

Les transports dans la Métropole de Nice Côte-d'Azur

La question des transports devient évidemment de plus en plus cruciale. Cette question agite d'ailleurs les acteurs et actrices politiques et militant-e-s niçois-e-s.

Récemment, le PCAET de la Métropole Nice Côte d'Azur a présenté le contenu de son aspect "transports".

Il est donc plus que temps qu'Attac 06 se prononce sur ce que devrait être l'organisation des transports de la Métropole... ne serait-ce que pour participer à l'enquête publique.

1. La Métropole

Cette métropole (la 1ère créée en France) est très vaste et très peuplée: (inclure une carte de la métropole)

- **49** communes
- **550.000** habitant·es (soit la moitié du département)
- **1.400** km²
- **220.000** emplois (début 2020)
- **10 millions** de touristes par an (avant pandémie)
- **35.000** étudiant·es

(chiffres <http://www.nicecotedazur.org/la-metropole/l-institution/les-chiffres-cl%C3%A9s>)

Non seulement les chiffres sont éloquent, mais il est nécessaire d'avoir en tête que ce territoire s'étend de la mer à la montagne. Plus de 75% du territoire est en terrain montagneux, ce qui rend les déplacements d'autant plus difficiles.

En terme de population, NCA est la 5ème de France (après Paris, Marseille, Lyon et Lille <https://www.cairn.info/revue-population-et-avenir-2006-5-page-4.htm>). Mais ce qui est très important, c'est le chiffre de la fréquentation touristique. Ces 10 millions de personnes qui fréquentent la NCA tous les ans vont façonner en grande partie notre organisation des transports. C'est pourquoi, en plus des pôles habituels d'une agglomération (zones d'hébergement, de commerce, d'activité économique et industrielle, de loisir), nous devons inclure les pôles d'accueil touristique, notamment port, gare et aéroport (2ème plateforme de France).

Si nous essayons de cartographier ces grandes zones d'activité, nous voyons:

Habitations:

Des zones de fortes densité d'habitation au nord de la ville de Nice, ainsi qu'à l'est et à l'ouest de cette ville, dans une moindre mesure au centre-ville, ce à quoi s'ajoute un espace collinaire niçois important et plus ou moins urbanisé.

Deux zones d'habitation non-niçoises dans la plaine du Var (St Laurent et Carros).

A noter l'extension du quartier Nice-Méridia, entre Les Moulins et Saint-Isidore.

Une zone de forte densité à l'ouest du Var (St Laurent, Cagnes, Villeneuve et Vence).

Et une zone d'habitation plus résidentielle dans les centres des villes du bord de mer.

Des vallées escarpées (Tinée et Vésubie) et des villages avec des accès difficiles (cf tempête Alex).

Agriculture:

Plus grand chose d'encore vivant dans la plaine du Var et une agriculture périphérique plus ou moins subsistante sur les collines niçoises, ce à quoi s'ajoute le pastoralisme dans les communes de montagne.

Industrie:

Une zone industrielle dans la plaine du Var (St Laurent, Carros).

L'industrie touristique (restauration et hébergement) est quant à elle située principalement dans les centres villes, notamment à Nice.

Loisirs, sports et culture

Une zone importante liée aux activités aquatiques sur le bord de mer.

Une zone liée aux activités de montagne (été et hiver) dans le nord de la métropole).

Une importante zone à proximité du lit du Var avec des grands équipements sportifs et culturels.

Il est à noter qu'il y a une prévision de déplacement d'équipements culturels actuellement en centre ville de Nice vers la plaine du Var.

Commerce:

Outre le commerce de centre ville, le plus souvent de petite surface, présent dans toutes les villes (plus ou moins développé selon les communes), le bord de mer de la partie ouest de la métropole ainsi que la plaine du Var concentrent les plus grands lieux commerciaux de la Métropole. Leur nombre est d'ailleurs considérable et en extension.

Dans les villages, de petits commerces essaient de vivre, avec beaucoup de difficultés...

Enfin le transfert du MIN va entraîner une recrudescence des trafics routiers.

Santé :

Les localisations des hôpitaux publics sont proches des bassins de population de Nice, à l'exception de l'hôpital Larchet difficile d'accès. Par contre un réseau de cliniques privées est présent sur l'ensemble du sud de la Métropole.

Universités et formation:

Leur distribution spatiale est relativement équilibrée à l'échelle de Nice.

En ce qui concerne les compétences, il est à noter que les Métropoles possèdent de plein droit la

Compétence transport.

([https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tropole_\(intercommunalit%C3%A9_fran%C3%A7aise\)#Comp%C3%A9tences](https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tropole_(intercommunalit%C3%A9_fran%C3%A7aise)#Comp%C3%A9tences))

2. Quel est l'existant en terme de transport dans la Métropole

Nous pouvons dire que jusqu'à la fin du XXème siècle, les transports n'étaient globalement envisagés que dans la version automobile.

Néanmoins, les communes importantes (notamment celles du littoral dont Nice) , étaient munies d'un réseau bus plutôt satisfaisant (dans la journée) et n'oublions pas qu'un important réseau de tram existait dès le début du siècle dans le 06.

Les difficultés résidaient plutôt dans les transports inter-communes, notamment dans la plaine du Var, dans les vallées et dans les montagnes. Seuls le train des Pignes desservait Nice et la plaine du Var (en plus des lignes de bus du département), la ligne Nice - Tende desservait la vallée du Paillon.. Il y a aujourd'hui 3 lignes de train: ligne SNCF littoral, train des Pignes, Ligne Nice -Tende fournissant un accès rapide au centre à la gare de Nice-ville depuis La Trinité.

La création de la Métropole a rebattu les cartes, les transports locaux devenant majoritairement de la compétence de cette dernière.

Un réseau de tram a été créé passant rapidement de une à quatre lignes. Ce réseau a eu pour conséquence la modification profonde du réseau des lignes de bus.

Enfin, le développement de la ville de Nice à l'ouest (des Moulins à St-Isidore) entraîne aussi une réorganisation de l'aménagement du territoire. Au niveau transport, La zone St Augustin va devenir LE nœud des transports métropolitains où vont se croiser avions, trains, tram et bus pour dispatcher le flot des populations...

Tenant compte des évolutions, notamment climatiques, et des nécessite d'évolution de la métropole, celle-ci a produit un vaste projet d'évolution des transports dans la Métropole dans le cadre de son PCAET intitulé: " **Mobilités métropolitaines de demain** "...

En ce qui concerne les Vélos, l'usage se développe de manière importante, comme partout en France. Des espaces de circulation pour vélos sont mis en place, mais de manière peut satisfaisante en nombre et en qualité.

La part modale vélo (pourcentage de déplacement réalisé en vélo) reste faible et inférieure à 3% (15% pour la métropole de Strasbourg comparable en population). Selon l'enquête de la FUB (Fédération des Usagers de Bicyclette) qui classe Nice 10ème des 12 métropoles de plus de 200 000 hbts, la première raison à cela est le sentiment d'insécurité lié au déficit d'infrastructures cyclables (<https://public.tableau.com/app/profile/fub4080/viz/2019Barometreresultatsfinal/Palmars>).

Ce déficit contribue à faire de la région niçoise une des pires de France en ce qui concerne l'accidentologie vélo (<https://www.nicematin.com/faits-de-societe/les-terribles-chiffres-des-accidents-de-velo-dans-les-alpes-maritimes-406586>). Ces chiffres inquiétants ne devraient pas régresser car la crise COVID a poussé beaucoup d'azuréens à se mettre au vélo pour éviter les transports en commun alors que l'augmentation des infrastructures cyclables reste faible et se développe à la moyenne de moins 5 km de pistes cyclables par an (accroissement stable depuis plus de 10 ans).

Il est à noter que la création des vélos-bleus et des e-vélos (vélo et vélos électronique en partage) existe depuis quelques temps.

Transport à la demande : 10 lignes à la carte sont possibles à partir de réservation par téléphone et de nombreux services sont proposés, y compris pour les personnes à mobilité réduite..

La liaison Nice / Carros (Zone industrielle) sur laquelle 8 000 emplois existents était desservie par l'ancienne ligne 70 qui était directe. Elle a été remplacée : des alternatives non satisfaisantes:

- T2 jusqu'au CADAM puis bus 22,
- ou T1 jusqu'à Pont Michel ou Las Planas puis Bus Texp 2
- ou le train des Pignes, arrêt Pont de la Manda (à vérifier)

L'essor du tram sur la commune de Nice a profondément transformé, même tardivement, l'offre de transport de la ville de Nice. Les horaires des transports en commun ont été enfin adaptés, à une commune de trois cent cinquante mille habitants . Il était temps. Néanmoins, un effort reste à effectuer pour les communes périphériques de l'arrière pays, ainsi que pour les dessertes des collines niçoises dont la faible fréquence et la faible amplitude des horaires (de certaines lignes) pénalise encore beaucoup l'attractivité de ces transports.

Enfin, même si cela n'entre pas à proprement parler dans le domaine des transports, il est à noter que la mobilité piétonne n'est pas favorisée.

3. Quels sont les problèmes ?

La refonte du réseau des bus de Nice en 2019, entraînée par l'essor du tram, se traduit par un déficit d'information en direction des populations et par une dégradation générale, particulièrement dans les zones les plus éloignées du tram : les exemples abondent de cas où d'anciennes lignes directes d'un point à un autre ont laissé la place à une ou même deux correspondances.

Cela concerne même les habitant·es des grandes villes de la métropole mitoyennes de Nice, comme St Laurent (27 000 habitant·es) et Cagnes sur Mer (54 000 habitant·es).

A cause de la correspondance, le trajet est plus long qu'avant ce qui pénalise tous les gens qui travaillent sur Carros et vivent à Nice. Par exemple les gens qui vivent à Magnan ont un temps de trajet de 1h15 versus 45 minutes avant.

Il y a le même problème quand on veut rejoindre les autres grandes villes du département Antibes, Cannes, Grasse il faut prendre les bus à l'Arénas. Alors qu'avant les bus partaient du jardin Albert 1er et assuraient un service direct. Cela complique les dessertes de ces villes, même si elles ne sont pas dans la Métropole.

La desserte de Sophia Antipolis pose de graves problèmes, avec une hyper-saturation de la circulation automobile, et une carence en terme de transports collectifs publics, non seulement au départ de Nice mais aussi de St Laurent ou Cagnes sur Mer. Même si cette question n'est pas à proprement parler métropolitaine, l'importance du trafic génère des problèmes jusqu'à Nice.

Sortie de la voie dite rapide Mathis, à l'ouest : elle sera complétée par une liaison directe, actuellement en

construction, avec l'autoroute. Cette liaison a longtemps été contestée dans son principe par les associations de défense de l'environnement, les comités de quartier et les écologistes : elle renforce le phénomène d'aspirateur à voitures vers le centre-ville qui a longtemps été dénoncé dès la construction de la voie rapide depuis les années 1980 et dans les décennies qui ont suivi, jusque dans l'enceinte du conseil municipal par les élu·es écolo-alternatifs (2001-2008).

Absence dangereuse de trottoirs dans de nombreuses rues, dans les collines niçoises, notamment à l'ouest, et dans différents quartiers de la ville, collinaires ou non, mais aussi dans d'autres communes de la métropole.

Par contre , on peut noter que le prix du transport est relativement modéré (1,5€ pour aller simple et la carte de 10 voyage à 10€).

Les concepteurs devraient toujours se mettre à la place des personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, mais aussi des gens qui travaillent pour favoriser l'élaboration d'un réseau performant. Trop de points noirs existent et on été créés par manque de perspicacités.

1. l'éloignement des gares des ligne de bus ou de tram et ce à plusieurs endroits :

- a- gare SNCF de Nice Ville avec les bus, et le tram.
- b- Gare s n c f de St-Augustin avec le tramway. Il manquait un arrêt du tram à hauteur du pont SNCF pour faciliter la desserte du secteur Grinda - Pégurier, Arénas en attendant l'essor du nouveau pôle multimodale de St Augustin.
- c- l'éloignement de la gare des Chemins de fers de Provence vis à vis du tram, mais aussi vis à vis de la gare SNCF de Nice ville.
- Nous espérons qu'Iconic (sans en apprécier la construction) pourra au moins faciliter l'accès à la gare depuis le tram ! Nous déplorons l'absence de dépose minute digne de ce nom devant la gare de Nice ville, même si un dépose minute peut être générateur d'encombrements...
- La gare SNCF de Riquier est à une grande distance du tram alors que cette gare est fréquentée par tou-te-s les salarié-e-s qui travaillent à Monaco, beaucoup de passages dès 7h du matin.
- d- par un manque de coordination entre le de Chemins de Fer de Provence et les lignes de bus à la hauteur de Colomars pour la desserte de Carros et du Broc .

2. D'une manière générale le cadencement des trains (Provence ou Tende) est trop faible.

- Par ailleurs la complémentarité entre les bus et les trains s'avère nécessaire. La desserte du haut pays (vallée de la Vésubie et de la Tinée - puisqu'elles appartiennent au territoire métropolitain) peut se faire à partir des gare de Plan du Var, ou de la gare de la Tinée de façon à permettre un doublement des rotations des bus pour la desserte de ces vallées en correspondance avec le train des Chemins de Fer de Provence.

Rappel : Il y a eu un projet de tram-train, effectuant la desserte jusqu'à Drap-Cantaron. Son gros inconvénient est que les normes étant incompatibles, cela rendait très difficile la circulation des trains Breil - Nice. Cette ligne, reliant Nice à Cuneo et Turin par la vallée de la Roya, dessert les vallées des Paillons (dont le lycée de Drap), l'Escarène, puis les vallées de la Bevera et la Roya. Elle a démontré son caractère vital à la suite de la tempête Alex du 3 octobre 2020.

3. La disparition de personnel dans les gares est un frein à la fréquentation, et ne permet plus un service de qualité (renseignements, ventes de billets, etc.)

4. L'amélioration de la desserte de Nice Est (de l'Ariane), de la Trinité (desserte du centre commercial), de Drap, s'avère indispensable par suite de la saturations des voies de circulation. Cette extension du réseau

de tramway sur l'est de Nice ne doit en aucun cas s'effectuer sur la ligne internationale Nice - Breil - Tende - Cuneo - Turin, car la ligne SNCF ne permet pas une desserte fine de la population car elle passe en partie, sur la rive droite du Paillon à l'écart d'une grande partie de la population qui demeure sur la rive gauche du Paillon (immeuble du Chêne vert, Drap notamment. De plus, l'exploitation de cette ligne SNCF, ne doit pas être hypothéquée par une surcharge locale sur sa partie inférieure. On risquerait ainsi de compromettre un trafic départemental et international.

- Il est à noter que la desserte de la partie des vallées des Paillons de Contes n'est pas suffisante, d'où un flux de véhicules important vers Nice.
- Autre difficulté à signaler: la place peu satisfaisante laissée aux vélos. Les espaces de circulation pour vélos sont rarement de véritables pistes cyclables sécurisées. Il n'y a pas de bordure de séparation et de protection ce qui entraîne des blocages de ces voies à cause du stationnement des voitures. Par ailleurs, ces pistes ne sont pas assez nombreuses et réparties inégalement sur le territoire métropolitain (pas d'axe nord-sud). Sur les 30 km de "Coronapistes" promises par la métropole, seuls 4.1 km ont été construits (Gambetta Sud et quai des États-Unis). Pire encore, plus de 5.6 km (pistes de la Madeleine et Gambetta nord), c'est à dire environ 50% des pistes construites à cette occasion, ont été détruites quelques semaines après leur construction, au frais des contribuables
- La protection des cyclistes en dehors des agglomérations reste quasi inexistante.
- Enfin il faut avoir en mémoire la suppression de certaines administrations qui provoque des déplacements plus importants de Nice-ouest vers le centre.

4. Nos propositions pour régler ces problèmes:

La première proposition que nous formulons, rejoint une exigence plus large et plus profonde. C'est celle de la gratuité des transports publics. Une petite cinquantaine de communes ont déjà mis en application ce principe en France (https://fr.wikipedia.org/wiki/Gratuit%C3%A9_des_transports_en_commun#France) et d'autres en Europe, avec succès. Nous le réaffirmons ici.

Cette exigence a plusieurs fondements majeurs : écologique puisqu'elle contribue à dissuader et réduire l'usage de l'automobile, social et démocratique puisqu'elle met les transports à portée de toutes et tous, et enfin politique, dans une optique altermondialiste, puisqu'elle étend la sphère de la gratuité dans un monde ravagé par la marchandisation généralisée.

Ensuite, la question des transports étant très liée à celle de l'aménagement du territoire, il est indispensable de limiter au maximum l'explosion urbanistique en cours. Le projet de Parc Meridia doit être arrêté. Les terres agricoles (ce qu'il en reste), en particulier de la plaine du var et des collines niçoises, doivent être préservées).

Il est indispensable de repenser la question des transports scolaires, notamment dans les collines en forte expansion.

Prévoir des espaces pour trottinettes et autres...

Prévoir des espaces piétons, inexistantes hors agglomération, et parfois même dans les agglomérations !

Il est ensuite important de limiter les locations touristiques en centre ville (ne plus autoriser les AirBnB « professionnels ») et de développer un tourisme alternatif, écologique et populaire. Les stationnements en ville doivent être limités aux seuls riverains.

Les lignes de trains (Nice - Tende, train des Pignes et littoral) doivent être « sécurisées » (dans le sens confirmées dans leurs fonctionnements) notamment en accomplissant les investissements nécessaires. Le cadencement doit être augmenté. Il faut remettre des agents dans les gares et dans les trains ...

En ce qui concerne le tram, la priorité doit être donnée au prolongement de la ligne 1 vers l'Ariane et La Trinité. Cette extension devra être réalisée en cohérence avec la ligne de train Nice – Tende.

Nous devons exiger davantage de rotations de bus en ville, reposer la question de l'accès des personnes atteintes de handicap et le problème du transport des vélos dans les bus et le tram. Une meilleure synchronisation des correspondances est nécessaire. Il faut augmenter le nombre de rotation vers les vallées de la Métropole.

Créer pour chaque ligne de transport un groupe d'usager·es qui puisse faire des propositions... car le plus souvent ceux et celles qui prennent les décisions ne prennent pas les transports en commun... (dans le groupe "Transport" de la CAIPDV de Carros ZI, tous les représentants ou presque prennent leur voiture.)

La desserte de Carros, et de sa zone industrielle doit être possible en direct depuis Nice. Il était prévu déjà dans les années 1970 de faire franchir le Var à la ligne des CP (chemins de Fer de Provence), à hauteur de Lingostière, pour permettre une desserte plus fine de Carros et de la zone industrielle.

Pour les vélos, nous demandons:

- l'amélioration du réseau cyclable y compris celui des collinettes. A voir comme dans d'autres villes la possibilité de vélos rack, c'est à dire un engin qui permet d'accrocher son vélo derrière les bus...
- il serait nécessaire qu'il y ait un réseau cycliste primaire, très drainant sécurisé, avec pistes clairement identifiables, plus un réseau secondaire signalé.
- et aussi des zones à 30km heure où les vélos peuvent rouler à contre sens et des zones de rencontre à 20km, zones à faire respecter.
- mise en place de garage à vélos sécurisés,

Mais surtout il faut une concertation avec les usagers, piétons, cyclistes, conducteurs engins motorisés pour faire respecter les règles.

Autres propositions : développer les livraisons à vélos, améliorer la signalétique, et une journée sans voiture.