

Annexe A 35

Le développement des transports en commun impose des actions de coordination visant notamment l'accessibilité des gares, une politique adaptée de stationnement en centre ville, la création de parcs relais, la mise en œuvre d'une politique de rabattement des lignes des réseaux de transports en commun urbains et interurbains vers les lignes ferroviaires. La mise en place d'un système tarifaire simplifié ainsi que du système de gestion du trafic et d'information routière (DIADEM) sont la clé de voûte de cette armature de transport.

L'interconnexion des voies ferrées et des sites propres doit être assurée. Les gares existantes seront améliorées, voire dans certains cas déplacées, afin d'en faire de véritables centres d'échanges avec tous les modes de transports. A ce titre, une gare multimodale sera implantée à Saint-Augustin, dans le delta du Var. L'un des objectifs essentiels de cette gare sera de favoriser l'accessibilité à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur par un système de desserte efficace et rapide. Les principaux pôles d'échanges figurent sur la carte n° I : "La Bande Côtière" et notamment les gares de Nice (Centre et Saint-Roch), de Cannes (Centre et la Bocca) et d'Antibes.

- La valorisation du réseau routier existant demeure un objectif majeur qui s'appuie notamment sur la mise en place, d'ores et déjà engagée, d'un système global d'exploitation du trafic urbain. Cette valorisation conduit à intégrer les voies urbaines dans leur environnement avec un soin tout particulier. Elle doit également conduire à faciliter les relations entre les villes de l'ensemble de la Bande Côtière en évitant tout aménagement inapproprié le long des axes départementaux, en dehors des zones agglomérées.

La mise en œuvre des orientations de renforcement de l'armature urbaine et la politique conduite en faveur des transports collectifs ne suffisent cependant pas, à l'horizon de la DTA, pour répondre à l'augmentation des déplacements, évaluée dans le cadre de l'étude intermodale effectuée en 1998 et 1999.

Aussi, apparaît-il nécessaire de compléter le réseau principal routier et autoroutier par le dispositif mentionné dans le chapitre II-114 (page 42) qui s'appuie sur l'amélioration des capacités du contournement de Nice et la réalisation d'une liaison nouvelle dans l'axe Est-Ouest, ainsi que la réalisation du doublement de la RN 202 dans l'axe Nord-Sud, la RN 202 actuelle devant être requalifiée pour assurer ses fonctions de desserte et d'échange.

La liaison nouvelle susvisée, reliant Nice au nord d'Antibes, délestera l'autoroute A8 dans sa partie la plus chargée et facilitera la requalification du bord de mer qui retrouvera une vocation touristique de promenade et d'accès aux plages.

Le réseau principal sera également complété par l'amélioration de la desserte de l'entrée ouest de Nice par l'autoroute A8 et par l'achèvement de la RN 7 à Antibes-Vallauris et de la pénétrante Cannes-Grasse au sud de Grasse. De même, plusieurs axes départementaux s'intègrent dans cette armature routière : notamment l'achèvement de la pénétrante du Paillon et les voies de dessertes liées aux extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis.

En conclusion, les effets attendus de la priorité donnée aux transports en commun pourraient conduire les maîtres d'ouvrages à différer la réalisation de routes nouvelles. Toutefois, à titre de précaution, il convient d'entreprendre les études de ces routes afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme.

La quatrième partie "Politiques d'accompagnement" précise les actions qui doivent concrétiser l'orientation en faveur des transports en commun qui se traduira dans les investissements à mettre en œuvre, notamment dans les contrats de plan.