

**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)*

*SECRETARIAT : 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*

Débat public sur le projet de contournement routier de Nice

Rompre avec le cercle vicieux de la dépendance automobile

Cahier d'expert

Gabriel JOURDAN

Docteur en Géographie

Chargé d'études à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

Administrateur du GIR Maralpin

*Contribution invitée
par la Commission particulière du débat public (CPDP)
sur le projet de contournement routier de Nice*

Janvier 2006

Débat public sur le projet de contournement routier de Nice
Rompre avec le cercle vicieux de la dépendance automobile

Cahier d'expert

Gabriel JOURDAN

Cahier d'expert réalisé à la demande de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de contournement de Nice, suite à la communication invitée présentée par l'Auteur le 11 novembre 2006 à Cannes, lors de la réunion publique thématique intitulée "*Quel projet de territoire pour les Alpes-Maritimes ?*"

L'Auteur

Gabriel JOURDAN

Docteur en Géographie,

Chargé d'études à l'agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise (AU[dat])

Administrateur du GIR Maralpin

Gabriel JOURDAN est Docteur en géographie de l'Université de Cergy-Pontoise. Sa thèse, publiée en 2003 aux éditions l'Harmattan sous le titre "*Ville, transports et planification urbaine, étude comparée de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice Côte d'Azur*", traite de l'impact de la généralisation de l'automobile sur les processus d'urbanisation.

Dans ce cadre et depuis lors, Gabriel JOURDAN a réalisé plusieurs études sur les transports et le développement urbain de la Côte d'Azur, notamment pour la *SNCF*, pour l'*Agence de Déplacements des Alpes-Maritimes* (réalisation du "compte déplacements" de la conurbation azuréenne et rédaction de guide méthodologique du CERTU sur les comptes déplacements) et pour la *Direction Départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes* (rédaction d'une étude sur la prise en compte des orientations de la DTA 06 dans les SCoT).

Il exerce maintenant à l'*Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise* en tant que chargé d'études "Urbanisme et déplacements".

Contact :

Gabriel JOURDAN – 15, rue du Capitaine Colonna - 83 000 TOULON

Tel : 04 94 06 83 14 (Bureau) / 04 94 62 89 78 (Domicile) - Mel : gabrieljourdan@voila.fr

Débat public sur le projet de contournement routier de Nice

Rompre avec le cercle vicieux de la dépendance automobile

Gabriel JOURDAN

Au premier abord, le projet de contournement routier de Nice doit résoudre un problème de transports. ...Mais la croissance du trafic sur l'A8 reflète largement les dynamiques d'évolution de l'urbanisation azuréeenne ...

On ne peut consacrer qu'une part limitée de son temps aux trajets quotidiens. De ce fait, l'étendue géographique de la ville est directement liée à la vitesse moyenne de déplacements.

Lorsque tout le monde se déplaçait à pied, la ville grandissait surtout en hauteur. Avec la généralisation de la voiture, la ville peut s'étaler. Certaines familles en profitent pour habiter loin des pôles d'emplois, par choix ou par contrainte (prix des logements).

L'accessibilité routière guide les implantations et les pouvoirs publics ont largement privilégié le développement des routes. Il en résulte une situation de « dépendance automobile » où la voiture devient obligatoire pour les déplacements quotidiens en raison de la (mauvaise) localisation des activités et de l'habitat et de l'absence de dessertes par les transports collectifs.

La saturation des axes routiers est donc alimentée par un double phénomène : d'une part, on utilise de plus en plus sa voiture, d'autre part, on se déplace quotidiennement sur des distances toujours plus longues en raison de l'étalement urbain.

L'enjeu est alors de jouer sur les facteurs urbanistiques qui permettent de maîtriser à la source cette croissance du trafic tout en développant les transports collectifs et les incitations à ne pas utiliser la voiture.

Le projet de contournement routier de Nice cherche à résoudre deux problèmes

(a) Un problème de sécurité dans le contournement Nord de Nice (cohabitation entre les trafics voiture et poids lourds sur une autoroute chargée aux mauvaises caractéristiques géométriques) qui justifie en lui-même des aménagements de sécurisation (solution 3 du dossier du débat public : élargissement sur place et sécurisation des tunnels pour un coût estimé à 300 millions d'euros).

(b) Un problème de saturation qui pénalise notamment l'écoulement du transit et les déplacements vers Sophia-Antipolis, l'aéroport international de Nice Côte d'Azur, les espaces de développement de la Vallée du Var et Nice.

Ce problème motive le projet d'une nouvelle autoroute dédoublant l'A8 sur ses tronçons les plus chargés entre Sophia-Antipolis et Nice Est (solutions 1 et 2 du dossier de débat public).

Pour éclairer le choix sur l'opportunité de cette nouvelle autoroute – dont le coût est estimé entre 2 et 2,3 milliards d'euros – il est important de comprendre les causes de la hausse du trafic sur l'A8 et d'examiner les solutions alternatives envisageables.

La saturation de l'A8 s'explique essentiellement par les déplacements internes à la conurbation azuréenne

La « synthèse du diagnostic de l'A8 » (disponible sur le site Internet du débat public) souligne que la charge et la hausse du trafic sont liées essentiellement aux déplacements internes à la conurbation azuréenne et à son aire d'influence immédiate (Est Varois).

Ainsi, le niveau de trafic 2004 se situe entre 65 000 et 150 000 véhicules / jour entre Les Adrets et Nice Est. Inversement, il est de 23 200 véhicules / jour à la frontière Italienne et de 37 900 véhicules / jour entre Brignoles et Le Cannet des Maures (section la moins chargée entre Nice et Aix en Provence).

De même, la hausse annuelle du trafic journalier moyen sur la période 1988 – 2004 se situe entre + 1 650 et + 4 000 véhicules / jour entre Les Adrets et Nice Est. Inversement, elle est de + 780 véhicules / jour à la frontière Italienne et de + 900 véhicules / jour entre Brignoles et Le Cannet des Maures.

Ces données contrastées aux bornes mêmes de la conurbation illustrent les effets du passage de *la ville pédestre* à *la ville automobile* sur la saturation "interne" de l'A8.

1. La croissance du trafic sur l'A8 reflète les évolutions du territoire azuréen

1.1. Le passage de la *ville pédestre* à la *ville automobile* transforme la Côte d'Azur

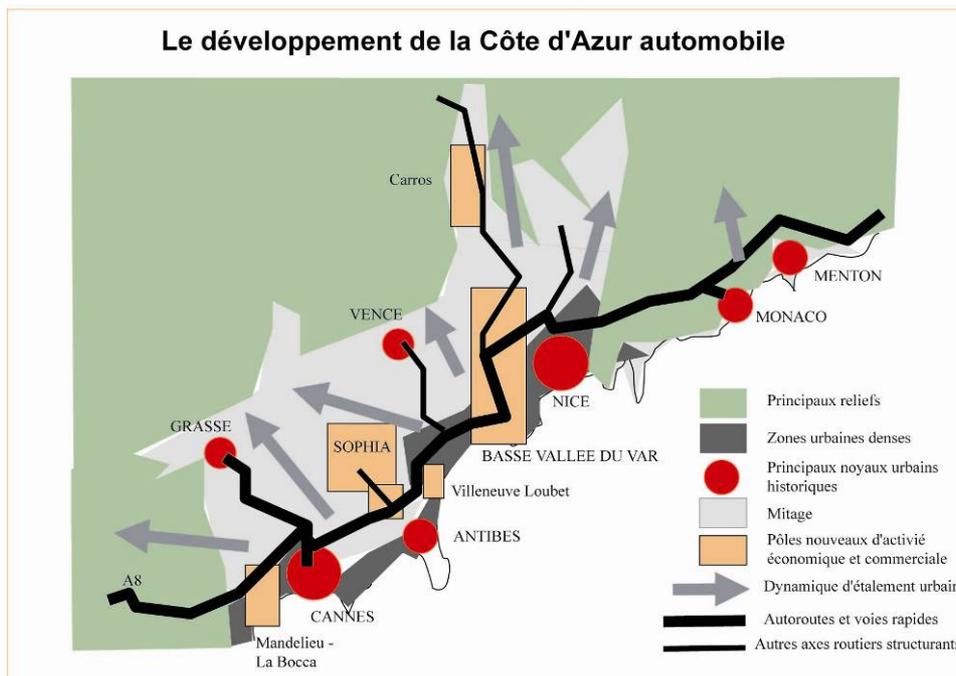
A partir des années 1960, le Moyen Pays et les parties collinaires des communes littorales deviennent très convoitées car désormais accessibles grâce à la généralisation de l'automobile. Ces espaces passent alors d'une économie agricole à une économie centrée sur la valorisation de la rente foncière.

Les agriculteurs vendent leurs terres car cela est plus rentable que de continuer à les exploiter. Tout un système économique se développe autour de la construction. Cette coalition d'acteurs parvient à prendre le contrôle des municipalités ou à se faire entendre lors de l'élaboration des plans d'urbanisme communaux.

Il en résulte un « mitage » généralisé de l'espace, c'est à dire le développement d'un l'habitat individuel diffus sur grandes parcelles. Entre 1970 et 2000, la surface urbanisée a été multipliée par 2,4, passant de 166 à 400 km². Sur la même période, la population n'a été multipliée que par 1,4. Il en résulte une pénurie foncière qui alimente la crise actuelle du logement.

Parallèlement, de nouveaux pôles d'activités économiques et commerciales se développent autour des grandes infrastructures routières : zones d'activités et centres commerciaux de Mandelieu et Cannes Bocca, technopole de Sophia-Antipolis et zone commerciale d'Antibes Nord, zone d'activité et centres commerciaux de Villeneuve Loubet, Basse Vallée du Var (aéroport, CADAM, Arénas, centres commerciaux CAP 3000, Lingostière et St Isidore, zone industrielle de Carros – Le Broc).

Le réseau routier azuréen s'est largement développé au cours des 40 dernières années. Inversement, les transports collectifs n'ont bénéficié d'aucun investissement structurant jusqu'au début des années 2000. Ainsi, en 1999, le budget consacré aux transports collectifs sur la Côte d'Azur (vente de billets, produit de la taxe transport payée par les entreprises et subventions publiques) représentait 170 euros / habitant contre 366 euros / habitant en moyenne nationale.



1.2. Une déconnexion croissante entre lieu de travail et lieu d'habitat

En 1999, 53% des actifs de la conurbation azurélienne vivent et travaillent dans leur commune. Ce taux est en baisse constante (il était de 61% en 1990 et de 67% en 1982) ce qui alimente la hausse du trafic.

Entre 1999 et 2004, 90% des 42 000 emplois salariés privés créés dans la conurbation se sont localisés dans 10 grands pôles d'emplois qui concentraient déjà 88% de l'emploi total en 1999 (Nice, Sophia-Antipolis, Cannes, Monaco, Grasse, Saint Laurent du Var, Cagnes sur Mer, Menton, Carros et Villeneuve Loubet).

Par contre, le développement de l'habitat (résidences principales) se localise essentiellement en dehors des pôles d'emplois, d'autant plus que la concurrence des résidences secondaires est forte sur le littoral.

La crise actuelle du logement renforce cette logique d'allongement des migrations domicile/travail. Dans un contexte de pénurie et de hausse exponentielle des prix immobiliers, les ménages sont de plus en plus contraints d'accepter un logement éloigné de leur lieu de travail, ce qui alimente l'étalement urbain vers le Haut Pays des Alpes-Maritimes et vers l'Est du département du Var (facilement accessibles grâce à la RN 202 et à l'autoroute A8).

2. Agir à la source des problèmes et optimiser la capacité des infrastructures routières existantes

2.1. Circuler en voiture : oui, mais pas forcément à 120 km/h ! De la fluidité rapide à la fluidité lente pour optimiser la capacité des infrastructures existantes

Jusqu'à maintenant, on a cherché à garantir la fluidité du trafic à des vitesses élevées (120 km/h) ce qui implique la création de nouvelles infrastructures. Au regard des difficultés à les financer, l'alternative est d'optimiser la capacité des infrastructures existantes en jouant sur le concept de fluidité lente.

En milieu urbain, la saturation d'une autoroute se manifeste rarement par un arrêt complet du trafic mais plutôt par de forts ralentissements. L'idée est alors de limiter la vitesse de circulation entre 50 et 70 km/h sur les sections les plus chargées et de réaliser les aménagements nécessaires (élargissements, restructuration des échangeurs) pour garantir la fluidité du trafic à cette vitesse limitée.

Un tel aménagement est en cours d'étude à Grenoble. Il pénalise peu le trafic à longue distance : rouler à 60 km/h au lieu de 120 km/h sur 20 km ne fait perdre que 10 minutes sur un trajet de plusieurs heures. Il est surtout beaucoup moins coûteux, ce qui permet de dégager des moyens nécessaires au développement des transports collectifs et au renouvellement urbain.

3.2. Inciter à l'usage des modes alternatifs : transports collectifs rapides, limitation du stationnement au lieu de travail et amélioration des cheminements piétons

La conurbation dispose d'un atout formidable : sa structure linéaire articulée autour des voies ferrées. 780 000 azuréens vivent dans une commune desservie par le rail. Malgré le desserrement de la population et des activités, l'essentiel des zones urbaines et des pôles d'emplois se situent à proximité d'une gare, à l'exception notable de Sophia-Antipolis. C'est pourquoi le développement des dessertes ferroviaires doit être une priorité absolue, pour atteindre un niveau de service comparable à celui du RER parisien.

Les projets de TCSP (transports collectifs en site propre) des agglomérations de Cannes, Sophia-Antipolis et Nice complèteront le réseau ferré. Sophia-Antipolis sera notamment relié à la gare d'Antibes.

Pour induire un report modal significatif, le développement des transports collectifs doit être accompagné par une réduction de l'offre de stationnement dans les pôles d'emplois.

De nombreuses enquêtes soulignent que si les employés sont assurés d'avoir une place de stationnement gratuite à proximité de leur lieu de travail, ils choisissent presque systématiquement la voiture, quel que soit le niveau de service offert par les transports collectifs. Si ce n'est pas le cas, ils choisissent majoritairement les transports en commun.

L'usage des transports collectifs dépend enfin de la qualité des cheminements piétons autour des arrêts. Ainsi, la gare de Nice Saint Augustin ne capte qu'une faible part des déplacements à destination de l'aéroport, de l'Arénas et du CADAM, en raison de la difficulté à parcourir à pieds les quelques centaines de mètres depuis la gare.

3.3. Maîtriser les facteurs de croissance du trafic : développer l'offre de logements à proximité des pôles d'emplois et restructurer de la ville autour des transports collectifs

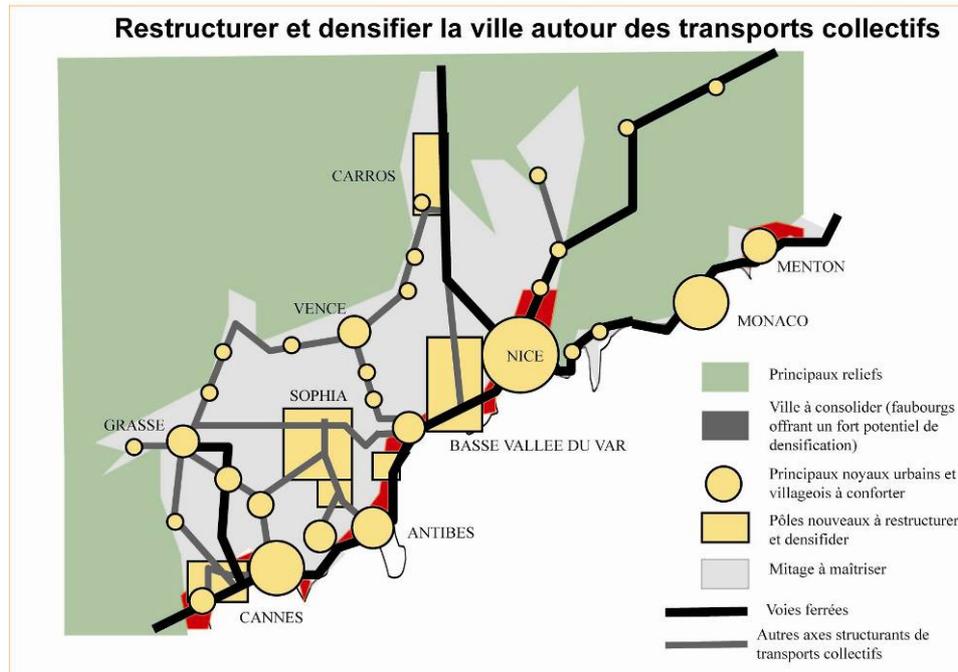
Depuis 40 ans, l'habitat et les activités se localisent principalement en fonction de l'accessibilité automobile. L'enjeu est d'inverser cette tendance tout en rétablissant une offre de logements financièrement accessibles à proximité des grands pôles d'emplois pour limiter l'allongement des déplacements quotidiens.

Pour cela, différents principes pourraient être déclinés dans les schémas d'urbanisme :

- Stopper l'urbanisation diffuse et le développement des espaces situés à l'écart des noyaux urbains ou des axes de transports collectifs.
- Revitaliser les principaux centres-villes qui tendent à perdre des habitants et des emplois au profit des secteurs périurbains.
- Valoriser les capacités de densification dans les espaces de la « ville à consolider » (faubourgs bien desservis par les transports collectifs où l'urbanisation, peu structurée, offre des capacités significatives de développement).
- Restructurer et densifier les « pôles nouveaux » d'activité lorsque ces derniers se situent à proximité d'une gare ou d'un (futur) axe de transports collectif (espaces d'activité de

Mandelieu, de La Bocca, d'Antibes Nord, de Villeneuve Loubet, de la Basse Vallée du Var).

- Organiser des extensions denses et structurées de l'urbanisation autour des noyaux urbains et des axes bien desservis par les transports collectifs.



Conclusion

La croissance du trafic sur l'A8 est principalement alimentée par l'augmentation de la longueur et du nombre de déplacements quotidiennement effectués en voiture par les azuréens.

Cette évolution s'explique par les recompositions territoriales induites par la généralisation de l'automobile et des infrastructures routières rapides (étalement urbain, développement de l'habitat diffus, primauté de l'accessibilité routière dans les choix de localisation, développement des activités autour des échangeurs).

Les tensions sur le marché du logement et la polarisation des créations d'emplois alimentent parallèlement une déconnexion croissante entre lieu de travail et lieu d'habitat.

Enfin, le système de transports collectifs souffre de plusieurs décennies de sous investissement alors que la conurbation azurélienne offre désormais une densité urbaine comparable à celle de la région parisienne et s'étend sur plus de 80 km d'Est en Ouest et 20 km du Nord au Sud.

L'enjeu est alors d'agir à la source des problèmes : restructuration de la ville autour des pôles et des axes bien desservis par les transports publics, politique volontariste de logements à proximité des pôles d'emplois, développement d'un réseau performant de transports collectifs articulé autour des voies ferrées dont l'impact sera accrue par une stratégie de maîtrise du stationnement dans les centres-villes et les pôles d'emplois.

Pour cela, les réflexions en cours sur les plans de déplacements urbains (PDU) et les schémas d'urbanisme (SCoT, PLU) pourraient être l'occasion d'élaborer un véritable plan d'action stratégique pour la réorganisation des déplacements et du développement urbain de la conurbation afin de sortir des impasses du mode de développement actuel (surconsommation d'espace et pression croissante sur un système routier saturé).

A plus court terme, l'enjeu est également d'apprendre à « apprivoiser » la congestion de l'autoroute A8. L'exemple grenoblois des « autoroutes apaisées » montre qu'il est possible de garantir l'écoulement du trafic sur les autoroutes en milieu urbain, à condition de maîtriser les vitesses de circulation pour optimiser la capacité de l'infrastructure (70 km/h) et de traiter les « points noirs » qui handicapent artificiellement la circulation.
