

Ces projets, ardemment débattus dans le cadre de la DTA, portent, d'une part, sur la valorisation et l'accroissement de capacité des lignes ferroviaires existantes (réseau SNCF et CP) ossatures d'un RER structurant constitué de la ligne littorale et de ses trois antennes (Cannes Grasse, Nice-Breil et Nice Carros), et, d'autre part, sur de projets TCSP dont le tramway de Nice. Tandis que les premiers sont à cofinancer par les collectivités locales et régionales, les administrations ferroviaires et l'État dans le cadre des contrats de plan, les seconds le sont principalement par les communautés d'agglomérations et les AOTU (autorités organisatrices de transports urbains) qui peuvent notamment faire appel pour cela aux ressources du versement transport (VT) et à l'aide de l'État.

- Les projets ferroviaires (troisième voie Antibes-Nice, réouverture de Cannes-Grasse, mise en place de la desserte cadencée, etc.) requièrent des charges d'investissement (hors matériel roulant) de l'ordre de 300 millions d'euros (2 milliards de francs), dont environ la moitié est programmée dans le volet ferroviaire du Contrat de Plan État Région 2000-2006.
- Selon les projets PDU, les investissements en matière de TCSP devraient mobiliser au minimum 500 millions d'euros sur les 15 années à venir.

Ainsi, sur la Côte d'Azur, devra-t-on programmer un minimum de 800 millions d'euros d'investissements d'ici à 2010-2015 en faveur des transports collectifs (hors étoffement et renouvellement du matériel roulant).

- Sachant que le versement transport a généré 40 millions d'euros de recettes en 1999, sa perception généralisée à l'ensemble de la bande littorale et relevée au taux maximum de 1,75 % (comme à Toulouse par exemple), générerait environ 75 mio d'euros sur la base des chiffres de 1999.
- Si ces 35 mio d'euros de recettes supplémentaires étaient gagées dans un emprunt au taux annuel de 6% (hypothèse de financement retenue dans les études du tramway niçois), on pourrait "lever" 404 mio d'euros (2,6 milliards de francs) [*une intéressante comparaison avec l'exemple de Toulouse fera l'objet de développements ultérieurs*]. Combinées aux subventions de l'État, cette somme pourrait financer les projets de TCSPs urbains, mais resteraient encore à financer les investissements ferroviaires et le coût de fonctionnement des nouvelles dessertes [ainsi, les charges d'exploitation d'une desserte cadencée de type RER entre Grasse et Vintimille seront de l'ordre de 60 mio d'euros contre 35 pour la desserte littorale TER actuelle].

Le développement des transports collectifs nécessitera donc des sommes importantes, qui impliqueront très probablement un engagement budgétaire supplémentaire de l'État et des collectivités locales (Agglomérations, Conseil Général et Régional), déjà amorcé dans le volet ferroviaire du Contrat de plan.

On pourrait également imaginer de nouvelles recettes. La produit des amendes de stationnement et de circulation (presque 28 mio d'euros dans l'aire d'études) est actuellement reversé aux communes pour développer/sécuriser leurs réseaux routiers. Pourquoi ne pas affecter une partie de ces recettes au développement des transports collectifs, comme cela se passe déjà en Ile de France ?

Dans tous les cas, l'impact des investissements sur la fréquentation des transports collectifs sera accru, d'une part, par des politiques de restriction de l'usage de la voiture dans les zones denses, et, d'autre part, – sur le moyen et le long terme – par des mesures de recentrage de l'urbanisation sur des corridors bien desservis par les transports en commun.

Autour du Compte déplacements - Quelques données de base à bien connaître et à faire connaître

La conurbation azurélienne : la géographie spécifique de la cinquième région urbaine française

La bande littorale, avec environ un million de résidents permanents (97 % de la population du département des A.-M.), constitue la 5ème aire urbaine française (devant Toulouse et après Lille). Sa structure linéaire (80 km de long) et multipolaire favorise les déplacements est/ouest qui se concentrent sur l'autoroute A8 et la voie ferrée littorale. Le manque d'espace explique une forte densité de population, comparable à celle de l'Ile de France (plus de 900 habitants/km²).

Le poids du tourisme

L'Observatoire régional du tourisme Côte d'Azur Riviera estime, qu'en moyenne annuelle, 200 000 touristes/jour sont présents dans le département (750 000/jour "en pointe", 50 000/jour "en creux"). Or, les études sur les flux de déplacements ne prennent pas en considération cette "charge" touristique : l'enquête ménage de 1998 ne concerne que les résidents permanents, tandis que les exercices de modélisation de la DTA (étude intermodale) sont calés sur cette enquête ménage et le trafic routier d'un jour-type de novembre (mois "creux"). En revanche, le compte déplacements intègre les flux touristiques (au travers des ventes de carburants et des recettes commerciales des transports collectifs).

L'importance de la voiture et de la marche dans les déplacements quotidiens

Selon l'enquête ménage, les déplacements des résidents s'effectuent essentiellement en voiture (58 %) et à pied (31 %, un taux parmi les plus élevés de France). L'usage des deux roues (4 %) est également plus important qu'ailleurs. En revanche, la part modale des transports en commun n'est que de 7 % [9 % si l'on ne tient compte que des modes mécanisés (hors marche à pied)].

Le taux de motorisation (0,48 voiture par habitant) est l'un des plus élevés de France, mais cette motorisation, comme l'usage de la voiture, varie fortement en fonction de la densité urbaine : maximal en zone périurbaine (plus de 85 % des ménages y ont au moins une voiture), au contraire des centre-ville où 40 % des ménages n'y ont pas de voiture et où la marche à pied prédomine.

Le retard des transports collectifs au regard des réalisations nationales

En dépit d'une configuration particulièrement favorable au développement du transport collectif (densité comparable à l'Ile de France et structure linéaire), infrastructures et ressources en la matière sont considérablement inférieures à celles auxquelles l'on doit s'attendre :

- l'offre train (train.km/an/habitant) et le maillage des voies ferrées (km de voie par million d'habitants) sont *2,5 à 3 fois inférieurs* à la moyenne nationale [ainsi, les offres train régionales (RER et/ou TER) sont-elles respectivement de 5,7 en Ile de France et de 1,8 dans la conurbation azurélienne]
- ramenées à la population, les ressources consacrées aux transports ferroviaires sont *3 fois inférieures* à la moyenne nationale ;
- tous modes confondus, la bande côtière des Alpes-Maritimes dépense *2 fois moins* que la moyenne nationale pour les transports collectifs (1109 F/habitant contre 2403 F/habitant).

La modicité des investissements au regard des potentialités locales

En dépit de ce retard structurel, et des potentialités locales (*), avant la mise en place du récent contrat de plan qui consacre encore une part prépondérante aux investissements routiers (en définitive près des ¾), les investissements en matière de transports collectifs se sont maintenus à des niveaux extrêmement bas :

- se limitant pour le ferroviaire à un financement pour le renouvellement du matériel et la modernisation de quelques gares ;
- et, pour les transports collectifs urbains et périurbains, à un taux *près de deux fois moindre* (115 F/habitant) de celui de la moyenne des PTU de province (205 F/habitant).

(*) à partir des seules infrastructures existantes, 780 000 habitants de 27 communes et de la Principauté de Monaco (soit 78% de la population de la conurbation), les principales zones d'hébergement touristique, et l'essentiel des pôles d'emplois [à l'exception notable des zones de Carros (environ 7000 emplois) et de Sophia-Antipolis (plus de 25 000 emplois)] pourraient être parfaitement desservies par le rail.

Les enjeux environnementaux du report modal

- L'impact environnemental du trafic routier (voyageurs et marchandises) lié à la conurbation peut être évalué à l'aune de la consommation de carburants : en 1999, sur 790 millions de litres de carburant vendus sur zone, environ 570 millions ont été consommés dans la conurbation par les voitures et deux-roues motorisés dont le trafic pourrait, en scénario tendanciel selon l'étude intermodale de la DTA-06, augmenter d'au moins 50 % d'ici à 2020-2025.
- Ces quantités doivent être rapprochées de celles de kérosène consommées par l'activité de l'aéroport de Nice (à savoir 300 000 m³/an en 2000) dont une part notable relève du trafic national et pourrait être ponctionnée par l'amélioration du réseau ferroviaire et la réalisation du TGV "Côte d'Azur".