



De l'Université de Cergy-Pontoise  
à l'Université Lyon 2 Lumière

Du Laboratoire MRTE, Cergy-  
Pontoise au  
Laboratoire LET, Lyon

Journée doctorale AFITL du  
3 Juillet 2012



Présentation des travaux de  
Julian Courteix, sous la  
direction de Monsieur Pierre  
Zembri

- Etudiant en troisième année de thèse  
à l'Université de Cergy-Pontoise au  
laboratoire de géographie Mobilités,  
Réseaux, Territoires, Environnement EA  
4113

- ATER au département GLT à l'IUT de  
Chalon-sur-Saône.

**Métropolisation,  
organisation  
institutionnelle et gestion  
des réseaux de  
transports publics : le cas  
de l'agglomération  
azurienne.**



## Rappel théorique, contexte actuel et hypothèses

- **Forte métropolisation** mais faible interdépendance du réseau dans son ensemble (Dupuy, Dauphiné, Fusco,...)
- **Faible inclusion** du sous-ensemble intérieur dans les déplacements
- **Littoral saturé** et forte emprise par un institutionnel majeur ou « chef de file » (CANCA=>CUNCA=>NCA=>Nice métropole)
- **Nouvelles formes de gouvernement** pour intégrer l'ensemble urbanisé? (Richer, Menerault, Offner,...)

- Lignes d'Azur, Envibus, bus Azur, CARF, Sillages, bus Varmer, CARF,...



## Focus sur le contexte institutionnel actuel

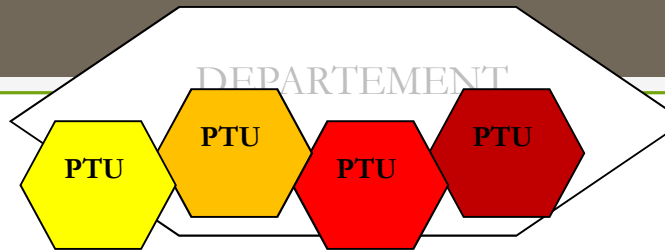
- ➔ Territorialité et Interterritorialité (Ferrier, Vanier, Offner, Coutard,...) complexes dans l'agglomération : **inadaptation institutionnelle** à la structure des mobilités actuelles
- ➔ Multiplication des AOTU dans l'agglomération liée à une trop **forte intercommunalité** et qui empêche une gestion plus globale (Zembri, Menerault, Chalard,...)
- ➔ Sous-gestion institutionnelle dans le sous-ensemble intérieur, pourtant **très touché par les déplacements métropolitains** (effet « râteau » institutionnel qui évite des échanges faciles entre les intercommunalités intérieures et littorales)





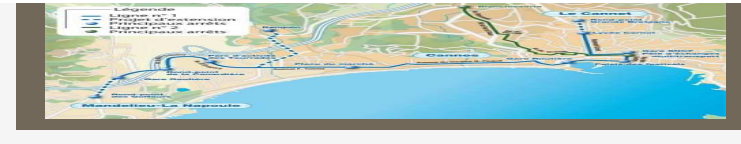
## La faiblesse du département et le rôle montant des AOTU

- Il existe **une coalescence des Périmètres de Transports Urbains** et le département a de moins en moins de prise sur la situation : la métropole, les communautés d'agglomération et de communes le rendent **secondaire**.
- Si les agglomérations le souhaitent, le département peut continuer à les relier entre elles mais il est désormais tributaire de leur bon vouloir, comme Nice métropole qui **étend son territoire** et qui soustrait des compétences au département.



## Hypothèses de travail :

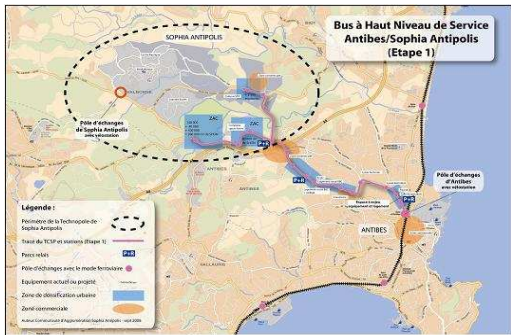
- Effet de frontière entre AOTU : indépendance dans la gestion des transports et multiplication des TCSP sans usage ENTRE les intercommunalités
- AOTU en chef de file et d'autres en recul : Nice métropole prend du poids face au département non capable de gérer l'ensemble métropolisé



## Un TCSP à l'intérieur de chaque intercommunalité : une situation pas très heureuse...



Un tramway dans le PTU de Nice Métropole



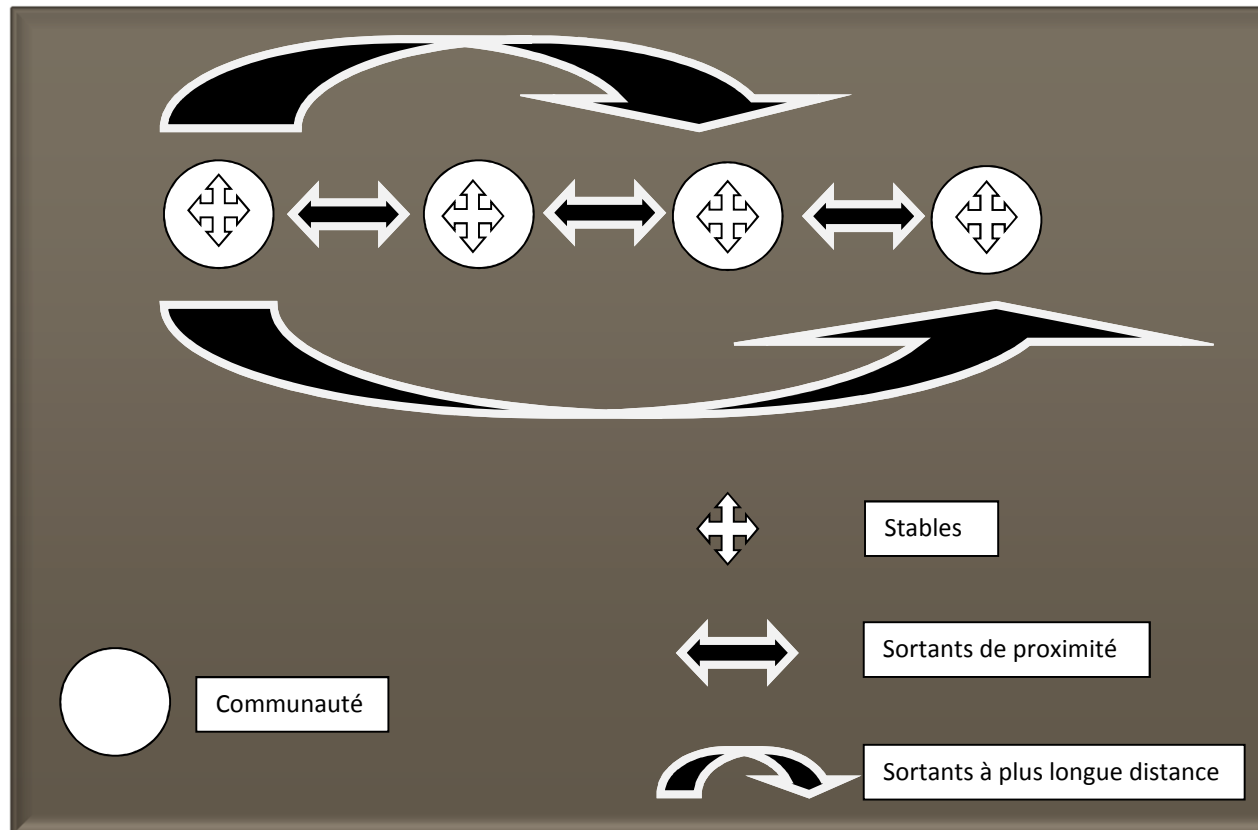
Un BHNS dans le PTU de la CASA



Un BHNS dans le PTU de SITP

o Stables, sortants?

... quand on mesure la réalité géographique des mobilités (inadéquation institutionnelle)



Représentation schématique des stables et des sortants.



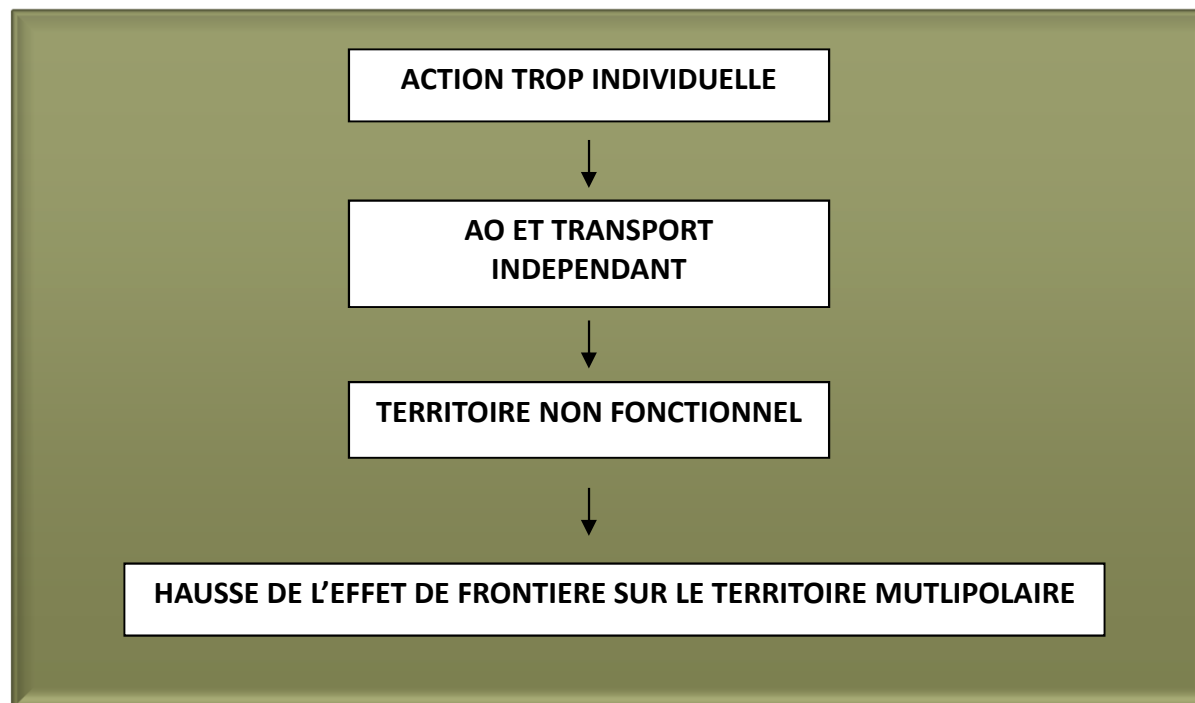
## Résultats stables-sortants (après nos calculs grâce à la base de données anabel (ANALyse Bilocalisée pour les Etudes Locales))

- Les mobilités entre les intercommunalités du sous-ensemble intérieur sont **fortement représentées** (Terres de Siagne à Sillage, Sillage à Pôle Azur Provence,...) donc **faiblesse** du schéma institutionnel actuel
- Les mobilités entre les intercommunalités du sous-ensemble intérieur et du littoral sont aussi **très fortes** (Pôle Azur Provence à SITP ou Nice métropole)



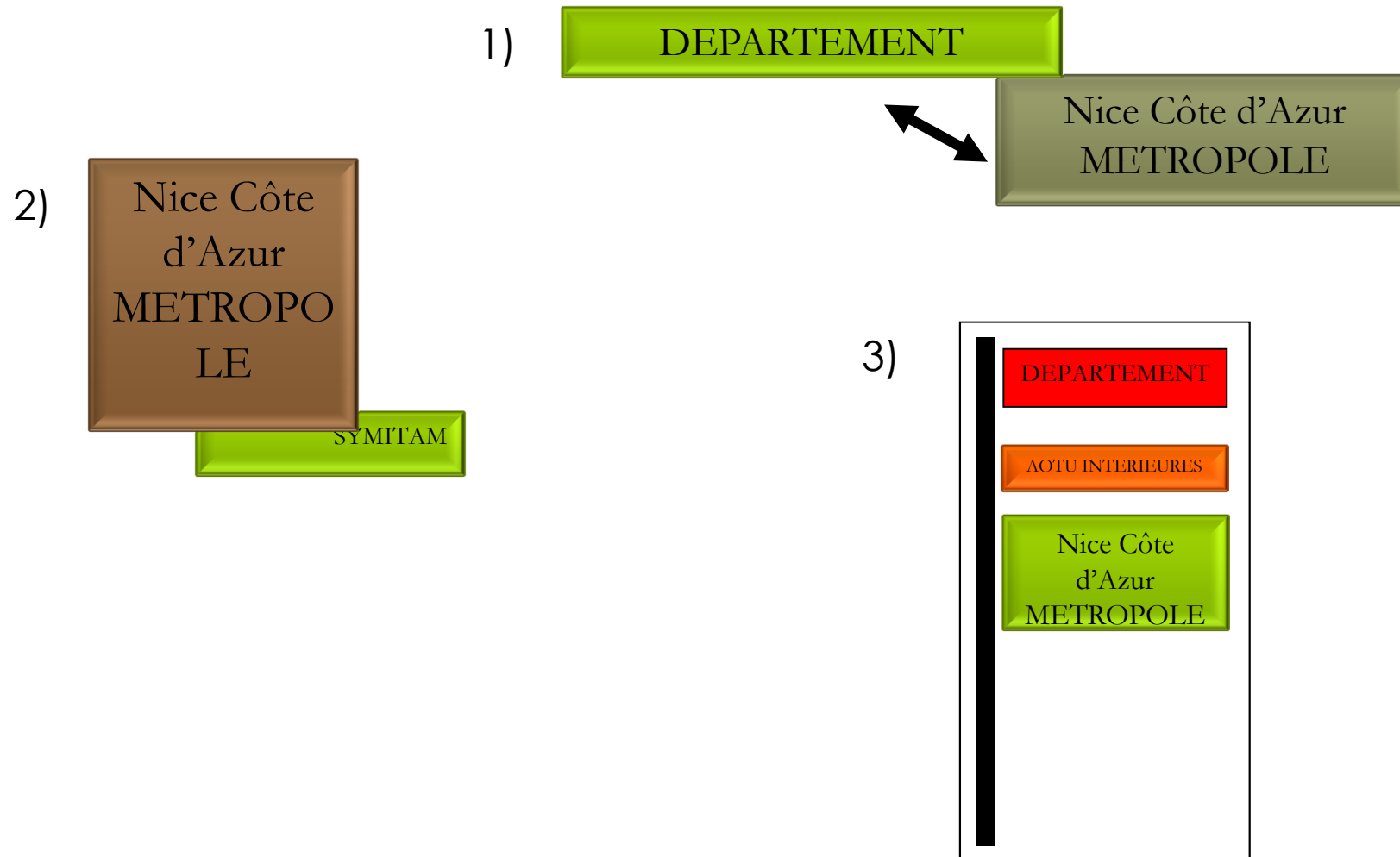
- Effet frontière et non respect des mobilités

## Conclusion suivante :



Individualité et territoire non fonctionnel.

## Organisation institutionnelle entre AO





## Piste : nouvelle forme de gouvernement, le syndicat mixte SRU azuréen

- Structure fédérative en charge de **coordonner** l'ensemble du département
- Le SYMITAM apparaît **peu impliqué** dans la gestion, outre un service à minima (SIM, tarification,...) et les autres AOTU ne s'en occupent guère
- Pourtant, devant servir l'ensemble du département (seul en France à cette échelle), il est dirigé par une poignée d'élus n'ayant d'**actions que pour le littoral...**
- Il s'efface donc logiquement face à Nice Métropole qui s'installe solidement dans la gestion de l'**agglomération étendue de Nice**





## Avancée : l'effort de la Région avec le train et les partenariats avec les acteurs locaux

- Un espoir de **raccord** avec l'intérieur : la ligne Nice-Grasse (mais elle est lente et la concurrence tarifaire avec le bus est un handicap). Elle est mal intégrée au Pôle multimodal de Saint-Augustin en devenir
- Des **partenariats** dans la billettique, dans les abonnements et dans les forfaits sont parfois réalisés avec les intercommunalités azuréennes, ainsi que pour la **refonte des gares**
- La LGV n'apporte rien de probant pour la stricte agglomération excepté une possible gare à Mougins (desserte intérieure) et un raccordement (prévu) à l'Italie



## Résumé des principaux blocages et avancées pour une bonne gestion globale :

### Blocages :

- Coalescence des AOTU
- Effet de frontière et indépendance en transport
- Nice Métropole conquérant et facteur d'isolation des autres entités
- SYMITAM impuissant
- Département en retrait
- Sillages peu probant
- Région trop effacée et peu efficace

### Avancées :

- Pôles d'échanges multimodaux mais parfois facteur de frontière institutionnelle
- Réunions-projets pour une coordination mais c'est encore timide
- Des lignes qui relient les intercommunalités mais trop peu nombreuses, peu efficaces et pas encore assez liées au littoral

## Conclusion de cette présentation

- Mauvaise articulation entre les AOTU
- Lignes de bus, BHSN et tramways trop « fermées »
- Réseau métropolitain TER faiblement intégré aux réseaux locaux du littoral
- Nouvelles formes de gouvernement dépassées excepté une tarification positive
- Pôles d'échanges multipliés mais encore trop littoraux et peu basés sur une gestion unique : faible intégration au pôle multimodal de Saint-Augustin en devenir