

# **DE LA VILLE PEDESTRE A LA VILLE AUTOMOBILE DANS LA CONURBATION AZUREENNE**

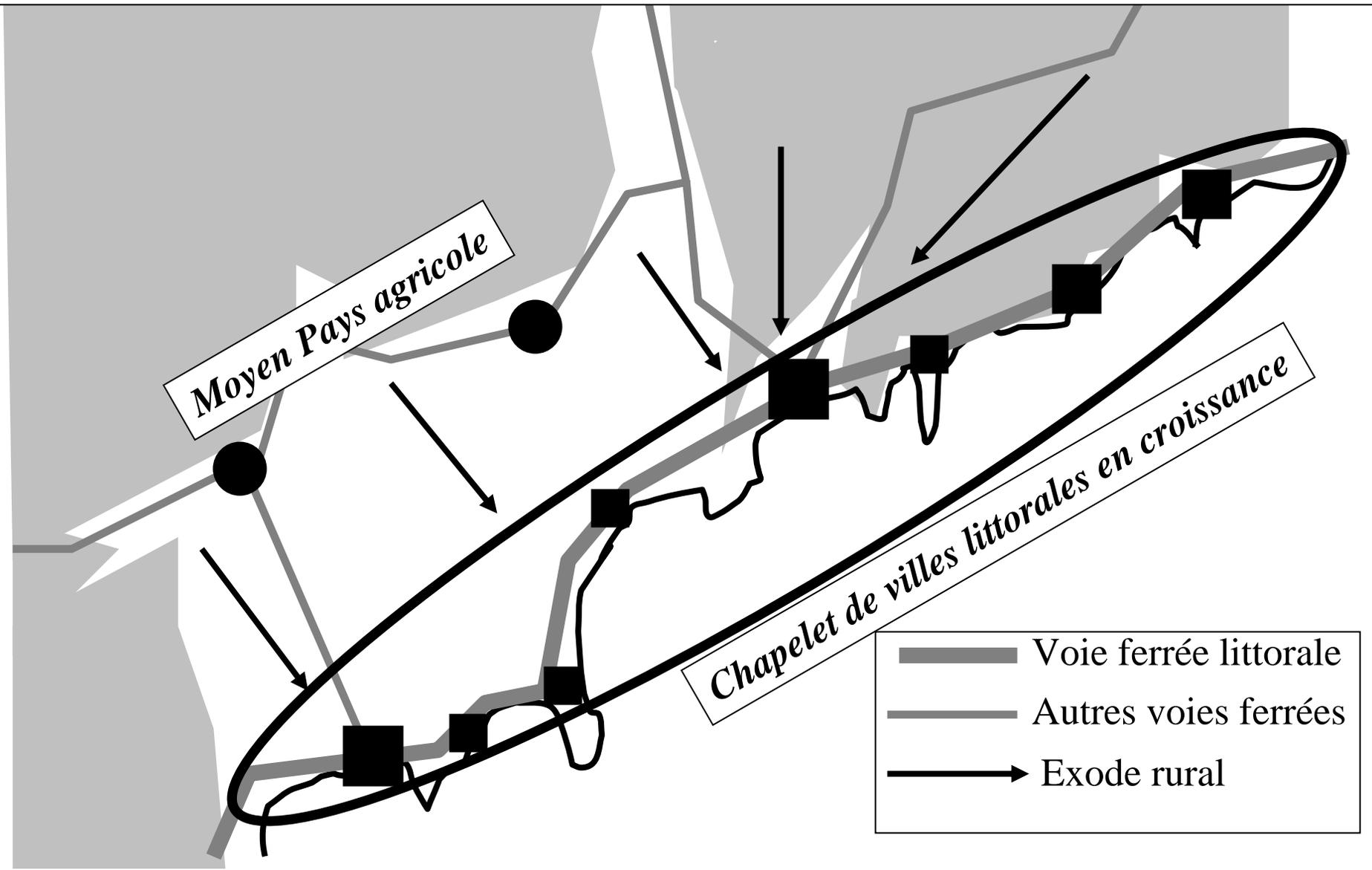
**L'ENJEU D'UNE RESTRUCTURATION DE LA  
VILLE AUTOUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

Par Gabriel JOURDAN, Docteur en Géographie

14/11/2005

Gabrieljordan@voilà.fr

# L'EMERGENCE D'UN CHAPELET DE STATIONS BALNEAIRES AUTOUR DU CHEMIN DE FER (1860 – 1960)

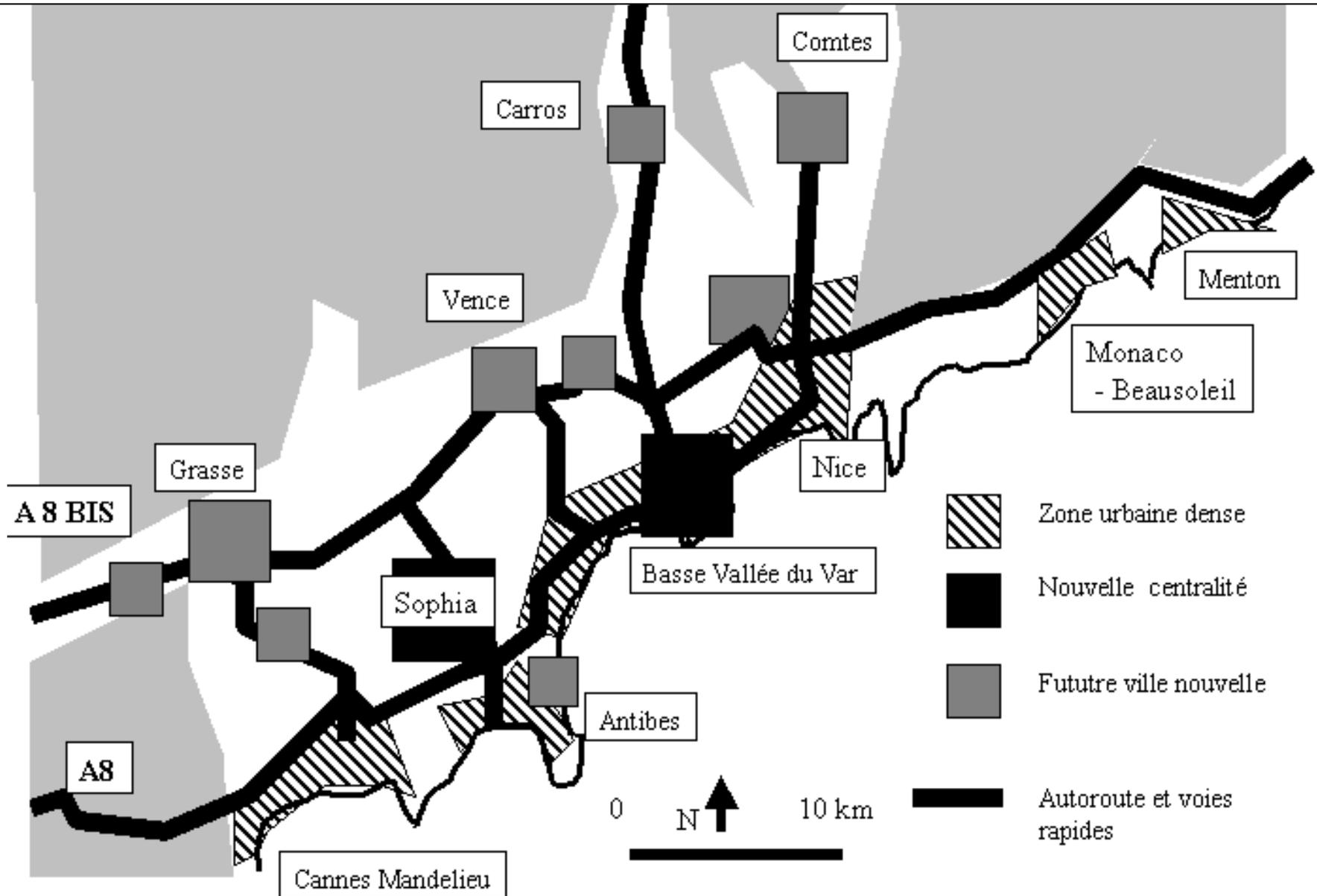


La généralisation de l'automobile libère les choix de localisation : on peut habiter loin en distance tout en étant proche de la ville en temps de parcours

Dans les années 1960 / 70, les aménageurs imaginent alors que des villes nouvelles – reliées aux centres anciens par des autoroutes – pourront absorber la croissance démographique

C'est aussi l'époque où on imagine l'aménagement de nouveaux espaces d'activité en dehors des villes

# LE SCHEMA DE L'ODEAM (1971) : UNE VISION VOLONTARISTE DE LA COTE D'AZUR AUTOMOBILE

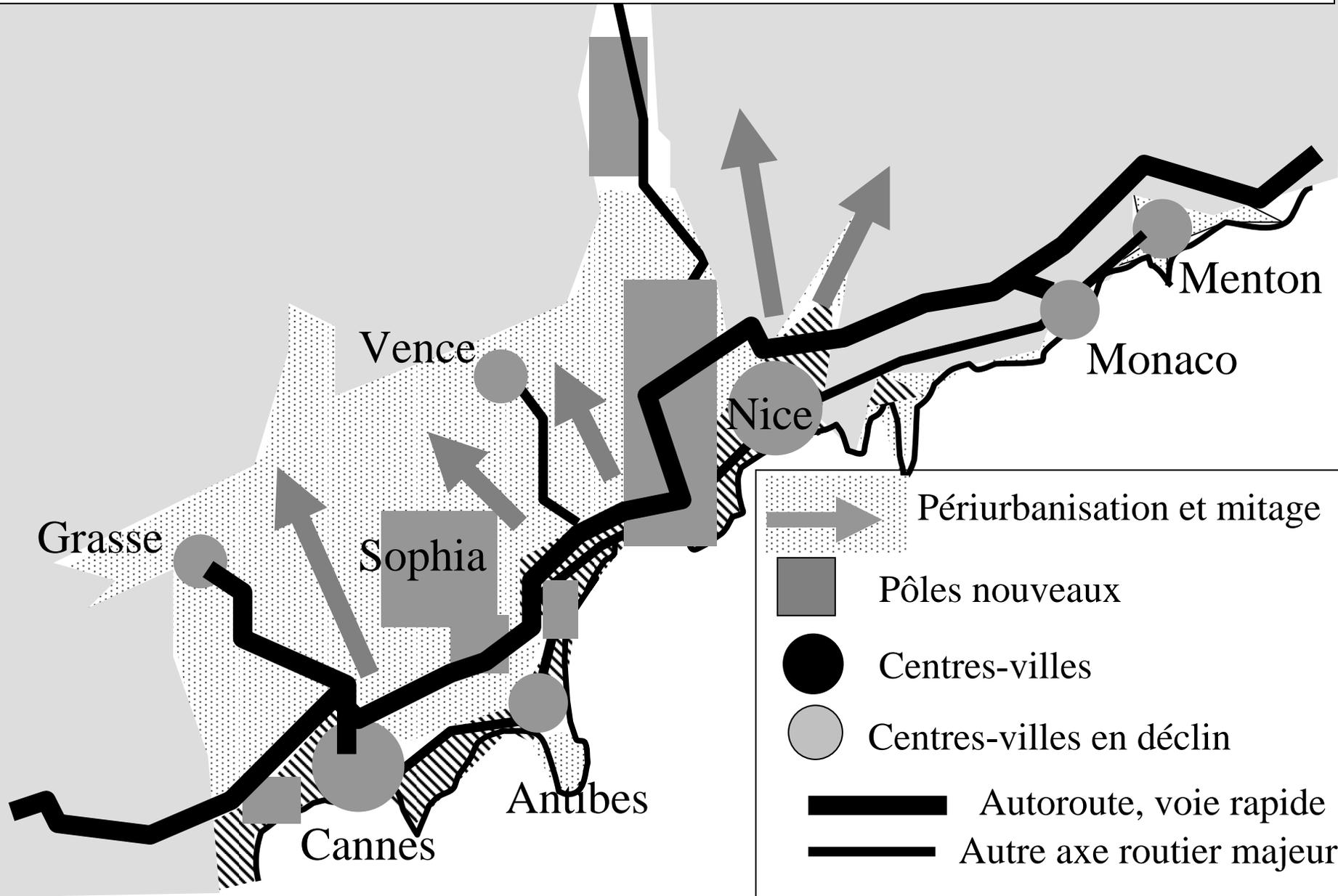


**MAIS CE SCHEMA EST REFUSE :**

**LES COMMUNES VEULENT RESTER MAITRESSES  
DE LEUR DEVELOPPEMENT...**

**... NOTAMMENT SOUS LA PRESSION DES  
PROPRIETAIRES FONCIERS ET AGRICULTEURS  
QUI SOUHAITENT BENEFICIER DE LA HAUSSE DU  
PRIX DES TERRAINS**

# LE DEVELOPPEMENT SPONTANE DE LA COTE D'AZUR AUTOMOBILE



# UNE CROISSANCE EXTENSIVE : LES ESPACES BATIS PROGRESSENT BEAUCOUP PLUS VITE QUE LA POPULATION

**1970** : 166 km<sup>2</sup> urbanisés

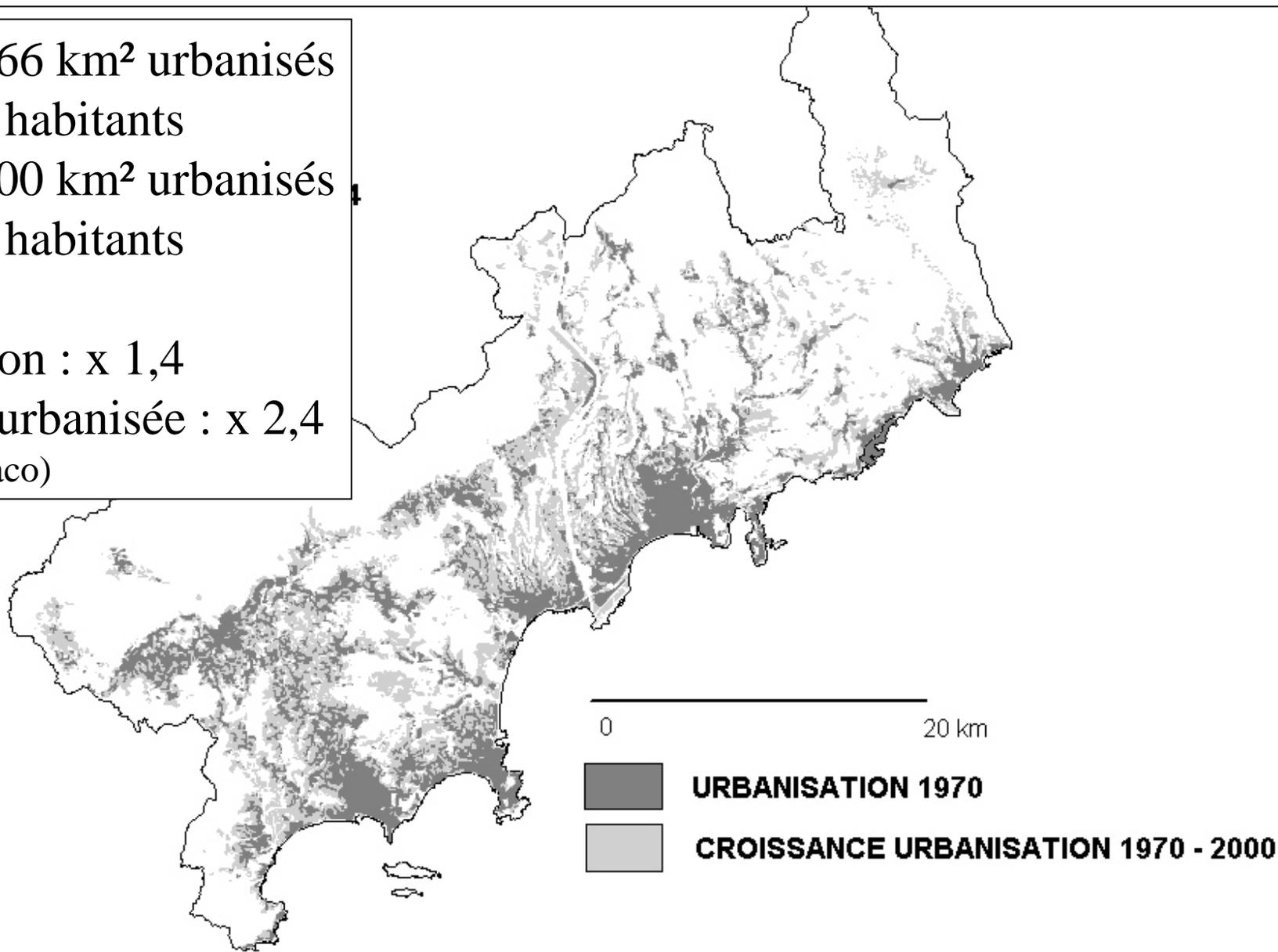
700 000 habitants

**2000** : 400 km<sup>2</sup> urbanisés

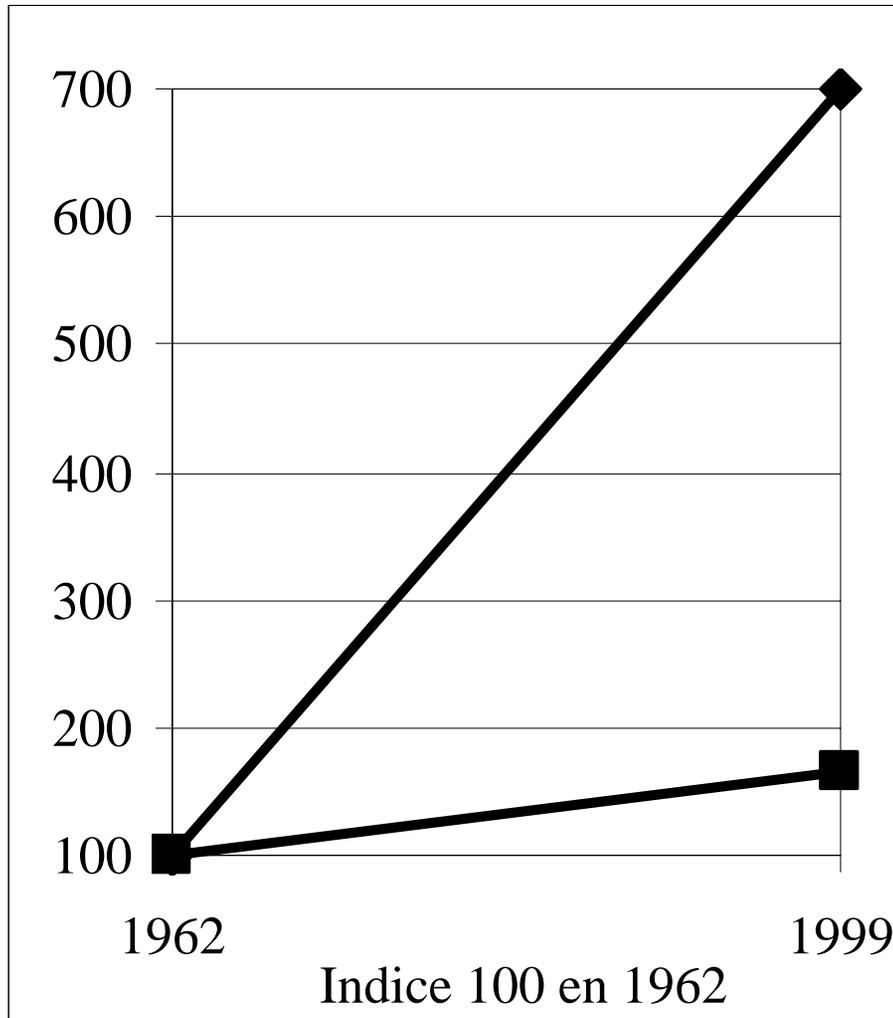
980 000 habitants

Population : x 1,4

Surface urbanisée : x 2,4  
(hors Monaco)



# LE TRAFIC ROUTIER AUGMENTE PLUS VITE QUE LA POPULATION



**Traffic** en franchissement  
du fleuve Var  
1962 : 31 000  
1999 : environ 220 000  
**Evolution : x 7**

**Population**  
1962 : 592 000  
1999 : 977 000  
**Evolution : x 1,65**

Le nombre de déplacements par jour et par personne reste stable.

Par contre, la distance parcourue lors de chaque déplacements augmente car on constate une déconnexion croissante entre lieu d'habitat et lieu de travail

Cette déconnexion est accrue par la crise du logement et par l'amélioration des réseaux routiers qui facilite l'éloignement.

Par ailleurs, le développement urbain se fait à l'écart des secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Enfin, les formes d'urbanisation rendent très difficile l'usage de la marche : tout est cloisonné et il n'y a souvent pas de trottoirs !

# **RESTRUCTURER LA VILLE AUTOUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS : UN ENJEU MAJEUR**

Trop consommateur d'espace, le modèle de la ville automobile se heurte aux limites physiques du territoire azuréen.

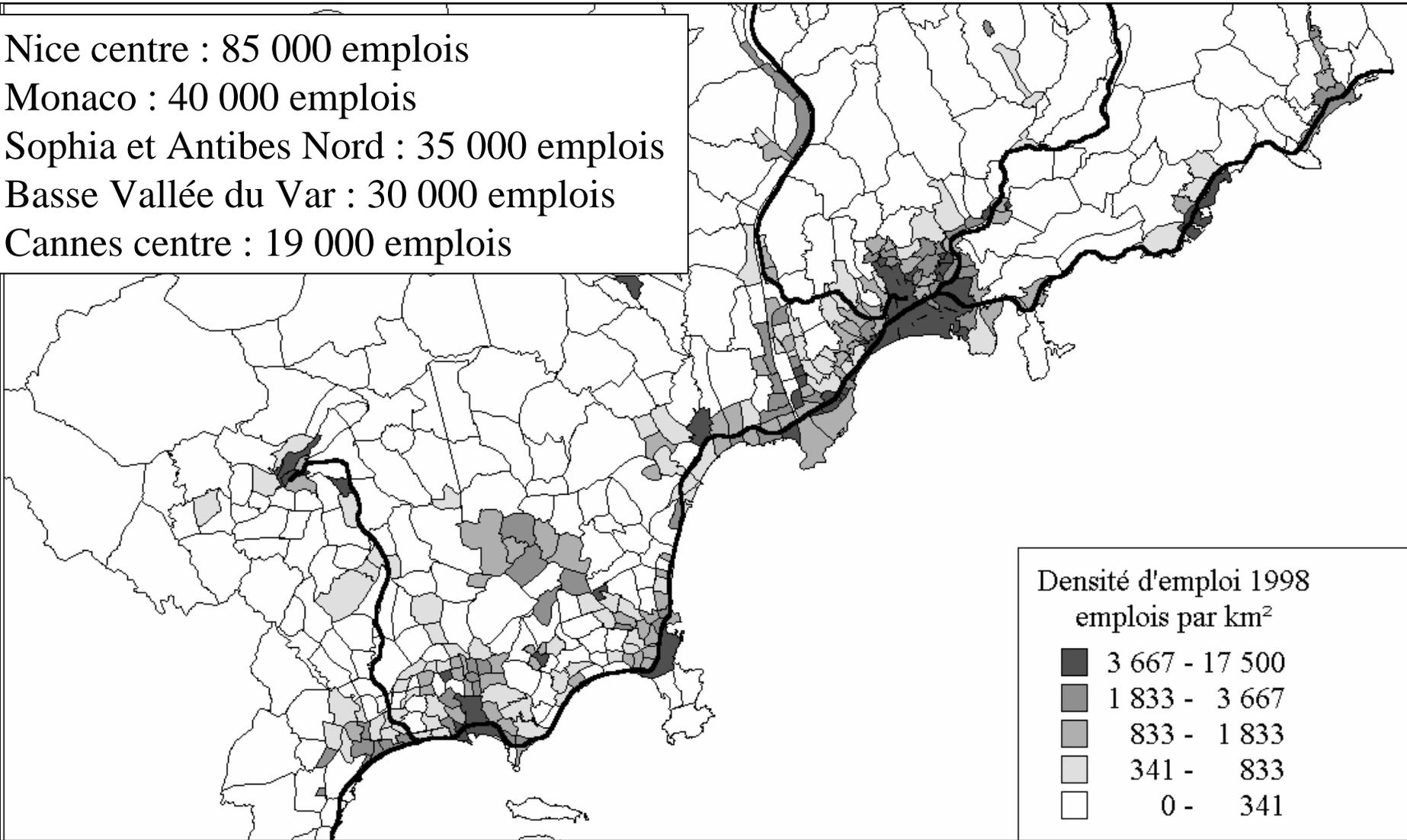
Il n'est donc pas durable sur un plan local.

De plus, le modèle de la ville automobile contribue à l'épuisement des ressources pétrolières et à l'émission de gaz à effet de serre.

Il n'est donc pas durable sur un plan global.

# DEVELOPPER UN SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS METROPOLITAIN ARTICULE SUR LES VOIES FERREES

Nice centre : 85 000 emplois  
Monaco : 40 000 emplois  
Sophia et Antibes Nord : 35 000 emplois  
Basse Vallée du Var : 30 000 emplois  
Cannes centre : 19 000 emplois



**EN DEHORS DE SOPHIA-ANTIPOLIS, LES GRANDS POLES D'EMPLOIS SE SITUENT AUTOUR DES AXES FERROVIAIRES**

Sur la Côte d'Azur, on affecte deux fois moins d'argent par habitant pour les transports collectifs par rapport à la moyenne nationale

(170 euros / an / habitant sur la Côte d'Azur contre 366 euros / an / hbt en moyenne nationale – Source compte déplacements de la conurbation azuréeenne 1999)

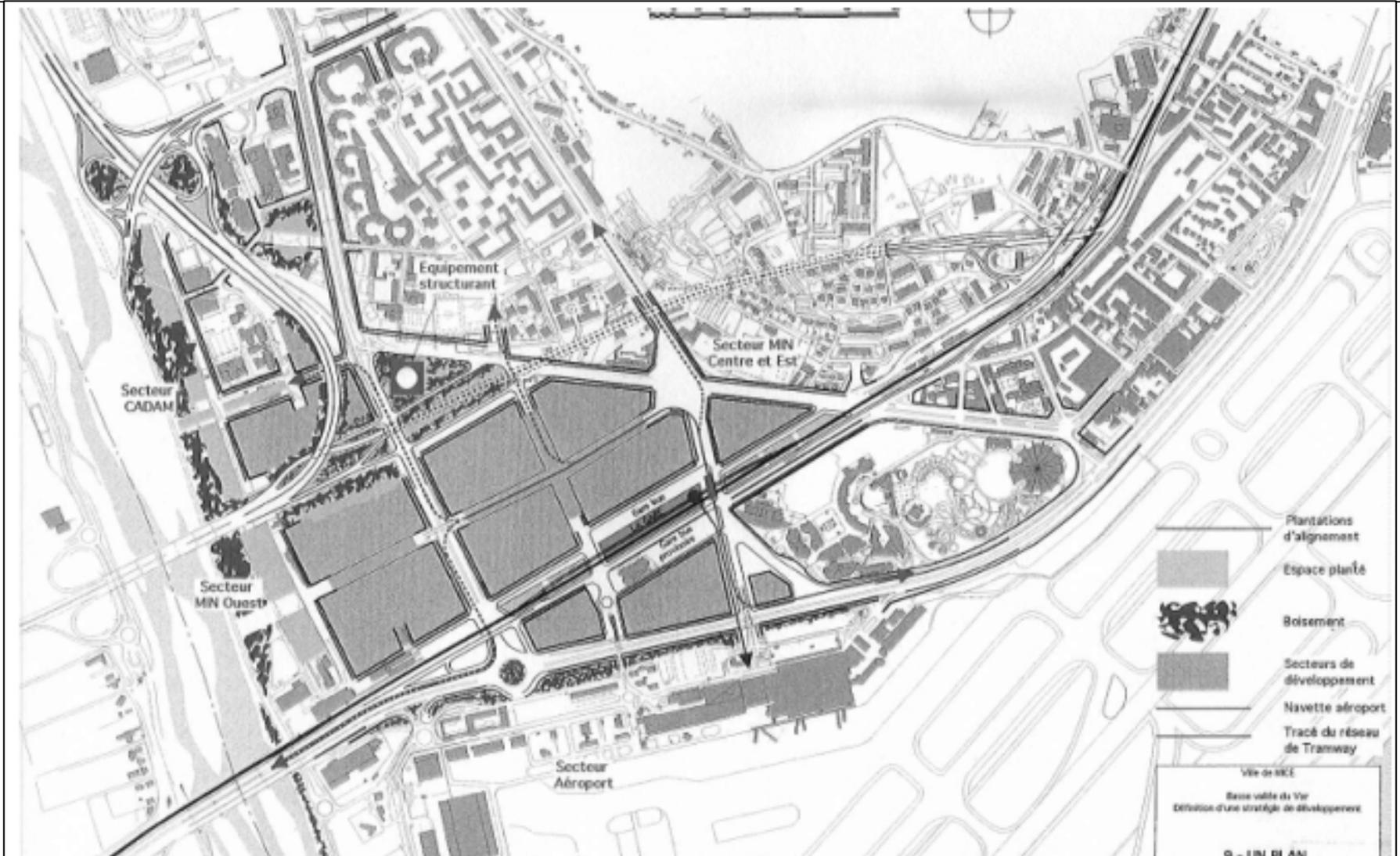
A Toulouse et Grenoble, des grands projets routiers ont été ajournés ou reportés dans le temps pour financer en priorité les transports collectifs

Le PDU toulousain ajourne la réalisation d'un doublement de la rocade sud (partiellement en tunnel sous les collines de Pech David)

Le PDU grenoblois a reporté à l'horizon 2020 la réalisation de la rocade Nord (tunnel sous la Chartreuse)

La LGV PACA permettra de dédier la ligne ferroviaire littorale au trafic local (« RER » cadence aux 10 minutes)

# RESTRUCTURER ET DENSIFIER LA VILLE AUTOUR DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS



Exemple de la Basse Vallée du Var – Source : ville de Nice

# RESTRUCTURER ET DENSIFIER LA VILLE AUTOUR DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

