peut dire que le site propre est un moyen de communication réservé à un agent particulier (voie ferrée, les câbles...).

Le site non propre est utilisé par plusieurs agents de transport ; la route est fréquentée par les voitures, les bus, les camions... De plus, le site non propre est celui qui nécessite le moins d'investissement possible : c'est le principe d'économie d'échelle selon lequel l'utilisation maximum amène une réduction des coûts. A cause de cela, se pose le problème d'engorgement lié à des risques de désorganisation pour des raisons accidentelles.

Le site propre n'a pas de facteur exogène risquant d'amener des perturbations (un seul utilisateur). Le problème majeur réside dans la réalisation des infrastructures. L'investissement demandé est plus lourd et le coût d'exploitation s'en ressent (plus élevé) ; c'est lui, théoriquement, qui a les meilleures conditions d'exploitations : régularité ; sécurité ; rapidité.

Finalement, quel serait le moyen de transport le mieux adapté à l'heure actuelle ? Malgré le coût élevé de la voiture pour la collectivité, il n'empêche qu'elle offre des avantages difficiles à évaluer, mais qui lui accordent un rôle prédominant dans le réseau de transport existant. Il faut aussi tenir compte du pouvoir d'achat assez grand de la population niçoise qui permet de posséder une, voire deux automobiles.

Les collectivités locales cherchent, dans l'optique du développement de la vallée du Var, à améliorer les transports en commun, en vue d'une meilleure gestion d'un réseau de transport qui est à leur charge.

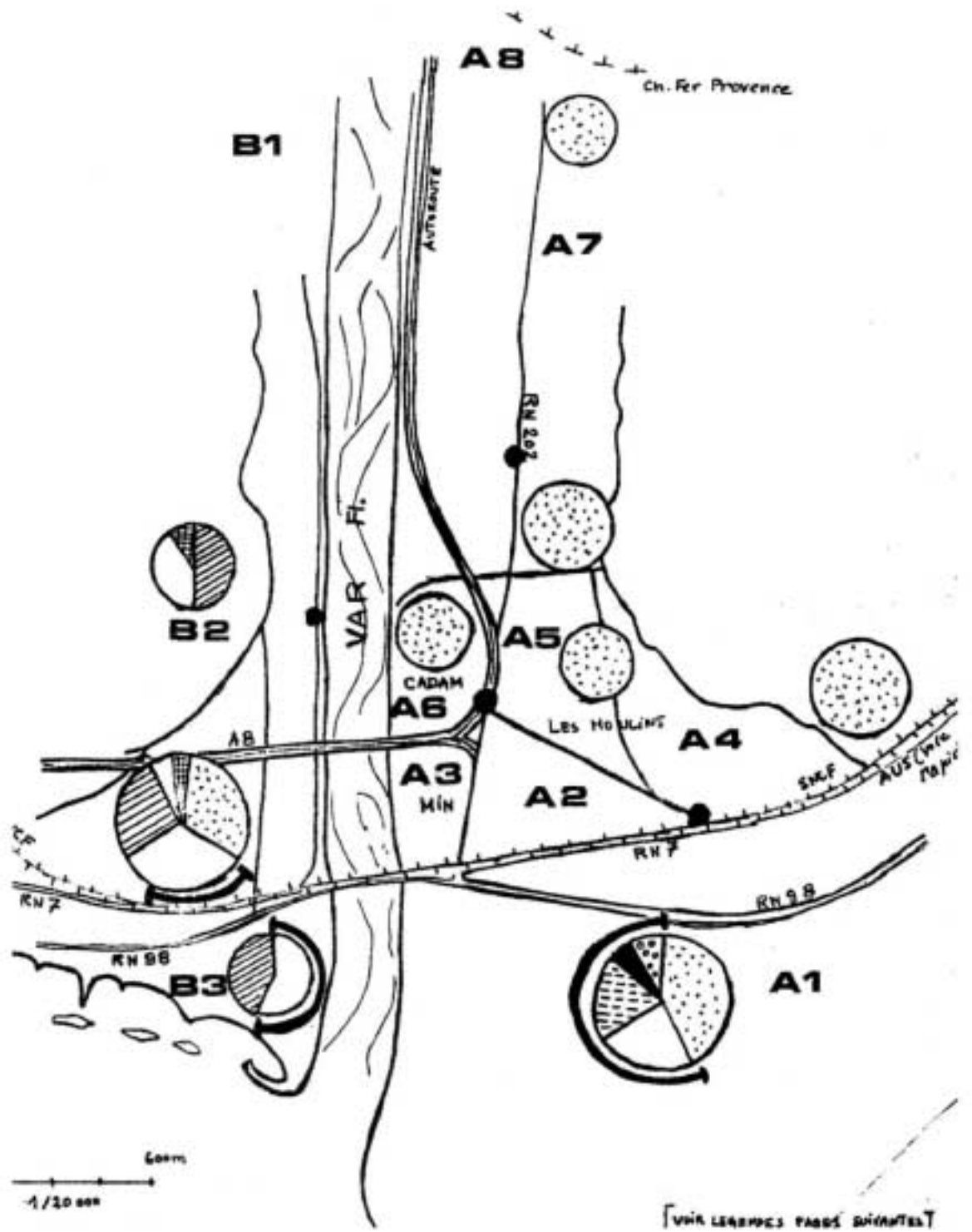
Dans cette optique, la connaissance prévisionnelle du développement urbain, revêt un aspect fondamental dans l'organisation du réseau de transport : de toute façon, l'augmentation ou la réalisation des moyens de transport sur la plaine du Var ne feront que suivre l'urbanisation. C'est une des raisons de la faiblesse des réseaux de transport dans la plaine (actuelle) à l'heure actuelle.

Le problème d'une région touristique

La période estivale qui s'étend sur quatre mois entraîne de gros problèmes de saturation du réseau quel que soit le moyen de transport envisagé. La concentration de touristes crée un encombrement permanent des voies de communication sur le littoral. La RN 98 est particulièrement sensible à ce problème. Le flux touristique présente quelques particularités. Le matin (après l'heure de pointe), il y a donc continuité entre les deux flux, mais pas encore de véritable engorgement. Par contre, dans l'après-midi, les deux flux se combinent entre 17 heures et 19 heures rendant la circulation particulièrement difficile.

Pourtant, si la population résidente éprouve de graves difficultés de déplacement pendant cette période, il apparaît comme extrêmement coûteux de réaliser des infrastructures destinées à rester sous-employées huit mois sur douze. Pour cela, la réalisation des autoroutes urbaines, bien qu'elles répondent surtout à un besoin autochtone, permet un certain soulagement du centre ville. Un système d'abonnement spécialement étudié pour les touristes cherche à les inciter à abandonner leur voiture au profit des transports en commun. Cette action modeste ne permet pas d'espérer un résultat significatif.

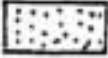
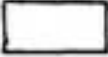
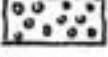

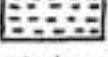
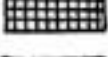

Fig 2 : Vallée du VA R : autobus

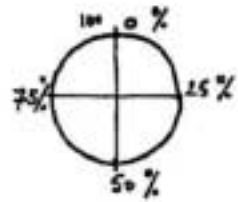


VALLEE DU VAR : AUTOBUS

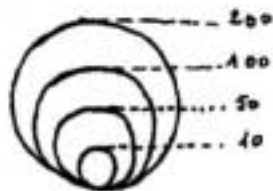
LEGENDE :

1) Nombre de passages de bus par société (en %)

-  Transports niçois du littoral (T.N.L.)
-  Rapides Côte d'Azur
-  Trafford et cars phocéens
-  Navettes communales de St Laurent
-  Auto Nice Transport
-  Héritiers Abello J. et Tacval
-  Soc. Auto transport International


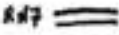



2) Nombre de passages de bus par arrêt et par Jour



liaisons hors vallée du var
(reste du département)

3) Points noirs:

-  : points noirs
-  : axes routiers et autoroutiers
-  : voie ferrée (SNCF)

LEGENDE (suite)

Les secteurs de la basse vallée du Var

A)

A1 aéroport

A2 ZAC de l'Arénas

A3 MIN

A4 quartier St-Augustin - La Victorine

A5 les Moulins

A6 CADAM

A7 le secteur Nord : de la digue des Français à la cité modulaire

A8 St-Isidore – Lingostière

B)

B1 Garros le Neuf - ZI

B2 le vieux centre de St-Laurent et la ZI

B3 la zone littorale de St-Laurent, le quartier de la gare et Cap 300

() le secteur nord de la vallée du " Var n'est pas représenté sur la carte

-A8 St Isidore-Lingostière sont desservis par deux petites haltes des chemins de fer de provence(train des pignes)

-B1 La manda-Carros le neuf/La manda est desservie par le train des pignes Garros le neuf est desservie par autobus

Commentaire de la carte (Fig. n° 2)

Cette carte synthétise les données actuelles du réseau de communication public et privé. Il montre la richesse du delta et la relative pauvreté du secteur nord, déséquilibré entre la rive gauche qui concentre toutes les voies de communication et la rive droite ne comportant que de modestes voies, de direction nord-sud.

Pour les transports en commun : il faut noter que les cercles sont proportionnels au nombre d'arrêts sans indication du nombre de passagers. La corrélation est toutefois possible mais appelle à quelques précisions. Aucune campagne statistique ne dispose des données nécessaires. Pour les arrêts TNL des lignes n° 9 et 10, sur la Digue des Français, il faut noter que la quasi totalité des usagers utilise ces lignes pour les trajets Nice-Les Moulins et Saint-Laurent-Les Moulins. Il y a donc une grande différence entre le nombre d'usagers de l'arrêt "Digue des Français" et celui de l'arrêt du centre administratif.

Deux centres principaux : l'aéroport et Saint-Laurent Gare

Ce sont eux qui totalisent le plus d'arrêts journaliers et le plus grand nombre de lignes. Pourtant il y a de grandes différences entre ces deux points.

. L'aéroport

Point de rupture de charge, centre d'activité de transport sur longue distance, est susceptible de desservir l'ensemble de la région, comme l'indique le nombre de grandes lignes qui font un détour par l'aéroport. Ces rapports avec Nice sont malgré tout prépondérants avec

la ligne n° 9 et la ligne spéciale aéroport centre ville qui assurent une rotation d'un car par quart d'heure.

. Saint-Laurent Gare

Avec un nombre d'arrêts à peine inférieur, ce centre n'a pas du tout la même fonction. Sa vocation est strictement locale et se contente de connecter le réseau communal au réseau littoral très actif. Sa vocation de point central comporte des inconvénients. Le site ne s'y prête pas, le manque de place est évident et la voie ferrée, la RN 7 et la RN 98, forment un barrage entre les différents arrêts. Il y a un éclatement au centre sur un périmètre assez restreint mais répulsif. La gare de Saint-Laurent reste assez active, principalement en raison de la totale dépendance par rapport à Nice.

La carte montre manifestement que s'il y a concentration des types de transports dans le delta, il n'y a pas un point concentrant l'ensemble et pouvant lui apporter une cohésion.

Le secteur nord

La faiblesse de la desserte par les transports en commun montre que ce secteur est sous-équipé. La société TAVACL transporte 170 passagers par jour, soit 1,5 % de la population de Carros.

Pour les transports privés

Le véhicule individuel reste largement prédominant et les infrastructures subissent des transformations assez rapides permettant d'améliorer le réseau en fonction de l'augmentation du trafic. Les grands axes routiers ne doivent pas faire oublier la mauvaise accessibilité des collines et des versants. Les problèmes est-ouest de liaison, l'existence de points noirs apportent une gêne pour l'utilisateur.

TENTATIVE DE MODELISATION (Fig. n° 3)

La basse vallée du Var semble être la seule issue de l'urbanisation future à développement linéaire sud-nord. Cette vallée est elle-même cloisonnée en trois secteurs nord-sud.

Les secteurs

- Sur les hauteurs : sur les deux rives, l'urbanisation est de type résidentielle de classe aisée avec vue sur la mer ; sur la rive gauche, une façade d'adret, ensoleillement durable, ce qui explique le développement de cette rive.

- Sur le piémont : ici, l'urbanisation est surtout développée sur la rive droite avec un habitat de type résidentiel de classe moyenne : "cités" de Saint-Laurent.

Sur la rive gauche, glissement des résidences aisées.

- Sur le fond de vallée : cet espace est soumis à une lutte sans merci entre l'agriculture et l'urbanisation.

L'agriculture face à l'urbanisation et aux voies de communication

Face à l'urbanisation, l'agriculture est condamnée, à brève échéance, à disparaître. Utilisant les artifices administratifs (blocages), mais ayant acquis un caractère industriel (agriculture périurbaine), cette agriculture semble avoir quelques années de répit.

Face aux voies de communication, dans le cas présent, cette activité a été sérieusement entamée par les axes routiers et leurs échangeurs : autoroute A8, RN 202, à 4 voies.

Face à la crise du logement accompagnée de celle du bâtiment et des travaux publics niçois (2e activité "industrielle" de Nice), les chances d'urbanisation pour l'instant sont sérieusement anéanties.

Les pôles de développement

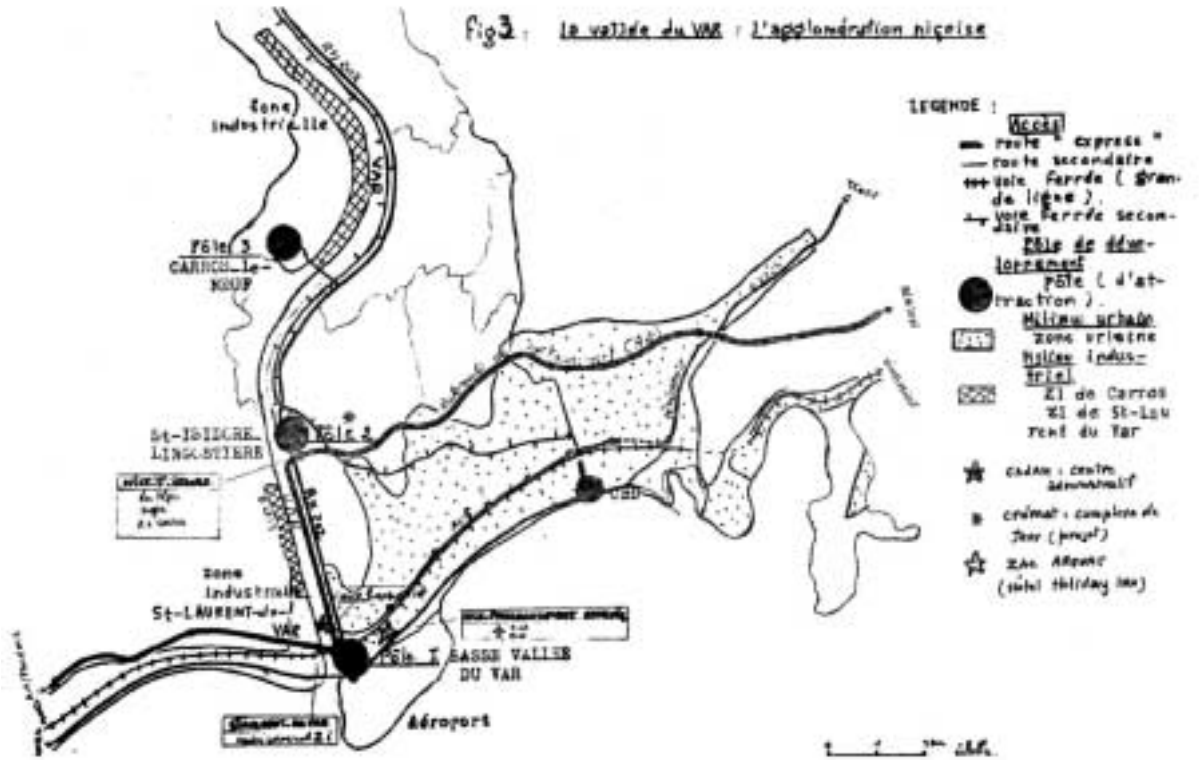
3 pôles de développement commencent à émerger : Basse vallée du Var.

Nice Matin, le CADAM, le MIN, le Tri postal, l'aéroport et ses annexes" sont fortement consommateurs d'espace pour une faible valeur ajoutée. Ce ne sont que des bureaux, des entrepôts, bref du tertiaire supérieur.

Pour le CADAM, la réalisation ne s'est pas faite suivant une planification pré-établie, mais seulement sur un espace vide (après destruction d'un bidonville) à la périphérie de la ville. Il aurait été plus logique de le construire plus au nord, près de l'échangeur de Saint-Isidore.

La réalisation de la 2e piste de l'aéroport va "décaler" la zone de bruit vers le sud (au large). L'avantage réside dans le fait que les quartiers de Caucade, de Saint-Augustin, des Moulins (surtout) vont être revalorisés : on va assister à un "turn over" où les classes à revenu modeste des Moulins vont être de nouveau rejetées à la périphérie. La venue des Jeux Olympiques à Nice en 1992 aurait permis une forte spéculation foncière dans ce quartier. Cela n'exclut pas le fait que cette spéculation a déjà commencé avec une hausse sans précédent des loyers...

Fig 3 : la vallée du VAR : l'agglomération niçoise



Quant à ta ZAC de l'Arénas, celle-ci est concernée par la construction d'un hôtel de haut standing. Ce qui prouve que, dans toute cette partie ouest, risque de naître un quartier d'affaires, de commerces, de bureaux ayant une accessibilité presque maximale (A8, AUS, RN 7, RN 98, RN 202, ...). D'autre part, le MIN risque d'être "déménagé" vers le nord, car il est devenu le siège de nombreuses pressions immobilières et il est situé dans le coeur du réseau de communications.

Saint-Isidore-Lingostière

La pression est un peu moins forte qu'au sud, mais il n'en est pas moins vrai que celle-ci existe- Cette zone est dominée par deux structures : l'échangeur autoroutier A8-RN 202 ne va pas engendrer des industries mais plutôt des activités liées à la route (garages, stations services, restaurants...) ; le centre commercial Carrefour, rejeté à la périphérie et occupant beaucoup d'espace (plus de 60 000 m² et 2700 places) occupe une position qui, bien qu'assez loin de l'échangeur autoroutier, risque d'amener des entreprises qui vont se greffer autour de la structure commerciale.

La nécropole de Nice permettra de laisser le cimetière de Caucade à la spéculation foncière- Enfin, il va sans dire que le foyer Sonacotra ira s'installer plus au nord.

Carros le Neuf

Plutôt que de parler de "ville nouvelle" et de "zone industrielle", il vaudrait mieux définir Carros le Neuf comme étant un grand ensemble résidentiel et une "zone d'entrepôts". Il apparaît que Carros est un rejet de la ville de Nice pour les classes à revenu modeste. La "zone industrielle", quant à elle, a permis de sauvegarder les rares "industries" existant encore à Nice.

Pendant les années 60, la municipalité de Nice, ainsi que les organismes d'Etat (DDE, DDA), n'ont pas su ou pas pu effectuer une planification dans cette basse vallée.

Ainsi, on a l'impression d'une politique par "à coups" sans objectif bien précis. Ceci explique les nombreuses aberrations de cet espace :

- Caucade : le cimetière est entièrement englouti dans la ville et apparaît de ce fait une réserve foncière future.

- le MIN : complètement enserré par les axes de communication, le MIN tôt ou tard, va se retrouver à la périphérie.

- Saint-Augustin-Les Moulins : les Moulins, voilà quinze ans, constituaient un ensemble résidentiel à loyers modestes, situé à la périphérie de la ville. Aujourd'hui le delta du Var semble être le coeur des projets de développement départementaux. La présence d'un quartier populaire peut paraître anormal. Dans ce nouveau contexte, il est possible que l'on assiste à une opération de réhabilitation des bâtiments HLM. Le mouvement semble avoir commencé avec la priorité accordée au personnel du CADAM.

Le rôle départemental du delta risque de modifier l'actuelle structure socio-économique. La pression urbaine étant forte, il faut prévoir une modification de la demande aussi bien qualitative que quantitative.

1970-1980

C'est à partir de 1975 que les TNL commencent à créer des lignes remontant la vallée : en 1975, ligne 11 pénétrant loin dans l'intérieur à la proche limite communale ; en 1976, ligne 1/ desservant le foyer Sonacotra.

Après 1980

Les TNL ne construisent plus de lignes, mais suivent le mouvement de glissement vers l'ouest : desserte du CAD A M (1981) par des rames de 140 places; desserte des collines (1981-1982) par des navettes.

LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES TRANSPORTS PUBLICS (Fig. n° 5)

Pré-étude du tramway niçois

L'idée présidant à ce projet était de permettre l'accès rapide de la ville au delta. Pour cela, il apparut nécessaire de créer une liaison en site propre. La voie d'accès au centre ville représentée par la ligne des chemins de fer de Provence, est d'un grand intérêt pour la réalisation du projet. La réalisation d'un axe lourd (Centre ville-Aéroport) de transport en commun par la Californie offrira une deuxième liaison rapide est-ouest.

La problématique est d'assurer la liaison entre les deux permettant la création d'un véritable circuit. Le système ferré interconnecté avec l'axe lourd permet non seulement la desserte vers Nice-nord, de l'ensemble du delta et de toute la basse vallée du Var, mais également la desserte vers Nice-sud, des pôles situés au nord de la ligne SNCF. Dans cette partie, une évolution ferrée de l'axe lourd serait certainement un élément fondamental pour la desserte vers le sud (delta). Dans cette optique, il serait possible de créer un centre d'échange alliant le réseau CP et SNCF, ainsi que les autres transports en commun. Situé au point de rencontre de la ligne CP et de la ligne SNCF, il occuperait une position privilégiée. Le tramway rapide se propose de relier le delta à la cité et la zone industrielle de Carros au centre ville. Ce triangle constituerait un axe de communication important. La réalisation de ce projet comporte un certain nombre de difficultés techniques. La ligne actuelle de CP n'est pas adaptée à ce genre de transport. Il faut accroître la circulation des tramways, créer des arrêts, aménager la voie de Lingostière jusqu'au delta du Var.

L'avant-projet de 1978 étudie les différentes solutions possibles.

Accroissement du trafic

Le principal problème est la voie unique reliant la gare de Lingostière à la gare du Sud. Passant en milieu urbain, sa réalisation en double voie continue apparaît comme délicate à réaliser et extrêmement coûteuse. Par contre, il semble possible de réaliser un certain nombre de dédoublements en majorité sur les terrains appartenant déjà à la compagnie. D'ailleurs le tramway offre l'avantage d'avoir une emprise au sol minimale. Dans ce contexte, les tunnels ne représenteraient pas de réels obstacles. En voie unique, la fréquence maximale serait d'un quart d'heure. Avec quelques dédoublements, la fréquence serait de cinq minutes (gain de temps important).

Infrastructures

Chaque convoi sera constitué de deux voitures venant de Carros, de quatre voitures venant du delta. Après réunion à la gare de Lingostière, le convoi de six voitures prendra la direction du centre ville. Chaque voiture aura 110 places. Dans l'hypothèse d'une fréquence d'un quart d'heure, cela permettra le transport de 2640 personnes à l'heure. Dans l'hypothèse d'une fréquence de cinq minutes, le transport de 7920 personnes à l'heure. La création de nouvelles gares est tout à fait possible et elles nécessiteraient la construction de quais de 100 mètres de long.

Electrification

Elle permettrait de meilleures performances, mais représente un investissement extrêmement lourd. L'avant-projet de 1978 effectué par la DDE conclue à sa non rentabilité. Une nouvelle étude réalisée en 1980 tend à prouver que si ce projet ne peut être rentable dans une première phase, il peut le devenir à la fin de la deuxième phase.

La ligne Delta-Lingostiere

Elle a été remise en question par l'accident entraînant l'abandon de la plateforme aéroportuaire. Elle reste pourtant une étape importante sans caractère d'urgence à l'heure actuelle.

Le projet peut se résumer pour l'essentiel, suivant ces quatre phases :

. 1ère phase : Nice gare du Sud - rive droite du Var

- voie nouvelle sur le pont de la Manda
- haltes supplémentaires à Gambetta et Parc Impérial
- zone de croisements supplémentaires à Saint-Isidore
- électrification

. 2e phase : zone industrielle de Carros

- construction : installation en pied de digue
- haltes à prévoir : une halte au pont de la Manda côté Carros ; dix haltes pour la zone industrielle, soit une tous les cinq cents mètres.

- au total 20 km entre la gare des CP et la zone industrielle. Une capacité de 10 000 passagers par jour est prévue

. 3e phase : rive droite - Carros le Neuf

- construction : un kilomètre de pente à 10 %, deux haltes prévues.

4e phase : gare des CP - gare SNCF

Détail du coût des deux premières phases (en millions de francs)

	1ère phase	2e phase
Matériel roulant	27	5
Dépôt atelier	13	0
Voie nouvelle	10	50
Stations	1	1
Alimentation électrique	30	10
Signalisation	3	1
Total	84	67

Analyse critique

L'inter-dépendance de ce projet témoigne de l'intérêt porté sur les pouvoirs publics à la basse vallée du Var. La gare de Lingostière deviendrait un centre important. D'autre part, cette étude semble largement surdimensionner la demande. A l'heure actuelle, moins de 900 personnes utilisent les transports en commun entre Nice et Carros par jour. Vouloir en transporter 10 000 semble utopique. La desserte de la zone industrielle représente un investissement considérable sans qu'elle se justifie. La plupart des travailleurs utilisent des transports payés par les entreprises. Ces raisons expliquent certainement la mise en sommeil de ce projet.

Un nouveau rapport présente le bilan de la situation fin 1982. Malheureusement, il ne nous pas été possible de le consulter.

Projets des compagnies et de la municipalité niçoise

Projet des chemins de fer de Provence

- Nationalisation probable en 1984 (?)
- Remise en état de la voie
- Commande de nouveau matériel (rame de 160 places) et mise en place d'une rame de prestige (Alpazur = liaison Nice-Genève) durant l'été pour les nombreux touristes.
- Problème des feux tricolores en ville (système unique en Europe).

A notre avis les CP attendent que le front urbain s'organise et se développe spatialement. De plus, ils ne feront que suivre le mouvement.

Projet du Tramway dans la Basse vallée du VAR

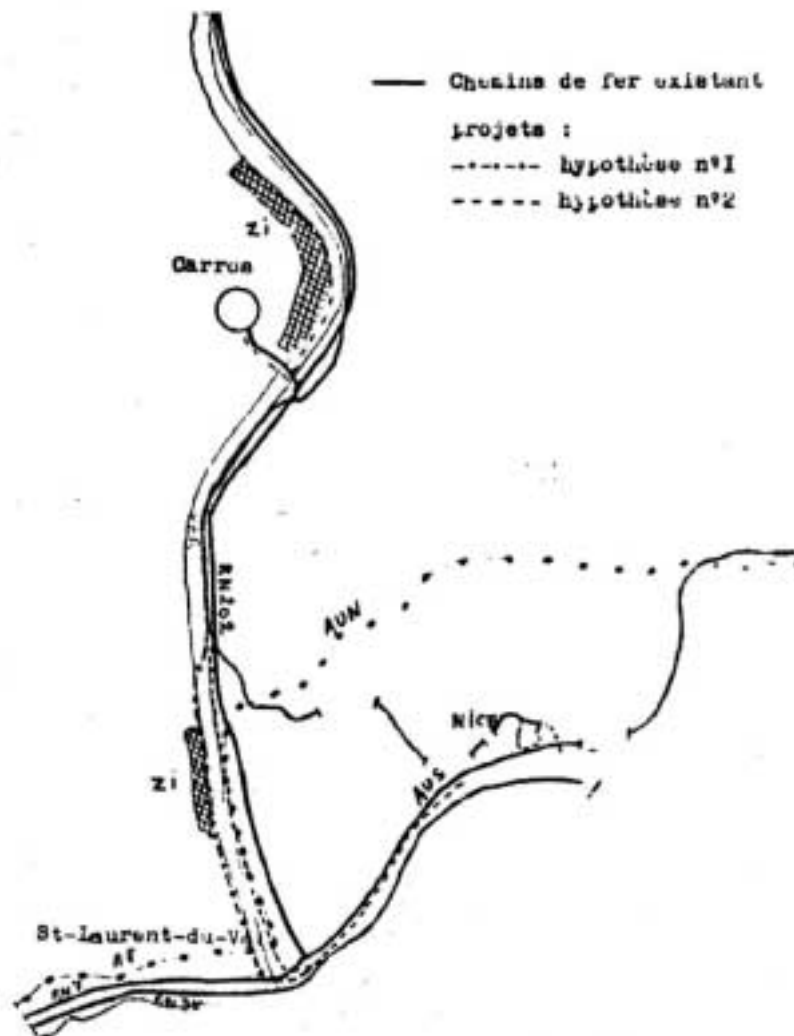


Fig 5 Les différents trajets du tramway rapide avec haltes

Le plan ci-dessous présente les différentes options possibles pour la basse vallée du Var"

Deux versions s'opposent:

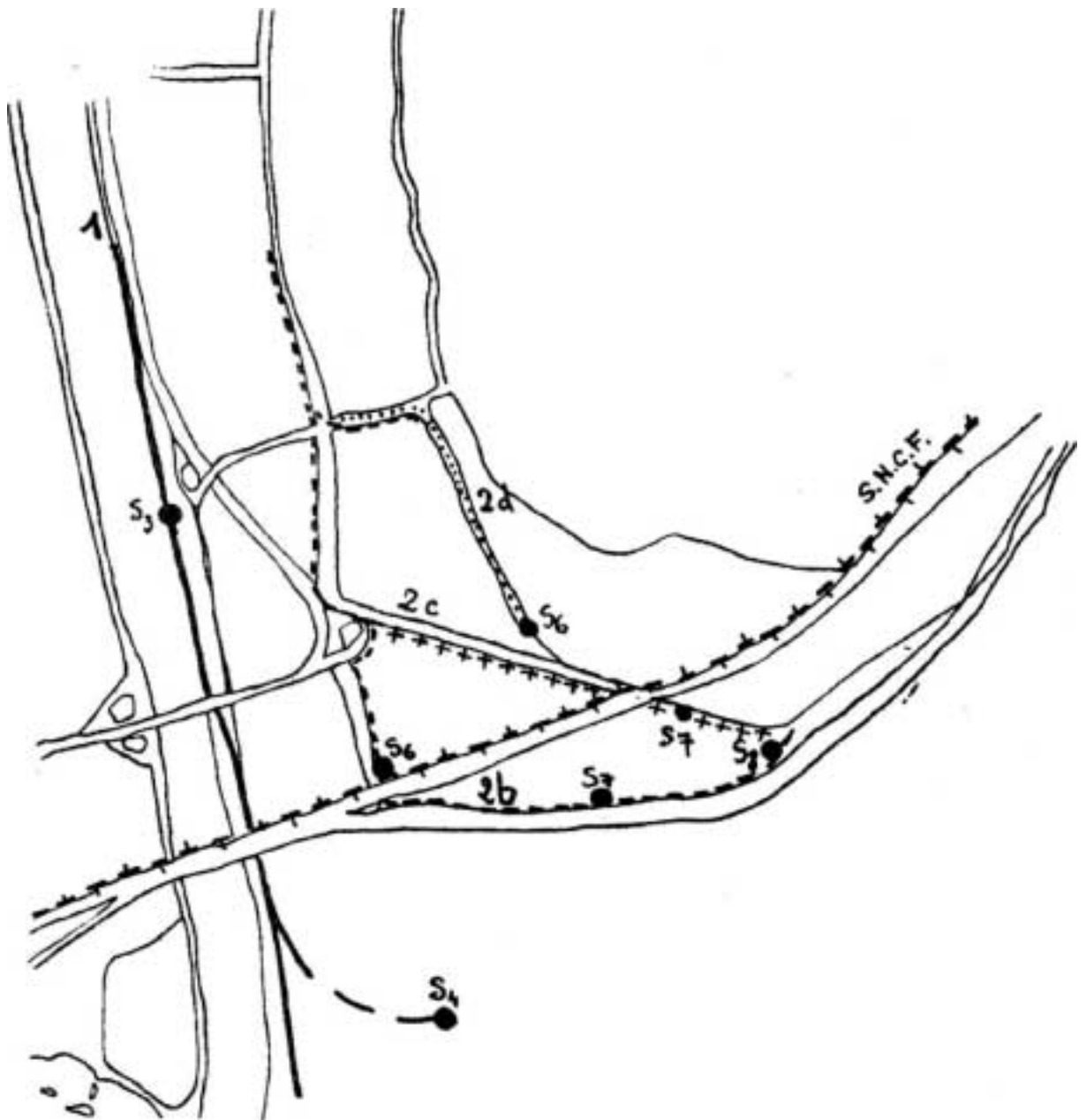
- La première le long du Var présente l'avantage d'utiliser un terrain libre mais en ne desservant que très imparfaitement la basse vallée du Var.

- La seconde le long de la RN 202 se décompose en quatre itinéraires possibles/

- l'itinéraire 2b étant certainement le plus intéressant puisque desservant l'Arénas.

Dans ce cas le centre d'échanges collectifs de transport, pourrait se trouver à la station S6. L'étude est d'ailleurs assez explicite:

Le système ferré de la basse Vallée du Var, comme d'ailleurs le centre d'échange des transports en commun, dont il serait alors le moteur, garde une position privilégiée dans 1* cas où les terrains du MIN auraient une affectation plus urbaine.



Projets de la mairie de Nice

. Le "métro"

Ce projet n'est pas abandonné mais il reste désespérément dans les " tiroirs ". Il s'agissait, en fait, d'un train roulant sur rails spéciaux. De toute façon, il ne concernait pas la vallée du Var, mais la liaison transversale Paillon-Arénas.

. Projet du port de commerce

Le 16 octobre 1979, un mini raz de marée a englouti la digue du nouveau port de Nice, en construction au sud de l'aéroport de Nice, anéantissant l'espoir de réaliser un grand complexe aéroportuaire, ainsi que les infrastructures de circulation prévues à cet effet. Le projet d'une voie ferrée parallèle à la RN 202, qui passerait sous l'aéroport dans sa partie ouest, est vite " tombé à l'eau ". L'espoir d'échanges entre l'aéroport et Lingostière est utopique aujourd'hui.

Propositions

Création d'un nouveau pont sur le Var

Actuellement cinq ponts franchissent le Var situés sur la basse vallée : pont du Var (RN 7) ; pont Napoléon III (RN 98) ; pont SNCF ; pont autoroutier; pont de la Manda. Entre le pont de la Manda et celui de l'autoroute, la distance est de 12 km. Les habitants de la rive droite (la Gaude, Saint-Jeannet) doivent effectuer un détour en prenant soit le pont de la Manda au nord, soit le pont du Var au sud.

Pour éviter les pertes de temps et d'énergie, il serait souhaitable d'en construire un au niveau de l'échangeur de Saint-Isidore (situé à mi-distance). A partir de cet échangeur, il faudrait prolonger l'autoroute vers l'arrière-pays cagnois. Ce projet nous apparaît beaucoup plus logique que l'autoroute longeant la RN 202 (choix politique de la puissance municipale de Nice ?).

Création d'un syndicat intercommunal

L'objectif de cet organisme serait de coordonner les différentes politiques afin d'éviter le " chacun pour soi ".

Nécessité de créer un centre d'échange commun à tout l'ensemble

CONCLUSION

Le paysage de la vallée du Var présente une grande diversité de formes:

- un déséquilibre marqué, oppose les deux rives du point de vue de l'occupation humaine ;
- le lit du Var est utilisé pour ses activités à faible valeur ajoutée (Nice Matin, CADAM,...) ;
- les collines, au contraire, sont réservées à une urbanisation de type résidentiel.

Ces secteurs sont plus ou moins bien desservis par différentes catégories d'infrastructures de transport ; celles-ci ne précèdent jamais la demande, qui d'ailleurs, reste insuffisante, n'encourageant pas la réalisation rapide d'un réseau complet et structuré.

Aujourd'hui, un front d'urbanisation remonte progressivement la vallée, éliminant peu à peu les activités agricoles. Repoussées vers le nord, celles-ci se heurtent au front d'urbanisation de Carros. Par conséquent, le comblement de cet espace agricole est inévitable.

Une projection dans l'avenir peut-elle être envisagée sous la forme d'une urbanisation dense et généralisée ? Dans cette perspective, sera-t-il alors possible de mettre en place un réseau de circulation adapté aux besoins futurs ?

Juin 1983