



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SOPHIA ANTIPOLIS

## AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL « TRANSPORTS ET POLITIQUE DE LA VILLE »

Rédigé par  
Jacques de BANDT, Cynthia RONDELLI et Stéphane NEDONSEL

# LES « POINTS NOIRS » DE LA CIRCULATION

sur le territoire de la CASA

AVIS proposé au vote de l'assemblée plénière du conseil de développement réunie  
le 26 juin 2014

**OBJET** : les données relatives aux déplacements au sein de la CASA (des Alpes Maritimes) : besoins de collecte, d'accessibilité, de représentation cartographique, d'étude et d'analyse prospective.

## **PRÉAMBULE** :

Le Groupe de Travail « Transports, Déplacements, Logements et Politique de la ville » du Conseil de Développement s'intéresse depuis quelques temps, aux « points noirs » caractérisant les systèmes de transports des Alpes Maritimes.

C'est une manière un peu particulière d'aborder et traiter les questions relatives aux systèmes de transports et c'est la raison d'être du présent avis.

L'analyse concerne, d'abord, non pas des transports particuliers, mais le ou les systèmes de transport dans leur complexité multidimensionnelle, et, ensuite, le degré d'adéquation de ces systèmes par rapport aux exigences de la demande ou, si plusieurs critères de référence entrent en compte, les degrés d'adéquation par rapport à cette diversité de critères. On s'interroge sur la satisfaction des besoins, quantitativement, mais aussi qualitativement.

Les analyses et études menées en matière de transports concernent généralement, par priorité, les conditions dans lesquelles l'offre ou les capacités d'offre rencontrent divers types de besoins de transports. Ces analyses, de type principalement théorique, s'intéressent à la manière dont s'organise l'adéquation entre l'offre et la demande, compte tenu de divers types de contraintes du côté de l'offre et de divers types d'exigences du côté de la demande.

On peut ainsi en déduire les conditions d'équilibre ou de déséquilibre entre ces offres et ces demandes.

Dans le cas des Alpes Maritimes, ces analyses conduisent à mettre en lumière des conditions de déséquilibre caractérisées, liées en particulier à la complexité des systèmes de transports des Alpes Maritimes, due elle-même en particulier à des contraintes géophysiques assez sévères (un espace étroit déjà fortement encombré), à un vieillissement généralisé des systèmes, et à la diversité des demandes liée aux activités touristiques. Cette complexité affecte inévitablement les modalités d'exploitation des systèmes de transports et est une source complémentaire de déséquilibre.

L'analyse des « points noirs » est une analyse alternative visant essentiellement, à partir des difficultés réelles rencontrées dans le fonctionnement des systèmes de transports, à essayer de les résoudre localement.

Il s'agit donc d'identifier les « points noirs » - des goulots d'étranglement- tels que perçus et vécus par les usagers, pour ensuite les caractériser et en définir et mettre en œuvre les solutions concrètes.

## **1. LA MÉTHODE :**

Le Groupe Transport a ainsi essayé d'appréhender les « points noirs » des systèmes de transport de la CASA.

Il faut commencer par définir l'objet de notre analyse : un ensemble de composantes physiques, territoriales et humaines, interdépendantes, reliées et organisées en système. Ce que l'on appelle les systèmes de transports de la CASA sont d'une part constitués de surfaces occupées, d'ensembles localisés d'infrastructures, d'ensembles d'équipements et d'ensembles de populations et d'objets, eux aussi localisés, à transporter, le tout d'autre part inséré dans des structures et modalités d'organisation, qui en conditionnent les modalités d'exploitation. Par ailleurs, ces systèmes sont définis géographiquement parlant, soit à partir de territoires choisis et définis par ailleurs, soit à partir de l'analyse des composantes utiles des systèmes à étudier.

On peut à cet égard décider, selon les besoins de l'analyse, d'opter pour des systèmes plus ou moins étroits ou au contraire plus ou moins larges.

En l'occurrence, parlant par exemple des systèmes de transports de la CASA (ou des Alpes Maritimes) l'analyse doit permettre, par approximations successives, de définir, géographiquement parlant, aussi bien les systèmes ou sections de systèmes implantés sur le territoire de la CASA (ou des Alpes Maritimes) que les systèmes ou sections de systèmes desservant (directement ou indirectement) Sophia Antipolis.

Il est entendu par ailleurs que les systèmes de transports ainsi définis sont composés de sous-systèmes de transports interdépendants, plus ou moins étroits ou au contraire plus ou moins larges.

Privilégiant, au moins dans une première phase, des approches pragmatiques (en ajoutant ou enlevant, par approximations successives, des « morceaux du territoire), on arrive à faire un certain nombre d'hypothèses relatives à ce qui constitue les systèmes de transport utiles pour l'analyse.

## **2. LA SITUATION :**

Ainsi, partant de - ou allant vers - Sophia Antipolis, on s'est interrogé sur les « points noirs » gênant ou obstruant les parcours « domicile-travail » des personnes travaillant à Sophia Antipolis sans y habiter. De toute évidence, ces points noirs représentent des pertes de temps et des coûts plus ou moins considérables qui s'additionnent tout au long des parcours suivis (et cela tout au long des temps de travail, de l'ordre de 220 jours par an.).




L'importance de ces goulots d'étranglement, des pertes de temps qui en résultent, et des coûts – privés et collectifs – qu'ils représentent, sont bien connus. On pourrait d'ailleurs ajouter l'existence de solutions vraisemblables au cas par cas, ainsi que la forte probabilité que ces solutions au cas par cas soient très rentables.

Mais cela ne suffit pas pour que l'on décide et fasse effectivement les efforts d'investissement nécessaires pour rayer les dits points noirs de la carte (cfr carte ci-joint).



## SECTEUR SOPHIA-ANTIPOLIS : LES POINTS NOIRS DUS AUX DEPLACEMENTS PENDULAIRES

### - Organisation structurelle du secteur Sophia-Antipolis :

#### Noeuds de communication :

-  Trafic moyennement dense
-  Trafic dense
-  Trafic très dense

#### Pressions actuelles :

-  Zone de forte pression
-  Pressions externes

#### Axes de communication :



-  Autoroute A8
-  Chemin de fer

#### Zonage du secteur Sophia-Antipolis :



-  Sophia-Antipolis
-  Moyen pays
-  Littoral

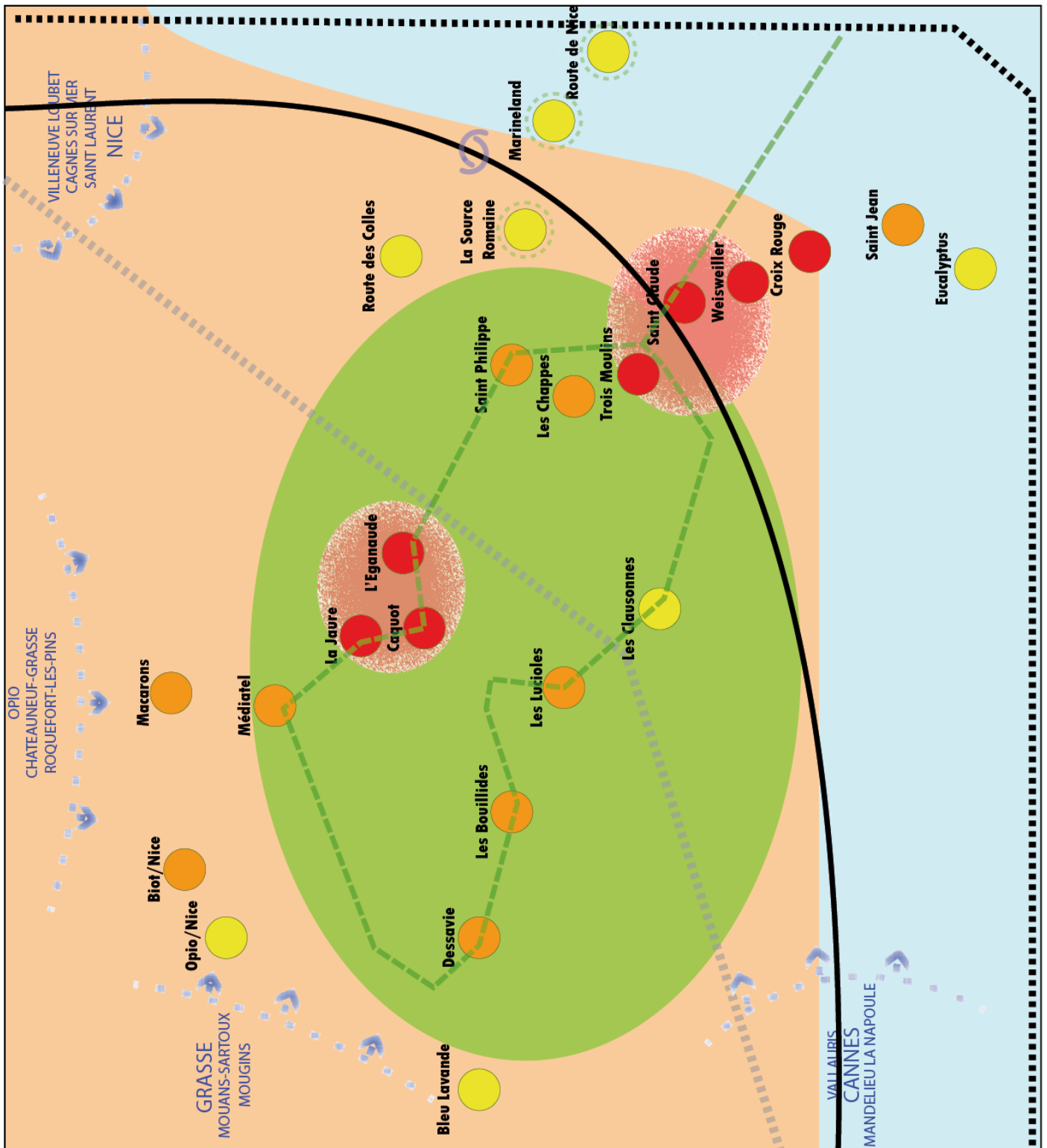
### - Projets d'aménagement ayant un impact potentiel sur les déplacements pendulaires :

#### Nouveaux axes de communication :

-  Tracé futur ligne SNCF
-  Tracé futur ligne Tram-Bus

#### Nouveaux aménagements :

-  Demi-Echangeur
-  Impact rond-point ad ou demi-échangeur



### **3. LES CONSTATATIONS ET PROPOSITIONS :**

C'est à partir de ce constat qu'a été élaboré le présent avis.

L'observation des « points noirs » identifiés permet de faire plusieurs constats, en l'occurrence au nombre de sept. :

1. Il est relativement aisé, à partir des **expériences vécues des usagers**, d'identifier les points noirs qui obstruent leur parcours domicile-travail. Il n'est pas nécessaire de recourir à de vastes enquêtes coûteuses pour y arriver.
2. à l'importance des déplacements pendulaires, s'ajoutent - et se conjuguent - des concentrations d'immeubles, dont certains, en construction, permettent de prévoir de nouveaux points noirs ou l'accentuation de points noirs existants.
3. **Les logiciels de cartographie permettent**, sur la base des informations recueillies, de **présenter facilement** une image très concluante de l'état des « points noirs » affectant les systèmes de transports que l'on cherche à étudier.
4. **Cette identification ne suffit pas**, en général, pour enclencher les processus de décisions nécessaires à l'élimination des dits points noirs. Alors qu'il y a gêne et coût plus ou moins important, on est obligé de constater que l'on ne passe pas pour autant aux décisions nécessaires qui s'imposent en la matière (pour éradiquer le point noir). Et on continue à devoir se plaindre, mais sans succès.
5. **Cette absence de réaction** nécessaire paraît être due, dans bien des cas, au fait qu'à **défaut d'évaluation** rigoureuse du « point noir », sur la base d'informations suffisantes, sa nuisance peut être tenue pour non démontrée :
  - parce que l'identification ne vaut pas évaluation tant soit peu rigoureuse de l'importance des nuisances et des coûts, qui peuvent de ce fait être sous-estimés,
  - parce que n'existe guère de procédure systématique d'évaluation et d'élimination des points noirs,
  - parce que des désaccords existent en ce qui concerne les solutions possibles,
  - parce que l'on ne maîtrise pas les processus de mise en œuvre des solutions possibles ou les coûts de ceux-ci.
6. Dans un certain nombre de cas, **l'information existante n'est tout simplement pas accessible**, la détention de l'information utile étant toujours considérée comme représentant un pouvoir et est, à ce titre, gardée jalousement.
7. Il se peut évidemment aussi que **l'information utile n'existe tout simplement pas**, parce qu'elle n'a pas été produite, à défaut d'intérêt ou de volonté suffisante.

Comme on peut le voir aisément, ces constats sont, dans une large mesure, complémentaires.

Il faut à cet égard insister sur ces complémentarités affectant les relations entre les données (les informations) et les analyses (surtout prospectives). Tandis que les données ouvrent autant de possibilités d'analyse, ces analyses se traduisent par autant d'exigences d'informations.

De ces constatations se déduit quasi automatiquement, un certain nombre de propositions évidentes pour l'action en vue d'éradiquer les « points noirs ».

1. identifier les points noirs à partir du vécu des usagers, ne serait-ce que pour en obtenir une 1 ère image,
2. faire usage de la cartographie pour en fournir une image immédiate, concluante,
3. 3. mettre en œuvre des procédures systématiques d'évaluation des « points noirs »,
4. 4. organiser l'accès aux informations qui constituent la matière première des dits « points noirs »,
5. anticiper les évolutions des déplacements liés aux développements des relations domicile-travail et leur traduction en termes de « points noirs » (gonflement des points noirs existants, nouveaux points noirs).
6. au nom de l'intérêt collectif, définir et mettre en œuvre des procédures de réaction visant à résorber les « points noirs » concernés,
7. compte tenu de l'intérêt que représentent ces informations, en organiser systématiquement la production (collecte).

Comme indiqué plus haut, Il faut à la fois rendre les informations existantes accessibles, pour qu'elles soient utilisées et, compte tenu de l'intérêt de ces informations, produire davantage de telles informations utiles et nécessaires.

## **CONCLUSION :**

En conséquence, le Groupe Transport, Déplacements, Logement et Politique de la ville du Conseil de Développement de la CASA entend souligner la nécessité impérieuse, du point de vue des progrès à accomplir en matière de politique de développement des systèmes de transports, en l'occurrence en particulier dans les Alpes Maritimes, et de développement des investissements nécessaires à cet effet, de développer les données statistiques issues d'enquêtes et sondages relatives aux transports et déplacements sur leur territoire.

Vu les retards considérables accumulés en matière de transports, dans les Alpes Maritimes,

Vu les conséquences économiques, sociales et environnementales que ces retards font peser sur la CASA et les Alpes-Maritimes,

Vu la nécessité, pour y faire face, de concevoir une stratégie de grande ampleur en vue de combler tout ou partie de ces retards, et de réaliser les investissements nécessaires qui en découlent, et cela dans les plus brefs délais

Vu la nécessité, à cet effet, de modifier en profondeur les méthodes et procédures d'analyse stratégique en matière de transports, dans les plus brefs délais,

Vu la nécessité, dans cette perspective, de tirer parti des avancées en matière d'analyse de données et cartographiques en vue de renouveler les approches en matière d'analyses des systèmes de transports,

Le Groupe Transports, Déplacements, Logements, Politique de la ville du Conseil de Développement de la CASA recommande instamment :

1. qu'à titre immédiat, l'ensemble des données disponibles de ce type (relatives aux déplacements) soient rendues systématiquement disponibles et fassent l'objet de traitements d'analyses cartographiques adaptées,
2. les ressources nécessaires soient affectées à la définition et la conception des données requises en matière de transports et de déplacements,
3. la production de telles données soient systématiquement encouragées et favorisées, étant entendu que ces données doivent être rendues aussitôt disponibles,
4. les progrès méthodologiques des analyses cartographiques soient systématiquement maîtrisés et appropriés.
5. sur la base de tels éléments, des analyses prospectives et stratégiques des systèmes de transports des Alpes Maritimes soient initiées et diffusées,
6. puissent alimenter des exercices de démocratie participative, à la hauteur des enjeux. et fassent l'objet d'une appropriation sociale suffisante,

SOPHIA ANTIPOLIS, le 26 juin 2014

Jacques DE BANDT, Vice-Président  
Groupe Transports-Déplacements et  
Politique de la ville

Christian DENTAL,  
Président du Conseil de Développement de la  
Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis



# ANNEXES

---

---

## LES « POINTS NOIRS » DE LA CIRCULATION

SUR LE TERRITOIRE DE LA CASA

---

---



