

Ville automobile et planification urbaine : le cas de la Côte d'Azur *Une conférence-débat du GIR Maralpin (Synopsis).*

Notre collègue Gabriel JOURDAN, Docteur en Géographie de l'Université de Cergy-Pontoise et Attaché temporaire d'enseignement et de recherches à l'Université de Lorient, a présenté le 11 février dernier, dans le cadre des conférences-débat du GIR Maralpin, le volet "Côte d'Azur" de sa thèse intitulée "Le système de gouvernance territoriale au défi de la transition urbaine" publiée récemment aux Editions L'Harmattan [cf. encadré ci-après].

On trouvera ci-dessous le synopsis de son exposé du 11 février dont le contenu sera publié dans un article à paraître dans le prochain numéro de la Revue Montagnes Méditerranéennes (*).

La Côte d'Azur est une conurbation de montagnes du littoral méditerranéen. Cette configuration induit une contrainte majeure : la rareté de l'espace disponible. Les agglomérations de Cannes/Grasse/Antibes, Nice et Menton/Monaco couvrent environ 1 100 km² dont seulement 40% soit 450 km² sont constructibles. Cette contrainte foncière entre en contradiction avec un modèle de développement basée sur la valorisation des rentes de l'accueil, notamment au travers d'une économie de la rente foncière qui se manifeste par une hypertrophie du secteur du bâtiment et travaux publics.

A partir des années 60, le passage de la « ville pédestre et ferroviaire » à la « ville automobile » renforce cette contradiction. En accélérant la vitesse moyenne de déplacements, l'automobile rend possible une dé-densification de l'espace urbain : des ménages et des activités quittent les zones denses pour aller vivre en secteur périurbain. La pression d'une forte croissance économique et démographique renforce cette tendance à l'étalement urbain. Cette croissance sur-consommatrice d'espace se heurte rapidement aux limites physiques de l'espace azuréen. Les zones urbanisées couvrent environ 400 km² en 2000 contre 166 en 1970. Il en résulte une crise structurelle de l'économie d'accueil, cette dernière ne trouvant plus l'espace nécessaire à son développement.

C'est dans ce contexte que la directive territoriale d'aménagement (DTA) a été mise en chantier par l'Etat en 1995. D'abord au service de la poursuite d'une forte croissance économique et démographique (ouverture de nouvelles zones à urbaniser, autoroute A8 bis, percées alpines), cette DTA a été réorientée en 1997 dans l'optique d'un développement durable de l'espace azuréen (révision à la baisse des hypothèses de croissance, extension limitée de la tache urbaine, abandon de certains projets routiers).

Pour inverser une logique de ville automobile qui n'est pas durable sur le plan interne (limite d'une croissance urbaine extensive et consommatrice d'espace) et externe (émissions de gaz à effet de serre), on pourrait imaginer un « scénario rhénan » de recentrage de l'urbanisation azuréenne autour des axes ferroviaires. Ceux-ci desservent 780 000 habitants sur le million que compte la conurbation, et il existe un potentiel réel de densification et de renouvellement urbain des espaces situés autour des principales gares. Un tel scénario supposerait une forte intervention publique en matière de politique foncière, de promotion des transports collectifs, de « reconquête urbaine » des espaces dégradés par l'excès d'automobile et de maîtrise du stationnement.

Au regard de ce scénario rhénan, la DTA propose des orientations intéressantes comme l'identification de sites de restructuration / densification urbaine autour des gares et le développement des dessertes ferroviaires cadencées. Mais elle laisse de nombreuses questions ouvertes. La maîtrise du mitage résidentiel apparaît difficile. La directive ne cherche pas à inverser la poursuite du développement des zones d'emplois périphériques organisées dans une logique de ville automobile : c'est notamment le cas pour Sophia-Antipolis et ses extensions. Introduites dans le modèle de trafic de l'étude intermodale (volet « transport » de la DTA), ces hypothèses de développement des zones périurbaines justifient un ambitieux programme routier. La DTA inscrit ainsi le principe d'un nouveau contournement autoroutier de Nice et d'une nouvelle liaison entre Biot et Saint-Isidore.

Ces orientations en demi-teinte peuvent s'expliquer par les limites juridiques et institutionnelles de l'outil DTA. Du fait de la décentralisation, la mise en œuvre de certaines orientations de la directive relèvent des collectivités locales (notamment en matière de transports collectifs et d'urbanisme). Or nombre de collectivités ont mal accepté la réorientation de la DTA vers le développement durable.

Les conditions d'élaboration de la DTA expliquent aussi ces limites. Son volet déplacements (l'étude intermodale) a été mené dans une logique relativement autonome d'où un déficit de réflexions sur l'interface entre urbanisme et transport et la recherche d'alternatives au modèle de la ville automobile.

(*) L'article qui sera publié est une version remaniée et complétée du texte distribué lors de la conférence-débat du GIR du 11 février 2003

PUBLICATION

Jourdan Gabriel, *Transports, planification et gouvernance urbaine - Études comparées de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice Côte d'Azur* ; L'Harmattan, collection Villes et Territoires, avril 2003, 320 p., 14 cartes 8 fig., 1 graphique, bibliographie, ISBN 2-7475-4278-5, 26 euros.

Le passage de la ville pédestre à la ville automobile débute dans les années 1960. Il recompose profondément l'emprise spatio-temporelle, le fonctionnement et la gouvernance des territoires urbains.

Cet ouvrage propose d'analyser ce processus grâce à une approche géographique du pouvoir local. Il s'agit de cerner les congruences entre le système de gouvernance territorial, les politiques de planification urbaine et de déplacements, et les évolutions territoriales observées au cours des quarante dernières années. Dans une optique comparative, cette démarche est appliquée à l'aire toulousaine et à la conurbation azuréenne.

Tiré d'une thèse soutenue en décembre 2001, ce travail a un triple objectif : contribuer à l'analyse des liens entre action publique et territoire, apporter des informations factuelles sur les deux aires étudiées, et s'inscrire dans le débat sur la « ville durable » par l'étude critique des démarches récentes de planification.

Les lecteurs azuréens y trouveront notamment une présentation des débats autour de l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport qui animent la Côte d'Azur depuis plus de 30 ans, du schéma de l'ODEAM (Organisme départemental d'étude des Alpes-Maritimes) à la DTA (Directive territoriale d'aménagement).