

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Chrono-aménagement du territoire et Autoroutes apaisées

À propos de Nice... et du projet de contournement routier

Maya VITORGE

Ingénieur diplômée de l'École Centrale

Directrice d'études Urbanisme et Déplacements à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG)

À l'occasion de sa venue à Nice le 30 janvier 2006 au titre d'expert invité de la *Commission particulière du débat public* (CPDP) sur le projet de *Contournement routier de Nice*, Maya VITORGE a bien voulu consacrer sa matinée au GIR Maralpin pour y débattre sur les thèmes :

"Chrono-aménagement du territoire et Autoroutes apaisées"

Ces questions, d'une importance capitale pour le débat dans la mesure où elles remettent en cause à la fois le projet de doublement autoroutier et la gestion urbanistique de notre territoire, ne pouvaient être mieux exposées et débattues que par Maya VITORGE qui a conduit ces études au niveau de la région grenobloise et a contribué, avec les Services de l'État, à porter ces réflexions au niveau national français, notamment en menant à bien l'organisation et le déroulement d'une journée d'études qui s'est tenue à Grenoble le 4 novembre 2005.

On trouvera, sous fichiers joints [cf. *VitorgeMayaExposésGir&DpCrn601*], les deux parties du diaporama ayant servi à l'illustration de l'atelier-débat que Maya VITORGE a animé au GIR Maralpin et de la communication invitée qu'elle a présentée le même jour en soirée au débat public, tandis que le document ci-après reproduit avec l'accord de l'auteur, la transcription par les soins de la CPDP, de son intervention au débat.

30 janvier 2006

Maya VITORGE
Urbaniste

Chrono-aménagement du territoire et Autoroutes apaisées *À propos de Nice... et du projet de contournement routier*

Documents supports de la conférence-débat du GIR Maralpin animée par l'auteur à la *Faculté de Droit et Sciences économiques de l'Université de Nice - Sophia Antipolis* en matinée du 30 janvier 2006, et de la communication invitée qu'elle a présentée, le même jour en soirée, au débat public au *Palais Nikaia à Nice*

L'Auteur

Ingénieur de l'École Centrale, Maya Vitorge a notamment exercé, en tant qu'urbaniste, à la Ville d'Aubagne et sa communauté de communes, puis comme responsable de la prospective transports dans le département des Bouches du Rhône, et, depuis 6 ans, comme Directrice d'études urbanisme et déplacements à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG)

Maya Vitorge y conduit notamment, au niveau de la région grenobloise, des études sur le chrono-aménagement du territoire et a contribué, avec les Services de l'État, à porter ces réflexions au niveau national français, notamment en menant à bien l'organisation et le déroulement d'une journée d'études qui s'est tenue à Grenoble le 4 novembre 2005.

Ses contributions au débat

On trouvera, sous fichiers joints :

[cf. VitorgeMayaExposésGir&DpCrn601 – partie 1 & partie 2]

les deux parties du diaporama ayant servi à l'illustration de l'atelier-débat que Maya VITORGE a animé au GIR Maralpin et de la communication invitée qu'elle a présentée le même jour en soirée au débat public, tandis que le document ci-après reproduit, avec l'accord de l'auteur, la transcription littérale, par les soins de la CPDP, de son intervention au débat.

La réunion à laquelle Maya Vitorge a été invitée à participer sur proposition du GIR Maralpin était la septième du débat public. Le thème que la Commission particulière avait retenu pour ce septième débat est révélateur des inclinations du maître d'ouvrage mais aussi de la CPDP ; comme en attestent sa désignation :

"A quelles conditions le projet de contournement pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ?"
et celle des deux sous-thèmes :

- *"L'attractivité retrouvée renforce le dynamisme économique"*
- *"L'attractivité peut être mise au service de l'aménagement du territoire, de nouvelles questions doivent être mises en débat"*

On comprendra combien appréciés par nombre de participants et de contributeurs au débat ont été les propos de Maya Vitorge qui, remettant en cause de telles assertions, a montré, à partir des travaux des chercheurs et des études en cours, comment et pourquoi le contournement routier de Nice n'avait rien d'inéluctable et ne constituait pas le meilleur moyen d'accroître l'attractivité de la Côte d'Azur

*La démarche grenobloise du **chrono-aménagement du territoire**
et son outil symbolique les "autoroutes apaisées"
peuvent-ils contribuer au débat en cours
sur le contournement routier de Nice*

Maya VITORGE Urbaniste

AVERTISSEMENT

Reproduction, avec l'autorisation de l'Auteur, de la transcription littérale, par les seuls soins de la CPDP sur le Projet de contournement routier de Nice, de son intervention au débat public le 30 janvier au Palais Nikaia à Nice. Cette intervention s'appuyait sur un diaporama que l'on trouvera sur le site du GIR Maralpin www.gir-maralpin.org sous la référence :

[cf. VitorgeMayaExposésGir&DpCrn601 – partie 1 & partie 2]

La démarche de chrono-aménagement en cours dans la région urbaine grenobloise et son outil symbolique, les autoroutes apaisées, peut-elle contribuer au débat en cours ?

Notre territoire a une forme de Y : ce sont nos vallées. Nous sommes, nous aussi, particulièrement contraints par le relief. Chez nous, que l'on vienne du sud, du nord, de l'est ou de l'ouest, de France ou d'Europe, on arrive par la même route.

Notre démarche a été initiée dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur avec un co-pilotage Etat (DDE) et SMSD (le syndicat mixte du schéma directeur, qui regroupe des collectivités de tous niveaux) et un partenariat avec le département et les deux communautés d'agglomération de la région urbaine.

Cette démarche réinterroge les fonctions et par conséquent la conception voire l'opportunité des grandes infrastructures de déplacement (donc des autoroutes, mais aussi du fer et des TCSP) à partir de leur contribution aux objectifs d'aménagement du territoire.

Nous sommes partis de deux questions apparemment simples :

- Quel territoire voulons-nous ?
- Les grandes infrastructures de déplacement contribuent-elles à créer le territoire que nous voulons ?

I. Travaux des chercheurs

Nous nous sommes confrontés aux travaux des chercheurs sur les questions qui traversent tous nos

SCoT en particulier :

- Comment lutter contre l'étalement urbain ? (Je ne m'y attarderai pas sachant que Marc Wiel est intervenu à ce sujet dans le débat public) [cf. WielMarcConfGirNice301105s].
- Comment répondre aux besoins de déplacement ?

Nous avons retenu des chercheurs les enseignements suivants.

- Le budget-temps de transport est stable : la vitesse ne fait pas gagner du temps mais de l'espace.
- Les déplacements visent à permettre des interactions sociales (visites, loisirs, démarches) : ils résultent autant de nos programmes d'activité que des lieux où nous les réalisons.

En modélisant le schéma des interactions, Marc Wiel a montré que, trop souvent, on réfléchit en considérant que l'endroit est fixe et que l'on doit mettre les « tuyaux » en place pour s'y rendre. Mais les endroits sont-ils si fixes que cela ? Les commerces se seraient-ils installés là où ils se sont installés si on ne leur avait pas offert des offres de transport rapides avec des échangeurs ?

L'éloignement permis par les réseaux rapides engendre des spécialisations au sein des territoires et de ce fait génère et allonge des déplacements motorisés : il exclut les non motorisés et engendre de la ségrégation socio-spatiale (renforcée par l'unification du marché du logement).

II. Chrono-aménagement

1. Les objectifs du chrono-aménagement

Les objectifs du chrono-aménagement sont ceux de notre schéma directeur :

- la recherche de solidarité sociale, traduite par des orientations de mixité sociale et d'accessibilité à la ville ;
- la recherche d'un équilibre et d'une relative autonomie de fonctionnement des secteurs de la région urbaine grenobloise, notamment en privilégiant la proximité sur la distance et en confortant les pôles urbains (lutte contre la périurbanisation) ;
- la préservation des ressources naturelles ;
- la préservation et la valorisation des espaces naturels et des espaces agricoles (lutte contre l'étalement urbain) ;
- la recherche d'une qualité de cadre de vie avec notamment une qualité de ville ;
- le maintien de l'attractivité du territoire, notamment sur le plan économique ;
- une préoccupation particulière de la démarche : intégrer les réflexions et les décisions sur les infrastructures au processus de réflexion et de décision sur l'aménagement du territoire.

2. La notion de chrono-aménagement

Chacun exprime les distances de déplacement en temps et non pas en kilomètres.

- Chacun raconte ses lieux de vie à partir d'une *carte mentale*, c'est-à-dire d'une image

- mémorisée de ses lieux de vie et de leurs liens.
- Les *distances-temps* de cette carte mentale sont de fait celles de la période creuse de circulation.

Notre démarche se propose de concevoir l'aménagement en fonction de ces distances-temps.

A partir de cette distance-temps, nous définissons la vitesse qu'il faut offrir pour les déplacements, que ces déplacements aient lieu en voiture ou en transport collectif. Pour que l'alternative voiture particulière/transport collectif soit crédible, il faut que les deux modes offrent la même durée de déplacement.

Cette vitesse semble devoir être 70 kilomètres/heure sur nos autoroutes, d'où le surnom d' « *autoroutes apaisées* ». Cette vitesse présente en outre des avantages techniques :

- une plus grande capacité et moins d'effets d'accordéons liés aux sorties : plus de fiabilité ;
- une diminution sensible des nuisances (bruit, pollution) ;
- une compétitivité accrue des transports en commun et une plus grande facilité pour réaliser nos voies spécialisées partagées (des voies bus sur autoroute) ;
- une intégration urbaine facilitée, en aménagement, comme en utilisation.

Ces autoroutes devraient être un nouveau type de voie, ni boulevard urbain ni autoroute, par la mise au point d'un label « *autoroute apaisée* ».

Pour obtenir ce label, l'autoroute doit remplir 6 conditions : l'attractivité, la sécurité, l'intégration territoriale, la modération de la vitesse, l'ouverture aux autres modes, les qualités paysagères et architecturales.

III. Questions sur le dossier en débat

La lecture du dossier du débat a suscité en moi quelques questions.

Sur les objectifs exposés, *l'écoulement fluide de toujours plus de déplacements* peut-il être un objectif de long terme ?

Accueillir encore plus de déplacements automobiles peut-il réellement constituer un facteur d'attractivité de la Côte d'Azur ? Ne peut-on pas chercher une organisation de l'habitat, des équipements, des services qui permettent plus de proximité et limitent les besoins de déplacements interurbains ? En effet, on constate que la majorité des déplacements sur les autoroutes ne sont pas ceux qui devraient s'y trouver. Plutôt que de construire une autre autoroute, faisons en sorte que les déplacements qui ne devraient pas y être, soit puissent aller ailleurs, soit n'aient pas besoin d'avoir lieu sur des distances aussi grandes.

Si le fonctionnement interrégional, voire international, de l'autoroute est perturbé par la desserte locale et d'agglomération, ne peut-on pas aménager le territoire de manière à limiter les besoins de déplacements ? Pourquoi se donner une vitesse cible de 110 kilomètres/h dans un territoire aussi urbain et aussi contraint ?

Seul le réseau routier pourrait fonctionner en peigne, les cars étant dans la circulation, et pourquoi

pas de voies réservées cars ?

D'après la DDE, la seule offre transports en commun comparable à l'A8 serait le TER. J'avais compris que, comme elle ne pourrait pas être là avant 2020, elle n'était pas prise en compte par le projet. Or le représentant de la DDE a dit qu'elle était prise en compte dans la modélisation. Je ne sais pas. Peut-être ai-je mal compris¹. En tout cas, si elle n'arrive pas en 2020 mais en 2025, je pense qu'il faut quand même la prendre en compte, parce que sinon, quand on fera l'étude socio-économique dessus, elle ne sera pas réalisable.

L'attractivité touristique, n'est-ce pas surtout ce que je viens faire et comment je le fais, bien plus que les conditions de mon arrivée ? Une organisation des déplacements qui limite la pollution, qui limite le bruit, qui limite la consommation d'espace ne serait-elle pas un facteur d'attractivité qui compenserait largement le fait que j'aie un peu moins vite en heures creuses ?

L'attractivité économique est liée à l'accessibilité, c'est une réalité économique, mais ne surestimons pas ce facteur, sinon l'Ile-de-France serait en faillite depuis longtemps. Et puis l'attractivité économique n'est-elle pas autant en demande de fiabilité de ces temps de déplacements que de leur réduction ?

Nos autoroutes ne sont pas des autoroutes de transit. Par ailleurs, elles ne posent pas des problèmes de dénivelés comme la vôtre. En effet, ce qui pose problème sur l'A8, ce n'est pas le nombre de poids lourds, mais le fait que, compte tenu des pentes, ils ralentissent. Notre exemple n'est sûrement pas transposable tel quel sur la Côte d'Azur. Cela dit, si vous vous posez les questions que nous nous sommes posées, peut-être vous orienterez-vous vers une autre solution que le contournement de Nice.

¹ N.d.R. Il semble que la confusion ait porté sur la LGV-Paca dont la réalisation libérerait la ligne historique des trafics longue distance et autoriserait une intensification du trafic TER