

L'année 2012 DES TRANSPORTS URBAINS



GROUPEMENT DES AUTORITÉS
RESPONSABLES DE TRANSPORT

LE GART

Créé en 1980, le GART est une association fédérant près de 280 autorités organisatrices de transport urbain, départemental et régional. Son objectif est de promouvoir les politiques de mobilité durable auprès des institutions françaises et européennes.

Le Conseil d'Administration du GART reflète la diversité politique et territoriale de nos adhérents.

Nos missions

Porte-parole des Autorités Organisatrices de Transport

- **Représenter** les intérêts collectifs des AOT auprès du Gouvernement, du Parlement et des Institutions Européennes
- **Fédérer** les acteurs de la filière transport
- **Promouvoir** les politiques de Mobilité Durable

Lieu d'échanges de bonnes pratiques pour nos adhérents

- **Animer** et susciter le débat
- **Conseiller** et valoriser les projets des adhérents
- **Proposer** des évolutions techniques, législatives et réglementaires sur la base de ces retours d'expérience

Expert incontournable des grands enjeux de la mobilité durable

- Organisation, planification et gouvernance de la Mobilité Durable
- Financement, tarification
- Conseils et analyses juridiques
- Accessibilité, sûreté et sécurité
- Intermodalité, nouveaux services à la mobilité
- Ferroviaire
- Billettique, information multimodale
- Systèmes de transports intelligents

Le GART fédère les acteurs de la Mobilité

Le GART mobilise également les industriels. A cet effet, le Club Partenaires a été créé en 1996.

Ce Club a pour but de :

- Dynamiser et multiplier les échanges d'informations des membres du Club avec les élus
- Impulser l'innovation en matière de stratégie industrielle pour répondre aux enjeux actuels
- Mieux faire connaître aux industriels et aux entreprises de service ainsi qu'aux financeurs les orientations portées par le GART

Les membres du Club Partenaires soutiennent les actions du GART et accompagnent ses actions.



SOMMAIRE

Les transports urbains hors Île-de-France p.4

Les transports urbains en Île-de-France p.38

Lexique et sources p.44



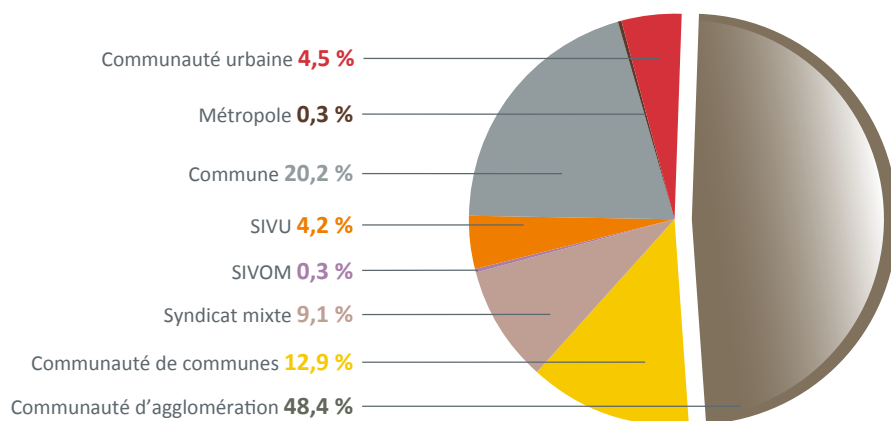
LES TRANSPORTS URBAINS HORS ÎLE-DE-FRANCE

- 1 - Les autorités organisatrices de transport urbain... p.6
- 2 - Les relations contractuelles p.8
- 3 - Le financement..... p.12
- 4 - Le fonctionnement p.18
- 5 - Les investissements..... p.20
- 6 - L'offre, l'usage et les tarifs p.22
- 7 - Les transports en commun en site propre p.24

1 - LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT URBAIN

1.1. Qui sont les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU)

Forme juridique des AOTU en 2013



66,2 %

des 287 AOTU recensées en 2013 sont des structures intercommunales communautaires

En 2013, 66,2% des réseaux de transport urbain sont sous la responsabilité de structures intercommunales communautaires. Les syndicats mixtes de droit commun représentent, quant à eux, 9,1% des AOTU, les communes 20,2% et les syndicats de communes respectivement 4,2% pour les Syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) et 0,3% pour les Syndicats intercommunaux à vocations multiples (SIVOM).

Source : GART sur 287 AOTU

1.2. Évolution des périmètres de transport urbain entre 2008 et 2013

Entre 2008 et 2013, les périmètres de transport urbain ont connu une forte extension géographique, que ce soit par le nombre de communes nouvellement intégrées à ces périmètres (+27 %), que par le développement de leur superficie (+40 %). Sachant que sur la même période, leur population n'a progressé

que de 7 %, mathématiquement, cela fait chuter leur densité (-23 %). Les autorités organisatrices de transport urbain s'étendent donc vers des territoires moins peuplés et moins urbanisés, complexifiant ainsi leur desserte en transport en commun. Ce constat est partagé dans l'ensemble de nos strates d'agglomérations

sauf pour celles de moins de 400 000 habitants à TCSP lourd en service pour lesquelles la densité de leur PTU n'a pas évolué sur la période. Ces résultats, poursuite de l'analyse publiée dans l'année 2008 des transports urbains, confirme donc la tendance observée entre 1999 et 2008.

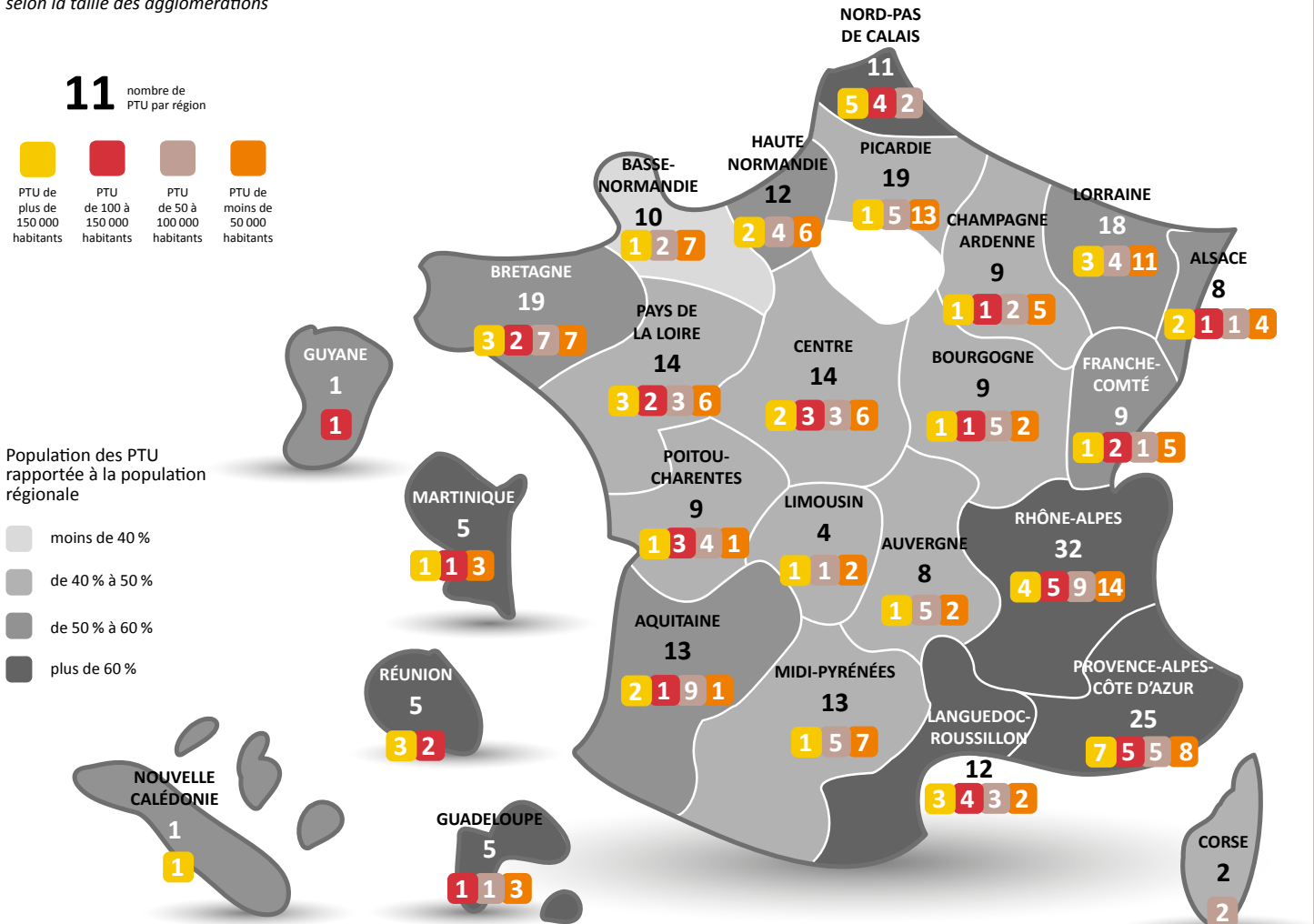
	Nombre d'AOTU		Nombre de communes des PTU*		Population des PTU* (milliers d'hbts)		Superficie (km ²)		Densité (hbts/km ²)	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Agglos de plus de 400 000 hbts TCSP lourd en service	11	12	451	558	7 817	8 535	5 451	7 710	1 434	1 107
	9%		24%		9%		41%		-23%	
Agglos de moins de 400 000 hbts TCSP lourd en service	9	14	281	389	2 613	3 784	3 152	4 557	829	831
	56%		38%		45%		45%		0%	
Agglos de plus de 150 000 hbts	26	24	641	634	6 109	5 442	9 847	11 975	620	454
	-8%		-1%		-11%		22%		-27%	
Agglos de 100 à 150 000 hbts	27	39	541	970	3 336	4 651	8 293	20 355	402	229
	44%		79%		39%		145%		-43%	
Agglos de 50 à 100 000 hbts	87	83	1 471	1 741	6 192	5 774	24 571	28 910	252	200
	-5%		18%		-7%		18%		-21%	
Agglos de moins de 50 000 hbts	114	115	581	746	2 528	2 548	9 952	12 374	254	206
	1%		28%		1%		24%		-19%	
TOTAL	274	287	3 966	5 038	28 596	30 736	61 266	85 880	467	358
	4%		27%		7%		40%		-23%	

Source : GART

*La population des PTU 2008 est issue du recensement général de la population 2006, la population des PTU 2013 est issue du recensement général de la population 2010.

1.3. Répartition géographique des AOTU par région, en 2013

selon la taille des agglomérations



Source : GART sur 287 AOTU

1.4. Les syndicats mixtes de type loi SRU

Les syndicats mixtes de type loi SRU exercent trois compétences obligatoires (articles L1231-10 à L1231-13 du Code des Transports) : la coordination des services organisés par les différentes AOT qui le composent, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers, la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques et unifiés.

L'année 2013 est marquée par la création du Syndicat Mixte des Transports de la Réunion et la dissolution du Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle et du Syndicat Mixte de Transport Suburbain de Reims du fait de l'extension des PTU du Mans et de Reims. On dénombre désormais 13 syndicats mixtes de type loi SRU, que l'on peut répartir en quatre catégories :

- **3 ont vocation à organiser la coopération inter-AOT à l'échelon d'un bassin de vie** : le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB), le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy et le Syndicat Mixte de Transports collectifs routiers de la Presqu'île de Guérande-Atlantique.

- **7 ont vocation à coordonner les actions des AOT sur l'ensemble du territoire d'un département**. Ils réunissent le conseil général et l'ensemble des AOTU du département : le Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (SYMODO) de Charente-Maritime, le Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM), le Syndicat Mixte des Bouches-du-Rhône, le Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault (SMTCH), le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) et le Syndicat Mixte «Fil vert» des

Hautes-Pyrénées. Le Syndicat Mixte des Transports du Rhône (SMTR) exerce, quant à lui, ses compétences à l'échelle départementale mais hors du périmètre du SYTRAL, l'AOTU lyonnaise.

- **1 a vocation à coordonner les actions d'AOT à l'échelle métropolitaine** : le Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMTAML) rassemble la région Rhône-Alpes et les 4 AOTU de l'aire métropolitaine lyonnaise.

- **2 ont un périmètre d'action régional** : le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports du Nord-Pas de Calais (SMIRT) qui regroupe la Région Nord-Pas de Calais, les deux conseils généraux et les 11 AOTU de la région ainsi que le Syndicat Mixte des Transports de la Réunion qui réunit la Région, le Département et les 5 AOTU de la région.

2 - LES RELATIONS CONTRACTUELLES

2.1. Les modes de gestion

En vertu du principe de libre administration des collectivités territoriales, celles-ci disposent d'une autonomie quant au choix de gestion et d'organisation de leur réseau de transport urbain. Depuis l'instauration de la

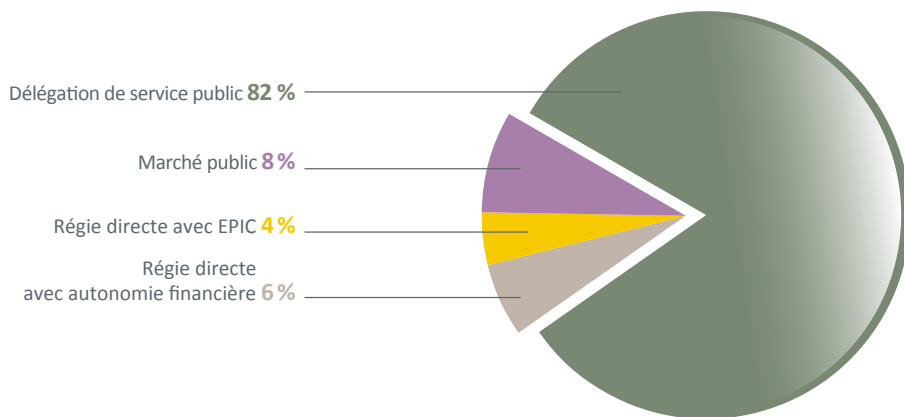
loi Sapin en 1993, la délégation de service public est devenue le mode de gestion privilégié des autorités organisatrices de transport urbain : plus de 80 % d'entre elles y ont recours.

90 %

des réseaux sont exploités en gestion déléguée, contre 10 % en gestion directe (en % du nombre de réseaux)

Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2012

en % du nombre de réseaux

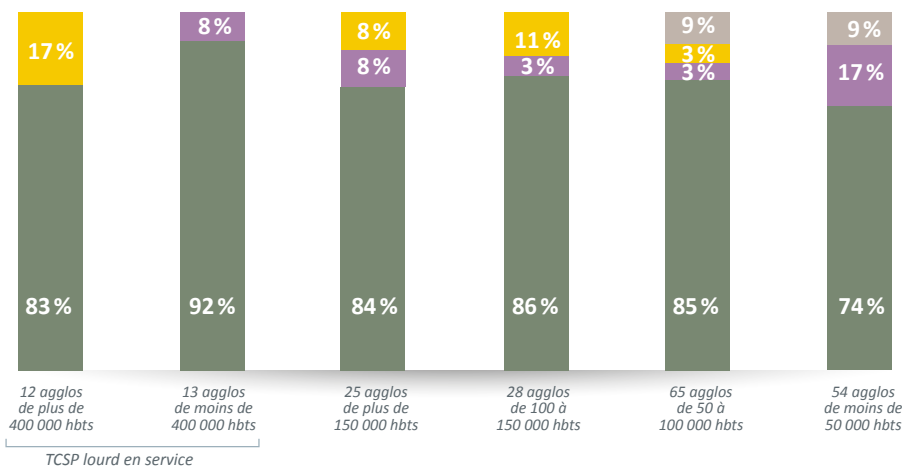


En 2012, 90% des AOTU ont fait le choix de déléguer la gestion de leur service de transport collectif, par le biais d'une procédure de marché public (8%) ou dans le cadre d'une délégation de service public (82%). Les 10% restants sont exploités en gestion directe par l'intermédiaire d'une régie dotée de la seule autonomie financière (6%) ou d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (4%).

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2012

selon la taille de réseaux, en % du nombre de réseaux



Les agglomérations de moins de 50 000 habitants ont plus facilement recours au marché public et à la gestion directe avec autonomie financière que les agglomérations de plus grande taille. En effet, dans ces strates d'agglomérations, c'est plutôt le choix pour la gestion directe avec EPIC qui maintient une certaine diversité.

- Régie directe avec autonomie financière
- Régie directe avec EPIC
- Marché public
- Délégation de service public

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

2.2. Les contrats

En France, les délégations de service public de transport sont, en majorité, allouées par des appels d'offres portant sur l'intégralité du réseau concerné. Ainsi, l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport urbain est confiée à un

opérateur unique. Différents types de délégation de service public coexistent permettant à l'AOTU de déléguer ou non à l'exploitant, en plus du risque industriel, le risque commercial. Dans le cadre d'un contrat de concession, d'affermage

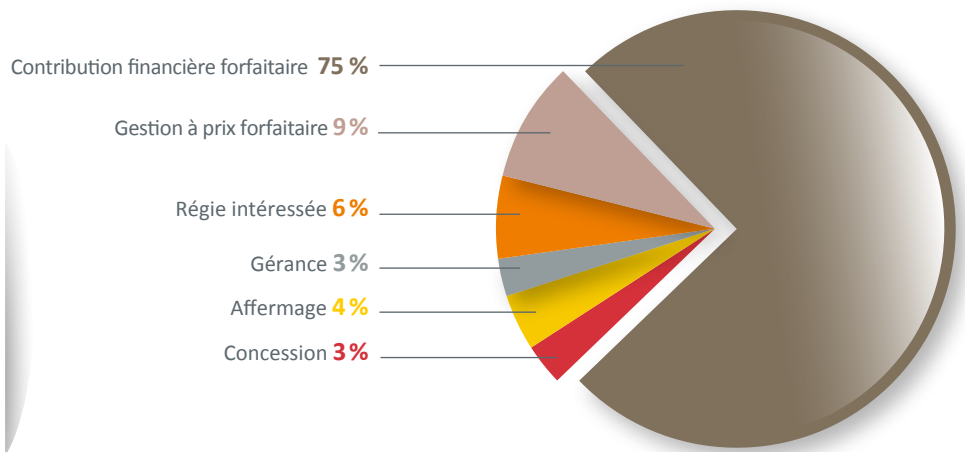
ou de contribution financière forfaitaire, l'exploitant est propriétaire des recettes supportant ainsi le risque commercial. En gestion à prix forfaitaire, en régie intéressée et gérance, l'AOTU conserve la propriété des recettes.

Les types de contrat dans les réseaux de transport urbain en 2012

total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux

82% des AOTU, ayant opté pour la gestion déléguée, transfèrent à la fois le risque industriel et commercial à leur délégataire, en majorité par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire. A titre d'exemple, parmi les contrats signés en 2012, 68% d'entre eux sont des contributions financières forfaitaires. Notons que la durée moyenne d'un contrat est de 7,7 ans.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 177 réseaux.

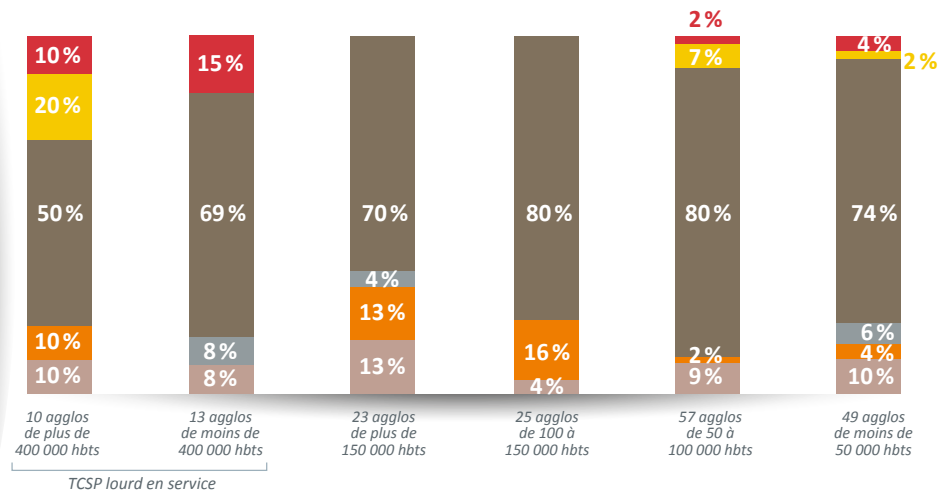


Les types de contrat dans les réseaux de transport urbain en 2012

selon la taille des réseaux, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux

Près de 77% des AOTU n'ayant pas de TCSP lourd en service délèguent l'exploitation de leur réseau dans le cadre d'un contrat de type contribution financière forfaitaire. Les agglomérations de plus de 400 000 habitants à TCSP lourd en service présentent la plus grande diversité de type de contrat.

- Concession
- Affermage
- Contribution financière forfaitaire
- Gérance
- Régie intéressée
- Gestion à prix forfaitaire



Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 177 réseaux.

Actu 2013

Gestion directe : le choix de plusieurs collectivités en 2013

Depuis de nombreuses années, la part des réseaux de transport urbain exploités en gestion directe est relativement stable : 10% des réseaux sont concernés. Depuis le début des années 2000, on a pu observer quelques passages en régie : Cholet (2003), Douai et Poitiers (2004), Toulouse (2006), Belfort (2007) et plus récemment Forbach (2010).

En 2013, 4 agglomérations les rejoindront : Cannes,

Clermont-Ferrand, Nice et Périgueux. Parallèlement à ce retour en gestion directe, le législateur a, en 2010, offert aux autorités organisatrices de transport, la possibilité de créer des sociétés publiques locales (SPL), c'est-à-dire, des sociétés anonymes dont le capital est détenu exclusivement par des collectivités locales.

C'est Saumur qui, en 2011, a mis en place la première

SPL de transport urbain. En 2012, Dax décide de recourir, à son tour, à un opérateur interne. En 2013, 4 agglomérations les rejoindront : Douai, Maubeuge, Saint-Brieuc et Saint-Nazaire avant Aurillac et Thionville en 2014.

S'agit-il d'un retour des transports urbains en gestion directe ? L'analyse du secteur, les prochaines années, permettra de confirmer ou non cette tendance.

2 - LES RELATIONS CONTRACTUELLES

2.3. La propriété du matériel roulant en 2012

Propriété du matériel roulant en 2012

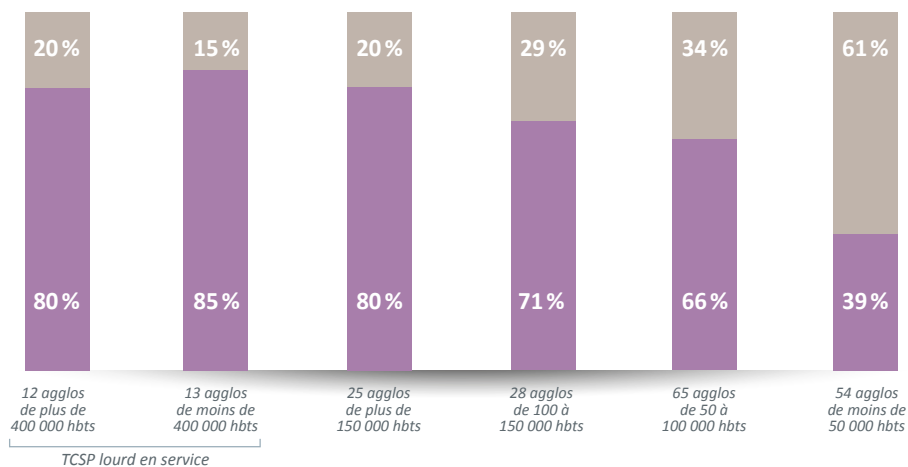
	AOTU	Exploitant
En nombre de réseaux	60 %	40 %
En nombre de véhicules	77 %	23 %

Les AOTU sont propriétaires de 77% des véhicules affectés à l'exploitation des réseaux de transport urbain. Lorsqu'on raisonne en nombre de réseaux, les AOTU sont majoritairement propriétaires du matériel roulant à 60% contre 40% des exploitants. Notons que l'âge moyen du parc est de 7,5 ans en 2012.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

Propriété du matériel roulant en 2012

selon la taille de réseaux, en nombre de véhicules



On observe des disparités dans la propriété du matériel roulant selon la taille des réseaux. Tandis que 81% des véhicules sont la propriété des agglomérations dans les réseaux de plus de 150 000 habitants avec ou sans TCSF, seuls 39% du matériel roulant appartiennent aux AOTU dans les réseaux de moins de 50 000 habitants.

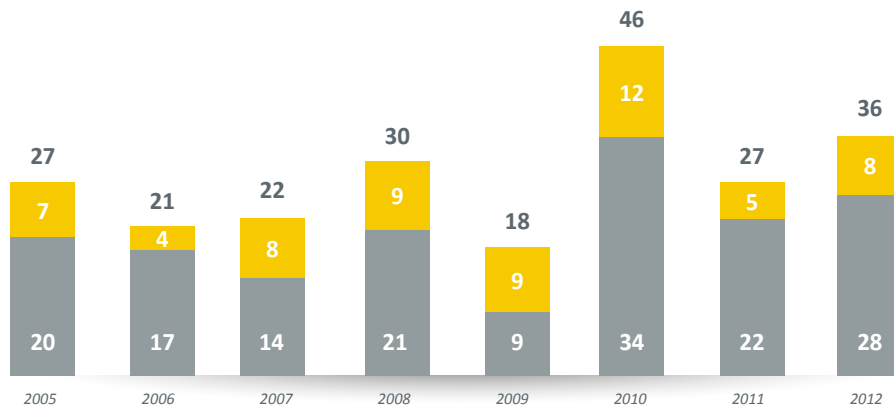
■ Exploitant
■ AOTU

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

2.4. Les changements de main de contrat entre 2005 et 2012

Résultats des appels d'offres entre 2005 et 2012

en nombre de réseaux



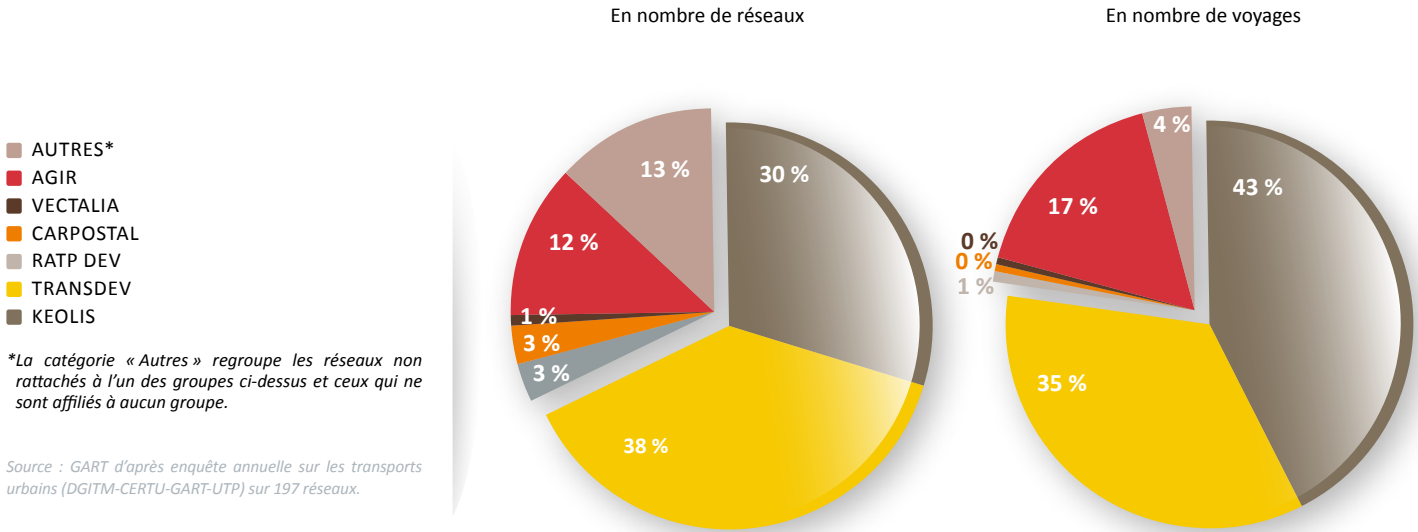
Sur les 227 appels d'offres lancés par les AOTU entre 2005 et 2012, 27% d'entre eux n'ont pas reconduit le délégataire sortant. En 2012, ce ratio s'établit à 22%. 8 agglomérations ont signé un contrat avec un nouvel opérateur : 1 agglomération de moins de 400 000 habitants TCSF lourd en service, 3 de plus de 150 000 habitants, 2 de 50 à 100 000 habitants et 2 de moins de 50 000 habitants.

■ Changement de délégataire
■ Pas de changement de délégataire

Source : GART

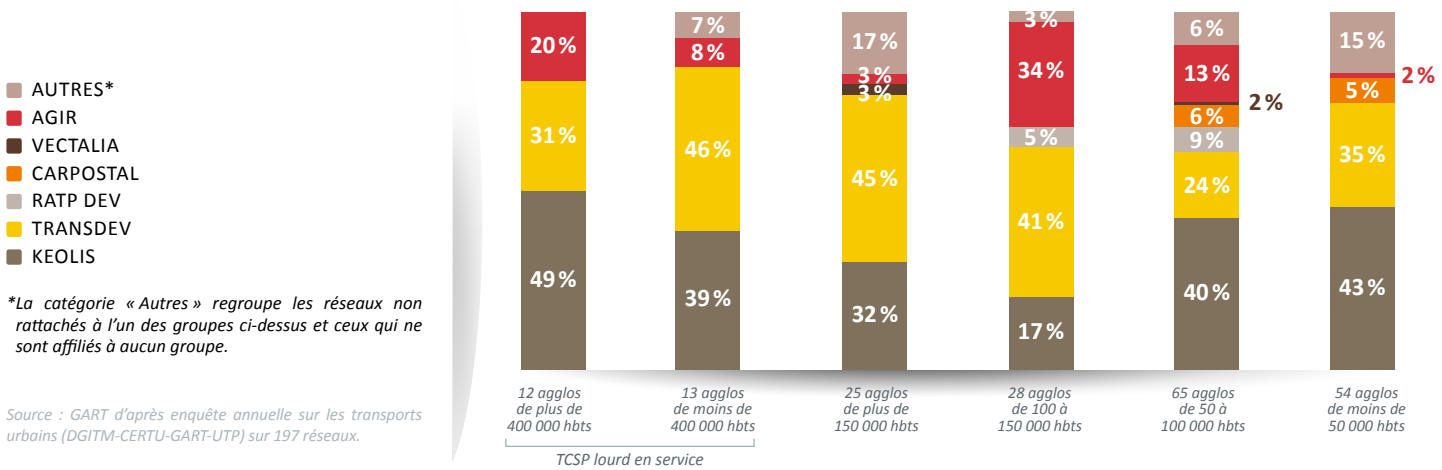
2.5. Les exploitants des réseaux de transport urbain

Part des groupes de transport urbain en 2012



Part des groupes de transport urbain en 2012

Selon la taille des réseaux, en nombre de voyages



Deux principaux groupes de transport se répartissent 68 % des réseaux urbains de notre échantillon : Transdev exploite 38 % des réseaux et Keolis, 30 %. En nombre de voyages, leur part atteint 78 % : 43 % pour Keolis et 35 % pour Transdev. Par ailleurs, si RATP Dev, CarPostal et Vectalia exploitent respectivement 3 % des

réseaux chacun pour les premiers et 1 % pour le troisième, les 25 % des réseaux restants sont exploités en régie ou par des entreprises indépendantes.

Ainsi, en 2012, les parts de marché des différents groupes de transport ne connaissent que peu d'évolution par rapport à 2011. Les changements

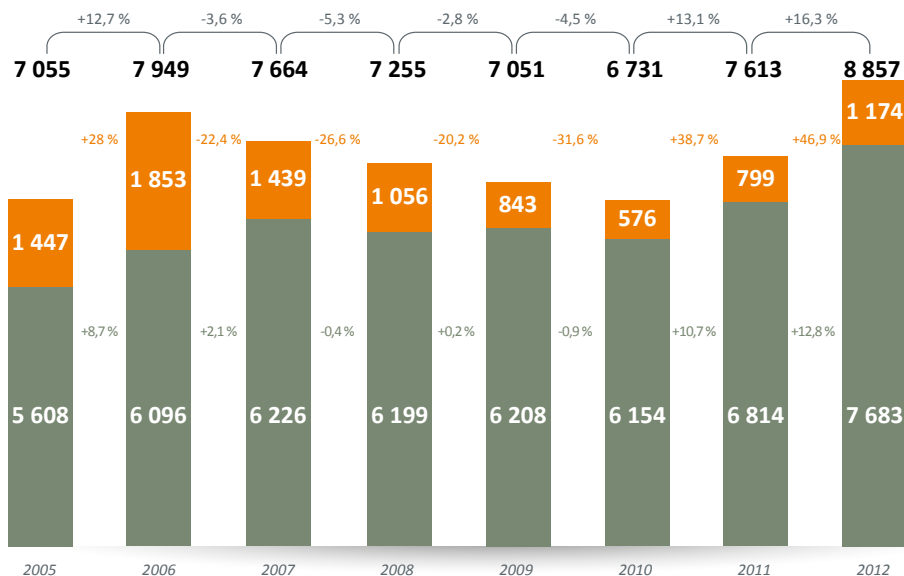
les plus perceptibles concernent la répartition entre Keolis et Transdev, le premier gagnant deux points au détriment du second. En effet, Keolis a remporté en 2012 quelques appels d'offres relatifs à des réseaux exploités antérieurement par Transdev : Orléans, Aix-en-Provence, Metz ou Epinal.

3 - LE FINANCEMENT

3.1. Le financement, vue d'ensemble

Évolution du financement des transports urbains depuis 2005

en millions d'euros 2012



8,9 Mds €

c'est le besoin de financement des transports urbains en 2012

Le financement des transports urbains hors Île-de-France a mobilisé 8,9 milliards d'euros en 2012, enregistrant une hausse de 16,3%, après celle de 13,1% l'année précédente. Cette évolution est autant le résultat de l'accroissement des ressources propres (+12,8%) que du recours plus important à l'emprunt (+46,9%).

■ Emprunt
■ Ressources propres

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

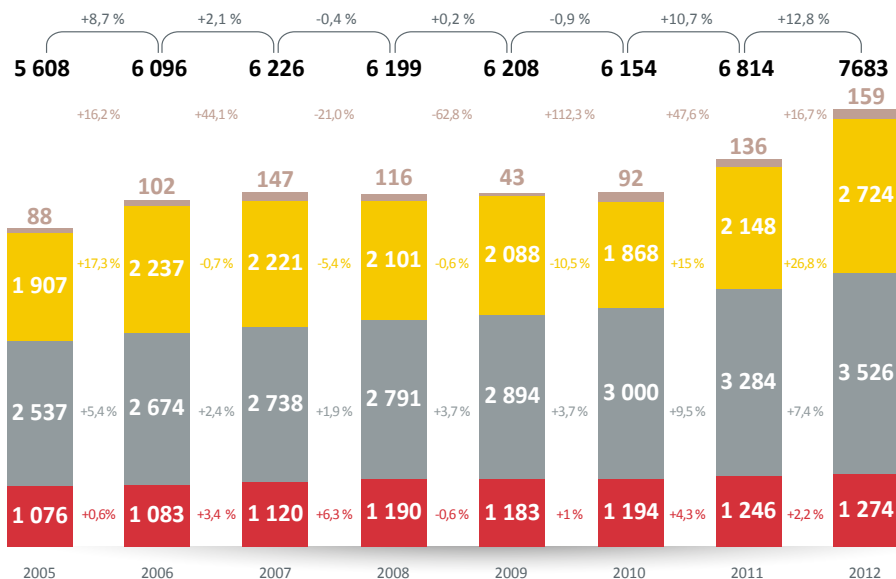
Suivant le cycle électoral municipal, l'année 2012 est marquée par un nouvel accroissement des ressources affectées au financement des réseaux de transport urbain de 16,3% en monnaie constante après une hausse de 13,1% observée en 2011. Ce sont donc près de 8,9 milliards

d'euros qui ont été mobilisés cette année, pour financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des réseaux de transport urbain, et ce, malgré les inquiétudes qui pesaient sur la capacité des collectivités locales à se financer. Cette dynamique s'explique notamment par la

montée en charge des investissements portant à la fois sur l'engagement de travaux (1^{er} appel à projets TCSP) et sur la fin de travaux de premières lignes ou d'extension de réseaux de TCSP, en particulier de tramway (Brest, Dijon, Le Havre, Lyon, Montpellier ou Orléans).

Évolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2005

en millions d'euros 2012



Les ressources propres enregistrent, pour la deuxième année consécutive, une hausse soutenue de 12,8%, atteignant près de 7,7 milliards d'euros. Cette évolution est à mettre à l'actif des collectivités locales (+26,8%) et du versement transport (+7,4%).

■ État
■ Collectivités locales
■ Versement transport
■ Recettes commerciales

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

En 2012, malgré les contraintes qui pèsent sur les finances locales, les AOTU ont maintenu un haut niveau de mobilisation de leurs ressources propres pour financer leurs réseaux de transport urbain. Cela se traduit par une forte croissance de la contribution des collectivités locales de près de 27 % notamment en raison du niveau d'investissement très élevé de certains réseaux. Principal contributeur au financement des transports urbains, le versement transport progresse de 7,4 % en 2012 à l'échelle de notre

échantillon de 197 réseaux. Si des incertitudes pèsent sur son évolution du fait du contexte économique tendu et des tensions observées sur le marché du travail, le versement transport conserve, pour le moment, tout son dynamisme. Malgré une hausse de fréquentation de 4 %, les recettes commerciales ne progressent que de 2,2 %, évoluant donc à un rythme plus modéré qu'en 2011, (+ 4,3 %). La participation de l'Etat, essentiellement axée sur l'investissement, vient compléter le financement des transports urbains.

La part de l'Etat est en hausse de 16,7 %, fortement liée au subventionnement des projets de TCSP dans le cadre des appels à projets. Cette forte mobilisation des ressources propres ne doit cependant pas occulter la nécessaire réflexion sur l'équilibre économique des transports urbains dont le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires se dégrade année après année, et sur le poids des différents contributeurs au financement des transports urbains.

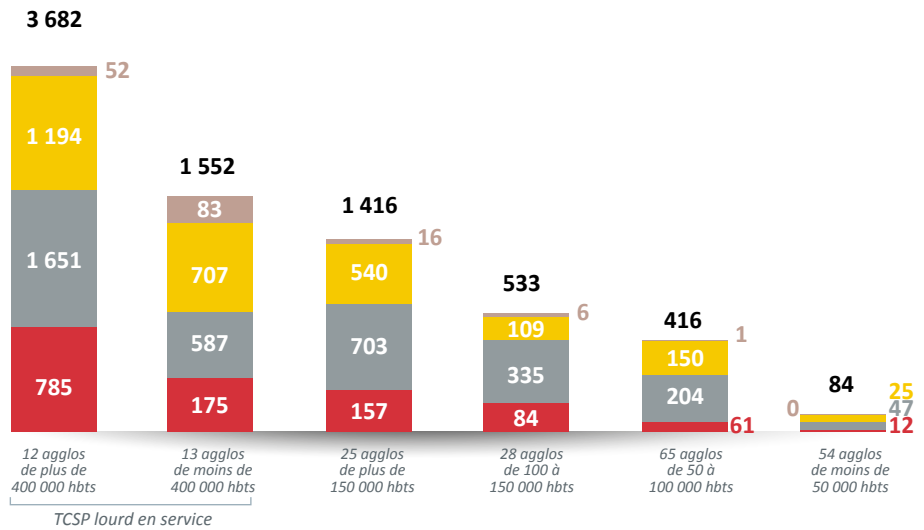
Ressources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2012

selon la taille des réseaux, en millions d'euros

Le financement des transports urbains des 25 agglomérations avec un TCSP lourd en service nécessite plus de 5,2 milliards d'euros tandis que l'ensemble des réseaux sans TCSP mobilisent près de 2,5 milliards d'euros.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.



Le poids des différentes strates d'agglomérations dans les sources de financement des transports urbains reste relativement stable, la part des agglomérations à TCSP lourd en service restant prépondérante (68 %). En revanche, leurs évolutions en volume ont progressé dans des proportions bien différentes. La hausse la plus significative est celle observée dans les agglomérations de moins de 400 000 habitants

dotées d'un TCSP lourd en service : +73,9 % en monnaie constante. Cela s'explique, d'une part, par l'arrivée, dans cette classe, de 3 agglomérations ayant inauguré leurs premières lignes de tramway en 2012 et d'autre part, par le fait que ces mêmes agglomérations voient leurs budgets impactés par des mouvements financiers liés à ces fins de travaux. Les autres classes d'agglomérations connaissent des

évolutions plus modestes. Le financement des grandes agglomérations à TCSP et celles de 100 à 150 000 habitants s'est accru respectivement de 6,3 % et 7,4 % tandis que celui des moins de 50 000 habitants ne progresse que 2,9 %. En revanche, le financement des agglomérations de plus de 150 000 habitants et de 50 à 100 000 habitants régresse : -3,2 % et -1,1 %.

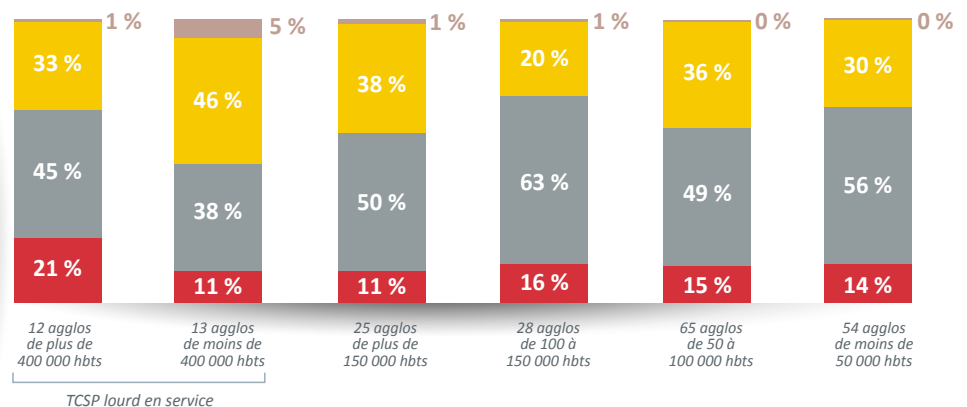
Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2012

selon la taille des réseaux

Le versement transport contribue à hauteur de 46 % au financement des transports urbains, les collectivités locales 35 % tandis que les recettes commerciales et l'Etat apportent chacun 17 % et 2 %.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.



3 - LE FINANCEMENT

3.2. Le versement transport

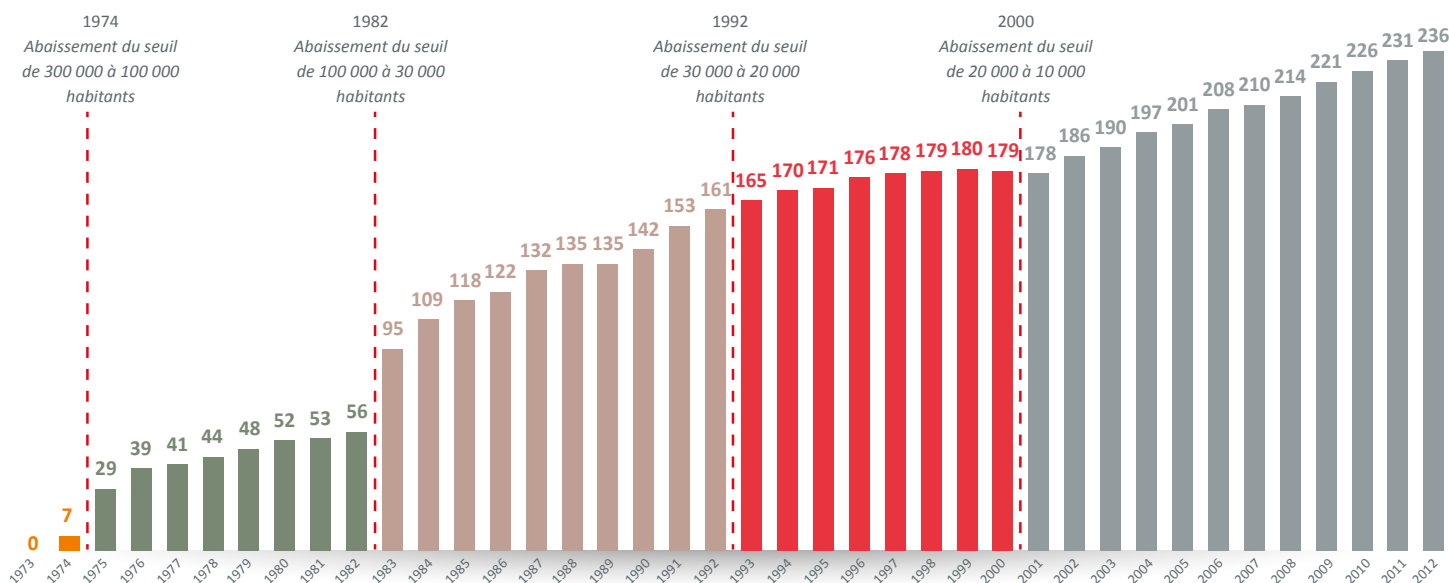
En 2012, 83 % des autorités organisatrices de transport urbain lèvent le versement transport pour financer leur réseau de transport public. Au cours de l'année, on recense 6 nouvelles instaurations : toutes concernent des agglomérations de moins de 50 000 habitants. Ainsi, suite à la dissolution d'un SIVU, le versement transport est désormais instauré par 236 AOTU. Par ailleurs, on comptabilise toujours 5 syndicats

mixtes de type loi SRU levant le versement transport additionnel en 2012 : le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault, le Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, le Syndicat Mixte de Transport Suburbain de Reims et le Syndicat Mixte Fil Vert des Hautes Pyrénées.

236 AOTU prélèvent le VT

5 syndicats mixtes SRU prélèvent le VTA

Évolution du nombre d'AOTU ayant instauré le versement transport, depuis 1973



Source : GART

Les taux plafond du versement transport hors Île-de-France en vigueur

Article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales

		Régime général	+ bonus intercommunalité ⁽¹⁾	+ bonus commune touristique ⁽²⁾
Agglomération de plus de 100 000 habitants	TCSP	1,75 %	1,80 %	2,00 %
	sans TCSP	1,00 %	1,05 %	1,25 %
Agglomération de 50 à 100 000 habitants	TCSP	0,85 %	0,90 %	1,10 %
	sans TCSP	0,55 %	0,60 %	0,80 %
Agglomération de 10 à 50 000 habitants		0,55 %	0,60 %	0,80 %
Agglomération de moins de 10 000 habitants dont au moins une commune touristique		0,55 %		

⁽¹⁾ Bonus de 0,05% accordé aux communautés d'agglomération, urbaines, de communes, aux métropoles et aux syndicats mixtes de droit commun

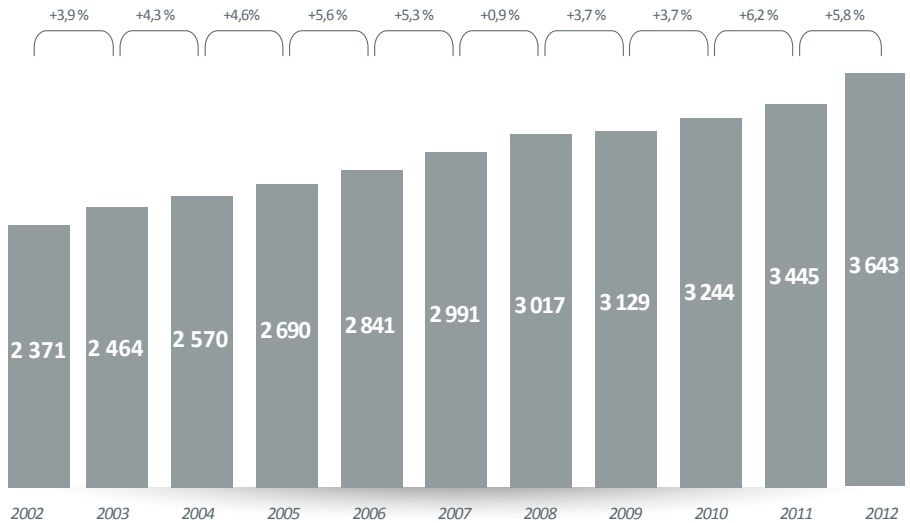
⁽²⁾ Bonus de 0,20% accordé aux agglomérations dont le PTU comprend au moins une commune touristique

Évolution du produit du versement transport depuis 2002

en millions d'euros 2012

En 2012, 3 643 millions d'euros de versement transport ont été collectés hors Île-de-France, dont 20,5 millions d'euros au titre du versement transport additionnel. En monnaie constante, le produit du VT a progressé de 5,8% entre 2011 et 2012 et de plus de 54% sur les 10 dernières années, soit une croissance annuelle moyenne de 4,4%.

Source : GART sur 236 AOTU et 5 SM SRU



Malgré la stagnation de l'activité économique et la dégradation du marché du travail, le produit du versement transport, impôt assis sur la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés, enregistre une nouvelle hausse en 2012. France entière, près de 6,9 milliards d'euros ont été collectés en 2012, soit une augmentation de 6,4% en monnaie courante et 4,3% en monnaie constante. La dynamique du produit du VT reste portée par les agglomérations de province dont le produit s'est accru sur la

période de 5,8% en monnaie constante tandis que celui collecté en Île-de-France progressait de 2,7%.

Grâce aux marges de manœuvre sur les taux (40% des AOTU ne sont pas au taux plafond du VT) et aux évolutions de la masse salariale (+2,2% pour la masse salariale du secteur privé selon l'ACOSS), le produit du VT de province affiche un rythme de progression comparable à celui de 2011 déjà très élevé. On recense, en 2012, à nouveau une

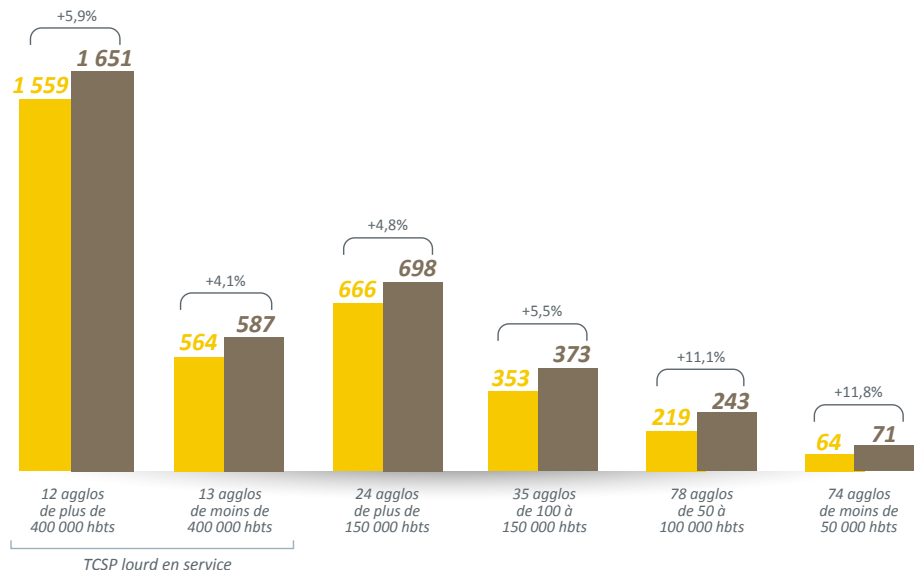
quarantaine d'augmentation de taux de VT essentiellement dans les agglomérations de 50 000 à 150 000 habitants. Ce constat positif masque cependant des situations individuelles assez disparates. On observe dans plus d'une quarantaine d'agglomérations, de toute taille, un repli du produit du VT, dans certains cas de plus de 10%. Une incertitude pèse donc sur l'évolution future du produit du VT, principal contributeur au financement des transports urbains.

Répartition du produit du versement transport entre 2011 et 2012

selon la taille des agglomérations, en millions d'euros 2012

Les 25 agglomérations ayant un TCSP lourd en service perçoivent à elles seules 63% du produit du versement transport hors Île-de-France. Les agglomérations de plus de 150 000 habitants et celles de 50 à 100 000 habitants en collectent respectivement 19% et 10% tandis que les agglomérations de moins de 100 000 habitants se partagent les 8% restants.

■ Produit VT 2012
■ Produit VT 2011



Source : GART sur 236 AOTU

3 - LE FINANCEMENT

Les agglomérations au taux plafond de versement transport en 2012

	Taux = plafond*	Taux < plafond
12 agglos de plus de 400 000 hbts TCSP lourd en service	92 %	8 %
13 agglos de moins de 400 000 hbts TCSP lourd en service	100 %	0 %
24 agglos de plus de 150 000 hbts	54 %	46 %
35 agglos de 100 à 150 000 hbts	37 %	63 %
78 agglos de 50 à 100 000 hbts	68 %	32 %
74 agglos de moins de 50 000 hbts	53 %	47 %
TOTAL	60 %	40 %

* Néanmoins, certaines AOTU ont encore la possibilité de bénéficier :

- de la majoration « TCSP » si elles ont un projet en cours
- de la majoration « commune touristique » si elles disposent d'une CT sur leur périmètre

En 2012, 60% des AOTU ont fixé leur taux de VT au taux plafond. Grâce aux dispositions législatives récentes (majoration TCSP pour les agglomérations de 50 à 100 000 habitants et communes touristiques) ainsi qu'aux nombreux projets de TCSP, certaines AOTU disposent de flexibilité sur leur taux de VT. En revanche, dans les agglomérations à TCSP, les marges de manœuvre sont quasi inexistantes.

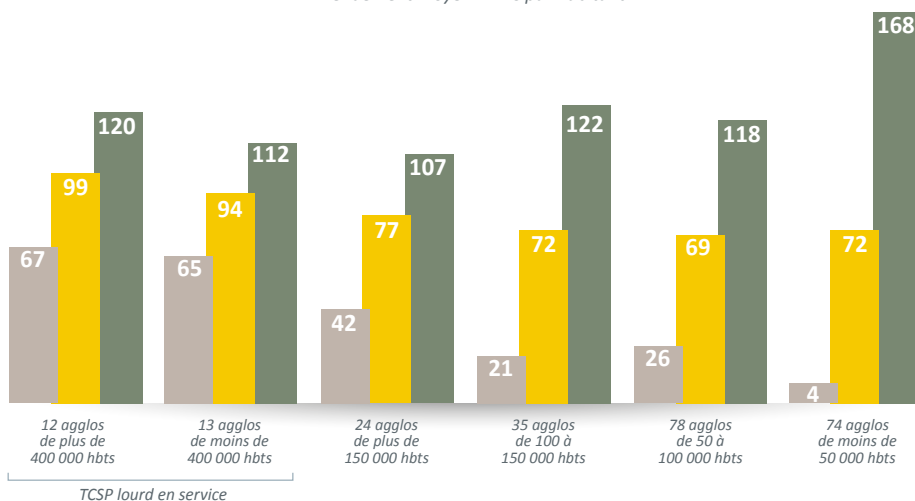
Source : GART sur 236 AOTU

Le rendement du versement transport par habitant au taux de 1 % en 2012 en euros

74 €

c'est le rendement moyen
du VT par habitant au taux de 1 %
en 2012

Rendement moyen : 74 € par habitant



Le rendement du versement transport par habitant au taux de 1%, c'est-à-dire le produit de VT perçu rapporté à un taux de 1% et à la population du périmètre de transport urbain, s'élève à 74€ en moyenne en 2012, soit une légère hausse de 0,41% en monnaie constante.

Le rendement est en hausse dans toutes les agglomérations (entre +1,4% pour les agglomérations de 50 à 100 000 habitants et +3% pour celles de plus de 400 000 habitants à TCSP lourd en service). En revanche, il est en baisse dans les agglomérations de 100 à 150 000 habitants et de moins de 50 000 habitants (respectivement -0,9% et -1,5%).

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART sur 236 AOTU

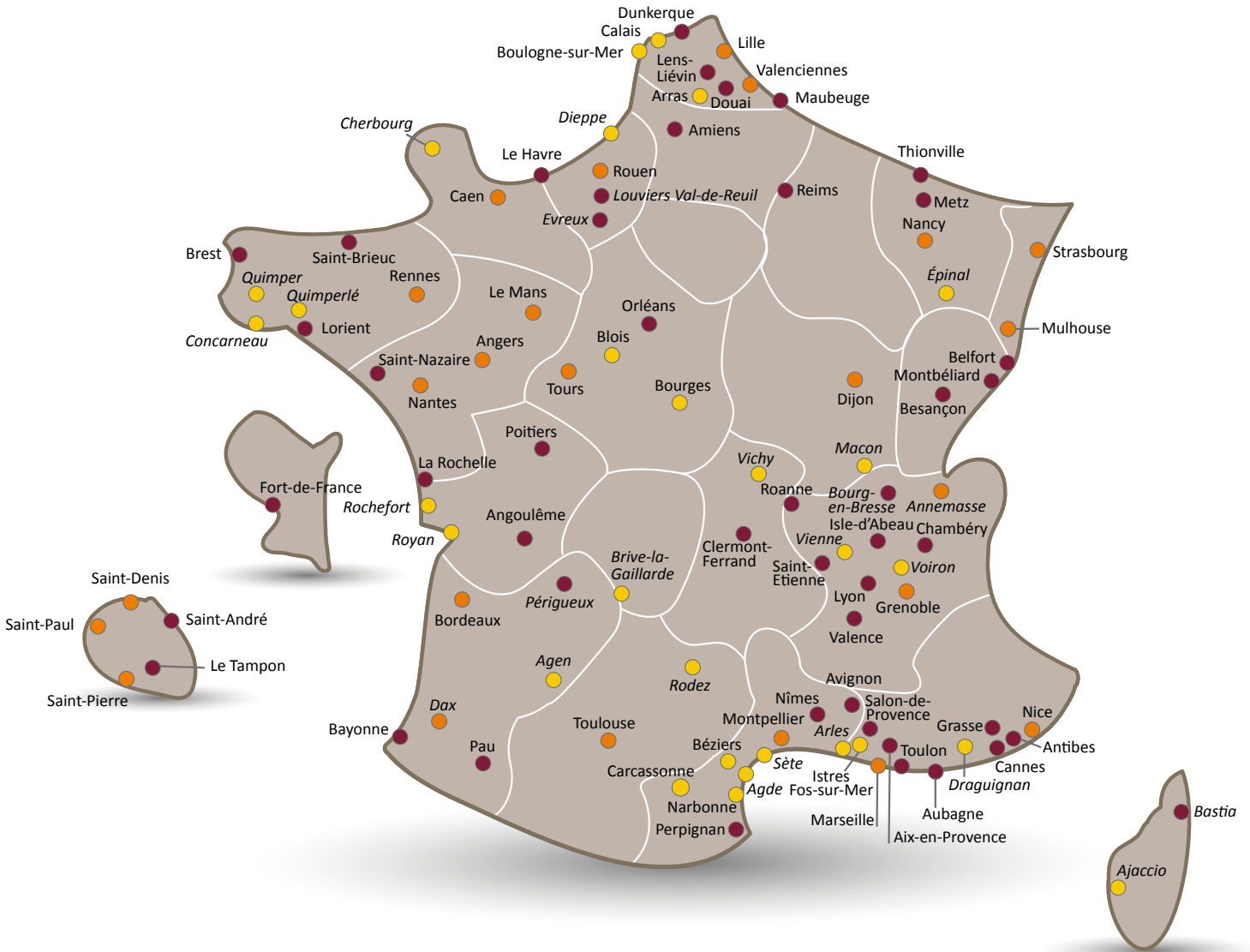
Répartition du versement transport secteur public / secteur privé

	Secteur public	Secteur privé
Produit du VT	35 %	65 %

Le versement transport est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises et des administrations de plus de 9 salariés. On estime en moyenne à 35% de produit du versement payé par le secteur public et donc à 65% celui acquitté par le secteur privé. Si les résultats sont à consolider du fait de la faiblesse de l'échantillon, ils fournissent néanmoins une tendance.

Source : GART sur 52 AOTU

La majoration « TCSP » et « commune touristique » en 2013



Source : GART

Légende

- Majoration « Commune touristique »
 - Majoration « TCSP »
 - Majorations « Commune touristique » & « TCSP »
- Agglomérations de moins de 100 000 habitants

En 2010, le législateur a introduit deux évolutions significatives en matière de versement transport. La première, votée dans le cadre de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, permet à toute AOTU comptant au moins une commune touristique sur son territoire de prélever le VT à un taux majoré de 0,2 point. La seconde, votée en décembre 2010 dans le

cadre de la loi de finances rectificative pour 2010, permet aux AOTU de 50 à 100 000 habitants ayant un projet de TCSP de majorer leur taux de VT de 0,3 point. Si on recense, en 2013, 63 AOTU de plus de 100 000 habitants ayant augmenté leur taux de VT grâce à la majoration « TCSP », elles ne sont que 8 dans les agglomérations de 50 à

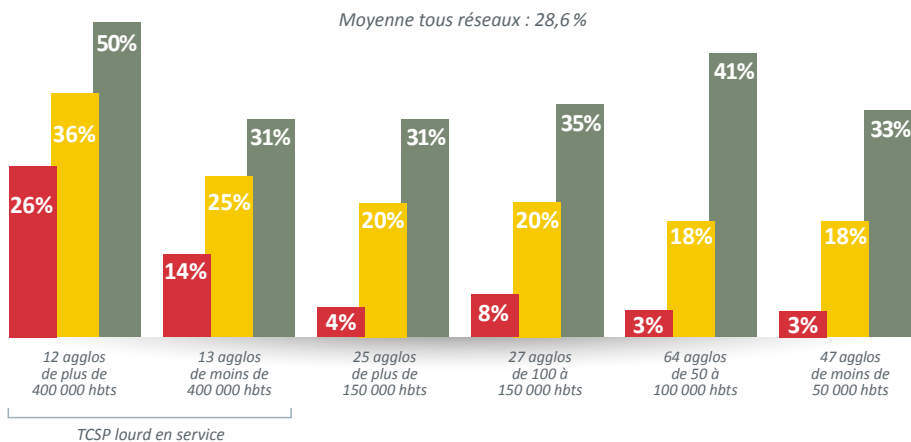
100 000 habitants. Concernant la majoration « Commune touristique », 53 AOTU l'utilisent dont 22 de moins de 100 000 habitants. Parmi ces agglomérations, certaines d'entre elles cumulent les deux majorations : 22 AO de plus de 100 000 habitants et seulement 2 dans celles de moins de 50 à 100 000 habitants.

4 - LE FONCTIONNEMENT

4.1. Le taux de couverture

Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2012

selon la taille des réseaux



Inexorablement, c'est à nouveau un repli du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires que l'on observe en 2012. Le R/D moyen se fixe désormais à hauteur de 29 % dans les réseaux de notre échantillon. En monnaie constante, alors que les dépenses d'exploitation se sont accrues de

3,5 %, la hausse des recettes tarifaires n'atteint que 2,5 % en moyenne, tous réseaux confondus. Ce constat n'est cependant pas partagé dans toutes les strates d'agglomérations. En effet, les réseaux de plus de 400 000 habitants à TCSF lourd en service constatent une amélioration de leur R/D pour la seconde

année consécutive. Ces collectivités ont réussi à contenir la hausse de leurs coûts d'exploitation à hauteur de 2,7 % tout en augmentant leurs recettes tarifaires de 3,5 %. Le taux de couverture progresse, ainsi, de 0,3 point se fixant à 36,2 % en 2012, contre 35,9 % l'année précédente.

4.2. Les coûts d'exploitation

Entre 2011 et 2012, les dépenses d'exploitation ont progressé, en moyenne, de 3,5 % en monnaie constante, soit une hausse plus modérée qu'en 2011 (+4 %). Cette tendance masque cependant des situations disparates selon les classes d'agglomérations. Ce sont, cette année encore, les agglomérations de plus de 400 000 habitants qui ont le plus rationalisé leurs dépenses d'exploitation limitant leur hausse à 2,7 %. A

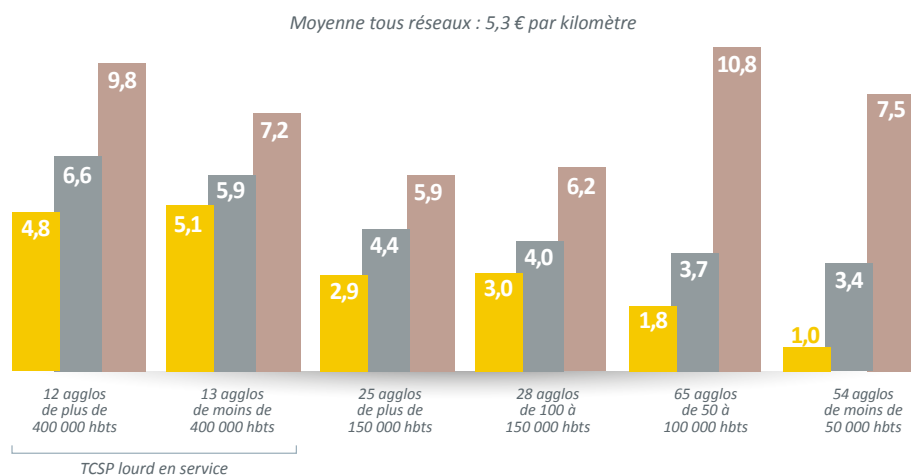
l'inverse, celles de 50 à 100 000 habitants connaissent l'évolution la plus élevée, + 5,6 %. Les autres réseaux ont vu leurs dépenses croître de 3,1 % à 4,6 %. L'évolution des dépenses d'exploitation est fortement liée à celle de la masse salariale qui représente 54 % des coûts d'exploitation (hors personnel en sous-traitance). D'après le bilan social 2012 de l'UTP, les effectifs se sont accrues

de 1,9 % tandis que les rémunérations des conducteurs ont connu une hausse comprise entre 2,3 % et 2,5 %.

Rapporté au nombre de kilomètres offerts et aux voyages réalisés en 2012, le coût d'exploitation se fixe en moyenne à 5,3 € par kilomètre et 1,6 € par voyage tous réseaux confondus.

Coût d'exploitation par kilomètre en 2012

selon la taille des réseaux, en euros



Les agglomérations à TCSF lourd en service présentent un coût d'exploitation rapporté au kilomètre offert plus élevé que les agglomérations ayant un réseau uniquement routier. Dans les agglomérations sans TCSF lourd en service, le coût au kilomètre est proportionnel à la taille du réseau.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

29 %

c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2012

Comparaison de la recette et du coût d'exploitation moyen par voyage en 2012

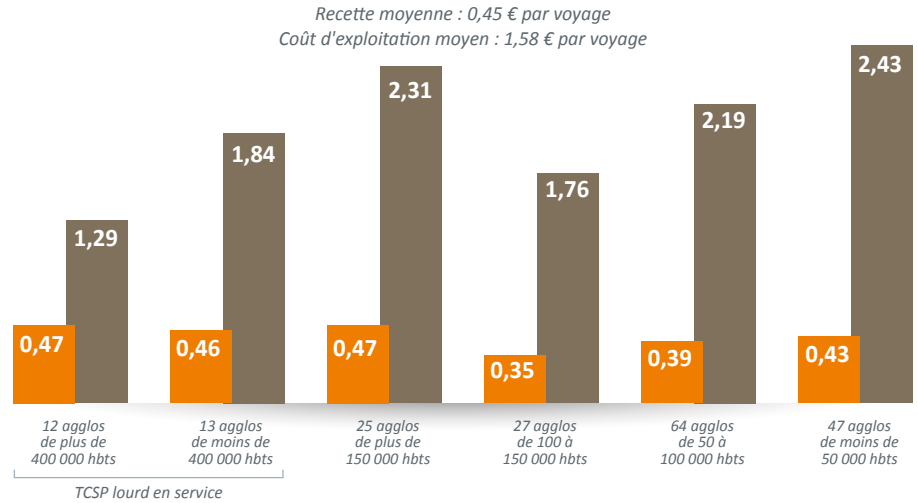
selon la taille des réseaux, en euros

En moyenne, tous réseaux confondus, un voyage génère 0,45€ de recettes aux réseaux de transport urbain, alors qu'il leur en coûte 1,58€. Si les écarts entre la recette moyenne par voyage sont relativement serrés selon la taille des réseaux, ceux relatifs au coût d'exploitation par voyage sont beaucoup plus importants.

En effet, celui des grands réseaux à TCSP lourd en service est presque deux fois plus élevé que celui des agglomérations de moins de 50 000 habitants.

- Coût d'exploitation moyen par voyage
- Recette moyenne par voyage

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 188 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de l'échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D.



4.3. La participation des collectivités à l'exploitation des réseaux

Financement de l'exploitation par habitant en 2012

selon la taille des réseaux, en euros

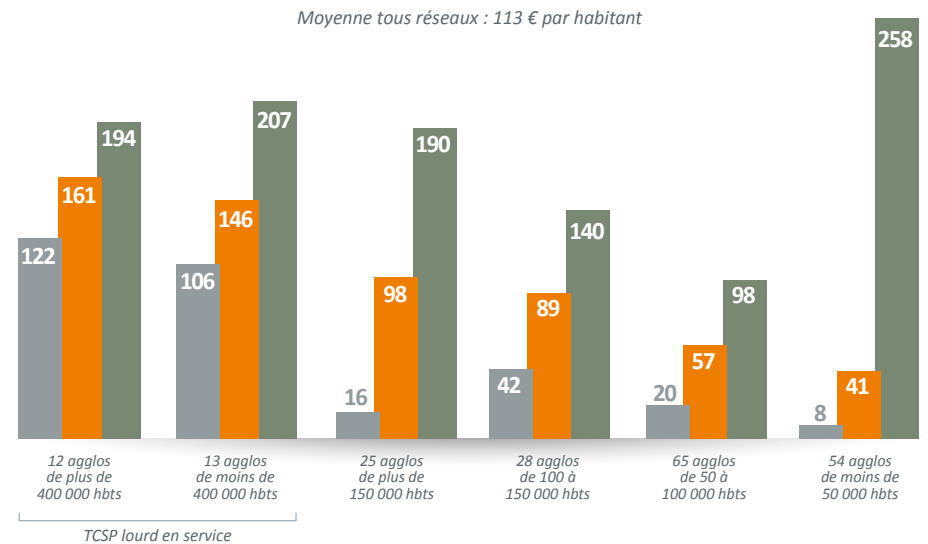
113 €

par habitant, c'est la participation moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux, en hausse de 4,5 % en monnaie constante par rapport à 2011

La contribution moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux rapportée au nombre d'habitants du PTU est proportionnelle à la taille de l'agglomération. Dans les 12 agglomérations à TCSP lourd en service, les collectivités locales contribuent à hauteur de 161€ par habitant. Les agglomérations de moins de 50 000 habitants financent, quant à elles, l'exploitation à hauteur de 41€.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.



Le ratio Subventions d'exploitation et d'équilibre versées aux exploitants rapportées au nombre d'habitants du PTU, est en hausse de 4,5 % en monnaie constante.

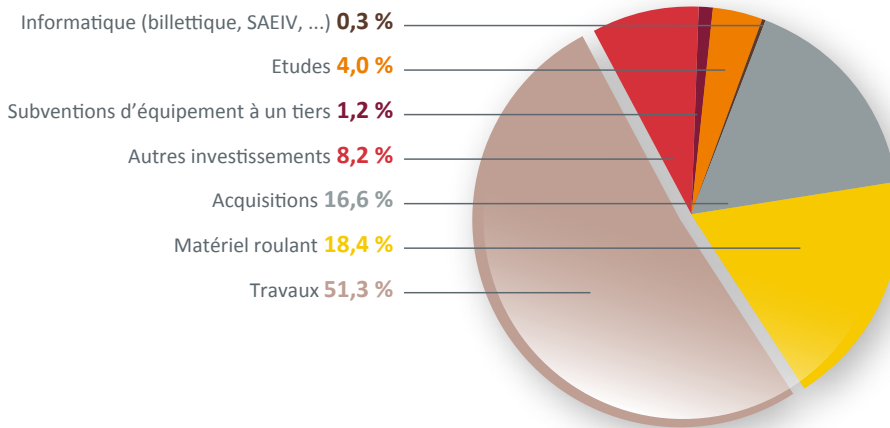
La contribution des AOTU à l'exploitation des réseaux rapportée au nombre d'habitants du PTU est en hausse par rapport à 2011, atteignant ainsi 113 € par habitant en moyenne

sur l'année. Cette hausse s'explique à la fois par la dégradation du R/D mais également par la hausse de l'offre de transport.

5 - LES INVESTISSEMENTS

5.1 Les dépenses d'investissement

Nature des investissements de transport urbain en 2012



2,5 Mds €

de dépenses d'investissement en 2012, soit une hausse de 11 % en monnaie constante par rapport à 2011 (hors remboursement des capitaux empruntés)

Les travaux, restent, cette année encore, le principal poste d'investissement des AOTU en 2012, à hauteur de 51%. Le matériel roulant et les acquisitions (terrains, outillage, matériels hors matériel roulant) représentent respectivement 18,4% et 16,6% des investissements engagés sur l'année.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

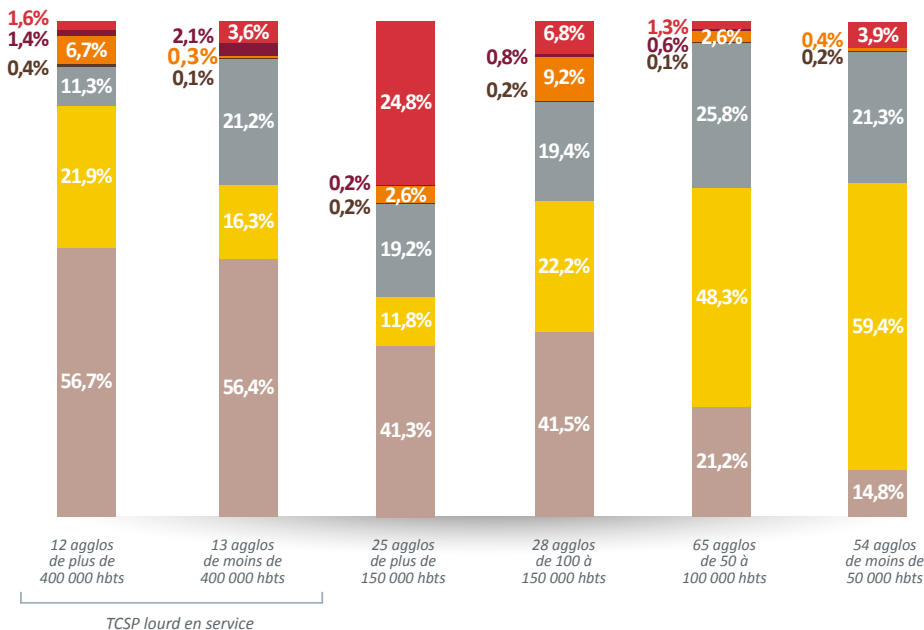
À l'approche des échéances électorales municipales, les autorités organisatrices de transport urbain consacrent, en 2012, 2,5 milliards d'euros au financement de leurs investissements. Ceux-ci sont portés majoritairement par les agglomérations de plus de 150 000 habitants avec ou sans TCSP lourd en service. Les plus grandes agglomérations à TCSP lourd mobilisent 41 % des dépenses d'investissement, celles de moins de 400 000

habitants à TCSP lourd 28 % tandis que les agglomérations de plus de 150 000 sans TCSP lourd en service concentrent 25 %. L'année 2012 est marquée par de nombreuses inaugurations de BHNS (Saint-Nazaire, Nîmes, Chalon-sur-Saône) ou de tramway (Brest, Dijon, Le Havre, Montpellier, Orléans). Ces projets ont tous été lauréats du 1^{er} appel à projets TCSP. Mais 2012 sera également l'année du lancement des travaux de nombreux projets lauréats au

2^e appel à projets TCSP. Si les résultats du 3^e appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable ne seront connus que fin 2013, les nombreux candidats, dont quelques collectivités de moins de 100 000 habitants, montrent que les AOTU ont des besoins d'investissements conséquents. Il serait dommageable que l'Etat interrompe cette dynamique en ne projetant pas un 4^e appel à projets.

Répartition des dépenses d'investissement en 2012

selon la taille des réseaux



Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant ou non un TCSP lourd en service, les travaux représentent le principal poste de dépenses d'investissement tandis que celles de moins de 100 000 habitants consacrent la majeure partie de leur budget d'investissement à l'acquisition de matériel roulant.

- Autres investissements
- Subventions d'équipement à un tiers
- Études
- Informatique (billettique, SAEIV, ...)
- Acquisitions
- Matériel roulant
- Travaux

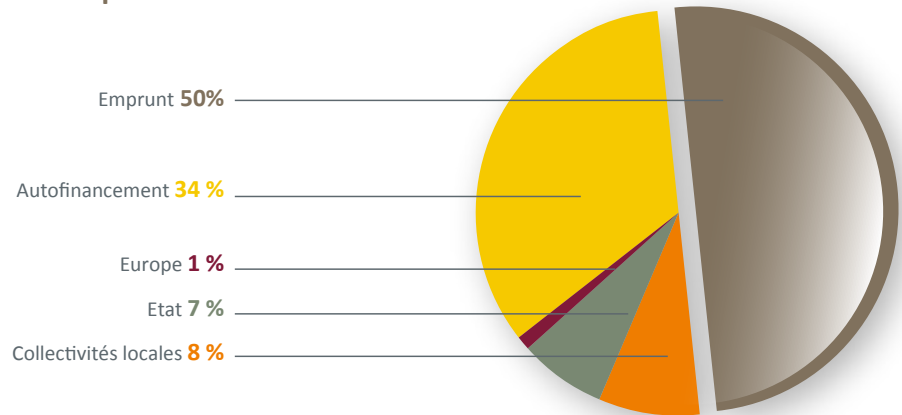
Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

5.2. Le financement des investissements

Le financement des investissements de transport urbain en 2012

En 2012, les dépenses d'investissement sont financées par l'emprunt à hauteur de 50%, 34% étant pris en charge par les AOTU elles-mêmes et 8% par les collectivités locales partenaires des AOTU. L'Etat et l'Europe ont participé à hauteur respectivement de 7% et 2%.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.



Le poids des différents contributeurs au financement de l'investissement a peu évolué entre 2011 et 2012.

Alors que l'investissement des collectivités locales est, en 2012, principalement porté par l'autofinancement, les AOTU continuent,

quant à elles, à faire appel majoritairement à l'emprunt pour financer des projets d'envergure tels que les TCSP. Toutefois, en cette fin de cycle électoral municipal, le recours à l'emprunt se fait dans des proportions moins élevées que celles du cycle

précédent. On peut noter également la stabilisation de la participation de l'Etat dans le financement des investissements de transport urbain (7%), qui devrait se poursuivre au rythme des différents appels à projets TCSP.

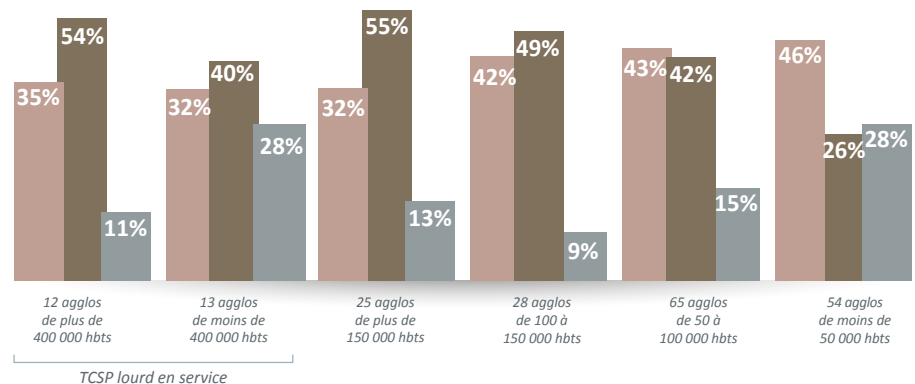
Répartition des ressources de financement des investissements en 2012

selon la taille des réseaux

En dehors des agglomérations de moins de 50 000 habitants et dans une moindre mesure celles de 50 à 100 000 habitants qui financent leurs investissements grâce à l'autofinancement, l'ensemble des autres agglomérations ont recours principalement à l'emprunt.

■ Autres
■ Emprunt
■ Autofinancement

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.



Actu 2013

Le 3^e appel à projet Transports collectifs et mobilité durable : plus de 120 projets candidats

79 collectivités locales se sont portées candidates le 15 septembre 2013 à l'appel à projet Transports collectifs et Mobilité durable, lancé par le Ministre en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, Frédéric CUVILLIER. Parmi ces dernières, on recense 67 autorités organisatrices de transport urbain, dont 18 de moins de 100 000 habitants, 6 conseils généraux, 1 conseil régional et 2 syndicats mixtes SRU. Ces collectivités ont déposé 122 dossiers représentant un investissement global de plus de 6 milliards d'euros : 101 projets d'infrastructures et 21 projets de mobilité durable.

Parmi les projets d'infrastructures, les projets de BHNS sont majoritaires, au nombre de 55. On comptabilise également 16 projets tramway, 2 projets métro, 8 projets de câble, 3 projets de tram-train, 4 projets de navettes fluviales ou maritimes, 6 projets vélos et 2 projets d'augmentation de capacité. Une enveloppe de 450 millions d'euros a été affectée à cet appel à projets qui permettra le subventionnement de projets dont les travaux devront débiter avant le 31 décembre 2016. Afin de ne pas interférer avec la période pré-électorale des municipales de mars 2014, les résultats seront annoncés par le ministre en décembre 2013.

Rappelons que 2 appels à projets ont été précédemment lancés, en 2008 et 2010, subventionnant 128 projets portés par 91 autorités organisatrices de transport à hauteur d'1,3 milliard d'euros. Dans l'article 13 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le gouvernement s'était engagé à soutenir, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020, les projets de transports collectifs en site propre (TCSP) au moyen d'appels à projets. A l'issue de ce 3^e appel, il restera donc environ 700 millions d'euros sur l'enveloppe Grenelle qui pourront financer de futurs appels à projets.

6 - L'OFFRE, L'USAGE ET LES TARIFS

6.1. L'offre et l'usage

Évolution du nombre de voyages et de kilomètres parcourus entre 2011 et 2012

En milliers	Population	Kilomètres 2012	Évolution 2012/2011	Poids dans les kilomètres	Voyages 2012	Évolution 2012/2011	Poids dans les voyages
12 agglos de plus de 400 000 hbts TCSP lourd en service	8 497	316 237	2,0 %	40 %	1 611 040	4,7 %	60 %
13 agglos de moins de 400 000 hbts TCSP lourd en service	3 421	116 730	1,0 %	15 %	371 035	3,6 %	14 %
25 agglos de plus de 150 000 hbts	5 801	164 964	2,7 %	21 %	315 149	0,8 %	12 %
28 agglos de 100 à 150 000 hbts	3 363	94 245	4,6 %	12 %	210 501	3,4 %	8 %
65 agglos de 50 à 150 000 hbts	4 540	83 919	5,1 %	11 %	146 347	3,9 %	5 %
54 agglos de moins de 50 000 hbts	1 382	19 639	3,7 %	2 %	28 468	6,4 %	1 %
Total	27 004	795 734	2,6 %	-	2 682 540	4,0 %	-

4 %

c'est l'évolution du nombre de voyages en 2012, après une hausse de 5,2 % en 2011 et 1,9 % en 2010.

Le nombre de voyages réalisés sur les réseaux de transports urbains a progressé de 4 % entre 2011 et 2012. Dans le même temps, les réseaux ont accru leur offre kilométrique de 2,6 %. 74 % des voyages sont réalisés dans les agglomérations équipées d'un TCSP lourd en service pour 55 % des kilomètres produits.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

Après une année 2011 marquée par une évolution très positive de la fréquentation des réseaux de transport urbain, +5,2 % du nombre de voyages, on reste en 2012 sur une dynamique identique, même si la hausse des voyages est plus modérée, +4 %. Ce regain de fréquentation profite, à nouveau, à l'ensemble des strates d'agglomérations. Comme à leur habitude, les 12 grandes agglomérations à TCSP lourd en service, qui réalisent à elles-seules 60 % des voyages, influencent fortement cette tendance : +4,7 % de voyages supplémentaires. Les « plans bus » ou les mises en services récentes de

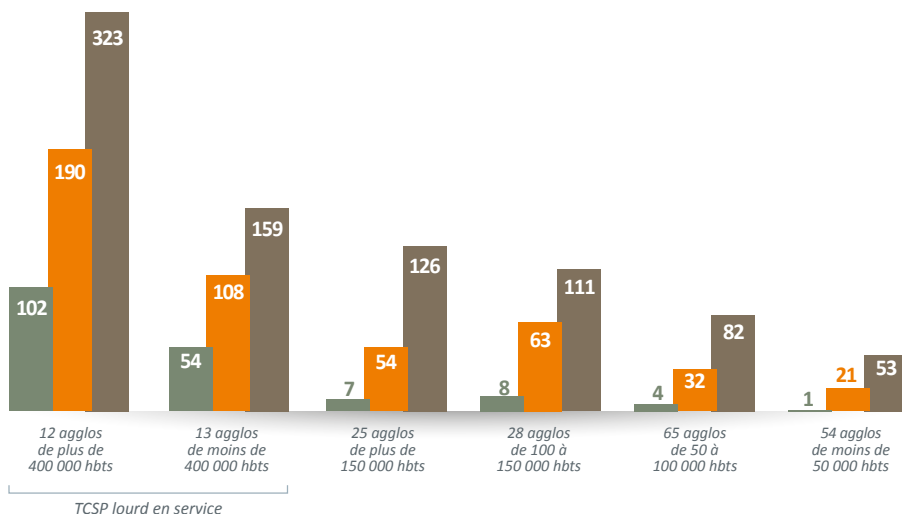
nouvelles lignes de TCSP (Bordeaux, Lille, Lyon, Montpellier ou Toulouse notamment) ont permis d'accroître l'attractivité de ces réseaux. En revanche, ce regain est plus timide dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, +0,8 %, certains de ces réseaux ayant été lourdement impactés par les travaux liés à la création de premières lignes de BHNS ou de tramway (Besançon, Metz, Tours, ...). Sur la même période, l'offre kilométrique s'est accrue de 2,6 % en moyenne contre 3,8 % en 2011. Si les agglomérations de moins de 150 000 habitants ont augmenté leur production

kilométrique de 3,7 % à 5,1 %, ce sont à nouveau les grandes agglomérations à TCSP lourd en service qui, de par leur poids dans l'offre kilométrique globale (40 %), influent sur la moyenne tous réseaux confondus : +2 %. Restructuration de réseaux, renforcement de l'offre, extension de la desserte, élargissement des plages horaires : pour répondre à la demande de transport, les réseaux urbains évoluent continuellement. Afin d'optimiser les coûts, des démarches de rationalisation de l'offre sont menées avec pour objectif de faire mieux avec les mêmes moyens mis à disposition.

Les voyages par habitant en 2012

selon la taille des réseaux

Moyenne tous réseaux : 99 voyages par habitant



Pour la 5^e année consécutive, le nombre moyen de voyages par habitant se maintient à 99, les voyages évoluant au même rythme que la population des PTU.

Le ratio est d'autant plus élevé que les agglomérations sont de taille importante et équipées de TCSP. C'est d'ailleurs dans les agglomérations à TCSP que le nombre de voyages par habitant progresse le plus vite. Il s'élève, en 2012, à 190 dans les plus grandes d'entre elles, 108 pour les autres contre respectivement 184 et 105 en 2011.

En revanche, on ne compte que 21 voyages par habitant dans les plus petits réseaux, contre 20 en 2011.

■ Maximum
■ Moyenne
■ Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

Les kilomètres offerts par habitant en 2012

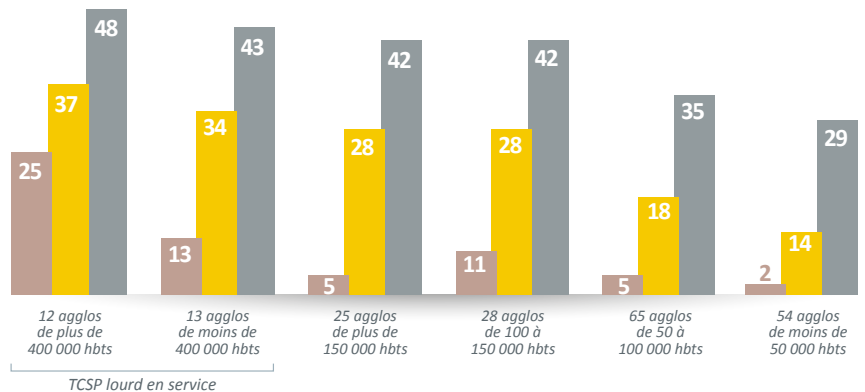
selon la taille des réseaux

Le nombre de kilomètres offerts par habitant se stabilise à nouveau à son niveau de 2010 et 2011, se fixant ainsi à 29 kilomètres par habitant. Les réseaux, ayant un métro ou un tramway en service, offrent en moyenne 36 kilomètres par habitant. Ce chiffre décroît selon la taille des réseaux. Les agglomérations de moins de 50 000 habitants offrent 14 kilomètres par habitant.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

Moyenne tous réseaux : 29 kilomètres par habitant



Les voyages effectués par kilomètre offert en 2012

selon la taille des réseaux

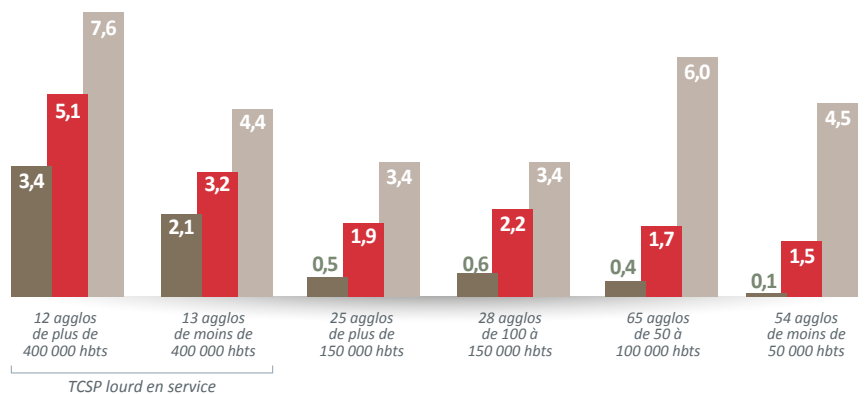
En moyenne, le taux d'utilisation, c'est-à-dire le nombre de voyages par kilomètre, s'élève à 3,4 en 2012, se situant donc à son niveau de 2010 et 2011. Du fait de la densité de population au cœur des grandes agglomérations et de l'usage de modes de transport de plus grande capacité, les réseaux équipés de TCSP sont plus attractifs, le ratio s'établissant à 4,6 voyages par kilomètre.

En revanche, il est plus homogène dans les autres strates de réseaux, se situant entre 2,2 et 1,5 selon la taille de l'agglomération.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 197 réseaux.

Moyenne tous réseaux : 3,4 voyages par kilomètre



6.2. Les tarifs

Quelques prix moyens en 2012

Prix moyen du ticket unitaire : 1,14 € (-0,49 % en € constants par rapport à 2011)

Prix moyen du ticket extrait du carnet : 0,89 € (-0,46 % en € constants par rapport à 2011)

Prix moyen de l'abonnement mensuel : 28,03 € (+0,09 % en € constants par rapport à 2011)

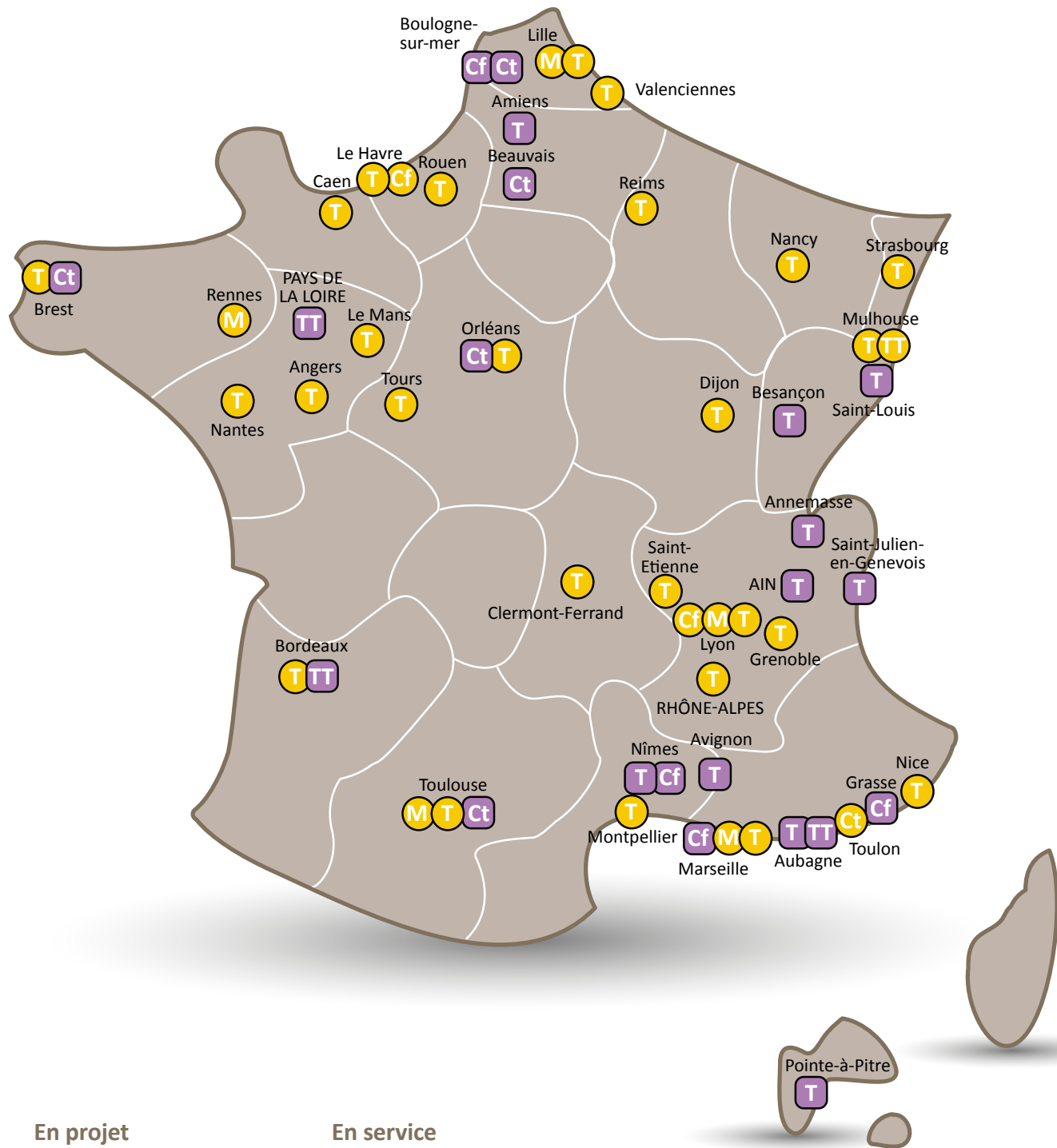
Prix moyen de l'abonnement annuel : 278,06 € (-0,70 % en € constants par rapport à 2011)

	Ticket unitaire			Ticket extrait du carnet			Abonnement mensuel			Abonnement annuel		
	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum
12 agglos de plus de 400 000 hbts TCSP lourd en service	1	1,45	1,60	1	1,23	1,43	40	46,98	55	320	445,25	578
13 agglos de moins de 400 000 hbts TCSP lourd en service	1,20	1,37	1,50	0,90	1,14	1,27	30	37,18	43,50	223	366,87	429
25 agglos de plus de 150 000 hbts	1	1,28	2	0,55	0,97	1,30	25	31,99	39	200	303,41	399
27 agglos de 100 à 150 000 hbts	0,50	1,13	1,40	0,30	0,92	1,23	26	30,07	43	110	255,82	355
64 agglos de 50 à 100 000 hbts	0,80	1,10	1,60	0,20	0,83	1,10	10	25,30	36	30	256,48	378,40
47 agglos de moins de 50 000 hbts	0,50	0,98	1,50	0,40	0,75	1,30	10	21,33	32,05	80	189,89	275

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 188 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont pas été pris en compte.

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

7.1. Carte des TCSP en service et en projet, mode lourd uniquement



En projet

- Tram
- Tram-Train
- Câble funiculaire
- Câble téléphérique

En service

- Tram
- Tram-Train
- Métro

7.2. Tableau des TCSP en service, mode lourd uniquement

Autorité organisatrice	Système	Nombre de lignes commerciales	Kilométrage d'infrastructure	Vitesse commerciale (en 2012)	Nombre de voyages TCSP Lourd (en 2012)	Part des voyages TCSP Lourd dans le total des voyages du réseau (en 2012)
ANGERS	Tram	1	12,3	18,5	8 052	26 %
BORDEAUX	Tram	3	44,3	18,2	73 670	63 %
BREST ⁽¹⁾	Tram	1	14,5	19,1	6 242	27 %
CAEN	Tram	1	15,7	18,2	12 301	42 %
CLERMONT-FERRAND	Tram	1	13,6	16,7	14 589	51 %
DIJON ⁽²⁾	Tram	2	18,9	18,9	3 943	11 %
GRENOBLE	Tram	4	29,6	17,2	44 738	58 %
LE HAVRE ⁽³⁾	Tram	1	13	13,8	–	–
LILLE	Métro	2	45	35	102 903	66 %
	Tram	2	22	21		
LYON ⁽⁴⁾	Métro	4	29,9	28,5	260 714	62 %
	Tram	5	54,9	21		
LE MANS	Tram	1	15,6	18,3	13 727	53 %
MARSEILLE	Métro	2	21,5	30,8	93 543	57 %
	Tram	2	11,5	16		
MONTPELLIER ⁽⁵⁾	Tram	4	57,9	19	51 690	77 %
MULHOUSE	Tram	3	16,3	18,9	14 235	58 %
NANCY	Tram	1	11	14,8	9 957	39 %
NANTES	Tram	3	42	19,9	65 514	54 %
NICE	Tram	1	9,2	14,3	28 848	42 %
ORLÉANS ⁽⁶⁾	Tram	2	29,4	20,1	15 213	58 %
REIMS	Tram	2	11,2	18,3	13 856	41 %
RENNES	Métro	1	8,5	30	31 938	43 %
ROUEN	Tram	2	15,1	18,3	15 109	31 %
SAINT-ÉTIENNE	Tram	2	11,2	15,9	20 945	50 %
STRASBOURG	Tram	6	40,2	18,6	68 706	60 %
TOULOUSE	Métro	2	27,1	33,4	113 033	70 %
	Tram	1	10,9	18,2		
TOURS ⁽⁷⁾	Tram	1	15	–	–	–
VALENCIENNES	Tram	1	18,3	23,2	6 413	34 %

Source : GART - Données au 7/11/2013. Vitesses et voyages d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP).

⁽¹⁾ Mise en service de la 1^{ère} ligne de tram en juin 2012

⁽²⁾ Mise en service des deux 1^{ères} lignes de tram en septembre et décembre 2012

⁽³⁾ Mise en service de la 1^{ère} ligne de tram en décembre 2012

⁽⁴⁾ Mise en service de la 5^e ligne de tram en novembre 2012

⁽⁵⁾ Mise en service des 3^e et 4^e lignes de tram en avril 2012

⁽⁶⁾ Mise en service de la 2^e ligne de tram en juin 2012

⁽⁷⁾ Mise en service de la 1^{ère} ligne de tram en août 2013

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

7.3. Les projets de TCSP

Les projets tramway

- projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
■ projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
■ projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
AMIENS (179)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de tramway	Fer	2016	2019	10,2	21	18	202,5*
ANGERS (274)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Fer	2016	2019	16	31	22	358
ANNEMASSE (82)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2014	2016	3,3	8	3	85
AUBAGNE (105)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre le quartier du Charrel et la zone industrielle des Paluds	Fer	2012	2014	3	7	8	125
	Phase 1 : Le Charrel - Aubagne gare			2016	4	7		
	Phase 2 : Aubagne gare - Les Paluds							
AVIGNON (180)	Création de 2 lignes de tramway :	Fer	2013	2016	14,5	16	24	255
	- ligne A					10		
BESANCON (183)	Création de la 1 ^{ère} ligne de tramway	Fer	2011	2014	14,5	31	19	241
BORDEAUX (735)	Extension des lignes A, B, C	Fer	2011	2014	15	21	13	459*
	Création de la ligne D			2016	2	3	10	
	Extension de la ligne D	Fer	2013	2017	8	12	1	208*
	Extension de la ligne C			2018	1,5	2	1	61*
	Renforcement de l'offre et augmentation de capacité (y compris services partiels)	-	2013	2014-2016	-	5 ⁽¹⁾	19	102*
CAEN (242)	Transformation de la ligne 1 en tramway sur fer et création de la ligne 2 de tramway	Fer	2015	2018	22 ⁽²⁾	45 ⁽³⁾	32	299,6
CLERMONT-FERRAND (290)	Extension de la ligne A entre Champratel et Les Vergnes	Pneu	2011	2013	1,7	3	2	31
GRENOBLE (406)	Extension de la ligne B vers le polygone scientifique	Fer	2010	2014	1,6	2	3	47
	Création de la ligne E entre Grenoble et Fontanil-Cornillon			2011	2014	10,2	16	14
	Extension de la ligne E	Fer	2011	2014	1,3	2	2	24
	Prolongement de la ligne A jusqu'à Pont de Claix - Flotibulle	Fer	2016	2018	0,95	2	-	30*
LILLE (1 129)	Rénovation à mi-vie des rames de tramway	-	2012	2015	-	-	24	17*
	Renouvellement des 22 km de voies	-	2012	2013	-	-	-	7*
LYON (1 339)	Extension de la ligne T3 pour la desserte du grand stade	Fer	2011	2013	1,6	1	-	36
	Extension de la ligne T1 à la station Métro Debourg			2014	2,1	3	3	77
	Aménagement de la ligne T3 pour l'exploitation commune LEA / LESLY			2012	2013	1,4	-	-
	Augmentation de la capacité de la ligne T4	Fer	2016	2018	-	9	-	51,5*
	1 ^{ère} phase de la ligne A7 : Debourg - Hôpitaux Est			2020	6,7	13	7	179*
	Extension de la ligne T5 au rond-point René Cassin		2015	2016	2	2	-	27,2*
MANS LE (202)	Extension de la 2 ^e ligne de tramway Préfecture - Bellevue-Hauts de Coullaines	Fer	2011	2014	3,4	6	8	83
MARSEILLE (1 052)	Création de la ligne 3 - Canebière - Rome - Castellane	Fer	2012	2014	1,2	5	6	74,1*
	Création de la liaison tramway Blancarde - Dromel	Fer	2016	2020	3,4	5	3	63,5*
	Extension du réseau de tramway de Marseille au Nord et au Sud	Fer	2016	2020	4,9	11	23	376,3*
	- Extension Nord : Arenc - Saint-Exupéry				4,2	10		
	- Extension Sud : Castellane - La Gaye - Boulevard urbain Sud							
MONTPELLIER (429)	Bouclage de la ligne 4 - La Circulade	Fer	2013	2016	1,2	2	2	12
	Création de la ligne 5 - Lavérune-Montpellier - Clapiers-Prades le Lez (1 ^{ère} tranche)	Fer	2013	2017	18,5	24	19	305
	Extension de la ligne 5 - 2 ^e tranche Lavérune	Fer	2013	2018	2	1	1	30
	Extension de la ligne 1 - Desserte de la Gare TGV - Odysseum	Fer	2015	2017	1,3	3	2	40
NANTES (604)	Augmentation de la capacité du réseau de tramway	-	2015	2016	-	-	-	8,5*
NICE (538)	Création de la ligne 2 entre Port, Aéroport et Centre administratif départemental (CADAM) ⁽⁴⁾	Fer	2013	2017	11,6	20	19	676
	1 ^{ère} phase de la création de la ligne T3 Nord de la Digue des Français - Grand Stade	Fer	2015	2019	3,7	7	9	65*

Les projets tramway (suite)

projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
 projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
NÎMES (238)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP - Axe Est-Ouest	Fer	2016	2019	11,6	24	19	266
POINTE-À-PITRE (133)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Les Abymes - Pointe-à-Pitre	Fer	2016	2019	10,7	24	22	220*
SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS (36)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2014	2018	1,5	4	-	34
SAINT-LOUIS (52)	Extension d'une ligne de tramway du réseau bâlois ⁽⁵⁾	Fer	2015	2017	2,6	4	1	47
STRASBOURG (476)	Extension Tram A Nord-Ouest	Fer	2011	2013	2	4	5	62
	Extension Tram D vers Kehl	Fer	2014	2016	2,7	4	2	91
	Extension Tram A Sud	Fer	2013	2015	1,9	3	2	37
	Extension Tram E vers la Robertsau	Fer	2015	2016	1,4	3	1	12
	Desserte des quartiers Nord de l'agglomération : Bischheim et Schiltigheim	Fer	2015	2017	3,6	8	5	80,3*
	Desserte des quartiers Ouest de l'agglomération : Koenigshoffen, Hohberg, Poteries				4,4	8	7	105,7*
TOULOUSE (924)	Tramway Envol vers l'aéroport de Toulouse Blagnac	Fer	2012	2014-2015	2,6	3	-	56
	Création de la ligne G «Tramway Garonne» Arènes-Palais de Justice-Grand Rond	Fer	2011	2013	3,8	7	6	122
	Prolongement de la ligne T1 (ex Ligne E) au Nord vers le Parc des Expositions	Fer	2015	2017	0,7	1	-	23,8*
	Tramway Canal	Fer	2016	2019	7,2	-	-	300
VALENCIENNES (347)	3 ^e phase du TCSP : extension de la ligne 2 jusqu'à Vieux-Condé ⁽⁶⁾	Fer	2011	2013	15,5	21	9	nc
AIN (614)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2015	2017	2,45	3	-	36

⁽¹⁾ allongement de quai de stations existantes

⁽²⁾ dont 0,9 de tronç commun

⁽³⁾ dont 4 communes aux deux lignes

⁽⁴⁾ dont une partie préfigure la ligne T3

⁽⁵⁾ sur la partie Suisse : 0,5 km, 1 station, 1 rame

⁽⁶⁾ tramway en voie unique

Source : GART - Données au 07/11/2013

Les projets tram-train

projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
AUBAGNE (105)	Mise en service d'une ligne de tram-train entre Aubagne et la Bouilladisse par la réutilisation de l'ancienne voie ferrée de Valdonne	2016	2018	14	8	5	90,6*
BORDEAUX (735)	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort et Parempuyre	2012	2015	7,1	6	4	102*
PAYS DE LA LOIRE (3 674)	Réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant	2011	2014	64	11	24 ⁽¹⁾	219 ⁽²⁾
	2 ^e phase de la ligne Nantes - Clisson	2013	2015	26,5	8		22 ⁽²⁾

⁽¹⁾ 24 rames pour un coût de 88,7 M€ - conditions économiques 2006

⁽²⁾ hors matériel roulant

Source : GART - Données au 07/11/2013

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Les projets de tramway express

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
RHÔNE-ALPES (6 385)	Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux	2016	2017	18	8	3	116

Source : GART - Données au 07/11/2013

Les projets de métro

projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP

projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
LILLE (1 129)	Augmentation de la capacité de la ligne 1	2012	2016-2018	-	-	27	526*
LYON (1 339)	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	2009	2013	1,7	1	-	249
	Augmentation de capacité de la ligne D : Exploitation en compition variable de 2/4 voitures (Mode Unité Train Remorque (UTR)) en fonction des besoins d'exploitation	2014	2019	-	-	-	31*
	Augmentation de capacité de la ligne D : Extension du remisage du dépôt de Thioley	2016	2017	-	-	-	9,5*
	Augmentation de capacité de la ligne B : mise en place du Pilotage Automatique Intégral (PAI)	2014	2019	-	-	-	93*
	Prolongement de la ligne B : Oullins - Hôpitaux Sud	2016	2021	2,2	2	4	428
MARSEILLE (1 052)	Extension de la ligne 2 de Bougainville à Capitaine Gèze	2012	2015	0,9	1	-	78*
	Augmentation de la capacité et mise en accessibilité de la station Saint-Charles	2016	2018	-	-	-	11*
	Extension de la ligne 2 de Dromel à Saint-Loup	2017	2023	4,1	5	6	500 ⁽¹⁾
RENNES (414)	Création de la ligne B : Rennes - Saint-Jacques-de-la-Lande - Cesson-Sévigné	2013	2019	14	15	19	1 233
TOULOUSE (924)	Prolongement de la ligne B à Labège	2015	2019	5,36	5	-	381
	Mise à 52 m des stations de la ligne A	2015	2019	-	18	-	210

⁽¹⁾ hors matériel roulant

Source : GART - Données au 07/11/2013

Les projets en mode routier

projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
AIX-EN-PROVENCE (364)	Création de 2 lignes							
	- ligne A : Plan d'Aillane - Gare routière	BHNS thermique	2013	2015	11	2 ⁽¹⁾	-	16
	- ligne B : La Mayanelle - Val Saint André	BHNS thermique		2018	9	27	-	74
	Extension de la ligne B au pôle d'échanges multimodal Gaston Berger	BHNS thermique	2014	2015	0,5	1	-	20,9*
ANGOULÊME (111)	Création de 2 lignes							
	- ligne 1 : Nord-Est - Sud-Ouest	BHNS thermique ou hybride	2012	2017	18	50	-	103
	- ligne 2 : Est - Ouest				13,4	23	-	
ANNECY / HAUTE-SAVOIE (144/761)	Création d'un site propre bus entre La Balme de Sillingy et Gillon (1 ^{ère} phase du BHNS La Balme - Anancy)	BHNS thermique	2013	2016	3,8	-	-	16
ANNECY (144)	Création d'une ligne de BHNS entre l'Hôpital et la Gare d'Anancy - Section avenue de Genève Nord	BHNS thermique	2013	2014	1,5	3	-	3
	Extension du BHNS La Balme - Anancy dans la partie urbaine vers la gare d'Anancy : section Cran-Gevrier - Meythet	BHNS thermique	2014	2017	4,7 ⁽²⁾	10	-	7,1*

Les projets en mode routier (suite)

- projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
 projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
ANNEMASSE (82)	Création d'un BHNS Zone d'activité Altéa (Juvigny) - Lycée Jean Monnet	BHNS thermique	2010	2014	7,5	13	9	23,2
ANTIBES (179)	Création du Bus-Tram Antibes et Sophia-Antipolis : 1 ^{ère} phase : BHNS Antibes - Sophia-Antipolis "entrées du parc" (Campus STIC et ZAC des Clausonnes), Pôle d'échanges d'Antibes avec vélostation, 3 Parcs-relais	BHNS	2011	2017	7,5	15 ⁽³⁾	14	102
	Prolongement du Bus-Tram Antibes - Sophia-Antipolis branche Ouest : Salle omnisport - ZAC des Clausonnes	BHNS	2014	2017	2	2	-	11,5*
AUXERRE (67)	Création de 2 lignes BHNS : - Ligne A : Centre commercial Clairions - Gare SNCF	BHNS	2016	2018	5,47 ⁽⁴⁾	14 ⁽⁵⁾	7	28,6*
	- Ligne B : Europe - Gare SNCF				4,62 ⁽⁴⁾	11 ⁽⁵⁾		
BAYONNE (142)	Création de 2 lignes - ligne A :	BHNS électrique	2013	2016	23,6	61	10	81
	- ligne B :	BHNS hybride					11	63
BESANÇON (183)	Création d'un TCSP entre la Gare Viotte et TEMIS (Technopole micro-technique et scientifique) via le campus universitaire de la Bouloie	BHNS	2014	2015-2016	4,75	11	..(6)	15
BORDEAUX (735)	Création d'un BHNS entre Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux	BHNS	2015	2019	14,6	30	-	130,8*
BRIVE (83)	Phase 2 du BHNS d'axe Est-Ouest	BHNS	2014	2018	10	20	-	24,8*
CANNES (139)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule	BHNS thermique	2012	2016	11	25	-	100,6
	Création de la 2 ^e ligne de BHNS et d'un pôle d'échanges multimodal	BHNS thermique	2013	2016	4,6	16	-	64
CAYENNE (119)	Réalisation de 2 lignes BHNS - Place des Palmistes à Rond-point des Maringouins au Sud et à Mont-Lucas à l'Est	BHNS hybride	2016	2020	10,7	21	12	124,9
CHALON-SUR-SAÔNE (109)	Création de la ligne 2 entre Champforgeuil et Saint-Marcel	BHNS	2015	2016	12 ⁽⁷⁾	30	8	24,3
CHAMBÉRY (127)	1 ^{ère} tranche de la création de la ligne de BHNS des Hauts de Chambéry (axe D)	BHNS thermique	2012	2015	1,6	6 ⁽⁸⁾	-	8
	TCSP Gonrat – La Trousse sur l'Ex RN 512 - sections E2 et E3 (axe E) ⁽⁹⁾	BHNS thermique	2013	2015	1,7	4	-	8,6*
	TCSP Faubourg Mâché section A3 (axe A) + extensions de périmètres ⁽¹⁰⁾		2014	2016	1,6	6	-	4,7*
CHARLEVILLE-MÉZIÈRES (71)	Projet de BHNS en "tronc commun"	BHNS	2013	2018	3,8	20	-	14,9*
CHARTRES (125)	Création d'une ligne BHNS avec restructuration de lignes du réseau du bus	BHNS thermique	2016	2018	6 ⁽¹¹⁾	18	8	30*
CHERBOURG (85)	Création de deux à Haut Niveau de Service : - Ligne 1 : "Sud"	BHNS	2016	2019	18 ⁽¹²⁾	42 ⁽¹³⁾	20	28,3*
	- Ligne 1 : "Littorale"							
DOUAI (196)	Extensions de la ligne A (Lycée E. Labbé à l'avenue De Lattre de Tassigny à Douai et de Guesnain Bougival au Lycée PJ Laurent à Aniche)	BHNS hybride	2013	2015	9,6	15	6	113
DRAGUIGNAN (97)	Création d'une ligne BHNS les Arcs - Draguignan	BHNS	2016	2017	11,3 ⁽¹⁴⁾	16	3	11,5*
DUNKERQUE (201)	Création d'une ligne de BHNS entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke	BHNS thermique	2014	2018	12,8	30	12	60*
ÉVREUX (85)	Poursuite de la réalisation du TCSP axe Est-Ouest, aménagement de sites propres au niveau du Parc d'Activités des Surettes, du centre-ville d'Evreux et du secteur de développement de l'ouest de l'agglomération	BHNS	2014	2022	10 ⁽¹⁵⁾	-	-	12*
GRENOBLE (406)	Programme de développement, de valorisation et de dynamisation des lignes de bus "Chrono"	BHNS	2014	2014-2020	76 ⁽¹⁶⁾	147 ⁽¹⁷⁾	-	21*
ISTRES-MARTIGUES (171)	Création de 3 lignes de BHNS à l'Ouest de l'Étang de Berre : - Ligne B1 : Martigues - Port le Bouc	BHNS	2016	2018	15 ⁽¹⁸⁾	38	14	31,1 ⁽²¹⁾
	- Ligne B2 : Istres				11 ⁽¹⁹⁾	21		
	- Ligne B3 : Miramas				7,5 ⁽²⁰⁾	15		

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Les projets en mode routier (suite)

projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
LENS (600)	Création d'une ligne entre Béthune - Bruay-La-Buissière - Beuvry	BHNS	2013	2018	27	43	23	235
	Création de la ligne L1 : axe Liévin - Avion - Lens - Hénin-Beaumont	BHNS	2016	2018	33,7 ⁽²²⁾	55	38	194,7
	Création de la ligne L2 : axe Lens - Harnes - Carvin - Libercourt - Hénin-Beaumont	BHNS	2016	2018	33 ⁽²³⁾	52	-	44,6
	Création de la ligne B2 : axe Bruay-La-Buissière - Auchel	BHNS	2016	2018	9,4 ⁽²⁴⁾	19	-	15,5
LILLE (1 129)	Renforcement du réseau de LIANE : amélioration de l'offre des LIANE 2 et 4 : sites propres, couloirs réservés, priorités aux feux...	BHNS thermique	2015	2017	-	-	-	8,9*
	Création de la Liane 5 : Haubourdin - Lille - Marcq-en-Barœul	BHNS thermique	2016	2017	16,7	-	-	27*
LORIENT (191)	2 ^e phase du Triskell : une branche Nord-Ouest vers Queven et une branche Sud-Ouest vers Plœmeur	BHNS thermique	2013	2017	17	42	-	46
LOUVIERS (69)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS : Louviers - Incarville - Vaudreuil - Val-de-Reuil	BHNS thermique	2015	2020	9,5 ⁽²⁵⁾	10	-	27,5*
LYON (1 339)	Réaménagement de la ligne C3	Trolleybus	2015	2018	5,5	14	-	55
MAMOUDZOU (57)	Mise en place d'un réseau de bus composé de 3 lignes dont une ligne de BHNS sur le Grand Mamoudzou	BHNS et Bus thermiques	2016	2019	19,5 ⁽²⁶⁾	47	20 ⁽²⁷⁾	90,6*
MANS LE (202)	Création d'une ligne BHNS Gare Nord - Allonnes - Les Hautes Métairies	BHNS thermique	2013	2015	7,2 ⁽²⁸⁾	14	10	32
MARMANDE (61)	Création d'une ligne de BHNS entre Marmande et Tonneins	Navettes électriques	2014	2019	2,8 ⁽²⁹⁾	6	2	19,7*
MARSEILLE (1 062)	Création d'une ligne de BHNS entre Place Castellane et Pôle Luminy	BHNS thermique	2013	2015	9,5	24	14	48
	Création d'une ligne de BHNS Château-Gombert - Saint-Jérôme	BHNS thermique	2012	2014-2015	6	14	8	52
	Création d'une ligne de BHNS Bougainville - Saint-Antoine et pôle d'échanges multimodal au métro Capitaine Gèze : - BHNS	BHNS thermique	2012	2013	11	35	15	27,5
	- Pôle d'échanges			2015				23,7
	Création d'un BHNS de Métro Gèze à Métro Frais Vallon	BHNS thermique	2017	2018	4,1	16	8	28
MAUBEUGE (119)	Mise à Haut Niveau de Service de 2 lignes structurantes L52 et 53 : sites propres, priorité aux feux, aménagement des stations aux standards BHNS, aménagement d'un PEM, parkings à vélos et P+R	BHNS	2016	2018	0,47 ⁽³⁰⁾	27 ⁽³¹⁾	-	13,3*
	2 ^e tranche du TCSP de l'Épinette boulevard Lamartine à Maubeuge : couloirs de bus bilatéraux + création et mise à niveau de stations	BHNS	2013	2014	0,2	1 ⁽³²⁾	-	0,3*
METZ (224)	Amélioration de l'offre de transport sur les 5 lignes structurantes du réseau par la réalisation d'aménagements de voies réservées, de priorités aux feux, P+R	BHNS thermique	2016	2020	10 ⁽³³⁾	-	-	13,7*
MONTBÉLIARD (120)	Création de 2 lignes de BHNS :	BHNS hybride	2013	2017	20 ⁽³⁴⁾	60	22	100,7
	- ligne 1 entre Valentigney et Bethoncourt via Montbéliard							
	- ligne 2 entre Audincourt et Grand Charmont via Montbéliard				17 ⁽³⁴⁾			
NANTES (604)	Poursuite du programme Chronobus lignes C9, C10 et C20	BHNS thermique	2016	2017	28,5	85	10	56,9*
	Développement à la gare de Nantes du réseau TC et de l'intermodalité : Extension de la ligne Chronobus C2 à la gare Sud, réalisation du site propre du Bd de Berlin pour la ligne Chronobus C5, réalisation d'une 3 ^e voie terminus pour la ligne 1 du tramway et réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare	-	2016	2020	-	-	-	82,7*
NEVERS (72)	Création d'une ligne BHNS : axe Nord - Sud-Ouest	BHNS thermique	2014-2016 ⁽³⁵⁾	2017	10,3 ⁽³⁶⁾	25	5	11,1*
NÎMES (238)	Prolongement de la 1 ^{ère} ligne : axe Nord-Sud (Tour de l'Écusson)	BHNS à guidage optique	2015	2016	2,2	6	-	25,5*
NIORT (106)	Création d'une ligne de BHNS : Bessines - Niort - Chauray	BHNS hybride	2016	2019	15,3	19	8	116,4
NOUMÉA (167)	Création de 2 ligne de BHNS :	BHNS hybride ou thermique	2013	2017-2019	24,6	40	28	218
	- ligne 1 : Centre-ville de Nouméa - Dumbéa-sur-Mer							
	- ligne 2 : Centre-ville de Nouméa - Boulari							

Les projets en mode routier (suite)

projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
 projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si ')
PAU (169)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS : Gare - Centre-ville - Université - Hôpital	BHNS thermique ou hybride	2014	2016	6,4	15	8	64
PÉRIGUEUX (83)	Création d'une ligne de BHNS avec ouvrage d'art	Bus hybride	2013	2015	10	-	-	50
PERPIGNAN (258)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de bus-tram Nord-Sud	BHNS hybride	2009	2015	10	36	15	51
	Création de la 2 ^e ligne de bus-tram Est-Ouest	BHNS hybride	2016	2019	10,3 ⁽³⁷⁾	31	11	17,4'
	Création d'une navette express : P+R BHNS - Centre-ville	Midibus hybride	2016	2019	5,85 ⁽³⁸⁾	12	6	10,2'
POITIERS (142)	Aménagements de voirie TC en centre-ville de Poitiers en anticipation de la mise en œuvre du schéma directeur TCSP à l'horizon 2020	BHNS thermique	2011	2014-2015 ⁽³⁹⁾	3,46	7	-	40
	Phase 2 de la ligne 1 du BHNS	BHNS hybride	2016	2018	8,5 ⁽⁴⁰⁾	12	13	37'
QUIMPER (91)	Création de 3 lignes armature avec une logique de tronçon commun	BHNS thermique	2012	2017	29,9	15 ⁽⁴¹⁾	-	38
ROCHELLE LA (152)	Création d'une ligne BHNS Est entre le centre commercial de Beaulieu et le centre-ville de La Rochelle	BHNS	2016	2017	6,9 ⁽⁴²⁾	22	-	11,8'
	Création d'une ligne BHNS Sud-Est entre la zone d'activités de Belle Aire à Aytré, la Gare SNCF de La Rochelle, la Place de Verdun et le Port de Commerce de la Pallice				11,53 ⁽⁴³⁾	44 ⁽⁴⁴⁾	-	9,6'
ROUEN (496)	Création d'une ligne de BHNS axe Nord-Sud : Zénith - Boulingrin	BHNS	2016	2018	8,5 ⁽⁴⁵⁾	18	14	82,6'
SAINT-ANDRÉ DE LA RÉUNION / CIREST (121)	Création d'un BHNS entre Saint-André, Bras Panon et Saint-Benoît	BHNS hybride	2014	2017	21,2 ⁽⁴⁶⁾	39 ⁽⁴⁷⁾	13	107
SAINT-BRIEUC (119)	Création de la ligne TEO : Transport Est - Ouest	BHNS thermique	2011	2014-2017- 2020 ⁽⁴⁸⁾	8	21	10	53
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION / CINOR (199)	TCSP entre le quartier du Chaudron et les quartiers de Mofuia et de la Bretagne	BHNS hybride et électrique	2016	2018	3,5 ⁽⁴⁹⁾	7	-	22,9'
	TCSP entre le quartier du Chaudron à Saint-Denis et le quartier Français à Sainte-Suzanne	BHNS hybride	2016	2020	22 ⁽⁵⁰⁾	26 ⁽⁵¹⁾	-	45,8'
SAINT-PAUL DE LA RÉUNION / TCO (213)	Création d'un "itinéraire privilégié" en site propre bus - section sur la rue du 20 décembre 1848 (commune du Port)	BHNS thermique	2014	2015	0,5	1	-	5
	Création d'un "itinéraire privilégié" entre le Port et la Possession	BHNS hybride et électrique	2015	2017	8,1 ⁽⁵²⁾	20	-	39,4'
SAINT-PIERRE DE LA RÉUNION / CIVIS (174)	Création d'un schéma directeur de lignes de TCSP sur la CIVIS et réalisation d'un tracé intercommunal :							
	Entrée Ouest de Saint-Pierre	BHNS thermique	2013	2016	3,5	9	-	23
	Traversée de l'Etang Salé les Hauts	BHNS thermique	2014-2015	2018	4,15	-	-	19,5
	Traversée de Saint-Louis : secteur du Gol et du Pont de la rivière Saint-Etienne (opération intégrant un PEM, un ouvrage d'art, un P+R)	BHNS thermique	2016	2019	2,25 ⁽⁵³⁾	6	-	26,7'
STRASBOURG (476)	Création d'une ligne de BHNS entre la gare et la zone E3 à Schiltigheim	BHNS thermique	2013	2014	5,2	12	10	24
	Création d'une ligne BHNS de rocade : Neuhoef, Meinau, Illkirch, Ostwald et Lingolsheim	BHNS thermique	2016	2018	8,9 ⁽⁵⁴⁾	15	10	23,8'
THONVILLE (185)	Création de 2 lignes de BHNS, billettique, Pont Schuman : - Axe Est-Ouest entre la Vallée de la Fensch et Yutz - Basse-Ham	BHNS	2015	2019	17,8 à 21	36 à 47	19	97,6'
	- Axe Nord-Sud entre le pôle d'échanges multimodal d'Elange et le projet TerraLorraine ITEC				9,2 à 11,8			
TOULOUSE (924)	Création d'un BHNS : axe Bus Université Paul Sabatier - Ramonville sud (avenue Tolosane)	BHNS thermique	2012	2014	2,9	-	-	19
	Création d'un site propre "Boulevard Urbain Nord"	Bus en site propre	2013	2017	11,4	16	-	56
	Création du Bus en site propre des Ramassiers	Bus en site propre	2012	2015	2,6	6	-	18
	Création d'un site propre "Voie du Canal Saint Martory"	BHNS thermique	2011	2014	5,4	8	-	34
	Création d'un BHNS Ouest : Plaisance - Tournefeuille - Toulouse	BHNS	2016	2018	18	34	29	177
	Création d'un BHNS Sud : Portet - Oncopole	BHNS	2015	2017	5,6	9	-	56
	Création de 5 lignes structurantes	Bus en site propre	2014	2020	54	-	-	18

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Les projets en mode routier (suite)

projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
 projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
SMITEEB (140)	Création d'une ligne de BHNS sur le territoire des communes de Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles, Les Pennes-Mirabeau avec la création d'un P+R "Pallières"	BHNS thermique ou hybride	2014	2016	17	33	18	22,2
	Prolongement de la ligne BHNS "Square de Gaulle - Collège Brassens/Lycée Genevoix" : - À l'Est : ZAC Plan de Campagne (Les Pennes-Mirabeau) - Pôle d'échanges et P+R	BHNS thermique ou hybride	2016	2018	4 ⁽⁵⁵⁾	5	-	8,29*
	- À l'Ouest : ZAC des Florides (Marignane) - pôle d'échanges et P+R				2,2 ⁽⁵⁶⁾	5	-	4,94*
SYNDICAT MIXTE DU TCSP DE LA MARTINIQUE (400)	Création de 2 lignes de BHNS entre le Lamentin et Fort-de-France : Pointe-Simon Mahault et Pointe-Simon - Carrère	BHNS thermique	2003	2015	13,9	22	24	335
VALENCE (218)	Création du BHNS Valence - Romans	BHNS	2016	2018	39,3 ⁽⁵⁷⁾	61	17	28,6*
VALENCIENNES (347)	Création de la ligne 4 jusqu'à Crespin : aménagement de sites propres et de priorités aux carrefours entre Valenciennes et Crespin	Bus	2014	2015	12,3 ⁽⁵⁸⁾	21	-	16*
	Création d'une ligne BHNS entre le terminus du tramway ligne A Famars Université et la Gare SNCF du Poirier Université	BHNS	2015	2016	1,7 ⁽⁵⁹⁾	4	-	7,8*
AIN (614)	Création d'une ligne BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire	BHNS	2015	2018	11,5	17	-	45,9*
BAS-RHIN (1 115)	Création d'un transport en site propre (TSPO) sur la RD 1004 entre Ittenheim et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise - Phase 1 : Ittenheim/Furdenheim - Marlenheim - Wasselonne (partiel)	CHNS	2013	2014	13	9	-	21
	- Phase 2 : Kronthal - Wasselonne (fin)		2014	2015	2	2	-	10
	Y du TSPO : desserte vers Truchtersheim et le quart Ouest/Nord-Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : aménagements d'infrastructures et de pôles de rabattement en milieu périurbain	CHNS	2014	2015	14	5	8	8
HAUTE-SAVOIE (761)	Création d'une ligne BHNS de la RD 1508 sur la rive Ouest du lac d'Annecy	BHNS	2016	2018	26,1 ⁽⁶⁰⁾	24	-	56
HÉRAULT / HÉRAULT TRANSPORT (1 062)	Création d'une ligne de Car à Haut Niveau de Service sur l'axe "Cœur d'Hérault - Station d'échanges de tramway L1/L3	CHNS thermique	2013	2015	37 ⁽⁶¹⁾	4	27	16
LOIRE-ATLANTIQUE (1 318)	Création d'une ligne de CHNS de Grandchamp des Fontaines à Nantes	CHNS	2013	2013-2015 ⁽⁶²⁾	23 ⁽⁶³⁾	9 ⁽⁶⁴⁾	11	6,6*
NORD (2 618)	Création d'une ligne CHNS sur l'A23 d'Orchies à Villeneuve d'Ascq	CHNS	2016	2018	16 ⁽⁶⁵⁾	3 ⁽⁶⁶⁾	10	29,5*

⁽¹⁾ ligne directe entre deux gares
⁽²⁾ site propre sur 0,9 km et traitement des carrefours à feux et priorité bus sur 3,85 km
⁽³⁾ dont 1 pôle d'échanges
⁽⁴⁾ dont 2,2 km de tronçon commun
⁽⁵⁾ dont 6 stations communes
⁽⁶⁾ non défini. Prolongement / adaptation d'une ligne classique (ligne n°8)
⁽⁷⁾ dont 2,4 km en site propre à double sens et 3,2 km à sens unique
⁽⁸⁾ dont 1 pôle de correspondance
⁽⁹⁾ dont 1 parc-relais et la réfection d'un ouvrage d'art
⁽¹⁰⁾ dont parc-relais et réaménagement de voirie pour la giration des bus en site banal
⁽¹¹⁾ dont 4,7 km en site propre
⁽¹²⁾ dont 3,6 km en site propre
⁽¹³⁾ dont 4 communes aux deux lignes
⁽¹⁴⁾ dont 4,6 km en site propre
⁽¹⁵⁾ Création de sites propres sur certains tronçons, priorité bus à tous les carrefours structurants...
⁽¹⁶⁾ 76 Km pour 7 lignes dont 12% en voies réservées
⁽¹⁷⁾ sans double compte
⁽¹⁸⁾ longueur 1 sens 2,6 km, 2 sens 1,1 km
⁽¹⁹⁾ longueur 1 sens 0,8 km, 2 sens 0,6 km
⁽²⁰⁾ longueur 1 sens 0,5 km, 2 sens 0,6 km
⁽²¹⁾ hors matériel roulant
⁽²²⁾ dont 22,5 km en site propre
⁽²³⁾ dont 8,7 km en site propre
⁽²⁴⁾ dont 1,8 km en site propre
⁽²⁵⁾ dont 4,4 km en site propre
⁽²⁶⁾ dont 5 km en site propre
⁽²⁷⁾ 10 bus standards et 10 minibus
⁽²⁸⁾ dont 4 km en site propre
⁽²⁹⁾ dont 1,8 km en site propre
⁽³⁰⁾ dont 0,1 km en site propre bidirectionnel et 0,37 km de couloir d'approche aux carrefours
⁽³¹⁾ dont 9 nouvelles et 18 existantes
⁽³²⁾ 1 nouvelle station
⁽³³⁾ 10 km d'aménagements de voies réservées
⁽³⁴⁾ dont 8,3 km en commun
⁽³⁵⁾ phase 1 : 2014, phase 2 : 2016
⁽³⁶⁾ dont 5,8 km en site propre
⁽³⁷⁾ dont 27% en site propre
⁽³⁸⁾ dont 28% en site propre
⁽³⁹⁾ 2014 pour le viaduc, 2015 pour les autres tronçons
⁽⁴⁰⁾ dont 5,3 km en site propre intégral double sens, 1,1 km en site propre alterné et 2,1 km en site banalisé
⁽⁴¹⁾ 9 stations pour les 3 lignes armature
⁽⁴²⁾ dont 3,2 km en site propre
⁽⁴³⁾ dont 4,73 km en site propre
⁽⁴⁴⁾ dont 21 totalement à réaménager
⁽⁴⁵⁾ dont 6 km en site propre
⁽⁴⁶⁾ dont 1 km sur la CINOR (Saint-Denis) et 13,4 km aménagés : 11,6 km en site propre et 1,8 km en site mixte aménagé
⁽⁴⁷⁾ 1 nouvelle station
⁽⁴⁸⁾ dont 2 stations sur la CINOR (Saint-Denis)
⁽⁴⁹⁾ 2014 pour la 1^{ère} section, 2017 pour la 2^e section, 2020 pour l'itinéraire global de 8 km
⁽⁵⁰⁾ dont 2,4 km en double sens et 1,1 km en sens unique
⁽⁵¹⁾ dont 7 km en site propre
⁽⁵²⁾ 20% en voie unique
⁽⁵³⁾ dont 70% de site propre en double sens et 30% en voie unique
⁽⁵⁴⁾ dont 40% en site propre
⁽⁵⁵⁾ dont 1,25 km de couloirs d'approche, 2,14 km de couloirs bidirectionnels et 0,2 km de couloirs réversibles
⁽⁵⁶⁾ dont 0,75 km de couloirs d'approche et 1,04 km de couloirs bidirectionnels
⁽⁵⁷⁾ dont 6,5 km en site propre
⁽⁵⁸⁾ dont 2,8 km en site propre
⁽⁵⁹⁾ dont 1,2 km en site propre
⁽⁶⁰⁾ dont 12,4 km en site propre, comprenant 5,7 km en voie simple
⁽⁶¹⁾ dont 3,7 km en site propre
⁽⁶²⁾ 2013 pour la 1^{ère} phase et 2015 pour la 2^e phase
⁽⁶³⁾ dont 0,7 km en site propre
⁽⁶⁴⁾ hors agglomération nantaise
⁽⁶⁵⁾ dont 15 km de voies réservées dans le sens Orchies - Villeneuve d'Ascq
⁽⁶⁶⁾ sur le tronçon en voie réservée sur A23

Source : GART - Données au 07/11/2013

Les projets de transport par câble

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Système	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
BEAUVAIS (81)	Création d'une ligne de tramway aérien pour la desserte du quartier Saint-Jean	2016	2016	Télécabine	0,4	2	4 ⁽¹⁾	8*
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Création d'un transport par câble reliant le quartier du Chemin Vert à la Liane	2016	2018	Télécabine	0,4	2	6 ⁽²⁾	13,5*
	Création d'un funiculaire entre le parking de l'Ancien Rivage et Haute-ville (projet porté par la ville)		2017	Funiculaire	0,15	-	-	1,5*
BREST (213)	Création d'un téléphérique urbain Siam - Ateliers des Capucins	2014	2015	Téléphérique	0,41	2	4 ⁽³⁾	18

Les projets de transport par câble (suite)

projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Système	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
GRASSE (122)	Création d'une ligne entre la gare SNCF et le centre-ville de Grasse	2013	2015	Funiculaire	0,6 ⁽⁴⁾	4	2	42
MARSEILLE (1 052)	Création d'un transport public guidé facilitant l'accès au site Notre-Dame de la Garde	2016	2018	Monocâble	0,965	2 ⁽⁵⁾	2	49*
NÎMES (238)	Création d'un funiculaire reliant le tramway au site CHU Carémeau	2018	2020	Funiculaire	0,7	3 à 4	2 ⁽⁶⁾	11
ORLÉANS (280)	Création d'un transport par câble entre la Gare des Aubrais et la zone d'aménagement en devenir Dessaux	2016	2017	Télécabine	0,345	2 ⁽⁷⁾	14	11,3*
TOULOUSE (924)	Création d'un Aérotram Université Paul Sabatier et l'Oncopole	2016	2017	Téléphérique	2,6	3	22	46
TOULON (430)	Amélioration du TCSP aérien Mont Faron : modernisation des deux gares	2015	2016	Téléphérique	-	-	-	0,9*

⁽¹⁾ 2 cabines accolées de 10 places chacune sur chaque câble porteur

⁽⁵⁾ 2 terminaux

Source : GART - Données au 07/11/2013

⁽²⁾ 6 cabines de 16 places

⁽⁶⁾ 2 cabines de 35 places

⁽³⁾ 2 trains de 2 cabines 30 places

⁽⁷⁾ 2 terminaux

⁽⁴⁾ sur un dénivelé de 110 m

Les projets maritimes et fluviaux

projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP
projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
AJACCIO (80)	Création d'une ligne de TCSP maritime	2014	2017	8	8	2	4
BORDEAUX (735)	Service de navettes fluviales sur la Garonne : Lormont-Bas - Les Hangars et Grand Ponton - Jean-Jaurès - Yves Parlier	2013	2014	6 ⁽¹⁾	5 ⁽²⁾	3	3,6 ⁽³⁾
	Navettes fluviales : Ponton Brandenburg	2015	2016	5,9 ⁽⁴⁾	1	-	0,8 ⁽⁵⁾
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Création d'une navette maritime entre Nausicaa et le quartier de Capécure (2 stations)	2016	2017	0,9	3	1	2,4*
ISTRES-MARTIGUES (171)	Création de 2 lignes maritimes sur l'Étang de Berre :	2016	2018	- Ligne 1 : Istres - Marignane	-	5	17,5*
	- Ligne 2 : Martigues - Marignane			13			
NOUMÉA (167)	Expérimentation de navettes maritimes entre le Vallon-Dore (Mont-Dore) et le centre-ville de Nouméa	2014	2014	21,5	2	1	2*
TOULON (430)	Création de 5 lignes de navettes maritimes	2011	2011-2015	35,5	14	6 + 2 ⁽⁶⁾	68
	Amélioration du TCSP maritime pour la desserte des Îles d'Or : modernisation des sites et de ses installations, amélioration des conditions d'accueil des passagers et de l'intermodalité	2016	2019	-	-	-	16,7

⁽¹⁾ 6 km en service de cabotage, circuit A : 0,650 km et circuit B : 3 km

⁽⁴⁾ 5,9 km en service de cabotage, circuit A : 0,445 km et circuit B : 0,650 km

Source : GART - Données au 07/11/2013

⁽²⁾ 4 + 1 pour l'avitaillement

⁽⁵⁾ estimation stade programme (+ ou -25 %)

⁽³⁾ hors navettes

⁽⁶⁾ 6 navettes et 2 bacs

Les projets vélos

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Nombre de places	Coût global (en millions HT)
ANNEMASSE (82)	Création d'une consigne à vélos sur le parvis Sud du Pôle d'échanges de la Gare d'Annemasse	2016	2016	371	0,9
	Création d'une consigne à vélos sur le parvis Nord du Pôle d'échanges de la Gare d'Annemasse			100	1,4
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Parking à vélos à la Gare de Boulogne-ville et vélostation humanisée avec location de vélos (30 VAE et 120 vélos classiques)	2016	2017	200 ⁽¹⁾	0,5
LILLE (1 129)	Parkings à vélos sécurisés : réseau d'abris V'lille	2014	2015	450	1
	Parkings à vélos sécurisés : PEM de Seclin			100	0,5
STRASBOURG (476)	Parking à vélos "Tanneurs"	2014	2014	516	0,4
	Parking à vélos "Grimmeissen"	2015	2015	342	0,85

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Les projets vélos (suite)

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Nombre de places	Coût global (en millions d'€ 2013 HT)
THONVILLE (185)	Réalisation d'un parking à vélo sécurisé Place de la Liberté	2015	2015	100	0,1
TOURS (305)	Création d'une station vélos à la gare de Tours et reconstruction de la passerelle Fournier, franchissement permettant d'accéder à la station vélo depuis les quartiers Est de la ville	2014	2014-2016 ⁽²⁾	260	6,9
NORD-PAS DE CALAIS (4 107)	Installation de 34 abris-vélos sécurisés à l'échelle de la région et création d'une maison du vélo à Lens	2014	2015	-	6,3

⁽¹⁾ 100 places et 100 arceaux abrités

⁽²⁾ 2014 pour la station vélos - 2016 pour la passerelle

Source : GART - Données au 07/11/2013

Les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM)

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si ")
AIX-EN-PROVENCE (364)	2 ^e phase de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare Vitrolles Aéroport Marseille-Provence avec une liaison mécanique par escalator reliant la gare SNCF au plateau des Estroublans	2015	2016	32,6*
ROCHELLE LA (152)	Pôle d'échange multimodal de la gare de La Rochelle : aménagement du parvis Nord	2015	2018	9,6*
LYON (1 339)	Amélioration de la capacité de stationnement au pôle d'échanges Mermoz Pinel par la réalisation d'un P+R de 420 places	2013	2015	13,6*
MENDE (13)	Création d'un pôle d'échanges multimodal face à la gare SNCF de Mende : réalisation d'une gare routière, aménagement d'un parking et d'une zone de covoiturage, zone de recharge pour les véhicules électriques, création d'un bâtiment de zone d'accueil	2014	2015	2*
TOULON (430)	Création du centre d'exploitation et du pôle d'échanges multimodal de Sainte-Musse	2015	2018	69

Source : GART - Données au 07/11/2013

Autres projets de mobilité durable

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Coût global (en millions d'€ 2013 HT)
ALBI (83)	Création d'une passerelle piétonne et cyclable en encorbellement sur un viaduc ferroviaire entre le coeur d'Albi et la rive droite du Tarn avec requalification d'espaces publics au profit des modes doux, création d'un parking intermodal et mise en place de services "vélos"	2015	2016	6,8
ANNEMASSE (82)	Création d'un bâtiment de service à la mobilité sur le pôle d'échanges de la Gare d'Annemasse	2016	2017	2,7
	Création d'une Pépinière d'entreprises de la Mobilité	2014	2015	1,8
BELFORT (146)	Phase 3 du projet OPTIMO : amélioration globale de la qualité des services par la densification de l'offre : augmentation des fréquences de Bus, du nombre de VLS, du nombre d'autos en libre-service.	2014	2017	13
BORDEAUX (735)	Nouveau système billettique : renouvellement global du système sans conservation des matériels/logiciels existants	2015	2016	14,4
LILLE (1 129)	Refonte de la signalétique piétonne de Lille Métropole et de la signalétique du réseau de transports collectifs	2015	2017	7
MARSEILLE (1 052)	Programme d'amélioration de 10 lignes à haut niveau de service (15,18, 23, 31, 32, 38, 45, 81, et 83) : sites propres partiels, priorité aux feux et mise en place d'un nouveau SAEIV sur l'ensemble du réseau	2014	2017	40,4
MAUBEUGE (119)	Stratégie innovante d'électromobilité et de covoiturage s'appuyant sur une intermodalité forte avec les lignes du réseau BHNS : installation de bornes de recharge électrique, 7 points de covoiturage électrique, acquisition de 12 véhicules électriques, lancement de l'autopartage électrique	2013	2013	2,6
NANCY (263)	Amélioration des services à l'usager sur les lignes 3 et 4 (sites propres, acquisition de matériels roulants spécifiques, aménagement et équipement des stations, P+R), création d'une liaison périphérie-périphérie et connexion entre les lignes 1, 3 et 4, mise en place d'un parc vélos sécurisé et développement du Portail des Mobilités (site Internet et 2 applications smartphones)	2013	2015	25,5
NANTES (604)	Phases 2 et 3 du projet billettique Libertain : intégration d'autres services de mobilité (VLS, autopartage, P+R, consignes à vélos), refonte des dispositifs de ventes et intégration tarifaire avec le département et la région	2014	2018	8,6
CHARENTE-MARITIME (641)	Développement d'une offre de transport collectif attractive et écologique sur l'île de Ré : Evolution du matériel roulant (bus hybrides et électriques), amélioration du temps de parcours de la ligne La Rochelle/Ré/La Rochelle) avec développement de l'intermodalité (pôles d'échanges, P+R vélos, cheminements doux), coordination et amélioration de l'information multimodale	2014	2018	12,9
MARTINIQUE (400)	Mise en place d'un Système d'Information Multimodal	2015	2017	5,7
SMIRT (4 107)	Création d'une centrale de Mobilité Durable en Nord-Pas de Calais : système partagé de billettique et d'information voyageurs portant sur l'ensemble des modes de transports et offres de mobilités du territoire	2013	2016	9,9

Source : GART - Données au 07/11/2013

Les projets au stade d'études

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si ')
AIX-EN-PROVENCE (364)	Création d'une ligne de type mini-métro Aéroport de Marseille - Pôle d'échanges multimodal de la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence	-	-	-	Mini-Métro	-	-	-	60 à 150*
AJACCIO (80)	Étude faisabilité d'un TCSP	2008 : Réalisation du diagnostic et proposition de modes et tracés 2009 : Études d'insertion 2012 : Étude d'ingénierie financière 2013/2014 : Étude du déplacement de la gare de centre ville pour libérer les emprises occupées par la voie ferrée	2015	-	Tramway / BHNS	9,4	21	11	161
ANNECY (144)	Insertion de 4 axes de BHNS sur le territoire de l'agglomération	Études en 2013	-	-	BHNS	20	-	-	-
ANNEMASSE (82)	Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse (interface BHNS et autres lignes urbaines, cars interurbains, trains grandes lignes, TER, RER, modes doux)	Élaboration du programme début 2012 Étude AVP : 2013-2014 (variable selon chaque sous-opérations)	2014	2017	-	-	-	-	40
ANTIBES (179)	Transport par câble entre Tourettes et Gourdon	Études 2012-2014	2015	2016	-	1	2	-	22
	Transport par câble Antibes - Sophia dans le cadre des études Sophia 2030	Études 2013-2014	2018	2020	-	-	-	-	-
	Extension ligne 2 Sophia - Sophia et pôle d'échanges - centre-ville Antibes	Études en cours	2018	2020	BHNS	3	-	-	-
AUBAGNE (105)	Extension du tramway vers l'Ouest d'Aubagne jusqu'au centre Ville de la Penne	-	-	2019	Tramway	2,9	5	8	-
BAYONNE (142)	Création de la ligne C	-	2016	2018	BHNS hybride	-	-	-	-
	Création d'une navette fluviale sur l'Adour	-	2013	2014	Bateau	-	-	-	-
BORDEAUX (735)	Études de faisabilité d'un Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) – prospective réseau transports collectifs	Étude de juin 2012 à mai 2013 : 4 études de faisabilité sur 4 secteurs /bassins versants Achèvement des études prévu en 2013	-	-	-	-	-	-	-
	Étude de faisabilité d'une desserte en transport par câble aérien reliant l'aéroport au carrefour des 4 Chemins à Mérignac	Conclusions attendues fin 2013	-	-	-	-	-	-	-
	Étude de faisabilité d'une desserte en TCSP reliant le pôle d'échange de Cenon Pont Rouge à Parempuyre	Conclusions attendues fin 2013	-	-	-	-	-	-	-
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Expérimentation de voitures sans chauffeur	Études à venir	-	-	Voiture	-	-	-	0,06 ⁽¹⁴⁾
BOURGES (109)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS accompagnée par une restructuration du réseau	Étude de faisabilité prévue en 2014	-	après 2017	BHNS	10 à 12	-	-	-
	Création d'une 2 ^e ligne de BHNS Est-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-
BREST (213)	3 ^e phase du TCSP :	Études préalables en cours - début études opérationnelles 2014	2016	2018	Tramway	8	12	14	150
	- 2 ^e ligne de tramway					6	6	3	50
	- extension ligne 1					5	12	10	6
CLERMONT-FERRAND (290)	Extension de la ligne B en LHNS	-	2014	-	BHNS	1,6	-	-	-
	Site propre unidirectionnel Avenue Ernest Crystal (Ligne 6)	-	2013	2013	BHNS	0,5	-	-	-
CREUSOT LE (92)	Projet de tram-train entre Le Creusot - Gare TGV – Montceau-Les-Mines	Études en cours	2016	2020	Tram-train	26,5	15	6 ⁽²⁾	90 ⁽¹⁸⁾
DAX (56)	Étude d'un tracé TCSP Nord-Sud	Études : 2012 - 2013	-	-	-	-	-	-	-
DIJON (251)	Projet Prioribus sur 6 lignes fortes du réseau : augmentation des vitesses commerciales : priorité aux feux sur 80 carrefours, simplification d'itinéraires et aménagement de sites propres et de pôles d'échanges	-	2016	2018	BHNS	-	-	-	49,9
DOUAI (196)	Création de la ligne B entre Dechy Centre Hospitalier Départemental et Douai Gayant Expo	-	2016	2018	BHNS hybride	8	15	-	72
FORBACH (81)	Réalisation d'une ligne de tram-train entre la gare de Forbach et la gare de Sarrebruck	Étude de faisabilité : 2013	2016	2019	Tram-train	5	4	-	105*

7 - LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE

Les projets au stade d'études (suite)

projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
GRENOBLE (406)	Réalisation d'une liaison de transport par câble entre l'agglomération grenobloise et le plateau du Vercors et son prolongement comme transport urbain au sein de la polarité Nord-Ouest de l'agglomération	Études en cours	-	-	Téléphérique	-	-	-	-
	Création d'un pôle d'échanges multimodal tramway/bus/cars/piétons-cycles à la Tronche-Sablons	Études en cours	-	-	PEM	-	-	-	-
HAVRE LE (243)	Étude de faisabilité de la 2 ^e ligne de TCSP	Tracé et mode validé en COPIL dans le cadre de la révision du PDU	2018	2020	BHNS	5,5	11	10	36
LAVAL (100)	Amélioration de l'offre de transport existante sur l'agglomération : voies réservées, système de billettique, SAEIV, priorité aux feux	Études en cours	-	-	BHNS	-	-	-	7*
LENS (600)	Phase 2 du projet de TCSP : création de lignes :								
	- Barlin - Hersin	Étude de faisabilité en cours	-	-	BHNS	3	-	-	-
	- Noeux - Béthune - Essars - Vendin - Chocques	Étude de faisabilité en cours	-	-	BHNS	10	-	-	-
LILLE (1 129)	- Bruay-la-Buissière - Lens "express"	Étude de faisabilité en cours	-	-	BHNS	22	-	-	-
	Création d'un pôle d'échanges multimodal à Seclin	-	2014	2017	-	-	-	-	8
LYON (1 339)	Extension T2 Eurexpo à Chassieu/René Cassin	-	2013	2014	Tramway sur fer	2,5	2	2	29
	Renouvellement du matériel roulant métro et automatisation intégrale des lignes	-	2015	-	Métro	-	-	-	200 à 300
	A4 Nord - Ecully/Part-Dieu	-	2015/2020	-	Trolleybus	-	-	-	170
	A8 - gare de St-Fons /Vaulx en Velin	-	2015/2020	-	Trolleybus	-	-	-	254
	Téléphérique parc Miribel Jonage	-	2015/2020	-	Câble	-	-	-	45
	Capacité et augmentation du parc tram	-	2015/2020	-	Tramway	-	-	-	58
	Extension C2 à Osterode	-	2015/2020	-	Trolleybus	1	-	-	6,5
	Prolongement C1 au Sud Part-Dieu (Jean Macé)	-	2015/2020	-	Trolleybus	3,6	-	-	21
MARSEILLE (1 052)	Prolongement A4 au Sud Part-Dieu	-	2015/2020	-	Tramway	1,2 à 2,1	-	-	19
	Liaison tram T2/T3	-	2015/2020	-	Tramway	5	-	-	115
MARSEILLE (1 052)	Extension du métro vers l'Hôpital Nord	Étude préalable en cours de lancement fin 2013	-	-	-	6	-	-	estimé à 918 ^(*)
MONT-DE-MARSAN (56)	Évolution de la ligne A du réseau en ligne à Haut Niveau de Service	-	2016	2017-2021 ^(*)	BHNS	10	22	-	5,4*
MULHOUSE (256)	Ligne BHNS (sans site propre) - action sur le matériel, priorité aux feux, informations en temps réel aux stations, etc.	Études en 2014, travaux et mise en service en 2015 / 2016	2015	2015-2016	Bus	-	-	-	-
NANCY (263)	Renouvellement de la ligne 1 de TCSP	Échéance 2022	2020	2022	À définir	10 à 12	30	25	-
NICE (538)	2 ^e phase de l'extension de la ligne T1 : Pasteur - L'Ariane pont Anatole France	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	4	7	7	126
	3 ^e phase de l'extension de la ligne T1 : L'Ariane pont Anatole France - La Trinité	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	0,5	1	2	-
	Création de la ligne T4 entre Saint-Augustin et Cagnes-sur-Mer	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	6,4	11	-	267
	2 ^e phase de la création de T3 : Montel - Grand Stade - Lingostière	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	3,9	7	-	94
NÎMES (238)	Création d'une 3 ^e ligne de TCSP : axe Sud-Ouest - gare centrale - Nord-Ouest	Études en cours	-	-	-	-	-	-	-
	Pôle d'Echange Multimodal Porte Ouest	Études en cours	-	-	-	-	-	-	-
	Ligne de Car à Haut Niveau de Service : axe Vaunage	Études en cours	-	-	-	-	-	-	-
PAU (169)	Extension au Sud de la première ligne BHNS : traversée du futur quartier de la gare, voire du Gave	Marché de définition "Porte des Gaves et pôle multimodal" = choix du projet 2014-2015 ; extension à déterminer	-	-	BHNS	-	-	-	-
	Extension au Nord de la première ligne BHNS : extension à l'autoroute et au Zénith, voire à l'aéroport	Études préliminaires en 2011 dans le cadre de la maîtrise d'œuvre de la ligne 1 ; échéance à déterminer (au-delà de 2020)	-	-	BHNS	-	-	-	-
	Projet de ligne 2 : Est-Ouest (route de Tarbes ; route de Bayonne)	-	-	-	BHNS	-	-	-	-
POITIERS (142)	Poursuite de l'aménagement des trois lignes BHNS	Études : 2015-2016	2017	2019	BHNS	43	-	-	-

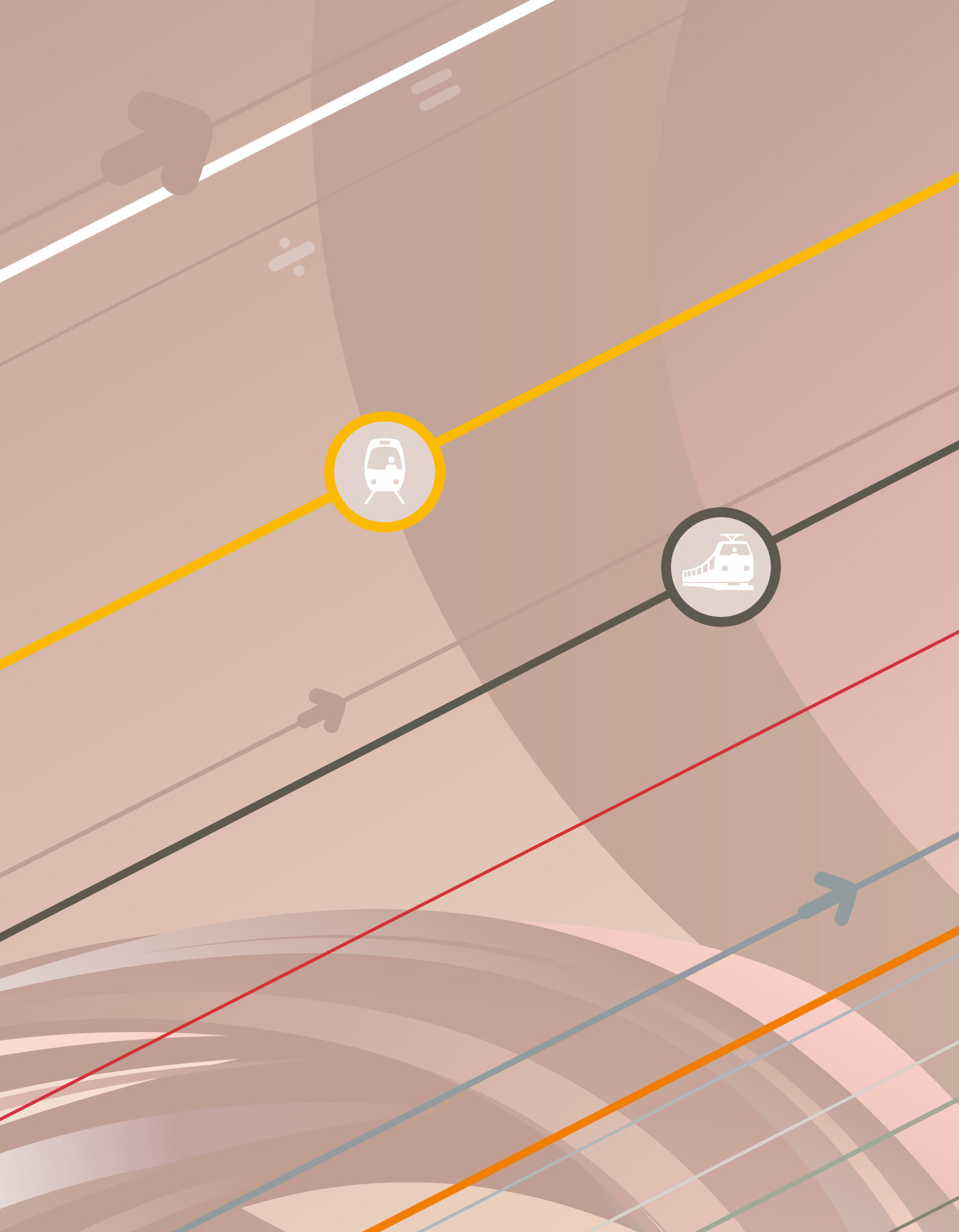
Les projets au stade d'études (suite)

☐ projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
 projet candidat à l'appel à projets Transports collectifs et Mobilité durable

Autorité organisatrice (milliers d'habitants)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en millions d'€ 2012 HT, 2013 HT si *)
RENNES (414)	BHNS Rennes - La Poterie / Chantepie - Rives du Blossne	-	-	-	BHNS thermique	3	-	-	25
ROCHELLE LA (152)	TCSP JP Sartre : création d'une ligne en site protégé sur l'entrée Sud-Est du cœur d'agglomération	-	2016	2017	Bus	5	15	-	3,5
ROCHE-SUR-YON LA (96)	Projet de TCSP en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-	-
SAINT-ANDRÉ DE LA RÉUNION / CIREST (121)	TCSP ESTI+ sur les communes de Saint-Benoît, Bras-Panon et Saint-André	Fin de la phase PRO : Début 2014 Obtention de la DUP : Novembre 2013 Notification des premiers marchés de travaux : Mars 2014	2014	2017	BHNS	21,2	39	13	107
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION / CINOR (199)	TCSP étendu de l'hôtel de Ville de Saint-Denis au Centre Hospitalier Régional Universitaire de Bellepierre	Etude de faisabilité 2013-2014 Etude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2014 à 2016 ⁽⁶⁾	2017	2019	BHNS hybrides	-	-	-	15
	Transport par câble aérien entre la Montagne et le centre-ville de Saint-Denis	Etude de faisabilité + étude d'impact environnemental 2013-2014 Etude de conception réalisation et études réglementaires dont DUP : 2015 à 2018 ⁽⁶⁾	2016	2018	Câble aérien	2,8 à 3,5	3 à 4	-	34 à 40
	TCSP entre Beauséjour et La Mare à Sainte-Marie	Etude de MOE et études réglementaires : 2013 à 2014	2014	2015	Bus	2	3	-	3*
SAINT-ÉTIENNE (396)	Réorganisation du réseau : amélioration des lignes "essentielle" (itinéraire, fréquence, aménagements de sites propres)	Études : 2013 - 2014	2015	2016	-	-	-	-	-
SAINT-MALO (83)	Projet de TCSP à Saint-Malo sur l'axe Est-Ouest	Étude de faisabilité et de définition : fin prévue en 2013	-	-	BHNS	4,5	-	-	-
SAINT-PAUL DE LA RÉUNION / TCO (213)	Création d'itinéraires privilégiés en site propre bus - autres sections	2015-2021	-	-	Bus hybrides et électriques	-	-	-	-
SAINT-PIERRE DE LA RÉUNION / CIVIS (174)	TCSP entrée Ouest de Saint-Pierre	Achèvement du PRO sur secteur Ravine Blanche : octobre 2012 Phase d'ACT en cours	2013	2015	Bus	3,5	9	-	23
		Achèvement du PRO autres secteurs : décembre 2013 Enquête publique : mai - juin 2013	2014	2016	-	-	-	-	-
	TCSP ZAC Pierrefonds-Aérodrome	Achèvement PRO : mai 2013 Enquête publique : novembre - décembre 2013	2013	2016	Bus	2,7	3	-	20,4
	TCSP entrée Nord de Saint-Pierre	Études préliminaires terminées	2015	2018	Bus	3,13	8	-	19,3
	TCSP entrée Est de Saint-Pierre	Études préliminaires terminées	2016-2017	2020	Bus	4,9	12	-	24,8
	TCSP traversée de l'Étang Salé-les-Hauts	Lancement études de MOE (conception + réalisation) : novembre 2012	2015	2018	Bus	4,15	10	-	19,5
SÈTE (95)	Réalisation d'un TCSP sur plusieurs axes structurants de l'agglomération	Étude d'opportunité en cours	-	2019	-	3	-	-	.. ⁽⁷⁾
STRASBOURG (476)	Extension Tram A vers le Zénith	Études non commencées	-	-	Tramway sur fer	1,5	2	-	12
TOULON (430)	Tranche 1 de la création de la 1 ^{ère} ligne de TCSP: université de la Garde à la faculté de Toulon	Nouvelle DUP à prendre	2005	-	BHNS	9,4	17	-	185
TOULOUSE (924)	TCSP Sud-Est - RD 2	-	2016	2018	-	10,5	-	-	197
	Poles d'échanges	-	2014	2020	PEM	-	-	-	-
	Liaison LMSE TCSP Secteur Est	-	2017	2019	TCSP	-	-	-	24
	Prolongement Ramassiers nord / Colomiers / Casselardit	-	2018	2019	TCSP	-	-	-	35
	RD 16	-	2017	2019	TCSP	-	-	-	41
TROYES (133)	Définition du programme de réalisation de BHNS en cours	Déploiement sur la période 2014 à 2023	-	-	BHNS	-	-	-	-
NORD-PAS DE CALAIS (4 107)	Création d'une liaison expresse de type RER entre Lille et Hénin-Beaumont	-	2016	2022	Train	30,7	5	12	912
ALSACE / STRASBOURG (1 881/476)	Tram-train Strasbourg - Bruche - Piémont-des-Vosges Phase 2 : interconnexion physique du réseau tramway de Strasbourg et du réseau ferré national	Étude terminée	-	-	Tram-train	-	4	-	-
PORTEUR DU PROJET À DÉFINIR	Magland - Flaine	-	2014	2015	Téléphérique	6,5	4	38 ⁽⁸⁾	63

Source : GART - Données au 19/11/2013

⁽¹⁾ Coût des études d'avant projet et de projet⁽²⁾ 6 rames de 4 caisses⁽³⁾ sans compter l'électrification⁽⁴⁾ hors matériel roulant⁽⁵⁾ Mise en service progressive entre 2017 et 2021⁽⁶⁾ selon faisabilité et tracé retenu en faisabilité⁽⁷⁾ Coût de l'étude d'opportunité : 0,17 million d'euros HT 2013⁽⁸⁾ cabines



LES TRANSPORTS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

- 1- L'organisation des transports..... p.40
- 2- Le financement du fonctionnement p.40
- 3- L'usage p.42
- 4- Les tarifs..... p.42
- 5- Les projets d'infrastructures nouvelles de transport.. p.43

LES TRANSPORTS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

1. L'organisation des transports en Île-de-France

Contrairement au reste du territoire français et ses quelques 400 autorités organisatrices de transport, la région Île-de-France dispose d'une seule AOT, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Ses missions sont de définir, d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs pour le compte des collectivités locales d'Île-de-France : Région, Ville de Paris et les 7 autres départements franciliens (77, 78, 91, 92, 93, 94 et 95).

Les décisions du STIF sont ensuite engagées en concertation avec les transporteurs : RATP, SNCF, OPTILE (regroupement d'entreprises de bus privées). En contrepartie, le STIF rémunère les entreprises pour le fonctionnement quotidien des transports et les améliorations qu'elles apportent à sa demande. Cette rémunération est prévue par des contrats d'objectifs avec la RATP et la SNCF, et par une convention avec OPTILE.

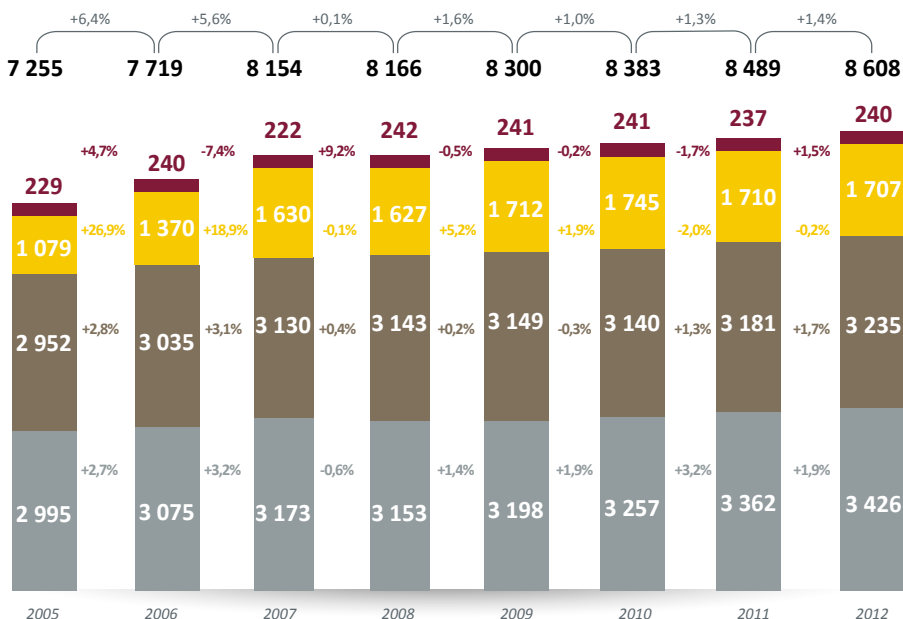
8,6 Mds €

c'est le montant des ressources mobilisées pour financer les dépenses de fonctionnement des transports franciliens en 2012

2. Le financement des dépenses de fonctionnement des transports en Île-de-France

Évolution du financement des dépenses de fonctionnement de 2005 à 2012

en millions d'euros 2012



Le financement de l'exploitation des transports en Île-de-France a mobilisé plus de 8,6 milliards d'euros en 2012, en hausse de 1,4% en monnaie constante par rapport à 2011. Toutes les composantes connaissent une croissance, entre 1,5 et 1,9%, tandis que la participation des collectivités locales reste stable, -0,2%.

- Autres recettes
- Concours publics
- Versement transport
- Recettes tarifaires

Source : GART d'après STIF

Les principaux contributeurs au financement des dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens sont les usagers (39%) et le versement transport (38%). Les recettes tarifaires, composées des ventes de titres aux usagers et du remboursement des titres de transport par les employeurs enregistrent une hausse de 1,9%. Cette hausse, plus modérée qu'en 2011, s'explique par une croissance moins forte de la fréquentation, +0,3%. Le versement transport progresse quant à lui de 1,7% en

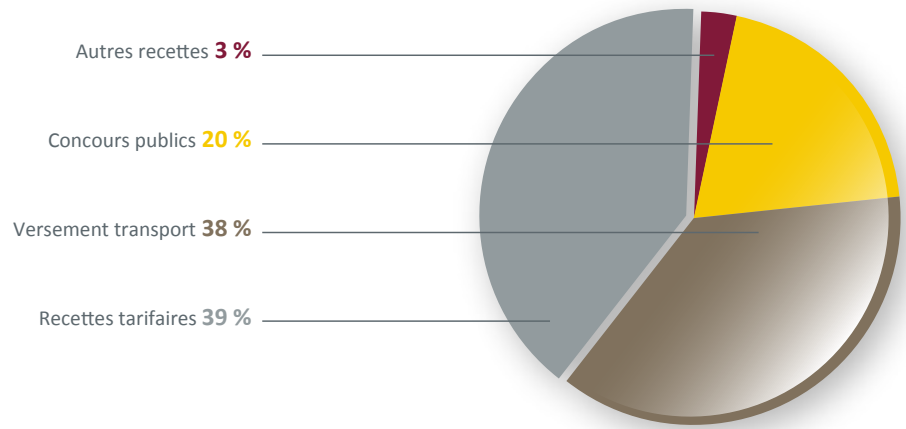
monnaie constante. Cette augmentation est à la fois le résultat de la dynamique de la masse salariale mais également de la hausse du taux de prélèvement dans certaines communes de l'aire urbaine de Paris à compter du 1^{er} juillet 2012. Les concours publics, contribuant à hauteur de 20%, restent stables par rapport à 2011, -0,2%. Ces derniers comprennent en majorité (69%) les contributions statutaires des membres du STIF, qui se ventilent de la manière suivante : 51% pour la Région, 30%

pour la ville de Paris et les 19% restants entre les autres départements franciliens. Les autres dotations des collectivités locales (31%) proviennent de subventions publiques, dont celles de la Région au titre de la tarification sociale ainsi que de dotations versées par l'Etat pour le transport scolaire. Enfin, l'exploitation des transports en Île-de-France est également financée, dans une moindre mesure (3%), par d'autres recettes (publicité, contraventions,...).

Poids des différents contributeurs au financement des dépenses de fonctionnement, en 2012

En 2012, le poids des différents contributeurs au financement du fonctionnement reste stable par rapport à 2011. Les dépenses de fonctionnement sont financées principalement par les usagers (39%) et le versement transport (38%), les concours publics contribuant à hauteur de 20%. Les 3% restants sont issus de recettes annexes (publicités, contraventions,...).

Source : GART d'après STIF

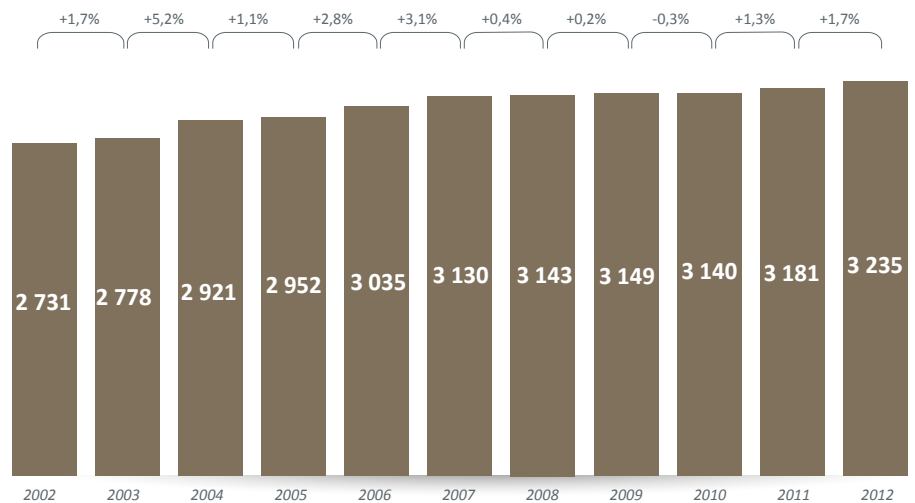


Évolution du produit du versement transport en Île-de-France depuis 2002

en millions d'euros 2012

En 2012, le versement transport en Île-de-France s'élève à 3,2 milliards d'euros progressant de 3,7% en monnaie courante et 1,7% en monnaie constante par rapport à 2011. Cette hausse s'explique par l'évolution de la masse salariale, assiette du versement transport, mais également par le nouveau zonage du VT, se traduisant par l'augmentation du taux de prélèvement dans certaines communes de l'aire urbaine de Paris. Sur 10 ans, le produit du VT s'est accru, en Île-de-France, de 23% en monnaie constante, soit une croissance annuelle moyenne de 2,1%.

Source : GART d'après STIF



Les taux de versement transport en vigueur en 2012 et 2013 en Île-de-France

(Article L.2531-4 du Code Général des Collectivités Territoriales)

Territoire	Taux de VT en vigueur en 2012	Taux de VT en vigueur en 2013
Paris et Hauts-de-Seine	2,6 %	2,7 %
Communes autres que Paris et communes des Hauts-de-Seine constituant l'unité urbaine de Paris*	1,7 %	1,8 %
Autres communes de la région Île-de-France	1,4 %	1,5 %

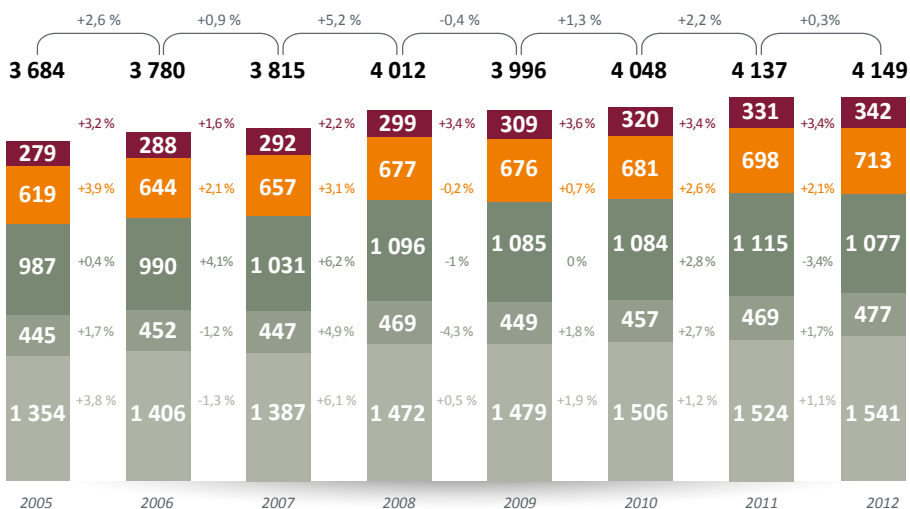
* telle que définie par l'INSEE. Décret n°2012-463 du 6 avril 2012

LES TRANSPORTS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

3. L'usage

Évolution du nombre de voyages en Île-de-France de 2005 à 2012

en millions de voyages



4,1 milliards de voyages ont été réalisés sur le réseau francilien en 2012, soit une évolution moins forte de la fréquentation par rapport à 2011 : +0,3 %.

- OPTILE + TRA*
- SNCF
- RATP autres**
- RATP RER
- RATP Métro

* OPTILE + TRA regroupent les voyages réalisés sur les lignes de bus en petite et grande couronne exploitées par OPTILE et ceux réalisés sur le réseau TRA de Seine-Saint-Denis.

** RATP autres regroupent les voyages effectués sur les lignes de tramway ainsi que sur les lignes de bus à Paris, en petite et grande couronne exploitées par la RATP.

Source : GART d'après STIF

L'année 2012 est marquée par une croissance moins forte de la fréquentation en Île-de-France : +0,3 % après +2,2 % en 2011. Cette évolution du trafic s'explique par la baisse du nombre de voyages observée sur les bus de la RATP. Cette dernière concerne à la fois les bus circulant à Paris (-7 %) et ceux de

grande et petite couronne (-2,1 %). Dans le même temps, la fréquentation des RER et des trains a progressé de 1,9 % et celle des métros de 1,1 %. Notons que le nombre de voyages réalisés par les bus d'OPTILE et TRA s'est accru de 3,4 %. Pour se déplacer, les franciliens plébiscitent

les modes ferrés : le métro représente 37 % des voyages réalisés en 2012, les RER et les trains, 29 %. Les bus de banlieue concentrent 23 % des voyages tandis que les bus de Paris et les tramways se partagent les 11 % restants, à hauteur de 8 % pour les premiers et 3 % pour les seconds.

Évolution du nombre de voyages par habitant de 2005 à 2012

en millions d'euros 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de voyages par habitant	319	328	331	348	345	347	353	352

Alors que le nombre de voyages par habitant établissait un nouveau maximum en 2011, la tendance se poursuit en 2012. Le ratio se fixe à 352 voyages par habitant, soit 1 voyage de moins par habitant et par an, résultat de la quasi-stagnation du nombre de voyages.

Source : GART d'après STIF

4. Les tarifs

Les tarifs en Île-de-France, au 1^{er} juillet 2012

En euros

	Tarifs 2012	Tarifs 2011	Évolution en € courants	Évolution en € constants
Billet à l'unité*	1,7	1,7	0,0%	-1,9%
Carnet de 10 tickets*	12,7	12,5	1,6%	-0,3%
Abonnement mensuel, 2 zones**	62,9	62	1,5%	-0,5%
Abonnement mensuel, 3 zones***	81,5	80,3	1,5%	-0,5%
Abonnement annuel, 2 zones**	656,7	633,6	3,6%	1,7%
Abonnement annuel, 3 zones***	847	818,4	3,5%	1,5%

* Valables sur la totalité des réseaux RER dans Paris, métro, tramway et bus et T Zen.

** Zones 1-2

*** Zones 1-3

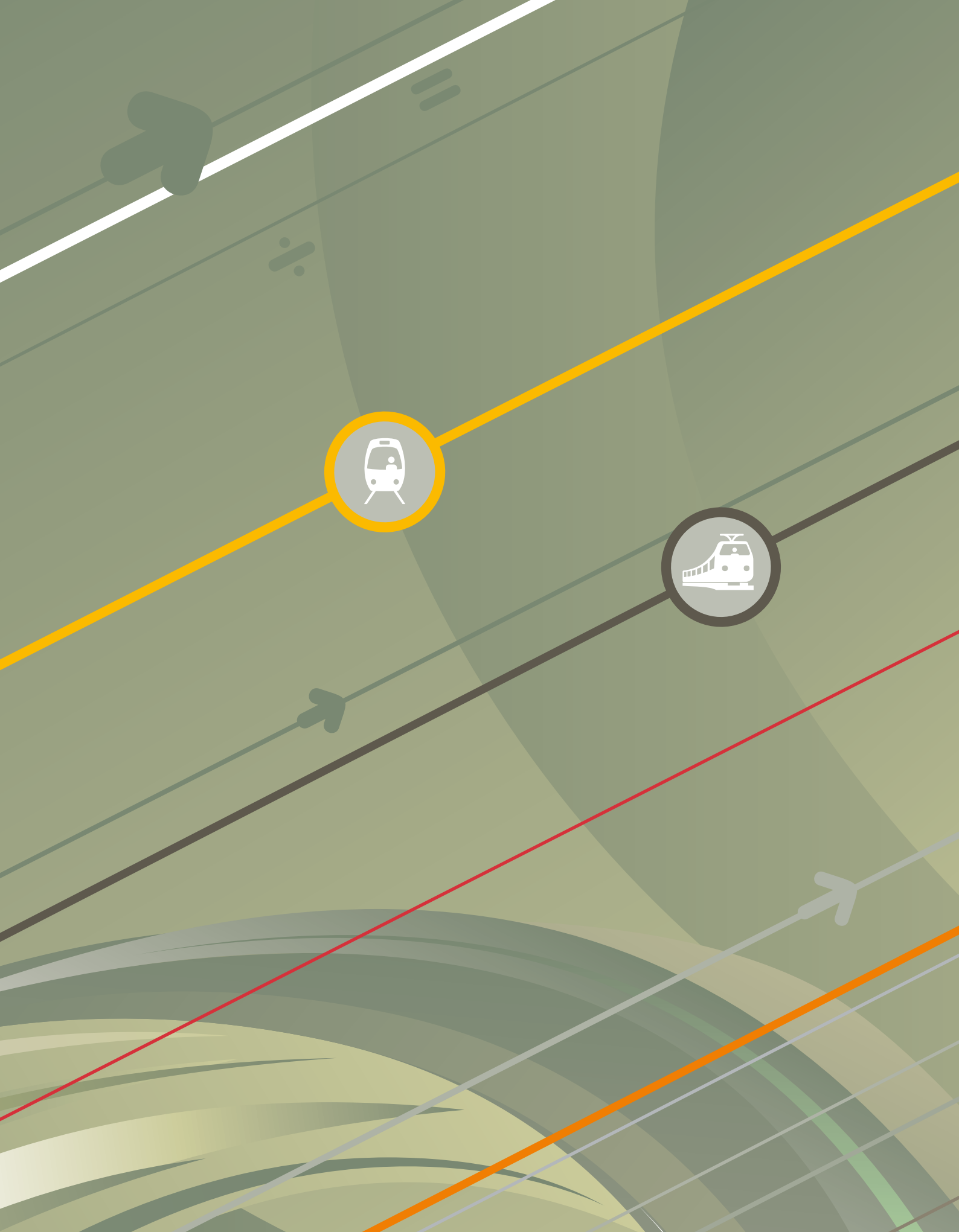
Alors que le débat autour du zonage francilien se poursuit (une proposition de loi déposée en mai 2012 au Sénat mais rejetée en mai 2013 devrait pour l'instauration d'un tarif unique en Île-de-France), les abonnés mensuels et annuels bénéficient depuis septembre 2012 du dézonage pendant les week-ends et jours fériés. Cela leur permet donc de circuler, pendant ces périodes, sur toute la région au-delà des zones de validité de leur forfait.

Source : STIF

5. Les projets d'infrastructures nouvelles de transport

Types de projets	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (Km)	Nombre de stations	Nombre de rames/bus	Coût infra en M€ 2012 HT	Coût matériel roulant non actualisé	Coût global (M€ 2012 HT)	
TRAM - TRAIN	Tangentielle Nord phase 1 : Epinay - Le Bourget	2009	2017	10	6	12	602	52	654	
	T4 : prolongement Clichy-sous-Bois - Montfermeil	2012-2013	2017	6,5	11	15	222	60	282	
	Tangentielle Ouest : phase 1 de Saint-Germain-en-Laye à Saint-Cyr-l'École	2015	2018	15,2	11	10	228	43	271	
	Tangentielle Ouest : phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville	-	2019	13,3	4	12	140	52	192	
	Tram-Train Massy-Evry	2012	2018	20,1	15	21	446	90	536	
	Tram-Train Massy-Versailles	2017	2020	14,6	6	10	46	43	89	
MÉTRO	Grand Paris Express	2014	de 2017 à 2030	205	72	-	-	-	26 500	
	Ligne 14 : prolongement à St-Ouen	2014	2017	5,8	4	14	1 500	140	1 640	
	Ligne 12 : prolongement à Mairie d'Aubervilliers	2012	2017	2,5	2	-	223	-	223	
	Ligne 4 phase 2 : Montrouge à Bagneux	2014	2019	1,9	2	-	391	-	391	
	Ligne 11 : prolongement jusqu'à Rosny-Bois-Perrier (phasage possible)	2014	2019-2020	5,5	6	44	1 250	180	1 430	
TRAMWAY	FER	T1 : prolongement Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay	2011	2017	8,2	15	15	467	45	512
		T3 : Prolongement de Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières	2015	2017	4,3	8	13	193	47	240
		T7 phase 1 : Tramway Villejuif - Athis-Mons	2009	2013	11,2	18	19	405	53	458
		T7 phase 2 : Athis-Mons à Juvisy	2015	2018	3,8	6	12	206	34	239
		T8 : Tram'y - St-Denis - Epinay - Villetaneuse	2009	2014	8,5	17	20	298	43	341
		TPO : tramway Paris - Orly	2016	2020	10	20	22	345	72	416
		TAC : tramway Antony - Clamart	2017	2021	8,2	4	14	323	40	363
	PNEU	T6 : Croix du Sud : Châtillon - Velizy - Viroflay	2008	2014-2015	14 ⁽¹⁾	21 ⁽²⁾	28	489	134	623
BHNS	TCSP Pampadour - Sucy - Bonneuil	2007	2011	6,45	9	17	97	7	104	
	TCSP Massy-Saclay-Saint Quentin (phase 2 Ecole Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay)	2013	2015	6,7	10	-	67	-	67	
	TCSP Créteil - Noisy-le-Grand Mont d'Est	2014	2018	17	25	-	70	-	70	
	TCSP Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville - Parc des Expositions de Villepinte	2013	-	10	8	-	35	-	35	
	TZen 1 - Sénart - Corbeil (phase 1 jusqu'à Lieusaint Moissy RER)	2009	2011	13	13	12	91	6	97	
	TZen 1 - Sénart - Corbeil (phase 2 jusqu'à Corbeil Essonnes RER)	-	-	5,1	-	-	74	-	74	
	TZen 2 - Sénart-Melun	2014	2018-2020	17	27	24	169	11	180	
	TZen 3 - Paris 19° - Les Pavillons-sous-Bois	2015	-	10	20	24	203	11	214	
TZen 4 - Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes	2015	2017	14	30	30	107	13	120		
PÔLE	Pôle de Versailles Chantier (phase 1)	2012	2016	-	-	-	84	-	84	
	Pôle de Nanterre Université	2010	2015	-	-	-	156	-	156	
	Pôle de Juvisy	2014	2020	-	-	-	111	-	111	
	Pôle Pampadour	2010	2013	-	-	-	47	-	47	
	Pôle Châtelet-Les Halles	2011	2016	-	-	-	181	-	181	
	EOLE Rosa Park	2011	2014	-	-	-	148	-	148	
RER	Prolongement Eole à l'Ouest	2014	2020	47 repris + 8 créés en souterrain	11 existantes + 3 nouvelles ⁽²⁾	-	3 603	-	3 603	
	Nouvelle branche RER D de Villiers-le-Bel-Gonesse - Arnouville au Parc des Expositions de Villepinte	2017	2020	11,4	1	2	308	30	338	

⁽¹⁾ dont 1,6 km en tunnel⁽²⁾ dont 2 souterraines



SOURCES, LEXIQUE, ÉCHANTILLON

Lexique	p.46
Sources	p.46
Liste des réseaux de l'échantillon 2012	p.47

Lexique

Les ressources de financement

- Les **recettes commerciales** correspondent aux recettes tarifaires et aux autres recettes commerciales, à savoir le produit des activités annexes, les autres produits de gestion courante, les produits financiers et exceptionnels...
- Le **versement transport** correspond au produit net, c'est-à-dire au produit brut perçu au titre de l'année considérée (de janvier à décembre) moins les frais de gestion et les remboursements aux entreprises.
- La rubrique « **Collectivités locales** » correspond à la participation des collectivités locales au financement global des transports publics urbains (exploitation et investissement). Elle comprend :
 - la contribution des collectivités membres de l'AO (ou le virement financier interne du budget principal au budget annexe transport),
 - la participation du département (notamment aux scolaires),
 - la contribution des collectivités locales non membres de l'AO,
 - les subventions à l'investissement des collectivités locales membres ou non,
 - les dotations reçues de l'Etat mais non affectées aux transports collectifs (DGF, DGD, DGE)
 - des recettes diverses de fonctionnement et d'investissement (cessions, produits des amendes, ...)
- La participation de l'**Etat** aux transports collectifs concerne, en dehors de l'Île-de-France, uniquement les investissements et correspond aux crédits de paiements réellement encaissés dans le budget des autorités organisatrices au titre de l'année considérée, ainsi que les dotations affectées aux transports collectifs.

Les éléments de calcul du taux de couverture commerciale

Le **taux de couverture commerciale** correspond au rapport entre les recettes tarifaires et les dépenses d'exploitation.

Les **recettes tarifaires** comprennent les ventes de titres y compris ceux vendus aux Centres d'Action Sociale. En revanche, les titres scolaires achetés par les autorités organisatrices de transport,

départements compris, ne sont pas inclus dans les recettes tarifaires.

Les **dépenses d'exploitation** intègrent toutes les charges d'exploitation (achats, services extérieurs, charges de personnel, ...) hors charges financières et exceptionnelles.

Nota bene : A noter que cette année, des redressements ont été opérés dans les recettes tarifaires pour certains réseaux sur les années 2012 et précédentes. C'est pourquoi le graphique Evolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2005 (page 12) a été actualisé. La comparaison du R/D 2011 et 2012 (page 18) entre les deux brochures de l'année des transports urbains ne reflète pas l'exacte réalité, cependant, les évolutions présentées dans ce document tiennent compte des redressements effectués.

Sources

Les données présentées dans cet ouvrage sont issues :

- de l'enquête annuelle sur les transports urbains hors Île-de-France, réalisée par la DGITM, le CERTU, le GART et l'UTP portant sur l'année 2012,
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les transports en commun en site propre.

versement transport additionnel mis en place dans 5 syndicats mixtes SRU.

La population retenue est celle du Périmètre de Transport Urbain calculée à partir de la population totale du recensement général de la population 2010 réalisé par l'INSEE entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 197 réseaux de transport urbain hors Île-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports urbains).

Les voyages intègrent ceux effectués dans le cadre de la sous-traitance y compris les voyages gratuits.

Il est composé de :

- 12 agglomérations de plus de 400 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 13 agglomérations de moins de 400 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 28 agglomérations de plus de 150 000 habitants ;
- 25 agglomérations de 100 000 à 150 000 habitants ;
- 65 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- 54 agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Les données sur les TCSP sont issues d'une enquête interne au GART, actualisée annuellement.

Les données concernant l'Île-de-France nous sont fournies par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Les données relatives au financement de l'investissement des transports en Île-de-France n'étant pas disponibles à la date de la publication, seules les données relatives au financement du fonctionnement sont présentées.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2012 ont été réalisés sur l'ensemble des 287 AOTU recensées hors Île-de-France.

De même, les traitements sur le versement transport des pages 14 à 17 ont été effectués sur toutes les autorités organisatrices ayant instauré le versement transport, soit 236 AOTU.

Sont compris également dans certains graphiques le produit du

Sources documentaires :

- UTP (2013) Transports urbains : bilan social 2012
- La banque Postale (2013), Note de conjoncture, Les finances locales en 2012, Constats et perspectives
- STIF (2013), Rapport d'activité 2012
- www.omnil.fr, Observatoire de la mobilité en Île-de-France
- ACOSS (2013), Conjoncture et Financement 2012

Liste des réseaux de l'échantillon 2012

12 agglomérations de plus de 400 000 habitants avec TCSP lourd en service

Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

13 agglomérations de moins de 400 000 habitants avec TCSP lourd en service

Angers, Brest, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Le Havre, Le Mans, Mulhouse, Nancy, Orléans, Reims, Saint-Etienne, Valenciennes.

25 agglomérations de plus de 150 000 habitants

Aix-en-Provence, Amiens, Antibes, Avignon, Besançon, Douai, Dunkerque, Fort-de-France, Istres/Martigues, Lens, Limoges, Lorient, Metz, Nancy-Suburbain, Nîmes, Pau, Perpignan, La Rochelle, Saint-Denis de la Réunion, Saint-Paul de la Réunion, Saint-Pierre de la Réunion, Thionville, Toulon, Tours, Valence.

28 agglomérations de 100 000 à 150 000 habitants

Angoulême, Annecy, Aubagne*, Bayonne, Belfort, Béziers, Blois, Boulogne-sur-Mer, Bourges, Calais, Cannes, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Chartres, Colmar, Fréjus - Saint-Raphaël, Isle-d'Abeau, Laval, Maubeuge, Montbéliard, Narbonne, Niort, Poitiers, Saint-Brieuc, Saint-Nazaire, Salon-de-Provence, Troyes, Vannes.

65 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants

Agde, Agen, Aix-les-Bains, Ajaccio, Albi, Alençon, Alès, Annemasse, Arcachon, Arles, Arras, Aurillac, Auxerre, Bastia, Beauvais, Bourg-en-Bresse, Brive-la-Gaillarde, Carcassonne, Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Châteauroux*, Châtelleraut, Cherbourg, Cholet, Concarneau, Creil, Le Creusot – Montceau-les-Mines, Dieppe, Dôle, Draguignan, Evreux, Forbach, Lannion, Libourne, Longwy, Louviers, Macon, Menton, Montargis, Mont-de-Marsan, Montélimar, Montluçon, Morlaix, Moulins, Nevers, Puy-en-Velay, Quimper, Quimperlé, Roanne, Rochefort-sur-Mer, La Roche-sur-Yon, Rodez, Royan, Saint-Louis, Saint-Malo, Saint-Quentin, Sarreguemines, Sète, Soissons, Tarbes, Thonon-les-Bains, Vichy, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Villeneuve-sur-Lot.

54 agglomérations de moins de 50 000 habitants

Abbeville, Annonay, Argentan, Les Avanchers-Valmorel*, Bar-le-Duc Bergerac, Bolbec, Briançon, Cahors, Chantilly*, Château-Thierry, Chaumont, Chauny, Douarnenez, Epernay, Epinal, Fécamp, Flers, Fougères, Gap*, Guingamp, Haguenau, Honfleur, Lamballe, Landerneau, Laon, Lisieux, Lons-le-Saunier, Lunéville, Manosque*, Mende, Millau, Neuves-Maisons*, Obernai, Oyonnax, Pays des Olonnes, Pierre-Sud-Oise, Pont-Sainte-Maxence*, Pontarlier, Remiremont, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Avold, Saint-Claude, Saint-Dié-des-Vosges, Saint-Dizier, Saintes, Saint-Lô-Agneaux, Sélestat, Senlis*, Sens, Thiers, Tulle, Verdun, Vesoul.

* Réseaux gratuits

Production et analyse des données

Florence DUJARDIN, Céline SABATIER

Pôle Observatoire des réseaux de transport, Statistiques et Analyse économique

Conception et suivi

Valérie RATHIER, chargée de mission Évènementiel

Sous la Direction de

Guy Le BRAS, Directeur Général

Laurent KESTEL, Directeur Général Adjoint

Nous remercions les réseaux ayant répondu à l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP), l'ensemble des partenaires de l'enquête, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) ainsi que l'agence L2R.



AgenceL2R.com