

NICE

LE RESEAU DE NICE

NICE, chef-lieu du département des Alpes Maritimes dans la région Provence - Côte d'Azur, "capitale" de la Côte d'Azur, compte 340.000 habitants dans la ville et 450.000 habitants dans l'agglomération (INSEE), qui regroupe 17 communes.

La ville de Nice est bordée au Sud par la Méditerranée et enserrée au Nord par un cirque de collines séparées par des vallons ; elle se situe à 30 km de Menton à la frontière Italienne.

Nice est fondée par les navigateurs Grecs au V^e siècle avant J.C., où ils créent un port, à l'abri d'une acropole située sur la colline du Château, appelé Nikaia, la victoire... Les Romains s'installent en retrait de la mer et fondent Cemelenum, l'actuel Cimiez qui est aujourd'hui un quartier de Nice où l'on trouve de nombreux vestiges Romains, des thermes, des arènes, etc...

Le port de Nice, très vivant au Moyen Age, est occupé à plusieurs reprises par les Français et devient Français en 1799, mais la défaite de Napoléon entraîne son rattachement à la Couronne de Savoie jusqu'en 1860, date à laquelle la ville redevient Française : elle compte alors 40.000 habitants groupés entre la colline du Château et le Paillon, c'est aujourd'hui le Vieux Nice.

On y trouve de nos jours de vieilles résidences dont le fameux Palais Lascaris aux escaliers monumentaux, les vieilles rues étroites resserrées entre de hautes façades rappelant celles de Gênes, les arcades de la place Garibaldi rappelant celles de Turin.

Depuis un siècle, l'urbanisation s'est développée sur les collines de Cimiez et le Mont Boron, puis ces dernières années dans les vallées du Var et du Paillon.

Nice s'est dotée dans les années 1960 d'une Université sur le plateau de Valbonne où un vaste complexe scientifique regroupe des laboratoires, des centres de recherche et des sièges de sociétés, c'est Sophia Antipolis. 6.000 emplois directs en 15 ans ont été créés (Réf. 2).

Nice a une vocation internationale avec son ouverture au tourisme, elle est fréquentée par des milliers de visiteurs, son aéroport est le 2^{ème} de France avec plus de 4 millions de voyageurs par an.

Un des problèmes majeurs de la ville de Nice réside dans les liaisons entre le centre et l'Ouest de l'agglomération, les collines s'avancent à moins de 100m de la mer ; on y enregistre un trafic journalier supérieur à 100.000 véhicules d'où la mise en service d'une autoroute urbaine Sud suivie d'une autoroute urbaine Nord aux nombreux ouvrages d'art, tunnel de plus de 1 km et viaducs dont l'un de 120m de haut. Cette autoroute est destinée à la circulation de transit et désenclave les quartiers Nord de la ville ; elle rejoint à l'Est comme à l'Ouest l'autoroute A8 qui va vers Lyon et vers Milan. L'autoroute A8 de contournement doit être doublée par une nouvelle voie plus au Nord de la ville.

1. LE RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

La 1ère ligne de transport collectif est mise en service en 1835 reliant Nice au Pont du Var. En 1878 apparaît la 1ère ligne de tramway hippomobile à voie normale, en 1897 la concession est accordée à la Compagnie des Tramways de Nice et du Littoral, et en 1900 les premiers tramways électriques circulent à Nice (Réf. 1).

A la fin de 1900, un réseau cohérent et dense dessert l'agglomération niçoise et sa région jusqu'à Contes et Beaulieu-sur-Mer : le parc compte alors une centaine de motrices et une trentaine de remorques.

Le réseau suburbain s'étend très loin, il atteint Monte Carlo, Menton, St Jean Cap Ferrat, Levens, Antibes. En 1912 les TNL poursuivent leur développement dans l'arrière pays avec la ligne Menton-Sospel comportant de nombreux viaducs et tunnels.

Après la 1ère Guerre, le parc comporte 183 motrices et 100 remorques, 13 tracteurs et 160 wagons de marchandises et le réseau 145 km de voies ferrées.

Avec l'expansion de l'automobile, les lignes de tramways commencent à être supprimées à partir de 1934. En 1939, il ne reste plus que 4 lignes de tramways outre celle de Contes maintenue pour les marchandises. 2 lignes sont rétablies pendant la 2ème Guerre, mais en 1953 le dernier tramway est retiré de l'exploitation.

Les tramways sont remplacés progressivement par l'autobus et le trolleybus qui apparaît en 1942 sur la ligne de Cimiez. Bientôt un parc de 50 trolleybus sera exploité à Nice, des trolleybus Vetra du type VBB, CS 60 et ELR.

Le dernier trolleybus disparaît du réseau en Juillet 1970 : 16 véhicules Vetra ELR seront utilisés à St Etienne.

La Compagnie des Tramways de Nice et du Littoral, concessionnaire de la ville de Nice assure le développement et la gestion du réseau urbain de 1928 à 1973. A partir de 1974 une politique volontariste en faveur des transports en commun est décidée par la ville de Nice avec l'instauration du versement Transport au taux de 1% ; un contrat de concession est établi pour une période de 15 ans entre la ville de Nice et la Société des Transports Urbains de Nice.

En 1975, le réseau de transport s'étend sur une superficie de 95 km² irriguée par 88 km d'axes parcourus par 17 lignes. Il comporte 150 autobus et un effectif de 540 personnes. Le kilométrage effectué en 1974 est de 4,6 M de km avec un trafic de 25,6 M de voyageurs.

En 1985 le réseau a 30 lignes parcourant 133 km d'axes, avec un parc de 202 véhicules dont 28 autobus articulés. Le kilométrage effectué est de 7,76 M de km avec un trafic de 38,84 M de voyageurs. L'entreprise exploitant le réseau a un effectif de 717 personnes dont 542 dans le service du mouvement (Réf. 11).

2. LA FREQUENTATION DU RESEAU

En 1954, le réseau de Nice transporte 22,5 M de voyageurs, en 1965 : 33,7 M.

Après une diminution constante entre 1965 et 1973 où le trafic n'atteint plus que 23,5 M de voyageurs, à partir de 1974 la fréquentation du réseau augmente d'année en année pour dépasser les 40 M de voyageurs en 1986 (Réf. 4, 11).

Cet accroissement s'explique par la politique engagée en faveur des transports en commun par la ville de Nice à partir de 1974. C'est ainsi qu'apparaît un effort de renforcement des services sur les principales lignes du réseau, la création d'une carte de libre circulation à vignette mensuelle vendue à prix réduit aux salariés, le développement des couloirs de circulation, la mise en service à un agent par véhicule....

Les différentes actions menées ont permis d'améliorer la fréquence et la régularité des autobus, mais aussi le confort et le coût (50% des usagers bénéficient de réductions tarifaires et 20% jouissent de la gratuité totale).

De nombreux couloirs réservés aux autobus ont été créés notamment pour faciliter la traversée du centre ; il en existe actuellement 21 km, l'objectif à terme étant d'atteindre 40 km (Réf. 3). En complément aux couloirs réservés, il a été instauré dans un premier temps une priorité de passage aux autobus dans la traversée des carrefours à feux grâce au système Busmatic qui module le cycle des feux des carrefours situés en aval, puis une véritable régulation centralisée du trafic a été mise en place : le système Cibus qui utilise la détection individualisée des autobus.

L'information est un élément important du confort des usagers : un dispositif original permet de renseigner l'usager qui attend à un arrêt sur la position des autobus qui vont arriver avec l'indication de leur temps d'approche, c'est le Vidéobus.

Tous ces efforts ont permis d'augmenter la fréquentation du réseau depuis 1974 pour atteindre plus de 105 voyages/hab/an en 1986, soit 25% des déplacements motorisés en transports collectifs.

3. LE PLAN DE DEVELOPPEMENT

Les premières études de plan de transport (EPIT, dossier d'agglomération, plans de circulation) sont menées entre 1973 et 1975.

Les réseaux de voirie rapide ainsi que les dimensionnements des parcs de stationnement centraux nécessaires en 1985 et 2000 sont définis pour les 2 hypothèses, l'une favorable à la voiture particulière, l'autre plus favorable aux T.C.

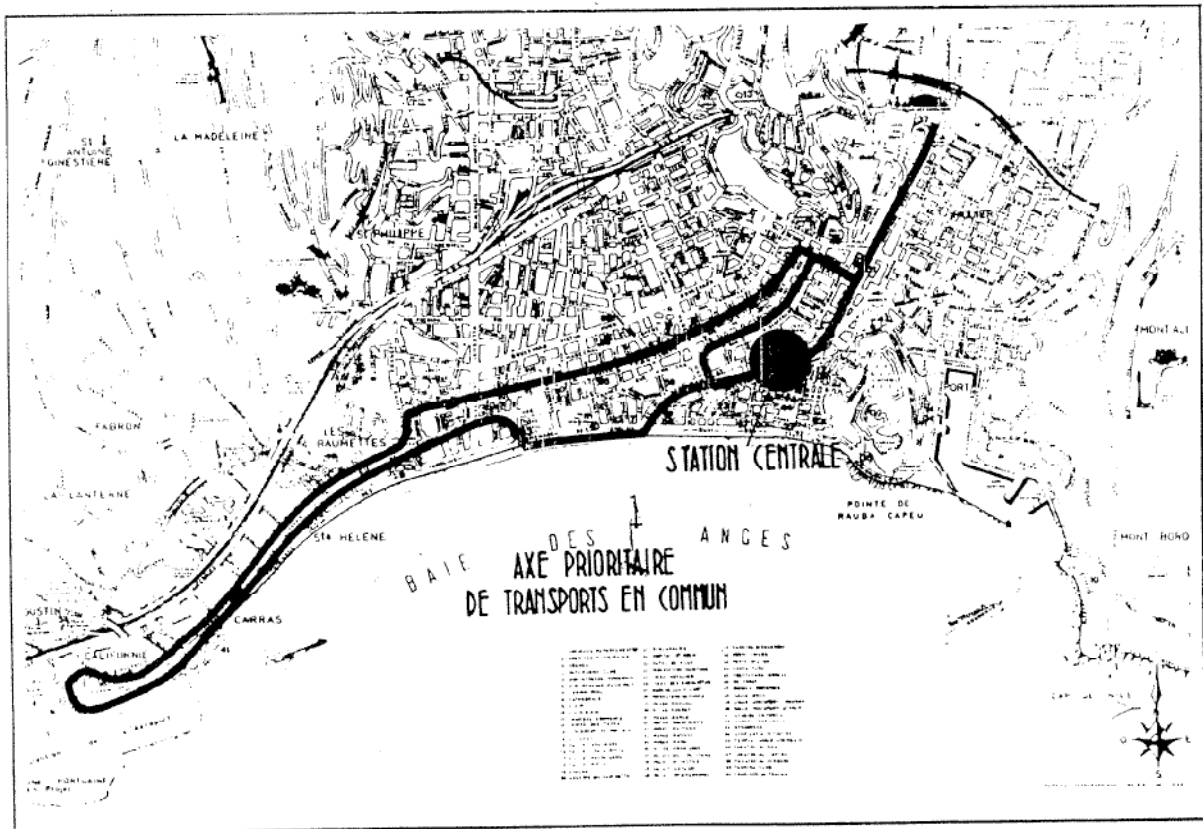
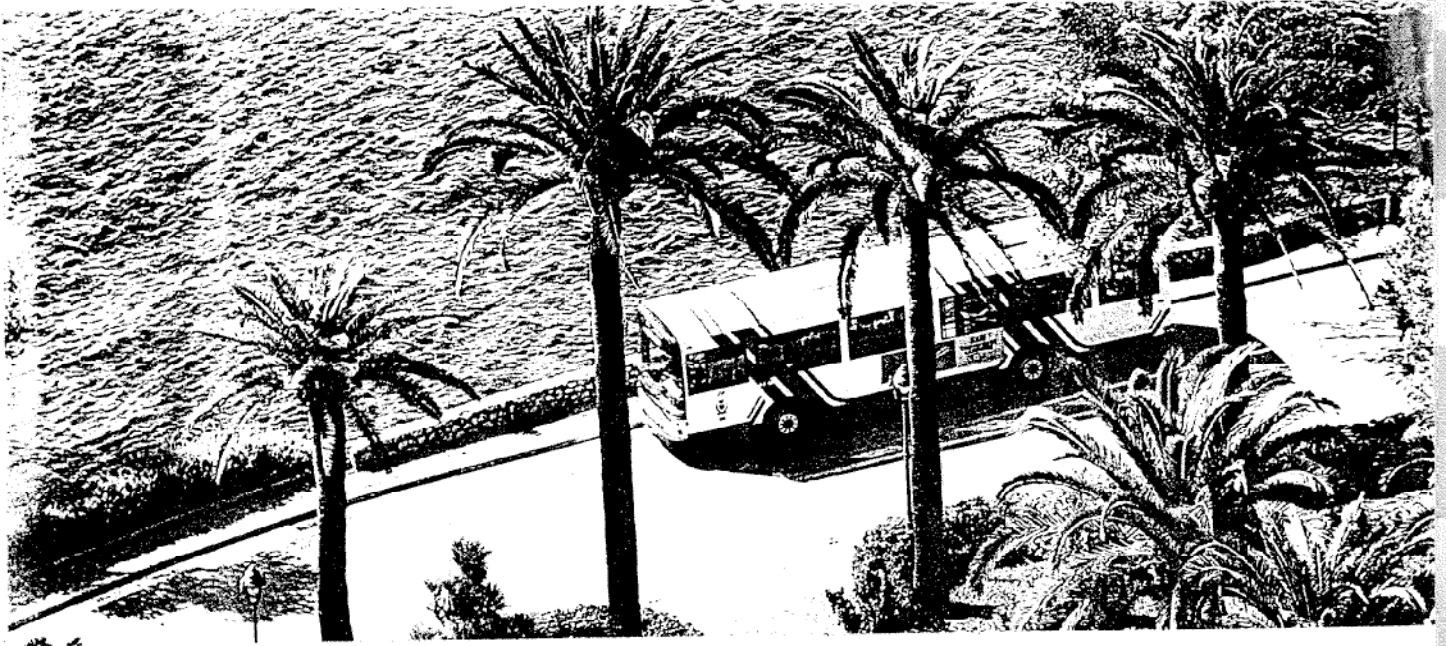
Pour ces deux hypothèses, les besoins en voirie rapide et en places de stationnement sont considérables : il a donc été décidé de s'orienter vers la situation de la 2ème hypothèse, mais si possible plus ambitieuse en matière de transports collectifs.

La politique des transports collectifs retenue suit les 5 axes suivants :

- Les transports urbains de Nice doivent recevoir une aide importante et efficace.
- Le réseau de cars interurbains doit voir son exploitation améliorée pour être plus performante.
- La SNCF doit être mieux utilisée pour la desserte suburbaine.
- La ligne des chemins de fer de Provence (Nice-Digne) doit être mieux utilisée dans la partie urbaine du réseau.
- Le T.C.S.P. : des études montrent que dès 1985 on peut concevoir une 1ère ligne se situant dans la Vallée du Paillon, ce réseau desservant à long terme l'ensemble de la ville ; en première phase on envisage de réaliser un ou deux axes lourds de transports collectifs en plus de l'axe centre-ville - aéroport.

Le plan de circulation de la ville de Nice prévoit pour le VII^e Plan (1975-80) :

- la création de 40 km de couloirs bus supplémentaires incluant notamment l'aménagement d'axes lourds,
- la mise en oeuvre d'une liaison expérimentale par transport collectif entre le centre de Nice et l'aéroport,
- l'équipement progressif en feux prioritaires pour autobus de l'ensemble des carrefours situés sur les itinéraires des diverses lignes,
- l'adoption d'une macro-régulation favorable aux conditions d'écoulement du trafic TC (Réf. 5).



Tracé de l'axe prioritaire pour Autobus

Source: T.N.

3.1. L'axe lourd Centre-Ville - Aéroport

Cet axe joue un rôle structurant entre le centre et les quartiers Ouest qui regroupent une population nombreuse et des équipements importants : l'Aéroport, le Marché d'Intérêt National, la ZAC de l'Arenas, le parc des sports, et à terme le futur Port de Commerce et le CHU.

Les caractéristiques techniques de cet axe sont les suivantes :

- un site propre axial bidirectionnel de largeur totale égale à 6,40m en section courante porté à 9,40m, avec un terre plein central planté : la séparation physique entre le trafic V.P. et le couloir bus est matérialisée par un séparateur en béton,
- un système de feux prioritaires pour les transports collectifs aux carrefours assure la continuité du site propre.

Le trafic constaté en 1978 à l'heure de pointe entre le Boulevard Grosso et Magnan est de 72 autobus dans les 2 sens, soit 1 autobus toutes les 100 secondes par sens.

A l'Ouest de Magnan, ce trafic diminue à 55 autobus dans les 2 sens, soit 1 autobus toutes les 130 secondes par sens.

A moyen terme, le trafic doit augmenter, il est estimé entre le Boulevard Grosso et Magnan à 100 autobus dans les 2 sens à l'heure de pointe, soit 1 autobus toutes les 72 secondes par sens. A l'Ouest de Magnan, le trafic est estimé à 75 autobus dans les 2 sens, soit 1 autobus toutes les 96 secondes.

Lorsque les travaux seront terminés, 8.500m de site séparé par bordures ou jardins et équipés du système Busmatic aux carrefours permettront la traversée rapide de la ville d'Est en Ouest par les transports en commun.

La gare d'autobus interurbaine, la station centrale des autobus urbains, le Vieux Nice et la zone piétonne Masséna sont les principaux points desservis en centre-ville (Réf. 6).

3.2. Le plan de circulation

Les échanges Est-Ouest et Ouest-Est représentent un trafic considérable de l'ordre de 160.000 véhicules/jour avec des pointes supérieures à 180.000 véhicules. Le plan de circulation s'est structuré à partir de l'autoroute urbaine Nord et l'autoroute urbaine Sud, complétées par le réseau des grands axes de la voirie urbaine (Réf. 3).

L'autoroute urbaine Nord (à péage) fait partie de l'autoroute A8 achevée complètement depuis fin 1983, elle permet le contournement de la ville : située entre 4 à 5 km environ de la côte, elle assure l'écoulement du trafic de transit notamment celui des poids lourds. L'autoroute urbaine Sud, dont l'accès est libre, assure l'écoulement d'un trafic de l'ordre de 40.000 véhicules/jour et plus de 70.000 véhicules/jour sur sa section la plus chargée, qui allège d'autant la voirie traditionnelle en particulier celle de la Promenade des Anglais. Cette autoroute a été implantée au plus près de la voie ferrée Marseille-Vintimille pour éviter une nouvelle coupure dans le tissu urbain.

Outre ces autoroutes, on trouve un réseau de grands axes de circulation sur lesquels la circulation est optimisée par la présence de mini-souterrains et une régulation centralisée du trafic : deux mini-souterrains (180ml de long) permettent la traversée de la ligne de chemin de fer Marseille-Vintimille.

Le tunnel rive gauche du Paillon utilise une des cinq arches prévues pour le débit des crues centenaires du torrent le Paillon : les véhicules profitent ainsi de l'excavation déjà réalisée sous la protection d'un système automatique de fermeture de l'ouvrage en cas de risques de crues, un premier tronçon de 800ml de long a été ouvert au trafic début 1983, il constitue la première section du projet de tunnel qui utilise l'arche rive gauche entre la place Masséna et le relais des Expositions, soit 2 km.

Un autre projet de mise en souterrain du trafic automobile est envisagé pour la Promenade des Anglais qui serait alors réservée aux piétons, aux transports collectifs et à la desserte des immeubles riverains sur une distance de 1.200ml.

Pour compléter ces infrastructures, un système de régulation centralisée du trafic assure progressivement depuis 1973 la gestion en temps réel du trafic des grandes artères de circulation : ce système est étendu par secteurs à la majeure partie de la ville, le secteur le plus critique étant la Promenade des Anglais. La circulation est régulée à partir d'un poste central situé à la Mairie. Le système de régulation permet le choix en temps réel d'un plan de feux parmi plusieurs mis en mémoire selon la situation du trafic, et en particulier il prend en compte les véhicules de transport en commun pour leur donner des priorités de passage.

3.3. Les zones piétonnes

La 1ère zone piétonne a été aménagée au cours des années 1976, 1977 et 1978 à l'Ouest de la place Masséna : elle comprend la rue Masséna, la rue de France dans sa partie Est, les rues Halevy partie Nord, Jaubert et Paradis ainsi que la place Magenta. Cette zone représente 800ml de voie piétonne et une superficie de 12.000 m², elle est desservie par plusieurs parkings : le parc souterrain du Ruhl-Méridien soit 420 places, le parc souterrain Masséna soit 335 places, et le parc souterrain de l'espace Grimaldi soit 400 places (Réf. 7).

Entre 1980 et 1982 sont aménagés un parc autos et une zone piétonne sur le Cours Saleya en bordure Sud de la Vieille Ville près de la mer ; le parc souterrain contient 580 véhicules et l'aménagement de surface de 7.000 m² constitue un centre d'attraction avec le célèbre Marché aux Fleurs.

Un important parc souterrain de 2.200 places est édifié le long de l'avenue Jean Médecin avec un Centre Commercial et des voies piétonnes (8.000 m²) qui sont mises en service au printemps 1982.

Dans le Vieux Nice, la municipalité a entrepris la rénovation de nombreux immeubles anciens ce qui a entraîné la rénovation des revêtements de plusieurs rues qui se fait par tranches successives depuis 1982 (8.000 m² étaient réalisés en 1984), les travaux doivent s'étaler sur plusieurs années encore.

A l'emplacement de l'ancien Casino Municipal démoli en 1980, on trouve un très beau jardin avec bassins et jets d'eau, des couloirs et stations d'autobus et de taxis ont été aménagés ainsi qu'un ensemble de cheminements piétons d'une surface de 5.000 m² environ.

Entre 1983 et 1985, une immense construction de 340m de long sur 70m de large a été édiflée au-dessus du lit du Paillon qui, à cet endroit, est couvert par une structure en béton : c'est le nouveau Palais des Congrès " Acropolis" dont l'ensemble des aménagements de jardins et voirie s'étendent sur une surface de 30.000 m². A proximité d'Acropolis, on trouve le Palais des Sports Jean Bouin au-dessous duquel est construit un vaste parc autos de 2.000 places pouvant desservir les 3 Palais : le Palais des Expositions (1960), le Palais des Congrès "Acropolis" et le Palais des Sports Jean Bouin.

Ainsi, depuis 1976, la ville de Nice a aménagé plus de 50.000 m² de zones piétonnes et 6.000 places de parking à leur proximité.

4. LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN

Ainsi depuis plus de 10 ans, la ville de Nice mène une politique volontariste en matière de transport, et en 1985 elle décide d'élaborer un plan de déplacements urbains avec pour objectifs :

- L'actualisation des données de 1973-1975 en matière de déplacements par diverses enquêtes.
- Faire le point sur la situation actuelle des déplacements et perspectives d'évolution à moyen terme.
- Définir les grandes lignes de la politique à mener pour les différents modes de transport avec les investissements correspondants et déterminer la masse financière globale nécessaire tant en investissement qu'en exploitation.

L'étude de ce P.D.U. est effectuée par les Services Techniques de la Ville assistés d'un Bureau d'Etudes, en collaboration avec toutes les parties concernées (DDE, concessionnaires...) (Réf. 8).

La méthodologie de l'étude a consisté en un recueil des données complet et une analyse portant sur les caractéristiques et les problèmes actuels des déplacements tous modes avec la récapitulation des investissements réalisés et des résultats obtenus : l'objectif fixé dans les années 70 était de réaliser 21% des déplacements motorisés en transport collectif en 1985, et 35% à l'horizon 1995/2000 ; les enquêtes effectuées dans le cadre du P.D.U. ont montré que 25% des déplacements motorisés sont effectués en transport collectif.

Plusieurs variantes de déplacements urbains sont étudiées, par exemple :

- La mise en oeuvre d'un nouveau système de T.C.S.P.
- L'amélioration de la circulation dans le centre-ville avec la création d'une zone piétonne le long de la Promenade des Anglais.
- L'amélioration de la desserte des quartiers à forte croissance.

4.1. Le nouveau système de transport en site propre

Pour atteindre l'objectif des 35% des déplacements motorisés effectués en transport collectif, les études préliminaires d'infrastructures de transport établies en 1975 prévoient un réseau de 4 lignes de métro automatique de type ARAMIS (Réf. 9) avec la mise en service d'une 1ère ligne en 1980 (Réf. 10).

En fait, la politique des transports collectifs suivie actuellement à moyen terme repose sur deux axes :

- 1). L'amélioration de la circulation des autobus pour augmenter la régularité et la vitesse commerciale, les lignes de bus étant progressivement mises sur des voies en site séparé.
- 2). L'amélioration de l'offre qualitative avec une meilleure information et un confort accru.

Cependant, à long terme, il est prévu la réalisation d'un réseau de T.C.S.P. dont 2 lignes sont actuellement envisagées :

- Une ligne Est-Ouest desservant la Plaine du Var, le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes, l'Aéroport, la zone de l'Arenas, la place Masséna, Acropolis, Riquier, Saint Roch, l'Ariane.
- Une ligne Nord-Sud desservant le quartier Nord à partir de la place Masséna.

Ce réseau en site propre intégral serait en souterrain dans le centre-ville et en aérien au-delà du centre.

Une variante envisagée est l'utilisation de la ligne (à voie unique) des chemins de fer de Provence (Nice-Digne) dans sa partie urbaine, ligne qui n'est plus adaptée à la demande et est néanmoins maintenue en exploitation (Réf. 19).

Dans le cadre d'un projet d'aménagement d'un complexe commercial et hôtelier autour de la gare Sud (actuelle gare du Train des Pignes), il est envisagé de transformer cette gare en station de métro, la future ligne de métro empruntant en aérien la plateforme de chemin de fer jusqu'à la Madeleine au Nord-Ouest, desservant le parc d'attractions de Crémat, puis vers le Sud le Centre Administratif, la zone de l'Arénas et l'Aéroport : la gare du Train des Pignes serait alors transférée au Nord dans la zone de la Manda (Réf. 20).

4.2. Le schéma autoroutier

L'autoroute A8 de contournement de Nice devra être doublée afin d'éviter le trafic de transit à travers le centre-ville.

Le tracé de cette autoroute parallèle au réseau actuel sera situé plus au Nord et servira de desserte aux différents quartiers.

Ce schéma sera complété par la mise en service de l'autoroute urbaine Est qui, de la Place Masséna en empruntant une des arches du Torrent du Paillon, permettra de relier l'autoroute A8 et le village de la Pointe de Contes.

4.3. La zone piétonne de la Promenade des Anglais

Avec la réalisation d'un nouveau système de T.C.S.P., de grandes infrastructures routières, la Promenade des Anglais sera transformée en une vaste zone piétonne de 1.200ml le long de la Baie des Anges. La circulation automobile sera déviée dans 2 vastes caissons superposés et immergés à environ 100ml du rivage. Ces travaux permettront l'extension du Jardin Albert 1er jusqu'à la mer, la création de piscines et d'une plage sur 1 km de long.



Arrêts équipés de panneaux Vidéobus

Source: T.N.



5. LES SYSTEMES D'AIDE A L'EXPLOITATION

Pour minimiser les coûts d'exploitation et accroître la qualité du service, le réseau de Nice s'est équipé dès 1975 d'un système de priorité pour les transports publics (obtenu par émission d'un message depuis le bus et captation de celui-ci par une balise de détection associée au carrefour) sur 40 carrefours de l'axe Centre-Aéroport : c'est le système Busmatic.

Puis la ville de Nice et l'exploitant ont décidé de doter le réseau d'un système automatisé assurant à la fois l'information des usagers et l'aide à l'exploitation (Réf. 12, 15, 16, 21).

- Le Vidéobus, système d'information dynamique des usagers aux arrêts d'autobus, donne la position des véhicules qui vont arriver sur chacune des lignes s'arrêtant à l'endroit où est implanté l'appareil, améliorant ainsi le confort de l'usager à l'arrêt.
- Le Cibus, système d'aide à l'exploitation, permet à l'exploitant, à partir d'informations sur la position des autobus, de suivre l'exploitation en temps réel, d'apporter une meilleure régularité de passage des autobus grâce à un couplage avec la commande centralisée du trafic : Cibus fonctionne comme un ordinateur gérant 105 balises de saisie de positionnement des autobus en service. Ce système permet d'améliorer les tableaux de marche par son utilisation en temps différé.

Le système de régulation du trafic général consiste en un ordinateur central, le superviseur qui suit le coordinateur de zone, ordinateur qui assure le contrôle et la gestion de 25 à 50 carrefours pour chacune des 10 zones de l'agglomération.

Cet ordinateur central assure la gestion entre les zones, les opérations de déstagement, le recueil des données statistiques et la prise en compte des priorités pour les véhicules de transport public avec la liaison Cibus-Superviseur.

La liaison ordinateur de trafic-ordinateur de gestion des transports collectifs permet de coordonner la circulation des autobus et le trafic général au niveau des différentes zones régulées : selon l'état de la circulation générale, on applique les plans de feux appropriés.

Deux configuration générales sont possibles pour un axe où l'ensemble des bus est en retard :

- le plan des feux est appliqué seulement si la circulation dans la zone concernée reste fluide, l'axe traversant une seule zone ;
- l'axe traversant plusieurs zones régulées, l'ordinateur Cibus reconnaît alors le nombre et la position des bus en retard, il élimine les axes secondaires, l'ordinateur superviseur connaissant l'état du trafic général décide de l'application de plans de feux spéciaux favorables à la circulation des transports publics et confirme au cibus la mise en oeuvre de ces plans.

CONCLUSION

La ville de Nice mène une politique très favorable aux transports en commun depuis le début des années 1970, ce qui se traduit par une croissance importante des déplacements en transports collectifs avec 25% des transports motorisés, soit une fréquentation annuelle de plus de 40 M de passagers.

Cette politique se poursuit puisque l'objectif est d'accroître la part des déplacements motorisés effectués en transport collectif à 35% à l'horizon 2000, qui se concrétise avec la création d'axes prioritaires pour les autobus, de zones piétonnes, de parkings, avec l'application généralisée de l'informatique au service de l'exploitation et des usagers, enfin avec des études de faisabilité d'un nouveau système de transport.

DOCUMENTATION

- (1) Le temps des tramways
Edition du Cabri - pages 103 et 105.
- (2) 12 villes pour mieux vivre
par M.A. LESCOURRET
Revue L'Express du 19 au 25 Septembre 1986 - pages 53 à 59.
- (3) Se déplacer à Nice
par A. LIAUTAUD, Directeur Général des Services Techniques de la ville de Nice
Revue Transport Public - Juin 1984 - pages 19 à 24.
- (4) Le réseau des transports urbains de Nice
par J. SCHMELTZ, Directeur Général de la Société des Transports Urbains de Nice T.N.
Revue UTPUR 1977 - pages 15 à 18.
- (5) Promotion des transports collectifs urbains 1975
Programme à 5 ans (1976-1980)
par les Services Techniques de la ville de Nice, la DDE des Alpes Maritimes et la Société des Transports Urbains de Nice.
- (6) Priorités et dispositions originales de couloirs pour les autobus
Document CETUR 1978.
- (7) Les aménagements de voies piétonnes de la ville de Nice
par André PASCAL, Ingénieur Divisionnaire aux Services Techniques de la ville de Nice
Revue Ingénieurs des villes de France 2/1985 - pages 33 à 37.
- (8) L'Ingénieur de trafic et le P.D.U. : le cas de Nice
Fernand MARCILLON, Ingénieur en Chef des Services Techniques de la ville de Nice
Journées ATEC des 13 et 14 Novembre 1985 - 7 pages.
- (9) Les transports publics urbains de personnes à Transport Expo 1975
par Bernhard E. NICKEL
Revue UITP 4/1975 - pages 283 à 295.

- (10) La Société des Transports Urbains de Nice
par A. ROLLANT
Revue UITP 2/1975 - pages 157 à 160
- (11) La Société des Transports Urbains de Nice
Plaquette de la Société T.N. 1986.
- (12) Technologies nouvelles : Régulation du trafic et prise en compte
des transports publics urbains en matière de circulation
par M.F. MARCILLON, Ingénieur en Chef des Services Techniques de
la ville de Nice
Revue Ingénieurs des villes de France 3/1985 - pages 29 et 30.
- (13) Expérimentation d'une liaison rapide par transport collectif
entre le centre de Nice et l'Aéroport "Nice - Côte d'Azur"
Note de présentation par les Services Techniques de la ville de
Nice - Octobre 1977.
- (14) Nice : Axe prioritaire pour transports collectifs
par Jacques SCHMELTZ, Directeur Général de la Société T.N.
Revue UTPUR 1980 - pages 22 à 24.
- (15) Nice : développement des systèmes Vidéobus et Cibus
par J. ARTAUD-MACARI, P.D.G. de la Société T.N.
Revue UITP 1/1983 - pages 37 à 41.
- (16) Le système de régulation de Nice
par A. RACIAZEK, Compagnie Générale d'Automatismes
Revue T.E.C.
- (17) Gérer la ville en bon père de famille
Interview de M. Jacques MEDECIN, Député-Maire de Nice
Revue Transport Public - Juin 1984 - pages 14 à 17.
- (18) Le réseau de Nice
par Jacques SCHMELTZ, Directeur Général de la Société T.N.
Revue Transport Public - Juin 1984 - pages 25 à 28.
- (19) Nouveau sursis pour la Provence
par Bernard VIEU et Claude BARTHAUX
La Vie du Rail du 19 Mars 1987 - n° 2086 - pages 13 et 14.

- (20) Gare du Sud
par Jacques BOISSONNET
Nice Matin des 7 et 16 Février 1987.
- (21) Expérience d'information dynamique des usagers aux points
d'arrêts à Nice - Evaluation auprès de la clientèle
par G. BAREGES, Ingénieur du Service Technique à T.N.
Congrès UTP des 23-26 Janvier 1984.

