

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)*

*SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org*

**Plan de déplacements d'entreprise
de l'UFR Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives
(UFR-STAPS) de l'Université de Nice - Sophia Antipolis**

Seconde phase

**Les déplacements des étudiants de l'UFR-STAPS
Spatialisation de l'enquête
Analyse des accessibilités dans la zone périphérique
et propositions d'aménagements favorisant
les modes de déplacement respectueux de l'environnement**

Le GUILLOU Alexandra¹, MOLINARI Jacques², SCARELLA Floriane³

Novembre 2006

*Projet ayant fait l'objet de l'attribution d'une intervention financière
du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur par délibération n° DEB 05-18 du 21 janvier 2005*

¹ Licenciée en Géographie (opt. Aménagement du territoire) ; stagiaire au GIR Maralpin du 06.06.06 au 14.07.06

² Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

³ Licenciée en Géographie (opt. Aménagement du territoire) ; stagiaire au GIR Maralpin du 06.06.06 au 04.08.06

Plan de déplacements d'entreprise de l'UFR-Staps – Phase 2

Les déplacements des étudiants de l'UFR-STAPS
Spatialisation de l'enquête
Analyse des accessibilités dans la zone périphérique (Basse plaine du Var)
et propositions d'aménagements favorisant
les modes de déplacement respectueux de l'environnement

Le GUILLOU Alexandra, MOLINARI Jacques, SCARELLA Floriane

PRÉSENTATION

Le présent rapport traite de la *seconde phase* du Plan de déplacements d'entreprise (PDE) de l'UFR-Staps de l'Université de Nice, projet entrepris sur une initiative du GIR Maralpin et dont la *première phase*, portant sur la réalisation d'une enquête-déplacements auprès des étudiants de la Faculté des Sports, a fait l'objet d'un rapport d'études de l'UFR-STAPS intitulé

Les déplacements des étudiants de l'UFR-STAPS
Interprétation sommaire des résultats de l'enquête

Bernard MASSIERA et Denis PARISOT, Maîtres de Conférence à l'UNSA

Le présent document, qui naturellement s'y réfère et y renvoie ses lecteurs, a également tiré parti de l'enquête réalisée en juin 2006 par le GIR Maralpin sur les aménagements de la basse vallée du Var pour élaborer ses

Observations dans le cadre des enquêtes publiques préalables
au projet de création d'un stade de football
à St Isidore-Sud dans la plaine du Var

Au stade présent (novembre 2006) l'ensemble des études de la *Phase 1* et de la *Phase 2* conduites conjointement par l'UFR-STAPS et le GIR Maralpin, avec l'assistance de leurs partenaires l'ADAAM, la CANCA et la Ville de Nice, se présente donc sous la forme de deux rapports distincts que l'on se propose de fusionner dans une présentation cohérente, laquelle, après prise en compte des corrections, retouches, ajouts et compléments indispensables du fait de l'échelonnement de l'étude, fera l'objet d'une synthèse et sans doute aussi de prolongements.

Les déplacements des étudiants de l'UFR-STAPS
Spatialisation de l'enquête
Analyse des accessibilités dans la zone périphérique (Basse plaine du Var)
et propositions d'aménagements favorisant les modes doux de déplacement

REMERCIEMENTS

La réalisation de cette étude repose en tout premier lieu sur l'appui qu'a accordé à la proposition du GIR Maralpin Mme Irène MARGARITIS, alors Directrice de l'UFR-STAPS, et sur l'engagement de ses enseignants-chercheurs à organiser l'enquête auprès des étudiants, la conduire en les y associant, et procéder aux premières interprétations socio-économiques de ses résultats.

La présente étape articulée autour de la spatialisation des résultats de l'enquête ne pouvait être conduite sans recourir à l'assistance des différents partenaires qui ont bien voulu s'y associer :

- L'UFR-STAPS, dont le Directeur-adjoint, M. Jean-Marie GARBARINO, et les Enseignants-Chercheurs, MM. Denis PARISOT et Bernard MASSIERA, ont bien voulu préciser et commenter l'organisation des emplois du temps des étudiants
- L'ADAAM, pour la mise à disposition par M. Marc SAINTE-CROIX, Chargé d'études, des zonages de l'enquête ménage des Alpes-Maritimes
- La Ville de Nice, par l'entremise de M. Alain SANZ, Adjoint au Maire, Délégué à l'Aménagement du territoire et aux Transports et de Mme Anne-Marie HUARD, Chef du Service Études circulation, notamment
 - M. Denis DELERBA, Directeur de l'Information géographique et Mme Florence PIETRI, pour la mise à disposition des données SIG
 - M. Michel BENZA, Directeur de l'Agence municipale d'urbanisme et Mme Julie JOURDAN-REYNES, Architecte, pour leurs informations sur les projets en cours dans la Plaine du Var
- La CANCA, pour la mise à disposition, par l'entremise de M. Philippe LAURIER, Responsable du Pôle technique, des informations relatives aux dessertes TC

Nos remerciements s'adressent également

- à Véolia Transport, pour la mise à disposition par les soins de Mme Anne TYNELSKY Pôle Etudes ST2N et à la demande de la CANCA des tracés des lignes et bus et des emplacements de leurs arrêts
- et tout particulièrement au Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur qui, à l'initiative de Madame Marie-Christine REGGIO, Chargée de mission au Service transports et communications de la Direction de l'équipement et de l'aménagement du territoire, a bien voulu accepter l'instruction de notre projet et assumer son entier financement

Enfin, le GIR Maralpin tient à exprimer toute sa gratitude à ses stagiaires, Mesdemoiselles Alexandra Le Guillou et Floriane Scarella, étudiantes en géographie, qui se sont proposées pour consacrer une grande partie de leurs vacances estivales à ce travail auquel elles ont apporté toute leur application et leur compétence dans un exercice qui n'eut pu aboutir sans leur aide précieuse et dévouée.

Les déplacements des étudiants de l'UFR-STAPS
Spatialisation de l'enquête
Analyse des accessibilités dans la zone périphérique (Basse plaine du Var)
et propositions d'aménagements favorisant les modes doux de déplacement

TABLE DES MATIÈRES

A. CADRE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE

A.1. Cadre du projet

- A.1.1. La problématique de la mobilité à l'UFR-STAPS,
 - (a) Le STAPS : un cas extrême et paradoxal de faible pratique du vélo dans la population étudiante
 - (b) Situations présente et à venir du STAPS
- A.1.2. Objectifs et impacts attendus du projet
 - (a) État de référence – La situation actuelle
 - (b) Adaptation des modalités de fonctionnement aux contraintes actuelles et préconisations en vue des aménagements futurs
 - (c) 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
- A.1.3. Caractère exemplaire, innovant et démonstratif du projet
 - (a) Le premier plan de déplacements d'entreprise (PDE) dans les Alpes-Maritimes
 - (b) Une référence pour les projets d'extension et de remodelage de l'Université de Nice – Sophia Antipolis
 - (c) Des enseignements pour l'aménagement du secteur Ouest de la ville de Nice
- A.1.4. 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

A.2. Le projet

- A.2.1. Caractéristiques techniques de l'opération
 - (a) L'enquête
 - (b) La sensibilisation
 - (c) L'implication
- A.2.2. Actions d'accompagnement
- A.2.3. De la conception à la réalisation – Rappel chronologique
 - (a) La formulation du projet
 - (b) De la conception à la prise en considération
 - (c) Déroulement de l'étude

A.3. Retour sur la problématique - Des mécanismes de mobilité peu courants

- A.3.1. La formation universitaire au STAPS – Une extrême complexité
 - (a) Des lieux d'activité dispersés
 - (b) Des emplois du temps fluctuants et complexes
 - (c) Des impedimenta et accessoires sportifs encombrants
- A.3.2. L'hébergement – Les résidences universitaires
- A.3.3. Une problématique complexe où les déplacements intrinsèques aux études et formations peuvent l'emporter sur les déplacements domicile-travail

B. L'ENQUÊTE - DE LA CONCEPTION A LA VALIDATION

B.1. Retour sur l'enquête de mobilité

B.1.1. Parti adopté

B.1.2. Organisation et déroulement de l'enquête

- (a) Le questionnaire
- (b) Organisation de l'enquête
- (c) Encadrement

B.1.3. Validation statistique de l'enquête - Représentativité de l'échantillon

B.2. Les limites de l'enquête

B.2.1. Mobilités "externe" et "interne"

B.2.2. Taux de rejet

B.3. Redressements de certaines données

B.3.1. Réexamen du codage géographique des domiciliations

- (a) Le codage des domiciliations et son harmonisation
- (a) Le codage initial des domiciliations
- (b) L'harmonisation de ce codage

B.3.2. Les erreurs d'indexation

B.3.3. Dispositions à prévoir pour l'avenir

C. LA SPATIALISATION DE L'ENQUÊTE

C.1. Les premiers enseignements de l'enquête

C.1.1. Les aspects socio-économiques de la mobilité – Quelques résultats majeurs

- (a) Analyse comportementale
- (b) Choix modaux

C.1.2. Une première évaluation spatiale des déplacements étudiants

C.2. Les moyens de la spatialisation

C.2.1. Données acquises

C.2.2. Données manquantes

C.3. Méthodologie de la spatialisation

C.3.1. Les choix à opérer

C.3.2. Dispositions et modes opératoires

- (a) Cohorte définitive
- (b) Modifications apportées à la base de données
- (c) Domiciliations et positionnement
- (d) Mode opératoire

D. GRANDS THÈMES ANALYSÉS ET PREMIÈRES CONCLUSIONS DE LA CARTOGRAPHIE DES RÉSULTATS

D.1. Distribution des logements des étudiants par rapport aux axes routiers

D.2. Répartition des lieux de résidence des étudiants en fonction de leur mode de logement

D.2.1. Logement parental et logement individuel

D.2.2. Typo- et topologie des logements étudiants individuels dans la ville de Nice

- (a) Le secteur de Magnan
- (b) Les résidences universitaires

D.3. Aperçu sur l'offre de transport auto-produite par les étudiants

D.3.1. Un exemple d'établissement d'un profil

D.3.2. Quelques enseignements de la cartographie de l'offre de transport auto-produite

D.4. Mode principal de déplacement des étudiants pour leur mobilité « externe »

D.4.1. Modes de déplacements et logique spatiale

D.4.2. Les facteurs aggravant les pratiques automobiles

- (a) L'offre de stationnement sur le site du STAPS
- (b) Les entraves aux modes doux et respectueux de l'environnement

D.5. Des voies d'investigations à envisager

- D.5.1. La prise en compte des coûts réels de la mobilité
 - (a) Usage de l'automobile et perception de ses coûts
 - (b) Perception des coûts des TC
 - (c) Incitations financières au report modal
- D.5.2. Des mesures favorisant l'accessibilité au STAPS par des modes respectueux de l'environnement
 - (a) Modes doux
 - (b) Transports en commun

E. PHYSIONOMIE DE LA MOBILITÉ SUR LES SITES DE LA BASSE PLAINE DU VAR
--

E.1. Un secteur à enjeux multiples

E.2. La problématique du STAPS dans son environnement

- E.2.1. Situation actuelle
 - (a) Quelques rappels sur les particularités de l'UFR Staps
 - (b) Le report modal potentiel est faible
 - (c) Le logement étudiant et l'UFR Staps
- E.2.2. Situation future
 - (a) Extension des installations universitaires et sportives de l'UFR Staps
 - (b) La Cité des sports prévue dans la basse vallée du Var
 - (c) Le projet Nice Méridia

E.3. Le cadre plus général de la Basse vallée du Var

- E.3.1. Situation actuelle
 - (a) La problématique de la circulation dans la basse vallée du Var
 - (b) Les transports en commun dans la basse vallée du Var
- E.3.2. Situation future
 - (a) Rappel des projets et préconisations prévus dans les divers documents de planification
 - (b) Des incohérences

F. ANALYSE PROSPECTIVE D'ACCESSIBILITÉS

F.1. Au-delà du plan de déplacements d'entreprise

- F.1.1. Objectifs élargis de l'étude
- F.1.2. Le recueil des données

F.2. L'accessibilité à l'UFR Staps

- F.2.1. Accessibilité automobile
 - (a) Parcours d'approche
 - (b) Abords
- F.2.2. Les Transports en Commun
 - (a) Les services d'autobus de la ville et du département
 - (b) Les transports ferroviaires
 - (c) Les modes doux
- F.2.3. Premiers bilans
 - (a) Conclusions
 - (b) Recommandations

F.3. L'accessibilité à la résidence universitaire Jean Médecin

- F.3.1. L'accessibilité automobile
 - (a) Les lignes de bus
 - (b) La gare SNCF de Saint Augustin
 - (c) Les étudiants en STAPS et les TC
- F.3.3. Les modes doux
 - (a) Accès à la RU pour les piétons
 - (b) Accès à la RU à vélo
- F.3.4. Premiers bilans

- (a) Conclusions
- (b) Recommandations

F.4. L'accessibilité à la gare de Saint Augustin

F.4.1. Accessibilité par véhicules routiers (voitures et autobus)

F.4.2. Modes doux

F.4.3. Premiers bilans

- (a) Conclusions
- (b) Recommandations

F.5. Les liaisons entre la RU Jean Médecin et l'UFR Staps

F.5.1. Les liaisons entre les deux sites par les transports en commun

- (a) Desserte par autobus
- (b) Avantages accordés aux étudiants
- (c) L'intermodalité avec le train

F.5.2. Les liaisons entre les deux sites par des modes de transport doux

- (a) Déplacements à pied
- (b) Déplacements à vélo

F.5.3. Un corridor dépourvu de cohérence

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

ANNEXES

Sommaire et références bibliographiques

I. Recueil de données.....
II. Localisation des sites fréquentés par les étudiants en STAPS
III. Cartographie de l'enquête
IV. Problématique de l'accessibilité de la basse vallée du Var
V. Accessibilité à l'UFR STAPS

A. CADRE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE

A.1. CADRE DU PROJET⁴

A.1.1. La problématique de la mobilité à l'UFR-STAPS,

(a) Le 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 Maralpin⁵ auprès de la population étudiante azurée 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.

(b) 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.

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.

A.1.2. Objectifs et impacts attendus du projet

⁴ Ce chapitre est composé d'extraits du dossier de demande de subvention FREE (Financement Régional pour l'Environnement et l'Énergie) [Secteur Transports] formulé le 17.03.2004 par le GIR Maralpin et déposé le 04.05.2004

⁵ Enquête réalisée par Röderick Gröner dans le cadre de son stage de DESS Management international du sport effectué au GIR Maralpin de novembre 2002 à novembre 2003

(a) 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).

(b) 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.

(c) 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.

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.

A.1.3. Caractère exemplaire, innovant et démonstratif du projet

(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 mode 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 PDE qui lui sera associé devraient constituer une référence pour les aménageurs de l'ensemble du secteur.

A.1.4. 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 par le GIR Maralpin dans le cadre 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

Cette collaboration entre le GIR Maralpin et le STAPS, s'inscrivant tout naturellement dans les objectifs de l'ADAM⁶ 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 était voué à bénéficier des conseils et de l'assistance de ces partenaires institutionnels.

A.2. LE PROJET

A.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 deux principaux partenaires, est conçu pour être soumis systématiquement par leurs enseignants à l'ensemble des étudiants du STAPS, dans le cadre d'une démarche "autoadministrée" et sous contrôle.

(b) La sensibilisation

Menée conjointement par le corps enseignant dans le cadre de la formation dispensée (cours de sociologie), la sensibilisation devance et accompagne l'enquête.

(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.

A.2.2. 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.).

A.2.3. De la conception à la réalisation – Rappel chronologique

⁶ Agence des déplacements des Alpes-Maritimes à laquelle a succédé, le 3 février 2004, l'ADAAM (Agence des déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes) alias Agence d'urbanisme 06

(a) La formulation du projet

Proposé le 20.11.2003 par le GIR Maralpin à la Direction du STAPS suite à la soutenance le 03.11.2003 du mémoire de DESS de Roderick Gröner sur "*Aménagement, enjeux et développement des itinéraires cyclables sur la Côte d'Azur*", le projet faisait l'objet, dès le 04.12.2004, d'une première formulation commune GIR-STAPS et, le 09.12.2003, d'une consultation de l'ADEME - Sophia Antipolis. sur les possibilités de financement ainsi que d'une sollicitation de l'ADAM pour l'obtention des données de zonage de l'enquête ménage des Alpes-Maritimes.

Tandis qu'il était procédé au collationnement de la documentation nationale relative à la conduite des PDE et à l'instauration de partenariats, celle-ci débouchait avec le recueil, le 10.03.2003, d'accords des soutiens institutionnels de l'ADAM et de la CANCA, et se concrétisait le 15.03.2004 par une rencontre quadripartite de lancement du projet [CANCA (M. Ph. Vallouis), ADAM (Mme M. Péron), UFR-Staps (M. D. Parisot), GIR (J. Molinari)].

(b) De la conception à la prise en considération

Élaboré en avril par le GIR en concertation avec ses partenaires, le dossier technique de demande de subvention FREE a été complété de ses volets administratifs en mai par la Direction du STAPS pour être soumis par ses soins dans les délais au Comité de gestion et d'examen des dossiers du 17 mai de la Convention annuelle Région-Ademe.

Le 10.06.2004, le GIR, considéré comme maître d'œuvre de l'opération, était avisé par Mme M. Ch. Reggio du Service Transports et Communication du Conseil régional Paca, du refus de l'ADEME de subventionner l'étude sous le prétexte d'absence de bureau d'études dans le projet, mais de la prise en charge intégrale de la subvention par le seul CR.

Conformément aux instructions du CR-Paca, la Direction de l'UFR-Staps lui soumettait directement le 15.07.2004 une copie du dossier de demande de subvention.

Par suite d'anomalies de cheminement interne, ce dossier n'a pu être instruit avant le début de l'année 2005 et ce n'est que le 21 février 2005 qu'est parvenue à la Direction du STAPS, par l'entremise de la Direction de la Recherche de l'UNSA, copie de l'Arrêté d'attribution par le C.R. Paca à l'UFR-Staps, en date du 28 janvier, d'une aide financière de 6580 Euros.

(c) Déroulement de l'étude

Le retard observé dans les procédures de financement a entraîné, entre autres répercussions, un fort décalage de l'enquête qui n'a pu être conduite qu'au second semestre universitaire et a exclu de la cohorte les étudiants en formation hors établissement. Ce décalage n'a pas permis d'entreprendre, à temps pour la période des stages d'été 2004-2005, l'étude de mobilité (2^{ème} phase du PDE) qui a été repoussée de ce fait à l'été 2005-2006.

En 2004

- Janvier-Avril. Montage du projet ; constitution de deux demandes de subvention successives ;
- Mars. Test auprès d'un lot d'étudiants d'une première version du questionnaire

En 2005

- Mars. Test d'une seconde version du questionnaire et retouches
- 25 mars. Démarche auprès de la municipalité de Nice (M. A. Sanz) pour solliciter son partenariat
- Mars-Avril. Déroulement de l'enquête [STAPS]
- 12 juin. Réunion d'interprétation des résultats de l'enquête
- 7 juillet. Présentation aux partenaires effectifs et potentiels [ADAAM, CANCA, UMR Espace, Ville de Nice]; des résultats de la première phase "Analyse des résultats de l'enquête par le STAPS"
- 9 septembre. Envoi au CR-Paca du rapport d'études de la première phase

En 2006

- Juin. Étude par le GIR de la problématique urbanistique de la Plaine du Var
- Juin-juillet. Seconde phase de l'étude [GIR]
- 16 novembre. Finalisation de l'étude [GIR/STAPS]

A.3. RETOUR SUR LA PROBLÉMATIQUE : **DES MÉCANISMES DE MOBILITÉ PEU COURANTS**

A.3.1. La formation universitaire au STAPS – Une extrême complexité

Plusieurs facteurs rendent les déplacements des étudiants en STAPS particulièrement problématiques. Les principaux ont trait à la dispersion des lieux de formation, à la complexité et aux fluctuations des emplois du temps, et enfin à l'encombrement et à la lourdeur des équipements sportifs individuels.

(a) Des lieux d'activité dispersés

Une particularité de l'UFR Staps réside dans le fait que les enseignements et pratiques sportives sont répartis sur quatre campus universitaires et un certain nombre de sites liés aux activités de pleine nature, notamment activités nautiques et de montagne (option obligatoire dès la deuxième année de Licence) [cf. Tableau 1].

En général, à deux heures de pratiques sportives sont associées deux heures de cours magistraux avant ou après les pratiques sportives. On trouvera en Tableau 1 les différents campus fréquentés à une telle double fin en fonction des activités sportives pratiquées.

Indépendamment de cela, la plupart des cours magistraux ont lieu à l'UFR-STAPS, voire à Valrose [où, dans un des grands amphithéâtres de cette faculté des sciences, un certain nombre d'enseignements en tronc commun de première année (Licence 1) doivent être dispensés en raison de l'importance de leurs effectifs].

Se déplacer d'un site à l'autre se révèle extrêmement complexe pour les étudiants même si les services administratifs en charge de la gestion des emplois du temps, des effectifs et des options de l'UFR Staps⁷ ainsi que les enseignants⁸ prennent totalement en compte ces difficultés en limitant au mieux le nombre quotidien de sites de formation (en général les enseignements et pratiques sportifs d'une journée sont répartis sur, au plus, 2 campus).

Ces dispositions se révèlent en effet efficaces puisque, l'analyse des emplois du temps en fonction des groupes, fait apparaître, qu'en règle générale pour les étudiants de deuxième année il y avait bien un seul déplacement par jour et, qu'en général, les cours de la matinée se déroulaient sur les autres sites et ceux de l'après-midi à l'UFR Staps et autres terrains à proximité. Néanmoins, le manque de temps ne nous a pas permis d'approfondir davantage la question des emplois du temps afin de pouvoir déterminer les flux horaires, journaliers et hebdomadaires entre l'UFR Staps et les autres sites universitaires.

En dépit de ces dispositions, ces contraintes de déplacement restent dirimantes pour certains étudiants, notamment les étudiants étrangers, disposant de faibles ressources et dépourvus de moyens de locomotion personnels, aussi la direction de l'UFR Staps est-elle conduite à les orienter ceux-là vers des options sportives tenant compte de l'accessibilité des lieux de la pratique.

(b) Des emplois du temps fluctuants et complexes

⁷ Entretiens avec M. Jean-Marie Garbarino, directeur adjoint de l'UFR STAPS

⁸ Entretiens avec MM. Denis Parisot (Maître de Conférences) & Bernard Massiera (Maître de Conférences)

La répartition des enseignements et des entraînements en fonction des options choisies par les étudiants engendre une diversité extrême traduisant par des emplois du temps quasiment spécifique à chacun des étudiants.

Ainsi, en année de Licence 2, l'étudiant doit choisir au total :

- une option parmi 19 pratiques sportives proposées (qui sera pratiquée durant toute l'année universitaire) ;
- 4 polyvalences (2 polyvalences par semestre), bien évidemment différentes de l'option précédemment citée, parmi 14 pratiques sportives;
- 2 matières de Sciences Humaines et sociales parmi 3 enseignements proposés (uniquement pour le premier semestre) ;
- 2 matières de Sciences de la Vie parmi 3 enseignements proposés (uniquement pour le second semestre) ;
- Une « PREPRO » (préparation à la profession) [un choix unique par année sur 4 propositions].

Cette courte liste reproduite d'après la fiche d'inscription en deuxième année de Licence rend compte des nombreuses combinaisons possibles.

Les Mêmes si, à partir de la troisième année de Licence, les enseignements ont tendance à se regrouper et, avec eux, les élèves, ces emplois du temps restent extrêmement complexes en fonction de la répartition des enseignements et activités sportives par rapport aux différents groupes. C'est dans cette mesure que des dispositions ont été prises pour que chaque étudiant puisse consulter quotidiennement son emploi du temps sur le site de l'UFR Staps [www.unice.fr/ufrstaps/].

Chaque étudiant gérant ainsi individuellement son propre emploi du temps, on conçoit combien un co-voiturage en soit rendu difficile à organiser.

En revanche, étant donnée la complexité de l'organisation et de la gestion des horaires, les structures et grilles de ces emplois du temps sont figées et ne sont modifiés tous les 4 ans⁹.

(c) Des impedimenta et accessoires sportifs encombrants

Un dernier problème propre aux étudiants de l'UFR Staps est celui des accessoires sportifs qui rendent les déplacements à pied et encore plus à vélo relativement difficiles. En effet, un étudiant en STAPS transporte chaque jour un sac qui ne pèse pas moins de 7,5 kg (poids d'un sac de sport contenant une serviette de toilettes, un survêtement, une paire de basket, les éléments nécessaires à la prise de notes durant les cours magistraux et une bouteille d'eau d'un litre et demi) voire beaucoup plus (raquette de tennis, combinaison de handball ou de rugby,...). Cela peut être évidemment un frein très important au report modal de l'automobile vers des modes de déplacement plus doux. D'autant plus que les étudiants ne disposent pas de casier leur permettant de stocker leur affaire pour éviter de porter l'ensemble de ce dont ils ont besoin durant la journée.

A.2.2. L'hébergement – Les résidences universitaires

Le campus de la faculté des sports ne dispose pas de résidence universitaire à proximité, la plus proche étant celle de Jean Médecin (quartier de la Lanterne) située à 5 km de la faculté [cf. Figure 1].

L'enquête établira qu'environ 17 % des étudiants enquêtés logent en résidence universitaire et la plupart d'entre eux dans celle-ci.

A.2.3. Une problématique complexe où les déplacements intrinsèques aux études et formations peuvent l'emporter sur les déplacements domicile-travail

La carte de la Figure 1 où sont localisés les campus et les résidences universitaires de l'espace universitaire niçois (site de Sophia Antipolis exclus) permet de situer visuellement les différents lieux

⁹ Les emplois du temps sont modifiés tous les quatre ans, au rythme des habilitations des maquettes des enseignements. La nouvelle maquette est prévue pour la période 2008/2011.

de formation et d'entraînement des étudiants en sport, mais aussi leurs lieux de résidence lorsque ceux-ci vivent dans une cité ou résidence universitaire (soit 16,8 % des étudiants enquêtés). Ces lieux sont relativement dispersés à travers l'espace urbain niçois ce qui pose un réel problème pour le déplacement des étudiants. Ainsi en est-il même pour les facultés de droit et de lettres, très proches l'une de l'autre à vol d'oiseau mais toutes deux situées sur des collines distinctes, sont notablement éloignées en distance et temps. La carte illustre également une bonne desserte routière de l'ensemble de ces campus.

On y relève que le campus de l'UFR Staps est très éloigné du centre ville (plus de 9 km) et l'est aussi de la plus proche résidence universitaire (6 km) mais également des services et des commerces les plus proches qui ne sont guère accessibles qu'en voiture en raison d'une desserte autobus inappropriée, de solutions de continuité dans les cheminements piétons et d'aménagements vélos inexistantes.

Quelques mesures [cf. Annexes 8 et 9] réalisées grâce à des calculs de distance sur la couche d'information géographique concernant la voirie de la ville de Nice qui rendent compte d'une part de l'éloignement au centre de chacune des facultés fréquentées par les étudiants en STAPS ainsi que l'éloignement de chacune de ces facultés à l'UFR Staps. Il s'agit ici non pas de distances euclidiennes (à vol d'oiseau) qui n'auraient aucun sens dans un espace urbain anisotrope, mais de distances « réelles » c'est-à-dire évaluées en respectant le tracé de la voirie principale de la ville de Nice. Cette évaluation ne doit affranchir de l'établissement des profils dont une indication générale est donnée par une représentation morphologique [cf. Annexe 6] dont la consultation est indispensable pour une prise en compte objective de l'importance du relief dans l'éloignement des sites les uns des autres.

Face à cette accumulation de difficultés qui sont réellement propres aux étudiants en STAPS, il n'y a pas lieu de s'étonner que l'automobile individuelle leur soit perçue comme le mode de locomotion le plus approprié tant pour sa flexibilité que pour sa souplesse d'utilisation.

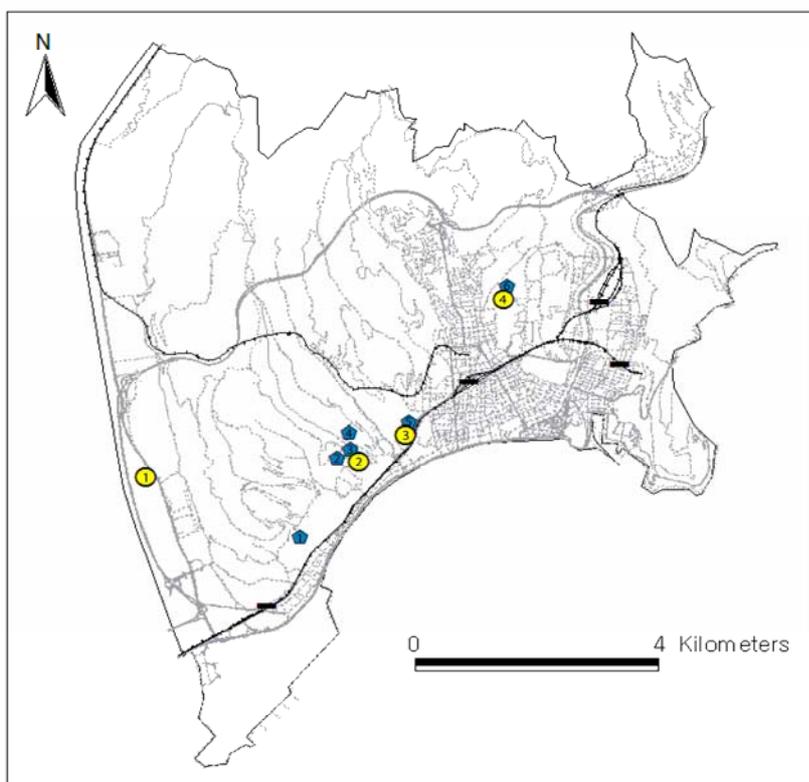
Tableau 1 Les activités sportives des différents campus

Campus universitaires	Activités pratiquées
UFR Staps et terrains des alentours	Gymnastique, Football, Rugby, athlétisme, Handball
Valrose [Faculté de Sciences]	Tennis, Gymnastique, Combat, Danse
Fielding [Faculté de Lettres]	Natation, Gymnastique, Tennis, Badminton
Schuman [Faculté de Droit]	Danse, Combat, Gymnastique, musculation, Badminton

A cela il faut ajouter les sports de pleine nature qui se déroulent sur les sites suivants :

- pour les activités nautiques : Villefranche sur Mer et Saint Laurent du Var ;
- pour les activités de montagne : Stations de ski du Mercantour (Beuil Les Launes, Isola 2000, Valberg...), Vallée de l'Estéron pour le Canyoning, Gilette pour l'escalade.

Localisation des sites de résidence et de formation des étudiants



<u>Campus universitaires</u>	<u>Résidences universitaires</u>
UFR Staps (1) 261 Route de Grenoble	« Jean Médecin » (1) Rue Robert Latouche
Campus Fielding (2) Faculté de Lettres – 98 Boulevard Edouard Herriot	« Saint Antoine » (2) 69 Route St Antoine de Ginestière
Campus Schuman (3) Faculté de Droit – Avenue Doyen L. Trotabas	« Baie des Anges » (3) 55 Route St Antoine de Ginestière
Campus Valrose (4) Fac. De Sciences, Parc Valrose	« Les Estudines » (4) 37 Avenue de la Bornala
	« Les Collinettes » (5) 3 Avenue Robert Schumann
	« Le Montebello » (6) 96 Avenue Valrose

Figure 1 Localisation des lieux de résidence et de formation des étudiants

B - L'ENQUÊTE - DE LA CONCEPTION À LA VALIDATION

B.1. RETOUR SUR L'ENQUÊTE DE MOBILITÉ

B.1.1. Parti adopté

L'enquête de mobilité, élaborée en deux étapes assorties de tests et de retouches a été conduite en toute connaissance de la complexité de la problématique mais en tenant compte des contraintes d'une enquête conçue comme devant toucher une part majeure de l'effectif étudiant.

Le compromis dont sont convenus les organisateurs (enseignants du STAPS et secrétariat du GIR) s'est porté sur un questionnaire à dominante "sociologique" de deux pages se bornant à cerner trois aspects jugés prioritairement nécessaires à un "porté à connaissance" à la fois "en interne" (STAPS) et "en externe" (GIR) :

- hébergement
- perception des difficultés d'accès aux différents sites de formation
- attitude comportementale à l'égard des modes de déplacement

En dépit de ses insuffisances délibérément consenties, l'enquête devait permettre de

- disposer d'un premier éclairage sur l'hébergement des étudiants niçois et plus particulièrement des étudiants du STAPS ;
- révéler les difficultés de gestion des enseignements STAPS et les carences d'installations sportives de proximité ;
- d'appeler l'attention sur les améliorations à apporter aux dessertes TC et les aménagements à réaliser en matière de déplacements doux tant dans la situation présente que dans l'avenir.

C'est en fait dans une vision prospective que s'est inscrite cette enquête, puisque la Faculté des Sports doit faire l'objet d'une extension et que d'importants aménagements y compris sportifs sont en cours de réalisation ou en projet dans la Plaine du Var.

Quoi qu'il en soit, en deçà de ces considérations, l'enquête de mobilité a été entreprise pour contribuer à une radioscopie du fonctionnement du STAPS, participer à une redéfinition de la politique de déplacement de l'établissement, et jouer un rôle pilote dans une démarche qui devra s'étendre à l'ensemble de l'Université de Nice-Sophia Antipolis.

La faculté des sciences du sport recense près de 1000 étudiants¹⁰ au sein des quatre années d'études. Pour la réalisation de l'enquête 500 questionnaires ont été transmis aux étudiants de Licence 1, Licence 2, Licence 3, et Master 1 par voie interne, entre le 9 avril et le 20 avril 2005. Au final ce sont 450 questionnaires qui ont été réceptionnés et exploités par le laboratoire de la Faculté des Sports.

B.1.2. Organisation et déroulement de l'enquête

(a) Le questionnaire

Le questionnaire [cf. Annexe 2] comporte 16 questions réparties en trois séries :

- 7 questions fermées concernant les moyens de déplacement ;
- 1 question ouverte suggérant les pistes d'amélioration ;
- 2 questions fermées portant sur les lieux de résidences ;
- 6 questions permettant de particulariser les étudiants.

Le questionnaire est divisé en trois thèmes, il a été établi suivant une démarche chronologique. En effet, une première série de questions concerne le mode principal de déplacement entre le domicile et

¹⁰ En 2003, lors de la formulation du projet, l'effectif du STAPS, en début d'année universitaire, avait même dépassé 1200 étudiants

le campus ; ainsi que les problèmes de stationnement. Une deuxième série porte sur les résistances à l'utilisation d'autres moyens de déplacements. Enfin, une dernière série recueille les caractéristiques personnelles des étudiants (année d'étude, homme/femme).

(b) Organisation de l'enquête

Après avoir été testé par le STAPS en 2004 sur un échantillon réduit d'étudiants de première année, le questionnaire initial a été conjointement retouché en mars 2005 par le GIR et le STAPS en concertation avec leurs partenaires (notamment par insertion des adresses de logement & d'une appréciation du coût de transport). Ces ultimes mises au point ont permis d'affiner la préparation et la sensibilisation de l'équipe d'étudiants constituée fin mars pour épauler les organisateurs et éclairer les enseignants au cours du déroulement de l'enquête, puis, à son issue, à participer à son dépouillement. L'enquête s'est déroulée en fin de semestre (mars-avril) dans le seul créneau rendu disponible par le cursus.

(c) Encadrement

L'enquête s'est effectuée lors de travaux dirigés, par groupe de 30 étudiants. Lors de la passation, un enseignant exerce une autorité et deux étudiants conseillent et assistent leurs collègues dans l'administration du questionnaire. De plus, ces deux étudiants ont pour mission de recueillir les réactions spontanées pouvant servir au commentaire des résultats.

B.1.3. Validation statistique de l'enquête - Représentativité de l'échantillon

Au total, 500 questionnaires ont été soumis par voie interne [cf. B.1.2. (c)] aux étudiants entre le 9 et le 20 avril 2005. En fin d'opération, 450 réponses dont aucune ne comportait de réponses incohérentes, non pertinentes ou fantaisistes, ont été recueillies par le Laboratoire *Sport, Représentations et Régulations Sociales* de la Faculté des Sports et exploités par ce dernier.

Le rapport de B. Massiera et D. Parisot en date de Juin 2005 en donne une analyse provisoire laquelle appelle de leur part d'autres prolongements d'ordre sociologique et pédagogiques. L'analyse de l'enquête peut sans aucun doute être poursuivie utilement pour l'analyse des déplacements.

Quoi qu'il en soit, au stade de la présente étude, on s'en tiendra à ces premières conclusions d'une enquête dont il faut rappeler la représentativité.

Le fait que les enquêtés représentent 41 % de l'ensemble des inscrits de l'UFR Staps est notable dans la mesure où l'enquête s'est déroulée alors qu'une partie des étudiants était engagée dans des activités hors établissement (stages d'activités physiques de pleine nature). Ces circonstances expliquent en partie l'irrégulière répartition des enquêtés [21,5 % des Licence 1 ; 75,6 % des Licence 2 ; 49,6 % des Licence 3 et seulement 1,3 % des Master 1]. On se doit surtout de faire remarquer que cette étude était particulièrement ciblée sur les étudiants de Licence 2 considérée comme « année charnière » par les enseignants [cf. rapport d'étude]. On peut néanmoins regretter qu'aucun test statistique sur les données (par exemple test du χ^2) n'ait été effectué, à notre connaissance, sur ces échantillons.

B.2. LES LIMITES DE L'ENQUÊTE

Malgré les nombreux enseignements sur le comportement des étudiants face à la mobilité qu'a pu apporter l'enquête, l'exploitation de cette dernière fait apparaître outre ses insuffisances auxquelles ont délibérément consenti ses auteurs [cf. B.1.1.] mais aussi des confusions et ambiguïtés auxquelles on s'est appliqué à remédier en partie.

B.2.1. Mobilités "externe" et "interne"

Bien que plusieurs versions du questionnaire aient été testées sur un certain nombre d'étudiants, la dernière version retenue pour l'enquête est encore loin de fournir des renseignements suffisants pour répondre à toutes les questions que pose la mobilité des étudiants.

La particularité de l'UFR Staps réside dans le fait qu'en première approche, il faudrait travailler sur deux types de mobilité :

- mobilité « externe » que l'on pourrait également appelée mobilité « domicile-travail » qui correspond dans notre cas aux déplacements entre le lieu de résidence et l'UFR Staps ;
- mobilité « interne » que l'on pourrait appelée mobilité « travail-travail » c'est-à-dire l'ensemble des déplacements de l'UFR Staps et autres sites sportifs.

Cette distinction apparaît certes clairement dans certaines questions du questionnaire (la question 1 porte bien sur la mobilité externe et la question 7 sur la mobilité interne).

En réalité, si l'on se réfère aux modes d'organisation décrits en B, une grande partie des déplacements journaliers (notamment pour Licence 2] se déroulerait majoritairement selon le schéma triangulaire suivant :

- matin : Domicile → Campus X
- pause déjeuner : Campus X → STAPS
- soirée : STAPS → Domicile

sans exclure d'autres types de déplacements (que l'on espère bi-univoques !) entre domicile et sites ou entre domicile et STAPS, certains se situant heureusement en proche périphérie du STAPS (stades de la plaine du Var).

Ainsi, au prix d'une complication extrême du questionnaire (avec pour corollaire rejets et/ou risques accrus d'erreur), il eut été sans doute intéressant de séparer certaines questions afin de bien distinguer les problèmes relatifs à l'accessibilité de l'UFR Staps (imputables à l'aménagement de la basse vallée du Var qui a favorisé le "tout automobile" sans se préoccuper des aménagements pour les modes doux et les TC) et de distinguer par ailleurs clairement les accès aux sites depuis le STAPS de ces mêmes accès depuis le domicile, ces derniers ne pouvant faire l'objet d'aucune analyse statistique compte tenu de la dispersion des hébergements, hormis ceux ressortissant aux logements groupés (dont on verra qu'ils relèvent essentiellement de la résidences universitaire Jean Médecin).

On conviendra bien volontiers que la distinction entre ces deux derniers types de mobilité n'apparaît pas dans un certain nombre de questions (en particulier les questions 10, 11, 12, 13, 18 relatives à la perception de l'offre de transport dans la ville) ce qui limite la significativité des conclusions que l'on peut tirer de cette enquête.

Toutefois, compte tenu de la complexité reconnue du problème, ces réserves sont vraiment minimales et le fait d'avoir testé un certain nombre de fois le questionnaire permet d'affirmer que celui qui a été distribué était le plus optimal en terme de compréhension des questions par les enquêtés, condition *sine qua non* et primordiale dans une enquête.

B.2.2. Taux de rejet

Sur 500 questionnaires distribués, 450 ont été traités. Seuls 50 questionnaires n'ayant pu être exploités ce qui ne correspond qu'à un taux de rejets de 10 % des questionnaires distribués.

B.3. REDRESSEMENTS DE CERTAINES DONNÉES

D'autres limites sont apparues lors de la saisie des données dont les modifications ont nécessité énormément de temps. Nous allons donc rappeler quelles ont été les confusions qu'il a fallu déceler, puis corriger.

B.3.1. Réexamen du codage géographique des domiciliations

Les premières analyses des données relatives à la mobilité ont révélé des incohérences du codage et aussi des erreurs de codage du domicile des étudiants. Ces anomalies ont été introduites lors de la saisie des réponses aux questionnaires de l'UFR Staps dans la base de données *Sphinx*.

Bien entendu les confusions constatées n'ont en aucun cas faussé les premiers résultats statistiques car les données n'étaient aucunement spatialisées dans cette première phase.

(a) Le codage initial des domiciliations

Rappelons qu'à la demande expresse du GIR, il avait été convenu de localiser les domiciles en référence au parcellaire retenu dans l'enquête ménage 1998, un tel référencement présentant l'avantage d'être préétabli et de permettre ultérieurement d'éventuels croisements d'informations avec des données de référence en matière de mobilité.

Rappelons que l'enquête ménage a couvert l'espace départemental désigné "bande côtière" regroupant l'essentiel de la population et que le parcellaire adopté pour sa réalisation est constitué de zones dont l'étendue est en raison sensiblement inverse à la densité locale de la population.

Le codage des adresses s'est donc effectué selon le catalogue de l'enquête ménage de la métropole de la Côte d'Azur [DGEM98] lequel comprend quatre types de codes :

- code des secteurs de l'enquête ménage (76 secteurs) [cf. Annexe 4]
- code des zones fines de l'enquête ménage (197 zones) [niveau de résolution retenu pour le traitement de l'enquête] [cf. Annexe 3]
- code des générateurs de trafic de l'enquête ménage (ex : Valrose 751).

À ces codes ont été surajoutés

- des codes attribués par les opérateurs ayant procédé à la saisie des données à chacune des résidences universitaires (ex : 1111, 2222, 3333).

(b) L'harmonisation de ce codage

Après en avoir fait part aux enseignants de l'UFR Staps ayant supervisé les dépouillements (D. Parisot et B. Massiera), il a été convenu d'harmoniser tous les codes et de revenir à la proposition initiale de se référencer aux codes du découpage géographique fin de l'enquête ménage de 1998 (découpage en 197 zones).

Ainsi, aux résidences universitaires, ont été attribués les codes de la zone de l'enquête ménage correspondante (par exemple la résidence universitaire des Estudines, codée auparavant par le nombre 3333 devient codée par le nombre 2201 correspondant au secteur de l'Archet). Il en est de même pour les attracteurs également indexés à la zone géographique correspondante (par exemple Valrose codée 751 en tant que générateur de trafic le devient 701 correspondant au secteur de Saint Maurice).

B.3.2. Les erreurs d'indexation

Une erreur d'importance a été décelée. Lors de la saisie des données une confusion s'est produite entre le quartier de l'avenue Jean Médecin (situé au centre ville de Nice et codé par le chiffre 302) et la Résidence universitaire Jean Médecin (située rue Latouche à l'ouest de la ville et codée par le chiffre 2101 correspondant au secteur du Boulevard Napoléon III).

Les vérifications correspondantes auraient pu s'effectuer par consultation directe des questionnaires si ces derniers n'avaient pas été dispersés ou même détruits lors d'actes de vandalisme ayant affecté la faculté des sports.

Il a pu être cependant remédié à cette regrettable disparition des archives, tout au moins dans ce cas particulier. En effet, vérifications ou corrections ont pu être effectuées par consultation de la question 4 (relative au type de résidence de l'étudiant). Le quartier Jean Médecin étant dépourvu de résidence universitaire, un étudiant y habitait réellement ne pouvant que répondre « foyer familial » ou « résidence personnelle » à cette question, alors qu'un étudiant codé dans la zone 302 ayant répondu « cité universitaire » relevait de la RU Jean Médecin et devait être rétabli en zone 2101.

Il a pu être également remédié à quelques autres confusions (erreurs de codage notamment) sans pouvoir prétendre à l'exhaustivité, mais sans que cela puisse conduire à suspecter la qualité globale, tant de l'enquête que de la saisie de son contenu.

B.3.3. Dispositions à prévoir pour l'avenir

Les difficultés évoquées ci-avant auraient pu être plus aisément tournées si les adresses détaillées de l'étudiant (question 2) avaient été saisies informatiquement dans la base de données *Sphinx* ou accessible dans toute autre base de données informatisée (*Excel* ou *Access*).

Outre la sécurisation (et aussi la vérification) des données qu'elle aurait permis, une telle saisie aurait ouvert la possibilité de situer avec précision les lieux de résidences des étudiants sur un fond cartographique détaillé. En effet, bien que leur localisation sur la grille fine de l'enquête ménage se soit révélé riche d'enseignements, on peut regretter son imprécision dans certains cas d'habitat sur les secteurs collinaires, où le zonage est lâche et masque des discontinuités et accidents orographiques dictant des choix modaux de déplacements.

C. LA SPATIALISATION DE L'ENQUÊTE

C.1. LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE

Dans un premier rapport d'étude daté de Juin 2005¹¹, Bernard Massiera et Denis Parisot ont dégagé de l'analyse statistique des réponses aux questionnaires une première série de résultats dont on peut inférer, sinon des conclusions, des interprétations et des directions de recherche.

C.1.1. Les aspects socio-économiques de la mobilité – Quelques résultats majeurs

(a) Analyse comportementale

- « Les étudiants sont dans l'ensemble assez réfractaires à l'utilisation du bus et du train pour des raisons tout d'abord financières et ensuite pour les horaires qu'ils déclarent mal adaptées. En ce qui concerne le vélo, le problème majeur est que le trajet est trop long et surtout dangereux. Pour remédier à cette résistance, les étudiants aimeraient bénéficier de navettes universitaires ainsi que de pistes cyclables » [STAPS - Phase 1 (2005)] ;
- « La majorité des étudiants déclarent approuver ce projet mais seulement un faible nombre d'entre eux souhaite s'y engager réellement. Sur 450 questionnaires, 290 ont été remplis par des hommes et 157 par des femmes. Notre étude se focalisait surtout sur les étudiants de deuxième année, qui constitue une année charnière » [ibidem].

(b) Choix modaux

- L'enquête présente l'offre des transports telle qu'elle est perçue par la population étudiante. En effet, environ 64 % des étudiants de l'UFR Staps se déplacent en voiture, cette utilisation de l'automobile est facilitée par la présence d'un parc de stationnement automobile de 1000 places sur le campus de l'UFR Staps ; c'est la raison pour laquelle, à la question 7 de l'enquête portant sur les problèmes de stationnement, la plupart des étudiants ont répondu que ce sont sur les campus de Valrose et Schuman situés en centre ville (disposant de ce fait de peu de places de parking), qu'il est plus difficile de se garer.
- Les étudiants évaluent mal leurs frais liés aux transports, cette constatation est mise en évidence avec la question 15 portant sur le budget transport. Environ 94,2 % des étudiants ne sont pas capables d'évaluer leurs dépenses.
- Les étudiants sont réfractaires au bus ou au train pour des raisons financières comme il l'a été dit précédemment. Or, il existe une forte contradiction entre l'information que l'étudiant pense avoir sur les prix des TC et les véritables prix proposés aux étudiants. Cette médiocre **perception de l'offre** de transport et de ses tarifs mis à disposition des étudiants peut-elle être attribuée à des problèmes de communication entre les services de transport (tous types confondus) et la population étudiante, à l'inadaptation des tarifs préférentiels pour les étudiants, ou même dans certains cas à l'absence de tels tarifs ?

C.1.2. Une première évaluation spatiale des déplacements étudiants

Dans leur première approche non géoréférencée et non quantifiée de l'enquête (Phase 1), les auteurs se sont risqués à avancer l'approximation qui suit

- « Sept zones différentes ont été identifiées, possédant chacune des caractéristiques de déplacement propre. Majoritairement, les étudiants utilisent leur véhicule personnel, et plus accessoirement le co-voiturage et les autocars ».

¹¹ Ce rapport d'étude réalisé par B. Massiera et D. Parisot regroupe l'ensemble des graphiques réalisés ainsi que les courts commentaires associés.

On verra, dans l'étude qui suit, qu'un tel zonage n'est pas flagrant et que la cartographie des lieux de résidence des étudiants réalisée en seconde phase, n'a pas réellement permis de délimiter 7 grandes zones bien distinctes ; son approche quantitative a cependant conduit à des regroupements de populations étudiantes suffisants pour en tirer des enseignements statistiquement significatifs.

Commentaires de B. Massiera

- *Dans une approche davantage liée aux représentations du déplacement chez les étudiants qu'à une approche géoréférencée quantifiée, les auteurs, à l'écoute des commentaires émergeant spontanément et de manière récurrente lors de chaque passation, se sont avancés dans une tentative de "problématisation" de l'objet d'étude. Ils ont extrait une typologie en 7 zones des problèmes rencontrés par les étudiants. Il semble qu'à chacune de ces "zones" soit associée une problématique particulière. Par exemple, les étudiants résidant sur la bande littorale ouest, bien que localisés de manière très hétérogène sur cet espace géographique, rencontrent tous les mêmes problèmes d'accès de l'ouest vers l'est dans leurs déplacements vers l'UFR Staps, qu'ils s'y rendent par la route du bord de mer, par l'autoroute ou par la RN7. Ces avis qui seraient à explorer plus avant ne semblent pas liés à la localisation précise des lieux de résidence des étudiants mais plutôt à une même problématique de déplacement.*
- *L'analyse de nature cartographique ne permet certes pas de délimiter ni même d'attester la vraisemblance de ces 7 zones mais n'interdit pas aux responsables de l'étude de se réinterroger sur ses aspects sociologiques et d'éventuels prolongements pédagogiques pour agir sur ces représentations éventuellement sources de frein à l'usage des Transport Collectifs.*

C.2. LES MOYENS DE LA SPATIALISATION

L'analyse des renseignements fournis par l'enquête sur les déplacements étudiants était subordonnée au recueil de données d'information géographiques et de leurs supports informatiques (données SIG) auprès des différents organismes les détenant. Ces démarches ont impliqué des délais parfois importants et n'ont pas toutes abouti.

C.2.1. Données acquises

Les différents types d'information utilisés ou recueillis, pour l'essentiel auprès de ou par l'entremise de partenaires formellement associés ou non à cette étape du PDE de l'UFR Staps (ADAAM, CANCA, Ville de Nice, UMR Espace), sont les suivants :

- logiciel d'analyse d'enquête et de sondage *Sphinx* acquis par l'UFR Staps dans le cadre du financement par le CR Paca [STAPS] ;
- base de données au format *Sphinx* comportant l'ensemble des réponses aux 450 questionnaires exploitables [STAPS] ;
- fond cartographique numérisé du zonage en 76 zones de l'enquête ménage de 1998 (polygones) [ADAAM] ;
- fond cartographique numérisé du zonage en 197 zones de l'enquête ménage de 1998 (polygones) [ADAAM] ;
- couche d'information géographique représentant le linéaire routier de la bande côtière (source : BD Carto de l'IGN) [CRIGE] ;
- fond cartographique numérisé du relief de la bande côtière (source : BD Topo de l'IGN) [CRIGE] ;
- manuel de codification des communes de l'aire de l'enquête ménage [INSEE, PACA, CETE Méditerranée] ;
- couches d'information géographique fournies par la Ville de Nice concernant le bâti existant (polygones), le bâti public existant (polygones), les infrastructures routières existantes (linéaire), les implantations sportives de la ville (linéaire), les axes ferroviaires (linéaires) ainsi que les gares SNCF (ponctuel) et enfin une couche concernant les contours de la ville de Nice (polygone) ; l'ensemble de ces couches d'information géographiques ont été mises à jour en 1999 ce qui les rend parfois un peu obsolètes (notamment pour les infrastructures routières) ;

- logiciel de Système d'Information Géographique (SIG) *Arcview* 3.1. [UMR Espace].

C.2.2. Données manquantes

L'engagement partenarial des services techniques de la Ville de Nice a été d'une aide très précieuse, notamment pour l'accès aux données SIG de la ville et le recueil d'autres données.

On pourra toutefois regretter de n'avoir pu accéder à certaines autres données considérées comme à usage exclusivement interne et que certaines autres n'aient pas encore fait l'objet d'un collationnement informatisé :

- couche d'information géographique représentant le linéaire routier de la ville de Nice mis à jour ;
- couche d'information géographique représentant les infrastructures routières projetées à l'horizon de 2010 (nous nous sommes renseignés auprès des services techniques de la Ville de Nice et Mme Jourdan-Reynes, responsable au service de rénovation urbaine, nous a informés qu'aucune couche d'information géographique en cours de validation, comme c'était le cas pour celle que nous lui avons demandé, ne pouvait être mise à disposition avant cette validation) ;
- couche d'information géographique représentant les infrastructures sportives de la Ville de Nice projetées, notamment dans le cadre du projet de cité des sports dans la basse vallée du Var à proximité de l'UFR Staps (même problème que précédemment) ;
- couche d'information géographique représentant les lignes de bus du réseau urbain de la ville de Nice qui en réalité n'a jamais été réalisée (nous n'avons pu obtenir du Pôle Etudes de Véolia Transport ST2N, notamment par Mme Tynelsky, les lignes de bus numérisées représentées sur une carte topographique de l'IGN) ;
- couche d'information géographique représentant les arrêts de bus de la Ville de Nice qui n'a également jamais été réalisée (en ce qui concerne les arrêts aucune représentation cartographique désignant l'emplacement exact des arrêts de bus n'existe, pour cela il a donc fallu faire des relevés sur le terrain) ;
- quelques statistiques sur les vitesses moyennes de déplacement des bus en ville et sur les effets des perturbations sur les horaires fournies par les services de transport urbain de la ville de Nice qui sont apparemment en cours de réalisation.

Ces informations nous auraient permis d'être beaucoup plus rigoureux dans la cartographie des infrastructures et des services permettant d'accéder aux différents sites sur lesquels a porté l'analyse (notamment les sites de l'UFR Staps et de la résidence universitaire Jean Médecin). Néanmoins, en l'absence de ces données, les mesures de terrains que nous avons effectuées ont été suffisamment minutieuses pour pallier ces carences.

C.3. MÉTHODOLOGIE DE LA SPATIALISATION

L'une des principales tâches de la présente contribution à la réalisation du PDE de l'UFR Staps a consisté en la cartographie d'un certain nombre de composantes de l'enquête (lieux de résidence, mode de logement, moyens de locomotion dont disposent les étudiants). C'est bien évidemment faute de temps que l'ensemble des résultats n'a pu être cartographié. En revanche, tout au long de la description de cette phase de cartographie, la méthode à suivre pour la spatialisation de l'enquête a été minutieusement décrite afin de permettre une éventuelle poursuite du travail.

C.3.1. Les choix à opérer

La phase de spatialisation de l'enquête est très importante, d'une part pour représenter la localisation des étudiants sur le territoire de la bande côtière et, d'autre part, pour tenter de faire apparaître des grandes tendances spatiales concernant les modes de déplacement susceptibles d'être liées au relief ou aux principales infrastructures routières.

Les thèmes du questionnaire retenus en priorité pour une représentation cartographique sont les suivants :

- Les lieux de résidence des étudiants (question 2) dont la cartographie permettrait, dans un premier temps, de visualiser la répartition de ces derniers dans la bande côtière et, dans un second temps, de déceler des zones de concentration de logement des étudiants ;
- Le type de résidence des étudiants (question 4) qui permet de localiser les étudiants qui résident toujours chez leur parent malgré leur probable éloignement aux lieux de formation, mais aussi de localiser les RU qui concentrent le plus d'étudiants ;
- Le mode de déplacement principal du domicile à l'UFR Staps (question 1) afin de déceler des tendances sur les comportements des étudiants face à la mobilité dont les causes pourraient être liées à des réalités spatiales telles que le relief ou encore les grands axes de communication ;
- L'offre auto-produite de transport de chaque étudiant c'est à dire les moyens de locomotion dont dispose l'étudiant durant l'année universitaire (question 6) afin de donner un exemple de cartographie d'une composante socio-économique (les ressources financières ayant une incidence forte sur la mobilité).

C.3.2. Dispositions et modes opératoires

(a) Cohorte définitive

Tout d'abord, il faut préciser que, parmi les 450 questionnaires exploités par les enseignants de l'UFR Staps, ont dû en être soustraits 5 dont le code d'enquête ménage n'était pas renseigné, ce qui rendait leur représentation cartographique sur le territoire de la bande côtière totalement impossible.

(b) Modifications apportées à la base de données

La base de données des réponses au questionnaire a dû faire l'objet d'ultimes modifications. En effet, la quasi totalité des questions ouvrait sur des réponses multiples, et généralement sur 2 à 3 réponses à cocher. Lors du transfert de ces tableaux de réponses dans le logiciel de SIG, *Arcview 3.1*, il s'est révélé nécessaire d'individualiser l'ensemble des réponses. A chaque réponse non cochée était affecté un 0 tandis qu'était affecté 1 à toute réponse cochée [cf. Annexe 1]. Ainsi, la création d'une colonne binaire : 0 ou 1 par réponse a permis au logiciel *Arcview* de lire chacun des champs de la table et de répondre aux requêtes à programmer [cf. Annexe 11].

(c) Domiciliations et positionnement

Comme signalé précédemment [cf. B.3.3.], les localisations cartographiques des domiciles pourraient être plus rigoureuses que par codage sur zonages de l'enquête ménage et aboutir à un pointage précis sur le fond de carte de la bande côtière. Une telle opération implique certes la saisie des adresses exactes mais aussi un géocodage de ces adresses ainsi qu'un fichier vecteur avec les identifiants de chacun des tronçons de rue, encore faudrait-il disposer d'une telle base de données laquelle est extrêmement coûteuse¹².

Faute de géopositionnement aussi rigoureux, les points représentatifs des domiciles de chaque étudiant ont été positionnés au centre de la zone de l'enquête ménage lui correspondant. En revanche, les étudiants hébergés en résidence universitaire ont été positionnés avec la précision fournie par l'adresse postale correspondante.

(d) Mode opératoire

Le pointage de chacun des étudiants sur le fond de l'enquête ménage (197 zones) délivre une table attributaire renseignant chacun des points et ne comportant à ce stade que deux colonnes : la forme géométrique de l'information géographique (un point) et son identifiant (numéro du questionnaire)

¹² Ce type de base de données est notamment utilisé en géomarketing

correspondant) [cf. Annexe 11]. Afin d'attribuer à chaque étudiant l'ensemble des réponses lui correspondant il est nécessaire d'adjoindre, à la table ainsi créée, la table correspondant à l'ensemble des réponses aux questionnaires auparavant modifiée.

Ces quelques explications ainsi que les annexes qui les accompagnent paraissent nécessaires à la compréhension par le lecteur des procédures auxquelles cette phase de spatialisation de l'enquête a recours.

D. GRANDS THÈMES ANALYSÉS ET PREMIÈRES CONCLUSIONS DE LA CARTOGRAPHIE DES RÉSULTATS

Un très grand nombre de questions de l'enquête présente un caractère socio-économique dont la cartographie peut se révéler très enrichissante pour comprendre les comportements des étudiants vis-à-vis des déplacements.

La brièveté des délais impartis n'a permis de retenir ici, d'entre les thèmes d'analyse qu'offre la cartographie des résultats, que ceux jugés les plus appropriés à l'étude.

D.1. DISTRIBUTION DES LOGEMENTS DES ÉTUDIANTS PAR RAPPORT AUX AXES ROUTIERS

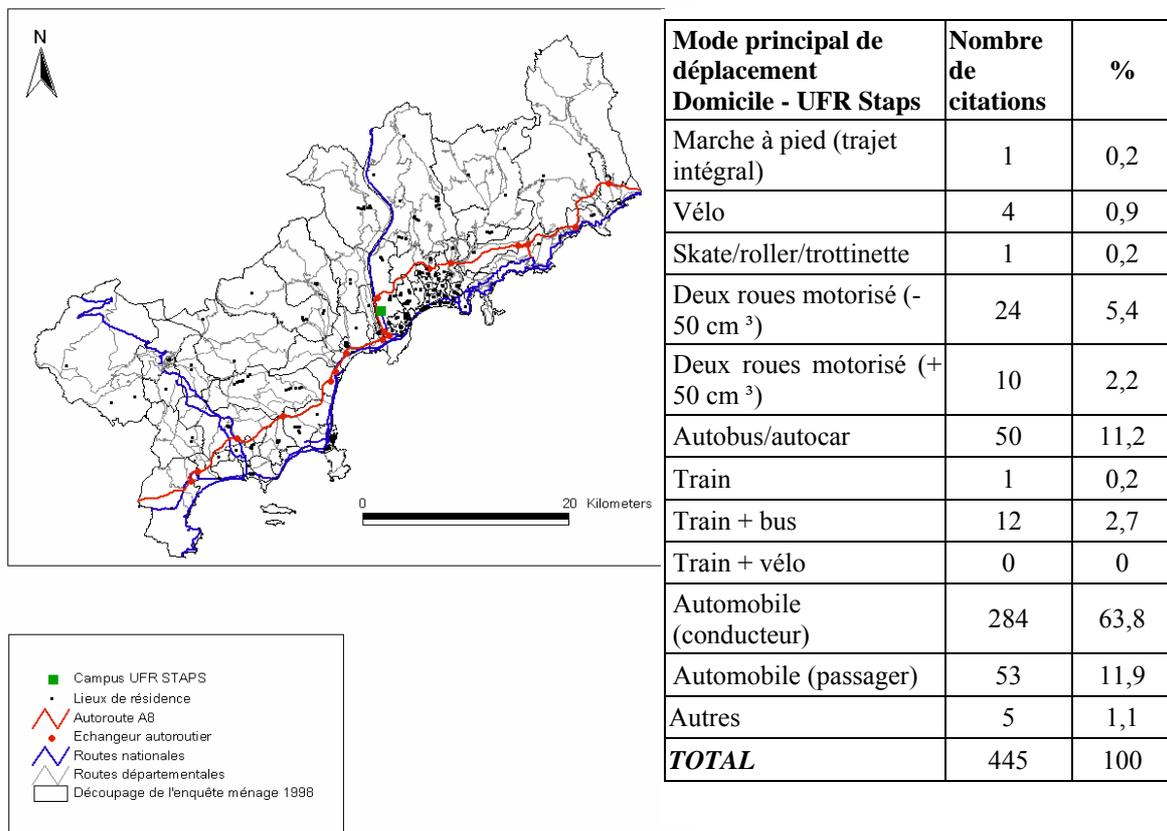


Figure 2 Localisation des lieux de résidence des étudiants et des principales infrastructures routière

Si une grande proportion d'étudiants du STAPS réside dans le secteur urbain de Nice (plus de 50 %) un grand nombre d'entre eux est domicilié en périphérie lointaine et notamment dans le moyen pays des Alpes-Maritimes. Ces étudiants sont relativement distants des lieux de formation. Ces étudiants relativement excentrés n'ont-ils pas pu trouver un logement plus proche des lieux de formation ou bien, (pour autant qu'ils disposent des moyens financiers leur permettant d'envisager une relocalisation) ne l'ont-ils pas souhaité jugeant qu'ils n'étaient pas exagérément éloignés ?

- Nota Bene : Rappelons cependant que ces étudiants se déplacent au quotidien entre les diverses installations éducatives et sportives de la ville [cf. A.1.2. & A.2.2.(a) notamment] et que leur vision des déplacements en est plus singulière que chez des étudiants se rendant simplement et de manière récurrente sur un seul et unique campus .

La répartition des principaux axes routiers permet d'émettre quelques hypothèses sur les réponses à cette question. Tout d'abord les moyenne et haute vallées du Var sont relativement bien desservies par la route départementale 6202 (ex RN 202) malgré quelques points critiques de congestion aux heures de pointe (par exemple au pont de la Manda pour rejoindre Carros, la Gaude, le Broc...). Les Pays des Paillon sont également bien desservis par les pénétrantes qui permettent aux habitants de Contes, Drap ou encore l'Escarène de rejoindre Nice plus rapidement. En ce qui concerne les étudiants habitant à Cannes, la ville ne compte pas moins de trois entrées d'autoroute ainsi que la possibilité d'emprunter la nationale 7. Les étudiants situés à l'est de Nice ont également le choix entre trois corniches relativement fluides (mis à part "la Moyenne" affectée par des encombrements chroniques à Cap d'Ail avant l'entrée sur Monaco).

Il est vrai que l'offre de TC n'apparaît pas sur cette carte mais elle permet d'ores et déjà de comprendre la logique des étudiants souhaitant demeurer dans le foyer familial malgré l'éloignement des lieux de formation. En effet, dans l'hypothèse où, dans ces zones, l'offre TC est considérée comme médiocre ou peu attrayante, ces étudiants pourront toujours compter sur les infrastructures routières.

Cette carte pourrait permettre de réaliser des agrégations, de délimiter des zones de concentration des étudiants qui ne peuvent être définies indépendamment du linéaire routier. Comme indiqué précédemment [cf. C.1.2.], en l'absence de géoréférencement, les premières analyses statistiques avaient conduit B. Massiera et D. Parisot à formuler l'hypothèse de 7 grandes problématiques de déplacement, hypothèses qui ne peuvent se vérifier par la concentration des lieux de résidence des étudiants. En effet, sur carte ces zones n'apparaissent pas très distinctement. En revanche, l'on note que le secteur regroupant le plus d'étudiants est celui qui englobe les RU de l'ouest niçois (Jean Médecin, Baie des Anges, Saint Antoine) et le quartier de Magnan-Promenade des Anglais [cf. Tableau 2]. C'est, quoi qu'il en soit, sur le territoire de la ville de Nice que se situe la grande majorité des lieux de résidence des étudiants enquêtés : 252 étudiants enquêtés résident dans la ville de Nice, ce qui correspond à environ 56,6 % des enquêtés.

Tableau 2 Les 5 îlots les plus densément peuplés d'étudiants

Quartier accueillant beaucoup d'étudiants	Code de l'enquête ménage	Nombre d'étudiants	% du total d'étudiants enquêtés
Napoléon III (RU Jean Médecin)	2101	47	10,56
Magnan	1701	24	5,39
L'Archet (RU Baie des Anges et Saint Antoine)	2201	16	3,60
Saint Sylvestre	802	13	2,92
Médecin (Avenue Jean Médecin)	302	10	2,25

D.2. RÉPARTITION DES LIEUX DE RÉSIDENCE DES ÉTUDIANTS **EN FONCTION DE LEUR MODE DE LOGEMENT**

En ce qui concerne le type de résidence des étudiants [cf. Annexe 13] il suffisait de pointer chaque étudiant d'une couleur ou d'un figuré différent en fonction du logement qu'il occupe. Ainsi nous obtenons trois classes : modes de logement parental (foyer familial), individuel (l'étudiant vit seul, en co-location) ou universitaire (résidences ou cités universitaires).

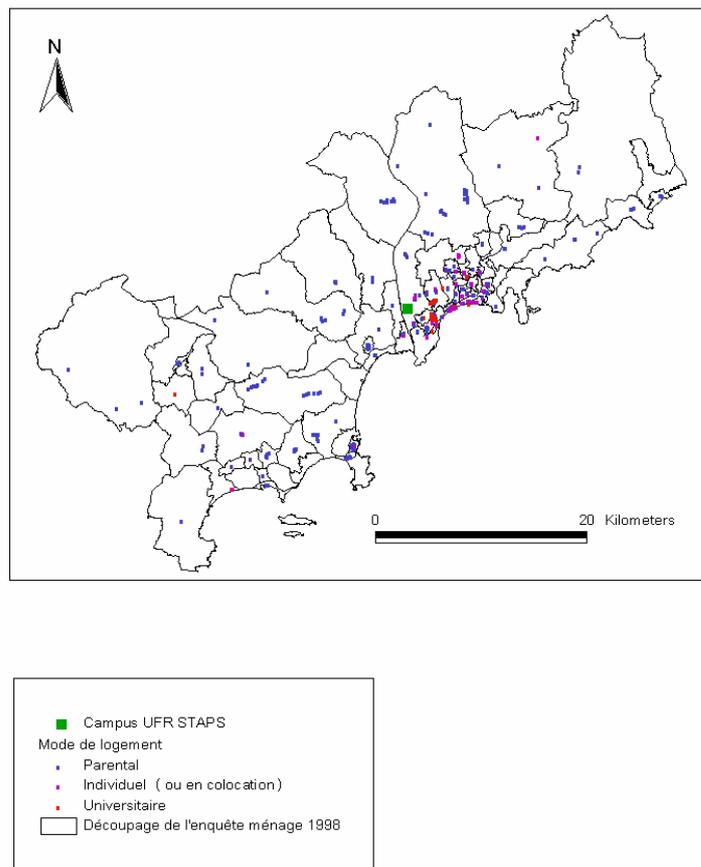


Figure 3 Répartition des lieux de résidence des étudiants en fonction de leur mode de logement

D.2.1. Logement parental et logement individuel

On remarquera que la quasi-totalité des étudiants résidant en dehors de la ville de Nice est logée en foyer parental. De manière anti-symétrique, on observe que les étudiants occupant un logement individuel sont fortement concentrés dans la ville de Nice et notamment dans le centre ville. On peut supposer qu'une partie de ces étudiants a pu quitter un foyer familial éloigné afin de se rapprocher des lieux de formation qui sont concentrés dans la ville de Nice. Bien entendu l'enquête sociologique ne permet pas de répondre à ce type d'interrogations qui ne resteront donc qu'au stade d'hypothèses.

D.2.2. Typo- et topologie des logements étudiants individuels dans la ville de Nice

(a) Le secteur de Magnan

On remarque également une très forte concentration d'étudiants résidant dans des logements individuels dans le secteur de Magnan. Nous nous sommes interrogés sur ce regroupement d'étudiants qui ne correspond pas à une résidence universitaire. Nous avons donc tenté de chercher des explications auprès de la Ville de Nice qui gère un certain nombre de logements. Les services municipaux concernés ayant assuré ne gérer aucun logement occupé par des étudiants, différents bailleurs sociaux gérant des immeubles dans ce secteur ont été consultés¹³ dont aucun ne gère de logements étudiants. Après avoir écarté la Ville de Nice ainsi que les bailleurs sociaux nous avons donc retenu l'explication la plus logique : le quartier de Magnan est situé quasiment à mi-chemin des facultés de lettres et de droit, offrant une opportunité aux nombreux investisseurs locatifs tirant parti

¹³ notamment Provence Logis Erilia, bailleur social de la résidence Le Cybèle dans le quartier de Magnan (contact : M. Y. Gallucio)

d'une forte demande étudiante dans ce secteur. Ceci est très facilement vérifiable dans les annonces immobilières situées dans cette zone : ceux qui souhaitent vendre un bien, notamment un studio ou un deux pièces, voire des appartements plus vastes pour la colocation, ajoutent souvent la mention « idéal pour location étudiante » et ceux qui souhaitent louer leur bien ajoutent la mention « proche fac. de lettres ou de droit ». L'explication de cette zone de concentration dans le quartier de Magnan peut donc résider dans une offre de logements relativement importante.

(b) Les résidences universitaires

Les résidences universitaires niçoises sont toutes implantées sur la ville de Nice où se situe une grande partie des campus universitaires de l'UNSA. Les étudiants du STAPS hébergés en résidences universitaires le sont dans un nombre réduit d'entre elles. La quasi-totalité d'entre eux est regroupée dans trois d'entre elles. En effet, les résidences des Collinettes (de la faculté de droit) et du Montebello (de la faculté de sciences) n'accueillent que très peu d'étudiants en STAPS, ce qui est compréhensible vue l'éloignement de ces deux résidences de l'UFR Staps [cf. Annexe 9]. En revanche les résidences universitaires de Saint Antoine, Baie des Anges (toutes deux situés sur le campus de l'UFR LASH) et surtout celle de Jean Médecin (quartier de la Lanterne) concentrent l'essentiel des étudiants en STAPS logeant en résidence universitaire. Ainsi, la résidence universitaire Jean Médecin accueille 47 étudiants en STAPS, soit plus de 60 % des étudiants ainsi hébergés. Certes, ces 47 étudiants de la RU Jean Médecin ne représentent qu'un peu plus de 10 % de l'effectif des 450 étudiants enquêtés ; en revanche ces étudiants représentent la plus forte concentration résidentielle des étudiants du STAPS sur l'ensemble de la bande côtière. C'est à ce titre que décision a été prise de porter toute l'attention sur l'accessibilité du campus de la faculté des sports depuis la résidence Jean Médecin en considérant l'ensemble de la chaîne mais aussi les accessibilités spécifiques de chacun des ces pôles : la résidence d'une part et le STAPS d'autre part.

Outre son aspect sociologique, la représentation cartographique du mode de logements des étudiants a donc permis de valider les hypothèses sur l'intérêt de porter attention au secteur de la basse vallée du Var et d'en révéler l'importance prioritaire.

D.3. APERÇU SUR L'OFFRE DE TRANSPORT

AUTO-PRODUITE PAR LES ÉTUDIANTS

Au même titre que le mode de logement des étudiants, l' "*offre de transport auto-produite*" (définie comme l'ensemble des moyens de locomotion dont dispose un étudiant pour se déplacer tout au long de l'année universitaire) relève des questions de caractère socio-économique dont la cartographie peut se révéler très enrichissante.

D.3.1. Un exemple d'établissement d'un profil

Cette information, qui permet de connaître un des éléments du profil socio-économique de chaque étudiant, est fournie par les réponses à la question 6.

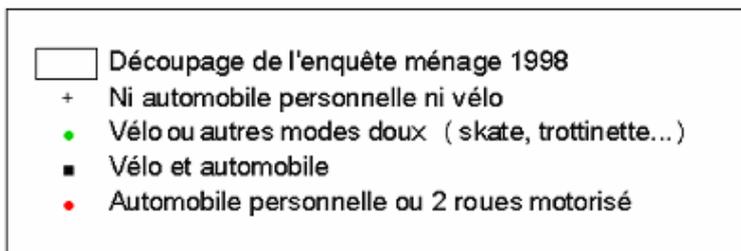
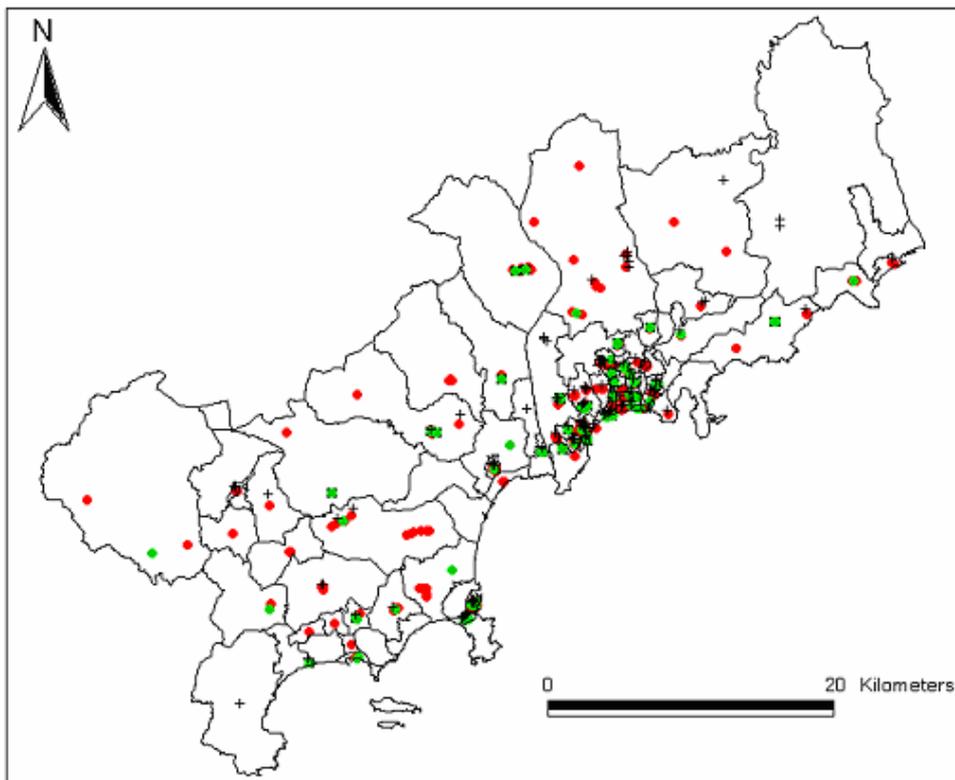


Figure 4 Aperçu de l'offre de transport auto-produite par les étudiants de l'UFR Staps

Une carte de synthèse sur cette "offre de transport auto-produite" peut être dressée en établissant 4 classes :

- les étudiants ne disposant *ni* d'un vélo *ni* d'une automobile personnelle, c'est-à-dire les étudiants qui ne sont pas du tout indépendants en matière de déplacements, ils sont fortement contraints par les horaires de TC ou les disponibilités des conducteurs en terme de co-voiturage ;
- les étudiants qui disposent d'un vélo *ou* autres modes doux (skate, trottinette...) mais qui ne disposent pas d'automobile (*ni* personnelle *ni* familiale), c'est-à-dire qu'ils sont relativement plus indépendants que les étudiants de la catégorie précédente mais sont contraints surtout au niveau des longueurs de déplacement qui sont forcément restreintes;
- les étudiants qui disposent d'une automobile personnelle *ou* d'un deux roues motorisés mais qui ne disposent pas d'un vélo, il s'agit là d'étudiants qui ont un plus grand choix au niveau des horaires ainsi que des longueurs de déplacement et qui ne sont pas contraints par la disponibilité du véhicule familial puisqu'il s'agit de leur propre automobile ou de leur propre deux roues, situation qui les rend très indépendants par rapport aux catégories précédentes ;

- les étudiants qui disposent d'une automobile personnelle *et* d'un vélo, il s'agit là des étudiants qui, du point de vue de la dépendance, ressemblent fortement à ceux de la catégorie qui les précède mais qui ont le choix entre *mode doux et mode motorisé*.

Il s'agit là d'un exemple de hiérarchisation parmi d'autres qui peuvent être ajustés aux questions que l'on se pose. Ainsi, en matière de modes de déplacements doux, pourrait-on concevoir la confection d'une carte qui leur soit dédiée et dont les classes pourraient être : les étudiants disposant d'un vélo et des autres modes doux ; les étudiants disposant uniquement d'un vélo ; les étudiants disposant uniquement des autres modes doux et enfin les étudiants ne disposant pas de mode doux.

Pourrait être plus généralement conçue une carte de synthèse condensant les enseignements d'une série de plusieurs cartes relatives à chacun des modes de transport.

Une note explicative en annexe [cf. Annexe 11] permettra de réaliser ce type de cartographie pour les autres questions à caractère socio-économique, notamment aux fins de permettre aux enseignants de l'UFR Staps de réaliser les cartes qui leur seront nécessaires.

D.3.2. Quelques enseignements de la cartographie de l'offre de transport auto-produite

Les premières conclusions pouvant être tirées de cette carte de synthèse sont les suivantes :

- Dans la ville de Nice on ne distingue pas de catégorie dominante. En effet, mis à part les étudiants qui n'ont *ni* vélo *ni* automobile personnelle (lesquels sont largement minoritaires aussi bien au sein de la ville de Nice qu'au sein de toute la bande côtière), on retrouve en proportions sensiblement égales les étudiants disposant de modes doux, ceux disposant d'une automobile personnelle et ceux disposant des deux.
- Les étudiants disposant d'un deux roues motorisé ou d'une automobile personnelle, c'est à dire les étudiants qui sont le moins contraints par l'offre de TC et la disponibilité d'un véhicule, sont relativement nombreux et répartis sur tout le territoire de la bande côtière. En effet, ils ne sont pas forcément plus nombreux dans les communes du moyen-pays et celles éloignées des pôles urbains de la côte, et pas forcément moins nombreux en ville où les difficultés de stationnement et l'offre de TC sont pourtant telles qu'il vaut mieux emprunter ces derniers.
- Un certain nombre d'étudiants répartis dans toute la bande côtière n'ont *ni* automobile personnelle *ni* vélo. Parmi ces étudiants, ceux qui résident dans la ville de Nice, notamment dans le centre ville, ont certainement moins de problème dans leurs déplacements que les étudiants dans le même cas habitant les communes plus éloignées de la frange littorale (comme Peille ou Tourettes-Levens). Ces derniers sont obligés de recourir aux transports en commun dont l'offre est relativement limitée dans ces secteurs ou bien d'emprunter le véhicule familial.
- A l'ouest de Nice on note que très peu d'étudiants disposent d'un vélo alors que cette zone est beaucoup moins escarpée qu'à l'est de Nice et qu'y ont été aménagés les premiers des rares itinéraires cyclables des Alpes-Maritimes, notamment à Villeneuve-Loubet ou encore Roquefort les Pins. Les étudiants y sont-ils réellement dépourvus de vélo ? ou bien le considèrent-ils simplement comme un accessoire de loisirs et non comme un mode de déplacement ?

C'étaient là les premières conclusions que l'on peut inférer d'une telle représentation cartographiée des modes de locomotion détenus par les étudiants. Reste à savoir dans quelle mesure ces mêmes étudiants y ont recours ou s'ils privilégient l'automobile.

D.4. MODE PRINCIPAL DE DÉPLACEMENT DES ÉTUDIANTS POUR LEUR MOBILITE « EXTERNE »

Dans son acception simplificatrice retenue dans le questionnaire¹⁴, la mobilité « externe » désigne les déplacements du domicile des étudiants à l'UFR Staps.

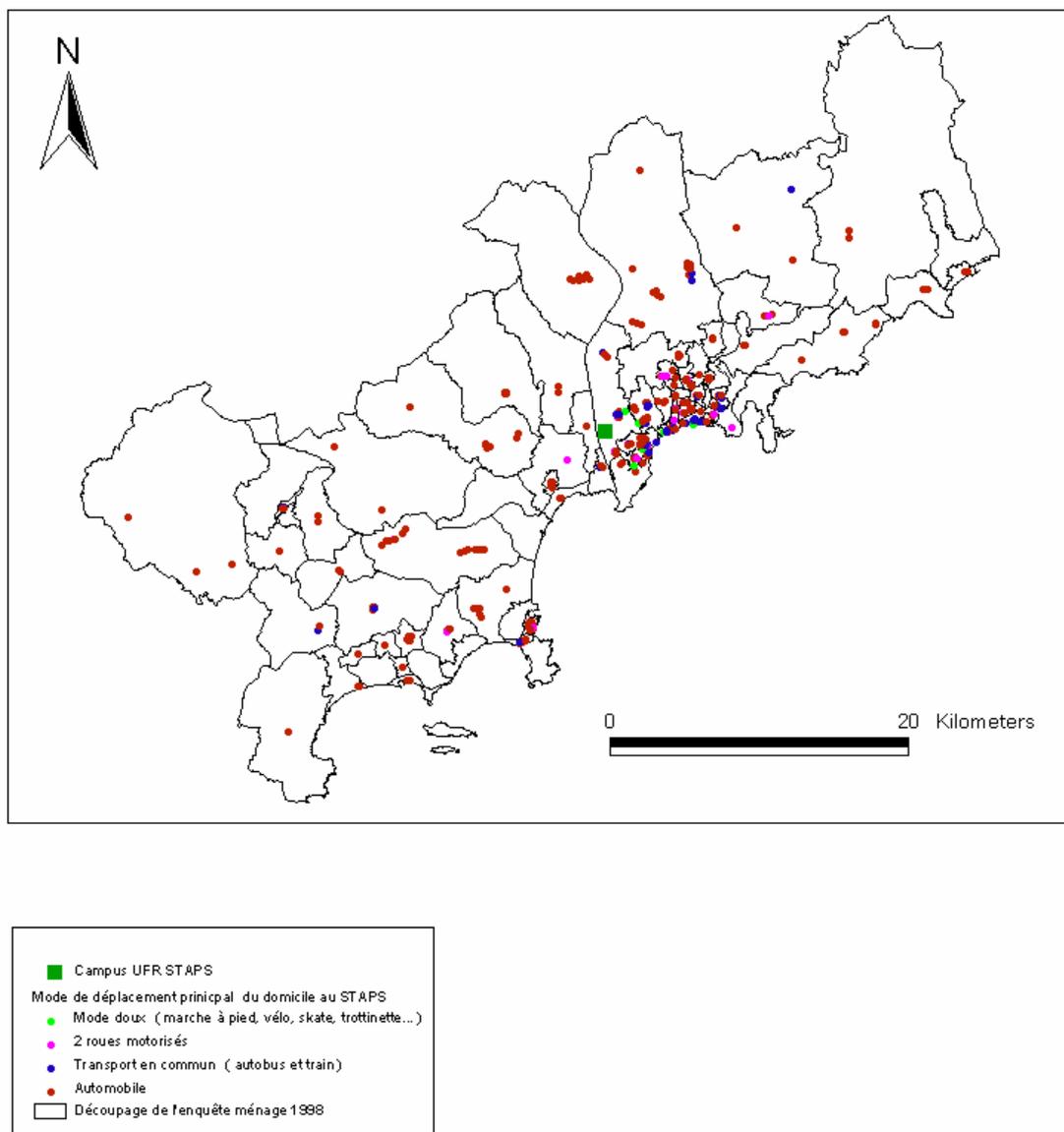


Figure 5 Mode principal de déplacement utilisé du domicile à l'UFR Staps

D.4.1. Modes de déplacements et logique spatiale

L'automobile est le moyen de locomotion privilégié par une très grande majorité (plus de 60 %) des étudiants de l'UFR Staps. Les étudiants utilisant les TC sont très peu nombreux et localisés d'une façon relativement logique : les étudiants qui empruntent le train viennent principalement des autres villes de la bande littorale des Alpes-Maritimes ou encore de Grasse, et ceux qui ont recours aux bus sont majoritairement des étudiants résidant en ville. La réciproque ne s'avère cependant pas, un

¹⁴ Pour une partie des étudiants et pour une large part de leur calendrier d'études, la journée de formation débute sur d'autres sites que celui du STAPS et occasionnent des trajets de nature pouvant être également considérés comme "externes"

pourcentage relativement élevé d'étudiants habitant en centre ville de Nice, n'utilisant pas les TC pour se rendre depuis chez eux au STAPS.

La logique spatiale, qui voudrait donc que les étudiants résidant dans le moyen pays utilisent principalement l'automobile et ceux habitant en ville, notamment en centre ville de Nice, utilisent les transports en commun (étant donné l'importance de l'offre de TC dans ces secteurs), est donc loin de se vérifier.

D.4.2. Les facteurs aggravant les pratiques automobiles

(a) L'offre de stationnement sur le site du STAPS

D'ailleurs, le recours paradoxal à la voiture par des étudiants logés en centre ville de Nice peut trouver explication. On peut en effet supposer que ces derniers utilisent l'automobile pour se rendre au STAPS dans la mesure où ils sont assurés d'y trouver un emplacement de stationnement gratuit¹⁵. Ainsi, leur apparaît-il plus simple et plus avantageux de déplacer leur voiture au STAPS durant la journée que d'assumer le coût ou les risques d'un stationnement en ville pendant ce laps de temps.

Or, comme le fait notamment remarquer le PDU de la CANCA (version provisoire), la part modale des déplacements en automobile augmente lorsque le stationnement sur le lieu de travail est assuré [cf. graphique ibidem page 39]. À l'inverse, selon les mêmes préconisations du PDU, il suffirait d'assurer aux habitants du centre ville un stationnement résidentiel à bas coût, voire gratuit, pour changer leur vision et leur comportement vis-à-vis de l'automobile.

Ainsi, la visualisation cartographique de ces usages modaux, si elle ne permet pas de formuler, à ce stade, de propositions d'amélioration des conditions de déplacements des étudiants, conduit pour le moins à conforter des analyses formulées à une toute autre échelle. Elle devrait conduire aussi, non pas à préconiser la suppression des places de stationnement de l'UFR Staps (qui n'est utilisé au plus qu'aux deux tiers de sa capacité) mais à proposer pour le moins qu'une partie d'entre elles soit utilisée comme parking relais d'entrée de ville assortie d'une offre de TC répondant mieux aux besoins d'une desserte cohérente du STAPS et de la basse vallée du Var.

(b) Les entraves aux modes doux et respectueux de l'environnement

On remarque également que les étudiants des résidences universitaires, notamment celles de Jean Médecin et Baie des Anges-Saint Antoine, utilisent énormément l'automobile pour se rendre à la faculté des sports. La carte sur les moyens de locomotion dont dispose chaque étudiant durant l'année universitaire [cf. Figure 4] nous informe qu'une partie des étudiants de la RU Jean Médecin se rend en voiture au STAPS alors que ces mêmes étudiants ne disposent pas d'automobile personnelle. On en déduit donc qu'une certaine partie des étudiants de cette RU pratique du co-voiturage, au moins jusqu'à l'UFR Staps.

Le site d'implantation de l'UFR Staps ainsi que sa localisation par rapport aux autres activités de la basse vallée du Var permet de comprendre pourquoi les déplacements du domicile au STAPS se font très minoritairement par des modes de déplacements doux (marche à pied, vélo, trottinette...). En effet, l'UFR Staps est implanté sur la rive gauche du Var à plus de 5 km de la mer (à vol d'oiseau) et à environ 9,2 km du centre ville (en passant par la route de Grenoble puis par la Promenade des Anglais). Sa situation est donc très excentrée comparativement aux autres campus universitaires [cf. Annexe 8].

Nous pouvons d'ores et déjà trouver là une explication à la forte utilisation de l'automobile par ces étudiants qui doivent se rendre chaque jour dans une zone périphérique de la ville de Nice où l'offre d'infrastructures routières est largement supérieure à l'offre de TC (une seule ligne de bus du réseau urbain de Nice) et aux conditions d'accès au campus de la faculté des sports par des modes doux (trottoirs non sécurisés car il s'agit d'axes routiers à grande vitesse, itinéraires vélo inexistant, forte

¹⁵ L'UFR STAPS dispose d'une capacité de stationnement surabondante en regard du nombre de ses étudiants, enseignants et visiteurs

utilisation de la voirie autour de l'UFR Staps par les poids lourds...). Toutefois, il faut faire remarquer que la faculté des sports est située à environ 3 km de la gare des CP de Saint Isidore et à 3,6 km de la gare SNCF de Saint Augustin. Cette relative proximité (qui pourrait être accentuée par la mise en place de navettes conduisant des gares à la faculté des sports comme c'est le cas actuellement pour la faculté de lettres aux heures de pointe) doit être vue comme une opportunité de développer les TCSP dans le secteur de la basse vallée du Var aussi bien pour l'UFR Staps que pour l'ensemble des autres activités de la zone.

D.5. DES VOIES D'INVESTIGATIONS À ENVISAGER

La représentation cartographiée de quelques uns des principaux thèmes traités dans l'enquête révèle d'emblée la nature des anomalies et même des dysfonctionnements sur lesquels il importe de revenir en mettant l'accent sur les points qu'il apparaît intéressant de développer pour favoriser le report modal de l'automobile vers des moyens de locomotion alternatifs.

D.5.1. La prise en compte des coûts réels de la mobilité

(a) Usage de l'automobile et perception de ses coûts

Les étudiants en STAPS utilisent très massivement l'automobile pour se rendre à l'UFR Staps. Nous pouvons remarquer d'ailleurs qu'un très grand nombre d'étudiants possède une automobile personnelle (plus de 60 % des enquêtés). Pour ceux-là qui ont l'avantage de posséder un véhicule, ce dernier va apparaître comme le moyen le plus flexible et le plus pratique pour se déplacer de leur domicile à la faculté des sports. Il faut toutefois remarquer que la grande majorité d'entre eux sont incapables d'évaluer le budget mensuel réel de leur déplacement ; pour la plupart en effet seuls sont clairement perçus les coûts directs (essence, péages) de cette utilisation, mais non ses coûts indirects (assurance, entretien, amortissement, etc.).

(b) Perception des coûts des TC

Cette perception inexacte est d'ailleurs partagée par les autres étudiants qui n'utilisent pas la voiture comme mode de déplacement du domicile à l'UFR Staps et éprouvent autant de difficulté à évaluer ce même budget¹⁶. Or ce sont souvent les mêmes, qui incapables d'évaluer objectivement leur budget, manifestent leur réticence aux TC pour des causes financières.

Une des causes ne résulterait-elle pas en partie d'un manque d'information sur les tarifs des TC qui s'avèrent particulièrement intéressants pour les étudiants ? La distribution d'un petit fascicule qui listerait tous les tarifs avantageux sur les TC (et qui pourraient être réalisés par les services de la SNCF ou encore des *Lignes d'Azur* de la ville) suffirait peut être à faire changer d'avis une partie des étudiants.

(c) Incitations financières au report modal

Etant donné qu'une très grande partie des étudiants enquêtés loge dans la ville de Nice (56,6 %) il est nécessaire de se concentrer en particulier sur la ville de Nice afin d'envisager les solutions les plus concrètes et qui pourraient englober le plus grand nombre d'étudiants. En ce qui concerne les étudiants du centre ville relativement nombreux (au total une trentaine d'étudiants, soit environ 6 % des enquêtés) des tarifs peu élevés pour le stationnement résidentiel pourraient peut être suffire à les inciter à emprunter les TC dont la proximité avec la gare routière (5 Boulevard Jean Jaurès) et la gare SNCF de Nice-ville (Avenue Thiers) est un atout à mettre en valeur. De plus, la Ville de Nice peut

¹⁶ B Massiera signale toutefois que les étudiants de l'UFR Staps ne sont pas représentatifs de la population classique des étudiants de l'Université de Nice. Beaucoup proviennent de classes sociales moyennes et supérieures (80 %). Ils disposent souvent d'un véhicule, prêté ou offert par leur parent, ce qui peut perturber leur vision du coût réel d'usage d'une automobile

prendre exemple sur de nombreuses autres villes (Paris, Lyon, Strasbourg...) qui, pour limiter le stationnement dans le centre, favorisent ce type de solution qui avantage les riverains du centre et désengorge la circulation routière de cette partie de la ville.

D.5.2. Des mesures favorisant l'accessibilité au STAPS par des modes respectueux de l'environnement

(a) Modes doux

Beaucoup d'étudiants disposent d'un vélo mais très peu d'entre eux l'utilisent pour se rendre à l'UFR Staps pour des raisons compréhensibles. Pour une partie d'entre eux il s'agit certainement d'un problème d'éloignement ; en revanche, même ceux qui habitent à moins de 5 km de l'UFR Staps et qui possèdent un vélo ne s'y rendent pas forcément en vélo. Pour la plupart d'entre eux, en l'absence criante d'itinéraires ou d'aménagements cyclables sur leur trajet, ils considèrent à juste titre ce dernier comme « dangereux ». Afin de remédier à ces flagrantes carences, la réalisation d'aménagements cyclables le long de la route de Grenoble ou bien du Boulevard Central devrait être rapidement engagée, si l'on s'en réfère tant au PLU qu'au PDU provisoire de la CANCA, lequel prévoit dans ce secteur un itinéraire vélo le long de la route de Grenoble dont le maître d'ouvrage serait le CG 06 et un itinéraire le long du Bd Central dont le maître d'ouvrage serait la commune [cf. Figure 6]. Ces aménagements doivent donc être considérée comme prioritaires pour améliorer l'accessibilité de la faculté des sports par les modes doux.

(b) Transports en commun

Les quelques conclusions dégagées de cette première analyse cartographique conduisent toutes au même constat : la faculté des sports est située dans une zone périphérique de la ville dont le moyen privilégié pour y accéder est l'automobile (ex Route Nationale 202, Autoroute A8, grand parking de plus de 1000 places). En revanche, sa relative proximité avec les gares SNCF et CP, respectivement Saint Augustin et Saint Isidore, n'est pas du tout exploitée. Les lignes de bus qui desservent l'UFR Staps sont très peu nombreuses et mal organisées (arrêt de bus pour le retour de la seule ligne du réseau niçois situé à plus de 800 mètres de la faculté des sports sur l'Avenue Sainte Marguerite). Sur la route de Grenoble, la limitation de vitesse peu restrictive (70 km/heure) met en péril tout cycliste ou promeneur et dissuade tout recours aux modes doux. L'idéal serait de ré-envisager totalement l'aménagement de la basse vallée du Var afin de pouvoir accueillir tous modes de déplacement respectueux de l'environnement et d'améliorer les TC.

E. PHYSIONOMIE DE LA MOBILITÉ SUR LES SITES DE LA BASSE PLAINE DU VAR

Les analyses précédentes et une autre étude concomitante du GIR Maralpin¹⁷ attestent l'importance et le nombre de dysfonctionnements qui affectent la basse vallée du Var et le secteur de l'UFR Staps en matière d'accessibilité et de desserte par des modes de transport doux ou en commun.

E.1. UN SECTEUR À ENJEUX MULTIPLES

L'enquête menée en 2003 par Roderick Gröner portant sur l'utilisation du vélo par les étudiants avait fait apparaître deux constats majeurs :

- la moitié des étudiants de l'UNSA disposent d'un vélo mais seulement 50 % des ceux-ci l'utilisent ;
- les étudiants qui utilisent le moins le vélo sont les étudiants en STAPS.

À elle seule, la recherche des raisons d'un tel constat aurait suffi à motiver la décision d'entreprendre un PDE de la seule faculté de l'Université de Nice implantée en plaine et où devraient prévaloir des pratiques sportives.

Les réponses de l'enquête conduite auprès des étudiants et les analyses qui en ont été faites ont révélé la part massivement prépondérante du mode automobile dans leurs déplacements ainsi que les mécanismes intrinsèques au STAPS y contribuant. Mais ce travail a surtout mis en lumière les facteurs extrinsèques qui sont imputables à l'implantation du STAPS certes, mais plus encore au désordre urbanistique de la Plaine du Var et aux carences en offres de transport en commun de l'ensemble de la conurbation.

On perçoit aisément là le second enjeu du PDE du STAPS, à savoir la sensibilisation, à travers la mise en situation qui fait l'objet de la section suivante de l'étude, sur l'aménagement de la basse vallée du Var. Cette double finalité de l'étude est d'autant plus importante que, d'une part, le secteur de la basse vallée du Var est considéré par la plupart des documents d'urbanisme comme un secteur à enjeux, et que, d'autre part, les observations et propositions pourront servir à améliorer l'accessibilité et favoriser le transfert modal non seulement pour les étudiants en STAPS mais aussi pour les étudiants du lycée Th. Maulnier (Av C. Debussy) et également, d'ici deux ou trois ans, pour les étudiants de différents UFR devant être délocalisés vers le site de Nice Méridia à implanter dans le même secteur [voir sur <http://portail.unice.fr/jahia/page7.html> cliquer sur *Diaporama de présentation des propositions faites par l'Université dans le cadre du contrat de projets Etat-Région 2007-2013*] [cf. Annexe 16].

E.2. LA PROBLÉMATIQUE DU STAPS DANS SON ENVIRONNEMENT

E.2.1. Situation actuelle

(a) Quelques rappels sur les particularités de l'UFR Staps

Du point de vue des infrastructures routières, l'UFR Staps bénéficie d'un emplacement privilégié, à moins de cinq minutes de la sortie d'autoroute de Saint Isidore et le long de la Route de Grenoble [D 6202 (ex RN 202)]. Cette situation favorable à l'accessibilité automobile est confortée par la présence d'un grand parc de stationnement attendant d'environ 1000 places dont seuls les deux tiers sont occupés (aux dires des enseignants de l'UFR Staps). Du fait, d'une part, de leur taux de motorisation élevé [60 % des étudiants en STAPS enquêtés possèdent un véhicule personnel¹⁸ et environ 24 % des enquêtés

¹⁷ Enquête publique sur le Grand Stade de Nice – Observations du GIR Maralpin

¹⁸ Ce taux élevé semble très représentatif de celui de l'ensemble des étudiants du STAPS

peuvent, sous réserve de disponibilité, disposer du véhicule familial], et, d'autre part, de la dispersion des lieux de formation et d'entraînement à travers la ville, l'automobile apparaît aux étudiants du STAPS comme le mode de transport le moins contraignant. Tout se conjugue donc pour favoriser l'utilisation massive de l'automobile, et ce, au détriment des TC ou encore des modes doux. Le résultat est flagrant : 64 % des étudiants en STAPS se rendent à la faculté des sports en automobile.

(b) Le report modal potentiel est faible

D'ailleurs, tout particulièrement dans ce secteur et en l'état actuel des choses, un report modal est difficile à concevoir en l'absence de cheminements sécurisés pour les modes doux et en raison du développement insuffisant des TC ainsi que de leur offre inadaptée.

Marche à pied

En ce qui concerne les cheminements piétons, les trottoirs situés le long de la route de Grenoble sont très mal entretenus et des portions entières, au nord de l'UFR Staps notamment, n'y disposent d'aucun. De plus, même à la vitesse limitée à 70 km/heure, l'intensité du trafic dans ce secteur y affecte la sécurité. La situation actuelle est telle que les étudiants cheminant depuis la halte de Saint Isidore des CP ne peuvent même plus, depuis la fermeture du Bd des Jardiniers¹⁹, parcourir le trajet de la gare au STAPS en continuité sur un trottoir ou autre cheminement protégé. Il n'est donc pas étonnant de constater que, sur la totalité des étudiants enquêtés, un unique étudiant se rende intégralement à pied de chez lui (quartier de Saint Augustin-Caucade) à l'UFR Staps.

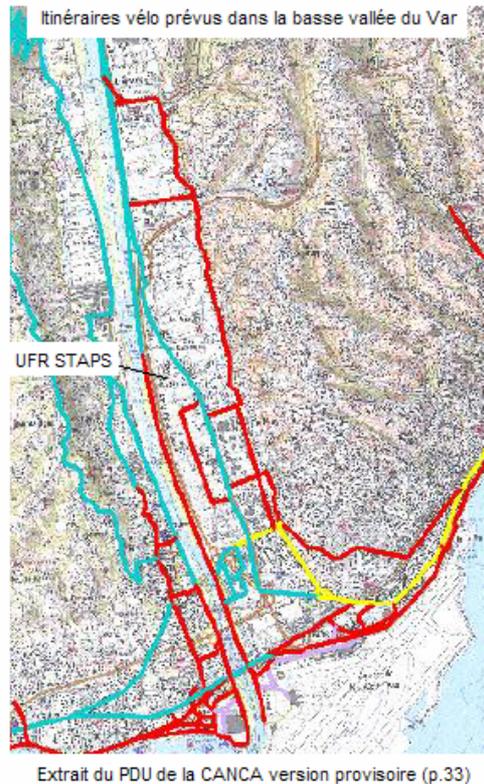
Vélo

Les itinéraires vélo sont totalement inexistant à proximité de l'UFR Staps, le plus proche assurant une liaison vers le centre ville de Nice étant celui de la promenade des Anglais dont le tracé longe au plus près le rivage et se trouve, au mieux, distant de 6 km de l'UFR Staps. L'établissement d'un itinéraire nord-sud avec cette voie littorale en cours d'extension vers l'ouest serait certes souhaitable, mais il serait regrettable de ne pas envisager une telle liaison sans desservir la gare de Saint Augustin et assurer ainsi une intermodalité avec le réseau ferré régional.

En effet, l'absence d'itinéraires cyclables sécurisés n'encourage pas l'utilisation du vélo dans ce secteur mais dissuade aussi de toute velléité de recourir à l'*intermodalité avec le train* et donc l'utilisation de ce mode à privilégier, les Chemins de fer de Provence (CP) au nord et la SNCF au sud constituant les seuls TC en site propre desservant le STAPS.

Ces conditions sont loin de pouvoir inciter les étudiants du STAPS à l'usage du vélo, usage peu répandu parmi eux [peu d'étudiants en STAPS enquêtés possédaient un vélo (78 étudiants, soit un peu plus de 17 %) ce qui est surprenant pour des étudiants sportifs], ni encouragé dans l'établissement. Dans la perspective des améliorations prévues par le PDU de la CANCA, tandis que les enseignants de l'UFR Staps devront sensibiliser leurs étudiants aux avantages physiques et financiers du vélo, la Direction de l'établissement devra s'employer à mettre à disposition des étudiants des casiers sécurisés pour le rangement de leur matériel et de leur équipement personnel (accessoires sportifs, livres, cahiers...) pour leur permettre de se déplacer avec de moindres charges sur leur vélo.

¹⁹ En raison des terrassements pour l'aménagement du futur grand stade de Saint Isidore



Maîtrise d'ouvrage

- CANCA
- CG06
- Commune
- Hors CANCA

Figure 6 Itinéraires vélo prévus par le PDU de la CANCA (version provisoire)

Autobus

La desserte du STAPS par autobus n'est pas suffisamment satisfaisante pour susciter le moindre report modal. L'UFR Staps est en effet desservi par une seule ligne (ligne 11) du réseau urbain niçois qui présente la particularité d'épouser au niveau du STAPS un trajet en sens unique dont la branche descendante en est fort éloignée. Ainsi l'arrêt de bus pour le retour en direction de Nice est très distant (il est situé à plus de 800 mètres à l'est de l'UFR Staps au delà de la route de Grenoble), et, de plus, incommode car situé sur l'avenue Sainte Marguerite, modeste route de pied de colline mais à double sens et à trafic intense ; la vitesse de circulation est y certes limitée à 50 km/heure mais sa faible largeur y rend le croisement entre deux véhicules parfois problématique et la circulation des piétons dangereuse en l'absence de tout cheminement sécurisé.

Transports en commun en site propre

La seule ligne de TC en site propre dont le tracé envisagé pourrait permettre la desserte du STAPS est la ligne 3 du tramway "St Augustin – Lingostière" dont la réalisation est annoncée pour 2015.

En revanche, l'UFR Staps présente l'avantage d'être situé à mi-chemin des gares de Saint Isidore (CP) et Saint Augustin (SNCF), toutes deux situées à moins de 4 km de l'établissement. La première est bien desservie par les navettes Nice - Plan du Var (22 paires de trains quotidiens) et débouche d'une part sur le centre ville de Nice et, d'autre part, sur le Moyen Pays ; la seconde est excellemment desservie par les TER du littoral azuréen et de sa branche Cannes-Grasse (40 paires de trains quotidiens). Cette situation n'est pas du tout mise en valeur et, en l'absence d'aménagements et de services permettant une intermodalité, un report modal vers le train s'avère peu probable actuellement.

En conclusion, en matière d'aménagement les seules dispositions prises, tant par les collectivités que par l'Université, ont été celles favorisant le "tout automobile". Cet état de fait en rend captifs les étudiants de l'UFR Staps dont toute velléité de report modal vers des modes de transport plus doux ne peut que s'avérer extrêmement difficile.

L'enquête a révélé que la majorité des étudiants n'a sans doute pas une claire perception de cet enfermement et moins encore des possibilités de remise en question de cette situation. Les résultats de la présente enquête et les enseignements que l'on doit en tirer devraient permettre d'entreprendre une campagne de sensibilisation des étudiants pour les convaincre du rôle qu'ils peuvent jouer en faveur, tant d'une amélioration des conditions de formation que d'une indispensable révision des politiques d'aménagements dans la basse vallée du Var.

(c) Le logement étudiant et l'UFR Staps

En l'absence de résidence universitaire à proximité de l'UFR Staps, les étudiants à la recherche de ce type d'hébergement s'orientent vers la plus proche d'entre elles, à savoir la RU Jean Médecin qui loge la majorité d'entre eux.

Or, en dépit de cette proximité relative, la plupart (76,6 %) de ces étudiants se rendent en automobile à l'UFR Staps.

Cette constatation paradoxale soulève la question de savoir pourquoi ces étudiants n'auraient pas davantage recours aux autres modes de déplacement.

Le Tableau 3 y répond en traduisant la perception des étudiants face aux TC et modes doux. On y relève que ces étudiants hésiteraient à emprunter le bus en raison de temps de trajets trop longs et aussi, entre autres, de l'éloignement des arrêts.

Or, la desserte TC de cette résidence universitaire ne peut être considérée comme médiocre. En effet, d'une part, elle bénéficie, depuis un arrêt situé à sa proximité immédiate, d'une liaison directe par la ligne 11 sans changement avec le STAPS (c'est la seule RU en ce cas) [cf. Annexe 18] et dont le temps de trajet est approximativement de 20 minutes [en heure creuse selon les horaires (voir fiche horaire ligne 11²⁰)]; d'autre part, à proximité de cette résidence Jean Médecin (à moins de 5 minutes à pied) est situé l'arrêt de bus "Ferber", point de convergence de nombreuses lignes du réseau urbain *Ligne d'Azur* dont 4 lignes desservent la basse vallée du Var.

Ces précisions dénotent quelque incohérence entre la perception de l'offre de TC des étudiants logeant à la RU Jean Médecin et la réalité (tout au moins pour ce qui concerne l'accessibilité de la RU).

Tableau 3

Les causes de la réticence des étudiants de la RU Jean Médecin à l'utilisation des TC et du vélo

Causes de la résistance au bus	Nombre de citations	% des étudiants logeant à la RU Jean Médecin
horaires mal adaptés	21	44,68
trop cher	12	25,53
arrêt trop éloigné	14	29,79
temps de trajet trop long	23	48,94
Causes de la résistance au train		
horaires mal adaptés	23	48,94

²⁰ Nous nous sommes renseignés auprès du pôle étude ST2N Véolia Transport pour connaître les statistiques de moyenne horaire et vitesse moyenne des bus en heure pleine et creuse afin de pouvoir appliquer un coefficient de majoration sur les horaires en heure creuse mais ces statistiques sont en cours de réalisations donc pas encore communicables.

trop cher	15	31,91
arrêt trop éloigné	9	19,15
temps de trajet trop long	28	59,57
Causes de la résistance au vélo		
trajet trop long	11	23,40
trajet dangereux	13	27,66
peu pratique	23	48,94

Il nous a donc paru essentiel de se pencher sur l'accessibilité de la RU Jean Médecin qui semble souffrir d'une déficience d'image en matière d'accessibilité mais est justiciable d'améliorations considérables en ce domaine.

E.2.2. Situation future

Éclairée par la brève présentation de quelques problèmes actuels, l'amélioration de l'utilisation des TC et des modes doux des déplacements des étudiants ne peut guère être envisagée sans prendre en compte quelques éléments de prospective susceptibles de modifier la problématique.

(a) Extension des installations universitaires et sportives de l'UFR Staps

Bien que l'extension de l'UFR Staps soit annoncée de longue date, peu d'informations sont disponibles à ce sujet. Il s'agirait en fait de mesures prévues dans le Contrat de Plan État Région (CPER) 2007-2012 et, selon le magazine d'information de la Ville de Nice [numéro 112 p.5], le montant des travaux affectés à cette opération s'élèverait à 5,8 milliards d'€. Les indications figurant dans cet article restent vagues : « construction d'un gymnase, d'un mur d'escalade, d'une piste de danse... ». Ce qui est certain, c'est que ces aménagements auront pour le moins effet de limiter les déplacements sur d'autres campus universitaires de la ville pour nombre d'étudiants de l'UFR Staps. Selon B. Massiera, ces derniers ne se déplaceraient sur d'autres sites que pour les activités de pleine nature et pour la natation (campus Fielding situé à plus de 7 km de l'UFR Staps). Tous ces éléments doivent être pris en considération afin d'établir ce qui sera "réglé" dans l'avenir ainsi que les problèmes majeurs qui persisteront dans le futur.

Ces observations permettent de justifier une fois de plus l'importance ainsi que l'intérêt de se concentrer prioritairement sur l'accessibilité de l'UFR Staps car, à terme, les déplacements des étudiants seront très majoritairement concentrés sur ce campus.

(b) La Cité des sports prévue dans la basse vallée du Var

La Cité des sports est un projet annoncé par la mairie de Nice prévoyant l'aménagement d'une vaste zone dédiée aux sports et aux loisirs. Plus de 75 hectares sur lesquels seront construits des équipements très variés : "un centre aquatique comprenant 2 à 3 bassins de 25 m, une enceinte de plongeon à 2, 3, 5, 7 et 10 m, une piscine olympique, un centre de remise en forme avec jacuzzis et hammams" [cf. Magazine d'information de la Ville de Nice n°112 p.5]. Ces équipements seront également accompagnés de commerces dédiés aux sports et aux loisirs. D'après Mme Jourdan-Reynes, *Service de la rénovation et renouvellement urbain*, le projet conçu en tant que tel sera modifié. En effet, selon ses indications, les équipements, lesquels devaient initialement être concentrés, seraient dispersés dans l'espace de la basse vallée du Var. L'emplacement de chacun de ces équipements ne peut être précisé car les projets relatifs à la future cité des sports n'apparaissent pas dans l'extrait du Schéma Directeur de la Ville de Nice dont nous disposons. Toutefois, un certain nombre de ces aménagements devraient être situés à proximité de l'UFR Staps, ce qui permettrait aux étudiants de

bénéficier des terrains sportifs initialement prévus lors de sa création, notamment une piscine qui serait situé à proximité du stade Ch. Ehrmann (soit à 18 minutes à pied de l'UFR Staps).

Indépendamment de cette opportunité pour l'UFR Staps, il y a lieu de s'interroger sur ce projet. Tout d'abord le fait de disperser les équipements dans la basse vallée du Var n'est pas nécessairement pertinent car impliquant plus de déplacement (tout au moins pour le STAPS) et d'emprise foncière. Toutefois, l'évolution de la situation au sujet du grand stade [cf. GIR/Stade Nice (2006)] (le préfet des Alpes-Maritimes ayant déposé un recours en annulation de la délibération du CM du 13/01/2006) ne peut pas être sans répercussion sur celui de la cité des sports.

(c) Le projet Nice Méridia

Ce projet s'inscrit dans le prolongement nord du centre administratif et commercial de l'Arenas. Il s'agira d'y édifier, sur 22 hectares, des bureaux, des logements, des commerces, mais aussi de centres de formation et de recherche. Le projet prévoit ainsi la construction de locaux dédiés à l'UNSA et pouvant accueillir différents UFR ([voir sur <http://portail.unice.fr/jahia/page7.html> cliquer sur *Diaporama de présentation des propositions faites par l'Université dans le cadre du contrat de projets Etat-Région 2007-2013*], ainsi que l'IUT Management du sport de Sophia-Antipolis.

Ce projet prévoit également la construction de logements étudiants (environ 160) pour permettre à l'UNSA de loger ses étudiants. Le Schéma directeur de la Ville de Nice localise le projet Méridia au nord du quartier des Moulins [cf. Annexe 16] c'est à dire à environ 1,8 km de l'UFR Staps, soit à environ 18 minutes à pied. Ce projet pourrait constituer une opportunité pour la faculté des sports de loger les étudiants, notamment étrangers, qui éprouvent le plus de mal à s'adapter aux difficultés liées aux emplois du temps et aux déplacements.

Ces quelques aménagements envisagés par la Ville de Nice dans le secteur de la basse vallée du Var doivent être pris en compte dans la réflexion sur le PDE de l'UFR Staps dans la mesure où ils infléchiront tous les types de déplacements (concentration des équipements sur le site et à proximité de l'UFR Staps, rapprochement des logements étudiants) et pèseront sur les dispositions à prendre en matière de déplacements doux, de transports en commun et de circulation.

E.3. LE CADRE PLUS GÉNÉRAL DE LA BASSE VALLÉE DU VAR

L'examen de l'accessibilité de la basse vallée du Var s'impose pour replacer la problématique de l'accessibilité de l'UFR Staps dans son contexte le plus général.

E.3.1. Situation actuelle

(a) La problématique de la circulation dans la basse vallée du Var

La vallée du Var, axe naturel vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut-Pays est considérée par la DTA des Alpes Maritimes (DTA 06) comme l'un des deux secteurs stratégiques du département, tant du point de vue de la prévention des risques et de l'aménagement du fleuve que de l'aménagement de la plaine. Seul espace littoral encore disponible, il a donné lieu à l'implantation d'une vaste zone industrielle de Carros-Le Broc et reste en proie aux implantations de grandes surfaces qui engendrent d'intenses flux de trafic local auxquels s'ajoutent les flux de transit grande distance nord-sud sur lesquels se superposent, en basse vallée du Var entre Lingostière et St Augustin, les flux est-ouest. C'est donc dans cette partie basse où se côtoient l'A8 et l'ex RN 202 que se concentrent la quasi-totalité des flux provenant de l'est, de l'ouest et du nord du département.



Figure 7 La circulation dans la basse vallée du Var

L'axe routier qui dessert le STAPS et régit ses proches accès, est la route de Grenoble. Il s'agit de l'ex route nationale 202 (D 6202) dont le tronçon concerné (depuis la Promenade des Anglais jusqu'à Carros) est constitué de deux chaussées à au moins double voie sur la totalité du parcours.

La présence des deux échangeurs autoroutiers qui l'encadrent (Nice Saint Isidore sortie 51 et Nice Saint Augustin sortie 52) ainsi que de nombreuses activités commerciales (multiples centres commerciaux, notamment à Lingostière) et du bâtiment (entreprises de travaux publics comme CARI qui assume actuellement les travaux du tramway de Nice) ou encore la zone industrielle de Carros, activités qui induisent chacune une circulation importante des poids lourds. En effet, toutes ces activités nécessitent, soit des livraisons (pour les centres commerciaux), soit des acheminements de matériaux vers des chantiers (CARI)²¹. L'épandage inopiné de matériaux fins par ces transports et les engins de travaux publics entraîne la dispersion de poussières aux passages des autres véhicules, ce qui n'est pas sans conséquence, non seulement pour la progression des piétons mais surtout pour les personnes circulant en deux roues pour lesquels le sable présent sur la route constitue un danger et pour les cyclistes une gêne visuelle et respiratoire.

Modes doux

Ces risques ont conduit à limiter la vitesse de circulation à 70 km/heure sur la quasi-totalité du parcours. Cette vitesse de circulation reste cependant trop élevée pour une pratique sûre du vélo et permettre le cheminement de piétons en l'absence de trottoir, ce qui est le cas sur la majorité du parcours. Ce risque est invoqué dans le PDU de la CANCA [version provisoire datant d'Avril 2006 (p.30)²²] pour justifier l'action 6 « sécuriser les déplacements par le partage de la voirie ». Le secteur de la basse vallée du Var notamment à proximité des lieux d'éducation et de formation (UFR Staps mais aussi le lycée Maulnier et le collège situé un peu plus bas), un secteur pilote pour réaliser cette action.

Toutes ces données attestent la suprématie de la circulation automobile dans la vallée du Var et témoignent du fait que tout recours à des modes alternatifs de déplacement dans ce secteur constitue une prise de risques conséquente.

²¹ Ainsi, au droit du STAPS, au niveau du feu tricolore situé à l'intersection entre la route de Grenoble et le chemin des Arboras, a-t-on relevé pendant 10 minutes (juillet 2006) une proportion significative de 60 % de poids lourds et de 40 % de véhicules particuliers et deux roues motorisés

²² lequel souligne "qu'à 70 km/heure la probabilité de décès d'un piéton lors d'un choc avec une voiture est de 100 % (elle n'est que de 15 % à 30 km/heure et 60 % à 50 km/heure)"

(b) Les transports en commun dans la basse vallée du Var.



Le réseau d'autobus

La Figure 8 représente schématiquement l'ensemble des lignes de bus desservant la basse vallée du Var. Ces lignes sont nombreuses et constituent un réseau étoffé sur la partie la plus basse du secteur analysé. En revanche, les fréquences de desserte de ces lignes sont relativement faibles : en général pas plus de trois autobus par heure en heure pleine pour les lignes du réseau urbain de la ville de Nice (sauf pour la ligne 23 CADAM-Saint Maurice dont la fréquence moyenne est de 5 autobus par heure) ; pour les lignes 790 et 710 du réseau départemental TAM : en moyenne 2 autobus par heure en heure pleine, voire moins d'un autobus par heure en heure creuse.

La desserte de la basse vallée du Var par les autobus peut donc être qualifiée d'assez satisfaisante quant au nombre de lignes mais ne l'est pas quant aux fréquences, surtout au delà du Centre administratif (CADAM) et du secteur environnant où la densité d'habitations, de bureaux, de commerces et de services décroît et chute pour remonter fortement au niveau de St Isidore et de Lingostière.

L'existence de cette solution de continuité que constitue l'espace où est implanté le STAPS ne devrait pas justifier un renoncement aux transports en commun dont devront dépendre à l'avenir les futures implantations dans la basse vallée du Var, secteur défini comme "zone à enjeux" devant donner naissance à de nombreux projets dont certains ont déjà été cités [équipements sportifs (Cité des sports), activités économiques et commerciales (Méria) ou encore de formation (UFR STAPS et futur campus à Nice Méridia)] et s'ajouteront aux activités commerciales et de loisirs déjà présentes (hyper-surfaces, cinéma...).

Toutes ces activités conçues et organisées pour n'être à ce jour accessibles qu'en voiture particulière commencent à s'ouvrir sur d'autres modes, l'amélioration de la desserte en TC permettant l'ouverture à d'autres clientèles. C'est le cas du supermarché Leclerc situé dans la basse vallée du Var qui a mis en place un service de minibus établissant une liaison entre les collines niçoises environnantes et la grande surface. Selon le bureau commercial de ce supermarché une augmentation de la fréquentation du supermarché assez conséquente aurait été enregistrée durant les heures desservies par ce service de TC.

Figure 8 Lignes de bus desservant la basse vallée du Var (source : www.lignedazur.com)

Ce simple exemple prouve que, pour une population ciblée, il est concevable de définir un service spécifique de transport en commun lequel, pour autant qu'il soit ajusté à la demande, serait susceptible de favoriser un report modal de la voiture vers l'autobus ou vers les axes lourds de transport en commun.

La desserte ferroviaire

En ce qui concerne le mode ferroviaire, la basse vallée du Var est desservie par deux réseaux, au sud par le réseau SNCF et dans sa partie nord par celui des CP, et y dispose de gares [Saint Augustin (SNCF), Lingostière (CP)] et de haltes [dont Saint Isidore (CP)]

La gare SNCF de Saint Augustin est située sur l'Avenue Saint Augustin entre la route de Grenoble et la promenade des Anglais. En heure pleine, la fréquence des trains est d'environ un train toutes les 20 minutes dans les 2 sens de circulation (vers Cannes et vers Vintimille). La gare est toutefois éloignée de la plupart des équipements commerciaux et de formation de la basse vallée du Var.

En ce qui concerne les haltes des CP, dans la basse vallée du Var elles sont au nombre de 4 (Saint Isidore, Lingostière, Centre commercial, Bellet/Tennis, Colomars). La ligne des CP assure 20 allers et retours par jour entre Nice et Carros (Colomars La Manda)²³. En heure pleine la fréquence est d'en moyenne deux trains par heure ce qui est notable. Or ce service est insuffisamment valorisé par les autorités organisatrices des transports alors qu'il pourrait constituer l'ossature privilégiée d'un système de transport pour l'acheminement d'actifs et d'étudiants depuis le centre ville de Nice vers la plaine du Var ou bien depuis le moyen pays des Alpes-Maritimes. Bien entendu pour développer cet axe il serait nécessaire d'augmenter les investissements afin d'accroître la capacité des rames aujourd'hui très limitée et, surtout, assurer l'intermodalité avec le réseau TER par prolongement de la ligne sur moins de 500 m jusqu'à la gare SNCF de Nice-Ville.

Nous en déduisons qu'énormément d'efforts restent à faire pour améliorer l'accessibilité générale de la basse vallée du Var par les TC et que cela doit se faire en partenariat entre les autorités organisatrices des transports ainsi que les directeurs de centre de formations mais aussi les gestionnaires des centres commerciaux ainsi que le service des équipements sportifs de la Ville de Nice afin de développer les lignes de TC et en optimiser leur efficacité en les adaptant à la demande réelle.

E.3.2. Situation future

La situation actuelle de la basse vallée du Var s'inscrit en continuité de la politique du « tout automobile » alors que le discours des élus témoigne d'une volonté de rupture qui ne se manifeste pas dans les réalisations en cours ni même dans les projets. Ainsi, comme on le verra plus loin, les aménagements prévus dans la basse vallée du Var témoignent d'un manque de cohérence et d'audace, et, en laissant perdurer les errements antérieurs auront pour effet pervers de favoriser une fois de plus l'utilisation de l'automobile.

(a) Rappel des projets et préconisations prévus dans les divers documents de planification

Rappelons rapidement ce qui est prévu par les différents documents d'urbanisme et d'aménagement. Tout d'abord en ce qui concerne la DTA des Alpes- Maritimes qui a été approuvée en Décembre 2003, le secteur de la basse vallée du Var est défini comme « un secteur stratégique ». Ce document présente donc quelques grandes orientations pour l'urbanisation future de la basse vallée du Var. Globalement l'Etat souhaite limiter l'urbanisation anarchique dans ce secteur en délimitant et protégeant des coupures d'urbanisation ainsi qu'en maintenant les activités agricoles présentes pour leur fonction économique ainsi qu'écologique. La DTA préconise également une amélioration de l'entrée de Nice par l'A8 ainsi que la création « d'un maillage de voirie végétalisée ». Dans l'ensemble, les objectifs de la DTA dans ce secteur sont notamment d'identifier et de préserver les éléments remarquables ou sensibles du paysage.

Le PLU de la Ville de Nice est actuellement en cours de réalisation et le PADD a été communiqué en Novembre 2005 et est soumis à enquête publique depuis cette date (le PLU devrait être approuvé fin

²³ 26 dessertes (deux sens réunis) à partir de décembre 2006

2006). Il s'agit d'un document d'urbanisme et de réglementation des sols. En ce qui concerne le PADD qui présente le projet de la ville pour les 15-20 ans à venir, l'objectif principal de la plaine du Var est, selon ses concepteurs, d'« assurer une qualité urbaine d'un centre urbain en devenir » [p.124]. Pour ce faire, ce document préconise le développement de l'habitat prioritairement autour du noyau urbain actuel de Saint Isidore tout en soignant la problématique de l'entrée de ville impulsée par la DTA.

Le PDU de la CANCA, document de planification sectorielle à l'échelle intercommunale, actuellement en cours de réalisation a communiqué une version provisoire datant d'Avril 2006 sur laquelle le GIR Maralpin a formulé de nombreuses observations [cf. GIR/Pdu Canca (2006)]. En ce qui concerne le secteur de la basse vallée du Var les priorités établies sont d'organiser l'intermodalité aux gares de Lingostière et Saint Isidore (liaison piétonne de la gare au parking relais, navettes, favoriser la circulation et le stationnement des bus...). Le PDU accorde une importance particulière à la nécessité de réaliser des cheminements piétons et vélos pour favoriser ces modes de déplacement notamment sur l'Avenue Sainte Marguerite, le Boulevard Paul Montel ainsi que le Boulevard des Jardiniers. La création de multiples zones dont la circulation sera limitée à 30 km/heure y est aussi recommandée.

Sans attendre la mise en œuvre de ces grandes orientations, la basse vallée du Var est le siège d'un certain nombre de vastes chantiers principalement routiers et autoroutiers. Il s'agit en particulier de la réalisation de la Route nationale 202 bis, du passage de l'autoroute A8 à deux fois 3 voies sur ce secteur, du prolongement (section Fabron-Saint Augustin) de la voie Mathis (Autoroute urbaine Nord).

La multitude de projets ainsi que la diversité des préconisations témoignent de la grande attention portée à la basse vallée du Var considérée comme un secteur à enjeu, aussi bien pour l'agglomération niçoise que pour l'ensemble du département des Alpes-Maritimes. Toutefois, cette prolifération de projets d'apparence désordonnée sinon contradictoire, semble s'épanouir au détriment des directives d'aménagement énoncées dans la DTA et sans prendre en considération les modes d'accès aux équipements prévus ni en compte la problématique future de la mobilité.

(b) Des incohérences

Qu'en est-il des préconisations de la DTA ?

L'enquête publique sur le projet du grand stade à Saint Isidore a offert au GIR maralpin l'occasion de formuler des observations sur les incohérences de ce projet avec l'existant ainsi qu'avec les différents documents d'urbanisme et d'aménagement. Ainsi, la DTA prévoyait sur ce site une urbanisation nouvelle et la réimplantation du MIN (Marché d'intérêt national), la Ville de Nice y fixe l'emplacement du projet du Grand stade. Pour sa part, le PDU de la CANCA, qui ne fait pas état du projet de Grand stade mais affiche en préambule l'avoir pris en compte [PduCanca, p. 2], prévoit les gros aménagements à Lingostière, en faisant bénéficier ce secteur d'un ouvrage de franchissement du Var (désigné pont de la Baronne).

Qu'en sera-t-il de la gestion économe de l'espace préconisée dans le PDU ?

L'un des objectifs de ce PDU est d'assurer « une gestion de l'espace économe et cohérente avec l'organisation d'un réseau de transport en commun ». Or, les projets d'infrastructures dans la vallée du Var se développent sans prendre en compte la desserte de ceux-ci par les TC. Ainsi en est-il du projet de grand stade dont la desserte par les TC est quasiment inexistante et dont la Ville de Nice a fait part de sa désresponsabilisation du fait qu'elle ne serait pas gestionnaire de ce complexe.

C'est également le cas pour le projet de la cité des sports. Au départ le projet devait réunir un certain nombre d'équipements sportifs variés ainsi que des commerces dédiés aux sports et aux loisirs, tout ceci concentré sur un secteur délimité de la basse vallée du Var. Outre son manque de continuité avec l'existant, c'est à dire avec le complexe sportif Charles Ehrmann, ce projet a apparemment été modifié pour s'émettre en une multitude de projets d'équipements sportifs et de loisirs dispersés dans la basse vallée du Var. Un tel parti ne permet ni l'optimisation de l'espace foncier, ni une gestion économe des aménagements.

L'idéal aurait été de créer un complexe sportif en continuité de Charles Ehrmann (ainsi que de l'UFR Staps) dont l'accessibilité par les TC serait innovante et exemplaire. Le maire de la ville de Nice, Jacques Peyrat, souhaite que ce complexe soit « ouvert à tous ». Une accessibilité par les TC ainsi que par les modes doux (pistes cyclables ainsi que trottoirs de largeur minimale de 2,5 m requise pour les PMR) est indispensable à ce grand projet d'envergure afin qu'il s'intègre au mieux dans l'existant et dans les secteurs de vie de la basse vallée du Var.

Les déplacements respectueux de l'environnement seront-ils réellement favorisés ?

Le PDU de la CANCA souhaite favoriser les déplacements à pied, or les projets d'envergure prévus (*Grand stade, Cité des sports, Nice Méridia*) vont constituer des générateurs de trafics importants, ce qui va accentuer les problèmes de congestion déjà fortement présents dans ce secteur, à moins que la Ville de Nice démontre une volonté forte de report modal en favorisant une accessibilité de ces futurs équipements par les TC et les modes doux.

Or, ainsi qu'en a témoigné la récente enquête publique relative au grand stade, une telle volonté forte ne s'est même pas exprimée dans son propre projet.

Elle ne s'exprime pas non plus dans le PDU de la CANCA qui souhaite « renforcer (sic) les réseaux piétonniers depuis les quartiers vers le TC en site propre du littoral » [p.80]. alors que l'*inexistence* de tels réseaux ne peut qu'appeler à leur *création* !

Un des problèmes principaux de la basse vallée du Var est le manque de cheminements piétons sécurisés. Il ne s'agit donc pas de faire des préconisations mais au contraire d'*imposer, comme l'exige la loi*, la création de trottoirs et d'itinéraires piétons à chaque nouvel aménagement. Or, cela ne semble pas constituer une priorité pour la Ville de Nice. Il faut multiplier les zones dont la circulation sera limitée à 30 km/heure en les délimitant avec précision sur une carte. Il devient urgent de permettre aux quartiers d'habitat relativement denses tels que Saint Isidore, les Moulins ou encore *Nice Village* (lotissement en cours d'achèvement au droit et à l'aplomb de l'UFR Staps), d'être reliés entre eux mais aussi d'être connectés au littoral et au centre ville par d'autres modes que l'automobile. Au lieu de cela, la Ville de Nice a pensé qu'il était par exemple plus urgent de créer un parking de 265 places pour les habitants de *Nice Village*, plutôt que de se soucier de relier ce secteur aux secteurs voisins ainsi qu'au centre de la ville par des TC et des aménagements favorisant les modes doux.

Ces quelques exemples témoignent d'une politique d'aménagement de la basse vallée du Var relativement désordonnée et, surtout, totalement incohérente, tant avec l'existant qu'avec les discours des élus tels qu'ils s'expriment à travers les différents documents de planification.

F. ANALYSE PROSPECTIVE D'ACCESSIBILITÉS

F.1. AU DELÀ DU PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE

F.1.1. Objectifs élargis de l'étude

Révéler par l'enquête vélo conduite en 2003 auprès des étudiants de l'Université de Nice, le comportement atypique de ses étudiants en sport a révélé à son tour combien le fonctionnement de l'UFR Staps qui les forme, et surtout les accessibilités de cet établissement implanté dans la Plaine du Var, pouvaient laisser à désirer.

Partie de quelques constats flagrants, l'étude qui s'est construite à partir de l'analyse socio-économique des comportements des étudiants [Phase 1] puis s'est développée dans un deuxième temps autour de l'analyse spatiale des résultats [Phase 2 (cf. Sections C,D & E)], se referme sur la présente Section F dévolue aux diagnostics et propositions d'aménagement relatives au cadre "extérieur" au STAPS, et essentiellement à celui qui concerne au plus près ses activités, à savoir celui de la Basse plaine du Var.

Conduite dans le cadre d'un PDE, une telle analyse que l'on s'est proposé de pousser au-delà de la mobilité proprement dite pour déborder sur l'urbanisme et même l'aménagement du territoire (qui constitue une préoccupation majeure du GIR Maralpin), ne se détournera certes pas de problématique dont ressortissent les étudiants en sport.

Les déplacements étudiants, sont principalement régis par l'actuel foisonnement souvent triangulaire entre lieu de résidence et de multiples lieux de formation. Dans les considérations qui vont suivre, on s'est appliqué à se dégager de cette situation présente, difficilement analysable, et à se placer en situation future (que l'on espère proche), celle d'un regroupement le moins partiel possible, des activités sportives dans la basse plaine du Var.

C'est cette hypothèse d'école qui a été retenue à titre d'exercice pour examiner, comment, dans la situation présente, et moyennant quelques améliorations peu dispendieuses, des étudiants motivés pourraient être conduits à recourir épisodiquement et même systématiquement à des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement que l'automobile dont un grand nombre dispose pourtant.

L'étude sur la mobilité ainsi conduite dans le cadre du PDE du STAPS ne dissimule cependant pas ses finalités essentielles pour le GIR Maralpin, celles de discerner les dysfonctionnements majeurs de l'ensemble de l'espace proche de l'UFR Staps, d'en analyser les mécanismes et, en dernier ressort, d'appeler l'attention sur les dispositions à prendre plus généralement sur tout l'ensemble de la Basse Plaine du Var.

Ces dispositions s'inscrivent à deux échelles temporelles. À court terme tout d'abord, afin de répondre au mieux aux besoins prioritaires, mais surtout à long terme, en s'interrogeant sur les aménagements en cours ou en projet dans la Plaine du Var et en s'efforçant d'impulser une dynamique allant dans le sens d'un aménagement durable et de transports et déplacements respectueux de l'environnement.

Cette analyse est organisée autour de trois des pôles attracteurs les plus importants :

- l'UFR Staps ;
- La RU Jean Médecin ;
- La gare SNCF de Saint Augustin ;

Ainsi que le long de la directrice sur lesquels ils se situent

- UFR Staps – RU Jean Médecin

laquelle couvre la basse plaine du Var, le quartier de la Californie ainsi qu'une partie de celui de Carras.

Pour la commodité de compréhension et pour éviter au lecteur des renvois fastidieux aux sections précédentes, on retrouvera dans la présente section F des analyses et commentaires déjà formulés auparavant, notamment en section E.

F.1.2. Le recueil des données

La première phase de diagnostic qui va suivre a conduit à dresser un état des lieux détaillé impliquant le recueil sur le terrain de données sur l'accessibilité actuelle des principaux sites fréquentés par les étudiants de l'UFR Staps durant leur année universitaire, à savoir :

- l'UFR Staps ;
- La RU Jean Médecin ;
- La gare SNCF de Saint Augustin ;
- La gare CP de Saint Isidore.

sur lesquels il se révélait nécessaire de recueillir un certain nombre de données (distances à parcourir, temps de parcours, présence ou non de cheminements piéton, dimensions des trottoirs, observations relatives à l'implantation des arrêts de bus, etc.).

Certaines de ces données n'étant pas communicables, d'autres non encore disponibles, il a fallu se résigner, faute de plans ou de relevés rigoureux, à recourir à des moyens de fortune et à procéder à des mesures de terrain approximatives.

Ces relevés, inévitablement sommaires, ont été effectués directement sur le terrain au cours de deux campagnes effectuées sur deux journées : le 3 Juillet 2006, entre 9 h 30 et 14 h 00 en ce qui concerne les mesures effectuées à l'UFR Staps, et le 18 Juillet, entre 9 h 30 et 17 h 30, pour ce qui concerne l'ensemble des autres sites précédemment cités.

Ainsi, les temps parcours ont-ils été évalués à partir des vitesses moyennes de déplacement relevées sur l'ensemble des différents trajets effectués pour la circonstance dans le secteur ; cette évaluation a abouti aux valeurs moyennes suivantes :

- trajets effectués en voiture : 50 km/heure ;
- trajets effectués à pied : 6 km/heure (100 mètres/min).

Ces estimations sont indiscutablement optimistes surtout pour les déplacements en voiture, la période où ces mesures ont été réalisées (grandes vacances universitaires), étant moindrement affectée par les déplacements professionnels et scolaires et pas encore par les grands flux touristiques.

Des valeurs plus représentatives des temps de parcours effectifs devraient être relevées durant une période plus œuvrée (au mois d'Octobre par exemple ou encore mi-Janvier). Nous réitérons donc que les mesures de temps de parcours en ce qui concerne les parcours automobile doivent être considérés comme des temps de parcours durant une période où les infrastructures routières sont beaucoup moins encombrées.

Les calculs de temps de parcours à pied les mesures ont été réalisées par chronométrie des distances parcourues mesurées à l'aide d'un podomètre et étalonnées par comparaison avec les distances cartographiques disponibles sur le site SIG de la Ville de Nice (grâce à l'outil calcul de distance de *Arcview 3.1*).

F.2. L'ACCESSIBILITÉ À L'UFR STAPS

F.2.1. Accessibilité automobile

Comme déjà souligné, l'éloignement du STAPS du centre ville favorise fortement l'utilisation de l'automobile, d'autant que son accessibilité par la route est relativement aisée.

(a) Parcours d'approche

Le STAPS est situé entre 2 sorties de l'autoroute A8, la sortie Saint Isidore située à 1,8 km au nord du STAPS et la sortie Saint Augustin située à 2,4 km au sud du STAPS. Cette proximité avec deux échangeurs autoroutiers peut être une des causes de la forte utilisation du véhicule particulier par les étudiants en STAPS. En effet, hormis les nombreux étudiants logeant à Nice, ceux qui vivent dans les pays du Paillon ou bien dans les villes littorales à l'est (Menton) ou à l'ouest (Antibes, Cannes) de Nice, peuvent emprunter l'autoroute pour se rendre à l'UFR Staps. Pour ces derniers surtout, la basse vallée du Var constitue un sérieux point noir : concentrant un très grand nombre d'activités, notamment commerciales, les échangeurs autoroutiers de Saint Augustin et Saint Isidore sont extrêmement encombrés aux heures de pointe (entre 8 h et 9 h ainsi qu'entre 17 h 30 et 19 h 30). Il est parfois possible de devoir attendre plus de 20 minutes aux péages.

Ces problèmes de congestion ne semblent cependant pas décourager les étudiants à utiliser leur véhicule personnel pour se rendre à la faculté des sports.

Le STAPS borde la Route de Grenoble (ex Route nationale 202), dont la circulation à hauteur du STAPS est limitée à 70 km/heure (90 km/heure plus haut à hauteur de Lingostière et 50 km/heure plus bas à hauteur de *Nikaïa*). Cet axe routier est pourvu de deux fois deux voies voire même deux fois trois voies sur certains tronçons. La circulation y est donc relativement fluide mis à part aux heures de pointe lors desquelles se forment de nombreux encombrements.

(b) Abords

Le vaste parc de stationnement du STAPS étant situé le long de la chaussée descendante de la route de Grenoble, légèrement au dessus du carrefour dit "des Arboras", son accès amont depuis la route de Grenoble peut s'effectuer directement par une entrée biaisée située au nord du STAPS lorsque l'on vient de l'échangeur de Saint Isidore par exemple (cet accès est actuellement fermé à cause des travaux en cours de réalisation sur Nice Village). Au visiteur en provenance du sud, la signalisation et l'aménagement du carrefour des Arboras offrent, par un "tourne à gauche" protégé, un accès direct au STAPS sans nécessiter de détour amont.

De tels accès directs (amont et aval) sans recours aux demi-tours imposés à la plupart des riverains constituent une configuration particulièrement privilégiée et pratiquement exclusive aux usagers du STAPS.

Les étudiants du STAPS bénéficient d'un parking assez vaste d'un millier de places approximativement et qui n'est jamais totalement rempli. La présence de ce parking peut être également l'une des causes de la forte utilisation de l'automobile, du moins c'est un élément qui conforte les étudiants dans leur choix.

L'accès au STAPS en automobile est donc très aisé mais cela uniquement en heure creuse. De plus, les nouveaux équipements prévus dans la basse vallée du Var vont apporter de nouveaux flux certes plus ponctuels mais relativement massifs ce qui accentuera les encombrements pour les étudiants se rendant au STAPS.

F.2.2. Les Transports en Commun

Comme déjà souligné, les déficiences en offres de transport TC constituent l'un des problèmes majeurs de l'accessibilité du STAPS.

(a) Les services d'autobus de la ville et du département

La ligne 11

Tout d'abord, le réseau urbain de la ville de Nice ne comporte qu'une seule ligne qui dessert le STAPS, il s'agit de la ligne 11 Gare routière-Ferber-Saint Isidore. La fréquence de cette ligne est relativement faible comparée aux autres lignes de la ville de Nice. En effet, la fréquence horaire de la desserte est au mieux de 2, exceptionnellement 3, aux heures d'affluence (entre 8h et 9h) pour s'abaisser à moins d'une fréquence horaire en moyenne aux heures creuses.

Cette ligne est la seule à permettre aux étudiants logeant à Nice au STAPS (et, au passage, ceux de la RU Jean Médecin), de rallier directement le STAPS. Malheureusement, la plupart des dessertes de cette ligne ont leur point d'origine à la station de Ferber, ce qui, dans les cas où le départ n'a pas lieu à la gare routière, impose aux étudiants logeant dans le centre de Nice un changement pour se rendre au STAPS.

Un inconvénient majeur affecte cette même ligne sur son tracé retour. Ainsi que signalé en E.2.1.(b) [cf. également Figure 8], l'arrêt de bus pour le retour vers Nice est situé à 800 mètres du STAPS, sur l'Avenue Sainte Marguerite c'est à dire à environ 8 minutes à pied. Ce n'est pas très commode pour les étudiants, d'autant qu'ils ont à emprunter sur la totalité du parcours le chemin des Arboras dont la large chaussée ne comporte pas de trottoirs.

Les lignes interurbaines

La ligne 59, reliant la ville de Nice (Gare routière) à Plan du Var, dessert également l'UFR Staps. La fréquence de cette ligne est encore plus faible que la ligne précédemment citée : en moyenne un bus par heure en heure pleine et beaucoup moins en heure creuse. Cette ligne pourrait être utilisée par les étudiants qui habitent dans les autres communes de la vallée du Var. Les deux arrêts (pour l'aller et pour le retour) desservant le STAPS sont situés sur la route de Grenoble à moins de 500 mètres de l'établissement.

Enfin, le STAPS est également desservi par les lignes du réseau TAM dont les fréquences sont équivalentes à celle de la ligne 59. Il s'agit des lignes 710 (Nice Gare routière-Carros le Neuf), 720 (Nice Gare routière-Saint Martin du Var) et 790 (Nice Gare routière-Levens). La toute récente instauration d'un tarif unique à 1,30 € pour la quasi totalité des bus du département, ouvre une intéressante alternative aux étudiants vivant dans ces secteurs et pourrait en inciter certains à renoncer à utiliser l'automobile pour recourir aux TC. Cette politique tarifaire n'ayant pas encore été mise en place lors de l'enquête, il serait donc intéressant d'examiner si ces mesures ont eu un impact sur les étudiants de l'UFR Staps.

Le secteur où se situe le STAPS souffre d'une offre de transport par autobus insuffisante. L'importance du village-quartier de St Isidore devrait à elle seule justifier des améliorations de la desserte par la ligne 11 notamment, portant sur l'augmentation des fréquences et d'une meilleure adaptation des horaires mieux adaptés aux besoins de certaines de bus, mesures susceptibles de favoriser un report modal non négligeable. De telles propositions ne devraient pas laisser indifférent le service *Ligne d'Azur* qui a récemment donné les preuves de son attention à ces questions en créant un nouvel arrêt de bus (lequel ne figure pas encore sur les plans), devant l'entrée de la direction du territoire « Plaine et coteaux » sur le chemin des Arboras.

(b) Les transports ferroviaires

L'UFR Staps est situé à peu près à mi-chemin entre les gares de Saint Augustin (SNCF) et Saint Isidore (CP). La distance le séparant de ces gares n'est pas l'unique raison pour laquelle les étudiants ayant recours au train sont largement minoritaires [cf. E.2.1.(b)].

Réseau SNCF

La gare de Saint Augustin est située à 3,2 km de l'UFR Staps, à l'extrémité aval de la route de Grenoble dans le quartier de Saint Augustin. La quasi-totalité des trains TER de la ligne Grasse-Vintimille s'arrêtent à cette gare (mis à part les trains semi-directs) ce qui permet d'offrir à la clientèle des fréquences de desserte relativement satisfaisantes. En effet, en périodes de pointe de matinée et de soirée, la desserte est d'environ un train toutes les 20 minutes ; le reste du temps le nombre de trains s'établit à environ deux trains par heure pour ne jamais s'abaisser en deçà d'un à l'heure en heures creuses. Cette gare n'est certes pas très éloignée loin du STAPS mais le trajet à pied représente tout de même 35 minutes de marche [cf. Annexe 23]. Il serait donc souhaitable de prendre en considération la demande formulée par les étudiants, de mettre en place des navettes desservant l'UFR Staps et la basse vallée du Var à partir de la gare de Saint Augustin. Certes, la proportion d'étudiants déclarant prendre le train est actuellement faible (moins de 3 % des enquêtés), mais, pour ce qui concerne le seul STAPS, le potentiel de fréquentation de train est notable pour autant que soit facilité son accès ; en

effet, une telle desserte pourrait intéresser l'ensemble des étudiants habitant dans les communes littorales de l'est (Menton, Villefranche, Beaulieu), de l'ouest niçois (Antibes, Cannes, Cagnes sur Mer), ceux logeant à Grasse et dans sa périphérie, mais aussi les étudiants habitant le centre ville de Nice à proximité des gares de Nice Thiers ou Nice-Riquier pour lesquels le train serait bien plus commode que le bus et que le recours à la voiture et tous ses inconvénients notamment celui de rechercher une place de stationnement en fin de journée.

Chemins de fer de Provence (CP)

La gare des CP dominant le petit village de Saint Isidore est située 3,3 km de l'UFR Staps. Les dessertes y sont bien moins nombreuses que celle de la gare SNCF de Saint Augustin, mais sont cependant elles sont tout à fait satisfaisantes en heures de pointe puisqu'on dénombre par exemple, le matin entre 6 h et 9 h, environ un train toutes les demi-heures dans chaque sens. En période creuse cette fréquence s'abaisse tout en offrant une desserte régulièrement espacée sur une large plage de service. Le problème majeur de cette gare réside dans son accès malaisé, aggravé depuis la fermeture du Boulevard des Jardiniers (en raison des travaux du grand stade) assurant jusqu'alors un cheminement piéton tant soit peu sécurisé pour rejoindre le STAPS [cf. Annexe 22], le cheminement des piétons le long des routes existantes étant particulièrement périlleux [en effet, sur les tronçons concernés, ni la route de Grenoble ni l'avenue Sainte Marguerite, route de pied de colline, ne comportent de trottoirs].

(c) Les modes doux

La basse vallée du Var constitue un contre-exemple d'accessibilité par des modes de déplacement doux tels que la marche ou le vélo. L'UFR Staps, dont l'implantation devrait leur être favorable, en est paradoxalement pénalisé.

Accès piéton au STAPS

Les abords immédiats de la faculté des sports sont pourvus d'allées piétonnes permettant d'accéder à l'entrée du campus, au parking, ainsi qu'au trottoir bordant la route de Grenoble. Pour parvenir du sud, depuis le littoral, la route de Grenoble est pourvue de trottoirs d'une largeur très variable (entre 1,80 mètres et 3,50 mètres) qui sont assez mal entretenus et surtout ne permettent pas la circulation des PMR.

En revanche, au nord du STAPS, les cheminements piétons sur la route de Grenoble sont quasiment inexistantes (quelques petits tronçons exceptés) ce qui ne permet pas, comme indiqué en (b), de gagner la gare CP de Saint Isidore depuis le STAPS. D'ailleurs, toute considération sur le STAPS exclue, le quartier de Saint Isidore lui-même se trouve pratiquement désolidarisé du reste de la basse vallée du Var et la route de Grenoble qui assure pratiquement la seule connexion routière vers le sud présente davantage l'aspect d'un goulet transversalement étanche que celui d'une grande avenue reliant des quartiers de vie et d'activités entre eux.

Outre le problème des trottoirs mal entretenus, rarement aux normes et parfois inexistantes, se pose celui des traversées piétonnes. En effet, celles-ci sont dangereusement insuffisantes en nombre et impropres en caractéristiques. Ainsi, sur la route de Grenoble, les temps d'attente aux feux sont très longs en regard des temps accordés aux piétons pour franchir les voies de circulation : par exemple, au carrefour des Arboras, immédiatement à l'aval du STAPS, le temps d'attente au feu pour les piétons est au minimum de 2 minutes tandis que le temps maximum accordé pour le franchissement est de 15 secondes. Encore faut-il souligner que les piétons disposant du feu vert ne sont pas les seuls occupants de la chaussée, du fait que les conducteurs de véhicules venant du Chemin des Arboras disposent d'une tolérance d'accès (feu clignotant orange) et peuvent être désarçonnés par la présence de piétons dont l'insécurité s'accroît d'autant.

Le principal facteur d'insécurité, qui se traduit par la rare présence de marcheurs, réside dans la vitesse élevée de circulation sur ce tronçon. En effet, à la hauteur du STAPS, la circulation n'est limitée qu'à 70 km/heure ce qui accentue les risques d'accident mortel en cas de choc entre un véhicule et un piéton. Une des priorités pour le PDU de la CANCA est de favoriser le partage de la voirie. Pour ce

contribuer une bonne mesure consisterait limiter la vitesse de circulation à 50 km/heure sur ce tronçon de la route de Grenoble (comme c'est le cas plus en aval, au niveau de Nikaïa). Une telle mesure aurait pour double effet d'accroître la sécurité des piétons (et des étudiants du STAPS) et de fluidifier le trafic sur ce tronçon. Elle permettrait également d'augmenter le nombre de franchissements piétons, disposition qui pourra également être bénéfique aux autres activités du secteur.

Aménagements piétons préconisés

Afin d'assurer une liaison piétonne de la gare de Saint Isidore à l'UFR Staps des trottoirs pourrait être au moins réalisés sur l'Avenue Sainte Marguerite, et à tout le moins continûment sur un côté de la chaussée. Cette petite route de pied de colline serait d'ailleurs beaucoup plus agréable pour les piétons que la route de Grenoble.

Le chemin des Arboras qui permet d'accéder, depuis le carrefour éponyme de la Route de Grenoble, à l'arrêt de bus "des Arboras" situé avenue Sainte Marguerite sur le trajet "retour" de la Ligne 11, nécessiterait également un aménagement, car la grande largeur de son emprise y favorise le stationnement désordonné des voitures de part et d'autre, contraignant les piétons à se déplacer sur le couloir de circulation subsistant. Cet aménagement, qui préserverait la circulation des automobiles sur la chaussée dans les 2 sens, consisterait en un trottoir suffisamment élevé pour proscrire tout stationnement indu.

L'accès au STAPS à vélo

Actuellement aucun itinéraire vélo n'existe ou n'est en cours de réalisation dans le secteur de l'UFR Staps. Les vitesses de circulation pratiquées (limitation à 70 km/heure) sur la route de Grenoble ainsi que la forte proportion de poids lourds y circulant sont fortement dissuasives pour des cyclistes. Comme déjà indiqué, un certain nombre d'itinéraires vélos sont prévus dans la basse vallée du Var à l'horizon 2015 : notamment sur la route de Grenoble, sur le Boulevard central reliant le STAPS au stade C. Ehrmann, ainsi que sur l'Avenue Sainte Marguerite. Néanmoins, la réalisation de ces aménagements ne semble pas être une priorité. En effet, l'enquête menée en 2003 par R. Gröner sur les étudiants de l'UNSA comme les démarches bien antérieures du GIR Maralpin n'ont eu d'autre écho que des déclarations de principe et, hormis une prise en compte bien étriquée dans l'aménagement du prolongement du boulevard Paul Montel, rien n'a été entrepris pour faciliter l'utilisation du vélo dans la basse vallée du Var.

F.2.3. Premiers bilans

(a) Conclusions

Largement et aisément accessible par les moyens motorisés, le STAPS l'est difficilement par les TC. Équidistant des gares de St Agustin (SNCF) et de St Isidore (CP), l'emplacement du STAPS offrirait l'opportunité de privilégier le train comme mode de transport principal pour autant que soient ménagés vers ces gares des accès intermodaux (modes doux, bis) aujourd'hui inexistants.

La seule ligne d'autobus offrant une desserte notable du STAPS (Ligne 11) est difficilement accessible pour les trajets retours, l'arrêt correspondant (Arboras) étant très distant et d'accès incommode et périlleux en l'absence de cheminement piétons sécurisé.

Absence d'aménagements cyclables et de cheminements piétons satisfaisant aux règles de sécurité qu'imposent les flux et caractéristiques du trafic des voies d'accès au STAPS, y dissuadent tout recours aux modes doux.

(b) Recommandations

Pour remédier à l'insuffisante accessibilité du STAPS par les TC, il pourrait suffire dans un premier temps de remodeler quelques horaires pour la ligne 11 de bus mais également rapprocher l'arrêt de bus des Arboras dans le sens du retour vers Nice afin qu'il soit plus proche du STAPS. La réalisation de couloirs de bus sur la route de Grenoble devrait également constituer une priorité afin de favoriser le respect des horaires.

En matière de déplacement doux, tout reste à entreprendre : en direction du Nord les cheminements piétons sont inexistant ; en direction de l'Est, le chemin des Arboras reliant à l'accès éponyme en est dépourvu ; en direction du sud, aucun ne satisfait aux normes les moins restrictives.

F.3. L'ACCESSIBILITÉ À LA RÉSIDENCE UNIVERSITAIRE JEAN MEDECIN

La Résidence universitaire Jean Médecin est située sur une petite colline d'environ 45 mètres d'altitude dans le quartier de Carras-La Lanterne, au dessus de la ligne de chemin de fer et de la voie rapide. Son emplacement constitue une zone de transition entre le quartier très résidentiel de la Lanterne et le quartier dense et mixte (activités et habitations) de la Californie. De ce fait, bien à l'inverse de celui du STAPS, ce site satisfait à un certain nombre de critères de centralité : proximité d'une gare, proximité d'un grand nombre de commerces diversifiés, proximité de l'espace récréatif du rivage maritime, proximité d'une grande station d'autobus urbains (Ferber). L'accessibilité de la RU par des moyens de locomotion autre que l'automobile en est naturellement favorisée.

F.3.1. L'accessibilité automobile

La forte densité du bâti et la concentration des activités et des lieux de résidence engendrent des flux automobiles relativement importants. La rue Latouche sur laquelle s'ouvre la RU est accessible depuis la Californie en empruntant l'Avenue Carras qui franchit la voie rapide et la voie ferrée par un passage inférieur. Le problème majeur de l'accessibilité en voiture de ce secteur est l'encombrement sur l'Avenue de la Californie aux heures de pointe, essentiellement imputable à l'indiscipline d'automobilistes stationnant en double file et restreignant à un seul couloir l'utilisation de la chaussée.

L'autre problème, majeur, pour la RU Jean Médecin est le stationnement. En effet, la RU dispose d'un parking mais d'une capacité très limitée (pas plus d'une soixantaine de places en incluant le stationnement sur voirie proche) en regard du nombre de résidents. De ce fait, si ceux des étudiants du STAPS disposant d'une automobile personnelle réussissent à trouver pour la nuit un stationnement qui est payant durant la journée, ils trouvent avantage à se rendre en voiture l'y garer au STAPS où les places de stationnement sont abondantes.

F.3.2. Accessibilité par les transports en commun

(a) Les lignes de bus

Comme indiqué précédemment, la RU Jean Médecin est située à proximité d'une importante station de bus du réseau urbain de Nice. Il s'agit de la station Ferber desservie par un très grand nombre de lignes (8, 9, 10, 11, 23, 52, 59, 94, 98, 200, 400, 500, N4). Les fréquences de desserte de ces lignes sont certes très diverses : ainsi, la ligne 23 (Saint Maurice-CADAM) offre le meilleur cadencement, avec environ 4 bus par heure en moyenne et 6 bus par heure aux heures de pointe ; à l'opposé, la ligne interurbaine 500 (Nice-Grasse) est celle qui offre le moins de passages avec environ un bus toutes les heures et demi.

En ce qui concerne les autobus, la RU bénéficie donc d'une excellente desserte, dont les points d'arrêt, tous désignés Ferber sont situés à des distances de la RU comprises entre 510 m et 750 m [cf. Annexe 26], correspondant à des temps de trajet compris entre 5 et 7 minutes.

(b) La gare SNCF de Saint Augustin

La gare de Saint Augustin est située à 2300 mètres de la RU ce qui, à pied, correspond à un peu moins de 25 minutes de marche en passant par l'avenue Saint Augustin. C'est une situation privilégiée pour les étudiants de la RU qui peuvent y arriver en train le dimanche soir ou le lundi matin, d'autant qu'il leur est loisible de recourir à la ligne de bus 9 (Le Port-Nice la Plaine) qui dispose d'un arrêt à proximité de la gare (à environ 200 mètres) et à la Californie (en bas de la RU).

La desserte y est dense (40 dans chaque sens avec une fréquence d'environ un train toutes les 20 minutes en périodes de pointe), tous les TER de la ligne Vintimille-Grasse, y compris les semi-directs, y observant un arrêt.

Remarquons toutefois que la célérité de certaines de ces dessertes en provenance de et à destination de Vintimille peut être amoindrie par les stationnements d'attente en gare de Nice que les contraintes de circulation de rames grandes lignes imposent à certains moments de la journée.

(c) Les étudiants en STAPS et les TC

L'offre de TC relative au secteur de la RU est donc très satisfaisante et également assez diversifiée. Elle s'étoffera considérablement à l'horizon 2010 avec la mise en service de la ligne 2 du tramway devant relier le CADAM au port et dont un arrêt est prévu à Carras.

L'absence de commentaires à ce sujet lors de l'enquête semble indiquer que les étudiants en STAPS hébergés à la RU ne sont pas sentis concernés par l'accessibilité TC de leur résidence ; cette attitude conduit à devoir les y sensibiliser sous la forme proposée en Annexes 26 & 27.

F.3.3. Les modes doux

(a) Accès à la RU pour les piétons

Au niveau de la RU, l'autoroute urbaine (voie Mathis) et la voie ferrée ne constituent heureusement pas une coupure. En effet, l'Avenue de Carras qui y conduit en débouchant sur la rue Latouche franchit ces deux ouvrages par un passage inférieur, lequel comporte des trottoirs [cf. Figure 9]. Actuellement en travaux (liés au prolongement de la voie Mathis), ce passage est sécurisé par une passerelle permettant aux piétons de circuler aisément et sans danger. Ici encore, l'incivilité de certains automobilistes se garant sur le trottoir au-delà de cette passerelle contraint les piétons à se déporter sur la route.



Figure 9 L'accès de la RU pour les piétons

Comme nous le remarquons sur la photographie la RU est située sur une petite montée qui, si elle ne pose pas de problème majeur pour les piétons, peut en revanche en poser pour les vélos.

(b) Accès à la RU à vélo

La RU est située à 650 mètres de la Promenade des Anglais. Cette dernière est pourvue d'un aménagement cyclable dont le tronçon situé en face de la RU date de 1997. La proximité de cet aménagement cyclable (en fait, une bande attribuée aux vélos sur large trottoir de la Promenade) devrait être particulièrement attrayante pour les étudiants de la RU en leur offrant la possibilité de se rendre à l'Est en ville à vélo et, depuis peu, par une véritable piste cyclable cette fois, à l'Ouest jusqu'à

l'aéroport. Ces accessibilités vélo peuvent couvrir de multiples activités extra-scolaires (cinéma, achats, promenades...) mais ne peuvent aisément s'étendre aux autres campus en raison de leur éloignement (Campus Valrose) ou de leur escarpement (Campus Fielding et Schuman situés sur deux promontoires collinaires).

Ces dernières réserves pourraient d'ailleurs s'appliquer à la RU Jean Médecin, également située en hauteur, certes pas pour le départ matinal, davantage pour le retour vespéral, mais assurément pas pour les étudiants en STAPS habitués, sinon astreints, à une activité sportive quotidienne.

F.3.4. Premiers bilans

(a) Conclusions

L'accessibilité automobile y étant entravée par le faible nombre d'emplacements de stationnement, la mobilité des résidents de la RU pourrait reposer en grande partie sur les transports en commun et les modes doux, du fait d'une offre de déplacements extrêmement diversifiée allant du train au vélo et bientôt au tramway (future ligne 2 dont le tracé est actuellement exploité sous forme de bus en site propre), et, pour ce qui concerne les étudiants en sport, une ligne de bus (Ligne 11) desservant le STAPS.

L'accessibilité assez satisfaisante par les modes doux est à noter du fait de son caractère exceptionnel à Nice. Sa proximité de l'unique aménagement cyclable significatif (celui de la promenade des Anglais) devrait susciter des demandes pour des ramifications en retrait, notamment en direction de la Gare de St Augustin et de la plaine du Var.

Encore faut-il que les étudiants prennent conscience des opportunités qui leur sont offertes.

(b) Recommandations

La sensibilisation des étudiants résidant à la RU aux modes de déplacement respectueux de l'environnement devra être assortie d'incitations à contribuer à la réflexion sur les moyens de les améliorer.

Parmi les accès modes doux à améliorer, l'effort devra porter particulièrement sur

- les aménagements vélo et piétons vers la gare de St Augustin
- une traversée sécurisée vélo assurant la liaison avec la Promenade des Anglais
- la réalisation d'un cheminement piétons en bordure nord et/ou couronnement de l'autoroute urbaine nord

F.4. L'ACCESSIBILITÉ À LA GARE DE SAINT AUGUSTIN

La gare de Saint Augustin est située à l'angle d'un vaste carrefour reliant la basse vallée du Var au littoral ainsi qu'au reste de la ville. Cette situation, qui résulte d'un aménagement urbain faisant fi de l'existence d'une gare originellement implantée sur un site alors campagnard, rend son accessibilité difficile en raison du grand nombre de voies à franchir et/ou contourner pour y parvenir.

murailles de la voie rapide et de la voie ferrée qui l'en séparent, faute d'un passage souterrain d'autant plus aisé à réaliser qu'il jouxterait ou rejoindrait celui déjà existant dans l'enceinte de la gare. Cette absence d'accès sud prive d'un raccourci précieux à la fois pour l'ensemble des actifs du secteur de la Californie mais aussi pour les touristes et visiteurs du Parc floral Phoenix tout proche.

Le mode d'accès le plus périlleux est le vélo, en raison notamment de l'extrême dangerosité du carrefour pour des cyclistes que cet enchevêtrement de voies rend particulièrement vulnérables. Aussi devient-il urgent de réaliser, pour ces derniers et les piétons, des aménagements dans les environs immédiats de ce centre névralgique où la gare pourrait un rôle qu'elle n'a pas mais où pourrait se pratiquer une partie de l'intermodalité tant prônée par le PDU de la CANCA. La réalisation en 2000 d'un court tronçon de piste cyclable sur le Boulevard René Cassin [cf. Figure 10] ne se révèle-t-elle pas dérisoire devant le chaos qui lui fait face et en l'absence de toute continuité avec les timides aménagements cyclables de la promenade des Anglais ?

F.4.3. Premiers bilans

(a) Conclusions

L'accès à la gare de Saint Augustin est particulièrement incommode à tous points de vue. L'isolement dont elle est frappée est d'autant plus inexplicable qu'elle pourrait offrir une excellente desserte de l'aéroport et de l'important quartier d'affaires de l'Arénas récemment développé à sa proximité immédiate.

Ce n'est manifestement pas le projet de création d'une gare intermodale envisagée au niveau du MIN qui est la source de ce désintérêt puisqu'il n'est pas fait état de ce dernier dans le projet de PDU de la CANCA dont les concepteurs annoncent pour la gare de St Augustin la réalisation d'ici 2010 (sic) d'un certain nombre d'aménagements « Amélioration des cheminements piétonniers avec la gare actuelle de Saint-Augustin ; Déplacement de l'arrêt du site propre bus à proximité de l'entrée du parc Relais ; étudier la possibilité de mise en place d'une vélostation (employés CADAM, ARENAS et Aéroport notamment) ; création d'une navette aéroport – gare de Saint-Augustin » [PDU Canca p.81], projets qui ne semblent pas tenir compte des potentialités de desserte en direction de la plaine du Var.

(b) Recommandations

Les aménagements envisagés ci-avant devraient être engagés dans l'urgence et être mis en cohérence avec les très importants travaux routiers en cours (Autoroute urbaine nord) où il est encore temps d'agréger des cheminements piétons et cyclables sur leur flanc nord [cf. F.5.1(b) & Figure 12].

Le plus urgent d'entre eux (non mentionné dans le PDU) consiste à réaliser le passage souterrain permettant l'accès direct à la gare (mais aussi au quartier d'habitation la dominant) depuis le Sud.

F.5. LES LIAISONS ENTRE LA R.U. JEAN MÉDECIN ET L'UFR STAPS

La problématique des déplacements de la RU Jean Médecin vers l'UFR Staps apparaît devoir être analysée en soi, dans la mesure où elle concerne la seule cohorte de l'enquête statistiquement significative, mais dans la mesure surtout où elle se manifeste comme révélatrice d'une situation presque absurde d'un établissement universitaire relégué dans un *no man's land* incertain et au cœur d'un non moins incertain programme d'urbanisation censé s'inscrire dans une récente directive d'aménagement du territoire (DTA 06) dont les recommandations pourtant récentes ne sont déjà plus respectées.

F.5.1. Les liaisons entre les deux sites par les transports en commun

(a) Desserte par autobus

La RU Jean Médecin est la seule RU niçoise à bénéficier de la proximité d'une ligne de bus permettant de gagner directement le STAPS sans correspondance : il s'agit de la ligne 11, Gare routière-Ferber-Saint Isidore. Les étudiants de la RU doivent descendre jusqu'à l'Avenue Frémont sur laquelle est situé l'arrêt de bus « Ferber (Frémont) » situé à environ 750 mètres de la RU, soit à 7 minutes à pied. La très grande majorité des bus de cette ligne ne partent d'ailleurs pas de la gare routière située en centre ville mais de Ferber, ce qui garantit quelque confort aux passagers de ces derniers. Entre l'arrêt Ferber et l'arrêt des Arboras à proximité du STAPS, la durée du trajet est, selon les horaires communiquées par le site internet de *Ligne d'Azur*, d'environ 20 minutes, durée relativement raisonnable.

Pour le retour, le trajet se complique quelque peu en raison du tracé de la ligne 11 dans le sens retour. En effet, après desserte terminale du quartier de Saint Augustin, cette ligne 11 redescend par l'Avenue Sainte Marguerite pour ne rejoindre la route de Grenoble qu'au niveau de la rue Robini, c'est à dire presque au droit du *Nikaïa* [cf. Annexe 18]. Il en résulte que le retour vers Nice s'opère depuis l'arrêt des Arboras situé à environ 8 minutes de l'entrée du STAPS (au temps de parcours de la distance d'environ 750 mètres s'ajoute au moins une minute d'attente à la traversée piéton du carrefour de la Route de Grenoble). Ce laps de temps, lequel peut s'accroître d'une attente de 20 minutes pour l'autobus suivant se révèle assez dissuasif et conduit à suggérer le rabattement de la ligne 11 sur la route de Grenoble par le chemin des Arboras, pour desservir directement le STAPS mais aussi le lycée T. Maulnier, l'Ecole des Langues et la Zone d'Activité la Plaine qui se situent en aval.

(b) Avantages accordés aux étudiants

Comme sur toutes les lignes du réseau urbain niçois, les étudiants bénéficient de tarifs particuliers extrêmement avantageux. Deux solutions s'offrent à eux : « Abonnement Libre Circulation sur le réseau *Ligne d'azur*. Voyages illimités pendant 31 jours à compter de la 1ère validation. Ne permet pas d'emprunter les lignes Aéroport 98 et 99 » qui coûte 28 € par mois et « Abonnement Libre Circulation sur le réseau. Voyages illimités pendant 1 an à compter de la date d'achat. Vendu uniquement en agences commerciales. Ne permet pas d'emprunter les lignes Aéroport 98 et 99 » qui coûte 224 € par an [www.ligned'azur.com]. Ces abonnements permettent bien évidemment de se rendre à l'UFR Staps et sur les autres campus universitaires niçois mais aussi de se déplacer à travers la ville, pour des motifs autres que scolaires évoqués auparavant, sans payer de suppléments. Même si, comme ce fut constaté lors de l'enquête, les étudiants ont du mal à évaluer leurs dépenses liées aux déplacements, il apparaît de toute évidence que ces tarifs sont bien moins coûteux que les frais cumulés de l'utilisation de la voiture (essence, assurance, usure de la voiture, etc...).

(c) L'intermodalité avec le train

Le fait mérite d'être noté que lors de leurs entretiens au cours de l'enquête menée par les enseignants du STAPS, les étudiants ont formulé la demande d'une navette de liaison entre la gare de Saint Augustin et le STAPS. La photo de la Figure 11 montre que le stationnement d'une navette en gare de Saint Augustin pour l'accueil et la dépose de passagers ne soulèverait aucune difficulté en raison de la disposition des lieux.

Les déplacements en vélo ou à pied entre les sites de la RU Jean Médecin et du STAPS achoppent sur les déficiences et les carences en aménagements sécurisée sur l'ensemble de la basse plaine du Var.

(a) Déplacements à pied

La carte de la Figure 13 représente l'itinéraire piétons susceptible d'être emprunté par les étudiants pour se déplacer entre la RU Jean Médecin et le STAPS.



Figure 13 Liaison piétonne de la RU à l'UFR Staps (source fond de carte : site Internet de la Ville de Nice)

On conviendra qu'il s'agit d'un trajet très long d'une durée d'environ une heure, et fort peu plaisant (bruit, pollution, circulation poids lourds, paysage...). Sur ce trajet les trottoirs sont de largeurs très variables (entre 1,80 mètre et 3,50 mètres) et très mal entretenus.

Une variante par l'avenue Sainte Marguerite rendrait le trajet beaucoup plus agréable (paysage, circulation moindre), d'autant qu'il déboucherait à proximité de la RU (devant le parc Ferber). Toutefois, sa sinuosité augmente notablement le temps de trajet, et le trafic moins intense n'y compense pas les plus nombreuses solutions de continuité des trottoirs. De surcroît, une dénivellée importante au niveau de la place Sainte Marguerite (on s'élève de 20 mètres à 60 mètres d'altitude sur une courte distance) ralentirait encore la progression au point de déconseiller ce cheminement au profit du tracé sur la carte manifestement plus rapide.

(b) Déplacements à vélo

À vélo, la recherche d'un itinéraire sécurisé est tout aussi problématique. Tout d'abord aucune piste ni aménagement cyclable n'a été réalisée et ceux annoncés dans le projet de PDU ne sont prévus qu'à

l'horizon 2010-2015. Le cycliste est pourtant plus vulnérable que le piéton car mêlé à une circulation dense aggravée par un important trafic de poids lourds. Certains carrefours sont particulièrement dangereux pour les cyclistes, en particulier celui des Arboras à proximité du STAPS, celui de la Traverse de la digue des Français, ainsi que celui de l'extrémité sud de la route de Grenoble évoqué à propos de l'accessibilité de la gare de Saint Augustin [cf. F.4.]. De surcroît, la basse vallée du Var est le siège d'entreprises de travaux publics, dont l'une de concassage, qui occasionnent la dispersion de sables et graviers aggravant l'insécurité des cyclistes osant affronter la circulation.

F.5.3. Un corridor dépourvu de cohérence

Les différents sites analysés présentent, en termes d'accessibilité par les différents modes de transport des dysfonctionnements, qui leur sont propres, et sont particulièrement accusés :

- pour le STAPS en matière d'accès par les modes doux ;
- pour la gare de Saint Augustin en matière d'accessibilité générale ;
- pour la RU Jean Médecin en matière d'accès automobile.

Du fait de la quasi inaccessibilité du STAPS par les modes doux et de la quasi inexistence d'itinéraires aussi bien piétons que cyclables protégés, une liaison modes doux (en fait à vélo, seul mode doux envisageable en raison de la distance à parcourir) entre la RU Jean Médecin et l'UFR Staps n'est pas préconisable dans la situation actuelle.

En revanche, il apparaîtrait que la liaison qu'assure la Ligne 11 sur le trajet RU Jean Médecin - UFR Staps puisse présenter quelque commodité, pour autant que puisse être aménagé l'accès piétons de l'arrêt Arboras et, surtout, que le trajet retour de la ligne soit rabattu sur la route de Grenoble au niveau du STAPS.

Ainsi, dans l'attente des indispensables mises aux normes de voirie et des aménagements urbains à réaliser à court terme sur l'ensemble de la basse plaine du Var, l'autobus urbain est le mode à préconiser et à valoriser dans l'immédiat pour améliorer l'accessibilité du STAPS et les liaisons entre celui-ci et la RU Jean Médecin.

Pour les étudiants ne résidant, ni dans cette dernière, ni sur le fuseau de cette ligne (ou ses extensions par le réseau *Ligne d'Azur*), la problématique est évidemment toute autre et sort des limites de la présente étude, hormis le cas des étudiants accédant aisément au réseau TER, lequel dessert une part considérable la population des Alpes-Maritimes.

La population étudiante concernée représente approximativement 25 % de l'effectif du STAPS et serait susceptible d'accéder au STAPS depuis la gare de St Augustin pour autant qu'une intermodalité acceptable soit instaurée autour de ce nœud potentiellement important mais dont l'accessibilité à été jusqu'ici négligée sinon sacrifiée.

G. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'établissement d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE) au l'UFR Staps aux fins de rationaliser les déplacements et de favoriser les modes respectueux de l'environnement soulève des difficultés inhérentes au fait que le STAPS est, d'une part, implanté dans un secteur excentré particulièrement déshérité en matière de transports en commun et d'itinéraires doux, et, d'autre part, aux prises avec des contraintes de formation universitaire et sportives requérant des déplacements nombreux vers des sites dispersés.

Toutes proportions gardées, l'étude du PDE du STAPS ne diffère guère (tout au moins qualitativement) de celle que pourrait représenter un PDE pour le Parc d'activités de Sophia Antipolis.

Restreinte au seul volet "accessibilité", l'étude qui s'achève aura essentiellement recensé les anomalies et les dysfonctionnements des dispositifs et moyens de transport et de déplacement mis à disposition des étudiants du STAPS mais aussi de l'ensemble de la population résidente et des nombreux actifs qui occupent et fréquentent des quartiers dont l'extension n'a été accompagnée d'aucune mesure sérieuse et rationnelle, ni même des dispositions qu'impose la législation, pour favoriser les modes de déplacement respectueux de l'environnement.

Le secteur clinquant dit "de la Californie" et ses appendices qui le sont moins, celui du CADAM, des Moulins et, plus généralement, celui de la basse plaine du Var, pâtissent aujourd'hui des fautes commises un demi-siècle durant sur l'ensemble du Département au nom du "tout automobile" et qui perdurent encore en ces lieux avec l'autoroute urbaine nord et la RN 202 bis notamment.

On ne sera pas surpris que, dans un tel contexte et une conjoncture aussi défavorables, la quasi-totalité des étudiants du STAPS, tous pourtant imprégnés de culture sportive et rompus à ses pratiques, se déplacent quasi exclusivement en voiture.

La présente démarche ne prétend certes pas déboucher sur des reports modaux massifs, mais tout au moins conduire à une réflexion pour "changer le cours actuel des choses", et ce, à différents niveaux :

- celui de la perception des enjeux par les étudiants eux-mêmes (ainsi près d'un demi-millier d'étudiants du STAPS se sont-ils penchés avec leurs enseignants sur la problématique en travaillant sur le questionnaire de l'enquête) ;
- celui de la formulation d'attentes collectives et de leur transposition sous la forme des posters qu'ont réalisés les étudiantes ayant traité la spatialisation de l'enquête ;
- celui de la sensibilisation des autorités auxquelles s'adresse tout particulièrement cette étude pour qu'il soit remédié en urgence aux graves anomalies décelées, et que soient examinées la validité de nos préconisations dont certaines s'inscrivent dans le long terme dans une perspective qui dépasse largement l'horizon que se sont fixés les concepteurs du PDU de la CANCA.

Comme indiqué en introduction, l'étude de mobilité ne se bornait pas à cerner les difficultés éprouvées par les étudiants à trouver des substituts à l'usage exclusif de la voiture, mais visait bien davantage à analyser les errements qui y contraignent quasiment l'ensemble des résidents et des visiteurs de la basse vallée du Var.

À travers le seul examen des pôles attracteurs des étudiants du STAPS (Faculté des sports, Résidence universitaire Jean Médecin, Gare de St Augustin) et du fuseau les reliant, ont pu être identifiés des dysfonctionnements ou des anomalies auxquels il peut être assez aisément et promptement remédié pour satisfaire aux besoins, non pas des seuls étudiants du STAPS, mais de ceux de l'ensemble de la population.

On trouvera dans les sections qui précèdent [cf. E.3.2.] explicités et parfois attentivement analysés de nombreuses mesures permettant d'y parvenir, mais on voudra surtout retenir les orientations suivantes qui devraient à notre sens servir de cadre aux études et travaux à engager pour jeter les bases

indispensables aux changements de comportement en matière de mobilité sur l'ensemble de la basse vallée du Var.

Cet objectif doit être atteint par une triple et conjointe valorisation

- des pôles ferroviaires intermodaux que doivent constituer les gares de :
 - CP de St Isidore (liaisons vers les Moyen et Haut Pays)
 - Rétablissement de la voie d'évitement pour amélioration de la desserte
 - Amélioration de l'accès et de l'accueil (abris)
 - SNCF de St Augustin (liaisons avec l'ensemble du littoral, Grasse et Breil)
 - Passage souterrain d'accès sud
 - Navettes minibus vers (1) Arenas & Cadam et (2) St Isidore²⁴
 - Création d'aménités (local d'accueil du public, garage sécurisé pour deux roues, etc.)
- des dessertes bus par
 - régularisation des horaires par établissement de couloirs réservés bus sur la route de Grenoble
 - dédoublement de la ligne 11 pour dessertes indépendantes du piémont et de la RD 6202
- des déplacements doux par création entre les deux pôles ferroviaires
 - d'au moins deux itinéraires continus piétons et PMR
 - d'au moins deux itinéraires cyclables continus, à partir desquels pourraient être atteintes les divers quartiers d'habitation, les zones de concentration d'emplois ainsi que les autres activités notamment récréatives et sportives.

De telles dispositions ne peuvent à elles seules prétendre répondre à toutes les questions de mobilité mais sont destinées à afficher la volonté d'instaurer une politique d'intermodalité sous la forme d'un site pilote et à offrir la possibilité d'en éprouver l'efficacité.

La gestation et la mise en œuvre d'un tel projet pourrait s'appuyer sur le travail pionnier réalisé au STAPS mais aussi sur d'autres contributions que l'on peut espérer des enseignants, chercheurs et étudiants du STAPS, ne serait-ce que dans le cadre des projets d'extension et de réorganisation de leur établissement.

Jacques Molinari, le 27 novembre 2006

²⁴ S'il s'avérait qu'une telle navette ne dispose pas encore d'une fréquentation suffisante, elle pourrait être instaurée sur le modèle de la ligne *U-Express* desservant la faculté des lettres et sciences humaines à partir de la gare SNCF de Nice-Ville

TABLE DES FIGURES

Figure 1 Localisation des lieux de résidence et de formation des étudiants.....	15
Figure 2 Localisation des lieux de résidence des étudiants et des principales infrastructures routière.	26
Figure 3 Répartition des lieux de résidence des étudiants en fonction de leur mode de logement	28
Figure 4 Aperçu de l'offre de transport auto produite par les étudiants de l'UFR Staps	30
Figure 5 Mode principal de déplacement utilisé du domicile à l'UFR Staps	32
Figure 6 Itinéraires vélo prévus par le PDU de la CANCA (version provisoire).....	38
Figure 7 La circulation dans la basse vallée du Var	42
Figure 8 Lignes de bus desservant la basse vallée du Var (source : www.lignedazur.com)	43
Figure 9 L'accès de la RU pour les piétons	54
Figure 10 L'accès à la gare de Nice Saint Augustin (source fond de carte : site Internet de la Ville de Nice)	56
Figure 11 Possibilité de mise en place d'une navette à Saint Augustin.....	59
Figure 12 Liaison piétonne de la gare de la RU à la gare de Saint Augustin (source fond de carte : site Internet de la Ville de Nice).....	59
Figure 13 Liaison piétonne de la RU à l'UFR Staps (source fond de carte : site Internet de la Ville de Nice)	60