

**UFR Sciences et Techniques des Activités Physiques et
Sportives
(UFR-STAPS) - Université de Nice - Sophia Antipolis (UNSA)**
261, route de Grenoble BP 3259 – 06205 NICE – Cedex 03

en partenariat avec

**Communauté d'agglomération de Nice – Côte d'Azur (CANCA)
Agence des déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM)
GIR Maralpin**

Dossier de demande de subvention FREE ⁽¹⁾

Secteur TRANSPORTS

Plan de déplacements d'entreprise

**Analyse des déplacements des enseignants, personnels
et
étudiants de l'UFR-STAPS**

**Enseignements pour l'aménagement des études, des
sites
de formation, des infrastructures d'accès et des
transports**

Projet

Rédaction 17.03.2004/JM modifié 04.05.2004

¹ Financement Régional pour l'Environnement et l'Énergie

Plan de déplacements de la Faculté des Sports de l'Université de Nice

Analyse des déplacements des enseignants, personnels et étudiants de l'UFR-STAPS Enseignements pour l'aménagement des études, des sites de formation, des infrastructures d'accès et des transports

Projet FREE soumis conjointement à a Région PACA et à l'ADEME –délégation Paca

1. CADRE DU PROJET

1.1. L'UFR-STAPS, un cas extrême et paradoxal de faible pratique du vélo dans la population étudiante

Une enquête vélo réalisée en 2003 dans le cadre de recherches conduites par le GIR Maralpin auprès de la population étudiante azurienne a dressé le constat d'un très faible recours au vélo par les étudiants pour leurs loisirs et leurs déplacements, mais a, fort étonnamment, révélé une bien plus faible utilisation chez les étudiants en sport.

Cet état de fait a suscité l'interrogation, tant au sein de la Direction de l'établissement du STAPS que de son corps enseignant, et leur motivation pour s'associer, en une démarche conjointe avec le GIR Maralpin et les structures institutionnelles locales, afin de remédier à une situation, laquelle semble davantage imputable à l'implantation des sites, à la dispersion des enseignements et des pratiques, ainsi qu'à leurs accès et à leur desserte.

1.2. Situations présente et à venir du STAPS

L'établissement rassemble plus de 1200 étudiants. Il est localisé sur le territoire de la commune de Nice, dans une zone très faiblement urbanisée, en basse plaine du Var, entre l'autoroute A8 et la RN 202, à environ 3 km de la route du bord de mer.

Pour leur formation et la pratique des sports, la plupart des étudiants se rendent régulièrement, outre sur des installations sportives assez proches, sur trois autres pôles distincts :

- le pôle des Facultés de Lettres et de Droit, situé à environ 6 km, proche du rivage et à l'orée du Centre de Nice ;
- le pôle de la Faculté de Sciences, situé à environ 12 km au nord du centre ville ;
- Villefranche-sur-Mer (pour les sports nautiques), situé à environ 15 km à l'Est de Nice ;
- d'autres secteurs littoraux et la montagne pour diverses autres activités sportives.

A l'heure actuelle, la desserte par transports en commun (autobus) est insuffisante et inadaptée, tandis que l'absence d'aménagements cyclables et même pédestres rend dangereusement dissuasif tout déplacement non motorisé.

De ce fait, et en raison aussi des longues distances à parcourir, la quasi-totalité des enseignants, personnels et étudiants se déplace en voiture personnelle et une infirme partie d'entre eux a recours à un co-voiturage de circonstance.

Dans un avenir supposé proche, l'établissement, dont les locaux se sont rapidement révélés insuffisants, devrait faire l'objet d'extensions. Par ailleurs l'aménagement en aval d'un grand stade et d'installations sportives connexes, permettra sans doute d'y regrouper la plupart des activités sportives (dont la natation). De ces aménagements, devrait résulter un recentrage des activités et une rationalisation des déplacements.

2. NATURE DU PROJET

2.1. Caractéristiques techniques de l'opération

(a) L'enquête

L'étude repose sur un questionnaire destiné à recueillir toutes les données nécessaires à la connaissance des déplacements *domicile-entreprise* (ici le STAPS) et *internes à l'entreprise* (ici les déplacements entre le STAPS et les autres sites de formation du même STAPS). Ce questionnaire conjointement établi par les quatre partenaires, sera soumis systématiquement par leurs enseignants à l'ensemble des étudiants du STAPS, dans le cadre d'une démarche "auto-administrée" et sous contrôle.

(b) La sensibilisation

Elle sera menée conjointement par le corps enseignant dans le cadre de la formation dispensée (cours de sociologie).

(c) L'implication

L'enquête et l'étude se situent à l'articulation d'une démarche impliquant outre les partenaires institutionnels ou de recherche associés, la Direction de l'établissement d'une part et l'Association des étudiants d'autre part.

2.2. Caractère exemplaire, innovant et démonstratif

(a) Le premier plan de déplacements d'entreprise (PDE) dans les Alpes-Maritimes

L'étude constitue une première dans le département des Alpes-Maritimes dont on sait qu'il se caractérise par une bande côtière de grand développement (70 km) densément urbanisée (un million d'habitants), ne bénéficiant encore pas d'infrastructures et de modes de transports publics à la mesure de ses besoins.

(b) Une référence pour les projets d'extension et de remodelage de l'Université de Nice – Sophia Antipolis

Avec près de 40 000 étudiants dispersés sur un grand nombre de sites, l'Université de Nice, en générant des déplacements jusqu'ici majoritairement effectués par véhicules personnels, contribue aux difficultés de circulation et de stationnement dans la Ville de Nice. L'étude contribuera à approfondir la réflexion des décideurs et devrait susciter, au sein du milieu étudiant et enseignant, l'éclosion de propositions novatrices.

(c) Des enseignements pour l'aménagement du secteur Ouest de la Ville de Nice

De par son emplacement, à mi-chemin d'un secteur en voie d'urbanisation, le STAPS et le PDS qui lui sera associé devraient constituer une référence pour les aménageurs de l'ensemble du secteur.

2.3. Actions d'accompagnement

Les actions d'accompagnement seront de natures diverses.

Par leur contexte universitaire et leur caractère de recherche affirmé, les travaux devraient déboucher sur une publication susceptible d'intéresser sociologues et spécialistes des déplacements (CERTU notamment).

L'intérêt accordé à l'étude par la CANCA et l'ADAM augure de l'attention que ces institutions réserveront à la communication afférente (Relations presse, campagne de communication, etc.).

3. LE BUREAU D'ÉTUDES

3.1. Le contexte du projet : une communauté de vues entre la Faculté des Sports, le GIR Maralpin et d'objectifs avec la CANCA et l'ADAM

Le projet a été conçu dans le cadre d'une collaboration entre le STAPS et le *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin), autour de sa stratégie de promotion des déplacements doux (notamment vélo), laquelle s'inscrit, au sein de la *Faculté des Sports*, au titre des notions de "*Sport-Santé*" et de "*Sport-Loisirs*" qui constituent deux importants volets de la formation et des pratiques dispensées dans cette unité universitaire.

S'inscrivant tout naturellement dans les objectifs de l'ADAM et de la CANCA, toutes deux soucieuses de disposer promptement d'un site pilote idéalement situé dans le secteur stratégique de la basse plaine du Var, le projet bénéficiera des conseils et de l'assistance de ces partenaires institutionnels.

3.2. Des études conjointement assurées par le STAPS et le GIR Maralpin

L'enquête sera conduite par trois enseignants universitaires du STAPS dans le cadre de leur enseignement. La saisie des données sera assurée par des compétences mises à disposition par le GIR Maralpin² et validées par ce dernier. Le traitement et l'interprétation des données seront assurés conjointement par le STAPS et le GIR Maralpin.

4. IMPACTS ATTENDUS

4.1. État de référence – La situation actuelle

Les déplacements dont font l'objet les effectifs de l'UFR-STAPS sont multiples et difficiles à cerner. Aux déplacements domicile-travail se superposent ou se combinent des déplacements travail-travail, dans certains cas multiples au cours d'une seule journée.

Dresser l'état de la situation permettra sans doute de recueillir des informations, d'une part sur l'hébergement, étudiant notamment, et, d'autre part, sur l'attitude de l'étudiant face au problème des déplacements (permettant ainsi d'enrichir et de compléter les données recueillies par le GIR Maralpin en 2003).

4.2. Adaptation des modalités de fonctionnement aux contraintes actuelles et préconisations en vue des aménagements futurs

L'état de la situation devrait permettre de remédier à quelques défauts des modalités actuelles de fonctionnement et de formuler quelques propositions palliatives (susciter le covoiturage, étudier et proposer des aménagements de desserte), mais non de résoudre des questions structurelles auxquelles les bonnes réponses ne pourront être données que dans le cadre d'aménagements futurs, d'une part intrinsèques à l'Université, d'autre part propres à l'aménagement urbain.

4.3. Incitation des autorités municipales à aménager, à travers les accès et la desserte du STAPS, ceux de l'ensemble de la basse vallée du Var

L'ensemble de la conurbation azurée souffre d'un énorme retard en matière de transport public et d'aménagements piétonniers et cyclables. Une réflexion est en cours à leur sujet et d'importantes dispositions sont en voie d'être prises.

En corollaire de l'enquête vélo déjà citée, le présent projet, à caractère d'étude pilote, est susceptible d'offrir aux décideurs des éléments d'information précieux sur les priorités à accorder et les choix à opérer.

La situation géographique du STAPS se révèle particulièrement stratégique. Situé à mi-chemin de l'important centre commercial de Lingostière, à proximité (1 km) du débouché de l'autoroute sur la plaine du Var, à relative proximité d'une halte du Chemin de fer de la Provence (1,5 km), une réflexion sur sa desserte pourrait apporter un éclairage décisif sur l'aménagement de la basse plaine du Var.

² le *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin), fondé en 1996, a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine (Alpes méditerranéennes).

C'est à ce titre qu'il a sollicité son adhésion à l'*Agence des déplacements des Alpes-Maritimes* (ADAM), dès la création de cette dernière, et qu'il a établi, plus récemment, des relations de synergie (notamment par l'entremise de conventions de stage) avec plusieurs membres de la Direction, du Corps enseignant et des étudiants de la *Faculté des Sports*.

Quoi qu'il en soit, il nous semble, qu'à très court terme, cette réflexion devrait conduire à réaliser un aménagement cyclable entre le bord de mer et le STAPS, aménagement d'autant plus aisé à réaliser que d'importantes emprises sont disponibles le long de la RN 202 et d'autres voiries projetées.
