



Présentation de Julian COURTEIX sur l'organisation institutionnelle des transports publics azuréens dans un contexte de métropolisation : structure de la thèse et premiers résultats.

Directeur de thèse : Pierre ZEMBRI

Journée Doctorale AFITL des Doctorants en Transport au Laboratoire d'économie des Transports, Université Lyon-Lumière



Intérêt de notre thèse

- ▣ Montrer le diagnostic urbain actuel du réseau de transport public azuréen : ses atouts, ses failles
- ▣ Mesurer le poids des autorités organisatrices et leurs jeux d'action dans la gestion institutionnelle de l'agglomération (modes de transports, axes de communications, évolution en fonction de la dérèglementation (de la désintégration (Zembri)), tarification, multimodalité, desserte, projets,...)
- ▣ Analyser le statut d'un réseau de transport public, son impact sur l'espace et les mobilités

Structure de notre thèse

- ▣ Chapitre 1 : contextualisation et analyse du terrain d'étude : modalités du développement urbain et diagnostic territorial
- ▣ Chapitre 2 : autorités organisatrices des transports publics : rapport de force régional, départemental et intercommunal
- ▣ Chapitre 3 : territoire, statuts des réseaux et infrastructures de transports collectives : analyse spatiale et des mobilités

Communication des sous-chapitres de notre première partie de thèse

- ▣ **Métropolisation, organisation des transports**
(Bassand, Dupuy, Kaufman, Jouve, Lefèvre, Lévy,...)
- ▣ **Gestion institutionnelle, décentralisation, gouvernance des transports** (Jouve, Kübler, Lefèvre, Wiel, Zembri,...)
- ▣ **Structures des réseaux, dérèglementation** (Curien, Dupuy, Wiel, Zembri,...)
- ▣ **Découpage institutionnel du territoire azuréen**
(Chalard, Dauphiné, Jourdan,...)

Diagnostic géographique : un contexte azuréen difficile

- ▣ Lignes littorales saturées
=>le réseau ferroviaire, lignes de bus logique Est-Ouest du réseau, en plus des accès aux ports et aéroports.
- ▣ Prendre en compte la croissance septentrionale de l'habitat de toute l'agglomération
=>Articulation spatiale entre aussi dans un schéma nord-sud



Illustration 1 : Le point noir de l'intégration spatiale par la mise en réseau sous l'effet des transports en commun : une articulation principalement établie sur le littoral.
Source : Schéma départemental d'équipement commercial des Alpes-Maritimes, Diagnostic, ADAAM-CCINCA, Mars 2005, page 41

Le contexte de métropolisation et la politique spatiale de transport en commun

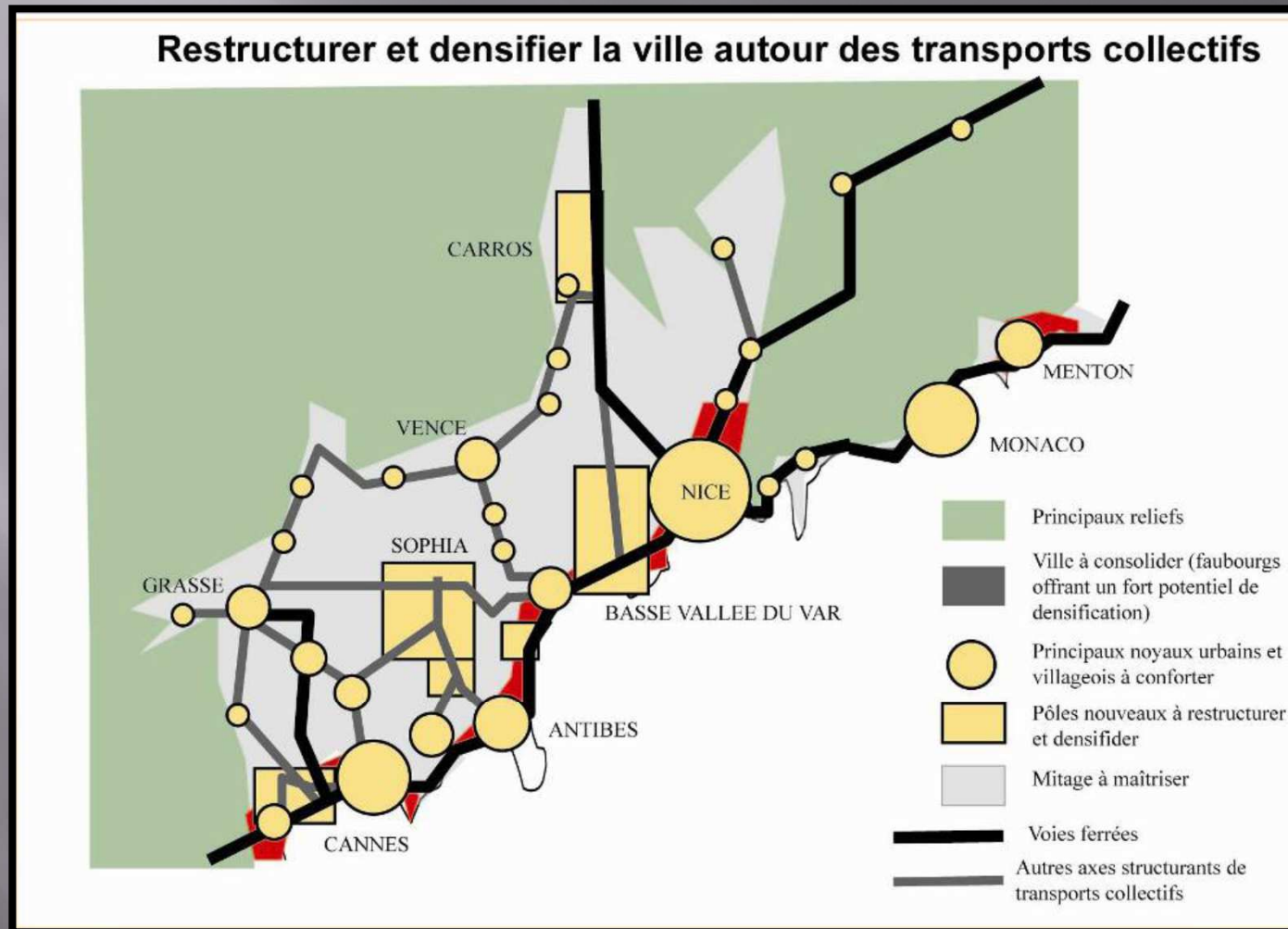
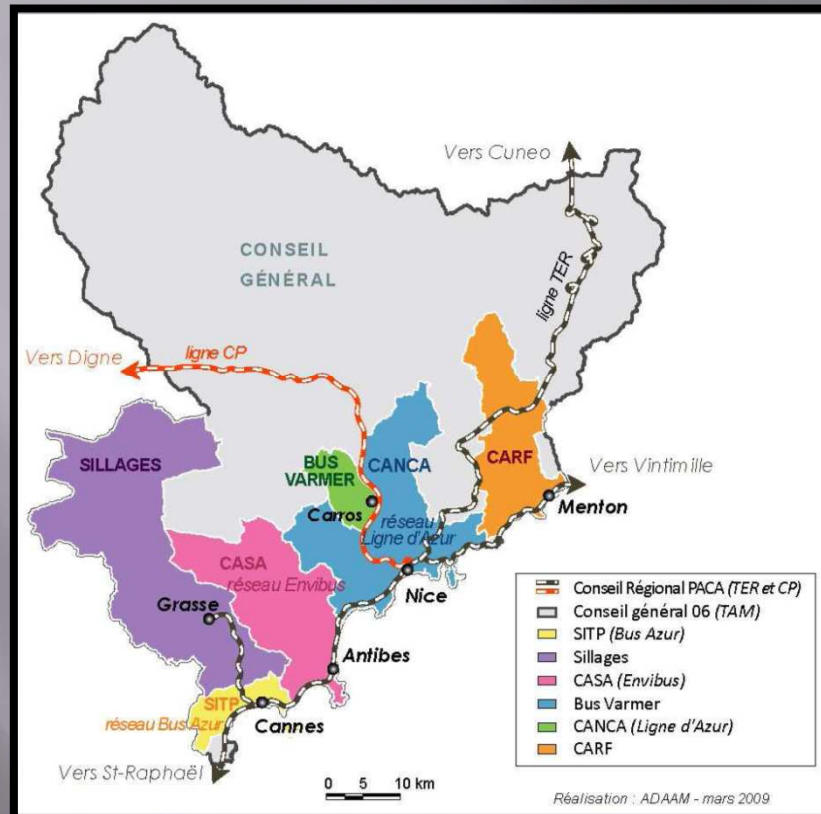


Illustration 2 : système routier et structuration par le transport collectif, source : JOURDAN Gabriel, GIR Maralpin/Débat public Contournement routier de Nice/Cahier d'expert de Gabriel Jourdan

Diagnostic institutionnel : une gestion orchestrée par le Conseil Régional, le Conseil Général et les intercommunalités (dérèglementation)



Une situation compliquée avec des gouvernances propres : globalement, la région gère les lignes ferroviaires, le département et les intercommunalités les lignes de bus, de tramways et l'aéroport; notre thèse faisant référence aux contextes de gestions plus alambiqués.

Illustration 3 : découpage de la gestion institutionnelle du réseau de transport public sur l'agglomération azurienne, source : Agence des déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes

L'enquête : les principaux acteurs institutionnels des transports publics

- ▣ Les responsables/élus au Conseil Régional
- ▣ Les responsables/élus au Conseil Général
- ▣ Les responsables à la NCA (Nice Côte d'Azur)
- ▣ Les responsables à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur
- ▣ Les responsables à l'Agence Départementale de l'Aménagement des Alpes-Maritimes
- ▣ Les responsables des autres intercommunalités (CASA, Pôle Azur Provence, CARF)
- ▣ Les acteurs de la vie économique

Histoire des autorités organisatrices:

- ▣ Fin des années 80 : régionalisation change la donne, en 97, RFF (gestion, entretien), libre échange et libre commerce
=> fragmentation des gestions locales et des services
(*Monsieur Muller, NCA*)
- ▣ Agglomération niçoise n'existait pas avant la fin des années 90
=> poids des autorités urbaines locales faibles avant la loi SRU (*Monsieur Rolland, Conseil Général*)
- ▣ Nice (NCA) a été prépondérant
=> effort de rééquilibrage à Sophia-Antipolis (CASA)
(*Monsieur Wolkowitch, Conseil Régional*)



Illustration 4 : gare Thiers réhabilitée en projet.
Source : le journal nicematin.com du 19 mai 2011

Intervention conflictuelle ou partenariale du département et de la région : jeux d'acteur

▣ Tarifification :

1 euro dans les Alpes-Maritimes : la région ne peut pas participer! Ni le faire dans les Bouches du Rhône => effort sur les déplacements scolaires gratuits pour compenser (*Wolkowitch*)

▣ Intermodalité :

la région est partenaire dans la phase de concertation et d'aménagement de la gare (nouvelle) de Nice de 2013. Rail = **RFF** ; lotissement, services aux voyageurs = **Gare et connexions**; parvis = **NCA** (gare de Cannes idem) (*Muller*)

▣ Lignes TER :

action commune de la Région et du Département pour les construction de lignes => troisième voie ferrée en construction entre Antibes et Cagnes : il s'agit de permettre le ¼ d'heure de fréquence et de soulager les temps d'attente depuis la réouverture de la ligne Cannes-Grasse (*Rolland*)

Gestion de projets et évaluation



Illustration 5: gare multimodale de Saint-Augustin réhabilitée en projet. Source : le journal nicematin.com du 17 décembre 2010

□ LGV :

lourd enjeu financier (86 millions d'euro) => Possibilités de riches entrepreneurs remboursés => le département s'implique par des études (*Wolkowitch*)

□ Gare de Saint Augustin :

très gros pôle => gare LGV, aéroport, tramway niçois et transports publics départementaux, orchestré par l'EPA mais aussi par l'Etat (OIN) (*Muller*)

□ Ligne TER Cannes-Grasse :

3000 voyageurs /an => positif mais pas de succès pour la région: séance à l'heure = pas attractif (=> 30 minutes), problème d'insertion à Cannes La Bocca; prix élevé du dénivellement des voies; 1 euro mais ligne cannes-grasse non! problème de concurrence bus. (*Rolland*)

Utilité publique nationale/méditerranéenne d'un réseau : statut et impact territorial de la LGV

- ▣ Premier statut/impact : « desserte nationale » désenclaver l'agglomération par l'ouest (Muller)
- ▣ Deuxième statut/impact : « desserte méridionale » désenclaver Nice par l'est : du côté italien, la ligne Milan-Nice se fait en moins de 5 heures, et il faut développer rapidement une LGV, Nice intéresse par congrès d'affaire, aéroport récupérer le maximum de sillons (Muller)



Utilité publique départementale d'un réseau : statut et impact territorial du tramway

Illustration 6 :
Illustration du

Boulevard
Saint-Roch
réhabilité :

tramway,
pelouses,
routes
réduites,
places de
parking,
trottoirs
larges.

Source : [le site du](#)

[tramway de la](#)
[Communauté](#)
[Urbaine Nice](#)
[Côte d'Azur,](#)
secteur 6

- Premier impact : « desserte-intégration de l'espace-mobilités quotidiennes » intégration de la Plaine du Var vers l'agglomération grâce à la ligne 3 du tramway (Saint Augustin : pôle multimodal en devenir), littorale par la ligne 2 (port de Nice à saint Augustin)) (*Rolland*) et centrale (dédensification par la ligne 1)
- Deuxième impact : « embellissement urbain-mobilités résidentielles » mais pas de fragmentation des territoires constatée suite à la plus value et aux embellissements, processus récent et plafonnement des loyers (*Equipe de la CCI, agents immobiliers, Rolland*)
- Troisième impact : « économie et commercial » début « d'embourgeoisement économique » sur le secteur 6 (Saint-Roch plutôt modeste avant le tramway) => homogénéisation par le réseau (*Rolland*)

Bibliographie indicative, webographie et enquête-terrain

- DUPUY Gabriel, GENEAU DE LAMARLIERE Isabelle, « *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux* », L'harmattan
- JOURDAN Gabriel, GIR Maralpin/Débat public Contournement routier de Nice/Cahier d'expert de Gabriel Jourdan
- JOUVE Bernard, LEFEVRE Christian, « *Horizons métropolitains* », Recherches Urbaines, 2004
- RONCAYOLO Marcel, « *La ville et ses territoires* », Gallimard, 1997
- CHALARD Laurent, « *La mise en place des découpages intercommunaux (1992-2007) : témoin de la fragmentation de l'aire métropolitaine azuréeenne* » L'Espace Politique [En ligne], 11 | 2010-2, mis en ligne le 18 novembre 2010
- ZEMBRI Pierre, « *Structure des réseaux de transport et déréglementation* » Flux n° 62 Octobre - Décembre 2005 pp. 21-30
- ZEMBRI Pierre, « *Réseaux (les) de transports collectifs régionaux en France depuis la décentralisation, contribution à une approche géographique.* », thèse de doctorat, 1993
- Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix, Directions Régionales de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon et Plan Urbanisme, Construction, Architecture, Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Janvier 2005 « *Les cahiers de la métropolisation dans l'espace méditerranéen français, vers un Observatoire Transrégional de la Métropolisation* »
- Appel à coopération métropolitaine - déclaration d'intention de la Côte d'Azur, 25/10/2005
- PLU PADD : Plan Local d'Urbanisme de Nice, Projet d'Aménagement et de Développement Durable, 2005
Schéma départemental d'équipement commercial des Alpes-Maritimes, Diagnostic, ADAAM-CCINCA, Mars 2005
- Site de la Mairie de Nice et notamment le document suivant : « *Ville de Nice - Agence Municipale Economique - Observatoire de l'économie de proximité - novembre 2003, compte rendu de l'enquête sur la perception de l'évolution du quartier après le tramway : données issues de l'enquête menée auprès des établissements localisés sur le tracé du tramway* »
- Site du tramway de la Communauté Urbaine Nice-Côte d'Azur
- Site du journal Nice Matin
- Terrain azuréen, acteurs des transports (Conseil régional, conseil général, collectivités territoriales, villes, chambre de commerce et agence d'urbanisme) et acteurs économiques.