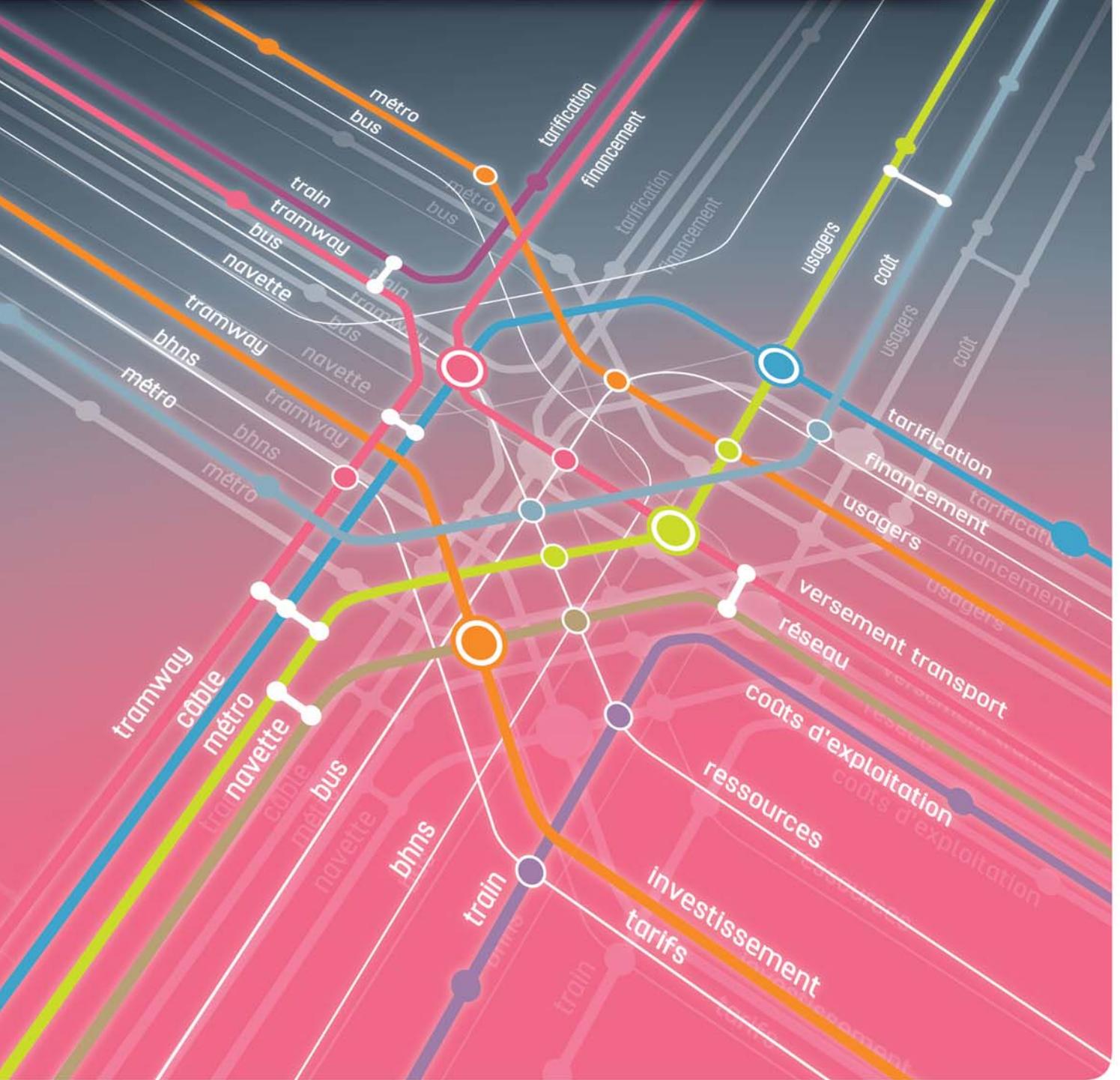


# L'année 2013 des transports urbains





## Le GART, l'association des élus transport

Fondé en 1980, le GART est l'association fédérant les AOT qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 270 autorités organisatrices de transport, et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques. Trois axes caractérisent l'action du GART et confortent son rôle prééminent dans ce domaine.

### EXPERTISE

Expert incontournable des grands enjeux de la mobilité. Le GART est un centre de ressources reposant sur des élus de toutes sensibilités politiques et une équipe de techniciens au service de nos adhérents. Ceux-ci bénéficient ainsi d'un ensemble de services concrets et de proximité qui leur permettent d'optimiser leur rôle d'autorité organisatrice.

### ÉCHANGE D'EXPÉRIENCE

Lieu d'échanges de bonnes pratiques pour nos adhérents et promoteur de l'innovation en matière de déplacements. Le GART anime le débat et fédère les acteurs de la filière pour bâtir la mobilité de demain.

### INFLUENCE

Porte-parole des autorités organisatrices de transport à l'échelle nationale et européenne. Acteur influent au service de la promotion des transports publics, le GART défend leurs intérêts auprès des institutions et des services de l'État, de l'Union européenne et des médias.

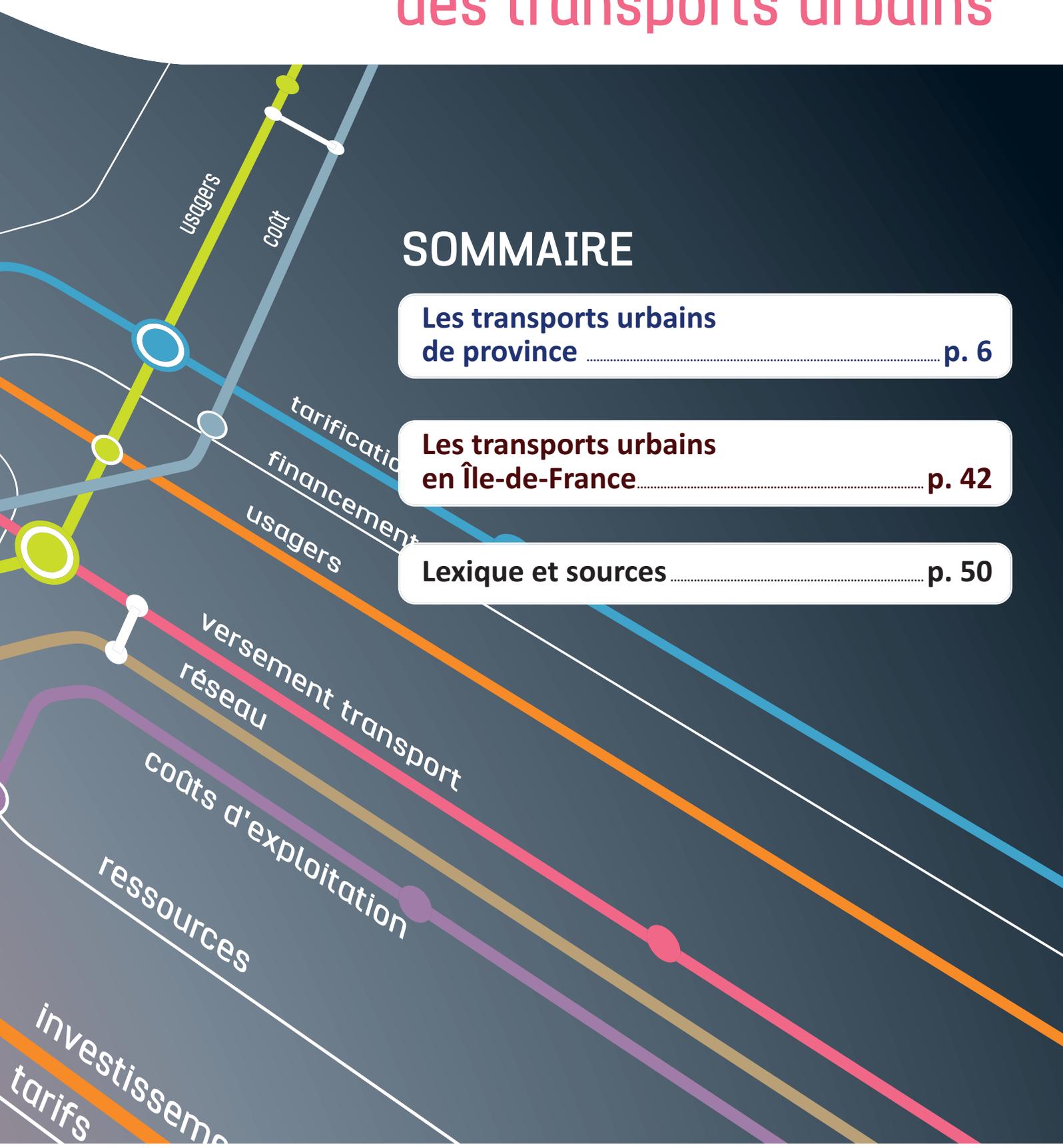
# L'année 2013 des transports urbains

## SOMMAIRE

**Les transports urbains  
de province** ..... p. 6

**Les transports urbains  
en Île-de-France**..... p. 42

**Lexique et sources**..... p. 50





# Les transports urbains de province



**1. Les autorités organisatrices de la mobilité ..... p. 6**

**2. Les relations contractuelles ..... p. 8**

**3. Le financement ..... p. 12**

**4. Le fonctionnement ..... p. 18**

**5. Les investissements ..... p. 20**

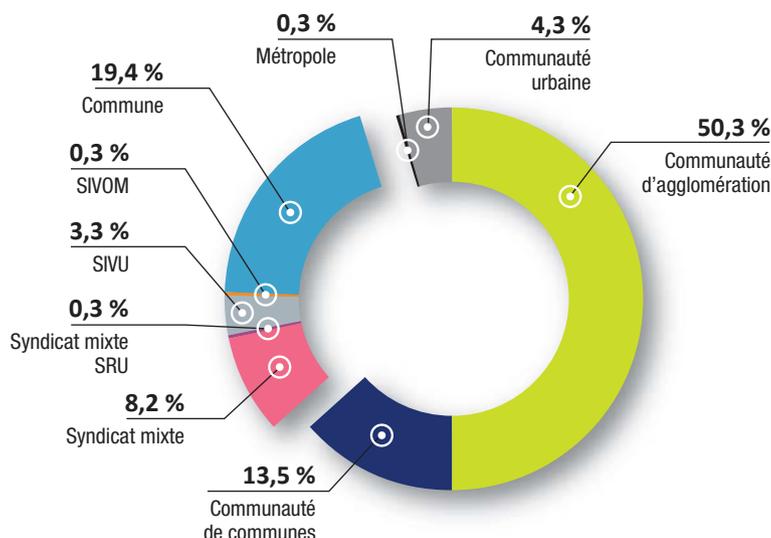
**6. L'offre, l'usage et les tarifs ..... p. 22**

**7. Les TCSP et autres projets de mobilité durable ..... p. 24**

# 1. Les AUTORITÉS ORGANISATRICES de la MOBILITÉ

## 1.1. Qui sont les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)?

### Forme juridique des AOM en 2014



En 2014, 68,4 % des réseaux urbains sont sous la responsabilité d'EPCI à fiscalité propre : métropole, communauté urbaine, d'agglomération ou de communes. Les syndicats mixtes de droit commun représentent, quant à eux, 8,2 % des AOM, les syndicats mixtes loi SRU 0,3 % et les syndicats de communes, respectivement 3,3 % pour les syndicats intercommunaux à vocation unique et 0,3 % pour les syndicats intercommunaux à vocations multiples. Près de 20 % des réseaux urbains sont encore du ressort communal.

Source : GART sur 304 AOM

# 68,4 %

des 304 AOM recensées en 2014 sont des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.

### Regard sur 2014

## Des AOTU aux AOM, les avancées de la loi MAPTAM

Dans le cadre de l'acte III de la décentralisation lancé par le gouvernement, une première loi dite « de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » (MAPTAM) a été adoptée le 27 janvier 2014. La seconde loi « portant nouvelle organisation territoriale de la République » (promulguée le 7 août 2015) viendra compléter ce premier texte.

Concernant les transports urbains, la loi MAPTAM a acté plusieurs avancées, longtemps revendiquées par le GART. En effet, elle a permis de faire des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont les compétences ont été étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), des modes actifs (dont les services de location de vélos) et d'organisation des services publics de transport de marchandises et de la logistique urbaine. De plus, l'affectation du versement transport a été élargie au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des AOM.

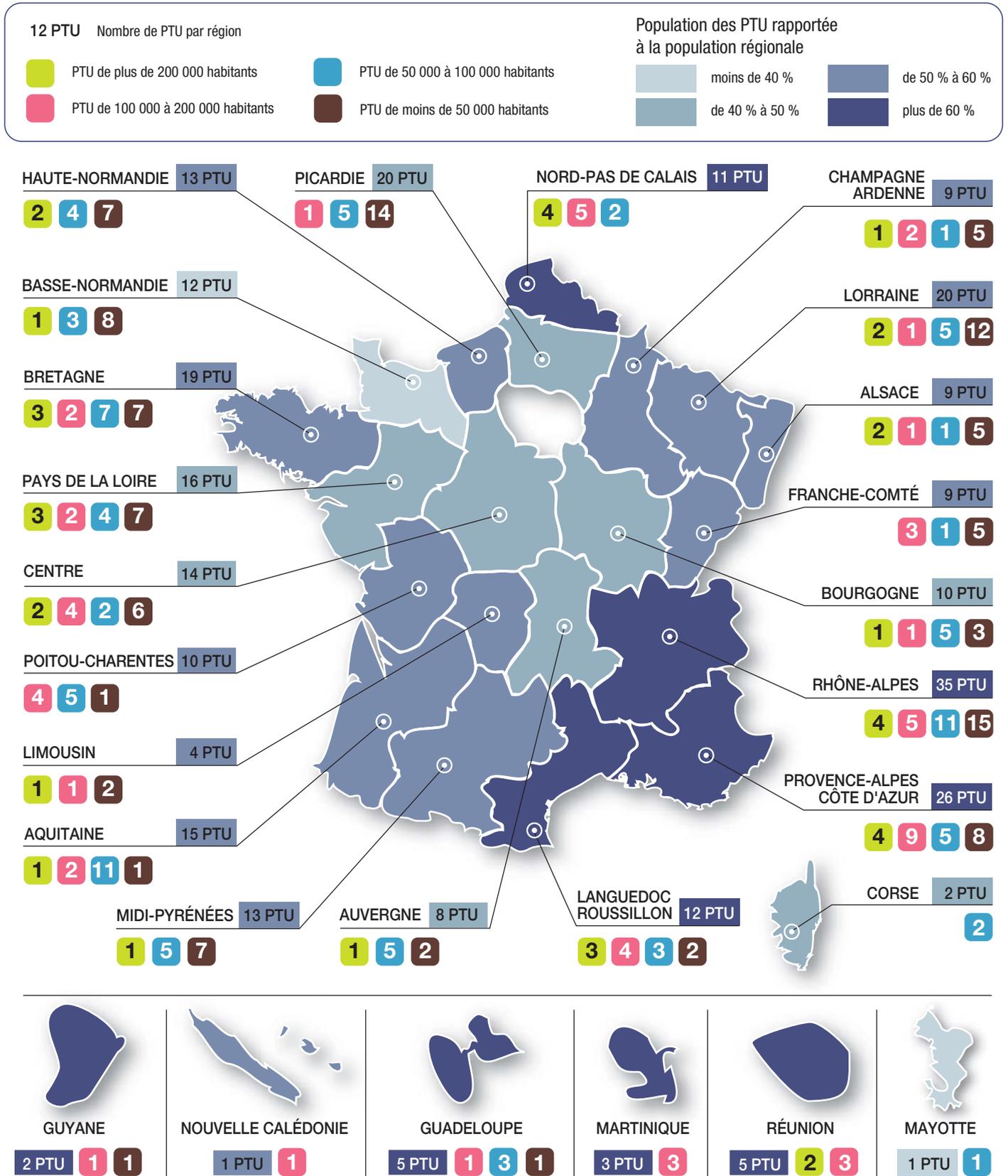
Si l'avènement des AOM est un progrès, le GART considère que des avancées seront encore nécessaires pour faire des autorités organisatrices de transport de véritables gestionnaires de la mobilité durable. Les AOM ne disposent pas encore des outils fondamentaux que sont la gestion de la voirie et la maîtrise de l'intégralité des leviers liés aux politiques de stationnement.

Sur ce dernier point, une étape décisive a, cependant, été franchie dans le cadre de la loi MAPTAM avec l'adoption de la décentralisation du stationnement payant de surface, une mesure qui permettra aux collectivités de mieux gérer les flux automobiles dans le cœur des villes et agglomérations. Il est ainsi prévu le remplacement de l'actuelle amende pénale de première classe (dont le montant de 17€ est uniforme sur tout le territoire national) par un « forfait de post-stationnement », dont le montant sera fixé par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités compétent. Un nouveau modèle est donc institué : le paiement spontané de la redevance de stationnement ou le paiement ultérieur de ce forfait de post-

stationnement, dont le montant ne pourra excéder celui de la durée maximale de stationnement autorisée. La collectivité aura la possibilité d'augmenter le montant de la redevance avec la durée du stationnement afin de lutter plus efficacement contre les « voitures-ventouses ». En ce sens, le prix pourra être fonction de la rareté des places disponibles. La redevance de stationnement pourra également être adaptée en fonction des catégories d'usagers et des besoins spécifiques locaux. Chaque collectivité décidera de qui pourra bénéficier de tarifs préférentiels. Le montant de la redevance pourra différer en fonction des territoires et au sein d'une même commune. Il s'agit donc d'une véritable politique publique décentralisée, d'autant que le produit financier servira exclusivement aux projets locaux (amélioration des transports, de la circulation routière ou de la voirie), à la différence du système toujours en vigueur qui ne prévoit qu'un reversement partiel aux collectivités. La loi MAPTAM vient également renforcer les métropoles. Tout d'abord, l'affirmation des métropoles passe par la transformation automatique des EPCI à fiscalité propre existants de plus de 400 000 habitants, situés dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants. De plus, les métropoles de droit commun reçoivent la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, de gestionnaire de voirie, de signalisation, d'abris de voyageurs, de parcs et aires de stationnement, ainsi qu'en matière d'espaces publics dédiés à tous modes de déplacement urbain et leurs ouvrages accessoires, de participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares, et enfin d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques. Elles peuvent en outre reprendre, par convention avec le département, la compétence en matière de routes départementales. Outre les métropoles de droit commun, la loi prévoit un statut particulier pour celles de Lyon et Marseille.

Enfin, la loi MAPTAM fait de la région le chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports », chargée à ce titre de l'élaboration du schéma régional de l'intermodalité en collaboration avec les autres autorités organisatrices.

## 1.2. Répartition géographique des AOM par région, en 2014



Source : GART sur 304 AOM

## 2. Les relations CONTRACTUELLES

### 2.1. Les modes de gestion des réseaux de transport urbain

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

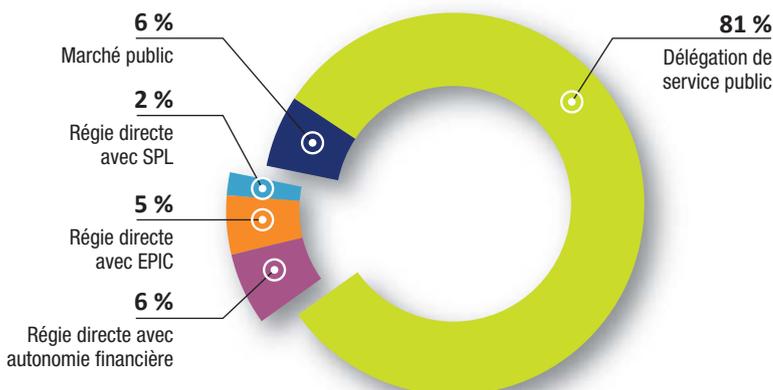
Depuis l'instauration de la loi Sapin en 1993, la délégation de service public est devenue le mode de gestion privilégié des autorités organisatrices de la mobilité : plus de 80 % d'entre elles y ont recours.

# 87 %

des réseaux sont exploités en gestion déléguée, contre 13 % en gestion directe.  
(en % du nombre de réseaux)

#### Modes de gestion en 2013

En % du nombre de réseaux

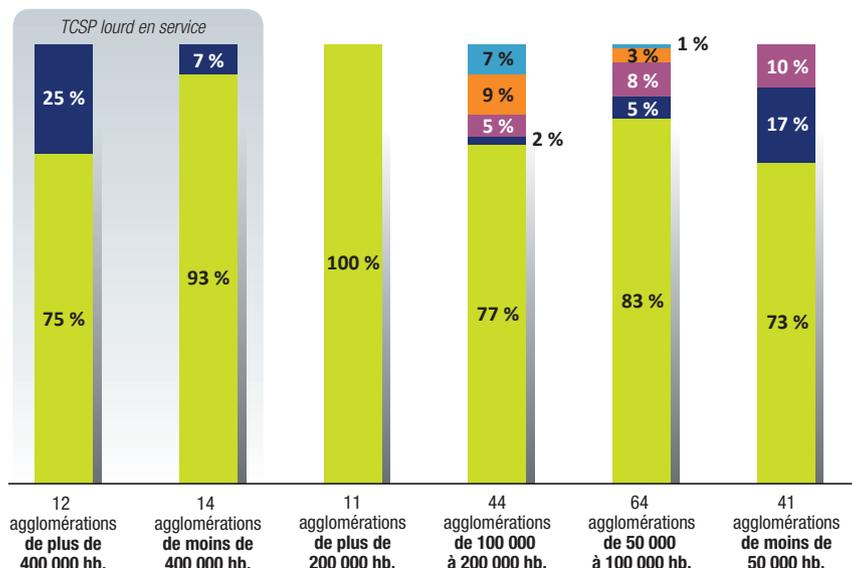


L'année 2013 est marquée par un retour en gestion directe dans plusieurs réseaux, que ce soit par le passage en régie dans quatre d'entre eux, ou par la création de trois sociétés publiques locales (SPL). Stable depuis de nombreuses années, la part des réseaux exploités en gestion directe gagne trois points, s'établissant ainsi à 13 %.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

#### Répartition des modes de gestion en 2013

Selon la taille des réseaux



Si la régie directe avec EPIC s'installe dans les agglomérations à TCSP lourd en service (création des régies de Clermont-Ferrand et Nice), ce sont des agglomérations de 100 à 200 000 habitants qui ont fait le choix de la SPL (Douai, Saint-Brieuc et Saint-Nazaire).

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

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

### 2.2. Les contrats des réseaux de transport urbain

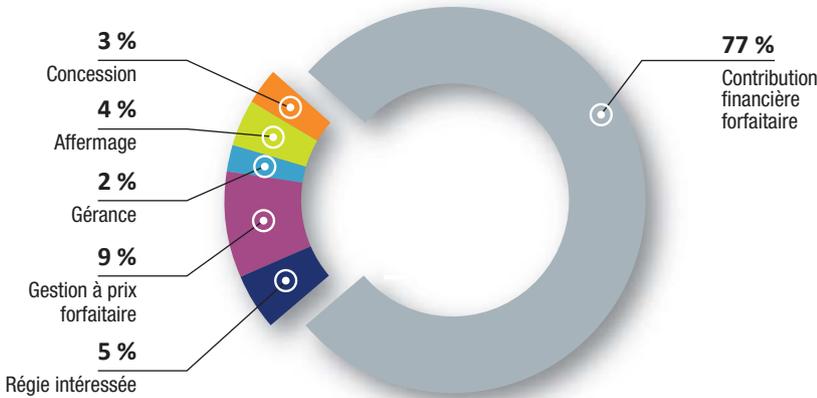
En France, les délégations de service public de transport sont, en majorité, allouées par des appels d'offres portant sur l'intégralité du réseau concerné. Ainsi, l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport urbain est souvent confiée

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

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

## Types de contrats en 2013

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

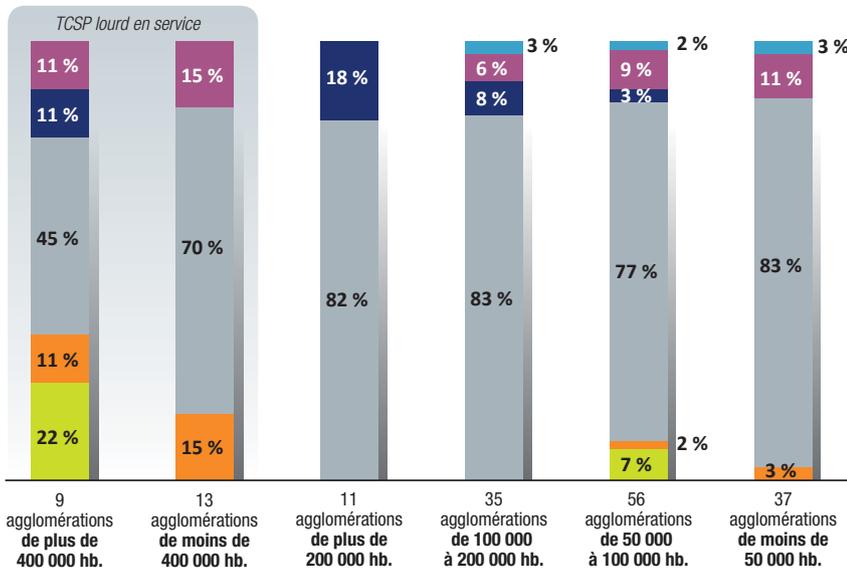


84 % des AOM, ayant opté pour la gestion déléguée, transfèrent à la fois le risque industriel et commercial à leur délégataire en majorité par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire. À titre d'exemple, parmi les contrats signés en 2013, 77 % d'entre eux sont des contributions financières forfaitaires.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 161 réseaux

## Répartition des types de contrats en 2013

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



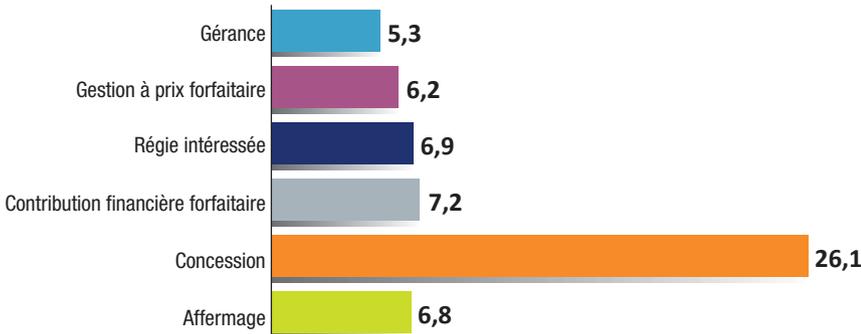
Plus de 78 % des AOM n'ayant pas de TCSP lourd en service délèguent l'exploitation de leur réseau dans le cadre d'un contrat de type contribution financière forfaitaire. Les agglomérations de plus de 400 000 habitants à TCSP lourd en service présentent la plus grande diversité de type de contrat.

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

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 161 réseaux

## Durée moyenne des contrats en 2013

En nombre d'années



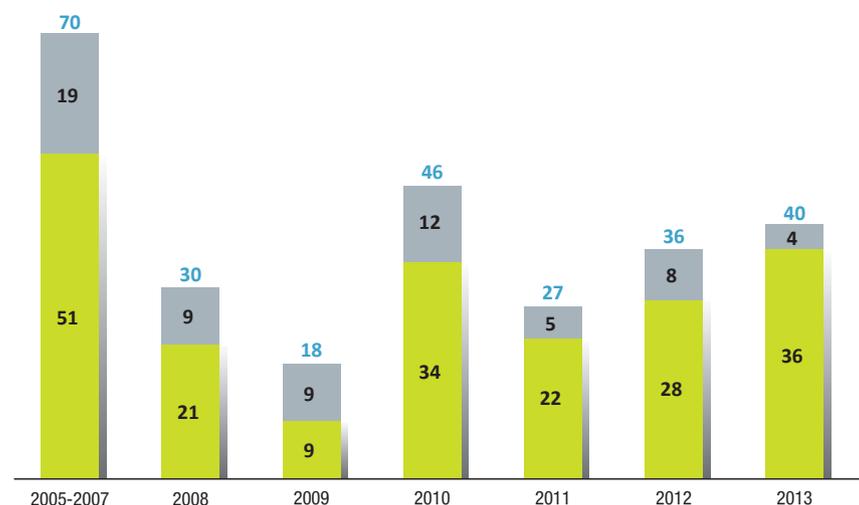
Si la durée moyenne d'un contrat est de 7,6 ans, celle-ci varie selon le type de contrat. Une gérance est contractualisée en moyenne pour 5,3 ans tandis qu'une concession est en général d'une durée supérieure à 25 ans.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 161 réseaux

## 2. Les relations CONTRACTUELLES

### Changements de main de contrat entre 2005 et 2013

Résultats des appels d'offres, en nombre de réseaux



Sur les 267 appels d'offres lancés par les AOM entre 2005 et 2013, 25 % d'entre eux n'ont pas reconduit le délégataire sortant. En 2013, ce ratio s'établit à 10 %. Quatre agglomérations ont signé avec un nouvel opérateur : une agglomération de 100 à 200 000 habitants, une agglomération de 50 à 100 000 habitants et deux de moins de 50 000 habitants.

■ Changement de délégataire  
■ Pas de changement de délégataire

Source : GART

### 2.3. La propriété du matériel roulant

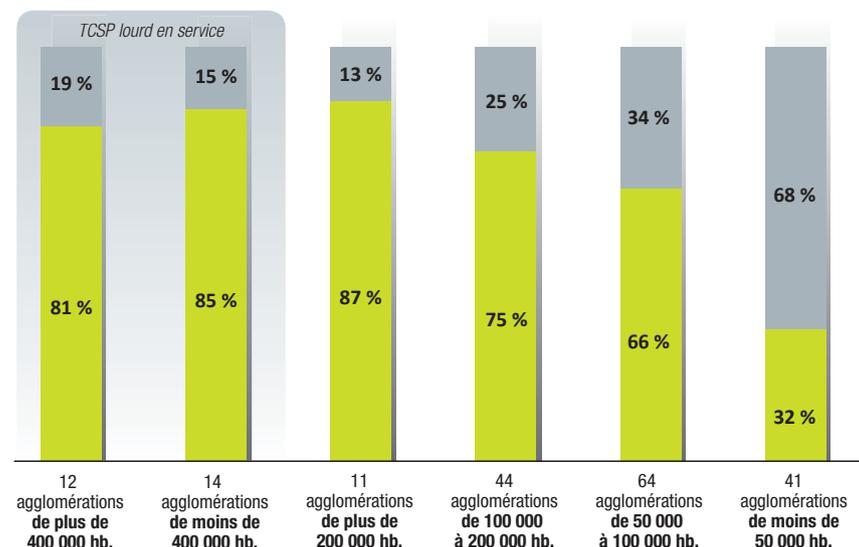
#### Propriété du matériel roulant en 2013

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

Les AOM sont propriétaires de 78 % des véhicules affectés à l'exploitation des réseaux de transport urbain. Lorsque l'on raisonne en nombre de réseaux, les AOM sont majoritairement propriétaires du matériel roulant à 62 % contre 38 % des exploitants. Notons que l'âge moyen du parc est de 7 ans en 2013.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

#### Propriété du matériel roulant par taille de réseaux en 2013



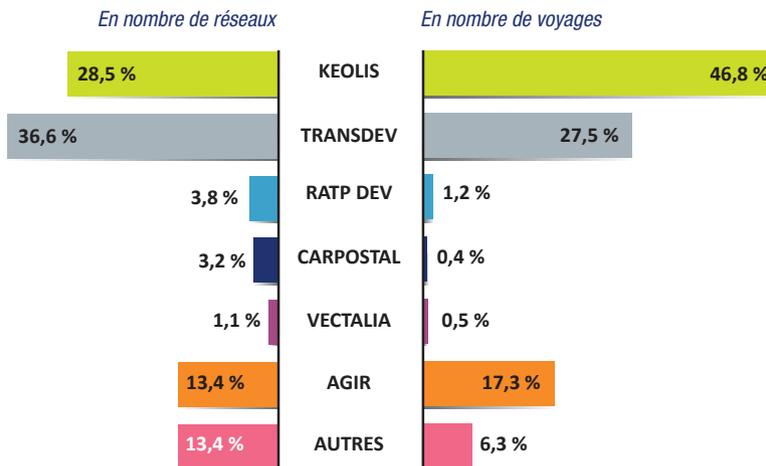
La propriété du parc diffère selon la taille des agglomérations. Si les agglomérations de plus de 200 000 habitants avec et sans TCSP lourd sont propriétaires de plus de 83 % de leurs véhicules, elles ne sont plus que 32 % dans celles de moins de 50 000 habitants.

■ Exploitant  
■ AOM

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

## 2.4. Les exploitants des réseaux de transport urbain

### Part des groupes de transport urbain en 2013

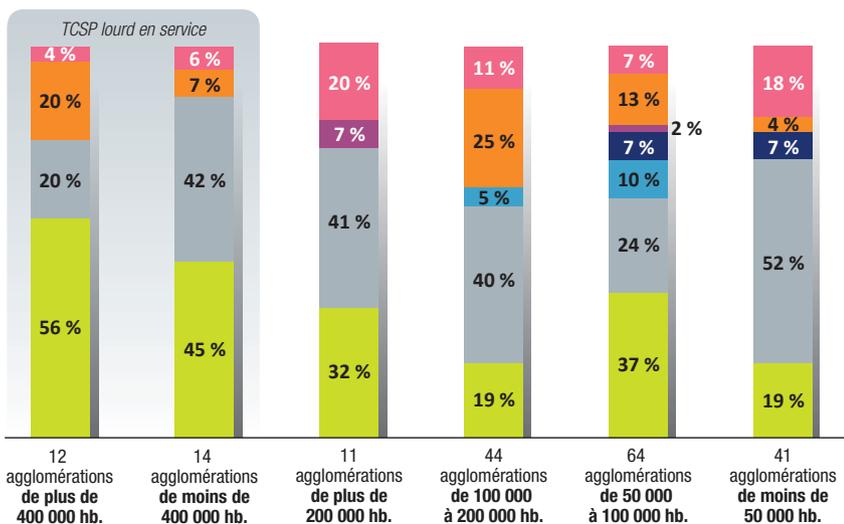


La catégorie « AUTRES » regroupe les réseaux non rattachés à l'un des groupes ci-contre et ceux qui ne sont affiliés à aucun groupe.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

### Répartition des groupes de transport urbain en 2013

Selon la taille des réseaux, en nombre de voyages



- AUTRES
- AGIR
- VECTALIA
- CARPOSTAL
- RATP DEV
- TRANSDEV
- KEOLIS

La catégorie « AUTRES » regroupe les réseaux non rattachés à l'un des groupes ci-contre et ceux qui ne sont affiliés à aucun groupe.

Source : GART d'après enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

Peu de changements sont observés dans la répartition des groupes de transport urbain en 2013 malgré les quelques passages en gestion directe ou changements de main de contrat. Keolis et Transdev se répartissent ainsi plus de 65 % des réseaux urbains de notre échantillon :

Transdev en exploite 36,6 % et Keolis 28,5 %. En nombre de voyages, leurs parts atteignent plus de 74 % : 46,8 % pour Keolis et 27,5 % pour Transdev. RATP Dev, CarPostal et Vectalia exploitent respectivement plus de 3 % des réseaux chacun pour les deux premiers et 1 %

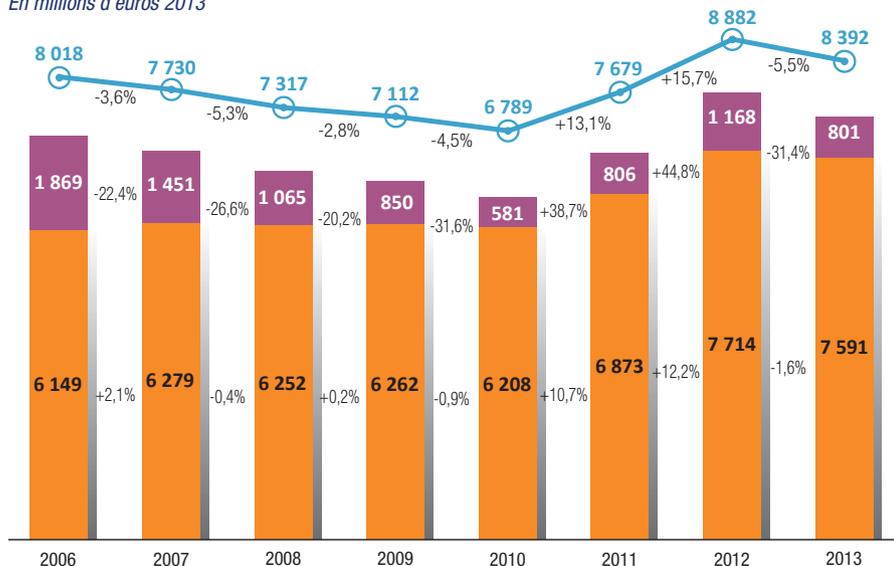
pour le troisième. Enfin, les réseaux indépendants, rassemblés notamment au sein d'AGIR, représentent environ 27 % des réseaux, part qui s'est donc légèrement accrue en 2013 du fait du choix de certaines collectivités pour la région ou la société publique locale.

# 3. Le FINANCEMENT

## 3.1. Le financement, vue d'ensemble

### Évolution du financement des transports urbains depuis 2006

En millions d'euros 2013



Après deux années de hausses conséquentes résultant notamment de la mise en service d'un certain nombre de projets de TCSP en 2012, l'exercice 2013 enregistre un recul des ressources affectées au financement des transports urbains de 5,5 % en monnaie constante. Cette tendance est tout à fait conforme à ce qu'on a pu observer

lors des cycles électoraux précédents. Ce sont donc près de 8,4 milliards d'euros qui ont été mobilisés pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transports urbains. Il est fort vraisemblable que ce recul se poursuive pour 2014, dans un contexte de finances publiques tendu.

Le financement des transports urbains hors Île-de-France a mobilisé 8,4 milliards d'euros en 2013, enregistrant une baisse de 5,5 % après deux fortes hausses successives. Ce repli s'explique par le moindre recours à l'emprunt (-31,4 %) mais également par la diminution des ressources propres (-1,6 %).

- Emprunt
- Ressources propres

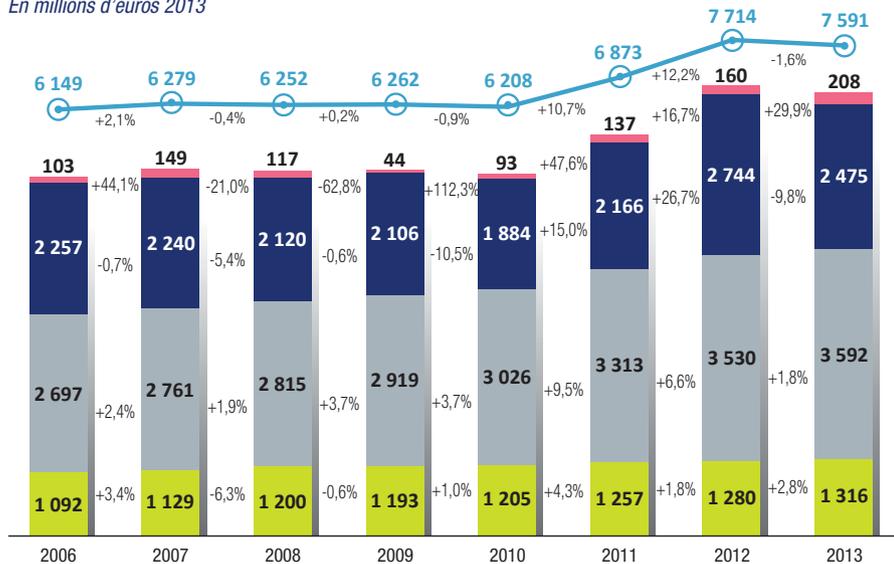
Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

# 8,4 Mds €

c'est le besoin de financement des transports urbains de province en 2013.

### Évolution du financement (hors emprunt) depuis 2006

En millions d'euros 2013



Si l'exercice 2013 connaît un recul des ressources mobilisées au financement des transports urbains, cette évolution est somme toute assez cohérente avec celle observée lors du

précédent cycle électoral municipal. En revanche, la particularité de l'année 2013 est qu'elle correspond à la dernière année de gel des dotations d'État aux collectivités locales

Les ressources propres diminuent de 1,6 % en monnaie constante entre 2012 et 2013, atteignant près de 7,6 milliards d'euros. Cette évolution s'explique par le net recul de la participation des collectivités locales (-9,8 %).

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

avant les baisses annoncées à compter de 2014 (diminution de 1,5 milliard d'euros puis de 11 milliards d'euros sur la période 2015-2017). Est-ce pour cela qu'on observe un net

recul de la participation des collectivités locales de 9,8 % ? Pour 2013, cela semble davantage lié au repli des dépenses d'investissement. Cette tendance se confirmera-t-elle les années suivantes ?

En revanche, les autres composantes du financement des transports urbains restent dynamiques. Principal contributeur, le versement transport progresse en 2013 de 1,8 % à l'échelle des 186 réseaux de notre échantillon, en dépit

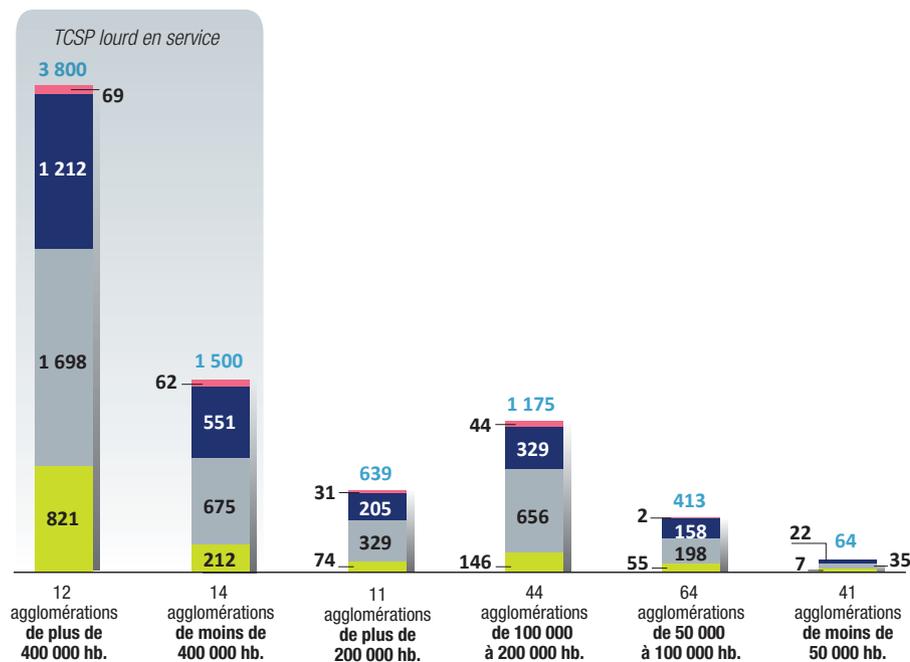
du marasme économique. Les recettes commerciales ont, quant à elles, augmenté de 2,8 %, évoluant au même rythme que les voyages. Enfin, la participation de l'État, essentiellement axée sur le financement de l'investissement, s'est accrue de 29,9 %, illustrant le succès des appels à projets TCSP et leur nécessaire maintien au-delà des engagements Grenelle.

Ainsi, le poids des différents contributeurs évolue

peu en 2013 : le versement transport participe à hauteur de 47 %, les collectivités locales pour 33 %, les usagers 17 % et l'État 3 %. Cependant, la poursuite de la crise économique et ses impacts sur le marché du travail, tout comme la baisse des dotations aux collectivités locales, vont ébranler davantage l'équilibre économique déjà fragile des transports urbains et amènent les AOM à s'interroger sur leurs choix : niveau d'offre, desserte, tarifs...

### Ressources de financement (hors emprunt) en 2013

Selon la taille des réseaux, en millions d'euros



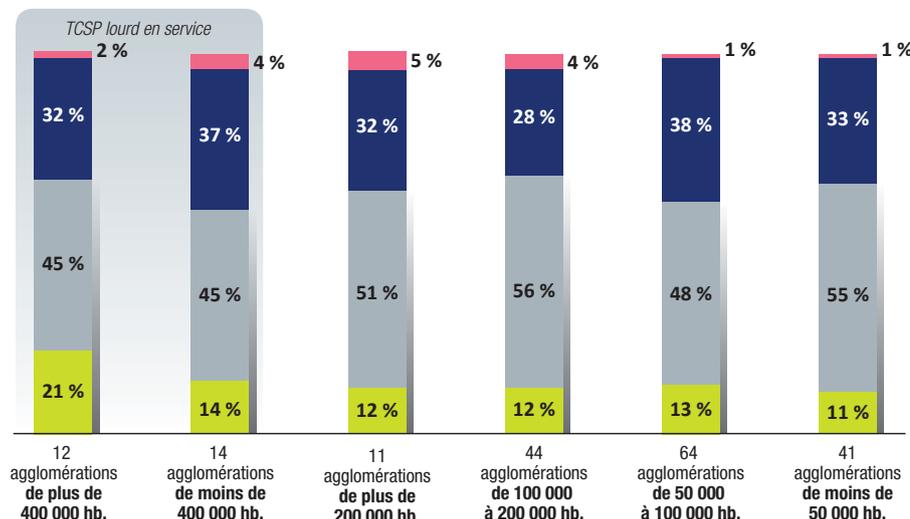
Le financement des transports urbains des 26 agglomérations à TCSP lourd en service nécessite plus de 5,3 milliards d'euros tandis que l'ensemble des réseaux sans TCSP lourd mobilisent près de 2,3 milliards d'euros.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

### Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) en 2013

Selon la taille des réseaux, en millions d'euros



Le versement transport contribue à hauteur de 47 % au financement des transports urbains, les collectivités locales 33 % tandis que les usagers, par les recettes commerciales, et l'État apportent respectivement 17 % et 3 %.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

# 3. Le FINANCEMENT

## 3.2. Le versement transport

En 2013, 242 autorités organisatrices de la mobilité lèvent le versement transport (VT) pour financer leur réseau de transport urbain. Au cours de l'année, on comptabilise six nouvelles instaurations : deux d'AOM de 50 à 100 000 habitants et quatre de moins de 50 000 habitants. Ainsi, parmi les 304 AOM recensées en 2013, 81 % d'entre elles ont instauré le VT.

Par ailleurs, on recense cinq syndicats mixtes de type loi SRU prélevant le versement transport additionnel (VTA) : le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault, le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise, le syndicat mixte des transports suburbains de Reims, le syndicat mixte des transports Fil Vert des Hautes-Pyrénées et le syndicat mixte des transports du Rhône, depuis juillet 2013.

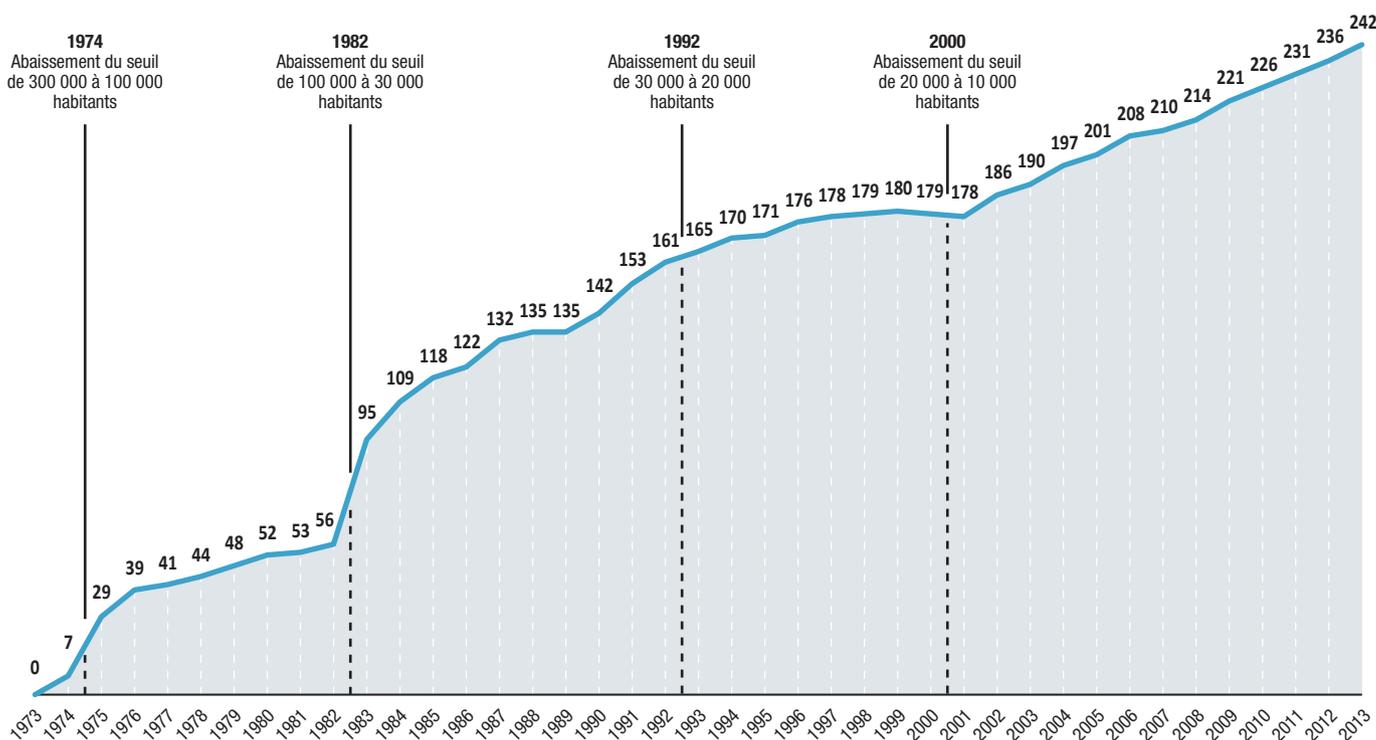
# 242 AOM

lèvent le VT.

# 5 syndicats mixtes SRU

lèvent le VTA.

### Evolution du nombre d'AOM 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)

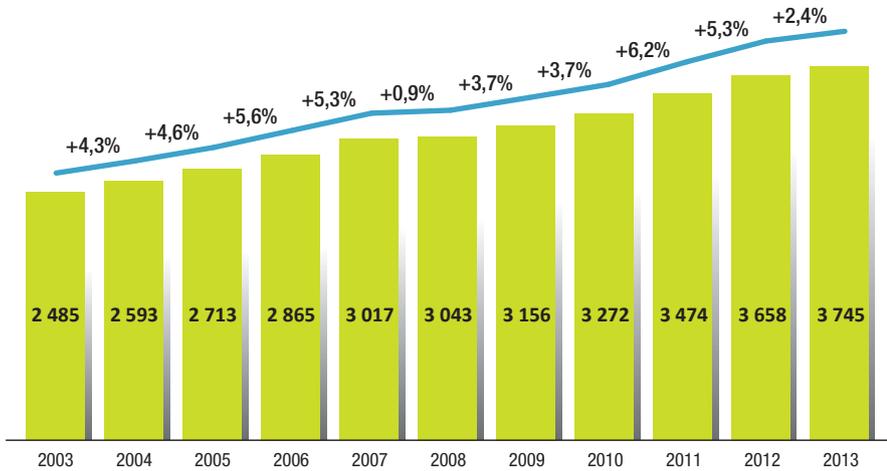
		Régime général	+ bonus intercommunalité <sup>1</sup>	+ bonus commune touristique <sup>2</sup>
		Agglomération de plus de 100 000 habitants	TCSP	1,75 %
	sans TCSP	1,00 %	1,05 %	1,25 %
Agglomération de 50 à 100 000 habitants	TCSP	0,85 %	0,90 %	1,10 %
	Sans TCSP	0,55 %	0,60 %	0,80 %
Agglomération de 10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

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

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

## Evolution du produit du versement transport depuis 2003

En millions d'euros 2013



En 2013, 3,7 milliards d'euros de versement transport ont été collectés hors Île-de-France dont 22 millions au titre du versement transport additionnel. En monnaie constante, le produit du VT s'est accru de 2,4 % entre 2012 et 2013, et de plus de 50 % sur la dernière décennie, soit une croissance annuelle moyenne de 4,2 %.

Source : GART sur 242 AOM et 5 syndicats mixtes SRU

En dépit de la crise économique qui continue de toucher la France en 2013, le versement transport, impôt assis sur la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés, résiste à nouveau même si sa progression est plus faible qu'en 2012. France entière, plus de 7,1 milliards d'euros ont été collectés, en augmentation de 3,5 % en monnaie constante. Grâce notamment à une hausse des taux intervenue en juillet 2013,

le produit du VT est plus dynamique en Île-de-France (+ 4,8 % en euros constants) qu'en province (+ 2,4 %).

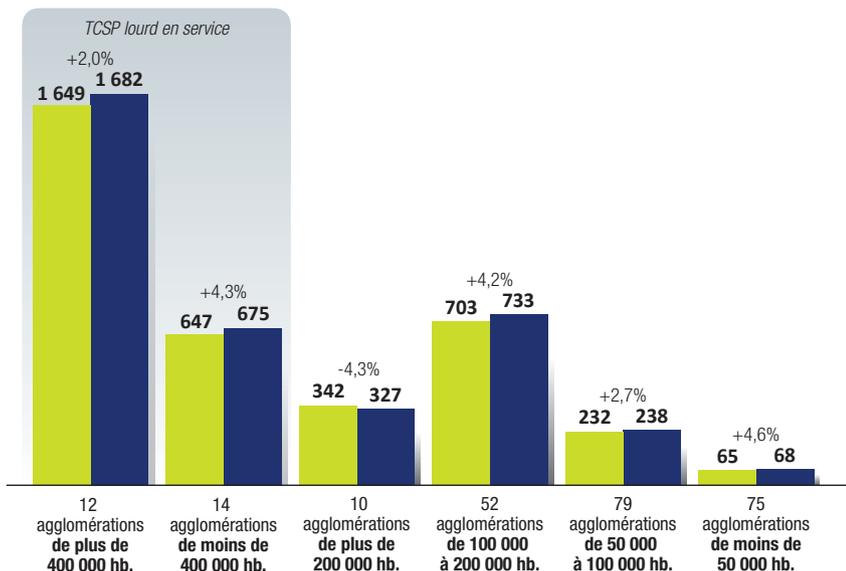
Hausse du nombre de demandeurs d'emploi, évolution de la masse salariale du secteur privé en recul (+ 1,2 %) par rapport à 2012 (+ 2,1 %), record des défaillances d'entreprises..., sont autant de facteurs qui affectent le versement transport. Ainsi, on observe, en province, des progressions plus modérées

du produit du VT dans les différentes strates d'agglomérations et même une baisse dans celles de plus de 200 000 habitants sans TCSP. Malgré les 35 hausses de taux intervenues en 2013, près de 80 AOM ont accusé une baisse de leur produit dont un quart de plus de 10 %.

Le produit du VT sera-t-il davantage fragilisé en 2014, alors que la reprise tant espérée de l'activité économique n'a pas eu lieu ?

## Répartition du produit du versement transport entre 2012 et 2013

Par taille d'agglomérations, en millions d'euros 2013



Les 26 agglomérations ayant un TCSP lourd en service perçoivent à elles seules 63 % du produit du versement transport hors Île-de-France. Les 10 agglomérations de plus de 200 000 habitants et celles de 100 à 200 000 habitants en collectent respectivement 9 % et 20 % tandis que les agglomérations de moins de 100 000 habitants se partagent les 8 % restant.

■ VT 2013  
■ VT 2012

Source : GART sur 242 AOM

### 3. Le FINANCEMENT

#### Agglomérations au taux plafond de versement transport en 2013

	Taux = plafond*	Taux < plafond
12 agglomérations de plus de 400 000 hb., TCSP lourd en service	83 %	17 %
14 agglomérations de moins de 400 000 hb., TCSP lourd en service	93 %	7 %
10 agglomérations de plus de 200 000 hb.	30 %	70 %
52 agglomérations de 100 000 à 200 000 hb.	44 %	56 %
79 agglomérations de 50 000 à 100 000 hb.	62 %	38 %
75 agglomérations de moins de 50 000 hb.	55 %	45 %
<b>Total</b>	<b>57 %</b>	<b>43 %</b>

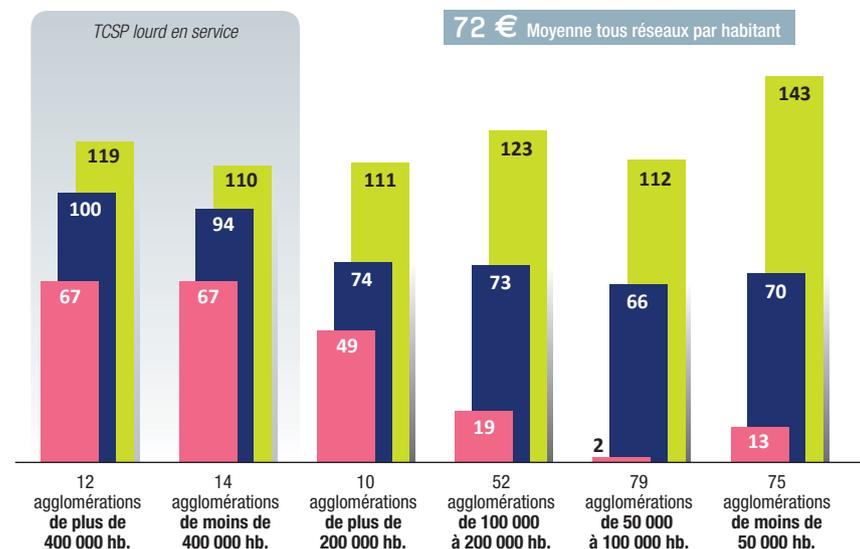
\* Néanmoins, certaines AOM ont encore la possibilité de bénéficier :  
 - de la majoration « TCSP » si elles ont un projet en cours ;  
 - de la majoration « commune touristique » si elles disposent d'une commune touristique sur leur périmètre

En 2013, 57 % des AOM ont fixé leur taux de VT au taux plafond. Grâce aux dispositions législatives récentes (majoration TCSP pour les agglomérations de 50 à 100 000 habitants et communes touristiques) ainsi qu'aux nombreux projets de TCSP, certaines AOTU disposent de flexibilité. Toutefois, dans les agglomérations à TCSP, les marges de manœuvre sont moindres.

Source : GART sur 242 AOM

#### Rendement du versement transport en 2013

Par habitant au taux de 1 %



Le rendement du VT par habitant, c'est-à-dire le produit du VT rapporté au taux de 1 % et à la population, s'élève à 72 € en moyenne en 2013, enregistrant une baisse de 3,2 % en monnaie constante. Si le rendement reste stable dans les agglomérations de plus de 400 000 habitants à TCSP lourd en service (0 %), il connaît une diminution dans les autres strates : modérée dans les agglomérations de moins de 400 000 habitants à TCSP lourd en service et celles de 100 à 200 000 habitants (-1 %), plus forte dans les agglomérations de 50 à 100 000 habitants (-5,5 %) et intermédiaire dans celles de plus de 200 000 habitants et de moins de 50 000 habitants (respectivement -2,2 % et -3,4 %).

■ Maximum  
 ■ Moyenne  
 ■ Minimum

Source : GART sur 242 AOM

#### Regard sur 2014

#### Evolution des conditions d'exonération pour les associations ou fondations puis retour au droit antérieur

En 2014, le projet de loi sur l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) puis la première loi de finances rectificative pour 2014, sont venus modifier les conditions d'exonération du versement transport, pour les associations et fondations, à la défaveur des AOM. Ces deux textes prévoyaient notamment l'abandon des critères cumulatifs (association reconnue d'utilité publique, à caractère social et

à but non lucratif) pour des critères alternatifs, une définition extensive des activités pouvant être qualifiées de sociales au regard des conditions menant à l'exonération ou la mise en place d'exonérations de droit au profit des associations...

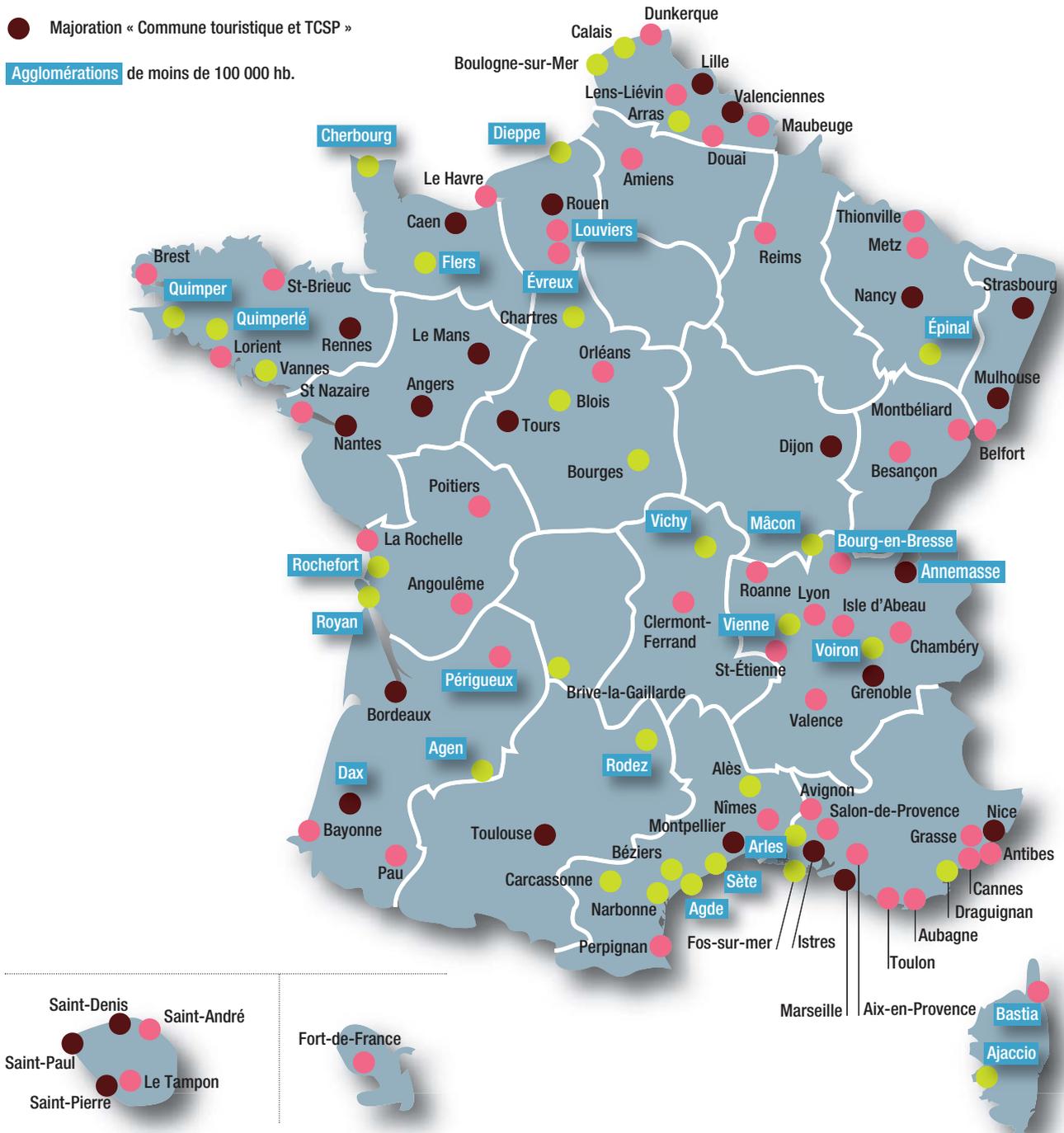
En définitive, suite aux vives réactions suscitées par ce nouveau dispositif et faute de consensus

entre les parties prenantes, le gouvernement a préféré adopter une solution conservatoire en proposant un amendement gouvernemental de suppression de l'article 17 de la première loi de finances rectificative pour 2014 dans le cadre du second projet de loi de finances rectificative pour 2014. Cette adoption a donc marqué le retour au régime juridique antérieur.

Majoration « TCSP » et « commune touristique » en 2014

- Majoration « Commune touristique »
- Majoration « TCSP »
- Majoration « Commune touristique et TCSP »

**Agglomérations** de moins de 100 000 hb.



Source : GART

## 4. Le FONCTIONNEMENT

### 4.1. Le taux de couverture

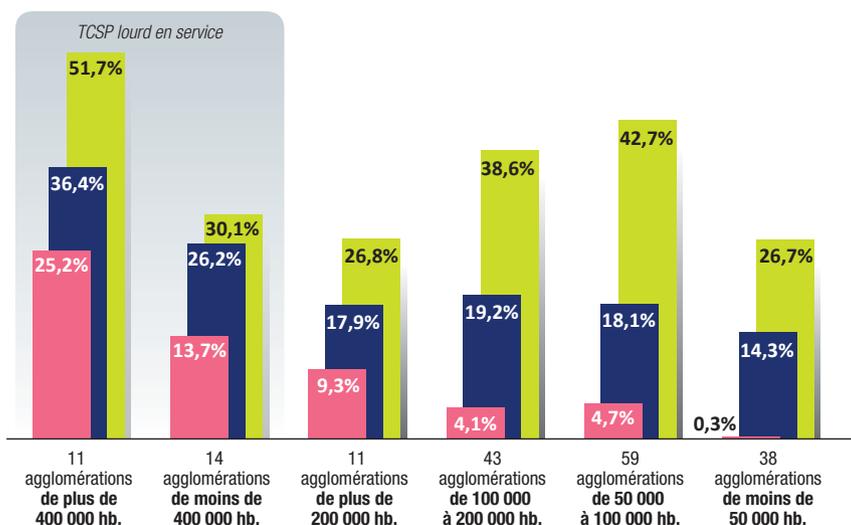
Après quatre années de baisses successives, le taux de couverture des charges d'exploitation des réseaux par les recettes tarifaires réussit à se maintenir en 2013 à hauteur de 28,5% (-0,1 point par rapport à 2012). Cette stabilisation est presque inespérée tant le R/D se dégrade un peu plus chaque année depuis plus d'une décennie. Ce résultat s'explique, non pas par une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation car ces derniers progressent en

moyenne de 4,7% en 2013, mais par un accroissement des recettes tarifaires de 4,3%. L'évolution la plus significative est observée dans les réseaux de moins de 400 000 habitants à TCSP lourd en service qui, grâce aux inaugurations en 2012 et 2013 de premières ou secondes lignes de tramway, connaissent une hausse de leurs recettes tarifaires de 6,2% tout en limitant la croissance de leurs coûts d'exploitation à 2,9%.

# 28,5 %

c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2013.

#### Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2013



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 400 000 habitants dotées d'un TCSP lourd en service présentent un ratio recettes/dépenses (R/D) moyen de 36,4% alors qu'il n'atteint que 14,3% dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

■ Maximum  
■ Moyenne  
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 176 réseaux (hors les 9 réseaux gratuits de l'échantillon et celui de Nice)

### 4.2. Les coûts d'exploitation

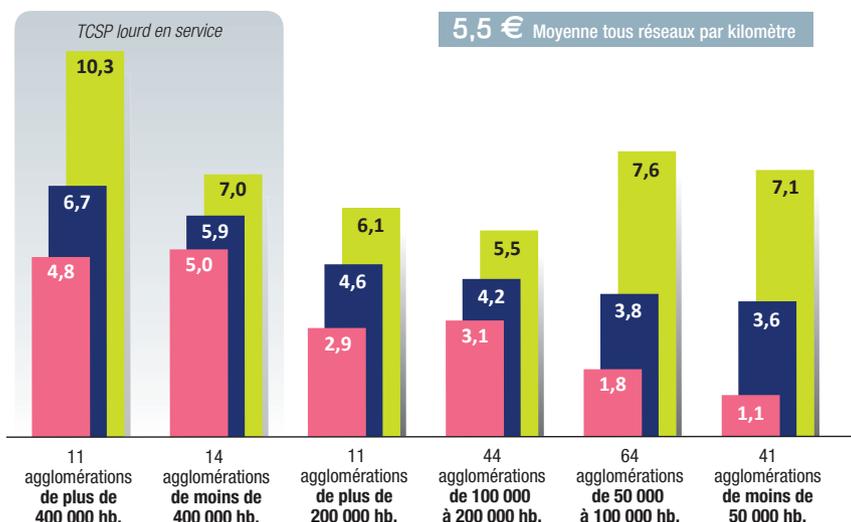
Les dépenses d'exploitation des réseaux urbains connaissent une hausse de 4,7% en moyenne en monnaie constante entre 2012 et 2013. Cette évolution est fortement liée à celle de la masse

salariale qui représente 53% des charges d'exploitation (hors personnel en sous-traitance). D'après le bilan social de l'UTP, les effectifs se sont accrus de 1%, hausse plus modérée que

les années précédentes, tandis que les rémunérations des salariés des réseaux urbains ont augmenté de 1,6% à 3,1%.

#### Coût d'exploitation par kilomètre en 2013

Selon la taille des réseaux, en € par kilomètre



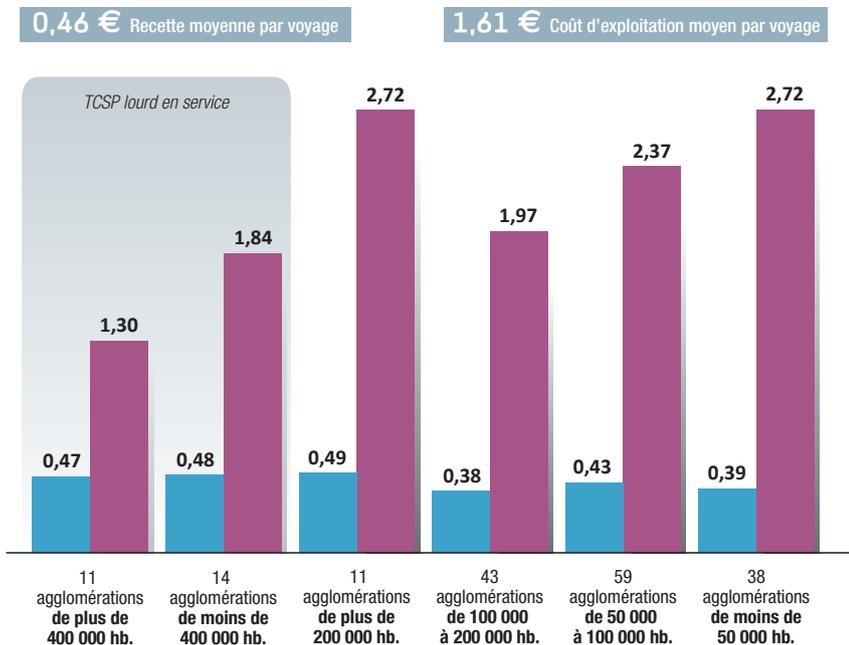
Tous réseaux confondus, un kilomètre produit coûte en moyenne 5,5€, enregistrant une hausse en monnaie constante de 1,7%. Si ce ratio est plus élevé dans les agglomérations à TCSP lourd en service, de par l'offre modale proposée, la tendance s'inverse quand on observe le coût d'exploitation par voyage du fait du nombre de places-kilométriques offertes et de la fréquentation de ces réseaux.

■ Maximum  
■ Moyenne  
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 185 réseaux (hors le réseau de Nice)

## Recette et coût d'exploitation moyens par voyage en 2013

Selon la taille des réseaux, en € par voyage



Tous réseaux confondus, un voyage, qui coûte 1,61 € à produire, rapporte 0,46 € de recettes tarifaires. En termes d'évolution, la recette moyenne par voyage progresse de 0,52 % en monnaie constante tandis que le coût moyen au voyage s'accroît de 0,88 %. Si dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, avec ou sans TCSF, le niveau de la recette moyenne par voyage est assez proche, ce n'est pas du tout le cas du coût d'exploitation moyen qui est deux fois plus élevé dans les agglomérations de plus de 400 000 habitants avec TCSF lourd que dans celles de plus de 200 000 habitants sans TCSF.

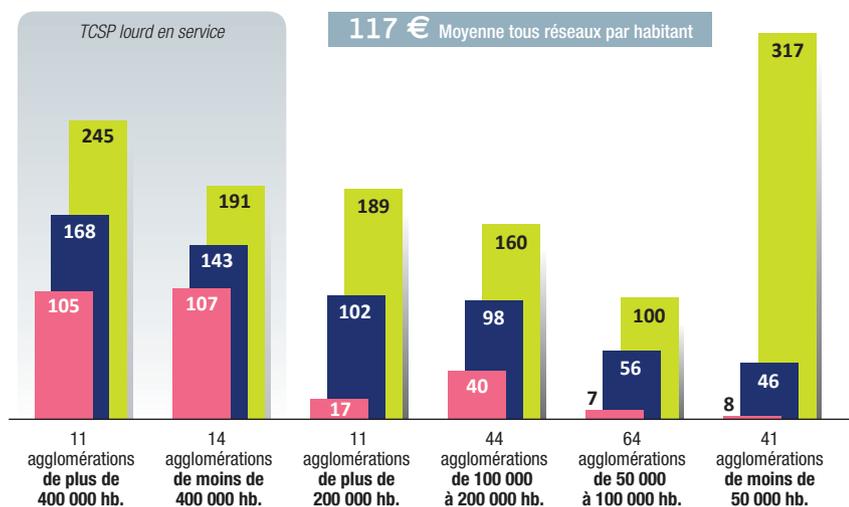
■ Coût d'exploitation moyen par voyage  
■ Recette moyenne par voyage

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 176 réseaux (hors les 9 réseaux gratuits de l'échantillon et celui de Nice)

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

### Financement de l'exploitation par habitant en 2013

Selon la taille des réseaux, en € par habitant



La contribution moyenne des AOM à l'exploitation des réseaux rapportée au nombre d'habitants des PTU est proportionnelle à la taille des réseaux. En moyenne, 168 € par habitant sont versés aux délégataires des réseaux de plus de 400 000 habitants à TCSF lourd en service. Ce ratio atteint 46 € par habitant dans les plus petites agglomérations.

■ Maximum  
■ Moyenne  
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 185 réseaux (hors le réseau de Nice)

Le ratio subventions d'exploitation et d'équilibre versées aux exploitants et rapportées au nombre d'habitants dans le PTU progresse de 0,7 % en monnaie constante, se fixant à 117 € par habitant en 2013. C'est la plus faible

hausse observée sur la dernière décennie. Elle peut s'expliquer par une plus forte responsabilisation des délégataires notamment dans la maîtrise des coûts d'exploitation mais également par le gel des dotations de

l'Etat aux collectivités locales, prémices des futures baisses programmées entre 2014 et 2017.

# 5. Les INVESTISSEMENTS

## 5.1. Les dépenses d'investissement

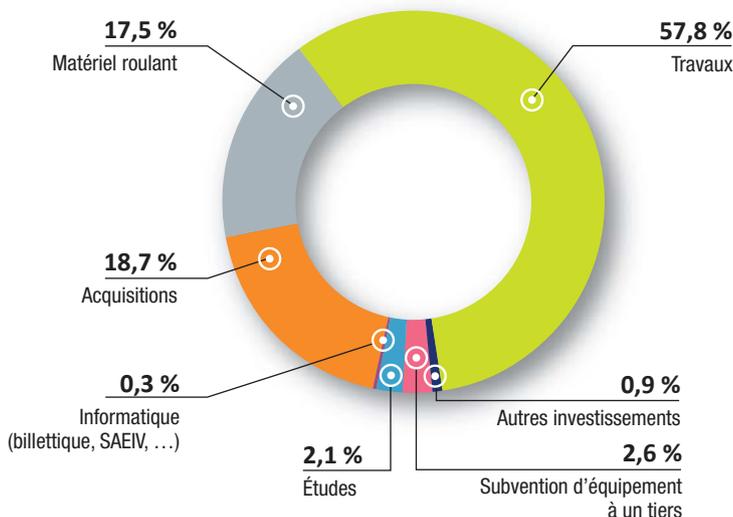
À quelques mois des élections de mars 2014, et par référence aux cycles municipaux précédents, le volume d'investissements des autorités organisatrices de la mobilité est en repli de près de 15%. En effet, ces dernières consacrent 2,16 milliards d'euros au financement de leurs investissements, contre plus de 2,5 milliards d'euros en 2012. Cette modération s'explique par le nombre moins important d'inaugurations de projets de transports collectifs en site propre alors que 2012 avait été une année faste. En effet, outre quelques

extensions de réseaux, on notera principalement les inaugurations des premières lignes de TCSP de Metz (BHNS) et de Tours (tramway et BHNS), ainsi que la mise en service partielle de celle de Cannes (BHNS). Cependant, le rythme d'investissement reste élevé grâce au démarrage de nombreux chantiers notamment des projets candidats au second appel à projets TCSP qui devaient engager les travaux avant fin 2013, condition fixée par le cahier des charges pour l'obtention des aides de l'État.

# 2,16 Mds €

de dépenses d'investissement en 2013, soit une baisse de 15 % en monnaie constante par rapport à 2012. (hors remboursement des capitaux empruntés)

### Nature des investissements de transport urbain en 2013

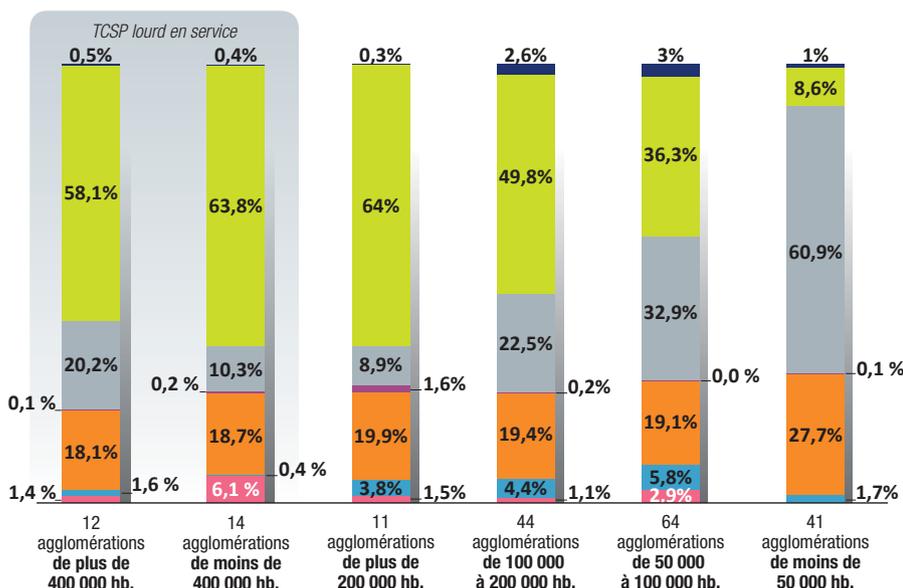


Les travaux sont, à nouveau cette année, le principal poste d'investissement des AOM, à hauteur de 57,8%. Les acquisitions (terrains, outillage, matériels hors roulant) et le matériel roulant représentent respectivement 18,7% et 17,5% des investissements engagés en 2013.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

### Répartition des dépenses d'investissement en 2013

Selon la taille des réseaux



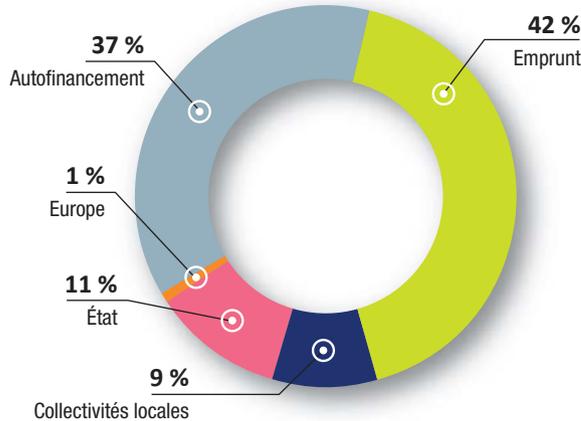
Cette année encore, les investissements sont portés majoritairement par les agglomérations à TCSP lourd en service qui engagent près de 70% du volume d'investissements : 43% pour les plus de 400 000 habitants, 26% pour les moins de 400 000 habitants. On note également une montée en charge des agglomérations de 100 à 200 000 habitants qui représentent 19% du volume d'investissements.

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

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

## 5.2. Le financement des investissements

### Financement des investissements de transport urbain en 2013

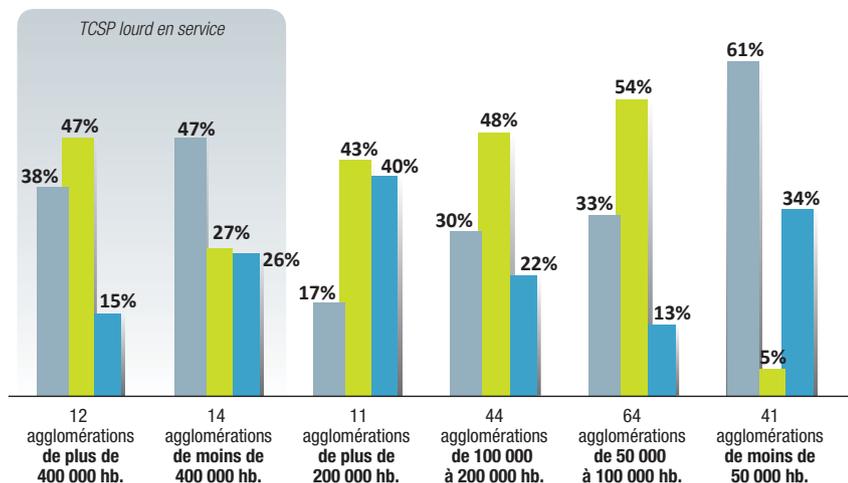


En 2013, les investissements sont financés en majorité par l'emprunt à hauteur de 42 %, 37 % étant pris en charge par les AOM sur leur fonds propres et 9 % par les collectivités locales partenaires des AOM. Notons également la hausse de la participation de l'État, reflet de ses engagements dans le cadre des appels à projets TCSP.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

### Répartition des ressources de financement des investissements en 2013

Selon la taille des réseaux



En dehors des agglomérations de moins de 50 000 habitants et de celles de moins de 400 000 habitants à TCSP lourd en service qui financent leurs investissements principalement par autofinancement, les autres strates d'AOM ont recours, quant à elles, majoritairement à l'emprunt.

■ Autres  
■ Emprunt  
■ Autofinancement

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux.

### Regard sur 2014

#### Appel à projets transports collectifs et mobilité durable : 99 projets lauréats

Reportée en raison des incertitudes pesant sur le financement de l'AFITF, l'annonce des résultats de l'appel à projets transports collectifs et mobilité durable a eu lieu le 18 décembre 2014, après un an d'attente. En effet, le 15 septembre 2013, près de 80 collectivités présentant plus de 120 projets s'étaient portées candidates. En définitive, 99 projets d'infrastructures de transport public et de mobilité durable, portés par 65 autorités organisatrices, ont été retenus.

Parmi les lauréats, on recense 45 agglomérations de plus de 100 000 habitants, 12 de moins de 100 000 habitants, 5 conseils départementaux, 1 conseil régional et 2 syndicats mixtes de type loi SRU.

Sur les 99 projets retenus, 77 sont des projets d'infrastructures : 51 projets de BHNS, 15 projets de tramway, 4 projets de métro, 4 projet de transport par câble et 3 projets de navettes maritimes ou fluviales. Les autres projets portent sur des parkings vélos (5) ou des projets de mobilité durable (17).

Respectant son engagement, l'Etat contribuera à hauteur de 450 millions d'euros, sur le budget de l'AFITF, au financement global de ces projets d'un montant d'investissements publics de plus de 5,2 milliards d'euros. Sur cette enveloppe de subventions, 110 millions d'euros sont fléchés sur les projets contribuant à l'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

L'enveloppe de subventions de 450 M€ représente ainsi un subventionnement moyen de 16 % de l'assiette des dépenses subventionnables et de 9 % du montant global des projets. Il est important de noter que l'État a répondu favorablement à la demande des porteurs de projets en repoussant la date d'engagement des travaux avant le 31 décembre 2017 (et non plus le 31 décembre 2016).

Sur les 2,5 milliards d'euros prévus par l'article 13 de la loi Grenelle I pour soutenir les projets de TCSP d'ici 2020, il reste désormais environ 700 millions d'euros permettant de financer au moins un prochain appel à projets.

## 6. L'OFFRE, L'USAGE et les TARIFS

### 6.1. L'offre et l'usage

#### Évolution des voyages et kilomètres produits entre 2012 et 2013

En milliers	Population	Kilomètres 2013	Évolution 2013/2012	Poids dans les kilomètres	Voyages 2013	Évolution 2013/2012	Poids dans les voyages
12 agglomérations de plus de 400 000 hb. TCSP lourd en service	8 603	325 726	2,5 %	40 %	1 654 556	2,7 %	61 %
14 agglomérations de moins de 400 000 hb. TCSP lourd en service	3 792	129 224	1,9 %	16 %	411 513	5,4 %	15 %
11 agglomérations de plus de 200 000 hb.	3 179	85 689	0,8 %	11 %	144 754	1,5 %	5 %
44 agglomérations de 100 000 à 200 000 hb.	6 032	173 210	1,4 %	21 %	368 037	0,9 %	13 %
64 agglomérations de 50 000 à 100 000 hb.	4 499	81 267	5,0 %	10 %	130 704	2,9 %	5 %
41 agglomérations de moins de 50 000 hb.	1 011	14 511	2,3 %	2 %	20 326	3,8 %	1 %
<b>Total</b>	<b>27 117</b>	<b>809 628</b>	<b>2,2 %</b>	<b>-</b>	<b>2 729 890</b>	<b>2,8 %</b>	<b>-</b>

Le nombre de voyages réalisés sur les réseaux urbains a progressé de 2,8 %, soit une hausse plus modérée qu'en 2011 et 2012. Dans le même temps, les réseaux ont accru l'offre kilométrique de 2,2 %. 76 % des voyages sont réalisés dans l'une des 26 agglomérations dotée d'un TCSP lourd en service en 2013 pour 56 % des kilomètres produits.

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

# 2,8 %

c'est l'évolution du nombre de voyages en 2013, après une hausse de 4 % en 2012 et 5,2 % en 2011.

Si le trafic continue de croître en 2013 après deux années très dynamiques (+5,2% en 2011 et +4% en 2012), l'évolution observée est cependant plus modérée (+2,8%). Elle est portée notamment par la hausse constatée dans les agglomérations de plus de 400 000 habitants dotées d'un TCSP lourd en service (+2,7%), qui représentent à elles-seules 60% des voyages. Toutefois, les agglomérations de moins de 400 000 habitants à TCSP lourd en service contribuent, elles aussi, à ce résultat enre-

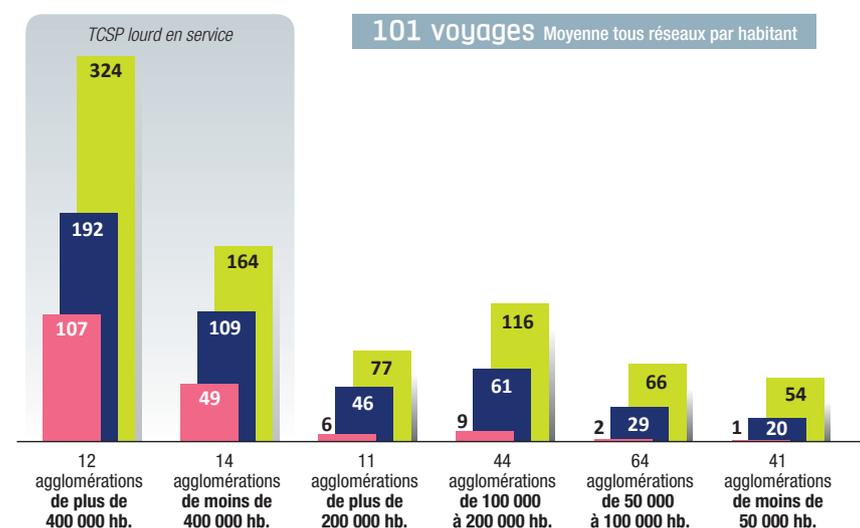
gistrant une progression du trafic de 5,4%. 2013 est, en effet, la première année de pleine exploitation des créations ou extensions de réseaux de tramway inaugurées courant 2012 : Brest, Dijon, Le Havre, Montpellier et Orléans.

Sur la même période, l'offre kilométrique s'est accrue de 2,2% en moyenne contre 2,6% en 2012. Si on observe la plus forte hausse dans les AOM de 50 à 100 000 habitants (+5%), ce sont, à nouveau, les plus grandes agglomérations à TCSP

lourd en service, qui, par leur poids dans l'offre kilométrique globale (40%) influent sur la moyenne tous réseaux (+2,5%). Si certains réseaux ont fait le choix de rationaliser l'offre en la diminuant, d'autres réseaux conservent leur dynamisme en renforçant l'offre, étendant la desserte ou élargissant l'amplitude horaire. Toutefois, les démarches d'optimisation des réseaux se développent, tant pour améliorer leur efficacité que pour réduire certains coûts d'exploitation.

#### Voyages par habitant en 2013

Selon la taille des réseaux



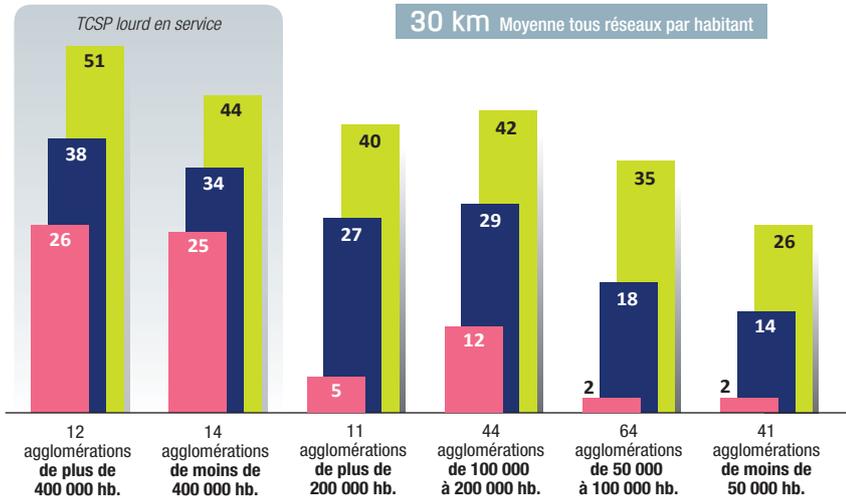
Tous réseaux confondus, la fréquentation, à savoir le nombre de voyages par habitant, s'établit à 101 en 2013. Si on recense environ 167 voyages par habitant dans les agglomérations à TCSP lourd en service, le ratio est de 45 en moyenne dans les autres réseaux.

■ Maximum  
■ Moyenne  
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

## Kilomètres par habitant en 2013

Selon la taille des réseaux



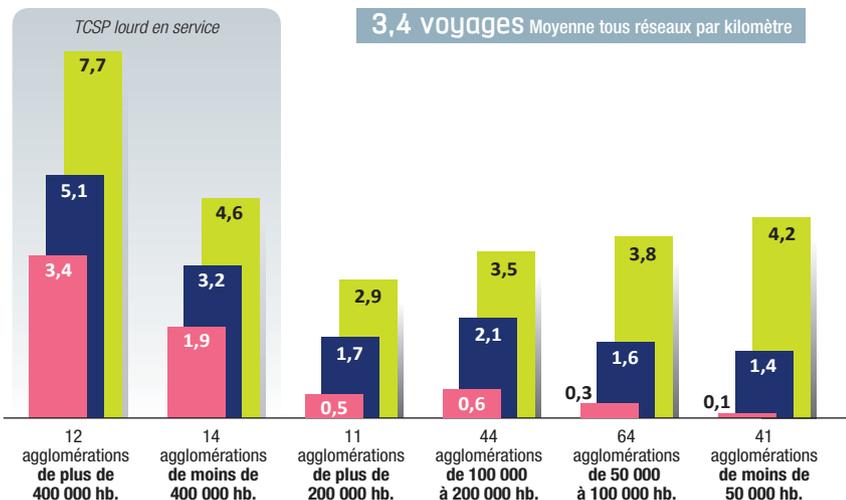
L'offre kilométrique, c'est-à-dire le nombre de kilomètres offerts par habitant, progresse en 2013, se fixant à 30 kilomètres par habitant, contre 29 l'année précédente. Si les agglomérations à TCSP lourd en service offrent en moyenne 37 kilomètres par habitant, les autres agglomérations en proposent, quant à elles, 24.

■ Maximum  
■ Moyenne  
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

## Voyages par kilomètre en 2013

Selon la taille des réseaux



Le taux d'utilisation, c'est-à-dire le nombre de voyages rapporté aux kilomètres produits, s'élève en moyenne à 3,4 en 2013, restant stable depuis 2010. La densité de population notamment au centre des grandes agglomérations et l'offre de transport diversifiée et riche rendent inévitablement les réseaux à TCSP plus attractifs, le ratio s'établissant à plus de 4,5 voyages par kilomètre. En revanche, il est plus homogène dans les agglomérations sans TCSP, se situant entre 1,4 et 2,1 voyages par kilomètre selon la taille de l'agglomération.

■ Maximum  
■ Moyenne  
■ Minimum

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 186 réseaux

## 6.2. Les tarifs : quelques prix moyens en 2013

En euros

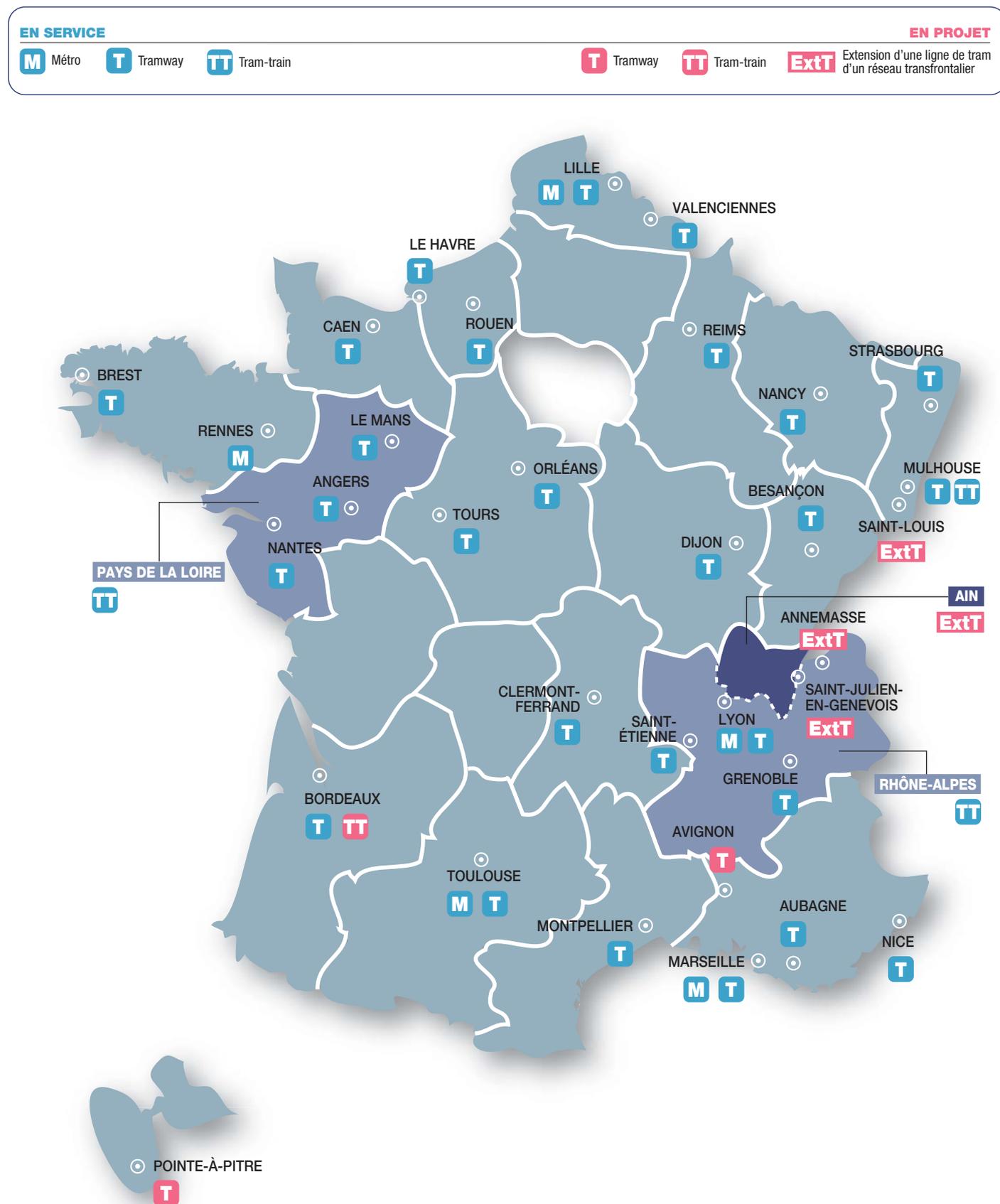
Évolution en monnaie constante

	Ticket unitaire		Ticket extrait du carnet		Abonnement mensuel		Abonnement annuel	
	Moyenne	Évolution 2012/2013	Moyenne	Évolution 2012/2013	Moyenne	Évolution 2012/2013	Moyenne	Évolution 2012/2013
12 agglomérations de plus de 400 000 hb. TCSP lourd en service	1,52	3,7 %	1,27	1,7 %	48,04	1,3 %	462,23	2,9 %
14 agglomérations de moins de 400 000 hb. TCSP lourd en service	1,40	0,7 %	1,17	0,7 %	37,80	1,0 %	375,56	1,5 %
11 agglomérations de plus de 200 000 hb.	1,29	0,2 %	0,97	2,6 %	32,70	-0,6 %	302,89	-0,5 %
43 agglomérations de 100 à 200 000 hb.	1,18	1,7 %	0,95	0,8 %	30,69	0,6 %	291,04	2,1 %
58 agglomérations de 50 à 100 000 hb.	1,11	0,0 %	0,83	0,2 %	24,95	-0,6 %	245,80	-1,5 %
39 agglomérations de moins de 50 000 hb.	1,02	0,9 %	0,74	-0,8 %	21,51	2,2 %	196,95	0,6 %
<b>Total</b>	<b>1,17</b>	<b>0,9 %</b>	<b>0,90</b>	<b>0,4 %</b>	<b>28,85</b>	<b>0,3 %</b>	<b>286,34</b>	<b>0,6 %</b>

Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP) sur 177 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont pas été pris en compte dans les calculs.

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## 7.1. Carte des TCSP mode lourd en service et en projet



## 7.2. Tableau des TCSP mode lourd en service

Autorité organisatrice	Système	Nombre de lignes commerciales	Kilométrage d'infrastructure	Vitesse commerciale (en 2013)	Nombre de voyages TCSP (en 2013)	Part des voyages TCSP dans le total des voyages du réseau (en 2013)
Angers	Tram	1	12,3	18,5	8 365	25%
Aubagne <sup>(1)</sup>	Tram	1	3	-	-	-
Besançon <sup>(2)</sup>	Tram	1	14,5	-	-	-
Bordeaux	Tram	3	59,2	18,2	74 743	61%
Brest	Tram	1	14,5	19,1	10 609	43%
Caen	Tram	1	15,7	18,2	11 668	39%
Clermont-Ferrand	Tram	1	15,2	16,7	14 564	50%
Dijon	Tram	2	18,9	19	20 218	49%
Grenoble	Tram	5	42,7	17,1	45 680	59%
Le Havre	Tram	1	13	18,2	14 585	52%
Lille	Métro	2	45	35	113 416	67%
	Tram	2	22	21		
Lyon	Métro	4	32,1	28,6	270 478	62%
	Tram	6	65,5	22,7		
Le Mans	Tram	2	19	24	13 809	53%
Marseille	Métro	2	21,5	29,2	96 772	59%
	Tram	3	12,7	16		
Montpellier	Tram	4	57,9	19,1	58 420	81%
Mulhouse	Tram & Tram-train	3	16,3	18,9	13 619	55%
Nancy	Tram	1	11	14,9	9 617	39%
Nantes	Tram	3	42,2	20,1	71 196	56%
Nice	Tram	1	9,8	14,3	28 505	43%
Orléans	Tram	2	29,3	19,5	19 996	67%
Reims	Tram	2	11,2	18	14 364	40%
Rennes	Métro	1	8,5	32	31 939	43%
Rouen	Tram	2	15,1	18,2	17 088	34%
Saint-Étienne	Tram	2	11,2	15,9	21 109	49%
Strasbourg	Tram	6	42,2	18,6	71 276	61%
Toulouse	Métro	2	27,1	33,4	116 847	68%
	Tram	2	16,8	-		
Tours <sup>(3)</sup>	Tram	1	15	18,4	3 892	16%
Valenciennes	Tram	2	33,8	23,1	5 984	35%

(1) Mise en service de la 1<sup>re</sup> ligne de tram le 30 août 2014

(2) Mise en service de la 1<sup>re</sup> ligne le 1<sup>er</sup> septembre 2014

(3) Mise en service de la 1<sup>re</sup> ligne le 31 août 2013

Source : GART - Données au 16/07/2015. Vitesses et voyages d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CEREMA-GART-UTP) sur les données 2013

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## 7.3. Les projets de TCSP

### Les projets tramway

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » ■

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
ANGERS (276)	Création de la 2 <sup>e</sup> ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Fer	2017	2019	10	19	18	245,0
ANNEMASSE (84)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2017	2019	3,3	8	3	86,2
AUBAGNE (105)	Création d'une 2 <sup>e</sup> ligne de tramway sur la voie de Valdonne	Fer	2017	2019	14	8	5	90,6*
AVIGNON (187)	Création de la 1 <sup>re</sup> ligne de tramway	Fer	2016	2019	6	10	10	111,5*
BORDEAUX (741)	Extension des lignes A, B, C	Fer	2011	2015	15	21	13	412,0 <sup>(2)</sup>
	Création de la ligne D	Fer	2013	2020	2	3	10	251,2 <sup>(2)</sup>
	Extension de la ligne D	Fer	2013	2018	8	12	1	61,3 <sup>(2)</sup>
	Extension de la ligne C	Fer	2013	2018	1,5	2	1	61,3 <sup>(2)</sup>
	Renforcement de l'offre et augmentation de capacité (y compris services partiels)	-	2013	2015-2017	-	5 <sup>(1)</sup>	19	102,5 <sup>(2)</sup>
CAEN (242)	Transformation de la ligne 1 en tramway sur fer et création de la ligne 2 de tramway	Fer	2017	2019	16,2 <sup>(3)</sup>	37 <sup>(4)</sup>	24	229,8
GRENOBLE (444)	Prolongement de la ligne A jusqu'à Pont de Claix - Flottibulle	Fer	2017	2019	0,95	2	-	30,2
LILLE (1 130)	Rénovation à mi-vie des rames de tramway	-	2012	2013 à 2016	-	-	24	17,1
LYON (1 359)	Augmentation de la capacité de la ligne T4	Fer	2016	2018	-	9	-	51,8
	1 <sup>re</sup> phase de la ligne A7 : Debourg - Hôpitaux Est		2017	2020	6,7	13	7	179,9
MARSEILLE (1 054)	Extension du réseau de tramway de Marseille au Nord et au Sud	Fer	2016	2020	1,8	4	-	274,4
	- Extension Nord : Arcenc - Gèze				4,2	10		
MONTPELLIER (434)	Bouclage de la ligne 4 La Circulade	Fer	2014	2016	1,2	3	-	12,0
	Extension de la ligne 1 : Desserte de la Gare TGV - Odysséum	Fer	2016	2020	1,3	3	2	40,5
NANTES (610)	Augmentation de la capacité du réseau de tramway	-	2015	2016	-	-	-	8,5
NICE (545)	Création de la ligne T2/T3 Ouest-Est entre Port, Aéroport et Centre administratif départemental (CADAM) <sup>(5)</sup>	Fer	2013	2018	11,6	20	19	685,7
	Extension de la ligne T3 Nord de la Digue des Français - Grand Stade - avenue A. Vérola à Saint Isidore	Fer	2015	2018	3,7	7	9	65,2
POINTE-À-PITRE (134)	Création de la 1 <sup>re</sup> ligne du TCSP : Les Abymes - Pointe-à-Pitre	Fer	2016	2019	10,7	24	22	220,7
SAINT-JULIEN EN GENEVOIS (38)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2019	2021	1,4	3	-	37,5
SAINT-LOUIS (53)	Extension d'une ligne de tramway du réseau bâlois <sup>(6)</sup>	Fer	2015	2017	2,6	4	1	48,7
STRASBOURG (478)	Extension Tram A Sud	Fer	2013	2016	1,8	3	2	37,5
	Extension Tram D vers Kehl	Fer	2014	2017	2,9	4	3	91,8
TOULOUSE (951)	Prolongement de la ligne T1 (ex Ligne E) au Nord vers le Parc des Expositions	Fer	2016	-	0,7	1	-	23,9
AIN (621)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois <sup>(7)</sup>	Fer	2017	2019	2,45	3	-	31,0

(1) Allongement de quai de stations existantes

(2) Coût global y compris matériel roulant

(3) Dont 0,9 de tronc commun

(4) Dont 4 communes aux deux lignes

(5) Dont 1 partie préfigure la ligne T3

(6) Sur la partie Suisse : 0,8 km, 1 station, 1 rame

(7) Projet découpé en deux phases dont 0,75 km en attente de subventions suisses

Source : GART - données au 16/07/2015.

## Les projets de métro

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » ■

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT)
LILLE (1 130)	Augmentation de la capacité de la ligne 1	2012	2018	-	-	27	528,7
LYON (1 359)	Augmentation de capacité de la ligne D : exploitation en composition variable de 2/4 voitures (Mode Unité Train Remorque (UTR) en fonction des besoins d'exploitation	2014	2019	-	-	-	31,1
	Augmentation de capacité de la ligne D : extension du remisage du dépôt du Thioley	2016	2017	-	-	-	9,5
	Augmentation de capacité de la ligne B : mise en place du Pilotage Automatique Intégral (PAI)	2014	2019	6,9	-	-	93,8
	Prolongement de la ligne B : Oullins - Hôpitaux Sud	2018	2023	2,2	2	4	434,1
MARSEILLE (1 054)	Extension de la ligne 2 Bougainville à Capitaine Gêze	2012	2015	0,9	1	-	37,1
	Extension de la ligne 2 : de Dromel à Saint-Loup	2017	2023	4,1	5	6	502,5 <sup>(1)</sup>
RENNES (426)	Création de la ligne B : Rennes - Saint-Jacques-de-la-Lande - Cesson-Sévigné	2013	2019	14	15	19	1 249,7
TOULOUSE (951)	Prolongement de la ligne B à Labège	2015	2020	5,4	5	-	386,4
	Améliorations Ligne A : mise à 52 m des stations	2015	2019	-	-	-	180,0

(1) Hors matériel roulant

Source : GART - données au 16/07/2015.

## Les projets de tram-train

Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP ■

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT)
BORDEAUX (741)	Tram-train du Médoc entre la gare Saint-Louis à Bordeaux et la gare de Blanquefort	2012	2017	7,1	6	4	109,5

Source : GART - données au 16/07/2015.

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## Les projets en mode routier

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » ■

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
AIX-EN-PROVENCE (389)	Création de la ligne B : Ravane - Krypton	BHNS thermique	2016	2019	7,2	27	-	74,8
	Extension de la ligne B au pôle d'échanges multimodal Gaston Berger	BHNS thermique	2014	2016	0,5	1	-	20,9
AMIENS (179)	Création de trois lignes de BHNS	BHNS	2017	2019	45	100	50	85,0*
ANGOULÊME (112)	Création de 2 lignes : - ligne 1 : Nord-Est - Sud-Ouest	BHNS thermique ou hybride	2012	2019	18	50	-	91,8
	- ligne 2 : Est - Ouest				13,4	23		
ANNECY/HAUTE-SAVOIE (145 / 770)	Création d'un site propre bus entre La Balme de Sillingy et Gillon (1 <sup>re</sup> phase du BHNS La Balme - Annecy) (CG74 et C2A)	BHNS thermique	2013	2016	3,8	-	-	15,7
ANNECY (145)	Extension du BHNS La Balme - Annecy dans la partie urbaine vers la gare d'Annecy : section Cran-Gevrier - Meythet	BHNS thermique	2014	2017	4,7 <sup>(1)</sup>	10	-	3,8
ANTIBES (180)	Création du Bus-Tram Antibes - Sophia-Antipolis : 1 <sup>re</sup> phase : BHNS Antibes - Sophia-Antipolis « entrées du parc » (Campus STIC et ZAC des Clausonnes), Pôle d'échanges d'Antibes avec vélostation, 3 Parcs-relais	BHNS	2011	2017	7,5	15 <sup>(2)</sup>	14,0	103,0
	Prolongement du Bus-Tram Antibes - Sophia-Antipolis branche Ouest : Salle omnisports - ZAC des Clausonnes	BHNS	2014	2017	2	2	-	11,6
AUBAGNE (105)	Phase 2 : création d'une ligne de BHNS Aubagne Gare - Les Paluds	BHNS	2016	2018	5,1	7	5	14,1*
AVIGNON (187)	Aménagement de 2 lignes de BHNS	BHNS	2016	2018	24	50	15	18,0*
BAYONNE (144)	Création de 2 lignes - ligne A :	BHNS hybride	2016	2019	23,6	61	10	130,0*
	- ligne B :						10	
BESANCON (182)	Création d'un TCSP entre la Gare Viotte et TEMIS (Technopole microtechnique et scientifique) via le campus universitaire de la Bouloie	BHNS	2015	2016-2017	4,75	11	- <sup>(3)</sup>	15,2
BORDEAUX (741)	Création d'un BHNS entre Saint-Aubin de Médoc et Bordeaux	BHNS	2016	2018	20	40	25 à 30	100,0*
BRIVE (111)	Phase 2 du BHNS d'axe Est-Ouest	BHNS	2016	2018	3	4	2	10,6
	Phase 3 du BHNS d'axe Est-Ouest		2018	2020	7	16	2	14,4
CANNES (160)	Création de la 1 <sup>re</sup> ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule	BHNS thermique	2012	2017	11	25	-	102,0
	Création de la 2 <sup>e</sup> ligne de BHNS entre Le Cannet - Cannes et Mandelieu-la-Napoule	BHNS thermique	2013	2016	4,6	16	-	64,3
	Extension de la 2 <sup>e</sup> ligne de BHNS au Nord entre Mougins et Le Cannet et au Sud entre Mandelieu-la-Napoule et Théoule-Sur-Mer	BHNS thermique	2015	2020	8,4	15 <sup>(4)</sup>	-	21,0*
CAYENNE (123)	Réalisation de 2 lignes BHNS - Place des Palmistes à rond-point des Maringouins au Sud et à Mont-Lucas à l'Est	BHNS hybride	2017	2020	10,7	21	12	126,6
CHAMBÉRY (129)	TCSP Gonrat - La Trousse sur l'Ex RN 512 - sections E2 et E3 (axe E) <sup>(5)</sup>	BHNS thermique	2013	2015	1,7	4	-	8,6
	TCSP Faubourg Mâché section A3 (axe A) + extensions de périmètres <sup>(6)</sup>		2016	2018	1,7	6	-	4,7
CHARLEVILLE-MEZIÈRES (133)	Projet de BHNS « Transport Collectif Priorisé et Modes Doux »	BHNS	2013	2018	3,8	20	-	8,2*
CHARTRES (126)	Création d'une ligne BHNS avec restructuration de lignes du réseau de bus	BHNS thermique	2018	2019	6 <sup>(7)</sup>	18	8	30,2

## Les projets en mode routier (suite)

Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP    
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »  

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
CHERBOURG (85)	Création de deux lignes à Haut Niveau de Service : - Ligne 1 : « Sud » - Ligne 2 : « Littorale »	BHNS	2017	2019	17,6 <sup>(9)</sup>	42 <sup>(9)</sup>	20	36,2
DIJON (252)	Projet Prioribus sur 6 lignes fortes du réseau : priorité aux feux sur 80 carrefours, simplification d'itinéraires et aménagement de sites propres, de pôles d'échanges multimodaux (vélos, train, piétons), de station vélos	BHNS et Bus	2016-2017	2018	156,8 <sup>(10)</sup>	420	-(11)	35,5
DOUAI (196)	Extensions de la ligne A de Lycée E. Labbé à l'avenue De Lattre de Tassigny à Douai <sup>(12)</sup> et de Guesnain Bougival au Lycée PJ Laurent à Aniche	BHNS	2013	2015-2016 <sup>(13)</sup>	9,5	16	6	114,6
DRAGUIGNAN (105)	Création d'une ligne BHNS les Arcs - Draguignan	BHNS	2017	2018	11,3 <sup>(14)</sup>	16	3	11,6
DUNKERQUE (201)	Création d'une ligne de BHNS entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke	BHNS thermique	2015	2018	14,3	33	15	65,0*
ÉVREUX (84)	Poursuite de la réalisation du TCSP axe Est-Ouest, aménagement de sites propres au niveau du Parc d'Activités des Surettes, du centre-ville d'Évreux et du secteur de développement de l'Ouest de l'agglomération	BHNS	2014	2022	10 <sup>(15)</sup>	-	-	12,1
GRENOBLE (444)	Programme de développement, de valorisation et de dynamisation des lignes de bus « Chrono »	BHNS	2014	2014-2020	76 <sup>(16)</sup>	147 <sup>(17)</sup>	-	22,8
ISTRES-MARTIGUES (172)	Création de 3 lignes de BHNS à l'Ouest de l'Étang de Berre - Ligne B1 : Martigues - Port de Bouc	BHNS	2017	2019	15 <sup>(18)</sup>	38	26	31,1 <sup>(21)</sup>
	- Ligne B2 : Istres				11 <sup>(19)</sup>	21		
	- Ligne B3 : Miramas				7,5 <sup>(20)</sup>	15		
LENS (601)	Création d'une ligne B2 entre Béthune - Bruay-La-Buissière - Beuvry	BHNS	2017	2018	28 <sup>(22)</sup>	46	20	175,4
	Création des lignes B1 et B3 : axe Liévin - Avion - Lens - Hénin-Beaumont	BHNS	2017	2018	35 <sup>(23)</sup>	60	25	181,4
	Création des lignes B5 et B7 : axe Lens - Harnes - Carvin - Libercourt - Hénin-Beaumont	BHNS	2017	2018	34 <sup>(24)</sup>	53	-	420,8
	Création de la ligne B6 : axe Bruay-La-Buissière - Auchel	BHNS	2017	2018	12,5 <sup>(25)</sup>	23	-	184,7
LILLE (1 130)	Renforcement du réseau de LIANE : amélioration de l'offre des LIANE 2 et 4 : sites propres, couloirs réservés, priorités aux feux	BHNS thermique	2017	2018-2019	-	-	-	3,6*
	Création de la Liane 5 : Haubourdin - Lille - Marcq-en-Barœul			2018	16,7	-	-	20,0*
LORIENT (205)	2 <sup>e</sup> phase du Triskell : une branche Nord-Ouest vers Queven et une branche Sud-Ouest vers Ploemeur	BHNS thermique	2013	2017	17	42	-	46,4
LOUVIERS (69)	Création d'une 1 <sup>re</sup> ligne de BHNS : Louviers - Incarville - Vaudreuil - Val-de-Reuil	BHNS thermique	2017	2020	9,5 <sup>(26)</sup>	10	-	29,6*
LYON (1 359)	Réaménagement de la ligne C3	Trolleybus	2015	2018	5,5	14	-	55,8
MAMOUDZOU (59)	Mise en place d'un réseau de bus composé de 3 lignes dont une ligne de BHNS sur le Grand Mamoudzou	BHNS et Bus thermiques	2017	2019-2020	19,5 <sup>(27)</sup>	47	20 <sup>(28)</sup>	91,1
MANS (LE) (203)	Création d'une ligne de BHNS Gare Nord - Allonnes - Les Hautes Métairies	BHNS thermique	2013	2016	7,2 <sup>(29)</sup>	14	10	31,9
MARMANDE (61)	Création d'une ligne de BHNS entre Marmande et Tonneins et de deux pôles d'échanges multimodaux - Ligne BHNS	Navettes @s	2016	2019	2,8 <sup>(30)</sup>	6	2	5,0*
	- Pôles d'échanges multimodaux de Marmande et Tonneins	-	2017		-	-	-	9,0*

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## Les projets en mode routier (suite)

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » ■

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
MARSEILLE (1 054)	Création d'une ligne de BHNS entre Place Castellane et Pôle Luminy	BHNS thermique	2015	2017	9,5	24	14	48,6
MAUBEUGE (129)	Mise à Haut Niveau de Service de 2 lignes structurantes L52 et 53 : sites propres, priorité aux feux, aménagement des stations aux standards BHNS, aménagement d'un PEM, parkings à vélos et P+R	BHNS	2016	2018	0,47 <sup>(31)</sup>	27 <sup>(32)</sup>	-	13,4
METZ (228)	Amélioration de l'offre de transport sur les 5 lignes structurantes du réseau par la réalisation d'aménagements de voies réservées, d'aide au franchissement des carrefours par priorités aux feux et régulation du trafic	BHNS thermique	2015	2020	67 <sup>(33)</sup>	-	-	13,7*
MONTBÉLIARD (120)	Création de 3 lignes de BHNS et d'une ligne aire urbaine - ligne 1 entre Valentigney et Bethoncourt via Montbéliard	BHNS hybride	2013	2017	20,5 <sup>(34)</sup>	70	22	83,6
	- ligne 2 entre Audincourt et Grand Charmont via Montbéliard				17,4 <sup>(34)</sup>			
	- Ligne 3 entre Hérimoncourt et Montbéliard via Seloncourt, Audincourt, Exincourt et Sochaux	BHNS hybride	2016	2018	19,9	30	10	16,2
	- Ligne aire urbaine de desserte du site médian (gare TGV, centre hospitalier Belfort Montbéliard, Université)	Bus	2016	2016	20	7 <sup>(35)</sup>	5	2,2
NANTES (610)	Poursuite du programme Chronobus lignes C9, C10 et C20	BHNS thermique	2016	2017	28,5	85	10	57,2
	Développement à la gare de Nantes du réseau TC et de l'intermodalité : Extension de la ligne Chronobus C2 à la gare Sud, réalisation du site propre du Bd de Berlin pour la ligne Chronobus C5, réalisation d'une 3 <sup>e</sup> voie terminus pour la ligne 1 du tramway et réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare	-	2016	2020	-	-	-	90,5
NEVERS (72)	Création d'une ligne BHNS : axe Nord - Sud-Ouest	BHNS thermique	2014-2016 <sup>(36)</sup>	2017	10,3 <sup>(37)</sup>	25	5	11,2
NÎMES (242)	Prolongement de la 1 <sup>re</sup> ligne : axe Nord (section 1 : Tour de l'écusson)	BHNS	2015	2016	2,2	6	-	25,6
	Création de la 2 <sup>e</sup> ligne de TCSP - Axe Est-Ouest	BHNS	2017	2020	11,6	19 à 20	-	118,6
	Prolongement de la 1 <sup>re</sup> ligne : axe Sud	BHNS	2017	2018	1,8	3 à 4	-	10,1
NOUMÉA (184)	Création de 2 lignes de BHNS : Ligne 1 : Centre-ville de Nouméa - Dumbéa-sur-Mer	BHNS hybride ou thermique	2013	2019	13,3	20	22	145,0
	Extension phase 1 : Centre urbain de Dumbéa - Yahoué							
	Extension phase 2 : Yahoué - Lycée public du Mont-Dore	BHNS hybride ou thermique	2021	2024	11,3	20	6	92,2
	Extension phase 3 : Site propre sur la presqu'île de Ducos et extension au centre-ville de Nouméa (Moselle - Bir-Hakeim)	2023	2025-2026					
PAU (169)	Création de la 1 <sup>re</sup> ligne de BHNS : Gare - Centre-ville - Université - Hôpital	BHNS hybride ou thermique	2014	2018	6,4	15	8	61,8
PÉRIGUEUX (95)	Création d'une ligne de BHNS avec ouvrage d'art	BHNS Hybride	2015	2017 <sup>(38)</sup>	10	-	-	50,7
PERPIGNAN (260)	Création d'une 1 <sup>re</sup> ligne de bus-tram Nord-Sud	BHNS hybride	2009	2017	10	36	15	51,2
	Création de la 2 <sup>e</sup> ligne de bus-tram Est-Ouest	BHNS hybride	2016	2019	10,3 <sup>(39)</sup>	31	11	17,5
	Création d'une navette express : P+R BHNS - Centre-ville	Midibus hybride			5,85 <sup>(40)</sup>	12	6	10,3
POITIERS (143)	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	2014-2017 <sup>(41)</sup>	3,46	7	-	40,8
	Phase 2 de la ligne 1 du BHNS	BHNS Hybride	2016	2018	8,5 <sup>(42)</sup>	12	13	37,2

## Les projets en mode routier (suite)

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP  
 Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP  
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
ROCHELLE (LA) (168)	Création d'une ligne BHNS Est entre le centre commercial de Beaulieu et le centre-ville de La Rochelle	BHNS	2016	2017	6,9 <sup>(43)</sup>	22	-	11,8
	Création d'une ligne BHNS Sud-Est entre la zone d'activités de Belle Aire à Aytré, La Gare SNCF de La Rochelle (Pôle d'échanges de la gare), La Place de Verdun et le Port de Commerce de La Pallice				11,53 <sup>(44)</sup>	44 <sup>(45)</sup>	-	9,7
ROUEN (496)	Création d'une ligne de BHNS axe Nord-Sud : Zénith - Boulingrin	BHNS	2016	2018	8,5 <sup>(46)</sup>	15	14	83,0
SAINT-ANDRÉ DE LA RÉUNION / CIREST (123)	Création d'un BHNS entre Saint-André, Bras Panon et Saint-Benoît	BHNS hybride	2014	2019	21,2 <sup>(47)</sup>	39 <sup>(48)</sup>	13	108,5
SAINT-BRIEUC (119)	Création de la ligne TEO : Transport Est - Ouest	BHNS thermique	2011	2019-2022 <sup>(49)</sup>	8	21	10	42,9
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION / CINOR (200)	TCSP entre le quartier du Chaudron et les quartiers de Moufia et de la Bretagne	BHNS Hybride et électrique	2018 <sup>(50)</sup>	2020 <sup>(50)</sup>	3,5 <sup>(51)</sup>	7	-	29,2
	TCSP entre le quartier du Chaudron à Saint-Denis et le quartier Français à Sainte-Suzanne	BHNS Hybride	2017	2020	20 <sup>(52)</sup>	24 <sup>(53)</sup>	-	50,2
SAINT-PAUL DE LA RÉUNION / TCO (214)	Création d'un « itinéraire privilégié » entre le Port et la Possession	BHNS hybride et électrique	2016	2018-2020 <sup>(54)</sup>	8,1 <sup>(55)</sup>	20	-	40,9
SAINT-PIERRE DE LA RÉUNION / CIVIS (176)	Création d'un schéma directeur de lignes de TCSP sur la CIVIS et réalisation d'un tracé intercommunal :							
	- Entrée Ouest de Saint-Pierre	Bus	2013	2016	3,5	9	-	23,3
	- Traversée de l'Étang Salé les Hauts	Bus	2017	2019	4,15	10	-	19,8
	- TCSP ZAC Pierrefonds - Aéroport	Bus	2014	2015-2017	2,7	3	-	20,7
THONVILLE (185)	Création de 2 lignes de BHNS, billettique, Pont Schuman :	BHNS	2015	2019	17,8 à 21	36 à 47	19	100,0
	- Axe Est-Ouest entre la Vallée de la Fensch et Yutz - Basse-Ham				9,2 à 11,8			
TOULOUSE (951)	Création d'un site propre « Boulevard Urbain Nord »	Bus en site propre	2014	2017	11,4	16	-	131,5
	Création du Bus en site propre des Ramassiers	Bus en site propre	2015	2016	2,6	6	-	24,2
	Création d'une ligne de bus structurante « Lineo » sur l'axe Plaisance - Tournefeuille - Toulouse	Bus en site propre	2017	2018	12	-	-	43,0
	Extensions des lignes structurantes « Lineo » 16 et 64	Bus en site propre	2015	2016	-	-	-	6,1
VALENCE (251)	Création du BHNS Valence - Romans	BHNS	2016	2018	39,3 <sup>(56)</sup>	61	17	28,6
SMITEEB (140)	Création d'une ligne de BHNS sur le territoire des communes de Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles, Les Pennes-Mirabeau avec la création d'un P+R « Pallières »	BHNS thermique ou hybride	2014	2016	17	33	18	13,4
	Prolongement de la ligne BHNS « Square de Gaulle - Collège Brassens/Lycée Genevoix » :	BHNS ou hybride	2017	2019	4 <sup>(57)</sup>	5	-	8,3
	- À l'Est : ZAC Plan de Campagne (Les Pennes-Mirabeau) pôle d'échanges et P+R				2,2 <sup>(58)</sup>	5	-	5,0
	- À l'Ouest : ZAC des Florides (Marignane) - pôle d'échanges et P+R							
SYNDICAT MIXTE DU TCSP DE LA MARTINIQUE (399)	Création de 2 lignes de BHNS entre le Lamentin et Fort-de-France : Pointe-Simon Mahault et Pointe-Simon - Carrère	BHNS hybride	2003	2016	13,9	18	14	340,0
AIN (621)	Création d'une ligne BHNS entre Gex et Ferney-Voltaire	BHNS	2016	2018	11,5	17	-	46,1

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## Les projets en mode routier (suite)

Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP    
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »  

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
BAS-RHIN (1 119)	Création d'un transport en site propre (TSPO) sur la RD 1004 entre Ittenheim et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise - Phase 1 : Ittenheim/Furdenheim - Marlenheim - Wasselonne (partiel)	CHNS	2013	2016-2017	13,0	9	-	21,1
	- Phase 2 : Kronthal - Wasselonne (fin)		2014		2,0	2	-	10,6
	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 - 1 <sup>er</sup> phase couloirs d'approche RD41	CHNS	2014	2015	14	5	8	8,1
HAUTE-SAVOIE (770)	Création d'une ligne de BHNS sur la RD 1005 Thonon-les-Bains - Genève	BHNS	2018	2020	33	25	-	23,2
HÉRAULT / HÉRAULT TRANSPORT (1 081)	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	-	37 <sup>(59)</sup>	4	27	15,8
NORD (2 620)	Création d'une ligne de CHNS sur l'autoroute A23 d'Orchies à Villeneuve d'Ascq	CHNS	2016	2018	16 <sup>(60)</sup>	3 <sup>(61)</sup>	10	29,6

Source : GART - données au 16/07/2015.

- (1) Site propre sur 0,9 km et traitement des carrefours à feux et priorité bus sur 3,85 km
- (2) Dont 1 pôle d'échanges
- (3) À préciser
- (4) Non défini. Prolongement / adaptation d'une ligne classique (ligne n° 8)
- (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 4,7 km en site propre
- (8) Dont 3,6 km de site propre
- (9) Dont 4 communes aux deux lignes, les variantes peuvent amener 2 stations de plus (non communes)
- (10) Dont 14 km de site propre et de pistes cyclables créés
- (11) Pas d'acquisition de nouveaux matériels roulants
- (12) 1<sup>re</sup> phase de 1,5 km mise en service en avril 2015
- (13) 2015 mise en service partielle, 2016 mise en service total
- (14) Dont 4,6 km de site propre
- (15) Création de sites propres sur certains tronçons, priorité bus à tous les carrefours structurants
- (16) 76 km pour 7 lignes dont 12 % en voies réservées

- (17) Sans double compte
- (18) Longueur 1 sens 2,6 km, 2 sens 1,1 km
- (19) Longueur 1 sens 0,8 km, 2 sens 0,6 km
- (20) Longueur 1 sens 0,5 km, 2 sens 0,6 km
- (21) Hors matériel roulant
- (22) Dont 19 km en site propre
- (23) Dont 24 km en site propre
- (24) Dont 7 km en site propre
- (25) Dont 2 km en site propre
- (26) Dont 4,4 km en site propre
- (27) Dont 5 km de site propre aménagés sur la ligne 1
- (28) 10 bus standards pour la ligne 1 et 10 minibus pour les lignes 2 et 3
- (29) Dont 4 km en site propre
- (30) Dont 1,8 km en site propre
- (31) Dont 0,1 km de site propre bidirectionnel et 0,37 km de couloir d'approche aux carrefours
- (32) 9 nouvelles et 18 existantes
- (33) Longueur cumulée des 5 lignes dont 10 km d'aménagements de voies réservées
- (34) Dont 8,3 en commun
- (35) À définir

- (36) Phase 1 : 2014, phase 2 : 2016
- (37) Dont 5,8 km en site propre
- (38) 2017 pour la phase 1
- (39) Dont 27 % en site propre
- (40) Dont 28 % en site propre
- (41) Mise en service du Viaduc en 2014, 2017 pour les autres tronçons
- (42) Dont 5,3 km de site propre intégral double sens, 1,1 km de site propre alterné et 2,1 km en site banalisé
- (43) Dont 3,2 km en site propre
- (44) Dont 4,73 km en site propre
- (45) Dont 21 totalement à réaménager
- (46) Dont 6 km en site propre
- (47) Dont 1 km sur la CINOR (Saint-Denis) et 13,4 km aménagés : 11,6 km en site propre et 1,8 km en site mixte aménagé
- (48) Dont 2 stations sur la CINOR (Saint-Denis)
- (49) 2019 pour la 2<sup>e</sup> section, 2022 pour l'itinéraire global de 8 km
- (50) À confirmer après mise en œuvre de la programmation pluriannuelle des investissements de la CINOR

- (51) Dont 3,5 km en site propre
- (52) Dont 5 km en site propre
- (53) Dont 5 pôles d'échanges
- (54) 2018 pour la première section et 2020 pour la deuxième section
- (55) Dont 80 % de site propre en double sens et 20 % en voie unique
- (56) Dont 6,5 km de site propre
- (57) Dont 1,25 km de couloirs d'approche, 2,14 km de couloirs bidirectionnels et 0,2 km de couloirs réversibles
- (58) Dont 0,75 km de couloirs d'approche et 1,04 km de couloirs bidirectionnels
- (59) Dont 3,7 km en site propre
- (60) Dont 15 km de voies réservées dans le sens Orchies - Villeneuve d'Ascq
- (61) Dont deux sur le tronçon en voie réservée sur l'A23

## Les projets de transport par câble

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
BEAUVAIS (81)	Création d'une ligne de tramway aérien pour la desserte du quartier Saint-Jean	Télécabine	2016	2017	0,4	2	4 <sup>(1)</sup>	8,0
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Création d'un transport par câble reliant le quartier du Chemin Vert à la Liane	Télécabine	2017	2019	0,4	2	6 <sup>(2)</sup>	13,5
	Création d'un funiculaire entre le parking de l'Ancien Rivage et Haute-ville <sup>(3)</sup>	Funiculaire		2018	0,15	-	-	1,5
BREST (213)	Création d'un téléphérique urbain Siam - Ateliers des Capucins	Téléphérique	2015	2016	0,42	2	2 <sup>(4)</sup>	19,1*
ORLÉANS (282)	Création d'un transport par câble entre la Gare des Aubrais et la zone d'aménagement en devenir Dessaux	Télécabine	2017	2017	0,35	2 <sup>(5)</sup>	14	11,4
TOULON (429)	Amélioration du TCSP aérien Mont Faron : modernisation des deux gares	Téléphérique	2015	2016	-	-	-	0,9

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

(2) 6 cabines de 16 places

(3) Projet porté par la ville

(4) 2 cabines de 60 places

(5) 2 terminaux

Source : GART - données au 16/07/2015.

## Les projets maritimes et fluviaux

Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	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 M d'€ 2014 HT)
AJACCIO (82)	Création d'une ligne de TCSP maritime : expérimentation de la ligne Ajaccio - Porticcio <sup>(1)</sup>	2014	2017	8	8	2	4,2
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Création d'une navette maritime entre Nausicaa et le quartier de Capécure (2 stations)	2017	2018	0,9	3	1	2,4
ISTRES-MARTIGUES (172)	Création de 2 lignes maritimes sur l'Étang de Berre - Ligne 1 : Istres - Marignane - Ligne 2 : Martigues - Marignane	2017	2019	17	-	5	17,2
				13			
NOUMÉA (184)	Réalisation d'une infrastructure d'accostage maritime sur le Vallon-Dore (commune du Mont-Dore) et au centre-ville de Nouméa. Expérimentation d'initiative privée pour les services de transports maritimes	2015	2016	-	2	1 à 3	1,5
TOULON (429)	Création de 5 lignes de navettes maritimes	2011	2015	35,5	14	6 + 2 <sup>(2)</sup>	69,0
	Amélioration du TCSP maritime pour la desserte des îles d'Or : modernisation des sites et de ses installations, amélioration des conditions d'accueil des passagers et de l'intermodalité	2016	2019	-	-	-	17,7

(1) Prévus en 2015-2016

(2) 6 navettes et 2 bacs

Source : GART - données au 16/07/2015.

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## Les projets vélos

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Nombre de places	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
ANNEMASSE (84)	Création d'une consigne à vélos sur le parvis Sud du Pôle d'échanges de la Gare d'Annemasse	2017	2017	371	0,9
	Création d'une consigne à vélos sur le parvis Nord du Pôle d'échanges de la Gare d'Annemasse	2018	2018	100	1,4
BOULOGNE-SUR-MER (120)	Parking à vélos à la Gare de Boulogne-ville et vélostation humanisée avec location de vélos (30 VAE et 120 vélos classiques)	2017	2018	200 <sup>(1)</sup>	0,4
DAX (56)	Mise en place de 100 vélos partagés	2015	2015	- <sup>(2)</sup>	0,25*
HAVRE (LE) (242)	Plan vélo : environ 70 km de pistes cyclables à aménager	2015-2020	2016-2020 <sup>(3)</sup>	-	11,0
LILLE (1 130)	Parkings à vélos sécurisés : réseau d'abris V'lille	2013	2013 à 2015	440	1,5*
	Parkings à vélos sécurisés : PEM de Seclin	2014	2015	100	0,11*
THONVILLE (185)	Réalisation d'un parking à vélos sécurisé Place de la Liberté	2017	2017	100	0,13
TOURS (295)	Création d'une station vélos à la gare de Tours et reconstruction de la passerelle Fournier, franchissement permettant d'accéder à la station vélo depuis les quartiers Est de la ville	2016	2016-2018 <sup>(4)</sup>	260	6,9
NORD-PAS DE CALAIS (4 111)	Installation de 33 abris-vélos sécurisés à l'échelle de la région et création d'une maison du vélo à Lens	2015	2017	1 371	5,3

(1) 100 places et 100 arceaux abrités

(3) Mise en service progressive entre 2016 et 2020

Source : GART - données au 16/07/2015.

(2) 10 à 15 stations

(4) 2016 pour la station vélos - 2018 pour la passerelle

## Les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
AIX-EN-PROVENCE (389)	2 <sup>e</sup> phase de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare Vitrolles Aéroport Marseille-Provence avec une liaison mécanique par escalator reliant la gare SNCF au plateau des Estroublans	2016	2018	32,7
ALBI (84)	Création d'une passerelle piétonne et cyclable en encorbellement sur un viaduc ferroviaire entre le Cœur d'Albi et la rive droite du Tarn avec requalification d'espaces publics au profit des modes doux, création d'un parking intermodal et mise en place de services "vélos"	2016	2017	6,8
ANNEMASSE (84)	Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse (interface BHNS et autres lignes urbaines, cars interurbains, trains grandes lignes, TER, RER, modes doux)	2016	2019	43,6
BAYONNE (144)	Pôle d'échanges multimodal de la gare Bayonne Pays Basque	2016	2017	45,0*
LILLE (1 130)	Création d'un pôle d'échanges multimodal à Seclin	2014	2018	7,8*
LYON (1 359)	Amélioration de la capacité de stationnement au pôle d'échanges Mermoz Pinel par la réalisation d'un P+R de 420 places	2013	2015 <sup>(1)</sup>	13,7

## Les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) (suite)

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
MARSEILLE (1 054)	Pôle d'échanges multimodal au métro Capitaine Gêze	2012	2015	24,0
MENDE (13)	Création d'un pôle d'échanges multimodal face à la gare SNCF de Mende : réalisation d'une gare routière, aménagement d'un parking et d'une zone de covoiturage, zone de recharge pour les véhicules électriques, création d'un bâtiment de zone d'accueil	2016	2016	1,2*
RENNES (426)	PEM - Gare de Rennes	2015	2017-2019 <sup>(2)</sup>	114,7
SAINT-BRIEUC (119)	PEM Gares (composante du projet global PEM en face Nord de la Gare et concentrant notamment toutes les fonctions TC)	2017	2018	6,2
TOULON (429)	Création du centre d'exploitation et du pôle d'échanges multimodal de Sainte Musse	2015	2018	64,3

(1) Mise en service en septembre 2015

(2) 2017 pour la LGV et 2019 pour le PEM dans sa globalité

Source : GART - données au 16/07/2015.

## Autres projets de mobilité durable

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Date de début des travaux	Date de mise en service	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
ANNEMASSE (84)	Création d'un bâtiment de service à la mobilité sur le pôle d'échanges de la Gare d'Annemasse "Maison de la mobilité"	2016	2017	4,5
BELFORT (147)	Phase 3 du projet OPTIMO : amélioration globale de la qualité des services par la densification de l'offre : augmentation des fréquences de bus, du nombre de VLS, du nombre d'autos en libre-service	2014	2016	10,1
BORDEAUX (741)	Nouveau système billettique : renouvellement global du système sans conservation des matériels/logiciels existants	2015	2017	15,1
LILLE (1 130)	Refonte de la signalétique piétonne de la Métropole Européenne de Lille et de la signalétique du réseau de transports collectifs	2015	2015-2017	7,0*
NANTES (610)	Phases 2 et 3 du projet billettique Libertain : intégration d'autres services de mobilité (VLS, autopartage, P+R, consignes à vélos), refonte des dispositifs de ventes et intégration tarifaire avec le département et la région	2014	2018	8,6
MARSEILLE (1 054)	Mise en place d'un nouveau SAEIV sur l'ensemble du réseau	2014	2017	6,4
CHARENTE-MARITIME (644)	Développement d'une offre de transport collectif attractive et écologique sur l'île de Ré : Évolution du matériel roulant (bus hybrides et électriques), amélioration du temps de parcours de la ligne La Rochelle/Ré/La Rochelle avec développement de l'intermodalité (pôles d'échanges, P+R vélos, cheminements doux), coordination et amélioration de l'information multimodale	2014	2018	13,0
MARTINIQUE (399)	Mise en place d'un Système d'Information Multimodal	2015	2017	5,7
SMIRT / NORD PAS DE CALAIS (4 111)	Création d'une centrale de Mobilité Durable : système partagé de billettique et d'information voyageurs portant sur l'ensemble des modes de transports et offres de mobilités du territoire	2015	2016-2017 <sup>(1)</sup>	9,7*

(1) 2016 pour le système d'information voyageurs et 2017 pour le système billettique

Source : GART - données au 16/07/2015.

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## Les projets au stade d'études

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
AIX-EN-PROVENCE (389)	Création d'une ligne de type mini-méto Aéroport de Marseille - Pôle d'échanges multimodal de la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence	-	-	-	Mini-Méto	-	-	-	de 60,3 à 150,8
AJACCIO (82)	Étude de faisabilité d'un TCSP	La CAPA a débuté la révision de son PDU. Cette révision permettra de mettre à jour le projet de TCSP (nature et calendrier)	-	-	-	-	-	-	-
ANNECY (145)	Insertion de 4 axes de BHNS sur le territoire de l'agglomération	Études en 2013	-	-	BHNS	20	-	-	-
ANTIBES (180)	Transport par câble entre Tourettes et Gourdon	Études 2012-2014	2015	2016	-	1	2	-	22,3
	Transport par câble dans le cadre des études Sophia 2030 et Sophia gare LGV TER Ouest Alpes-Maritimes de la ligne nouvelle Arc méditerranéen	Études 2015-2016	2018	2020	-	-	-	-	40,2
	Extension ligne 2 de Sophia à Sophia	Études en cours	2018	2020	BHNS	3	-	-	70,4
	Parking - Relais Sophia	Étude 2015-2016	2018	2020	-	-	-	-	25,1
	Vélostation Sophia	Étude 2017	2019	2020	-	-	-	-	0,6
AUBAGNE (105)	Extension du tramway vers l'Ouest d'Aubagne jusqu'au centre-ville de la Penne	-	-	-	Tramway	2,9	5	8	-
AUXERRE (67)	Création de 2 lignes BHNS : - Ligne A : Centre commercial Clairions - Gare SNCF	-	-	-	BHNS	5,47 <sup>(1)</sup>	14 <sup>(2)</sup>	7	28,7
	- Ligne B : Europe - Gare SNCF	-	-	-		4,62 <sup>(1)</sup>	11 <sup>(2)</sup>		
BORDEAUX (741)	Études de faisabilité d'un Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) - prospective réseau transports collectifs	Études menées de juin 2012 à mai 2014 : 4 études de faisabilité sur 4 secteurs /bassins versants Études achevées et arbitrages politiques en septembre 2014 sur le lancement de 3 nouvelles études	-	-	-	-	-	-	-
	Étude de faisabilité d'une desserte en transport par câble aérien reliant l'aéroport au carrefour des 4 Chemins à Mérignac	Études achevées en 2013	-	-	-	-	-	-	-
	Étude de faisabilité d'une desserte en TCSP reliant le pôle d'échanges de Cenon Pont Rouge à Parempuyre	Études achevées en 2014	-	-	-	-	-	-	-
	Études de faisabilité d'un Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) – étude d'optimisation de la desserte en TCSP sur les boulevards	Études en cours de finalisation conclusions et arbitrages attendus été 2015	-	-	-	-	-	-	-
	SDODM - Étude d'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire métropolitain	Lancement d'une démarche co-pilotée par Bordeaux Métropole / Conseil Régional Aquitaine prévue courant 2015	-	-	-	-	-	-	-
	SDODM - Étude prospective de faisabilité d'une desserte en TCSP du secteur Ouest extra-rocade (arc économique)	Études menées entre mai et décembre 2015	-	-	-	-	-	-	-
	Navettes fluviales : Ponton Brandenburg	Études en cours	-	-	-	-	-	-	-
BOURGES (110)	Restructuration du réseau préfigurant une ligne de BHNS	Étude d'opportunité et de faisabilité en 2014	-	après 2019	BHNS	10 à 12	-	-	-
	2 pôles d'échanges multimodaux	Intégrés à l'étude de restructuration du réseau	-	-	-	-	-	-	-
	Plan vélo intercommunal	Validation finale prévue en 2015	-	-	-	-	-	-	-
BREST (213)	3 <sup>e</sup> phase du TCSP : - 2 <sup>e</sup> ligne de tramway	Études en cours	2016	2020	Tramway	8	12	14	152,1
	- extension ligne 1					6	6	3	50,7
	- sites propres bus					5	12	10	6,1

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP

Projet subventionné dans le cadre du 2<sup>e</sup> appel à projets TCSP

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

## Les projets au stade d'études (suite)

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
CALAIS (103)	Mise en œuvre d'une ligne en TCSP	Les résultats de l'étude de faisabilité ont été rendus en avril 2015 - lancement du projet approuvé par le Comité syndical du SITAC le 21 avril 2015 - concertation prévue fin 2015	2020	2022	BHNS	8,7	15-16	10	30,0 *(3)
	Création d'un Pôle d'Échanges Multimodal en gare de Calais Ville		2020	-	PEM	-	-	-	7,3*
CLERMONT-FERRAND (294)	Extension de la ligne B en LHNS	-	-	-	BHNS	-	-	-	-
DAX (56)	Étude d'un tracé TCSP Nord-Sud	Fin de l'étude réalisée en 2013. Attente de la meilleure opportunité budgétaire pour la programmation et le phasage des travaux	-	-	-	-	-	-	-
DOUAI (196)	Création de la ligne B entre Dechy Centre Hospitalier Départemental et Douai Gayant Expo	Début des études 2015	-	-	BHNS	8	16	-	50,0*
FORBACH (81)	Réalisation d'une ligne de tram-train entre la gare de Forbach et la gare de Sarrebruck	Étude de faisabilité : 2015	2017	2020	Tram-train	5	4	-	105,5
GRASSE (104)	Création d'une ligne entre la gare SNCF et le centre-ville de Grasse	-	-	-	Funiculaire	0,6(4)	4	2	42,9
GRENOBLE (444)	Réalisation d'une liaison de transport par câble entre l'agglomération grenobloise et le plateau du Vercors et son prolongement comme transport urbain au sein de la polarité Nord-Ouest de l'agglomération	Études en cours	-	-	Téléphérique	-	-	-	-
	Création d'un pôle d'échanges multimodal tramway/bus/cars/piétons-cycles à la Tronche-Sablons	Études en cours	-	-	PEM	-	-	-	-
HAVRE (LE) (242)	Étude de faisabilité de la 2 <sup>e</sup> ligne de TCSP	Tracé et mode validé en COPIL dans le cadre de la révision du PDU	2018	2020	BHNS	5,5	11	10	36,9
	Étude d'opportunité et de faisabilité d'un transport par câble	Tracé et technologie validés fin 2015 - Opportunité à décider au 1 <sup>er</sup> semestre 2016	2019	2021	-	-	-	-	-
LENS (601)	Phase 2 du projet de TCSP, création de lignes : - Auchel - Bruay-La-Buissière - Ruitz - Barlin - Hersin	Étude de faisabilité en cours	après 2018	après 2020	BHNS	17	-	-	non déterminé
	- Nœux - Béthune - Essars - Vendin - Chocques	Étude de faisabilité en cours	après 2018	après 2020	BHNS	10	-	-	non déterminé
LAVAL (100)	Amélioration de l'offre de transport existante sur l'agglomération : voies réservées, système de billettique, SAEIV, priorité aux feux	Études en cours	-	-	-	-	-	-	7,0
MARSEILLE (1 054)	Création de la liaison tramway Blancarde - Dromel	Non programmé	-	-	Tramway fer	3,4	5	3	63,8
	Création d'un BHNS de Métro Gèze à Métro Frais Vallon	Non programmé	-	-	BHNS thermique	4,1	16	8	28,4
	Augmentation de la capacité et mise en accessibilité de la station de métro Saint-Charles	Non programmé	-	-	-	-	-	-	11,2
	Extension du métro vers l'Hôpital Nord	Étude préalable en cours de lancement fin 2013	-	-	-	6	-	-	estimé à 930(5)
	Programme d'amélioration de 10 lignes à haut niveau de service (15,18, 23, 31, 32, 38, 45, 81, et 83) : sites propres partiels, priorité aux feux	Non programmé	-	-	-	-	-	-	34,2
MONT-DE-MARSAN (56)	Évolution de la ligne A du réseau en ligne à Haut Niveau de Service	-	2016	2017-2021(6)	BHNS	10	22	-	5,4
MONTPELLIER (434)	Création de la ligne 5 Lavérune-Montpellier - Clapiers-Prades le Lez (1 <sup>re</sup> tranche)	Non programmé	-	-	Fer	18,5	24	19	321,6
	Extension de la ligne 5 - 2 <sup>e</sup> tranche Lavérune	Non programmé	-	-	Fer	2	1	1	30,2

# 7. Les TRANSPORTS en COMMUN en SITE PROPRE et autres

## Les projets au stade d'études (suite)

Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable »

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
NANCY (262)	Renouvellement de la ligne 1 de TCSP	Échéance 2022-2025	2022	2024-2025	à définir	10 à 12	à définir	à définir	-
	Amélioration des services à l'utilisateur sur les lignes 3 et 4 (sites propres, acquisition de matériels roulants spécifiques, aménagement et équipement des stations, P+R), création d'une liaison périphérie-périphérie et connexion entre les lignes 1, 3 et 4, mise en place d'un parc vélos sécurisé et développement du Portail des Mobilités (site Internet et 2 applications smartphones)	Études complémentaires en cours	-	-	-	-	-	-	-
NICE (545)	2 <sup>e</sup> phase de l'extension de la ligne T1 : Pasteur - L'Ariane pont Anatole France	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	4	7	7	127,9
	3 <sup>e</sup> 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	-	270,2
	3 <sup>e</sup> phase de l'extension de T3 : Auguste Vérola - Lingostière	-	-	au-delà de 2020	Tramway sur fer	3,9	7	-	94,8
NÎMES (242)	Prolongement de la 1 <sup>re</sup> ligne : axe Nord (section 2 : quartier Hoche Université)	-	-	-	BHNS	1,8	-	-	-
	Pôle d'échanges multimodal Porte Ouest	Études en cours	-	-	-	-	-	-	-
	Ligne de Car à Haut Niveau de Service : axe Vaunage	Études en cours	-	-	-	-	-	-	-
PAU (169)	Extension au Sud de la première ligne BHNS : traversée du futur quartier de la gare, voire du Gave	Marché de définition "Porte des Gaves et pôle multimodal" choix du projet 2020 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'œuvre ligne 1 échéance à déterminer (au-delà de 2020)	-	-	BHNS	-	-	-	-
	Projet de ligne 2 : Est-Ouest (route de Tarbes ; route de Bayonne)	Analyse dans le cadre du PDU et préparation du prochain réseau sur le niveau de traitement (BHNS ou Chronobus)	-	-	BHNS	-	-	-	-
ROCHELLE (LA) (168)	Restructuration du réseau pour l'horizon de juin 2017 pouvant déboucher sur des aménagements conséquents	Définition des ouvrages en 2016	2016	-	-	-	-	-	-
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION / CINOR (200)	TCSP étendu de l'hôtel de Ville de Saint-Denis au Centre Hospitalier Départemental de Bellepierre	Étude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2016 à 2018	2019	2021	Bus	-	-	-	30,0*
	Transport par câble entre la Montagne et le centre-ville de Saint-Denis	Étude de MOE et études réglementaires dont DUP : 2016 à 2018	2019	2021	Téléphérique	-	-	-	80,0*
SAINT-ÉTIENNE (394)	Prolongement de la 3 <sup>e</sup> ligne de Tramway	mise en service fin 2019	2017	2019	Tramway	3,5 ou 4,5	6 à 8	7 à 10	65 à 80 *
SAINT-PAUL DE LA RÉUNION / TCO (214)	Création d'un "itinéraire privilégié" sur Saint-Paul	2015-2021	-	2021	BHNS hybride et électrique	2,9	5	-	16,7
SAINT-PIERRE DE LA RÉUNION / CIVIS (176)	TCSP traversée de Saint-Louis	Études complémentaires en cours	2017	2019	-	-	-	-	-
SÈTE (96)	Réalisation d'un TCSP sur plusieurs axes structurants de l'agglomération	Études d'opportunité en cours	-	2019	-	3 et 5 <sup>(7)</sup>	-	-	0,15 et 0,12 <sup>(8)</sup>

## Les projets au stade d'études (suite)

Projet subventionné dans le cadre du 1<sup>er</sup> appel à projet TCSP ■  
 Projet subventionné dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » ■

Autorité organisatrice (milliers d'hab.)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en M d'€ 2014 HT, 2015 HT*)
STRASBOURG (478)	Extension Tram A vers le Zenith	-	-	-	Tramway sur fer	1,5	2	-	12,7
	Extension Tram E vers la Robertsau	-	-	-	Fer	1,5	3	2	14
	Desserte des quartiers Nord de l'agglomération : Bischheim et Schiltigheim	-	-	-	Fer	3,8	8	5	48,2
	Desserte des quartiers Ouest de l'agglomération : koenigshoffen, Hohberg, Poteries	-	-	-	Fer	4,2	8	-	88,4
	Création d'une ligne BHNS de rocade : Neuhof, Meinau, Illkirch, Ostwald et Lingolsheim	-	-	-	BHNS thermique	8,9 <sup>(9)</sup>	15	10	23,9
TOULON (429)	Tranche 1 de la création de la 1 <sup>re</sup> ligne de TCSP : université de la Garde à la faculté de Toulon	Nouvelle DUP à prendre	2005	-	BHNS	9,4	17	-	187,5
TOULOUSE (951)	Toulouse Aerospace Express	Lancement des études amont	-	-	-	-	-	-	-
	Schéma directeur Lineo	Schéma en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
	Pôle Toulouse Euro Sud Ouest	Groupement de commande MOA en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
	TCSP Sud Est - RD 2	En cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
	Pôles d'échanges	En cours de définition	-	-	PEM	-	-	-	-
	Liaison LMSE TCSP Secteur Est	En cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
	Prolongement Ramassiers Nord - Colomiers - Casselardit	En cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
	RD 16	En cours de définition	-	-	-	-	-	-	-
	Création d'un aérotram entre l'Université Paul Sabatier et l'Oncopôle	Programme et coût à définir	-	-	Téléphérique	-	-	-	-
Création d'un BHNS Sud : Portet - Oncopole	Programme et coût à définir	BHNS	-	-	-	-	-	-	
TROYES (133)	Étude du projet d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Troyes	Travaux sur la période 2016 à 2018	2016	-	-	-	-	-	22,0*
VALENCIENNES (357)	Création de la ligne 4 jusqu'à Crespin : aménagement de sites propres et de priorités aux carrefours entre Valenciennes et Crespin	En phase d'études complémentaires	-	-	Bus	12,3 <sup>(10)</sup>	21	-	16,1
	Création d'une ligne BHNS entre le terminus du tramway ligne A Famars Université et la Gare SNCF du Poirier Université	En phase d'études complémentaires	-	-	BHNS	1,7 <sup>(11)</sup>	4	-	7,8
ALSACE / STRASBOURG (1 888 / 478)	Tram-train Strasbourg - Bruche - Piémont des Vosges Phase 2 : interconnexion physique du réseau tramway de Strasbourg et du réseau ferré national	Étude terminée	-	-	Tram-train	-	4	-	-
HAUTE-SAOVIE (770)	Création d'une ligne BHNS de la RD 1 508 sur la rive Ouest du lac d'Annecy	Études complémentaires en cours	-	-	BHNS	26,1 <sup>(12)</sup>	24	-	56,8
LOIRE-ATLANTIQUE (1 333)	2 <sup>e</sup> phase de la ligne de CHNS entre Grandchamps des Fontaines et Nantes entre le lieu-dit Tourneuve et le pôle d'échanges du Cardo via la RN 137 (utilisation de la Bande d'arrêt d'urgence)	Études en cours	-	-	CHNS	3	-	-	-
NORD-PAS DE CALAIS (4 111)	Réseau express Grand Lille	-	2017	2025	Train	56	6	- <sup>(13)</sup>	2 138,9
PORTEUR DU PROJET À DÉFINIR	FUNIFLAINE : création de liaison Magland-Flaine via les Carroz d'Arraches	Projet en étude et possibilité de création d'un syndicat intercommunal porteur du projet	-	-	Téléphérique	8	5	-	86,8
PORTEUR DU PROJET À DÉFINIR	Réouverture au trafic voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux	-	2016	2018	Tramway express	18	8	3	117,2

(1) Dont 2,2 km de tronç commun  
 (2) Dont 6 stations communes  
 (3) Dont 1,7 M€ HT/an pour le fonctionnement  
 (4) Sur un dénivelé de 110 m

(5) Hors matériel roulant  
 (6) Mise en service progressive entre 2017 et 2021  
 (7) 3 km pour la première étude et 5 km pour la deuxième

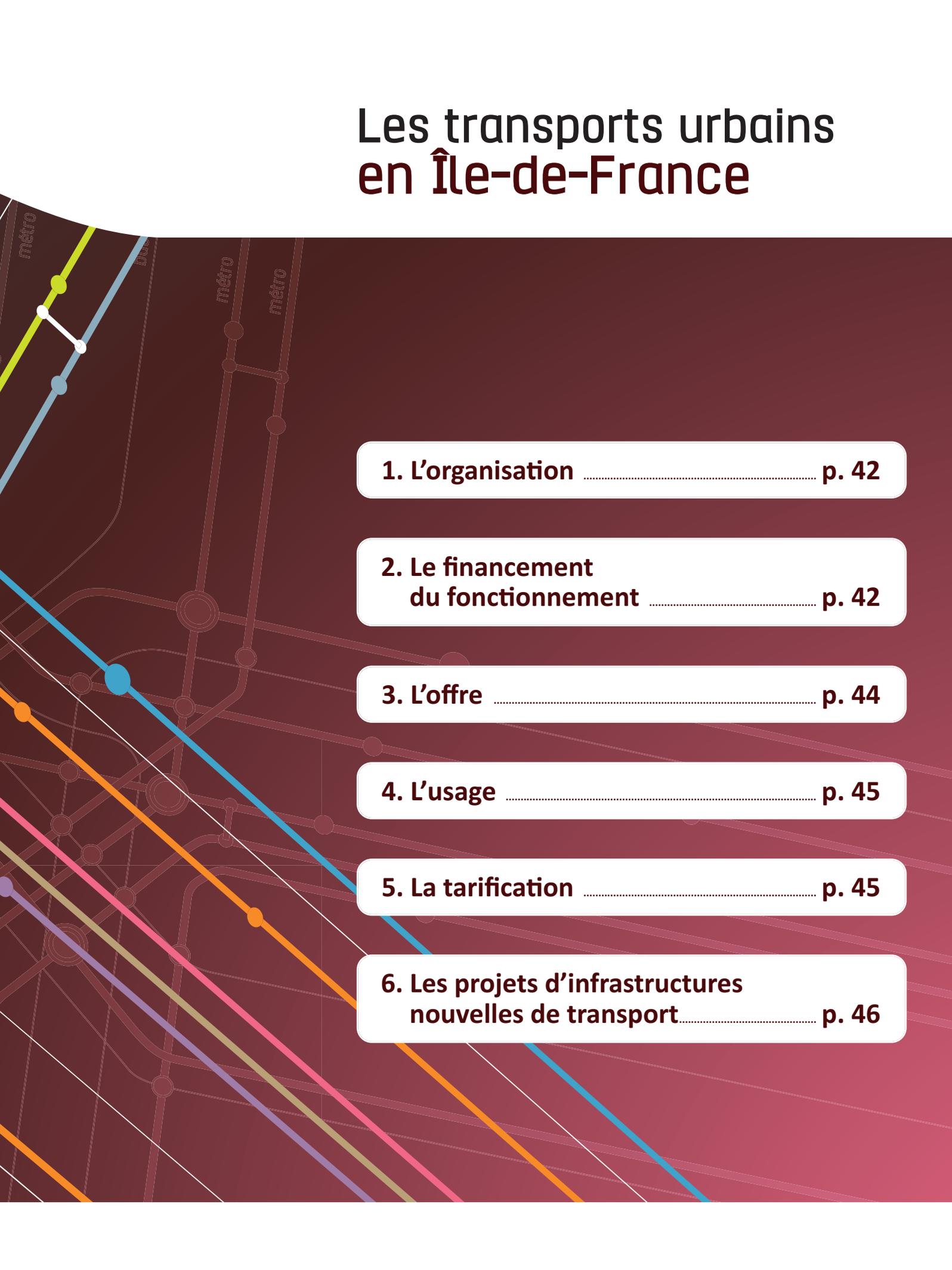
(8) Coûts respectifs des études d'opportunité  
 (9) Dont 40 % en site propre  
 (10) Dont 2,8 km en site propre  
 (11) Dont 1,2 km en site propre

(12) Dont 12,4 km en site propre, comprenant 5,7 km en voie simple  
 (13) 200 millions d'acquisition, nombre de rames encore inconnu

Source : GART - 16/07/2015.



# Les transports urbains en Île-de-France



**1. L'organisation ..... p. 42**

**2. Le financement  
du fonctionnement ..... p. 42**

**3. L'offre ..... p. 44**

**4. L'usage ..... p. 45**

**5. La tarification ..... p. 45**

**6. Les projets d'infrastructures  
nouvelles de transport..... p. 46**

# Les TRANSPORTS URBAINS en ÎLE-DE-FRANCE

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

Contrairement au reste du territoire français et ses quelques 400 autorités organisatrices de transport, la région Île-de-France dispose d'une AOT unique : 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. Le STIF décide et pilote les projets de déve-

loppement et de modernisation de tous les transports (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus) dont il confie l'exploitation à des transporteurs : RATP, SNCF, OPTILE.

En contrepartie, le STIF rémunère ces entreprises pour le fonctionnement quotidien des transports et les améliorations qu'elles apportent à sa demande.

Cette rémunération est prévue par des contrats d'objectifs avec la RATP et la SNCF et au travers d'une convention avec OPTILE.

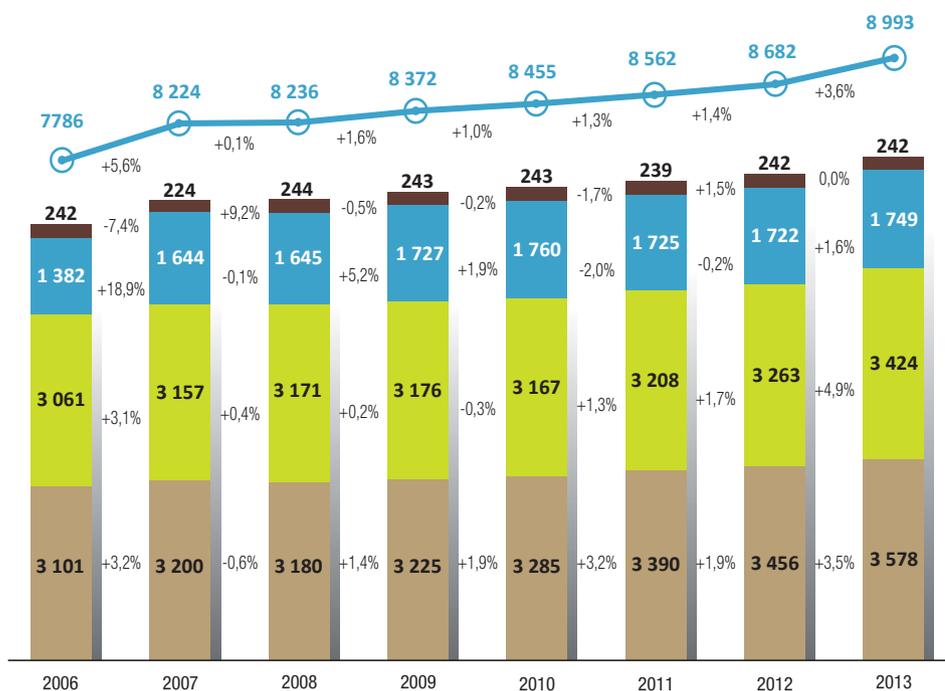
# 9 Mds €

c'est le montant des ressources mobilisées pour financer les dépenses de fonctionnement des transports franciliens en 2013.

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

### Évolution du financement du fonctionnement depuis 2006

En millions d'euros 2013



Le financement de l'exploitation des transports en Île-de-France a mobilisé près de 9 milliards d'euros en 2013, en hausse de 3,6 % en monnaie constante. Sur la dernière décennie, les sources de financement ont progressé de près de 27 %, soit une croissance annuelle moyenne de 2,4 %. Les moyens supplémentaires alloués en 2013 ont permis d'augmenter l'offre de transport.

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

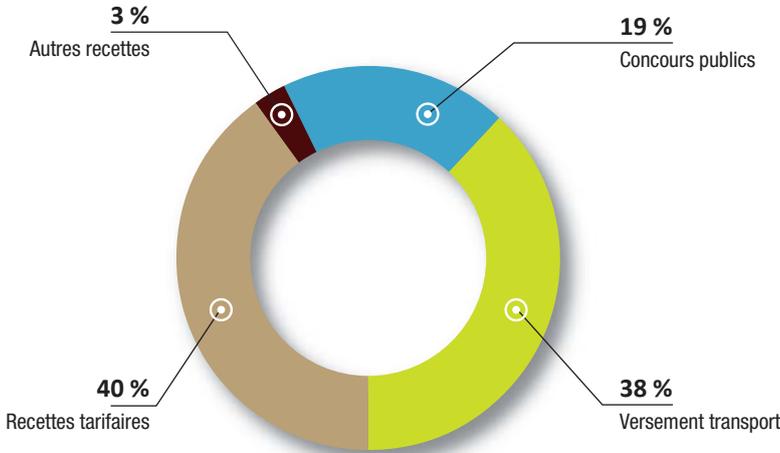
Source : STIF

Si les principaux contributeurs au financement des dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens sont toujours les usagers (40 %) et le versement transport (38 %), c'est ce dernier qui a connu la plus forte progression en 2013 enregistrant une hausse de 4,9 % en monnaie constante, profitant ainsi notamment de la majoration des taux plafonds du VT en cours d'année. Les recettes tarifaires, composées des ventes de

titres aux usagers et des remboursements des titres de transport par les employeurs, augmentent de 3,5 %, effet conjugué de la hausse tarifaire et des résultats du trafic. Les concours publics, contribuant à hauteur de 19 %, croissent de 1,6 %. Ces derniers comprennent en majorité (69 %) les contributions statutaires des membres du STIF, qui se ventilent de la manière suivante : 51 % pour la Région, 30 % pour la ville de Paris et les 19 % restants entre

les autres départements franciliens. Les autres dotations des collectivités locales (31 %) proviennent de subventions publiques, dont celle de la Région au titre de la tarification sociale, ainsi que de dotations versées par l'État 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...) qui restent stables entre 2012 et 2013.

### Poids des contributeurs au financement du fonctionnement en 2013



Les dépenses de fonctionnement sont financées majoritairement par les recettes tarifaires (contributions des usagers et remboursements des titres de transport par les employeurs) à hauteur de 40 % et le versement transport, impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de plus de 9 salariés, pour 38 %. 19 % proviennent des concours publics tandis que les 3 % restants sont issus de recettes annexes (publicités, contraventions, vente de produits résiduels...).

Source : STIF

### Taux de versement transport en vigueur en 2013

Territoire	Taux de VT
Zone 1 : Paris et les communes des Hauts-de-Seine	2,7 %
Zone 2 : communes de l'unité urbaine de Paris* non comprises dans la zone 1	1,8 %
Zone 3 : communes restantes de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, du Val-d'Oise et des Yvelines	1,5 %

Les taux de versement transport ont évolué au 1<sup>er</sup> juillet 2013. En effet, la loi de finances initiale pour 2013 a augmenté de 0,1 point les taux de plafonds franciliens.

Source : Article L.2531-4 du Code Général des Collectivités Territoriales

\* Telle que définie par l'INSEE. Décret n° 2012-463 du 6 avril 2012. La loi de finances rectificative pour 2010 a redéfini en Île-de-France les règles d'application du VT en prévoyant une extension progressive, en quatre ans, du périmètre d'application du taux plafond de la zone 2.

### Évolution du produit du versement transport depuis 2003

En millions d'euros 2013



En 2013, le versement transport en Île-de-France s'élève à 3,4 milliards d'euros, soit 48 % du produit France entière. Il progresse ainsi de 4,9 % par rapport à 2012 en raison de la dynamique de la masse salariale mais également de l'effet de la hausse des taux de prélèvement dans certaines communes de l'unité urbaine de Paris et de l'augmentation de 0,1 point des taux de VT dans l'ensemble des zones à compter du 1<sup>er</sup> juillet.

Source : STIF

# Les TRANSPORTS URBAINS en ÎLE-DE-FRANCE

## 3. L'offre

### Offre commerciale contractuelle sur le réseau ferré depuis 2006

En trains x km (TK), en millions

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Métros	44,7	46,0	47,4	48,2	48,1	48,1	48,6	49,1
RER	43,0	43,1	43,9	44,0	44,0	44,1	44,3	43,9
Trains	24,0	24,9	25,5	27,5	29,0	29,2	29,0	29,5

Trains x kilomètres : produit du nombre de véhicules par la distance que ceux-ci parcourent annuellement sur le réseau

Deux lignes de métro (12 et 4) ont bénéficié d'extensions en 2013 afin de poursuivre l'amélioration de la desserte en transports en commun de la proche couronne.

En complément, d'autres lignes (1, 6 et 14)

ont pu bénéficier d'un renfort d'offre. Sur les lignes du réseau RER, le STIF a poursuivi son programme d'amélioration de la régularité et de l'offre : renforcement d'offre y compris en soirée, dessertes supplémentaires, renforts

Source : STIF d'après OPTILE, RATP, SNCF

### Offre commerciale contractuelle sur le réseau de surface depuis 2006

En voitures x km (VK), en millions

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bus Paris	42,2	43,0	43,0	44,2	42,5	42,8	42,7	41,4
Bus Petite couronne	106,1	108,0	107,6	110,3	109,5	110,6	112,0	113,0
Bus Grande couronne	136,0	138,0	140,4	143,7	144,3	143,9	147,3	153,3
<b>Total Bus</b>	<b>284,3</b>	<b>289,0</b>	<b>291,0</b>	<b>298,3</b>	<b>296,3</b>	<b>297,3</b>	<b>302,0</b>	<b>307,7</b>
Tramways	2,6	4,3	4,4	4,5	4,8	4,8	4,8	7,9

Voitures x kilomètres ou bus x kilomètres : produit du nombre de bus (voiture) par la distance que ceux-ci parcourent annuellement sur le réseau

En 2013, le développement du réseau tramway se poursuit avec la mise en service de deux nouvelles lignes : T5 en juillet et T7 en novembre. L'Île-de-France est donc desservie par six lignes en attendant les deux prochaines qui seront inaugurées fin 2014.

Ces dernières lignes illustrent la volonté du STIF de développer les liaisons banlieue-banlieue.

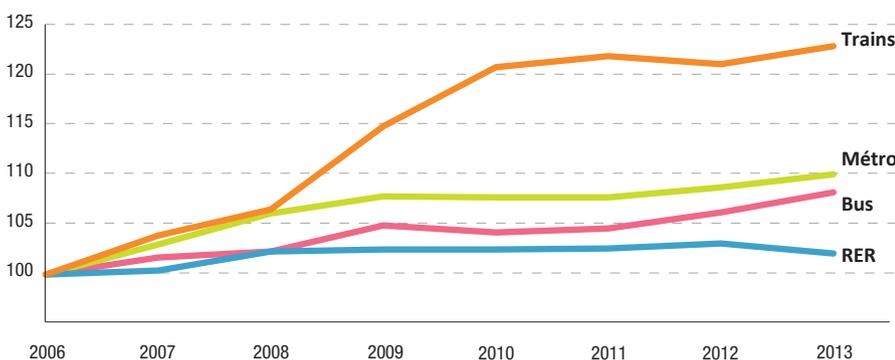
Concernant les réseaux de bus, le STIF poursuit son action de renfort par la mise en œuvre d'un plan d'actions programmé sur la période 2013-2016.

Sont prévus des renforts aux heures de pointe et aux heures creuses en semaine et le week-end, la création de services de soirée, l'adaptation d'itinéraires, de fréquences et d'amplitudes pour la desserte de nouveaux quartiers et de services publics.

Source : STIF d'après OPTILE, RATP, SNCF

### Évolution de l'offre commerciale contractuelle

(indice base 100 en 2006)

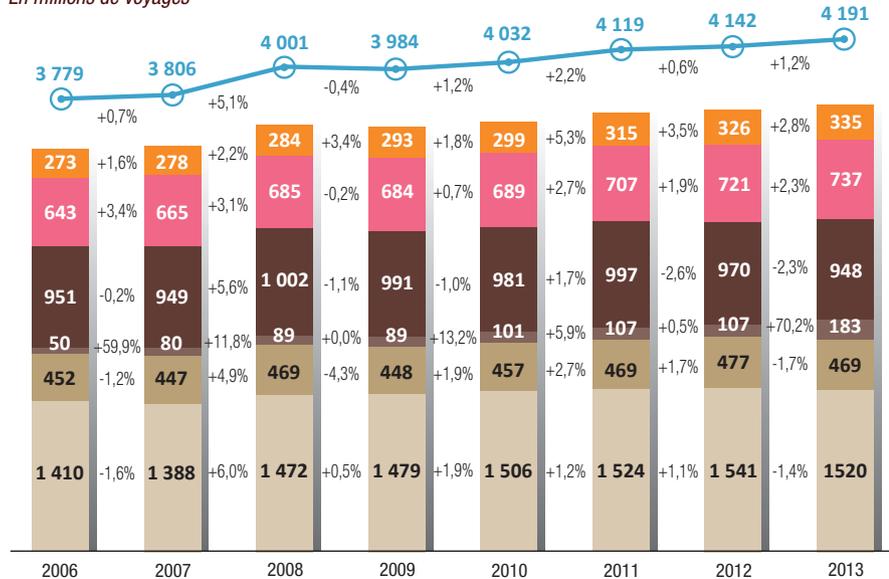


Source : STIF d'après OPTILE, RATP, SNCF

## 4. L'usage

### Évolution du nombre de voyages en Île-de-France de 2006 à 2013

En millions de voyages



Si le trafic en 2013 est plus dynamique que l'année précédente, c'est principalement grâce à l'envolée du nombre de voyages réalisés en tramway. Suite à la mise en service de deux nouvelles lignes en 2013, le développement du

réseau tramway se poursuit et rencontre un fort succès. Si on observe un léger repli du trafic RATP métros (-1,4%), RER (-1,7%) ou bus de petite couronne (-2,3%), les voyages réalisés tant sur le réseau SNCF (+2,3%) que sur celui

des bus de grande couronne (+2,8%) progressent. Pour se déplacer, les Franciliens plébiscitent métros, trains et RER, qui représentent 65 % du trafic, puis les bus et tramways à hauteur respectivement de 31 % et 4 %.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, OPTILE

### Évolution du nombre de voyages par habitant depuis 2006

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Voyages par habitant	328	330	343	339	342	347	347	349

Le nombre de voyages par habitant du territoire régional est de 349 en 2013. À titre de comparaison, il atteint en moyenne 101 voyages par habitant dans les réseaux urbains de province, allant jusqu'à 192 voyages par habitant dans les plus grandes agglomérations à TCSP lourd en service. Seul le réseau lyonnais tend vers ce résultat avec 324 voyages par habitant.

Source : GART d'après STIF

## 5. La tarification

### Tarifs en Île-de-France au 1<sup>er</sup> janvier 2013

En euros

	Tarifs 2013	Tarifs 2012	Évolution en € courants	Évolution en € constants
Billet à l'unité*	1,7	1,7	0,0 %	-0,9 %
Carnet de 10 tickets*	13,3	12,7	4,7 %	3,8 %
Abonnement mensuel, 2 zones**	65,1	62,9	3,5 %	2,6 %
Abonnement mensuel, 3 zones***	84,1	81,5	3,2 %	2,3 %
Abonnement annuel, 2 zones**	679,8	656,7	3,5 %	2,6 %
Abonnement annuel, 3 zones***	874,5	847	3,2 %	2,4 %

Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, la hausse nominale moyenne des tarifs a été de 2,9 %. Parmi les décisions tarifaires intervenues au cours de l'année, on peut retenir l'extension du dézonage pendant un mois lors de la période estivale, en complément de celui proposé les week-ends et jours fériés depuis septembre 2012 ou la création du complément de parcours qui permet depuis le 1<sup>er</sup> janvier de ne payer que le prix correspondant au trajet effectué en dehors des zones de validité de l'abonnement.

Source : STIF

\* Valables sur la totalité des réseaux RER dans Paris, métro, tramway, bus et TZen. \*\* Zones 1-2 \*\*\* Zones 1-3

# Les TRANSPORTS URBAINS en ÎLE-DE-FRANCE

## 6. Les projets d'infrastructures nouvelles de transport

Modes	Projets	Objet	Début des travaux	Mise en service prévisionnelle	Longueur (en km)	Nombre de stations	Coût du projet <sup>(1)</sup> en M d'€ HT 2014
TRAM-TRAIN	TGO phase 1 - Saint-Germain RER A / Saint-Cyr RER C	Prolongement d'une ligne existante	2016	2020	28,5	15	232
	TGO phase 2 - Saint-Germain GC à Achères Ville RER A	Prolongement d'une ligne existante	<i>non stabilisé</i>				<i>non stabilisé</i>
	TLN phase 1 - Épinay - Le Bourget	Création d'une nouvelle ligne	2010	2017	28	14	791
	TLN phase 2 - Sartrouville - Noisy-le-Sec	Création d'une nouvelle ligne	<i>non stabilisé</i>		28	14	<i>non stabilisé</i>
	TTME phase 1 - Massy-Évry	Création d'une nouvelle ligne	2016	2019	10	16	556
TRAMWAY	TTMV phase 2 - Prolongement à Versailles	Création d'une nouvelle ligne	2018	2020	14,6	6	57
	T1 Prolongement à l'ouest phase 1 d'Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles au Carrefour des Quatre Routes	Prolongement d'une ligne existante	2016	2018	6,4	12	225
	T1 Prolongement à l'ouest phase 2 d'Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles à Gabriel Péri à Colombes	Prolongement d'une ligne existante	2020	2023			484
	T1 Prolongement à l'est de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay	Prolongement d'une ligne existante	2016	2019	10,7	21	484
	T1 Prolongement Nanterre - Rueil Malmaison	Prolongement d'une ligne existante	<i>non stabilisé</i>		7	-	<i>non stabilisé</i>
	T3 prolongement de Porte d'Asnières à Porte Maillot	Prolongement d'une ligne existante	<i>non stabilisé</i>		-	-	<i>non stabilisé</i>
	T3 prolongement de Porte de La Chapelle à Porte d'Asnières	Prolongement d'une ligne existante	2015	2017	4,3	8	215
	T4 - Nouvelle branche jusqu'à Clichy-sous-Bois / Montfermeil	Prolongement d'une ligne existante	2015	2018 <sup>(2)</sup>	6,5	11	270
	T6 - Châtillon Viroflay surface	Création d'une nouvelle ligne	2015	2016	14	21	498
	T7 phase 2 - prolongement de Porte de l'Essonne (Athis-Mons) à Juvisy-sur-Orge	Prolongement d'une ligne existante	2016	2021	3,7	6	232
T9 Porte de Choisy à Orly-Ville	Création d'une nouvelle ligne	2016	2020	10	19	370	
TÉLÉCABINE	T10 Antony - Clamart	Création d'une nouvelle ligne	2017	2020-2021	8,2	14	371
	Télécabine Créteil - Villeneuve-Saint-Georges	Création d'une nouvelle ligne	<i>non stabilisé</i>		-	-	<i>non stabilisé</i>
BUS	TZEN 1 Sénart - Corbeil Phase 2	Prolongement d'une ligne existante	<i>non stabilisé</i>		3,8	14	75
	TZEN 2 Sénart - Melun	Création d'une nouvelle ligne	2015	2020	17	27	172
	TZEN 3 Paris 19 <sup>e</sup> - Les Pavillons-sous-Bois	Création d'une nouvelle ligne	2017	2020	10	21	201
	TZEN 4 Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes	Création d'une nouvelle ligne	2018	2020	14	30	115
	TZEN 5 Paris 13 <sup>e</sup> à Choisy-le-Roi	Création d'une nouvelle ligne	2018	2020	9	19	129
	TCSP Sénia - Orly	Création d'une nouvelle ligne	2019	2020	7	11	39 à 43
	TCSP Esbly - Chessy - Val d'Europe	Création d'une nouvelle ligne	2019	2022	10	11	117 à 142
	TCSP Mantes-la-Jolie	Création d'une nouvelle ligne	<i>non stabilisé</i>		-	-	51
	TCSP Massy Saclay phase 2 - prolongement de l'Express 91.06 d'école polytechnique à Christ de Saclay	Prolongement d'une ligne existante	2013	2015	6,7	11	68
	BHNS Altival	Création d'une nouvelle ligne	<i>non stabilisé</i>		-	-	<i>non stabilisé</i>
	BHNS Créteil - Noisy-Le-Grand Mont d'Est (Est TVM)	Prolongement d'une ligne existante	2015	2017	14	26	72
	BHNS (RER D RER B) Ligne 20 Villiers-le-Bel - Gonesse Arnouville/ Parc des expositions de Villepinte	Création d'une nouvelle ligne	2014	2016	10	8	35
	BHNS Massy Les Champarts	Création d'une nouvelle ligne	<i>non stabilisé</i>		-	-	<i>non stabilisé</i>
MÉTRO	M1 prolongement de Château de Vincennes à Val de Fontenay	Prolongement d'une ligne existante	-	2030	6,1 à 7,3	3	916
	M4 prolongement Mairie de Montrouge - Bagneux phase 2	Prolongement d'une ligne existante	2015	2020	1,9	2	398
	M11 prolongement Mairie des Lilas - Rosny Bois Perrier	Prolongement d'une ligne existante	2015	2022	6	6	1 298
	M11 prolongement Rosny Bois Perrier - Noisy-Champs Phase 2	Prolongement d'une ligne existante	2018	2025	10	4	<i>non stabilisé</i>
	M12 prolongement de Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers phase 2	Prolongement d'une ligne existante	2014	2019	2,8	2	227
	M14 à Mairie de Saint-Ouen + adaptation des stations existantes	Prolongement d'une ligne existante	2013	2019	5,8	4	1 404
PÔLE	Châtelet-Les-Halles	Réaménagement d'un pôle d'échanges	2011	2016	-	-	184
	Juvisy-sur-Orge	Réaménagement d'un pôle d'échanges	2015	2020	-	-	113
	Versailles Chantiers	Réaménagement d'un pôle d'échanges	2011	2016	-	-	87
	Nanterre-Université	Réaménagement d'un pôle d'échanges	2009	2015	-	-	166
	Rosa Park	Création d'une nouvelle gare sur le RER E	2011	2015	-	-	151
RER	RER A - schéma directeur Modernisation	Fiabilisation de l'exploitation d'une ligne existante	-	2013-2022	-	-	666
	RER B - schéma directeur Modernisation	Fiabilisation de l'exploitation d'une ligne existante	-	2013-2022	-	-	814
	RER C - schéma directeur Modernisation	Fiabilisation de l'exploitation d'une ligne existante	-	2016-2025	-	-	458
	RER D - schéma directeur Modernisation	Fiabilisation de l'exploitation d'une ligne existante	-	2014-2030	-	-	155
	RER E - prolongement à l'Ouest (EOLE)	Prolongement d'une ligne existante	2015	2020-2022	-	-	3 781

(1) Hors matériel roulant

(2) Pour les infrastructures

Source : STIF - septembre 2015

## Réseau du Grand Paris Express

Modes	Tronçons	Objet	Mise en service prévisionnelle	Longueur (en km)	Nombre de stations	Coût du projet <sup>(1)</sup> en M d'€ HT 2014	
MÉTRO	M 14 Nord prolongement Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel	Prolongement d'une ligne existante	2023	2	68	158	
	M 14 Sud prolongement Olympiades - Orly Aéroport	Prolongement d'une ligne existante	2024	14		2 279	
	M 15 Sud Pont de Sèvres- Noisy-Champs	Création d'une nouvelle ligne	2022	79		6 004	
	M 15 Ouest Pont de Sèvres- Saint Denis Pleyel	Création d'une nouvelle ligne	2025			3 969	
	M 15 Est Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre	Création d'une nouvelle ligne	2025			3 562	
	M16/17 Saint Denis Pleyel - Le Bourget RER	Création d'une nouvelle ligne	2023			47	3 419
	M16 Le Bourget - Noisy Champs	Création d'une nouvelle ligne	2023				
	M 17 Le Bourget RER - Triangle de Gonesse	Création d'une nouvelle ligne	2025				
	M 17 Triangle de Gonesse - Aéroport CDG	Création d'une nouvelle ligne	2027				
	M 17 Aéroport CDG - Le Mesnil Amelot	Création d'une nouvelle ligne	2030				
	M 18 Orly Aéroport - CEA Saint-Aubin	Création d'une nouvelle ligne	2024	35		2 951	
	M 18 CEA Saint Aubin - Versailles Chantiers	Création d'une nouvelle ligne	2030				

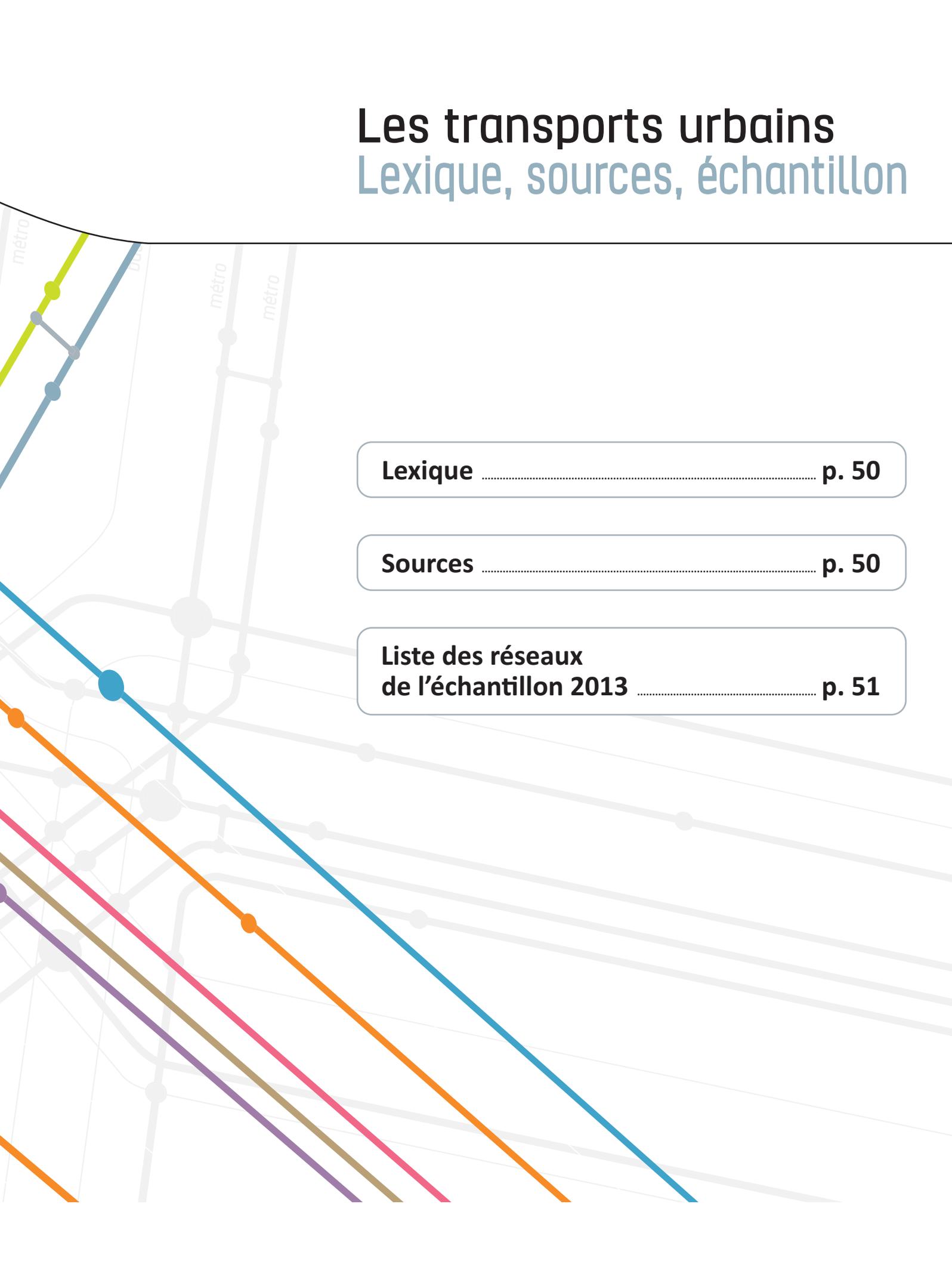
(1) Hors matériel roulant

Source : STIF - septembre 2015



# Les transports urbains

## Lexique, sources, échantillon



**Lexique** ..... p. 50

**Sources** ..... p. 50

**Liste des réseaux  
de l'échantillon 2013** ..... p. 51

# LEXIQUE, SOURCES, LISTE DES RÉSEAUX DE L'ÉCHANTILLON

## 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'État 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'**État** aux transports collectifs concerne, en dehors de l'Île-de-France, uniquement les investissements et correspond aux crédits de paiements réellement encaissés dans le budget des autorités organisatrices au titre de l'année considérée, ainsi que les dotations affectées aux transports collectifs.

### Les éléments de calcul du taux de couverture commerciale

- Le **taux de couverture commerciale** correspond au rapport entre les recettes tarifaires et les dépenses d'exploitation.
- Les **recettes tarifaires** comprennent les ventes de titres y compris ceux vendus aux Centres d'Action Sociale. En revanche, les titres scolaires achetés par les autorités organisatrices de transport, départements compris, ne sont pas inclus dans les recettes tarifaires.
- Les **dépenses d'exploitation** intègrent toutes les charges d'exploitation (achats, services extérieurs, charges de personnel...) hors charges financières et exceptionnelles.

## 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 CEREMA, le GART et l'UTP portant sur l'année 2013,
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les transports en commun en site propre.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 186 réseaux de transport urbain hors Île-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports urbains).

Il est composé de :

- 12 agglomérations de plus de 400 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 14 agglomérations de moins de 400 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 11 agglomérations de plus de 200 000 habitants ;
- 44 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants ;
- 64 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- 41 agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2014 ont été réalisés sur l'ensemble des 304 AOM 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 242 AOTU.

GART - L'année 2013 des transports urbains

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 2011 réalisé par l'INSEE entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Les voyages intègrent ceux effectués dans le cadre de la sous-traitance 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). Les données relatives au financement de l'investissement des transports en Île-de-France n'étant pas disponibles à la date de publication, seules les données relatives au financement du fonctionnement sont présentées.

### Sources documentaires

- UTP (2014), Transports urbains : bilan social 2013
- La Banque Postale (2014), Note de conjoncture, Les finances locales en 2013, Constats et perspectives
- STIF (2014), Rapport d'activité 2013
- www.omnil.fr, Observatoire de la mobilité en Île-de-France
- ACOSS (2014), Conjoncture et Financement 2013

## LISTE DES RÉSEAUX DE L'ÉCHANTILLON 2013

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

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

### 14 agglomérations de moins de 400 000 habitants avec TCSP lourd en service

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

### 11 agglomérations de plus de 200 000 habitants

Aix-en-Provence, Dunkerque, Lens, Limoges, Metz, Nancy-Suburbain, Nîmes, Perpignan, Saint-Paul de la Réunion, Toulon, Valence.

### 44 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants

Alès, Amiens, Angoulême, Annecy, Arras, Aubagne\*, Avignon, Bayonne, Belfort, Besançon, Béziers, Blois, Boulogne-sur-Mer, Bourges, Calais, Cannes, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Chartres, Colmar, Douai, Fort-de-France, Istres-Martigues, Fréjus - Saint-Raphaël, Isle-d'Abeau, Laval, Lorient, Maubeuge, Montbéliard, Narbonne, Niort, Pau, Poitiers, Roanne, La Rochelle, SMITEEB, Saint-Brieuc, Saint-Denis de la Réunion, Saint-Nazaire, Saint-Pierre de la Réunion, Salon-de-Provence, Thionville, Troyes, Vannes.

### 64 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants

Agde, Agen, Aix-les-Bains, Ajaccio, Albi, Alençon, Annemasse, Arcachon, Arles, Aurillac, Auxerre, Bastia, Beauvais, Bergerac, Bourg-en-Bresse, Brive-la-Gaillarde, Castres\*, Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Châteauroux\*, Châtellerauld, Cherbourg, Cholet, Concarneau, Creil, Le Creusot – Montceau-les-Mines, Dax, Dieppe, Dôle, Draguignan, Épinal, Évreux, Forbach, Libourne\*, Longwy, Louviers, Macon, Manosque\*, Marmande, Mont-de-Marsan, Montluçon, Morlaix, Moulins, Nevers, Puy-en-Velay, Quimper, Quimperlé, Rochefort, La Roche-sur-Yon, Rodez, Royan, Saintes, Saint-Louis, Saint-Malo, Saint-Quentin, Sète, Soissons, Tarbes, Thonon-les-Bains, Vichy, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Ville-neuve-sur-Lot, Vitré\*.

### 41 agglomérations de moins de 50 000 habitants

Abbeville, Annonay, Argentan, Bayeux, Chamonix, Chantilly\*, Chaumont, Cognac, Digne-les-Bains, Douarnenez, Épernay, Fécamp, Flers, Fougères, Gap\*, Guingamp, Haguenau, Île-d'Yeu (L'), Lamballe, Landerneau, Laon, Lunéville, Mende, Millau, Neuves-Maisons\*, Obernai, Pays des Olonnes, Pierre-Sud-Oise, Pontarlier, Remiremont, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Avoid, Saint-Claude, Saint-Dié-des-Vosges, Saint-Dizier, Saint-Lô-Agneaux, Sélestat, Sens, Tulle, Verdun, Villers-Cotterêts.

\*Réseaux gratuits

#### Production, analyse des données, rédaction

Florence DUJARDIN, Céline SABATIER  
Pôle Observatoire des réseaux de transport,  
Statistiques et Analyse économique

#### Suivi de publication

Mouloud HOUACINE,  
Chargé de communication

#### Sous la direction de

Guy LE BRAS,  
Directeur général

#### Conception graphique

C.A.G. – Communication et Arts Graphiques

#### Impression

Groupe des Imprimeries Morault  
Imprimé sur papier 100 % PEFC

Logo  
Imprim'  
vert

Logo  
PEFC

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



GROUPEMENT DES AUTORITÉS  
RESPONSABLES DE TRANSPORT

22, rue Joubert - 75009 Paris  
Tél. : 01 40 41 18 19  
[www.gart.org](http://www.gart.org)

 @GART\_officiel

