

## **L'organisation des transports au sein de la métropole azurée : entre emboîtement et juxtaposition de périmètres institutionnels / The organisation of the transport within the azurean metropolis: between nesting and juxtaposition of institutional perimeters**

Julian COURTEIX, A.T.E.R à l'Université de Bourgogne (IUT de Chalon), Doctorant à l'Université de Cergy-Pontoise, EA 4113 MRTE (courteix.julian@yahoo.fr)

Pierre ZEMBRI, Professeur, Université de Cergy-Pontoise, EA 4113 MRTE (pierre.zembri@u-cergy.fr)

Mots-clés : Périmètres institutionnels, mobilité, réseaux, frontières, syndicat mixte transport

Résumé :

La métropole azurée constitue un ensemble urbain linéaire de près d'un million d'habitants, qui se rapproche en taille des plus grandes agglomérations françaises hors Île-de-France. Or, il s'agit d'un cas de figure de fragmentation institutionnelle particulièrement aiguë, qui illustre parfaitement la distinction qu'opérait en son temps Gabriel Dupuy (1991) entre territorialité aréolaire (celle des territoires, caractérisés notamment par leurs frontières) et territorialité fonctionnelle (celle des flux).

La logique intercommunale a fonctionné à plein, mais pas pour bâtir un cadre unique de gestion de l'agglomération multipolaire qui s'est progressivement constituée dans le temps. Chaque noyau a crû jusqu'à ce que la coalescence des PTU freine toute velléité d'expansion. On a vu ainsi Nice et la Plaine du Var, coincées entre les communes de la Riviera française qui refusent de les rejoindre, et celles du secteur d'Antibes - Sophia, tout aussi farouchement opposées à une fusion, croître essentiellement vers le Nord, passant de 19 communes (CANCA) à 22 communes (CUNCA), avant d'absorber 22 autres communes essentiellement montagnardes allant jusqu'à la haute vallée de la Tinée et la frontière italienne en optant pour le nouveau statut de Métropole début 2012.

Coexistent donc sur ce territoire contraint cinq intercommunalités dotées de la compétence transports publics, qui représentent autant de « kystes » (Dauphiné, 1994), difficiles à relier entre eux. Quatre d'entre elles sont majoritairement littorales (CARF, CASA, SITP, Nice Métropole), la cinquième (Sillages) s'établit sur un premier niveau de relief intérieur autour de Grasse. Le département des Alpes-Maritimes joue un rôle de mise en connexion des différents périmètres, selon une logique d'uniformisation tarifaire (tout parcours interne au Département et aux réseaux urbains est facturé un euro cinquante) qui ne s'accompagne pas d'une mise en cohérence des différents projets de sites propres (techniquement incompatibles à l'heure actuelle). Pour ce faire, un syndicat mixte loi SRU, le SYMITAM, a été créé. Mais il n'a pas été autorisé à percevoir des ressources propres, et se trouve sous la dépendance des différentes AOTU qui le financent *a minima*. Depuis quelques années, le Département s'identifie à l'AOTU niçoise, avec un cas de figure inédit où les deux entités se partagent la même directrice des Transports. De son côté, la Région demeure en lisière alors qu'elle gère le seul réseau lourd inter-communautaire : le TER (une ligne littorale et deux antennes vers l'arrière-pays) et les Chemins de fer de Provence (Nice - Digne). Elle ne peut participer au tarif unique départemental et le recours accru au TER nécessite de coûteux investissements de capacité (triplement en cours de part et d'autres d'Antibes).

On peut bien entendu se demander si la logique des flux réguliers justifierait une intégration plus poussée ou si le compartimentage institutionnel se calque sur des bassins de vie cohérents. Par ailleurs, les voies d'une éventuelle intégration semblent peu commodes du fait de la présence d'acteurs politiques forts à la tête de chaque entité, peu désireux de céder du pouvoir à des concurrents. Le Département pour sa part se rend indispensable à tout le monde en finançant des lignes plutôt à vocation urbaine et en participant largement au financement de la tarification unique ainsi qu'aux projets d'investissements.