

**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) et de la COFHUAT*

*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*

Le Contrat d'axe et la mise en cohérence des politiques publiques et des choix de localisation

Gabriel JOURDAN

*Maître de conférences en urbanisme à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble
Chargé de mission déplacements pour l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise
Administrateur du GIR Maralpin*

Résumé de l'exposé

*présenté dans le cadre d'une conférence-débat organisée par le GIR Maralpin
le 16 décembre 2010 à Nice
à la Maison des Sciences de l'Homme du Campus St Jean d'Angély*

Le support images du présent document sous forme de diaporama [38 planches ; 4,6 Mo] est directement accessible par le lien suivant

[Diaporama de la conférence](#)



Conférence-débat du GIR Maralpin - Nice le 16 décembre 2010

●
**Le contrat d'axe
et la mise en cohérence
des politiques publiques et des choix de localisation**

●
Gabriel Jourdan

●
RÉSUMÉ DE L'EXPOSÉ

Gabriel Jourdan, Docteur en Géographie et Administrateur du GIR Maralpin depuis 2003, est actuellement maître de conférences en urbanisme à l'*Institut d'Urbanisme de Grenoble* et chargé de mission déplacements pour l'*Agence d'Urbanisme de l'Are Toulonnaise (AUDAT)*.

Il va prochainement intégrer l'*Agence d'Urbanisme de la Région urbaine de Grenoble (AURG)* comme chargé d'études déplacements et urbanisme.

●
Dans sa conférence du 16 décembre 2010 sur "*Le contrat d'axe et la mise en cohérence des politiques publiques et des choix de localisation*", Gabriel Jourdan a rappelé les travaux de Marc Wiel sur l'articulation entre les conditions de la mobilité (coût, souplesse et vitesse moyenne des déplacements quotidiens) et l'agencement urbain (extension spatiale de l'urbanisation, formes et morphologies urbaines).

La généralisation de l'automobile a ainsi rendu possible le mode de développement urbain observé depuis la fin des années 1960. L'accélération de la vitesse et de la facilité des déplacements a permis aux ménages et aux entreprises d'élargir l'aire géographique accessible au quotidien et leur a donné plus de liberté en matière de stratégie de localisation, ce qui a facilité le mitage, l'étalement urbain dans un rayon de 30 à 60 minutes de route des principaux pôles d'emploi des grandes agglomérations, ou encore l'expansion des zones commerciales périphériques.

D'autres facteurs sont intervenus pour expliquer l'ampleur de ce phénomène en France : hausse du revenu des ménages, politiques d'habitat favorables à la maison individuelle, crise et mutations agricoles qui ont permis la mise sur le marché d'un foncier abondant, faiblesse de la régulation supra-communale de l'urbanisme et concurrence entre les communes pour capter populations et richesses, développement très important des entreprises de grande distribution commerciale, etc.

Gabriel Jourdan a ensuite mis en exergue plusieurs facteurs de blocage et de ruptures dans les conditions de la mobilité et les dynamiques qui ont alimenté le mode de développement urbain actuel. Cinq grandes évolutions pourraient créer les conditions d'une limitation de l'étalement urbain et/ou vers d'une évolution vers des formes d'étalement urbain moins orienté vers l'usage exclusif de l'automobile.

- La hausse prévisible des coûts d'usage de l'automobile en lien notamment avec les tensions croissantes sur les marchés pétroliers (sachant que par ailleurs, les alternatives telles que la voiture électrique ou à hydrogène ne font que déplacer le problème central qui est notre trop forte

consommation d'énergie dans un monde aux ressources limitées) va faire augmenter le coût du mode de vie « périurbain » largement basé sur l'usage de la voiture.

- Le prix des logements a fait plus que doubler au cours des 15 dernières années : le rêve de la maison avec jardin est désormais financièrement inaccessible pour une très large majorité des ménages alors qu'il y a encore 10 ou 20 ans, il s'inscrivait dans une trajectoire résidentielle normale pour les couples voyant arriver leur premier ou deuxième enfant.
- Une part croissante de la population est dans une situation financière difficile avec des revenus en stagnation ou en très faible hausse alors que le poids des dépenses « contraintes » dans le budget des ménages est en hausse constante. Cette situation limite d'autant plus les marges de manœuvre en termes de localisations résidentielles.
- Le développement des grandes infrastructures (auto)routières est remis en cause (crise des finances publiques, montée des oppositions, loi « Grenelle »). En accélérant les vitesses de déplacement, ces infrastructures ont jusque là permis de compenser la raréfaction progressive du foncier disponible dans les secteurs « anciennement urbanisés » grâce à une extension géographique de l'aire touchée par l'étalement urbain. Mais, actuellement, la congestion croissante des axes structurants et l'arrêt de la construction des grandes infrastructures limitent de plus en plus cette logique d'extension du périmètre des aires urbaines. On peut même penser que cette situation alimente la crise du logement (le faible niveau de construction dans les secteurs anciennement urbanisés n'étant plus compensé par le développement dans les secteurs récemment « conquis » par l'urbanisation).
- On constate la montée d'une certaine demande de proximité de la part des individus notamment car l'éloignement croissant entre les lieux clés de la vie quotidienne (habitat / travail ou étude notamment) et l'allongement des durées de déplacement quotidiennes rendent de plus en plus complexe l'organisation de la vie quotidienne. De ce fait, tout ce qui peut permettre aux individus d'effectuer leurs autres activités quotidiennes (courses, recours aux services à la personne, santé, accompagnement des enfants) à proximité immédiate de leur lieu d'habitat ou leur lieu de travail est recherché. Par ailleurs, le vieillissement de la population (à l'échelle nationale, environ 1/3 de la population aura plus de 60 ans à partir de 2035) pourrait renforcer cette demande de proximité.

Cependant l'évolution vers un autre mode de développement urbain se heurte en revanche à de lourdes inerties liées notamment à trois éléments :

- La stagnation ou la baisse du pouvoir d'achat dans un contexte où les coûts du logement ont explosé : cette situation risque de bloquer la mobilité résidentielle des ménages qui souhaiteraient se relocaliser à proximité des villes ou des transports en commun mais ne le pourront pas, faute de moyens financiers suffisants et de logements à des prix abordables.
- L'insuffisance de la construction neuve dans les cœurs d'agglomération (villes centres et leurs proches couronnes de banlieue) ainsi que dans les communes bien desservies par les transports collectifs. Cette insuffisance de logements et la hausse des prix qui s'ensuit alimente la poursuite d'un étalement urbain et d'une logique d'extension du périmètre des aires urbaines lié au fait que, pour de nombreux ménages, l'accès à un logement suffisamment grand et suffisamment bon marché ne peut se faire qu'au prix d'un éloignement géographique très important générateur d'un accroissement des durées de déplacement. On peut ainsi penser à la pression résidentielle croissante sur l'Est varois et le haut pays des Alpes-Maritimes alimenté par la pénurie de logements abordables dans la conurbation azurée. En d'autres termes, ce n'est plus l'amélioration des infrastructures routières qui alimente l'étalement urbain mais la crise du logement et le niveau très élevé des prix immobiliers dans les cœurs d'agglomération.
- La crise actuelle des finances publiques (surendettement de l'Etat, réduction très importante des marges de manœuvre financières des collectivités territoriales). Cette crise, appelée à durer au moins 10 à 15 ans (le temps « d'assainir » la situation), limite la capacité des pouvoirs publics à recourir aux leviers d'intervention qui permettraient de faciliter l'adaptation au nouveau contexte. Sont notamment en jeu le financement des transports collectifs et des politiques d'intervention foncières.

Gabriel Jourdan a ensuite évoqué les pistes à frayer et surtout les solutions à préconiser dont la mise en œuvre conjointe permettrait aux politiques publiques d'aider les individus à s'adapter à la nouvelle donne des conditions de la mobilité et des dynamiques urbaines dans un contexte financier contraint :

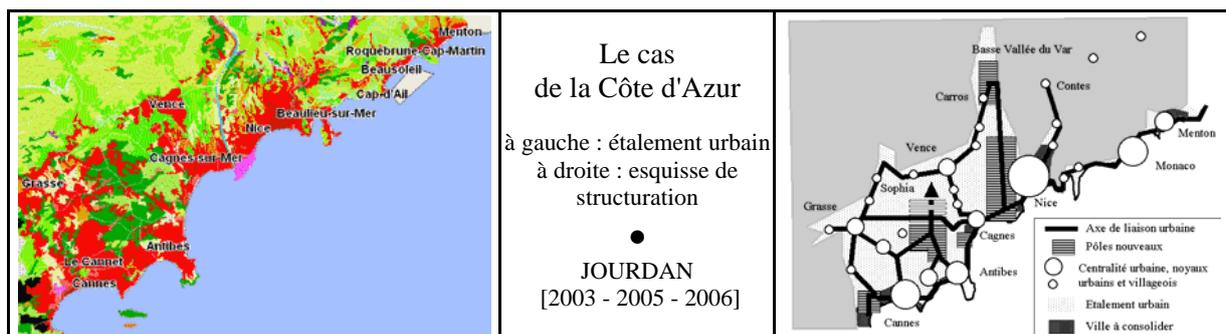
- Faciliter l'auto-organisation des individus et des entreprises (par exemple avec le développement du covoiturage et des plans de déplacement d'entreprise, ou encore en autorisant les ménages à agrandir leur maison à condition que ce soit pour loger un membre de leur famille ou pour créer un appartement qui sera loué à des personnes modestes),
- Optimiser l'usage des infrastructures routières et autoroutières existantes (notamment pour les apaiser – réductions de vitesse, aménagement des espaces publics – et y faciliter la circulation des transports en commun – par exemple avec transformation des bandes d'arrêt d'urgence autoroutières en voies spécialisées partagées permettant la circulation des lignes régulières de bus ou de car en site propre)
- Adapter l'offre de transports en commun à l'organisation actuelle des territoires (par exemple en renforçant la desserte des grandes zones d'activité économiques et commerciales)
- Favoriser l'usage de la marche et du vélo (notamment en jouant sur l'aménagement des espaces publics et la régulation de la place de l'automobile)
- Réguler l'usage de la voiture, y compris en jouant notamment sur la contrainte (limitations de vitesses, réductions de voies, réduction du nombre de places de stationnement gratuites), voire sur la taxation (généralisation du stationnement payant, péage urbain).
- Favoriser l'émergence d'un nouvel agencement urbain notamment en favorisant une intensification de l'urbanisation autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs.

Gabriel Jourdan a enfin présenté le dispositif du *contrat d'axe* permettant de favoriser la densification autour des axes desservis par des modes lourds de transports collectifs. Il s'agit d'un accord « volontaire » entre les communes desservies et l'autorité organisatrice qui porte le projet de transport collectif. L'autorité organisatrice de transport s'engage à améliorer la desserte (construction d'une ligne de tramway à Toulouse et Grenoble, amélioration de l'offre ferroviaire entre Nîmes et Alès), tandis que les communes desservies s'engagent à urbaniser en priorité autour de l'axe pour favoriser l'usage des transports en commun.

Le contrat d'axe permet de compenser les effets pervers d'une répartition des compétences entre les collectivités territoriales qui freine l'émergence d'une articulation entre urbanisme et déplacements. En effet, les autorités organisatrices de transport (conseils régionaux pour les TER, conseils généraux pour les cars interurbains, intercommunalités ou syndicats mixtes pour les transports urbains) n'étant pas directement compétentes en matière d'urbanisme (sauf dans le cas particulier des communautés urbaines), l'élaboration des PLU, la définition des projets urbains et la délivrance des permis de construire étant du ressort des communes.

Encore expérimental, le contrat d'axe gagnerait à être rendu obligatoire par la loi afin de garantir que le développement des transports collectifs sera effectivement étroitement coordonné avec le développement de l'urbanisation, dans une logique de mise en cohérence des politiques publiques et d'optimisation des moyens.

Par ailleurs, au-delà du contrat d'axe, la question de la cohérence entre urbanisme et déplacement suppose une régulation à l'échelle de toute l'aire métropolitaine pour parvenir à limiter le développement dans les secteurs mal desservis et à le renforcer dans les secteurs bien desservis.





Quelques références

JOURDAN Gabriel (IUG), MEUNIER-CHABERT Martine (CERTU)

Contexte et enjeux des démarches d'articulation urbanisme-transport

Séminaire national Urbanisme-Déplacements - Contrats d'axes [AUDAT, SMTC, CERTU]

(IUG) (CERTU) ; Grenoble, décembre 2009

JOURDAN Gabriel

Conurbation azuréeenne - Rompre avec le cercle vicieux de la dépendance automobile

Cahier d'expert réalisé à la demande de la *Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de contournement routier de Nice*

Janvier 2006

[cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DP_ContNice_files/DpCrnCahierExpertJourdan601s.pdf]

JOURDAN Gabriel

Les Scot et le développement durable : le cas de la conurbation azuréeenne

l'Observatoire du Littoral - Lettre de liaison 3 (avril 2005)

[cf. <http://www.littoral.ifen.fr/Scot-et-developpement-durable.174.0.html>]

JOURDAN Gabriel

Ville automobile et planification urbaine : le cas de la Côte d'Azur

Le passage de la ville pédestre à la ville automobile dans une conurbation de montagne du littoral méditerranéen

Montagnes Méditerranéennes - Numéro 18 - Décembre 2003 - pages 149-166

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/publications/AtPublMm312.pdf>]

