cndp
Commission particulière du débat public

Les cahiers d'experts du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

décembre 2005 n° 1

Marc Wiel
Urbaniste et spécialiste des déplacements

page 2 **Les types de mobilité**

page 3 **Le cœur du sujet**

page 4 **Conclusion**

MARC WIEL
Né le 2 août 1940 à Saint-Omer (62). Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris, urbaniste. Membre associé du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Marc Wiel est intervenu comme expert invité par la Commission particulière du débat public lors de la réunion du 29 novembre 2005, à Valbonne.

> COMPRENDRE LES PROCESSUS POUR COMPRENDRE LES ENJEUX >>>>>>>>>>>

Quand le modèle s'auto-réalise...

Puisque peu de véhicules saturent une autoroute, pourquoi ne pas prendre le problème à l'envers ? Chercher les flux locaux qui gênent les fonctionnements de l'A8 et réfléchir aux politiques de déplacements qui diminueraient cette gêne...

« Une situation de quasi-congestion ne provoque pas inéxorablement le déclin d'un territoire »

Les auteurs techniques du dossier sont arrivés à la conclusion que le doublement de l'A8 sur un tronçon plus ou moins long est le meilleur moyen de retrouver la fluidité d'un trafic qui s'accroît inexorablement. D'autres leviers d'action que ceux pris en compte (voiries nouvelles ou plus larges, transports collectifs) influent sur la fluidité de l'A8 et l'étude technique aurait dû apprécier l'incidence des leviers d'action permettant d'atteindre, dans le domaine des déplacements, les buts plus généraux spécifiés dans la directive territoriale d'aménagement (DTA). Une situation de quasi-congestion du réseau routier ne provoque pas inéluctablement le déclin d'un territoire. La thrombose n'est qu'une image. Les villes importantes sont toujours encombrées parce qu'elles sont nées avant l'automobile. Cela ne compromet pas obligatoirement leur dynamisme. Un équilibre stable du marché des déplacements urbains ne se trouve pas seulement quand l'offre est à la hauteur d'une demande, mais quand la densité est « accordée » à la vitesse autorisée. Pour les déplacements interurbains cette nécessité ne joue pas, d'où l'importance de bien séparer les trafics urbains et interurbains. Il vaut donc mieux chercher à avoir une situation « assez fluide » et, à défaut, chercher l'infrastructure la plus utile, mais aussi la moins susceptible de relancer le développement du trafic. Nous pouvons « apprivoiser la congestion » parce que la croissance de la mobilité urbaine motorisée n'est pas inexorable, s'il est possible de mieux coordonner urbanisme et transport.

> COMPRENDRE LES PROCESSUS POUR COMPRENDRE LES ENJEUX >>>>

mobilité suivant la nature de l'interaction sociale. Il faudra ici des conditions de mobilité plus performantes que pour la mobilité de proximité, mais pas trop pour ne pas perturber l'existence du premier niveau des pôles de proximité. En matière de gestion de la mobilité, il faudra des réseaux assez puissants de transports collectifs et un maillage de la voirie d'agglomération, ni trop rapide (entre 50 et 70 Km/h), ni trop densément maillé, là où l'occupation du sol est moins dense. Les vitesses autorisées permettront d'urbaniser les abords des voies mais pourront exiger, pour des raisons de sécurité ou d'équilibre concurrentiel, la mise en site propre des autres modes (deux roues ou transports collectifs). En matière d'urbanisme, l'équilibre emploi-habitat par sous-secteurs géographiques deviendra nécessaire, mais pas obligatoirement à l'échelle communale ou intercommunale : plutôt à l'échelle des espaces-temps estimés raisonnables (20 minutes) pour trouver le logement que l'on désire à un prix raisonnable. Le département des Alpes-Maritimes n'a pas été sur ce point très prévoyant. Il n'a pas mesuré les conséquences de la concentration d'emploi dans un territoire aussi contraint sur le plan foncier. Il est très facile, si on ne surveille pas l'équilibre qualitatif et quantitatif entre l'emploi et l'habitat à la bonne échelle et s'il n'y a pas de politique foncière substitutive à la périurbanisation lointaine, de remplir une voie autoroutière à l'heure de pointe. Il suffit de 2000 véhicules. Il devient alors nécessaire d'avoir des abonnements assez chers sur l'autoroute ou des contrôles d'accès assez efficaces, pour n'accepter sur l'A8 pas plus de véhicules relevant de la mobilité urbaine qu'il n'en faut pour ne pas ralentir outre mesure les véhicules correspondant à la mobilité interurbaine si on a considéré cette dernière prioritaire. Si l'autoroute se bouche à cause du trafic local, il paraît plus logique de chercher une solution locale à ce trafic plutôt qu'une infrastructure interurbaine de plus, sauf si l'Etat décide généreusement de se substituer aux prérogatives du conseil général. Il est d'ailleurs fort probable que l'Etat saura rappeler cette générosité au conseil général le jour où il dressera le plan de financement de son projet...

« Dire que la mobilité urbaine à droit à la même vitesse que la mobilité interurbaine, c'est choisir de rendre irrémédiable la croissance de la mobilité urbaine d'agglomération »

Le cœur du sujet

La question de la solution locale à la congestion

Le rapport technique est particulièrement clair sur la question de la solution locale à la congestion. « Nous avons exploré la solution d'une voirie locale et l'avons éliminée », est-il dit page 83 du dossier. Je cite, car nous sommes là au cœur du sujet : « A l'ouest du Var, les études de déplacements ont montré que la solution type LIO ne constituait pas une réponse pertinente. En effet, bien qu'intéressant une quantité non négligeable de déplacements potentiels, elle ne permet de délester l'A8 que de façon tout à fait marginale. Malgré un coût de construction élevé (proche du milliard d'euros), elle serait, compte tenu de la multiplicité des échanges à prévoir pour assurer ses fonctionnalités de desserte fine des territoires traversés, majoritairement réalisée à l'air libre. Elle aurait un impact environnemental forcément important et donc difficilement acceptable. Ne répondant manifestement pas à la problématique posée , cette solution doit être écartée à ce stade ». Cette position m'a éclairé sur la démarche des auteurs de ce rapport. Pour ces derniers, la mobilité urbaine a droit à la même vitesse que la mobilité interurbaine. Mais c'est précisément ce choix qui rend la croissance de la mobilité urbaine d'agglomération inexorable.

Un milliard d'euros, c'est quand même moins que deux milliards d'euros (le coût du projet) ! Ce type de voie « urbaine d'agglomération » réclame beaucoup de précautions dans la façon d'être implantée mais elle peut aussi apporter localement beaucoup plus de choses en matière de développement urbain que le « tuyau» à contourner Nice. LIO est peut être (n'ayant pas examiné le contexte de LIO) le point d'appui du grand projet urbain qui pourrait progressivement corriger la moindre « urbanité » de Sophia Antipolis... La question mérite d'être posée, car depuis presque maintenant deux décennies d'expérience en ce domaine, les urbanistes savent que c'est en repartant d'une autre conception des voiries qu'on crée plus facilement de l'urbanité et du développement. La route n'a pas qu'un objectif circulatoire. Elle fournit une accessibilité qui permet de valoriser les usages du sol et, dans ces conditions, son coût élevé devient justifié. Sinon, on entérine les inconvénients de la vitesse : fermeture métropolitaine si le trafic local gène le trafic interurbain, destructuration des polarités secondaires de proximité, creusement du déficit des transports collectifs, désordres environnementaux divers, locaux ou mondiaux, et ségrégation sociale plus accusée. Or, on peut atteindre une fraction raisonnablement suffisante des avantages que l'on est en droit d'attendre de la vitesse (plus d'espace pour l'habitat, et plus de productivité pour les entreprises, mais pas de gains de temps) en accompagnant la modération de la vitesse autorisée de diverses politiques publiques : transports collectifs, politique foncière, équilibre emploi-logement, renforcement du réseau commercial de proximité, rythme différencié de développement des communes...

Réfutons les arguments qui feraient que la croissance de la mobilité urbaine ne pourrait pas être contenue. Le raisonnement habituel est de dire :

1. nous sommes plus nombreux (c'est juste)
2. nous avons plus d'automobiles. Ce n'est plus comme auparavant une cause majeure de mobilité. Certes, cela influe sur le choix du mode de déplacement, mais cela n'autorise pas à relier mécaniquement le surplus de kilomètres parcourus à la possession automobile, car on peut tout autant dire que la motorisation des ménages est la conséquence des choix d'habitat et de la concentration des services de proximité hors de portée des non motorisés. C'est donc au final une conséquence de la vitesse autorisée. Les Suisses, qui sont les Européens les plus motorisés, sont aussi les premiers utilisateurs des transports collectifs. Possession ne signifie pas usage...
3. nous sommes plus riches. Nous devrions plutôt dire : l'évolution de la structure des revenus des ménages fait qu'il y a plus de ménages assez riches pour prétendre devenir propriétaires, mais pas assez riches, dans l'état actuel des choses, pour occuper des localisations proches des emplois
4. nous avons plus de temps libre pour nous déplacer. C'est vrai que le temps disponible s'accroît, mais toutes les enquêtes montrent que le temps disponible - après travail et tourisme non compris -, se répartit proportionnellement comme

> COMPRENDRE LES PROCESSUS POUR COMPRENDRE LES ENJEUX >>>>