



Téléphérique Nice / Saint-Laurent-du-Var

DOSSIER DE CONCERTATION



TABLEAU DES ÉVOLUTIONS :

Le tableau suivant est utilisé pour indiquer les évolutions successives du document.

Tableau de suivi des évolutions					
Indice	Date	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur	Nature des évolutions (référence du document)
A	29/09/21	A.DUMAST	D.ROUIRE	L.GAUTIER	Création



TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	4
1.1	PREAMBULE	4
1.1.1	Objet de la concertation	4
1.1.2	Contenu du dossier de concertation	5
1.1.3	Eléments d'expression et suites	5
2	ENJEUX ET CONTEXTE DU PROJET	6
2.1.1	Améliorer l'offre de transport	6
2.1.2	Franchir le Var et l'A8	7
2.1.3	Proposer une solution alternative à l'automobile	7
2.1.4	Améliorer la desserte des différents pôles du territoire	8
2.1.5	Requalifier les espaces publics en lien avec le projet	11
2.2	L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DIRECTEURS	12
2.2.1	Le schéma directeur des transports urbains	12
2.2.2	Urbanisme : PLUm et PDU	15
2.2.3	Plan climat	16
3	LE PROJET	17
3.1	PREAMBULE	17
3.2	SOLUTIONS ETUDIÉES POUR LE FRANCHISSEMENT DU VAR	19
3.2.1	Les différents modes	19
3.2.2	Les variantes de tracé	19
3.3	LE PROJET RETENU ET SON TRACE	22
3.4	PRESENTATION DE L'INFRASTRUCTURE	24
3.4.1	Les infrastructures côté Nice et principe de fonctionnement de la gare	26
3.4.2	Les infrastructures côté Saint Laurent Du Var	28
3.4.3	Les pylones	30
3.5	ACCESSIBILITE	31
3.6	LA TARIFICATION	31
3.7	LA FREQUENTATION ATTENDUE	31
3.7.1	Eléments de méthodologie	31
3.7.2	Les résultats	32
3.8	AMENAGEMENTS PERIPHERIQUES	33
3.8.1	Nice	33
3.8.2	Saint Laurent du Var	33



4 LES BÉNÉFICES ATTENDUS	40
4.1 BILAN ENVIRONNEMENTAL	40
4.2 SÉCURITÉ DU TRANSPORT	41
4.3 QUALITÉ DE VIE ET BIEN-ÊTRE	42
4.4 MOBILITÉ ET TRANSPORTS	42
4.5 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	43
5 PLANNING, CHIFFRES CLES ET COÛTS	44
5.1 CALENDRIER	44
5.2 CHIFFRES CLES	44
5.3 COÛTS PRÉVISIONNELS DU PROJET	45
5.3.1 Coûts prévisionnels des études et travaux	45
5.3.2 Coûts d'exploitation	45



1 INTRODUCTION

1.1 PREAMBULE

1.1.1 OBJET DE LA CONCERTATION

Ce document constitue le support de la concertation préalable relative au projet de transport par câble entre Nice et Saint-Laurent-Du-Var ; véritable connexion au Tramway n°2 (« T2 »). Cette concertation, en application des articles L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, vise à informer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées par ce projet afin de leur permettre de s'exprimer sur celui-ci, particulièrement sur sa pertinence et son insertion dans les contextes urbains et économiques niçois et laurentins.

Ce projet de câble constitue un projet structurant pour le territoire métropolitain, desservant ainsi le centre-ville de Saint-Laurent-Du-Var (3^{ème} ville de la Métropole) et le quartier de la Préfecture et du Centre Administratif des Alpes-Maritimes à Nice, permettant ainsi le franchissement du Var et le raccordement au réseau de transport de la Métropole grâce à sa connexion efficace avec le T2 (station CADAM – Centre Administratif).

Cette opération contribue à l'amélioration du maillage en transports en commun avec le renforcement de la desserte de zones d'activités et d'habitat. Il s'inscrit également dans la dynamique d'adaptation de la Métropole aux changements environnementaux en proposant une alternative au véhicule individuel. Ce mode de transport, encore rare en France et unique dans la Métropole pour ce qui est du transport urbain, représente une véritable opportunité pour les personnes cherchant, dans leurs trajets quotidiens ou plus ponctuels, à franchir le Var de manière efficace.

Par ailleurs, la Métropole, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, veille à ce que ce nouveau mode de transport soit pleinement intégré au réseau de transports en commun. Ce câble vient donc renforcer le réseau de trains (TER), tramways, et bus existants en proposant une desserte encore plus fine du territoire.



1.1.2 CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION

Ce dossier de concertation doit permettre au public de prendre connaissance du projet, de ses objectifs et de ses caractéristiques. Il précise ainsi les éléments suivants :

- La description du contexte légal et réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, dont la présentation du maître d'ouvrage de cette opération, en charge de la concertation,
- Son inscription dans les documents de planification de la Métropole : le schéma directeur des transports urbains à horizon 2040, le Plan de Déplacements Urbain, le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain,
- La cohérence du projet concernant l'adaptation du territoire aux trois grands défis que sont le défi environnemental, le défi climatique et le défi énergétique,
- Les principales caractéristiques de ce projet de transport par câble et ses aménagements connexes, qu'elles soient techniques ou financières,

1.1.3 ELEMENTS D'EXPRESSION ET SUITES

La concertation doit permettre, dans un cadre technique et financier défini, de recenser les préoccupations et attentes des habitants, des associations et des acteurs économiques du territoire avec pour objectif de pouvoir améliorer le projet et stabiliser ses grandes caractéristiques.

Dès lors, les personnes souhaitant s'exprimer pourront le faire via différents canaux :

- Sur un registre mis à disposition du public dans chaque lieu d'exposition (un à Saint Laurent du Var (mairie – 222 Esplanade du Levant, 06700 SAINT-LAURENT-DU-VAR), l'autre à Saint Augustin (mairie annexe – 75 boulevard Paul Montel, 06200 NICE), où une information avec des panneaux « roll-up » présenteront le projet,
- Lors de deux réunions publiques : une par visioconférence et une autre en présentiel en mairie de Saint-Laurent-du-Var,
- Sur le site internet de la Métropole via le dépôt d'observations et/ou de suggestions via un registre électronique en ligne,
- Par courrier, à l'attention de Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, Concertation sur le téléphérique – Métropole Nice Côte d'Azur – Direction des Infrastructures de Transports – 06364 NICE Cedex 4

A l'issue de la concertation, le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur effectuera un bilan de celle-ci en y précisant les conditions effectives de la tenue de celle-ci ainsi qu'une présentation et une analyse de la participation et de l'ensemble des contributions recueillies. Ce bilan mettra en avant les enseignements de la concertation et les engagements du maître d'ouvrage quant aux prochaines étapes de ce projet en y alimentant les futures études et en y affinant son programme.



2 ENJEUX ET CONTEXTE DU PROJET

2.1 LES ENJEUX

2.1.1 AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT

Le projet s'inscrit dans une stratégie globale de réorganisation des transports en commun à l'échelle de la métropole. Il vient compléter le réseau structurant de transports urbains en proposant une connexion de la ligne de tramway T2 actuelle, raccordant ainsi Nice et Saint-Laurent-Du-Var au niveau de son centre-ville. Cette offre de transport sera complétée à terme, d'une liaison nord-sud connectant le transport par câble au secteur desservi par la ligne 4 du tramway au sud de la commune, et au secteur en devenir des Iscles situé au nord. En outre, la connexion du T2 sous forme de téléphérique vient également proposer une nouvelle solution de desserte du pôle économique que constitue le quartier de la Préfecture et du centre Administratif des Alpes Maritimes.

Véritable connexion au T2, le projet est en intermodalité directe avec cette ligne, la station Est du projet étant implantée à une cinquantaine de mètres de l'arrêt Centre Administratif des Alpes Maritimes (CADAM) de cette ligne. La flexibilité du mode de transport par câble permet de cadencer les départs sur des temps variables et de viser à synchroniser le rythme des cabines avec la desserte tramway à CADAM.

Par ailleurs, le projet prévoit la réorganisation de plusieurs lignes de bus afin d'assurer l'intermodalité entre le transport par câble et le réseau routier de transport collectif et d'organiser des pôles multimodaux. Les lignes 20, 21 et 54 seront ainsi modifiées tandis que l'ensemble des lignes desservant le centre-ville de Saint-Laurent du Var sont adaptées afin de créer une liaison efficace avec le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var.

Avec la future ligne de tramway T4, ce projet de transport par câble constitue un levier majeur du développement du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) métropolitain vers l'Ouest. Plus généralement, cette ligne est un équipement central pour l'aménagement de la basse vallée du Var. En outre, elle soulage les ponts routiers plus au sud.

De fait, la création de ce transport par câble est rendue nécessaire par :

- **La nécessité de proposer un nouveau franchissement du Var et de l'autoroute A8, desservant directement le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var,**
- **Renforcer la desserte de secteurs denses et en évolution,**
- **Offrir des alternatives à la desserte de secteurs générateurs de déplacements tels que le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var, le quartier de la Préfecture ou encore le Palais Nikaïa.**



2.1.2 FRANCHIR LE VAR ET L'A8

Bien que constituant un atout de premier plan pour le territoire tant du point de vue environnemental que paysager, le Var constitue, sous l'angle des déplacements, une coupure peu évidente à franchir, au regard de la largeur de son lit.

Concentrés au sud du territoire laurentin (pont de l'A8 et pont Napoléon III) au nord (pont de Saint-Isidore) ou au-delà du territoire communal (pont de la Manda), les ouvrages de franchissement constituent des points de passage obligés pour les automobilistes, les rendant bien souvent très chargés du point de vue trafic. En outre, bien qu'attractifs pour les habitants ou salariés du sud de Saint-Laurent-du-Var ou du sud-ouest de Nice, ces points de passage constituent un large détour pour de nombreuses personnes résidant ou travaillant dans des quartiers plus au nord, en premier lieu desquels le centre-ville, le quartier Saint-Joseph, le vieux village, le Point du Jour, les Rascas, le square Benes voire le quartier des Plateaux Fleuris côté Saint-Laurent-du-Var ou les quartiers de la Préfecture, des Moulins ou de Sainte-Marguerite côté Nice.

Dès lors, outre le renforcement du maillage du point de vue transport, ce projet permet d'offrir une nouvelle solution de franchissement du fleuve et de s'affranchir de la coupure qu'il constitue pour les déplacements en évitant ainsi un large détour via les ouvrages énoncés précédemment.

2.1.3 PROPOSER UNE SOLUTION ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE

Le transport par câble en milieu urbain est traditionnellement utilisé dans le cadre de contraintes liées à la topographie ou à des coupures urbaines ou naturelles (le Var et l'autoroute A8 dans le cas présent). Son développement récent en France a été notamment motivé par son efficacité en termes de déplacements, sa fiabilité et une emprise au sol restant limitée.

Dans le cadre du projet de téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var, le transport par câble constitue la meilleure alternative entre vitesse, emprise au sol (ou plutôt, absence d'emprise au sol notamment dans le lit du Var) et lien avec le tissu urbain existant. Comme évoqué précédemment, ce nouveau franchissement contribuera à diminuer l'usage du véhicule particulier en proposant une solution alternative pour les personnes souhaitant franchir le Var et l'A8 sans avoir à emprunter les ouvrages de franchissement actuels, situés au sud de la commune de Saint-Laurent-Du-Var. In fine, 2 220 voyageurs sont reportés chaque jour de leur véhicule particulier au profit du téléphérique. Supposant un taux d'occupation des véhicules de 1,1 (taux communément admis), cela représente une diminution de près de 2 020 véhicules sur les routes. Le report modal possible grâce au téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var se traduira par une diminution du trafic routier, notamment dans le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var en provenance de la rive gauche.

Au-delà des bénéfices en termes de qualité de l'air et nuisances sonores évoqués précédemment, cette baisse des trafics permettra un apaisement des circulations et une amélioration de la sécurité en ville, notamment pour les piétons et cycles.

2.1.4 AMELIORER LA DESSERTE DES DIFFERENTS POLES DU TERRITOIRE

➤ **Desserte des équipements actuels**

Le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var permet de desservir de nombreux équipements. La carte ci-dessous permet d’appréhender la densité d’équipements desservis et leur implantation dans un rayon de 500 mètres autour des stations du futur téléphérique.

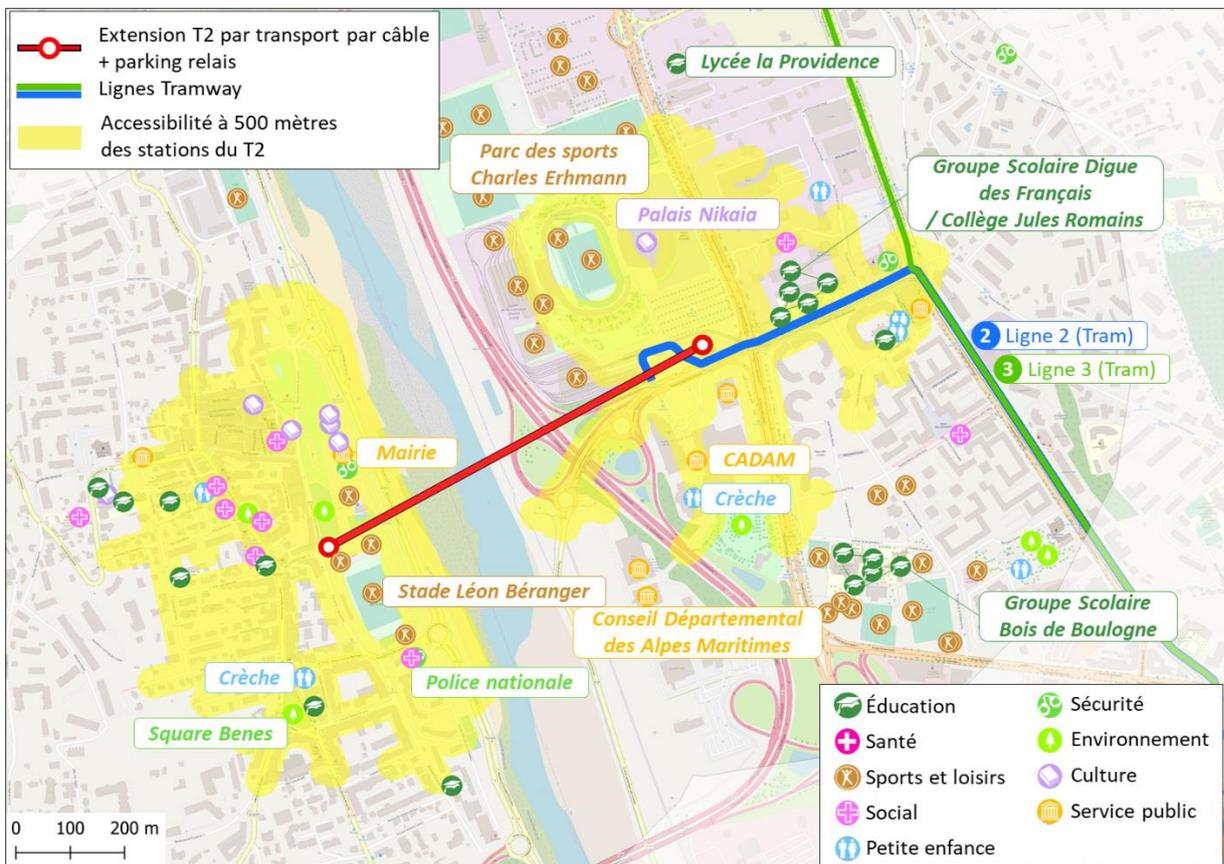


Figure 1 : Equipements desservis par le projet

Le projet dessert de nombreux équipements liés à l’éducation et aux sports / loisirs, mais aussi aux services publics.

A l’Est, la station permet ainsi de desservir la Préfecture des Alpes-Maritimes, plusieurs structures d’accueil de la petite enfance (crèches) et groupes scolaires, ainsi que le Palais Nikaïa. Le parc des sports Charles Erhmann est également accessible dans un rayon de 500m depuis les stations de la ligne T2.

A l’Ouest, la station permet de rejoindre la mairie de Saint-Laurent-du-Var ainsi que les aménagements sportifs et de loisirs du stade Léon Béranger.

Un commissariat de police nationale, une clinique ainsi que des établissements d’accueil pour personnes âgées (résidences séniors, EHPAD) sont également accessibles dans un rayon de 500m depuis le transport par câble, tout comme des groupes scolaires et une crèche. Au total, 8810 habitants vivent dans un rayon de 500m autour des stations.

D’une manière générale, c’est tout le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var, ses commerces et services qui sont desservis par le projet.



Le tableau suivant présente une liste synthétique des principaux équipements desservis par les stations du téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var.

Type d'équipement	Détail
Éducation	<ul style="list-style-type: none"> - Groupes Scolaires Michelis I et II - École maternelle les Plans - École maternelle Gabriel Ferrer - CFA Santé Pharmacie - Groupe Scolaire Digue des Français - Collège Jules Romains - Conservatoire de musique
Sport et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> - Parc des Sport Charles Ehrmann - Stade Léon Bérenger - Gymnase municipal - Centre d'accueil omnisports - Salle Louise Déboulle - Halle des Sports - Salle Ferriere
Culture	<ul style="list-style-type: none"> - Palais Nikaia - Théâtre Georges Brassens - Salle du Dr Le Panse - Bibliothèque - Centre culturel La Boulangerie
Services publics	<ul style="list-style-type: none"> - Mairie de Saint-Laurent-du-Var - Centre Administratif Départemental des Alpes Maritimes (C.A.D.A.M) - Préfecture des Alpes Maritimes - Archives Départementales
Social	<ul style="list-style-type: none"> - Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) - Maison de Solidarité Départementale - Bureau d'information jeunesse - Service enfance
Petite enfance	<ul style="list-style-type: none"> - Crèche du Conseil Général - Crèche familiale Les Pitchoun - Crèche « Les petits Gaby » - Pôle petite enfance Petits Loups
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Commissariat de Police Les Moulins - Police Nationale - Police Municipale
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Jardin du Bois de Boulogne - Parc Layet - Square Jean Médecin - Square Benès

➤ Desserte des grands projets urbains

Le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var permettra de desservir 4 grands projets urbains présentés ci-après. Par ailleurs, cette extension du réseau se trouve au cœur d'un territoire en pleine mutation avec de nombreux projets urbains d'ampleur (projets non numérotés).

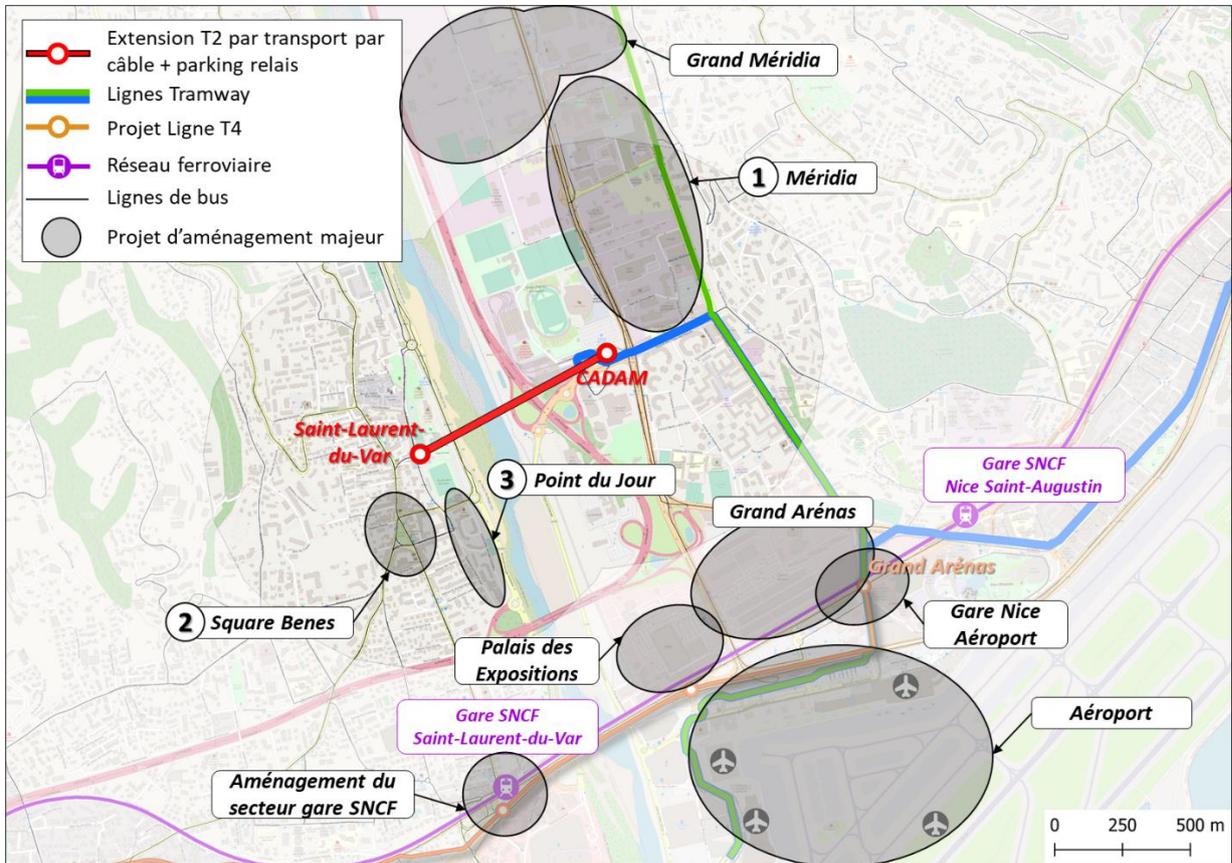


Figure 2 : Projets situés à proximité du câble

- Nice Méridia

Opération prioritaire de l'Écovallée, la technopole urbaine Nice Méridia a vocation à s'étendre sur 200 hectares et développer un éco-quartier à vocation mixte.

- Square Benès à Saint-Laurent-Du-Var

La commune de Saint-Laurent-du-Var met en œuvre une vaste opération de requalification du quartier du square Bènes. Ce projet revêt un enjeu majeur pour le centre-ville Laurentin permettant notamment de répondre à des enjeux tels que la création d'une véritable centralité de qualité, l'implantation d'équipements publics ou la requalification du tissu bâti du secteur.



- Le quartier « Porte de France » (Point du Jour)

Le quartier Porte de France sur la commune de Saint-Laurent-du-Var fait l'objet d'une vaste opération de renouvellement urbain portée par la ville de Saint-Laurent-du-Var, Côte d'Azur Habitat et la Métropole Nice Côte d'Azur. Elle consiste en la reconfiguration totale du quartier impliquant la démolition et la reconstruction de bâtiments.

- L'Aménagement du secteur Gare SNCF »

L'aménagement du secteur gare SNCF de Saint-Laurent-du-Var implique une redéfinition des fonctions du secteur, avec notamment la création d'un pôle d'échanges multimodal associé à un parking relais, l'aménagement d'une liaison piétonne sécurisée pour accéder à la station « gare » de la ligne 4 du tramway et l'amélioration des conditions de franchissement des voies ferrées pour les personnes à mobilité réduite.

- Autres projets connexes majeurs

Au-delà des grands projets urbains directement desservis par le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var, ce projet s'inscrit dans une planification urbaine bien plus vaste. Par sa connexion directe avec le réseau de tramway, le téléphérique permettra d'irriguer d'autres grands projets du territoires plus éloignés :

- Parc Méridia à Nice (Grand Méridia)
- Grand Arénas
- Le Parc des Expositions et des Congrès
- L'agrandissement et restructuration de l'aéroport de Nice Côte d'Azur

2.1.5 REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS EN LIEN AVEC LE PROJET

Le projet de transport par câble s'accompagne du réaménagement des espaces au droit de chacune des stations se caractérisant par un raccordement fonctionnel et altimétrique des deux stations dans leur environnement urbain immédiat.

En complément, le transport par câble se doit d'être accompagné afin de l'intégrer dans un système de mobilité plus large et cohérent avec les infrastructures existantes et à venir. Dans cette optique, seront aménagés en accompagnement les équipements suivants :

- Un Parking + Relais (P+R) côté Saint-Laurent-Du-Var permettant de capter les automobilistes en rabattement sur l'infrastructure et de compenser les places de stationnement qui seraient supprimées dans le cadre du projet,
- Un pôle d'échanges à Saint-Laurent-du-Var situé à proximité immédiate de la station téléphérique accueillera les bus Lignes d'Azur, dont le réseau sera mis en cohérence avec l'arrivée du transport par câble mais aussi de la ligne 4 du tramway desservant le sud de la commune,
- Une réorganisation du pôle d'échanges bus à Nice au niveau des arrêts « CADAM – Centre Administratif ».



2.2 L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DIRECTEURS

2.2.1 LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS

Au vu des réalisations depuis 10 ans, du Plan de Déplacements Urbains 2019-2025 approuvé en 2019, des objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial 2019-2026, et des fortes évolutions à anticiper, il convenait de tirer un **bilan à mi-parcours, d'actualiser et d'adapter le schéma directeur 2030 pour l'étendre à 2040**.

Ainsi, à juillet 2020, soit 10 ans après son adoption, et au regard d'une réalisation totale à 2030, **le taux de réalisation** des actions du schéma était le suivant :

70 % du réseau tramway inscrit en 2009 réalisé ;
84 % des places voitures en parc-relais réalisées ;
75 % des grands pôles d'échanges réalisés ou engagés ;
21 % d'offre supplémentaire sur le réseau « Lignes d'Azur » ;
92% du parc de bus est accessible par les Personnes à Mobilité Réduite, 100 % des tramways ;
75% de toute la population métropolitaine est desservie par un tramway ou un bus toutes les 15mn à moins de 500m.

Il montre que les engagements pris ont été tenus et même au-delà en termes de délai de réalisation. Le conseil métropolitain a donc tiré ce bilan à mi-parcours et a actualisé ce schéma initial en le prolongeant jusqu'en 2040, sous la forme d'un document « **schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040** ». Il prend en compte les nouveaux projets de transport collectif qui ont émergé dans le Plan de Déplacements Urbains 2019-2025 voté en octobre 2019 et dans le Plan Climat Air Energie Territorial métropolitain. Le schéma directeur du réseau de transports urbains est susceptible d'être actualisé afin d'intégrer l'opportunité de privilégier certains modes de transports collectifs en fonction des spécificités du territoire.

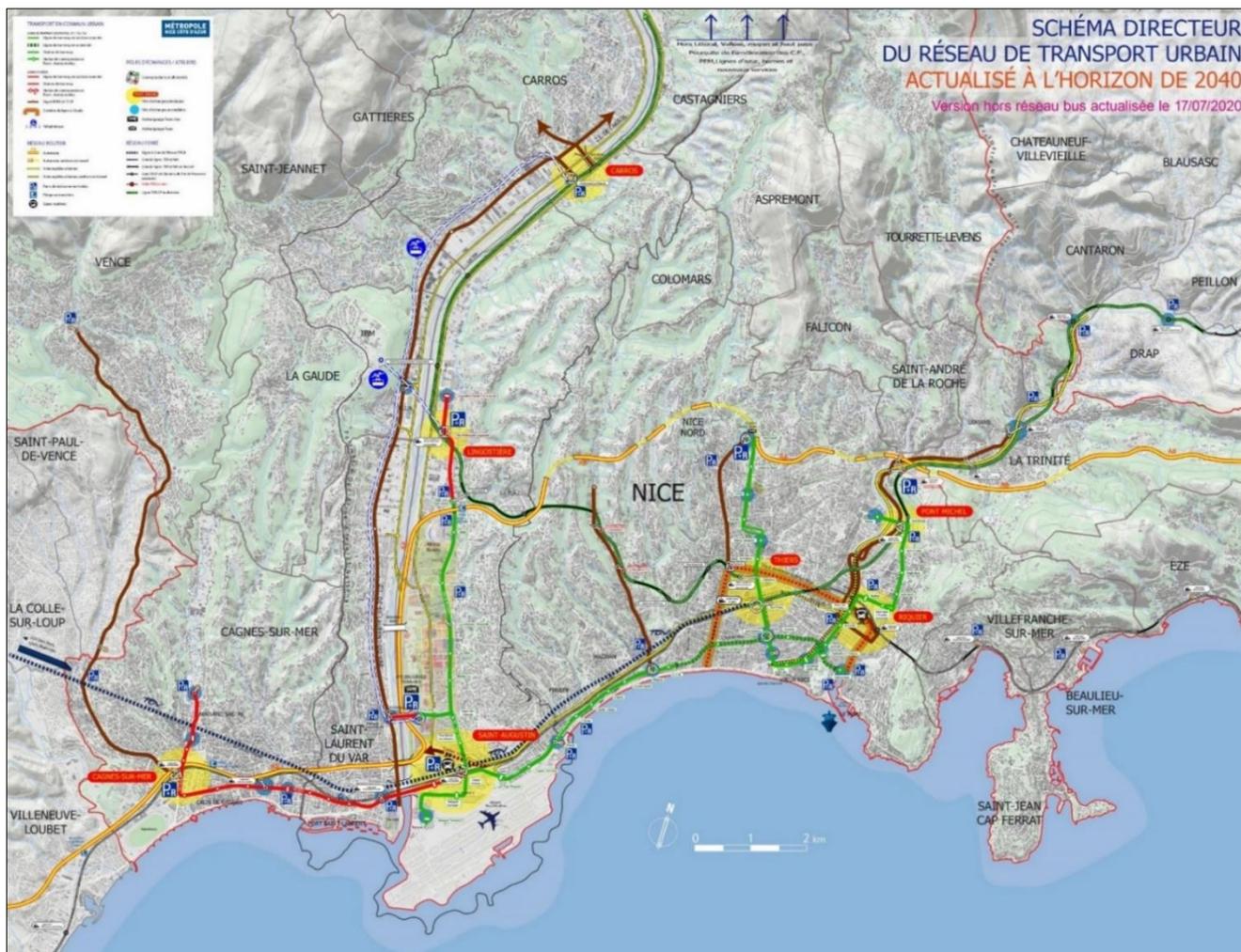


Figure 3 : Schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 mis à jour en 07/2020

Le schéma 2040 s'inscrit donc à la fois dans la continuité du premier schéma 2030 qu'il poursuit et amplifie, et dans les objectifs actualisés par le PDU métropolitain et le PCAET, avec notamment la forte volonté de réduire la part modale de la voiture par un équilibre entre les modes routiers/TC/modes actifs.



Cette réduction passe notamment par :

> **La poursuite du renforcement de l'offre en transports collectifs** avec :

- des solutions pour compléter l'offre des lignes de tramway existantes au cœur de la Plaine du Var et l'opération OIN Ecovallée, comme la ligne de téléphérique présentée ici,
- la création de nouvelles lignes de tramway et autres modes en site propre, avec un panache d'offres en fonction du contexte (bus, BHNS, tramway, tram-train et transport par câble)
- un cadencement des Trains Express Régionaux à 15 mn à minima dans toutes les directions.

> **La poursuite de la politique des parcs-relais et pôles d'échanges tous modes.**

> **Le développement d'un « plan vélo » performant visant à sécuriser cette pratique,** avec des itinéraires de transit et une offre conséquente de stationnements sécurisés

> **La poursuite de l'accompagnement aux nouvelles mobilités et aux mobilités actives** (autopartage, covoiturage, mobilités actives, vélos en libre-service...)

> **L'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les déplacements** (billettique, applications, mobilité servicielle (MaaS), outils de solutions de déplacements et de stationnement en temps réel...)

> La poursuite et l'intensification de la **décarbonation de la flotte bus** et la construction d'un **écocentre de maintenance dans la plaine du Var,**

> L'accompagnement des **mobilités électriques pour assurer leur développement sur le territoire** (bornes, véhicules...)

> La poursuite de **l'amélioration de la fluidité par des projets routiers** (notamment le projet SOVM en sortie de la voie Mathis, échangeur A8 Nice Est) pour compléter le maillage entre pôles d'échanges et voirie structurante.

Le projet de téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var est dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040.

Il s'inscrit pleinement dans la stratégie du schéma directeur des transports en connectant certains pôles multimodaux du territoire, en créant de nouveaux parcs-relais et en proposant un mode de transport fiable et rapide à même de convaincre les automobilistes de délaisser leur véhicule au profit des transports en commun.



2.2.2 URBANISME : PLUM ET PDU

Approuvé le 25 octobre 2019, le Pla Local d'Urbanisme métropolitain a inclus le Plan de Déplacements Urbains dans ses documents opposables **sous forme d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spéciale mobilité.**

Le **Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** dessine les mobilités durables comme un levier de densification urbaine autour des lignes fortes, notamment pour limiter l'étalement urbain autour du modèle de la ville de proximité. Le PADD encourage une concordance dans le temps entre développement urbain et amélioration du réseau de transport en commun, ce à quoi le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var contribue activement.

En matière de mobilité, le **Plan de Déplacements Urbains Métropolitain (PDUM) a été intégré dans le Plan Local d'Urbanisme métropolitain** en 2019. Le PDU cadre les objectifs de développement de Nice Côte d'Azur en termes de déplacements et de mobilité.

Les principaux objectifs retenus sont les suivants :

- Valoriser et optimiser le réseau ferré existant ;
- Favoriser la multimodalité ;
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux ;
- Assurer un accès partagé et équilibré à la voirie.

Le PDUM décline les grandes orientations mentionnées dans le schéma directeur 2030 (actualisé depuis pour 2040). Il pose un phasage temporel de réalisations sur quatre périodes entre 2017 à 2030.

L'axe n°3, « Simplifier l'accessibilité aux transports en commun et renforcer l'offre existante », propose 7 types d'actions dont la première est de réaliser des axes de TC structurants. Par ailleurs, d'autres actions comme le développement de l'intermodalité des transports collectifs par une intégration renforcée (notamment billettique) ou encore le développement de parc-relais à certaines localisations stratégiques ont été également validés dans le cadre du PDUM.

Ces orientations et les projets figurant dans le PDUM ont été reprises dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 et le plan « mobilités métropolitaines de demain »



2.2.3 PLAN CLIMAT

Le Plan Climat approuvé le 25 octobre 2019 vise une **trajectoire de neutralité carbone en 2050**. Il précise que, par ses compétences notamment en matière d'aménagement et d'organisation des transports, **la métropole porte 45 % des engagements du territoire**. Elle représente donc un poids considérable à travers ses projets et ses actions pour atteindre les objectifs sur les thématiques du climat, de la qualité de l'air et de l'énergie assignés au territoire métropolitain.

La métropole s'est engagée à atteindre l'objectif de **réduction de 22% des émissions à l'horizon 2026**, soit 182.000 tonnes de Gaz à Effet de Serre dont 126 000 tonnes **pour la mobilité (soit 70 % des objectifs)**, d'ici 5 ans grâce au réseau de tramway et de bus, mais aussi aux modes de déplacements doux qui entraîneraient une diminution de l'impact du trafic automobile de 10%.

La mise en service de la ligne de téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var s'inscrit parfaitement dans cette stratégie, elle constitue une partie intégrante des outils nécessaires pour atteindre ces objectifs.



3 LE PROJET

A ce stade des études, la définition architecturale des stations, des pylônes et des aménagements connexes (Parking Relais (P+R), pôles d'échanges multimodal...) n'est pas étudiée précisément. Les visuels présentés sont des intentions d'aménagement et les documents présentés ne sont pas figés pour les études futures ; ils seront donc susceptibles d'évoluer.

3.1 PREAMBULE

La Métropole Nice Côte d'Azur (NCA) regroupe 49 communes, soit environ 550 000 habitants, avec un territoire très varié ce qui nécessite des solutions de transport adaptées aux besoins à l'échelle locale et aussi métropolitaine. En sa qualité d'autorité organisatrice des transports, elle mène une réflexion globale sur le développement de la mobilité afin d'améliorer en continu l'offre des transports publics.

Le territoire de la Métropole présente des caractéristiques fortes et parfois représentant un frein au développement sur lesquelles il est nécessaire de d'agir. Tout d'abord, le territoire a connu une extension de l'urbanisme vers les collines et les vallées, difficiles d'accès pour les transports en communs. Ce territoire très vaste est divisé, avec des bassins d'emplois et de population éloignés qui entraînent des besoins de déplacement très forts. Ces besoins concernent en particulier la mobilité pendulaire mais aussi la mobilité liée au tourisme.

La desserte en transport en commun étant difficile, le réseau routier sur lequel s'effectue l'essentiel des échanges métropolitain est saturé avec un niveau de robustesse du réseau viaire faible. Cette caractéristique entraîne nécessairement des niveaux de pollution élevés qu'il faut réduire. Enfin, l'intégration sociale à l'échelle intra-urbaine entre les différents quartiers ainsi qu'à l'échelle interurbaine pour relier les pôles urbains doit être améliorée. Ceci participera également au développement économique et au renforcement le cœur de bassin de vie, constituant des enjeux urbains majeurs.

Dans ce contexte et pour répondre à ces enjeux, la métropole Nice Côte d'Azur a orienté sa stratégie de développement vers un modèle basé sur une offre multimodale de transports propres.

Son objectif est d'élaborer un réseau de Transports en Commun en Site Propre maillé et structurant l'ensemble de l'organisation des transports en commun. Ce réseau doit favoriser l'intermodalité à l'échelle métropolitaine et vers les territoires voisins. C'est pourquoi la nouvelle offre de transport devra être articulée autour des futurs pôles multimodaux pour favoriser le report modal et un rabattement sur le réseau lourd, en particulier pour les zones périphériques.



Dans ce cadre, une réflexion a été menée en amont et a conduit à la rédaction en 2009 du Schéma directeur du réseau de transport Urbain à l'horizon 2030. Il sert d'outil de conception et de pilotage des nouvelles infrastructures de transports. Il définit les objectifs généraux à atteindre et les projets à étudier avec les zones d'intérêt à la desserte à l'horizon de 2030. Dans sa continuité le schéma « Mobilité 2040 » a pour objectif de poursuivre et amplifier les objectifs actualisés par le Plan de Déplacements Urbains et le Plan Climat Air Energie Territorial.

Ce schéma a permis la réalisation des premières lignes du réseau tramway de Nice. Celles-ci ont connu un réel succès de fréquentation avec des résultats significatifs sur la suppression du nombre de voitures dans Nice et une augmentation de la part modale des transports en commun. Face aux succès des 3 précédentes lignes de tramway, le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var fait partie des projets retenus par le Plan de Déplacements Urbains Métropolitains (objectifs mobilité 2030 et 2040). Dans cette démarche de développement du réseau, l'enjeu de modification des logiques de mobilité sur la basse vallée du Var semble majeur et a déjà été initié avec la création des lignes T2 et T3. Ce projet étudie donc la traversée du Var pour desservir la commune de Saint-Laurent-du-Var par la création de ligne de téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var.

3.2 SOLUTIONS ETUDIÉES POUR LE FRANCHISSEMENT DU VAR

3.2.1 LES DIFFÉRENTS MODES

Trois variantes de franchissement du Var ont été étudiées. Une en extension de la ligne de tramway existante via un ouvrage dédié au T2 et aux modes actifs, et deux autres en transport par câble avec deux types de parcours : un fuseau dit « nord » et un autre dit « sud ».

3.2.2 LES VARIANTES DE TRACE

- La variante tramway – variante 1

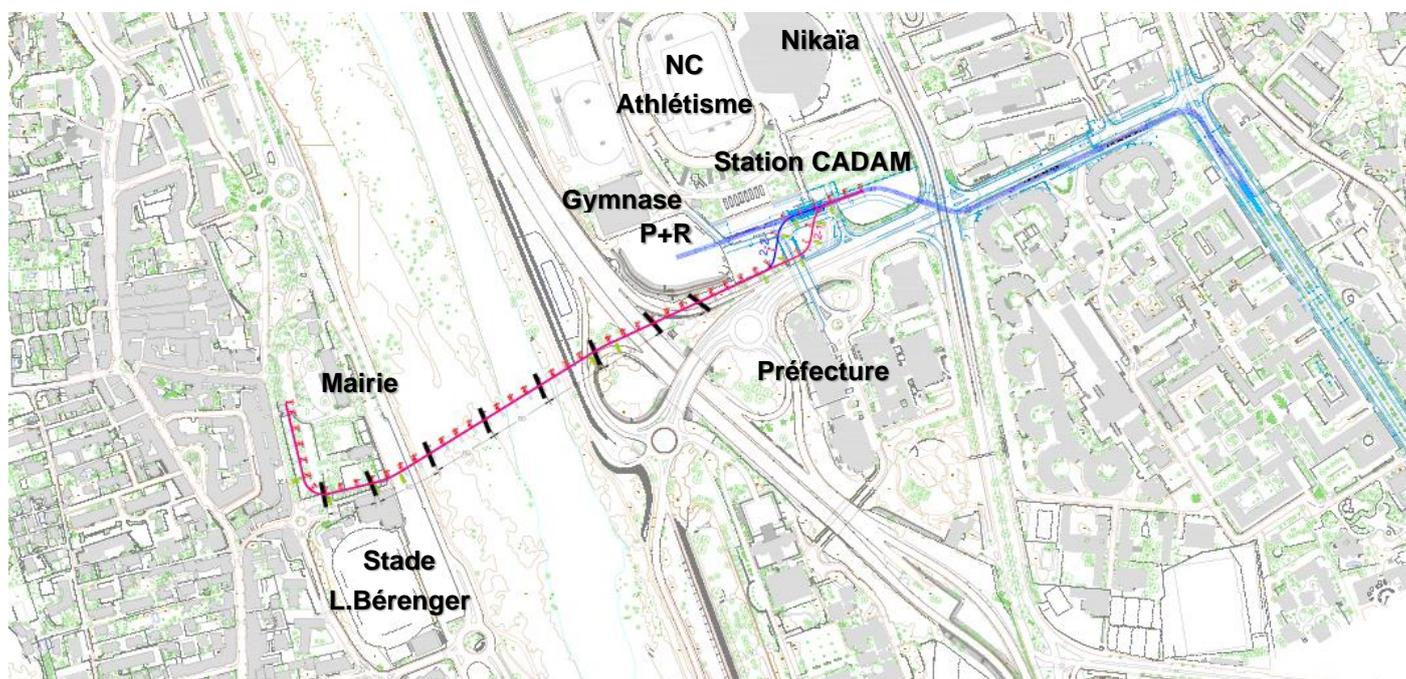


Figure 4 : Vue en plan

Ce tracé se raccorde au tracé existant du T2 en passant par la station terminus CADAM. Il longe la M6222 en limite d'emprise du parking relais existant pour traverser avec un ouvrage d'art (qualifié de viaduc du fait de sa longueur importante) l'échangeur routier de l'autoroute puis le Var. Il se poursuit progressivement pour rejoindre et s'insérer en terminus au niveau de l'Avenue du 11 Novembre sur l'esplanade arborée, en partie centrale basse de la commune.

- La variante transport par câble « nord » - variante 2

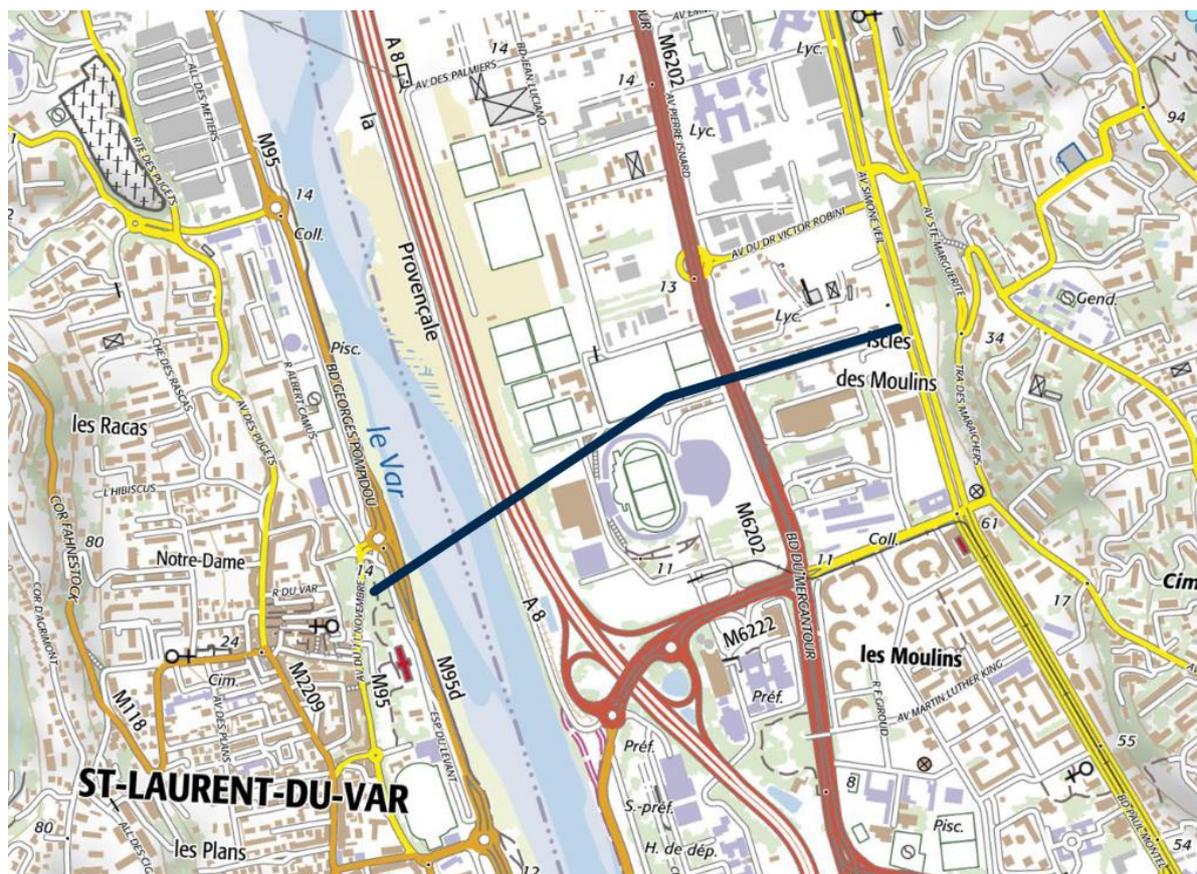


Figure 5 : Vue en plan – variante nord

Cette variante a pour but de relier la station Méridia du tram T3 à Nice au nord de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var via une station intermédiaire au niveau du stade Charles Hermann. Le but global de cette liaison est de créer un lien entre Nice et St-Laurent-du-Var. Ce scénario a été créé de manière à garantir une intermodalité entre les transports en communs de Nice et le transport par câble. C'est pourquoi la gare en rive gauche du Var a été positionnée à proximité de l'arrêt Méridia du tram T3 (environ 60 mètres). Côté St-Laurent-du-Var, la gare a été positionnée au nord de la mairie et proche du centre-ville.

Le tracé étudié prévoit 11 pylônes et trois stations imposant la technologie télécabine. Le franchissement du Var se fait sans pylônes dans le lit majeur mais uniquement de part et d'autre de ce dernier.

- La variante transport par câble « sud » - variante 3

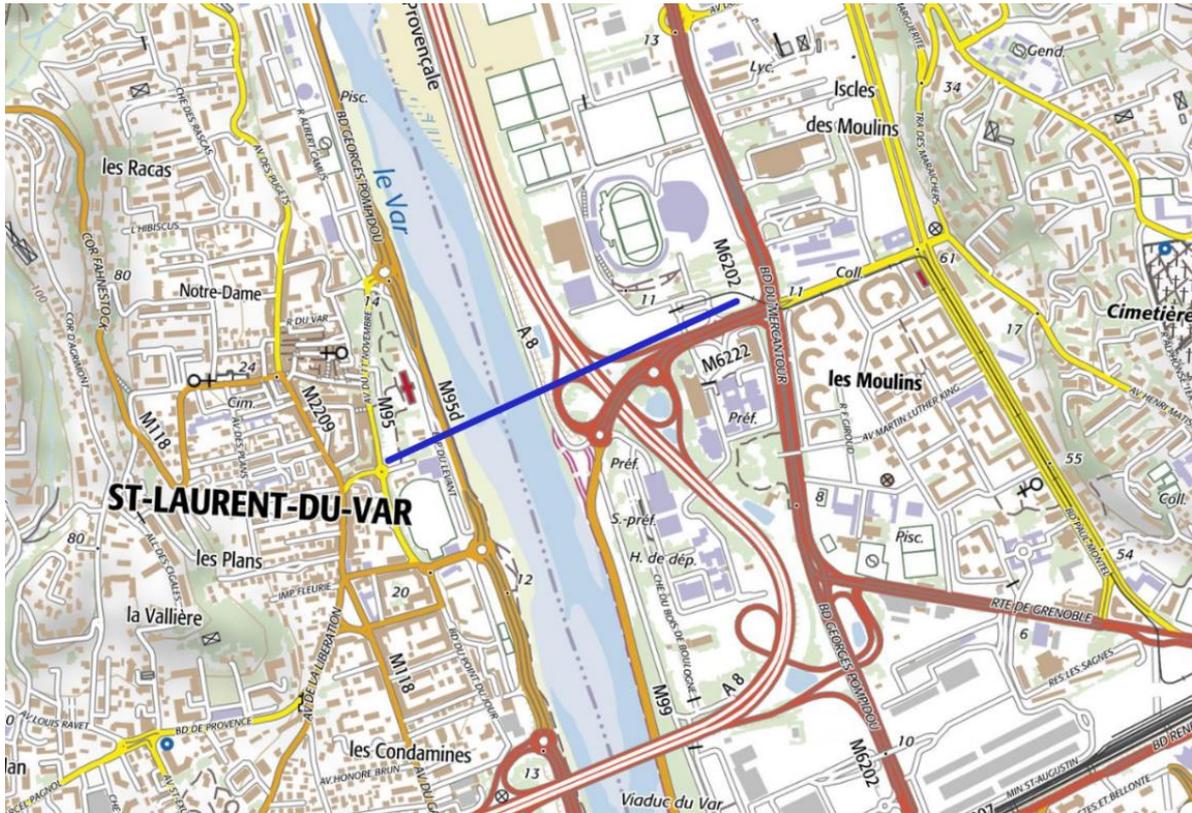


Figure 6 : Vue en plan – variante sud

Cette variante « sud » vise à relier le terminus du tram T2 à Nice (proche du Nikaïa) à St-Laurent-du-Var. Le but global de cette liaison est de créer un lien entre d'une part le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes et Saint-Laurent-du-Var et d'autre part à plus grande échelle grâce au tramway T2. Ce scénario a été créé de manière à garantir une intermodalité entre les transports en communs de Nice et le transport par câble. C'est pourquoi la gare en rive gauche du Var a été positionnée à proximité de l'arrêt CADAM du tram T2 (environ 50 mètres). Côté St-Laurent-du-Var, la gare a été positionnée à proximité de la mairie et proche du centre-ville. La technologie téléphérique est pleinement adaptée à ce type de configuration.

3.3 LE PROJET RETENU ET SON TRACE

Une étude de faisabilité réalisée en 2020/2021 a permis de confronter les différentes options envisageables. **La variante la plus pertinente apparaît comme étant être la variante dite « sud » (variante 3) du transport par câble.**



Figure 7 : Tracé du projet (transport par câble en rouge, périmètre de prévention de la propagation du risque incendie en bleu)

En effet, comparativement, le mode de transport par câble ne nécessite que des emprises ponctuelles et limitées. Ainsi il est possible de positionner toutes les infrastructures nécessaires (stations et pylônes) hors du lit du Var. Le transport par câble traverse les mêmes périmètres de sensibilité écologique (trame verte et bleue, site Natura 2000, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique...) mais sans ou très peu d'emprises terrestres ce qui limite significativement les impacts. De même, en l'absence d'aménagements dans le lit du fleuve, les enjeux hydrauliques sont extrêmement limités.



Le foncier nécessaire à la réalisation du transport par câble étant localisé et réduit, son insertion en milieu urbain dense est facilitée et permet de valoriser les délaissés disponibles. Les impacts sur les infrastructures et équipements existants sont ainsi très faibles. Sans interface directe avec la ligne de tramway T2, la réalisation de cet équipement ne perturbera pas l'exploitation actuelle du réseau de Transports en Commun en Site Propre et son insertion paysagère dans la basse vallée du Var plus aisée.

Ces moindres contraintes se traduisent également par un coût d'investissement bien moins important, des procédures règlementaires moins lourdes et un planning de mise en œuvre plus court.

En ce qui concerne le prolongement de l'infrastructure T2 sous la forme d'un tramway, la traversée aurait nécessité des emprises et infrastructures lourdes, en particulier dans le lit du Var (viaduc notamment dont la brèche à franchir impose la mise en place de piles dans le lit). Or ce fleuve est un milieu sensible concentrant des enjeux écologiques (trame verte et bleue, site Natura 2000, ZNIEFF, espèces protégées...). De même, le Var est couvert par un Plan de prévention des Risques Inondation (PPRI). La création d'une infrastructure de transport de type tramway est autorisée par le règlement applicable mais des contraintes hydrauliques fortes auraient dues être prises en compte afin de ne pas aggraver le risque inondation.

Les emprises nécessaires à l'allongement de la ligne de tramway étaient également difficilement compatibles avec l'occupation des sols actuelle. De nombreux équipements (parking, gymnase, infrastructures routières...) et réseaux auraient été impactés par le prolongement de la ligne, tout comme l'exploitation actuelle du réseau de Transports en Commun en Site Propre. Par ailleurs, la possibilité d'étendre le réseau du tramway au nord et au sud de la commune est limitée, compte tenu de la configuration du passage Maïcon sous le pont Napoléon III et des contraintes d'élargissement de la chaussée sur l'avenue Pierre et Marie Curie et sur le chemin Iscles. Enfin, la réalisation d'un nouveau viaduc sur le Var soulève des enjeux forts en termes d'insertion paysagère, la hauteur de l'ouvrage étant dictée par le franchissement de l'A8 d'un côté et de la M95d sur l'autre rive.

De ces enjeux et contraintes découlent des procédures règlementaires plus complexes, un planning de mise en service allongé et un coût d'investissement très important malgré le faible linéaire.

La variante n°2 a quant à elle présentait l'inconvénient de ne desservir que la ligne T3 avec une double rupture de charge pour un itinéraire Saint-Laurent-du-Var / Port Lympia et un temps de parcours de plus de 6 minutes. Par ailleurs, du fait du plus grand nombre de stations et de pylônes, cette variante de tracé était à l'origine d'impacts significatifs sur l'occupation actuelle et future du quartier. L'aménagement de la ZAC Méridia aurait ainsi été fortement concerné (impact sur l'ensemble des parcs et potentiellement sur les accès bâtiments), tout comme le futur parc urbain en rive gauche, l'actuel centre de maintenance ou encore le parc urbain de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var.

D'un point de vue environnemental, la multiplication des infrastructures laissait présager des impacts potentiellement plus nombreux sur la biodiversité et les continuités écologiques. De même, bien qu'aucun pylône ne soit implanté dans le lit mineur du Var, deux d'entre eux étaient positionnés dans des zones de crue exceptionnelle pouvant avoir une incidence ponctuelle sur les écoulements.

3.4 PRESENTATION DE L'INFRASTRUCTURE

La technologie proposée est un téléphérique va-et-vient bi-porteur. Les deux véhicules sont supportés par deux câbles porteurs, ces derniers peuvent être assimilés à des rails de chemin de fer sur lesquels les véhicules circulent. Afin d'assurer la traction du véhicule, ce dernier est également relié à un câble tracteur qui aura pour tâche de tracter les véhicules d'une station à l'autre. Les câbles porteurs sont fixes, ils sont ancrés au droit des stations contrairement au câble tracteur qui est une boucle de câble fermée et qui effectue des rotations pour acheminer les véhicules. Le câble tracteur est mis en rotation par le biais d'une poulie dite motrice.

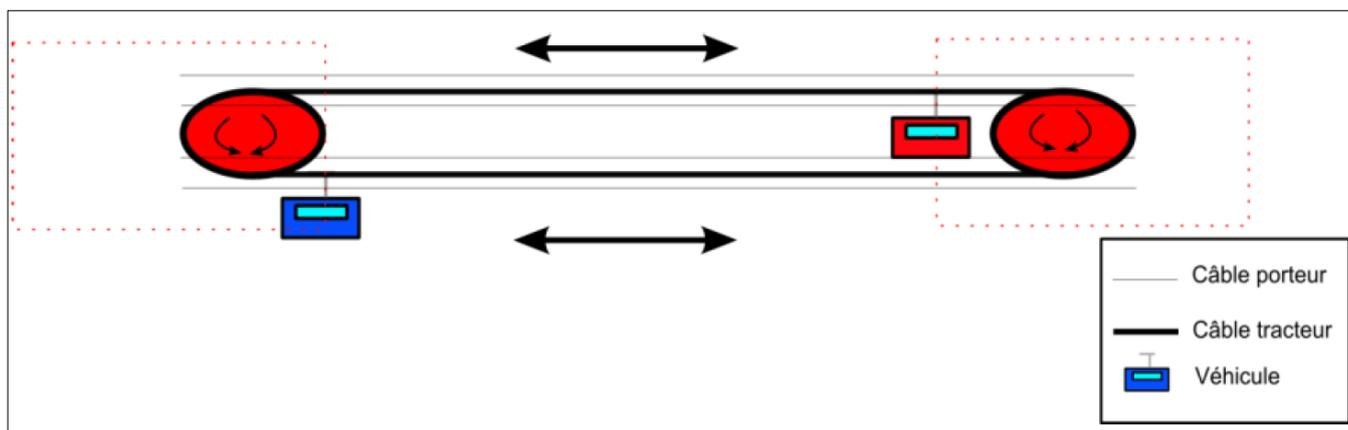


Figure 8 : Schéma de fonctionnement d'un téléphérique va-et-vient

Les conditions d'exploitation dans l'environnement du site ont été analysées au regard de l'impact que pourrait avoir le vent sur la mise hors service du téléphérique. Sur la base des valeurs en termes de force des vents issues de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, et en identifiant un seuil d'arrêt fixé à 25 m/s de vent, tout à fait réaliste pour cette technologie, il ressort de cette analyse que si l'installation avait été exploitée de 1985 à 2019, l'indisponibilité horaire moyenne serait de 4,06 heures par an (principalement en hiver). Dès lors, le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var présente, a priori, un risque peu élevé de devoir être interrompu de manière importante chaque année pour des raisons liées à la force des vents.

Du point de vue de ces caractéristiques, le projet s'étirera sur une longueur de 800 mètres et reliera deux stations (une côté Saint-Laurent du Var et l'autre côté Nice – secteur CADAM). Le câble permettra une traversée en 2min45 soit une vitesse de 17,5km/h. La fréquence en heure de pointe s'établit à un passage toutes les 4min30. Une cabine pourra accueillir jusqu'à 60 personnes.



Figure 9 : Cabine (vue à titre indicatif)

Le transport par câble apparaît donc comme un mode de transport tout à fait performant, utilisé en milieu urbain depuis un certain nombre d'années et qui a, à ce titre, démontré sa fiabilité et sa capacité à assurer un service continu.

La technologie proposée est comparable, par exemple, à celle du téléphérique de New York City aux Etats-Unis reliant Manhattan à Roosevelt Island. L'installation de NYC a été construite en 2010. Avec une exploitation supérieure à 20h par jour (jusqu'à 21h30) et un retour d'expérience de plus de 10 ans, le taux de disponibilité réelle est de 99,3 %.

3.4.1 LES INFRASTRUCTURES COTE NICE ET PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DE LA GARE

La station CADAM sur la commune de Nice est prévue sur un délaissé aux abords immédiats de la station tramway existante. La position de la station est idéale pour utiliser l'espace résiduel, elle permet une visualisation très claire des deux modes et du parcours entre eux.

Ce positionnement permet également une intermodalité optimale avec le tramway T2 avec une distance d'environ 50m à parcourir pour rejoindre le téléphérique depuis le tramway.



Figure 10 : Vue de dessus de la station CADAM

La station devra être surélevée de 2m par rapport au terrain naturel pour les besoins de respect du gabarit routier en sortie de gare. Une rampe accessible aux Personnes à Mobilité Réduite sera ainsi créée pour permettra l'accès au niveau du quai.

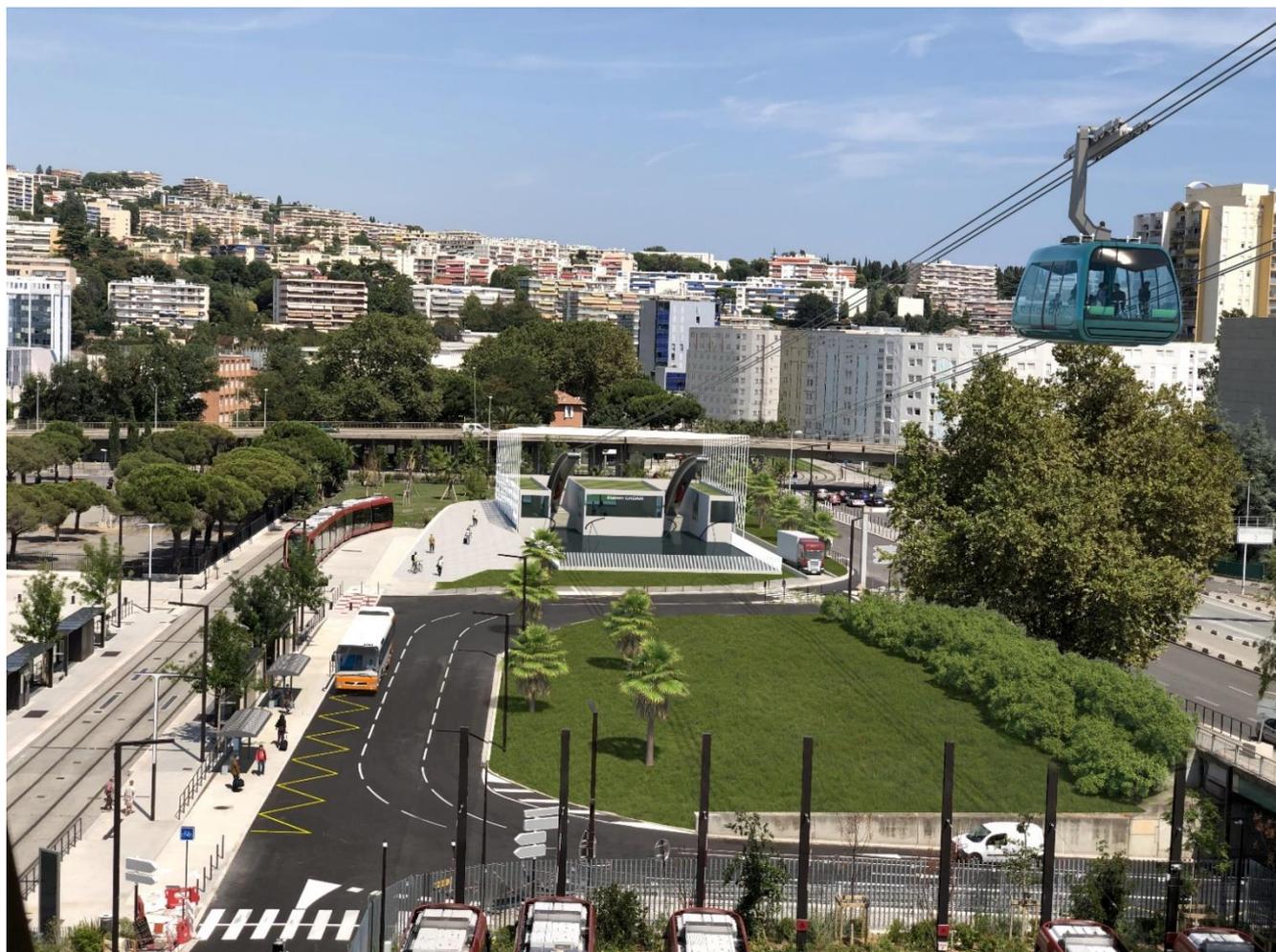


Figure 11 : Principe d'insertion paysagère de la station CADAM

Sur le plan de principe ci-dessous (les modalités de cheminements étant similaires dans les deux stations), les quais sont représentés en vert, les cabines en rouge et le local d'exploitation en bleu. A ce stade d'études, le cheminement utilisateur pourrait se faire ainsi : ce dernier arrive au niveau quai par le biais de la rampe, sans abonnement, il acquiert un ticket (*) aux bornes (en jaune) prévues à cet effet, valide son titre de transport grâce à un valideur (en rose). Une fois cela fait, il accède ainsi au quai central en passant par des tourniquets.

Ces tourniquets permettent de comptabiliser le nombre de personnes entrant dans la cabine et ainsi éviter toute surcharge de cette dernière. Une fois l'utilisateur arrivé à destination il sort de la cabine par les quais latéraux. On retrouve le même principe de fonctionnement dans la station de Saint-Laurent-du-Var.

Le conducteur de l'installation dans son local (en bleu) aura une vue directe sur le quai central ainsi que sur la ligne. Afin de compléter sa vision sur les quais latéraux, des caméras pourront être implantées pour visualiser ceux-ci.

Le transport par câble sera intégré dans le réseau de transport Lignes d'Azur et accessible en termes de titre de transport selon les mêmes modalités que le tramway ou le bus.

3.4.2 LES INFRASTRUCTURES COTE SAINT LAURENT DU VAR

En rive droite, la station Saint-Laurent-du-Var cherche également à optimiser et valoriser l'espace disponible. Celle-ci est positionnée à l'angle de l'avenue du 11 novembre et de la rue de l'ancien pont. L'insertion est adéquate en s'appuyant une partie du parking existant pour l'aménagement d'un parvis afin de mettre en valeur la station et en repenser les accès. En outre, sur la rive sud de la rue de l'ancien pont, sera positionné un pôle d'échanges multimodal présentant trois arrêts de bus qui permettront une liaison directe, dans un environnement apaisé, vers la station de téléphérique. Cette station est, par ailleurs, située en centre-ville, contribuant à renforcer la desserte des différents pôles (mairie, stade...) et autres commerces situés à proximité.

Cette configuration permet d'avoir des locaux techniques positionnés en contre-bas de la route. Ceci évite des surplus de construction en souterrain.



Figure 12 : Vue en plan des quais station Saint-Laurent-du-Var



Cette station est la même que celle positionnée en rive gauche du Var (à savoir, une forme carrée d'environ 25m sur 25m), sur la commune de Nice. La seule différence étant que le niveau quai n'est pas surélevé, en effet, le quai se trouve au niveau de la route à proximité.



Figure 13 : Principe d'insertion de la station Saint-Laurent-du-Var



3.4.3 LES PYLONES

L'insertion des pylônes dans le paysage fera également l'objet d'une réflexion paysagère et architecturale visant à allier discrétion et beauté des lignes.

Les deux pylônes présents sur la ligne sont sensiblement similaires avec une hauteur commune d'environ 40 mètres. A ce stade, il est proposé un fût conique, dans un souci d'intégration et de limitation de l'emprise au sol. Concernant la tête des pylônes, on retrouve les sabots faisant office de support pour les câbles, les passerelles permettant l'accès du personnel en tête de pylône ainsi que les potences permettant le support des sabots. En partie basse du pylône, on retrouve une porte d'accès à la tête du pylône et, sous terre, le massif béton supportant le pylône. Ce dernier est ancré à l'aide de pieux.



Figure 14 : Principe d'insertion du pylône côté Saint-Laurent-Du-Var



3.5 ACCESSIBILITE

Le projet permettra de répondre aux enjeux d'accessibilité universelle devant être intégrés à un projet de ce type. Le câble, maillon potentiel d'une chaîne de déplacements plus large, sera entièrement accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) via la réalisation de rampes permettant un cheminement entre l'espace public et l'infrastructure câble. Les conditions d'accès dans les cabines seront également accessibles pour les PMR permettant le passage d'une station à l'autre sans difficulté.

La sonorisation des stations et cabines sera également intégrée, ainsi que les dispositifs de guidage en faveur des personnes aveugles ou malvoyantes.

Enfin, pour mémoire, les cabines seront accessibles aux cycles.

3.6 LA TARIFICATION

Le système de transport par câble entre Nice et Saint-Laurent-Du-Var s'inscrit dans une logique de continuité du réseau de transport existant. Dès lors, les personnes bénéficiant d'abonnements seront habilitées à prendre cette infrastructure sans surcoût, tandis que celles voyageant sur la base d'un ticket unique pourront s'en procurer un en station. Enfin, le pass « multi10 voyages » sera également utilisable dans cette infrastructure. Par ailleurs, une tarification préférentielle relative à l'usage du « parking-Relais » et du transport par câble sera mise en place.

3.7 LA FREQUENTATION ATTENDUE

3.7.1 ELEMENTS DE METHODOLOGIE

L'estimation de la fréquentation attendue a été réalisée via le modèle de déplacements à l'échelle du Département des Alpes-Maritimes. Celui-ci est un modèle statique multimodal. Calibré à l'horizon 2009 notamment à partir de l'enquête ménages-déplacements de 2008-2009, il a été réactualisé en 2019 dans le cadre d'une étude de déplacements réalisée sur les communes de la Plaine-du-Var.

Le modèle intègre ainsi l'ensemble des projets urbains et d'infrastructures viaires et transports en commun dans l'objectif d'avoir une vue la plus précise possible sur les modalités de déplacements à terme (horizon 2035). Il prend également en compte le report-modal et le développement des Parkings Relais.

3.7.2 LES RESULTATS

Il ressort de ce travail une estimation de la fréquentation de la ligne téléphérique estimée à hauteur d'environ **3 400 voyageurs/jour** soit, au regard de la fréquentation du réseau de Transports en Commun de la métropole Nice Côte d'Azur sur l'année 2019, de plus de 836 000 déplacements par an (estimation 2035).

Le tableau ci-dessous détaille l'origine des usagers de la ligne téléphérique (fréquentation journalière).

	Anciens Usagers TC	Report des VP	Dont P+R	Induits	Total
Fréquentation (en voyageurs/jour)	1 085	2 220	755	102	3 407
Proportion (%)	32%	65%		3%	100%

Figure 15 : L'origine des voyageurs de la ligne téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var en 2035

Les utilisateurs du futur parking relais représentent 22% de la fréquentation journalière totale de la ligne téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var.

Rapporté à l'heure de pointe, le trafic de la nouvelle ligne est d'environ 170 voyageurs/h/sens.

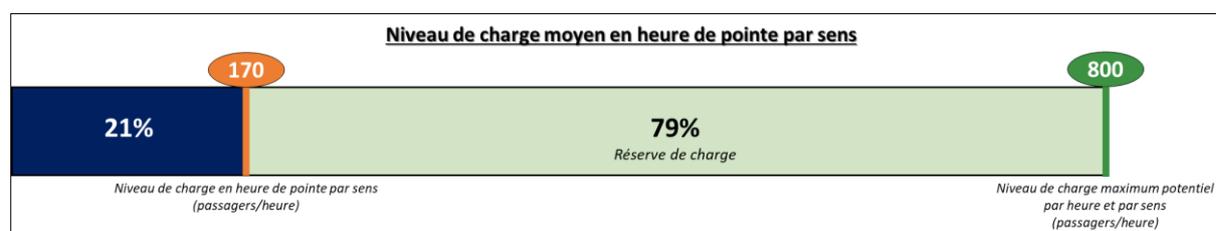


Figure 16 : Etude de la réserve de charge par sens en heure de pointe

Avec une capacité d'emport par heure et par sens de 800 personnes, le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var profitera d'une réserve de charge importante, permettant d'offrir un niveau de confort important à ses usagers. En effet, en heure de pointe, nous dénombrons une moyenne de 13 personnes par cabine. Une cabine peut accueillir 12 personnes assises. Ainsi, la quasi-totalité des voyageurs pourra profiter d'un trajet assis.



3.8 AMENAGEMENTS PERIPHERIQUES

Le projet de transport par téléphérique est l'occasion de réaménager les abords de la station et y mettre en place des équipements en lien avec le transport. Aussi, tant à Nice qu'à Saint-Laurent-Du-Var, des travaux d'accompagnement seront réalisés afin de créer des aménagements permettant au voyageur de bénéficier d'un cheminement confortable sur l'espace public en arrivant sur les stations.

3.8.1 NICE

Côté Nice, le pôle d'échanges multimodal sera réaménagé afin de réorganiser la dépose des voyageurs bus à proximité de la station câble et du T2. La perspective de pouvoir adapter la fréquence du câble à celle du tramway renforce l'intérêt de cette proximité.

Les cheminements piétons seront également repris pour les rendre accessibles et confortables vers le tramway et le pôle bus.

Adossé à la station tramway, les futurs arrêts de bus permettront le passage d'un quai à l'autre entre quelques secondes, renforçant ainsi le confort du voyageur.

3.8.2 SAINT LAURENT DU VAR

A Saint-Laurent-Du-Var, le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) nécessite de créer la station au-dessus de la cote d'inondabilité. Dès lors, les espaces publics s'adapteront à cette altimétrie par la création d'un parvis sous le câble permettant des cheminements qualitatifs et avec la possibilité de s'orienter tant vers la mairie que vers le fleuve ou le sud de la ville, en lien avec la création d'un pôle d'échanges multimodal. Celui-ci sera créé à proximité de la station (au niveau du carrefour Rue de l'ancien pont / Avenue du 11 Novembre 1918) avec la création de trois quais permettant là aussi une intermodalité optimale puisque seule la traversée de la Rue de l'ancien pont sera nécessaire pour se rendre dans la station câble. Plusieurs lignes de bus desservant le centre-ville de Saint-Laurent du Var seront rabattues vers ce nouveau pôle d'échanges multimodal. Celles-ci bénéficieraient d'aménagements dédiés permettant de faciliter la circulation de ceux-ci, notamment sur l'avenue du 11 novembre 1918, en approche de la station du câble (dans le sens sud > nord).

Un Parking relais (P+R), dont la localisation reste à affiner, sera créer. Il permettra non seulement aux automobilistes de se rabattre vers la station câble et d'y déposer leur véhicule, mais aura aussi vocation à compenser les places supprimées pour l'aménagement du téléphérique. En effet, les stationnements actuels qui se retrouveraient, dans le futur, sous le câble seront retirés pour éviter notamment le risque incendie. En outre, le parvis évoqué ci-dessus pourra permettre aux piétons de relier la station aux berges aménagées, franchissant ainsi le boulevard Georges Pompidou. Au total, la création de ce nouveau système de transport nécessite un besoin 285 nouvelles places P+R, auxquelles s'ajouteront les places supprimées (par la création du projet et des espaces publics attenants et par l'aménagement de ce Parking Relais (P+R) qui seront compensées.

A ce jour, deux variantes de localisation sont à l'étude. L'une à proximité de la mairie, et l'autre en lieu et place de l'actuel parking de l'esplanade du Levant. Quelle que soit la variante, la définition architecturale du parking fera l'objet d'un concours.



➤ Variante 1 : Parking Relais (P+R) à proximité de la Mairie

Cette variante, illustrée ci-dessous, se situerait en lieu et place de l'aire de jeux et de terrains de pétanque. Elle présente l'avantage d'une insertion visuellement plus discrète car « noyée » dans un espace densément végétalisé. L'aire de jeux pourrait être relocalisée en sous-face de l'équipement et les terrains de pétanque sur un site à définir, à proximité de la Mairie.



Figure 17 : Principe de localisation du P+R – variante 1

L'intérêt principal de cette localisation est de pouvoir s'implanter à proximité quasi immédiate de la future station câble de Saint Laurent Du Var et de répondre à l'enjeu d'une correspondance efficace entre deux modes de transports. Aussi, les 285 places de P+R seraient situées sur les niveaux bas, et 75 places « de restitution » des places impactées seraient localisées aux niveaux supérieurs de l'infrastructure. Cette localisation permet en outre de pouvoir envisager un embellissement de l'esplanade du Levant, aujourd'hui très minérale, tout en maintenant un volume de places de stationnement conséquent pour les usagers.

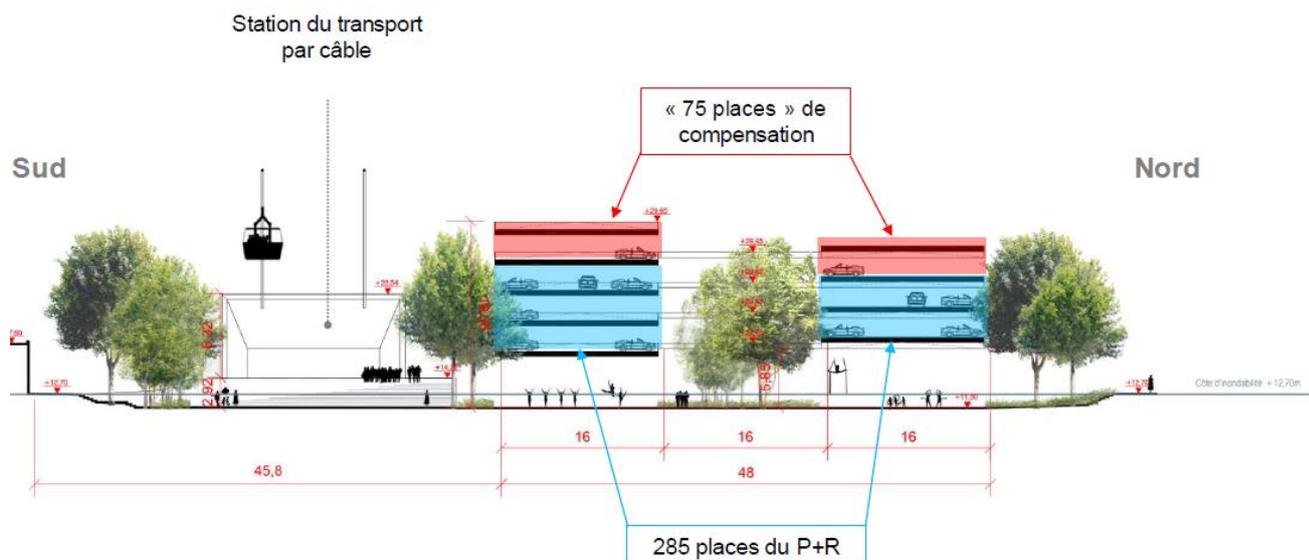


Figure 18 : Vue en coupe du P+R – variante 1

Du point de vue architectural, et bien que les réflexions doivent s'approfondir du point de vue technique ultérieurement (et ce quelle que soit la variante retenue), il pourrait être proposé la réalisation d'un objet relativement simple, intégré dans son environnement boisé. Les arbres pourraient se voir où que l'on soit dans le parking, sans proposer de « peau » entourant le bâtiment.



➤ Variante 2 : Parking Relais (P+R) sur l'esplanade du Levant

Deux « sous-variantes » sont à l'étude pour cette localisation.

Celle que nous pourrions appeler « V2a » se divise en deux secteurs :

- Un Parking Relais de 305 places (équivalent à un niveau R+2) (variante « V2a »),
- Une restitution de parking de 280 places (soit un niveau R+3) équivalente à 89% du nombre de places actuelles (variante « V2b »).

La répartition s'établissant sur la base du plan suivant :

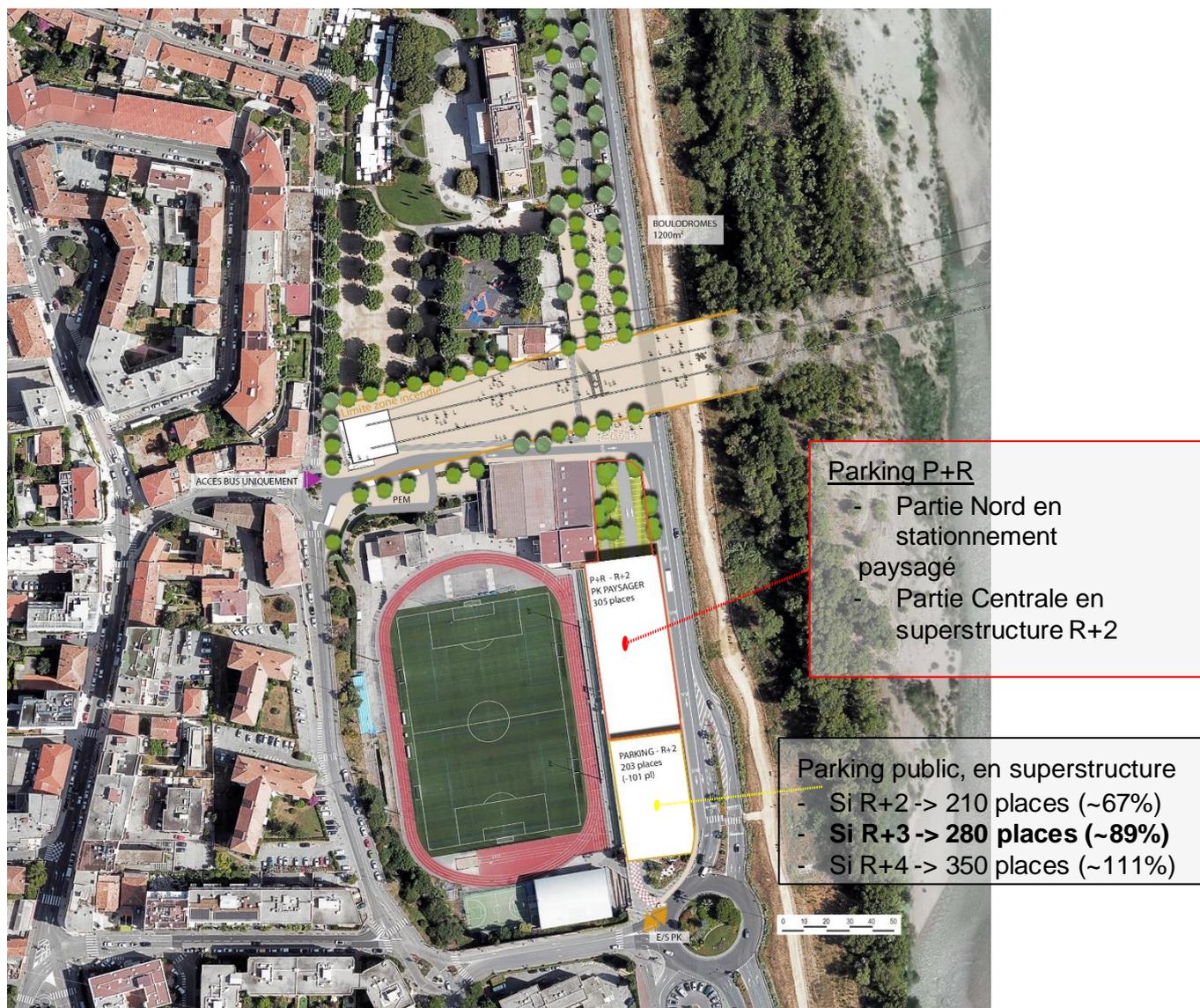


Figure 19 : Principe de localisation du P+R – Variante 2a

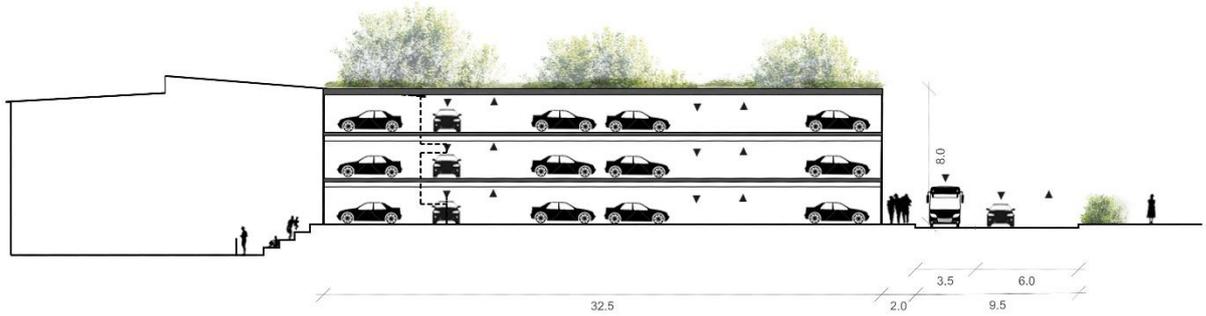


Figure 20 : Coupe de principe du P+R – Variante 2a

Cette localisation ne nécessite pas le réaménagement du secteur « aire de jeux » mais éloigne (à plus de 200m) le P+R de la station câble. En outre, la création de cette infrastructure, bien qu'un travail sur son architecture sera mené, reste un objet imposant dans le paysage laurentin. Néanmoins, sa localisation sur ce site peut permettre de rationaliser le stationnement (et lutter contre les voitures « ventouses »).

La variante « V2b » est peu ou prou similaire à celle-ci mais, dans un objectif d'une insertion urbaine plus facilitée, présente un postulat où la hauteur de l'infrastructure se limiterait à un R+2. La perspective de se limiter à cette hauteur restitue moins de places, et, en conséquence, peut permettre de s'autoriser la végétalisation de la façade donnant sur la M95D.

Le plan ci-après présente cette sous-variante :



Figure 21 : Principe de localisation du P+R – Variante 2b

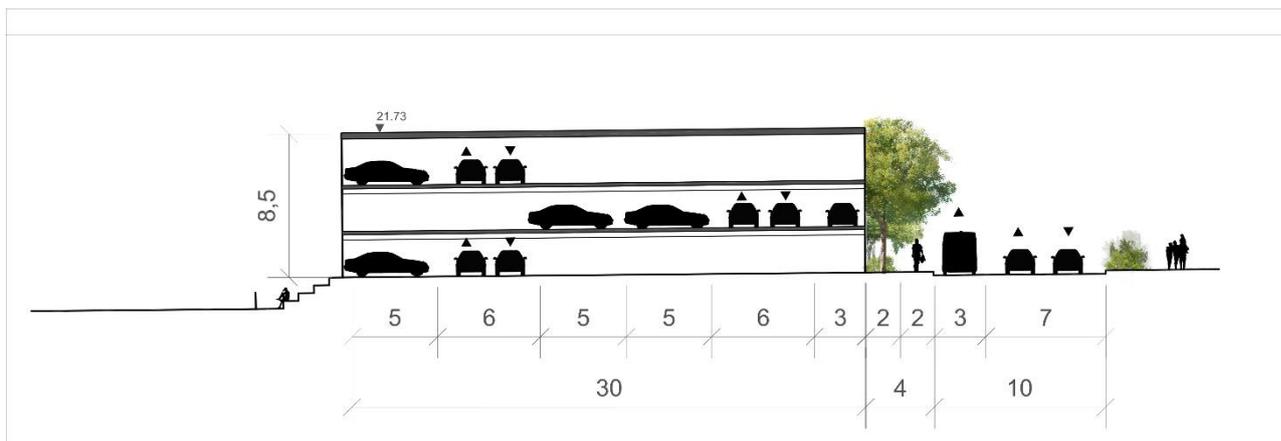


Figure 22 : Coupe de principe du P+R – Variante 2b

Au niveau architectural, l'insertion de cette infrastructure dans son environnement est plus complexe que la variante 1 eu égard à sa localisation. Il pourrait être proposé une infrastructure présentant des formes simples, pouvant jouer avec le reflet de son environnement. Et dans la mesure du possible, le bâtiment pourrait recevoir de la végétation permettant d'en masquer en partie les volumes.



4 LES BÉNÉFICES ATTENDUS

L'arrivée du téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var va générer de nombreux bénéfices sur plusieurs plans. Ceux-ci ont été étudiés, calculés et donnent à voir la pertinence de ce système de transport alliant intérêts urbains et de mobilité d'un côté, intérêts environnementaux et socio-économiques de l'autre.

4.1 BILAN ENVIRONNEMENTAL

Du point de vue environnemental, le projet est également bénéfique. Au-delà des aspects liés à la baisse de la circulation automobile et à la mise en service d'un transport propre 100% électrique, il permet de préserver la biodiversité en ville via le choix d'un mode peu consommateur en emprise au sol et une variante de tracé privilégiée qui a intégré l'aspect environnemental dans son analyse multicritères. En effet, le projet ne touche pas aux berges du Var, véritable refuge pour la biodiversité qui concentre tant les périmètres de protection (Natura 2000) que les enjeux écologiques (trame verte et bleue).

Un bilan Carbone a également été effectué. Il permet de se projeter sur l'impact du transport par câble à un horizon lointain. Les résultats viennent confirmer le caractère attractif du projet sur ce point puisqu'en considérant une évaluation sur une durée de 50 ans, le projet générera 14 183 t CO₂e. Il permettra également d'économiser 54 938 t CO₂e grâce aux gains. Ainsi, **le bilan final montre une économie de 40 755 t CO₂e par rapport à la situation de référence.**

Le volet environnemental se traduit également par les économies d'énergie issues d'un tel projet. La technologie du téléphérique en va-et-vient permet de limiter l'usure des équipements qui sont sollicités proportionnellement à la fréquentation effective de l'infrastructure. En cas de baisse de fréquentation la cadence des cabines peut en effet être abaissée et ainsi limiter l'usure des infrastructures. Parallèlement au bénéfice en termes d'entretien et de renouvellement des équipements, la flexibilité de l'offre de transport à la demande est à l'origine d'une meilleure maîtrise des consommations énergétiques. Une adaptation de la fréquence de passage des cabines, voire un arrêt ponctuel si cela se justifie, permet d'optimiser la consommation électrique et de la limiter aux stricts besoins effectifs de mobilité des usagers. Le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var représente typiquement le mode de transport urbain durable et économe dont la conception assure une bonne résilience face aux évolutions des besoins.

Enfin, les avantages environnementaux du projet de téléphérique se traduisent aussi, comme vu précédemment par des conséquences positives de la baisse du trafic routier, à savoir un gain du point de vue acoustique, même limité. Dans le même cadre, cette baisse du volume de véhicules particuliers sur les routes permet de jouer son rôle sur la réduction des émissions polluantes liées au trafic routier.

4.2 SECURITE DU TRANSPORT

Le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) est un service à compétence nationale, rattaché au Directeur Général des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM), dépendant du ministère de la Transition Ecologique.

Historiquement compétent pour les seules remontées mécaniques, c'est en 2001 que le service élargit son champ d'actions aux transports guidés : métros, tramways, chemins de fer touristiques et secondaires.

Les statistiques 2014/2020 établies par le STRMTG permettent de noter que les victimes (blessés graves) en moyenne sur la période 2014 – 2020 sont en moyenne **de 1,03 pour 100 millions de voyages** pour les remontées mécaniques à véhicules fermés (télésièges, tapis et téléskis exclus).

	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	
						ratio pour 100 millions de passages	% du trafic supporté
Téléphériques à véhicules fermés	1,2	1,2	0	1,3	0	2,5	17 %

Figure 23 : Extrait du rapport annuel "accidents remontées mécaniques et tapis roulants" 2019 / 2020 du STRMTG

L'évolution et la maîtrise des technologies ont permis de développer un niveau de sécurité optimal pour l'utilisation du transport par câble.

A titre de comparaison, le « Rapport annuel parc trafic événements tramways 2018 » du STRMTG fait état de l'accidentologie suivante pour le mode tramway, soit en moyenne un ratio de près de 54 pour 1000 millions de voyages (Mvoyages), c'est-à-dire 5,4 pour 100 millions de voyages :

Année	Evénements	Victimes	Blessés graves	Tués	Mvoyages
2014	2480	1300	44	6	908,65
2015	2555	1230	41	5	989,74
2016	2566	1346	57	7	1025,35
2017	2714	1103	66	4	1055,55
2018	2509	938	36	7	1072,63

Figure 14 : Extrait du rapport annuel "parc trafic événements tramways 2018" du STRMTG

Comparativement au tramway, le transport par câble présente des valeurs relatives aux blessés graves cinq fois inférieures au tramway, ce qui fait du transport par câble l'un des modes de transport le plus sûr.



4.3 QUALITE DE VIE ET BIEN-ETRE

Le ressenti relatif à la qualité de vie et au bien-être peut se mesurer via les aspects ci-dessus, à savoir le confort de transport (via l'arrivée d'une nouvelle infrastructure), les différents gains évoqués (notamment du point de vue environnemental et de la baisse des nuisances pour ce qui concerne l'usager ou le riverain). Ces éléments peuvent se compléter par une amélioration de la sécurité routière liée au report modal (et à la baisse de trafic) mais aussi par la certitude de pouvoir, pour les usagers du câble, de bénéficier d'un système de transport fiable, indépendant de la circulation automobile et des difficultés constatés régulièrement sur le secteur. En outre, le confort en cabine, l'ouverture sur le paysage maritime, fluvial, montagneux et urbain renforcera le sentiment de confort que constitue le voyage en cabine. S'y ajoute également la possibilité de bénéficier d'une accessibilité PMR complète de l'entrée à la sortie du système de transport, mais également de pouvoir y embarquer son vélo et percevoir ainsi le câble comme un maillon de la chaîne d'un déplacement avec une rupture de charge acceptable.

4.4 MOBILITE ET TRANSPORTS

Cette thématique a été largement abordée dans le cadre de ce dossier de concertation, sous la forme de nombreuses conséquences positives quant à l'insertion du transport par câble dans le tissu urbain laurentin et niçois. Pour mémoire, outre ces impacts positifs du point de vue socio-économique et environnemental, cette extension connectée à T2 permet de répondre à des enjeux de franchissement de coupure naturelle (le Var ici), de s'intégrer pleinement au réseau de transports de la Métropole, et de proposer une alternative efficace au véhicule particulier pour relier le centre de Saint-Laurent-Du-Var à Nice ; le tout via une infrastructure ayant démontrée sa fiabilité et son confort dans les exemples de plus en plus nombreux d'implantations de par le monde.



4.5 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le projet de Téléphérique va permettre de renforcer l'attractivité du territoire. Il va faciliter l'accès aux projets de développement de l'Opération d'Intérêt National Plaine du Var (Technopole Méridia) et ceux de rénovation urbaine (Les Moulins, Point du Jour). Également sur la commune de Saint-Laurent-Du-Var, la création de nouvelles centralités urbaines avec la requalification du Square Bènes et l'aménagement de la partie nord de la commune actuellement à l'étude bénéficieront de cette offre de transport, qui viendra compléter le réseau actuel. Au-delà des dessertes directes permises par les deux stations du projet, le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var offre une connexion directe entre les deux rives du Var et une nouvelle porte d'entrée sur le réseau Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de la métropole qui irrigue l'ensemble du territoire métropolitain.

En complémentarité avec le projet de ligne de tramway T4, le téléphérique Nice – Saint-Laurent-Du-Var propose un itinéraire performant, via les lignes T2 et T3 en intermodalité, de raccordement aux principaux pôles économiques métropolitains, dont le quartier du Grand Arénas en plein développement.

Il n'est pas exclu également de constater une attractivité touristique renforcée sur ce le secteur concerné par le projet. En effet, il a été constaté par le passé, notamment à Brest, que l'arrivée d'un téléphérique puisse générer des flux de visites touristiques, drainant ainsi un certain nombre de visiteurs uniquement attirés par le câble, l'expérience nouvelle qu'il procure mais aussi (et surtout) la vue proposée une fois dans l'infrastructure, que ce soit en direction de la montagne ou de la mer Méditerranée.



5 PLANNING, CHIFFRES CLES ET COUTS

5.1 CALENDRIER

- Concertation : 3eme trimestre 2021,
- Etude d'impact – enquête environnementale - Enquête Publique : janvier 2022 à Juin 2023,
- Etudes opérationnelles : Hiver 2021 à Automne 2022,
- Consultations travaux : Automne 2022 à Automne 2023,
- Déviation de réseaux : Automne 2023 à Eté 2024,
- Travaux : Automne 2023 à Printemps 2025
- Essais et marche à blanc : Eté 2025 à Automne 2025,
- Mise en service : Fin 2025

5.2 CHIFFRES CLES

Pour mémoire, voici quelques chiffres clés caractérisant le projet :

- Longueur : 800m
- Vitesse : 17,5Km/h,
- Nombre de stations : 2,
- Temps de parcours : 2min45,
- Amplitude horaire : 5h à 1h du matin,
- Fréquence à l'heure de pointe : Toutes les 4min30,
- Fréquence en heure creuse : Toutes les 10min,
- Population à moins de 500m des stations : 8810 habitants aujourd'hui, 11 500 en 2035
- Emplois à moins de 500m des stations : 2270 emplois aujourd'hui, 5400 en 2035
- Capacité : 800 pers/h/sens
- Capacité par cabine : 49 à 60 personnes selon présence de vélos, passagers PMR, équipements autres.

5.3 COUTS PREVISIONNELS DU PROJET

5.3.1 COUTS PREVISIONNELS DES ETUDES ET TRAVAUX

Les coûts d'investissements sont évalués selon le découpage en 11 postes identifiés dans l'étude de faisabilité. Tous les coûts sont exprimés hors taxes, en euros. L'estimation est fondée sur des ratios de coûts issus d'opérations récentes de transport par câble.

Poste de dépense		Coût en M€ Hors Taxes (H.T)
1	Frais de maîtrise d'ouvrage	0,89
2	Etudes	1,30
3	Maîtrise d'œuvre	1,30
4	Acquisitions foncières	0,50
5	Déviations de réseaux pris en charge par les opérateurs	0,40
6	Infrastructure	10,81
7	Stations	11,50
8	Dépôt	-
9	Aménagements connexes d'intermodalité (P+R)	5,75
10	Véhicules	4,14
11	Autres	
Total		36,60
Dépenses subventionnables		28,06

Figure 25 : Présentation des coûts d'investissement du projet à partir d'une présentation en 11 postes

Le coût total prévisionnel du projet (valeur mars 2020) est estimé à 36,6 M€ Hors Taxes (H.T). Néanmoins, en fonction de la technologie câble retenue et du niveau de service souhaité, nous pouvons estimer le coût total du projet de 36,6M€ à 44M€ H.T.

Les dépenses subventionnables pourraient notamment l'être dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux ».

5.3.2 COUTS D'EXPLOITATION

Au stade des études de faisabilité, les charges d'exploitation et de maintenance sont estimées à 2,1 millions d'euros HT par an (euros 2020) selon la décomposition ci-dessous :

Poste	Coût annuel en € HT
Personnel d'exploitation	970 000 €
Energie	100 000 €
Maintenance (hors frais de structure)	800 000 €
Frais de structure et divers	190 000 €
Total (arrondi à la centaine de millier)	2 100 000 €

Figure 26 : Le détail des coûts d'exploitation du projet pour une année standard