

L'année 2011 DES TRANSPORTS URBAINS



GART

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

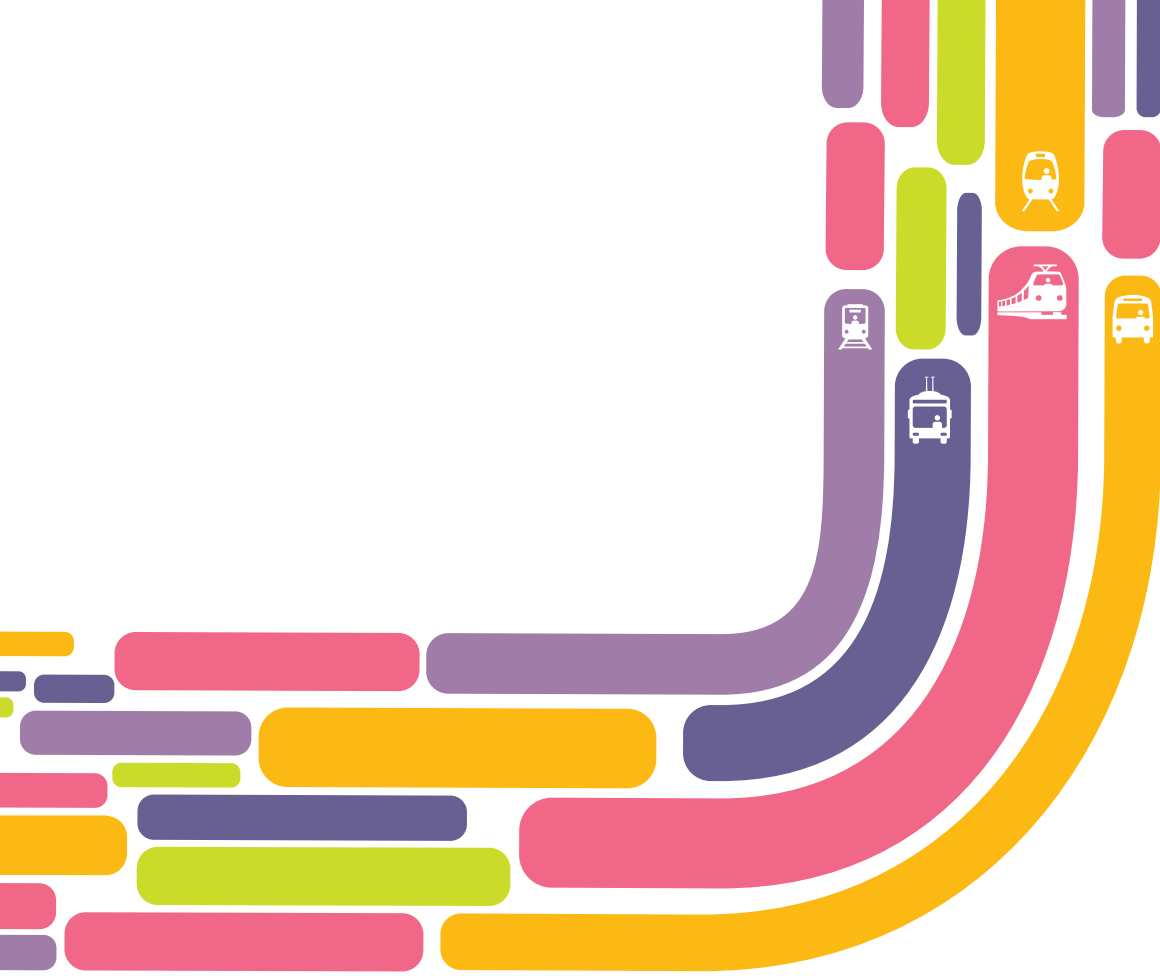
Le GART fédère les acteurs de la Mobilité

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.

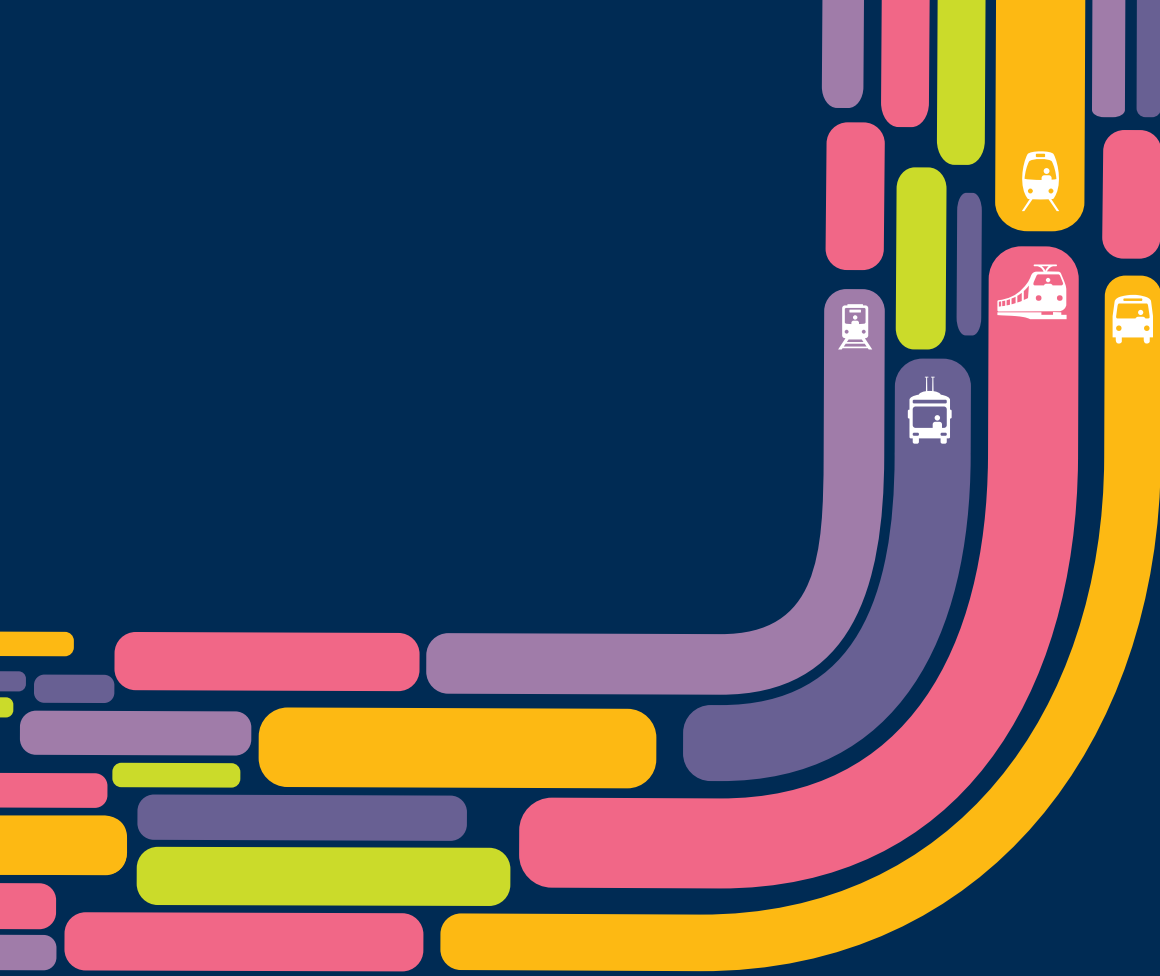


SOMMAIRE

Les transports urbains hors Île-de-France	p.4
Les transports urbains en Île-de-France	p.36
Lexique et sources.....	p.44







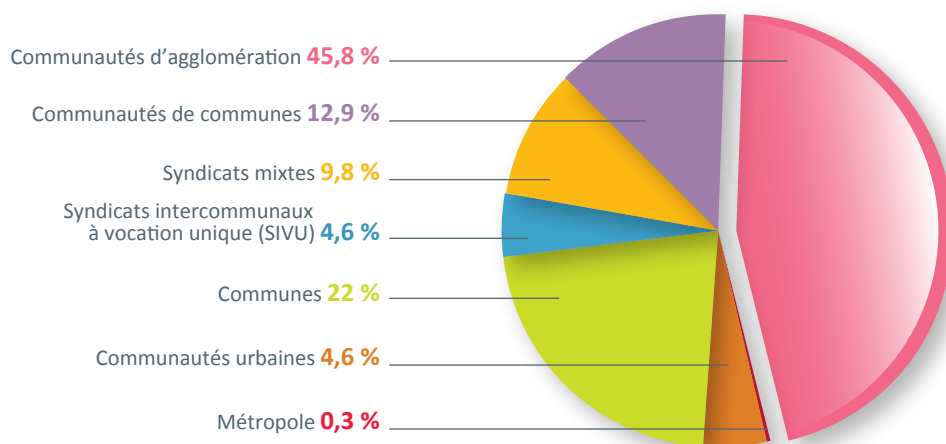
LES TRANSPORTS URBAINS HORS ÎLE-DE-FRANCE

- 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



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

Forme juridique des AOTU en 2012



63,6 %

des 286 AOTU recensées en 2012 sont des structures intercommunales communautaires

En 2012, 63,6% des réseaux sont sous la responsabilité de structures intercommunales communautaires. Les syndicats mixtes de droit commun représentent quant à eux moins de 10% des AOTU, les syndicats de communes 4,6% et les communes 22%. La métropole, nouvelle structure intercommunale créée par la loi du 16 décembre 2010 portant réforme des collectivités territoriales, représente 0,3% des AOTU.

Source : GART sur 286 AOTU.

1.2. Répartition géographique des AOTU par région, en 2012

La carte présente à la fois le nombre de périmètres de transport urbain (PTU) par région, la répartition de ces PTU par taille d'agglomération, ainsi que la part de la population habitant au sein des PTU par rapport à la population totale de chaque région. Ainsi, Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et Nord-Pas

de Calais sont les deux régions métropolitaines dans lesquelles la quasi-totalité des habitants réside dans un PTU (respectivement 81 % et 74 %). Néanmoins, alors que la région PACA rassemble 26 AOTU, Nord-Pas de Calais n'en dénombre que 11. Basse-Normandie est la région métropolitaine

dans laquelle la majorité des habitants réside hors PTU, 34 %.

Dans les régions d'Outre-Mer, la Réunion fait figure d'exception dans la mesure où celle-ci est couverte dans sa globalité par les 5 PTU recensés. En moyenne, hors Île-de-France, on dénombre plus de 3 AOTU par département.

Actu 2013

Vers des autorités organisatrices de la mobilité aux compétences élargies

Depuis longtemps revendiquées par le GART, les autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) sont l'une des dispositions discutées dans le cadre du projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, premier volet de la réforme de décentralisation, dont les premières lectures au Sénat et à l'Assemblée Nationale se sont achevées en juillet 2013.

En effet, le texte de loi prévoit, par transformation des autorités organisatrices de transport urbain existantes, l'instauration d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dotées de compétences élargies en matière de vélos en libre-service, d'autopartage, de covoiturage et de logistique urbaine. De plus, une disposition spécifique prévoit l'élargissement de l'affectation du versement

transport à l'autopartage, au co-voiturage et aux vélos en libre-service permettant ainsi aux AOM de financer leurs compétences relatives aux nouveaux services à la mobilité. Par ailleurs, outre la création spécifique des métropoles de Lyon et d'Aix-Marseille-Provence, le texte de loi prévoit la création de métropoles (établies par transformation de toutes les communautés d'agglomérations ou urbaines à fiscalité propre rassemblant plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants ou dans le périmètre desquelles se trouve le chef-lieu de région), lesquelles disposeraient du statut d'AOM. Les métropoles seraient ainsi compétentes en matière de création, d'aménagement et d'entretien des voiries, de signalisation, de parcs et aires de stationnement, ainsi qu'en termes

d'élaboration de plan de déplacements urbains. De plus, le GART ne peut que saluer l'introduction par amendement et le vote de la décentralisation-dépenalisation du stationnement payant de surface. Défendue par le GART depuis de nombreuses années, cette mesure phare permettra aux AOM de disposer d'un levier supplémentaire permettant d'encourager le report modal et favorisant une gestion plus intégrée de la mobilité.

Enfin, l'adoption par les députés du principe du schéma régional de l'intermodalité constitue une réelle avancée qui permettra aux autorités organisatrices de transport de tous rangs de coopérer sur le périmètre régional afin de mieux adapter leurs offres aux nouveaux besoins de mobilité.

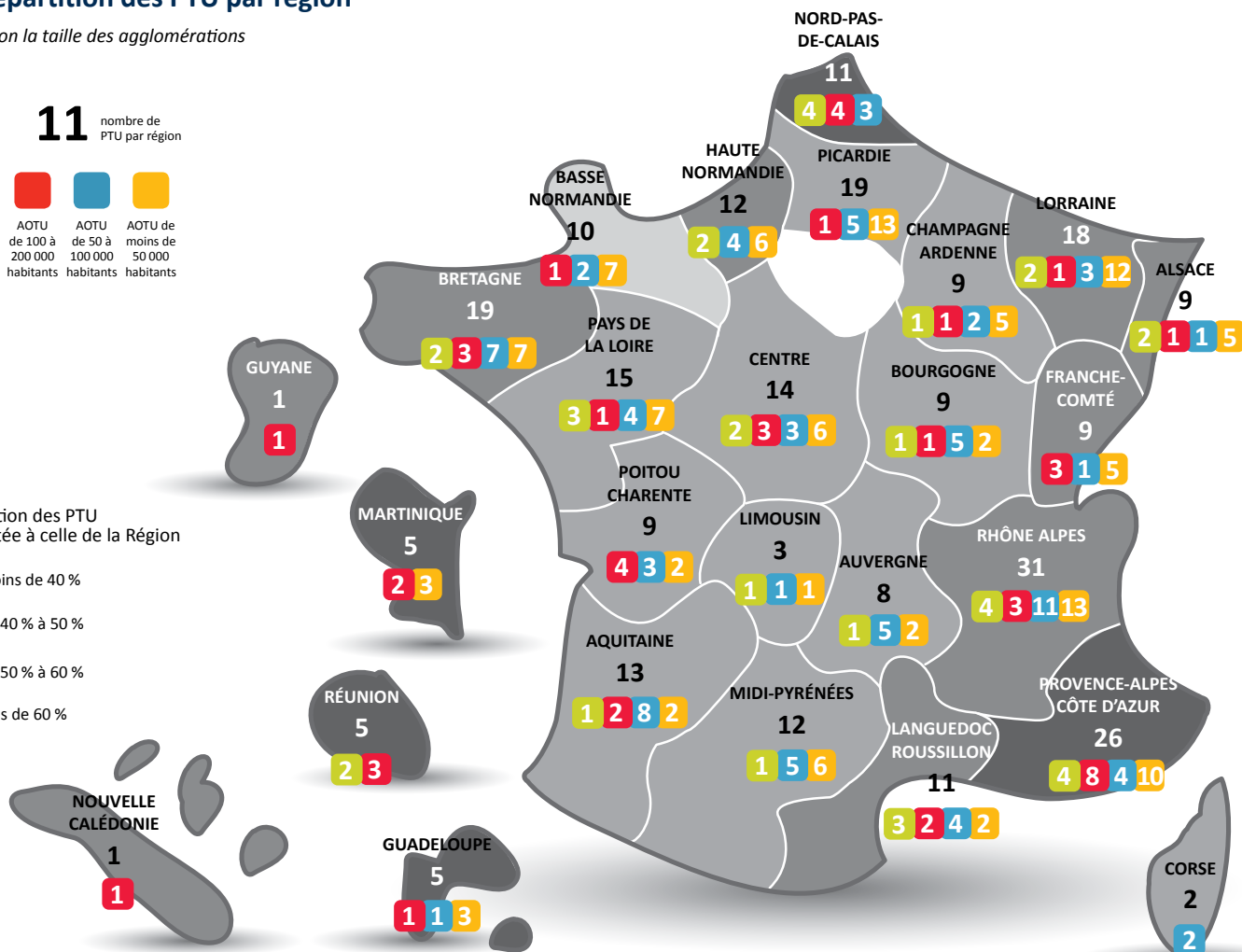
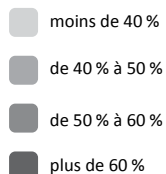
III Répartition des PTU par région

selon la taille des agglomérations

11 nombre de PTU par région



Population des PTU rapportée à celle de la Région



Source : GART sur 286 AOTU

1.3. Point sur les Syndicats Mixtes de type loi SRU

Les syndicats mixtes de type loi SRU exercent trois compétences obligatoires (au sens de l'article 111 de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, codifié aux 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 2012 est marquée par les créations du Syndicat Mixte de Transport des Deux-Sèvres, du Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SM AML) et du Syndicat Mixte des Transports du Rhône (SMTR).

On dénombre, en 2012, quinze syndicats mixtes de type loi SRU, que l'on peut répartir en quatre catégories :

- Cinq syndicats mixtes SRU ont vocation à

organiser la coopération inter-AOT à l'échelon d'un bassin de vie : le Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM), le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang de Berre (SMITEEB), le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy, le Syndicat Mixte de Transport Suburbain de Reims et le Syndicat Mixte de Transports collectifs routiers de la Presqu'île de Guérande-Atlantique.

- Huit syndicats mixtes SRU 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), le Syndicat Mixte « Fil vert » des Hautes-Pyrénées et le syndicat mixte de transport des Deux-Sèvres. 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.

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

- Enfin, un seul syndicat mixte SRU ayant un **périmètre d'action régional existe** : 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.

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 du mode de gestion et d'organisation de leur réseau de transport urbain. Depuis l'instauration de

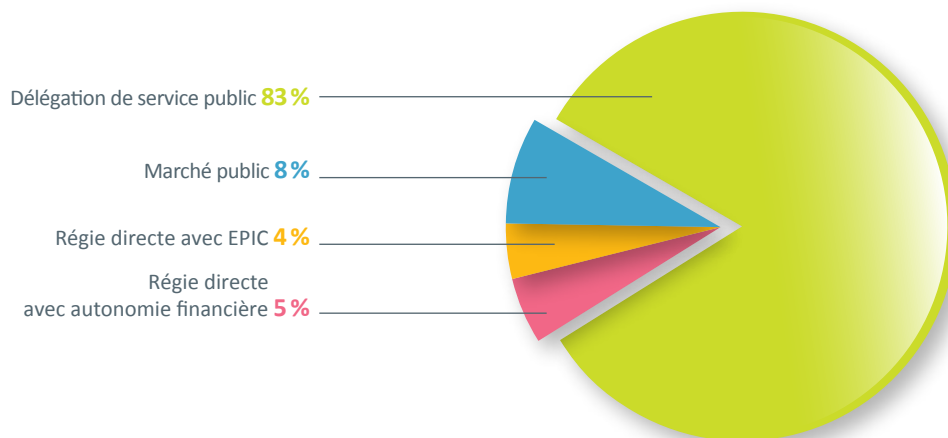
la loi Sapin, en 1993, la délégation de service public est devenue le mode de gestion privilégié des autorités organisatrices de transport urbain. Ainsi, plus de 80 % des AOTU transfèrent le risque industriel à leurs exploitants.

91 %

des réseaux sont exploités en gestion déléguée, contre 9 % en gestion directe (en % du nombre de réseaux)

Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2011

en % du nombre de réseaux

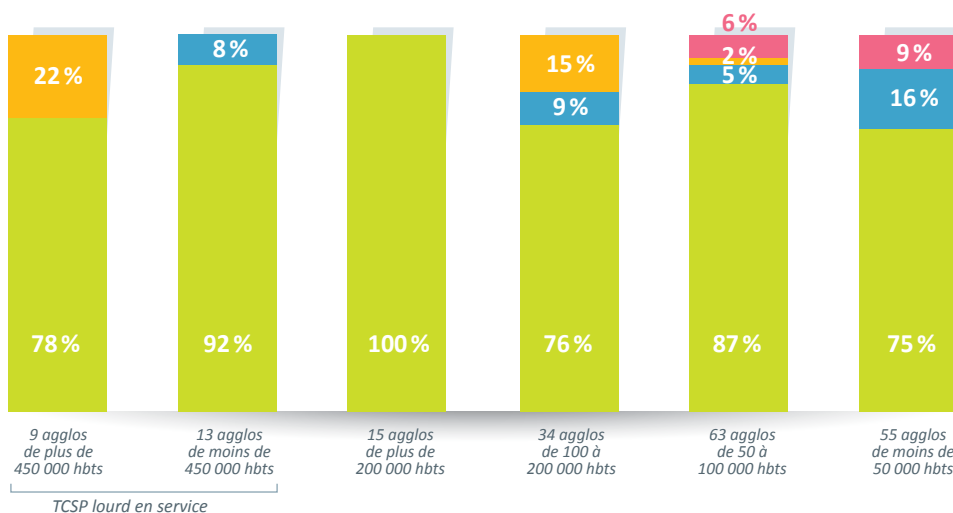


En 2011, 91 % des AOTU ont choisi de déléguer la gestion de leur service de transport collectif tandis que 9 % d'entre elles l'exploitent directement. Parmi celles qui ont opté pour la délégation, 8 % l'ont fait par le biais d'une procédure de marché public et 83 % dans le cadre d'une délégation de service public.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2011

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 l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 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 en France 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

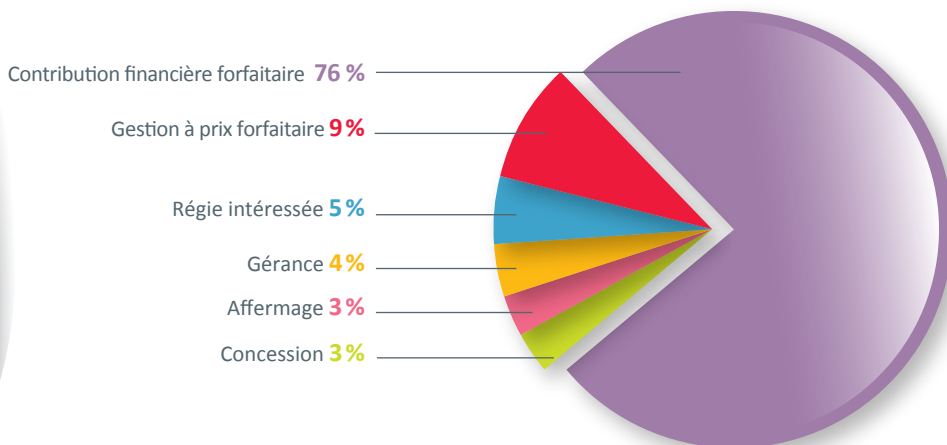
contribution financière forfaitaire, l'exploitant est propriétaire des recettes et supporte le risque commercial. En gestion à prix forfaitaire, en régie intéressée et en contrat de gérance, l'AOTU conserve la propriété des recettes.

Les types de contrat dans les réseaux de transport urbain en 2011, 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 le risque 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 2011, 80 % d'entre eux sont de type contribution financière forfaitaire. Notons que la durée moyenne d'un contrat est de 8 ans.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 172 réseaux.

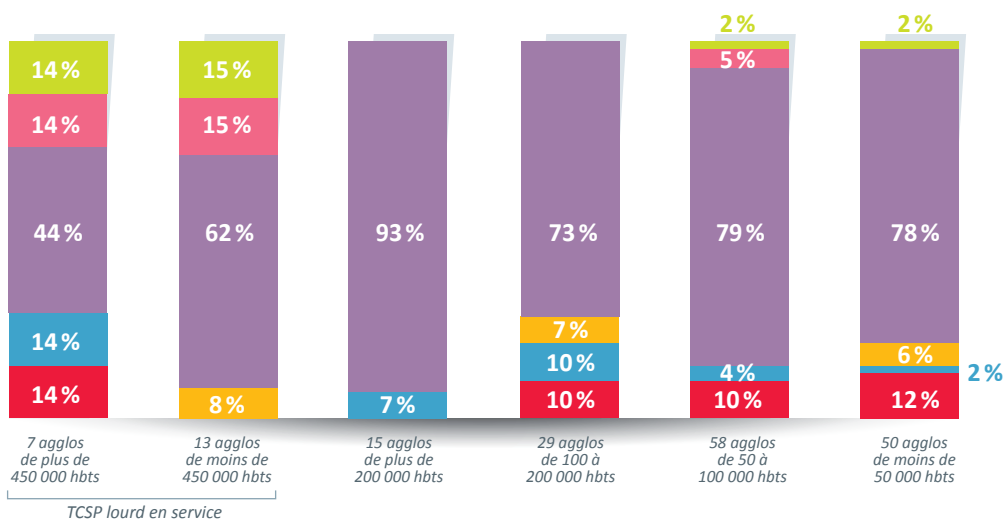


Les types de contrat dans les réseaux urbains en 2011, selon la taille des réseaux, total de la gestion déléguée

en % du nombre de réseaux

Alors que près de 80 % des AOTU n'ayant pas de TCSP lourd en service délèguent l'exploitation de leur réseau par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire, les autres agglomérations à TCSP lourd en service présentent la plus grande diversité de types de contrat.

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



Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 172 réseaux.

Actu 2013

Nouvelle hausse du taux de TVA au 1^{er} janvier 2014 ?

Après une augmentation du taux de TVA au 1^{er} janvier 2012, les transports publics seront-ils à nouveau impactés au 1^{er} janvier 2014 ? Dans le cadre du pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi, le gouvernement a décidé de la création d'un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi pour les entreprises (CICE) financé en partie par une évolution des taux de TVA qui prendra effet à compter du 1^{er} janvier prochain. Cette hausse de TVA a été votée à l'article 68 de la loi de finances rectificative pour 2012. Lors des débats, il a été demandé aux parlementaires de voter ce dispositif, tout en indiquant que le périmètre des

différents taux de TVA serait affiné dans le cadre du projet de loi de finances pour 2014. Un groupe de travail composé de députés socialistes a donc été chargé de faire des préconisations quant au périmètre d'application des différents taux.

Le Premier ministre a déclaré qu'aucune entreprise ne supporterait plus de hausse de TVA qu'elle ne bénéficierait de la baisse liée au crédit d'impôt compétitivité. Cet argument est inopérant pour les transports publics car la politique tarifaire est une compétence des AOT. Le crédit d'impôt profitera, quant à lui, aux seules entreprises exploitant

les transports publics, souvent dans le cadre de délégations de service public, fixant les relations financières entre les exploitants et les AOT en début de contrat.

Le GART milite donc pour faire des transports publics du quotidien un service de première nécessité, et à ce titre, taxable à une TVA de 5 %, comme ils le sont chez nos voisins européens : Belgique, Allemagne, Suède, Norvège, Portugal ou Angleterre. En effet, le rôle essentiel des transports publics favorisant la mobilité de tous et luttant contre les exclusions n'est plus à démontrer.

2.3. La propriété du matériel roulant en 2011

Propriété du matériel roulant en 2011

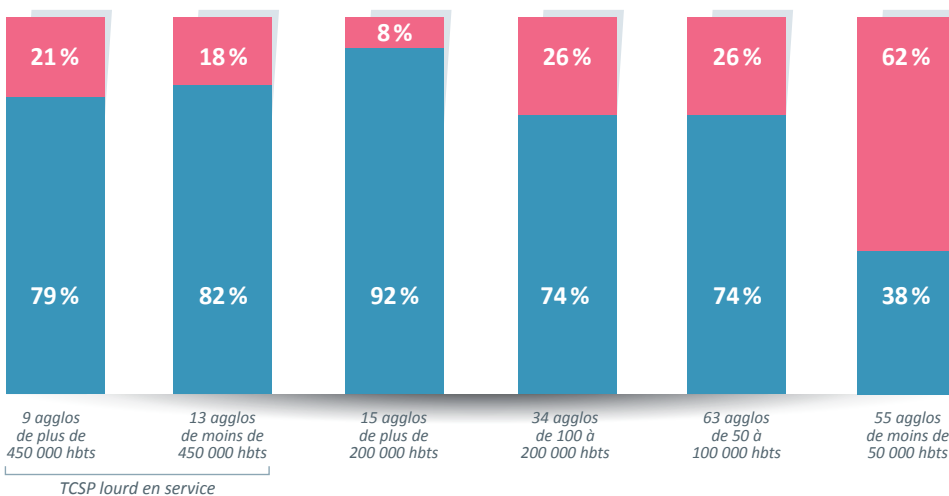
	AOTU	Exploitant
En nombre de réseaux	62 %	38 %
En nombre de véhicules	78 %	22 %

Les AOTU sont propriétaires de 78 % 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 62 %, contre 38 % des exploitants. Notons que l'âge moyen du parc est de 7,6 ans en 2011.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Propriété du matériel roulant, selon la taille des réseaux, en 2011

en nombre de véhicules



Selon la taille des agglomérations, on observe des disparités dans la propriété du matériel roulant. Tandis que les agglomérations de plus de 200 000 habitants avec ou sans TCSP sont propriétaires de plus de 82 % de leurs véhicules, elles ne sont plus que 38 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

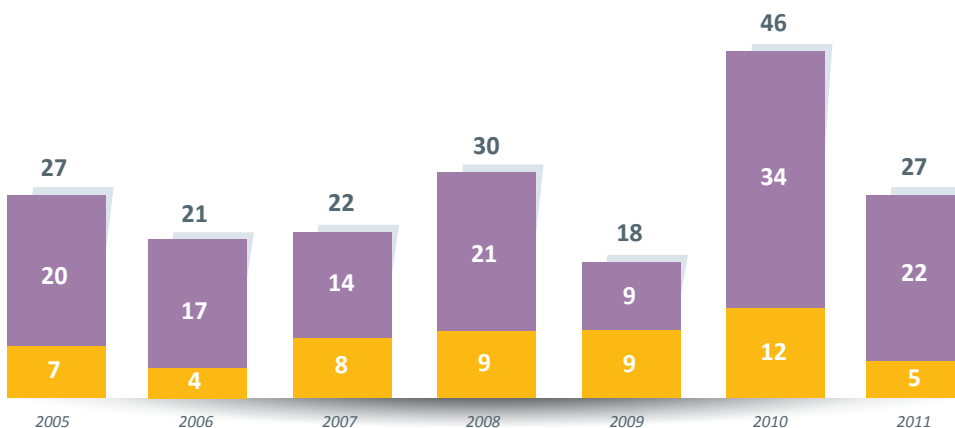
Exploitant
AOTU

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

2.4. Les changements de main de contrat entre 2005 et 2011

Résultats des appels d'offres entre 2005 et 2011

en nombre de réseaux



Sur les 191 appels d'offres lancés par les AOTU sur la période 2005-2011, 28 % n'ont pas reconduit le délégataire sortant. En 2011, ce ratio est de 19 %. 5 AOTU ont signé un contrat avec un nouvel opérateur : 1 agglomération de 100 à 200 000 habitants, 2 de 50 000 à 100 000 habitants et 2 de moins de 50 000 habitants.

Pas de changement de délégataire
Changement de délégataire

Source : GART

2.5. Les exploitants des réseaux de transport urbain

Part des groupes de transport urbain en 2011

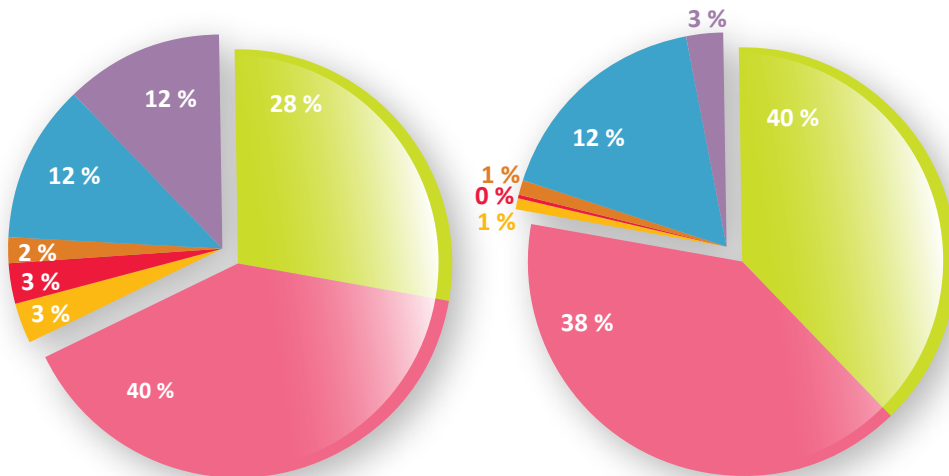
En nombre de réseaux

En nombre de voyages

- AUTRES*
- AGIR
- VECTALIA
- CAR POSTAL
- RATP DEV
- VEOLIA TRANSDEV
- KEOLIS

*La catégorie «Autres» comprend les réseaux non rattachés à l'un des groupes ci-dessus et ceux affiliés à aucun groupe.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.



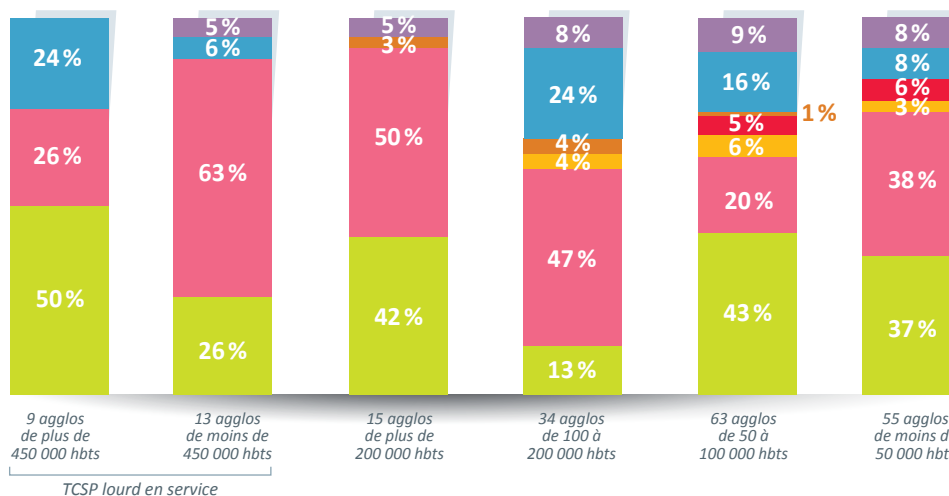
Part des groupes de transport urbain en 2011

en nombre de voyages

- AUTRES*
- AGIR
- VECTALIA
- CAR POSTAL
- RATP DEV
- VEOLIA TRANSDEV
- KEOLIS

*La catégorie «Autres» comprend les réseaux non rattachés à l'un des groupes ci-dessus et ceux affiliés à aucun groupe.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.



L'année 2011 est marquée par la fusion de Veolia Transport et de Transdev, en mars, donnant naissance à Veolia-Transdev. Conséquence de cette fusion, la RATP est sortie du capital de Transdev en échange, notamment, d'actifs français. On observe donc, en 2011, l'émergence du groupe RATP Dev.

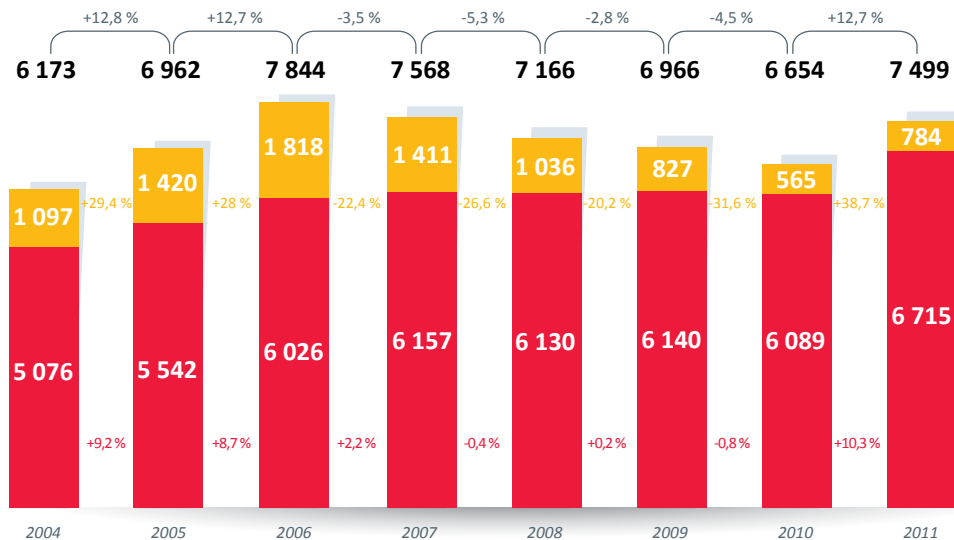
Cependant, ces évolutions du paysage du transport collectif urbain ne viennent pas bouleverser les parts de marché. Deux groupes se partagent 69 % des réseaux de notre échantillon. Veolia Transdev exploite 40 % des réseaux et Keolis 29 %. En nombre de voyages, leur part atteint 78 % : 38 % pour

Veolia Transdev et 40 % pour Keolis. Par ailleurs, si RATP Dev, Car Postal et Vectalia exploitent respectivement 3 % des réseaux chacun, pour les deux premiers, et 1 % pour le troisième, les 24 % des réseaux restants sont exploités en régie ou par des entreprises indépendantes.

3.1. Le financement, vue d'ensemble

Évolution du financement des transports urbains depuis 2004

en millions d'euros 2011



7,5 Mds €

c'est le montant des besoins de financement des transports urbains en 2011

Le financement des transports urbains hors Île-de-France a mobilisé 7,5 milliards d'euros en 2011 enregistrant une hausse de 12,7% après 4 années consécutives de baisse et retrouvant ainsi quasiment son niveau de 2006-2007. Cette évolution est autant le résultat de la hausse des emprunts contractés (+38,7%) que de l'accroissement des ressources propres (+10,3%).

■ Emprunt
■ Ressources propres

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

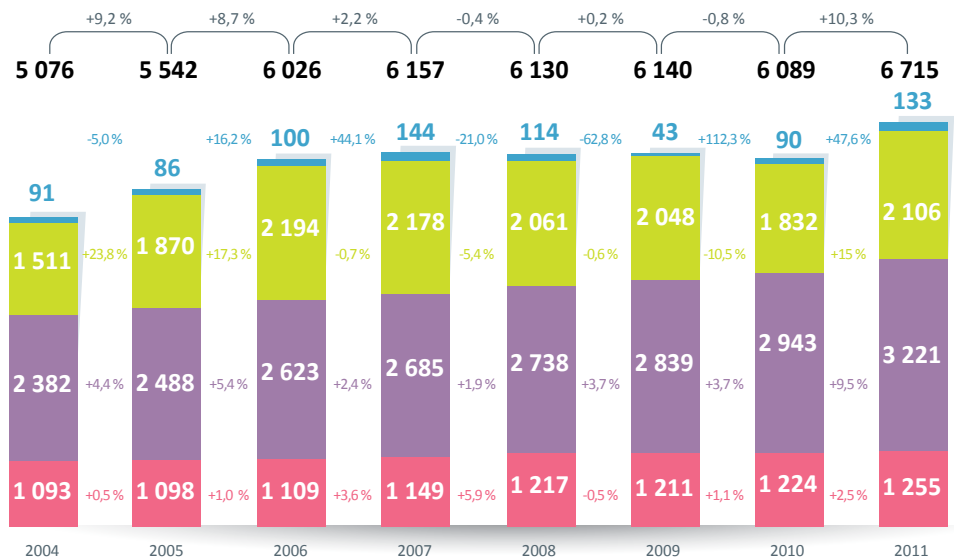
L'année 2011 est marquée par une forte augmentation des ressources mobilisées pour le financement des transports urbains de près de 13 %, malgré le contexte économique contraint et la raréfaction des ressources des collectivités locales. Ainsi, près de 7,5 milliards d'euros ont été consacrés au financement des

transports urbains. Ce dynamisme s'explique, d'une part, par le redémarrage des investissements après deux années consécutives de baisse puis un faible regain en 2010. Les collectivités relancent leurs investissements autant en raison du cycle des mandats électoraux municipaux,

qu'encouragées par le 1^{er} appel à projets TCSP. D'autre part, en matière de fonctionnement, les agglomérations ont mis des moyens supplémentaires en matière d'offre de transport afin de répondre à la croissance de demande, influencée par l'évolution à la hausse des prix des carburants.

Évolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2004

en millions d'euros 2011



Après quatre années d'atonie, les ressources propres progressent fortement, atteignant près de 7 milliards d'euros. Cette hausse de plus de 10% est à mettre à l'actif du versement transport (+9,5%) et des collectivités locales (+15%).

■ État
■ Collectivités locales
■ Versement transport
■ Recettes commerciales

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Principal contributeur au financement des transports urbains, le versement transport s'accroît, en 2011, de plus de 9,5 % à l'échelle de notre échantillon de 189 réseaux. Ce dynamisme est davantage le résultat des effets taux que de l'évolution des masses salariales des entreprises et administrations. Alors que le taux de chômage ne cesse de progresser, la conjoncture économique influera nécessairement sur le produit du VT à venir.

Les collectivités locales sont, cette année, une composante très dynamique. Alors qu'elle diminuait sensiblement depuis 2006, leur contribution connaît en 2011 une croissance de 15 %, retrouvant ainsi leur niveau de 2009. L'augmentation de près de 48 % de la part de l'Etat est fortement liée au subventionnement des projets de TCSP dans le cadre des appels à projets. Enfin, les recettes commerciales, en dépit d'une

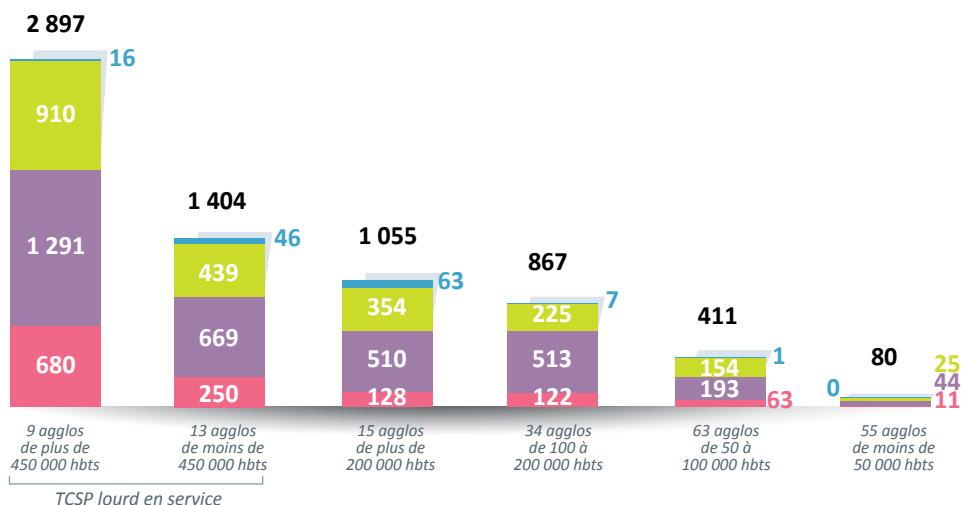
hausse de fréquentation de plus de 5 %, ne progressent que de 2,5 %. Même si ce résultat semble encourageant au regard des évolutions des deux années précédentes, la diminution continue du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires rend l'équilibre économique du transport urbain fragile et nécessitera une réflexion sur le poids financier des différents contributeurs et notamment sur la part des usagers.

Requêtes Ressources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2011

selon la taille des réseaux, en millions d'euros

Le financement des transports urbains des 22 agglomérations avec un métro ou un tramway en service nécessite plus de 4,3 milliards d'euros tandis que l'ensemble des agglomérations sans TCSP mobilisent près de 2,4 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 189 réseaux.

Le poids des différentes strates d'agglomérations dans les sources de financement des transports urbains est stable, cette année encore, la part des agglomérations à TCSP lourd en service restant prépondérante (64 %). En revanche, leurs évolutions en volume ont progressé dans des proportions bien différentes. Le financement des agglomérations de plus de 200 000 habitants

et de celles de 100 000 à 200 000 habitants s'est accru respectivement de 25,1 % et 20,2 % entre 2010 et 2011, en monnaie constante. Les autres classes d'agglomérations connaissent des évolutions plus modérées. Alors qu'on observe une stabilisation des ressources mobilisées pour le financement des agglomérations de moins de 450 000 habitants à TCSP en service, celles des

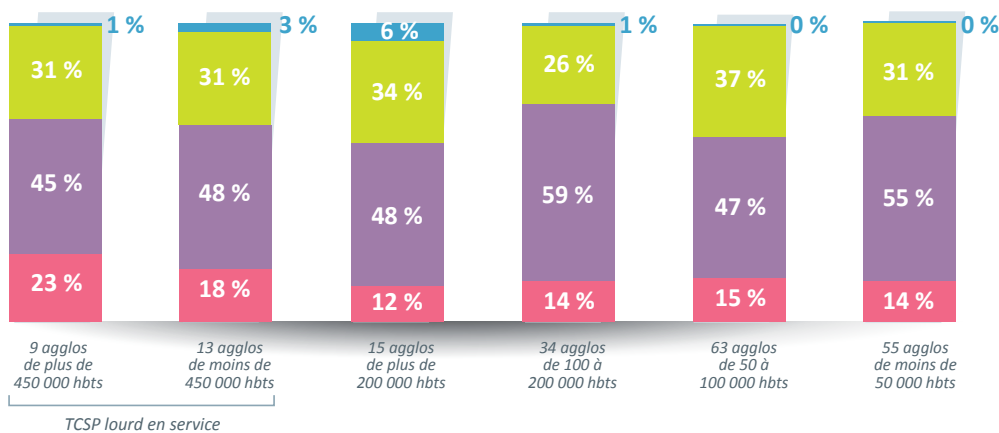
très grandes agglomérations et des plus petites progressent de plus de 4 %. Par ailleurs, l'analyse du poids relatif des différentes sources de financement reste stable entre 2010 et 2011. Le VT contribue à hauteur de 48 % au financement des transports urbains, les collectivités 31 %, tandis que les recettes commerciales et l'Etat apportent chacun 19 % et 2 %.

Requêtes Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2011

selon la taille des réseaux

Le versement transport est le principal contributeur au financement des transports urbains. Participant en moyenne à hauteur de 48 %, il peut atteindre 59 % dans les agglomérations de 100 à 200 000 habitants.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales



Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

3.2. Le versement transport

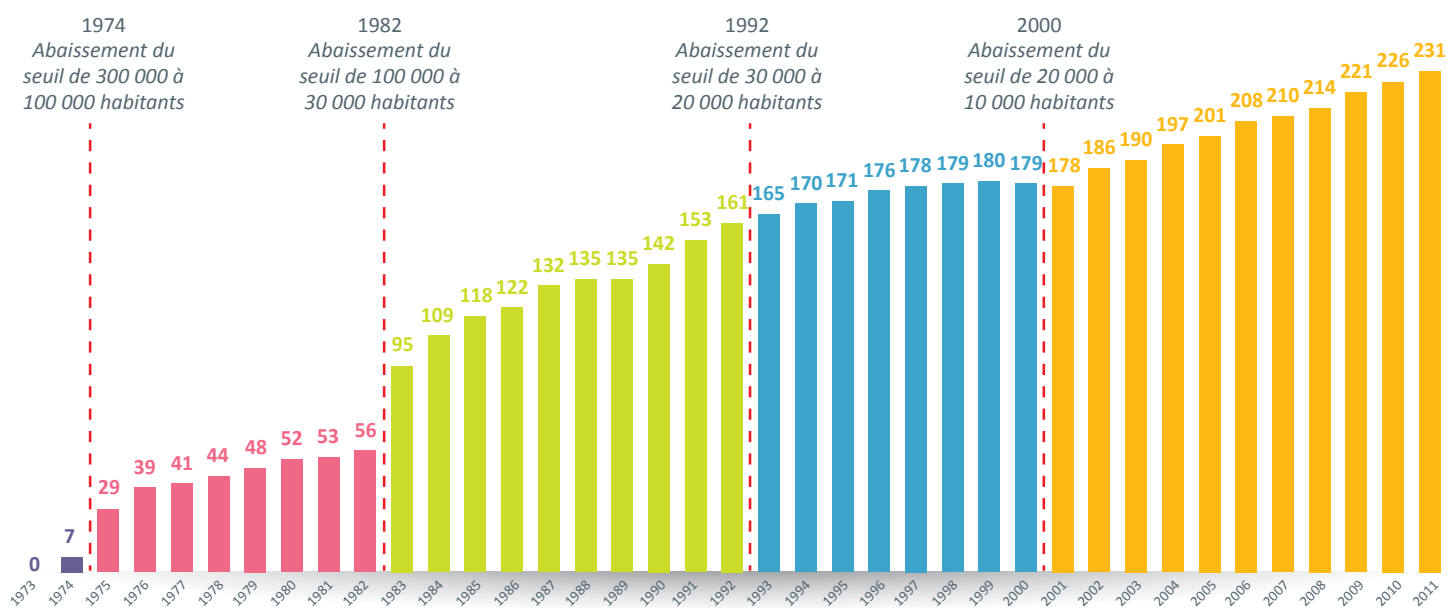
En 2011, 231 autorités organisatrices de transport urbain lèvent le versement transport pour financer leur réseau de transport public. On recense 6 nouvelles instaurations au cours de l'année : deux AOTU de 50 à 100 000 habitants et 4 de moins de 50 000 habitants. Ainsi, suite à une fusion de deux PTU, près de 81 % des AOTU ont instauré le versement transport. Par ailleurs, on comptabilise toujours cinq

syndicats mixtes de type loi SRU levant le versement transport additionnel : le Syndicat Mixte des transports en commun de l'Hérault, le Syndicat mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise et depuis l'année dernière, le Syndicat Mixte de Transport Suburbain de Reims et le Syndicat Mixte Fil Vert des Hautes-Pyrénées.

231 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

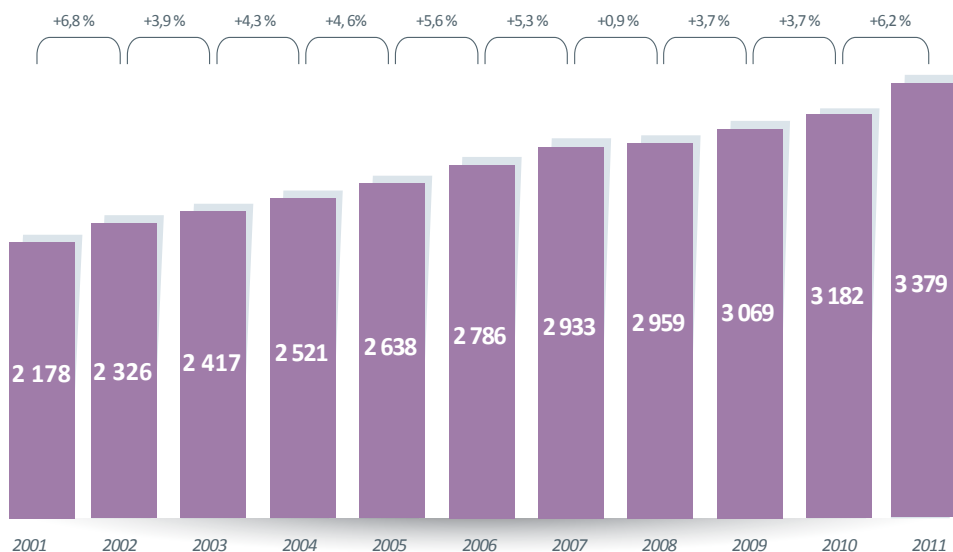
		Régime général	+ bonus intercommunalité ⁽¹⁾	+ bonus commune touristique ⁽²⁾
Agglomération de plus de 100 000 habitants	TCSP	1,75 %	1,80 %	2,00 %
	sans TCSP	1,00 %	1,05 %	1,25 %
Agglomération de 50 à 100 000 habitants	TCSP	0,85 %	0,90 %	1,10 %
	sans TCSP	0,55 %	0,60 %	0,80 %
Agglomération de 10 à 50 000 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 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 2001

en millions d'euros 2011



En 2011, 3 379 millions d'euros de versement transport ont été collectés hors Île-de-France, dont 19,6 millions d'euros au titre du versement transport additionnel. En monnaie constante, les recettes du VT se sont accrues de 6,2% entre 2010 et 2011 et de plus de 55% sur 10 ans, soit une croissance annuelle moyenne de 4,5%.

Source : GART sur 231 AOTU et 5 SM SRU

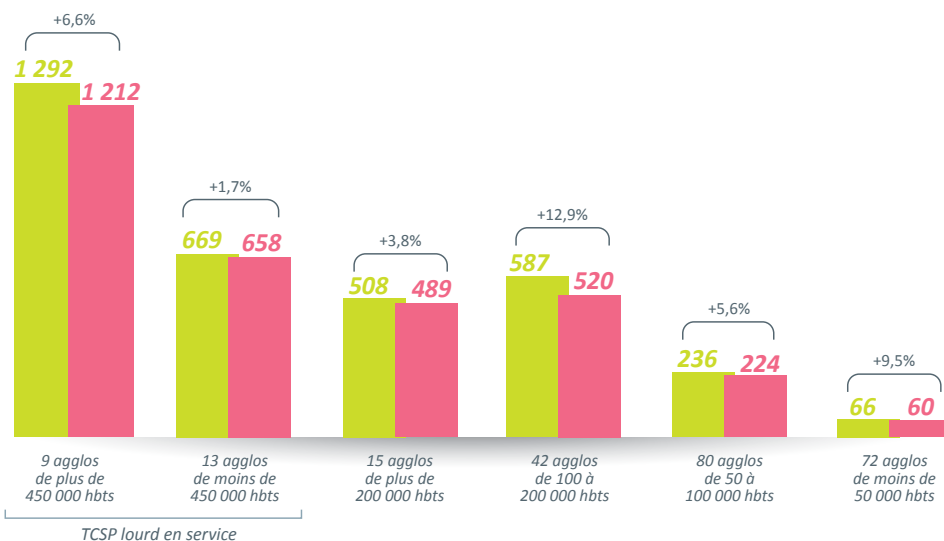
Malgré la crise économique et le contexte de rigueur budgétaire, le produit du versement transport, impôt assis sur la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés, continue de progresser. France entière, près de 6,5 milliards d'euros ont été collectés en 2011, soit une progression de 5,5% en monnaie courante et 3,3% en monnaie constante par rapport à 2010. Cependant, c'est en Province que l'évolution du produit du VT est la plus dynamique. En effet, hors Île-de-France, les agglomérations ont bénéficié dans le cadre de la loi Grenelle

de marges de manœuvre sur leur taux de VT (majoration communes touristiques, majoration TCSP dans les agglomérations de 50 à 100 000 habitants). Ces marges de manœuvre, associées aux évolutions de taux suite à la décision de réaliser un TCSP, expliquent en grande partie le rendement croissant du produit du versement transport. On recense en 2011, à nouveau une quarantaine d'augmentations de taux de VT. Cependant, ce dynamisme est à relativiser car le rendement du VT par habitant au taux de 1% diminue progressivement depuis 2008.

L'effet taux masque, ainsi, la faible évolution des masses salariales. L'analyse par AOTU présente de fortes disparités quant à l'évolution de leur produit. Certaines d'entre elles connaissent une évolution négative de leur produit, d'autres une évolution modérée par rapport à la même période l'année précédente. Face à une conjoncture morose et un taux de chômage en hausse régulière, on peut penser que le ralentissement voire la baisse observée dans certaines agglomérations risque de se généraliser et pèsera inévitablement sur l'évolution globale du produit du VT.

Répartition du produit du versement transport selon la taille des agglomérations entre 2010 et 2011

en millions d'euros 2011



Les 22 agglomérations ayant un TCSP lourd en service perçoivent à elles seules 58% du produit du versement transport hors Île-de-France. Les 15 agglomérations de plus de 200 000 habitants et celles de 100 000 à 200 000 habitants en collectent respectivement 15% et 18% tandis que les agglomérations de moins de 100 000 habitants se partagent les 9% restants.

■ Produit VT 2011
■ Produit VT 2010

Source : GART sur 231 AOTU

Les agglomérations au taux de plafond de versement transport en 2011

	Taux = plafond*	Taux < plafond
9 agglos de plus de 450 000 hbts TCSP lourd en service	100 %	0 %
11 agglos de moins de 450 000 hbts TCSP lourd en service	100 %	0 %
14 agglos de plus de 200 000 hbts	67 %	33 %
43 agglos de 100 à 200 000 hbts	67 %	33 %
80 agglos de 50 à 100 000 hbts	84 %	16 %
69 agglos de moins de 50 000 hbts	68 %	32 %
TOTAL	76 %	24 %

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

- du bonus de 0,05 % accordé aux communautés d'agglomération, urbaines, de communes et aux syndicats mixtes de droit commun.
- de la majoration « TCSP » si elles ont un projet en cours
- de la majoration « commune touristique » si elles disposent d'une commune touristique sur leur périmètre

En 2011, 76 % des AOTU ont fixé leur taux de VT au taux plafond. Les marges de manœuvre sur les taux se réduisent d'année en année même si certaines AOTU pourraient disposer de plus de flexibilité si elles décident de s'engager dans la réalisation d'un TCSP ou si l'une des communes de leur périmètre dispose de l'appellation « commune touristique ».

Source : GART sur 231 AOTU.

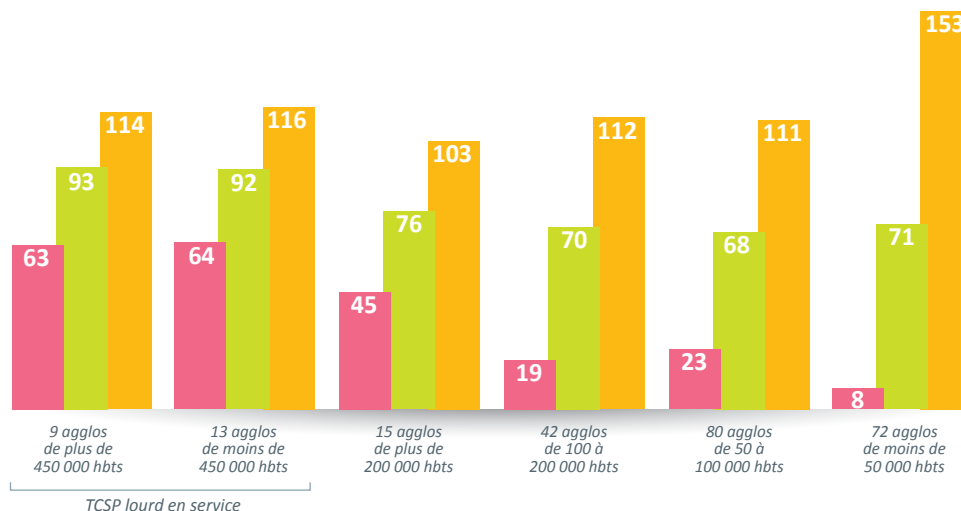
72 €

c'est le rendement moyen
par habitant en 2011

Le rendement du versement transport par habitant au taux de 1 % en 2011

en euros

Rendement moyen : 72 € par habitant



Le rendement par habitant du VT, c'est-à-dire le produit du VT perçu rapporté à un taux de 1 % et à la population, s'élève à 72 € en moyenne en 2011, soit une quasi-stagnation de -0,1 % en monnaie constante. Le rendement est en hausse dans les agglomérations de 100 000 à 200 000 et celles de moins de 50 000 habitants avec respectivement +1,8 % et +2,2 %. En revanche, il est en baisse dans les autres classes (entre -1,1 % à -2,2 %).

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART sur 231 AOTU

Actu 2012

Impact de la loi sur la simplification du droit et l'allègement des démarches administratives du 22 mars 2012

En application de son article 33, venant modifier les articles L.2333-67 et L.2531-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, les changements de taux de versement transport entrent désormais en vigueur les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année. Les délibérations correspondantes, qui doivent mentionner de manière précise l'une des deux dates précédentes, sont à adresser à l'ACOSS avant

les 1^{er} mai et 1^{er} novembre. Ainsi, l'ACOSS informera les assujettis avant les 1^{er} juin et 1^{er} décembre. Ces délibérations étant soumises au contrôle de légalité des préfets, il faut veiller aux délais de transmission pour que celles-ci puissent être adressées à l'ACOSS avant les 1^{er} mai et 1^{er} novembre. Afin d'éviter toute imprécision, il est conseillé de joindre, à la délibération de changement de taux

de VT, la liste des communes composant le PTU ainsi que les taux de chaque commune en cas d'assujettissement progressif notamment. Enfin, il est recommandé de ne pas attendre les dates butoir des 1^{er} mai et 1^{er} novembre pour l'envoi des délibérations car tout retard entraînera le report du changement de taux de VT à la date suivante.

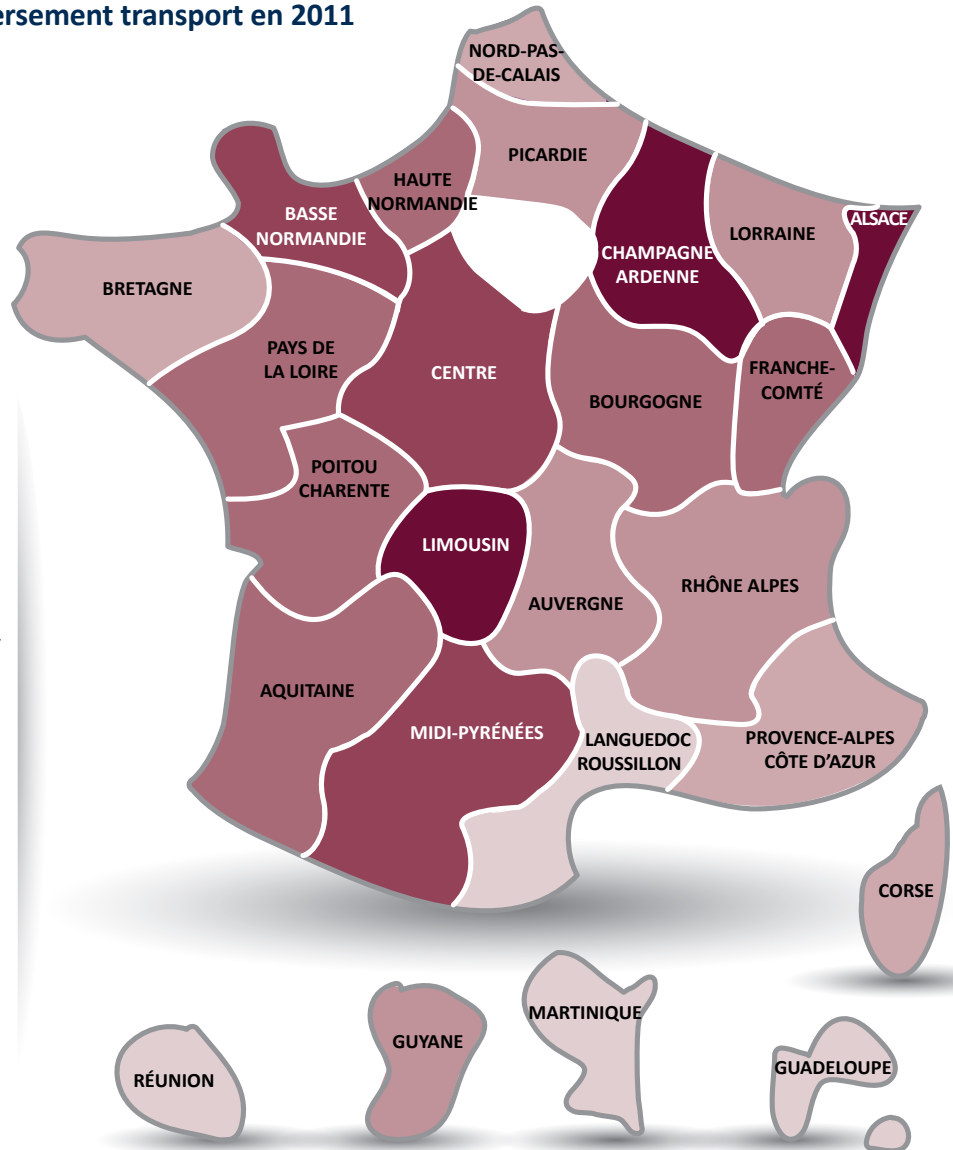
La répartition régionale du versement transport en 2011

Le rendement du versement transport est très différent selon les agglomérations et les régions. La carte, ci-contre, illustre les différences de rendement du VT simulé à 1% par habitant et par an. Ainsi, on constate des disparités selon les contextes économiques régionaux, impactant l'impôt perçu par les AOTU. A titre d'exemple, le rendement du VT en Midi-Pyrénées (85 € par habitant) est une fois et demie plus élevé que celui de Languedoc Roussillon (56 € par habitant).

Rendement moyen du VT par habitant au taux de 1 %

- Rendement supérieur à 90 € par habitant
- Entre 80 et 90 € par habitant
- Entre 75 et 80 € par habitant
- Entre 70 et 75 € par habitant
- Entre 60 et 70 € par habitant
- Moins de 60 € par habitant

Source : GART sur 231 AOTU



ACTU 2012-2013

Compétence des syndicats mixtes à lever le versement transport

Si l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales ne faisait pas mention des syndicats mixtes comme entités pouvant lever le versement transport (VT), il ne fait pas de doute que le législateur n'a jamais eu l'intention de restreindre le champ d'application du VT. Ainsi, pour lever cette ambiguïté, l'article 102 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 portant loi de finances est venu préciser que le versement transport pouvait être institué et perçu par les syndicats mixtes composés de communes, de département ou d'EPCI.

Toutefois, certaines sociétés ont estimé que les syndicats mixtes, qui n'étaient pas cités expressément par la loi avant cette date, n'étaient pas en droit, avant 2008, de les assujettir au paiement du VT. Ainsi, fin 2009, plusieurs syndicats mixtes de

transports ont été assignés devant les tribunaux par des employeurs demandant le remboursement du VT qu'elles estimaient avoir indûment versé depuis 2006.

Le 20 septembre 2012, la Cour de cassation s'est prononcée pour la première fois sur l'incompétence, avant l'intervention de la loi de finances pour 2008 du 24 décembre 2007, des syndicats mixtes à instaurer un VT sur leur territoire. Cette jurisprudence a ainsi fait peser un risque grave sur cette ressource et, par voie de conséquence, sur l'existence même des syndicats mixtes de transport (à la centaine de contentieux pendante devant les juridictions judiciaires peuvent en effet être ajoutés de nombreux autres contentieux potentiels, représentant au total un préjudice possible pour les syndicats mixtes

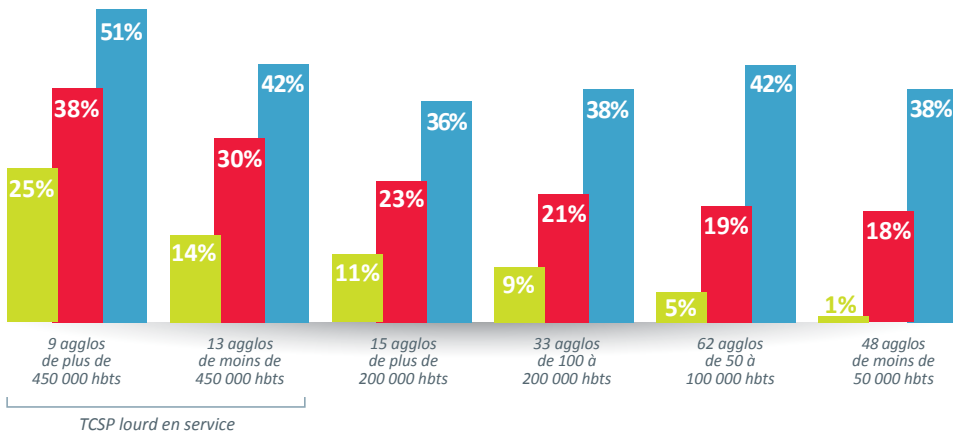
concernés de plusieurs centaines de millions d'euros). Ainsi, afin d'assurer la pérennité du financement des syndicats mixtes, de garantir la continuité du service public des transports et de sécuriser les délibérations prises par les syndicats mixtes avant 2008, le GART a proposé au gouvernement de déposer un amendement de validation qui a été adopté par le Parlement et promulgué avec la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012. Tout risque n'a cependant pas été écarté, puisqu'un certain nombre de sociétés ont déposés des Questions Prioritaires de Constitutionnalité (QPC) contre cet amendement de validation. Aucune de ces QPC n'a, à ce jour, été transmise devant la Cour de cassation. Le GART reste néanmoins vigilant et continue, avec ses adhérents, de suivre de très près ce dossier.

4.1. Le taux de couverture

Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2011

selon la taille des réseaux

Moyenne tous réseaux : 30%



30 %
c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2011

La couverture des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires est fortement corrélée à la taille des agglomérations et au développement de leurs réseaux. Les agglomérations de plus de 450 000 habitants dotées d'un TCS lourd en service affichent un R/D moyen de 38 % alors qu'il n'atteint que 18 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

■ Maximum
■ Moyenne
■ Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CERTU-GART-UTP) sur 180 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de l'échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D.

Les années se suivent et se ressemblent pour l'évolution du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires qui continue progressivement à diminuer, atteignant désormais 30 % en moyenne en

2011, même si cette baisse entre 2010 et 2011 n'est que très légère. En effet, alors que le R/D décline dans la plupart des strates d'agglomérations, il se redresse sensiblement dans les agglomérations de plus de 450 000

habitants à TCS lourd en service et dans celles de moins de 50 000 habitants.

En moyenne, alors que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 4 %, les recettes tarifaires se sont accrues de 3,9 %.

4.2. Les coûts d'exploitation

Entre 2010 et 2011, les dépenses d'exploitation connaissent une hausse de 4 % en moyenne en monnaie constante. Cette augmentation est cependant contrastée selon la taille des agglomérations. Ce sont celles de plus de 450 000 habitants à TCS lourd en service qui ont le plus rationalisé leurs dépenses d'exploitation en limitant leur hausse à 2 %. A contrario, celles

de 100 à 200 000 habitants connaissent l'évolution la plus élevée, à hauteur de 8 %. Dans les autres classes d'AOTU, les dépenses se sont accrues de 4 à 5 % en monnaie constante.

L'évolution des dépenses d'exploitation est fortement corrélée à celle de la masse salariale des entreprises de transport urbain qui représentent 60 % des coûts d'exploitation.

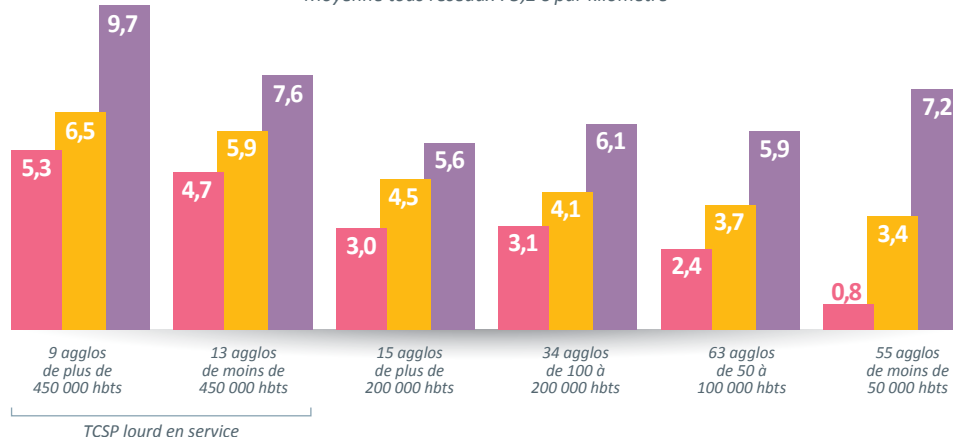
D'après le bilan social 2011 de l'UTP, les effectifs se sont accrues de 2,4 % tandis que les rémunérations des conducteurs ont connu une hausse comprise entre 2,2 % et 3,7 %.

Rapporté au nombre de kilomètres et de voyages, le coût d'exploitation s'établit à 5,23 € par kilomètre et 1,54 € par voyage tous réseaux confondus.

Coût d'exploitation par kilomètre en 2011

selon la taille des réseaux, en euros

Moyenne tous réseaux : 5,2€ par kilomètre



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

■ Maximum
■ Moyenne
■ Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

III Comparaison de la recette et du coût d'exploitation moyens par voyage en 2011

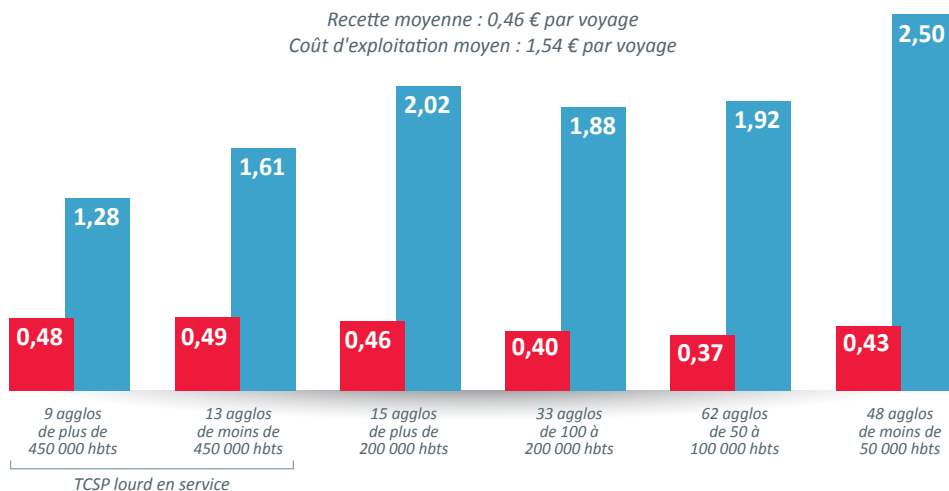
selon la taille des réseaux, en euros

En moyenne tous réseaux confondus, un voyage génère 0,46 € de recette aux réseaux de transports urbains alors qu'il en coûte 1,54 €. Si les écarts entre la recette moyenne au voyage selon la taille des agglomérations sont relativement serrés, ceux relatifs au coût d'exploitation sont beaucoup plus importants.

En effet, celui des grands réseaux à TCSP 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 180 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de l'échantillon n'ont pas été pris en compte.



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

III Financement de l'exploitation par habitant en 2011

selon la taille des réseaux, en euros

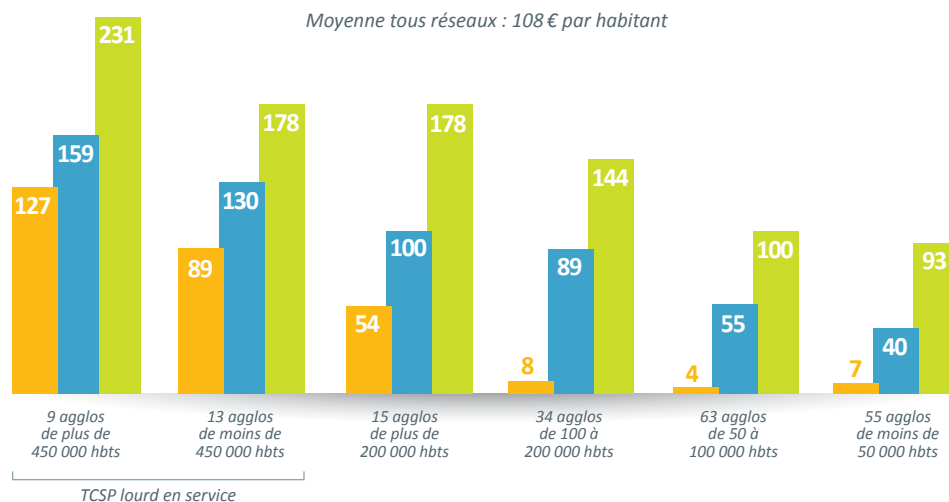
108 €

par habitant, c'est la participation moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux, en hausse de 5,6 % en monnaie constante par rapport à 2010.

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 9 agglomérations à TCSP lourd en service, les collectivités locales contribuent à hauteur de 159 € par habitant. Les agglomérations de moins de 50 000 habitants financent, quant à elles, l'exploitation à hauteur de 40 €.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.



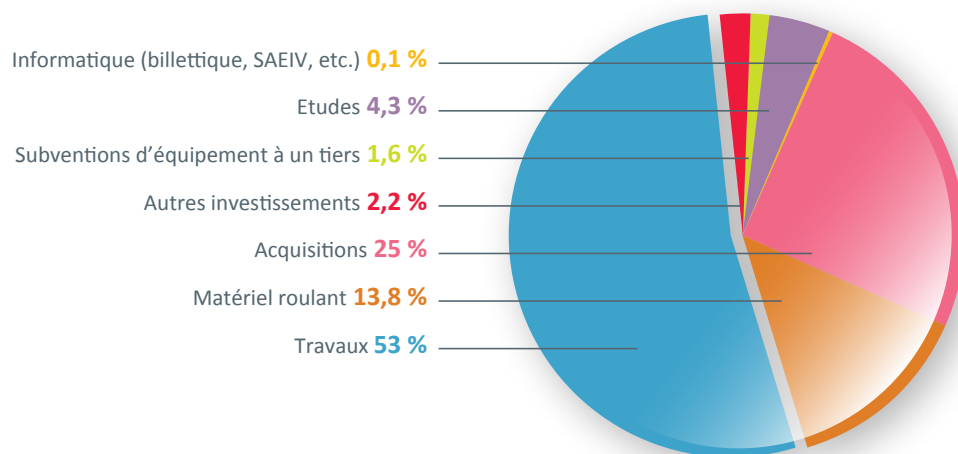
Le ratio subventions d'exploitation et d'équilibre versées aux exploitants rapportées au nombre d'habitants du PTU, est en hausse de 5,6 % en monnaie constante.

La contribution des AOTU à l'exploitation des réseaux rapportée au nombre d'habitants du PTU est en hausse par rapport à 2010, atteignant ainsi 108 € 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.

5.1. Les dépenses d'investissement

Nature des investissements de transport urbain en 2011



2,21 Mds €

de dépenses d'investissement en 2011, soit une hausse de 36 % en monnaie constante par rapport à 2010 (hors remboursement des capitaux empruntés)

Les travaux restent, pour la deuxième année consécutive, le premier poste d'investissement des AOTU en 2011 à hauteur de 53%. Les acquisitions foncières, d'immeubles, etc., représentent quant à elles 25% et l'achat de matériel roulant 13,8% des investissements engagés sur l'année.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM - CERTU - GART - UTP) sur 189 réseaux

En dépit du contexte contraint en matière de ressources, les AOTU continuent d'investir selon un rythme qui s'accélère en 2011, +36 % par rapport à 2010. Cette montée en puissance s'explique à la fois par les fins de travaux des premières lignes ou d'extension de réseaux de tramway notamment (Angers et Reims en 2011, Brest, Dijon, Le Havre, Montpellier,

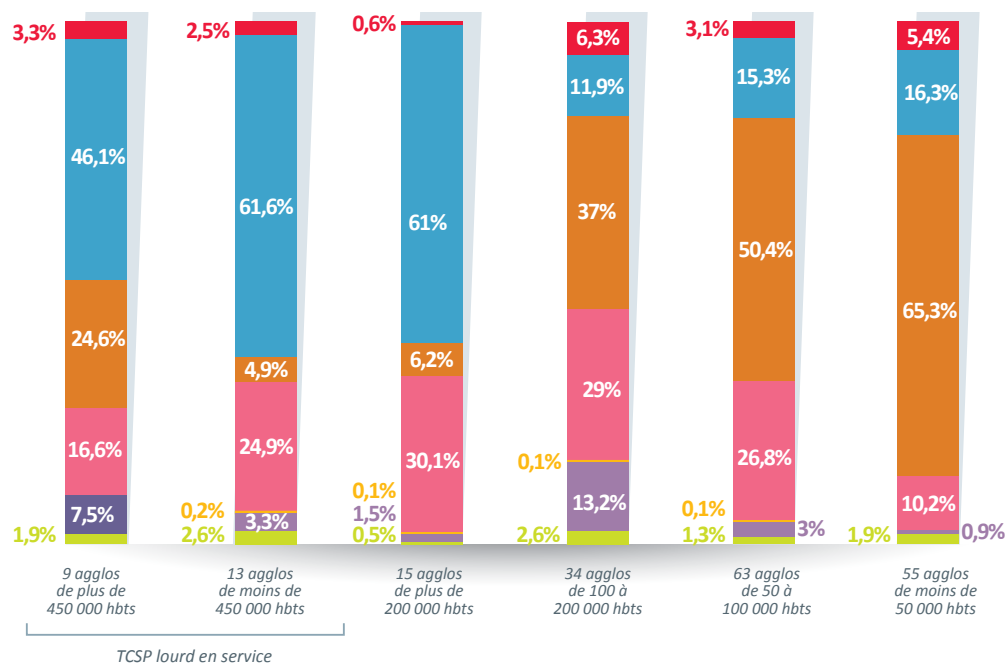
Orléans en 2012) mais également par le 1^{er} appel à projets TCSP qui conditionnait l'octroi des subventions au lancement des travaux avant le 31 décembre 2011.

Rappelons que, dans le cadre de cet appel à projets, l'Etat s'engageait à subventionner, à hauteur de 800 millions d'euros, 50 projets de TCSP portés par 36 collectivités.

En 2011, l'investissement est porté en majorité par les 15 agglomérations de plus de 200 000 habitants sans TCSP qui mobilisent 39 % des dépenses d'investissement, les agglomérations de plus de 450 000 habitants et de moins de 450 000 habitants à TCSP lourd en service comptabilisant, quant à elles, respectivement 27 % et 26 %.

Répartition des dépenses d'investissement en 2011

selon la taille des réseaux



Dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ayant un TCSP en service ou non, les travaux représentent le principal poste de dépenses d'investissement (57%) tandis que celles de moins de 200 000 habitants consacrent la majeure partie de leur budget d'investissement à l'acquisition de matériel roulant (41%).

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

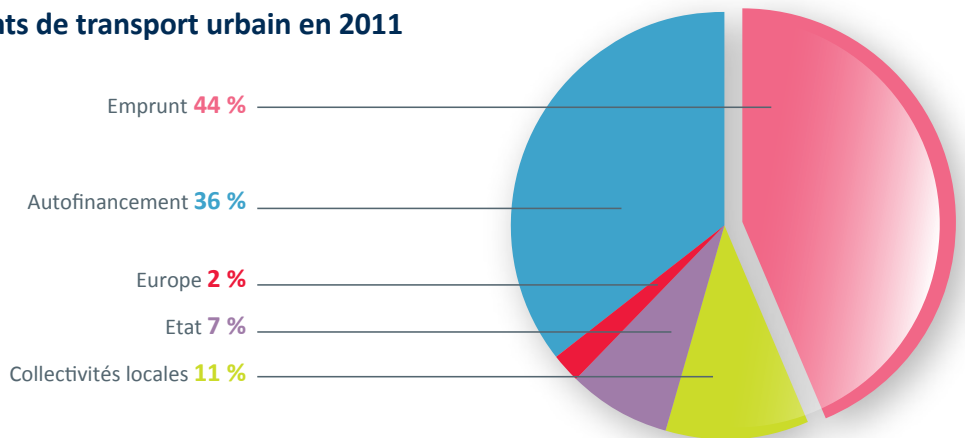
Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux

5.2. Le financement des investissements

Le financement des investissements de transport urbain en 2011

En 2011, les dépenses d'investissement sont financées à hauteur de 44% par l'emprunt, 36% étant pris en charge par l'AOTU elle-même et 11% par les collectivités locales partenaires. L'Etat a participé à hauteur de 7%.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux



Le poids des différents contributeurs au financement de l'investissement a peu évolué entre 2010 et 2011. Alors que l'investissement local est principalement porté par

l'autofinancement en 2011, les AOTU continuent, quant à elles, à faire appel majoritairement à l'emprunt pour des investissements d'envergure tels que les TCSP notamment. 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.

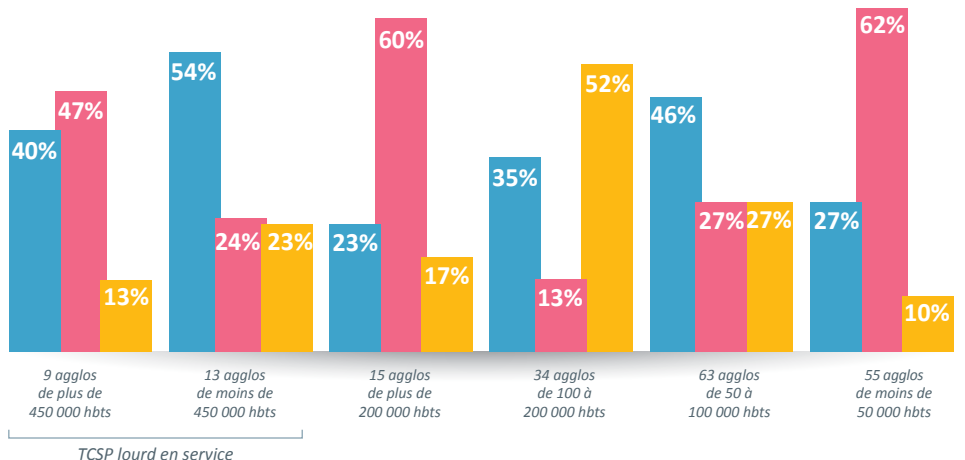
Répartition des ressources de financement des investissements en 2011

selon la taille des réseaux

Ce sont les agglomérations de plus de 200 000 habitants sans TCSP et celles de moins de 50 000 habitants qui ont le plus recours à l'emprunt pour financer les travaux d'infrastructures de transport ou l'achat de matériel roulant. Alors que certaines AOTU assument elles-mêmes les investissements grâce à leur capacité d'autofinancement, d'autres, et plus particulièrement les agglomérations de 100 à 200 000 habitants font appel à d'autres ressources financières (contribution d'autres collectivités locales notamment).

■ Autres
■ Emprunt
■ Autofinancement

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.



Actu 2013

Le 3^e appel à projets TCSP suite au Grenelle de l'Environnement

Dans le cadre de 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'est engagé à soutenir, à concurrence de 2,5 milliards d'euros, les projets de transports collectifs en site propre (TCSP) au moyen d'appels à projets. Depuis, 2 appels à projets ont été lancés, en 2008 et 2010, subventionnant 128 projets portés par 91 autorités organisatrices de transport à hauteur d'1,4 milliard d'euros.

2013 est donc marquée par le lancement du 3^e appel à projets TCSP le 7 mai autrement appelé

« Transports collectifs et mobilité durable », réclamé depuis février 2011 par le GART. Cet appel à projets financera aussi bien des projets d'infrastructures, tels que la création ou l'extension de lignes de métro, tramway, tram-train, BHNS, navettes fluviales ou maritimes, transports par câble, le renforcement d'offre de transport collectif ou l'augmentation de capacité des infrastructures et les constructions ou aménagements de parking à vélos, que des projets innovants de mobilité durable.

Contrairement aux deux appels à projets précédents, celui-ci prévoit un subventionnement maximal de

40 millions d'euros par porteur de projet, tous projets confondus.

Lors d'un premier recensement, le GART a eu connaissance de près de 70 projets portés par une quarantaine d'AOTU.

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, le rendu des dossiers est prévu pour le 15 septembre et les résultats seront annoncés en décembre 2013.

6.1. L'offre et l'usage

Évolution du nombre de voyages et de kilomètres parcourus entre 2010 et 2011

5,2 %

c'est l'évolution du nombre de voyages en 2011, soit la plus forte évolution constatée depuis 2008.

En milliers	Population	Kilomètres 2011	Évolution 2011/2010	Poids dans les kilomètres	Voyages 2011	Évolution 2011/2010	Poids dans les voyages
9 agglos de plus de 450 000 hbts TCSP lourd en service	7 141	263 113	4,5 %	35 %	1 326	6,2 %	52 %
13 agglos de moins de 450 000 hbts TCSP lourd en service	3 938	134 793	1,9 %	18 %	489	4,2 %	19 %
15 agglos de plus de 200 000 hbts	4 158	121 256	2,4 %	16 %	268	3,2 %	10 %
34 agglos de 100 à 200 000 hbts	4 735	136 403	4,7 %	18 %	295	4,4 %	11 %
63 agglos de 50 à 100 000 hbts	4 545	85 949	5,2 %	11 %	165	5,6 %	6 %
55 agglos de moins de 50 000 hbts	1 348	18 819	6,7 %	3 %	26	5,1 %	1 %
Total	25 865	760 333	3,8 %	-	2 569	5,2 %	-

Le nombre de voyages réalisés en 2011 s'est accru de 5,2% par rapport à 2010, et, dans le même temps, l'offre a progressé de 3,8%. 71% des voyages sont réalisés dans les agglomérations à TCSP lourd en service pour 53% des kilomètres produits.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Après deux années en demi-teinte, la fréquentation des réseaux de transport urbain connaît une évolution très dynamique en 2011 marquée par une forte croissance du nombre de voyages (+5,2 %). Ce regain s'observe pour l'ensemble des strates d'agglomérations et peut s'expliquer par un contexte favorable à l'usage des transports collectifs du fait notamment de la hausse considérable des prix des carburants modifiant ainsi les comportements de mobilité. Ce résultat est également issu de l'accroissement de l'offre kilométrique de plus de 3,8 %. On retrouve ainsi les taux de croissance observés en 2008 avant le début de la crise économique. Ce sont les grandes agglomérations à TCSP lourd en service qui connaissent la plus forte hausse des voyages, +6,2 %, boostée par les

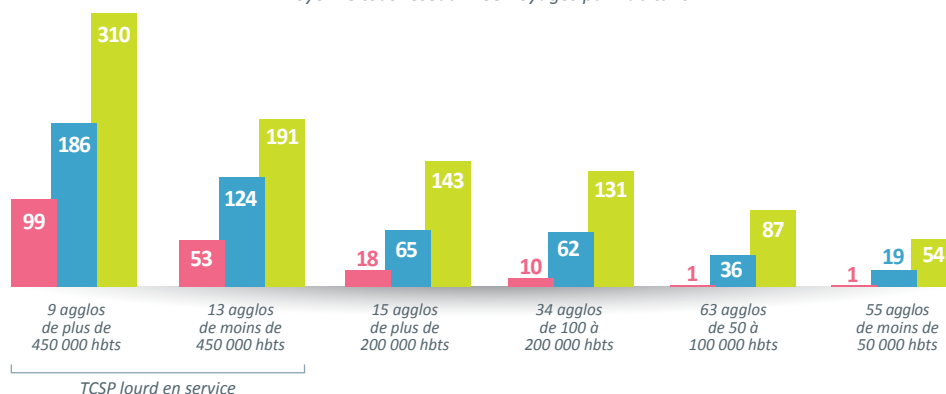
très bons résultats de Nice, Toulouse et Strasbourg notamment. Alors qu'en 2010, les agglomérations de moins de 450 000 habitants à TCSP lourd en service et celles de plus de 200 000 habitants étaient pénalisées par les travaux de premières lignes ou d'extension de réseaux de TCSP, la grande majorité d'entre elles profite, cette année, du contexte favorable et affiche en moyenne une croissance de leurs voyages respectivement de 4,2 % et 3,2 %. On note la même évolution positive pour les autres agglomérations : +4,4 % pour les agglomérations de 100 à 200 000 habitants, +5,6 % dans celles de 50 à 100 000 habitants et +5,1 % dans celles de moins de 50 000 habitants. Par ailleurs, même si ce sont les agglomérations de moins de 50 000 habitants qui connaissent

la plus forte hausse de l'offre kilométrique, +6,7 %, ce sont à nouveau les grandes agglomérations à TCSP lourd en service qui, de par leur poids dans l'offre kilométrique globale (35 %), influent sur la moyenne des réseaux de province. En effet, elles connaissent une croissance de leur production kilométrique de +4,5 %, tandis que celle observée dans les agglomérations de moins de 450 000 habitants à TCSP lourd en service et de plus de 200 000 habitants est plus modeste (respectivement de 1,9 % et 2,4 %). Ce dynamisme de l'offre kilométrique s'explique par les restructurations de réseaux, accroissements de dessertes ou élargissements des plages horaires, répondant ainsi aux demandes des usagers des transports urbains.

Les voyages par habitant en 2011

selon la taille des réseaux

Moyenne tous réseaux : 99 voyages par habitant



Malgré la forte évolution des voyages en 2011, le nombre moyen de voyages par habitant se maintient à 99, comme les quatre années précédentes, en raison de l'élargissement continu des PTU.

Ce ratio est d'autant plus élevé que les agglomérations sont de taille importante et équipées d'un TCSP. En effet, alors que dans les 9 agglomérations de plus de 450 000 habitants à TCSP lourd en service, ce ratio est de 186 voyages par habitant, il n'atteint que 19 voyages par habitant dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

■ Maximum
■ Moyenne
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Les kilomètres offerts par habitant en 2011

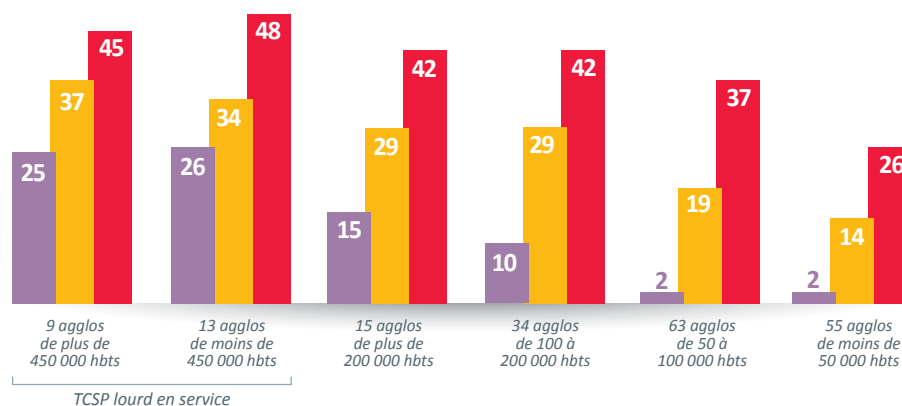
selon la taille des réseaux

Le nombre de kilomètres annuels offerts par habitant se stabilise à son niveau de 2010, se situant ainsi à 29 kilomètres par habitant. Les réseaux ayant un tramway et/ou un métro 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 l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Moyenne tous réseaux : 29 kilomètres par habitant



Les voyages effectués par kilomètre offert en 2011

selon la taille des réseaux

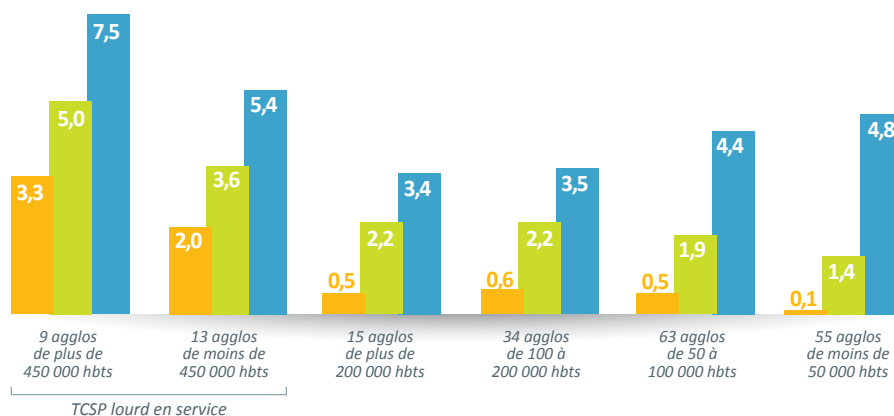
En moyenne, le nombre de voyages par kilomètre est de 3,4 en 2011, se situant ainsi au même niveau qu'en 2010. Du fait de la densité de la population au cœur des grandes agglomérations et de l'usage de modes de transport à plus grande capacité, les réseaux équipés de TCSP sont plus attractifs, le ratio s'établissant ainsi en moyenne à 4,6 voyages par kilomètre.

En revanche, il est plus homogène dans les autres strates d'AOTU, se situant entre 2,2 et 1,4 voyages par kilomètre selon que la taille de l'agglomération diminue.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 189 réseaux.

Moyenne tous réseaux : 3,4 voyages par kilomètre



6.2. Les tarifs

Les tarifs : quelques prix moyens en 2011

Prix moyen du ticket unitaire : 1,13 € (-1,3 % en € constants par rapport à 2010)

Prix moyen du ticket extrait du carnet : 0,88 € (-0,9 % en € constants par rapport à 2010)

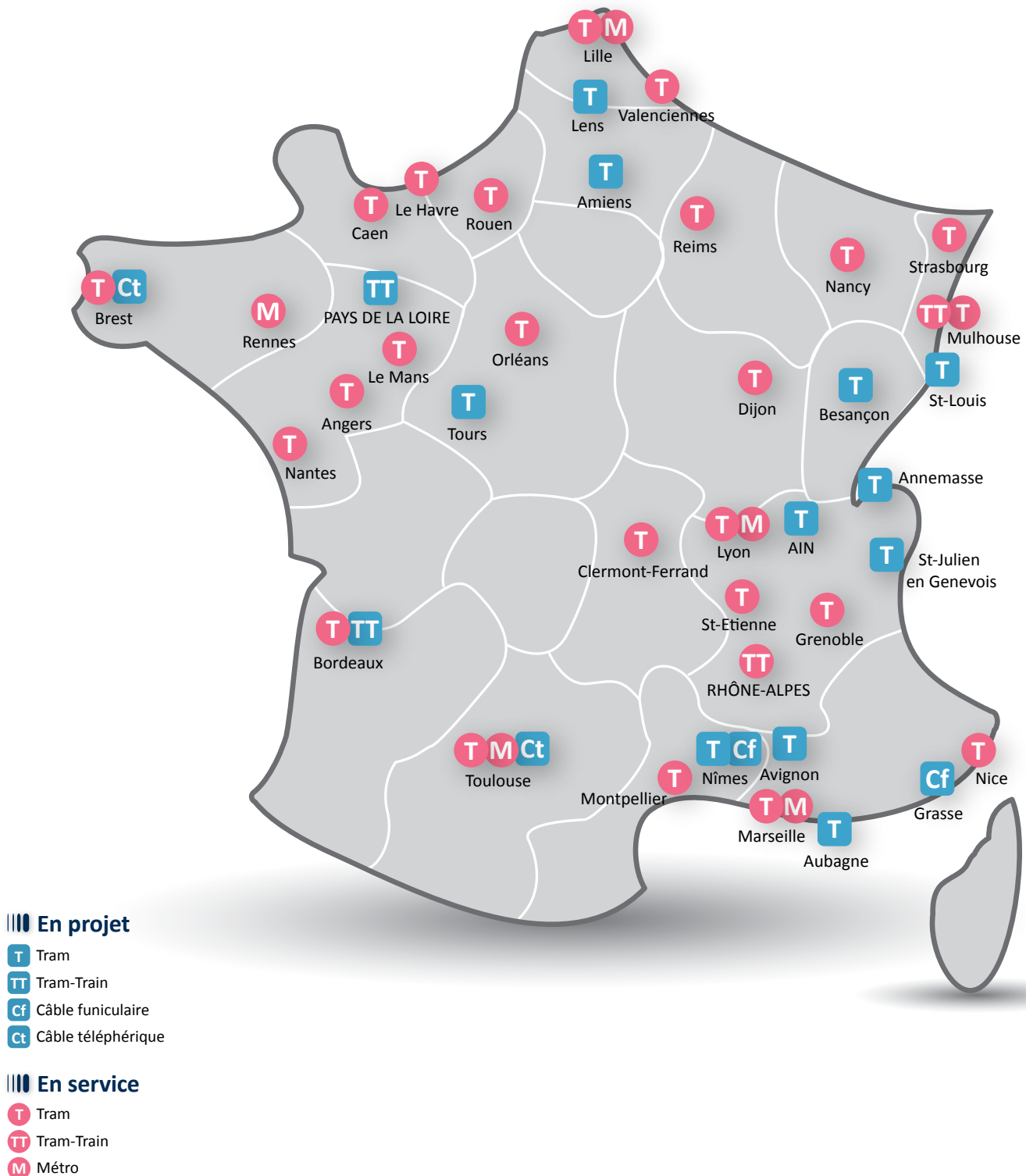
Prix moyen de l'abonnement mensuel : 27,78 € (-1 % en € constants par rapport à 2010)

Prix moyen de l'abonnement annuel : 277,95 € (+0,5 % en € constants par rapport à 2010)

	Ticket unitaire			Ticket extrait du carnet			Abonnement mensuel			Abonnement annuel		
	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum
9 agglos de plus de 450 000 hbts TCSP lourd en service	1	1,44	1,6	1	1,20	1,40	39	45,38	52	320	429,67	540
13 agglos de moins de 450 000 hbts TCSP lourd en service	1,25	1,37	1,5	0,87	1,13	1,23	30	38,45	48	223	370,91	466
15 agglos de plus de 200 000 hbts	1	1,24	1,5	0,70	0,95	1,20	24	32,45	38	230	317,83	388,5
33 agglos de 100 à 200 000 hbts	0,5	1,15	1,5	0,30	0,93	1,28	10	30,34	41,5	110	279,58	387
62 agglos de 50 à 100 000 hbts	0,9	1,10	1,5	0,55	0,84	1,07	10	25,14	35	30	249,92	361,9
48 agglos de moins de 50 000 hbts	0,5	0,99	1,5	0,40	0,75	1,30	8	21,39	31,45	80	198,06	291,5

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 180 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont pas été pris en compte.

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



Source : GART - Données au 31/12/2012

7.2. Tableau des TCSP en service, mode lourd uniquement

Autorité organisatrice	Système	Nombre de lignes commerciales	Kilométrage total	Vitesse commerciale (en 2011)	Nombre de voyages TCSP (en 2011)	Part des voyages TCSP dans le total des voyages du réseau (en 2011)
ANGERS	Tram	1	12,3	18,4	3 604	13 %
BORDEAUX	Tram	3	44,3	18,2	66 527	61 %
BREST	Tram	1	14,3	–	–	–
CAEN	Tram	1	15,7	18,2	11 951	42 %
CLERMONT-FERRAND	Tram	1	13,7	16,8	13 949	49 %
DIJON	Tram	2	18,9	–	–	–
GRENOBLE	Tram	4	34,2	17,1	44 654	58 %
LE HAVRE	Tram	1	13	–	–	–
LILLE	Métro	2	45	35	108 307	67 %
	Tram	2	22	21		
LYON	Métro	4	29,9	28,5	250 576	63 %
	Tram	4	46,2	20,4		
LE MANS	Tram	1	15,4	18,3	13 068	51 %
MARSEILLE	Métro	2	21,5	30,8	90 449	57 %
	Tram	2	11,9	16,1		
MONTPELLIER	Tram	4	58,3	19,6	43 425	69 %
MULHOUSE	Tram	2	16,2	18,8	14 032	58 %
NANCY	Tram	1	11	14,9	10 112	39 %
NANTES	Tram	3	44,2	19,9	62 816	54 %
NICE	Tram	1	8,7	14,3	27 806	42 %
ORLÉANS	Tram	2	29,4	21,5	11 066	46 %
REIMS	Tram	2	11,2	18,3	–	–
RENNES	Métro	1	8,5	32	31 021	43 %
ROUEN	Tram	2	18,3	19	14 662	31 %
SAINT-ETIENNE	Tram	2	19,4	15,3	20 902	49 %
STRASBOURG	Tram	5	40,2	18,7	67 626	62 %
TOULOUSE	Métro	2	27,1	33,4	107 439	70 %
	Tram	1	11	17,1		
VALENCIENNES	Tram	1	18,3	22,8	6 207	33 %

Source : GART - Données au 31/12/2012

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

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)
AMIENS (179)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de tramway	Fer	2015	2019	10,9	23	19	200
ANGERS (272)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Fer	2016	2019	16	32	22	352
ANNEMASSE (80)	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	2013-2014	2,8	7	8	125
	3,5				7			
	Ligne 1 : Phase 2 entre Aubagne gare et Les Paluds							
AVIGNON (179)	Création de 2 lignes de tramway :	Fer	2013	2016	14,5	16	24	260
	- ligne A					10		
BESANCON (183)	Création de la 1 ^{ère} ligne de tramway	Fer	2011	2014	14,5	31	19	241
BORDEAUX (722)	Extension des lignes A, B, C	Fer	2011	2014	15	21	13	463 ⁽¹⁾
	Création de la ligne D			2016	2	3	10	188 ⁽¹⁾
	Extension de la ligne D	Fer	2013	2016	8	12		52 ⁽¹⁾
	Extension de la ligne C			2017	1,5	2	1	
	Renforcement de l'offre et augmentation de capacité (y compris services partiels)	-	2013	2014-2016	-	5 ⁽²⁾	19	105 ⁽¹⁾
CAEN (222)	Transformation de la ligne 1 en tramway sur fer et création de la ligne 2 de tramway	Fer	2015	2018	22 ⁽³⁾	45 ⁽⁴⁾	32	300
CLERMONT-FERRAND (289)	Extension de la ligne A entre Champratet et Les Vergnes	Pneu	2011	2013	1,7	3	2	31
GRENOBLE (404)	Extension de la ligne B vers le polygone scientifique	Fer	2010	2013	1,6	2	3	47
	Création de la ligne E entre Grenoble et Fontanil-Cornillon		2011	2014	10,2	16	14	239
	Extension de la ligne E	Fer	2011	2014	1,3	2	2	24
LYON (1 294)	Extension de la ligne T4 de Jet d'eau-Mendès France à la Part-Dieu	Fer	2010	2013	2,3	3	3	85
	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	Fer	2011	2014	2,1	3	3	77
	Aménagement de la ligne T3 pour l'exploitation commune LEA / LESLY	Fer	2012	2013	1,4	-	-	21
MANS LE (188)	Extension de la 2 ^e ligne de tramway Préfecture / Bellevue-Hauts de Coullaines	Fer	2011	2014	3,4	6	8	83
MARSEILLE (1 041)	Création de la ligne 3 - Canebière - Rome - Castellane	Fer	2012	2014	1,2	5	6	70
	Tramway Castellane - La Rouvière	Fer	2015	2018	6	15	12	215 ⁽⁵⁾
	Tramway Arenc - Cité La Castellane	Fer	2015	2018	8	20	16	270 ⁽⁵⁾
	Tramway Blancarde - Dromel	Fer	2015	2018	3,4	8	7	74 ⁽⁵⁾
MONTPELLIER (419)	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	2	2	40
NICE (536)	1 ^{ère} phase de l'extension de la ligne T1 : Pont-Michel-Pasteur	Fer	2011	2013	0,5	1	2	21
	Création de la ligne 2 entre Port, aéroport et Centre administratif départemental (CADAM) dont 1 partie préfigure la ligne T3	Fer	2013	2017	11,6	19	19	676
	1 ^{ère} phase de la création de la ligne T3 Nord de la Digue des Français - Grand Stade	Fer	2016	2019	3	6	8	54
NÎMES (236)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP - Axe Est-Ouest	Fer	2012	2020	11,6	24	19	266
SAINT-JULIEN EN GENEVOIS (34)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2014	2018	1,5	4	-	34

Les projets tramway (suite et fin)

- projet subventionné dans le cadre du 1^{er} appel à projets TCSP
 projet subventionné dans le cadre du 2^e appel à projets TCSP

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)
SAINT-LOUIS (52)	Extension d'une ligne de tramway du réseau bâlois ⁽¹⁾	Fer	2013	2017	2,8	4	1	47
STRASBOURG (476)	Extension Tram A Nord Ouest	Fer	2011	2013	2	4	5	62
	Extension Tram D vers Kehl	Fer	2013	2016	2,9	4	2	91
	Extension Tram A Sud	Fer	2013	2015	1,9	3	2	37
	Extension Tram E vers la Robertsau	Fer	2015	2016	0,8	2	1	12
	Création d'une ligne de tramway sur pneus	Pneu	2015	2018-2020	15	24	22	156 à 208
TOULOUSE (863)	Extension de la T1 vers l'aéroport de Toulouse Blagnac	Fer	2012	2014	2,6	3	-	56
	Création de la ligne G "Ligne Garonne" Arènes-Palais de Justice-Grand Rond	Fer	2011	2014	3,8	7	6	122
	Prolongement de la ligne T1 (ex Ligne E) au Nord vers le parc des expositions	Fer	2014	2017	1	1	-	23
	Ligne Canal	Fer	2016	2018	7,2	-	-	300
TOURS (305)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre le lycée Jean Monnet à Joué-les-Tours et le lycée Jacques de Vaucanson à Tours	Fer	2011	2013	12,4	25	21	325
	Extension de la 1 ^{ère} ligne	Fer	2011	2013	2,6	4	-	47
VALENCIENNES (347)	3 ^e phase du TCSP : extension de la ligne 2 jusqu'à Vieux-Condé ⁽⁷⁾	Fer	2011	2013	15,5	21	9	165
	4 ^e phase du TCSP : extension de la ligne 2 jusqu'à Crespin ⁽⁷⁾		2012	2014	12,3	10		
AIN (606)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2015	2017	2,45	3	-	36

⁽¹⁾ le matériel roulant a été réparti globalement selon la décomposition CERTU sur chaque opération

Source : GART - Données au 01/05/2013

⁽²⁾ allongement de quai de stations existantes

⁽³⁾ dont 0,9 de tronçon commun

⁽⁴⁾ dont 4 communes aux deux lignes

⁽⁵⁾ hors matériel roulant

⁽⁶⁾ sur la partie Suisse : 0,5 km, 1 station, 1 rame

⁽⁷⁾ tramway en voie unique

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)
RHÔNE-ALPES (6 326)	Réouverture aux trafics voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux	2016	2017	18	8	3	116

Source : GART - Données au 01/05/2013

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

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)
LILLE (1 126)	Augmentation de la capacité de la ligne 1	2012	2016-2018	-	-	27	524
LYON (1 294)	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	2009	2013	1,7	1	-	249
MARSEILLE (1 041)	Extension de la ligne 2 de Bougainville à Capitaine Gèze	2012	2015	0,9	1	-	70
	Extension de la ligne 2 : Métro Dromel Saint-Loup	2016	2020	3,9	5	6	317 ⁽¹⁾
RENNES (405)	Création de la ligne B : Rennes - Saint-Jacques-de-la-Lande - Cesson-Sévigné	2013	2019	14	15	19	1 233
TOULOUSE (863)	Prolongement de la ligne B - Ramonville Labège	2015	2019	5,2	5	-	347 à 377
	Mise à 52 m des stations de métro de la ligne A	2015	2019	-	18	-	210

⁽¹⁾ hors matériel roulant

Source : GART - Données au 01/05/2013

Les projets en mode routier

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

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

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)
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			2016	9	27	-	74
ANGOULEME (112)	Création de 2 lignes - ligne 1 : Nord-Est - Sud-Ouest	BHNS thermique ou hybride	2012	2017	18	50	-	103
	- ligne 2 : Est - Ouest			2019	13,4	23	-	
ANNECY / HAUTE-SAVOIE (141/748)	Création d'un site propre bus entre La Balme de Sillingy et Gillon (1 ^{ère} phase du BHNS La Balme - Annecy)	BHNS thermique	2013	2014	3,8	-	-	15
ANNECY (141)	Création d'une ligne de BHNS entre l'Hôpital et Gare d'Annecy - Section avenue de Genève Nord	BHNS thermique	2013	2014	1,5	3	-	3
	Extension du BHNS La Balme - Annecy dans la partie urbaine vers la gare d'Annecy : section Meythet - Cran			2014	2015	1	4	-
ANNEMASSE (80)	Création d'un BHNS	BHNS thermique	2010	2014	7,5	13	9	23
ANTIBES (180)	Création d'un axe de TCSP entre Antibes et Sophia-Antipolis 1 ^{ère} phase : Pôle d'échanges d'Antibes avec vélostation, BHNS Antibes/Sophia-Antipolis "entrées du parc" (Campus STIC et ZAC des Clausonnes), 3 Parcs-relais	BHNS	2011	2017	10	18 ⁽²⁾	14	130
BAYONNE (142)	Création de 2 lignes - ligne A	BHNS électrique	2013	2016	23,6	61	10	81
	- ligne B	BHNS hybride					11	
BELFORT (146)	Création d'un réseau à haut niveau de service avec un tracé de site propre en centre-ville de 4 km utilisé par toutes les lignes	Bus en site propre	2012	2013	4,1	16	-	37 ⁽³⁾
CANNES (139)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule	BHNS thermique	2012	2013	11	25	-	101
	Création de la 2 ^e ligne de BHNS et d'un pôle d'échanges multimodal	BHNS thermique	2013	2015	4,6	16	-	64
CHAMBERY (126)	1 ^{ère} tranche de la création de la ligne de BHNS des Hauts de Chambéry (axe D)	BHNS thermique	2012	2014	1,6	6 ⁽⁴⁾	-	8
	TCSP Gonrat – La Trousse sur l'Ex RN 512 - sections E2 et E3 (axe E) ⁽⁵⁾	BHNS thermique	2013	2015	1,7	4	-	7,6
	TCSP Faubourg Mâché section A3 (axe A) + extensions de périmètres ⁽⁶⁾			2014	2016	1,6	9	-
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
DUNKERQUE (202)	Création d'une ligne de BHNS entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke	BHNS thermique	2013-2014	2015-2016	12,8	-	-	73
LENS (601)	Création d'une ligne entre Béthune - Bruay-La-Buissière - Beuvry	BHNS	2013	2018	27	43	23	235
	Création d'une ligne entre Liévin - Lens - Hénin-beaumont	BHNS	2015	2018	20	30	20	200
LILLE (1 126)	Création d'une ligne de BHNS entre Roubaix et Hem	BHNS thermique	2009	2013	7	22	8	8
LORIENT (192)	2 ^e phase du Triskell : une branche Nord-Ouest vers Queven et une branche Sud-Ouest vers Ploemeur	BHNS thermique	2012	2015	17	37	-	46
LOUVIERS (61)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS - phase 1	BHNS thermique	2013	2015	3	10	0 à 5	12
LYON (1 294)	BHNS Ligne Express de l'Ouest Lyonnais LEOL	BHNS thermique	2012	2013	4,5	-	-	14
MANS LE (188)	Création d'une ligne BHNS Gare Nord / Allonnes - Les Hautes Métairies	BHNS thermique	2013	2015	7,2 ⁽⁷⁾	14	10	32
MARSEILLE (1 041)	Création d'une ligne de BHNS entre Place Catellane et Pôle Luminy	BHNS thermique	2013	2014	9,5	24	14	48
	Création d'une ligne de BHNS Château-Gombert / Saint-Jérôme			2014	6	14	8	42
	Création d'une ligne de BHNS Bougainville - Saint-Antoine et pôle d'échanges multimodal au métro Capitaine Gèze			2012	2013 - 2015 ⁽⁸⁾	11	35	15
	BHNS de Métro Gèze à Métro Frais Vallon	BHNS thermique	2017	2018	4,1	16	8	28

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

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)
METZ (224)	Création de 2 lignes - Projet METTIS	BHNS thermique	2011	2013	18	37	27	220 ⁽³⁾
MONTBELIARD (120)	Création de 2 lignes de BHNS : - ligne 1 entre Valentigney et Bethoncourt via Montbéliard	BHNS hybride	2013	2016	20 ⁽⁹⁾	70	22	101
	- ligne 2 entre Audincourt et Grand Charmont via Montbéliard				17 ⁽⁹⁾			
NANCY (263)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP	BHNS	2012	2013	13,5 ⁽¹⁰⁾	39	24	61
NANTES (598)	Lignes Chronobus C5, C6 et C7	BHNS thermique	2012	2013	32	185	95 ⁽¹¹⁾	62
NÎMES (236)	Création d'une 1 ^{ère} ligne : axe nord-Sud (A 54 - Arènes)	BHNS à guidage optique	2010	2012-2015 ⁽¹²⁾	6 ⁽¹³⁾	13	10	62
	Prolongement de la 1 ^{ère} ligne : axe nord-Sud (Tour de l'écusson - Hoche Sernam)	BHNS à guidage optique	2014	2016	4	9	-	32
NIORT (105)	Création d'une ligne de BHNS : Bessines - Niort - Chauray	BHNS thermique	2014 ⁽¹⁴⁾	2019 - 2021 ⁽¹⁵⁾	15,3	19	8	105 ⁽¹⁶⁾
NOUMÉA (167)	Création de 2 ligne de BHNS : - ligne 1 : Centre-ville de Nouméa / Dumbéa-sur-Mer	BHNS hybride ou thermique	2013	2017-2019	24,6	40	28	218
	- ligne 2 : Centre-ville de Nouméa / Boulari							
PAU (170)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS : Gare - Centre-ville - Université - Hôpital	BHNS thermique ou hybride	2012	2016	6,4	13	-	62
PERIGUEUX (80)	Création d'une ligne de BHNS avec ouvrage d'art	Bus Hybride	2013	2015	10	-	-	50
PERPIGNAN (257)	Création d'une 1 ^{ère} ligne d'axe Nord-Sud	BHNS hybride	2009	2015	10	36	15	51
POITIERS (140)	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 ⁽¹⁷⁾	3,46	7	-	40
QUIMPER (90)	Création de 3 lignes armature avec une logique de tronc commun	BHNS thermique	2012	2017	29,9	15 ⁽¹⁸⁾	-	38
RENNES (405)	2 ^e tranche de l'axe Est-Ouest (site propre bus intégral)	BHNS thermique	2011	2013	2,4	-	-	22 ⁽³⁾
ROCHELLE LA (150)	Création du pôle d'échanges multimodal de la gare	PEM	2013	2015	-	-	-	9
SAINT-ANDRE DE LA REUNION (120)	Création d'un BHNS entre Saint-André et Saint-Benoît	BHNS hybride	2014	2018	21,2 ⁽¹⁹⁾	39 ⁽²⁰⁾	14	105
SAINT-BRIEUC (118)	Création de la ligne TEO : Transport Est - Ouest	BHNS thermique	2011	2016-2017 / 2020 ⁽²¹⁾	8	21	10	53
SAINT-PAUL DE LA REUNION / TCO (212)	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus - section sur la rue Saint-Louis (commune de Saint-Paul)	BHNS thermique	2010	2012	1,3	8	-	6
	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus - section sur la rue du 20 décembre 1848 (commune du Port)		2014	2015	0,5	1	-	5
	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus - autres sections	BHNS thermique	2014	2015 - 2021 ⁽²²⁾	11,2	-	-	63
SAINT-PIERRE DE LA REUNION / CIVIS (172)	Création d'un schéma directeur de lignes de TCSP sur la CIVIS et réalisation d'un tracé intercommunal sur 3 phases : 1 ^{ère} phase : entrée ouest de Saint-Pierre	BHNS thermique	2013	2016	3,5	9	-	23
	2 ^e phase : Entrée ouest de Saint-Louis et traversée de l'Etang Salé les Hauts	BHNS thermique	2014-2015	2018	4,15	-	-	38
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

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

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)
TOULOUSE (863)	Création d'un site propre "Liaison Multimodale Sud Est" - Phase 2	BHNS thermique	2011	2013	1,8	10 ⁽²³⁾	-	9
	Création d'un BHNS : axe Bus Université Paul Sabatier - Ramonville sud (avenue Tolosane)		2012	2013	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		2012	2014	2,6	6	-	18
	Création d'un site propre "Voie du Canal Saint Martory"	BHNS thermique	2011	2013	5,4	8	-	34
	BHNS ouest Plaisance Tournefeuille Toulouse	BHNS	2015-2016	2017	18	25	30	177
	6 lignes structurantes	Bus en site propre	2014	2020	54	-	-	18
BHNS sud Portet-Oncopole	BHNS	2015	2017	5	7	-	50	
TOURS (305)	Ligne de BHNS : Lycée Vaucanson - Hôpital Trousseau	BHNS	2009	2013	15,5	37	15	9
SMITEEB (140)	Création d'une ligne de BHNS sur le territoire des communes de Marignane, Saint Victoret, Vitrolles, Les Pennes Mirabeau	BHNS thermique ou hybride	2012	2016	19,5 ⁽²⁴⁾	36	18	22
SYNDICAT MIXTE DU TCSP DE LA MARTINIQUE (404)	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
AIN (606)	Création d'une ligne BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire	BHNS	2015	2017	11,5	-	-	35
BAS-RHIN (1 113)	Création d'un transport en site propre (TSPO) sur la RD 1004 entre Ittenheim et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise	CHNS	2013	2014	13	9	-	21
	- Phase 1 : Ittenheim/Furdenheim - Marlenheim - Wasselonne (partiel)							
	- 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
HERAULT / HERAULT TRANSPORT (1 050)	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 ⁽²⁵⁾	4	27	16

⁽¹⁾ ligne directe entre deux gares

⁽²⁾ dont 1 pôle d'échanges

⁽³⁾ montant en M€ 2013

⁽⁴⁾ dont 1 pôle de correspondance

⁽⁵⁾ dont 1 parc-relais et la réfection d'un ouvrage d'art

⁽⁶⁾ dont parc-relais et réaménagement de voirie pour la giration des bus en site banal

⁽⁷⁾ dont 4 km en site propre

⁽⁸⁾ 2013 pour le BHNS, 2015 pour le pôle d'échanges

⁽⁹⁾ dont 8 km en tronc commun

⁽¹⁰⁾ dont 7 km en site propre

⁽¹¹⁾ 95 bus GNV dont 3 hybrides

⁽¹²⁾ mise en service phase 1: 2012, Phase 2: 2015

⁽¹³⁾ 4km en 2012, 6km en 2015

⁽¹⁴⁾ si on ne tient pas compte des opérations déjà réalisées ou en cours mais relevant d'autres opérations (aménagement cœur de ville et aménagement secteur ORU (Opération de Renouvellement Urbain))

⁽¹⁵⁾ 2019 si le projet se fait en une seule phase ou 2021 si le projet se fait en 2 phases consécutives

⁽¹⁶⁾ hors matériel roulant

⁽¹⁷⁾ 2014 pour le viaduc, 2015 pour les autres tronçons

⁽¹⁸⁾ 9 stations pour les 3 lignes armature

⁽¹⁹⁾ dont 1 km sur la CINOR (Saint-Denis)

⁽²⁰⁾ dont 2 stations sur la CINOR (Saint-Denis)

⁽²¹⁾ 2016-2017 pour la 1^{ère} section, 2020 pour l'itinéraire global de 8 km

⁽²²⁾ mise en service partielle : 2015, mise en service complète : 2021

⁽²³⁾ tronçons aménagés de couloir-bus et de sites propres unidirectionnels (3,8 km) et de sites propres bidirectionnels (2,7 km)

⁽²⁴⁾ y compris les stations de la phase 1 du projet

⁽²⁵⁾ dont 3,7 km en site propre

Source : GART - Données au 01/05/2013

Les projets de Tram-Train

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

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)
BORDEAUX (722)	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort et Parempuyre	2012	2014	7,1	6	4	100
PAYS DE LA LOIRE (3 643)	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 01/05/2013

Les projets de transport par câble

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

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)
BREST (214)	Téléphérique urbain Siam - Ateliers des Capucins	2013	2015	Téléphérique	0,5	2	6 ⁽¹⁾	17
GRASSE (123)	Création d'une ligne entre la gare SNCF et le centre-ville de Grasse	2013	2015	Funiculaire	0,6 ⁽²⁾	4	2	42
NÎMES (236)	Création d'un funiculaire reliant la station de tramway au site CHU Carémeau	2018	2020	Funiculaire APM va-et-vient	0,7	3 à 4	2 ⁽³⁾	11
TOULOUSE (863)	Aérotam Université Paul Sabatier - Oncopôle	2016	2017	Téléphérique	2,6	3	22	46

⁽¹⁾ 6 cabines de 20 places

⁽²⁾ sur un dénivelé de 110 m

⁽³⁾ 2 cabines de 35 places

Source : GART - Données au 01/05/2013

Les projets maritimes et fluviaux

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

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)
AJACCIO (79)	Création d'une ligne de TCSP maritime	2012	2013	8	8	2	4
BORDEAUX (722)	Navettes fluviales entre le ponton de Lormont et le ponton Parlier Stalingrad à Bordeaux. Desserte du ponton Chartrons, du ponton Jean Jaurès (ponton neuf), du ponton d'honneur (desserte temporaire). Avitaillement au ponton Benaugé à Bordeaux	2012	2013	Circuit de Cabotage (15h/20h) 5,7 km Circuit heure de pointe (7h/10-16h/19h) : Circuit A : 0,445 km Circuit B : 5 Km	5 ⁽¹⁾	3	3
	Navettes fluviales : Ponton Brandenburg	2015	2015	Circuit de Cabotage (15h/20h) 5,9km Circuit heure de pointe (7h/10-16h/19h) : Circuit A : 0,445 km Circuit B : 0,650 Km	1	-	1
CALAIS (103)	Navette fluviale sur le canal de Calais	2011	2013	4	5	1	1
NOUMEA (167)	Expérimentation de navettes maritimes entre le Vallon-Dore (Mont-Dore) et le centre-ville de Nouméa	2013	2013	21,5	2	1	1 ⁽²⁾
TOULON (431)	Création de 5 lignes de navettes maritimes	2011	2011-2015	35,5	14	6 + 2 ⁽³⁾	68

⁽¹⁾ 4 + 1 pour l'avitaillement

⁽²⁾ pour les points d'accostage, en M€ 2013

⁽³⁾ 6 navettes et 2 bacs

Source : GART - Données au 01/05/2013

Les projets au stade d'études

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 (M€ 2012 HT)
AJACCIO (79)	Étude faisabilité d'un TCSP	Étude de faisabilité terminée Étude de déplacement de la gare et relocalisation d'un nouveau nœud intermodal : 2012-2013 Étude d'ingénierie financière afin de déterminer le mode de transport compatible avec les recettes du budget annexe transport : 2012-2013	2015	-	Tramway / BHNS	9,4	21	11	161

Les projets au stade d'études (suite)

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 (M€ 2012 HT)
ANNECY (141)	Insertion de 4 axes de BHNS sur le territoire de l'agglomération	Études en 2013	-	-	BHNS	20	-	-	-
ANNEMASSE (80)	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 en cours Livraison AVP : fin 2012	2014	2017	-	-	-	-	40
ANTIBES (180)	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	-
	Réouverture de la Voie de Valdonne	Étude de faisabilité terminée, lancement des études préliminaires	2014	2016	Tram-train	13,8	9	6	63
BAYONNE (142)	Création de la ligne C	-	2016	2018	BHNS hybride	-	-	-	-
	Création d'une navette fluviale sur l'Adour	-	2013	2014	Bâteau	-	-	-	-
BESANCON (183)	Création d'un transport en commun en site propre entre la Gare Viotte et TEMIS via le Campus universitaire de la Bouloie	Début des études : 2013	2014	2015/ 2016	Bus	4,75	11	.(1)	15 ⁽²⁾
BORDEAUX (722)	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	-	-	-	-	-	-	-
BOURGES (109)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS - Axe Nord-Sud (accompagnée par une restructuration du réseau)	Étude de faisabilité prévue en 2013	-	après 2017	BHNS	10 à 12	-	-	-
	Création d'une 2 ^e ligne de BHNS Est-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-
BREST (214)	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
	- sites propres bus								
BRIVE (83)	Étude de priorisation des transports collectifs sur un axe Est Ouest	2013	2014	2018	BHNS	9	20	-	-
	Parking relais Ouest 200 places	2015	-	-	-	-	-	-	0,5 ⁽³⁾
	Parking relais Est 200 places	2015	-	-	-	-	-	-	0,5 ⁽³⁾
CHERBOURG (86)	Création d'une ligne de BHNS	Études : 2012-2014	2014	2015 à 2017	BHNS	6	14	8	20 ⁽³⁾
CLERMONT-FERRAND (289)	Extension de la ligne B en LHNS	-	2014	-	BHNS	1,6	-	-	-
	Site propre unidirectionnel Avenue Ernest Crystal (Ligne 6)	-	2013	2013	BHNS	0,5	-	-	-
DAX (56)	Étude d'un tracé TCSP Nord-Sud	Études : 2012 - 2013	-	-	-	-	-	-	-
DOUAI (196)	Création de la ligne B entre Dechy Centre Hospitalier Départemental et Douai Gayant Expo	-	2016	2018	BHNS hybride	8	15	-	72
DRAGUIGNAN (97)	Création d'une ligne desservant la gare des Arcs-Dranguignan	-	2014-2016	2016	BHNS	8 ⁽⁴⁾	3 à 4	2 à 3	11
GRENOBLE (404)	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	-	-	-	-
	Prolongement de la ligne de tramway A jusqu'à Pont de claix-Flotibulle	Études en cours	-	-	Tramway	-	-	-	-
	Création d'un pôle d'échanges multimodal tramway/bus/cars/piétons-cycles à la Tronche-Sablons	Études en cours	-	-	PEM	-	-	-	-
	Programme de développement , de valorisation et de dynamisation des lignes "Chrono" de bus	Études en cours	-	-	Bus	-	-	-	-
HAVRE LE (246)	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
ISTRES / MARTIGUES (170)	Création d'un réseau de BHNS	-	2014	2017	TCSP sur pneus	27	65 à 70	18 à 25	27 ⁽⁵⁾

Les projets au stade d'études (suite)

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 (M€ 2012 HT)
LENS (601)	Phase 2 du projet de TCSP : création de lignes : - Auchel - Bruay-La-Buissière - Ruitz - Barlin - Hersin	Étude de faisabilité en cours	2016	2019	BHNS	17	-	-	50
	- Noeux - Béthune - Essars - Vendin - Chocques	Étude de faisabilité en cours	2016	2019	BHNS	10	-	-	40
	- Avion - Vendin	Étude de faisabilité en cours	2016	2019	BHNS	14	-	-	20
	- Lens - Harnes - Carvin - Libercourt - Hénin-Beaumont	Étude de faisabilité en cours	2016	2019	BHNS	27 ⁽⁶⁾	-	-	20
LILLE (1 126)	Création de lignes de tram-train - 1 ^{ère} phase de mise en œuvre	-	-	-	Tram-train	27	-	-	571
	- 2 ^e phase de mise en œuvre	-	-	-		-	-	-	-
	Création d'une ligne de BHNS entre Haubourdin et Lille	-	2017	-	BHNS thermique	-	-	-	-
	Aménagement d'un giratoire à Halluin (Carrefour de l'Europe)	-	2017	-	-	-	-	-	-
	Amélioration de BHNS -Liane Eurasanté	-	2015	2017	BHNS thermique	-	-	-	5
	Amélioration de BHNS sur Roubaix (quartier du Pile) - Liane Halluin Villeneuve d'Ascq	-	2017	-		-	-	-	-
	Création d'un pôle d'échanges multimodal à Villeneuve d'Ascq - Pont de Bois	-	2015	2017	-	-	-	-	2,5
Création d'un pôle d'échanges multimodal à Seclin	-	2014	2016	-	-	-	-	8	
LIMOGES (203)	Projet de BHNS	En cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
LOUVIERS (61)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS - phase 2	-	2014	2020	BHNS	6,75	10	0 à 7	10
LYON (1 294)	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	-	-	-	208 à 312
	Prolongement métro B aux hôpitaux Sud	-	2015/2020	-	Métro	3	2	-	450
	C3 - L. Bonnevey/St Paul	-	2015/2020	-	Trolleybus	13	-	-	55
	A4 nord - Ecully/Part-Dieu	-	2015/2020	-	Trolleybus	-	-	-	170
	A7 - Debourg à hôpitaux est	-	2015/2020	-	Tramway	-	-	-	175
	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
	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 (1 041)	Programme d'amélioration de 11 lignes à haut niveau de service du réseau de bus (sites propres partiels, priorité aux feux) - Ligne 38	-	2014	2015	ART ⁽⁷⁾	10,1	33	16	27
	- Ligne 18	-	2013	2015	ART	8,8	33	22	
	- Ligne 19	-	2013	2013	ABS + ART	7,6	25	16 + 3	
	- Ligne 83	-	2013	2013	ABS + ART	9,3	32	12 + 2	
	- Ligne 81	-	2014	2016	ABS	7,4	28	13	
	- Ligne 15	-	2013	2014	ABS	9,8	36	17	
	- Ligne 23	-	2014	2016	ABS	8,4	30	9	
	- Ligne 31	-	2014	2016	ABS	9,2	32	12	
	- Ligne 34	-	2014	2016	ABS	7,3	27	5	
- Ligne 45	-	2014	2015	ABS	6	22	8		

Les projets au stade d'études (suite)

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

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 (M€ 2012 HT)
MONT-DE-MARSAN (55)	Création d'une ligne de BHNS	-	-	-	BHNS	-	-	-	-
MULHOUSE (256)	Ligne BHNS (sans site propre) - action sur le matériel, priorité aux feux, informations en temps réel aux stations, etc.	-	2013	2013	Bus	5	-	5	4
NANCY (263)	Renouvellement de la ligne 1 de TCSP	Échéance 2022	2020	2022	À définir	10 à 12	30	25	-
NANTES (598)	Poursuite du programme Chronobus sur 3 lignes	-	2015	2016	BHNS thermique	30	-	-	50
NEVERS (69)	Création de 3 lignes structurantes en BHNS avec secteurs en site propre	Engagement de la 1 ^{ère} étude : fin 2012 Étude d'insertion urbaine : début 2013 Démarrage de la concertation : 2013	2015	2016	Bus	17	43	-	35
NICE (536)	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	121
	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	-	255
	2 ^e phase de la création de T3 : Montel - Grand Stade - Lingostière	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	3,9	7	-	90
NÎMES (236)	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 (170)	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 2011-2012 ; 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 cadre maîtrise d'oeuvre ligne 1 ; échéance à déterminer	-	-	BHNS	-	-	-	-
	Projet de ligne 2 : Est-Ouest (route de Tarbes ; route de Bayonne)	Études préliminaires en 2012 dans cadre maîtrise d'oeuvre ligne 1 ; échéance à déterminer	-	-	BHNS	-	-	-	-
PERPIGNAN (257)	Création de la 2 ^e ligne de bus-tram Est-Ouest	-	2015	2017	BHNS hybride	-	-	1	-
POINTE À PITRE (134)	Création de la 1 ^{ère} phase du TCSP (Abymes - Pointe-à-Pitre)	Étude de faisabilité : 2013	2016	-	BHNS ou Tramway	10	20	-	100 à 200
POITIERS (140)	Poursuite de l'aménagement des trois lignes BHNS	Études : 2015-2016	2017	2019	BHNS	43	-	-	-
RENNES (406)	BHNS Rennes - La Poterie / Chantepie - Rives du Blossne	-	-	-	BHNS thermique	3	-	-	25
ROCHELLE LA (150)	TCSP Sautel-Beaulieu : création d'une ligne en site protégé sur l'entrée Est du cœur d'agglomération	-	2014	2015	Bus	2,5	10	-	2
	TCSP JP Sartre : création d'une ligne en site protégé sur l'entrée Sud-Est du cœur d'agglomération	-	2016	2017	Bus	5	15	-	4
ROCHE-SUR-YON LA (94)	Projet de TCSP en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-	-
ROUEN (496)	Aménagement d'un transport en commun à haut niveau de service sur un Axe Nord-Sud	Étude de faisabilité terminée	2015	2017	En cours de définition	5 à 13	13 à 32	-	-
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION (200)	TCSP bus entre le mail du Chaudron à Saint-Denis et le quartier français à Sainte-Suzanne	Étude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2013 à 2016	2017	2020	Bus	19 ⁽⁸⁾	26 ⁽⁹⁾	22 ⁽¹⁰⁾	55
	TCSP bus entre le mail du Chaudron et le Moufia à Saint-Denis	Étude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2013 à 2016	2016	2018	Bus	3,5	11 ⁽¹¹⁾	25	22
	TCSP étendu de l'hôtel de Ville de Saint-Denis au Centre Hospitalier Départemental de Bellepierre	Étude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2013 à 2016	2017	2019	Bus	-	-	-	15
	Transport par câble entre la Montagne et le centre ville de Saint-Denis	Étude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2013 à 2015	2016	2018	Téléphérique	-	-	-	-
SAINT-ETIENNE (382)	Création d'une ligne de BHNS (BESTe) : Métare centre-ville - Montreynaud	Études : 2012 -2013	2014	2016	BHNS thermique Trolleybus ou Hybride	11,4	29	16	20 à 31
SAINT-MALO (84)	Projet de TCSP à Saint-Malo sur l'axe Est-Ouest	Étude de faisabilité et de définition : fin prévue en 2013	-	-	BHNS	4,5	-	-	-

Les projets au stade d'études (suite)

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 (M€ 2012 HT)
SAINT-PIERRE DE LA REUNION / CIVIS (172)	TCSP entrée Ouest de Saint-Pierre	Achèvement du PRO sur secteur Ravine Blanch : octobre 2012 Phase d'ACT en cours	2013	2015	Bus	3,5	9	-	23
		Achèvement du PRO autres secteurs : juin 2013 Enquête publique : février - mars 2013	2014	2016	-	-	-	-	-
	TCSP ZAC Pierrefonds Aérodrôme	Achèvement PRO : fin novembre 2012 Enquête publique : mars - avril 2013	2013	2016	Bus	2,7	3	-	20
	TCSP entrée Nord de Saint-Pierre	Études de faisabilité terminées Études préliminaires en cours	2015	2018	Bus	3,8	-	-	25
	TCSP entrée Est de Saint-Pierre	Études de faisabilité terminées Études préliminaires en cours	2016-2017	2020	Bus	4,9	-	-	30
	TCSP entrée Ouest de Saint-Louis (opération intégrant un pôle d'échanges, un OA, un P+R)	Études de faisabilité en cours	2015	2018	Bus	1,35	-	-	20
TCSP traversée de l'Étang Salé les Hauts	Lancement études de MOE (conception + réalisation) : novembre 2012	2015	2018	Bus	2,8	-	-	18	
SETE (95)	Étude de faisabilité dun TCSP	-	-	-	-	-	-	-	
STRASBOURG (476)	Extension Tram A vers le Zenith	-	-	-	Tramway sur fer	1,5	2	-	12
THIONVILLE (185)	Réalisation d'un TCSP urbain à vocation transfrontalière (Fensch – Luxembourg – via Thionville)	Juillet 2011-avril 2013 : étude de faisabilité technique et financière du TCSP	2014	2018	BHNS	-	-	-	-
TOULON (431)	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 (863)	TCSP Sud-Est - RD 2	-	2016	2018	Tramway	10,5	-	-	197
	Poles d'échanges	-	2014	2020	PEM	-	-	-	-
	Liaison LMSE TCSP Secteur Est	-	2017	2018	TCSP	-	-	-	24
	Prolongement Ramassiers nord / Colomiers / Casselardit	-	2018	2019	TCSP	-	-	-	35
	RD 16	-	2017	2018	TCSP	-	-	-	41
TROYES (133)	Définition du programme de réalisation de BHNS en cours	Déploiement sur la période 2014 à 2023	-	-	BHNS	-	-	-	-
VALENCE (218)	TCSP sur l'axe Valence/Romans : Prolongement du site propre bus sur Valence, création d'un parc-relais et d'un TCSP en entrée de ville de Valence, couloirs de bus sur bande de sécurité de la LACRA, connexion avec la gare TGV, prolongement du site propre sur Romans et Bourg-de-Péage, création d'un pôle d'échanges et d'un TCSP en centre-ville de Romans	Études en cours	2014-2015	-	-	-	-	-	-
HAUTE-SAVOIE (748)	TCSP RD 1508 rive ouest du lac d'Annecy à Faverges	Études préliminaires en 2013 - AVP 2013-2014	-	-	BHNS	16 ⁽¹²⁾	-	-	-
NORD PAS DE CALAIS (4 102)	Création d'une liaison expresse de type RER entre Lille et Hénin-Beaumont	-	2016	2022	Train	30,7	5	12	912
ALSACE / STRASBOURG (1 877/476)	Tram-train Strasbourg - Bruche - Piémont des Vosges Phase 2 : interconnexion physique du réseau tramway de Strasbourg et du réseau ferré national	Étude terminée	-	2020	Tram-train	-	4	-	-
PORTEUR DU PROJET À DÉFINIR	Magland - Flaine	-	2014	2015	Téléphérique	6,5	4	38 ⁽¹³⁾	63

⁽¹⁾ Non défini. Prolongement/adaptation d'une ligne classique (ligne n°8)

⁽²⁾ 10 M€ HT hors MOE et aélas : 15 M€ HT TDC

⁽³⁾ en M€ 2013

⁽⁴⁾ dont 4,6 km en site propre

⁽⁵⁾ hors matériel roulant

⁽⁶⁾ Lens - Libercourt 15 km, Libercourt - Hénin 12 km

⁽⁷⁾ ART = Bus articulé forte capacité, ABS = Bus standards thermique

⁽⁸⁾ dont 6,4 km aménagés

⁽⁹⁾ dont 7 pôles d'échanges

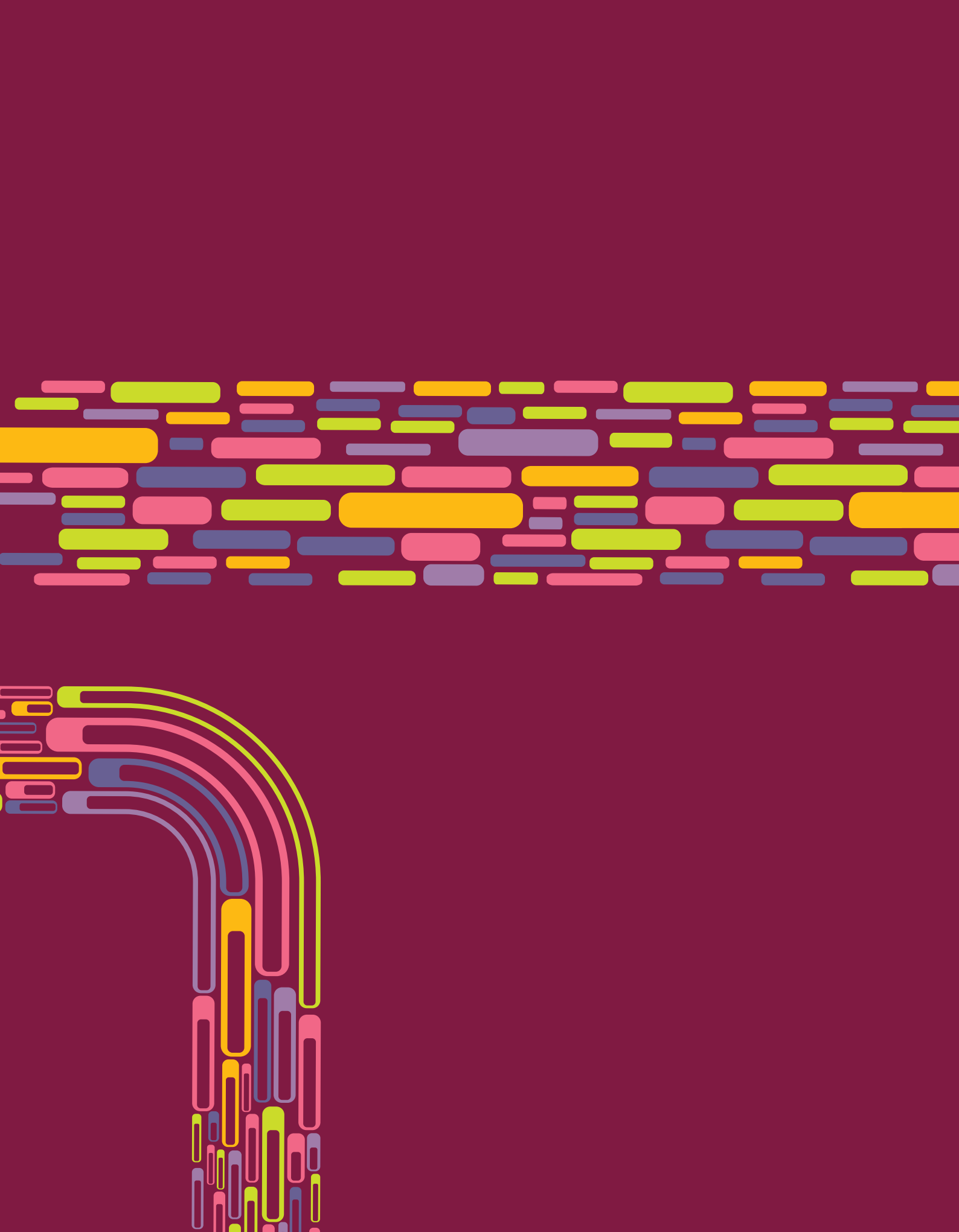
⁽¹⁰⁾ dont 17 véhicules articulés de 18 m

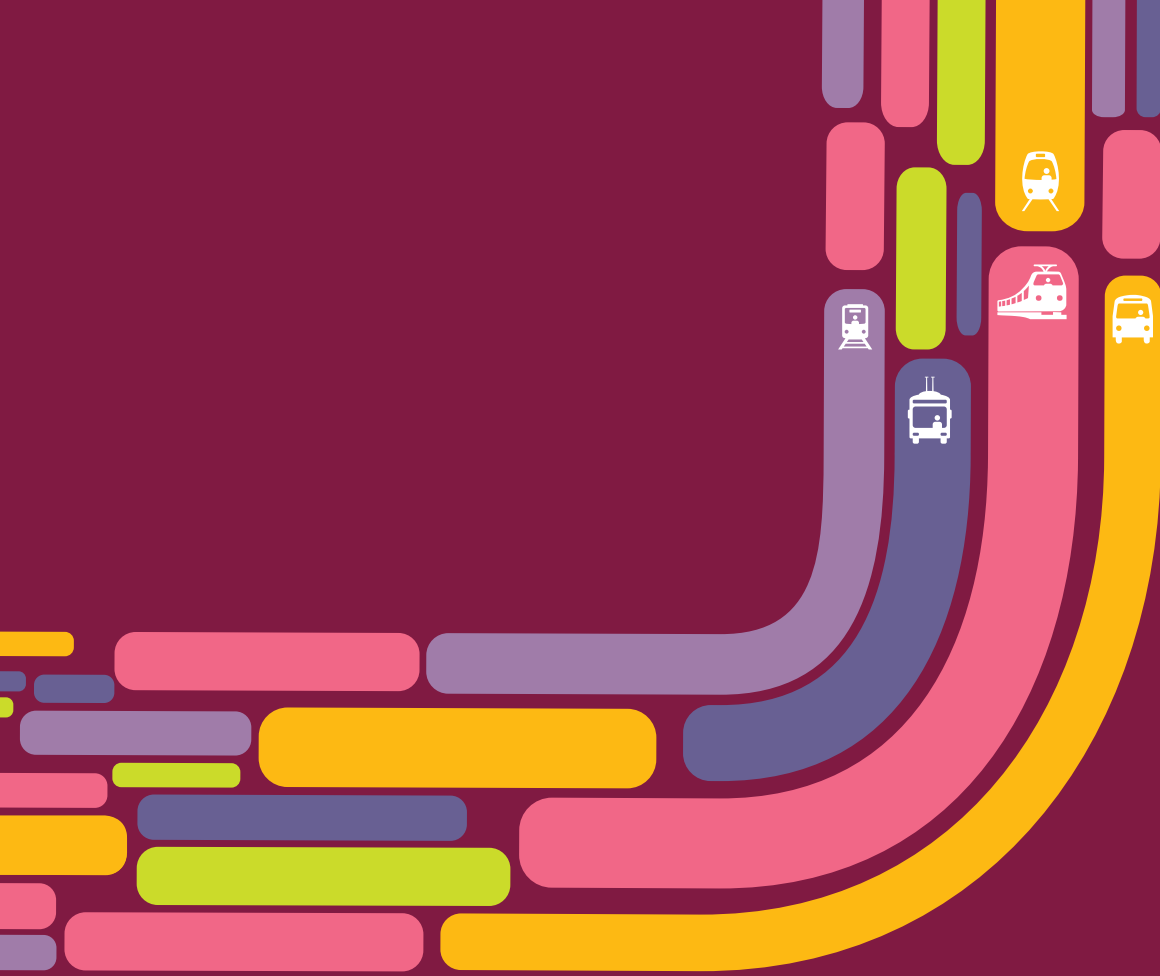
⁽¹¹⁾ dont 1 pôle d'échanges

⁽¹²⁾ dont 10 km en site propre

⁽¹³⁾ cabines

Source : GART - Données au 01/05/2013





LES TRANSPORTS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

- 1- L'organisation p.38
- 2- Le financement p.38
- 3- L'usage p.42
- 4- Les tarifs..... p.42
- 5- Les projets d'infrastructures nouvelles de transport ... p.43



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

Contrairement au reste du territoire français et ses quelques 400 autorités organisatrices de transport (AOT), la région Île-de-France dispose d'une seule AOT : le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Ses missions sont de définir, organiser, coordonner et financer les transports publics de voyageurs pour le compte des collectivités locales d'Île-de-France : Région, Ville de Paris et les sept 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 privées de transport de voyageurs en Île-de-France). 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, par des conventions avec OPTILE et TRA.

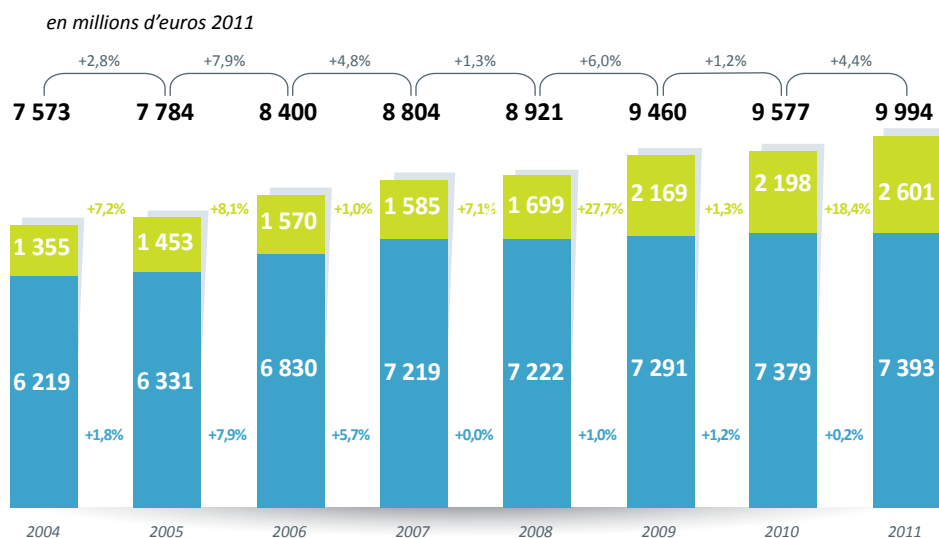
9,99 Mds €

c'est le total des ressources de financement des transports collectifs franciliens mobilisées en 2011

2. Le financement des transports franciliens

2.1 Le financement : vue d'ensemble

Évolution du financement des transports en Île-de-France de 2004 à 2011



Le financement des transports publics en Île-de-France a mobilisé près de 10 milliards d'euros en 2011, enregistrant une hausse de 4,4% en monnaie constante par rapport à 2010. Près de 74% des ressources ont été allouées au financement du fonctionnement, qui se stabilise en volume, tandis que les investissements s'accroissent de plus de 18%.

■ Ressources d'investissement
■ Ressources de fonctionnement (hors dotations aux amortissements)

Source : GART d'après STIF

Actu 2012

Renouvellement des contrats STIF/RATP et STIF/SNCF

2012 est marquée par la signature des nouveaux contrats d'objectifs et de moyens liant le STIF à la RATP et la SNCF portant sur la période 2012-2015.

Signés le 16 mars 2012 avec la RATP et le 3 mai avec la SNCF, ces contrats permettent de cadrer le rôle de chacun dans l'organisation

et le développement des transports en commun en Île-de-France.

La prise en compte des attentes des voyageurs, notamment la ponctualité et l'information-voyageur, a été au centre des négociations, se traduisant par :

- l'amélioration du suivi de la régularité : réforme des indicateurs de performance et des incitations

financières associées pour placer le voyageur au cœur du dispositif,

- l'amélioration de la qualité de service et le renfort de la place du voyageur dans le suivi des contrats
- un programme d'investissements d'envergure, en particulier sur le matériel roulant et sur la modernisation des réseaux.

2.2 Le financement du fonctionnement en Île-de-France

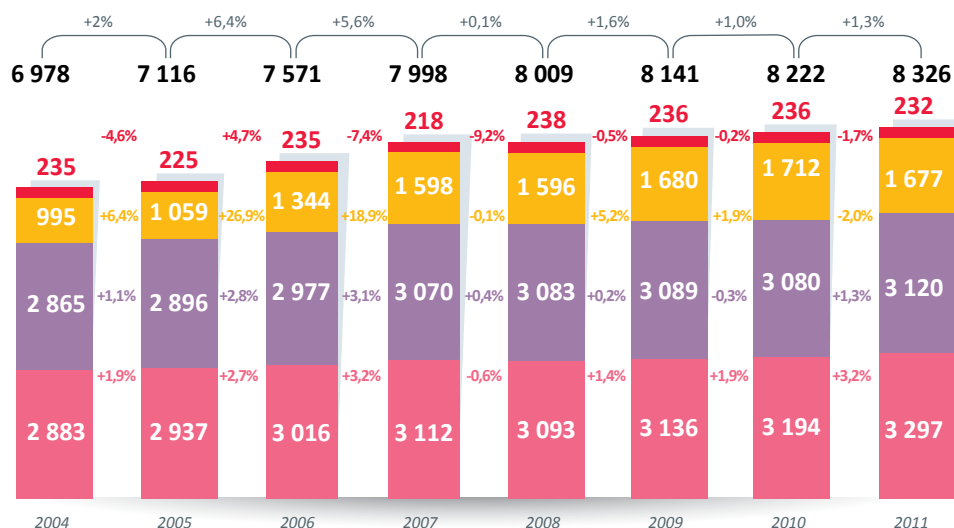
Évolution du financement des dépenses de fonctionnement de 2004 et 2011

en millions d'euros 2011

8,33 milliards d'euros ont été consacrés au financement de l'exploitation des transports en Île-de-France, soit une augmentation de 1,3% en monnaie constante par rapport à 2010. Même si la croissance observée est quasiment identique à celle de l'année précédente, les composantes du financement du fonctionnement ont évolué dans des proportions bien différentes.

- Autres recettes
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes tarifaires

Source : GART d'après STIF



Contrairement aux réseaux urbains de province, les usagers sont les principaux contributeurs au financement de l'exploitation des transports franciliens, à hauteur de 40%. Les recettes tarifaires, composées à la fois des ventes de titres aux usagers et du remboursement des titres de transports par les employeurs, ont connu une évolution très dynamique de +3,2%, en euros constants entre 2010 et 2011. Le

versement transport, quant à lui, participe à hauteur de 37%. En recul de 2% en monnaie constante, la part des dotations des collectivités locales s'établit à 20%. Ces dernières comprennent en majorité les contributions statutaires des membres du STIF, qui se ventilent de la façon suivante : 51% pour la Région, 30% pour la Ville de Paris et les 19% restants entre les autres départements

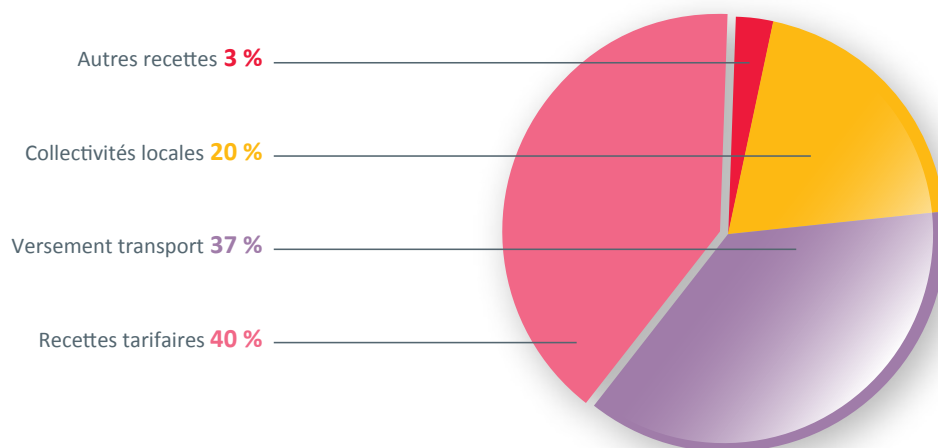
franciliens. Les autres dotations des collectivités (30%) proviennent de subventions publiques dont notamment celles de la Région au titre de la tarification sociale ainsi que des dotations versées par l'Etat pour le transport scolaire. Enfin, l'exploitation des transports en Île-de-France est également financée, dans une moindre mesure (3%) par d'autres recettes (publicité, contraventions, ...).

Poids des différents contributeurs au financement des dépenses de fonctionnement, en 2011

en millions d'euros 2011

Les dépenses de fonctionnement sont financées principalement par les usagers (40%) et le versement transport (37%), les collectivités contribuant à hauteur de 20%. Les 3% restants sont issus de recettes annexes.

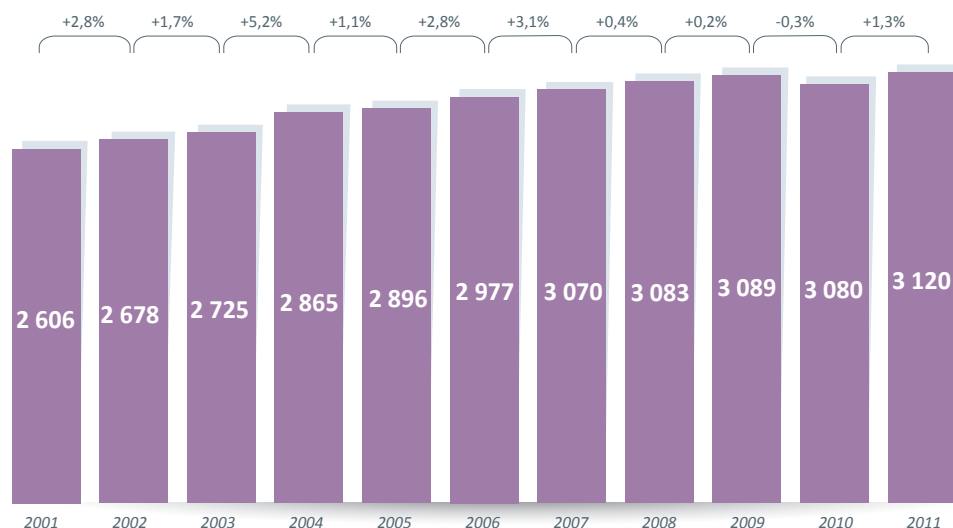
Source : GART d'après STIF



2.3 Le versement transport en Île-de-France

Évolution du produit du versement transport en Île-de-France depuis 2001

en millions d'euros 2011



En 2011, le versement transport atteint 3,12 milliards d'euros progressant de 1,3% en monnaie constante par rapport à 2010 après 3 années de quasi-stagnation. En effet, après une croissance continue de 17,8% entre 2001 et 2007, à raison d'une augmentation moyenne de 2,8% par an, le versement transport francilien n'a progressé que de 1,63% entre 2007 et 2011, soit une hausse moyenne annuelle de 0,4% en euros constants. En 10 ans, le versement transport collecté en Île-de-France s'est accru de près de 20%.

Source : GART d'après STIF

Les taux de versement transport en vigueur en 2011, en Île-de-France

(Article L2531-4 du Code Général des Collectivités Territoriales)

Départements	Taux de VT en vigueur en 2011
Paris et Hauts-de-Seine	2,6 %
Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne	1,7 %
Essonne, Seine-et-Marne, Val-d'Oise, Yvelines	1,4 %

Actu 2012-2013

Nouveau zonage du versement transport en 2012 et hausse des taux en 2013 en Île-de-France

Afin de permettre au STIF de dégager des ressources financières complémentaires, le législateur a, dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2010, modifié le zonage du versement transport en Île-de-France. A compter du 1^{er} juillet 2012, les taux de VT en vigueur sont désormais de :

- 2,6 % pour Paris et les Hauts-de-Seine ;
- 1,7 % pour les communes autres que Paris et

celles des Hauts-de-Seine, constituant l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE ;

- 1,4 % dans les autres communes de la Région Île-de-France.

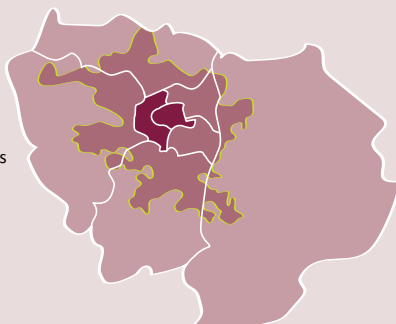
Rappelons que la loi prévoit un lissage sur 4 ans pour les communes qui voient leur taux augmenter de 1,4 % à 1,7 %.

En complément de cette mesure, le législateur a, lors des débats relatifs à la loi de finances pour

2013, relevé les taux de VT en vigueur de 0,1 %. Ainsi, dès le 1^{er} juillet, les taux de VT applicables seront de :

- 2,7 % pour Paris et les Hauts-de-Seine ;
- 1,8 % pour les communes autres que Paris et celles des Hauts-de-Seine, constituant l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'INSEE ;
- 1,5 % dans les autres communes de la Région Île-de-France.

- Zone 1 - 2,6 %
- Zone 2 - 1,7 %
- Zone 3 - 1,4 %
- Aire urbaine de Paris
- Départements



Zones	Répartition du VT par zone	
	Actuelle	Après rezonege
Zone 1	67 %	65 %
Zone 2	14 %	32 %
Zone 3	19 %	3 %

Source : STIF 2011

2.4 Le financement de l'investissement en Île-de-France

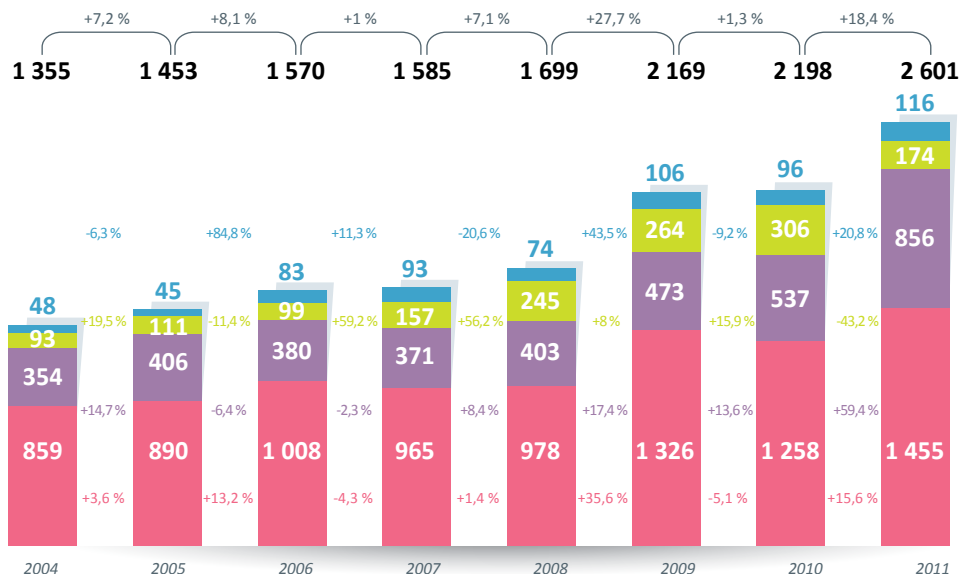
Évolution du financement des dépenses d'investissement de 2004 et 2011

en millions d'euros 2011

2,6 milliards d'euros ont été mobilisés pour financer les investissements des transports franciliens, soit une progression significative de près de 18,4 % en monnaie constante.

- État
- STIF
- Collectivités locales
- Entreprises de transport (contrat STIF et emprunts)

Source : GART d'après STIF



Pour répondre aux attentes des franciliens, les besoins en investissement sur le réseau de transport sont très importants. C'est pourquoi, les sommes affectées au financement de ces investissements sont en forte hausse entre 2010 et 2011, à

hauteur de 18,4 %. Ce sont les entreprises de transport qui portent en majorité ces investissements, soutenues par le STIF dans le cadre des contrats d'objectifs. Celles-ci ont, en effet, accru leurs efforts de plus de 15 % en euros constants. Les collectivités

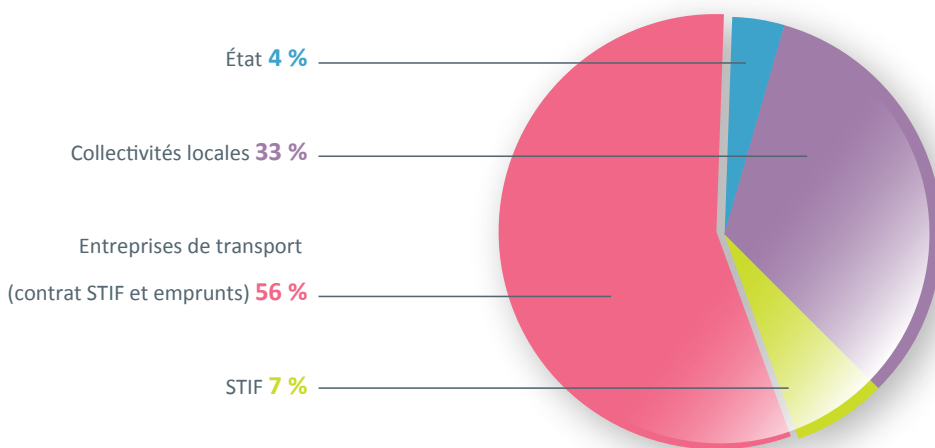
locales ont, quant à elles, financé 33 % des investissements, répartis à 53 % par la Région et 47 % par les départements et les communes. Les contributions respectives du STIF et de l'Etat s'élèvent, quant à elles, à hauteur de 7 % et 4 %.

Poids des différents contributeurs au financement des dépenses d'investissement, en 2011

en millions d'euros 2011

Les dépenses d'investissement sont financées principalement par les entreprises de transport (56 %) et les collectivités locales (33 %), le STIF et l'Etat contribuant respectivement à hauteur de 7 % et 4 %.

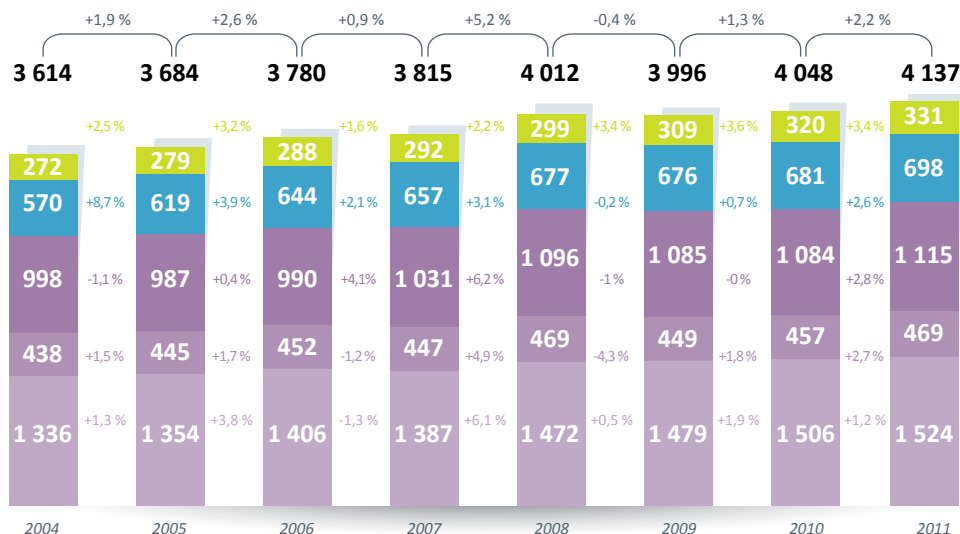
Source : GART d'après STIF



3. L'usage

Évolution du nombre de voyages en Île-de-France de 2004 à 2011

en millions de voyages



4,1 milliards de voyages ont été réalisés sur le réseau francilien en 2011, soit une hausse de 2,2 % par rapport à 2010.

- 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

Après une année 2009 difficile marquée par une baisse de 0,4 % du nombre de voyages en raison du début de la crise économique et de divers conflits sociaux, la fréquentation du réseau francilien continue de progresser en 2011, en hausse de 2,2 % après celle de 1,3 % en 2010. Ce bon résultat est à mettre

à l'actif des bus de Paris et du tramway, en augmentation de 6 %. La fréquentation des RER s'est accrue de 2,6 % et celle des métros de 1,2 %. Les bus de petite et grande couronnes ont vu, quant à eux, leurs voyages progresser de 1,5 %. Pour se déplacer, les franciliens plébiscitent

le métro et le RER représentant respectivement 37 % et 28 % des voyages réalisés en 2011. Les bus de banlieue concentrent 23 % des voyages tandis que les bus de Paris et les tramways se partagent les 12 % restants, à hauteur de 9 % pour les premiers et 3 % pour les seconds.

Évolution du nombre de voyages par habitant de 2004 à 2011

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de voyages par habitant	313	319	328	331	348	345	347	353

Après une année faste en 2008 durant laquelle le nombre de voyages par habitant se fixait à hauteur de 348, les bons résultats en termes de fréquentation en 2011 permettent d'atteindre un nouveau maximum, le ratio s'établissant à 353 voyages par habitant.

Source : GART d'après STIF

4. Les tarifs

Les tarifs en Île-de-France, au 1^{er} juillet 2011

En euros

	Tarifs 2011	Tarifs 2010	Evolution en € courants	Evolution en € constants
Ticket unitaire*	1,7	1,7	0,0 %	-2,1 %
Carnet de 10 tickets*	12,5	12	+4,2 %	+2,0 %
Abonnement mensuel, 2 zones**	62,0	60,4	+2,6 %	+0,5 %
Abonnement mensuel, 3 zones***	80,3	78,2	+2,7 %	+0,6 %
Abonnement annuel, 2 zones**	633,6	617,1	+2,7 %	+0,5 %
Abonnement annuel, 3 zones***	818,4	796,4	+2,8 %	+0,6 %

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

** Zones 1-2
*** Zones 1-3

L'année 2011 a été marquée par une nouvelle diminution du nombre de zones tarifaires. En effet, alors que la région Île-de-France comptait initialement 8 zones puis 6 depuis juillet 2007, ce sont les zones 5 et 6 qui ont été fusionnées à compter du 1^{er} juillet 2011. Cependant, le zonage francilien continue de faire débat, la mise en place d'une tarification unique ayant été annoncée dans le cadre des élections régionales de 2010.

Source : STIF

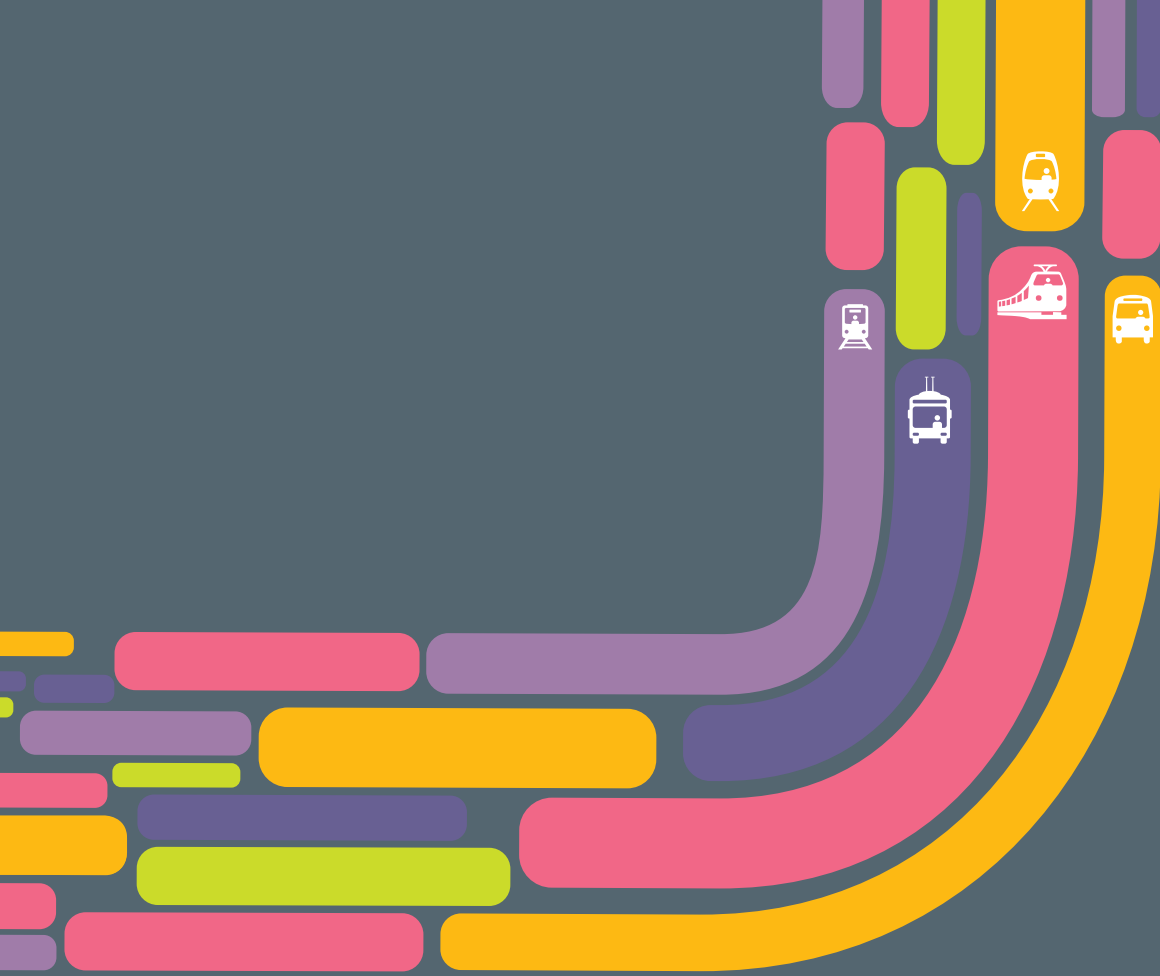
5. Les projets d'infrastructures nouvelles de transport

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 en M€ 2012 HT	Coût global (M€ 2012 HT)	
TRAM - TRAIN	Tangentielle Nord phase 1 : Epinay - Le Bourget	2009	2017	10	6	12	522	57	579	
	T4 : prolongement Clichy-sous-Bois - Montfermeil	2012-2013	2015	6,5	11	15	218	61	279	
	Tangentielle Ouest : phase 1 de Saint-Germain-en-Laye à Saint-Cyr-l'Ecole	2015	2018	15,2	11	10	224	44	268	
	Tangentielle Ouest : phase 2 de Saint-Germain Grande Ceinture à Achères Ville		2019	13,3	4	12	138	53	190	
	Tram-Train Massy-Evry	2012	2018	20,1	15	21	445	92	536	
	Tram-Train Massy-Versailles	2017	2020	14,6	6	10	46	0	46	
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 Proudhon-Gardinoux	2008	2012	1,3	1	-	227		227	
	Ligne 12 : prolongement à Mairie d'Aubervilliers	2012	2017	2,5	2	-	193		193	
	Ligne 4 phase 1 - Prolongement à Montrouge	2008	2013	1,5	1	-	213		213	
	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	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	459	46	505
		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	351	59	410
		T7 phase 2 : Athis-Mons à Juvisy	2015	2018	3,8	6	12	202	34	236
		T8 : Tram'y - St-Denis - Epinay - Villetaneuse	2009	2014	8,5	17	20	265	47	312
		TPO : tramway Paris - Orly	2016	2020	10	20	22	338	73	411
	PNEU	TAC : trammway Antony - Clamart	2017	2020	8,2	4	14	317	41	358
		T5 : RN1 RN16 St-Denis - Garges - Sarcelles	2008	2013	6,6	16	15	180	57	237
		T6 : Croix du Sud : Châtillon - Velizy - Viroflay	2008	2012-2013	14 ⁽¹⁾	21 ⁽²⁾	28	424	148	572
TCSP	TCSP Massy-Saclay-Saint Quentin (phase 2 Ecole Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay)	2013	2015	6,7	10		62		62	
	TCSP Créteil - Noisy-le-Grand Mont d'Est	2014	2018	17	25		69		69	
	TCSP Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville - Parc des Expositions de Villepinte	2013	2013	10	8		35		35	
	TZen 1 - Sénart - Corbeil (phase 2 jusqu'à Corbeil Essonnes RER)			5,1			68		68	
	TZen 2 - Sénart-Melun	2014	2018-2020	17	27	24	166	11	177	
	TZen 3 - Paris 19 ^e - Les Pavillons-sous-Bois	2015		10	20	24	190	12	202	
	TZen 4 - Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes	2015	2017	14	30	30	100	14	114	
PÔLE	Pôle de Versailles Chantier (phase 1)	2012	2016				70		70	
	Pôle de Noisy-le-Grand	2009	2013				34		34	
	Pôle de Nanterre Université		2015				135		135	
	Pôle de Juvisy	2014	2020				103		103	
	Pôle Pompadour	2010	2013				41		41	
	Pôle Châtelet-Les Halles	2011	2016				173		173	
	EOLE Rosa Park	2011	2014				129		129	
RER	Prolongement Eole à l'Ouest	2014	2020	47 repris + 8 créés en souterrain	11 existantes + 3 nouvelles ⁽²⁾		3 383		3 383	
	Nouvelle branche RER D de Villiers-le-Bel-Gonesse - Arnouville au Parc des Expositions de Villepinte	2017	2020	11,4	1	2	302	31	333	

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

Source : STIF - Direction des Projets d'Investissement - Prévisions au 26/04/2013





SOURCES, LEXIQUE, ÉCHANTILLON

Lexique p.46

Sources p.46

Liste des réseaux de l'échantillon 2011 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, 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.

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 2011,
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les transports en commun en site propre.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 189 réseaux de transport urbain hors Île-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports urbains).

Il est composé de :

- 9 agglomérations de plus de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 13 agglomérations de moins de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 15 agglomérations de plus de 200 000 habitants ;
- 34 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants ;
- 63 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- 55 agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2011 ont été réalisés sur l'ensemble des 286 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 231 AOTU. Sont compris également dans certains graphiques le produit du 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 2009 réalisé par l'INSEE entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Les voyages intègrent ceux effectués dans le cadre de la soustraction y compris les voyages gratuits.

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). Nous remercions vivement Audrey COMMIEU et Christian NATHHORST pour leur collaboration.

Sources documentaires :

- UTP (2012) Transports urbains : bilan social 2011
- www.omnil.fr - Observatoire de la mobilité en Île-de-France
- Rapport d'activité 2011 du STIF

Liste des réseaux de l'échantillon 2011

9 agglomérations de plus de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service

Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulouse.

13 agglomérations de moins de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service

Angers, Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Le Mans, Montpellier, Mulhouse, Nancy, Orléans, Reims, Rennes, Saint-Etienne, Valenciennes.

34 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants

Amiens, Angoulême, Annecy, Antibes, Aubagne, Avignon, Bayonne, Belfort, Besançon, Béziers, Boulogne-sur-Mer, Bourges, Calais, Cannes, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Chartres, Douai, Lorient, Maubeuge, Montbéliard, Narbonne, Niort, Pau, Poitiers, La Rochelle, SMITEEB, Saint-Brieuc, Saint-Nazaire, Saint-Pierre de la Réunion, Salon-de-Provence, Thionville, Troyes, Vannes.

63 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants

Agde, Agen, Aix-les-Bains, Ajaccio, Albi, Alençon, Alès, Annemasse, Arcachon, Arras, Aurillac, Auxerre, Bastia, Beauvais, Blois, Bourg-en-Bresse, Brive-la-Gaillarde, Cambrai, Carcassonne, Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Châteauroux, Châtelleraut, Cherbourg, Cholet, Colmar, Creil, Le Creusot – Montceau-les-Mines, Dieppe, Dôle, Draguignan, Dreux, Evreux, Isle-d'Abeau, Laval, Longwy, Louviers, Macon, Menton, Montargis, Montélimar, Montluçon, Morlaix, Moulins, Nevers, Périgueux, Puy-en-Velay, Quimper, Roanne, Rochefort-sur-Mer, Roche-sur-Yon, Rodez, Royan, Saint-Louis, Saint-Malo, Saint-Omer, Saint-Quentin, Sète, Soissons, Tarbes, Thonon-les-Bains, Vienne, Villefranche-sur-Saône.

55 agglomérations de moins de 50 000 habitants

Abbeville, Annonay, Bar-le-Duc, Bergerac, Bolbec, Briançon, Cahors, Chantilly, Château-Thierry, Chaumont, Chauny, Concarneau, Digne-les-Bains, Epervilliers, Fécamp, Figeac, Flers, Fougères, Gap, Haguenau, Ile d'Yeu, Lamballe, Landerneau, Langres, Laon, Libourne, Lisieux, Lons-le-Saunier, Lourdes, Lunéville, Manosque, Millau, Neuves-Maisons, Obernai, Pays des Olonnes, Oyonnax, 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, Vierzon, Yvetot.

Production et analyse des données

Florence DUJARDIN, Céline SABATIER, Mounia MOUDJED

Pôle Observatoire des réseaux de transport, Statistiques et Analyse économique

Conception et suivi

Valérie RATHIER, chargée de mission Événementiel

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 (CERTU-DGITM-GART-UTP), l'ensemble des partenaires de l'enquête ainsi que l'équipe du GART ayant contribué à la rédaction de ce document.



AgenceL2R.com