Métropole Nice Côte d'Azur

PLUM

Diagnostic territorial – Partie 2



–Diane Fombonne - Algoé

5. UN TERRITOIRE SOLIDAIRE- Conforter l'équilibre du territoire, les solidarités, et les proximités pour répondre aux besoins des habitants, en matière de déplacements, d'habitat, d'équipements et de services, éléments participant au dynamisme du développement économique et de l'emploi

5.1. Renforcer l'offre de mobilité en privilégiant les transports en commun, les modes doux et liens entre Littoral, Moyen- Pays et Haut-Pays

5.1.1. ELEMENTS DE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le précédent PDU élaboré par la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA), a été arrêté en septembre 2006 et approuvé par le conseil communautaire en janvier 2008.
Programmé jusqu'à 2015, ce PDU identifiait sept enjeux principaux :

- Fédérer les acteurs ;
- Améliorer la sécurité routière ;
- Mieux maîtriser le volume des déplacements en véhicules légers ;
- Maîtriser l'étalement urbain ;
- Promouvoir les modes alternatifs ;
- Permettre la réappropriation citoyenne de l'espace public ;
- Développer un meilleur équilibre entre centre et régions excentrées.

Les différents objectifs ont été déclinés en 20 actions définies dans la figure suivante.

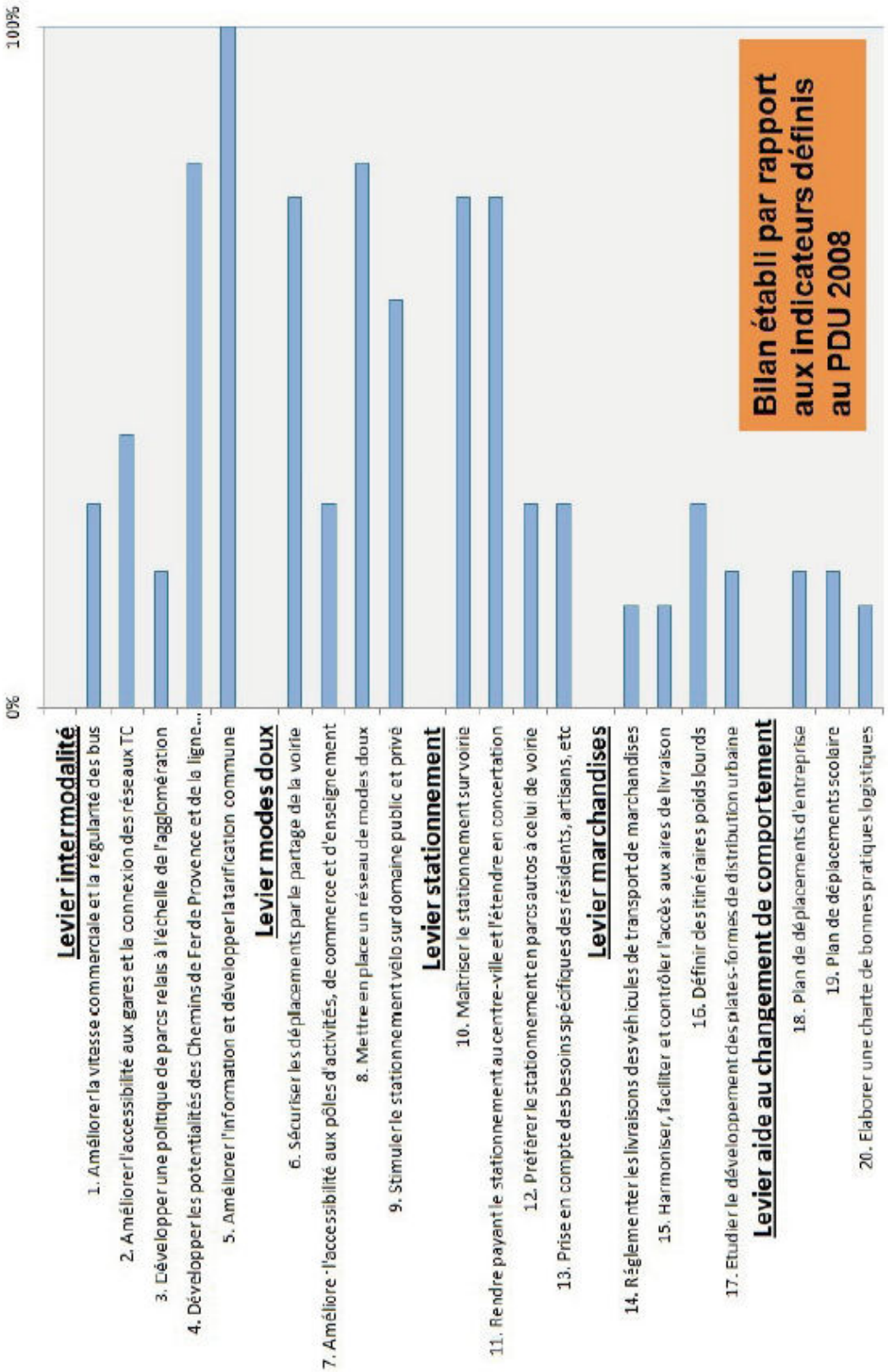
En 2012, les indicateurs relatifs à ces actions ont été évalués. Si le bilan parait mitigé, il est à mettre en relation avec la réalisation de projets structurants à l'échelle du territoire :

- Mise en service de la ligne 1 du tramway ;
- Requalification du bord de mer et apaisement de la circulation sur la côte entre Cagnes-sur-Mer et Nice ;
- Création de la RM6202bis et aménagement des giratoires de la RM6202 ;
- Requalification de la voie Mathis, élargissement de la route de Grenoble avec accès à l'A8
- Développement du réseau cyclable et mise en place d'un système de vélo en libre-service (VLS) ;
- Etc.

D'autres actions n'ont pas atteint un état d'avancement aussi satisfaisant, notamment :

- l'amélioration de la vitesse commerciale et la régularité des bus ;
- La fiabilité et la régularité des trains ;
- les actions sur le transport de marchandises ;
- les actions relatives à l'évolution des comportements.

Graphique 66 : Etat des indicateurs du précédent PDU (2008) en 2012



5.1.2. UNE ACCESSIBILITE INTERNE FORTEMENT CONDITIONNEE PAR LES DIFFERENCES TOPOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE

Il est proposé dans cette partie plusieurs cartes d'isochrones temporelles d'accès sur un réseau non chargé/trafic fluide.
Ces isochrones sont basées uniquement sur le mode voiture. Pour rappel, sur la Métropole dans son ensemble, ce mode possède une part modale de 46% (contre 10% pour les transports en commun). Ce mode représente donc une très forte majorité des déplacements de moyenne et longue distance.
Au-delà de l'accessibilité en voiture, les isochrones proposées ici traduisent également le maillage du réseau et les échelles de temps en jeu pour relier les différents territoires.
Enfin, la saturation du réseau n'étant pas prise en compte, il s'agit donc d'une accessibilité « théorique », qui s'affranchit des phénomènes de saturation.
Au-delà du caractère temporel des déplacements, ces cartes illustrent le maillage, la structure et la hiérarchisation du réseau métropolitain.

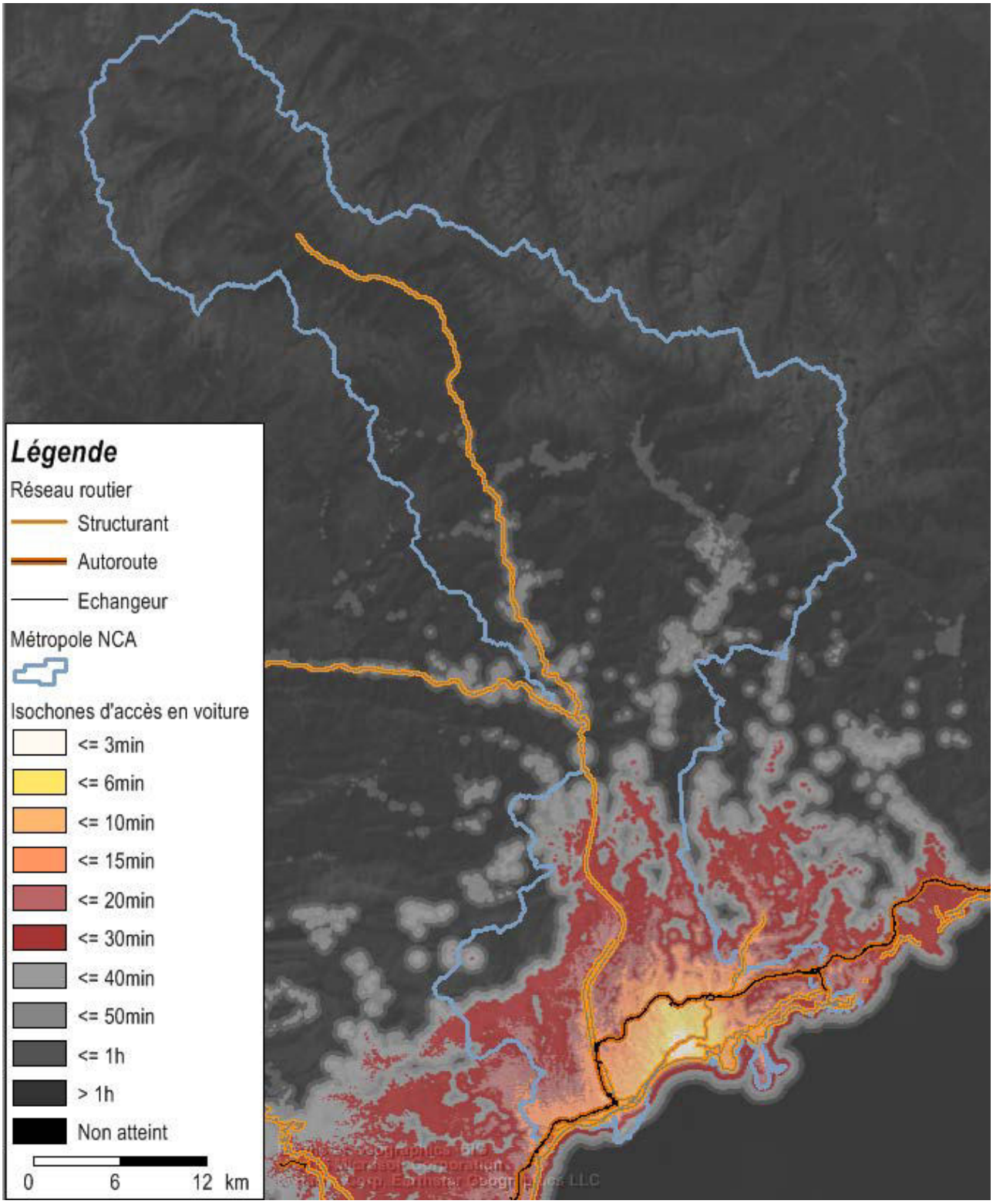
Ces isochrones ont été réalisées sur des secteurs du Littoral, du Moyen-Pays et du Haut-Pays présentant des enjeux propres :

- Sur le Littoral :
  - depuis la gare de Nice-ville ;
  - depuis l'aéroport ;
  - depuis La Trinité.
- Sur le Moyen-Pays :
  - depuis les zones industrielles de Carros ;
  - depuis le centre de Vence.
- Sur le Haut-Pays :
  - depuis Saint-Martin-de-Vésubie ;
  - depuis Saint-Etienne-de-Tinée.

L'accessibilité est fortement corrélée avec les flux de déplacements, mais il apparait plusieurs effets selon les secteurs.

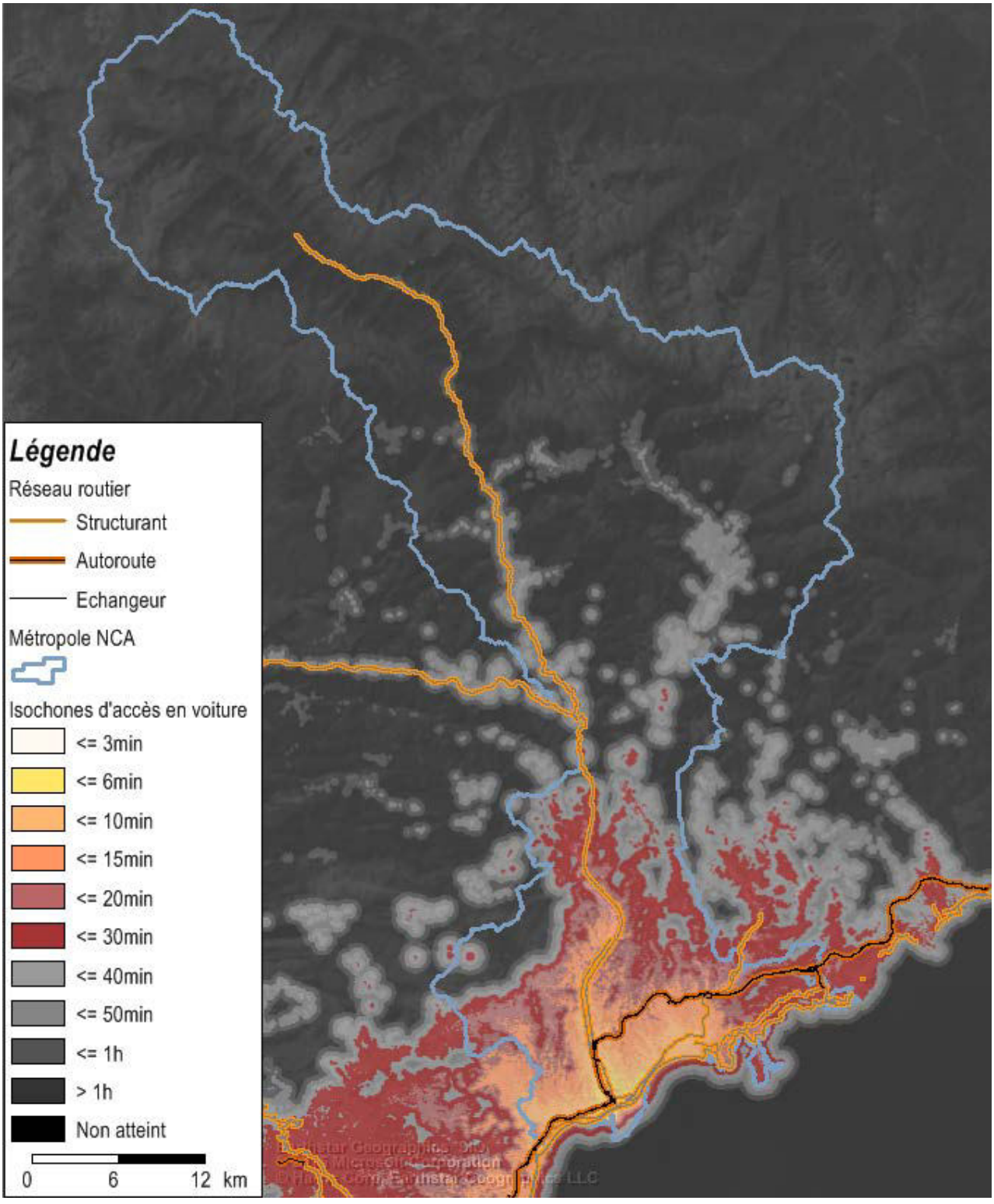
- Des effets de bord, notamment à l'ouest, qui indique une bonne perméabilité entre la Métropole et le sud-ouest du département des Alpes-Maritimes.
- Un effet d'enclavement, et un sentiment d'éloignement du Haut-Pays, dont la marginalisation est à limiter au maximum.

Carte 45 : Isochrones d'accès en voiture, Gare de Nice



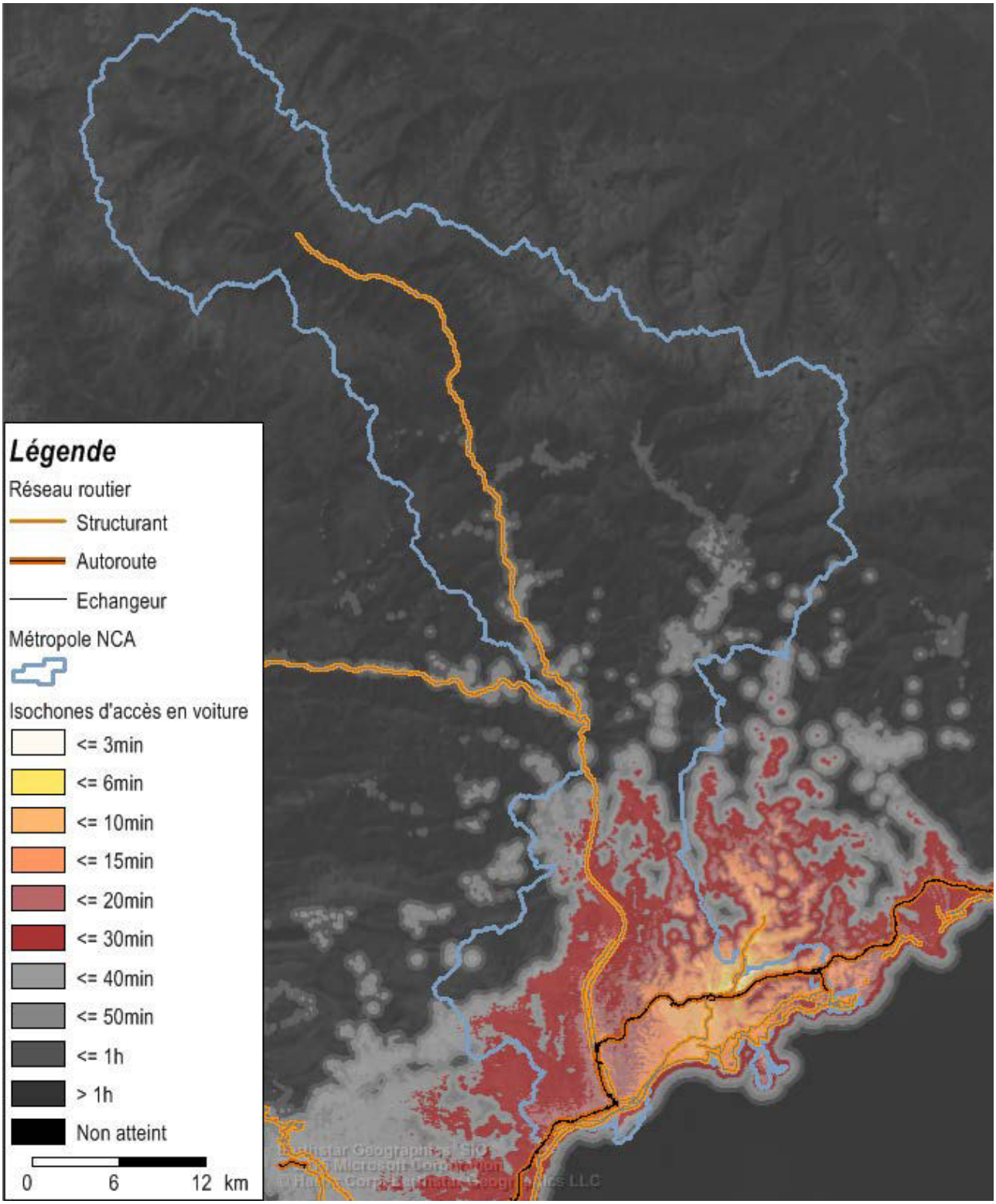
Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Carte 46 : Isochrones d'accès en voiture, Aéroport de Nice



Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Carte 47 : Isochrones d'accès en voiture, La Trinité



Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Les isochrones depuis le Littoral mettent en évidence plusieurs caractéristiques propres au réseau routier de ce secteur :

- Un maillage fin : en effet l'étendue et la forme des secteurs à moins de 10 minutes du point de départ sur les trois isochrones démontrent une desserte relativement importante, qui ne se limite pas à quelques axes structurants.
- Une desserte en peigne du Littoral nord, particulièrement visible sur les isochrones depuis la Gare de Nice et l'Aéroport. Ce type de desserte est caractéristique de secteur collinaire entre le Littoral et le Moyen-Pays. Les routes suivent la topographie et limitent donc l'accessibilité « est – ouest » sur cette partie de la Métropole.
- Une orientation «est-ouest » clairement marquée sur le Littoral sud, sur les trois isochrones les secteurs à moins de 30 minutes s'étendent largement au-delà du périmètre métropolitain.
- Sur l'isochrone de La Trinité, la voie métropolitaine RM2204 (qui continue en départementale RD2204) assure une bonne accessibilité vers les communes à l'est de la Métropole.

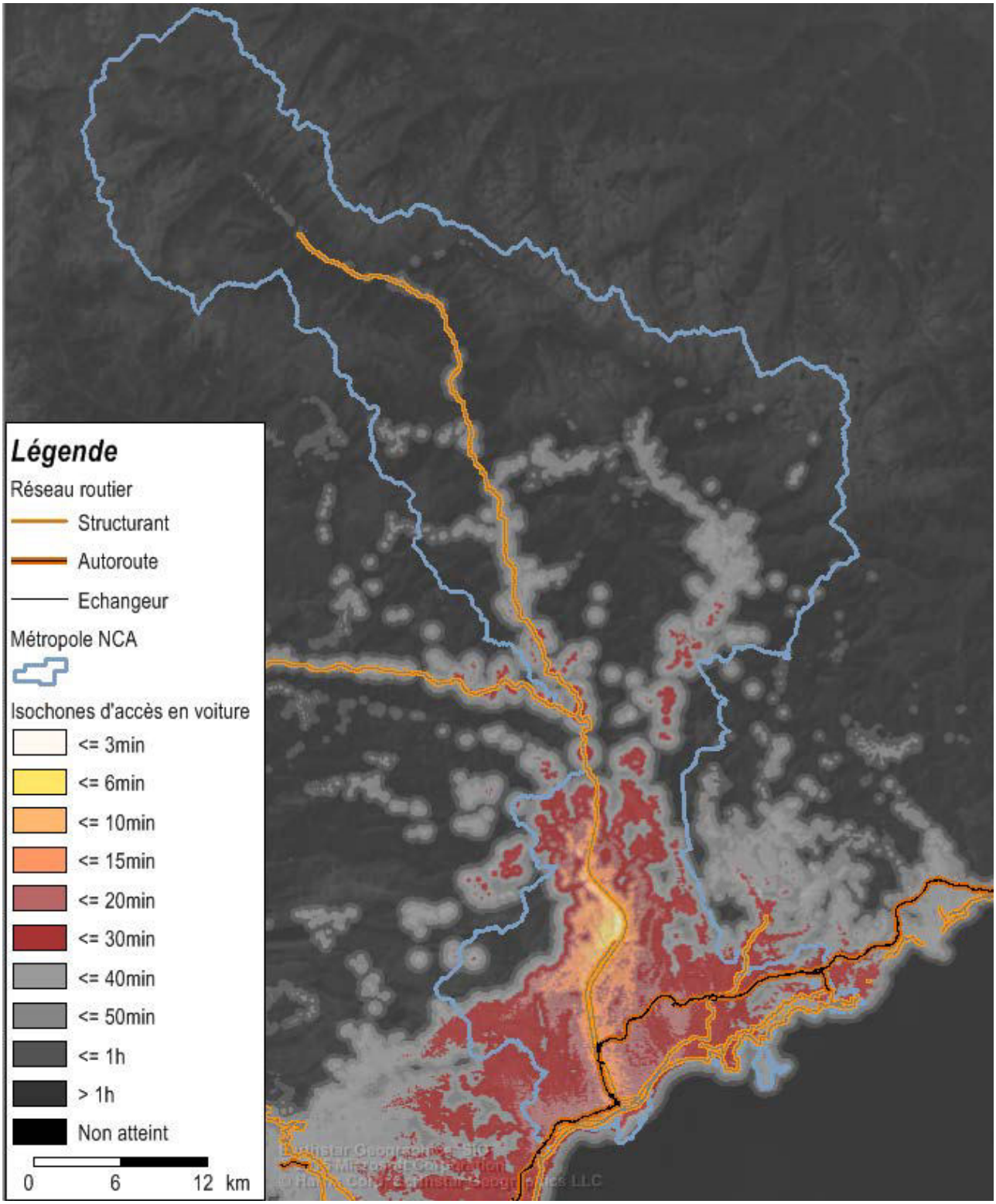
Le Littoral se présente donc comme un secteur dont l'accessibilité est inégale. Le réseau maillé sur Nice et les secteurs les plus urbanisés semble s'arrêter brusquement au nord pour offrir une desserte en peigne des secteurs nord.
Ce maillage s'accompagne d'une accessibilité principalement développée d'est en ouest.

Les isochrones suivantes, sur deux communes du Moyen-Pays, Carros et Vence, révèlent des accessibilités très spécifiques :

- Pour Carros, et plus particulièrement les zones d'activités situées le long du Var, l'accessibilité est clairement orientée vers le Littoral, en suivant les voies M6202 et M6202bis. L'isochrone de Carros présente une forme spécifique à l'accessibilité des communes du Moyen-Pays, à savoir une orientation forte selon l'axe nord-sud, qui assure le lien avec le Littoral. Les liens avec les autres communes du Moyen-Pays sont limités d'est en ouest, à l'inverse du Littoral, à quelques exceptions près.
- Vence apparaît comme une exception parmi les communes du Moyen-Pays en affichant une accessibilité à la fois d'est en ouest et vers le sud. Cette dernière favorise autant les échanges avec les communes à l'est (Saint-Jeannet, La Gaude, etc.) qu'avec les communes à l'ouest de la Métropole, ou encore au sud. Cette exceptionnelle accessibilité est liée à la configuration du réseau routier métropolitain (M36, M2210) et départemental (RD2, RD2210) orienté selon trois axes (ouest, est et sud).

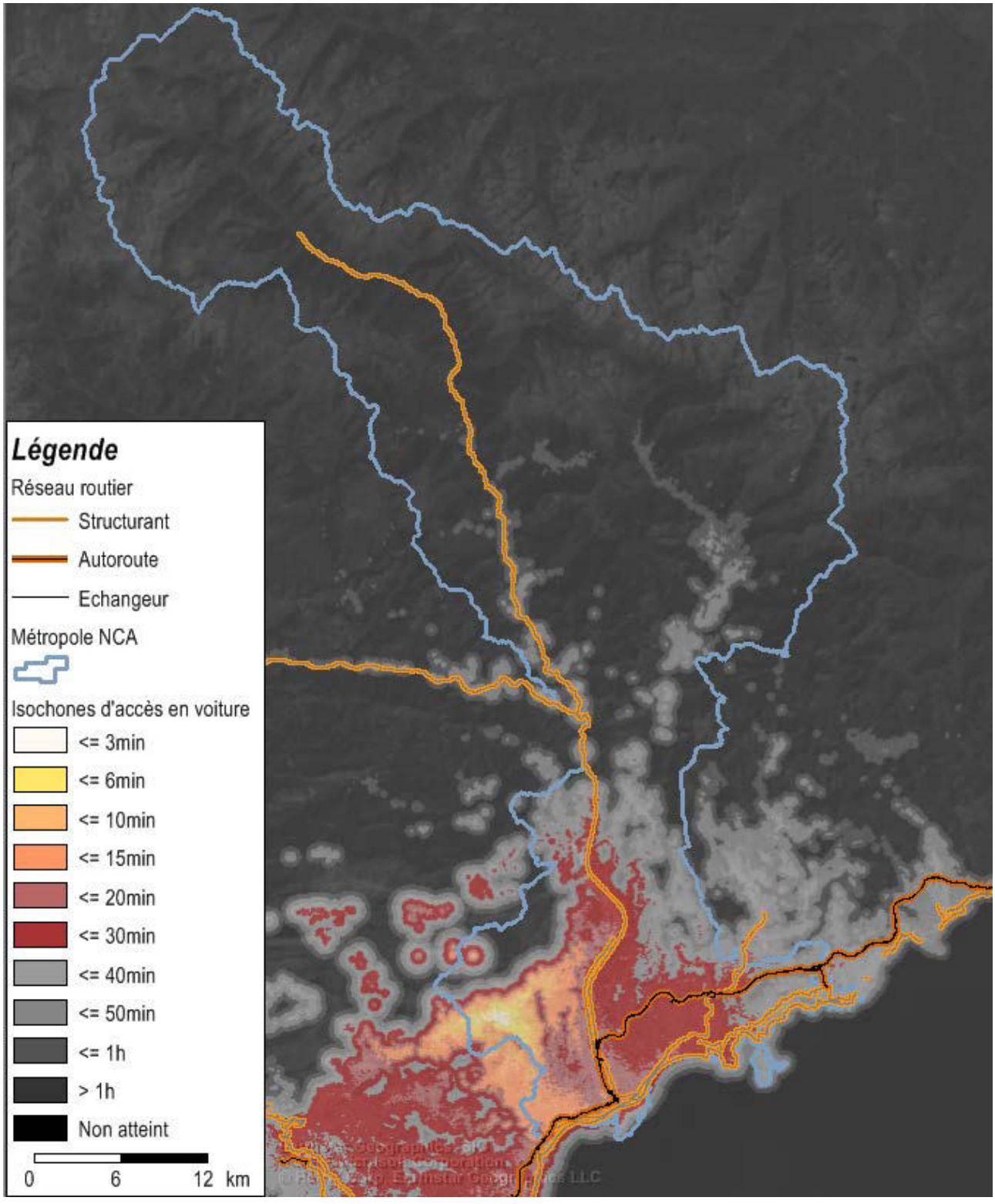
L'accessibilité sur le Moyen-Pays se présente comme opposée à celle du Littoral, les temps de déplacement d'est en ouest sur ce dernier ne sont pas compétitifs face à ceux du nord au sud, en raison des particularités topographiques (vallées) du Moyen-Pays. Cette caractéristique illustre parfaitement les constats faits quant à l'évolution des flux d'échanges entre 1998 et 2009.

Carte 48 : Isochrones d'accès en voiture, Carros (Zones industrielles)



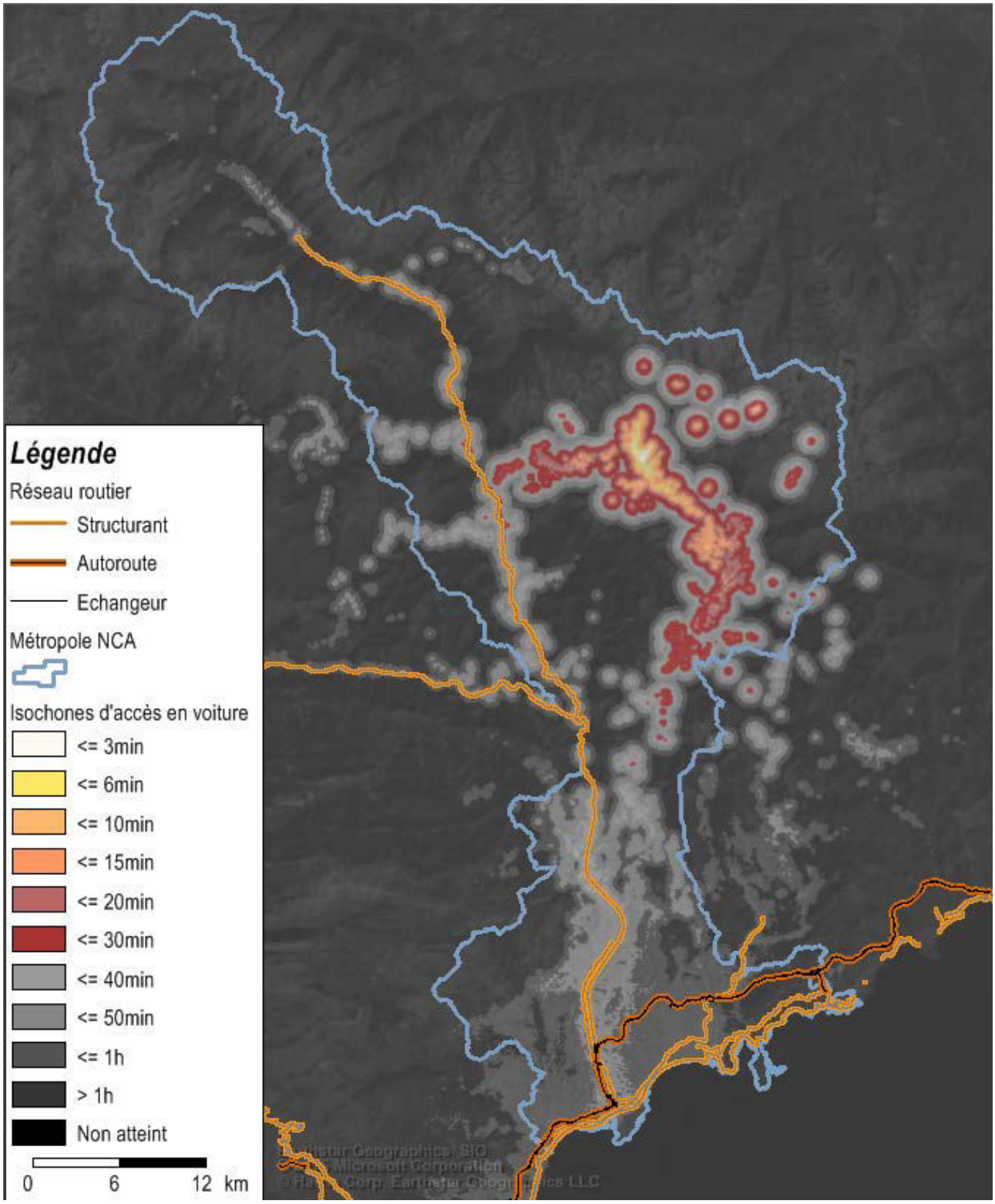
Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Carte 49 : Isochrones d'accès en voiture, Vence



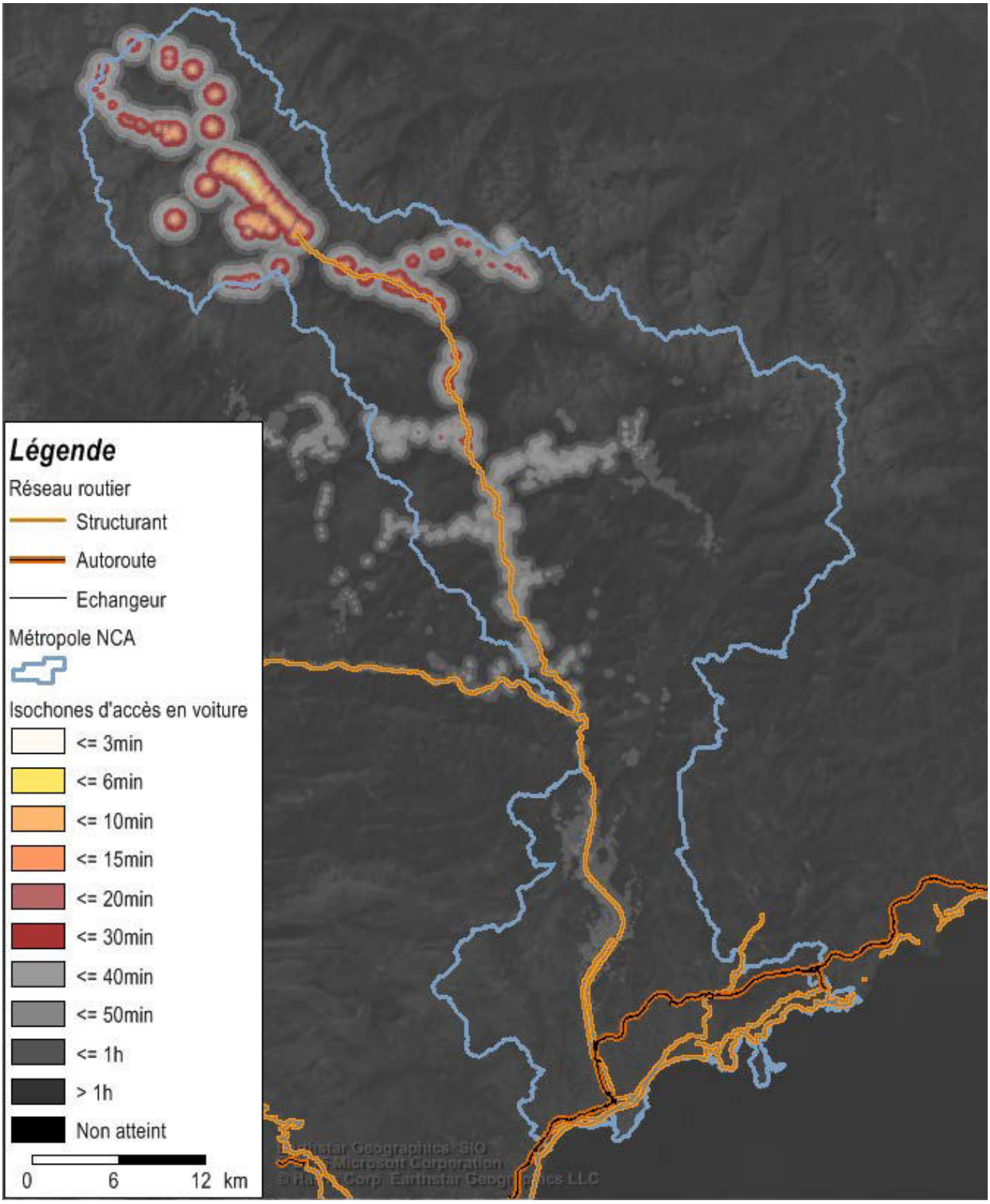
Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Carte 50 : Isochrones d'accès en voiture, Saint-Martin-Vésubie



Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Carte 51 : Isochrones d'accès en voiture, Saint-Etienne-de-Tinée



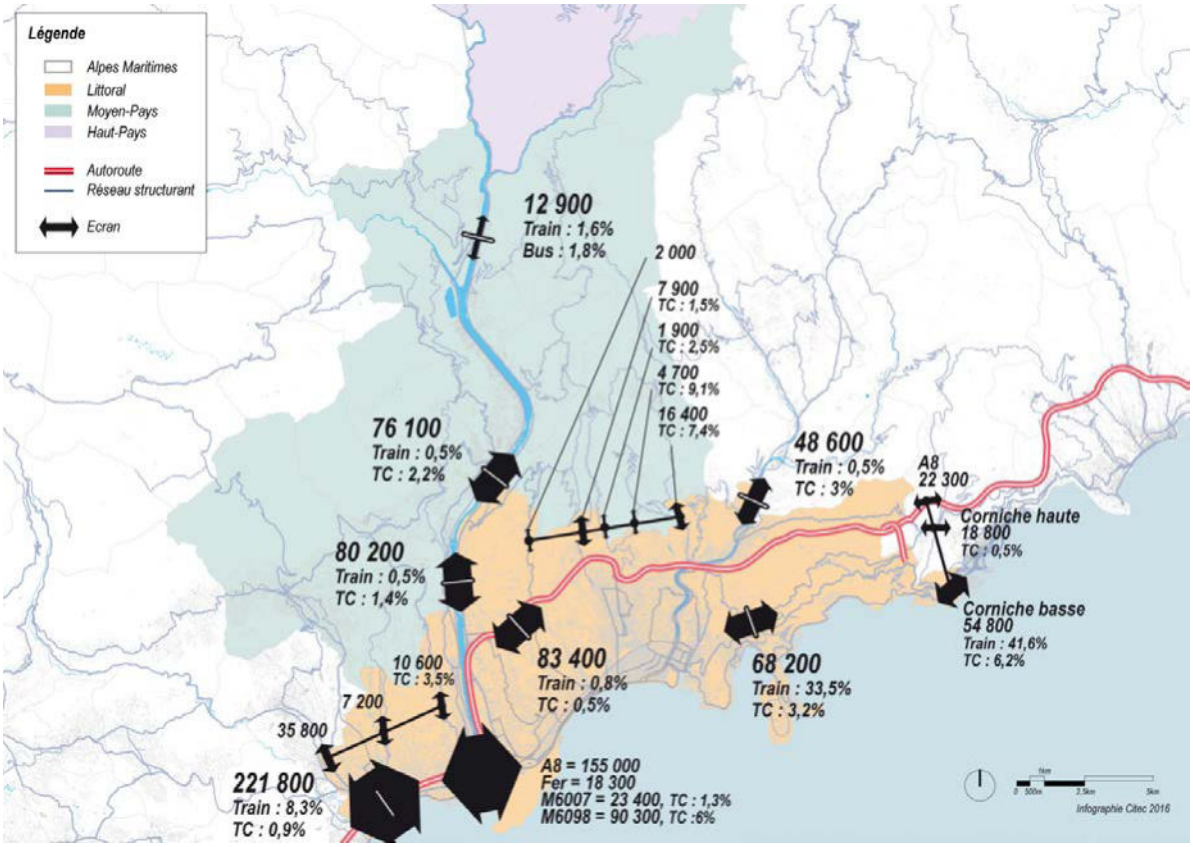
Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Les isochrones du Haut-Pays, identifié comme un territoire aux échelles de distance et aux enjeux de déplacements uniques dans la Métropole, renforcent son apparence contrastée.
Les isochrones d'accessibilité sont sans équivoque, que ce soit pour la vallée de la Tinée ou de la Vésubie. Les échelles de temps en jeu, et donc la mobilité, dans le Haut-Pays sont totalement différentes de celles du reste de la Métropole. Deux constats sont à l'origine de ce résultat :

- Les distances : sur le Haut-Pays, la distance moyenne journalière est de 38 kilomètres, contre 14 km pour le Littoral et 23 pour le Moyen-Pays.
- Le réseau routier : malgré des paysages naturels propres à la région, le réseau est principalement composé de deux axes (M2205 et M2565) sinueux à vitesse limitée.

L'analyse de la demande de déplacement sur les principaux « écrans » d'accès au Littoral ou au Moyen-Pays (source Modèle des Alpes-Maritimes, 2009) renforce ce constat.

Carte 52 : Flux des « écrans » d'accès au Littoral et au Moyen-Pays



Source : Modèle des Alpes-Maritimes, 2009

En s'affranchissant de toute considération de trafic ou encore de desserte de transport en commun, la Métropole offre à nouveau un contraste saisissant. Du nord au sud, les enjeux d'accessibilité se révèlent totalement différents. Ces enjeux découlent du caractère hétérogène de la géomorphologie de département.

- Le Littoral offre un maillage fin et une accessibilité orientée d'est en ouest grâce à l'autoroute.
- Sur le Moyen-Pays, les liaisons nord-sud sont clairement prédominantes, la plus importante dessert la plaine du Var. Il apparait cependant une forte disparité entre l'ouest, ouvert vers le reste du département des Alpes-Maritimes et l'est qui se catonne aux échanges avec le Littoral.
- Le Haut-Pays fait figure de territoire vaste et peu maillé, dont les temps de parcours et les échelles de distances sont spécifiques sur la Métropole, du fait d'une géographie faite de nombreux reliefs et vallées, dont l'accessibilité est, par nature, difficile.

5.1.3. LES HABITUDES DE DEPLACEMENTS DES HABITANTS DE LA METROPOLE

La Métropole NCA est un territoire complexe et contrasté dont la population et les activités tendent à se concentrer sur le Littoral. Les grands flux de déplacements de la Métropole se regroupent donc principalement sur le Littoral.
La réalisation de l'enquête ménage déplacement (EMD) en 2009 apporte des éléments fondamentaux sur les habitudes de déplacement des habitants du département des Alpes-Maritimes.

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) sont des sources de données statistiques fondamentales sur les habitudes de déplacements des grandes agglomérations. Réalisées sur des intervalles d'environ 10 ans, elles permettent également d'observer les évolutions des déplacements, à la fois au niveau de la structure des flux mais aussi sur la répartition modale. Elles permettent notamment d'évaluer « a posteriori » l'impact des politiques de déplacements lorsqu'elles sont réalisées régulièrement.

La plus récente EMD sur le département des Alpes-Maritimes remonte à 2009, la précédente datait de 1998.

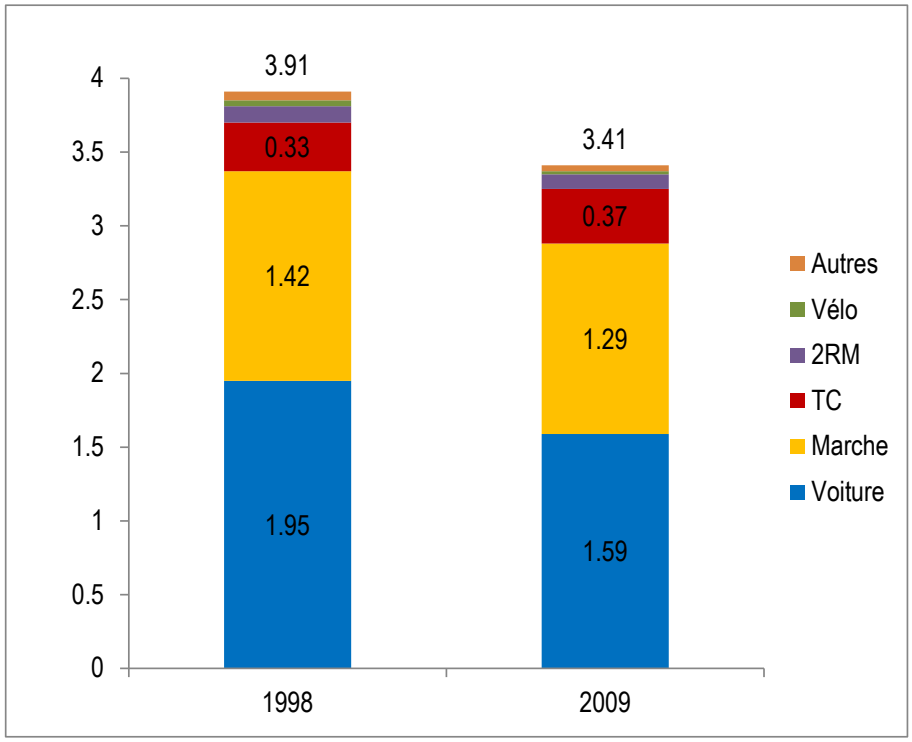
Cas de l'EMD des Alpes-Maritimes

Les données des EMD se basent sur les déclarations des résidents interrogés. Dans le cas de l'enquête de 2009, une partie de l'enquête a été réalisée en interview « face à face » et une deuxième partie a été réalisée par interview téléphonique.
Afin de satisfaire les besoins statistiques de l'enquête, le niveau d'échantillonnage de la population doit être suffisant sur les secteurs observés pour dresser des analyses et des conclusions fiables. Ainsi dans certaines parties, les résultats de l'enquête sont présentés de manière détaillée sur des secteurs denses (qui présentent un échantillonnage suffisant) et de manière agrégée sur d'autres territoires.

Un habitant de Nice Côte d'Azur effectuait 3.46 déplacements par jour en 2009, contre 3.91 déplacements par jour en 1998. Cet écart de près de 12% est en majorité lié à une baisse de la mobilité en voiture (baisse d'environ 18%) et de la marche (baisse d'environ 9%). La mobilité TC augmente de près de 12%, mais reste relativement faible par rapport aux autres modes.

Ces évolutions sont à mettre en relation avec les variations du prix du carburant, l'évolution de l'urbanisation, des réseaux de transports et des mentalités.

Graphique 67 : Mobilité d'un habitant de la Métropole NCA en 1998 et 2009



Source : ADAAM

Le facteur d'échelle entre Nice, le Littoral et la Métropole est ici aussi primordial pour comprendre la progression de la mobilité des transports en commun. Le tableau suivant présente le nombre déplacements par mode pour Nice, le Littoral et la Métropole dans son ensemble.

Tableau 75– Nombre de déplacements par mode

	Marche	Voiture	TC	2RM	Vélo	Autre	Total
Nice	490 700	420 800	135 300	45 600	15 000	2 000	1 108 400
% Métropole	74%	51%	77%	70%	88%	67%	
Littoral	606 900	645 000	160 300	60 600	16 900	2 600	1 492 200
% Métropole	92%	79%	91%	93%	98%	87%	
Métropole	**660 000**	**815 100**	**175 800**	**65 200**	**17 100**	**3 000**	**1 736 200**

La ville de Nice possède un impact extrêmement important sur la mobilité de la Métropole : plus de ¾ des déplacements en TC sont effectués par des résidents de Nice, il en va de même pour la marche à pied, pour les vélos, c'est presque 90% des déplacements qui sont concernés.
A noter que les déplacements en voiture générés par les résidents de Nice ne concerne que 51% des déplacements de la Métropole, en effet, l'usage de la voiture est plus développé sur les secteurs moins denses et où la desserte en TC est plus faible.

5.1.3.1. LES MODES DE DEPLACEMENTS

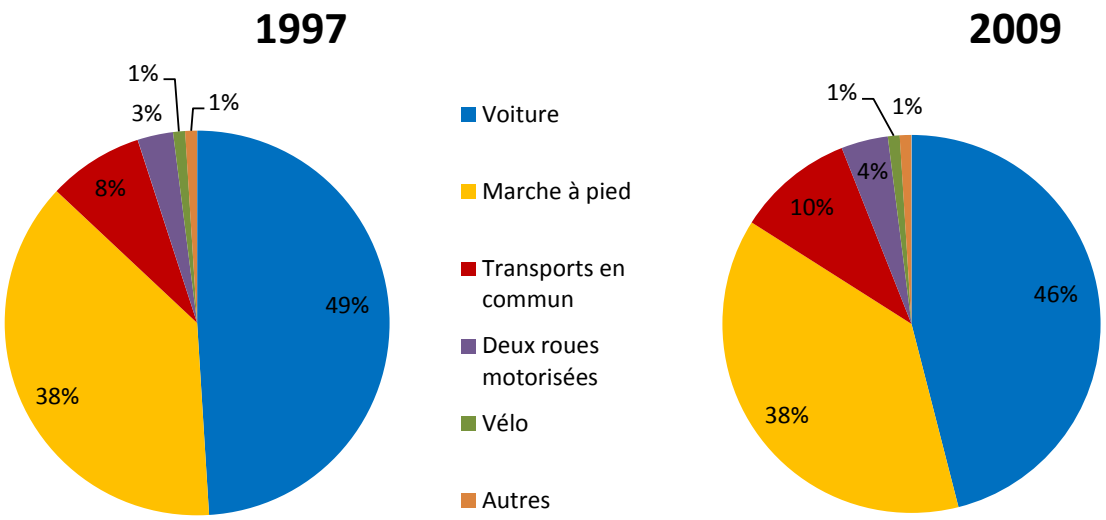
Un usage de la voiture contrasté

Les parts modales des habitants entre 1998 et 2009 confortent la baisse de l'usage de la voiture avec un recul de 3 points.
Ces résultats sont liés en partie à la mise en service du tramway de Nice, fin 2007 et des améliorations apportées aux transports en commun (tarification notamment) sur le territoire. Ces réalisations sont abordées dans la partie 5.1.4.3 de ce document.

La place dominante de la voiture dans les déplacements reste indiscutable avec plus de 46% de part modale à la journée.

La baisse observée sur la part modale de la voiture se reporte sur les TC (+2 points), grâce notamment au développement du réseau urbain, et sur les deux-roues motorisés (+1 point) qui permettent une flexibilité identique à la voiture mais bénéficient d'un encombrement moindre dans les trafics saturés.

Graphique 68 : Parts modales d'un habitant de Nice Côte d'Azur



Source : ADAAM

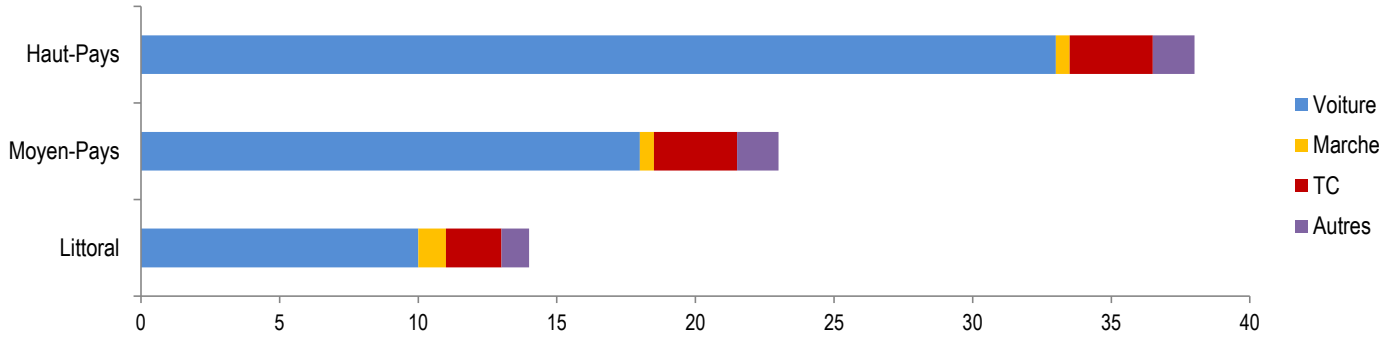
La marche à pied est un mode largement utilisé dans les territoires urbanisés, sa stabilité sur les dix années qui séparent les enquêtes soulève un enjeu crucial quant au renforcement de ce mode sur la Métropole.
Les voitures, deux-roues motorisés et transports collectifs sont concurrentiels et les efforts d'amélioration du réseau urbain ont engagé des évolutions dans le comportement des habitants.

Le mode vélo ne représente qu'une faible part modale (1%) cependant cette tendance ne tient pas compte du développement du réseau cyclable et des vélos libre-service mis en service après l'enquête.

L'utilisation des modes est bien entendu liée aux distances parcourues. La marche à pied domine naturellement les distances courtes sur des territoires à la topographie « facile », tandis que la voiture sera incontournable pour les longues distances. La Métropole et ses contrastes (relief, urbanisation, etc.) présentent ainsi des écarts importants à la fois dans les distances moyennes de déplacements mais aussi dans l'utilisation d'un mode plutôt qu'un autre sur ces distances.

Un habitant du Littoral parcoure ainsi en moyenne 14 kilomètres par jour contre 23 kilomètres pour un habitant du Moyen-Pays. Dans le Haut-Pays cette distance moyenne atteint 38 kilomètres.
Sur ces distances la voiture reste le mode permettant de parcourir les plus grandes distances tandis que la marche à pied ne dépasse pas le kilomètre. Les transports collectifs représentent quant à eux entre deux et trois kilomètres sur les trois secteurs.

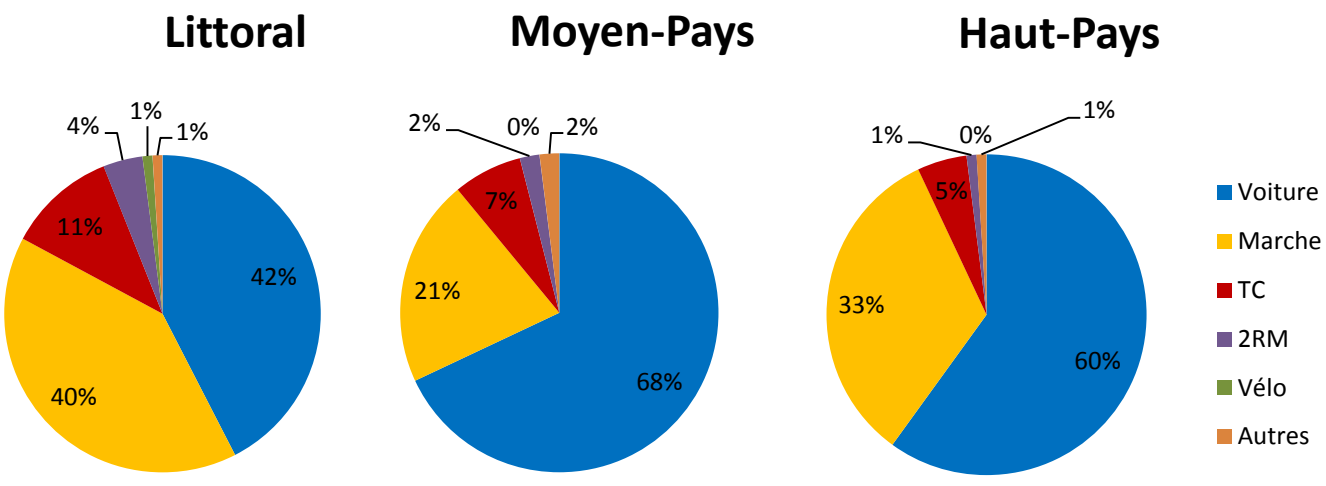
Graphique 69 : Distances moyennes journalières parcourues par un habitant



Source : ADAAM

Les écarts de distances moyennes journalières sont directement impactés par l'étendue et l'urbanisation des territoires concernés. Par exemple le Haut-Pays est composé de villages épars, le moindre déplacement entre ces villages entraine donc un allongement important de la distance parcourue.
A noter également que les déplacements de moins de 2 km constituent environ 40% de déplacements sur la Métropole, hors sur cette distance, la marche à pied représente près de 70% de part modale.

Graphique 70 : Parts modales des habitants selon le territoire en 2009



Source : ADAAM

- **Littoral**

Sur le Littoral, la part de la voiture (42%) est équivalente à celle de la marche à pied (40%), la part des transports collectifs atteint les 11%, et les deux-roues motorisés totalisent près de 4% de part modale. Une urbanisation dense, un réseau TC en essor, et des conditions de circulation parfois difficiles tendent à limiter l'usage de la voiture.
Bien que soumis à une topographie parfois contraignante, le littoral se présente comme un territoire urbain dense et artificialisé au sein duquel les transports collectifs urbains permettent de répondre à une demande de déplacements importante. De plus, ces espaces densément urbanisés sont favorables à des déplacements à pied, ou à vélo, du fait des courtes distances entre logements, commerces, bureaux et loisirs.
Le Littoral apparaît donc comme un secteur qui concentre beaucoup d'activités mais qui se révèle propice au développement d'une mobilité durable.

- **Moyen-Pays**

L'utilisation de la voiture est bien plus importante sur le Moyen-Pays, avec une part modale de 68%, la marche ne concerne que 21% des déplacements et les transports collectifs atteignent 7% de part modale. Ces écarts de parts modales illustrent les contrastes importants qui peuvent exister au sein de la Métropole. Si la voiture reste un mode dominant sur le Littoral et le Moyen-Pays, son usage est largement plus répandu sur ce dernier et s'explique par :

- une urbanisation moins dense : qui tend à éloigner les habitants de certains commerces, zones de loisir ou autres zones d'activités. Ainsi, dans certaines communes, les centres historiques se sont entourés d'une forme d'urbanisation plus étalée, qui couvre le paysage collinaire alentour.
- des distances moyennes parcourues plus longues, du fait de cet éloignement ;
- un trafic moins dense dans les localités.

Cependant, d'autres localités, telles que Saint-Blaise, Bonson, ou Aspremont présentent des enjeux de mobilité différents : du fait d'un étalement urbain réduit, elles sont propices au développement de la marche à pied dans leur centre mais dépendent de la voiture pour leurs relations avec la Métropole.

Le développement urbain et économique du Moyen-Pays semble ainsi indissociable d'une utilisation importante de la voiture, compte tenu des densités et des distances de déplacement.
Certaines communes, de par leur caractère historique, présentent un espace favorable au développement ou au renforcement de la marche à pied.

- **Haut-Pays**

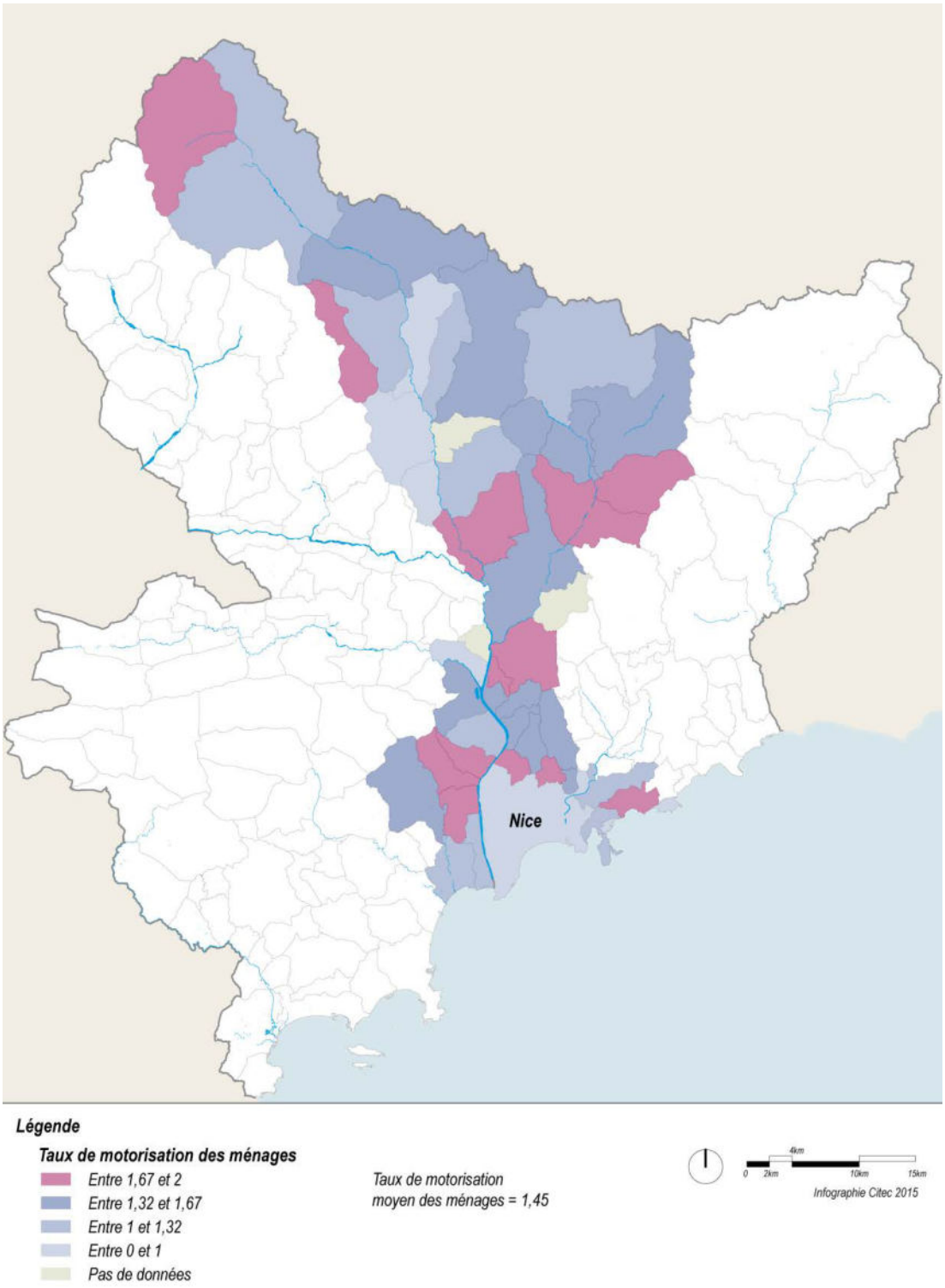
Les déplacements des habitants du Haut-Pays se font également en majorité en voiture, avec une part modale de l'ordre de 60%. La marche à pied est également largement utilisée, avec une part modale de 33% (soit 12 points de plus que pour le Moyen-Pays). De la même manière que pour le Moyen-Pays, les habitudes de déplacements sont à mettre en relation avec la configuration des communes.
Constitué par des sommets alpins, le Haut-Pays est caractérisé par un relief qui oscille entre vallées et sommets et a entraîné un développement des villages dans les vallées, sur les collines, ou même sur les éperons rocheux (Bairols par exemple). Ses relations avec le littoral sont assurées par un réseau de routes métropolitaines reliant également les différentes communes.
Les communes du Haut-Pays se présentent donc comme des localités denses développées autour des centres historiques. Certaines communes ont également développé une urbanisation orientée vers le tourisme, avec une forte concentration d'hébergements hôteliers.

Le Haut-Pays ne reflète pas les mêmes enjeux de mobilité que le reste du territoire. Au-delà des aménagements favorisant un mode plutôt qu'un autre, il s'agit ici d'assurer, voire de renforcer la fiabilité des échanges avec le sud du territoire métropolitain.

La Métropole Nice Côte d'Azur est donc un exemple probant des liens étroits entre urbanisme et mobilité. Son territoire couvre des secteurs dont les besoins et les habitudes de déplacement évoluent d'un extrême à l'autre du nord au sud.
Si la voiture (et le trafic routier qui en découle) est abordée comme une problématique sur le Littoral, il s'agit au contraire d'un mode à sécuriser pour le Haut-Pays.

Des taux de motorisation inégaux

Carte 53 : Taux de motorisation des ménages par commune en 2009



Source : EMD 2009

Le taux de motorisation des ménages sur la Métropole présente des inégalités du nord au sud. Le taux moyen de motorisation des ménages sur l'ensemble de la Métropole est de l'ordre de 1.05. Si ce taux semble a priori faible, il ne faut pas oublier la dominance du Littoral (lié notamment aux facilités de stationnement) et de ses communes urbanisées sur ce résultat.

En effet, sur la ville de Nice elle-même, le taux de motorisation est de l'ordre de 0.90. Ce taux est cohérent avec les observations sur d'autres villes françaises :

- en 2006, le taux de motorisation de Lyon et Villeurbanne était de 0.85 ;
- en 2013, le taux de motorisation de Toulouse est de 0.96.

Cependant, sur le territoire de la Métropole, Nice condense deux tiers des ménages et son taux de motorisation impacte donc très fortement celui de la Métropole. Le tableau suivant présente les taux de motorisation pour les trois secteurs : Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays.

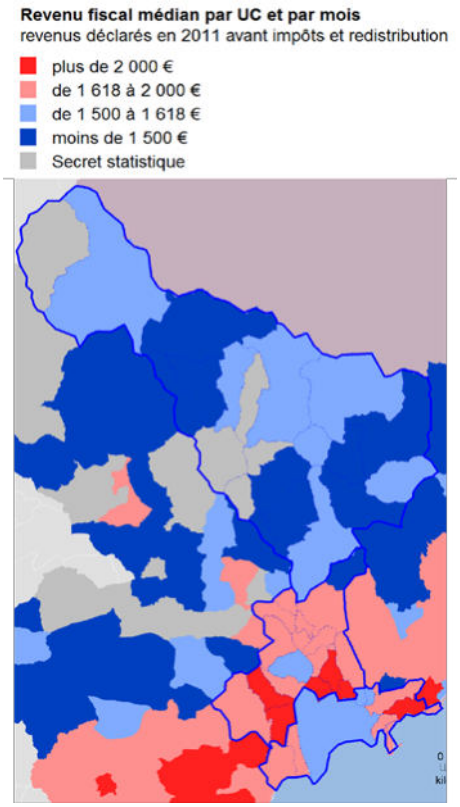
Tableau 76 - Taux de motorisation

Secteur	Nb ménages	Nb voitures	Taux de motorisation
Littoral	220 100	214 600	0.98
Moyen-Pays	28 900	45 000	1.56
Haut-Pays	5 300	7 600	1.43
Métropole	**254 300**	**267 200**	**1.05**

Source : EMD 2009

Les communes du Haut-Pays possèdent logiquement un taux de motorisation important du fait des distances moyennes parcourues et de l'absence d'un autre mode aussi performant sur les longues distances (plusieurs kilomètres). Cependant le nombre de véhicules par ménage est aussi lié aux revenus des ménages et aux besoins (travail, études, achats), ce qui tend à limiter le taux de motorisation sur le Haut-Pays (population âgée dans les cœurs de village).

Carte 54 : revenu fiscal médian par UC et par mois

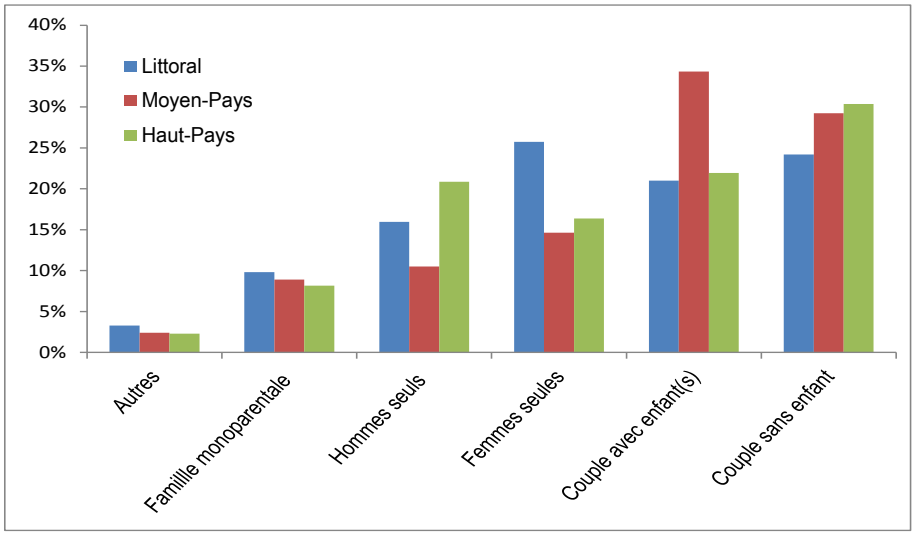


Source : INSEE

Les communes du Moyen-Pays présentent un taux de motorisation globalement supérieur à la moyenne et même supérieur à celles du Haut-Pays. Ce résultat est cohérent avec une utilisation de la voiture importante. Les ménages du Moyen-Pays ont également des revenus globalement plus élevés que sur les autres secteurs de la Métropole. Enfin, parmi les ménages, 34% sont composés de couple avec enfant(s), dont les besoins en mobilité sont relativement importants (accompagnement des enfants notamment).

Le Moyen-Pays est donc composé de ménages dont les besoins en déplacements sont importants et dont les revenus permettent d'accéder à un taux de motorisation élevé.

Graphique 71 : Répartition des ménages en 2010



Source : INSEE

Les communes du Littoral présentent un taux de motorisation globalement plus faible que le reste de la Métropole, mais des inégalités importantes sont notables.

Tableau 77– Taux de motorisation sur les communes du Littoral

Commune	Taux de motorisation
Nice	0.90
Cagnes-sur-Mer	1.16
Saint-Laurent-du-Var	1.27
La Trinité	1.2
Beaulieu-sur-Mer	0.83
Villefranche-sur-Mer	1.24
Saint-André-de-la-Roche	1.5
Cap-d'Ail	0.98
Eze	1.68
Saint-Jean-Cap-Ferrat	1.09
Littoral	**0.98**

Source : INSEE

Certaines localités (Eze par exemple) font exception. L'agrégation à la commune cache cependant des inégalités au sein de ces dernières. En effet les forts taux de motorisation des communes assurant le lien entre le Littoral et le Moyen-Pays (Colomars, Falicon mais aussi La Gaude, Saint-Jeannet ou encore Gattières) sont a priori partagés par les résidents du Littoral soumis à des conditions similaires (topographie, urbanisme et desserte en transport collectifs).
A titre de comparaison, les EMD sur les agglomérations de Lyon et Toulouse ont révélé des taux de motorisation de l'ordre de 1.2 à 1.25 (ensemble des aires urbaines). Le cas de la Métropole Nice Côte d'Azur est particulier : elle présente un niveau de motorisation faible sur la ville de Nice, en cohérence avec ce qui est observé dans d'autres villes, mais les écarts qui apparaissent sur les communes à proximité sont bien plus importants.

Ici aussi, la géomorphologie du territoire joue un rôle dominant dans les besoins et les comportements des ménages. Un habitat au sein de l'urbanisation dense niçoise permet potentiellement de s'affranchir de l'automobile, au-delà par contre, cela devient difficilement imaginable.

Les ménages sans voiture

Afin d'identifier les zones potentiellement favorables au développement des modes doux ou des transports en commun, il est préférable de localiser les personnes pour lesquelles ces modes sont le seul moyen de locomotion.

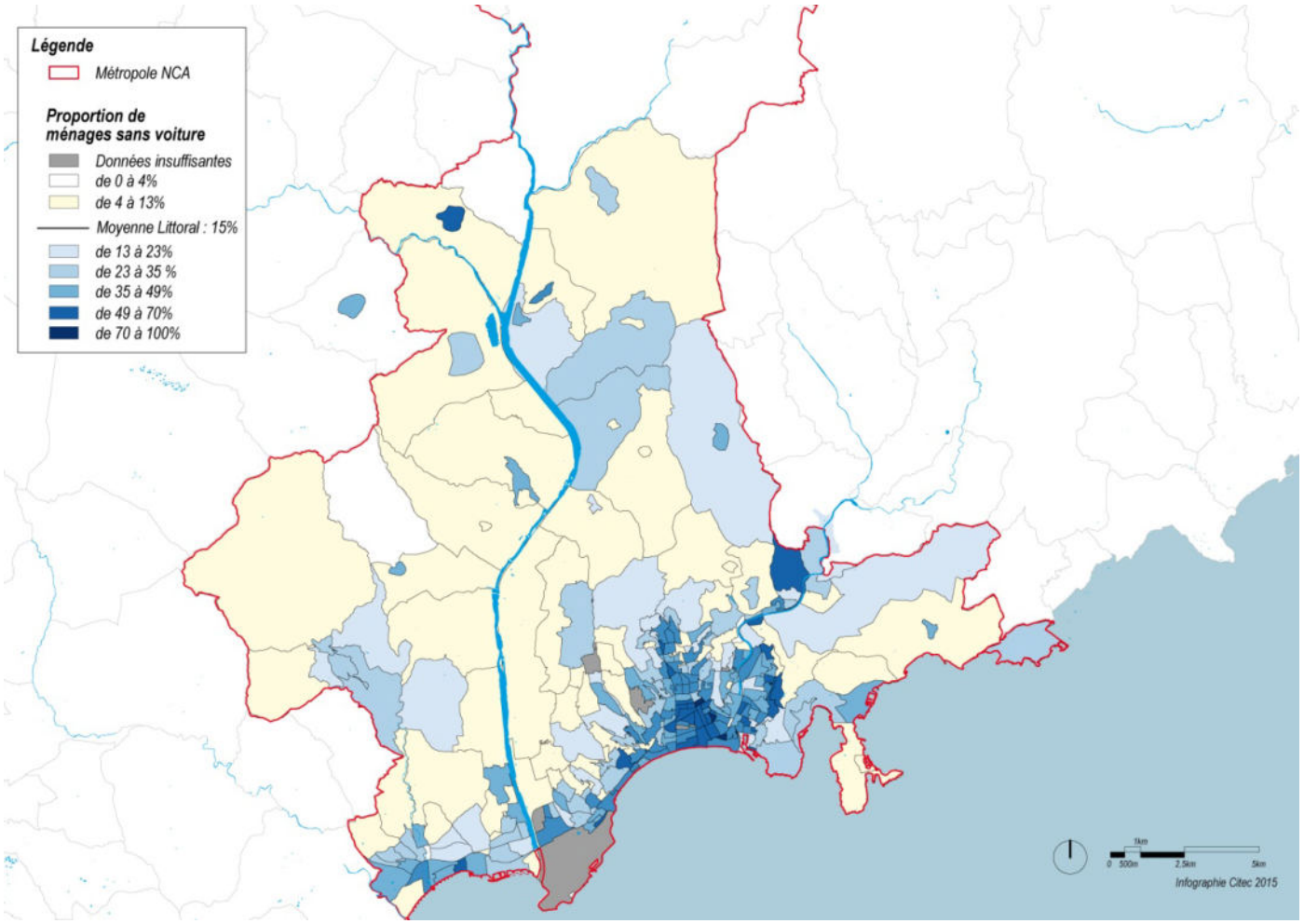
L'analyse porte essentiellement sur le Littoral et quelques communes du Moyen-Pays, secteurs pour lesquels les informations de l'EMD sont suffisamment fiables.

Le centre de Nice présente logiquement des proportions de ménage sans voiture importantes (plus de 50%, voire 70% de ménages sans voiture), du fait d'une urbanisation dense, d'une proximité avec différents centres d'activité (travail, loisir, achat) et d'un développement suffisant des transports en commun.

Un contraste fort apparait pour les zones de Nice présentant un relief plus marqué où le taux de ménage sans voiture chute à moins de 20%. Il en va de même pour les secteurs situés à distance d'une zone densément urbanisée.

Enfin certains cœurs de village des communes du Moyen-Pays présentent une proportion importante de ménages sans voiture : c'est le cas pour les communes de Gilette, La Roquette-sur-Var, Tourrette-Levens, etc. Il apparait sur ces communes des contrastes forts entre les centres (proportion forte de ménage sans voiture) et le reste de la commune (proportion très faible de ménage sans voiture).

Carte 55 : Proportion des ménages sans voiture à la zone fine de l'EMD 2009



Source : EMD 2009

Les zones concentrant une forte proportion de ménages sans voiture sont également celles qui concentrent une offre de transport collectif performante, ainsi que des aménagements piétons et cyclistes. Ces zones, densément urbanisées sont également des lieux favorisant la mixité des populations et des activités.

L'analyse macroscopique des pratiques de déplacements sur la Métropole révèle plusieurs éléments spécifiques :

- La dominance de Nice : la ville concentre une grande majorité des déplacements, générés à la fois par ses résidents, mais aussi par l'ensemble des personnes qui sont attirés par elle (emplois, commerces, services, etc.)
- Une discontinuité marquée sur l'ensemble du territoire : la logique d'une « ville centre » entourée par des couronnes de moins en moins dense est totalement absente de la Métropole. Les communes voisines ne présentent pas de similarité dans les pratiques de déplacements.
- Au sein même d'une même commune, des inégalités (taux de motorisation, mode de déplacement) entre les cœurs de village historiques et l'urbanisation périphérique (en particulier sur le Moyen-Pays) sont présentes.

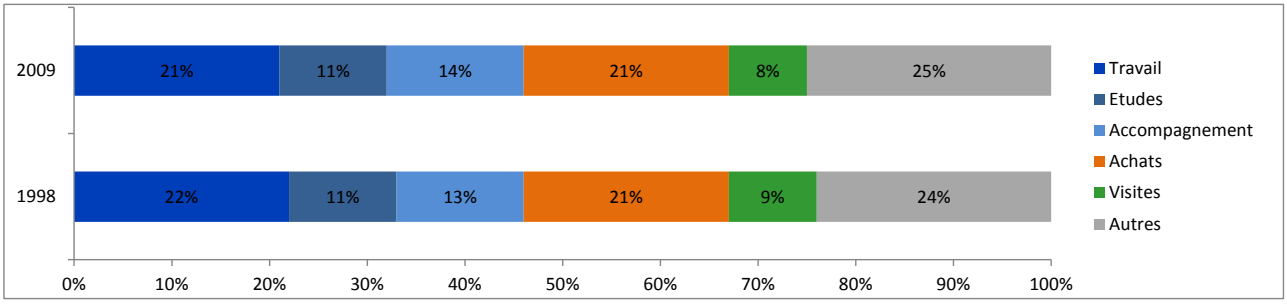
5.1.3.2. LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS

Les habitants de la Métropole se déplacent au cours de la journée afin d'effectuer différentes activités. Afin d'en faciliter la lecture et leur analyse, ces activités sont agrégées selon différents types : Travail, Etudes, Achats, Domicile, etc.

Les motifs de déplacement ont peu évolué en 10 ans, la répartition des motifs de déplacement à destination de l'EMD de 2009 est similaire à celle de 1998.

Le Travail représente un peu plus de 20% des motifs à destination (les actifs représentent un peu moins de 40% de la population). Les Achats représentent également plus de 20% des déplacements, dont la moitié (51%) est effectuée par les retraités. Les motifs « Autres » comportent notamment les loisirs, le sport, la culture et la restauration (hors du domicile).

Graphique 72 : Répartition des motifs de déplacement à destination

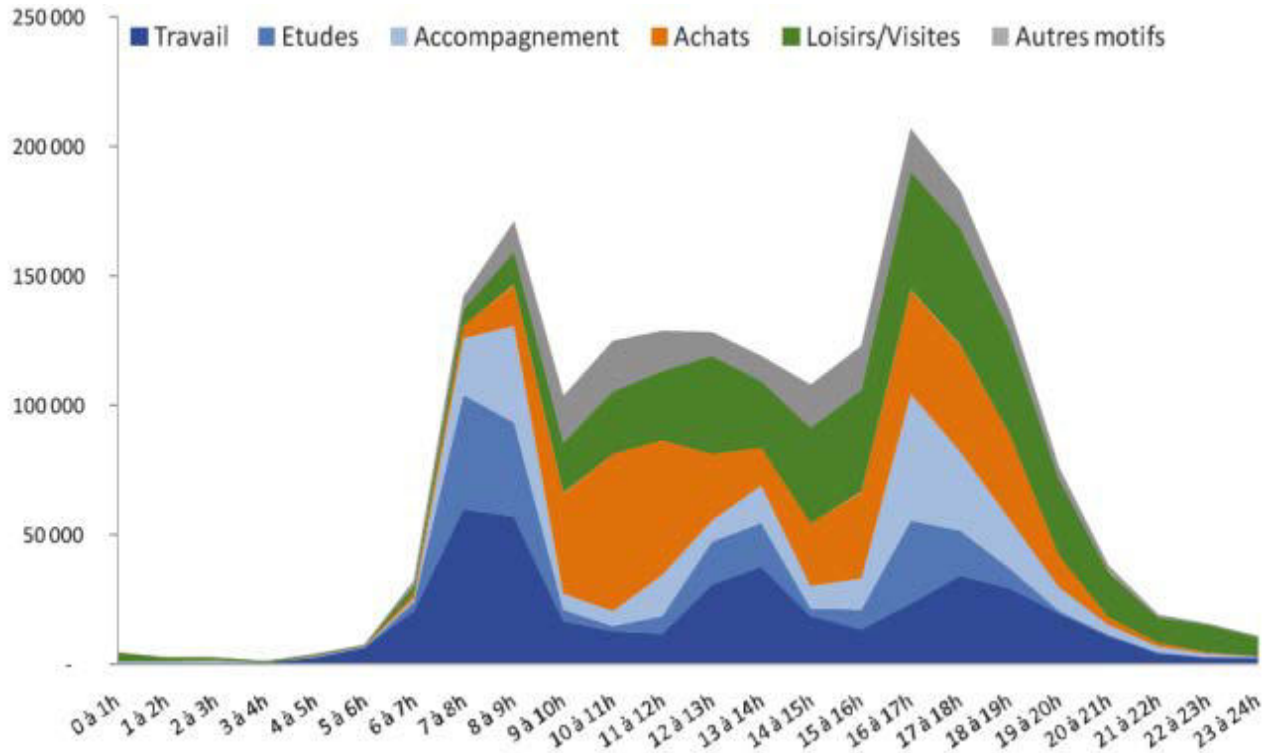


Source : ADAAM

Non représenté sur la figure précédente pour faciliter la lecture, le motif le plus important dans une journée est Domicile (environ 30% des déplacements), il s'agit pour un individu de rentrer à son lieu de résidence.

Des motifs caractéristiques et rythmés

Graphique 73 : Répartition horaire selon les motifs de déplacement



Source : ADAAM

Certains motifs tels que le Travail et les Etudes sont considérés comme contraints, en effet ils sont liés à certaines obligations de lieu et d'horaire. D'autres motifs, tels que les Achats présentent une répartition concentrée en fin de matinée et le soir.

La répartition horaire des déplacements sur la Métropole NCA suit une logique classique :

- Deux pics majeurs en période de pointe du matin et du soir qui correspondent aux heures d'arrivée et de départ des actifs sur leur lieu d'emploi et des scolaires sur leur lieu d'étude :
  - Le matin, entre 7h et 9h, 90% des déplacements sont liés aux motifs Travail, Etudes et Accompagnement, ce qui correspondent aux motifs contraints ;
  - La période de pointe du soir, entre 16h et 19h notamment, est bien plus étalée que celle du matin et présente un pic de déplacements bien plus important (207'000 déplacements contre un peu moins de 170'000 le matin). Ce phénomène est lié à une combinaison d'activités plus importante (par exemple les motifs Achats et Loisirs viennent s'ajouter aux motifs Travail, Etudes et Accompagnement) et à des contraintes horaires moins fortes que le matin en ce qui concerne les heures de sorties du bureau ou des établissements scolaires.
- Un plateau entre les périodes de pointe qui correspond à plusieurs types de déplacements :
  - des horaires décalés des actifs à temps partiel et des étudiants ;
  - des sorties des inactifs et retraités : entre 10h et 11h, avec 70% des déplacements effectués par les retraités, femmes au foyer, chômeurs, etc. ;
  - la « pause déjeuner » des actifs qui effectuent des achats (pour déjeuner ou autre) mais aussi des loisirs de type sportif ;
  - Cette période s'accompagne d'une dominance du motif achat et loisirs.

Une période creuse de déplacements entre 21h et 7h.

Les motivations des déplacements sur la Métropole ont peu évolué depuis 1998, ces derniers s'effectuent selon un rythme soutenu tout au long de la journée pour atteindre un maximum aux environs de 18h.

Ces déplacements sont issus de l'EMD et concernent donc les résidents de la Métropole. Les déplacements liés au tourisme viennent compléter ces éléments, notamment entre 16h et 19h[47] où ils viennent ajouter à la période de pointe des résidents (le matin les déplacements touristiques prennent de l'importance à partir de 10h).

Les principaux phénomènes de congestion ou saturation qui apparaissent sur la Métropole sont liés aux deux principaux pics de déplacements (le matin et le soir) et correspondant aux besoins de déplacement pendulaires.

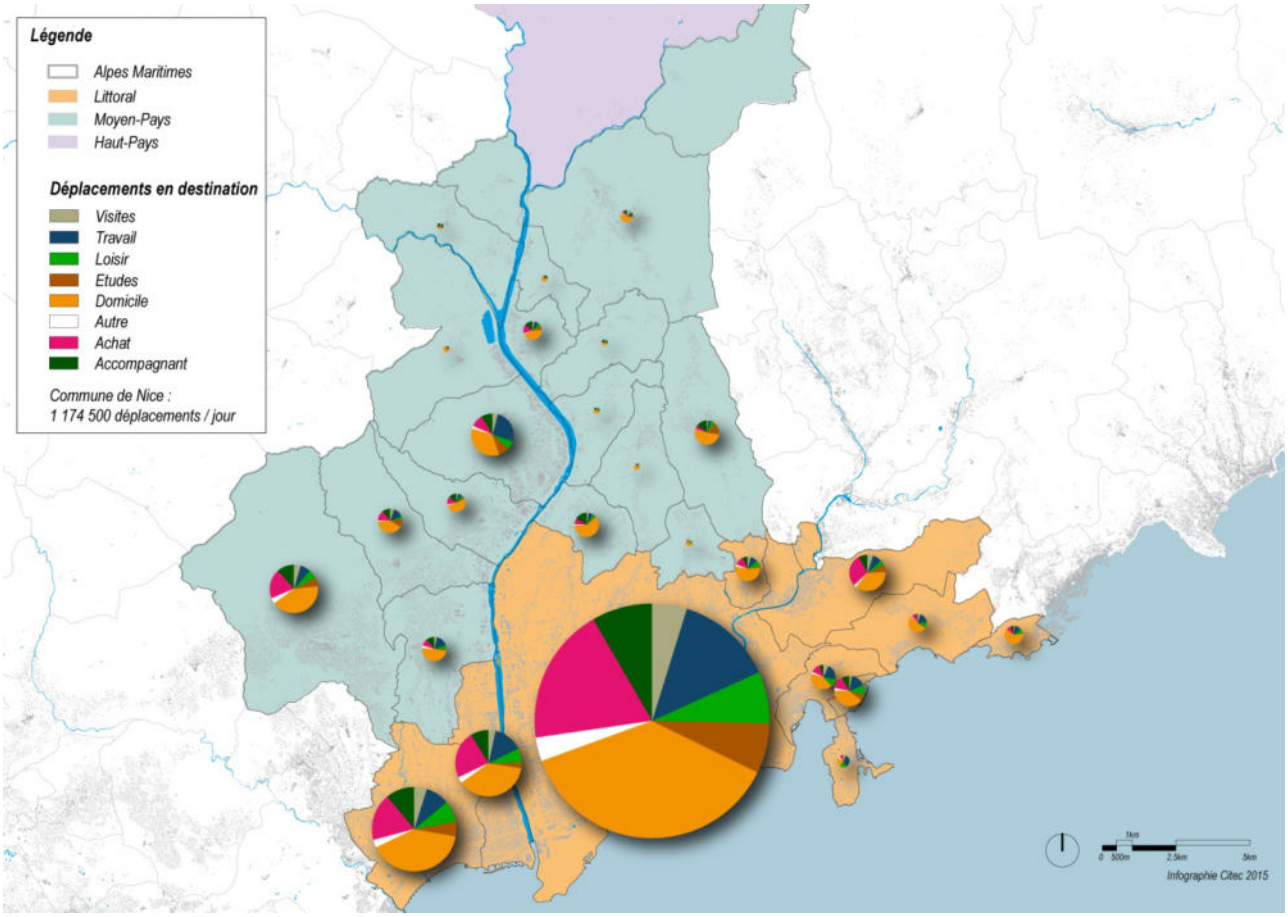
5.1.3.3. LES MOTIFS DE DESTINATION PAR COMMUNE

Sur la grande majorité des communes, les principaux déplacements en destination sont liés au motif Domicile, le motif Achat se place en deuxième position (il peut s'agir d'achat quotidien comme d'achat exceptionnel), le travail occupe la troisième place.
Le constat est le même pour La Trinité et son centre commercial, avec un motif Achat qui représente près de 29% des déplacements à destination, contre 19% pour la commune de Nice.
La connaissance des déplacements en destination met en exergue les éléments suivants :

- Nice est sans aucune mesure la commune qui attire le plus de déplacement, la part du motif Travail (hors considération du motif Domicile) est proche de la moyenne de Métropole (21%) tandis que le motif Achats est bien supérieur (30% contre 21% en moyenne) ;
- Les communes de l'ouest du Littoral (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var) se révèlent comme les communes les plus attractives en termes de déplacements après Nice.
- La partie « est » du Moyen-Pays se révèle comme moins attractive que l'ouest, cependant les communes à l'est apparaissent globalement comme des secteurs ou le logement est prépondérant. En effet la part du motif Domicile (61% pour Colomars, 54% pour Levens)

[47] *Cf. Partie la répartition horaire au départ des déplacements des touristes*

Carte 56 : Motifs de destination au sein des communes, déplacements internes et d'échanges



Source : EMD 2009

Le contraste de déplacements attirés (flux entrant) à la journée (aussi bien internes que d'échanges) sur les différentes communes permet d'identifier clairement les secteurs dont les enjeux de mobilité se limitent à une dimension communale (organisation du cœur de village par exemple) ou bien s'ouvre sur une logique métropolitaine (accessibilité routière et TC notamment).

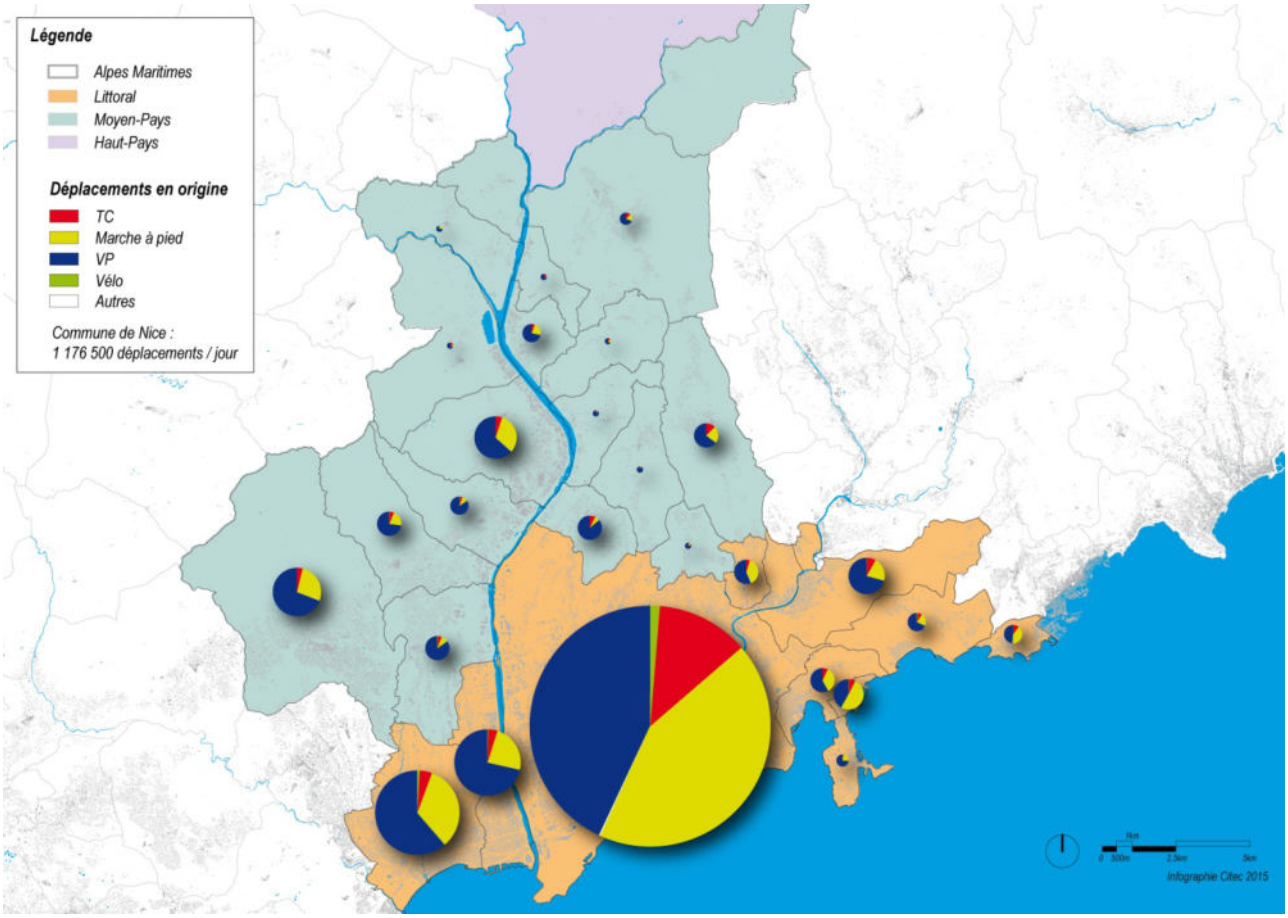
Le Littoral apparait clairement comme le secteur où les activités et donc les déplacements sont majoritaires, notamment sur les communes de Nice, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var. Les communes du sud est, de Beaulieu-sur-Mer, à Cap-d'Ail présentent une attractivité très faible par rapport aux autres communes du Littoral. Sur le Moyen-Pays, les communes de Vence et Carros concentrent une large part des activités. La commune de La Trinité présente une part de déplacements pour le motif Achat relativement importante du fait de la présence d'un centre commercial. Cet effet apparait moins sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, malgré le centre Cap 3000. Cela traduit une mixité plus importante des activités sur la commune.
Ces tendances sont également marquées sur certaines communes au travers du ratio de la population par rapport aux emplois.
Le tableau ci-dessous présente ce ratio pour les 20 premières communes présentant un ratio de population sur emplois importants. Ces communes sont amenées à générer des flux pendulaires très orientés.

Tableau 78 : Ratio de la population par rapport aux emplois

Communes	Habitants	Emplois	Habitants / Emplois
Duranus	191	2	95.50
Bairols	121	2	60.50
Rimplas	126	6	21.00
Ilonse	174	9	19.33
Aspremont	2 441	139	17.56
Belvédère	772	47	16.43
Utelle	811	52	15.60
Falicon	2 172	141	15.40
Venanson	155	12	12.92
Bonson	714	56	12.75
Marie	99	9	11.00
Roure	242	23	10.52
Levens	5 287	567	9.32
La Bollène-Vésubie	643	70	9.19
Lantosque	1 471	176	8.36
Tourrette-Levens	5 380	660	8.15
Saint-Dalmas-le-Selvage	147	20	7.35
La Tour	496	70	7.09
La Roquette-sur-Var	1 087	161	6.75
Cap-d'Ail	5 043	785	6.42
Métropole	540 000	210 000	2.57

Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009

Carte 57 : Mode en origine au sein des communes, déplacements internes et d'échanges



Source : EMD 2009

Les flux de déplacement en origine présentent une répartition équivalente aux flux en destination. Nice, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-sur-Var présentent les plus fortes émissions de déplacement de la Métropole. Vence et Carros sont les principales communes émettrices pour le Moyen-Pays.
Les tendances de déplacement aperçues dans l'analyse des flux Domicile – Travail se retrouvent donc sur les flux tous motifs confondus.
Les parts modales de ces déplacements en origine présentent des inégalités considérables :

- Sur Nice, la marche à pied et la voiture partagent presque 85% des déplacements. Les TC viennent compléter à hauteur de 12% ces deux modes.
- Les parts modales TC des déplacements depuis Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var sont respectivement de 4.4% et 4.7%.

Les communes du Littoral, de Saint-Jean-Cap-Ferrat à Cap-d'Ail Beaulieu-sur-Mer, pourtant proches, présentent des répartitions modales pour les déplacements en émission totalement différentes :

- Sur Eze et Saint-Jean-Cap-Ferrat la part modale VP est supérieure à 70%, au détriment de la marche à pied qui représente moins de 25% ;
- Sur Beaulieu-sur-Mer et Cap-d'Ail la part modale marche à pied est supérieure à 45%.

Les communes de la Métropole se distinguent entre elles, le développement des activités et des projets de logement au fil du temps ont engendré des besoins et des habitudes de déplacement dont la connaissance et la rationalisation sont nécessaires pour imaginer une mobilité durable globale et cohérence sur l'ensemble du territoire.

Nice apparait comme un cas unique sur le Littoral grâce à sa part modale TC. Les politiques de développement du mode TC et la mise en service du tramway ont permis d'arriver à 12% de part modale en 2009. Compte tenu de la fréquentation croissante du tramway, cette part modale continue d'évoluer au fil des ans. De plus les projets des lignes 2 et 3 vont venir renforcer cette tendance.
Le mode ferroviaire, ainsi que le réseau des bus et cars de la Métropole, permettent également à d'autres communes du Littoral d'assurer une part modale TC de l'ordre de 5%, encore bien faible face à la part modale de la voiture (entre 60% et 75% sur ces territoires).

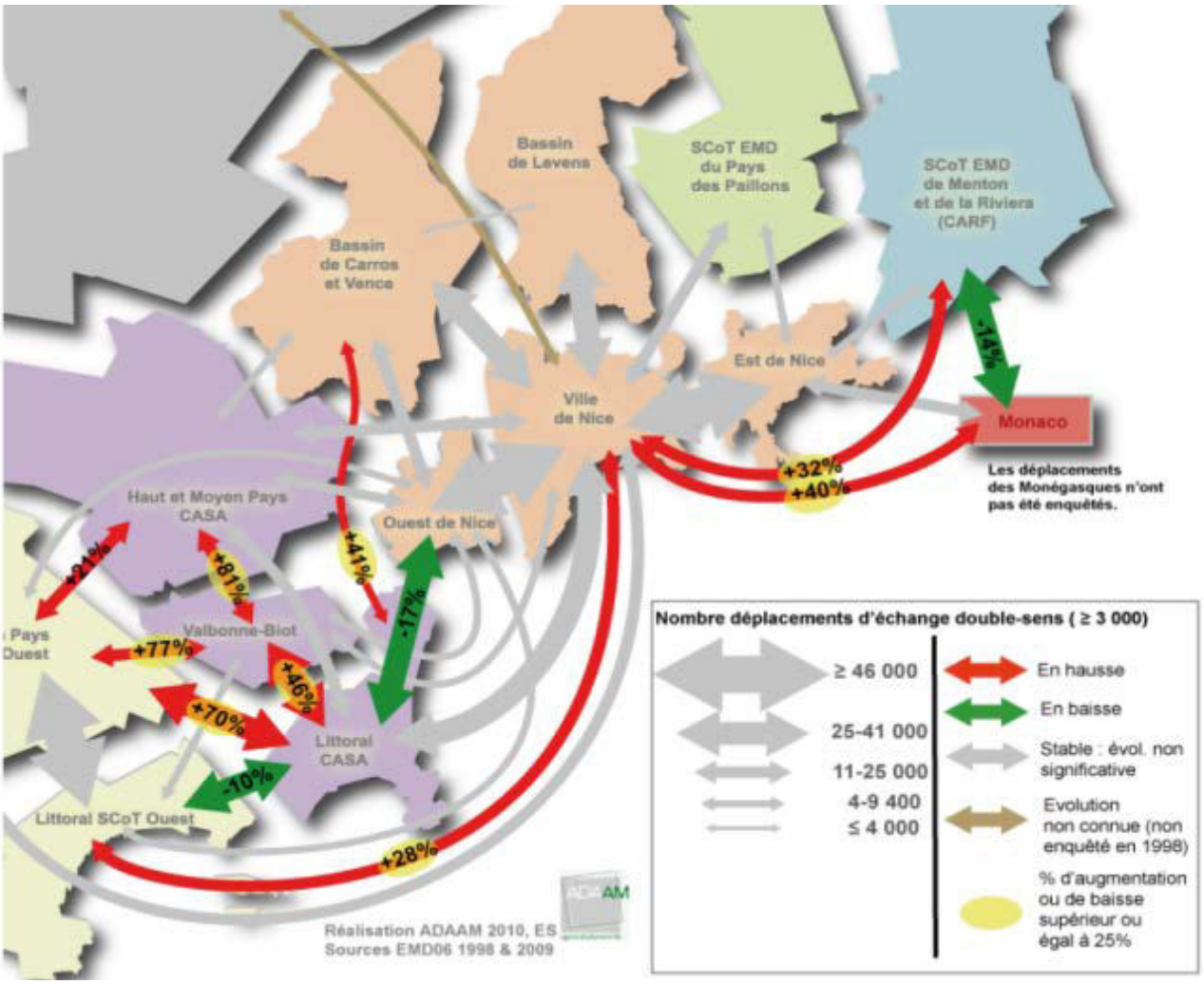
La marche à pied est un mode omniprésent sur la Métropole, si certaines communes du Littoral ont une part modale très développée pour ce mode, d'autres semblent au contraire le limiter. Les communes du Moyen-Pays affichent dans peu de cas une part modale supérieure à 25%. Ce constat est lié à la forme d'urbanisme « étalée » autour des cœurs de village qui s'y est développée. En effet la répartition des ménages sans voiture a mis en évidence des contrastes importants au sein des communes, entre les centres et les secteurs alentours. La marche à pied sur ces communes apparait comme un mode adapté uniquement aux cœurs de village, or ces espaces ne peuvent accueillir qu'une population limitée. L'urbanisation, le manque d'espace piétons (absence de trottoirs ou de raccourcis), d'activités de proximités (commerces, loisirs, etc.) sont des facteurs qui limitent la marche à pied sur ces communes.

La Métropole a entamé une politique forte afin de développer une mobilité durable. Les premiers effets se ressentent à travers les statistiques de l'EMD 2009, notamment sur Nice même. Ces efforts se poursuivent à travers les projets de tramway, de services tels que Vélobleu et d'autres initiatives sur le Littoral.

5.1.3.4. L'EVOLUTION DES DEPLACEMENTS SUR LES DIX DERNIERES ANNEES

Les EMD réalisées en 1998 et 2009 permettent d'évaluer les grandes évolutions de déplacements sur le Littoral.

Carte 58 : Evolution des déplacements 1998 et 2009



Source : ADAAM

Les échanges de la Métropole (Moyen-Pays et Littoral) avec l'est (Monaco, Menton) se sont renforcés en 10 ans, , alors qu'à l'intérieur de la Métropole, les échanges sont restés globalement stables, voire ont légèrement diminué (-8 %, source ADAAM).

Cette tendance est inégale selon les différents secteurs de la Métropole. En effet, sur la ville de Nice les échanges augmentent fortement avec l'est vers Menton et la Riviera (+32%) et surtout vers le territoire monégasque (+40%). A l'ouest seuls les échanges avec les secteurs de Cannes et Mandelieu-la-Napoule ont augmenté (+28%).

Sur la partie ouest du littoral métropolitain (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var) les échanges sont restés stables vers la Métropole, avec une dominance des flux vers Nice, la seule évolution notable est une baisse de 17% des échanges avec le Littoral de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis), de Villeneuve-Loubet à Antibes. A l'est du Littoral, de Saint-Jean-Cap-Ferrat à La Trinité et Cap-d'Ail, les échanges se sont maintenus avec l'ensemble des territoires alentours. Le flux dominant d'échange se fait avec Nice même.
Sur le Moyen-Pays, à l'ouest les bassins de vie de Carros et Vence ont vu les flux avec le Littoral de la CASA augmenter de 41%, le flux principal d'échange se maintient avec Nice. A l'est, le bassin de Levens maintient également ses échanges avec Nice.

Les évolutions de déplacements entre 1998 et 2009 indiquent un renforcement des échanges entre le Littoral et le reste des Alpes-Maritimes. Nice apparait clairement comme la principale zone d'attraction et d'émission des déplacements, en particulier au sein de la Métropole.
L'ouest du Moyen-Pays est perméable aux échanges avec l'ouest des Alpes-Maritimes, notamment la CASA, tandis que l'est semble se limiter aux échanges avec Nice.

5.1.3.5. LES FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

La commune de Nice concentre la majorité de la population de la Métropole NCA, ainsi qu'une large partie des emplois (environ 70% des emplois de la Métropole[48]).
Les flux domicile-travail internes aux communes sont liés à deux facteurs :

- le nombre d'emplois sur la commune ;
- le nombre d'habitants sur la commune.

Les principaux flux Domicile-Travail internes aux communes sont cités dans le tableau ci-après. Nice concentre logiquement une large majorité des flux, avec 101'000 déplacements, les autres communes du Littoral à concentrer un flux internes importants sont : Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, La Trinité, Villefranche-sur-Mer et Beaulieu-sur-Mer.
Sur le Moyen-Pays, Vence et Carros constituent les principales communes avec un flux interne important (entre 2 500 et 3 000 déplacements par jour). La Gaude et Levens complètent ce palmarès avec des flux entre 600 et 750 déplacements.
Saint-Etienne-de-Tinée est la seule commune du Haut-Pays à concentrer un flux de déplacements domicile-travail supérieur à 500. Cette commune possède près d'un quart des emplois du Haut-Pays.

[48] *Source : modèle des Alpes-Maritimes, 2009*

Tableau 79 : Principaux flux domicile-travail internes aux communes sur la Métropole NCA

Commune de résidence	Commune de travail	Flux	Part des transports en commun en %
Nice	Nice	100 994	22.2
Cagnes-sur-Mer	Cagnes-sur-Mer	6 492	4.2
Saint-Laurent-du-Var	Saint-Laurent-du-Var	4 579	6.9
Vence	Vence	3 060	3.0
Carros	Carros	2 450	8.0
La Trinité	La Trinité	1 121	4.5
Villefranche-sur-Mer	Villefranche-sur-Mer	740	4.9
La Gaude	La Gaude	730	2.8
Beaulieu-sur-Mer	Beaulieu-sur-Mer	664	1.8
Levens	Levens	609	2.6
Saint-Étienne-de-Tinée	Saint-Étienne-de-Tinée	550	2.2
Total de ceux qui travaillent dans leur commune		128 721	18.3

Source : INSEE 2010

Seule la commune de Nice présente une part modale (plus de 22%) TC importante sur ces flux internes. Saint-Laurent-du-Var se place en seconde position en termes d'utilisation des TC avec une part modale proche de 7%.

Si Nice présente une répartition modale favorable aux transports collectifs pour les déplacements internes, ce constat ne s'applique à aucune autre commune de la bande littorale.
En termes de flux d'échange, la commune de Nice tend également à concentrer une large part des flux à destination (près de 41%). Près de 29% des flux d'échange se font sur des volumes inférieurs à 500 déplacements par jour (deux sens confondus).

Parmi les flux supérieurs à 500 déplacements par jour :
- 63% des flux se font en interne Littoral ;
- près de 37% des flux d'échanges se font entre le Littoral et le Moyen-Pays, dont 65% sont orientés vers le Littoral.

La part des transports en commun sur les flux d'échange révèle une utilisation importante du réseau, notamment ferroviaire, entre certaines communes :
- Entre Nice, Beaulieu-sur-Mer et Saint-Jean-Cap-Ferrat : la part modale TC dépasse les 24% (soit un volume de déplacements TC de l'ordre de 330) ;
- Entre Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer : la part modale TC varie entre 12% et 14%, soit près de 1'900 déplacements TC ;
- Concernant les échanges entre le Littoral et le Moyen-Pays, le nombre de déplacements TC est de l'ordre de 1'170, soit une part modale TC de 9%.

Tableau 80 : Principaux flux domicile-travail d'échange des communes sur la Métropole NC

Commune A	Commune B	Résidents commune A et travaillent commune B	Résidents commune B et travaillent commune A	Somme des mouvements {A=>B} + {B=>A}	Part des transports en commun en %
Saint-Laurent-du-Var	Nice	4 300	3 345	7 645	14.6
Cagnes-sur-Mer	Nice	4 578	1 703	6 281	12.4
Nice	Carros	2 360	1 362	3 722	12.8
La Trinité	Nice	2 162	893	3 055	15.4
Cagnes-sur-Mer	Saint-Laurent-du-Var	1 576	835	2 410	7.8
Vence	Nice	1 188	283	1 471	8.5
Saint-André-de-la-Roche	Nice	1 121	331	1 452	11.8
Nice	Villefranche-sur-Mer	692	632	1 324	17.7
Tourrette-Levens	Nice	1 058	117	1 174	10.6
La Gaude	Nice	871	205	1 076	5.1
Vence	Cagnes-sur-Mer	720	248	968	6.8
Colomars	Nice	803	119	922	5.4
Saint-Laurent-du-Var	Carros	635	216	851	4.3
Levens	Nice	772	41	813	8.3
Cagnes-sur-Mer	Carros	586	132	718	4.4
Nice	Beaulieu-sur-Mer	427	228	655	27.6
Nice	Saint-Jean-Cap-Ferrat	456	156	611	24.2
Aspremont	Nice	543	50	594	4.1
Gattières	Nice	450	70	520	3.9
Falicon	Nice	473	41	515	6.3
Saint-Martin-du-Var	Nice	425	77	502	11.6
Autres flux inférieurs à 500		10 565	3 091	13 656	5.5
Ensemble des flux entre communes de NCA		36 762	14 174	50 935	10.2

Source : INSEE 2010

Les échanges avec l'extérieur

L'A8, qui traverse la Métropole, est un axe privilégié d'échange avec le reste des Alpes-Maritimes, mais aussi avec le reste de la France et un accès vers l'Italie.

Les principaux flux de déplacements avec l'extérieur de la Métropole se font depuis Nice, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Vence, Carros et La Trinité. Deux tendances se dégagent :

- Depuis les communes les plus densément peuplées du Littoral, dont l'accès aux axes structurants et notamment l'A8 permet de rejoindre rapidement les secteurs de Monaco, Cannes, Antibes, etc.
- Depuis les communes du Moyen-Pays limitrophes du reste du département des Alpes-Maritimes, qui permet un accès via des axes secondaires.

Certains flux s'accompagnent d'un usage des TC particulièrement développé (Nice-Monaco ou Nice-Cannes par exemple) qui atteignent plus de 30%, voire 40% de part modale TC grâce au train.

Ainsi, la majorité des flux domicile-travail se concentre sur le Littoral d'est en ouest.
Les déplacements nord-sud ressortent également dans les flux domicile-travail à travers les relations entre résidents du Moyen-Pays et les emplois du Littoral.

Les parts modales des transports en commun sur certains flux d'échange démontrent le formidable potentiel de ce mode pour des déplacements pendulaires. Le train représente un enjeu fondamental pour ces déplacements, en particulier dans les échanges entre la Métropole et les pôles du littoral des Alpes Maritimes (Cannes, Monaco, Menton, etc.).

Tableau 81 : Principaux flux domicile-travail avec l'extérieur

Commune A	Commune B	Résident dans la commune A et travaillent dans la commune B	Résident dans la commune B et travaillent dans la commune A	Somme des mouvements {A=>B} + {B=>A}	Part des transports en commun
Nice	MONACO	6 620	-	6 620	41.7
Antibes	Nice	2 332	2 062	4 394	18.7
Villeneuve-Loubet	Nice	1 522	880	2 402	9.1
Nice	Cannes	1 327	776	2 102	32.0
Contes	Nice	1 347	397	1 744	6.6
Cap-d'Ail	MONACO	1 566	-	1 566	11.8
Cagnes-sur-Mer	Villeneuve-Loubet	868	696	1 564	8.2
Cagnes-sur-Mer	Antibes	1 026	489	1 515	9.8
Nice	Valbonne	1 124	316	1 440	21.2
Grasse	Nice	899	380	1 278	10.3
Vallauris	Nice	717	455	1 173	14.0
Drap	Nice	690	306	997	18.6
Nice	Menton	562	374	935	31.3
Saint-Laurent-du-Var	Antibes	500	415	914	11.2
Saint-Laurent-du-Var	Villeneuve-Loubet	396	379	775	4.2
Biot	Nice	436	317	754	18.8
Mougins	Nice	421	326	747	9.9
Le Cannet	Nice	556	172	728	9.1
La Colle-sur-Loup	Nice	600	97	697	4.6
Cagnes-sur-Mer	Cannes	399	200	599	20.3
Beausoleil	Nice	295	285	581	32.5
Mandelieu-la-Napoule	Nice	328	205	533	11.9
La Colle-sur-Loup	Cagnes-sur-Mer	304	216	520	3.4
Nice	Roquebrune-Cap-Martin	288	221	508	24.3
Ensemble des flux supérieurs à 500		**25 124**	**9 962**	**35 086**	**20.2**
Autres flux inférieurs à 500		**28 625**	**5 427**	**34 052**	**12.2**
Ensemble des flux avec l'extérieur de NCA		**53 749**	**15 389**	**69 138**	**16.3**
dont flux vers Monaco		*11 386*	-	*11 386*	*32.3*
dont total des flux vers l'étranger		*11 571*	-	*11 571*	*32.3*

Source : INSEE 2010

5.1.4. L'OFFRE DE MOBILITES DE LA METROPOLE

5.1.4.1. UN RESEAU ROUTIER DIVERSIFIE ET SATURE

Le réseau routier actuel de la Métropole NCA a été largement forgé par son contexte topographique et son développement socio-économique. Tout comme le territoire, le réseau routier présente des différences de densité importantes :

- Le Littoral est composé de plusieurs « types » de routes :
  - Un réseau structurant d'est en ouest, avec du nord au sud :
    - L'A8 qui relie la Métropole à la côte méditerranéenne italienne à l'est et à Toulon (via l'A50), Marseille et Aix en Provence. Les diffuseurs à l'est, au nord, et à l'ouest, permettent d'accéder à la ville par différentes pénétrantes (M2204 et voie Mathis, boulevard Gorbella, M6202 et la voie Mathis ou la Promenade des Anglais), la topographie entre ces derniers rend difficile, voire impossible d'autres liens avec l'agglomération niçoise ;
    - La voie Mathis, qui permet la traversée de l'agglomération niçoise, en reliant les principales voies métropolitaines sur le Littoral (M6098, M2204, M6007 et M6202) ;
    - La M6007 et la M6098, à l'est, parallèles à l'A8 qui permettent d'accéder aux communes littorales, jusqu'à la principauté monégasque ;
    - La M6098 à l'ouest qui longe la côte parallèlement à l'A8, jusqu'à Antibes et Cannes (la M6007 permet également le lien entre Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet) dont la portion sur la Ville de Nice constitue la Promenade des Anglais ;
    - Enfin la M6202 et M6202bis, lien privilégiés entre le Littoral et l'ensemble de la Plaine du Var.
  - Un réseau secondaire, majoritairement orienté selon des axes nord-sud : ce réseau, dont la forme est contrainte par la topographie, permet le rabattement sur le réseau structurant .
  - Un réseau tertiaire, de desserte, sinueux, développé entre le réseau secondaire et les zones urbanisées.
- Le réseau du Moyen-Pays est composé de routes métropolitaines permettant surtout d'accéder à l'ouest des Alpes-Maritimes. Les liaisons avec l'est se font par le Littoral.
- Le réseau du Haut-Pays est dessiné par les deux vallées, avec des accès difficiles vers le reste des Alpes-Maritimes, de la France et de l'Italie. Le principal axe d'accès est donc la M6202 qui fait le lien avec la plaine du Var.

Des projets pour fluidifier le trafic

Le tronçon le plus fréquenté des autoroutes concédées de France, avec 140'000 véhicules TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Saint-Augustin est aujourd'hui mis à deux fois trois voies entre le Viaduc du Var et la sortie Nice Saint-Augustin afin de fluidifier et de sécuriser le trafic.

En parallèle, des projets visent à améliorer les échanges entre l'A8 et le réseau métropolitain :

- Diffuseur de Nice Promenade des Anglais ;
- Diffuseur de Nice Saint-Augustin.
- Raccordement de l'A8 avec la voie Mathis

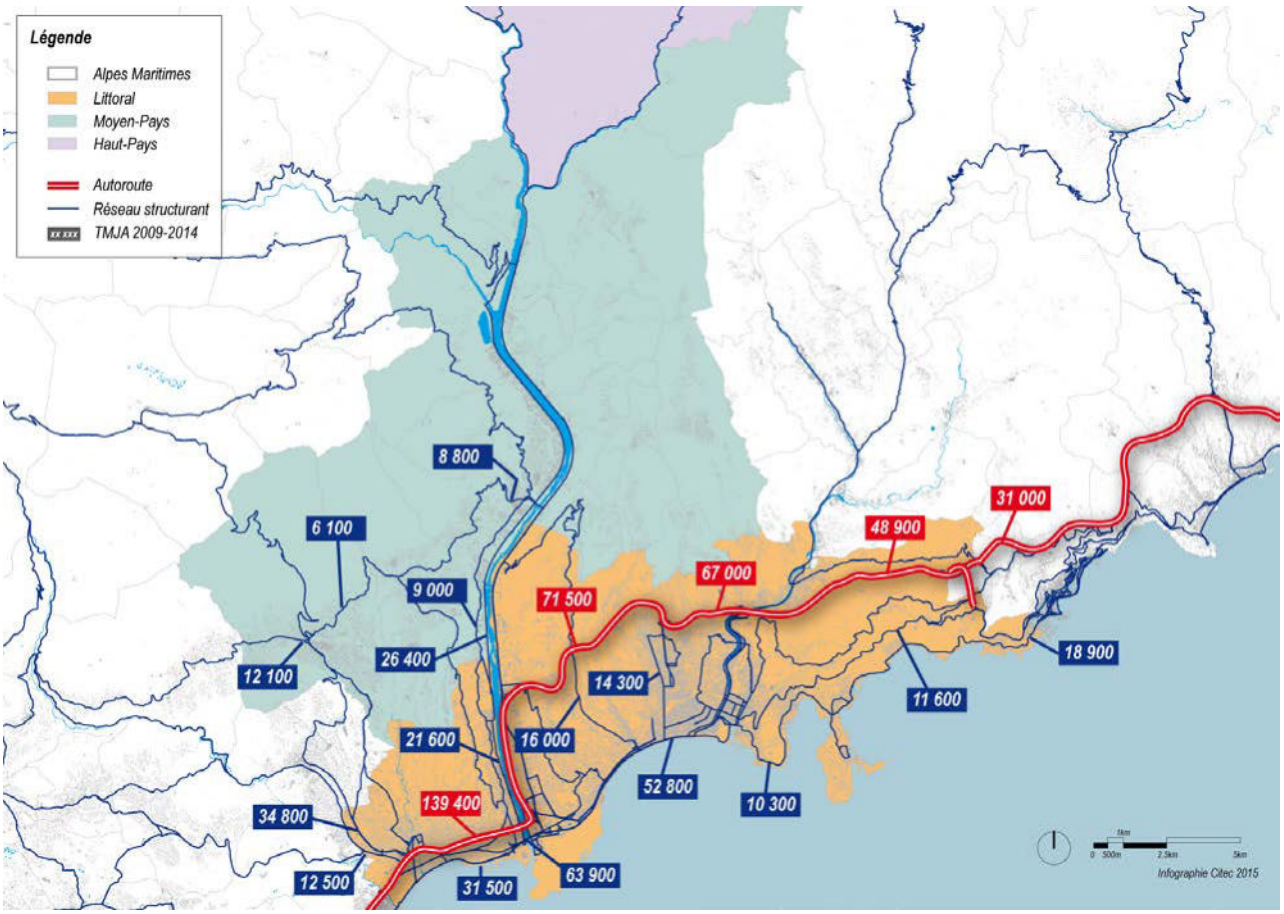
Les impacts de ces réaménagements permettront de mieux desservir le centre-ville, l'aéroportle centre administratif départemental des Alpes-Maritimes (CADAM) mais également la plaine du Var, secteur en projet.

Par ailleurs, le projet de demi-diffuseur RM202 bis au niveau de la zone de la Baronne permettront de relier la future plateforme agro-alimentaire.

En 2012, la mise en service de la bretelle entre l'A8 et la M6202bis répondait à la même volonté de fluidifier le trafic sur l'ouest niçois.
Une étude de faisabilité est prévue pour la réouverture de la bretelle de Beausoleil pour réduire les difficultés de circulation aux heures de pointe entre Nice et Monaco.

La carte suivante illustre les données de trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur le réseau. Les volumes sur l'A8 sont certes les plus importants, mais le trafic sur la Voie Mathis et sur la Promenade des Anglais sont particulièrement élevés (de l'ordre de 40 000 à 50 000 véh/jour). Ces chiffres sont susceptibles d'évoluer au regard des futurs projets d'aménagement (commerciaux notamment) dans la Plaine du Var.

Carte 59 : Réseau routier structurant de la Métropole NCA- Littoral et Moyen-Pays



Source : Infographie Citec

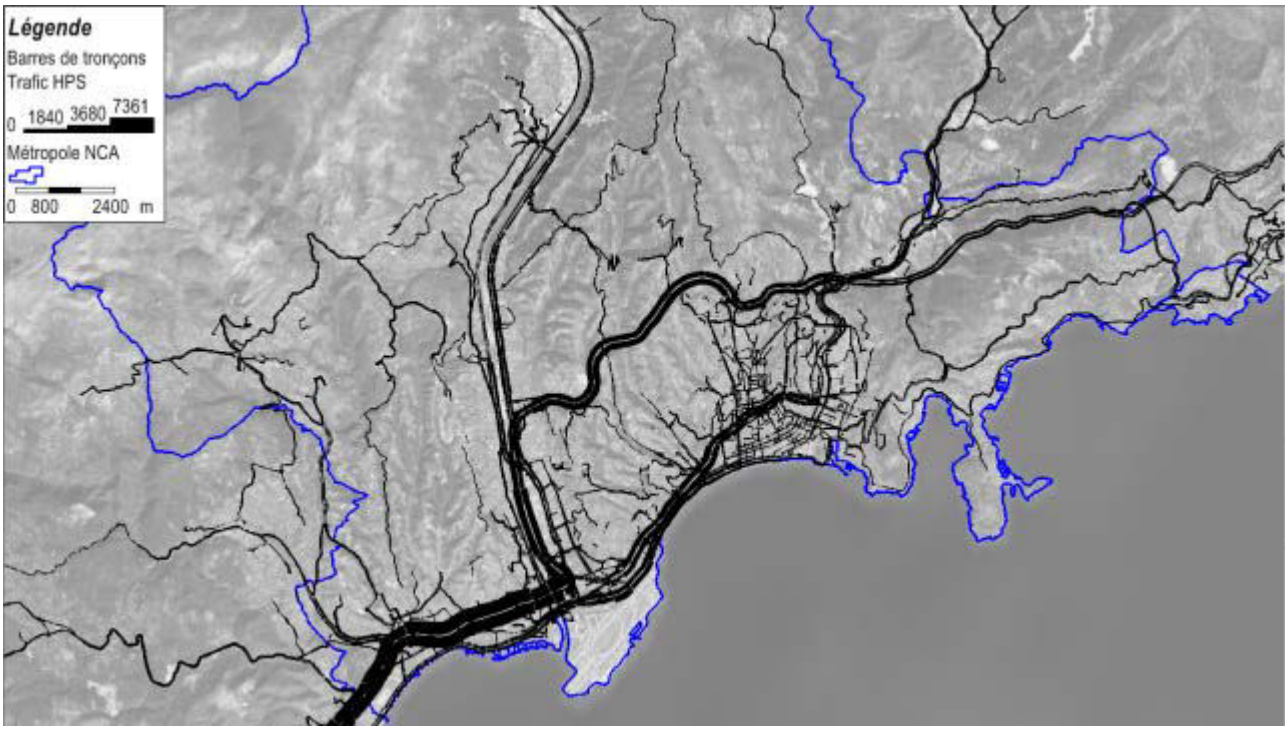
Le réseau du Littoral répond à un besoin dominant de déplacements et d'échanges entre l'est et l'ouest. Si plusieurs axes structurants sont recensés selon cette logique, les liens entre ceux-ci sont limités. Les projets actuels visent à améliorer ces liaisons de manière à fluidifier le trafic.
Enfin les réseaux secondaire et tertiaire sont orientés vers les voies les plus capacitaires, à défaut, parfois, d'offrir une continuité sur les secteurs collinaires.

Un niveau de trafic élevé

Le trafic de la Métropole se concentre sur les axes structurants du Littoral.
Avec des trafics de l'ordre de 67'000 véhicules par jour (Trafic Moyen Journalier Annuel) entre Nice nord et Nice est, de 72'000 véhicules sur la section entre Saint-Isidore et Nice Nord et de 136'000 véhicules entre Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var, l'A8 est le principal axe d'échange et de transit de la Métropole.

L'autoroute fait office de périphérique de contournement de l'agglomération niçoise, tandis que les axes proches de la côte (voie Mathis et Promenade des Anglais) permettent au trafic en lien avec la ville de Nice de rejoindre l'A8.

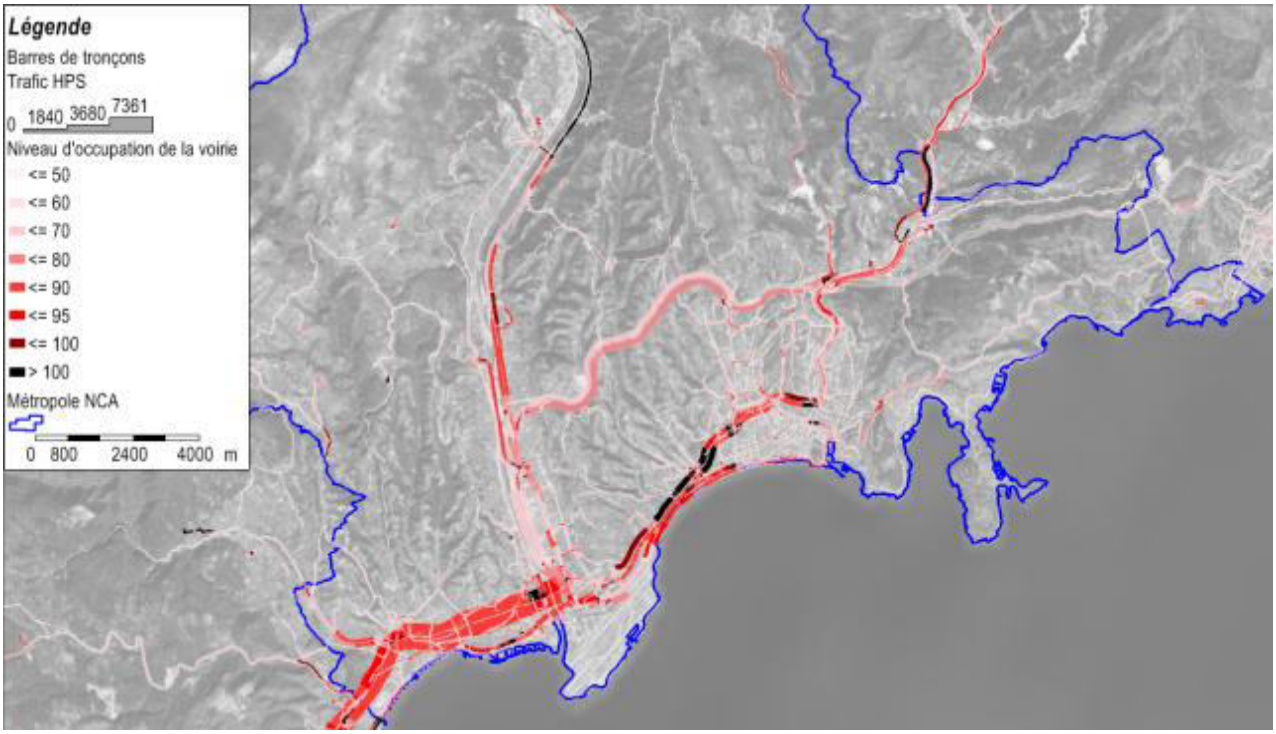
Carte 60 : Trafic en heure de pointe du soir



Source : Modèle horizon 2009

Les axes les plus fréquentés sont aussi les plus contraints de la Métropole. En heure de pointe, l'A8 présente un niveau d'occupation proche de la saturation en section. Sur les bretelles la saturation est atteinte pour la majorité des diffuseurs.
Sur les voies urbaines (voie Mathis et Promenade des Anglais) la situation est équivalente. Le trafic en lien avec la ville de Nice se condense sur ces axes afin de rejoindre l'A8.
Les accès aux axes principaux présentent également un niveau de saturation important, pouvant engendrer des remontées de file et étendre les phénomènes de saturation sur des axes secondaires.

Carte 61 : Occupation du réseau routier en heure de pointe du soir



Source : Modèle horizon 2009

Entre 2000 et 2014, le volume des encombrements générés sur l'A8 a été multiplié par cinq.

Tableau 82 : Evolution de la saturation sur l'A8

Année	2000	2009	2014
Encombrement (h x km)	5'054	11'751	27'564
Evolution par rapport à 2000	-	+132%	+445%

Source : Observatoire des Déplacements des Alpes-Maritimes, complété avec les données Vinci Autoroutes

Ce constat amène la question du report de trafic, notamment en cas d'évènements ou d'accidents sur le réseau. A titre d'exemple : dans l'hypothèse d'un accident sur l'A8 au niveau de Saint-Laurent-du-Var dans le sens « est – ouest », la circulation sur l'ensemble de l'A8 en amont sera impactée, mais la Promenade des Anglais et la voir Mathis seront également impactées.
L'absence d'axes parallèles limite le report, notamment pour les trafics de transit ou d'échanges avec l'extérieur de la Métropole.

Le niveau de saturation du réseau et le nombre réduit d'axes structurants sur la Métropole limite les possibilités de report en cas d'évènements sur le réseau routier.

Cette réalité milite également en faveur du renforcement des transports collectifs d'est en ouest : d'une part l'offre TER pour des trajets Sophia-Antipolis – Nice ou encore Antibes – Nice, et d'autre part l'offre TC urbaine, qui assure à l'usager la continuité du trajet après le réseau TER.
Il convient également d'ajouter que le secteur du transport de marchandises génère non seulement des flux d'échanges et de transit importants mais pose également la question de livraisons en ville, et impacte donc fortement le trafic routier sur la Métropole.

L'organisation et la définition d'une politique cohérente de ces flux semble ainsi indispensable pour répondre à l'enjeu de la saturation du réseau routier, en lien, par exemple, avec le développement du fret ferroviaire.

En conclusion, malgré des axes structurants capacitaires et des projets d'amélioration, le réseau routier de la Métropole souffre de phénomènes de saturation quotidiennement.
Plus contraignant encore, le moindre incident entraine une paralysie étendue du fait de cette congestion.

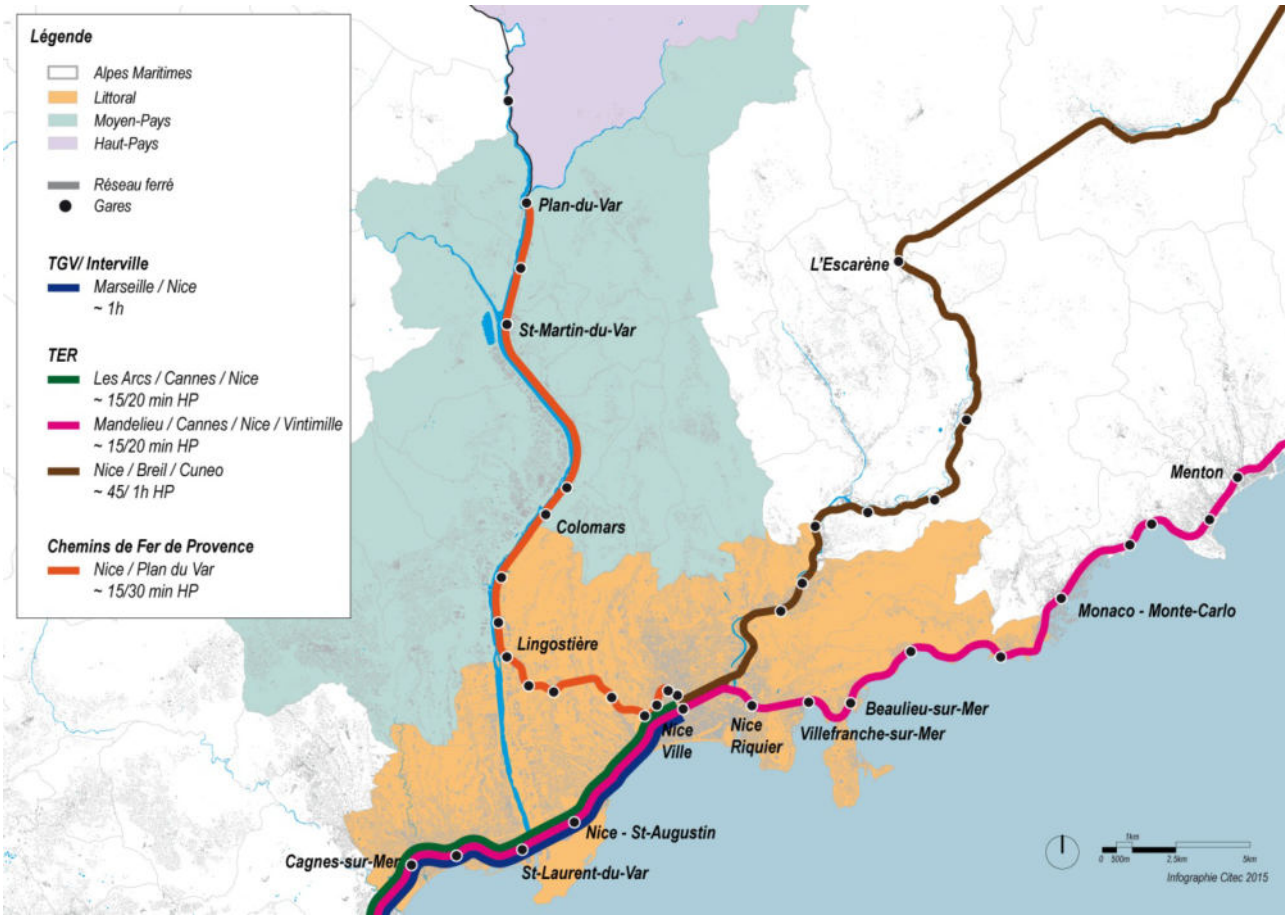
5.1.4.2. L'OFFRE FERROVIAIRE

Le département des Alpes-Maritimes est parcouru par un réseau ferroviaire dont l'exploitation est concentrée sur la bande littorale. La Métropole, Nice et la gare de Nice-Ville constituent un chainon structurant de la desserte ferrée sur la côte. Le réseau TER permet de relier les principales villes entre Fréjus et Vintimille sur la côte mais également jusqu'à Cuneo via Breil et Tende. Les Intervilles (TER à grand parcours), Intercités et TGV assurent la desserte depuis Marseille et Toulon jusqu'à Nice.

Le réseau de Transport Express Régional (TER) azuréen représente 50% de l'ensemble de la fréquentation en PACA et constitue le second réseau de France après l'Ile de France. La section entre Nice et Monaco est la plus chargée de la région PACA.
Il n'existe pas à l'heure actuelle de ligne à grande vitesse (LGV) entre Marseille et Nice, à titre d'exemple, en TGV, un trajet Lyon Marseille dure environ 1h40 tandis que le trajet Marseille Nice dure 2h30. Ce constat, ainsi que la saturation de l'offre TER actuelle sur la Métropole est au centre des projets en cours sur le territoire.

Sur la Métropole le réseau TER s'organise donc autour d'un axe structurant d'est en ouest et de deux axes du nord au sud, le premier vers l'Escarène, le second vers Plan-du-Var.

Carte 62 : Réseau ferré sur le Littoral et le Moyen-Pays



Source : Infographie Citec 2015

La ligne littorale

Une offre TER consistante est offerte aux usagers sur l'axe Cannes – Nice avec la superposition de deux lignes et quatre TER par heure et par sens.

L'axe Nice – Menton – Vintimille est desservi par une seule ligne, cadencée à quatre TER par heure.

Les principales gares desservies sur la côte sont, par fréquentation décroissante :

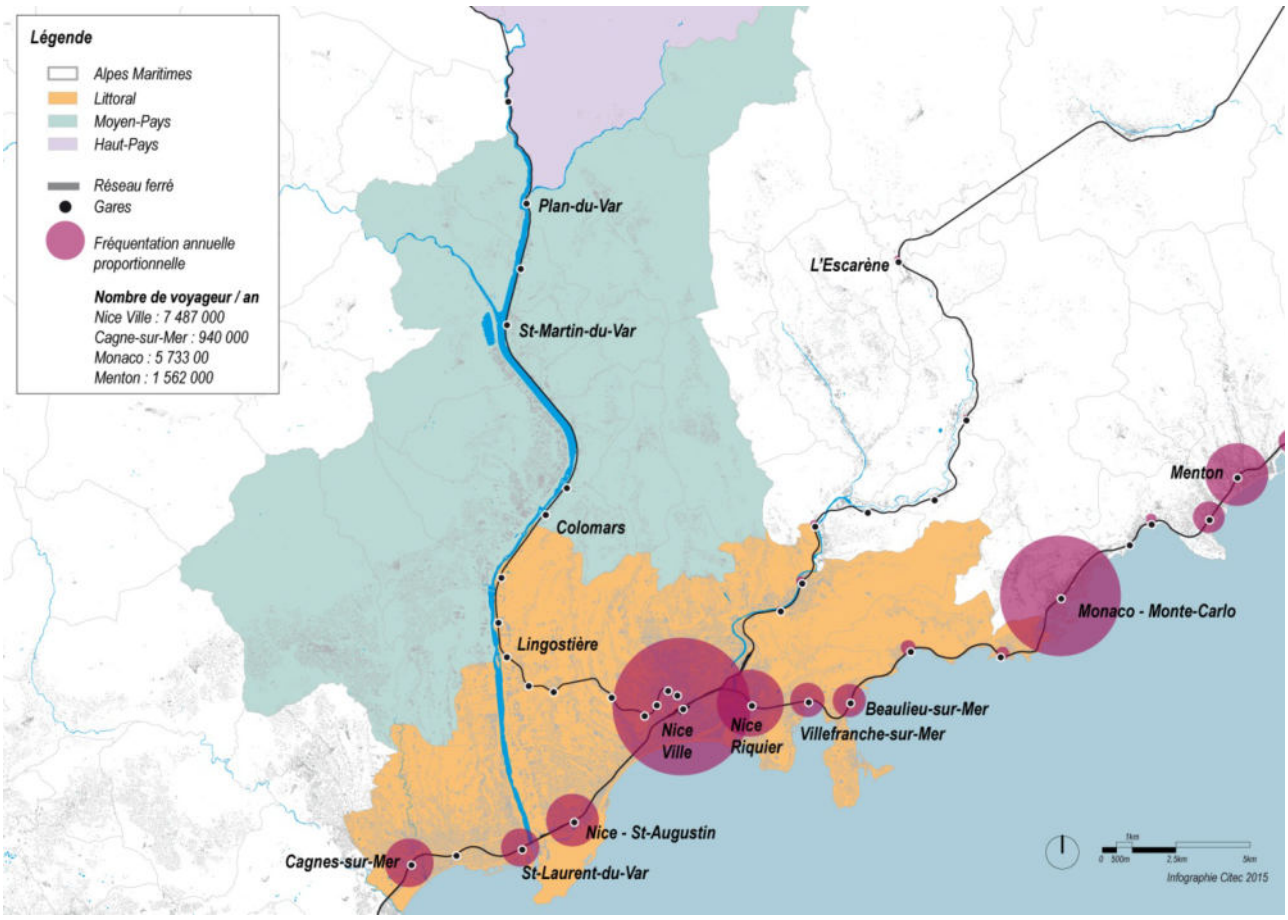
- Nice-ville ;
- Monaco ;
- Cannes.

Les gares régionales, présentant une fréquentation moindre mais non négligeable, sont :

- Antibes, Menton, Nice-Riquier, Cagnes-sur-Mer, Nice Saint-Augustin.

Sur la Métropole la gare de Nice-ville est sans conteste la plus importante avec près de 7,5 millions de voyageurs par an. Les gares de Nice-Riquier et Nice-Saint-Augustin se placent en deuxième et troisième position des gares les plus fréquentées de la Métropole.

Carte 63 : Fréquentations annuelles des gares littorales



Source : Infographie Citec 2015

La principale entrave à la performance de la ligne littorale actuelle est sa fiabilité : les retards et la suppression de certains trains sont des dysfonctionnements récurrents.

Les fréquentations des gares du Littoral de la Métropole sont données ci-dessous.

Tableau 83 : Fréquentations des gares du Littoral (2014)

Gare	Fréquentation annuelle (voyageurs)	Fréquentation journalière (voyageurs)
Nice Ville	7 487 483	20 700
Nice Riquier	1 784 574	4 900
Nice Saint-Augustin	1 089 635	3 000
Cagnes-sur-Mer	939 776	2 600
Saint-Laurent-du-Var	578 294	1 600
Villefranche-sur-Mer	463 188	1 300
Beaulieu-sur-Mer	434 767	1 200
Le Cros-de-Cagnes	166 660	500
Eze	87 755	200
Cap d'Ail	67 152	200
La Trinité - Victor	31 011	100
L'Ariane - La Trinité	10 079	30
Nice St Roch	8 762	30

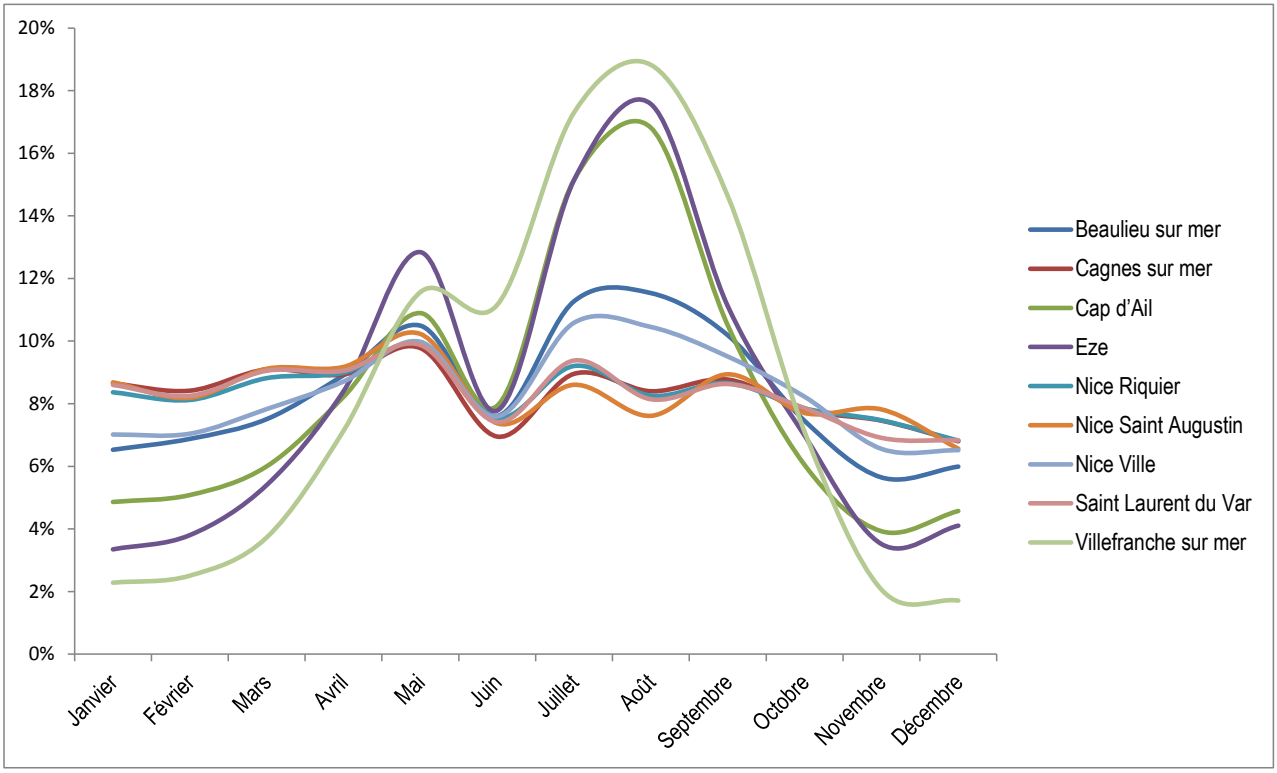
Le succès de la ligne littorale est lié à sa situation idéale au sein du tissu urbain des Alpes-Maritimes. L'offre sur cet axe est aujourd'hui limitée par la juxtaposition des différentes lignes nationales (18 aller-retours par jour), régionales (80 TER par jour sur la portion Cannes – Nice) et de fret. La SNCF prévoit également une multiplication par 2,5 de la fréquentation de ces lignes sur la période 2014 – 2040, ce qui représente 1,45 millions de voyageurs.

L'infrastructure du réseau ferré (deux voies au niveau de Nice) est aujourd'hui un point crucial dans le renforcement de l'offre ferroviaire.

Une demande variable

Au cours de l'année ces fréquentations évoluent peu sur les gares de la Métropole, exceptée pour les gares de Villefranche-sur-Mer, Cap-d'Ail et Eze pendant la période estivale.
Ce phénomène est étroitement lié avec la présence de navires de croisière pendant cette période.

Graphique 74 : Répartition de la fréquentation annuelle des gares selon les mois



Source : SNCF

L'axe Nice – Breil

L'axe Nice – La Trinité – Drap présente une desserte plus faible, avec un cadencement à trois trains par heure en heure de pointe (deux dans le sens de la pointe). La voie a été renouvelée sur la période 2010-2011 afin d'augmenter la vitesse moyenne à 80km/h (contre 70 km/h). Un cadencement au quart d'heure est envisagé sur une partie de la ligne afin de renforcer l'offre entre l'est niçois et La Trinité.

L'axe Nice – La Plaine du Var – Digne

Enfin, la plaine du Var est desservie par la ligne Nice-Digne. Depuis début 2007 l'Etat a concédé au Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur cette ligne, et ce jusqu'en 2071.
La ligne des « Chemins de fer de Provence » est constituée d'une voie unique d'environ 151 kilomètres. Aujourd'hui exploitée dans le cadre d'une Délégation de Service Public, la ligne se caractérise par une dizaine d'arrêts en gare et 30 arrêts des dans haltes. Elle comporte deux tronçons bien distincts :

- Nice – Plan du Var : qui condense la majorité des passagers de la ligne et propose près de cinq train par heure en période de pointe, ce tronçon est dédié à une utilisation pendulaire des salariés et des scolaires. Cependant la vétusté du matériel roulant et sa capacité limitée sont un frein au succès de cet axe. ;
- Plan du Var – Digne : qui est dédiée à des usages touristiques ou occasionnels.

Des projets d'envergure

Le renforcement de l'offre ferroviaire sur le littoral PACA fait l'objet d'études à différents horizons, depuis la gare de Marseille Saint-Charles jusqu'à la frontière italienne. Découpé selon trois « priorités », le projet de Ligne Nouvelle vise à améliorer progressivement les deux axes qui font aujourd'hui défaut au réseau ferré littoral :

- Les temps de parcours : proposer une offre plus rapide, notamment au niveau des services nationaux permettra au littoral azuréen et donc à la Métropole de renforcer les échanges avec les grandes agglomérations françaises. De plus la création de nouvelles voies et le renforcement des infrastructures permettront de limiter les perturbations en cas de pannes ou d'accidents.
- La capacité : aujourd'hui saturés, les services TER ne suffisent plus pour répondre à la demande croissante sur le réseau. Dans un contexte d'évolution croissante des échanges avec l'est et l'ouest, de saturation du réseau routier et d'augmentation des coûts du carburant, le mode ferroviaire d'impose comme la solution de transport alternative à la voiture pour les moyennes et grandes distances. A 2020, 180 TER par jour sont prévus sur la gare de Nice Ville.

Le projet d'amélioration du réseau lié au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) (ex LGV PACA) prévoit la réalisation d'une « boucle ferroviaire » entre Nice et Cannes. Ces objectifs ont été classés « Priorité1 », qui correspond à une réalisation d'ici à 2030.

Ce projet se caractérise par plusieurs éléments forts :

- La création de près de 24 kilomètres de ligne nouvelle entre Grasse et Nice Saint-Augustin, qui viendront compléter la voie littorale actuelle ;
- Le nœud ferroviaire de Nice ;
- Le nœud ferroviaire de Marseille ;
- La création d'une nouvelle gare « Ouest Alpes-Maritimes »qui assurera la desserte d'une zone d'emploi majeure.
- L'amélioration de l'accessibilité, de l'intermodalité et de l'insertion urbaine des gares de Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var.

Carte 64 : Projet de Ligne Nouvelle

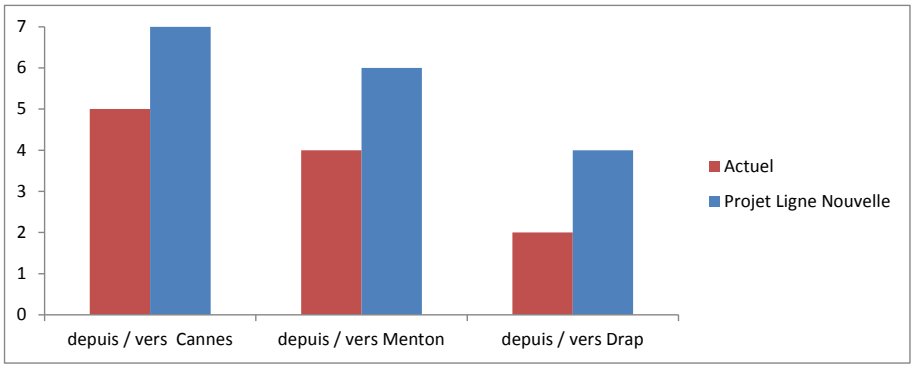


Source : lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Les améliorations attendues en termes de fréquence sur les axes ferroviaires en lien avec Nice sont décrits dans la figure suivante :

- Les temps de parcours : il s'agira à la fois d'une amélioration des temps de parcours existants mais également d'une meilleure capacité de récupération après un incident. La fiabilité des liaisons TER sera donc largement améliorée. Enfin les liaisons avec les autres pôles régionaux et nationaux seront bien plus performantes.
- Les fréquences sur les axes ferroviaires en lien avec Nice : la cadence entre Nice et Drap devrait doubler tandis qu'entre Cannes (depuis Mandelieu) et Nice elle devrait augmenter de 40%, enfin entre Nice et Menton la cadence devrait être améliorée de 50%. Outre une meilleure offre pour les usagers, c'est aussi la capacité de desserte qui augmentera fortement.

Graphique 75 : Train par heure en lien avec Nice



Source : lignenouvelle-provencecotedazur.fr

En parallèle le matériel roulant est également renouvelé, à titre d'exemple en 2015 le conseil régional a acquis de nouvelles rames (16 rames dont 12 pour le réseau des Alpes-Maritimes) avec une capacité de 950 passagers par rame, soit une augmentation de 30% par rapport à l'actuel.

Afin d'accompagner le développement de l'offre ferroviaire mais également des transports collectifs urbains, la gare de Nice Ville a vocation à devenir un Pôle d'Echange Multimodal (PEM). En prévision des 11 millions de voyageurs attendus en 2020 (soit 45% de plus qu'en 2014), le parvis de la gare a été réaménagé en 2013 afin de faciliter les cheminements piétons. Les espaces de stationnement ont également été revisités. L'intérieur de la gare est également concerné avec l'intégration de nouveaux services, d'espaces repensés pour favoriser l'ensemble des déplacements (piétons, PMR, etc.).

En parallèle de ce projet structurant pour l'ensemble de la Côte d'Azur, la ligne des Chemins de fer de Provence est également sujette à un projet de modernisation.

Ce projet, en deux phases, prévoit dans un premier temps (d'ici à 2022) le cadencement au quart d'heure de la ligne entre Nice et Colomars et à 30 minutes jusqu'à Plan-du-Var, tout en améliorant l'intermodalité et l'accessibilité aux différentes gares desservies.

La seconde phase du projet visera à électrifier la ligne et à acheter un matériel roulant électrique.

Par ce projet, l'objectif est de faire de la ligne des Chemins de fer de Provence un axe structurant de la desserte TC sur la Métropole, en particulier entre Nice et la Plaine du Var.

Au-delà de la modernisation de la ligne, il s'agit également de profiter d'une infrastructure existante pour offrir des conditions de déplacements performantes et durable sur un territoire en mutation.

Il convient également de mentionner le projet d'amélioration des performances de la ligne littorale Mandelieu-Vintimille visant à accroître la fiabilité, la sécurité, la capacité, la vitesse, et l'interopérabilité de la ligne.

5.1.4.3. L'ORGANISATION DES RESEAUX BUS ET CARS

Le réseau des lignes de bus présente un maillage fin sur les communes les plus urbanisées du Littoral. En remontant au nord cette desserte s'organise en forme de peigne et s'oriente de manière à offrir un rabattement vers la bande littorale.

Sur le Moyen-Pays le réseau se réduit, avec des lignes plus longues, qui assurent la desserte vers le Littoral. Le niveau de desserte s'intensifie sur la plaine du Var, afin d'irriguer les zones industrielles depuis le Littoral. Certains itinéraires de lignes assurent également la liaison transversale entre les communes au sud du Moyen-Pays.

Le Haut-Pays compte quelques lignes jusqu'à Saint-Etienne-de-Tinée en lien avec le Moyen-Pays et le Littoral mais également quelques lignes de rabattement entre les localités (par exemple entre Belvédère et Roquebillière).

La desserte en transport en commun (hors ferroviaire) est assurée sur la Métropole par un ensemble de réseaux :

Le réseau Ligne d'Azur regroupe les lignes de la Métropole et celles du Département depuis 2009.

Lignes d'Azur : réseau principal de la Métropole, il est composé d'un maillage très dense sur le Littoral et se poursuit comme un réseau de desserte sur le reste de la Métropole

- Lignes « urbaines » de Nice ;
- Lignes « interurbaines » de la Métropole : qui desservent le Moyen-Pays et le Haut-Pays ;
- Lignes départementales qui permettent de relier l'ensemble du département : la vallée du Paillon, la vallée du Var, la vallée de l'Estéron, les stations de montagne et les grandes agglomérations et assure des lignes express vers l'aéroport. Les lignes centrées sur Nice assurent la desserte depuis et vers :
  - le littoral « est » vers Monaco, Menton, etc.
  - l'ouest vers Cannes, Villeneuve-Loubet, Sophia-Antipolis, etc.
  - le nord-est vers la vallée des Paillons (Contes, L'Escarène, etc.)
- Des réseaux orientés sur les activités touristiques et de loisirs :
  - Bus 100% Neige, Rando Bus (été)

Le réseau des Lignes d'Azur assure un service de transport à la demande (TAD) : Créabus, principalement orienté sur le nord de Nice et le secteur sud du Moyen-Pays où aucun service régulier n'est proposé.
Le service Mobil'Azur assure également un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite. Ce service propose une offre de transport à 1€ par trajet et va au-delà du cadre législatif prévu par la loi « handicap » de 2005.

Le réseau départemental

Le réseau départemental est accessible avec une tarification urbaine sur le territoire de la Métropole, au-delà la tarification départementale s'applique (1.50€).

Tableau 84 : Tarification urbaine des lignes départementales

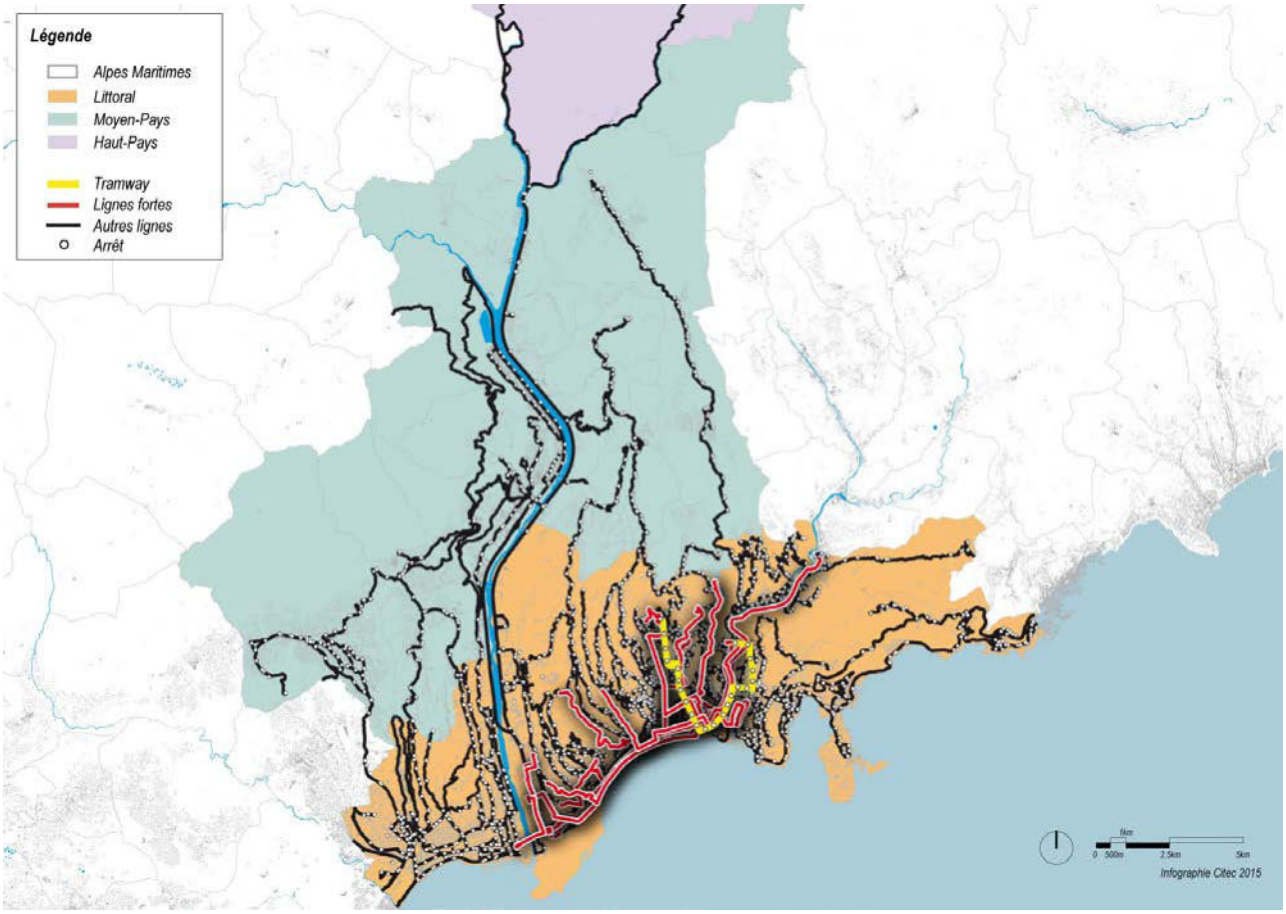
Lignes départementales acceptant la tarification urbaine sur le territoire de Nice Côte d'Azur	
100	de Promenade des Arts à Cap d'Ail Liberté
112	de Nice Vauban à Cap d'Ail Salines
116	de Nice Vauban à La Trinité Le Rondeau
200	de Nice Albert 1er à Cagnes Logis du Loup
217	de Nice Lycée Masséna à Cagnes Tiercé
400	sauf de ou vers La Colle sur Loup et St Paul
500	de Nice Albert 1er à Cagnes Tunnel
510	de Vence Halte routière au Collège de la Sine
701A	de La Manda à Le Broc
701B	de Carros Arbousiers à Le Broc
720	de Nice Wilson à Gilette

5.1.4.4. LIGNES D'AZUR

Le réseau des Lignes d'Azur (réseau de transport collectif de la Métropole) se compose de lignes interurbaines et urbaines. Compte tenu de la topographie et du réseau routier sur la Métropole, le réseau des Lignes d'Azur ne correspond pas à un schéma classique de desserte centré et maillé sur une agglomération principale, puis qui s'étend concentriquement vers la banlieue. Afin de discerner les itinéraires sur le Littoral, la figure ci-dessous est focalisée sur les périmètres du Littoral et du Moyen-Pays.

Le réseau est centré sur la ville de Nice : d'une part le tramway, mais également la très grande majorité des lignes fortes se concentrent uniquement sur le territoire niçois.

Carte 65 : Réseau des Lignes d'Azur



Source : Infographie Citec 2015

Si du point de vue de l'usager ce réseau est une seule et même entité qui assure une desserte cohérente et adaptée au territoire, en réalité les Lignes d'Azur sont composées de :

- Lignes régulières : gérées en régie (29 lignes, localisées sur la commune de Nice) et en marché (51 lignes, regroupées par lots selon les secteurs desservis)
- Lignes de transport à la demande : réparties sur les différents territoires non desservis par les services réguliers, notamment sur le Moyen-Pays
- Lignes scolaires et services spéciaux
- Les lignes « pénétrantes » départementales (lignes 100, 112, 116, 200, 2017, 303, 400, 500, 701, 720 et 721)

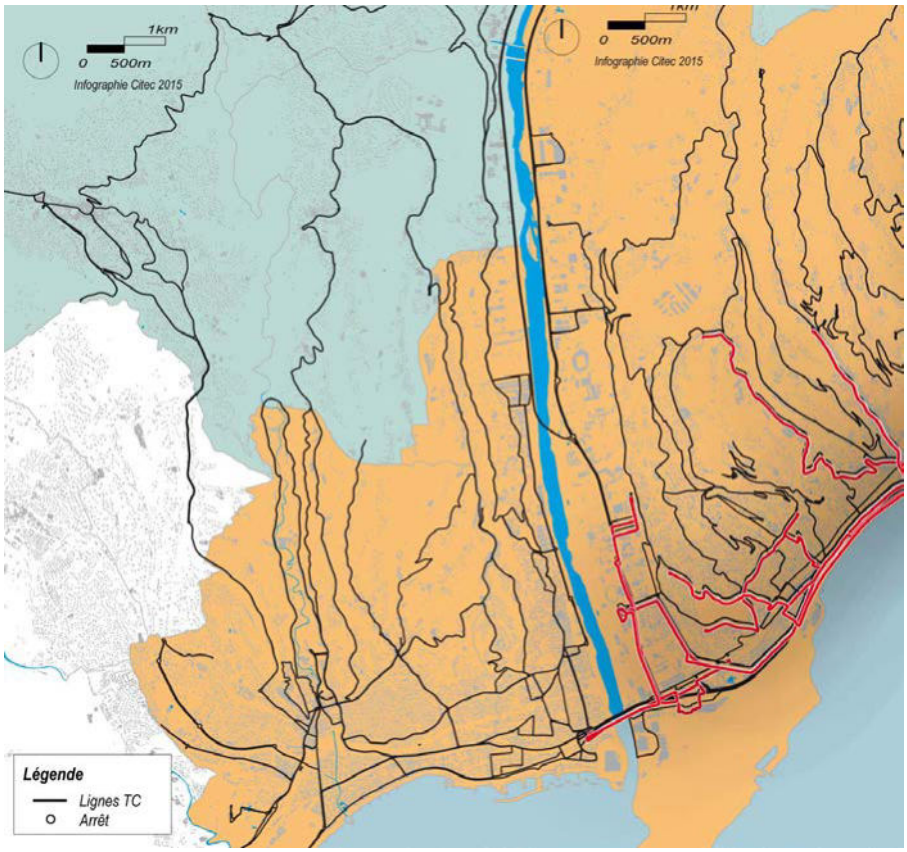
Les lignes gérées en régie situées sur la commune de Nice représentent 85% de la fréquentation 2014. Les lignes interurbaines, gérées en marché et qui s'articulent autour en reliant les autres localités de la Métropole, en représentent 12%.

Les derniers 3% sont assurés par les lignes pénétrantes départementales qui assurent le lien avec le reste des Alpes-Maritimes.

La partie « ouest » du Littoral est desservie par des lignes centrées sur Cagnes-sur-Mer à l'extrême ouest. Des lignes assurent la desserte de la plaine du Var du nord au sud. Le franchissement du Var et le lien avec les lignes fortes de Nice est assuré par quelques lignes qui longent le Littoral depuis Cagnes-sur-Mer.

Compte tenu des projets en cours sur la plaine du Var depuis Lingostière jusqu'à Saint-Augustin, le structure du réseau bus, qui permettra le rabattement sur la ligne ouest-est du tramway est un enjeu anticipé par la Métropole. Les communes du Moyen-Pays, telle que Vence et La Gaude sont desservies du nord au sud vers Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent –du-Var.

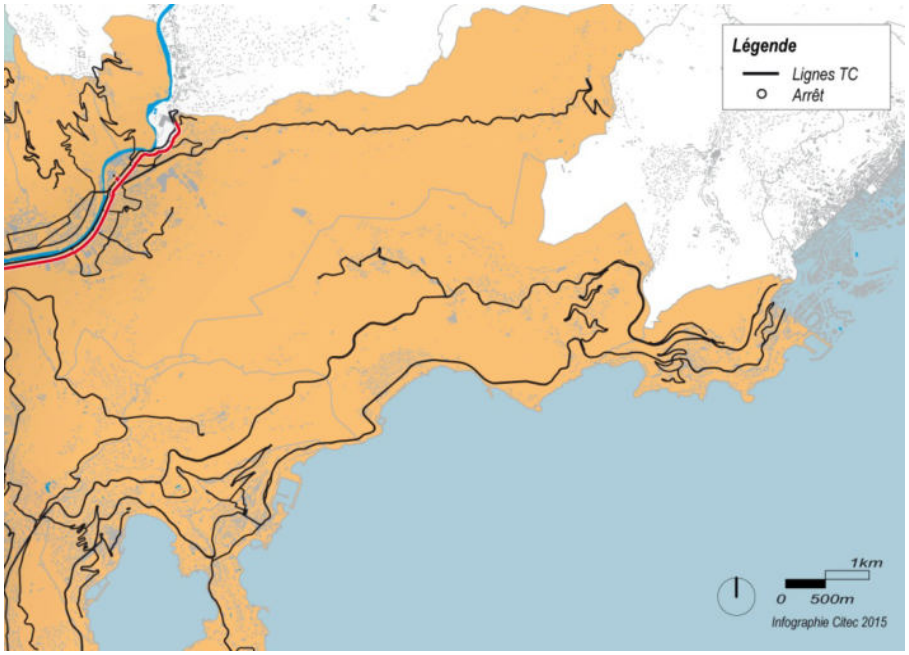
Carte 66 : Réseau des Lignes d'Azur-ouest



Source : Infographie Citec 2015

Sur la partie « est » du Littoral, cette configuration est tout autre. Des lignes secondaires assurent la desserte en transport en commun jusqu'à Cap-d'Ail et l'extrême « est » de La Trinité.
Les lignes assurent un lien entre Nice les communes à l'ouest, le réseau routier et la topographie ne permettant pas d'échange direct entre le nord et le sud. Du fait d'un réseau routier à la capacité limitée sur ce secteur, les itinéraires de lignes sont directement impactés par les conditions du trafic.
Le lien direct du nord au sud présente peu d'enjeu d'un point de vue des déplacements. La complémentarité du réseau des lignes d'Azur avec des aménagements ponctuels, adaptés à la topographie et aux déplacements des piétons, de type transport par câble ou ascenseurs peut présenter un intérêt sur ce type de secteur.

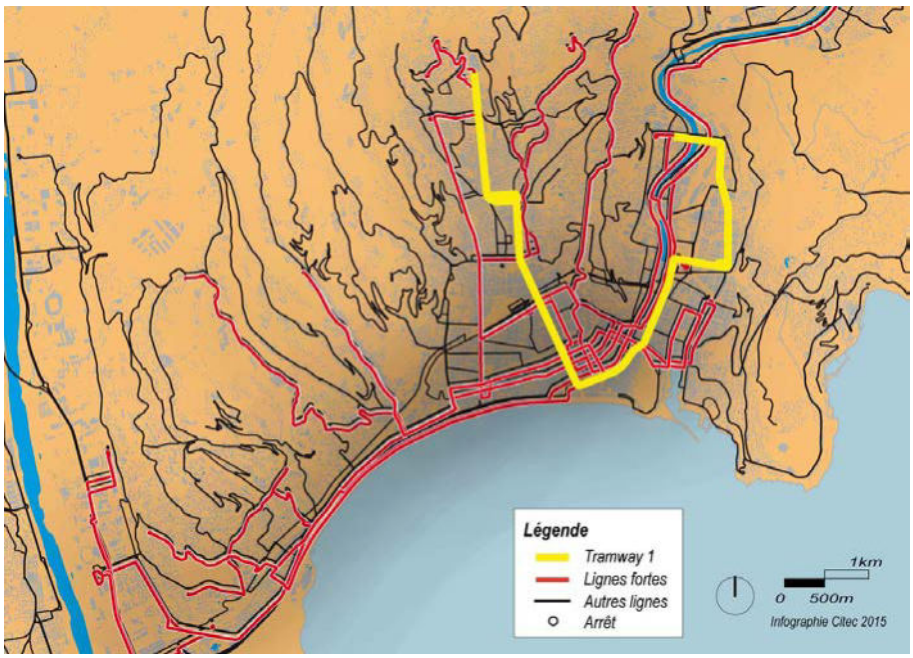
Carte 67 : Réseau des Lignes d'Azur – Littoral est



Source : Infographie Citec 2015

Suivant une logique de déplacements d'est en ouest déjà identifiée précédemment, ce réseau est finement maillé sur la Ville de Nice. Les principales lignes de bus de l'agglomération se rabattent sur centre-ville et le tramway. La desserte se concentre sur le centre-ville, le maillage y est le plus fin. Les lignes de bus et le tramway offrent la plus forte interconnexion sur la Métropole.
Malgré un paysage collinaire, certaines lignes secondaires assurent une desserte transversale des hauteurs niçoises. Les autres lignes secondaires font office de lien du nord au sud entre le réseau urbain maillé et les secteurs plus au nord, dans une logique de rabattement vers le Littoral.

Carte 68 : Réseau des Lignes d'Azur - Nice



Source : Infographie Citec 2015

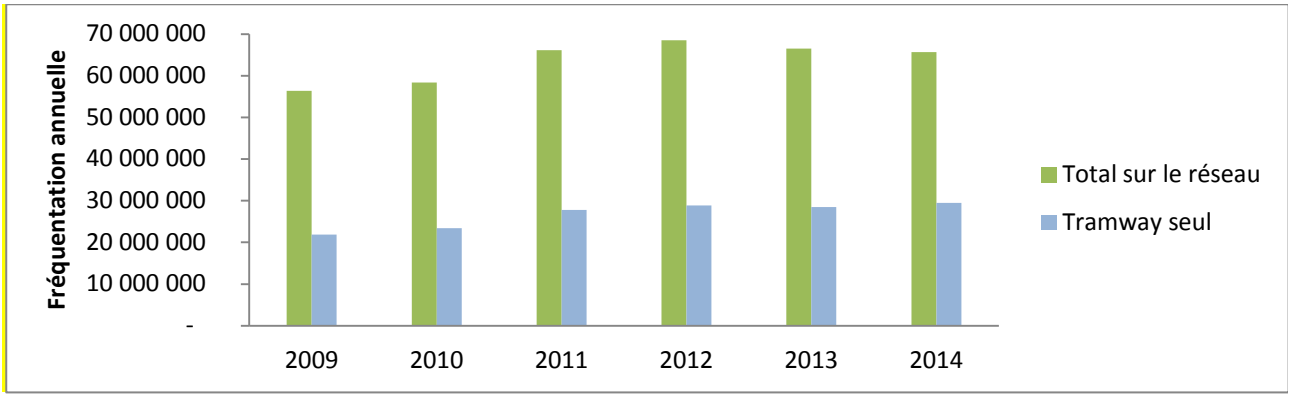
Le Moyen-Pays est principalement desservi par des lignes de rabattement vers le Littoral, certaines lignes assurent une desserte transversale du Moyen-Pays : ligne 47 par exemple, entre La Gaude et Vence.
La desserte de la Plaine du Var sur la rive droite reste limitée à la fois depuis le Littoral (desserte principalement via la M6202) mais aussi et surtout depuis le reste du Moyen-Pays.

Le Haut-Pays est desservi par six lignes régulières : pour chaque vallée deux lignes assurent la desserte vers le Moyen-pays et le Littoral (lignes 730 et 746 pour la vallée de la Vésubie et lignes 740 et 750 pour la vallée de la Tinée). A noter que la ligne 746 assure également une liaison entre la vallée de la Vésubie et la vallée de la Tinée. Les lignes 731 et 733 assurent une desserte interne à la vallée de la Vésubie.
Ces lignes ne proposent cependant que peu de services : entre 2 et trois services par sens et par jour.

La place du tramway

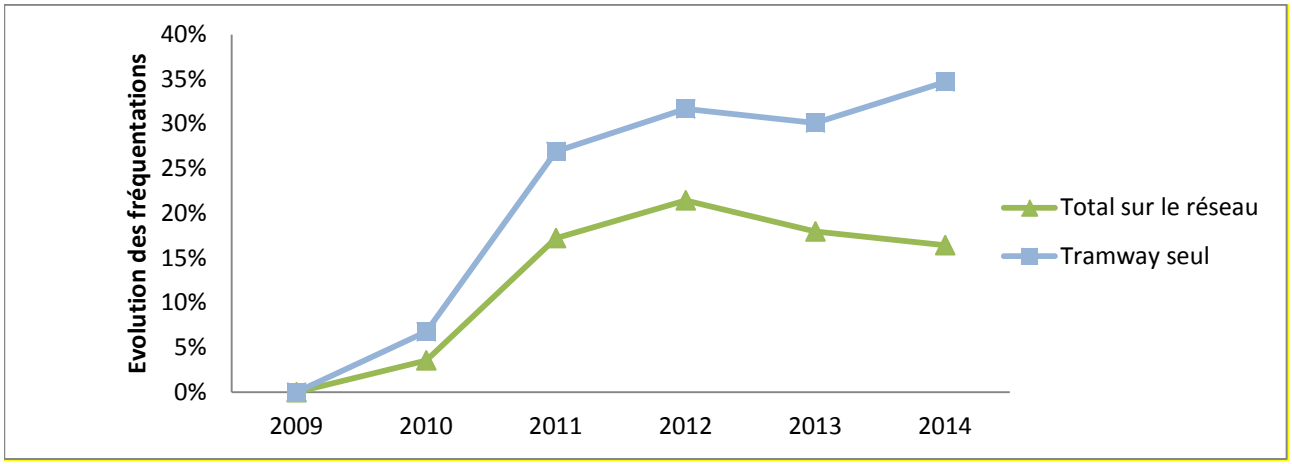
Mise en service en Novembre 2007, la ligne T1 a été un véritable succès. Prévue pour transporter 65'000 voyageurs / jour, elle permet aujourd'hui de transporter plus de 100'000 voyageurs / jour. Intégrée dans le tissu urbain niçois, elle dessert environ 127'000 habitants et 42'000 emplois.
En Juillet 2013 la ligne a été étendue jusqu'à la station Hôpital Pasteur, ce qui a permis d'ajouter 5'000 voyageurs / jour de plus sur la ligne. La ligne T1 est aujourd'hui cadencée à 4 minutes.
La ligne 1 du tramway capte la majorité des voyageurs du réseau des lignes d'Azur avec 29 500 000 validations annuelles en 2014, soit près de 100 000 voyageurs en moyenne par jour (la ligne 9/10, première ligne de bus en termes de validations, en capte 4 600 000 en 2014).
Entre 2009 et 2012 la fréquentation du réseau des Lignes d'Azur n'a cessé de croître, cette tendance s'est très légèrement inversée après 2013 et semble tendre vers une stabilisation. La fréquentation du tramway n'a pas cessé de progresser.

Graphique 76 : Fréquentation du réseau Lignes d'Azur du tramway depuis 2009



Source : Lignes d'Azur

Graphique 77 : Evolution des fréquentations du réseau Lignes d'Azur et du tramway depuis 2009



Source : Lignes d'Azur

La ligne 1 du tramway capte la majorité des voyageurs du réseau des lignes d'Azur avec 29 500 000 validations annuelles en 2014, soit près de 100 000 voyageurs en moyenne par jour. La ligne 9/10, première ligne de bus en termes de validations, en capte 4 600 000 en 2014, et représente ainsi un fort potentiel d'échanges de proximité entre la rive gauche et la rive droite.

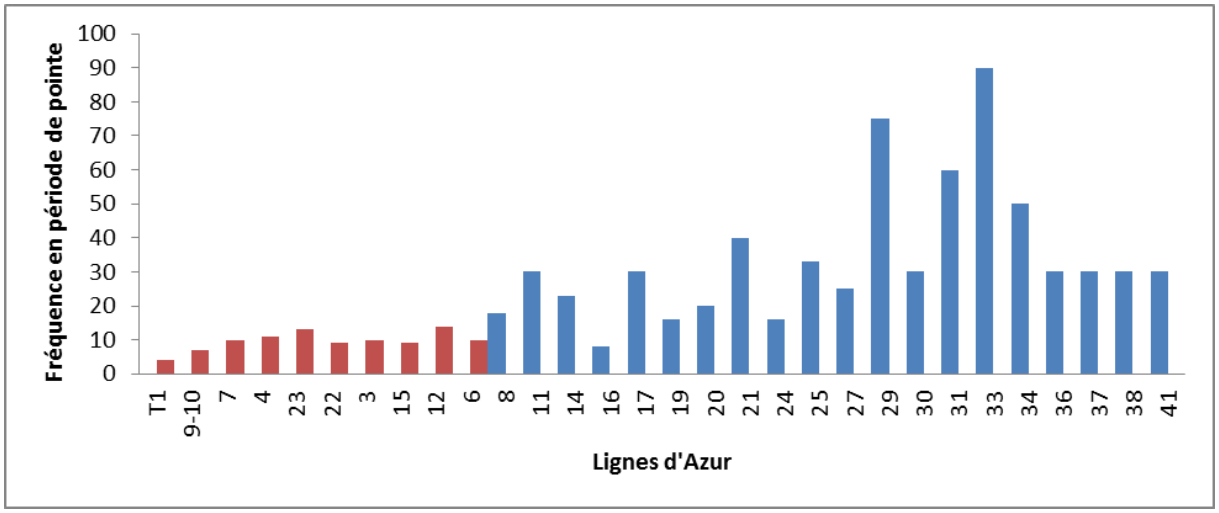
Les lignes majeures du réseau sont, selon les parts de validations annuelles :

- Ligne 1 tramway (45%) ;
- Ligne 9/10 (7%) ;
- Ligne 7 (4%) ;
- Ligne 4 (4%) ;
- Ligne 23 (3.7%) ;
- Ligne 22 (3.6%) ;
- Ligne 3 (3.3%) ;
- Ligne 15 (2.4%) ;
- Ligne 12 (1.9%) ;
- Ligne 6 (1.5%).

Ces dix lignes captent à elles seules plus de 75% des validations annuelles du réseau de lignes d'Azur.

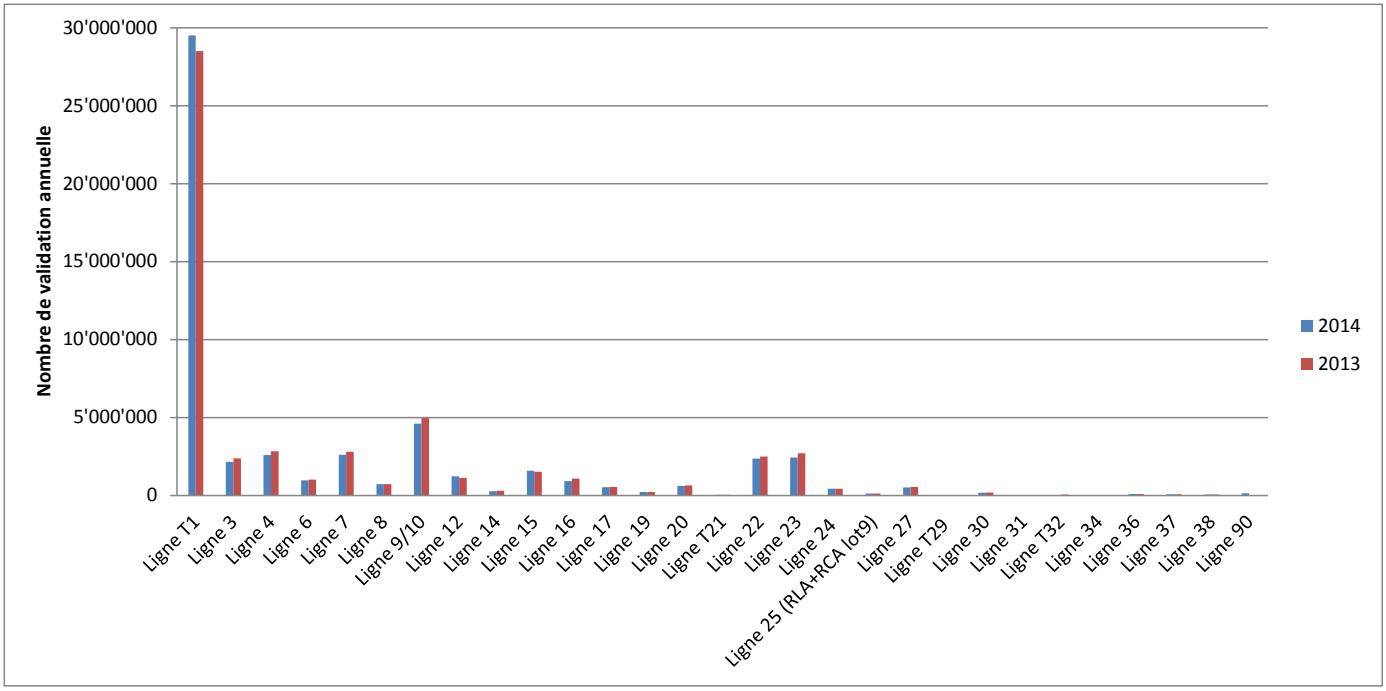
Ces lignes sont également les plus cadencées, avec des fréquences qui n'excèdent pas 15 minutes.

Graphique 78 : Fréquence des 30 premières lignes du réseau, les lignes majeures sont en rouge



Source : Lignes d'Azur

Graphique 79 : Nombre de validation des lignes d'Azur en 2013 et 2014



Source : Lignes d'Azur

Le tramway présente une augmentation de 3.5% de sa fréquentation entre 2013 et 2014. Sur le réseau bus et les lignes structurantes, la fréquentation a baissé en moyenne de 6%.

Les recettes sur le réseau des Lignes d'Azur présentent au global une augmentation de l'ordre de 1%.

Tableau 85 : Principales lignes et recettes

	Recettes 2014	Recettes 2013	Evolution
Ligne T1	42%	41%	5%
Ligne 9/10	6%	7%	-4%
Ligne 7	3%	4%	-4%
Ligne 4	3%	3%	-12%
Ligne 23	3%	4%	-9%
Ligne 22	3%	3%	-8%
Ligne 3	3%	3%	-7%
Ligne 15	2%	2%	8%
Ligne 12	2%	1%	27%
Ligne 6	1%	1%	-5%

Source : Lignes d'Azur

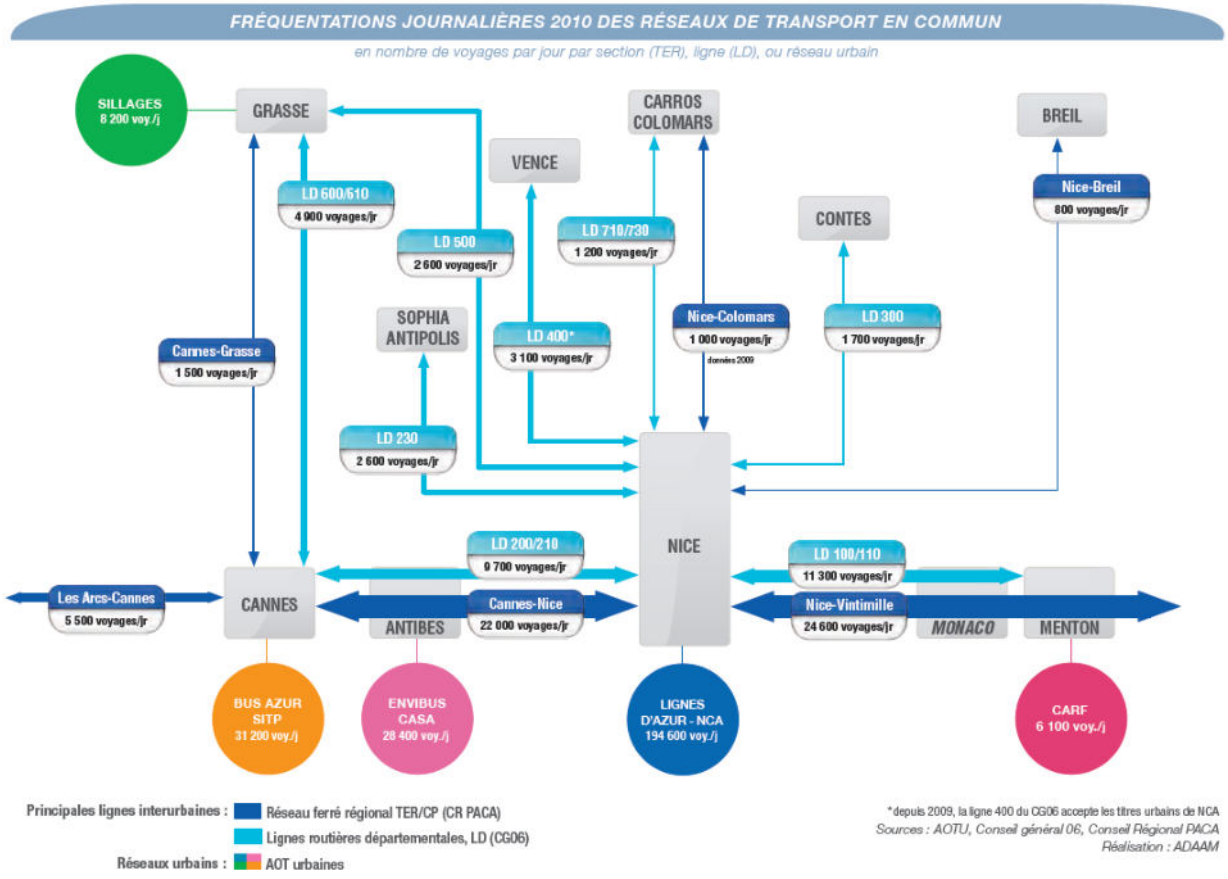
En 2014, les recettes totales du réseau s'élevaient à près de 46'694'000€, soit une hausse de 2% par rapport à 2013.
Les principales lignes du réseau en termes de validation représentent près de 70% des recettes du réseau, dont plus de 40% sont liées au tramway seul.
Au cœur du réseau urbain, le tramway est devenu une infrastructure incontournable du réseau métropolitain. Son impact tant sur les déplacements que sur l'exploitation du réseau n'est pas comparables aux autres lignes urbaines.

La fréquentation des réseaux

En 2010, les fréquentations journalières des réseaux de transport sur la Côte d'Azur étaient les suivantes :

- 194'600 voyageurs sur le réseau des Lignes d'Azur, soit la très grande majorité des déplacements de la Métropole ;
- 80'600 voyageurs en lien avec la Nice, dont près de 60% sur le réseau TER du littoral
- Entre 2009 et 2012 la fréquentation du réseau des Lignes d'Azur n'a cessé de croître, cette tendance s'est très légèrement inversée après 2013 et semble tendre vers une stabilisation. La fréquentation du tramway n'a pas cessé de progresser.

Carte 69 : Fréquentations journalières 2010



Source : ADAM

Une offre TC qui s'étoffe

La Métropole continue de mener une politique de développement des réseaux de transport collectif entamée avant sa création. Ce développement s'est notamment illustré par des évolutions tarifaires et une rationalisation de l'organisation des transports sur le territoire :

- En Janvier 2006 : lancement du ticket unique à 1€30 ;
- En Janvier 2008 : lancement du ticket unique à 1€ qui permet d'utiliser deux modes (les cars du département et les bus urbains) ;
- En Mars 2009 : mutualisation des réseaux de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur et le Conseil Général des Alpes-Maritimes pour créer le réseau « Lignes d'Azur ».

Le ticket à 1€ a été un succès commercial dès sa mise en place, en 2010 les fréquentations sur les deux réseaux ont atteint 70 millions de voyages contre 50 millions en 2007. Il représente aujourd'hui près de 30% de la fréquentation du réseau et 50% des recettes.

Tarification et abonnements

Le réseau des Lignes d'Azur possède une tarification avantageuse, avec différents niveaux d'usage. Le prix du ticket unique est fixé à 1.50€.

Tableau 86 : Tarification générale au 21.07.2015

Vous avez...	Abonnement annuel 10X	Abonnement mensuel	10 voyages	Frais de dossier*
- de 19 ans	122,50 €	15,30 €	8,50 €	8 €
de 19 à 25 ans	153 €	20,40 €	8,50 €	8 €
de 26 à 64 ans	326,50 €	40,80 €	10 €	1 €
65 ans et +	256 €	32 €	8,50 €	8 €

La tarification comprend également des réductions appliquées pour les étudiants, les scolaires, mais également les séniors et les familles nombreuses.
Une tarification des lignes 98 et 99 en lien avec l'aéroport a également été mise en vigueur pour 6€ (avec correspondances sur le réseau urbain).
Dans un objectif d'offrir aux usagers un réseau continu, la Carte Azur et le Ticket Azur permettent de voyager sur les Lignes d'Azur mais aussi sur les réseaux Envibus, Sillages, Palmbus, Zest et à Monaco.

Les lignes départementales structurantes

Parmi les lignes départementales, les lignes suivantes offrent des liaisons structurantes entre la Métropole et les principaux pôles du département :
Les lignes 100X (Nice-Monaco par autoroute), 110 (Aéroport-Menton), 230 (Nice-Sophia Antipolis), 232 (Saint-Laurent-du-Var – Sophia-Antipolis), 233 (Vence – Sophia-Antipolis), 250 (Nice aéroport – Vallauris), 340 (Lucéram – L'Escarène – Nice) et 360 S (L'Escarène – La Grave – Nice).
Parmi les projets visant à renforcer l'offre de transport collectif sur le réseau départemental, la ligne 230 entre Nice et Sophia Antipolis a fait l'objet d'une évolution en itinéraire par l'usage d'un Car à Haut Niveau de Service (matériel roulant à étage) depuis janvier 2016. A cet effet, une voie prioritaire sur l'autoroute Escota lui est réservée. A terme ce trajet sera interconnecté avec une arrivée sur le PEM de Saint-Augustin et en relation avec le bus tram de la CASA à Antibes est.

Le réseau tramway

- La ligne T 1

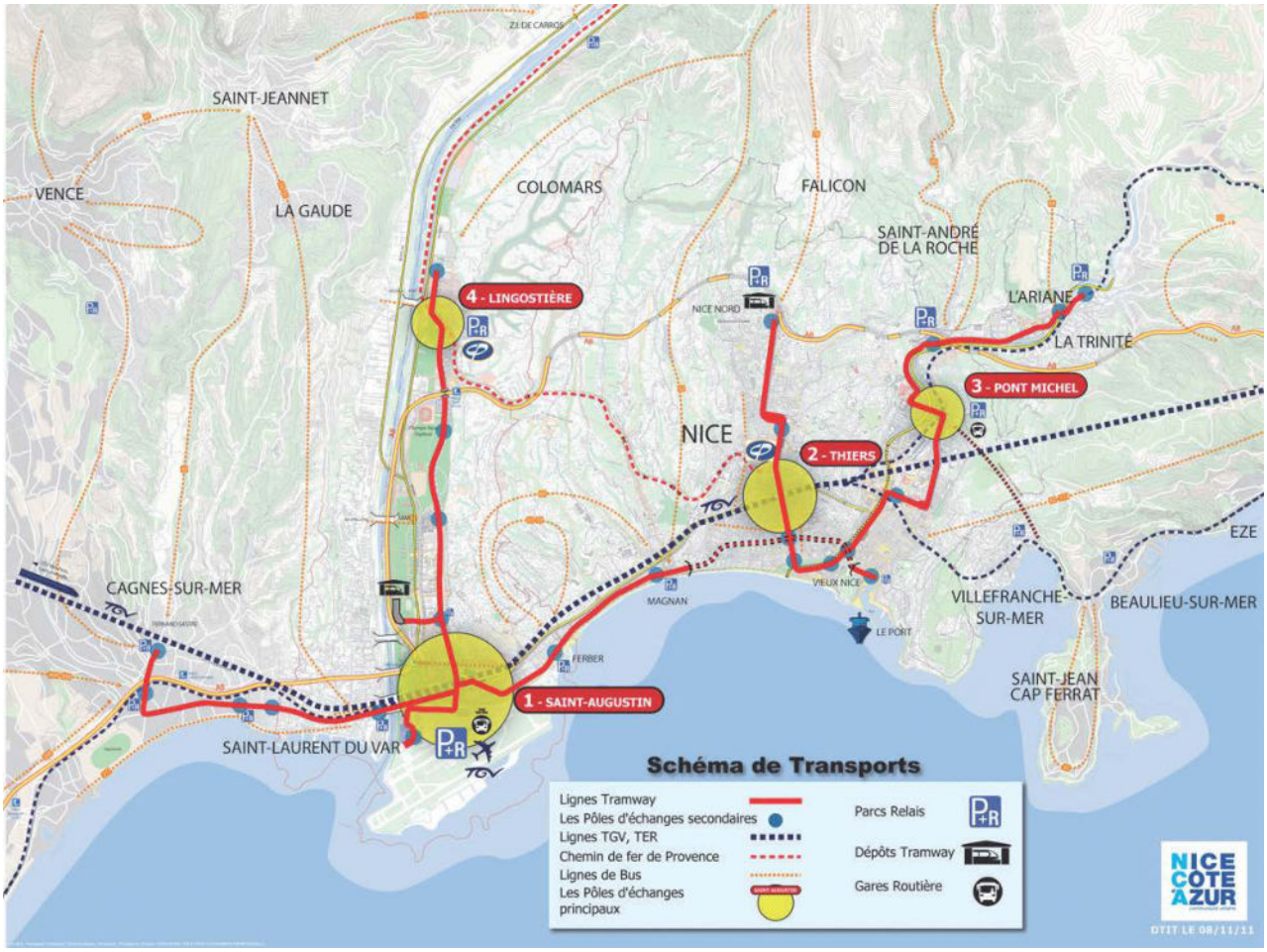
  Mise en service en Novembre 2007, la ligne T1 a été un véritable succès. Prévue pour transporter 65'000 voyageurs / jour, elle permet aujourd'hui de transporter plus de 100'000 voyageurs / jour. Intégrée dans le tissu urbain niçois, elle dessert environ 127'000 habitants et 42'000 emplois. En Juillet 2013 la ligne a été étendue jusqu'à la station Hôpital Pasteur, ce qui a permis d'ajouter 5'000 voyageurs / jour de plus sur la ligne. La ligne T1 est aujourd'hui cadencée à 4 minutes.

- Les projets

  Le réseau tramway et la desserte équilibrée du territoire de la Métropole est au cœur du schéma des transports.

  - La ligne « ouest – est » dont la mise en service est prévue pour 2018 permettra de relier le port, la préfecture et l'aéroport. Prévue pour desservir dans un premier temps l'aéroport et le pôle d'échange de Saint-Augustin, une extension vers Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer est également envisagée. La fréquentation lors de la mise en service devrait atteindre celle de la ligne T1, soit 100'000 voyageurs / jour, à termes celle-ci devrait permettre de transporter 140'000 voyageurs / jour.
  - La ligne T1 devrait également être étendue vers l'est niçois à l'horizon 2030 afin de relier La Trinité et d'assurer une desserte de l'est niçois.
  - La troisième ligne de tramway, pensée selon un axe « nord – sud », reliera l'Aéroport au centre commercial de Lingostière.
  - Un accent particulier est mis sur l'intermodalité qui est au cœur des projets de transport et de mobilité sur la Métropole avec le développement de pôles d'échange multimodaux. Si plusieurs pôles importants sont d'ores et déjà clairement identifiés, d'autres pôles secondaires sont porteurs d'enjeux. Sur le Cros de Cagnes par exemple, la proximité future du tramway, des lignes de bus, des lignes TER, d'un parking relais mais aussi des promenades littorales adaptées aux modes doux, laisse entrevoir une nouvelle opportunité de favoriser l'intermodalité. A Saint-Laurent-du-Var, le Cap 3000 s'inscrit aussi dans cette dynamique, et sa création constitue un préalable au prolongement du tramway jusqu'à Cagnes-sur-Mer.

Carte 70 : Schéma des transports – Horizon 2030



Source : tramway.nice.fr

Ainsi, une politique claire, des acteurs engagés et des actions fortes ont permis de développer une offre de transports collectifs dimensionnée pour l'agglomération niçoise. Les premiers effets ont été ressentis rapidement, d'une part avec une augmentation des fréquentations lors de la mise en place d'une tarification avantageuse et d'autre part avec une fréquentation du tramway qui a dépassé les attentes.
Les projets en cours vont permettre de renforcer la desserte des transports collectifs sur la Métropole, de développer de nouvelles zones d'activités et d'améliorer les conditions de déplacement sur le Littoral.

Enfin, il est nécessaire de noter que le Moyen-Pays et le Haut-Pays ne sont pas encore sujets à la création d'infrastructures importantes pour renforcer la desserte en transport collectif. Si la raison d'une telle absence se justifie par les échelles de distance et le peu de demande sur le Haut-Pays, le constat est plus mitigé sur le Moyen-Pays. En effet, celui-ci concentre un niveau de demande considérable (certes très inférieur au Littoral) et des comportements (taux de motorisation) qui tendent à l'encontre de ce que la collectivité cherche à développer.

Des améliorations encore possibles

Déjà identifié lors du précédent PDU, les vitesses commerciales des lignes de bus, mais également du tramway, présentent des moyennes relativement faibles.

Tableau 87 : Vitesses commerciales des lignes les plus fréquentées

Ligne	Ligne T1	Ligne 9	Ligne 7	Ligne 4	Ligne 23	Ligne 22	Ligne 3	Ligne 15	Ligne 12	Ligne 6
Vitesse commerciale (km/h)	14.0	13.2	10.5	11.4	14.1	13.6	10.8	10.9	12.6	16.3

Le tramway de Nice a une vitesse commerciale de 14km/h alors que ce mode peut atteindre entre 18 et 20 km/h dans d'autres agglomérations.
De même certaines lignes de bus, parmi les plus fréquentées du réseau, ne dépassent pas les 11 km/h.
Ces vitesses sont à considérer en parallèle des conditions de circulation difficiles notamment en heure de pointe qui viennent pénaliser les transports collectifs, même ceux en site propre comme le tramway au travers des carrefours. Enfin le tramway passe au sein de zones densément urbanisées et il traverse de nombreuses aires piétonnes, limitant ainsi sa vitesse.

La vitesse : enjeu majeur pour les transports collectifs

L'amélioration des vitesses commerciales doit être considérer comme un souci permanent pour la Métropole. En effet d'un point de vue pratique une telle amélioration se traduit par :

- une meilleure productivité : les ressources restent identiques pour la Métropole (flotte de véhicules, nombre de chauffeurs, coûts de fonctionnement) ;
- une meilleure attractivité : l'usager perçoit des temps de parcours réduits.

Différentes actions peuvent être envisagées pour réaliser cette amélioration :

- un accompagnement des chauffeurs : des formations, entrainements mais aussi une écoute attentive aux problèmes récurrents rencontrés ;
- la conception des espaces publics aux arrêts : afin de faciliter et simplifier les arrêts ;
- un renforcement des sites propres sur les voiries qui le permettent : en évitant les phénomènes de congestion, notamment aux heures de pointe, les transports en commun bénéficient ainsi de temps de parcours très attractifs ;
- la régulation aux carrefours : en facilitant l'insertion des bus dans la circulation ou même en leur offrant la priorité ;
- le choix du matériel roulant : une meilleure perméabilité entre le bus et le quai (portes larges, plancher, espace pour se déplacer à l'intérieur) permet des temps d'arrêt réduits et une facilité d'usage pour les voyageurs.

Fort d'un succès et d'une fréquentation grandissante, le réseau des Lignes d'Azur continue d'évoluer, notamment au travers du réseau tramway.
Si les projets en cours et à venir vont renforcer l'attractivité des transports collectifs et offrir un mode alternatif performant face à la voiture, l'état actuel du réseau laisse également entrevoir des pistes d'améliorations indispensables, notamment en ce qui concerne les vitesses commerciales.

Les réseaux de transports en commun sur la Métropole assurent un rôle fondamental dans les déplacements internes, mais aussi en échange avec le reste des Alpes-Maritimes ou du territoire français en général.

Le réseau ferré tout d'abord, bien que consistant, manque de fiabilité et de capacité pour répondre à la demande actuelle des usagers. Des projets ont été engagés dans ce sens à différents niveaux afin de résoudre ces problématiques. Il convient cependant de continuer les réflexions d'interconnexion entre ce réseau et les autres modes, en particulier avec le réseau des lignes d'Azur et la marche à pied.

Les réalisations de la Métropole en ce qui concerne les transports urbains et périurbains ont engendré une évolution des comportements. Les projets engagés sur le réseau des lignes d'Azur progressent avec la mise en service prochaine de la seconde ligne de tramway et les aménagements de pôles d'échange multimodaux. Cependant ces projets phares ne doivent pas masquer d'autres enjeux :

- la vitesse commerciale des lignes d'une part, sujet déjà évoqué précédemment dans cette partie ;
- l'interconnexion et le rabattement vers le Littoral d'autre part, qui permet de renforcer les liens internes à la Métropole et de faire évoluer les comportements de populations plus éloignées de la bande Littorale ;
- la densification des activités et logements autour des lignes : il s'agit de maîtriser par anticipation le développement autour des lignes existantes ou en projet afin d'assurer une fréquentation optimale de celles-ci ;
- assurer l'intermodalité avec la marche à pied, il s'agit du mode en continuité directe avec l'utilisation des TC : assurer à l'usager un déplacement complet à la fois dans le véhicule et dans les cheminements piétons d'accès et à destination est un critère de plus permettant de faire évoluer les comportements.

5.1.5. DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE EN EVOLUTION

5.1.5.1. L'USAGE DES MODES DOUX

La Métropole NCA, et plus particulièrement le Littoral, présente des atouts incontestables pour le développement des modes doux[49]. En effet, le climat agréable (300 jours de soleil par an), l'urbanisation, la topographie sur la bande Littorale et le développement d'une activité touristique massive sont des facteurs favorables pour ces modes.

Les cyclistes

Une politique volontariste

La Métropole, et en particulier la commune de Nice, ont développé une politique en faveur des cycles qui s'articule autour de trois grands axes :

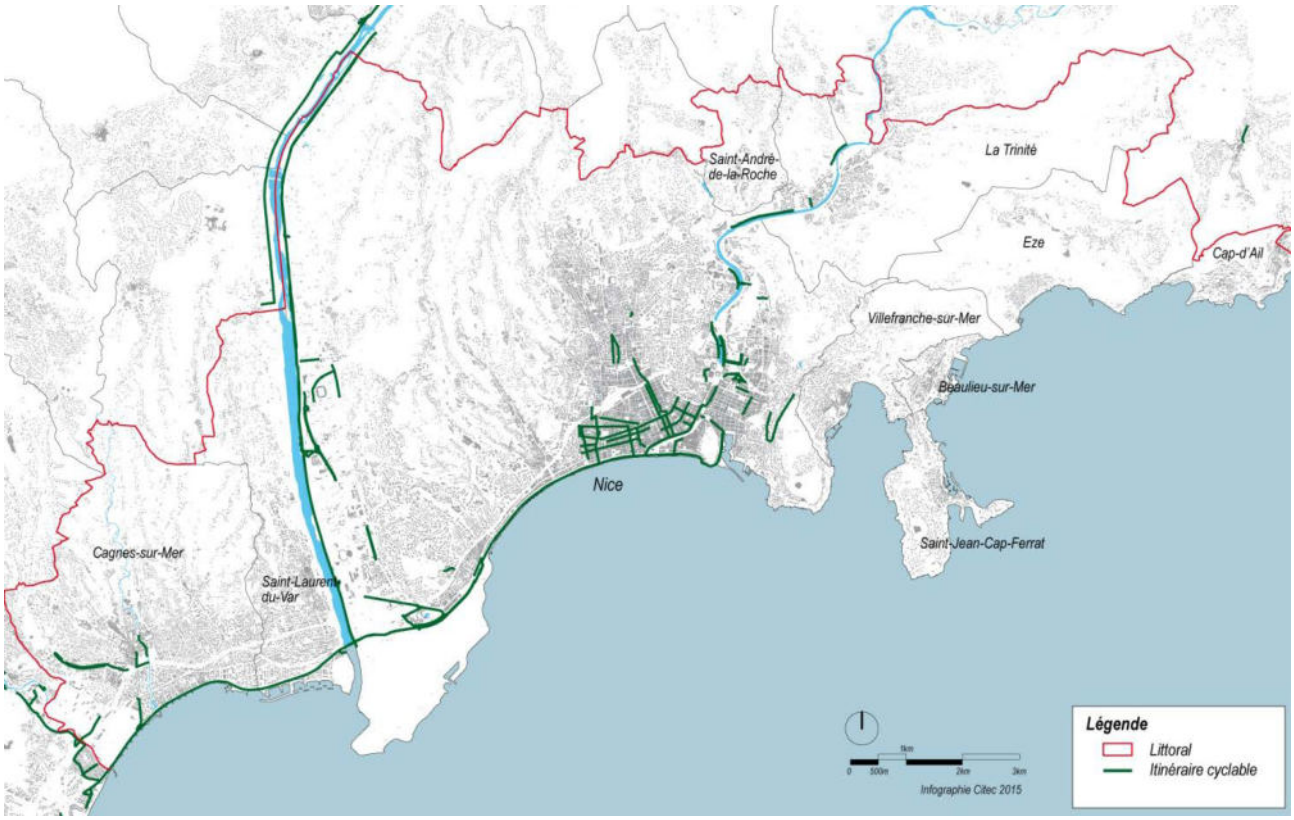
- Les infrastructures : bandes et pistes cyclables mais également le stationnement vélo ;
- Les services : Vélobleu et services aux usagers ;
- La communication : dépliants et évènements sur la mobilité.

Le réseau cyclable compte aujourd'hui près de 70 km d'aménagements cyclables sur Nice (contre 39 km en 2009) tandis que la Métropole en affiche 155 km. Le centre-ville niçois est parcouru par un ensemble de bandes cyclables et d'itinéraires jalonnés. Les grands axes propices aux cycles (promenade des anglais, bord du Paillon et bord du Var) sont parcourus par des pistes et bande cyclables.

Le réseau cyclable actuel est principalement localisé sur la côte, au sud de la Gare de Nice-Ville. Il propose une desserte continue du port de Nice jusqu'à l'hippodrome de Cagnes sur Mer par la piste du bord de mer EV8 (Eurovélo n°8). L'itinéraire EV8 se poursuit sur le littoral jusqu'à Cap d'Ail.
Des dessertes permettent de relier le centre-ville de Nice (Promenade du Paillon, rue Alberti, rue Lamartine et rue Saint-Philippe) et de Cagnes sur Mer (le long de la Cagnes jusqu'au Polygone Riviera).
L'objectif à termes sur Nice est de proposer un réseau structurant pour desservir les quartiers nord, les rives du Paillon et du Var. Des études sont en cours pour relier le port de Nice à Villefranche sur Mer dans un premier temps.
La plaine du Var représente un enjeu majeur pour le réseau cyclable métropolitain. Les travaux et les projets en cours intègrent des aménagements cyclables autour du futur PEM St-Augustin jusqu'au stade Allianz Riviera.
Enfin, la ligne 2 du tramway n'intègre que partiellement des aménagements spécifiques aux vélos, mais la circulation sera apaisée sur l'avenue de la Californie et sur la rue de France avec une limitation de la vitesse à 30km/h. Cela permettra la meilleure cohabitation des usagers de la route, notamment des vélos.

[49] *Modes doux : mode de transport non motorisés comme la marche, le vélo, les rollers, la planche à roulettes, les poussettes, etc.*

Carte 71 : Réseau cyclable aménagé



Des comptages réalisés entre 2011 et 2013 ont montré un doublement de la fréquentation des cycles en trois ans.

Ce résultat démontre le bien fondé des aménagements en faveur des cyclistes, et encourage ainsi leur progression sur la Métropole.

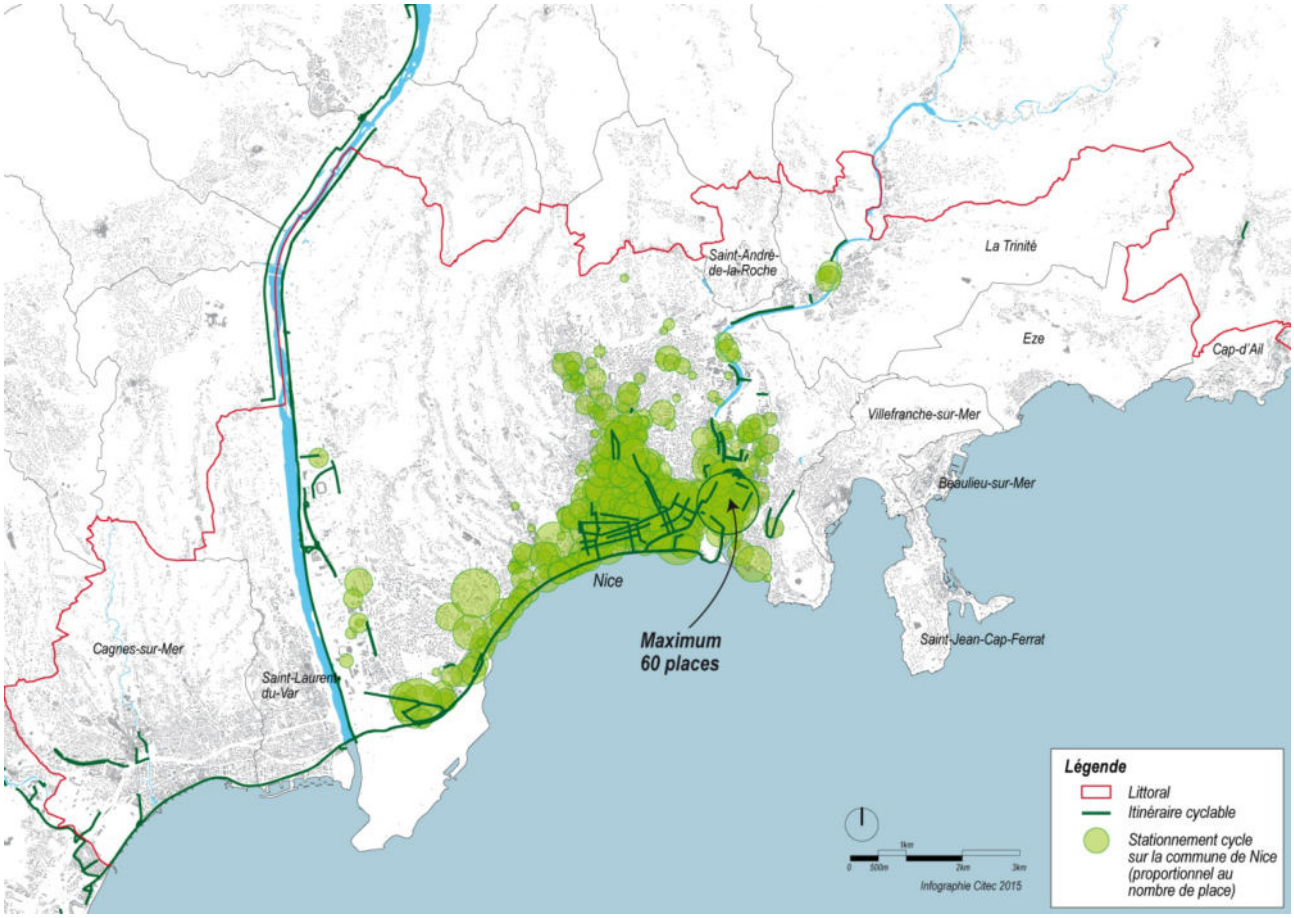
La Métropole encourage également l'achat de VAE (vélo à assistance électrique) et autres deux roues électriques. Le montant de la subvention est fixé à 25% du prix d'achat TTC et plafonné à 200€.

.

Stationnement vélo

Les communes ont mis à disposition des usagers cyclistes des places de stationnement spécifiques. Sur la commune de Nice près de 3'360 places ont ainsi été recensées principalement dans le centre, mais également à l'ouest du Paillon et le long de la promenade des Anglais.
Ce stationnement, implanté en cohérence avec le développement du réseau cyclable, renforce la place du mode vélo en identifiant clairement des emplacements réservés sur l'espace public pour ce mode.

Carte 72 : Stationnements vélo recensés sur la commune de Nice[50]



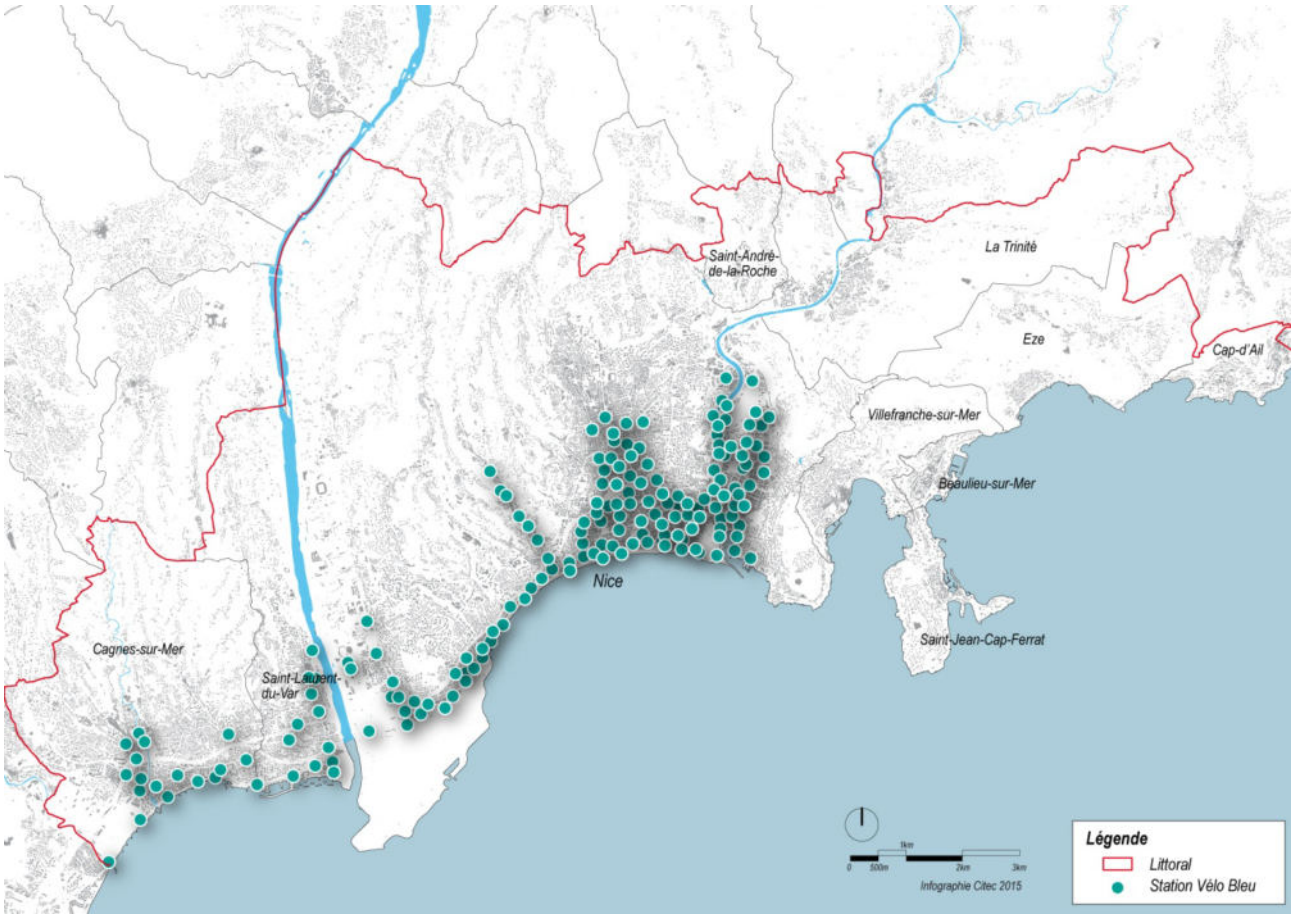
Vélobleu

Le service Vélobleu, système de location de vélo en libre-service (VLS) a fait son apparition en juillet 2009 sur Nice Côte d'Azur. Le système compte aujourd'hui 167 stations actives (175 sont prévues dans le cadre du marché, mais 8 sont neutralisées pour travaux) réparties sur les communes de Nice (145 stations), Saint-Laurent-du-Var (12 stations) et Cagnes-sur-Mer (18 stations).
Implantées sur des secteurs peu contraignants du point de vue topographique, les stations sont concentrées sur certains quartiers :

- A l'est, depuis le pont René Coty jusqu'au port de Nice ;
- Au centre de Nice, depuis Mantega jusqu'à la promenade des Anglais ;
- Entre Nice et Saint-Laurent-du-Var, le long de la Promenade des Anglais ;
- Dans Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, quelques stations dans les centres.

[50] *Les données des autres communes ne sont pas connues à ce jour*

Carte 73 : Implantation des stations Vélobleu

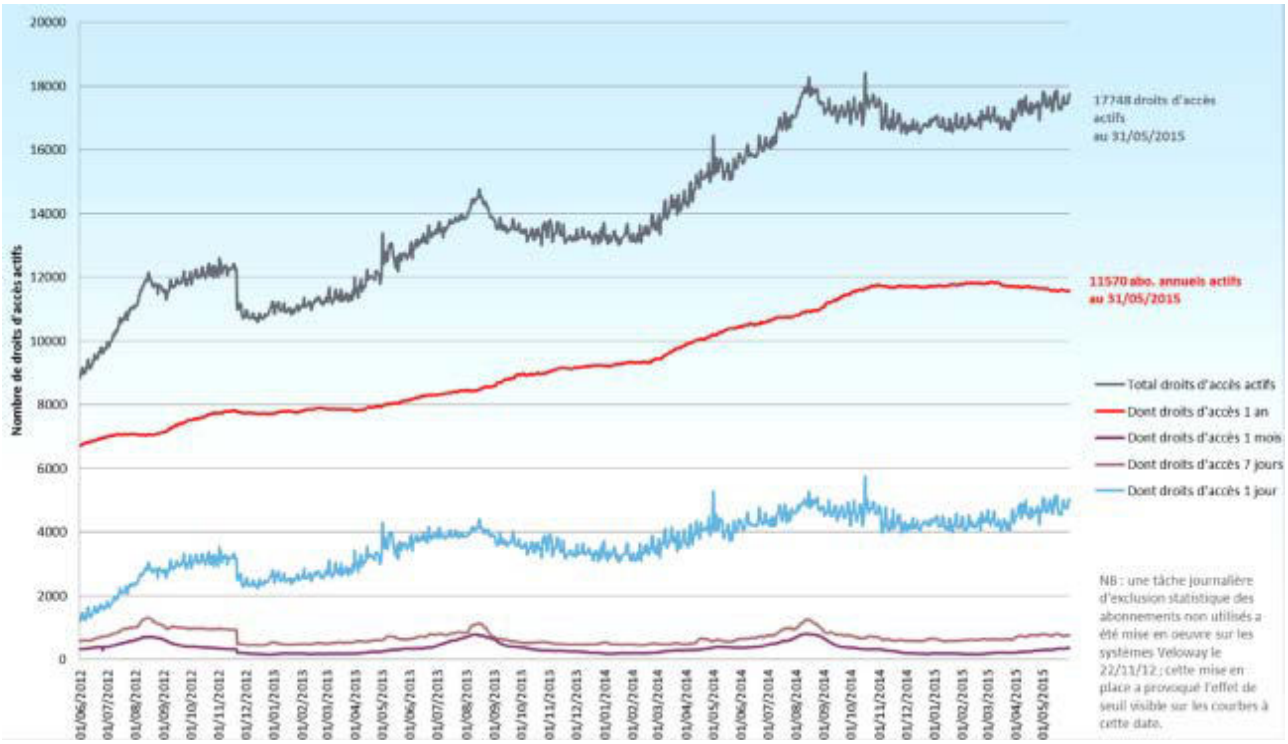


1'100 vélos sont disponibles sur l'ensemble des stations (pour 1'750 prévus dans le marché). En 2011, environ 2'500 vélos étaient loués quotidiennement, soit une progression de plus de 50% par rapport à 2010. En août 2014, la moyenne quotidienne de location a atteint de record de 7'419 locations / jour.

Depuis sa mise en service en juillet 2009, le système Vélobleu séduit de plus en plus d'usagers. Ce sont a priori les usagers réguliers qui augmentent le plus, en effet les abonnements annuels présentent la plus forte hausse parmi les différents droits d'accès.
A noter cependant qu'entre 2014 et 2015 ce nombre d'abonnement semble avoir atteint une certaine stabilité.
La tarification du service se fait selon deux critères :

- le droit d'accès :
  - 1€ à la journée ;
  - 5€ à la semaine ;
  - 10€ au mois ;
  - 25€ à l'année (ou 15€ en complément d'un abonnement Lignes d'Azur).
- la durée de location :
  - gratuit pour moins d'une ½ heure ;
  - 1€ pour une durée entre ½ heure et 1h ;
  - 2€ par heure supplémentaire.

Graphique 80 : Droits d'accès actifs par durée



En 2014, ce sont en moyenne 4'829 locations par jour avec une période de pic entre mai et septembre qui correspond à la saison estivale. Cette saison concentre un peu plus de la moitié des locations de l'année.

A noter que le temps de location moyen est de l'ordre de 20 minutes, en 2014 'est 8.9 millions de kilomètres qui ont été parcourus, soit une moyenne de 5 kilomètres par location.

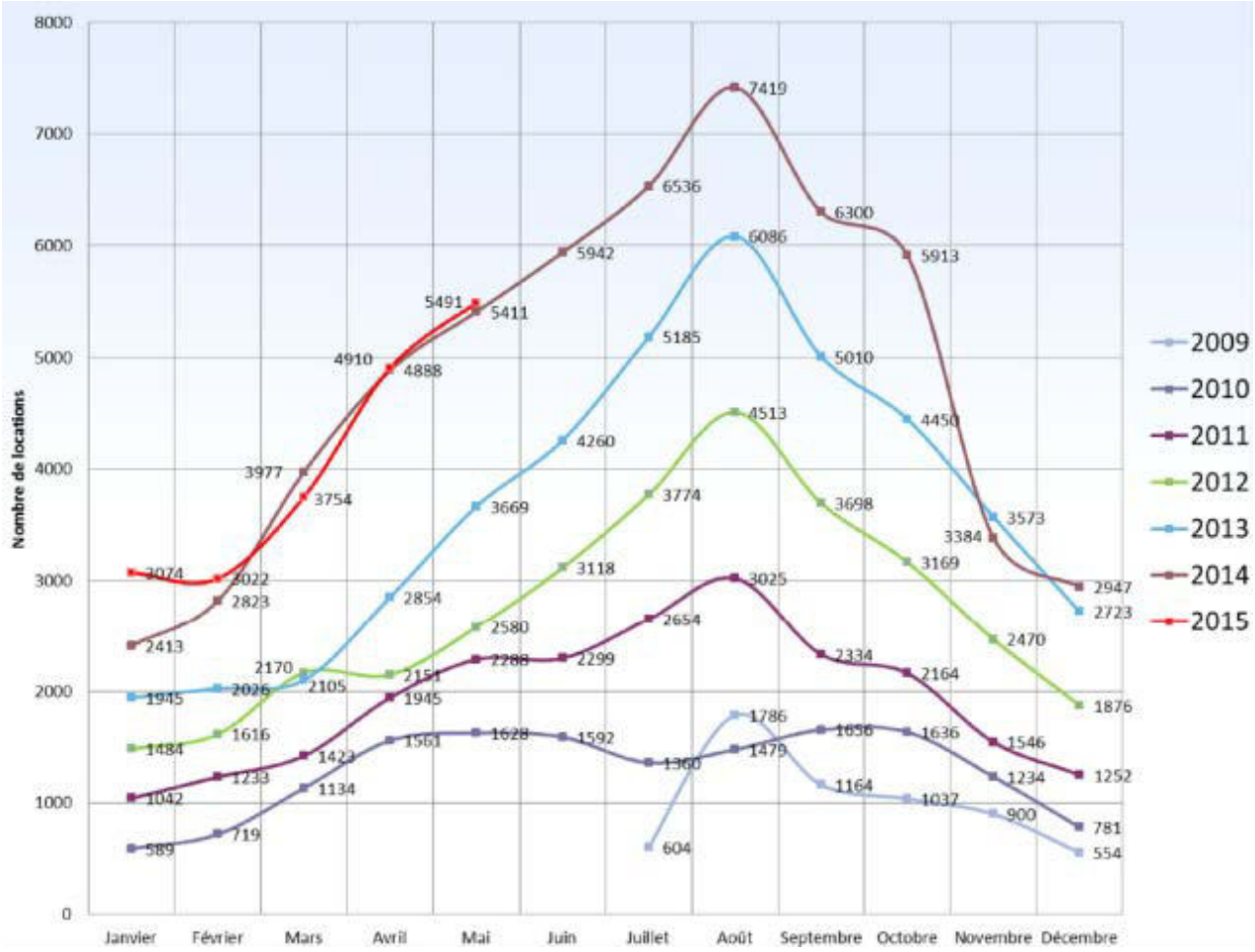
Cette répartition annuelle est en grande partie liée aux flux touristiques sur la Métropole.
A noter cependant qu'entre 2014 et 2015 le nombre d'abonnements semble avoir atteint une certaine stabilité, celle-ci peut être liée à deux facteurs :

- L'offre a atteint la demande ;
- Le système est saturé : cette saturation peut ne pas apparaitre sur l'ensemble des stations. La demande est généralement maximale lorsque les pendulaires se déplacent (vers les zones d'emplois ou d'études) : il en résulte des stations qui se remplissent le matin et qui se vident entièrement le soir.

En 2016 la tendance sur les premiers mois est similaire aux deux années précédentes, avant de présenter une baisse de fréquentation.

Les systèmes de vélo en libre-service jouent pour certains usagers de « mode transitoire », avant la possession d'un vélo personnel. Il s'agit alors d'un moyen de faire progresser l'usage du vélo, tout comme les aménagements (voies ou stationnement).

Graphique 81 : Nombre moyen de locations par jour



Le système Vélobleu connait un franc succès depuis sa mise en service, aussi bien utilisé par des résidents (abonnements annuels) que par des occasionnels (touristes). Ce système présente une flexibilité idéale pour un mode de transport adapté sur les zones urbanisées du Littoral. Les efforts menés pour la mise en place de ce système doivent perdurer. Avec une fréquentation qui se stabilise, ce système rencontre maintenant de nouveaux enjeux, entre la fidélisation des clients actuels et la capacité à attirer de nouveaux usagers.
En parallèle les aménagements cyclables effectués contribuent à sécuriser et donc à favoriser un mode de déplacement durable.

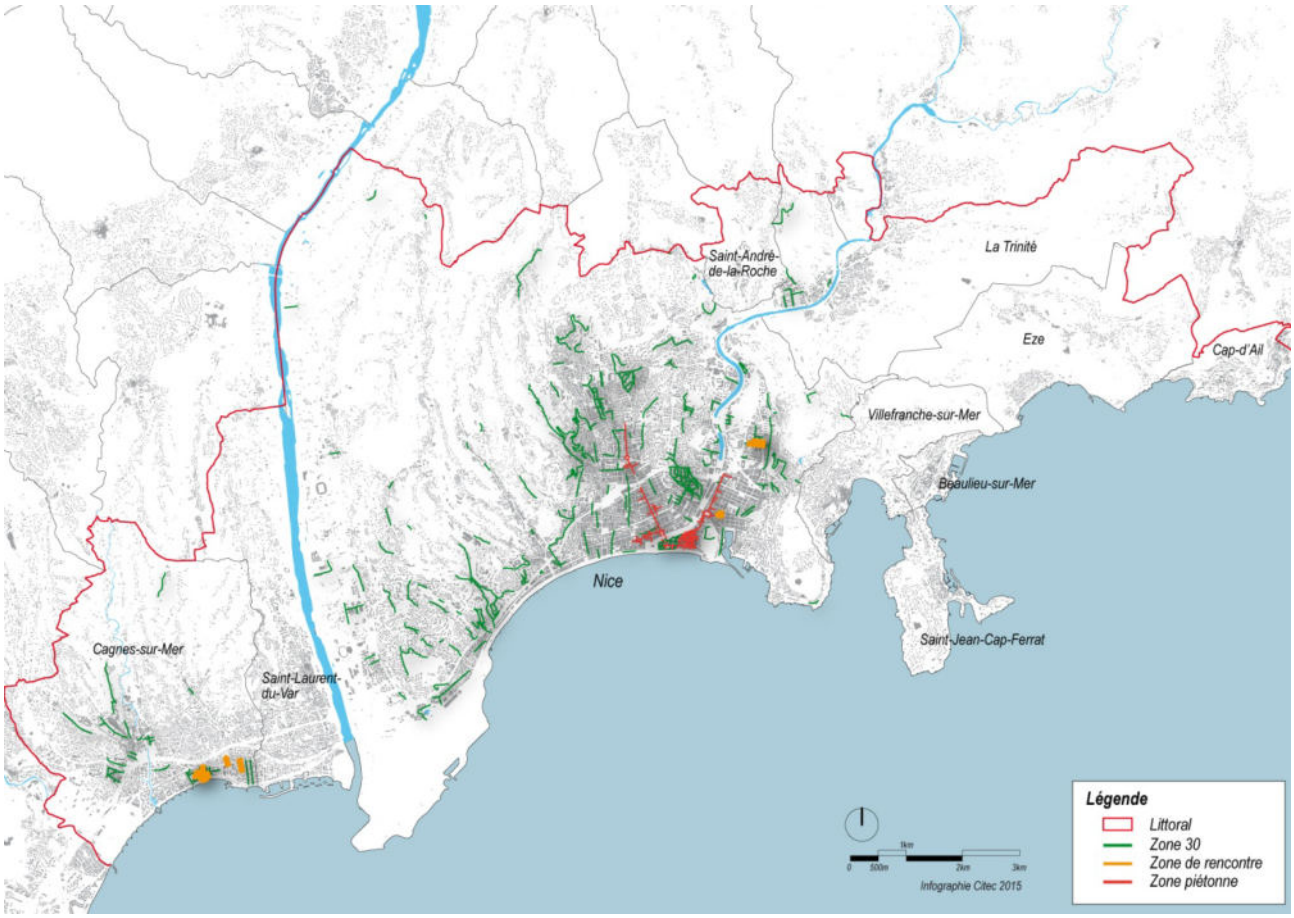
Les piétons

La marche à pied est un des modes dominants pour les déplacements courts sur la Métropole, en particulier sur les zones densément urbanisées. Les résultats de l'EMD 2009 ont mis en évidence l'importance de ce mode selon la distance parcourue :

- pour des distances de moins de 1 km, la marche représente plus de 80% des déplacements ;
- pour des distances entre 1 km et 3 km, elle représente un peu moins de 40% ;
- pour des distances supérieures, elle ne représente plus que 6% des déplacements.

La marche est le mode principal de certaines classes d'individus tels que les scolaires et étudiants, les chômeurs et les retraités. Les piétons sont les usagers les plus vulnérables sur le plan de la sécurité routière, et parmi eux, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les enfants sont des populations pour lesquelles des aménagements spécifiques et adaptés doivent être conçus.
Les zones[51] « apaisées » (zone 30, zone de rencontre ou même d'aire piétonne) et les continuités font partis des aménagements permettant de renforcer la place et la sécurité des piétons face aux autres modes, et notamment la voiture.

Carte 74 : Zones apaisées (aire piétonne, zone 30, zone de rencontre) recensées sur la Métropole



[51] *Les données recensées ne sont que parcellaires et ne correspondent pas entièrement à l'état actuel*

De la même manière que les aménagements cyclables, la mise en place des aménagements piétons se concentrent sur Littoral.
Il existe trois niveaux d'aménagements apaisés (les données sont issues des données recensées) :

- les zones 30 et voies limitées à 30 km/h : réparties principalement sur Nice et Cagnes-sur-Mer, elles peuvent concernées des rues ou des quartiers entiers, ainsi près de 76 km de voirie sur le Littoral sont limités à 30 km/h ;
- les zones de rencontre : peu présentes sur Nice, excepté sur deux places (Place du Pin et autour de l'Eglise Saint-Roch), elles sont développées sur Cagnes-sur-Mer, notamment entre l'avenue du Général Leclerc et la Place de la Marine, pour finalement couvrir 1.6 km de la voirie ;

- les zones piétonnes : développées le long de l'itinéraire du tramway et sur la partie « est » de la vieille ville, elles couvrent près de 12 km de rues de Nice.

Les zones ainsi aménagées permettent un accès apaisé continu depuis le centre de Nice, jusqu'à la vieille ville et aux quais des Etats-Unis, avant d'accéder à la promenade des Anglais.

PAVE et aménagements en faveur des PMR

Les aménagements pour les modes doux sont également accompagnés de réalisations en faveur des PMR (personne à mobilité réduite). Le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) est en cours sur la Métropole. Les principales actions engagées afin de prendre en compte l'ensemble des handicaps à travers des aménagements spécifiques sont les suivantes :

- L'abaissement des cordes molles à 2 cm au droit des passages piétons ;
- La pose de bande de guidage et de bandes podotactiles aux traversées piétonnes ;
- La suppression des obstacles ;
- L'élargissement des trottoirs à 1,40 m ;
- La mise aux normes des devers et des pentes des trottoirs ;
- La pose de piquets, barrières, ou bornes sur les trottoirs ;
- L'amélioration des revêtements des trottoirs détériorés (pose d'enrobés) ;
- L'aménagement de places de stationnements réservées aux PMR ;
- L'équipement de modules sonores aux feux tricolores.

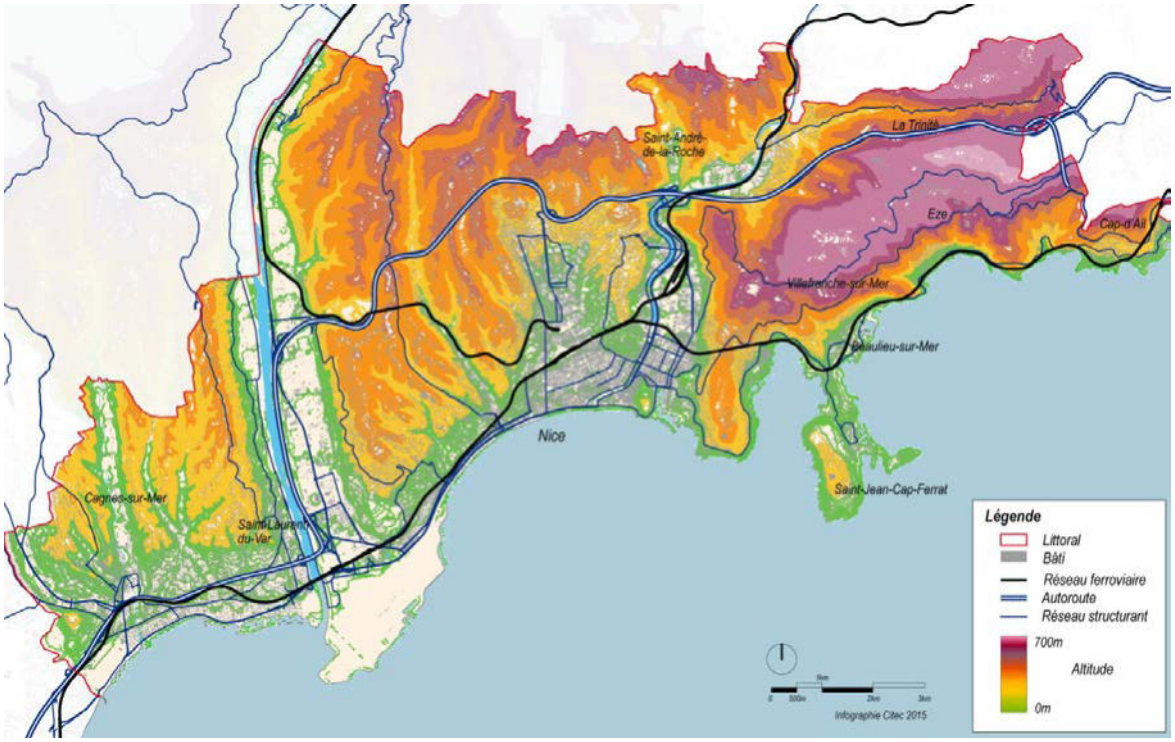
Le montant estimé des travaux pour l'ensemble de la Métropole s'élève à 13.3 M € HT, dont 57% pour la seule ville de Nice.

Les limites de la marche

La Métropole, de par son emplacement géographique, ses aménagements et le développement des transports urbains, facilite les déplacements et les trajets piétons.
Cependant ce mode connait des limites dans son développement :

- Comme tous les modes non motorisés le relief impacte grandement la facilité des déplacements mais dans le cas des piétons il offre également des possibilités de raccourcis que d'autres modes ne peuvent se permettre ;
- Les coupures physiques : rivières, fleuves mais aussi voies ferrées et routes fréquentées sont des obstacles conséquents pour les piétons ;
- Les comportements : les habitudes et la perception de l'espace par les différents usagers de la route causent parfois des sentiments d'insécurité, la baisse des vitesses sur les axes routier (zone 30, zone de rencontre, etc.) est un levier fort en ce sens.

Carte 75 : Coupures physiques du Littoral

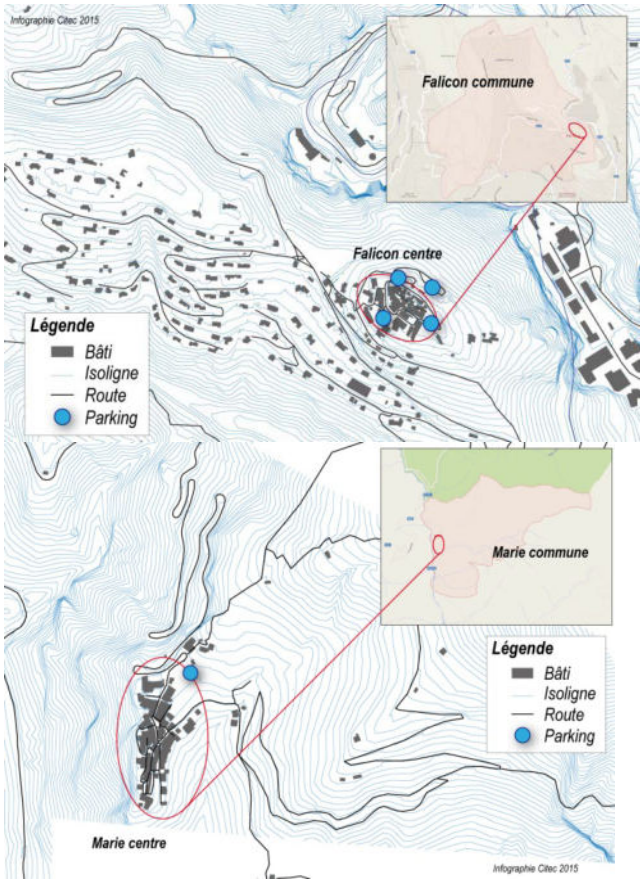


Les zones apaisées sur l'ouest de Nice permettent un accès quasi-continu jusqu'à la Promenade des Anglais, avec certaines coupures (Avenue de la Californie par exemple) contraignantes. Des passages piétons réguliers ainsi que des ilots refuges ont été aménagés pour permettre une certaine perméabilité de la voirie aux flux piétons.

La situation du Moyen-Pays et Haut-Pays

Les centres urbains des communes du Moyen-Pays et du Haut-Pays sont des espaces restreints où les voies de circulation sont très étroites, la vitesse et le trafic y sont donc naturellement limités et des aires de stationnement sont disponibles en périphérie des centres. Les cœurs de village sont donc des espaces naturellement orientés vers un usage développé mode piéton.
Les exemples de Falicon et Marie illustrent cette configuration particulière. Des parkings ont été aménagés hors des centres afin de faciliter l'accès et les déplacements.

Carte 76 : Configuration de l'urbanisme sur le Moyen-Pays et le Haut-Pays



Le développement des modes doux sur la Métropole était un enjeu du précédent PDU. Les aménagements et les infrastructures déjà réalisées sont aujourd'hui à pérenniser et à renforcer afin d'assurer une véritablement évolution des comportements.
En plus de développer les modes piétons et vélos, de tels aménagements permettent également de développer l'intermodalité en facilitant les accès et les transferts d'un mode à l'autre.
La marche à pied est également indispensable aux usagers des transports collectifs, il est donc nécessaire d'assurer cette prise en compte dans l'aménagement des arrêts et haltes afin d'offrir aux usagers des itinéraires simples et sécurisés.

5.1.5.2. L'INTERMODALITE

Des pratiques en croissance

L'intermodalité est une pratique qui consiste à utiliser plusieurs modes au cours d'un même déplacement. Un exemple fréquent est celui des modes voiture + TC, par l'intermédiaire d'un parc relais. Par définition l'intermodalité nécessite au moins une rupture de charge pour changer de mode.
L'intermodalité reste relativement faible : en 2009 cette pratique ne concernait que 2.5% des déplacements (déplacements avec au moins un mode mécanisé), dont la moitié correspondait à de l'intermodalité entre deux modes TC.

La multimodalité consiste à employer des modes différents selon le déplacement, sans rupture de charge. Cette deuxième pratique est plus répandue, près de 29% de la population à une pratique occasionnelle de la voiture ou des TC (contre 4% pour l'intermodalité).

Tableau 88 : Evolution des pratiques de déplacements sur la Métropole

Pratique	EMD 1998	EMD 2009
Marcheurs Exclusifs TC	3.8%	4.0%
Exclusifs TC	3.0%	4.0%
Multimodaux occasionnels	20.7%	25.9%
Multimodaux quotidiens	2.9%	3.2%
Exclusifs voiture	45.9%	39.0%
Exclusifs voiture peu mobiles	17.9%	17.4%
Peu mobiles	5.8%	6.5%
Total	100.0%	100.0%

Source : EMD 2009 ADAAM

Quelques rappels sont nécessaires pour appréhender ces résultats :

- en 2009 le service Vélobleu n'était pas encore en service, son impact sur les habitudes de déplacements n'est donc pas retranscrit dans les statistiques de l'EMD ;
- le service Auto bleue n'était pas non plus implanté sur la Métropole ;
- Bien que le tramway T1 ait été mis en service en 2007, sa fréquentation n'a cessé d'augmenter depuis. Les statistiques présentées ci-dessus se rapportent donc à l'usage du tramway en 2009.

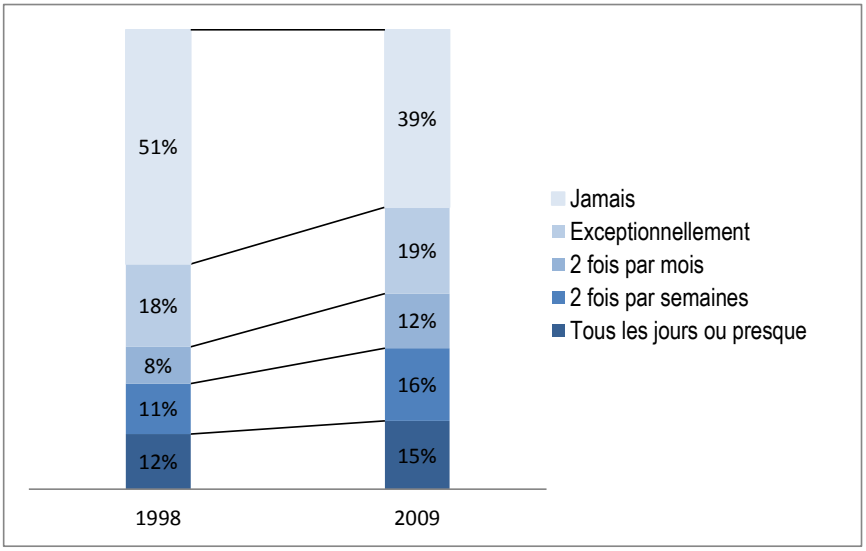
Ces résultats montrent cependant des tendances encourageantes :

- Les exclusifs voitures ont chuté de presque 6 points entre 1998 et 2009, ils se reportent majoritairement sur les multimodaux occasionnels qui augmentent de plus de 5 points ;
- La part des exclusifs TC augmente d'un point, soit une évolution de 30% ;

Avec la mise en place du tramway et d'une tarification avantageuse, c'est l'usage global des transports collectifs urbains (TCU) qui a évolué. En 1998 et 2009, la part des personnes n'utilisant jamais les TCU a chuté de 51% à 39% (-12 points). Ces personnes se sont principalement reportées sur un usage régulier des TCU puisque la part des personnes utilisant au moins deux fois les TCU par semaine est passée de 23% à 31% (+8 points).

Egalement, avec la Gare ferroviaire du futur PEM, c'est l'organisation de la multimodalité qui va évoluer : La gare Saint-Augustin va être déplacée et complètement reconstruite sur le PEM Nice-Aéroport, en lien direct avec les autres modes de transports (tram + gare routière + modes doux).
Le nombre de voyageurs attendus à terme (2040) est de 7 à 8 millions selon la SNCF et le nombre de voies va passer de 2 actuellement à 6 voies (extensible à 8).

Graphique 82 : Usage des transports collectifs urbains sur la Métropole



Source : ADAAM

Ces statistiques sont les premiers résultats des politiques mises en œuvre sur la Métropole.

Un enjeu pour la Métropole

Depuis 2009 les aménagements et en lien avec l'intermodalité et la multimodalité n'ont cessé de progresser :

- Augmentation de la capacité du tramway.
- Service Vélobleu et aménagements de pistes et bandes cyclables. De plus ce service propose un abonnement annuel réduit (15€) pour les abonnés Ligne d'Azur (l'abonnement sans réduction est fixé à 25€).
- Service Auto bleue, qui est l'un des premiers services d'autopartage aussi important en France.

Mais l'implication des collectivités ne se limite pas à ces réalisations. En effet les campagnes de communication autour de ces modes mais aussi les services en ligne mis à disposition de l'usager sont des actions complémentaires nécessaires pour sensibiliser et faire évoluer les comportements.

Parmi les services en ligne, le site internet ceparou06.fr répertorie non seulement l'offre de transport en commune sur le département des Alpes-Maritimes mais permet également de calculer des itinéraires selon différents paramètres : heure de départ, tarif, rapidité, rupture de charge, etc.
Au-delà du simple itinéraire, le site permet également de favoriser l'intermodalité en localisant les points d'arrêt, les stationnements vélos et les stations Vélobleu.

La Métropole intervient aussi sur l'intermodalité au travers les aménagements des grands pôles d'échanges. En lien avec le développement du réseau tramway et le renforcement attendu des TER, les grands pôles d'échanges multimodaux (PEM) suivants ont fait, ou font l'objet d'études pour orienter et faciliter les déplacements intermodaux :

- Nice-Aéroport : ce pôle condensera l'ensemble des modes de la Métropole. Tramway, avion, voiture, vélo, train, bus et marche à pied seront réunis au sein d'un seul et même pôle qui facilitera le passage de l'un à l'autre. Prévu sur 90'000 m², il intégrera une gare routière (bus urbains et interurbains), une gare ferroviaire (trains et TGV vers Paris, Marseille ou l'Italie), des stations Vélobleu et Auto bleue et bien entendu le tramway avec la ligne « ouest – est » qui le reliera au centre niçois. Ce pôle desservira également le quartier d'affaire international en projet du Grand Arénas.
- Thiers : le réaménagement de la gare de Nice Ville, déjà entamé, prévoit la réalisation d'un PEM de 10'000 m² en plein centre-ville. Intégré dans les projets de réaménagement des quartiers environnant (Programme National de Requalification des Quartiers Anciens et Dégradés), ce pôle s'inscrit dans un objectif de fluidification et de simplification des échanges interurbains et nationaux.

Ainsi, les réalisations entamées par la Métropole (tramway, tarification à 1€) ont montré leurs impacts dans l'EMD de 2009 avec des résultats encourageants dans les habitudes de déplacements des résidents.
Aujourd'hui, ces réalisations se poursuivent et s'élargissent à d'autres modes afin de favoriser toujours plus une mobilité durable et une facilité d'utilisation pour l'usager.

5.1.5.3. LE COVOITURAGE, L'AUTOPARTAGE ET LA MOBILITE ELECTRIQUE

Le covoiturage, un mode en progression

Le covoiturage est en mode en plein essor dans et entre de nombreuses agglomérations. Alliant un double intérêt pour les usagers et les collectivités (coût de trajet et limitation du trafic) ce mode se base aujourd'hui sur l'utilisation de sites internet spécialisés.
Le département des Alpes-Maritimes a également mis en place son site : http://www.covoiturage-cg06.fr/ et permet aux conducteurs et passagers potentiels de se mettre en relation.
Une carte interactive permet de voir directement les trajets en origine ou à destination de certaines communes.

En 2016, le département et la CASA ont regroupé leur offre de covoiturage pour offrir un site unique aux usagers : http://www.ottoetco.org/

Le développement du covoiturage sur la Métropole, l'émergence de nouveaux sites et plateformes de mise en relation (Wever, Instant System, Boogi) sont des éléments représentatifs de la progression de ce mode. En lien avec le développement du numérique et des conditions de circulation, le covoiturage représente une opportunité considérable pour réduire le nombre véhicules sur le réseau routier métropolitain. La CCI s'engage à ce titre, au côté d'Escota et en partenariat avec plusieurs clubs d'entreprises des Alpes-Maritimes dans un projet visant à développer l'usage du covoiturage.

Carte 77 : Carte du site de covoiturage du département des Alpes-Maritimes



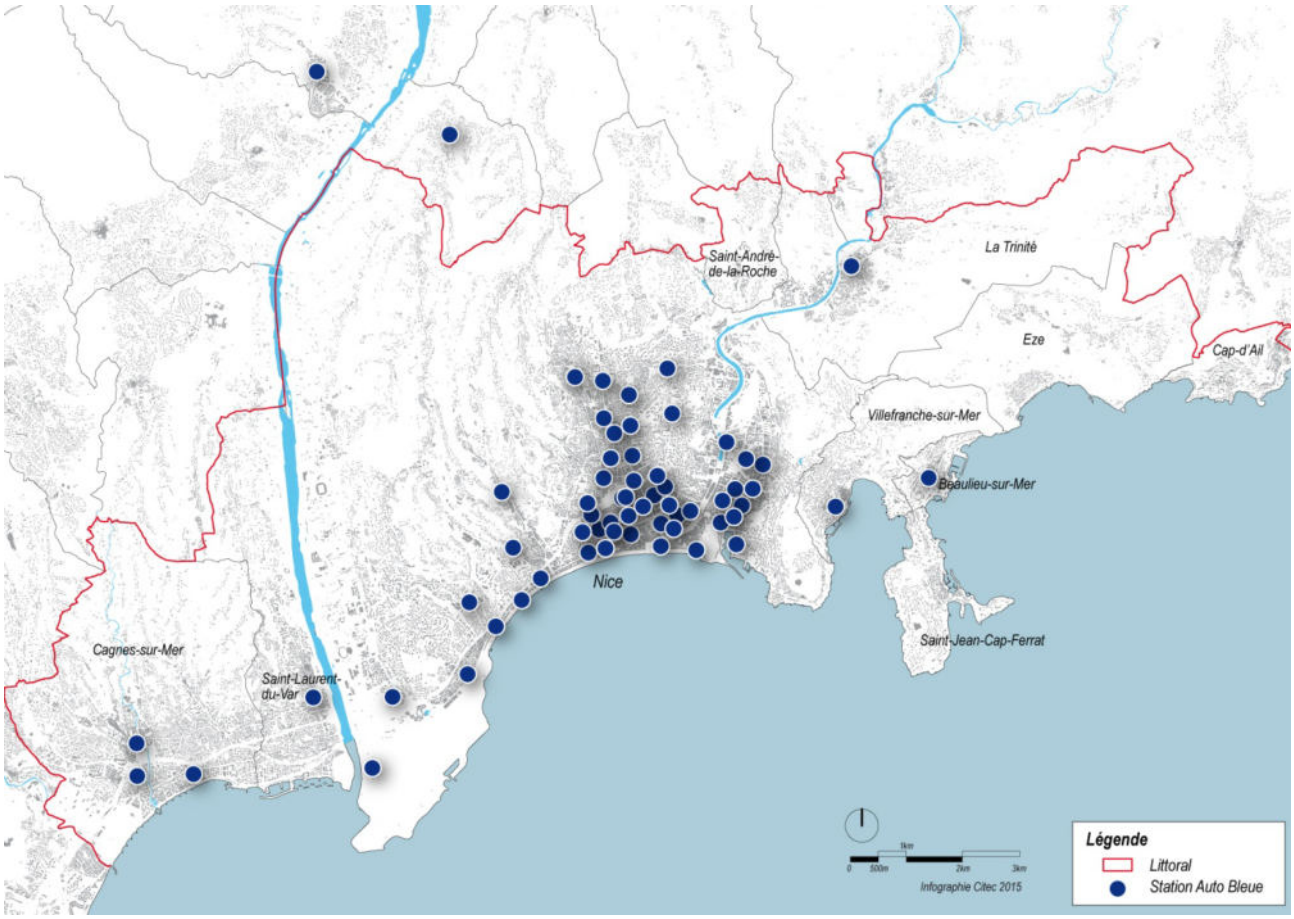
Auto bleue

Depuis avril 2011 la Métropole NCA a mis en service un système d'autopartage dénommé Auto bleue. Ce service est géré par le groupement Venap, composé de Veolia Transport et EDF, en délégation de service public. Uniquement basé sur une flotte de véhicules électriques, le système compte aujourd'hui 68 stations et environ 210 véhicules répartis principalement sur Nice, mais également à :

- Cagnes-sur-Mer (3 stations) ;
- Saint Laurent du Var (1 station) ;
- Villefranche-sur-Mer (1 station);
- Beaulieu-sur-Mer (1 station) ;
- La Trinité (1station) ;
- Carros (1 station) ;
- Vence (1 station) ;
- Colomars (1 station).

Ce service d'autopartage est l'un des premiers de cette importance à avoir été mis en place sur le territoire français. De plus, outre les véhicules disponibles, le service offre la possibilité de recharger d'autres véhicules électriques, des emplacements étant spécialement réservés à cet effet.

Carte 78 : Implantation des stations Auto bleue



Le système offre aujourd'hui deux possibilités d'utilisation :

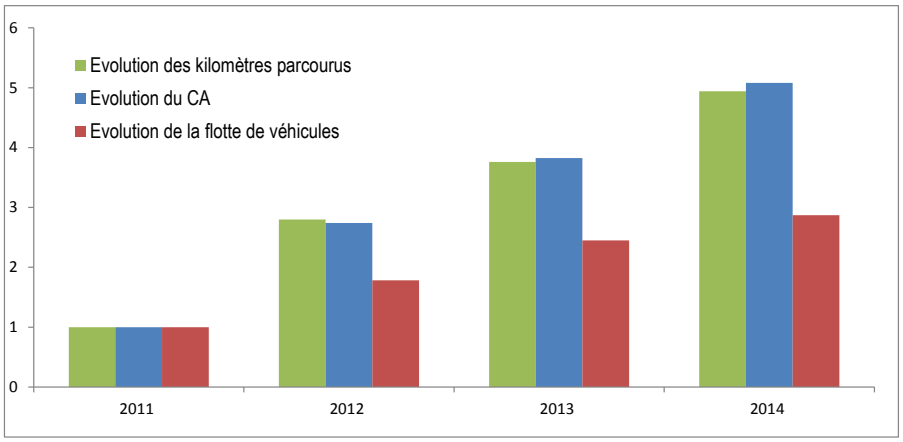
- Une offre sans engagement, à partir de 0.15€ par minute de location ;
- Une offre avec engagement sur six mois, à partir de 0.10€ par minute de location.

Deux types d'utilisation sont possibles :

- « Mode Zen » : les véhicules sont réservés avant d'être empruntés et ils sont ramenés à la borne de départ à la fin de l'utilisation.
- « Mode Flex » : les véhicules sont empruntés sans réservation, en fin de location les véhicules sont ramenés dans une zone « Flex » mais qui peut être différente de la zone de départ. Le mode Flex est mis en place au titre d'une expérimentation qui durera jusqu'au 31/12/2015.

Des tarifs adaptés à l'utilisation sont disponibles, selon le cadre d'usage (particulier, professionnel), la durée de réservation, le trajet, etc.
Depuis 2011 ce système ne cesse de compter de nouveaux adhérents, les évolutions du nombre de kilomètres parcourus et du chiffre d'affaire dépassent largement (presque le double en 2014) l'évolution du nombre de véhicules accessibles.
En 2012, le nombre moyen de véhicules en service était de 123, contre 198 en 2014, soit une augmentation de 61%, en parallèle les kilomètres parcourus sur ces deux années sont passés de 692 000 km (2012) à 1 221 000 km (2014), soit une augmentation de 76%.
Ces écarts indiquent une évolution positive de l'utilisation des véhicules.

Graphique 83 : L'essor du système Auto bleue



Les stations Auto bleue possèdent des bornes de recharge pour les véhicules électriques de particuliers. Elles permettent, au-delà du système d'autopartage, d'assurer le développement des véhicules électriques.

Le système d'autopartage Auto bleue démontre l'intérêt et l'engagement de la collectivité pour des modes alternatifs permettant de limiter les impacts environnementaux.
Les usagers ont également été séduits par ce système, puisque trois ans après la mise en service, les kilomètres parcourus grâce à ce système ne cessent d'augmenter. L'interaction avec les autres modes de transport (vélo, TC, etc.) de la Métropole est essentiel pour le développement du service et assurer aux usagers une mobilité plus fluide et plus simple.

La mobilité électrique

Un système d'autopartage basé sur des véhicules électriques, des bornes de rechargement accessibles pour les particuliers, la Métropole est engagé dans une véritable démarche de réduction des impacts environnementaux.

Un engagement à différents niveaux

Depuis la mise en place du tramway, c'est près de 40% des voyages sur le réseau urbain des Lignes d'Azur qui sont effectués grâce à un mode « propre ». Avec le schéma des transports prévu à 2030 et notamment l'élargissement conséquent du réseau tramway, ce pourcentage de voyages « propres » pourrait atteindre les 70%.
En parallèle, la flotte de bus des Lignes d'Azur évolue depuis maintenant plusieurs années vers des véhicules plus respectueux de l'environnement.

Dans la même optique, la Métropole et la Ville de Nice ont lancé un marché pour l'acquisition de véhicules de services électriques. Ces véhicules sont utilisés pour les services publics tels que la propreté, la collecte, l'entretien des espaces verts, etc. Accompagnant le plan gouvernemental « véhicules propres », à le renouvellement du parc de véhicules de service a pour objectifs d'être 100% écologique (0 rejet de CO2) et 100% silencieux.

Avec le développement des deux-roues :

- les vélos d'une part, à travers les infrastructures et l'évolution des comportements apportées par le service Vélobleu ;
- les deux-roues motorisés d'autre part, qui répondent à un besoin de mobilité flexible sur un réseau routier encombré et une limitation des places de stationnement.

La Métropole a mis en place une aide pour favoriser l'achat des véhicules deux-roues « propres ». Le montant de l'aide est fixé à 25% du prix d'achat TTC du véhicule neuf, avec un plafonnement à 200€.

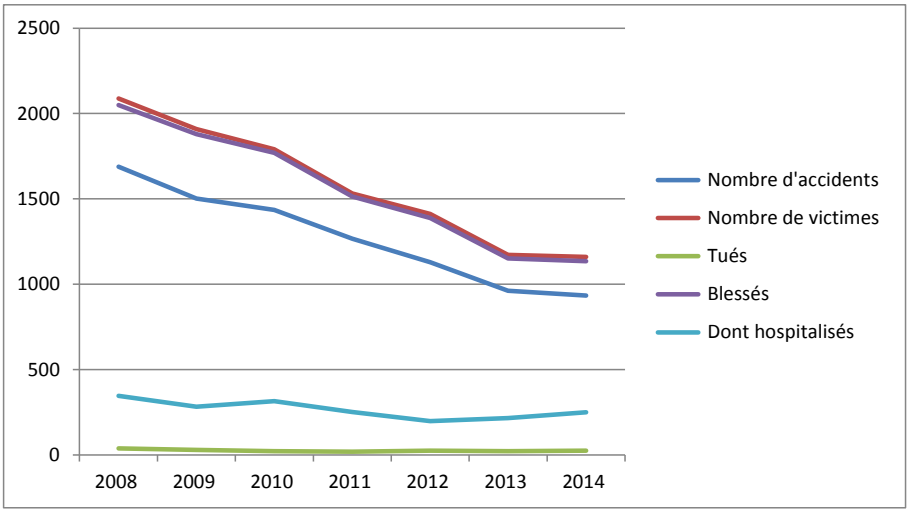
La Métropole et les collectivités du territoire ont pris des initiatives qui vont au-delà des préconisations gouvernementales en appliquant des considérations environnementales à différents niveaux de compétences et en offrant aux usagers des services aussi développés que l'Auto bleue.

5.1.6. SECURITE DES DEPLACEMENTS : UNE VULNERABILITE DES USAGERS NON-MOTORISES

Les accidents sur le territoire de la Métropole sont en baisse régulière depuis 2008. Entre 2008 et 2014 cette baisse atteint 43%, et concerne l'ensemble des accidents, quelle que soit leur gravité.
En effet le nombre de blessés et même de tués connait la même baisse :

- Nombre de blessés : 2'050 en 2008 et 1'135 en 2014, soit une baisse de 44% ;
- Nombre de tués : 38 en 2008 et 25 en 2014, soit une baisse de 45%.

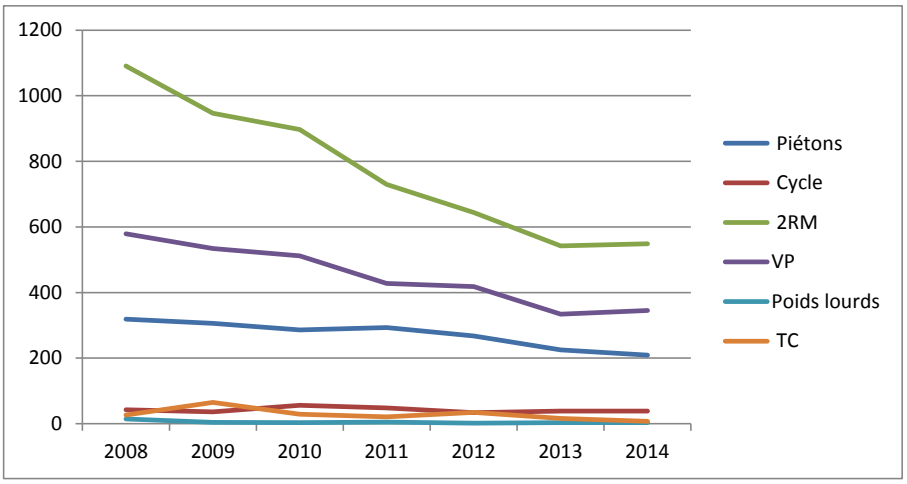
Graphique 84 : Accidents sur le territoire de la Métropole NCA depuis 2008



Rappel : la part modale des 2RM sur le territoire était de 4% en 2009.

Parmi les accidents recensés, les deux-roues motorisés (2RM), les voitures personnelles (VP) et piétons sont les principaux modes touchés.

Graphique 85 : Accidentologie depuis 2008 par mode

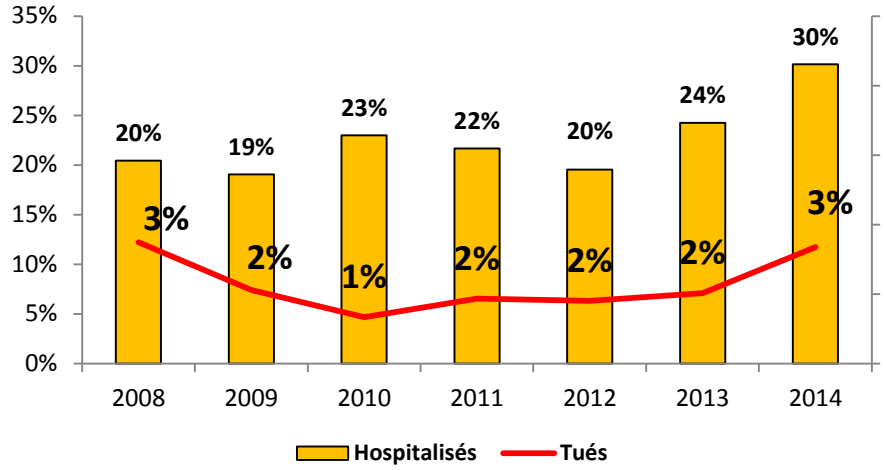


Les 2RM sont les principales victimes : 50% des victimes d'accidents. Les comportements et la vigilance apportée aux 2RM ont clairement évolué depuis 2008, il en résulte une baisse significative des victimes d'accident pour ce mode (-50% en 2014). Même si le nombre d'accident est en baisse depuis 2014, cette part des 2RM reste constante.
Les voitures suivent également la même tendance avec une baisse d'accidents de 40% entre 2008 et 2014.
Les cycles ne concernent qu'une part réduite des victimes d'accidents (entre 2% et 3%) mais le nombre d'accidentés par année reste globalement constant, entre 40 et 50.

L'accidentologie liée au vélo, dont l'usage est encouragé aussi bien au niveau local (service vélo-bleu, subvention vélo électriques, développement du réseau,…) que national (décret « PAMA » du 2 juillet 2015), est en légère hausse en 2014 (39 accidents en 2013 / 42 en 2014). La part modale est surreprésentée (1% d'usage pour 3% de victimes) mais dans une moindre mesure que celle des deux-roues motorisés. Il convient donc de rester vigilant sur les prochaines années. Les forces de l'ordre constatent notamment de nombreuses infractions réalisées par les cyclistes (non respect des feux tricolores, circulation sur les trottoirs) qui pensent bénéficier d'une certaine immunité par rapport à leur mode de déplacement.

Si le nombre d'accidents impliquant des piétons tend à baisser, la part tend à augmenter légèrement, ainsi depuis 2008, la part des piétons victimes d'accident est passée de 15% à 18%. Cependant la gravité des accidents tend à augmenter sur les deux dernières années. Depuis 2012, la tendance indique que les accidents graves (hospitalisés ou tués) sont en légère augmentation.

Graphique 86 : Evolution de la gravité des accidents piétons



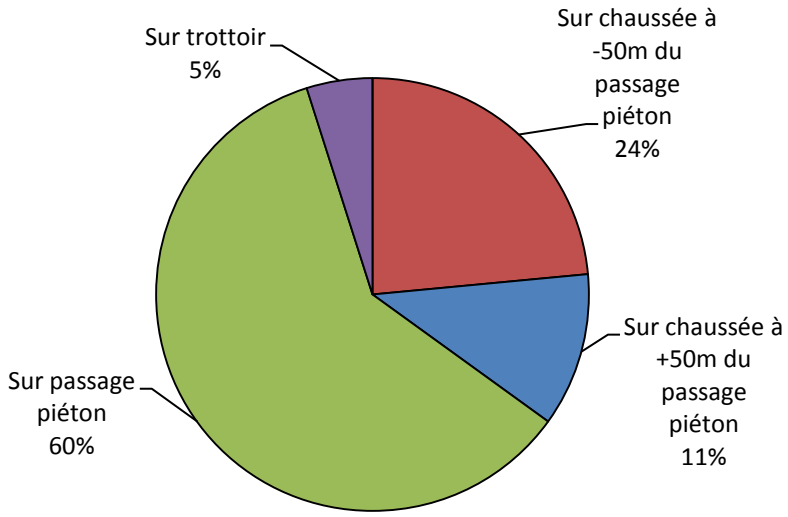
Source : MNCA

Les usagers vulnérables sont globalement toujours aussi touchés par les accidents.

Parmi les piétons accidentés, près de 60% se trouvaient sur un passage piéton, tandis que 24% étaient à moins de 50 mètres. Ces statistiques révèlent un double enjeu :

- la sensibilisation des automobilistes et deux-roues motorisés (89% des conflits) sur le respect des aménagements piétons, voire le renforcement de ces aménagements (surélévation, marquage, etc.) ;
- la sensibilisation des piétons quant à l'usage de ces aménagements : près d'un quart des accidents ont lieu à proximité du passage.

Graphique 87 : Localisation des accidents piétons en 2014



Source : MNCA

Les transports en commun (7 accidents recensés en 2014) et poids-lourds (3 accidents recensés en 2014) connaissent peu d'accidents en comparaison des autres modes motorisés.
Les données d'accidentologie révèlent des évolutions encourageantes vis-à-vis de la sécurité des usagers. Cependant cette dernière est principalement liée aux automobilistes.
Les modes non motorisés (piétons et cyclistes) représentent les usagers les plus vulnérables de la voie publique, or ils présentent des baisses de nombre d'accidents moins fortes que les autres modes.
Si des aménagements spécifiques permettent de protéger les usagers sur certaines portions, le respect des limitations de vitesse, des priorités et la communication autour de l'ensemble des usagers de la voirie sont indispensables à l'évolution des comportements. Signalons en outre que les zones d'activité sont rarement aménagées pour les déplacements piétons, voire cycliste.

5.1.7. LES CAPACITES DE STATIONNEMENT DE LA METROPOLE

5.1.7.1. LES PARKINGS SUR LA METROPOLE

La Métropole compte 169 parcs autos répertoriés, dont une large majorité sur le Littoral et notamment sur les communes de Nice et Cagnes-sur-Mer. Sur les communes du Moyen-Pays et du Haut-Pays les parcs sont globalement localisés au près du centre de chaque commune.
Le centre-ville de Nice compte dix parkings (soit près de 3'300 places) qui offrent une franchise de stationnement d'une heure afin de permettre aux automobilistes un moyen de stationnement efficace pour accéder aux commerces de proximité.
Le nombre de places recensées dans les 40 parkings en ouvrage de Nice en 2012 est de l'ordre de 22'000, dont 5'200 à l'aéroport Nice Côte d'Azur (réparties sur sept sites). Ces différents parkings pratiquent des tarifs variables selon les emplacements et la demande.

Sur le Moyen-Pays, les communes pratiquent des politiques de stationnement propres à chaque commune.

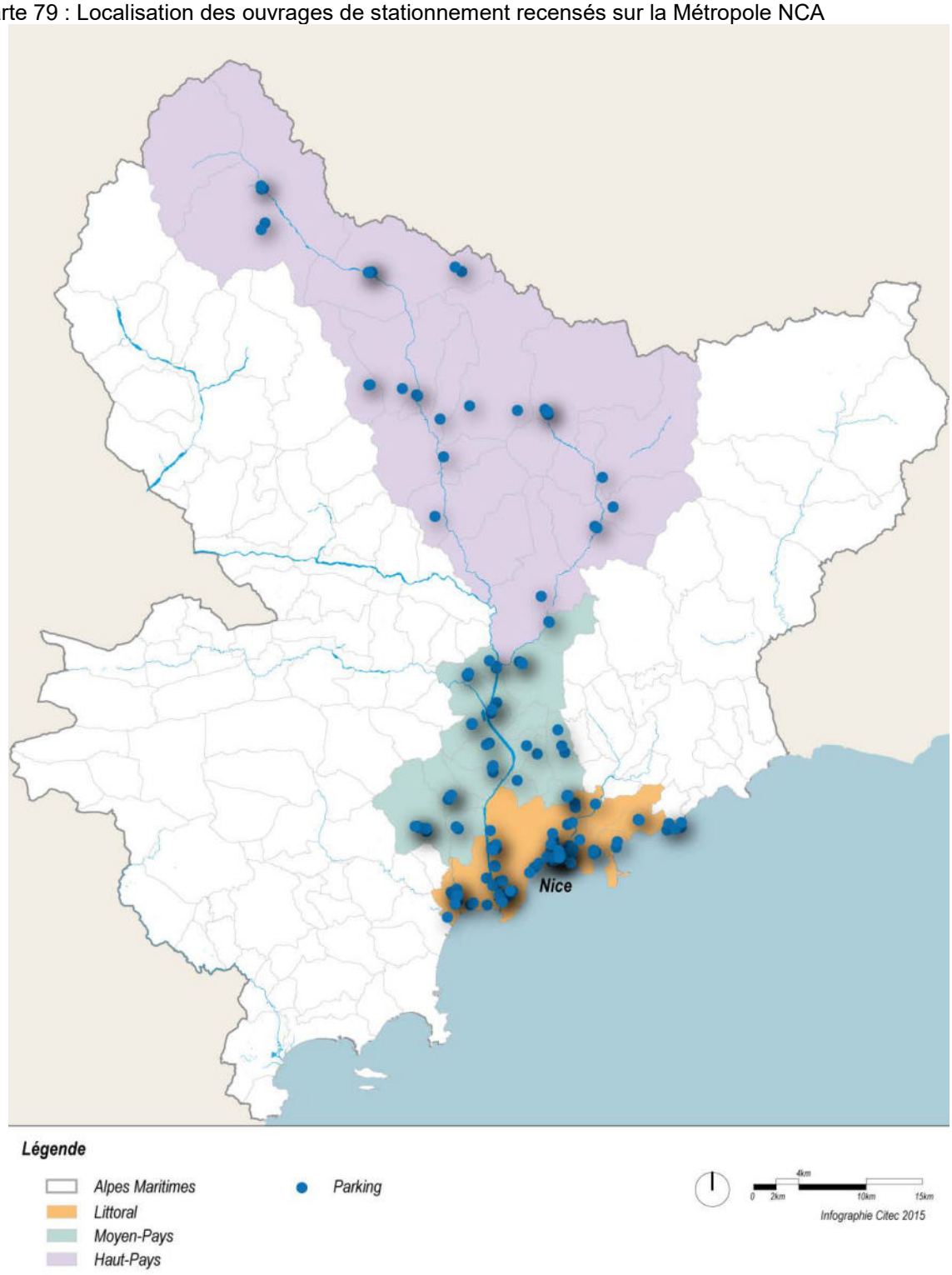
- La commune de Vence propose par exemple près de 1'560 places de stationnement, dont 65% gratuites. Cette offre se répartit entre les parkings (640 places) et le stationnement sur voirie (920 places). En centre-ville, 188 places en zones vertes permettent de stationner pour 7€ pour 7 jours.
- La commune de Carros propose un stationnement entièrement gratuit, avec des parkings dans le centre-ville et près du centre culturel. Des zones bleues ont été aménagées autour des commerces afin de favoriser la rotation des véhicules.
- En 2013, la commune d'Aspremont a vu sa capacité de stationnement à proximité en augmenter grâce à un nouveau parking surélevé face à la Mairie. Offrant ainsi un espace de stationnement plus grand pour une surface identique.

Les communes du Moyen-Pays ont une demande importante en stationnement du fait d'une utilisation importante de la voiture pour les déplacements quotidiens. Elles y répondent par différents aménagements et politiques. Il n'existe pas de réglementation commune sur cette partie de la Métropole.
Sur le Haut-Pays, l'offre de stationnement est limitée et soumise aux espaces disponibles.

- Sur la commune de Bairols par exemple, le stationnement se fait le long de la M56, avec une soixante de places situées à 200m du village. La commune de Saint-Martin-Vésubie possède plusieurs aires de stationnement en autour du cœur de village.
- Certaines communes, comme Isola, ont développé une offre en lien avec les activités touristiques, ainsi au sud-est de l'urbanisation, près de 170 places de stationnement sont disponibles, à la sortie de la M2205.

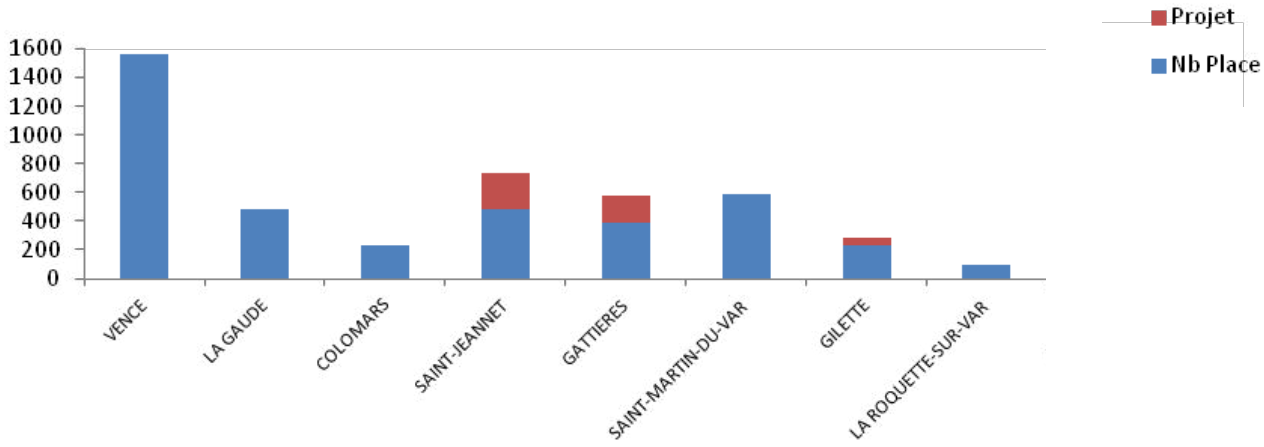
Le stationnement et les politiques qui s'y appliquent (places, tarification) sont des éléments clés pour faire évoluer le choix modal.

Carte 79 : Localisation des ouvrages de stationnement recensés sur la Métropole NCA

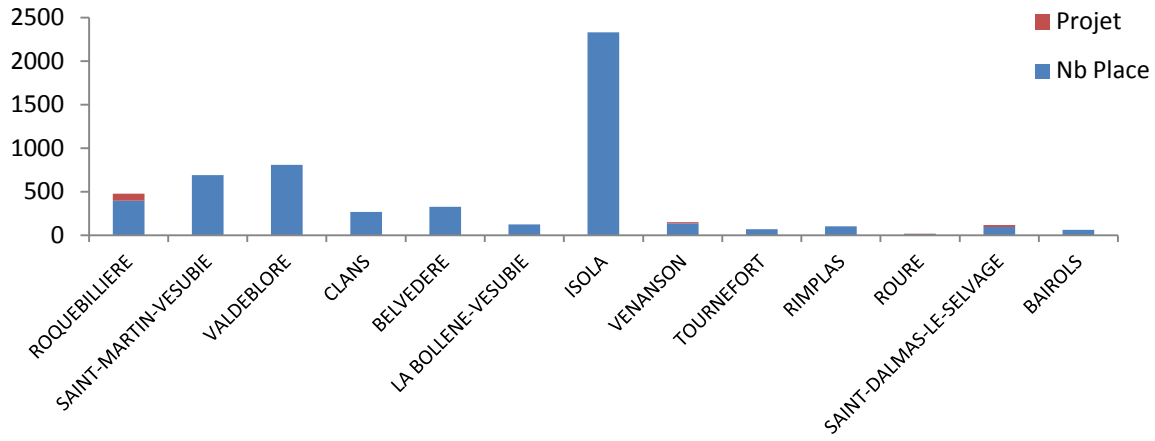


Le nombre de places de stationnement recensées sur différentes communes de la Métropole sont présentées dans les graphiques suivants. Les places en projet sont également prises en compte.

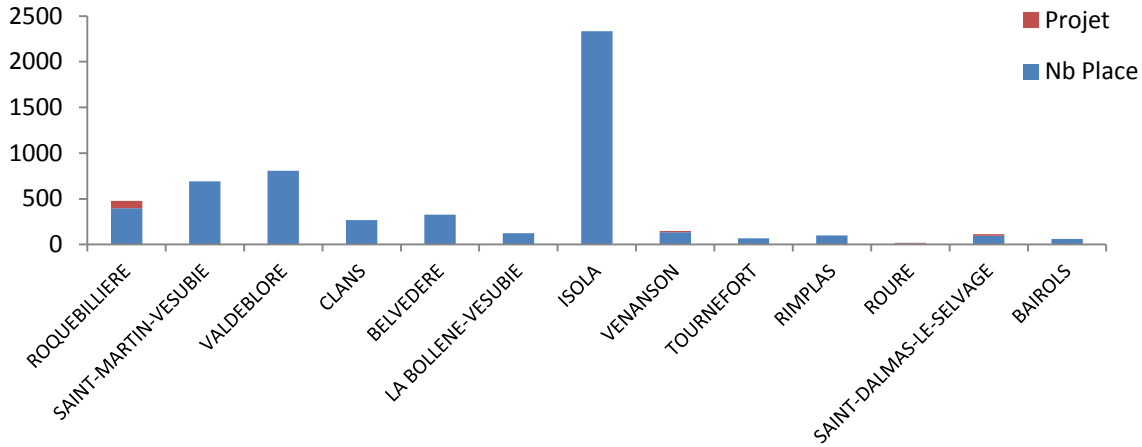
Graphique 88 : Places de stationnement sur les communes du Moyen-Pays



Graphique 89– Places de stationnement sur les communes du Haut-Pays



Graphique 90- Places de stationnement sur les communes du Haut-Pays



Isola ressort sur le Haut-Pays de par les places dédiées à la station de sport d'hiver (2 200 places, pour 133 places proches de la commune).

Sur le Littoral et pour les communes recensées, la moyenne de place de stationnement offerte est de 0.16 par habitant. Ce ratio est identique pour les communes recensées du Moyen-Pays.
Sur le Haut-Pays ce ratio atteint 0.39 place/habitant, cet écart s'explique notamment par le regroupement des logements dans les cœurs de village, où du stationnement privé n'est pas toujours disponible (sur le Moyen-Pays, l'urbanisation plus étalée de certaines communes limite très fortement cet effet). Les communes mettent donc à disposition plus d'emplacements de stationnement par habitant.

Le Littoral, et ces centres villes, sont soumis à une densité urbaine importante qui limite l'espace disponible. Ainsi Nice a réalisé des zones de stationnement résidentiel, réparties sur l'ensemble du centre-ville, offrant aux habitants des tarifs de stationnement de proximité adaptés :

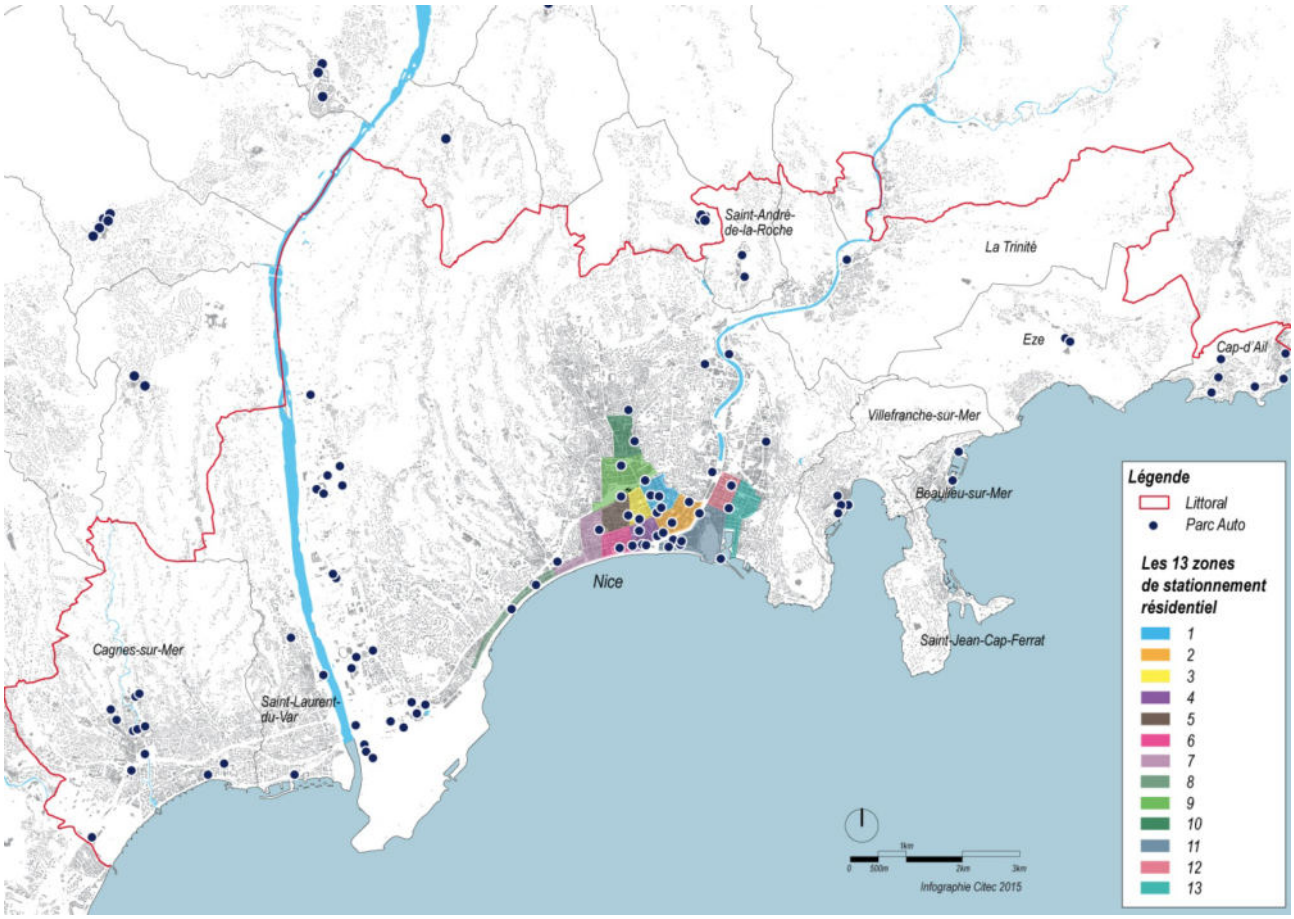
- 1,5€ par jour ;
- 7€ par semaine ;
- 13€ pour deux semaines.

Sur d'autres agglomérations, comme Lyon, ce système existe également avec des tarifs proches :

- Forfait journée : 2 euros ;
- Forfait semaine : 6 euros ;
- Forfait mois : 20 euros.

En 2011, le stationnement résident comptait déjà 3'350 abonnés.
Le statut de résident ne dispense cependant pas de la réglementation qui limite à 24h le stationnement sur une même place.
Le tarif de stationnement par défaut sur Nice est défini à 1€30 de l'heure entre 9h et 19h du lundi au samedi.

Carte 80 : Stationnement (P+R, stationnement résident) – zoom sur le Littoral



Nice, au cœur de l'innovation

Avec Nice Park, système de stationnement intelligent informant en temps réels les automobilistes, la Ville de Nice affiche son caractère innovateur. Testé depuis janvier 2012, ce dispositif a pour objectif de limiter les temps de recherche d'une place et ainsi de fluidifier le trafic en centre-ville. Il limitera par la même occasion l'utilisation abusive des aires de livraison.
Ce système se base sur un réseau de capteurs et horodateurs communicants qui informent en temps réel les automobilistes sur les places disponibles. Le système offre également la possibilité de paiement grâce au téléphone mobile. Le projet est à ce jour arrêté pour des raisons juridiques.
Le remplissage des places, de manière automatisée, présente plusieurs impacts bénéfiques pour les centres urbains :

- La recherche d'une place de stationnement, évoquée ci-dessous, représente certes une parte de temps pour l'usager, mais également une tendance à la congestion (usagers qui tournent plusieurs fois dans un secteur pour trouver une place) et aux pratiques interdites (double file, stationnement sur trottoir, ou sur aire réservée).
- La mutualisation d'espaces de stationnement utilisés de manière optimale au cours de la journée.

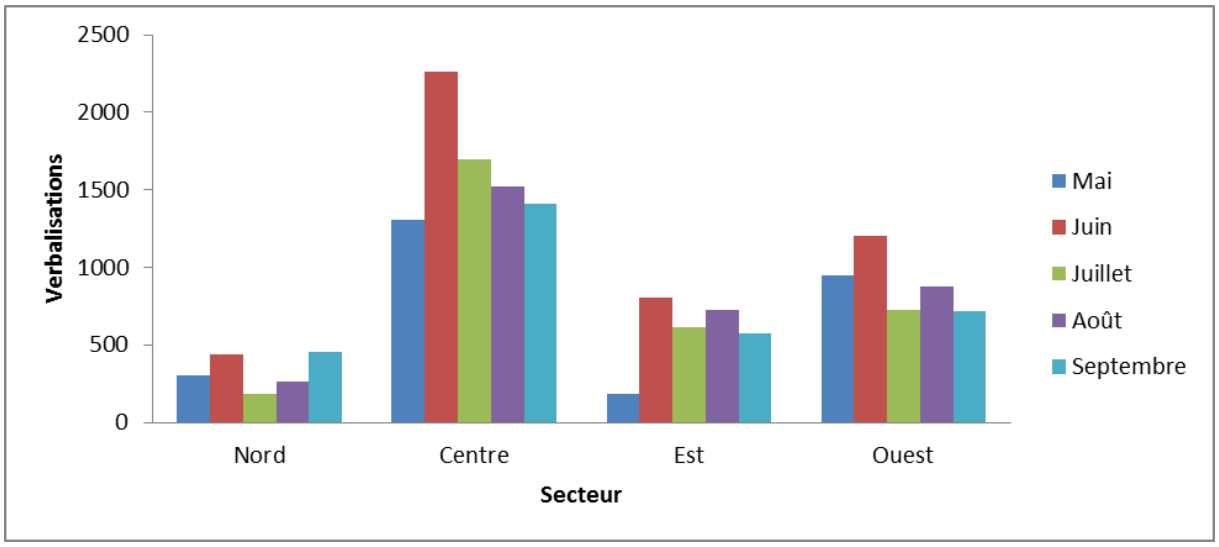
Cette opération s'intègre dans le Schéma global de stationnement 2011–2015, présenté le 30 septembre 2011.

La Métropole est particulière impliquée dans le domaine de la mobilité innovante, notamment le projet Azur ITS impliquant plusieurs collectivités de la Côte d'Azur afin d'expérimenter de nouveaux modes de mobilités infra et intercommunales.

Depuis 2010, la vidéo verbalisation est implantée sur la ville. Ce système permet de lutter contre le stationnement abusif, notamment en double, voire en triple file. Testé avec succès sur quelques quartiers, une étendue du système à l'ensemble de la ville a été prévue en avril 2015.

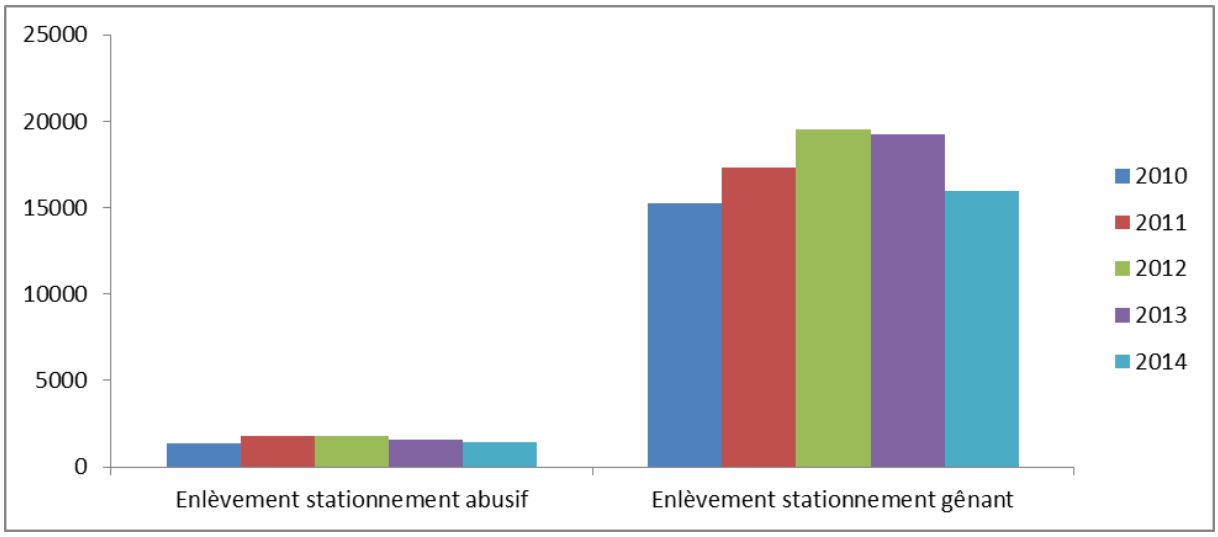
En cinq mois, de mai à septembre, près de 17'000 verbalisations ont été effectuées. Si une tendance à la baisse des infractions semble s'instaurer, seuls les résultats sur l'année 2016 permettront de connaître les impacts réels du système.

Graphique 91 : Résultats de la vidéo verbalisation en 2015



Enfin la ville de Nice mène en parallèle une politique ferme sur les stationnements gênants et abusifs. En 2014 c'est près de 17'500 véhicules qui ont ainsi été enlevés et mis en fourrière. Sur les cinq dernières années, la tendance à ce type de stationnement a augmenté jusqu'en 2012 puis est revenu à la baisse pour finalement se rapprocher de 2010. Il convient de poursuivre les efforts, notamment sur la communication, pour limiter ce type de pratiques.

Graphique 92 : Evolution annuelle des enlèvements de voiture par nature de délit



Le stationnement est une des clefs du choix modal des résidents : la Métropole offre à nouveau un constat contrasté : entre des réglementations et des niveaux d'offre très diversifiés.
Si la réglementation sur les secteurs denses du Littoral ne peut évident s'appliquer aux communes du Haut-Pays, la mise en œuvre de contraintes identiques dans les communes ou quartiers qui présentent des similitudes (habitat dense, commerce de proximité, etc.) pourrait être envisagée.

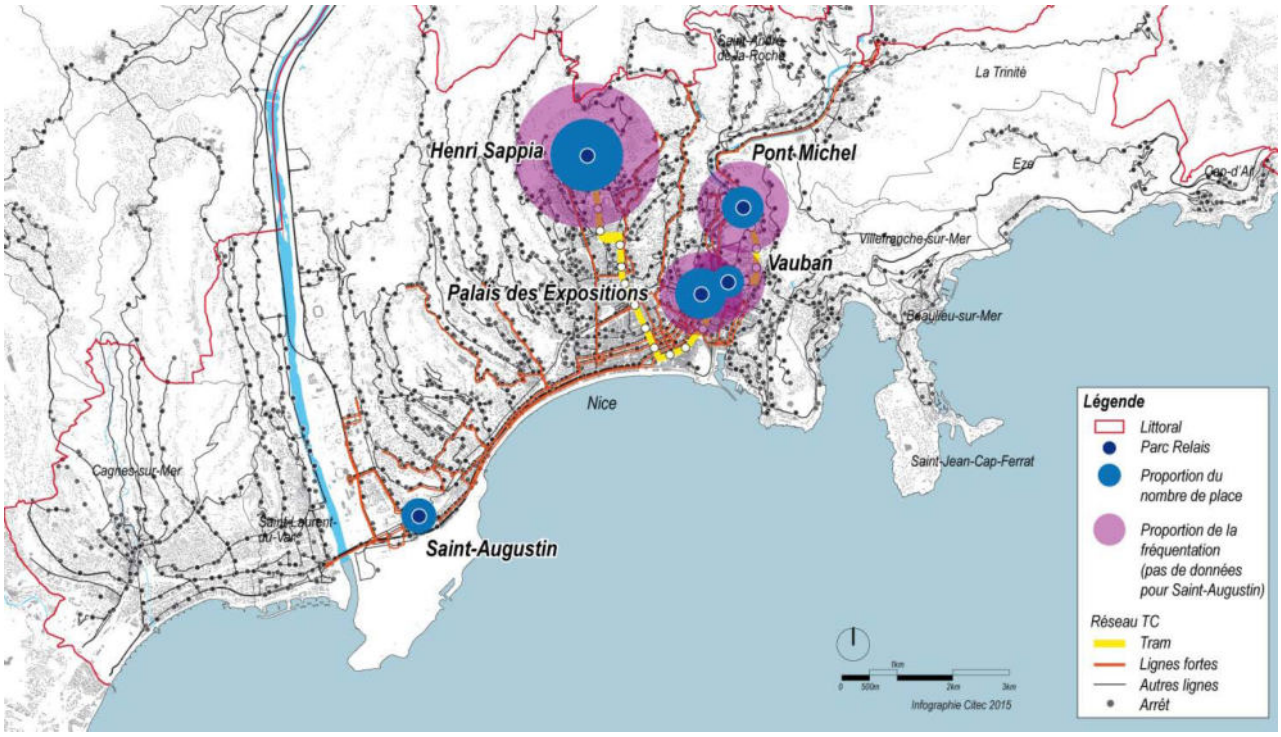
5.1.7.2. Les Parking Relais

Afin de renforcer l'intermodalité et dans un objectif de réduction du nombre de voiture en ville, des parkings relais (P+R) ont été développés sur le territoire NCA.
Cinq P+R existent aujourd'hui :

- Parc Azur « Henri Sappia » : 765 places (dont 20 PMR) ;
- Parc Azur « Pont-Michel » : 260 places (dont 6 PMR) ;
- Parc Azur « Vauban » : 153 places (dont 3 PMR) ;
- Parc Azur « Palais des expositions » (Jean Bouin) : 386 places (dont 11 PMR)

Seul le P+R « Saint-Augustin » n'est pas desservi par une ligne de tramway à l'état actuel.
L'accès à ces parkings est lié au titre de transport Ligne d'Azur, sans tarif supplémentaire, dans la limite de la journée. Le parking Henri Sappia est le plus fréquenté avec près de 23'000 validations par mois en 2014, le second P+R le plus fréquenté est Pont Michel, avec près de 9'100 validations.

Carte 81 : Parkings relais sur la Métropole


Henri Sappia
Pont-Michel
Vauban
Palais des Expositions
Saint-Augustin
Nice
La Trinité
Eze
Villefranche-sur-Mer
Beaulieu-sur-Mer
Saint-Jean-Cap-Ferrat
Cagnes-sur-Mer
Légende
Littoral
Parc Relais
Proportion du nombre de place
Proportion de la fréquentation (pas de données pour Saint-Augustin)
Réseau TC
Tram
Lignes fortes
Autres lignes
Arrêt
Infographie Citec 2015

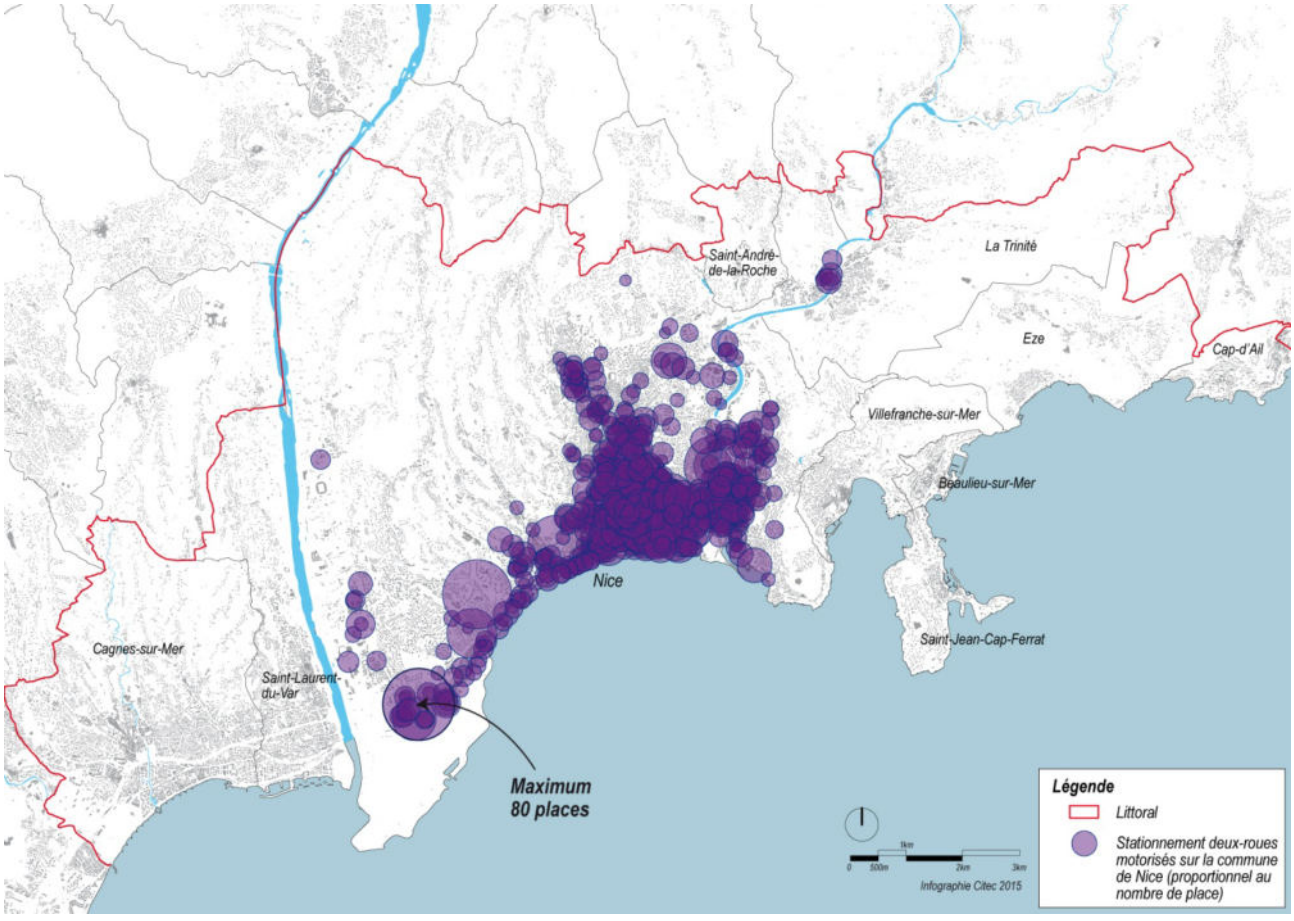
5.1.7.3. LA PLACE DES DEUX-ROUES MOTORISES

Les deux-roues motorisés constituent un moyen de transport important sur la Métropole, des aires de stationnement ont été aménagées pour répondre à la demande. Ces places, au nombre de 5'065 sur Nice, sont souvent mutualisées avec des places de stationnement vélo.

Les deux-roues motorisés possèdent une place particulière dans la mobilité routière. En effet plusieurs éléments sont « favorables » à l'utilisation et au développement de ce mode :

- La congestion automobile : les niveaux de trafic en heure de pointe engendrent des conditions de circulation difficiles sur les grands axes. L'usage des deux-roues motorisés permet une meilleure insertion dans le trafic et des temps de déplacements réduits par rapport à la voiture (parfois au détriment de la sécurité de l'usager) ;
- Le stationnement : les contraintes de stationnement sur la Métropole et les actions menées sur le sujet (vidéo verbalisation, politique sur les voitures ventouses, etc.) sont favorables à l'usage d'un véhicule à l'emprise limitée, qui peut se stationner plus facilement et dont des emplacements spécifiques sont réservés sur la voirie. A noter que qu'il existe plus d'espaces réservés aux 2RM qu'aux vélos. Cette offre correspond certes à une demande importante, mais peut également être un signe d'encouragement à leur usage.
- Les conditions climatiques : avec un nombre de jours de pluie limité et un climat agréable, l'usage des deux-roues motorisés ne présentent que peu d'inconvénients par rapport à la voiture.

Carte 82 : Offre de stationnement pour les deux-roues motorisés



5.1.7.4. UNE PRISE EN COMPTE DES CARS DE TOURISME DANS LE SYSTEME GENERAL DU STATIONNEMENT

Le stationnement de véhicules imposants tels que les autocars représente un enjeu particulier pour une agglomération telle que celle de Nice Côte d'Azur à la fois pour limiter les gênes sur le trafic automobile en ville, pour assurer le cadre de vie des résidents mais également pour favoriser l'accès et l'accueil des touristes. Ainsi la ville de Nice, en partenariat avec les syndicats et fédérations de tourisme, a instauré une charte qui présente et définit les bonnes pratiques.
Près de 90 places sont ainsi identifiées et réservées aux autocars touristiques, majoritairement sur le parking Feber, le long de la Promenade des Anglais. Une tarification adaptée des espaces de dépose et reprise sont proposés pour assurer le bon fonctionnement du système.
Malgré ces aménagements, les cars tendent à stationner devant les hôtels, notamment sur la Promenade des Anglais, créant ainsi des gênes répétées dans la circulation. Ce comportement n'est bien entendu pas propre à Nice, d'autres agglomération souffrent des mêmes problèmes (par exemple les quais du Rhône à Lyon) avec du stationnement de cars de tourisme en pleine voie qui limitent la circulation sur un axe structurant.

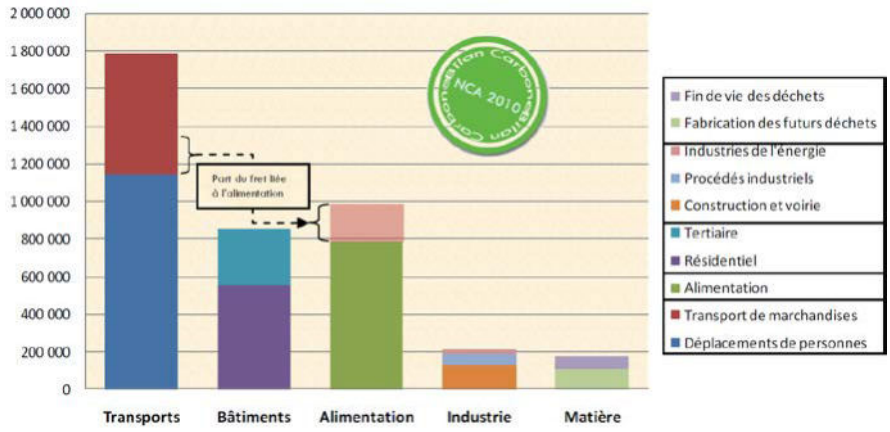
La problématique du stationnement est un sujet sur lequel la Métropole travaille activement, notamment au travers d'innovations à Nice. Il est cependant nécessaire d'assurer une prise en compte des besoins sur l'ensemble de la Métropole pour proposer une réglementation étendue et applicable d'une commune à l'autre.
En centre-ville, des difficultés perdurent malgré les efforts engagés. Il convient de continuer ce travail en cherchant des solutions de report modal et d'évolution des pratiques de déplacements.

5.1.8. IMPACTS DES TRANSPORTS : POLLUTION ET BRUIT

L'impact des transports sur l'environnement et le développement durable est observé dans le cadre du PDU à travers deux critères issus des préoccupations des habitants des villes de France :

- Les émissions de polluants atmosphériques : les gaz et particules libérées par les véhicules impactent à la fois l'environnement et la santé des résidents. Le secteur des transports (voyageurs et marchandises) est le principal poste émetteur de dioxyde de carbone.

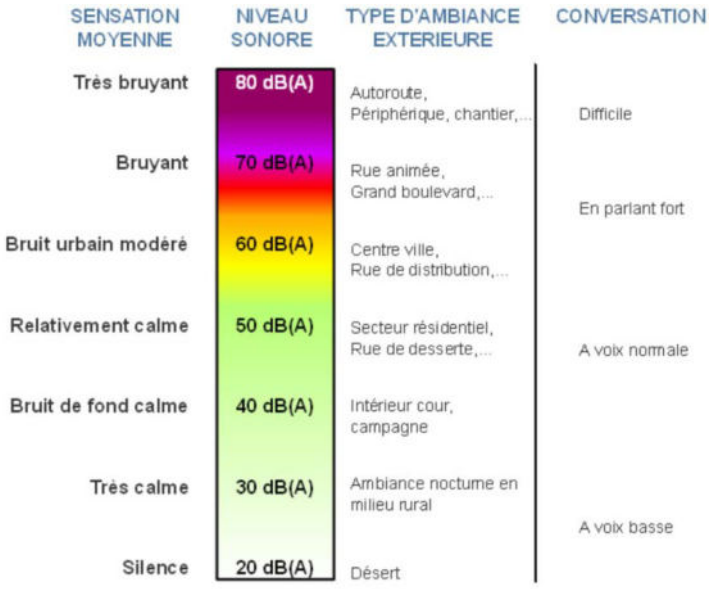
Graphique 93 : Synthèse des émissions par poste, en tonnes equ. CO2



Source : Bilan carbone 2010 NCA

- Le bruit : mesuré à travers son intensité, il s'agit d'un des grands enjeux environnementaux. La lutte contre les nuisances sonores à travers l'établissement de cartes stratégiques est réglementée par la directive européenne 2002/49/CE. Cette dernière contraint les collectivités de plus de 100'000 habitants à élaborer ces cartes et un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). L'intensité du bruit est mesurée en décibels dB(A) et sa durée.

Graphique 94 : Echelle des niveaux sonores



Source : auditorium.nicecotedazur.org

5.1.8.1. EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

Plusieurs typologies de polluants sont mesurées sur le Métropole :

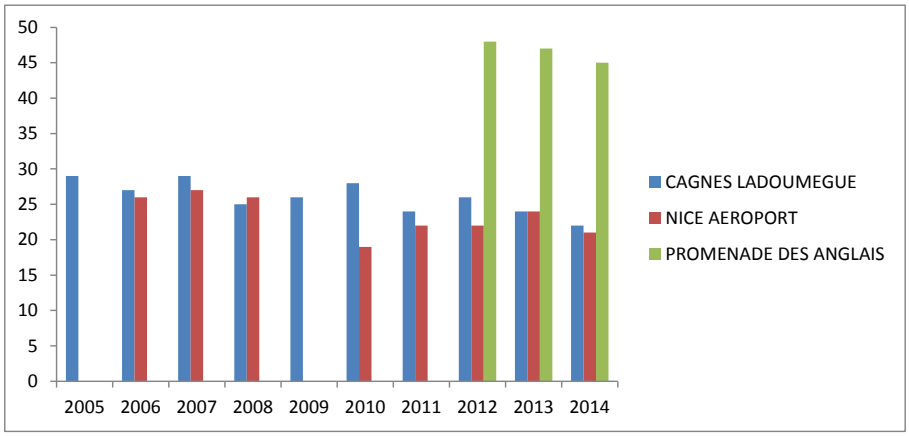
- le dioxyde d'azote : formé à partir du monoxyde d'azote dégagé par la combustion des carburants, ce polluant se retrouve principalement autour des axes fortement circulés ;
- les particules fines : nom donné à un ensemble de polluants et composés en suspension dans l'air. Deux types sont distingués selon leur taille :
  - PM10 : diamètre inférieur à 10 microns ;
  - PM2,5 : diamètre inférieur à 2,5 microns.
- le benzène : composé organique issu de la combustion des hydrocarbures, ce composé est émis à 90% par le secteur des transports ;
- l'ozone : ce polluant est issu de réaction entre le dioxyde d'azote et les composés organiques sous l'action du soleil. L'ozone est principalement présent en été, durant les périodes fortement ensoleillées.

Les mesures de qualité de l'air sont effectuées à partir de cinq stations fixes : trois en sites urbains (Nice Ouest Botanique, Nice Aéroport et Cagnes-sur-Mer), une en hypercentre (Nice Pellos) et une en secteur rural (Adréachas). La qualité de l'air est surveillée par l'association AIRPACA, agréée par le ministère de l'environnement.

Une tendance à la baisse

Les émissions de dioxyde d'azote sont globalement en baisse sur les stations du Littoral, cependant sur certains secteurs les valeurs observées sont supérieures à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humain fixée à 40 µg / m^3.

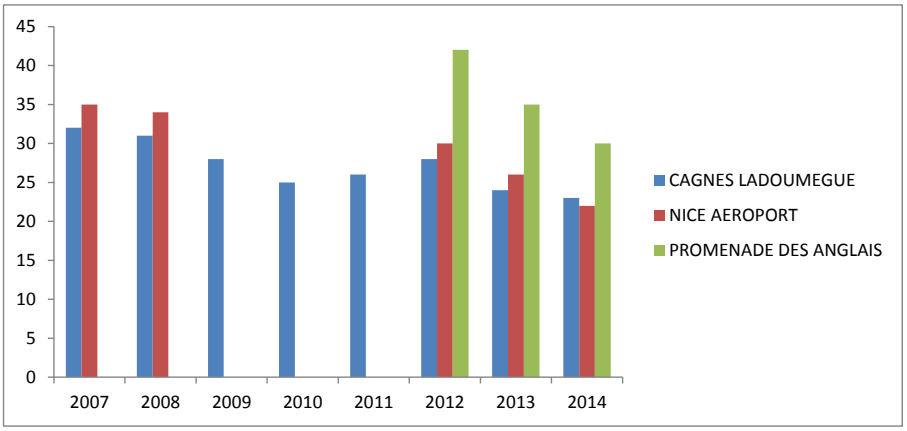
Graphique 95 : Emissions de dioxyde d'azote (NO2) en µg/m^3 sur les stations du Littoral



Source : airpaca.org

Les émissions de particules fines sont également à la baisse sur le Littoral. Depuis 2013, les valeurs annuelles respectent la limite des 40 µg/m^3.

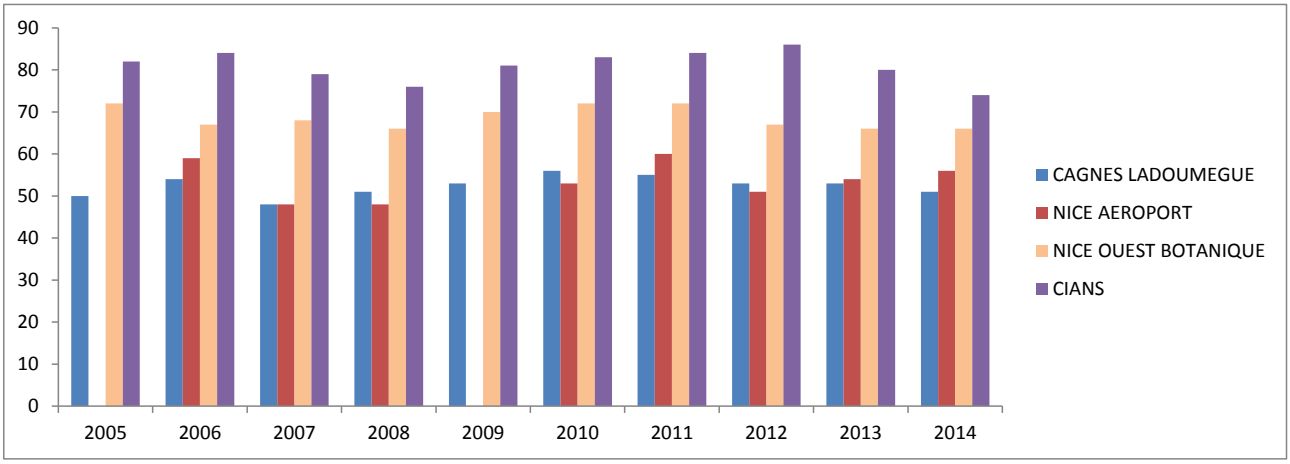
Graphique 96 : Emissions de particules fines (PM10) en µg/m^3 sur les stations du Littoral



Source : airpaca.org

Les émissions d'ozone présentent une tendance moins évidente que les autres polluants. Cependant les valeurs observées en 2013 et 2014 sont parmi les moins fortes de ces dix dernières, mettant un terme à une augmentation des émissions entre 2009 et 2012.

Graphique 97 : Emissions d'ozone en µg/m^3 sur les stations de la Métropole



Source : airpaca.org

Les émissions de benzène entre 2002 et 2009 présentent également une baisse dans les valeurs mesurées.

Globalement les émissions de polluants sur la Métropole ont globalement une tendance à la baisse. Cette dernière doit cependant être maintenue dans les années à venir pour assurer le respect des valeurs limites pour la protection de la santé.

5.1.8.2. DES SECTEURS EXPOSES AU BRUIT

La réglementation en vigueur sur le bruit implique le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres en fonction de et du trafic. Ainsi toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5'000 véhicules / jour et toutes les voies bus avec un trafic supérieur à 100 bus / jour doivent être classées. Les valeurs limites pour les différentes infrastructures sont rappelées ci-après.

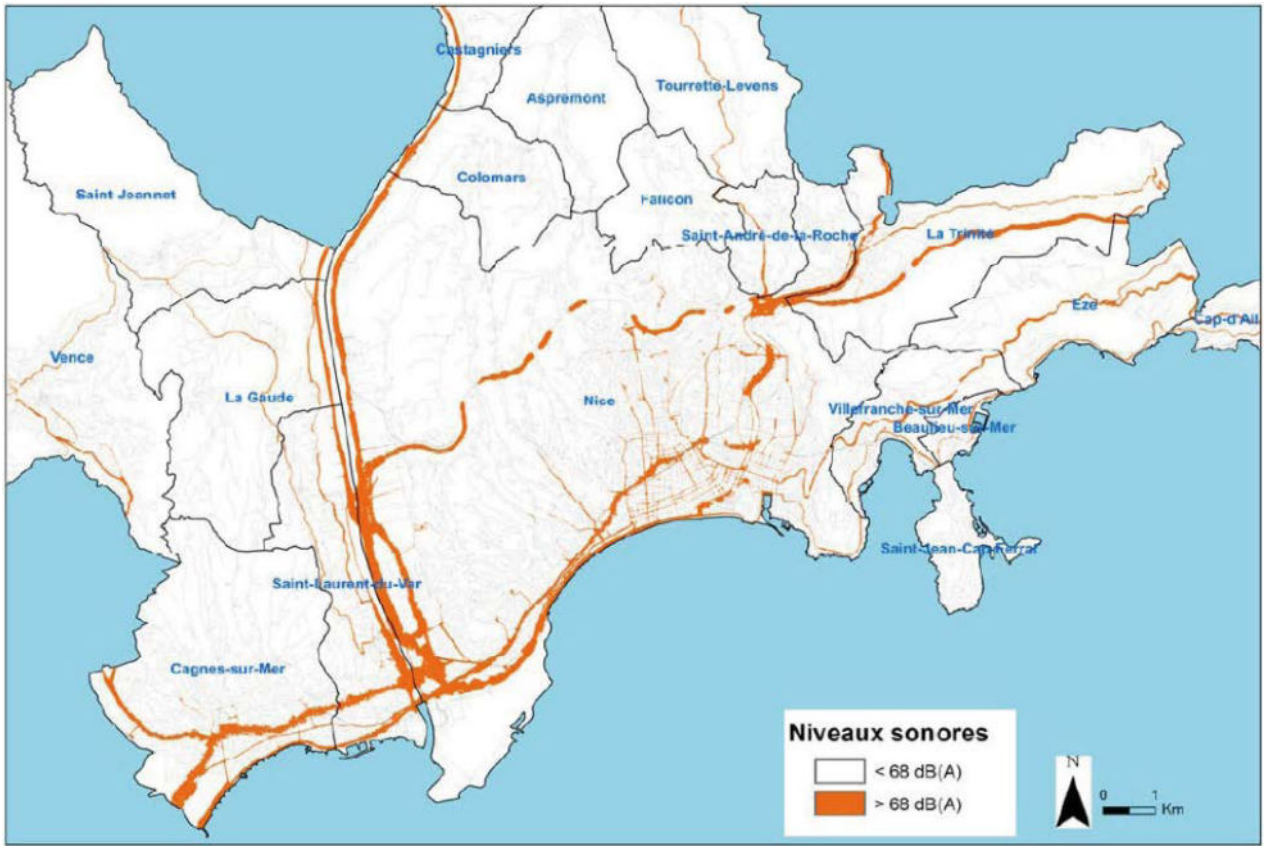
Tableau 89 : Valeurs limites du bruit

Valeur limite, en dB(A)	Ln	Lden
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle	65	73
Aérodromes	-	55
Activités industrielles	60	71

Source : http://auditorium.nicecotedazur.org/

Ces données sont ensuite compilées avec les caractéristiques sonores des voies et des secteurs avoisinants afin de déterminer l'exposition des populations au bruit. Il en résulte les cartes stratégiques du bruit. Les dernières cartes en date ont été réalisées et approuvées en conseil communautaire le 23 juin 2009.
Ces cartes sont établies en fonction des différents générateurs à l'œuvre : route, fer, aérien et industriel.
Les différentes données et publications sur le sujet sont en ligne et accessibles sur le site auditorium.nicecotedazur.org.

Carte 83 : Dépassements du bruit routier, indicateur Lden[52]



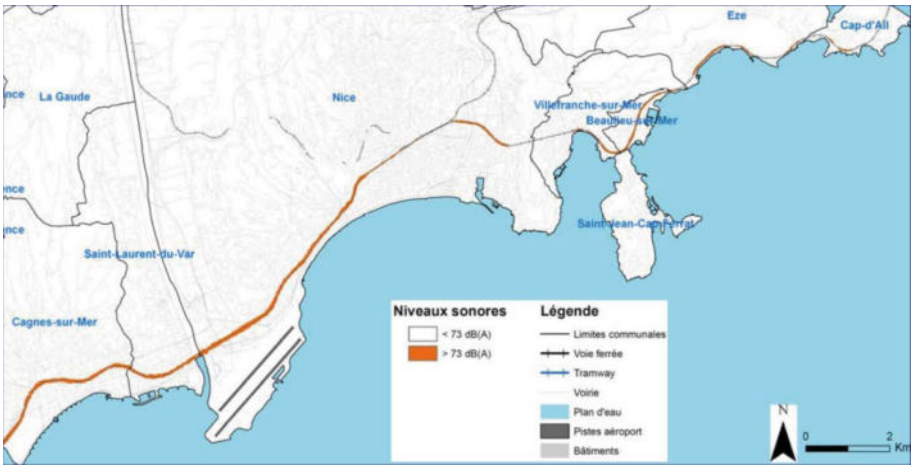
Source : auditorium.nicecotedazur.org

De l'analyse des cartographies du bruit routier il ressort des secteurs particulièrement exposés :

- Le long des grands axes de circulation : l'A8, la RM6202, la RM6098 ou encore la voie Mathis sont des générateurs importants de bruit étant donné le trafic journalier qui emprunte les voies structurantes de la Métropole ;
- La plaine du Var ressort particulièrement : au-delà du trafic, la configuration topologique et les activités qui s'y sont développées semblent ne pas limiter la propagation du bruit comme sur les autres axes structurants.
- Concernant le bruit des autres modes, la voie ferrée littorale est clairement identifiée comme la plus impactante pour le mode ferroviaire.

[52] *Lden : indicateur d'exposition au bruit durant 24h*

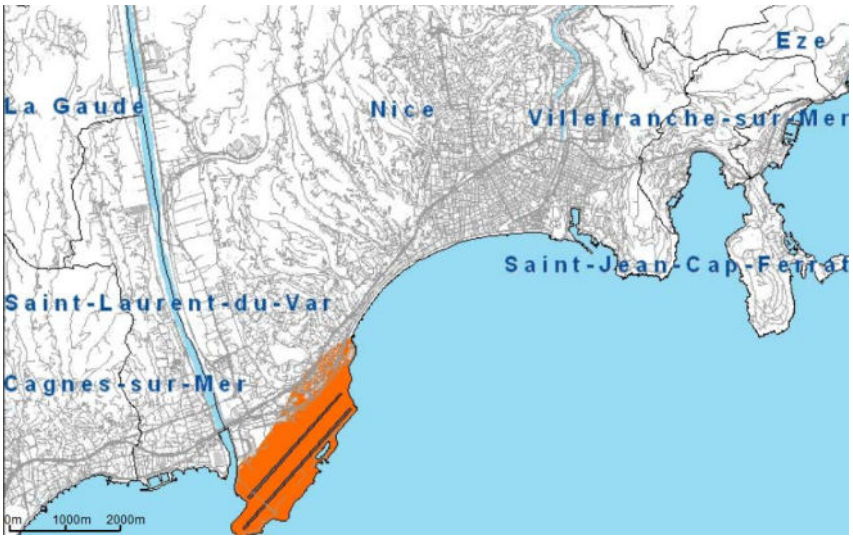
Carte 84 : Dépassements du bruit ferroviaire, indicateur Lden



Source: auditorium.nicecotedazur.org

L'aéroport NCA concentre quant à lui l'ensemble du bruit aérien recensé sur la Métropole, son emplacement particulier lui permet de limiter les impacts sur trafic aérien sur les populations de la Métropole.

Carte 85 : Dépassements du bruit liés à l'avion, indicateur Lden



Source : auditorium.nicecotedazur.org

Les mesures de prévention

Le PPBE, approuvé en mai 2010, définit les principales sources de bruits liées au secteur des transports. Le réseau routier (A8 et autres axes structurants), le réseau ferré, l'aéroport NCA et certaines zones industrielles y sont recensés comme générateurs principaux.
Afin de limiter l'exposition des populations résidentes, des mesures ont été proposées en lien avec la mobilité sur la Métropole, à travers des sujets déjà évoqués :

- Le développement des transports en commun et des modes doux : ce point rejoint les objectifs de réalisation du réseau tramway, du développement de parkings relais, des infrastructures vélo, etc. ;
- Favoriser la mobilité électrique : cet objectif est défini à travers la réalisation du système d'autopartage mais aussi avec le renouvellement du parc de véhicules de service de la Métropole.

Sur le réseau routier ces actions se définissent aussi à travers la mise en place de :

- radars de vitesse ;
- panneaux à message variable ;
- ralentisseurs ;
- Ondes vertes modérantes ;
- etc.

Le bruit routier dépend d'un ensemble de paramètres (type de véhicules, revêtement de la chaussée, vitesse de circulation, condition de circulation, pente de la voirie, etc.)
Une baisse de vitesse de 10 km/h conduit à une baisse du niveau émis entre 0.7 et 1 dB(A) pour un gamme de vitesse entre 90 et 130 km/h, tandis que cette baisse atteint entre 1 et 1.5 dB(A) dans la gamme entre 50 et 90 km/h (Guide Ademe pour l'élaboration des Plans de Prévention du bruit dans l'environnement, d'après la NMPB route 2008).

Ce qu'il faut retenir 9: Mobilités

- Des spécificités topographiques qui contraignent le développement des transports.
  - Mais des politiques ambitieuses : L2 du tramway, et projets d'autres lignes de tram.
- Un territoire qui forme une unité structurée du nord au sud, mais des espaces contrastés :
  - Des enjeux concentrés sur le Littoral, qui accueille une large majorité des activités et de la population ;
  - Même si le maintien et le renforcement des axes d'échange avec le Haut-Pays est un enjeu important.
- Des axes routiers congestionnés aux heures de pointe, sujets à de fortes variations saisonnières…
  - Des axes structurants saturés sur le Littoral,
    - De fortes variations des déplacements touristiques ;
    - Un secteur de transports de marchandises qui repose essentiellement sur le transport routier.
  - Un réseau très sensible aux éventuels accidents ;
  - Une problématique de viabilité hivernale sur le réseau routier du Haut-Pays.
  - Des projets en cours pour fluidifier le trafic routier :
    - Mais également des projets de développement économique et résidentiel qui risquent d'accroître les déplacements (Eco-Vallée).
- … Ce qui nuit à la qualité de vie des habitants du Littoral :
  - Sur le Littoral, les pollutions atmosphériques et sonores sont élevées :
  - Les habitants du Haut-Pays, et de certaines communes du Moyen-Pays connaissent des difficultés d'accès aux services, équipements et emplois du centre métropolitain.
- Une offre ferroviaire qui joue un rôle majeur dans les déplacements de la Métropole (flux domicile-travail, fret…)
  - La fiabilisation et le renforcement de cette offre dépendent fortement du projet de la Ligne Nouvelle PACA.
- Des politiques métropolitaines et des usages en évolution, qui vont dans le sens d'une réduction de l'usage de la voiture :
  - Des transports collectifs urbains qui se développent sur le Littoral ;
  - Une réduction de l'usage de la voiture ;
    - Menacée par la baisse du prix du carburant ?
  - Un développement de l'intermodalité et de la multimodalité, et des modes doux, favorisé par les politiques de la Métropole :
    - Services AutoBleu, VéloBleu, réaménagements des gares etc
- Des capacités de stationnement insuffisantes. Une augmentation permettrait de mieux organiser les déplacements mais empièterait également sur les espaces publics.
  - Malgré les innovations de la Métropole, la gestion du stationnement en milieu urbain ne semble pas avoir révélé tout son potentiel.

5.1.9. SYNTHESE : OFFRE DE MOBILITES

Atouts	Faiblesses
• Des efforts de développement du réseau de transport collectif, tant dans la simplification de l'usage que dans le développement de nouvelles infrastructures lourdes • Une volonté affichée d'innovation et de recherche de solutions alternatives à la voiture • Un climat propice au développement des modes doux	• Un réseau viaire saturé et peu d'itinéraires de report • Une offre ferroviaire dont la fiabilité décourage certains usagers • Des contraintes topographiques qui limitent l'accessibilité au Haut-Pays et rendent le réseau viaire sensible aux risques naturels • Un réseau bus contraint par la congestion automobile
Opportunités	**Menaces**
• De nombreux projets déjà à l'œuvre : réhabilitation de gares, création et aménagement de pôles d'échange • La perspective de la Ligne Nouvelle, qui renforcera le lien avec la Côte d'Azur et l'Italie du Nord. • Une dynamique positive dans les évolutions des comportements et des habitudes de déplacement de la part de la Métropole et des résidents	• La croissance des besoins de déplacement et du trafic routier si l'offre ferroviaire ne s'adapte pas • L'attractivité et le succès du tramway ne doit pas masquer les efforts à mener sur le réseau bus • Le manque de connaissance des besoins logistiques, en particulier sur le dernier kilomètre
Enjeux	
• Fiabiliser l'offre ferroviaire à partir des ressources existantes, notamment au travers des moyens humains et d'améliorations techniques ponctuelles • Développer de nouveaux équilibres de mobilité (perméabilité des arrêts, continuité des cheminements piétons) dans les corridors de transports en commun capacitaires afin d'assurer un report modal optimal • Améliorer la desserte des zones d'activités (notamment TC) et les déplacements au sein de ces zones, notamment en mode doux, en prenant en compte les demandes issues des PDIE • Améliorer la livraison du dernier kilomètre • Poursuivre les initiatives et actions en matière de mobilité intelligente • Accompagner les nouvelles infrastructures, les secteurs et les quartiers en développement afin d'intégrer dès la conception des principes et des aménagements en faveur des pratiques de mobilité durable • Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux, en profitant de la situation géographique et en poursuivant les efforts menés par la Métropole • Agir sur l'exploitation des réseaux bus pour gagner en mobilité durable, à travers des mises en œuvre rapides et économes, en donnant une priorité à certains modes sur la voirie • Maîtriser les risques naturels sur les liaisons de la Métropole, en particulier en lien avec le Haut-Pays • Répondre à la demande touristique et anticiper les fortes variations saisonnières de demande sur les réseaux de transport	

5.2. Se loger et vivre ensemble tout en rééquilibrant les centralités des villes et des villages

5.2.1. UN PARC DE LOGEMENTS METROPOLITAIN SPECIFIQUE ET DIFFERENCIE SELON LES ENTITES TERRITORIALES

La Métropole niçoise est à la fois un territoire de vie pour ses 538 000 habitants et un secteur à très forte dimension touristique. Cette double vocation a des effets sur :

- la structure du parc de logements métropolitain : les résidences secondaires y sont surreprésentées ;
- sur les parcours résidentiels : les valeurs immobilières sont trop élevées par rapport aux ressources financières d'une certaine partie des ménages.

Tableau 90 : Structure du parc de logements de la Métropole Nice Côte d'Azur et de ses entités territoriales en 2013

	Nice Côte d'Azur		Littoral	Moyen-Pays	Haut-Pays	France métropolitaine
	En effectif	En %	En %	En %	En %	En %
Résidences principales	275 115	75.8	77.9	82.8	31.8	83.4
Résidences secondaires	55 319	15.2	13.2	10.3	55.3	9
Logements vacants	32 335	8.9	8.9	7.0	12.9	7.1
Ensemble des logements	**362 769**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Source : Fiches ADAAM – Filocom 2013

Nous analysons ci-dessous les différentes composantes du parc de logements, en soulignant les différences entre les 3 entités de la Métropole, quand celles-ci sont particulièrement marquées.

5.2.1.1. UN PARC DE RESIDENCES PRINCIPALES QUI SE DISTINGUE DES MOYENNES NATIONALES

Pour les résidences principales, les données mobilisées sont issues :

- *Pour la métropole et les entités territoriales : des Fiches ADAAM à partir des données Filocom 2013 (et 2011 pour certains items)*
- *Pour l'échelle nationale : des données Insee, RP 2012*

Le parc des résidences principales de la Métropole apparaît assez atypique en comparaison des moyennes **nationales tant pour les formes d'habitat que pour les statuts d'occupation des logements**.

La très grande majorité (85%[53]) des résidences principales de la Métropole étant concentrée dans le Littoral, les caractéristiques du parc de résidences principales de la Métropole s'approchent globalement de celles du Littoral. La répartition des résidences principales et secondaires du Moyen-

[53] Source : ADAAM, données FILOCOM 2013

Pays présente un profil bien différent, avec une forte part des résidences principales, et celle du Haut-Pays se situe à un niveau intermédiaire entre le Littoral et le Moyen-Pays.

Tableau 91 : Répartition des résidences principales entre les différentes entités territoriales de la Métropole Nice Côte d'Azur

	Métropole	Littoral	Moyen-Pays	Haut-Pays
Nombre de résidences principales – en effectif	275 115	233 750	34 867	6 498
Répartition des résidences principales dans la Métropole – en %	100%	85%	13%	2%

Source : ADAAM – Filocom 2013

En termes de formes d'habitat, le parc de résidences principales de la Métropole se caractérise par :

- **Une forte surreprésentation de l'habitat collectif** : 86%[54] des résidences principales de la Métropole sont des appartements, soit le double de la moyenne nationale (43%[55]). Ce taux est tiré vers le haut par le Littoral (92%[56]).
- **Une forte surreprésentation des petites typologies** : les T1 et T2 constituent plus de 40%[57] des résidences principales, soit plus du double de la moyenne nationale (18%[58]). Cette surreprésentation, ainsi que la prédominance de l'habitat collectif s'expliquent notamment par le coût élevé du foncier, ne permettant pas l'acquisition des surfaces suffisantes pour répondre à tous les besoins, notamment des familles. De plus, au niveau national, les lois Robien et Scellier, en instaurant des avantages fiscaux pour les propriétaires de logements faisant l'objet d'une location, ont encouragé le développement d'une offre immobilière constituée en grande partie de petits logements. Comme l'habitat collectif, les petites typologies sont surreprésentées dans le Littoral.

Cette structure du logement correspond aux caractéristiques de la structure de la population : le territoire métropolitain est majoritairement composé de ménages de « petite taille ». Selon l'INSEE, la taille moyenne des ménages est passée de 2,13 personnes en 1999 à 2,08 personnes en 2011. Cette évolution est structurelle au niveau national et résulte à la fois de la tendance de vieillissement de la population et de l'évolution des structures familiales.
Elle s'explique également par le coût élevé du foncier, du à sa rareté, qui impacte fortement le coût du logement et favorisent la construction de petites surfaces.
Néanmoins, la prédominance de ce type d'habitat, qui ne correspond pas aux besoins d'un grand nombre de familles, contribue à la perte d'attractivité du territoire, exprimé notamment par le solde migratoire négatif depuis 2006.

[54] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[55] Source : Insee RP 2012
[56] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[57] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2011
[58] Source : Insee RP 2012

Tableau 92 : Typologie des ménages – Métropole

Type de ménages en 1999 et 2011

	Personnes seules	Couples sans enfant	Couples avec enfants	Familles monoparentales	Autres	Ménages
En 1999	93 757	58 430	57 814	22 373	7 330	239 704
	39,1%	24,4%	24,1%	9,3%	3,1%	100,0%
En 2011	101 037	62 392	56 368	24 835	8 013	252 645
	40,0%	24,7%	22,3%	9,8%	3,2%	100,0%

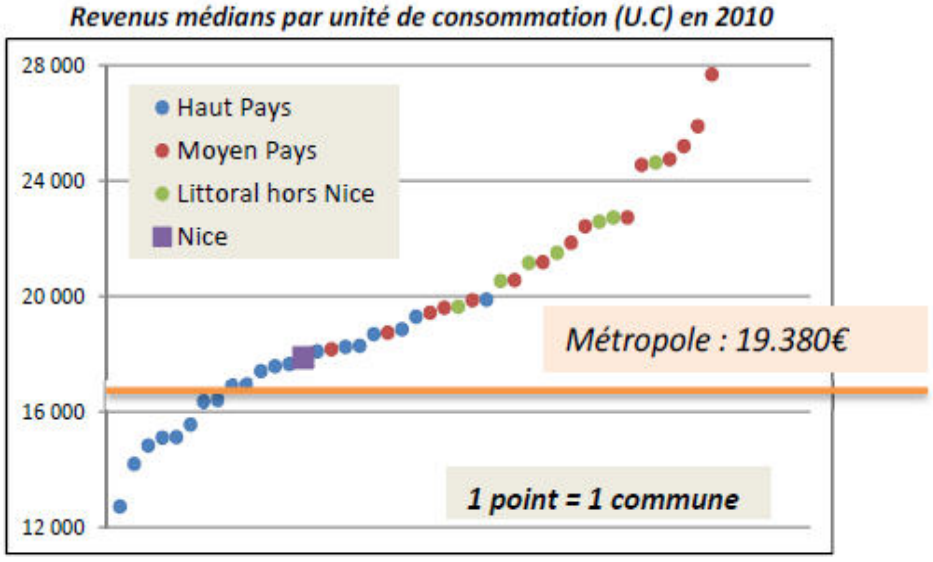
Source: INSEE 2011

NB : Le nombre de ménages recensés par l'INSEE à partir du recensement de la population peut différer de celui des résidences principales présentés selon la source FILOCOM, source fiscale. La différence de date de recensement, de déclarations selon les sources, et le champ couvert expliquent les différences. Un enrichissement de données serait à réaliser dans le cadre d'échange avec les communes.

Concernant les statuts d'occupation, on constate à l'échelle de la Métropole niçoise :

- **Une légère sous-représentation des propriétaires occupants** (52%[59] contre 58%[60] au niveau national), en lien avec des niveaux de prix très élevés (bien que dégressifs au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre urbain et de la mer) par rapport aux ressources des ménages. On retrouve ces caractéristiques de manière accentuée sur le Littoral (50% de propriétaires occupants et des prix au m² qui s'établissent de 4000 à 11 000 €), les niveaux de prix ne permettant pas à la majorité des ménages d'accéder à la propriété.

Graphique 98 : Revenus médians par unité de consommation en 2010



Source : Insee, 2010

(graphique tiré de l'étude de Citémétrie – Diagnostic PIG)

- **Un parc social encore insuffisamment développé** et concentré sur le Littoral (voir l'encadré ci-dessous)

[59] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[60] Source : Insee RP 2012

Focus - Un parc social aujourd'hui encore insuffisamment développé

Avec **10,96% de logements sociaux en 2014***, le parc social métropolitain est peu développé, bien en deçà de la moyenne nationale (16,7%) et des objectifs de la loi SRU, mais en augmentation importante puisqu'il représentait 9% du parc en 2013. Cette augmentation s'explique par les efforts consentis par la Métropole depuis 2008 dans un contexte de tension très forte sur le foncier, qui obère significativement les possibilités de développement de l'offre locative sociale.

Au 1er janvier 2014, le territoire comptait 29 715 logements sociaux, et il en manquait près de 36 174 pour atteindre les 25% fixés par la loi SRU.

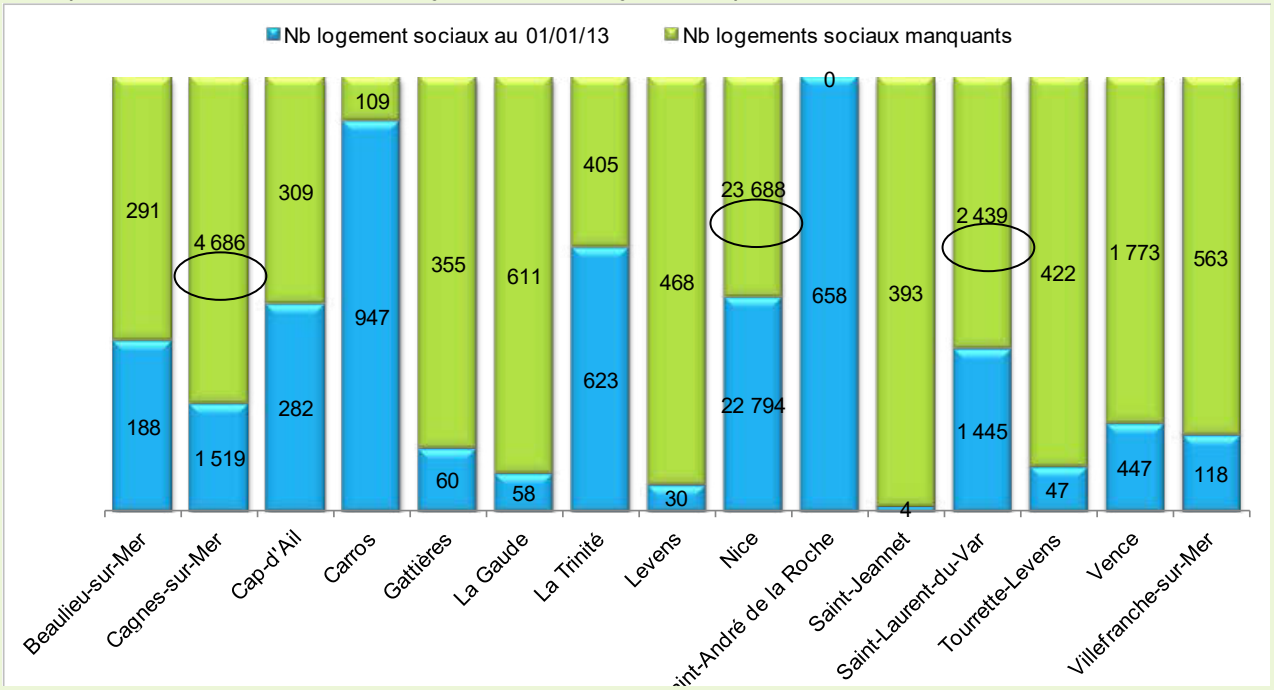
Outre sa rareté, l'habitat social métropolitain se caractérise par :

- **Une concentration géographique dans quelques communes** (Nice, Cagnes-sur-Mer, la Trinité et Saint-Laurent-du-Var), **du Littoral** qui accueille 92% du parc social de NCA. Comme c'est généralement le cas, la forte demande de logement social se concentre également sur quelques communes (Nice, Saint-Laurent-du-Var, Carros).
- Un développement du parc dans les années 2000 qui s'est essentiellement traduit par la production de **PLS**, au détriment des logements plus sociaux (PLAI et PLUS), pourtant fortement demandés.

N.B. : La quasi absence de parc social le Haut-Pays s'explique notamment par la faibles attractivité d'un territoire non-desservi par les transports en commun pour des ménages aux revenus très modestes. Par ailleurs, le coût du logement n'y est pas très élevé, et ne semble donc pas rendre nécessaire une forte augmentation de l'offre de logement social. L'enjeu pour le Haut-Pays réside davantage dans l'accompagnement à la rénovation, notamment énergétique, des logements anciens pour les ménages modestes, d'où la mise en œuvre de 2 programmes d'intérêt général visant à aider les propriétaires à réhabiliter leur logement par NCA.

Graphique 99 : Logements sociaux manquants au 1er janvier 2013 pour atteindre 25% de logements sociaux dans les 15 communes soumises à la loi SRU

Note de lecture : il convient de lire le graphique ci-dessous avec précaution, le fait qu'il soit conçu sur une base 100 pouvant induire en erreur. Par exemple, Nice est la commune où le nombre de logements sociaux est le plus important (et non Saint-André La Roche) ; en revanche, Nice doit encore doubler son parc social alors que Saint-André La Roche a déjà atteint son objectif fixé par la Loi SRU.



A l'inverse du Littoral, le parc de résidences principales du **Moyen-Pays** est légèrement dominé par les maisons individuelles (51%[61]) et constitué d'une part importante de grands logements (49% de T4 et +[62]), la plus élevée des trois entités territoriales de la Métropole.

Tableau 93 : Typologie des ménages dans le Moyen-Pays

Type de ménages en 1999 et 2011

	Personnes seules	Couples sans enfant	Couples avec enfants	Familles monoparentales	Autres	Ménages
En 1999	6 388	7 680	11 148	2 552	552	28 320
	22,6%	27,1%	39,4%	9,0%	1,9%	100,0%
En 2011	8 456	9 765	11 497	3 174	729	33 622
	25,2%	29,0%	34,2%	9,4%	2,2%	100,0%

Source: INSEE 2011

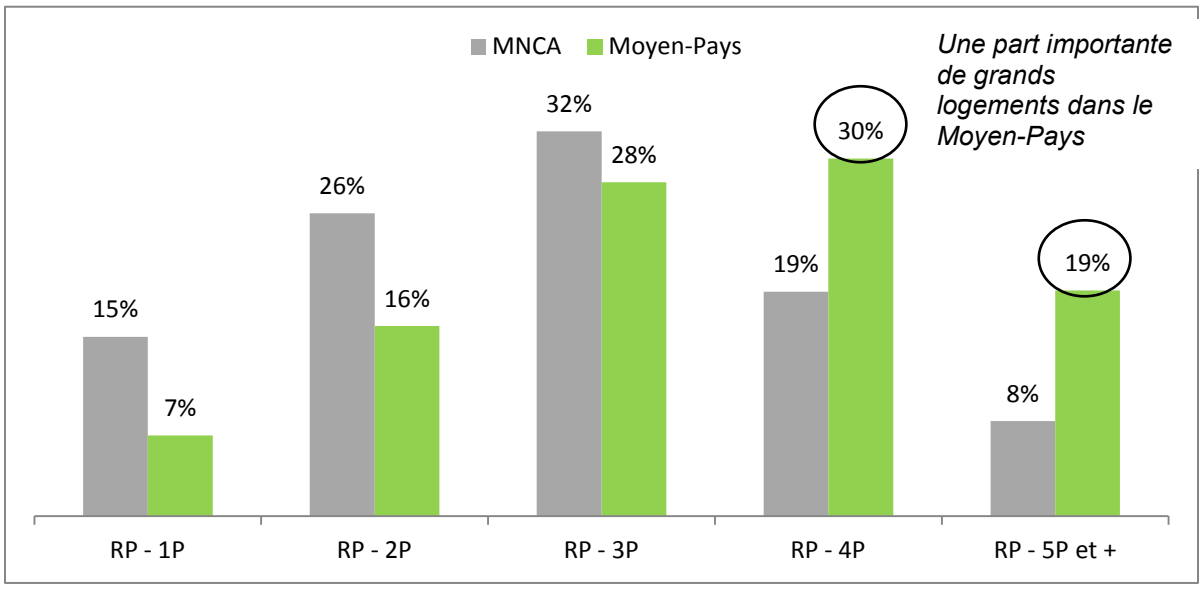
NB : Le nombre de ménages recensés par l'INSEE à partir du recensement de la population peut différer de celui des résidences principales présentés selon la source FILOCOM, source fiscale. La différence de date de recensement, de déclarations selon les sources, et le champ couvert expliquent les différences. Un enrichissement de données serait à réaliser dans le cadre d'échange avec les communes.

Le Moyen-Pays joue le rôle de **territoire de desserrement et d'accueil pour de nombreuses familles** ; c'est d'ailleurs l'entité territoriale où le taux de résidences principales est le plus élevé (83%[63], ce qui correspond à la moyenne nationale). Il enregistre aussi la plus forte proportion de couples avec enfants : plus du tiers de sa population, et la taille moyenne de ses ménage est la plus élevée, bien qu'en diminution entre 1999 (2,62 personnes par ménage) et 2011 (2,48).

Si les prix de l'immobilier restent élevés (en moyenne 3500 € / m²), ils s'établissent néanmoins à un niveau inférieur à la majorité des communes du Littoral et le niveau de propriétaires occupants est même supérieur à la moyenne nationale (66%[64] contre 58% en France[65]).
Néanmoins, l'étude menée par Adéquation fait apparaître la difficulté pour la majorité des ménages à s'inscrire dans un parcours résidentiel qui corresponde à ses besoins, y compris dans une partie du Moyen-Pays où les prix rattrapent progressivement ceux de Nice ou de Cagnes-sur-Mer.

[61] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[62] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2011
[63] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[64] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[65] Source : Insee, RP 2012

Graphique 100 : Répartition des résidences principales par nombre de pièces dans le Moyen-Pays, en 2011

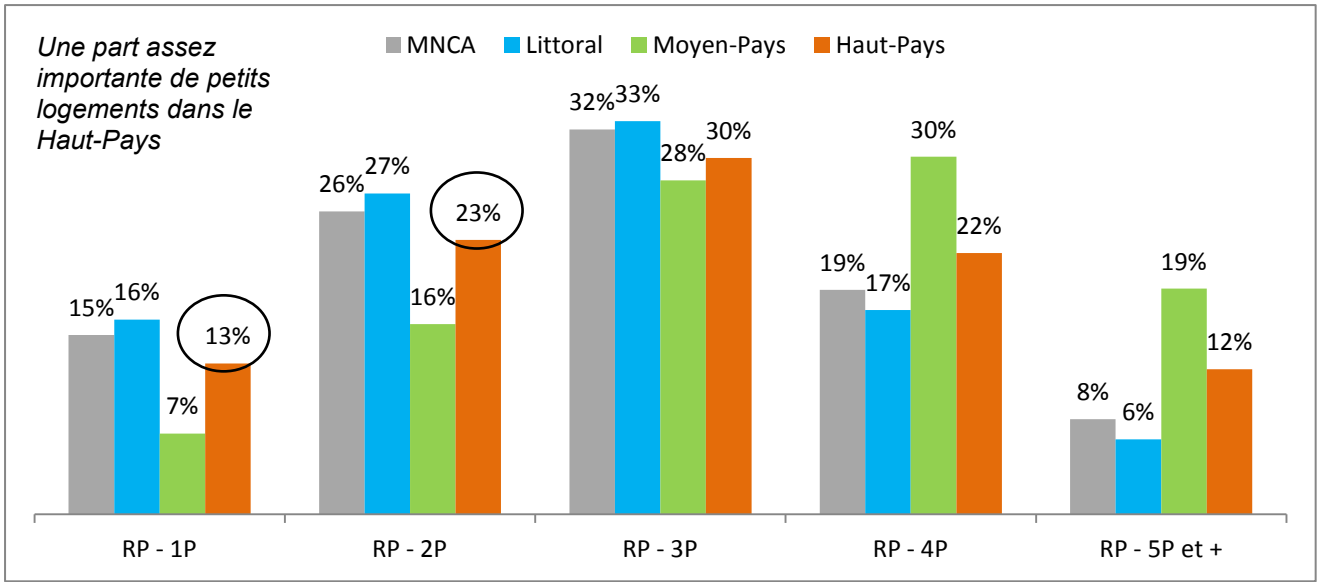


Source : Fiches ADAAM - Filocom 2011

Le **Haut-Pays** présente **un parc de résidences principales assez réduit** (32%[66] de l'ensemble des logements), l'attrait touristique des communes de haute montagne entraînant une forte surreprésentation des résidences secondaires (55%[67]).
Parmi les résidences principales, l'habitat collectif est légèrement majoritaire (56%[68]) et les **petits logements** sont plus représentés que dans le Moyen-Pays, sans pour autant approcher le niveau du Littoral.
La part de petits logements s'explique aussi par une proportion assez importante de personnes seules.
En revanche, le taux de propriétaires occupants du Haut-Pays est particulièrement élevé (66%[69]), indiquant que les résidents permanents y sont davantage attachés qu'ailleurs. Cela résulte également des prix immobiliers en moyenne moins élevés que dans le reste de la Métropole (entre 2300 € / m² pour les maisons, 3000 € / m² pour les appartements), faisant du Haut-Pays un secteur de report en progression.

[66] Source : Fiche ADAAM – FILOCOM 2013
[67] Source : Fiche ADAAM – FILOCOM 2013
[68] Source : Fiche ADAAM – FILOCOM 2013
[69] Source : Fiche ADAAM – FILOCOM 2013

Graphique 101 : Répartition des résidences principales par nombre de pièces dans le Haut-Pays et comparaison, en 2011



Source : Fiches ADAAM - Filocom 2011

Tableau 94 : Typologie des ménages dans le Haut-Pays

Type de ménages en 1999 et 2011

	Personnes seules	Couples sans enfant	Couples avec enfants	Familles monoparentales	Autres	Ménages
En 1999	1 892	1 504	1 416	404	112	5 328
	35,5%	28,2%	26,6%	7,6%	2,1%	100,0%
En 2011	2 340	1 935	1 556	573	142	6 546
	35,8%	29,6%	23,8%	8,8%	2,2%	100,0%

Source: INSEE 2011

NB : Le nombre de ménages recensés par l'INSEE à partir du recensement de la population peut différer de celui des résidences principales présentés selon la source FILOCOM, source fiscale. La différence de date de recensement, de déclarations selon les sources, et le champ couvert expliquent les différences. Un enrichissement de données serait à réaliser dans le cadre d'échange avec les communes.

La taille des ménages sur le Haut-Pays est légèrement supérieure à la moyenne métropolitaine et à la moyenne constatée sur le Littoral mais diminue moins que sur le reste de la Métropole.

5.2.1.2. DES RESIDENCES SECONDAIRES SURREPRESENTEES, UNE SPECIFICITE FORTE

La métropole niçoise compte plus de 15%[70] de résidences secondaires en 2013 (contre 9% à l'échelle nationale[71]). Entre 1999 et 2013, le taux de croissance annuelle du nombre de résidences secondaires a été légèrement plus important que celui des résidences principales (0,9% contre 0,8%). Sur la période récente (2010-2013), la part des résidences secondaires a nettement diminué, du fait de la crise économique, mais reste surreprésentée, reflétant la vocation touristique du territoire liée à la proximité :

- de la mer (particulièrement prisée en période estivale) d'une part ;
- des stations de ski en montagne (mobilisées en période hivernale) d'autre part.

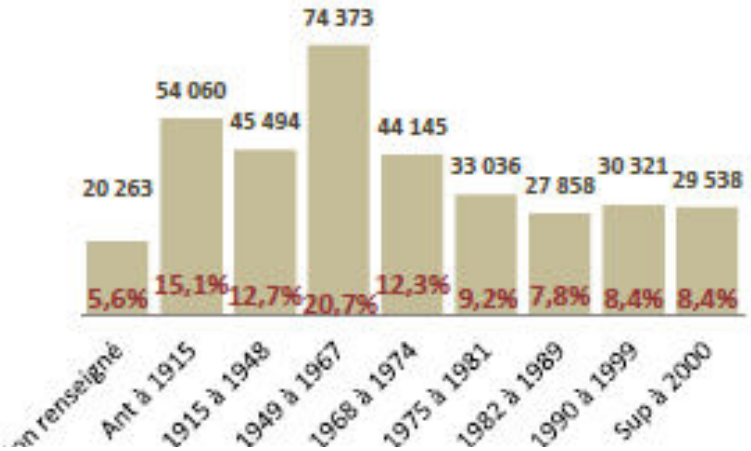
Dans le Haut-Pays, les résidences secondaires représentent 55% du parc de logements. Bien que touristique, **le Littoral** présente une situation différente de celle du Haut-Pays : la part de résidences secondaires est supérieure à la moyenne nationale, 13%[72] contre 9%, mais **les résidences principales demeurent largement majoritaires,** du fait de la présence de nombreux emplois sur Nice, Cagnes-sur-Mer, Carros et Saint-Laurent-du-Var.

5.2.1.3. UNE PART IMPORTANTE DE LOGEMENTS VACANTS EN LIEN AVEC L'ANCIENNETE DU PARC

L'appréciation statistique des phénomènes de vacance est souvent délicate. Selon les sources utilisées, le niveau de vacance observé sur le territoire de la Métropole varie légèrement : 9% selon les données Filocom 2013, 11% selon le RP 2012 de l'Insee.
Cependant, quelle que soit la source utilisée, le niveau de vacance de la Métropole demeure plus élevé que la moyenne nationale *(7*,5%[73]).
Ce niveau de vacance élevé s'explique en partie par l'ancienneté du parc de logements de NCA, dont une part importante est par conséquent dégradée et peu attractive, voire inhabitable:

- En 2011, plus de 60% du parc avait plus de 35 ans.
- Seulement 8,4% des logements avaient été construits après 1999, contre 13% à l'échelle nationale.

Graphique 102 : Répartition du parc total en 2011 selon la période de construction



Source, étude Adaam

[70] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[71] Source : Insee RP 2012
[72] Source : Fiche ADAAM – Filocom 2013
[73] Source : Insee RP 2012

Plusieurs opérations visant à réhabiliter ces logements anciens ont été mises en œuvre sur le territoire :

- Une Opération Programmée de Réhabilitation de l'Habitat de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) dans le centre de Nice (quartier Notre-Dame-Vernier-Thiers) dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD. Elle vise à résorber et l'habitat indigne, et à remettre sur le marché des logements vacants très dégradés.
- 2 Programmes d'Intérêt Général sur l'ensemble du périmètre métropolitain, qui permettent d'accompagner les propriétaires dans des travaux visant une amélioration énergétique, l'adaptation au vieillissement ou au handicap, l'insalubrité et ainsi à diminuer la vacance.

- **Une vacance particulièrement forte dans le Haut-Pays, modérée sur le Moyen-Pays**

Selon les données Filocom 2013, le phénomène de vacance est plutôt modéré dans le Moyen-Pays (7%), dont le parc de logements est le plus récent, plus important sur le Littoral (9%) et particulièrement marqué dans le Haut-Pays (13%).

D'après l'étude réalisée par Citémétrie[74], « *les communes du Haut-Pays sont davantage concernées par des phénomènes de vacance de longue durée (plus de la moitié des logements vacants le sont depuis plus de 5 ans) que les autres territoires* ». Cette vacance structurelle concourt souvent à accentuer la dégradation du bâti et complique la remise sur le marché de ces logements.
La vacance élevée et structurelle du parc de logements du Haut-Pays s'explique notamment par son ancienneté : en 2011 43.2% de son parc avait été construit avant 1946, contre seulement 22.5% à l'échelle métropolitaine

A la différence du Haut-Pays, le Moyen-Pays et le Littoral auraient une « *vacance essentiellement liée à la rotation, nécessaire au fonctionnement du marché* ». Sur le Littoral, la présence importante du parc locatif privé (37%) entraîne en effet une rotation plus importante.

Les données Filocom montrent une baisse du nombre de logements vacants d'environ 1% par an entre 1999 et 2013 à l'échelle de la Métropole. Cette baisse est tirée par le Littoral (-1%) sans qu'on puisse la justifier par des facteurs classiques (remise sur le marché de logements vacants ou mise à jour des fichiers fiscaux)[75].
Sur la même période, la vacance du Haut-Pays a au contraire augmenté de 1,2%, ce qui tend à confirmer que les phénomènes de vacance des différentes entités territoriales sont d'origines bien distinctes.

[74] Etude pré-opérationnelle à la mise en place d'un PIG à l'échelle métropolitaine et d'OPAH sur certains cœurs de village
[75] Idem.

5.2.2. UN DEVELOPPEMENT SOUS CONTRAINTES DU PARC DE LOGEMENTS METROPOLITAIN MAIS SOUTENU PAR UNE IMPLICATION FORTE DE LA METROPOLE

5.2.2.1. LE PLH, UN DOCUMENT AMBITIEUX EN TERMES DE PRODUCTION

Le PLH 2010-2015 de la Métropole, basé sur une croissance démographique annuelle de 0,6%, fixe des objectifs de production ambitieux, signe d'une forte volonté de rattrapage en termes de logement social. De manière progressive sur la durée du PLH, 3000 à 3500 logements devraient être produits chaque année sur le territoire, dont **40% de logement locatif social**.

5.2.2.2. UN NIVEAU DE CONSTRUCTION QUI PEINE ENCORE A REPONDRE AUX BESOINS

- **Une demande de logement social élevée et en progression**

La présence d'une part importante de ménages aux revenus faibles (taux de pauvreté de 17% contre 15% en France) engendre des besoins importants en termes de logement sociaux, dans un territoire où le développement du logement social est fortement contraint.
En 2015, 17 228 demandes de logement locatif social ont été enregistrées, soit + 9% en un an. Les difficultés d'accès au logement locatif social favorisent notamment la constitution d'un logement social « de fait » dans le privé ancien et dégradé, créant ainsi des spirales de déclin coûteuses et très problématiques d'un point de vue social et humain, dont il est difficile de sortir.

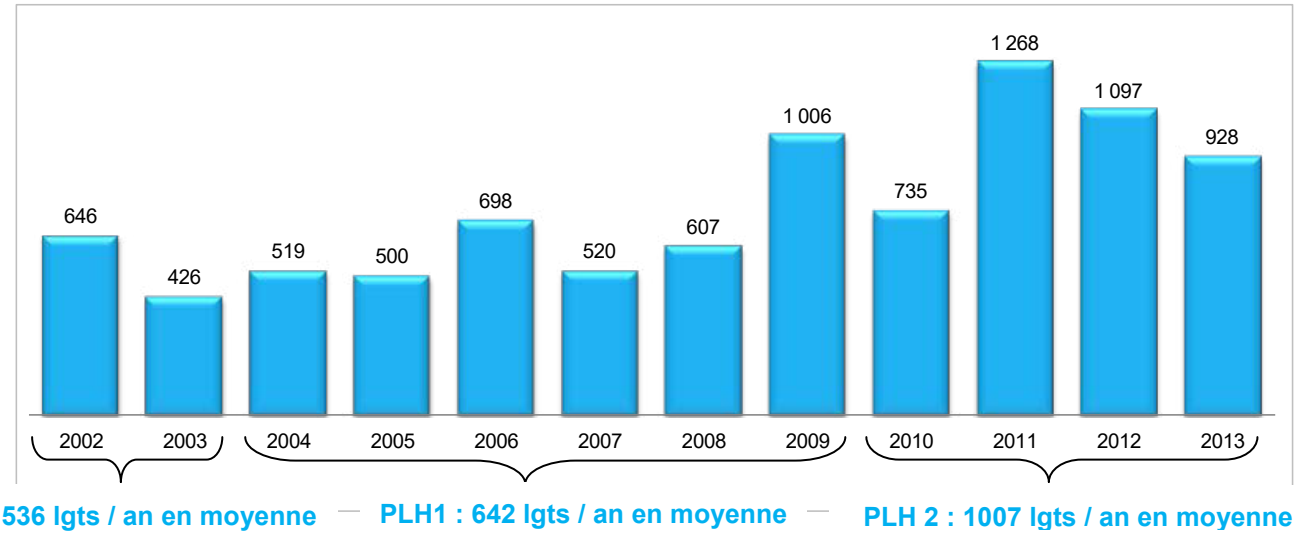
Par ailleurs, le coût très élevé de l'immobilier sur le territoire tend à exclure une part importante des actifs du marché de l'accession et du marché locatif libre, ce qui est source de difficultés d'embauche pour les entreprises et freine le développement économique du territoire.

Au regard de ces constats, la Métropole a mis en œuvre des politiques volontaristes, qui portent leurs fruits mais ne répondent pas encore aux besoins.

- **Une dynamique très positive concernant le logement social**

La production globale de logements s'avère encore insuffisante ; néanmoins il faut souligner une dynamique positive concernant le logement social, résultat d'une forte volonté politique.
Sur la période longue (2003-2012), on observe une **montée en puissance progressive de la production de logement social** dans la Métropole.

Tableau 95 : Nombre de logements sociaux financés de 2002 à 2013



Source : Adaam – DDTM 06

Sur la dernière période (2010-2014) correspondant à la mise en œuvre du PLH, la production de logement social représente plus de 1000 logements par an, un niveau jamais atteint. Cette dynamique est amenée à se poursuivre car près de 1300 logements locatifs sociaux sont programmées pour l'année 2015[76] ; la réalisation effective de cette programmation devrait permettre d'atteindre 87% de l'objectif de production annuelle de logements sociaux fixé dans le PLH.

Par ailleurs, des efforts de **rééquilibrage au sein du parc social** ont été réalisés: entre 2010-2013, 22% des logements sociaux ayant reçu un agrément sont des PLAI et 47% sont des PLUS, permettant à la part de PLAI/PLUS de progresser par rapport au PLS.

[76] Source : MNCA, Agréments LLS publics et privés (Anah) entre 2010 et 2015

Tableau 96 : Bilan des agréments LLS – PLH 2010-2015

Métropole Nice Côte d'Azur PLH 2010/2015	Objectif PLH : 1068 logements / an				Objectif PLH: 200 logements/an	Objectif PLH : 175 logements /an
	Production locatif social Parc Public	PLAI	PLUS	PLS	Production locatif social Parc Privé (ANAH)	Accession sociale
2010	804	219	367	218	269	107
2011	895	134	334	427	239	0
2012	1005	230	464	311	54	28
2013	842	230	513	99	20	62
2014	1100	311	518	271	103	19
2015 Programmation prévisionnelle Au 20.07.15 pour le parc Public Au 30.06.15 pour le parc privé	1271	331	737	203	13	166
Total	**5917**	**1455**	**2933**	**1529**	**698**	**382**
Moyenne annuelle	986	243	489	255	116	64
TOTAL PRODUCTION LOGEMENTS SOCIAUX SRU 2010/2015	6615					
Moyenne annuelle	1102					
Taux de réalisation annuelle sur objectif PLH	87%					

Source : Direction Habitat et Dynamique Urbaine - MNCA

Cette évolution s'explique essentiellement par la politique volontariste menée depuis 2008 par NCA, qui a pris des mesures fortes : obligations de mixité sociale inscrites dans le PLU, veille foncière et mise en œuvre du droit de préemption urbain, soutien financier aux opérations, ou encore la signature d'une charte de partenariat public-privé avec les acteurs de la promotion immobilière et les bailleurs sociaux, visant à réguler le coût du foncier. Enfin, elle a conventionné avec l'EPF PACA, qui a acquis des biens fonciers pour une valeur d'environ 70 millions d'euros depuis 2007. Ce partenariat a permis de réaliser 325 logements sociaux, sur un potentiel d'environ 1 650.
Cependant, les difficultés de mobilisation de foncier accessible demeurent un frein important à l'atteinte du rythme de production prévu par le PLH.

Une production globale insuffisante

A mi-parcours du PLH (entre 2010 et 2013), près de 7 700 logements collectifs ont été produits, soit en moyenne 1915 logements par an, ce qui est nettement inférieur aux objectifs généraux du PLH (entre 3000 et 3500 logements à produire par an).

Sur une période plus longue (2003-2012), on observe que le territoire a produit en moyenne 2300 logements par an, soit environ 4,3 logements pour 1000 habitants par an. Selon la grille proposée par Adéquation (ci-dessous), **ce niveau de production de logements permet de répondre à une situation de stabilité démographique mais pas aux besoins induits par la croissance de la population.**

Grille d'analyse de la production de logements (Adéquation)

En-dessous de 4 logs/1.000 hab./an = La production de logements ne permet pas de répondre aux besoins liés au desserrement des ménages (réduction de la taille des ménages), à l'évolution de la vacance et au renouvellement diffus du parc de logements.
Au-delà de 4 logs/1.000 hab./ an = La production permet a minima une stabilité démographique.
Au-delà de 8 logs/1.000 hab./an = La croissance démographique est plus dynamique, généralement liée à un politique volontariste.
Au-delà de 16 logs/1.000 hab./an = Il y a un risque de surproduction.

- **Focus territorial – Où le parc de logements s'est-il développé ?**

N.B. : Les données ci-dessous portent sur la période précédente (2006-2011) mais permettent de donner les grands équilibres par entité territoriale.

Le Littoral concentre la grande majorité du parc de logements de la Métropole (85% en 2006 et en 2011)[77] **ainsi que l'essentiel des logements produits** entre 2006 et 2011 (82% de la production sur la période), confirmant l'attractivité et la densité urbaine du Littoral.
Le Moyen-Pays est l'entité où la croissance de l'habitat a été la plus forte, relativement au poids de son parc de logements dans la Métropole. Le Moyen-Pays tend ainsi à se densifier progressivement, induisant les problématiques de mobilité décrites précédemment. Cela pose également la question à court terme de la réorganisation de la desserte en transports en commun dans les zones qui se sont fortement densifiées.

Graphique 103 : Part de chaque entité territoriale dans la croissance du parc de logements (2006-2011)

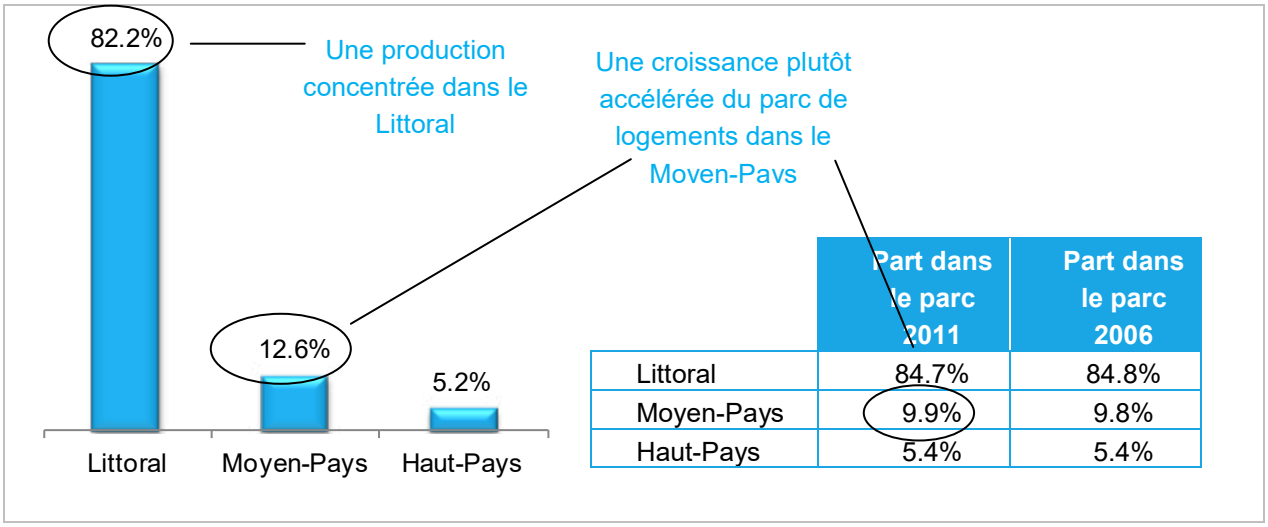


Tableau 97 : Répartition du parc de logements par ensemble territorial

	Part dans le parc 2011	Part dans le parc 2006
Littoral	84.7%	84.8%
Moyen-Pays	9.9%	9.8%
Haut-Pays	5.4%	5.4%

Source : Filocom 2011

[77] Source : Filocom 2011

5.2.2.3. UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES NOUVEAUX BESOINS

Le bilan à mi-parcours du PLH fait état d'une progression de la prise en compte du vieillissement de la population, en particulier dans le parc public, avec la construction **de logements adaptés aux personnes à mobilité réduite.** Cette progression doit se poursuivre, notamment grâce à la mise en œuvre d'un deuxième PIG, suite à celui de 2008-2013, se donnant entre autres pour objectif d'accompagner l'adaptation des logements au vieillissement et au handicap.

Les **logements étudiants,** jusqu'alors très peu développés dans la Métropole, connaissent également une dynamique positive. Plusieurs opérations de construction ou d'acquisition-amélioration en cours porteront le nombre logements sociaux pour étudiants, très demandés, à 3280 fin 2015. Cette évolution constitue un élément important de réponse au besoin de la Métropole d'attirer et de fidéliser davantage de populations étudiantes et de jeunes actifs.
Selon le diagnostic d'ADAAM : en 2012 61 % des étudiants vivaient chez leurs parents, montrant le recrutement très local des étudiants. Seuls 22% étaient locataires du parc privé (contre 44 % au niveau national). La part des résidentes étudiantes (10 %) et de colocations étudiantes (9%) est identique à celle des autres grandes villes de France.

Enfin, la Métropole cherche également à prendre en compte de l'enjeu de l'adaptation des logements, et de manière plus large de l'habitat, au changement climatique, en favorisant l'adaptation thermique et énergétique des logements, mais également en s'interrogeant sur les alternatives à la climatisation, ou encore sur les typologies urbaines pertinentes pour limiter l'effet réseaux de chaleur et encourager la création d'ilots de fraicheur.

5.2.2.4. DES PROJETS QUI ARTICULENT DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT, DE L'EMPLOI, DES SERVICES ET COMMERCES ET DES TRANSPORTS

Dans les années à venir, plusieurs grands projets du territoire contribueront à répondre aux besoins diversifiés de logements. Ces projets de logements ont été pensés en articulation avec les grands projets de développement économique de la Métropole, et particulièrement de la Plaine du Var.
En effet, les écoquartiers de Méridia et du Grand Arénas se situent dans des quartiers dont les fonctions ont vocation à être mixtes : bureaux d'affaires, parc des expositions, éco-campus, commerces et services etc, et bien reliés aux réseaux de transports en commun, grâce notamment au projet de pôle multimodal à Grand Arénas.

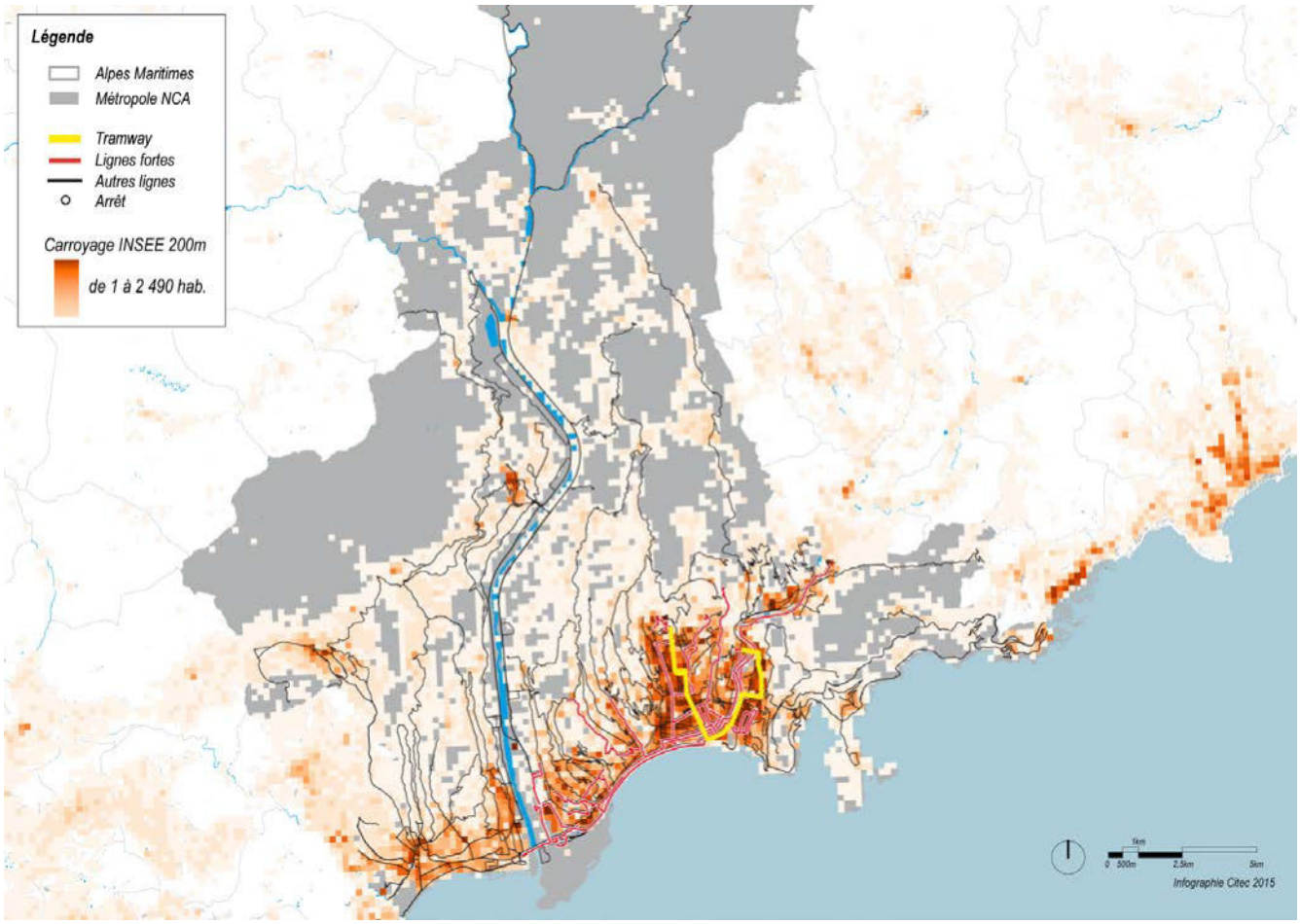
Cette articulation doit permettre à ces nouveaux quartiers d'être attractifs pour les publics visés, jeunes actifs et étudiants notamment, et pour les entreprises, ainsi que de renforcer le caractère durable du territoire en optimisant les déplacements.
Par ailleurs, une réflexion a été menée quant à la programmation immobilière à développer afin de proposer des logements adaptés aux publics visés.

Tableau 98 : Liste des projets structurants de la Métropole et nombre de logements associés

Projet	*Nombre de logements neufs prévus*	*Produits logements*
Ecoquartier Méridia (Nice)	2500 logements	35% de LLS (répartis entre 25% de PLUS / PLAI et 10% de PLS) 5% d'accession sociale 60% d'accession libre
Ecoquartier du Grands Arenas (Nice)	2000 logements	50% de logements aidés (répartis entre 30% de PLUS / PLAI, 10% de PLS et 10% d'accession sociale) 50% d'accession libre
Ecoquartier du Stade (Nice)	650 logements	30% de LLS
Les Moulins (Nice) - NPNRU	685 logements	/

- **Un réseau de transports en commun principalement développé dans les zones denses**

Carte 86 : Densité de population et réseaux Lignes d'Azur



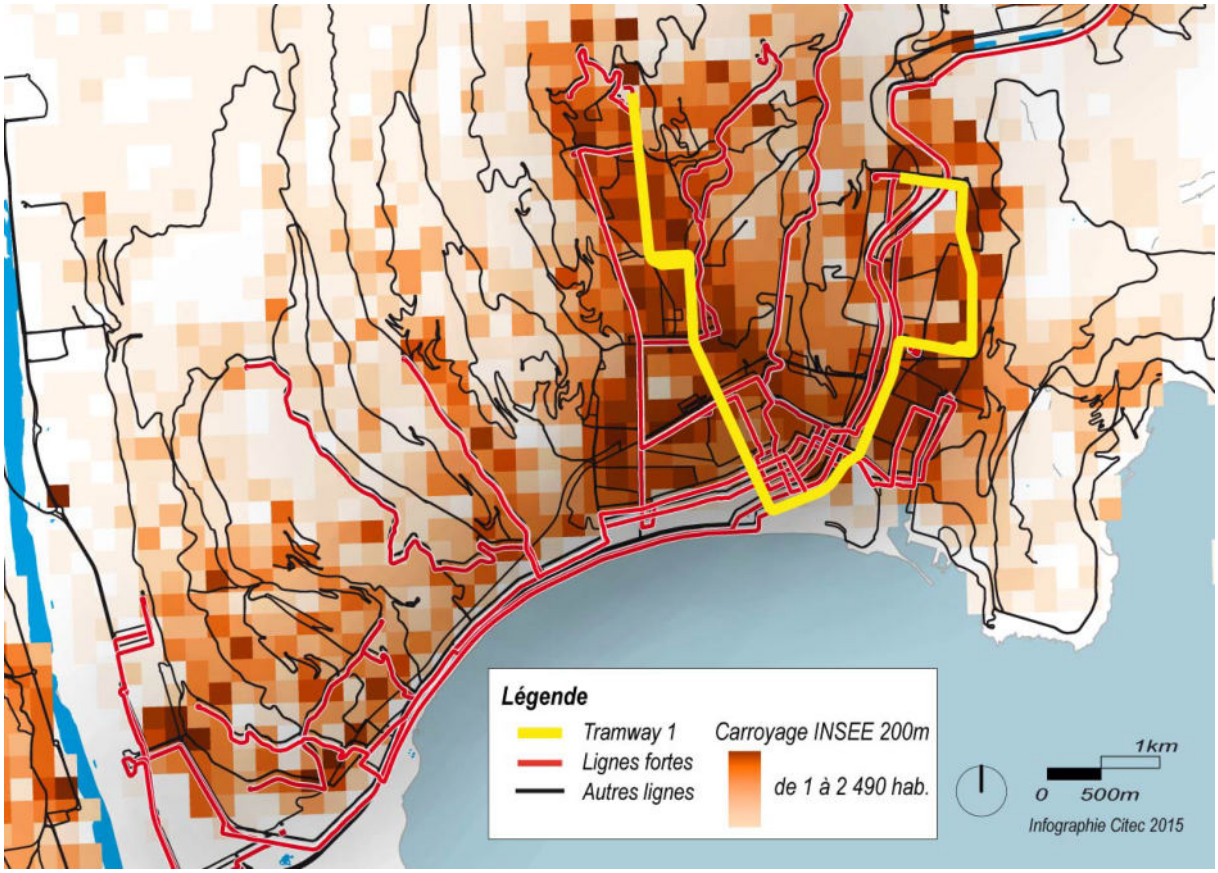
Source : Infographie CITEC - 2015

La forme du réseau des Lignes d'Azur est directement corrélée avec le potentiel de demande en déplacements TC de la Métropole. La mise en parallèle de la densité de population (carroyage Insee avec population 2010) avec le réseau révèle la forte cohérence entre les deux.

Les bassins de population du Moyen-Pays sont principalement irrigués par les lignes de rabattement vers le Littoral. Cependant lorsque la densité augmente (communes de Carros et Gattières notamment, mais aussi de Vence) une offre TC locale et transversale, d'est en ouest existe.
Les lignes fortes du Littoral irriguent les zones les plus densément peuplées, en assurant une desserte maillée et multidirectionnelle.

L'objectif de la Métropole, illustré par le schéma des transports à l'horizon 2030, est de poursuivre et renforcer les liaisons TC existantes, en développant un réseau tramway qui desserve l'ensemble des zones denses du Littoral, depuis Cagnes-sur-Mer jusqu'à La Trinité, et entre le pôle de Saint-Augustin et Lingostière, en lien avec les projets de développement économique et d'habitat sur cet axe.

Carte 87 : Densité de population et réseau Ligne d'Azur – Nice



Source : Infographie CITEC - 2015

5.2.2.5. UNE POLITIQUE DE RENOUVELLEMENT URBAIN ENGAGEE DEPUIS PLUSIEURS ANNEES

La première opération à avoir été contractualisée avec l'ANRU sur Nice est la rénovation du quartier de Pasteur en 2005. Depuis NCA s'est engagé auprès de l'ANRU sur quatre autres quartiers : Les Moulins en 2010, L'Ariane en 2007 pour la phase 1, en 2012 pour la phase 2 et en Septembre 2012 le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) sur le quartier Notre-Dame/Vernier/Thiers., et ce au titre du premier programme de rénovation urbaine.

Ces cinq PRU concernent plus de 5 500 logements sociaux, 32 000 habitants et représentent un investissement d'environ 470 millions d'euros sur la période 2005-2017 : Les Moulins/Point du jour (209 M€), Pasteur (32 M€), de l'Ariane phase 1 (120 M€) et phase 2 (39M€) et du PNRQAD Notre-Dame/Vernier/Thiers (70 M€).

Dans le cadre du NPNRU (nouveau programme de renouvellement urbain) qui s'inscrit sur la période 2015-2020, deux quartiers feront encore l'objet d'un projet : Les Moulins et l'Ariane.

Dans la logique du programme de renouvellement urbain, les projets s'organisent autour d'une intervention forte en matière de démolition / reconstruction de l'habitat en visant autant que de possible d'une part la dédensification du logement social et la reconstitution de cette offre « hors site » ANRU c'est-à-dire dans le tissu urbain normalisé. Les actions portent également sur de la requalification de l'habitat et de la résidentialisation et de la construction de logements en accession.

Les projets visent également le désenclavement des quartiers, la requalification des espaces et équipements publics voire la création de centralité et l'introduction d'équipements à même de diversifier les fonctions des quartiers : équipements économiques, commerciaux.

Sur Pasteur et Ariane, le premier projet a conduit à la démolition de plus de 200 logements sur Pasteur et plus de 450 sur l'Ariane. La reconstitution de l'offre s'est faite pour partie sur ces secteurs mais plus de 230 logements ont été construits hors site.

Le bilan de ce premier programme est en partie mitigé. Compte tenu des logiques fortes de spécialisation que connaissent ces quartiers, le projet de rénovation urbaine, malgré son ampleur, est à considérer comme un premier jalon. Le constat est notamment vrai pour l'Ariane, compte tenu de l'étendue du quartier. Sur Pasteur, le projet est venu en accompagnement (ou inversement) d'autres investissements forts qui permettent de le resituer dans un fonctionnement plus normalisé. L'arrivée du tramway sur le secteur est un élément fort de requalification à conjuguer avec les investissements autour du CHU.

Le quartier des Moulins bénéficie lui aussi d'un contexte territorial particulier qui permet de faire du projet de rénovation urbaine, un véritable levier de transformation. Positionné au cœur du territoire de l'Eco Vallée, à proximité d'opérations majeures (Nice Méridia, Grand Arénas, MIN, Pôle Multimodal, futur Tram…), le quartier forme une « charnière entre Nice centre et la vallée du Var ». La rénovation de ce quartier constitue un enjeu stratégique pour un développement durable de cette partie du territoire. Il sera un point de liaison entre le futur pôle d'échanges multimodal, du centre d'exposition et des nouveaux pôles d'activités envisagés et dédiés aux nouvelles technologies et au développement durable… . Le projet pour les Moulins s'appuie notamment sur la démolition de près de 550 logements dont une grande partie a déjà été réalisée.

Si ces quartiers bénéficient d'une intervention spécifique, d'autres quartiers restent encore fortement marginalisés et constituent des poches de précarité importantes, tel le quartier des Liserons par exemple sur la ville de Nice.

Ce qu'il faut retenir 10 : Habitat

- Une inadéquation entre offre et besoins des actifs locaux…
- Une forte représentation de l'habitat collectif et des logements de petite taille.
- Une part assez importante de ménages à faibles ressources (21% de la population de NCA dispose de bas revenus, c'est-à-dire rendant éligibles aux aides de la CAF, contre 18% pour les Alpes-Maritimes et le France).
- Un parc social insuffisant (il représente 10,5% des résidences principales, contre 16,7% à l'échelle nationale et un objectif de 25% dans les communes concernées par la loi SRU)
- Un marché immobilier tendu, des prix très élevés.
- Mais des opérations de renouvellement urbain (PNRU, NPNRU, OPAH, PIG) et une politique volontariste en termes de construction de logements, notamment sociaux, cherchent à renverser la tendance.
- Une production de logements sociaux encore à renforcer (1000 logements produits par an en moyenne entre 2010 et 2013 contre un objectif PLH de 1268)
- Une sous-production de logements neufs en 2010 et 2012 (respectivement 3,6 et 3,3 logements pour 1000 habitants par an), dont une partie importante est tournée vers les secteurs du tourisme et du haut-de-gamme
- Un manque de logements spécifiques pour les saisonniers et pour les étudiants
- Une partie du parc privé fortement dégradée (11 200 logements de NCA considérés comme potentiellement indignes en 2005)
- … Qui entrave les parcours résidentiels et nuit à l'attractivité de la Métropole pour certaines populations et pour les entreprises.
- De nombreux actifs locaux sont exclus du marché de l'accession et du marché locatif libre.
- Des difficultés d'embauche pour les entreprises.

- => L'enjeu est de développer une offre diversifiée dans ses prix et ses typologies, afin de maintenir les actifs appartenant aux classes moyennes.

- Des grands projets de développement économique en cours, qui visent notamment à capter une population de jeunes actifs / cadres
- Nice Méridia, Le Grand Arenas, Gare du sud, Le Ray.
- Le développement du projet d'Eco-Vallée / Plaine du Var
- La plateforme agroalimentaire et horticole La Baronne sur les communes de Saint-Laurent-du-Var et La Gaude
- Le parc d'affaires Technopolis à Cagnes-sur-Mer
- Des territoires de report de plus en plus éloignés
- Des ménages qui s'installent de plus en plus loin, en raison notamment de prix élevés sur certaines communes du Moyen-Pays
- Ce qui pose des défis majeurs en termes d'accessibilité aux emplois, commerces, et services et en termes de préservation du patrimoine naturel et bâti ainsi que de l'agriculture, qui participent pleinement à l'identité et l'attractivité de la Métropole.
- La question de la mixité sociale à l'échelle de la Métropole
- Eviter les phénomènes d'hyperspécialisation du logement, et des communes (ménages fragiles dans le parc ancien dégradé, familles aisées dans le sud du

5.2.3. L'OFFRE D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES DE LA METROPOLE

Cette partie repose sur l'exploitation des fichiers BPE 2013 et 2014 de l'INSEE

5.2.3.1. . UNE DENSITE MEDICALE TRES ELEVEE

NB : dans le BPE sont retenus les praticiens exerçant en dehors d'un établissement sanitaire, par exemple les médecins fonctionnaires et les médecins salariés.

Tableau 99 : densité de médecins sur le territoire métropolitain et comparatif national

Nb de médecins/1000 habitants	MNCA (2013)	France (2013)
Densité de médecins omnipraticiens	140	97
Densité de médecins spécialistes	133	69

Source : INSEE BPE

Comme la région PACA et le département des Alpes-Maritimes, la Métropole se caractérise par des taux de médecins, généralistes et spécialistes, considérablement plus élevés que la moyenne nationale. Cela s'explique par son cadre de vie attractif et par la présence d'une clientèle aisée et plutôt âgée, fortement consommatrice de soins médicaux. Cependant cette densité est relative au positionnement géographique, le littoral concentrant une offre médicale dense tandis qu'elle reste insuffisante dans le Haut pays.

5.2.3.2. UN SOUS-EQUIPEMENT EN TERMES D'ACCUEIL AUX PERSONNES AGEES

Le taux d'équipements en hébergement et services dédiés aux personnes âgées du département des Alpes-Maritimes est plus faible que la moyenne nationale, malgré une surreprésentation de cette catégorie parmi la population départementale.

Tableau 100 : Taux d'équipement des Alpes-Maritimes, en hébergement pour personnes âgées au premier janvier 2014

	Taux d'équipement en places d'hébergement(*) pour personnes âgées	Taux d'équipement en lits médicalisés (**) pour personnes âgées
	pour 1 000 personnes de 75 ans et plus	pour 1 000 personnes de 75 ans et plus
Alpes-Maritimes	100.6	89.3
France métropolitaine	123.4	99.9

Source : INSEE

Les données concernant le nombre de places d'hébergement et de lits médicalisés ne sont pas disponibles au niveau communal.
Néanmoins, selo, la base BPE de l'Insee de 2013 :

- En moyenne, à l'échelle nationale, on compte 15,4 établissements d'hébergement dédiés aux personnes âgées, contre 15,2 au sein de la Métropole.
- Les services d'aides aux personnes âgées sont moins développés sur la Métropole qu'à l'échelle nationale.

Ainsi, la Métropole est peu équipée en services et soins dédiés, proportionnellement au nombre de personnes âgées du territoire.

5.2.3.3. SPORTS, CULTURE ET LOISIRS : UN PANEL LARGE D'ACTIVITES QUI EXPLOITE LES ATOUTS DU TERRITOIRE

Tableau 101 : Equipements sport / loisirs / culture de la MNCA en 2013

Boulodrome	Tennis	Domaine skiable	Plateau extérieur ou salle multisports	Salle ou terrain de petits jeux	Terrain de grands jeux	Sports nautiques	Cinéma	Théâtre	Salle de spectacle
72	*59*	*6*	*111*	*40*	*67*	*18*	*13*	*9*	*6*

Source BPE INSEE 2013

- Des équipements de loisirs structurants pour l'attractivité du territoire
  La Métropole offre un large panel d'activités ludiques, adapté à ses atouts naturels spécifiques, la mer et la montagne.
  Elle propose des activités de sports nautiques, sur le Littoral, et des activités de montagne (ski, snowboard, randonnée etc) dans le Haut-Pays. Ces équipements participent de la spécificité de la Métropole et occupent une place importante dans son attractivité, notamment touristique.

- Une offre sportive tournée vers la proximité
  Les équipements sportifs généralistes, du type salle multisports, ou terrain de jeux, sont assez nombreux et bien répartis sur le territoire de la Métropole. Ils permettent à la population locale d'accéder à une offre sportive et ludique de proximité.

- Une offre culturelle en-deca de son envergure métropolitaine
  La Métropole compte 9 théâtres, majoritairement situés à Nice, ce qui est peu en comparaison d'autres villes françaises de taille comparable. Par exemple, on trouve 12 théâtres à Montpellier, 7 à Strasbourg. L'offre culturelle se polarise sur Nice même si deux théâtres sont situés sur Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer.
  En revanche le nombre de cinémas est proche de celui de villes de taille comparable. Certains équipements sont par ailleurs en phase de remise à niveau qualitative ce qui permettra d'améliorer l'offre. L'offre culturelle reste diversifiée à travers les cinémas, théâtres, salles de spectacles, théâtres de Verdure (Nice et Villefranche) et l'Opéra.
  Pour autant, si des grands équipements métropolitains existent et sont fortement fréquentés (Parc Phoenix en premier lieu), il n'existe pas, sur la Métropole, un grand équipement culturel au signal architectural fort et de rayonnement international
  , (type MUCEM de Marseille, musée des Confluences de Lyon), type d'équipement qui constitue aujourd'hui un standard de métropolisation.

5.2.3.4. UNE STRUCTURATION EN COURS DE L'OFFRE DE SERVICES AUX ETUDIANTS.

La vie étudiante est souvent réduite au logement étudiant et à la restauration dans une conception centrée sur les conditions de vie des étudiants et sur les aspects immobiliers. Or la notion doit prendre en compte les éléments qui confortent les étudiants dans leurs choix d'études supérieures et accompagne leur épanouissement personnel. La qualité de vie pendant les études est ainsi une composante majeure de l'attractivité des villes universitaires.

On peut élargir le champ de la vie étudiante aux transports, à la santé et à l'accès aux soins, à l'accueil des étudiants étrangers, à la vie associative, culturelle et sportive, et, dans le contexte de crise économique actuelle, à l'action sociale afin d'améliorer le niveau de vie des étudiants.
Nice va se doter d'une Maison de l'Étudiant (livraison 2016) sur le site universitaire de Saint-Jean d'Angely. Equipement de 1.500 m², installé au cœur d'un site universitaire existant et dans un quartier en expansion, il sera adossé à une résidence universitaire et à un faculty club.
Cette Maison de l'Étudiant constitue un premier jalon nécessaire pour permettre de structurer la vie étudiante locale et à apporter des réponses aux étudiants et aux chercheurs dans tous les domaines de la vie courante : logement, assurances, formalités administratives, vie culturelle, sportive, santé… Ouverte aux collectivités territoriales et aux partenaires de l'enseignement supérieur, elle sera un espace central d'information et de soutien à la vie étudiante sur le territoire métropolitain.
Elle pourra accueillir des opérations à destination des étudiants tels que des forums, conférences, tables rondes (emploi, innovation, découverte de l'entreprenariat,…), réunions d'information (nouveaux axes de recherche, entreprises innovantes, nouveaux emplois…). Ces évènements participent à la création de liens entre les formations universitaires proposées, les axes de développement du territoire mis en œuvre par les collectivités et les débouchés proposés par les entreprises innovantes.

- Des équipements concentrés en large majorité sur le littoral artificialisé

Tableau 102: Répartition des équipements par entité, en 2014

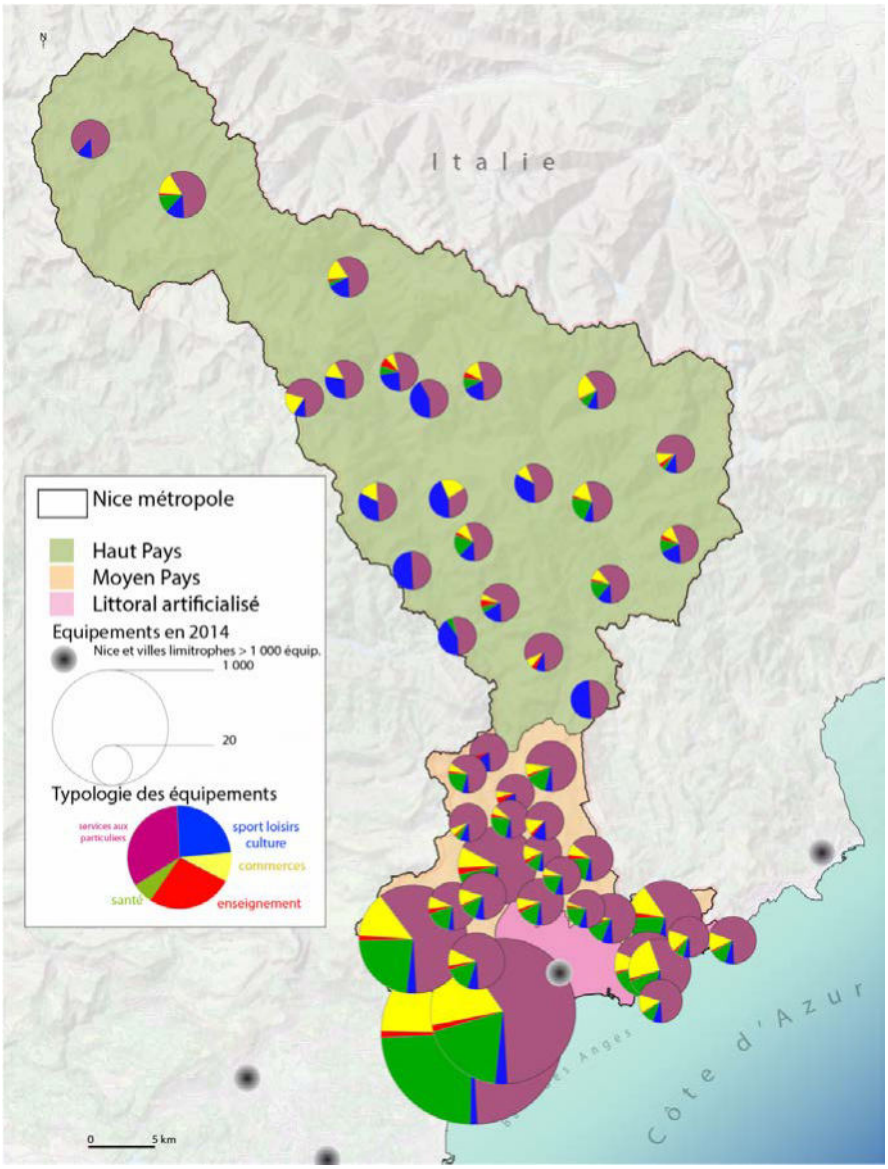
Entité	Total	Services aux particuliers	Commerces	Enseignement	Santé	Sports, Loisirs, Culture
Littoral	24 755	83.6%	88.3%	80.5%	87.4%	51.9%
Moyen-Pays	3 741	13.5%	8.8%	15.6%	11.1%	27.5%
Haut-Pays	933	2.9%	3.0%	3.9%	1.6%	20.6%
Total	29 429	17 237	4147	512	5 681	630

Source BPE INSEE 2014Si le Littoral concentre une majorité des équipements du territoire métropolitain on relève néanmoins des répartitions différenciées selon le type d'équipements concerné :

Les équipements commerciaux et sanitaires sont les plus fortement concentrés sur le Littoral : près de neuf équipements sur 10 y sont localisés alors qu'environ 8 habitants de la Métropole sur 10 y vivent.
Les services aux particuliers et les équipements d'enseignement sont répartis de façon assez similaire à la population.
La répartition des équipements de sports, loisirs et culture se distingue nettement des autres types d'équipements : à peine plus de 50 % d'entre eux se situent sur le Littoral, signe de la faiblesse de l'offre à destination des populations locales, et notamment des jeunes.
Le Haut-Pays accueille un peu plus d'un équipement de sports, loisirs et culture sur cinq, une part élevée qui s'explique par la forte vocation touristique du territoire, autour des sports d'hiver.

D'après une étude d'ADAAM sur les mobilités au sein du territoire métropolitain, en 2009 45% des déplacements étaient réalisés pour le motif « Achats » ou « Autres », qui comporte notamment les loisirs, le sport, la culture et la restauration. La concentration des équipements sur le Littoral engendre des besoins importants en termes de déplacements pour les habitants du Moyen et du Haut-Pays, ainsi que pour les habitants de certaines zones de l'est du littoral, éloignées des villes-centres.

Carte 88: Répartition et typologie des équipements (2014)



Source : Fond relief © les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODbL

Données BPE, INSEE 2014

5.2.3.5. UNE FORTE DENSITE DE SERVICES ET EQUIPEMENTS SUR L'OUEST DU LITTORAL

Le Littoral, centre urbain de la Métropole, regroupe une large majorité de ses équipements et services de santé, d'enseignement, d'action sociale, de loisirs, de culture, ou encore de services administratifs.

- Des équipements structurants concentrés sur le Littoral, particulièrement sur Nice.
  Les équipements et services ayant un rayonnement supérieur à celui du quartier, ou de la commune, sont situés en large majorité sur Nice, ce qui est classique du développement des centres de métropole.

- Un déséquilibre est / ouest
  Au sein du Littoral, on distingue :
  - **Nice**, polarité dominante, regroupe une grande partie des équipements et services, ainsi qu'une très large majorité des équipements à rayonnement métropolitain.
  - **Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var,** polarités secondaires, accueillent quelques équipements à rayonnement métropolitain.
- **Les communes de l'est du littoral**, ont une offre d'équipements et de services beaucoup moins développée et fortement tournée vers les touristes. Parmi elles, Villefranche-sur-Mer est la commune offrant le plus de commerces et services de proximité.

- **Santé et action sociale**

Tableau 103 : effectif des médecins

Libellé de commune	Médecins généralistes	Médecins spécialistes
Total Littoral	**670**	**684**
Total NCA	**755**	**718**
% de NCA	88.70%	95.20%

Source : INSEE - BPE

- L''offre de santé :
  - Toutes les communes du Littoral ont au moins une pharmacie
  - Les 12 établissements psychiatriques de la Métropole sont situés sur le Littoral dont 11 à Nice.
  - Les 7 services d'urgences de la Métropole se trouvent sur le Littoral dont 5 à Nice.
  - Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var sont des pôles secondaires. .
  - La présence du CHU Pasteur à l'est de Nice rééquilibre partiellement l'offre de santé sur le territoire, mais il demeure éloigné des communes les plus à l'est.

  Les services d'hébergement et d'accompagnement aux personnes âgées sont situés en quasi-totalité sur les trois centralités urbaines du Littoral. Seuls 4 des 61 lieux d'hébergement se situent à l'est de Nice par exemple.

- **L'offre éducative**
  - Nice regroupe tous les lycées professionnels de la Métropole (13), ainsi que tous les lycées avec une classe préparatoire aux grandes écoles (4).
  - Cagnes-sur-Mer a un lycée.
  - Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, et Beaulieu-sur-Mer accueillent au moins un collège.
  - Toutes les communes du Littoral ont au moins une école.

- **Sports / Loisirs / Culture**
  - Nice, concentre tous les équipements culturels, théâtres et cinémas du Littoral, avec 3 théâtres et 10 cinémas.
  - Les équipements sportifs, dont l'exploitation nécessite un bassin d'utilisation moins important, sont mieux répartis, au sein du Littoral, et entre les trois entités territoriales.

- **Services administratifs**
  - Nice accueille les grands équipements structurants, notamment :
    - Un tribunal de grande instance
    - Un tribunal d'instance
    - Un conseil de prud'hommes
  - Cagnes-sur-Mer accueille aussi quelques équipements administratifs de rayonnement intercommunal :
    - 1 commissariat de police nationale
    - 1 tribunal d'instance

Saint-Laurent-du-Var est la troisième polarité du territoire en termes de services de proximité mais n'a pas d'équipement de rayonnement métropolitain.

5.2.3.6. Repartition des equipements et services dans le Moyen-Pays : un territoire multi-polaire

Le Moyen-Pays accueille très peu d'équipements à rayonnement métropolitain. Son offre de services de proximité diffère selon les communes :

- A l'ouest**, deux polarités, Vence et Carros**. Vence, commune la plus peuplée, a l'offre sanitaire et scolaire la plus développée du territoire.
- A l'est, une polarité, **La Trinité**, 10 000 habitants, non tournée vers le tourisme, dont l'offre de services et équipements est assez fournie et répond aux besoins d'une population composée d'une part importante de familles avec enfants.
- A l'ouest, **La Gaude, Gattières, Saint-Jeannet**, ont une offre de services significative.
- A l'est, **Levens et Tourette-Levens** ont également une offre assez développée.
- Les communes situées au centre du Moyen-Pays ne disposent pas de tous les équipements et services de proximité (ex : école, pharmacie etc).

- **Santé et action sociale**

Il n'existe aucun équipement de santé de rayonnement intercommunal sur le Moyen-Pays. En revanche, toutes les communes ont a minima une pharmacie.

- Vence, Carros ont les services de santé de proximité les plus développés, avec respectivement 8 et 4 pharmacies, et au moins un laboratoire d'analyses médicales. Elles accueillent également la moitié des médecins généralistes et près de la totalité des médecins spécialistes. La Trinité est également bien dotée, notamment en pharmacies.
- Les 5 plus petites communes du territoire n'ont pas de pharmacie et les 3 plus petites n'ont pas de médecin généraliste (Le Broc, La Roquette-sur-Var, et Saint-Blaise).

En termes de lieux d'accueil petite enfance :

- 6 lieux d'accueil petite enfance du Moyen-Pays sont situés à l'ouest, sur Vence, Saint-Jeannet, La Gaude, et Carros,
- A l'est, on compte six crèches, située à Tourette-Levens et à La Trinité.

- **Offre éducative**

  Au total, le Moyen-Pays compte plus de 50 écoles maternelles et élémentaires, soit près de 22 % du total de la Métropole, contre 16.2% de la population. Cette légère surreprésentation s'explique par la part importante de ménages avec enfants dans le Moyen-Pays.

  On note que:
  - Toutes les communes ont au moins une école maternelle/primaire.
  - Les 4 écoles élémentaires appartenant à un réseau prioritaire sont situées à Carros, signe que c'est une commune où vit une proportion importante de ménages défavorisés.
  - Tourette-Levens et La Trinité accueillent chacune au moins un collège
  - Les lycées du territoire sont situés à Vence et à La Trinité

- **Sports / Loisirs / Culture**

  Carros, Vence et La Gaude sont dotées d'un cinéma et d'un bassin de natation ainsi qu'une piscine à Saint André de la Roche. Avec Gattières, elles regroupent plus de la moitié des équipements de sports et de loisirs du territoire (52%).
  A l'est, seule Levens accueille un bassin de natation. De plus, les équipements publics sportifs sont vieillissants sur le territoire et nécessitent des rénovations.

- **Services administratifs**
  - Le Moyen-Pays n'accueille pas d'équipement administratif de rayonnement métropolitain.
  - On trouve des bureaux de poste dans les communes les plus peuplées : La Gaude, La Trinité, Vence, Carros, Saint-Jeannet, Gattières, Saint-Martin-du-Var, Levens, Tourette-Levens.

5.2.3.7. Repartition des equipements et services dans le Haut-Pays : un territoire rural mais bien equipe en lien avec sa vocation touristique

Le Haut-Pays, éloigné du centre urbain majeur, et peu peuplé, dispose d'une offre de services plus réduite que le reste de la Métropole. Son offre de loisirs et de commerces est néanmoins assez développée, grâce à sa dimension touristique.

Au sein du Haut-Pays :

- **Les stations de ski, de haute montagne**, Saint-Etienne-de-Tinée, Isola, Valdeblore, et Saint-Martin-Vésubie, disposent d'une offre de services de proximité développée, axée sur les activités de loisirs et les commerces.
- Saint-Etienne-de-Tinée est la commune qui compte le plus grand nombre d'équipements au sein du Haut-Pays, plus de 1 310 (cf carte 31), et accueille plusieurs services administratifs, signe d'une polarité ancienne. Isola, Saint-Sauveur-sur-Tinée, Saint-Martin-Vésubie et Valdeblore comptent également un nombre significatif d'équipements.
- Les stations de ski se caractérisent par une part très élevée des commerces parmi leurs équipements, en comparaison aux sports et loisirs et à l'enseignement.
- **Roquebillière**, située en moyenne montagne et commune la plus peuplée du Haut-Pays, fait figure de polarité pour les services à destination des habitants permanents du territoire. Elle se distingue des autres communes de moyenne montagne par la très forte prédominance des commerces parmi ses équipements et semble ainsi jouer un rôle de polarité commerciale de proximité. Lantosque compte également un nombre significatif d'équipements, dont la typologie est, en revanche, similaire aux communes voisines avec une part significative d'équipements

d'enseignement et de sports et loisirs, qui visent essentiellement à répondre aux besoins de la population locale.

- **Les petites communes du centre** restent peu dotées en services proximité. Clans, Utelle, La Bollène-Vésubie, et Belvédère comptent néanmoins chacune au moins 20 équipements.

- **Santé et action sociale**

Tableau 104 : Effectifs des médecins dans le Haut-Pays

Libellé de commune	Médecin omnipraticien	Médecin spécialiste
Total Haut-Pays	**19**	**0**

Source BPE 2013

- Roquebillière, Saint-Etienne-de-Tinée, et Saint-Martin-Vésubie sont des polarités d'offre de santé de proximité au sein du Haut-Pays, on y trouve un établissement de santé moyen ou long séjour, ainsi qu'une pharmacie.
- Les médecins généralistes sont situés en majorité dans les communes les plus peuplées : Lantosque, Isola, Roquebillière, Saint-Martin-Vésubie, Saint-Etienne-de-Tinée, et Valdeblore.
- Aucun médecin spécialiste n'exerce sur le territoire du Haut-Pays.
- Les habitants des communes du centre du Haut-Pays sont assez éloignés de toute offre de santé de proximité.

Il existe un seul lieu de garde dédié à la petite enfance, situé à Clans, qui accueille des enfants de toute la basse vallée de la Tinée.

- **Offre d'enseignement**

En termes d'équipements scolaires :

- Les communes de Bairols, Ilonse, Rimplas, Roure, Roubion, Marie, Venanson, Tournefort, Saint-Dalmas-le-Selvage n'ont pas d'école.
- Le seul lycée du Haut-Pays est situé à Valdeblore.
- 3 collèges existent sur le Haut-Pays : à Saint-Sauveur-sur-Tinée, Roquebillière, et Saint-Etienne-sur-Tinée.

- **Sports / Loisirs / Culture**

Les équipements sportifs et de loisirs sont assez nombreux, en lien avec la vocation touristique du territoire

- Particulièrement sur les communes d'Isola, Saint-Etienne-de-Tinée, Valdeblore, Roquebillière et la Bollène-Vésubie
- Isola a l'offre la plus développée, avec deux piscines, deux tennis, un terrain de golf, un centre équestre, et plusieurs salles ou terrains de sports.

- **Services administratifs**

Les communes de Roquebillière, Valdeblore, Lantosque, Isola et Saint-Etienne-de-Tinée font figure de polarités en termes de commerces et services de proximité.

- Roquebillière a la seule école de conduite du territoire, confirmant sa place centrale pour la vie des habitants à l'année.
- Saint-Etienne-de-Tinée se distingue d'Isola par son offre de services administratifs, avec une gendarmerie et un Centre des finances publiques, signe d'une urbanisation plus ancienne.

- Saint-Martin-Vésubie accueille des équipements publics qui rayonnent sur les communes voisines, une gendarmerie et une maison relais de service, mais offre peu de commerces de proximité.

Ce qu'il faut retenir 11 : Equipements

- Des services à destination des personnes âgées peu développés au regard de la structure d'âge de la Métropole.
- Des services et équipements concentrés sur le centre urbain : Nice, Cagne-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var, desservi par les transports en commun.
- Des polarités secondaires :
  - La Trinité, Vence et Carros dans le Moyen-Pays
- Des centres de proximité, qui disposent de quelques services ou commerces structurants pour leur environnement proche (station service, station école, médecins etc) :
  - Tourette-Levens et Levens à l'est du Moyen-Pays
  - Roquebillière et Lantosque, en moyenne montagne.
  - Isola et Saint-Etienne-de-Tinée, en haute montagne, tournées notamment vers les loisirs.
- Un nombre important de petites communes qui disposent d'une offre de services de proximité limitée, notamment de lieux de garde préscolaire, et qui doivent se déplacer pour un grand nombre de besoins réguliers.

5.3. Synthèse – territoire solidaire

Atouts	Faiblesses
• Des formes urbaines variées, diversifiées avec un parc de collectifs importants en zone urbaine • Un type d'habitat traditionnel dans le Haut-Pays, marqueur de l'identité du territoire. • Des services et équipements attractifs, en lien avec les atouts naturels du territoire : mer et montagne. • Une marche à pied très développée. • Un renforcement du maillage en transports en commun et une « mise au standard » avec la mise en service du tramway.	• Une inadéquation entre offre et besoins des actifs locaux en termes de logements (prix très élevés, sous-production de logements neufs, logements sociaux insuffisants, obsolescence d'une partie du parc privé) qui nuit aux parcours résidentiels et à l'attractivité de la Métropole pour certaines populations et pour les entreprises. • Un marché immobilier tendu, en lien avec des fonciers peu disponibles et chers. • Une offre de logements adaptés aux habitants et aux actifs insuffisante. • Une part de logements sociaux à conforter. • Des services à destination des personnes âgées peu développés au regard de la structure d'âge de la Métropole. • Des spécificités topographiques qui contraignent le développement des transports, notamment collectifs. • Des axes routiers congestionnés, sujets à de fortes variations saisonnières.
Opportunités	**Menaces**
• Des opérations de renouvellement urbain, et une politique volontariste en termes de construction de logements, notamment sociaux. • Des axes ferrés intéressants, insuffisamment exploités. • Le vélo, un mode de déplacement en développement, malgré des contraintes topographiques fortes. • Des grands projets en cours (Nice Méridia, Le Grand Arenas/PEM, Pôle Multimodal, Ligne Nouvelle PACA, Gare du sud, le Ray…), qui visent notamment à capter une population de jeunes actifs/cadres et à fluidifier les déplacements.	• Des territoires de report de l'habitat de plus en plus éloignés des centres d'emplois, et peu équipés en termes de services de proximité, source de nombreux déplacements, dans un système de transports contraint. • Des projets de développement économique et urbain qui risquent d'accroître les déplacements (EPA Eco-Vallée Plaine de Var).
Enjeux	
• Développer une offre de logement diversifiée dans ses prix et ses typologies, afin de maintenir les actifs appartenant aux classes moyennes. • Eviter les phénomènes d'hyperspécialisation du logement et des communes (ménages fragiles dans le parc ancien dégradé, familles aisées dans le sud du Moyen-Pays…), pour renforcer la cohésion sociale du territoire. • Promouvoir un développement économique responsable en articulant habitat, transports et services, de façon à fluidifier et optimiser les déplacements des habitants et à répondre à une demande de proximité au lieu de travail et aux services des habitants.	

6. Synthèse transversale et premiers enjeux

6.1. Les lignes forces du diagnostic

Le territoire métropolitain, avec ses 49 communes, constitue, à l'échelle nationale, un espace territorial atypique dans ses dynamiques et tendances, et revêt des spécificités et des enjeux forts pour lesquels le PLUm pourra constituer une première réponse en matière de développement et d'organisation.

Sur le plan de l'organisation territoriale d'ensemble, la typologie des grands ensembles territoriaux déclinée au moment de la DTA de 2003 est encore en grande partie d'actualité et permet d'appréhender le fonctionnement du territoire. Pour autant, sur les franges de ces ensembles, des dynamiques sont en œuvre et viennent en partie réinterroger l'homogénéité de fonctionnement de ces espaces.

En première lecture, le diagnostic du territoire métropolitain permet de mettre en évidence :

- Un ensemble composé de trois grands territoires très différents dans leurs fonctions, organisations et vocations qui, dans une focale large, sont très complémentaires, à condition d'y apporter les réponses en termes d'interfaces et d'articulation ;
- Un territoire qui bénéficie d'une notoriété et d'une attractivité fortes. Avec un espace Littoral connu au niveau mondial, un Moyen-Pays et un ensemble montagneux de grande qualité, le territoire dispose d'emblée d'atouts naturels qui lui confère sa singularité. Disposant d'un climat clément et très recherché, le territoire a longtemps bénéficié, et bénéficie encore, de l'héliotropisme et de flux touristiques abondants.
- Un territoire très atypique dans son fonctionnement, dans sa structure de population, sa structure économique, singularités directement liées à sa localisation et la qualité de son cadre de vie.
- Un patrimoine paysager remarquable, composé de villages perchés par exemple.

Le territoire présente également d'autres caractéristiques plus délicates qui contribuent aussi à en faire un territoire très atypique :

- le territoire est géographiquement contraint et limité par les reliefs au Nord et la mer au Sud : le foncier est donc particulièrement rare et cher, ce qui vient, depuis quelques années, ralentir la croissance démographique du territoire ;
- Le territoire compte beaucoup moins de jeunes de 18 à 25 ans que les territoires équivalents (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, etc…) ;
- Le territoire est comparativement plus âgé que la moyenne nationale, et compte une proportion importante de retraités, attirée par la qualité de vie et le climat méditerranéen ;
- Le développement d'une offre d'habitat est certainement plus compliqué à réaliser que dans les autres territoires en France, à cause du relief, des risques naturels, enjeux économiques et des protections réglementaires. Le développement des résidences secondaires, offre « concurrentielle » à la résidence principale, accentue ces difficultés en captant une partie du foncier déjà rare et en favorisant un niveau de prix élevé ;

- La mobilité au sein de l'espace métropolitain est une vraie problématique compte tenu d'une capacité limitée des infrastructures en place (A8 saturée, ligne ferroviaire Est-Ouest surfréquentée) et d'une multitude de flux croisés (pendulaires et touristiques). La topographie du territoire et les risques naturels (sismiques, submersion) obèrent également le développement d'infrastructures alternatives fortes. En milieu urbain, le développement du tramway a été un élément fort et emblématique d'une « mise à niveau » aux standards métropolitains, en matière de mobilité. Le territoire en position de péninsule doit veiller à maintenir son accessibilité. L'avion reste un moyen rapide et aussi quasiment l'unique pour accéder rapidement à l'espace national, ce qui donne toute l'importance de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, 1er aéroport régional de France.

Le diagnostic indique également que comparativement à d'autres métropoles de taille équivalente, Nice Côte d'Azur doit conforter ses fonctions métropolitaines supérieures :

- une économie fortement lucrative tournée vers le tourisme,
- un foncier « limité », une topographie accidentée,
- un secteur économique à haute valeur ajoutée qui s'est plutôt développé depuis plusieurs années à proximité sur le site de Sophia-Antipolis,
- une offre en matière d'enseignement supérieure relativement limitée,

sont autant d'éléments de contexte qui viennent expliquer cette faiblesse actuelle.

L'économie du territoire est le reflet de la structure démographique et de sa fonction touristique : une économie fortement et majoritairement orientée sur les activités dites présentielles (économie tournée sur la réponse aux besoins des personnes habitant sur place) et est tirée par les activités notamment publiques (santé, administration…) et commerciales (hébergement-restauration).
Conséquence de la forte présence des commerces de proximité, le développement des grandes surfaces commerciales a été relativement restreint. Cependant, de grands projets sont en cours permettant de « rattraper » un niveau d'offre métropolitain et il faudra être vigilant quant à la complémentarité des différents types d'offres afin de maintenir la vitalité des centres-villes.

L'activité agricole connaît des évolutions fragiles. Sa part dans l'activité économique générale a largement diminué mais depuis une dizaine d'années, elle se maintient en s'appuyant sur des tendances sociétales telles la recherche de l'authenticité des produits, le développement des circuits courts, etc. en la liant fortement au potentiel touristique du territoire. De même, l'activité agricole contribue fortement à l'entretien des paysages et du cadre de vie et constitue de fait un vecteur identitaire territorial fort, aidant par ailleurs, sur le Haut-Pays, à la non fermeture des paysages par l'enfrichement boisé.
Les récentes actions engagées par la métropole NCA et ses partenaires en faveur de l'agriculture sont de bon augure pour l'avenir.

L'activité non présentielle, ou productive, s'est fortement développé depuis une vingtaine d'années, notamment sous l'impulsion d'une volonté politique à travers le projet de l'OIN « Eco-Vallée » et qui vise à développer les capacités foncières à même d'accueillir des activités économiques de type productif.

Si l'on reprend la typologie de la DTA :

- Le Littoral constitue l'épicentre urbain de la Métropole avec Nice comme la polarité « centrale » du territoire. La centralité de Nice est ici fonctionnelle car première singularité du territoire, cette polarité se situe en extrémité sud du territoire, en bord de mer.
- Nice, et deux autres communes du territoire Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, concentrent à la fois la majorité des habitants, des services, des équipements structurants et des emplois de la Métropole.
- Le Haut-Pays, situé au Nord de la Métropole, est un territoire peu dense, à dominante rurale et économique, organisé autour de deux vallées, La Tinée et la Vésubie. C'est un territoire assez enclavé de par sa topographie mais néanmoins très fréquenté avec la présence de stations de ski : Isola (Isola 2000), Saint-Etienne-de-Tinée (Auron), Valdeblore (La Colmiane) et Roubion. Le Haut-Pays, intégré au périmètre du Parc National du Mercantour, constitue, dans l'espace métropolitain, le « poumon vert », mais un espace vert actif, avec une forte tradition d'agriculture pastorale qui lui confère une singularité propre et un espace de villégiature très prisé des azuréens, notamment autour des stations de montagne.
- Enfin, le Moyen-Pays, qui constitue un espace de « transition » entre le Littoral et le Haut-Pays, est aussi, de par sa position intermédiaire géographiquement parlant, un territoire sur lequel les dynamiques les plus fortes ont été enregistrées sur les dernières années. Il se démarque des deux autres ensembles à plus d'un titre : d'une part, il s'agit de l'espace territorial qui a vu son tissu économique, et le nombre d'emplois liés, fortement augmenter, au détriment certes de la surface et de l'activité agricole. D'autre part, il a été longtemps un territoire de report pour les familles notamment ne trouvant pas à se loger sur Nice et ses environs. Aujourd'hui, partageant avec une partie du Littoral le développement économique de la Métropole à travers le projet « Eco-vallée », il reste un territoire fortement sous pression et commence à enregistrer le départ de certaines populations allant chercher du foncier moins cher dans le Haut-Pays.

Au-delà de cette approche longitudinale, il convient aussi d'apprécier le fonctionnement latitudinal du territoire.

En effet, l'espace métropolitain, notamment au niveau du Littoral, constitue un espace intermédiaire, de transit et un point de passage obligé dans des relations Est-Ouest entre l'Italie, Monaco (à l'est) et toute la partie à l'Ouest notamment avec Antibes, Sophia-Antipolis. Or dans cette traversée, les mobilités sont « difficiles » et les axes, qu'ils soient ferroviaires et autoroutiers, saturés.
Plus au nord, tant au niveau de la Plaine du Var, en cours de développement, que du Haut-Pays se posent également des problématiques d'équilibrage et de circulation d'Est en Ouest.

Sur l'agglomération de Nice, des déséquilibres territoriaux entre l'est et l'ouest subsistent. Le développement de la Plaine du Var (Ouest) nécessite de s'interroger sur les développements possibles à l'est. Le projet notamment d'un grand pôle de santé, autour du CHU Pasteur, est un premier élément de réponse, dont l'organisation et le fonctionnement restent aujourd'hui à affiner.
Plus au nord, sur le Haut-Pays, c'est toute la question de l'accessibilité des vallées et des montagnes qui est posée, avec des traversées latitudinales aujourd'hui impossibles et une accessibilité verticale souvent compromise par la météo et le faible gabarit des voies.

6.2. Vers une approche territoriale renouvelée pour fonder la stratégie du PADD

Pour analyser les grandes tendances à l'œuvre au sein du territoire métropolitain, et ainsi redéfinir les ensembles territoriaux cohérents qui le composent, quatre éléments distincts sont à prendre en compte :

- Le poids démographique de la population
- Les dynamiques d'évolution démographique, permettant d'analyser les secteurs en développement ou en émergence, et inversement d'identifier les secteurs en « décroissance »
- Le poids de l'emploi
- La topographie

Au regard de ces quatre éléments, il semble que la division du territoire en trois ensembles distincts reste pertinente, mais mérite néanmoins d'être affinée et redéfinie en identifiant des ensembles communaux cohérents

- Le Littoral pourrait être divisé en deux :
  - A l'ouest, le centre urbain et économique du territoire, avec Nice, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var. Il semble que la commune de Carros, un des trois pôles d'emplois secondaires de la Métropole, se distingue du Moyen-Pays et se rapproche des dynamiques de cette partie ouest du littoral. On remarque également que d'autres communes situées au sud-ouest du Moyen-Pays, comme Vence ou La Gaude, connaissent également des croissances démographiques assez faibles. La partie sud-ouest du Moyen-Pays se raccrocherait ainsi aux dynamiques des communes situées sur littoral ouest, et formeraient un ensemble marqué par la dynamique de la Plaine du Var.
  - A l'est, des communes moins peuplées, moins denses, très marquées par le tourisme et la proximité avec Monaco, enregistrant un nombre croissant de résidences secondaires.

- Le Haut-Pays se divise en deux sous ensembles :
  - Les communes situées en montagne, qui se caractérisent par la présence d'une économie touristique, dont Saint-Etienne-de-Tinée et Isola font figures de polarité en pleine croissance.
  - Les communes situées au sud du Haut-Pays, dont certaines semblent commencer à constituer un deuxième secteur de périurbanisation et, ainsi, se raccrocher au Moyen-Pays.

- Le Moyen-Pays semble donc se décaler vers le Nord. Par ailleurs, la dynamique du projet de l'Eco-Vallée, qui englobe ses communes de l'ouest, ainsi que la faible accessibilité de l'est du Moyen-Pays, sont susceptibles de creuser un écart de développement économique et urbain entre sa partie est et sa partie ouest.

Ce découpage qui résulte du croisement des analyses thématiques vise à mieux appréhender les spécificités des secteurs pour permettre dans le PADD de poser des orientations ajustées. La répartition en trois entités est en effet trop globale et peut occulter des dynamiques de développement contrastées, au sein d'un même ensemble territorial. Dans le cadre de la réflexion du PADD, il s'agira de préciser le scénario de fonctionnement et d'organisation du territoire à l'aune de ces différentes données en distinguant des polarités, pouvant inclure plusieurs communes, selon leur degré (centralité de rang 1, polarité de proximité etc) et leur fonction majeure (culturelle, touristique, économique etc). La terminologie de cette typologie devra être définie au cours de la poursuite des travaux.

6.3. Les premiers enjeux identifiés

A l'aune des éléments de diagnostic, plusieurs problématiques émergent ou se confirment.
Les trois grandes orientations définies par le conseil métropolitain dans le cadre de la délibération de prescription du PLU métropolitain sont suffisamment larges pour bien englober l'ensemble des enjeux que le PLUm devra intégrer et à partir desquels pourra être construite la stratégie du PADD.

Le territoire métropolitain constitue, dans le paysage français, un territoire particulièrement atypique. Jouissant d'un cadre de vie particulièrement apprécié, mais dans une configuration topographique complexe conjuguant la haute montagne, des paysages de crêtes, la mer et des vallées, le territoire de la Métropole est soumis à de fortes contraintes (liés aux risques notamment) et de nombreuses pressions qu'il convient de prendre en compte pour permettre un développement harmonieux du territoire.

6.3.1. Promouvoir une Metropole au cadre de vie hautement qualitatif

L'harmonie du développement est certainement l'enjeu fondamental pour le PLUm car elle se décline sur l'ensemble des composantes du territoire et de son fonctionnement : équilibre social de l'habitat, transports fluidifiés, espaces naturels et agricoles préservés par une occupation du foncier équilibrée, espaces de développement économique confortés pour soutenir la transition économique et assurer la dynamique du territoire… Une harmonie de développement qui permette à la fois de continuer à être un territoire de tourisme reconnu mais surtout à rééquilibrer l'offre de logements, d'équipements, de services et de commerces pour être aussi un territoire « habitable » et habité par une population elle aussi mieux équilibrée en termes de tranches d'âges.

Le maintien voire la revalorisation de la qualité des paysages participe pleinement au cadre de vie.
Les orientations en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire doivent prendre en compte la structure paysagère du territoire. Le repositionnement des vallées, de la mer et de la montagne pour appréhender l'organisation du développement du territoire est indispensable.

Les vallées sont le support des activités humaines dans le territoire de Nice Côte d'Azur, et ont de ce fait joué un rôle majeur dans la fondation de son paysage. Dans les montagnes et le long des grands fleuves, les larges vallées à fond plat entourées de reliefs escarpés accueillent villages et activités (Tinée, Vésubie, Var, etc.). Dans le pays des crêtes (au niveau du Moyen-Pays de part et d'autre de la vallée du Var, notamment), les vallons plus étroits accueillent historiquement jardins et prairies sur les berges, restanques et cultures en terrasse sur ses flancs, et habitations sur les hauteurs protégées, sur les crêtes ou versants.

Organisant le territoire, les vallées permettent de connecter les espaces, physiquement et visuellement et sont le support des circulations, dans leur fond ou sur les crêtes. En zone urbaine, elles constituent des coupures d'urbanisation qui permettent des respirations dans les espaces bâtis et constituent des réservoirs de biodiversité. Elles représentent également un enjeu fort pour la gestion des risques présents sur le territoire : inondation, incendie, mouvement de terrain.
Qu'ils soient urbanisés ou non, les vallons et vallées doivent donc faire l'objet d'une attention particulière pour permettre un développement harmonieux et sécurisé de l'agglomération.

Enfin, le changement climatique est un enjeu qu'il convient de prendre en compte de manière transversale afin de préserver la qualité du cadre de vie métropolitain. L'adaptation de l'habitat au réchauffement apparaît incontournable et pose la question de l'alternative à la climatisation, fortement consommatrice en énergie, dans un territoire où les chaleurs estivales peuvent être étouffantes, particulièrement en ville. La nécessité d'une gestion de la nature en ville et des espaces verts responsable, au regard de la consommation en eau est également prégnante. La question climatique devra également être prise en compte dans le cadre de la prévention des risques, notamment littoraux, et dans le développement de la filière bois, en favorisant la capacité d'adaptation des peuplements forestiers.

6.3.2. REEQUILIBRER LES STRATES D'AGE DE LA POPULATION PAR LE RENFORCEMENT ET LA STRUCTURATION D'UNE OFFRE D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ATTRACTIVE ET LA PRODUCTION DE LOGEMENTS EN CAPACITE D'ACCUEILLIR DES JEUNES ACTIFS

Ainsi, **sur le plan socio-démographique, la question qui reste centrale est celle d'une attractivité retrouvée du territoire auprès de jeunes actifs** notamment diplômés permettant de fait de disposer d'une main d'œuvre en adéquation avec les segments économiques sur lesquels la Métropole se positionne plus fortement. La qualité et le confort du cadre de vie offerts par un territoire constituant des facteurs déterminants dans les choix de résidence des ménages, il s'agit **de combiner densité et qualité urbaine**, de façon à proposer des espaces résidentiels aérés, accessibles et proches de commerces, services et équipements, notamment culturels. Dans cette optique, le renforcement de l'offre culturelle de la Métropole, et notamment de certaines communes du Moyen-Pays déjà riches en équipements, telles que La Gaude ou Vence, apparaît important. Par ailleurs, c'est souvent en amont du marché du travail qu'un territoire arrive à capter et retenir les jeunes actifs potentiels.
La question d'un renforcement de l'offre d'enseignement supérieur constitue ainsi un enjeu fort et préalable à cette problématique et certainement le plus structurant.

Parallèlement, la **Métropole doit aussi continuer à offrir et à accompagner le vieillissement de la population** en apportant des réponses là aussi plus complètes, plus diversifiées à l'attention des personnes âgées choisissant la qualité de vie du territoire pour profiter des dernières années de leur vie, en cohérence avec son objectif de développement dans le secteur de la « silver » économie. Un **rééquilibrage des strates de population** doit guider l'action publique.
Dans le contexte particulier décrit dans lequel se situe la Métropole, **le territoire doit démontrer sa capacité à développer une offre de logements abordables et de qualité**, adaptés aux étudiants, aux jeunes familles, et aux personnes âgées, tout en l'articulant aux problématiques de mobilité et de l'évolution des comportements.

6.3.3. SOUTENIR LA DIVERSIFICATION DU SECTEUR ECONOMIQUE TOUT EN CONFORTANT LA NOTORIETE TOURISTIQUE DE LA METROPOLE

Sur le plan économique, la Métropole est confrontée là aussi à une grande complexité : le tourisme reste un secteur majeur et porteur du développement. En corollaire, l'économie s'est fortement développée autour de la sphère présentielle, à destination des touristes essentiellement, et des habitants, dans une moindre mesure.
Face à la compétitivité d'autres destinations touristiques, le territoire doit néanmoins poursuivre ses efforts pour continuer à être attractif, à travers l'amélioration de son accessibilité, notamment portuaire et ferroviaire, et autour d'équipements structurants, en lien avec une politique événementielle cohérente et volontariste. La **création d'un équipement culturel de rang international sur le territoire de la Métropole est certainement l'un des vecteurs d'une attractivité touristique renouvelée**. De plus, un équipement de ce type contribuerait également à l'attractivité de la Métropole pour les actifs, notamment diplômés, qu'elle souhaite voir s'installer sur son territoire et pourrait constituer un élément structurant d'une politique culturelle métropolitaine globale et ambitieuse.

Par ailleurs, à travers des projets structurants, tel l'Eco-Vallée, **la métropole s'est engagée dans une diversification de son tissu économique** et soutient fortement le développement de la sphère non présentielle, en cherchant à se positionner sur la fonction « conception-recherche » et sur des activités à haute valeur ajoutée. Le renforcement de l'offre d'enseignement supérieur sera à cet égard déterminant à la fois pour favoriser le développement d'entreprises sur le territoire, ainsi que pour attirer et retenir de jeunes actifs locaux hautement qualifiés.
Néanmoins, ce développement, certainement nécessaire pour renforcer la compétitivité du territoire, est à articuler avec d'autres composantes fortes de l'économie du territoire et constitutive de son identité, en premier lieu l'activité agricole. Ainsi, **les conflits d'usages du foncier constituent un enjeu crucial pour la Métropole,** et particulièrement sur la Plaine du Var où existent à la fois des besoins et projets de zones résidentielles, économiques, commerciales, agricoles et logistiques. A titre d'exemple, les secteurs de Saint-Isidore, à Nice, ou bien la commune de Carros sont des secteurs à forts enjeux, dont le développement sera structurant pour l'avenir de la Métropole.
L'enjeu réside donc dans la nécessité de parvenir à un équilibre pour permettre à toutes ces fonctions de coexister et d'interagir sur le territoire, à travers la mise en œuvre d'une stratégie foncière et d'aménagement.

Par ailleurs, le développement économique de la Plaine du Var doit se faire en lien avec le reste du tissu économique de la Métropole, ce qui passe notamment par **une amélioration des liaisons de transports est-ouest.** De plus, la structuration de la filière bois représente une opportunité de mettre en cohérence le développement du secteur agricole du Haut-Pays avec le positionnement de la Plaine du Var dans le secteur du développement durable, et notamment de l'éco-construction.

6.3.4. POURSUIVRE LES ACTIONS CONDUITES EN MATIERE DE MOBILITES NOTAMMENT DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

En termes de transports les projets sont également nombreux, bien que contraints par la topographie du territoire : doublement des voies, tramway métropolitain, pôle multimodal, renforcement de l'offre ferroviaire doivent ainsi permettre de faciliter les déplacements est-ouest sur le littoral, les échanges avec les territoires voisins, ainsi que l'accessibilité des zones économiques et des équipements et services aux habitants, salariés et étudiants particulièrement.
La question du transport de marchandises est également centrale et devra faire l'objet d'une réflexion globale et innovante.

La saturation des axes routiers et ferroviaires reste néanmoins un enjeu prégnant pour la Métropole, fortement lié à la question de l'attractivité économique, touristique et résidentielle du territoire. Par ailleurs, l'est du Moyen-Pays, et notamment La Trinité, demeure encore relativement mal relié au centre métropolitain par les transports en commun. De plus, il apparaît important de renforcer les liaisons en transports en commun avec les bassins d'emploi proches du territoire : Monaco, Cannes, Sophia-Antipolis.
Ce défaut d'accessibilité nuit à son attractivité, et obère ses potentialités de développement économique, alors même que la proximité du pôle de développement du CHU Pasteur constitue une opportunité intéressante.
Enfin, réduire les pollutions atmosphériques et sonores liées aux déplacements est également un enjeu important pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la Métropole.

Le PLUm intervient à la convergence de ces différents enjeux et doit permettre d'identifier le cadre dans lequel ce développement harmonieux doit prendre place et va le conditionner, en précisant, notamment :

- Les vocations des différents espaces en cherchant à articuler au mieux et à faire converger des réponses en termes de déplacement, d'habitat, d'équipements et services et d'espaces économiques
- La qualité du développement de l'urbanisation dans le respect du cadre naturel et patrimonial de la métropole, levier indispensable à la pérennisation de son attractivité.

6.4. Les premiers besoins identifiés

La définition de ces enjeux permet d'identifier plusieurs besoins du territoire en termes de :

- **Développement économique**
  - Un équipement culturel d'envergure international (exemple du PEX).
  - Des zones d'activités économiques qualitatives à développer.
  - Une réflexion sur l'organisation du système de logistique et d'approvisionnement des villes en marchandises, de façon à gagner en attractivité pour les entreprises,
  - Un système d'enseignement supérieur développé en soutien à l'attractivité du territoire
  - Une offre en logements adaptés aux jeunes actifs.
- **Surfaces et développement agricole**
  - La préservation des surfaces agricoles, et la mise en exploitation des friches agricoles.
  - Une diversification des productions et une meilleure coordination des activités agricoles du territoire.

- **Développement forestier**
  - Une filière bois à structurer, au droit d'un gisement territorial conséquent à exploiter.
  - La promotion des formations dans les métiers bois.
- **Aménagement de l'espace**
  - Une consommation de l'espace à encadrer au regard de la rareté des fonciers disponibles et de la nécessité d'une réponse équilibrée aux différents besoins : résidentiels, économiques agricoles, naturels et logistiques.
  - Des espaces résidentiels qualitatifs, accessibles, conciliant une certaine densité avec un cadre de vie attractif (préservation et aménagement d'espaces verts).
  - La promotion de polarités en mixité fonctionnelle avec des équipements, services, emplois et commerces plus accessibles en particulier pour les habitants du Haut-Pays.
- **Equilibre social de l'habitat**
  - Une offre de logements sociaux et intermédiaires à développer, favorisant les parcours résidentiels.
  - Des logements de typologie adaptée aux besoins : petits logements pour personnes âgées et jeunes célibataires, T3/T4 pour les familles,
  - Une mixité sociale à renforcer dans les quartiers en rénovation.
- **Transports**
  - Une accessibilité du territoire essentielle à maintenir, garante de l'attractivité touristique et du rayonnement international.
  - Des populations et des flux concentrés sur le Littoral, notamment dans ses traversées Est-Ouest routières et ferroviaires, avec des liaisons ferroviaires à promouvoir.
  - Une desserte du Moyen-Pays à étudier au droit de son développement, permettant l'accessibilité et la mise en réseau des polarités économiques.
  - Des zones d'activités économiques aisément accessibles, ainsi qu'un système de gestion des flux de marchandises rationalisé et performant,
  - Une diminution des désagréments liés à la saturation routière (pollution de l'air, pollution sonore, difficultés de stationnement, congestion routière).
  - Une offre ferroviaire à renforcer, de façon à améliorer les échanges avec les pôles de développement à l'ouest et à l'est du territoire,
  - Des ports à renforcer, notamment pour attirer davantage de croisiéristes,
- **Commerce**
  - Une offre commerciale en voie de remise à niveau qualitatif et quantitatif, à poursuivre.
  - Un équilibre entre une offre de proximité contribuant à la vitalité des centres et des zones commerciales plus étendues, en périphérie.
  - Des circuits courts développés en lien avec le secteur agricole
- **Equipements et services**
  - Des services à destination des personnes âgées à développer.

Ces différents besoins seront quantifiés progressivement parallèlement à la réflexion sur le PADD et les déclinaisons réglementaires.

7. Annexes

7.1. Table des matières des illustrations

Carte 1 : Carte d'ensemble du territoire 11
Carte 2 : Le vieillissement de la population. 20
Carte 3 Les écarts de revenus médians avant redistribution et impôts en 2011 23
Carte 4 : L'évolution démographique à l'échelle des Alpes-Maritimes 24
Carte 5 : Variations de la population au sein des entités selon les mouvements naturels et migratoires 28
Carte 6 : Les mobilités au sein des entités de Nice Métropole (2011) 31
Carte 7 : La structure géographique 35
Carte 8 : Carte du Littoral artificialisé 36
Carte 9 : Carte du Moyen-Pays 40
Carte 10 : Carte du Haut-Pays 42
Carte 11 : Accessibilité externe de la Métropole 47
Carte 12 : Cartographique des hôtels et projets de lignes TC fortes 50
Carte 13 : Flux en lien avec l'aéroport : au-dessus les origines des résidents, en-dessous les destinations des visiteurs 52
Carte 14 : Réseau des transports publics sur la Métropole 55
Carte 15 : Réseau routier structurant de la Métropole NCA 56
Carte 16 : Mesure de temps de parcours en HPM itinéraire Nice - Monaco - Vintimille 57
Carte 17: Part des activités présentielles et non présentielles dans l'emploi total de chaque commune en 2011 67
Carte 18 : Part des principales fonctions dans l'emploi de chaque commune en 2011 71
Carte 19 : Part des cadres de fonctions métropolitaines dans l'emploi de chaque commune en 2011 78
Carte 20 : Part des effectifs salariés des principaux secteurs d'activité dans chaque commune en 2012 81
Carte 21 : Part des effectifs salariés dans l'agriculture dans l'effectif salarié total de chaque commune en 2012 82
Carte 22 : Localisation des stations de Nice Côte d'Azur au sein de l'offre de sports d'hiver du département des Alpes-Maritimes 104
Carte 23 : Le territoire de l'opération d'Intérêt National l'Eco-Vallée Plaine du Var 107
Carte 24 : Localisation des emplois salariés, INSEE 2010 110
Carte 25 : Zones d'activités économiques existantes et en projet sur l'Eco-Vallée 111
Carte 26 : Carte des communes dont la SAU est en hausse entre 2000 et 2010 123
Carte 27 : 10 Zones agricoles à enjeux majeurs de l'OIN 130
Carte 28 : Principaux espaces de projet de développement des Alpes-Maritimes 141
Carte 29 : Répartition des zones d'activités dans le département des Alpes-Maritimes (zoom) 142
Carte 30 : Les Zones d'Activités Economiques sur la Métropole Nice-Côte d'Azur en 2014 143
Carte 31 : Zones industrielles et pôles majeurs de génération de trafic de marchandises 149
Carte 32 : Répartition du commerce de moins de 300 m par commune en 2011 151
Carte 33 : Répartition du commerce de plus de 300 m² par commune en 2011 154
Carte 34 : Répartition des marchés par commune 158
Carte 35 : La zone de chalandise du commerce du territoire métropolitain 159
Carte 36 : Localisation des polarités stratégiques commerciales du Littoral 160
Carte 37 : Localisation des polarités stratégiques commerciales du Moyen-Pays 161
Carte 38 : Localisation des polarités stratégiques commerciales du Haut-Pays 162

Carte 39 : Nombre de demandeurs d'emplois en fin de mois de catégorie ABC en 2011 164
Carte 40 : Espaces naturels et agricoles de MNCA : de grands espaces naturels encadrent l'agglomération 286
Carte 41 : Les unités paysagères selon l'Atlas départemental des paysages 294
Carte 42 : Synthèse des enjeux issus de l'Atlas départemental des paysages sur le territoire de MNCA 295
Carte 43 : Les unités écogéographiques selon l'Etat initial de l'Environnement 297
Carte 44 : Les Montagnes 553
Carte 45 : Isochrones d'accès en voiture, Gare de Nice 565
Carte 46 : Isochrones d'accès en voiture, Aéroport de Nice 566
Carte 47 : Isochrones d'accès en voiture, La Trinité 567
Carte 48 : Isochrones d'accès en voiture, Carros (Zones industrielles) 569
Carte 49 : Isochrones d'accès en voiture, Vence 570
Carte 50 : Isochrones d'accès en voiture, Saint-Martin-Vésubie 571
Carte 51 : Isochrones d'accès en voiture, Saint-Etienne-de-Tinée 572
Carte 52 : Flux des « écrans » d'accès au Littoral et au Moyen-Pays 573
Carte 53 : Taux de motorisation des ménages par commune en 2009 580
Carte 54 : revenu fiscal médian par UC et par mois 582
Carte 55 : Proportion des ménages sans voiture à la zone fine de l'EMD 2009 585
Carte 56 : Motifs de destination au sein des communes, déplacements internes et d'échanges 589
Carte 57 : Mode en origine au sein des communes, déplacements internes et d'échanges 591
Carte 58 : Evolution des déplacements 1998 et 2009 593
Carte 59 : Réseau routier structurant de la Métropole NCA- Littoral et Moyen-Pays 601
Carte 60 : Trafic en heure de pointe du soir 602
Carte 61 : Occupation du réseau routier en heure de pointe du soir 603
Carte 62 : Réseau ferré sur le Littoral et le Moyen-Pays 605
Carte 63 : Fréquentations annuelles des gares littorales 606
Carte 64 : Projet de Ligne Nouvelle 609
Carte 65 : Réseau des Lignes d'Azur 614
Carte 66 : Réseau des Lignes d'Azur-ouest 615
Carte 67 : Réseau des Lignes d'Azur – Littoral est 616
Carte 68 : Réseau des Lignes d'Azur - Nice 616
Carte 69 : Fréquentations journalières 2010 621
Carte 70 : Schéma des transports – Horizon 2030 624
Carte 71 : Réseau cyclable aménagé 628
Carte 72 : Stationnements vélo recensés sur la commune de Nice 629
Carte 73 : Implantation des stations Vélobleu 630
Carte 74 : Zones apaisées (aire piétonne, zone 30, zone de rencontre) recensées sur la Métropole 633
Carte 75 : Coupures physiques du Littoral 635
Carte 76 : Configuration de l'urbanisme sur le Moyen-Pays et le Haut-Pays 636
Carte 77 : Carte du site de covoiturage du département des Alpes-Maritimes 640
Carte 78 : Implantation des stations Auto bleue 641
Carte 79 : Localisation des ouvrages de stationnement recensés sur la Métropole NCA 647
Carte 80 : Stationnement (P+R, stationnement résident) – zoom sur le Littoral 650
Carte 81 : Parkings relais sur la Métropole 652
Carte 82 : Offre de stationnement pour les deux-roues motorisés 654
Carte 83 : Dépassements du bruit routier, indicateur Lden 659
Carte 84 : Dépassements du bruit ferroviaire, indicateur Lden 660
Carte 85 : Dépassements du bruit liés à l'avion, indicateur Lden 660
Carte 86 : Densité de population et réseaux Lignes d'Azur 678

Carte 87 : Densité de population et réseau Ligne d'Azur – Nice 679
Carte 88: Répartition et typologie des équipements (2014) 686

Graphique 1 : Evolution du nombre d'habitants de la Métropole Nice Côte d'Azur, 1968-2011 15
Graphique 2 : Taux de croissance démographique intercensitaire de la Métropole entre 1968 et 2011 16
Graphique 3 - Solde migratoire selon la catégorie de population entre 2006 et 2011 (INSEE) 17
Graphique 4 : Pyramide des âges de NCA et du référentiel en 2010 18
Graphique 5 : Type de ménages en 2011 21
Graphique 6 : Indicateurs de fragilité sociale, par entité territoriale (2011) 22
Graphique 7 : Evolution démographique de chaque ensemble territorial 27
Graphique 8 : Répartition des tranches d'âge par ensemble territorial, 2011 33
Graphique 9 : Composition des ménages, par ensemble territorial, 2011 34
Graphique 10 : Evolution de la fréquentation annuelle de l'aéroport de Nice Côte d'Azur (en milliers de passagers) 49
Graphique 11 : Fréquentations de l'aéroport en milliers de voyageurs 51
Graphique 12 : Fréquentation par mois 52
Graphique 13 : Evolution du nombre de passagers de l'aéroport de Nice Côte d'Azur venus en séjour pour affaires entre 1989 et 2014 60
Graphique 14 : Evolution de la part des quatre principales communes de la Métropole dans l'emploi total depuis 1982 65
Graphique 15 : Evolution de la part des activités présentielles dans l'emploi total depuis 1975 66
Graphique 16 : Part des activités présentielles et non-présentielles dans l'emploi total des quatre principales communes de NCA en 2011 68
Graphique 17 : Répartition fonctionnelle des emplois dans la Métropole Nice Côte d'Azur en 2011 (en nombre d'emplois) 69
Graphique 18 : Répartition fonctionnelle des emplois en 2011 (en part dans l'emploi total) 70
Graphique 19 : Evolution de la part des cadres de fonctions métropolitaines supérieures dans l'emploi total entre 1990 et 2010 77
Graphique 20 : Répartition des effectifs salariés par secteurs d'activité en 2012 80
Graphique 21 : Nombre d'établissements selon la taille en 2012 83
Graphique 22 : Répartition des effectifs salariés selon la taille de l'établissement en 2012 84
Graphique 23 : Répartition sectorielle des établissements de 500 salariés ou plus en 2012 84
Graphique 24 : Effectifs salariés par secteurs d'activités en 2012 85
Graphique 25 : Répartition des effectifs salariés par secteurs d'activités en 2012 86
Graphique 26 : Evolution de l'activité artisanale entre 2005 et 2015 87
Graphique 27 : L'activité artisanale par secteur 88
Graphique 28 : Répartition des touristes par grandes entités territoriales de la Côte d'Azur 97
Graphique 29 : Répartition des arrivées sur l'année 98
Graphique 30 : Répartition horaire des déplacements des touristes 98
Graphique 31 : Evolution du nombre de croisiéristes 100
Graphique 32 : Evolution des nuitées hivernales dans le périmètre à neige des Alpes-Maritimes 105
Graphique 33 : Taux de croissance intercensitaire de l'emploi total et de la population de la Plaine du Var 114
Graphique 34 : Evolution de la répartition des emplois en termes de sphère présentielle et non-présentielle 115
Graphique 35 : Comparaison de la répartition fonctionnelle des emplois, 2011 (INSEE) Plaine du Var – Sophia Antipolis 118
Graphique 36 : Evolution de la SAU, par entité territoriale 124

Graphique 37 : Répartition du nombre d'unités de travail agricole selon l'armature territoriale de la Métropole 125
Graphique 38 : Répartition des activités marchandes par secteur sur le territoire métropolitain et sur des agglomérations de comparaison (commerces inférieurs à 300 m²), 30 novembre 2012 152
Graphique 39 : Répartition sectorielle du commerce de moins de 300 m² sur le territoire de NCA, 2011 153
Graphique 40 : Répartition sectorielle du commerce de plus de 300 m² sur le territoire de NCA 155
Graphique 41 : Evolution des autorisations commerciales depuis 2006 sur le territoire métropolitain157
Graphique 42 : Evolution du nombre de demandeurs d'emplois de catégorie A sur NCA 163
Graphique 43 : profil topographique transversal de la basse vallée du Var Ouest/ Est entre La Gaude et Lingostière 300
Graphique 44 : profil topographique transversal depuis le col de Vence par Saint-Jeannet puis vallée du Var 310
Graphique 45 : profil topographique longitudinal Nord/Sud depuis Colomars à la baie de Nice 320
Graphique 46 : profil topographique transversal Ouest/Est entre vallée du Var à Lingostières et la basse vallée des Paillons à La Trinité 321
Graphique 47 : profil topographique longitudinal Nord/Sud au niveau d'Eze 330
Graphique 48 : profil topographique transversal Ouest/Est au niveau du Mont Mounier 338
Graphique 49 : profil topographique transversal Ouest/Est au niveau de Marie 338
Graphique 50 : profil topographique transversal Ouest/Est au niveau de Lantosque..... 349
Graphique 51 : profil topographique transversal Ouest/Est au niveau du défilé de Chaudan 360
Graphique 52 : répartition des consommations finales par secteur et par type d'énergie sur le territoire de NCA 425
Graphique 53 : consommations primaires par habitant des logements dans chaque commune sur le territoire de NCA 425
Graphique 54 : répartition des consommations finales de l'habitat par type d'énergie sur le territoire de NCA 426
Graphique 55 : répartition des consommations des transports sur le territoire de NCA..... 426
Graphique 56 : consommations finales des activités économiques sur le territoire de NCA..... 428
Graphique 57 : répartition géographique des consommations des activités économiques sur le territoire de NCA 428
Graphique 58 : moyenne par habitant de production solaire thermique à NCA et en PACA (source : AirPACA) 429
Graphique 59 : production hydroélectrique dans les communes de NCA en Tep/an (source : AirPACA) 431
Graphique 60 : Production d'énergie biomasse dans les communes de NCA en Tep/an (source : AirPACA) 431
Graphique 61: IQA journalier à Nice (source : AirPACA)..... 466
Graphique 62 : concentration moyenne journalière en PM10 à Nice – promenade des anglais - (source : AirPACA) 467
Graphique 63: secteurs d'origine des émissions de polluants à l'échelle de NCA (source : AirPACA) 467
Graphique 64 : émissions de GES sur le territoire de NCA par secteur en $TeqCo_2$ (PCET NCA 2013) 470
Graphique 65 : Evolution des consommations énergétiques entre 2004 et 2010 sur les communes du périmètre actuel de NCA 525
Graphique 66 : Etat des indicateurs du précédent PDU (2008) en 2012..... 563
Graphique 67 : Mobilité d'un habitant de la Métropole NCA en 1998 et 2009..... 575
Graphique 68 : Parts modales d'un habitant de Nice Côte d'Azur..... 576
Graphique 69 : Distances moyennes journalières parcourues par un habitant 577

Graphique 70 : Parts modales des habitants selon le territoire en 2009 577
Graphique 71 : Répartition des ménages en 2010 583
Graphique 72 : Répartition des motifs de déplacement à destination 586
Graphique 73 : Répartition horaire selon les motifs de déplacement 587
Graphique 74 : Répartition de la fréquentation annuelle des gares selon les mois 608
Graphique 75 : Train par heure en lien avec Nice 610
Graphique 76 : Fréquentation du réseau Lignes d'Azur du tramway depuis 2009 617
Graphique 77 : Evolution des fréquentations du réseau Lignes d'Azur et du tramway depuis 2009 .. 618
Graphique 78 : Fréquence des 30 premières lignes du réseau, les lignes majeures sont en rouge .. 619
Graphique 79 : Nombre de validation des lignes d'Azur en 2013 et 2014 619
Graphique 80 : Droits d'accès actifs par durée 631
Graphique 81 : Nombre moyen de locations par jour 632
Graphique 82 : Usage des transports collectifs urbains sur la Métropole 638
Graphique 83 : L'essor du système Auto bleue 642
Graphique 84 : Accidents sur le territoire de la Métropole NCA depuis 2008 643
Graphique 85 : Accidentologie depuis 2008 par mode 644
Graphique 86 : Evolution de la gravité des accidents piétons 645
Graphique 87 : Localisation des accidents piétons en 2014 645
Graphique 88 : Places de stationnement sur les communes du Moyen-Pays 648
Graphique 89– Places de stationnement sur les communes du Haut-Pays 648
Graphique 90- Places de stationnement sur les communes du Haut-Pays 648
Graphique 91 : Résultats de la vidéo verbalisation en 2015 651
Graphique 92 : Evolution annuelle des enlèvements de voiture par nature de délit 651
Graphique 93 : Synthèse des émissions par poste, en tonnes equ. CO2 655
Graphique 94 : Echelle des niveaux sonores 656
Graphique 95 : Emissions de dioxyde d'azote (NO2) en µg/m^3 sur les stations du Littoral 657
Graphique 96 : Emissions de particules fines (PM10) en µg/m^3 sur les stations du Littoral 657
Graphique 97 : Emissions d'ozone en µg/m^3 sur les stations de la Métropole 658
Graphique 98 : Revenus médians par unité de consommation en 2010 666
Graphique 99 : Logements sociaux manquants au 1er janvier 2013 pour atteindre 25% de logements sociaux dans les 15 communes soumises à la loi SRU 667
Graphique 100 : Répartition des résidences principales par nombre de pièces dans le Moyen-Pays, en 2011 669
Graphique 101 : Répartition des résidences principales par nombre de pièces dans le Haut-Pays et comparaison, en 2011 670
Graphique 102 : Répartition du parc total en 2011 selon la période de construction 671
Graphique 103 : Part de chaque entité territoriale dans la croissance du parc de logements (2006-2011) 676

Tableau 1 : Tableau de l'évolution de la population par tranche d'âge entre 2006 et 2011 19
Tableau 2 : Taille et composition des ménages 21
Tableau 3 : Migrations résidentielles entre la Métropole et les EPCI limitrophes de 2003 à 2008 26
Tableau 4 : Evolution des croissances démographiques de chaque ensemble territorial 27
Tableau 5 : Taille moyenne des ménages 29
Tableau 6 : Migrations résidentielles du Littoral vers le Moyen-Pays et le Haut-Pays entre 2003 et 2008 30
Tableau 7 bis: Migrations résidentielles des ménages de couples avec enfants du Littoral vers le Moyen-Pays et le Haut-Pays entre 2003 et 2008 30
Tableau 8 : Migrations résidentielles d'étudiants de 16 à 29 ans du supérieur entre 2003 et 2008 30
Tableau 9 : Evolutions de la répartition des tranches d'âge entre 2006 et 2011 par entité territoriale . 33

Tableau 10 : Données démographiques de cadrage par commune du Littoral 37
Tableau 11 : Répartition de la composition des ménages, 2011 38
Tableau 12 : Données démographiques de cadrage par commune du Moyen-Pays 39
Tableau 13 : Répartition de la composition des ménages, 2011 41
Tableau 14 : Données démographiques de cadrage par commune du Haut-Pays 43
Tableau 15 : Répartition de la composition des ménages, 2011 44
Tableau 16 : Transports passagers des ports maritimes de Provence Alpes Côte d'Azur en 2012 58
Tableau 17 : Evolution du trafic de croisière au port de Nice de 1993 à 2014 58
Tableau 18 : Evolution de la fréquentation des principaux événements de la Métropole Nice Côte d'Azur 61
Tableau 19 : Part des 4 plus grandes communes dans l'emploi total de la Métropole 64
Tableau 20 : Evolution du nombre d'emplois sur le territoire de la Métropole et dans ces quatre principales communes 65
Tableau 21 : Part des activités présentielles et non présentielles dans l'emploi total en 2010 67
Tableau 22 : Analyse fonctionnelle des emplois de la commune de Nice depuis 1982 72
Tableau 23 : Analyse fonctionnelle des emplois de la commune de Cagnes-sur-Mer depuis 1982 73
Tableau 24 : Analyse fonctionnelle des emplois de Saint-Laurent-du-Var depuis 1982 74
Tableau 25 : Analyse fonctionnelle des emplois de Carros depuis 1982 75
Tableau 26 : Répartition des actifs de 15 ans ou plus selon le diplôme 79
Tableau 27 : L'activité artisanale au regard des 4 bassins d'emplois 89
Tableau 28 : Les chiffres-clés de la capacité d'accueil touristique de NCA 94
Tableau 29 : Nombre de chambres d'hôtel par catégorie 95
Tableau 30 : Les ports de plaisance de la Métropole et leurs capacités 101
Tableau 31 : Evolution des nuitées de plaisance 101
Tableau 32 : Fréquentation des principaux sites touristiques 102
Tableau 33 : Tableau des effectifs salariés par secteur, 31/12/2012, CLAP – comparatif Plaine du Var – Sophia Antipolis 116
Tableau 34 : Evolution de la SAU 122
Tableau 35 : Evolution du nombre d'exploitations agricoles entre 1988 et 2010 125
Tableau 36 : Evolution de l'activité agricole du Littoral 127
Tableau 37 : Répartition de la SAU sur les principales communes du Littoral 127
Tableau 38 : Evolution de l'activité agricole sur le Moyen-Pays 128
Tableau 39 : Evolution de l'activité agricole dans le Haut-Pays entre 1988 et 2010 132
Tableau 40 : Nombre d'entreprises par segment de la filière aval 137
Tableau 41 : Les sites stratégiques du schéma d'accueil des activités économiques de la Métropole 146
Tableau 42 : –Trafic poids lourd transfrontalier entre l'Italie et la France 147
Tableau 43 : Analyse de la densité commerciale en grandes surfaces sur les territoires de comparaison 156
Tableau 44 : Les sites Natura 2000 sur NCA 180
Tableau 45: ZNIEFF marines du territoire NCA (Source : DREAL PACA) 188
Tableau 46: ZNIEFF de type I du territoire NCA (Source : DREAL PACA) 189
Tableau 47: ZNIEFF de type II du territoire NCA (Source : DREAL PACA) 190
Tableau 48 : liste des espèces retenues pour l'analyse 201
Tableau 49 : Liste des données SIG utilisées pour construire la couche d'occupation du sol 205
Tableau 50 : Données d'inventaires recueillies et utilisées pour créer les réservoirs de biodiversité 211
Tableau 51 : les 8 rangs de coefficients de rugosité 213
Tableau 52 : Espèces de contrôle des continuums 215
Tableau 53 : Sources de dégradation qualitative et quantitative des eaux 225
Tableau 54 : les surfaces des bassins versants (BD Carthage) 375

Tableau 55 : les principaux débits des cours d'eau 379
Tableau 56 : état d'avancement des SAGE et Contrat de milieu sur le territoire de NCA (source : Gesteau) 402
Tableau 57: les forces de l'agriculture de NCA 415
Tableau 58: les faiblesses et menaces de l'agricuture de NCA 415
Tableau 59 : carrières en exploitation sur le territoire de NCA (source : SDC 06) 422
Tableau 60 : PPRiF sur le territoire de NCA (source IAL06) 436
Tableau 61 : PPRMvt sur le territoire de NCA (source IAL06) 443
Tableau 62 : PPR sismique sur le territoire de NCA (source IAL06) 445
Tableau 63 : PPR avalanche sur le territoire de NCA (source IAL06) 445
Tableau 64 : Population et emplois impactés par les surfaces inondables par débordement de cours d'eau 454
Tableau 65 : PPRi sur le territoire de NCA (source IAL06) 456
Tableau 66 : Modalités de classement à risque des ICPE (source DDRM06) 458
Tableau 67 : Modalités de transport des matières dangereuses sur les communes de NCA (source DDRM06) 461
Tableau 68 : classe d'indice pour le calcul de l'IQA –concentration en µg/m^3 465
Tableau 69 : Valeurs d'émissions de NO_2 sur le territoire de NCA et en région PACA (source : AirPACA) 468
Tableau 70 : Valeurs d'émissions de PM2,5 sur le territoire de NCA et en région PACA (source : AirPACA) 469
Tableau 71 : nombre de plaintes relatives à une nuisance olfactive transmises à l'ORS en 2012-2013 (source AirPACA) 473
Tableau 72 : grands types de milieux agricoles sur le territoire de NCA (source : Occsols 2006) 482
Tableau 73 : grands types de milieux artificialisés sur le territoire de NCA (source : Occsols 2006). 482
Tableau 74: projection de la population à l'horizon 2030 pour les Alpes-Maritimes (source Insee) ... 524
Tableau 75– Nombre de déplacements par mode 575
Tableau 76 - Taux de motorisation 581
Tableau 77– Taux de motorisation sur les communes du Littoral 583
Tableau 78 : Ratio de la population par rapport aux emplois 590
Tableau 79 : Principaux flux domicile-travail internes aux communes sur la Métropole NCA 595
Tableau 80 : Principaux flux domicile-travail d'échange des communes sur la Métropole NC 596
Tableau 81 : Principaux flux domicile-travail avec l'extérieur 598
Tableau 82 : Evolution de la saturation sur l'A8 603
Tableau 83 : Fréquentations des gares du Littoral (2014) 607
Tableau 84 : Tarification urbaine des lignes départementales 613
Tableau 85 : Principales lignes et recettes 620
Tableau 86 : Tarification générale au 21.07.2015 622
Tableau 87 : Vitesses commerciales des lignes les plus fréquentées 625
Tableau 88 : Evolution des pratiques de déplacements sur la Métropole 637
Tableau 89 : Valeurs limites du bruit 658
Tableau 90 : Structure du parc de logements de la Métropole Nice Côte d'Azur et de ses entités territoriales en 2013 664
Tableau 91 : Répartition des résidences principales entre les différentes entités territoriales de la Métropole Nice Côte d'Azur 665
Tableau 92 : Typologie des ménages – Métropole 666
Tableau 93 : Typologie des ménages dans le Moyen-Pays 668
Tableau 94 : Typologie des ménages dans le Haut-Pays 670
Tableau 95 : Nombre de logements sociaux financés de 2002 à 2013 674
Tableau 96 : Bilan des agréments LLS – PLH 2010-2015 675

Tableau 97 : Répartition du parc de logements par ensemble territorial 676
Tableau 98 : Liste des projets structurants de la Métropole et nombre de logements associés 678
Tableau 99 : densité de médecins sur le territoire métropolitain et comparatif national 683
Tableau 100 : Taux d'équipement des Alpes-Maritimes, en hébergement pour personnes âgées au premier janvier 2014 683
Tableau 101 : Equipements sport / loisirs / culture de la MNCA en 2013 684
Tableau 102: Répartition des équipements par entité, en 2014 685
Tableau 103 : effectif des médecins 687
Tableau 104 : Effectifs des médecins dans le Haut-Pays 690

7.2. Annexe 1 : Glossaire

ADAAM : Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes
AOP : Appellation d'origine contrôlée
BEP : Brevet d'études professionnelles
BEPC : Brevet d'étude du premier cycle du second degré
BPE : Base permanente des équipements
CA : Communauté d'agglomération
CAF : Caisse d'allocations familiales
CAL : Centre Lacassagne
CANCA : Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur
CAP : Certificat d'aptitude professionnelle
CASA : Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis
CC : Communauté de communes
CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CDAC : Commission départementale d'aménagement commercial
CDEC : Commission départementale d'équipement commercial
CDM : Chambre des Métiers
CFM : Cadres des fonctions métropolitaines
CHU : Centre hospitalier universitaire
CIU-S : Centre d'Innovations et d'Usages en Santé
CLAP : Connaissance locale de l'appareil productif
CNAF : Caisse nationale des Allocations familiales
CNAM : Caisse nationale d'assurance maladie
CNRS : Centre national de la recherche scientifique
CREAM : Centre de recherche économique et d'actions
CRT : Comité Régional du Tourisme
CU : Code de l'urbanisme
DAC : Document d'aménagement commercial
DDFiP : Direction départementale des finances publiques
DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer
DTA : Directive territoriale d'aménagement
EMD : Enquête ménage déplacements
ENE : Engagement initial pour l'environnement
EPA : Etablissement public d'aménagement
EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale
FILOCOM : Fichier des logements par communes
GPMM : Grand Port Maritime de Marseille
Ha : hectare
HLM : Habitation à loyer modéré
HP : Heure de pointe
HPM : Heure de pointe du matin
IBM : International Business Machines Corporation
IDEX : Initiative d'excellence
IGH : Immeuble de grande hauteur
IGP : Indication géographique protégée
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
IRCAN : Institue de la Recherche sur le Cancer et le Vieillissement de Nice

LGV : Ligne à grande vitesse
LLS : Logement locatif social
LN PCA : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
MAMAC : Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain
MIN : Marché d'intérêt national
(M)NCA : (Métropole) Nice Côte d'Azur
MUCEM : Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée
NPNRU : Nouveau programme national de renouvellement urbain
OAP : Orientations d'aménagement et de programmation
OIN : Opération d'Intérêt National
OPA : Organisations professionnelles agricoles
OZEA : Observatoire des zones et espaces d'activités
PACA : Provence-Alpes-Côte-D'azur
PADD : Projet d'aménagement et de développement durable
PAL : Parc d'activités logistiques
PDM : Plan de développement de massif
PDU : Plan de déplacements urbains
PEM : Pôle d'échange multimodal
PLAI : Prêt locatif aidé d'intégration
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLS : Prêt locatif social
PLU : Plan local d'urbanisme
PLUS : Prêt locatif à usage social
PLUm : Plan local d'urbanisme métropolitain
PME/PMI : Petites et moyennes entreprises / industries
POA : Programme d'Orientations et d'Actions
POS : Plan d'occupation des sols
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPP : Partenariat public-privé
PPPI : Parc privé potentiellement indigne
PV (panneaux) : Photovoltaïque(s)
RD : Route départementale
RGA : Recensement général de l'agriculture
RGP : Recensements généraux de la population
RP : Recensement de le population
RTID : Enquête Réseau des Technoparcs Industriels Durables
SAU : Surface agricole utile
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SCS : Solutions Communicantes Sécurisées
SDP : Surface de plancher
SRESRI : Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation
SRU (loi) : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains
SSM : Smart and Sustainable Metropolis
STH : Surface toujours en herbe
TAD : Transport à la demande
TC : Transports en commun
TCU : Transports en commun urbains
TCSP : Transport collectif en site propre
TER : Transport express régional
TGV : Train à grande vitesse

TIC : Technologies de l'information et de la communication
T1 : Tramway 1
UCA : Université Côte d'Azur
UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
VLS : Vélo en libre service
VP : Voiture personnelle
ZA : Zone d'activités / Zone artisanale / Zone agricole (dans les PLU)
ZAC : Zone d'aménagement concerté
ZACOM : Zone d'aménagement commercial
ZAE : Zone d'activités économiques
ZI : Zone industrielle

7.3. Bibliographie

- Agenda 21 de *la* Métropole Nice Côte d'Azur 2013-2018
- « Cadre de référence pour la qualité environnementale de la Plaine du Var », juillet 2009, NCA
- « Cadre stratégique et opérationnel de préservation et de développement de l'agriculture dans la plaine du Var », octobre 2014
- Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes, décembre 2003
- « Etat des lieux et plan d'action pour l'agriculture dans la plaine du Var », Octobre 2014
- Etude Adaam Métropole Nice Côte d'Azur, octobre 2014
- « Etude pré-opérationnelle à la mise en place d'un PIG à l'échelle métropolitaine et d'OPAH sur certains cœurs de village », MNCA, 2013
- Insee Analyses PACA, « Métropole Nice Côte d'Azur, une croissance démographique à retrouver », novembre 2014
- Insee, dossier PACA, aire azuréenne, « Offre foncière économique : 20 zones de concentration de l'emploi à enjeux », juillet 2015
- Insee Etudes, PACA, Portrait de la région PACA, septembre 2012
- Insee Flash, PACA, « Métropole Nice Côte d'Azur, mieux identifier les territoires en difficulté »
- Plan climat énergie territorial de la Métropole Nice Côte d'Azur, 2012-2017
- Plan de déplacements urbains, Métropole Nice Côte d'Azur 2013-2020
- Porter à connaissance « Métropole Nice Côte d'Azur, schéma de cohérence territoriale », Service Territorial Est Montagne Septembre 2014
- Pré-Document d'Aménagement Commercial du Scot de l'agglomération de Nice Côte d'Azur, Syndicat Mixte d'études et de suivi du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Nice Côte d'Azur, octobre 2013.
- Profil environnemental de Nice Côte d'Azur, document provisoire, février 2015, MNCA, CEREG Territoires, Naturalia Environnement, SCE
- Programme Local de l'Habitat 2010-2015, Nice Côte d'Azur
- Projet Stratégique et Opérationnel de l'Eco-Vallée, EPA Plaine du Var, 2015
- Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, PACA, juin 2015
- Supports de présentation
- « Charte forestière de territoire et Métropole niçoise », 2 octobre 2014, Communes forestières PACA
- « Densités commerciales dans les Alpes-Maritimes, état des lieux et projections à 2020 », 26 novembre 2014, CCI Nice Côte d'Azur
- « Le logement dans la Plaine du Var et dans les opérations Grand Arenas et Nice Méridia, Diagnostic, prospectives et préconisations », Etude finale - 23 juillet 2014, Asea, Fors Recherche sociale, Adéquation
- « Les Actes des RDV du PLH » Métropole Nice Côte d'Azur, 16 juin 2014, Direction Habitat et Dynamique Urbaine
- « Programme Local de l'Habitat 2010-2015 : Bilan à mi-parcours », 1er juillet 2015 Direction Habitat et Dynamique urbaine : service Logement

7.4. Liste des personnes contactées

Organisme	Nom
Chambre de Métiers et de l'Artisanat	Monsieur Dambreville Directeur Direction Stratégie Développement des Entreprises
Métropole Nice Côte d'Azur	Régis Martin Chargé de mission innovation et développement durable DGA Aménagement Logement et Mobilité Direction du Développement du Moyen Pays et de la Montagne
Métropole Nice Côte d'Azur	Sylvie Dupuy, chargée des affaires agricoles