

**MISSION : AMENAGEMENT,
DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE
POLITIQUE : SOLIDARITE
TERRITORIALE**

**PLAN DÉPLACEMENTS DU CONSEIL GÉNÉRAL
2011-2014 - VOLET « SUBVENTIONS AUX TRANSPORTS
PUBLICS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES »**

RESUME SYNTHETIQUE DU RAPPORT

Ce rapport a pour objet de présenter la stratégie de financement du Département en faveur des modes alternatifs à la voiture, à court, moyen et long termes et donc d'approuver :

- le volet « subventions aux transports publics et aménagements cyclables » du Plan Déplacements du conseil général pour la période 2011-2014 ;
- la création du Fonds Déplacements.

Le Département fait de l'amélioration des conditions quotidiennes de transports et de circulation de ses concitoyens une de ses grandes priorités, la question de la mobilité étant un enjeu de l'aménagement du territoire.

Il a élaboré à cette fin un programme pluriannuel d'investissements routiers visant notamment la résorption des points noirs de circulation et la réalisation de pistes cyclables favorisant ce mode de déplacement non polluant.

Il a permis la mise en œuvre de l'interopérabilité des systèmes de billettique, indispensable au développement d'une réelle mobilité au sein du département.

Il a favorisé, par le biais du contrat de plan départemental, qui se termine fin 2010, la mise en place de projets structurants de transports en commun en site propre, de pistes cyclables et de pôles d'échanges intermodaux qui s'inscrivent parfaitement dans la politique d'aménagement du territoire départemental.

Un effort financier très important a été fait, puisque ce sont plus de 30 M€ qui ont été votés en faveur de ces projets, par le biais de ce contrat, sans compter les opérations de voirie et de parkings financés par ailleurs.

Dans le but de poursuivre cette politique d'incitation et d'aides en faveur des transports en commun et des modes doux menée jusqu'alors, et à la demande des territoires confrontés à des contraintes fortes en matière de mobilité, il est envisagé un nouveau dispositif spécifique de contractualisation, pour la période 2011-2014.

Il est ainsi proposé de mettre en œuvre un Plan Déplacements destiné à favoriser les modes alternatifs à la voiture, à court, moyen et long termes, notamment par la création de réseaux de transports collectifs efficaces, de connexions améliorées et d'infrastructures routières multimodales.

Le volet « subventions aux transports publics et aménagements cyclables » de ce Plan Déplacements, dont un exemplaire est joint en annexe, s'articule dans un schéma plus global, intégrant les projets d'infrastructures d'intérêt national et international de desserte du territoire.

Il viendra compléter un volet « infrastructures de déplacement durable », en cours d'élaboration, qui visera également à promouvoir un meilleur choix entre déplacements individuels et collectifs, en mettant en œuvre une approche multimodale des infrastructures et en développant l'intermodalité. Il s'agira de proposer un renouvellement de la politique « points noirs » à formaliser dans un futur Schéma de Planification des Infrastructures Départementales de Déplacement Durable (SPIDDD).

Ce volet « subventions aux transports publics et aménagements cyclables » recense les projets considérés d'intérêt majeur pour le Département : projets ferroviaires (financés dans le cadre du CPER), transports en commun en site propre, bus à haut niveau de service, pôles intermodaux, parcs-relais, pistes cyclables, ainsi que les projets d'investissements du conseil général en faveur des transports en commun et également des pistes cyclables.

Les critères d'analyse relèvent :

- de la solidarité territoriale, et en particulier des fonds propres mobilisables par les autorités organisatrices de transports urbains au titre du Versement Transports,
- de l'aménagement du territoire, notamment dans les zones à enjeux économiques,
- du développement durable et du report modal induit,
- de la compatibilité avec les réseaux du Département (transports et voiries) et de la compensation nécessaire d'impacts négatifs.

Un Fonds Déplacements est créé à cette fin, sur les budgets de la politique « Solidarité territoriale » et de la politique « Transports et déplacements », qui sera alimenté en fonction des marges financières que le Conseil général pourra dégager.

Les projets répondant à ces critères, d'ores et déjà recensés, dont certains étaient prévus dans le contrat de plan départemental, sont les suivants :

- la ligne 2 du tramway de Nice, portée par la communauté urbaine Nice Côte d'Azur,
- le transport en commun en site propre de Grasse, sous forme de funiculaire, porté par le syndicat mixte de transports Sillages,
- la 1ère tranche du bus à haut niveau de service, portée par la communauté d'agglomération Sophia Antipolis,
- la ligne 1 du bus à haut niveau de service, portée par le syndicat intercommunal de transports publics Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule,

- l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Cannes-centre, porté par la SNCF et RFF,
- l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare Thiers à Nice, porté par la communauté urbaine Nice Côte d'Azur et RFF.

En conclusion, je vous propose :

- 1°) d'approuver le volet « subventions aux transports publics et aménagements cyclables » du Plan Déplacements du conseil général pour la période 2011-2014, joint en annexe ;
- 2°) d'approuver la création d'un Fonds Déplacements sur les budgets des politiques « Solidarité territoriale » et « Transports et déplacements » ;
- 3°) de donner délégation à la commission permanente pour :
 - suivre ce dossier ;
 - définir les critères et les modalités de financement, selon les projets ;
 - engager les subventions par opération, dans la limite des autorisations de programme et des crédits de paiement ;
 - se prononcer sur tout document nécessaire à la mise en œuvre, au suivi, à l'évolution et au bon déroulement du Plan Déplacements ;
 - autoriser le président du conseil général à signer, au nom du Département, tout document se rapportant au Plan Déplacements et à l'attribution du Fonds Déplacements.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président



PLAN DEPLACEMENTS DU CONSEIL GENERAL 2011-2014

Volet « subventions aux transports publics et pistes cyclables »

Dans le but de poursuivre la politique d'incitation et d'aide du Conseil général en faveur des transports en commun (TC) et des modes doux menée jusqu'alors, et à la demande des territoires confrontés à des contraintes fortes en matière de mobilité, un nouveau dispositif spécifique de contractualisation, pour la période 2011-2014, a été adopté.

Le Plan Déplacements est destiné à favoriser les **modes alternatifs à la voiture, à court, moyen et long termes**, notamment par la création de réseaux de transports collectifs efficaces, de connexions améliorées et d'infrastructures routières multimodales.

Le volet « subventions aux transports publics et vélos » de ce Plan s'articule dans un schéma plus global, intégrant les projets d'infrastructures d'intérêt national et international de desserte du territoire.

Il vient compléter le volet « infrastructures de déplacement durable » en préparation qui vise également à promouvoir un meilleur choix entre déplacements individuels et collectifs, en mettant en œuvre une approche multimodale des infrastructures et en développant l'intermodalité. Il s'agit de proposer un renouvellement de la politique « points noirs », qui sera formalisé dans un Schéma de Planification des Infrastructures Départementales de Déplacement Durable (SPIDDD).

Ce volet « subventions aux transports publics et pistes cyclables » du Plan Déplacements recense les projets considérés d'intérêt majeur pour le Département : projets ferroviaires (financés dans le cadre du CPER), transports en commun en site propre, bus à haut niveau de service, pôles intermodaux, parcs-relais, pistes cyclables, ainsi que les projets d'investissements du Conseil général en faveur des transports en commun et également des pistes cyclables.

SOMMAIRE

I- DIAGNOSTIC SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

- A) Les Autorités Organisatrices de Transports dans les Alpes-Maritimes
- B) Les déplacements des Azuréens
- C) L'offre et l'usage des TC
- D) Le Versement Transports : principal financement des AOTU
- E) Quels projets pour quelles villes : les exemples français

II- STRATEGIE DU DEPARTEMENT

- A) Le bilan du contrat de plan départemental
- B) Les axes stratégiques
- C) Les nouveaux critères techniques et financiers
- D) Les aides éventuelles du Département

III- PRINCIPAUX PROJETS RECENSES

- A) Les projets de transports urbains
- B) Les projets ferroviaires
- C) Les projets départementaux liés aux déplacements

ANNEXES

Annexe 1 : carte des principaux flux d'échanges

Annexe 2 : fiches projets des six principales opérations recensées

Annexe 3 : liste des critères techniques de subventionnement

I - DIAGNOSTIC SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

A) Les Autorités Organisatrices de Transports dans les Alpes-Maritimes

Actuellement, on dénombre sept autorités organisatrices de transports (AOT) sur le territoire des Alpes-Maritimes :

- cinq AOT pour les transports urbains :
 - la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur (NCA),
 - la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA),
 - la Communauté d'agglomération de la Riviera française (CARF),
 - le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes, Le Cannet, Mandelieu - La Napoule (SITP),
 - le Syndicat mixte des transports Sillages (Grasse).
- deux AOT pour les transports interurbains :
 - la Région PACA, en charge du réseau ferroviaire régional des TER, des Chemins de fer de Provence et des lignes express régionales,
 - le Département, en charge du réseau de cars interurbains.

Le tableau ci-dessous rappelle les populations de chacun des périmètres des AOT :

Taille des AOTU	AOTU	Population 2009 arrondie	%
AOTU de moins de 100.000 hab.	CARF	66.000 hab.	6 %
AOTU de 100.000 hab. / 200.000 hab.	SILLAGES	120.000 hab.	11 %
	SITP	135.000 hab.	12 %
	CASA	180.000 hab.	17 %
AOTU de plus de 200.000 hab.	NCA	530.000 hab.	49 %
TOTAL		1.031.000 hab.	95 %

On peut constater que 95 % de la population du département est incluse dans un Périmètre de Transport Urbain (PTU).

B) Les déplacements des Azuréens

Au regard des résultats de la dernière Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2009, il apparaît que :

- la mobilité considérée en nombre de déplacements de chaque habitant un jour de semaine hors vacances, a diminué de 13 % entre 1998 et 2008. Ce résultat, phénomène nouveau, est cohérent avec les pratiques de mobilité constatées dans les grandes agglomérations françaises, comme Lille ou Lyon, mais en grande rupture par rapport aux années 2000, où la mobilité était sans cesse croissante ;
- le grand perdant de cette baisse de mobilité est la voiture, dont la part modale a diminué de 7 % (mais reste majoritaire avec une part modale de 53 % sur la bande littorale et de 68 % dans le Haut Pays) ;
- le grand gagnant est le transport en commun, avec une progression de 33 %, soit une part modale de 8 % sur la bande littorale et de 3 % sur le Haut Pays. Si l'on compare uniquement les modes motorisés, elle est d'environ 12 %, ce qui est très positif et encourageant pour les politiques publiques menées ces dernières années par l'ensemble des collectivités.

Sur le territoire de NCA, la part modale TC est de 10,5 %, ce qui place cette agglomération entre Lille à 9,3 % et Strasbourg à 11,2 %, Lyon est elle a 15,3 %.

En termes de flux de déplacements, 60 à 70 % des déplacements sont internes aux PTU, voire jusqu'à 83 % pour NCA, mettant en évidence le **degré d'autonomie des territoires**.

Les principaux flux d'échanges inter-PTU (de la responsabilité du Département) se font entre **NCA/CASA et SITP/Sillages/CASA**. (cf. carte de l'annexe 1).

C) L'offre et l'usage des TC

2008 Données ADAAM* / an	OFFRE (km/hab)		USAGE (nb voyages)	
	% offre du 06	Offre km/hab.	% voyage du 06	Voyage/hab.
CARF	2%	11	2%	24,6
SILLAGES	5%	14,9	3%	19,4
SITP	9%	22,7	11%	69,5
CASA	14%	27,2	10%	47,5
NCA	41%	26,9	61%	97,6
Total PTU	71%	23,9	86%	71,3
CG 06	29%		14%	
TOTAL 06	100%		100%	
Moyenne Province		29,7		108

**Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes*

Au vu des offres kilométriques proposées par les réseaux urbains et de l'usage qui en est fait, il apparaît que la CARF et Sillages présentent une offre et un usage faibles en volume, contrairement

à NCA (densité forte). Quant au réseau départemental, l'offre est forte pour un usage forcément plus faible compte tenu de la typologie des lignes et des distances plus longues pour les déplacements interurbains. Le nombre de voyageurs est aussi important que celui de l'aéroport (environ 12 M / an).

Les offres de la CASA, du SITP et de NCA sont plus proches de celles des grandes villes françaises et justifient la mise en œuvre d'un TCSP. Sur Sillages, l'offre est plus faible mais il est vrai que son projet de TCSP est bien différent des autres car il répond à une problématique particulière liée à la géographie de Grasse (funiculaire permettant l'accès au centre-ville et au pôle d'échanges).

D) Le Versement Transports : principal financement des AOTU

Le Versement Transports (VT), taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés, a été instauré par la loi pour permettre aux AOTU de financer et de développer leurs réseaux de transport (en investissement et en fonctionnement). Le taux varie de 0,55 % pour les agglomérations de moins de 100.000 habitants à 1,8 % pour les grandes agglomérations en intercommunalité ayant un projet de TCSP.

Au regard des taux institués par chaque AOTU, il en ressort un différentiel entre les ressources mobilisées actuellement et celles qui pourraient être mobilisables avec un taux de VT maximum.

E) Quels projets pour quelles villes : les exemples français

Si l'on compare les infrastructures de TCSP existantes et en projet dans les Alpes-Maritimes avec celles des AOTU de taille comparable en France, il existe un **certain décalage défavorable** actuellement à la situation départementale (source : Groupement des Autorités Responsables des Transports).

➤ A.O.T.U. de 300 000 à 700 000 habitants :

A.O.T.U.	T.C.S.P. en service	T.C.S.P. en projet (mise en service au plus tard en 2013)	T.C.S.P. à l'étude (mise en service au plus tôt en 2014)
Bordeaux	3 lignes de tramway	Extension des lignes A, B, et C Création de ligne D Tram-train du Médoc	
Lens		2 lignes de tramway	
Nantes	3 lignes de tramway	Extension de la ligne 3	
Nice	1 ligne de tramway	Extension de la ligne T1 Création de la ligne T2	Extension ligne T2 Création de la ligne T3
Strasbourg	5 lignes de tramway	Création de la ligne F Extension de la ligne A (Nord)	Extensions des lignes A (Sud) et D (Ouest et Est)
Toulon			Tranche 1 de la ligne 1
Rennes	1 ligne de métro		Création de la ligne B
Valenciennes	1 ligne de tramway	Extensions de la ligne	

Il apparaît ainsi un retard dans la mise en place de TCSP sur le territoire de NCA, au regard de sa taille et de la comparaison avec les grandes villes françaises. En effet, **d'autres AOTU de 200 000 à 300 000 habitants comptent davantage de TCSP en service que NCA** : 4 lignes de tramway pour Grenoble, 2 lignes de tramway pour Montpellier (4 lignes à terme), Mulhouse, Rouen et Saint-Etienne.

D'autres AOTU de taille toujours inférieure (200 000 à 300 000 habitants) à celle de NCA vont mettre en service un réseau (plusieurs lignes) de tramways à court terme : Dijon, Douai et Orléans (ligne 1 déjà en service) ou à plus long terme : Angers, Caen et Clermont-Ferrand.

➤ **A.O.T.U. de 100 000 à 200 000 habitants :**

A.O.T.U.	T.C.S.P. en service	T.C.S.P. en projet (mise en service au plus tard en 2013)	T.C.S.P. à l'étude (mise en service au plus tôt en 2014)
Limoges			1 ligne
Besançon			1 ligne
Antibes		1 ligne	
Avignon			3 axes
La Rochelle		2 lignes	
Annecy		1 ligne	
Bayonne		1 ligne	
Poitiers			Réseau
Cannes		1 ligne	
Montbéliard			1 ligne
Chambéry		6 axes	
Lorient	1 ligne	Création de la ligne 2	
Saint-Brieuc		1 ligne	
Grasse		1 ligne	

On constate que très peu d'AOTU ont un TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en service et que les modes légers sont logiquement privilégiés. **Les projets dans le département pour la CASA, le SITP ou Sillages, s'inscrivent donc dans un mouvement d'ampleur nationale et sans retard particulier.**

Par ailleurs, on peut citer les projets de tram-train Alsaciens (à Strasbourg et Mulhouse) et Rhônalpin (à l'ouest de Lyon), le tramway express du Conseil général du Rhône (mis en service en 2010), le projet de BHNS du Conseil général du Bas-Rhin (mise en service prévue en 2013) qui impliquent des collectivités ayant une compétence interurbaine sur des territoires urbains.

II - STRATEGIE DU DEPARTEMENT

A) Le bilan du Contrat de Plan Départemental (2004-2010)

Le Conseil général a favorisé, par le biais du contrat de plan départemental (2004-2010), la mise en place de projets structurants de transports en commun en site propre (TCSP), de pistes cyclables et de pôles intermodaux qui s'inscrivent parfaitement dans la politique d'aménagement du territoire départemental.

Une enveloppe de 93 706 069 € avait été inscrite pour l'axe déplacements, hors voirie et parkings, sur un montant total de travaux de 535 776 741 €.

A la fin 2010, 30,04 M€ ont été engagés sur cet axe en 7 ans (soit un taux d'avancement de 32 %), ainsi répartis :

Axe 1 – DEPLACEMENTS (hors voirie et parkings)

		Montants contractualisés		
		Coût des travaux	Aide départementale prévue	Subvention votée
Communautés urbaine et d'agglomération	NCA	462 862 317	78 763 164	26 762 939
	CASA	52 804 640	10 596 660	1 043 904
	CAPAP	12 955 369	2 869 098	901 171
	CARF	2 100 838	420 167	283 627
	Sous-total	530 723 164	92 649 089	28 991 641
Communes hors communautés urbaines et d'agglomération	CANNES	2 239 200	544 268	544 268
	LE CANNET	496 650	248 315	248 315
	MANDELIEU	1 994 432	154 699	154 699
	MOUGINS	323 295	109 698	103 082
	Sous-total	5 053 577	1 056 980	1 050 364
TOTAL		535 776 741	93 706 069	30 042 005

Les projets de TCSP de NCA (T2) et de BHNS de la CASA étaient inscrits dans le CPD mais ayant pris du retard, ils n'ont pas pu faire l'objet d'engagements ; du fait de leur intérêt majeur, ils sont repris dans ce Plan.

B) Les axes stratégiques

La stratégie du Département en termes de financement des transports pourrait s'articuler autour des axes suivants :

➤ A l'échelle des Alpes-Maritimes, le Conseil général entend donner priorité aux projets Transports qui ont un **impact positif en termes d'aménagement du territoire, de développement**

économique notamment dans les secteurs à enjeux (Opération d'Intérêt National de la plaine du Var, Sophia Antipolis) et de politique de la ville.

➤ De plus, les projets devront répondre aux **enjeux de développement durable** inscrits dans le plan climat du Département, contribuer à atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre (- 20 % d'ici 2020), augmenter la part modale des TC, favoriser le report modal VP/TC de manière efficace.

➤ Le Conseil général s'attachera à prioriser les projets dans une logique d'**équité entre les territoires** des Alpes-Maritimes.

➤ Les projets devront, par ailleurs, **être cohérents avec les intérêts du Conseil général** en tant que gestionnaire du réseau routier départemental et en tant qu'AOT interurbaine. Ainsi, notamment, les projets devront :

- contribuer aux objectifs de sécurité du Plan de Résorption des Points Noirs Routiers et prendre en considération l'objectif de fluidité (mesures compensatoires liées à l'impact sur la circulation des sites propres),
- intégrer les continuités d'itinéraires cyclables,
- favoriser la circulation des lignes interurbaines en mutualisant les infrastructures de TCSP,
- permettre les points d'échanges entre les réseaux TC.

C) Les nouveaux critères techniques et financiers

Sur la base des axes stratégiques ci-dessus, les critères à intégrer pour un financement par le Département s'articulent ainsi :

➤ **Critères liés à l'aménagement du territoire / développement économique :**

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux...

➤ **Critères liés au développement durable :**

Principes de subventionnement sur la base de l'appel à projets TCSP du Grenelle de l'environnement : caractéristiques des projets (infrastructures, matériel roulant, conditions d'exploitation), intérêt par rapport aux objectifs de l'appel à projets (clientèle potentielle, trafic attendu, niveau de desserte, estimation CO², report modal, évaluation socio-économique), soutenabilité financière (ratios Recettes/Dépenses, VT...), intérêt par rapport à la desserte des quartiers prioritaires politique de la ville.

➤ **Critères liés à l'équité entre les territoires :**

- richesse des AOTU : ressources VT mobilisables ; les AOTU devront mobiliser en tout premier lieu ces ressources, avant de prétendre obtenir des financements départementaux,
- cofinancements des projets : Fonds Européen de Développement Régional, État, Région...

➤ **Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux :**

Appréciation des éléments techniques notamment au regard des impacts sur le réseau interurbain et sur le réseau routier départemental (cf. liste des critères techniques de subventionnement en annexe 3).

Le projet ne doit pas avoir d'impacts négatifs sur les réseaux départementaux (transports, voiries...). A défaut, les coûts nécessaires aux traitements de ces impacts doivent, soit être inclus dans les coûts des projets, soit être présentés comme la participation du Conseil général aux projets.

D) Les aides éventuelles du Département

1) Modalités de financement :

- Définition d'une **assiette de subventionnement** selon les projets
- **Modification des taux des acomptes des subventions en étalant les versements sur 4, 5 et 6 ans selon l'importance des subventions**
- **Instauration de critères d'évaluation** des subventions pour un contrôle a posteriori : respect planning, respect budget, bilan socio-économique réel...

2) Taux de subventionnement :

Les modalités de financement et les taux d'aide du Conseil général seront définis par la Commission permanente au regard des critères techniques et financiers définis dans ce Plan, pour chaque projet présenté.

III - PRINCIPAUX PROJETS RECENSES

A) Les projets en matière de transports urbains (cf. fiches projets des cinq principales opérations recensées en annexe 2) :

➤ **NCA** :

- TCSP : extension T1, études conception T2 et T3, démarrage des travaux T2 et T3, site propre bus sur la Promenade des Anglais.
- Pôles d'échanges : Saint-Augustin, Thiers, Pont Michel ...

➤ **CASA** :

- TCSP : BHNS Antibes / Sophia Antipolis 1^{ère} phase
- Pôles d'échanges : Antibes, Sophia Antipolis (en cours de financement), gares de Biot et de Villeneuve-Loubet (en cours de financement) ...

➤ **CARF** :

- Pôle d'échanges de Menton ...

➤ **SITP** :

- TCSP : BHNS 1^{ère} ligne Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule
- Pôle d'échanges : gare de Cannes centre ...

➤ **SILLAGES** :

- TCSP : funiculaire centre de Grasse
- Pôle d'échanges : gare de Grasse (en cours de financement) ...

- **Hors P.T.U. :**
 - Pôles d'échanges : Drap – Cantaron ...
- **Conseil général :**
 - Pôles d'échanges de Saint-Martin du Var ...
- **RFF :**
 - Élargissement du Pont rail de Grasse ...

Projets transports par AOTU	Montants évalués d'ici 2014	Montants évalués 2014-2018	TOTAL par MO
NCA	218 M€	830 M€	1 048 M€
TCSP	51 M€	800 M€	
PEM* et P+R*	161 M€	30 M€	
CASA	100 M€	100 M€	200 M€
TCSP	85 M€	80 M€	
PEM et P+R	15 M€	20 M€	
SITP	117 M€	5 M€	122 M€
TCSP	75 M€	?	
PEM et P+R	41,7 M€	5 M€	
SILLAGES	40 M€	20 M€	60 M€
TCSP	40 M€	10 M€	
PEM et P+R		10 M€	
CARF		7,8 M€	7,8 M€
PEM	7,8 M€		
Hors PTU	1,6 M€		1,6 M€
TOTAL	478,8 M€	955,2 M€	

*PEM : Pôle d'échanges multimodal

*P + R : Parc-relais

B) Les projets ferroviaires

Dans le cadre du Contrat de Projets État-Région 2007-2013, six opérations ont été inscrites pour un montant total de 404 000 000 € :

- la troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer (phase 1) : 115 000 000 €
- l'amélioration de la capacité de la ligne Cannes-Grasse : 29 000 000 €
- la modernisation de la ligne Nice-Breil-sur-Roya : 35 000 000 €
- la modernisation de la ligne Nice-Digne : 55 000 000 €
- les études préliminaires à la LGV : 135 000 000 €
- les études prospectives Cannes – Antibes – Nice (phase 2) : 35 000 000 €.

Il est rappelé que les engagements contractuels du Conseil général en faveur de ces projets s'élèvent à **81 430 000 €**.

C) Les projets départementaux liés aux Déplacements

Il apparaît important de prendre en compte, dans ce Plan Déplacements, les actions suivantes relevant de la compétence du Conseil général susceptibles d'être réalisées.

➤ Mise en accessibilité du réseau interurbain pour les Personnes à Mobilité Réduite :

Rappel : la loi sur le handicap du 11 février 2005 impose une mise en accessibilité des réseaux de transports dans un délai de 10 ans.

En partant de l'hypothèse que le Conseil général financerait jusqu'à 50 % des aménagements de points d'arrêts fréquentés par les lignes régulières interurbaines dans les PTU (100 % hors PTU) et procéderait à un aménagement minimum des arrêts moins fréquentés ou en cas d'impossibilité technique avérée par exemple, le coût de la mise en accessibilité des 1.372 points d'arrêt du réseau interurbain peut être estimé entre **7,5 et 9 M€** (y compris 1% des 2 000 arrêts des services scolaires).

➤ Système d'Aide à l'Exploitation et l'Information des Voyageurs (SAEIV) :

L'équipement en SAEIV des lignes interurbaines les plus fréquentées sera nécessaire pour répondre à la dynamique logique du réseau Lignes d'Azur (homogénéité avec la partie urbaine gérée par NCA). Le montant avoisinerait 1 à 2 M€.

➤ Aménagements cyclables départementaux :

En 2005, le Conseil général a approuvé un schéma départemental cyclable, affirmant ainsi sa volonté de développement de ce mode de déplacements. Les grands principes du schéma sont :

- d'établir un réseau structurant de pistes cyclables,
- d'aider les communautés urbaine et d'agglomération et les communes pour leurs politiques cyclables,
- de mettre en place une nouvelle offre de tourisme (28 boucles touristiques de près de 1400 km de longueur),
- d'équiper des collèges et de sécuriser leurs accès pour les vélos.

Les itinéraires prioritaires du réseau structurant sont :

- la littorale de Théoule à Menton,
- la vallée de la Siagne (connexions Cannes – Mandelieu avec La littorale),
- la vallée du Var (les deux rives),
- le lien Sophia Antipolis vers Antibes et la mer,
- la vallée du Paillon.

Le Département finance à 100 % les aménagements cyclables sur son propre réseau et lorsque l'initiative du projet lui revient.

La Région peut toutefois intervenir à hauteur de 20 % si le projet est considéré d'intérêt régional.

Le taux de subvention des aménagements communaux est de 10 %, sauf pour les itinéraires de poursuite de la piste Littorale où il est de 30 %. Il est à noter que l'article 20 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 impose une réflexion et une mise au point d'itinéraires cyclables à l'occasion de création ou de modification de voirie.

D'ici 2014, les investissements du Conseil général en faveur de son réseau cyclable seraient de près de **14 M€**.

➤ **Aménagements sur RD pour favoriser les TC :**

Certains projets d'infrastructures routières contribuent directement à favoriser, voire à prioriser la circulation des TC sur RD :

- intégration de sites propres bus, à long terme, dans les projets de la RD 901 entre Le Broc et Gilette et RD 6107 déviation de Golfe Juan à Antibes/Vallauris...
- modifications de carrefours routiers pour mieux insérer les projets TC à la gare d'Antibes,
- intégration d'arrêt bus sécurisés sur les giratoires de la RD 6202,
- aménagements des routes de montagne pour permettre le croisement des cars...

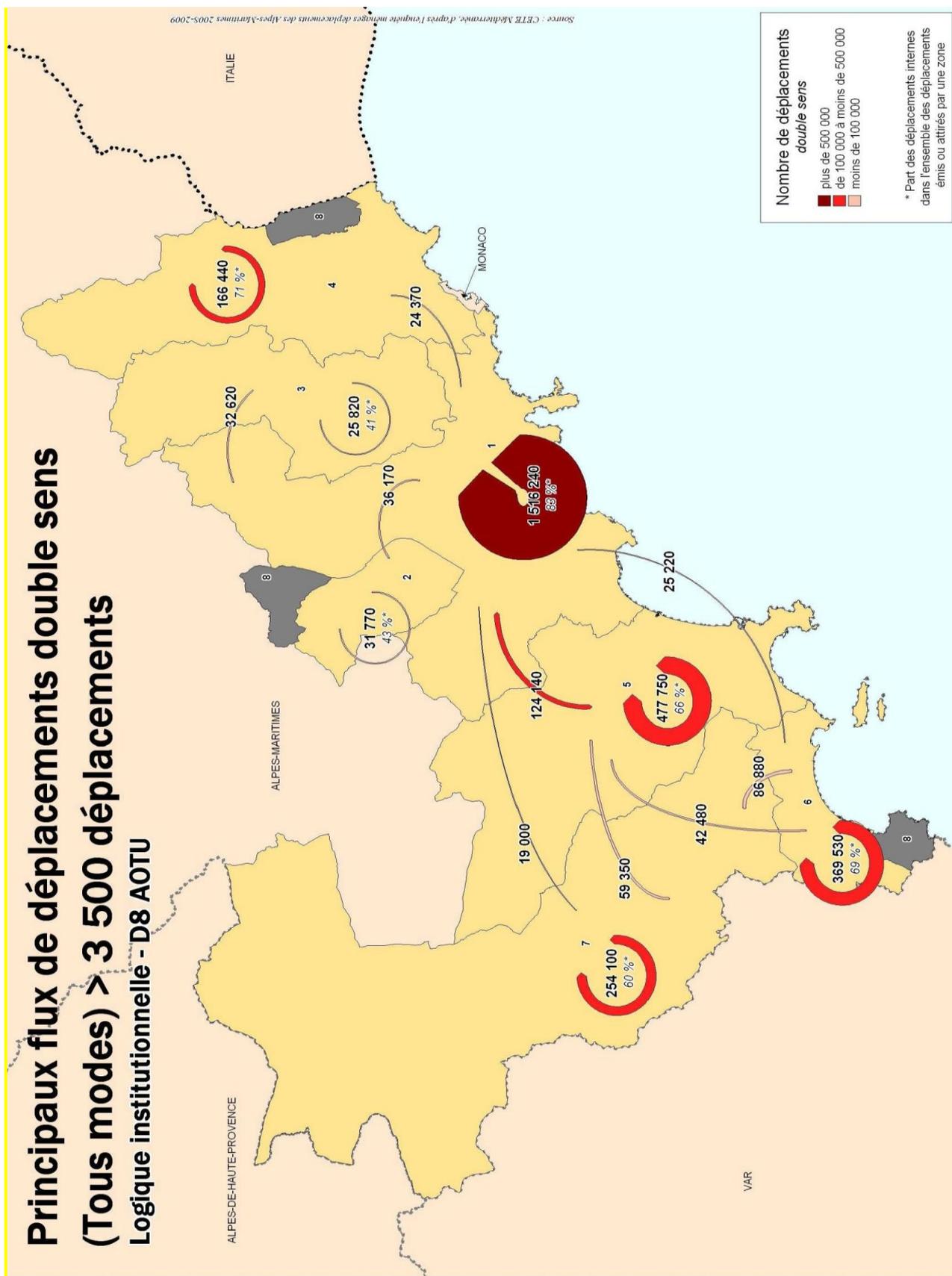
L'ensemble de ces aménagements relève du SPIDDD en cours d'élaboration.

Au vu des projets connus et des estimations disponibles par les services départementaux, les besoins de financements des projets transports publics et vélos aux différentes AOT pour la période 2011-2014 s'élèvent à :

- 477 M€ pour les AOTU (à partir de 2014, les estimations des besoins de financements s'élèvent à près d'1 Milliard €),
- 404 M€ pour le ferroviaire, dont une participation conventionnée du Conseil général de 81,43 M€,
- environ 4 M€ pour les projets cyclables,

auxquels il convient d'ajouter 9 M€ pour les projets transports interurbains relevant de la compétence du Conseil général, et hors infrastructures prévus dans le futur SPIDDD.

Annexe 1 : CARTE DES PRINCIPAUX FLUX DE DEPLACEMENTS HORS HAUT PAYS



Annexe 2 : FICHES PROJETS DES PRINCIPALES OPERATIONS RECENSEES

Fiche projet n° 1 Ligne 2 du tramway de Nice

Maître d'ouvrage	Communauté urbaine Nice Côte d'Azur
Localisation	Nice
Coût total d'objectif	720 000 000 € HT

Description :

La future ligne de tramway T2 reliera Riquier à Saint-Augustin (8,1 km), avec 3 terminus (port, CADAM, aéroport T2) et sera la plus importante du réseau urbain :

- cadencement à 6 minutes pour l'aéroport et CADAM, à 3 minutes sur le tronç commun,
- prévision de trafic : 105.000 voyages / jour.

Elle permettra :

- en moins de 30 minutes, de relier l'aéroport, les quartiers d'affaires et d'habitat de Saint-Augustin au port de Nice, en passant, par le « cœur de ville » et, en moins de 10 minutes, de traverser l'hyper-centre de Nice,
- d'effectuer des échanges directs au pôle intermodal de Saint-Augustin avec les cars interurbains, les trains grandes lignes et les TER, ainsi qu'à terme avec la future LGV ; de même à la gare de Riquier, des échanges directs avec les lignes TER de l'Est,
- de se connecter à la ligne T1 et à la future ligne T3 de la plaine du Var, pour atteindre, en moins de 20 minutes, les autres quartiers et grands équipements de l'agglomération (Olympic Nice Stadium, Nice-Nord, Pasteur, Saint-Roch, etc).

Empruntant le boulevard René Cassin, l'avenue de la Californie et la rue de France dans sa moitié ouest, cette ligne T2 circulera en tunnel entre les stations Grosso et Place Arson (longueur de 3,6 km, 6 stations).

Échéancier :

- Etudes préliminaires en cours
- Enquête publique en juin 2011
- Début des travaux mi-2012
- Mise en service prévue fin 2016

Critères :

- Critères liés à l'équité entre les territoires

Cofinancements :

État : dossier déposé dans le cadre du 2^e appel d'offres du Grenelle de l'environnement

- Critères liés à l'aménagement du territoire / développement économique

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux)

- Critères liés au développement durable du Grenelle de l'environnement

Caractéristiques du projet (infrastructures, matériel roulant, conditions d'exploitation), intérêt par rapport aux objectifs de l'appel à projets (clientèle potentielle, trafic attendu, niveau de desserte, estimation CO², report modal, évaluation socio-économique), soutenabilité financière (ratios recettes/dépenses, VT...), intérêt par rapport à la desserte des quartiers prioritaires politique de la ville.

- Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux

Appréciation des éléments techniques notamment au regard des impacts sur le réseau interurbain et sur le réseau routier départemental.

Fiche projet n° 2
Transport en commun en site propre (TCSP)
Funiculaire de Grasse

Maître d'ouvrage	Syndicat mixte de transports Sillages
Localisation	Grasse
Coût total d'objectif	40 000 000 € HT

Description :

Afin de créer une desserte directe entre le pôle d'échanges de la gare de Grasse et le centre-ville, permettant d'accompagner les projets de développement urbain de ces quartiers, Sillages a décidé la réalisation d'un funiculaire, en résonance avec l'histoire des transports Grassois.

La solution en viaduc a été retenue permettant de libérer le gabarit routier (sur une longueur de 570 m, dénivelé de 110 mètres).

Quatre stations sont prévues :

- station basse, à côté de l'ancien bâtiment-voyageurs reliée par trois passerelles (gare routière, gare ferroviaire, P+R, quartier Saint-Jacques)
- station haute : parking Vinci
- deux stations intermédiaires dans les quartiers Carnot et Adrets/Roure
- Temps du trajet : 4 à 5 minutes entre les 2 terminus
- Fréquence : 4 à 5 minutes en HP
- Potentiel de 4.000 voyageurs / jour
- Capacité : 60 personnes soit 600 à 900 voyageurs / h / sens
- Emplacements pour 2 vélos aux heures creuses

Échéancier :

- Marché de conception / réalisation attribué en août 2010
- Début des travaux 2012
- Mise en service prévue fin 2013

Critères :

- Critères liés à l'équité entre les territoires

Cofinancements :

Etat : 6,47 M€, soit 16,17 %, dans le cadre du 1^{er} appel à projets du Grenelle de l'environnement

Région : 4,00 M€, soit 10,00 %, dans le cadre de la convention de partenariat avec Cannes

- Critères liés à l'aménagement du territoire/développement économique

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux...

- Critères liés au développement durable du Grenelle de l'environnement

Caractéristiques du projet (infrastructures, matériel roulant, conditions d'exploitation), intérêt par rapport aux objectifs de l'appel à projets (clientèle potentielle, trafic attendu, niveau de desserte, estimation CO², report modal, évaluation socio-économique), soutenabilité financière (ratios recettes/dépenses, VT...), intérêt par rapport à la desserte des quartiers prioritaires politique de la ville.

- Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux

Appréciation des éléments techniques notamment au regard des impacts sur le réseau interurbain et sur le réseau routier départemental.

Fiche projet n° 3
Bus à haut niveau de service (BHNS)
1ère tranche

Maître d'ouvrage	Communauté d'agglomération Sophia Antipolis
Localisation	Territoire de la CASA
Coût total d'objectif	80 000 000 € HT

Description :

Afin de renforcer la desserte de l'agglomération Antiboise, ainsi que l'attractivité et l'accessibilité de la technopole de Sophia Antipolis, la CASA a décidé de réaliser un TCSP entre la gare ferroviaire d'Antibes et la technopôle.

La CASA a opté pour la mise en service d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre le pôle d'échanges de la gare d'Antibes et le carrefour des 3 moulins (5 km) en 1^{ère} phase (2016), puis, dans une 2nde phase, de prolonger ce BHNS pour desservir la technopole et ses futures zones de développement, notamment Campus STIC au nord (6 km) et ZAC des Clausonnes à l'ouest (6 km). A long terme, des extensions du TCSP sont envisagées vers Juan-les-Pins, vers Biot et vers l'ouest de Sophia.

- Temps de trajet : 20 minutes entre la gare d'Antibes et l'entrée de Sophia Antipolis
- Fréquence : 6 minutes en heure de pointe
- Site propre de la 2^e phase utilisable pour les lignes interurbaines

Échéancier :

- Études de tracé en cours
- Choix du maître d'œuvre début 2011
- Mise en service de la 1ère tranche prévue en 2016

Critères :

- Critères liés à l'équité entre les territoires

Cofinancements :

Etat : 7,30 M€, soit 9,13 %, dans le cadre du 1^{er} appel à projets du Grenelle de l'environnement

Région : 4,19 M€, soit 5,24 %, dans le cadre de la convention de partenariat avec la CASA

- Critères liés à l'aménagement du territoire / développement économique

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux...

- Critères liés au développement durable du Grenelle de l'environnement

Caractéristiques du projet (infrastructures, matériel roulant, conditions d'exploitation), intérêt par rapport aux objectifs de l'appel à projets (clientèle potentielle, trafic attendu, niveau de desserte, estimation CO², report modal, évaluation socio-économique), soutenabilité financière (ratios recettes/dépenses, VT...), intérêt par rapport à la desserte des quartiers prioritaires politique de la ville.

- Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux

Appréciation des éléments techniques notamment au regard des impacts sur le réseau interurbain et sur le réseau routier départemental.

Fiche projet n° 4
Bus à haut niveau de service (BHNS) ligne 1

Maître d'ouvrage	Syndicat intercommunal de transports publics Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule (SITP)
Localisation	Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule
Coût total d'objectif	75 000 000 € HT

Description :

Afin d'encourager le développement des transports collectifs entre Le Cannet, Cannes et Mandelieu-La Napoule, le SITP a décidé de réaliser un TCSP, sous forme de lignes de bus à haut niveau de service.

La ligne 1 reliera le rond-point Grande Bretagne, au Cannet à la gare routière de Mandelieu-La Napoule, en passant par le centre-ville de Cannes et La Bocca-centre, soit 11 km.

A terme, une ligne 2 reliera Le Cannet-Blanchisserie à la gare de Cannes-centre (4,6 km).

- 77 % de site propre sur l'itinéraire
- Fréquence : 5 minutes sur le tronç commun
- Potentiel de desserte : 78.000 habitants/emplois
- Fréquentation attendue : 19.000 voyages / jour
- Site propre utilisable en partie pour les lignes interurbaines

Échéancier :

- Enquête publique juin 2011
- Début des travaux de la ligne 1 BHNS fin 2011
- Mise en service de la 1ère tranche de la ligne 1 BHNS prévue fin 2012
- Mise en service de la totalité de la ligne 1 BHNS fin 2013.

Critères :

- Critères liés à l'équité entre les territoires

Cofinancements :

Etat : 10,50 M€, soit 14,00 %, dans le cadre de l'appel à projets du Grenelle de l'environnement

Région : 5,00 M€, soit 6,67 %, dans le cadre de la convention de partenariat avec Cannes

- Critères liés à l'aménagement du territoire / développement économique

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux...

- Critères liés au développement durable du Grenelle de l'environnement

Caractéristiques du projet (infrastructures, matériel roulant, conditions d'exploitation), intérêt par rapport aux objectifs de l'appel à projets (clientèle potentielle, trafic attendu, niveau de desserte, estimation CO², report modal, évaluation socio-économique), soutenabilité financière (ratios recettes/dépenses, VT...), intérêt par rapport à la desserte des quartiers prioritaires politique de la ville.

- Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux

Appréciation des éléments techniques notamment au regard des impacts sur le réseau interurbain et sur le réseau routier départemental.

Fiche projet n° 5
Aménagement du pôle d'échanges de la gare de Cannes-Centre

Maître d'ouvrage	SNCF-RFF (autres bénéficiaires : Cannes et SITP)
Localisation	Cannes
Coût total d'objectif	41 660 000 € HT

Description :

Dans un souci de modernisation et de mise en accessibilité de la gare ferroviaire de Cannes-centre (3,8 millions de voyageurs / an en 2006, 6,2 millions attendus en 2020), la Ville de Cannes a initié, depuis 2002, un projet d'aménagement de pôle d'échanges. Les objectifs attendus sont de réaliser :

- à l'échelle de la ville : un équipement positionné dans l'axe de la rue des Serbes, visible depuis la Croisette,
- à l'échelle du quartier : une gare ouverte sur des espaces piétons, des continuités de cheminements ouest, sud et est,
- à l'échelle du pôle de transports : une mise en accessibilité du bâtiment voyageurs et des quais, un vrai parvis dédié aux modes doux, une gare routière urbaine et interurbaine au contact de la gare ferroviaire et du BHNS reliant Le Cannet – Cannes – Mandelieu-La Napoule.

Échéancier :

- Démarrage des travaux à l'intérieur de la gare début 2011 (nouvel espace de vente)
- Mise en service du pôle d'échanges début 2014

Critères :

- Critères liés à l'équité entre les territoires

Cofinancements :

Région : 9,73 M€, soit 23,36 %, dans le cadre de la convention de partenariat avec Cannes

- Critères liés à l'aménagement du territoire / développement économique

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux...

- Critères liés au développement durable

Caractéristiques du projet, clientèle potentielle, trafic attendu, niveau de desserte, report modal, évaluation socio-économique, soutenabilité financière (ratios recettes/dépenses).

- Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux

Appréciation des éléments techniques notamment au regard des impacts sur le réseau interurbain et sur le réseau routier départemental.

Fiche projet n° 6
Aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare Thiers à Nice

Maître d'ouvrage	Communauté urbaine de Nice Côte d'Azur Gares et Connexion, RFF
Localisation	Nice
Coût total d'objectif	46 100 000 € HT

Description :

Aménager un pôle fonctionnel et esthétique sur le site actuel de la gare (7 millions de voyageurs/an, prévision 2020 : 11 millions) :

- favoriser l'intermodalité en améliorant les cheminements entre les réseaux par un aménagement de l'espace public dans une logique de déplacement durable (marche : 47 %, tramway : 21 %, bus : 15 %), notamment liaison piétonne gare / tramway (arrêt situé av. Jean Médecin),
- revalorisation urbaine (parvis et quartier de la gare).

Une étude préliminaire de réaménagement du pôle et du quartier de la gare de Nice Thiers réalisée par la SNCF est en cours de finalisation (participation départementale à hauteur de 32.500 €).

Propositions d'aménagement :

- création d'un immense parvis par suppression des places de stationnement,
- création d'un parking courte durée et dépose-minute de 120 places dans le parking actuel (sous l'hôtel Ibis),
- parking des loueurs de voiture reporté à côté du bâtiment voyageurs,
- création d'une liaison piétonne gare/tramway (via notamment un bâtiment de liaison en cours d'étude technique et économique), nécessitant la libération d'emprises RFF/SNCF (coût : 13 M€),
- réalisation d'une passerelle d'échanges entre les quais pour répondre aux besoins de mise en accessibilité et en sécurité des flux,
- restructuration intérieur du bâtiment voyageurs (optimisation : gain de 600 m² de surface).

Estimation : 46,1 M€ HT

- bâtiment voyageurs : 12,1 M€,
- parvis + liaison gare / tram : 13,9 M€,
- accessibilité quais + passerelle : 20,1 M€.

Échéancier :

2011 : concertation publique, acquisitions foncières, libération du parvis, étude AVP

2012 : démarrage travaux :

- 1^{ère} phase 2013 (24,6 M €) : aménagement du bâtiment voyageurs et du parvis entièrement piétonnisé,
- 2^e phase 2015 (21,5 M €) : livraison complète du pôle (accessibilité, liaison gare – tram).

Critères :

- **Critères liés à l'aménagement du territoire / développement économique**

Rayonnement du projet à l'échelle départementale : envergure, territoire à enjeux...

- **Critères liés aux intérêts du projet et à la compatibilité avec les projets départementaux**

Impacts sur les lignes interurbaines :

- 3 lignes interurbaines concernées temporairement : LR740 Nice / Auron, 750 Nice / Isola, 770 Nice / Valberg (à terme, lignes susceptibles d'être rabattues au futur pôle intermodal de Saint Augustin),
- aucune RD concernée.

Annexe 3 – LISTE DES CRITÈRES TECHNIQUES DE FINANCEMENT

I – En matière de TCSP

➤ Impacts sur les lignes interurbaines

- Pour les réseaux de tramway NCA : rabattement des lignes interurbaines circulant actuellement sur les itinéraires des futures lignes de tramway dans les pôles d'échanges aménagés en amont du centre-ville de Nice (Pont-Michel à l'est, Saint Augustin à l'ouest, voire Lingostière à terme pour les lignes des vallées).
- Mutualisation des sites propres bus pour les lignes interurbaines structurantes.
Vérifier que les choix techniques (matériels guidés, équipements d'aide à l'exploitation notamment pour la priorisation aux carrefours à feux) ne l'empêchent pas.

➤ Impacts sur le réseau routier départemental

- Affectation de certaines emprises de RD aux TC : coût du foncier mis à disposition des projets urbains à intégrer et négocier (BHNS du SITP et de la CASA en partie sur RD).
- Analyse des reports de trafic VP sur le réseau départemental en termes d'impacts, d'itinéraires de contournement, de gestion des carrefours, d'aménagements à prévoir...
- Analyse des interactions avec les projets départementaux d'infrastructures et les conséquences financières en termes d'aménagements routiers compensatoires (notamment secteur Tourrades à Mandelieu, complexe d'Antibes est...).
- Prendre en compte dans les estimations les aménagements routiers nécessaires aux projets urbains (ex : giratoire sur RD4 nécessaire à l'accès au PEM de Grasse et réalisé préalablement à la mise en service mais non comptabilisé dans la subvention départementale)
- Contribuer aux objectifs de fluidité / sécurité du Schéma Départemental des Points Noirs Routiers.
- Intégrer les aménagements cyclables.

II – En matière de pôles d'échanges multimodaux

➤ Impacts sur les lignes interurbaines

- Intégrer les lignes interurbaines en termes de quais et d'espace de régulation
- Vérifier les itinéraires et accès routiers des lignes interurbaines
- Gérer les rabattements de lignes dans les PEM, en périphérie des centres-villes (St Augustin, Grasse...), notamment en termes de rupture de charges pour les usagers interurbains

➤ Impacts sur le réseau routier départemental:

- Analyse des impacts sur le réseau départemental
- Interactions avec les projets départementaux d'infrastructures
- Etudier les besoins en infrastructures d'accès, cheminements et traversées piétonnes, aménagements cyclables

III – En matière de parcs relais

- Vérifier le rôle des parcs relais en termes de potentiel de report modal VP / TC (et non parking urbain)
- Intermodalité à assurer avec le réseau interurbain
- Interactions avec les projets départementaux d'infrastructures (La Halte et La Paoute à Grasse).