

L'année 2008 DES TRANSPORTS URBAINS



GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT



La publication que vous avez entre les mains a été imprimée sur du papier CyclusOffset 150g, papier recyclé à 100 %. Il est fabriqué à base de pâte issue de vieux papier récupéré après usage, sans apport de pulpe de bois, c'est-à-dire de fibres de bois vierges. Le désencrage est effectué au savon noir et un agent blanchissant non chloré est utilisé, ce qui explique sa teinte très légèrement grisée. L'utilisation d'un papier 100% recyclé peut entraîner quelques contraintes : suivant la nature du papier utilisé pour confectionner la pâte, qui varie quelque peu selon les arrivages, la teinte et la tenue du papier peuvent subir des variations légères. Quelques imperfections visuelles peuvent donc être observées, témoins caractéristiques de la production naturelle du papier. Nous comptons sur votre compréhension si vous en rencontrez dans cet exemplaire. Il nous a paru essentiel d'utiliser une matière et des techniques en cohérence avec la mission du GART tournée vers des solutions compatibles avec le développement durable.





Edito



« L'année 2008 des transports urbains » est la brochure statistique annuelle produite par le pôle économique du GART. Elle synthétise et analyse les principales données du secteur au 31 décembre 2008. Les chiffres présentés dans cette publication sont issus de l'enquête annuelle sur les transports urbains CERTU-DGITM-GART-UTP, autrement connue sous le nom « Cahiers Verts », ainsi que d'autres enquêtes réalisées au cours de l'année par les services du GART sur les réseaux de transports collectifs.

Il me revient ici de remercier l'ensemble des autorités organisatrices de transport urbain et leurs exploitants qui ont répondu à ces enquêtes, permettant ainsi de compiler des données précieuses pour l'analyse du secteur. Les informations de chaque réseau permettent en effet de réaliser un panorama global du secteur, de fournir des termes de référence selon les différentes classes d'agglomération et d'analyser les tendances générales.

Du point de vue de la fréquentation, le succès des transports collectifs observé depuis quelques années se confirme. En 2008, la fréquentation dans les réseaux hors Ile-de-France a augmenté de 6 %. Cette tendance est évidemment due à l'augmentation des prix des carburants et à la prise de conscience environnementale, mais également aux efforts des autorités organisatrices de transport pour développer les réseaux de transports collectifs et améliorer la qualité de service. Ainsi, dans l'agglomération toulousaine, la première année pleine d'exploitation de la deuxième ligne de métro s'est traduite par une augmentation de 35 % de la fréquentation globale du réseau.

Du point de vue des financements, les autorités organisatrices doivent faire face à une fragilisation de leurs ressources, compte tenu de la situation économique. Le versement transport est directement affecté : son rendement a faiblement augmenté. Par ailleurs, les collectivités locales pâtissent de l'absence de visibilité quant aux conséquences des projets gouvernementaux en matière de fiscalité locale. L'annonce de la suppression, en 2010, de la taxe professionnelle - principal levier financier des structures communautaires - constitue un réel motif d'inquiétude.

Gageons que les réformes en cours n'affecteront pas les capacités d'action des collectivités locales. D'autant que rien ne serait pire que de laisser le Grenelle de l'Environnement se vider de sa substance, ce qui aboutirait à rendre bien vaines les espérances qu'il a suscitées. »

Stéphane Coppey,

*Président de la Commission Financement et Tarification du GART
Président de Tisséo - SMTC Toulouse*

Sommaire

Les transports urbains hors Ile-de-France	p.5
Les transports urbains en Ile-de-France	p.29
Les plans de déplacements urbains	p.35
Les TCSP et les travaux publics	p.39
Les tarifs en Europe	p.44
Lexique, sources, échantillon	p.46





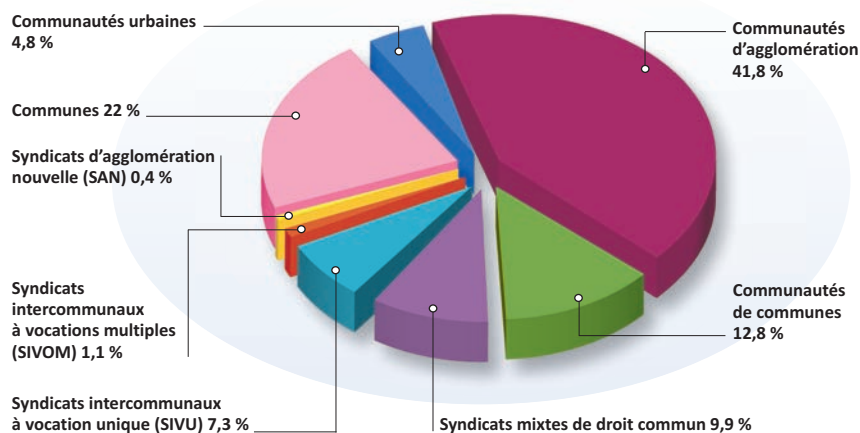
Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-de-France

- Les autorités organisatrices de transport urbain • p.6
- Les relations contractuelles • p.8
 - Le financement • p.12
 - Le fonctionnement • p.16
- Les investissements • p.18
 - L'offre et l'usage • p.20
- Les transports en commun en site propre • p.22

1. Les autorités organisatrices de transport urbain

1.1. Qui sont les AOTU ?

... Composition des AOTU en 2009



des 273 AOTU recensées en 2009 sont des structures intercommunales communautaires

59,3%

En 2009, près de 60 % des réseaux sont sous la responsabilité de structures intercommunales communautaires. Les syndicats mixtes représentent près de 10 % des AOTU, et les communes, 22 %.

Source : GART - DGCL sur 273 AOTU

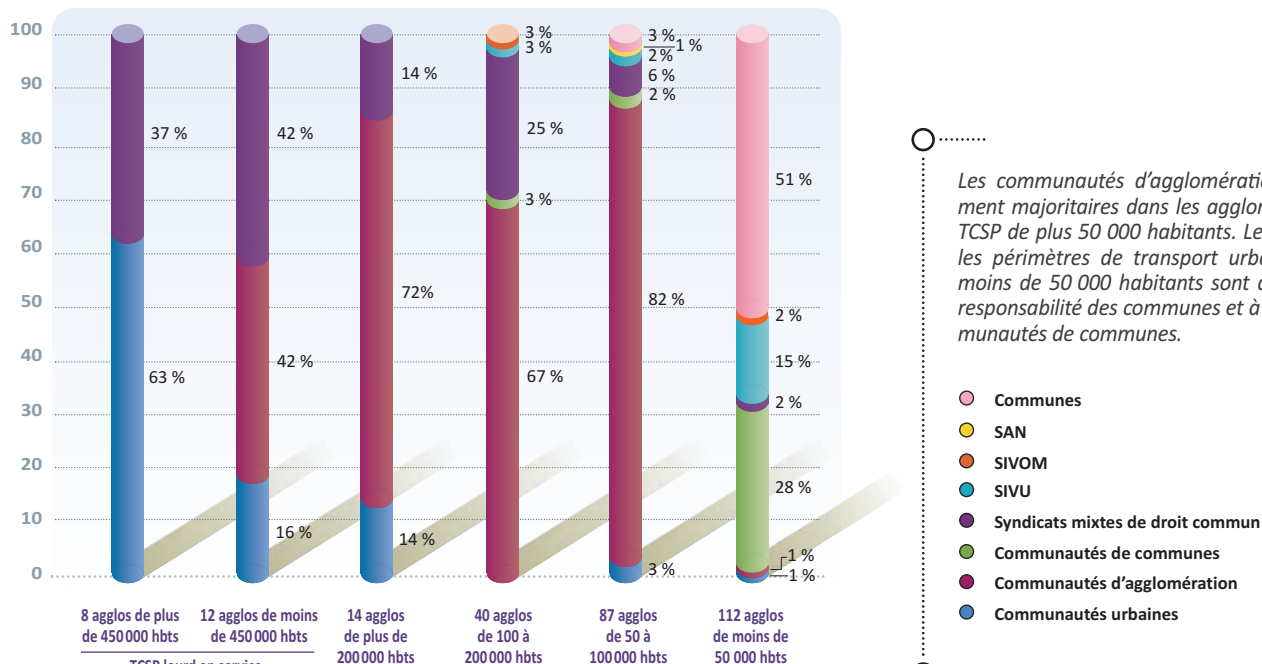
La loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « loi Chevènement » a défini trois formes d'intercommunalités plus ou moins intégrées. Depuis cette loi, les communautés urbaines, plus haut degré de coopération intercommunale, doivent regrouper plus de 500 000 habitants. Les communautés d'agglomérations peuvent être constituées à partir de

50 000 habitants tandis que les communautés de communes ne sont soumises à aucun seuil minimum de population.

L'organisation des transports urbains est une compétence obligatoire des communautés urbaines et des communautés d'agglomération ; elle est optionnelle pour les communautés de communes. Certaines structures communales

ont choisi de déléguer cette compétence à un syndicat mixte de droit commun en associant le département et/ou d'autres communes ou intercommunalités. Ainsi, les syndicats mixtes représentent dans les réseaux équipés d'un TCSP lourd en service, près de 40 % des formes juridiques des AOTU.

... Forme juridique des AOTU selon la taille des réseaux, en 2009



Les communautés d'agglomération sont largement majoritaires dans les agglomérations sans TCSP de plus de 50 000 habitants. Les réseaux dont les périmètres de transport urbain recouvrent moins de 50 000 habitants sont à 51 % sous la responsabilité des communes et à 29 % des communautés de communes.

Source : GART - DGCL sur 273 AOTU

1.2. Évolution des Périmètres de Transport Urbain depuis la « loi Chevènement »

Depuis 1999, le regroupement de communes au sein d'Établissements Publics de coopération intercommunale (EPCI) s'est fortement développé, tant par rapport au nombre de structure que du territoire concerné. Grâce au nouveau recensement général de la population, il est possible de revenir sur l'évolution démographique et géographique des périmètres de transport urbain sur lesquels les AOTU exercent leur compétence. La densité de population est un facteur de succès des politiques de transport collectif, et l'intégration des territoires

périurbains a fait chuter la densité des PTU, complexifiant d'autant la mission des AOTU. Ainsi, tandis que la superficie des PTU a presque doublé, le nombre d'habitants a augmenté de seulement 20 %. La densité moyenne des PTU a donc mécaniquement diminué de 38 %. À noter que ce phénomène est moins marqué dans les grandes agglomérations pour lesquelles la baisse de la densité a été limitée à 14 %. Par ailleurs, on constate également une profonde différence de contexte entre les classes de population, la densité étant en moyenne

d'autant plus forte que les agglomérations sont peuplées. Ainsi, les PTU des agglomérations de plus de 450 000 habitants sont 4 fois plus denses que les PTU des agglomérations de moins de 50 000 habitants. Toutefois, les collectivités locales ont mené des politiques de lutte contre l'étalement urbain et le dépeuplement des centres-villes, qui ont globalement porté leurs fruits. Pour toutes les classes d'agglomérations de plus de 50 000 habitants, la population moyenne a augmenté sur la période dans les PTU en vigueur en 1999.

... Évolution moyenne des PTU entre 1999 et 2008, selon la taille des réseaux

	En rouge : PTU 1999		En noir : PTU 2008							
	Nombre d'AOTU		Nombre moyen de communes		Population moyenne *	Superficie moyenne	Densité moyenne			
Agglos de plus de 450 000 hbts	6 8	+33 %	41 44	+7 %	805 933 823 803	+2 %	458 542	+18 %	1 760 1 520	-14 %
Agglos de 200 à 450 000 hbts	23 26	+13 %	20 29	+45 %	292 554 300 134	+3 %	248 395	+59 %	1 180 760	-36 %
Agglos de 100 à 200 000 hbts	37 39	+5 %	13 21	+62 %	139 242 140 582	+1 %	202 311	+54 %	689 452	-34 %
Agglos de 50 à 100 000 hbts	356 87	+55 %	6 17	+183 %	67 637 71 176	+5 %	137 282	+106 %	494 252	-49 %
Agglos de moins de 50 000 hbts	118 111	-6 %	3 5	+67 %	27 435 22 943	-16 %	65 91	+40 %	422 252	-40 %
TOTAL	240 271	+13 %	1 949 3 986	+105 %	23 741 333 28 569 695	+20 %	31 137 61 376	+97 %	761 470	-38 %

On constate entre 1999 et 2008, une forte extension géographique des périmètres de transport urbain. Les collectivités locales ont, en effet, cherché à s'adapter à l'expansion des aires urbaines pour mieux exercer leurs compétences d'aménagement du territoire et de développement économique. Ainsi sur la période, si le nombre d'AOTU a augmenté de 13 %, le nombre de communes recouvertes par un PTU a augmenté de 105 %.

* La population des PTU 1999 est issue du recensement général de la population 1999, la population des PTU 2008 est issue du recensement général de la population 2006.

Source : GART - DGCL - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP)

... Point sur les syndicats mixtes SRU

2009 est marquée par la création du syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône qui regroupe le conseil général et 6 AOTU parmi les 7 présentes sur le territoire du département. Comme tous les syndicats mixtes de type loi SRU, il exerce trois compétences obligatoires (article 111 de la loi solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000) :

- la coordination des services organisés par les différentes AOT qui le compose
- la mise en place

d'un système d'information à l'intention des usagers • la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques et unifiés.

On dénombre désormais 9 syndicats mixtes de SRU :

- Le Syndicat Mixte des Transports des Alpes Maritimes (SYMITAM) • Le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône • Le Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime (SMCTCM) • Le Syndicat Mixte des

Transports de l'Est de l'Etang-de-Berre (SMITEEB) • Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH) • Le Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM) • Le syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy • Le syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) • Le Syndicat Mixte de Transports collectifs routiers de la Presqu'île de Guérande-Atlantique.

actu 2009 Le PROJET DE RÉFORME TERRITORIALE

En mars 2009, le Comité pour la réforme des collectivités locales a remis son rapport au Président de la République. Ce document devait répondre à l'objectif de modernisation des structures territoriales, de leurs compétences et de leur financement. Ces travaux ont servi de base au projet de loi de réforme des collectivités territoriales, présenté au conseil des ministres le 21 octobre 2009. Cette réforme devrait modifier structurellement l'architecture institutionnelle locale.

Elle prévoit notamment de consolider la gouvernance des agglomérations françaises de plus de 450 000 habitants en

créant, dès 2010, une nouvelle catégorie d'EPCI : la « Métropole ». Les communautés formant un ensemble de plus de 450 000 habitants dont l'une compte plus de 200 000 habitants pourront, quant à elles, instituer un nouveau syndicat mixte : « le pôle métropolitain ».

L'objectif annoncé de la réforme est de simplifier l'intercommunalité afin de parvenir à une couverture de l'ensemble du territoire par des structures intercommunales, et de renforcer la cohérence des périmètres des établissements publics de coopération intercommunale. Toutefois, le texte, qui fixe le principe de la spécialisation de l'action des départements

et des régions, renvoie à une loi ultérieure l'organisation des compétences des collectivités locales et les mécanismes de cofinancement. Si le gouvernement plaide pour une meilleure organisation des compétences locales, on peut légitimement craindre que la réforme freine le processus de décentralisation initié en 1982, et marque une reprise en main de l'Etat sur les collectivités locales. Cet affaiblissement du pouvoir local est accentué par la suppression de la taxe professionnelle dans le projet de loi de finances 2010 qui réduit fortement l'autonomie fiscale des collectivités, et notamment des structures communautaires.

Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-De-France

2. Les relations contractuelles

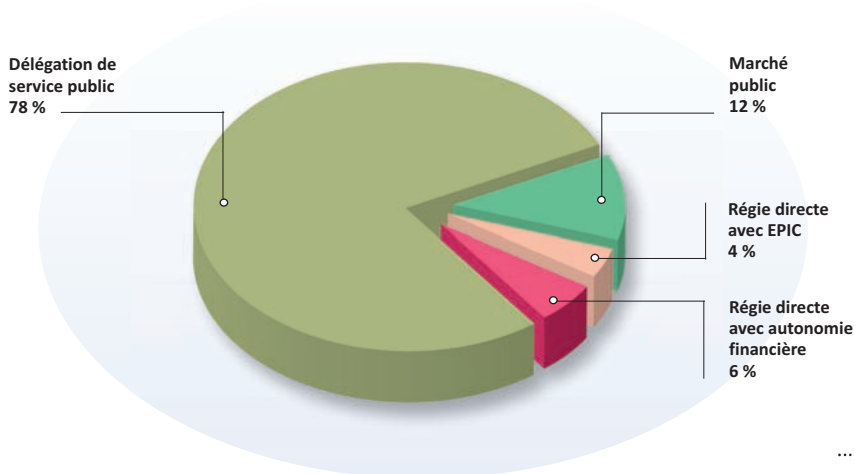
2.1. Les modes de gestion

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

1993, la délégation de service public est devenue le mode de gestion privilégié des Autorités Organisatrices de Transport Urbain. Ainsi, plus des trois quarts d'entre elles transfèrent le risque industriel à leurs exploitants.

78% des AOTU ont choisi la Délégation de Service Public pour exploiter leur réseau de transport urbain

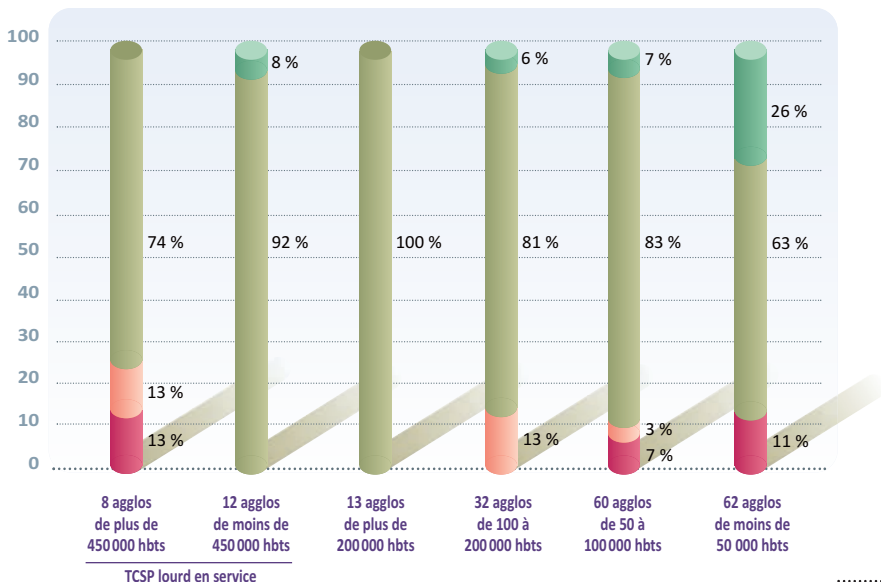
... Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2008, en % du nombre de réseaux



En 2008, 90 % des AOTU choisissent de déléguer la gestion de leur service de transport collectif tandis que 10 % d'entre elles optent pour une gestion directe de leur réseau. Parmi celles qui ont opté pour la délégation, 13 % l'ont fait par le biais d'une procédure de marché public et 77 % dans le cadre d'une délégation de service public.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

... Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain, selon la taille des réseaux, en 2008, en % du nombre de réseaux



Les agglomérations de moins de 50 000 habitants ont plus facilement recours au marché public et à la gestion directe que les agglomérations de plus grande taille.

Dans les agglomérations ayant un TCSP lourd en service, les choix des AOTU de Toulouse (régie directe avec autonomie financière), Marseille (régie avec EPIC) et Clermont-Ferrand (Marché Public) maintiennent une certaine diversité.

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

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

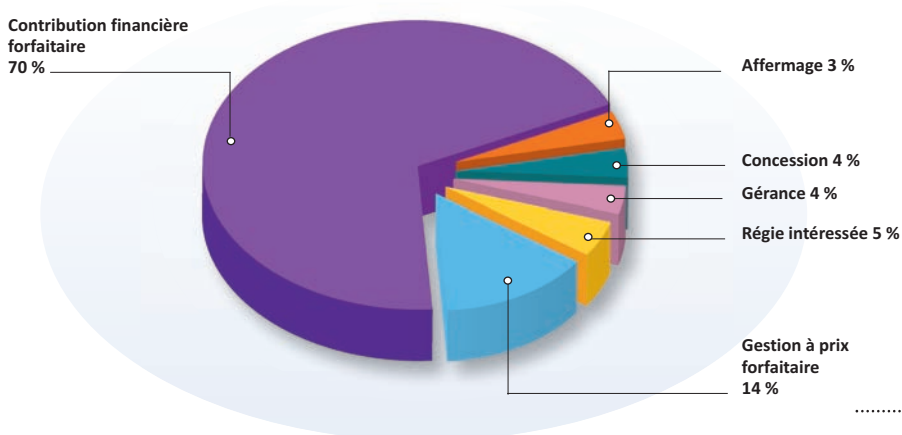
2.2. Les contrats

Différents types de délégation de service public (DSP) coexistent en France permettant à l'AOTU de déléguer ou non à l'exploitant, en plus du risque industriel, le risque commercial. Dans le cadre

d'un contrat de concession, d'affermage ou de contribution financière forfaitaire, l'exploitant est propriétaire des recettes et supporte le risque commercial. En gestion à prix forfaitaire, régie

intéressée et contrat de gérance, l'AOTU conserve la propriété des recettes.

... Les types de contrat dans les réseaux de transport urbain en 2008, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux

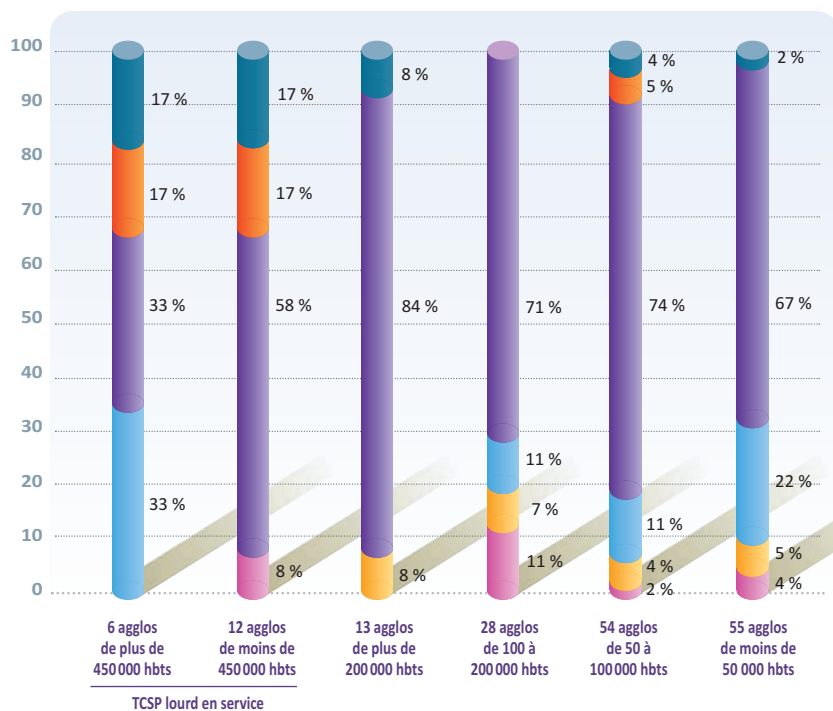


77 % des AOTU, ayant opté pour la gestion déléguée, transfèrent à la fois le risque industriel et le risque commercial à leur délégataire, et en majorité par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire.

À titre d'exemple, on peut noter que, parmi les contrats signés en 2008, plus de 60 % d'entre eux sont de type contribution financière forfaitaire.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 168 réseaux en gestion déléguée

... Les types de contrat dans les réseaux de transport urbain en 2008, selon la taille des réseaux, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux



65 % des AOTU n'ayant pas de TCSP lourd en service délèguent l'exploitation de leur réseau par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire. Les agglomérations de plus de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service présentent la plus grande diversité de type de contrats

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

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 168 réseaux en gestion déléguée

Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-DE-FRANCE

2. Les relations contractuelles

2.3. La propriété du matériel roulant

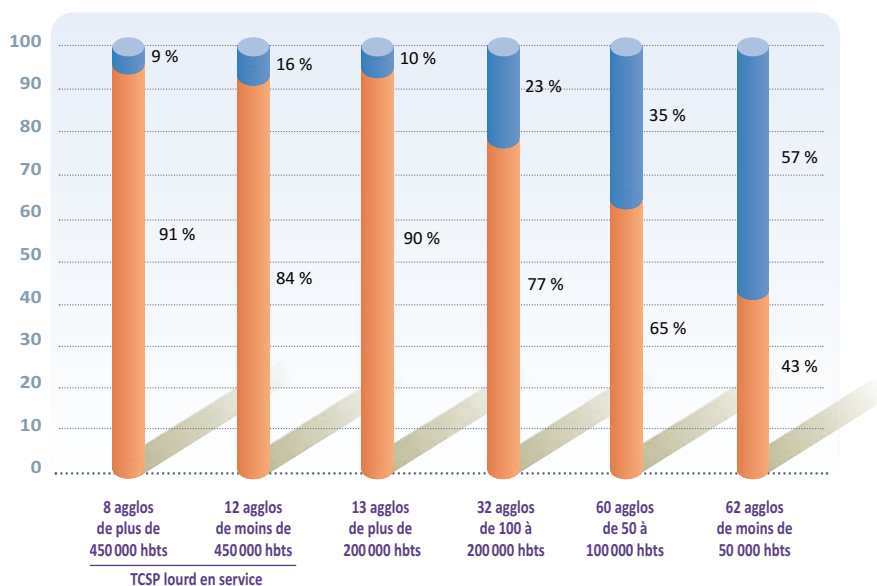
... La propriété du matériel roulant en 2008

	Propriétaire du matériel roulant	
	AOTU	EXPLOITANT
En nombre de véhicules	82 %	18 %
En nombre de réseaux	60 %	40 %

Les AOTU sont propriétaires de 82 % des véhicules affectés aux transports urbains. Lorsqu'on raisonne en nombre de réseaux, les AOTU sont majoritairement propriétaires du matériel roulant à 60 %, contre 40 % des exploitants.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

... La propriété du matériel roulant, selon la taille du réseau en 2008, en nombre de véhicules



On observe des disparités dans la propriété du matériel roulant selon la taille des agglomérations.

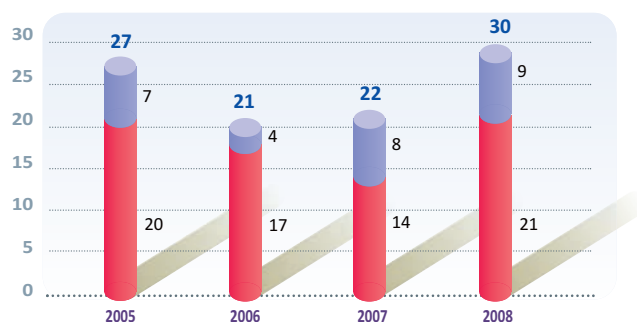
Tandis que dans les plus grandes agglomérations, 89 % des AOTU sont, en moyenne, propriétaires de leurs véhicules, elles ne sont plus que 43 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

● Exploitant
● AOTU

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

2.4. Les changements de main de contrat entre 2005 et 2008

... Résultats des appels d'offres entre 2005 et 2008, en nombre de réseaux



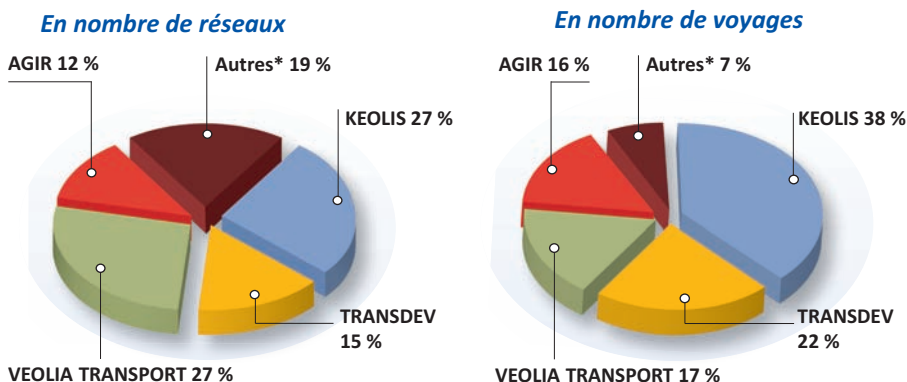
Sur les 100 appels d'offres lancés par les AOTU sur la période 2005-2008, 28 % n'ont pas renouvelé le délégataire exploitant le réseau. Néanmoins, de nombreuses AOTU regrettent de ne pas recevoir suffisamment de candidatures pour faire jouer la concurrence.

● Changement du délégataire
● Pas de changement du délégataire

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

2.5. Les exploitants des réseaux de transport urbain

... Part des groupes de transports urbains en 2008

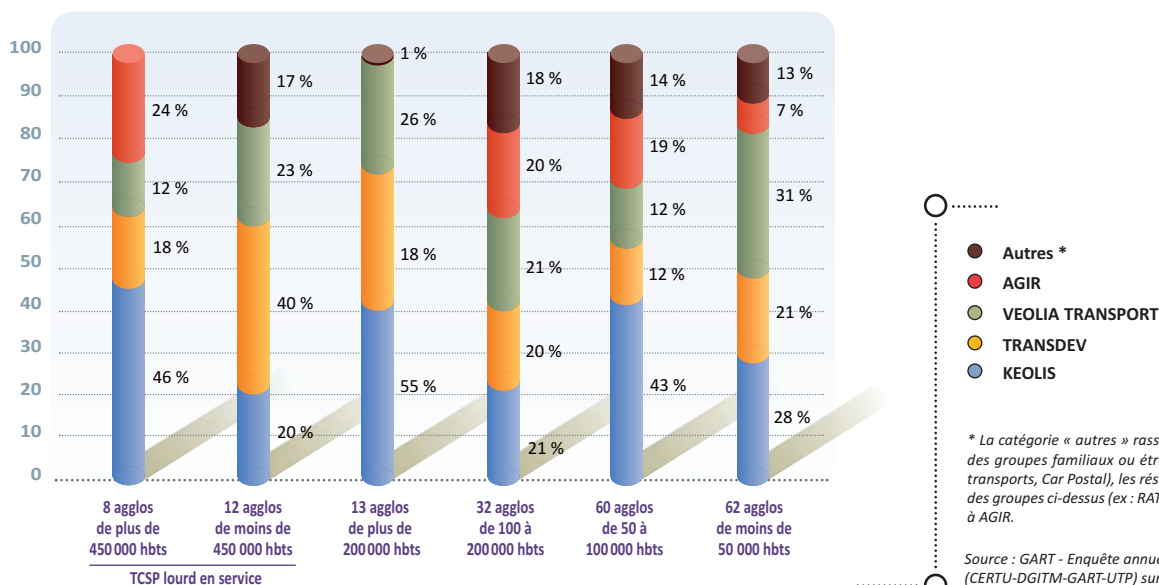


En 2008, les parts de marché des réseaux ont peu évolué par rapport aux années antérieures. Le groupe Kéolis, filiale de transport public de la SNCF et le groupe Véolia Transport exploitent chacun 27 % des réseaux représentés. Toutefois, Kéolis du fait de sa présence dans des agglomérations plus grandes (et notamment à Lyon) représente 38 % des voyages.

De la même manière, Transdev, par sa présence dans des réseaux où circulent des tramways, dépasse Véolia en nombre de voyages. Par ailleurs, 31 % des réseaux sont exploités par des régies ou des entreprises indépendantes des trois grands groupes français. Ces réseaux pèsent pour 23 % des voyages.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

... Part des groupes de transports urbains en 2008, selon la taille des réseaux, en nombre de voyages



* La catégorie « autres » rassemble les réseaux qui sont rattachés à des groupes familiaux ou étrangers (ex : Corporation Française de transports, Car Postal), les réseaux qui ne sont pas rattachés à aucun des groupes ci-dessus (ex : RATP Dev), ainsi que les régies non affiliées à AGIR.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

actu 2009 ÉTAT DE LA CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS URBAINS

Le résultat de l'appel d'offres lancé par la Communauté Urbaine de Bordeaux préférant Kéolis à l'exploitant historique Véolia Transport a été un signe fort concernant la concurrence dans le secteur des transports urbains. Toutefois, avec la fusion de Véolia Transport et de Transdev annoncée au mois de juillet 2009, des inquiétudes sont nées dans les AOTU. La concurrence devrait, en effet, être l'apanage

des deux grands groupes que sont Kéolis et Véolia/Transdev tant les alternatives sont peu nombreuses. Les nouveaux entrants que sont la Corporation Française de Transports (CFT – filiale de Siberbus : choisie pour exploiter les réseaux d'Amiens, d'Antibes, Perpignan et de Sète) et la société Car Postal (qui exploite les réseaux de Bourg en Bresse, Dole, Haguenau, et Obernai) représentent encore une très faible part du mar-

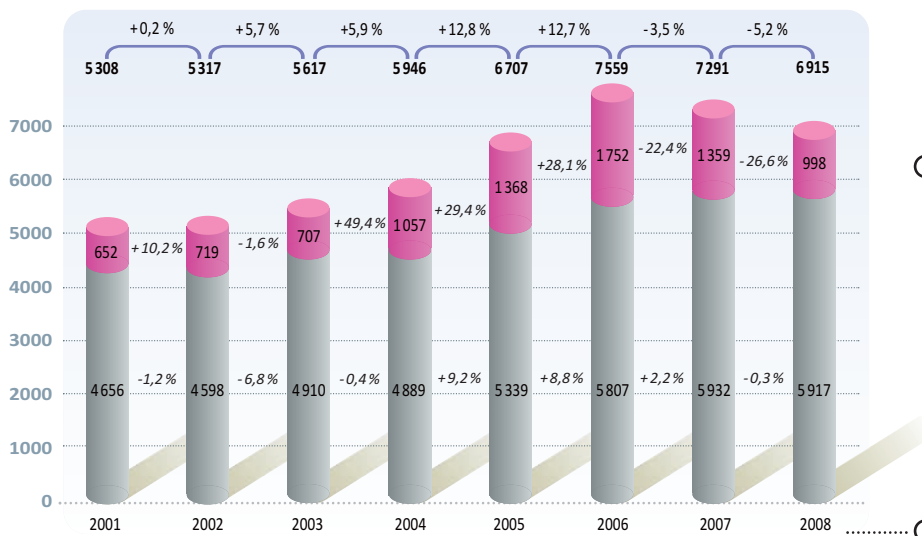
ché français. De ce fait, la concurrence dans le secteur des transports urbains risque de se faire entre les modes de gestion plutôt qu'entre les exploitants. Les Autorités Organisatrices de Transport, qui déplorent souvent le peu de candidatures reçues aux appels d'offres, pourraient, de fait, revenir sur l'option de délégation du service public.

Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-DE-France

3. Le financement

3.1. Le financement, vue d'ensemble

... **Évolution du financement des transports urbains depuis 2001, en millions d'euros 2008**



6,9 Mds€
c'est le montant des besoins de financement des transports urbains en 2008

Le financement des transports urbains hors Ile-de-France a mobilisé près de 7 milliards d'euros en 2008 enregistrant une baisse de 5,2 % en monnaie constante par rapport aux sommes mobilisées l'année précédente. Cette diminution s'explique par la baisse des emprunts contractés, -26,6 %, et des ressources propres, -0,3 %.

- Emprunt
- Ressources propres

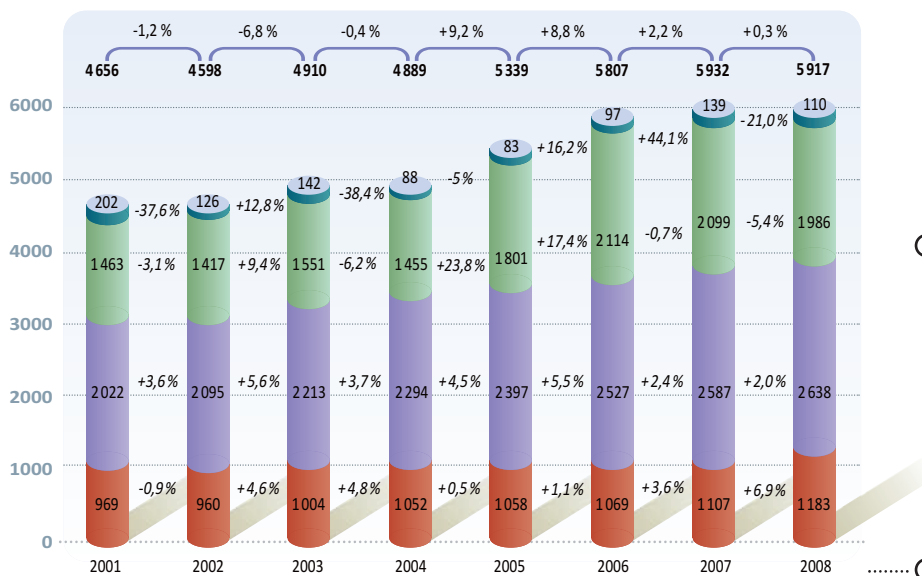
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

Les mandats électoraux rythment les cycles de financement du transport urbain. En 2008, de nouveaux conseillers municipaux et communautaires ont été élus après un mandat exceptionnel de sept ans. Entre 2001 et 2008, plus de 43 mil-

liards d'euros ont été mobilisés pour le secteur des transports urbains. Les cycles de financement sont représentatifs des programmes d'investissement des AOTU dans de nouvelles infrastructures, notamment de TCSP. Ces investissements

lourds se traduisent par une augmentation des dépenses de fonctionnement après leur mise en service. Ainsi, le budget annuel des transports urbains hors Ile-de-France est 30 % plus élevé en 2008 par rapport à 2001.

... **Évolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2001, en millions d'euros 2008**



Par rapport à 2007, les ressources propres se sont stabilisées à près de 6 milliards d'euros en 2008. Les recettes commerciales ont augmenté de 6,9 % et le versement transport de 2 %.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

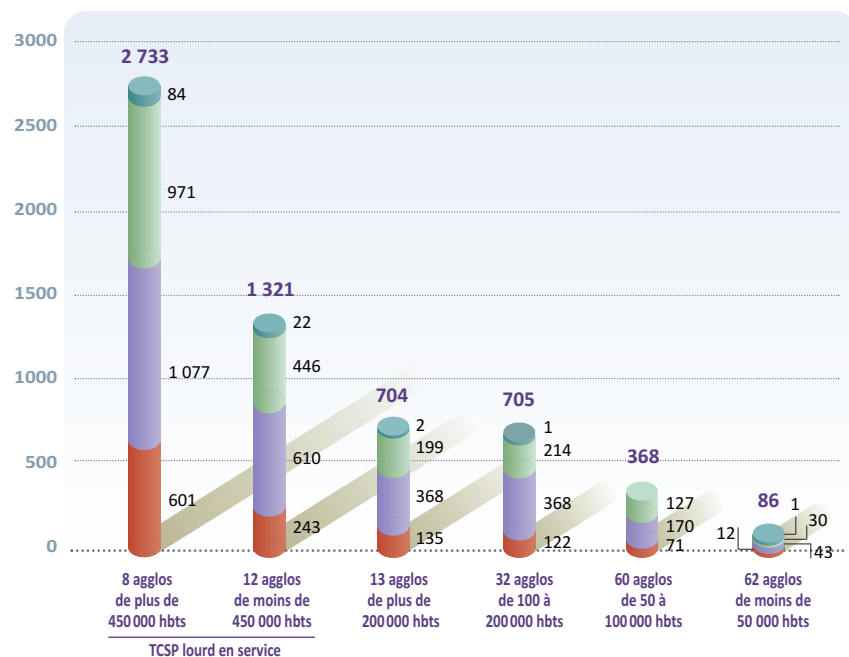
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

Entre 2001 et 2008, les ressources propres se sont accrues de plus de 27 % en monnaie constante. La contribution du budget principal des collectivités locales a connu la plus forte hausse, +36 %. Les recettes du versement transport ont augmenté de 30 % et les recettes commerciales de 22 %. La

contribution de l'Etat a, quant à elle, diminué de 45 % du fait des suppressions des aides pour la construction de TCSP à compter du budget 2004. Par rapport à l'année 2007, on constate une hausse importante des recettes commerciales (+6,9 %) en raison de la très forte croissance de la

fréquentation (+6 %). Cela a permis de réduire de 5,4 % la contribution du budget principal des collectivités locales au budget transport. Cependant, les dépenses de transport représentent, dans beaucoup d'intercommunalités, un quart voire un tiers du budget général.

... Ressources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2008, selon la taille des réseaux, en millions d'euros 2008



Le financement des transports urbains des 8 agglomérations de plus de 450 000 habitants avec TCSF lourd en service nécessite 2,7 milliards d'euros soit plus de 46 % des ressources totales. Les agglomérations sans TCSF représentent moins d'un tiers des ressources de financement mobilisées.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

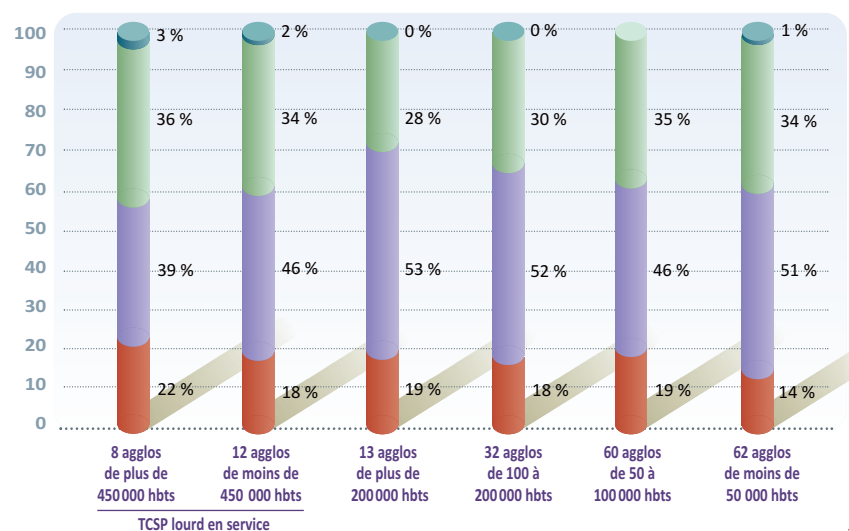
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

Le poids des agglomérations de plus de 450 000 habitants avec TCSF est prépondérant dans les ressources de financement des transports urbains. La réduction des budgets transports est essentiellement due à la réduction des budgets dans cette classe d'agglomération (- 6,3 %). La contribution des collectivités locales a ainsi diminué de 19 %

entre 2007 et 2008. Dans toutes les autres agglomérations, les budgets transports ont augmenté de 5,6 % par rapport à l'année 2007. La contribution des collectivités a, quant à elle, augmenté de 11,9 %. L'appel au budget principal des collectivités pour équilibrer les budgets transport ne solutionne pas l'équation financière. De nom-

breuses AOTU sont à la recherche de gains de productivité pour parvenir à réduire le déficit de ce service public. Avec la crise économique et les incertitudes concernant l'avenir de la fiscalité locale, la problématique financière devient majeure pour l'ensemble des AOTU.

... Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2008, selon la taille des réseaux



Ce sont dans les agglomérations de plus de 450 000 habitants avec TCSF lourd en service que la contribution des collectivités locales représente la part la plus importante du budget (36%). Dans les classes d'agglomérations sans TCSF, la contribution des collectivités locales est d'autant plus grande que l'agglomération est petite.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

3. Le financement

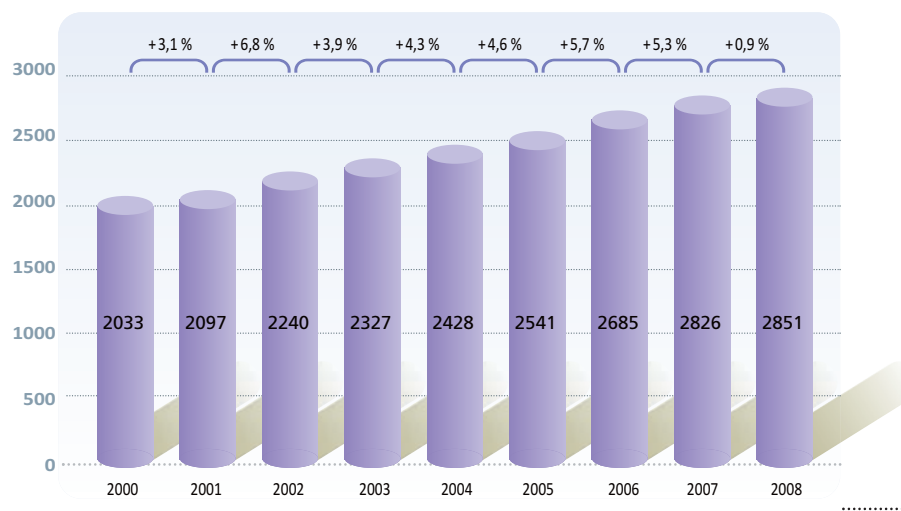
3.2. Le versement transport

En 2008, 214 autorités organisatrices de transport urbain prélèvent le Versement Transport (VT) pour financer leur réseau de transport collectif, suite aux trois nouvelles instaurations au cours de l'année. Ainsi, moins d'un quart des AOTU, toutes

de moins de 100 000 habitants, ne lèvent pas cet impôt. Par ailleurs, seuls trois Syndicats Mixtes SRU parmi les neuf recensés ont instauré le versement transport additionnel (VTA) sur leur territoire.

214 AOTU prélèvent le VT, 3 Syndicats Mixtes SRU prélèvent le VTA hors Ile-de-France

... Évolution du produit du versement transport depuis 2000, en millions d'euros 2008



En 2008, 2 851 millions d'euros de versement transport ont été collectés hors Ile-de-France, dont 16,7 millions d'euros au titre du versement transport additionnel. Les recettes du VT ont augmenté de 0,9 % en monnaie constante au cours de l'année 2008.

Source : GART - sur 211 AOTU et 3 SM SRU

Si les recettes totales du versement transport continuent à augmenter en 2008, le rythme de croissance est beaucoup plus faible que celui observé au cours des années précédentes. Tout d'abord, la modification du circuit de perception du versement transport pour le personnel de l'Etat intervenue au cours de l'année 2008 s'est traduite par une perte non négligeable de recettes pour les AOTU. Mais cette faible croissance est surtout due à la

crise économique. Ayant pour assiette la masse salariale brute, le versement transport est directement touché par le ralentissement de l'activité économique. En 2008, le produit intérieur brut (PIB) français n'a progressé que de 0,4 %, alors que sa croissance atteignait 2,3 % en 2007 et 2,2% en 2006. Le nombre total d'emplois a diminué d'environ 90 000 en France par rapport à 2007. L'industrie et la construction ont été particulièrement touchées et les entreprises ont eu

beaucoup moins recours à l'intérim. Après deux années de baisse consécutive, le taux de chômage (au sens du BIT) a augmenté pour atteindre 7,8 % de la population active en France métropolitaine, contre 7,5 % un an auparavant. Ainsi sur les territoires où le secteur privé représente une part importante des emplois, les AOTU ont vu leurs recettes de VT diminuer en 2008. Pour preuve, on observe une baisse du rendement moyen du VT par habitant.

... Les taux du versement transport hors Ile-de-France

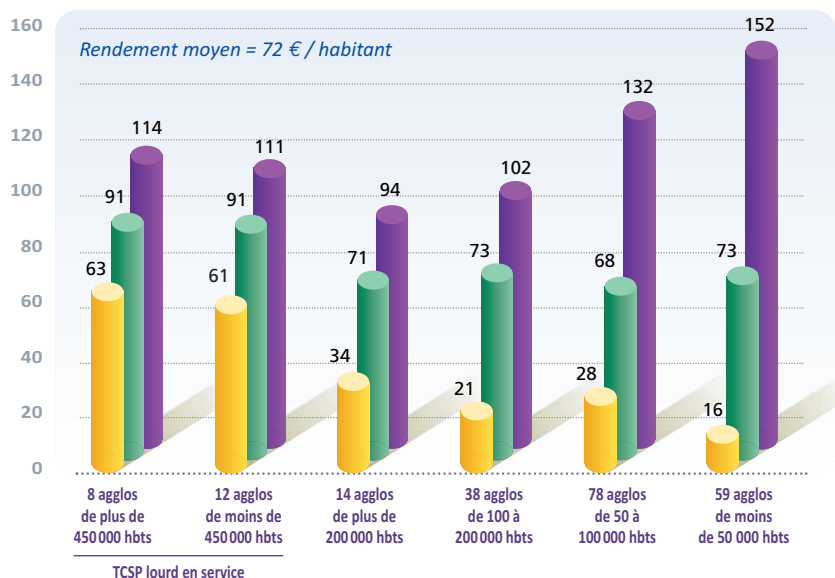
(Article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales)

Territoire	Taux maximal
Agglomérations de plus de 100 000 habitants qui ont décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé*	1,75 %
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	1,00 %
Agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants**	0,55 %
Bonus pour les communautés urbaines, d'agglomération et de communes ainsi que les syndicats mixtes auxquels elles ont adhéré	+ 0,05 %

* Suite à la suppression des aides d'Etat aux TCSP et aux PDU, l'article L.2333-67 du CGCT a été modifié dans le cadre de la loi de Finances 2004 : la référence à la subvention de l'Etat a été supprimée. Par contre, une clause d'engagement des travaux a été ajoutée : « Si les travaux correspondants ne débutent pas dans les 5 ans qui suivent l'augmentation du taux au-delà de 1 %, celui-ci sera ramené à 1 % au plus à partir de la 6^e année. »

** Depuis la loi SRU, le seuil de perception du VT a été abaissé de 20 000 à 10 000 habitants

... Le rendement du VT par habitant au taux de 1 % en 2008, en euros



72€ c'est le rendement moyen du VT par habitant en 2008

L'analyse du rendement du VT par habitant se fait sur la base du produit du VT perçu ramené à un taux de 1 %. Celle-ci montre une baisse du rendement moyen tous réseaux confondus de 2,7 % en monnaie constante. Les plus fortes baisses sont observées dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants et de moins de 50 000 habitants (-4 % en moyenne) tandis que les agglomérations à TCSP de plus de 450 000 habitants bénéficient de la plus forte hausse (+1,7 %).

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART sur 211 AOTU

... Les agglomérations au taux plafond en 2008

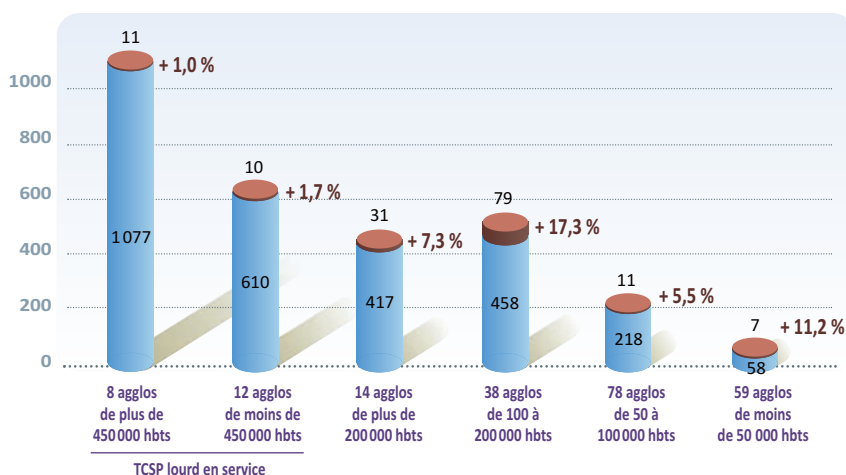
	Taux = plafond*	Taux < plafond
8 agglos de plus de 450 000 hbts avec TCSP lourd en service	100 %	0 %
12 agglos de moins de 450 000 hbts avec TCSP lourd en service	83 %	17 %
14 agglos de plus de 200 000 hbts	57 %	43 %
38 agglos de 100 à 200 000 hbts	56 %	44 %
78 agglos de 50 à 100 000 hbts	85 %	15 %
59 agglos de moins de 50 000 hbts	66 %	34 %
Total	73 %	27 %

* Certaines AOTU ont, néanmoins, encore la possibilité de bénéficier du bonus des 0,05 % accordé aux communautés d'agglomération, urbaines, de communes et aux syndicats mixtes de droit commun.

En 2008, 73 % des AOTU appliquent le versement transport au taux plafond et notamment les huit plus grosses agglomérations à TCSP lourd en service. Les agglomérations de plus de 200 000 habitants et de 100 à 200 000 habitants disposent de plus de marges de manœuvres sur les taux, notamment celles qui ont décidé la réalisation d'un TCSP en mode routier ou guidé.

Source : GART sur 211 AOTU

... Répartition du produit du VT selon la taille des agglomérations en 2008 et marges de manœuvre sur les taux, en millions d'euros



Les agglomérations ayant un TCSP lourd en service collectent 60 % du versement transport hors Ile-de-France. Les agglomérations de plus de 200 000 habitants et de 100 à 200 000 habitants en perçoivent respectivement 15 % et 16 % tandis que les agglomérations de moins de 100 000 habitants se partagent les 10 % restants.

Si les AOTU décidaient toutes de porter leur taux de VT au taux plafond, cela ne générerait qu'une hausse de 1 % du produit dans les agglomérations à TCSP lourd en service. Les autres agglomérations disposent de plus de latitude, notamment les agglomérations de 100 à 200 000 habitants qui pourraient augmenter leurs recettes de VT de 17,3 %.

- Produit du VT 2008
- Produit supplémentaire si application des taux max.

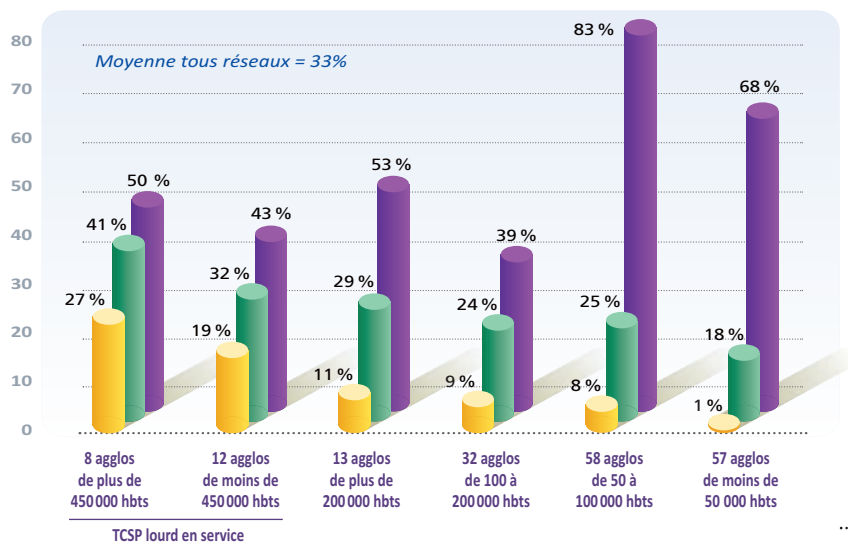
Source : GART sur 211 AOTU

Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-De-France

4. Le fonctionnement

4.1. Le taux de couverture

... Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2008



33% c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2008

La couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes tarifaires pour les différentes classes d'agglomérations identifiées est corrélée à la taille des agglomérations et au développement du réseau. Les agglomérations à TCSP en service de plus de 450 000 habitants affichent un R/D moyen de 41 %. Il est de 18 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 180 réseaux. Les 7 réseaux gratuits de l'échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D

Alors que le taux de couverture se dégradait depuis une dizaine d'années, l'année 2007 a été marquée par l'inversion de cette tendance. Celle-

ci est confirmée, en 2008, puisque le taux de couverture moyen s'est maintenu à 33 %. L'augmentation de la fréquentation s'est traduite par une

hausse conséquente des recettes tarifaires de 4,8 %, tandis que les coûts d'exploitation ont augmenté de 2,8 %.

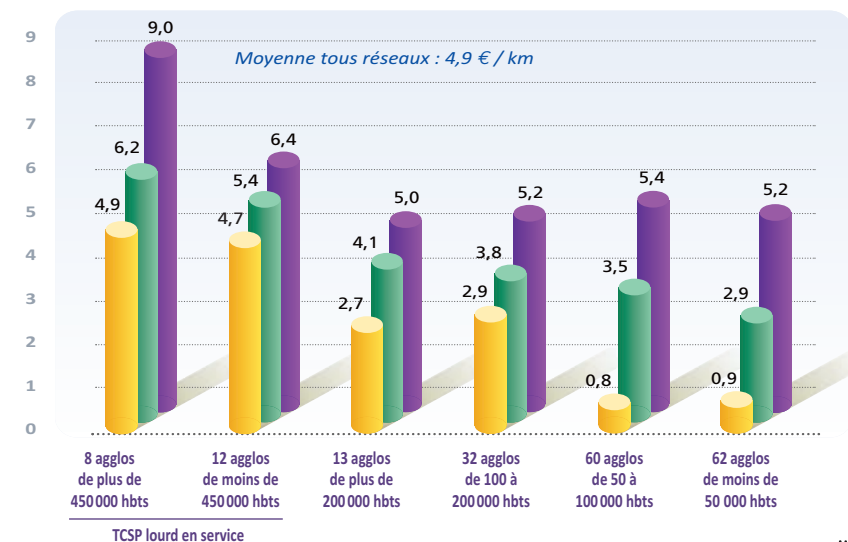
4.2. Les coûts d'exploitation

La hausse de prix du carburant et l'augmentation de la masse salariale dans les réseaux ont contribué à une augmentation brute des coûts d'exploitation. Selon l'UTP, les effectifs des entreprises de transport urbain ont augmenté de 1,5 % en 2008 tandis que les rémunérations des conducteurs, qui représentent les deux tiers de

l'effectif des exploitants ont crû de 3 %. Toutefois cette hausse des coûts a été absorbée par les réseaux qui mènent une démarche d'amélioration de l'efficacité économique. On constate, en effet, des gains de productivité non négligeables puisque les coûts d'exploitation rapportés au nombre de kilomètres offerts ont diminué en

moyenne de 1,1 %. Enfin, rapportés au nombre de voyages, les coûts d'exploitation ont diminué en moyenne de 2,7 %. Cet indicateur de performance des réseaux évolue à la baisse du fait de deux évolutions conjointes ; d'un côté, la forte hausse de la fréquentation, et de l'autre, l'augmentation contrôlée des coûts d'exploitation.

... Coût d'exploitation par kilomètre en 2008, en euros

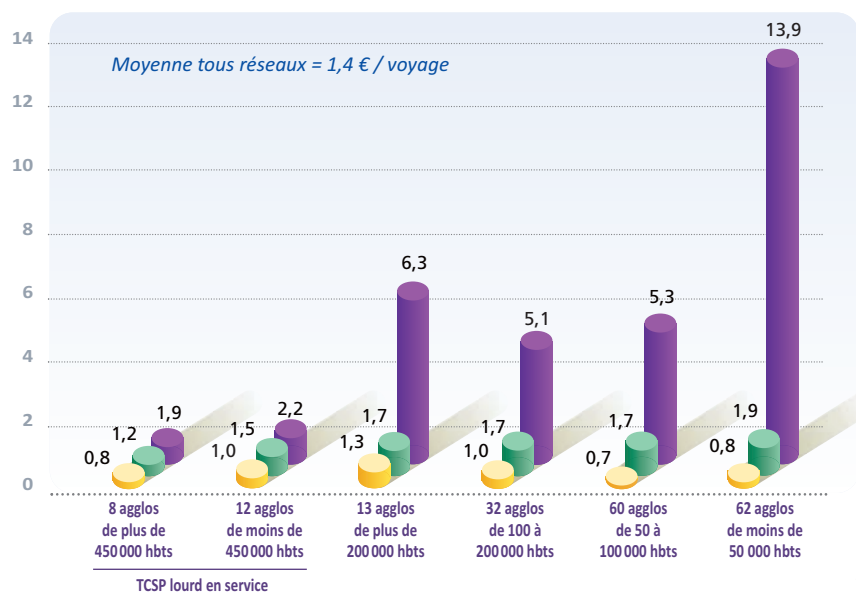


Les agglomérations à TCSP lourd en service présentent un coût d'exploitation rapporté au kilomètre offert beaucoup plus important que les agglomérations ayant un réseau uniquement routier. Dans les agglomérations sans mode lourd en service, le coût au kilomètre moyen est proportionnel à la taille du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

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

... Coût d'exploitation par voyage en 2008, en euros



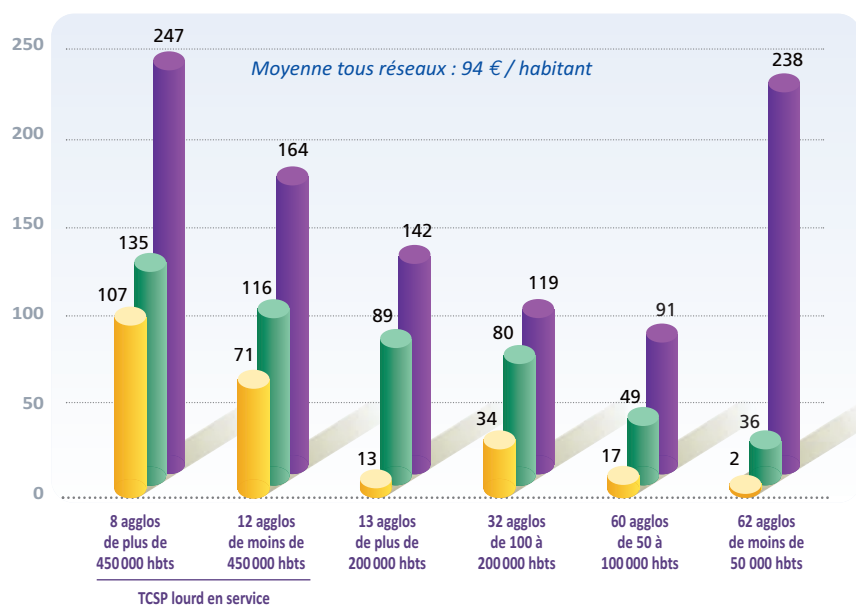
Le coût d'exploitation moyen rapporté au nombre de voyages effectués est de 1,7 € pour les agglomérations sans TCSP de plus de 100 000 habitants. Il est moins élevé dans les agglomérations disposant d'un TCSP lourd en service, 1,2 € pour celles de plus de 450 000 habitants et 1,5 € pour celles de moins de 450 000 habitants. Il est plus élevé pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants : 1,9 €.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

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

... Financement de l'exploitation par habitant en 2008, en euros



94€

par habitant, c'est la participation moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux en hausse de 1,4 % en monnaie constante par rapport à 2007

La contribution moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux rapporté au nombre d'habitants du PTU est proportionnelle à la taille de l'agglomération. Dans les grandes agglomérations, les collectivités locales contribuent à hauteur de 135 € par habitant, les agglomérations de moins de 50 000 habitants financent quant à elles l'exploitation à hauteur de 36 € par habitant.

- Maximum
- Moyenne
- Minimum

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

L'ensemble des subventions d'exploitation et d'équilibre versées aux exploitants rapporté au nombre d'habitants du périmètre de transport urbain est en hausse de 2 %, en euros constants par rapport à 2007. La participation des AOTU à l'exploitation s'élève donc à 94 € par habitant. Cette hausse s'explique avant tout par l'aug-

mentation du nombre de kilomètres produits et indirectement, par les compensations tarifaires. En effet, la contribution des AOTU à l'exploitation des réseaux prend en compte les compensations tarifaires liées à la tarification sociale qui ont tendance à augmenter dans un contexte de crise économique.

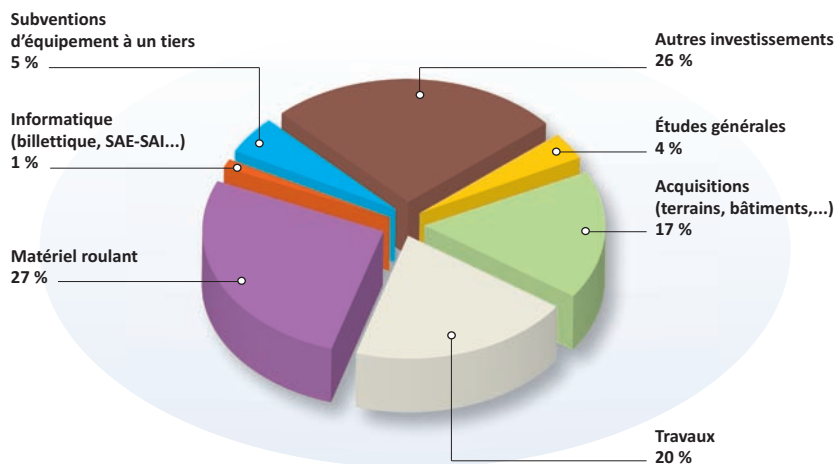
Toutefois, il faut noter que cette contribution rapportée au nombre de kilomètres offerts est en diminution de 3,3 % par rapport à 2007 sur l'ensemble des classes. Les AOTU ont su inciter leurs exploitants à une plus grande productivité et ont ainsi pu réduire leur contribution financière à l'exploitation des réseaux.

Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-DE-FRANCE

5. Les investissements

5.1. Les dépenses d'investissement

... Nature des investissements de transports urbains en 2008



1,86 Mds€ de dépenses d'investissement* en 2008, soit une diminution de près de 29 % en monnaie constante par rapport à 2007 (hors remboursement des capitaux empruntés)

* Ce montant inclut, à hauteur de 49 % les immobilisations en cours, dont nous n'avons pas tenu compte dans les graphiques de répartition, du fait de la structure actuelle du questionnaire de l'enquête Cahiers Verts.

L'acquisition de matériel roulant est le premier poste (27 %) d'investissement des AOTU. Les travaux représentent 20 % et les acquisitions foncières, d'immeubles, etc., 17 % des investissements engagés sur l'année 2008.

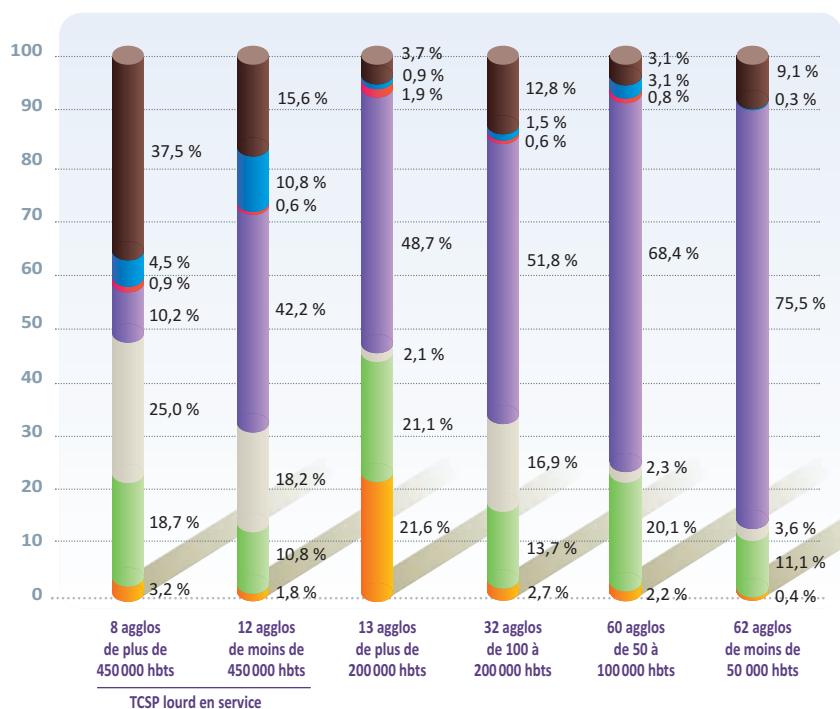
Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

Le montant des investissements a diminué en 2008 pour la deuxième année consécutive suivant ainsi le cycle des mandats électoraux. Le volume des investissements engagés a diminué d'un milliard par rapport à 2006. Toutefois, de

nouveaux projets sont en cours de préparation comme en témoignent les montants investis dans les études générales par les AOTU de plus de 200 000 habitants sans TCSP. Par exemple, Dijon, Reims et Brest ont investi fortement dans les

études liminaires aux projets de TCSP mode lourd. Notons enfin que les grandes agglomérations ont peu investi au cours de l'année 2008 dans du matériel roulant, ne représentant que 20 % du marché total hors Ile-de-France.

... Répartition des dépenses d'investissement selon la taille des réseaux en 2008



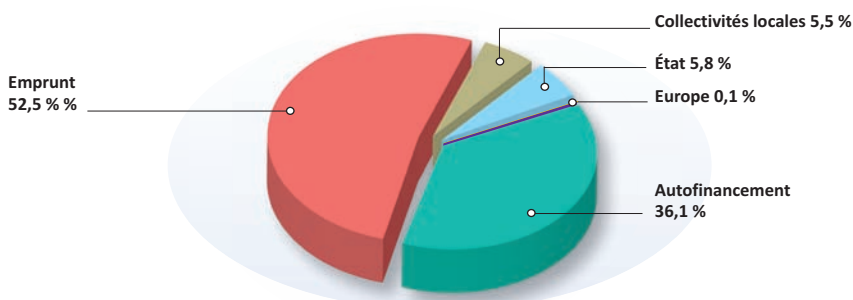
Plus la taille de l'agglomération est grande, moins le matériel roulant a une place importante dans le budget d'investissement des AOTU. Il représente 75,5 % des investissements dans les AOTU de moins de 50 000 habitants et 48,7 % dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants sans TCSP. Ces dernières consacrent 21,6 % de leurs investissements aux études, projetant la construction un TCSP.

- Autres dépenses
- Subventions d'équipement à un tiers
- Informatique (billettique, SAE-SAI...)
- Matériel roulant
- Travaux
- Acquisitions (terrains, bâtiments,...)
- Études générales

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

5.2. Le financement des investissements

... Financement des investissements de transports urbains en 2008



52 % de l'investissement est supporté par l'emprunt. 36 % est pris en charge par l'AOTU elle-même et 6 % par des collectivités locales partenaires. L'État a participé quant à lui à hauteur de 6 %.

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

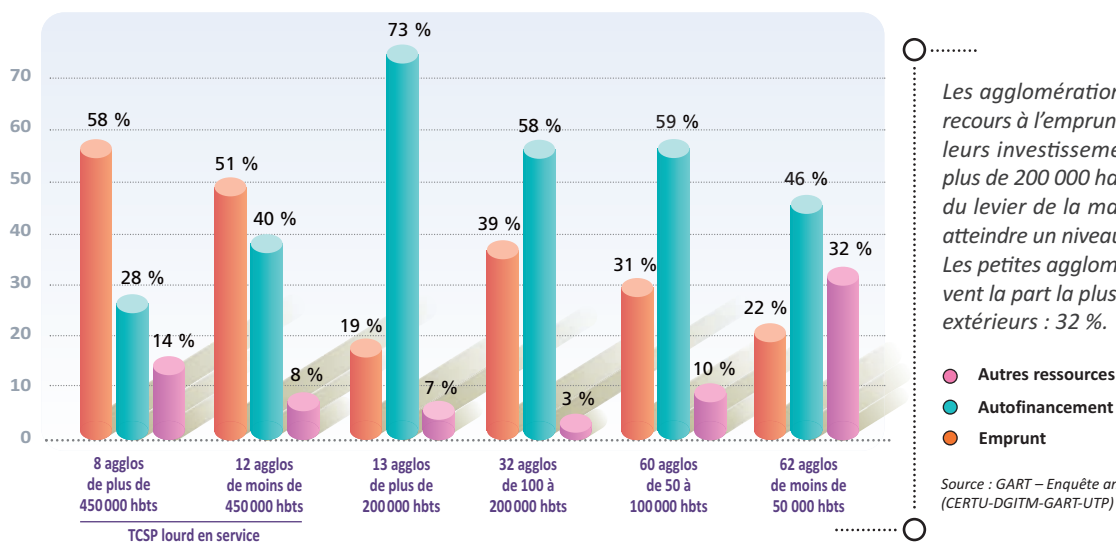
Les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et particulièrement celles qui ont augmenté leur taux de VT en vue de construire un TCSP peuvent autofinancer une grande partie de leurs investissements. En revanche dans les agglomérations à TCSP lourd en service, le remboursement de la

dette contractée pour la création des infrastructures construites antérieurement pèse sur les budgets de ces collectivités. Les capacités d'autofinancement sont ainsi réduites et l'investissement repose avant tout sur l'emprunt.

La hausse du taux de versement transport pour

mener un projet de TCSP répond aux besoins de financement d'une première ligne de TCSP. Toutefois, de nouvelles ressources doivent être mobilisées pour poursuivre le développement du réseau. Les AOTU ont alors recours à l'emprunt et font appel au budget principal des collectivités locales.

... Répartition des ressources de financement des investissements, selon la taille des réseaux, en 2008



Les agglomérations à TCSP ont beaucoup plus recours à l'emprunt que les autres pour financer leurs investissements. Les agglomérations de plus de 200 000 habitants sans TCSP bénéficient du levier de la majoration du taux de VT pour atteindre un niveau d'autofinancement de 73 %. Les petites agglomérations sont celles qui reçoivent la part la plus importante de financements extérieurs : 32 %.

● Autres ressources
● Autofinancement
● Emprunt

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

actu 2009 Le 1^{er} appel à PROJETS TCSP suite au Grenelle de l'environnement

En novembre 2008, un premier appel à projets définissant les conditions d'éligibilité des projets de transports collectifs en site propre (TCSP) hors Île-de-France aux subventions prévues par la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement a été publié. Il proposait d'engager environ 710 millions € d'aides de l'État pour des projets dont les travaux commencent entre fin 2008 et fin 2011. Sur cette enveloppe globale, 260 M€ devaient être destinés au désenclavement des 152 quartiers prioritaires du Plan Espoir Banlieue, situés en dehors de l'Île-de-France.

57 projets ont été soumis par 41 AOT totalisant près de 550

km de TCSP pour une dépense totale supérieure à 7 milliards €. Les collectivités locales, qui avaient insisté dans le cadre des discussions du Grenelle sur le nécessaire soutien de l'État aux projets de TCSP pour promouvoir le report modal, ont une fois de plus montré leur volonté de participer à la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable. Le 30 avril, Jean-Louis Borloo, ministre d'État a fait connaître les 50 projets sélectionnés pour bénéficier des aides de l'État ; les autres étant invités à être représentés dans le cadre du deuxième appel à projets qui devrait être lancé en 2010.

Portés par 36 agglomérations, les projets retenus repré-

sentent une dépense totale supérieure à 6,6 milliards €. La participation de l'État atteignant 800 M€, si l'on ajoute les aides déjà prévues dans le cadre des Contrats de Projets État-Région. 22 projets de tramway, d'une longueur totale de 230 km, ont été sélectionnés. Ils comptent pour 80 % des dépenses prévues. Par ailleurs, 21 projets de Bus à Haut Niveau de Service, dont 5 à propulsion électrique, ont également reçu des soutiens de l'État. Ils représenteront 225 km de lignes pour une dépense totale de 1,13 milliard d'euros. Ainsi le Grenelle de l'environnement donne une impulsion forte aux projets de TCSP, et notamment de BHNS dans des villes de tailles moyennes.

Les TRANSPORTS URBAINS HORS Ile-DE-FRANCE

6. L'offre et l'usage

... Évolution du nombre de voyages et de kilomètres parcourus entre 2007 et 2008

	Population (en milliers)	Voyages en 2008 (en milliers)	Évolution 2008/2007	Poids dans les voyages	Kilomètres parcourus en 2008 (en milliers)	Évolution 2008/2007	Poids dans les kms
8 agglos de plus de 450 000 hbts avec TCSP lourd en service	6 590	1 169 134	7,9 %	49 %	222 274	5,3 %	33 %
12 agglos de moins de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service	3 840	471 817	5,6 %	20 %	128 714	3,0 %	19 %
13 agglos de plus de 200 000 hbts	3 603	259 725	3,6 %	11 %	109 429	2,1 %	16 %
32 agglos de 100 à 200 000 hbts	4 435	283 730	3,5 %	12 %	122 165	2,4 %	18 %
60 agglos de 50 à 100 000 hbts	4 270	155 975	2,0 %	7 %	76 510	5,4 %	11 %
62 agglos de moins de 50 000 hbts	1 511	31 934	1,1 %	1 %	20 780	1,1 %	3 %
TOTAL	24 250	2 372 315	6,0 %		679 872	3,7 %	

6%

c'est l'évolution du nombre de voyages en 2008 après une croissance de 5,7 % en 2007 et 4,4 % en 2006.

La fréquentation des réseaux a augmenté en moyenne de 6 % par rapport à l'année 2007 tandis que l'offre augmentait de 3,7 %. 69 % des voyages sont réalisés dans les agglomérations ayant un TCSP en service pour 52 % des kilomètres produits.

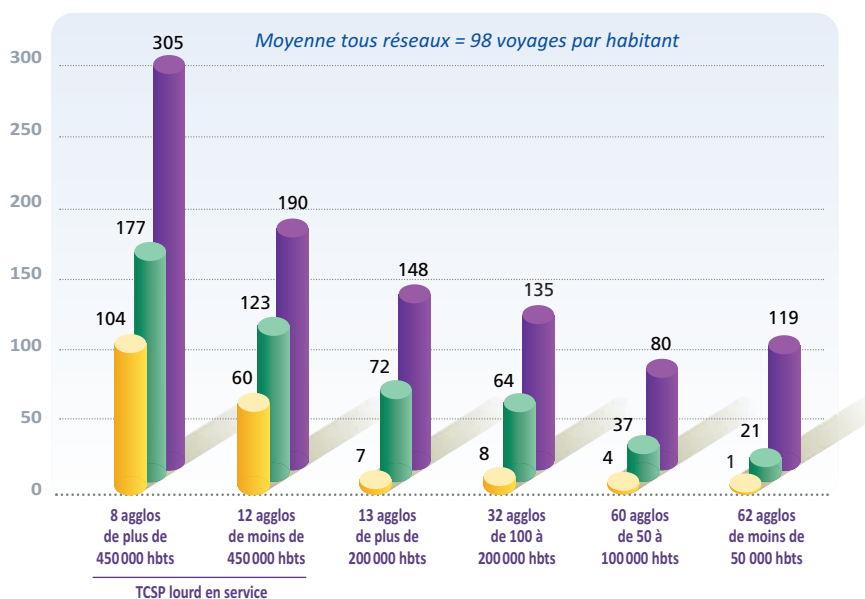
Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

Pour la troisième année consécutive, les réseaux de transport collectif ont connu une forte croissance du nombre de voyages. Le taux de croissance, pour l'ensemble des réseaux hors Ile-de-France de 6 %, est largement soutenu par la forte croissance (+ 7,9 %) observée dans les 8 grands réseaux, elle-même dopée par l'exploitation en année pleine de la deuxième ligne de métro de l'agglomération toulousaine et de la première ligne du tramway niçois. En 2008, ces grandes agglomérations représentent à elles seules près de la moitié des voyages effectués sur les réseaux hors Ile-de-France. Toutefois, cette hausse de la

fréquentation est générale dans l'ensemble des classes d'agglomérations avec des rythmes de croissance liés à la taille des réseaux. Cela s'explique notamment par un contexte favorable au report modal du fait de l'augmentation des prix des carburants au cours du premier semestre de l'année 2008. Rappelons que de juin 2007 à juin 2008, le prix du gazole a augmenté de 35 % et le prix de l'essence de 13 %. Sensibilisés par les questions environnementales, de nombreux citadins ont délaissé leur voiture pour prendre les transports collectifs. Par ailleurs, l'offre kilométrique a également aug-

menté dans tous les réseaux. Les AOTU ont continué à accroître leur production pour offrir une meilleure desserte de leur territoire. On peut souligner un effort important dans les agglomérations de 50 à 100 000 habitants avec une hausse de 5,4 % des kilomètres parcourus. La quantité d'offre produite ne permet pas vraiment de comparer les classes d'agglomérations entre elles. Il faudrait pour cela tenir compte de la capacité offerte, évidemment différente selon le mode (tramway, bus articulé, bus standard, etc.).

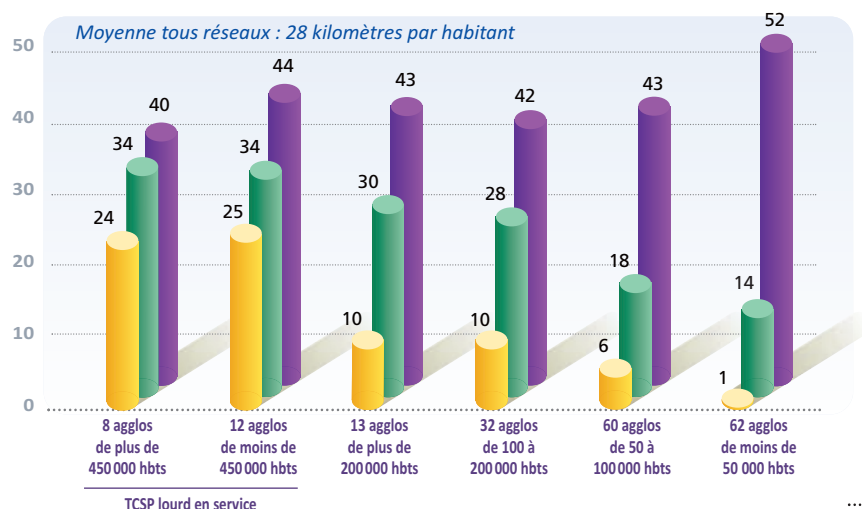
... Les voyages par habitant en 2008, selon la taille des réseaux



Le nombre moyen de voyages par habitant en 2008 sur l'ensemble des réseaux est de 98. Ce ratio est d'autant plus élevé que les agglomérations sont grandes et équipées d'un TCSP. Le nombre moyen de voyages dans les agglomérations avec TCSP lourd en service est de 177 voyages par habitant. Il est de 21 dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

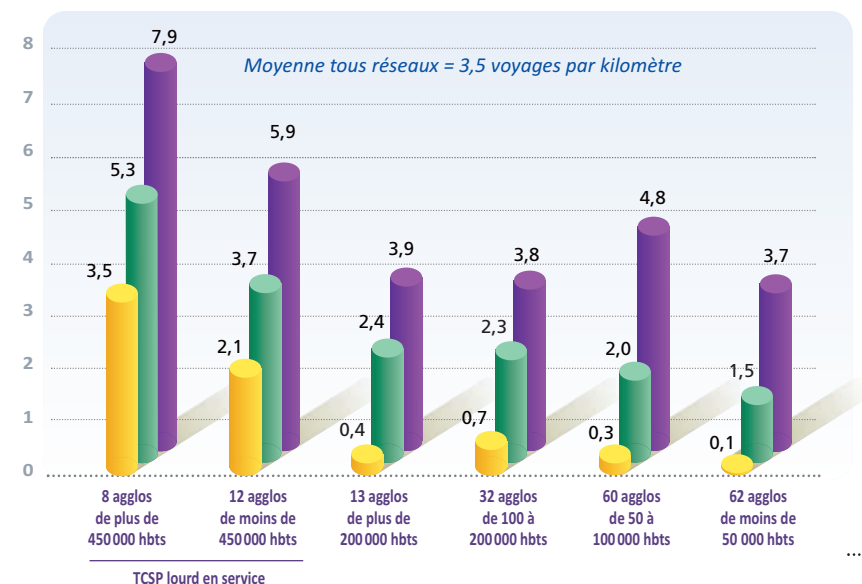
... Les kilomètres offerts par habitant en 2008, selon la taille des réseaux



Le nombre moyen de kilomètres annuels offerts par habitant est en augmentation de 3,7 % par rapport à l'année 2007 atteignant 28 km par habitant. Les réseaux ayant un TCSP lourd en service offrent 34 km/habitant. Ce chiffre décroît selon la taille des réseaux dans les agglomérations sans TCSP. Les agglomérations de moins de 50 000 habitants offrent 14 km par habitant

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

... Les voyages effectués par kilomètre offert en 2008, selon la taille des réseaux



Du fait de la densité de population des grandes agglomérations et de l'usage de modes à plus grande capacité, l'attractivité de l'offre est beaucoup plus forte dans les réseaux équipés de TCSP. Les agglomérations de plus de 100 000 habitants sans TCSP présentent, quant à elles, une homogénéité moyenne : 2,4 voyages par kilomètre pour les plus de 200 000 habitants et 2,3 voyages par kilomètre pour les moins de 200 000 habitants.

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 187 réseaux

... Les tarifs : quelques prix moyens en 2008

En €	Ticket unitaire			Ticket extrait du carnet			Abonnement mensuel			Abonnement annuel		
	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum
8 agglos de plus de 450 000 hbts avec TCSP lourd en service	1	1,38	1,7	1	1,12	1,28	37	40,90	47,30	320	396,14	495
12 agglos de moins de 450 000 hbts avec TCSP lourd en service	1,2	1,29	1,4	0,9	1,06	1,19	31	36,97	44	277	354,95	426
13 agglos de plus de 200 000 hbts	1	1,25	1,6	0,8	0,93	1,04	25	32,52	38	275	317,13	345
32 agglos de 100 à 200 000 hbts	0,8	1,15	1,45	0,6	0,88	1,24	20,50	29,38	36,50	160	290,50	371
58 agglos de 50 à 100 000 hbts	0,8	1,08	1,42	0,5	0,81	1,39	14	25,41	60,90	115	249,00	341
57 agglos de moins de 50 000 hbts	0,5	1,00	2	0,4	0,74	1,53	10	21,14	33,50	50,50	175,44	260
TOTAL		1,11			0,84			27,04			276,87	

En euros constants, les prix moyens du ticket unitaire et du carnet ont diminué de 2 % par rapport à 2007. Les prix moyens des abonnements mensuels et annuels ont diminué de 3 %.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 180 réseaux. Les 7 réseaux gratuits de l'échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D

7. Les Transports en Commun en Site Propre

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



7.2. Tableau des TCSP en service (mode lourd uniquement)

Autorité organisatrice	Système	Nombre de lignes commerciales	Kilométrage total	Vitesse commerciale (en 2008)	Nombre de voyages TCSP (en milliers, en 2008)	Part des voyages TCSP dans le total des voyages du réseau (en 2008)
BORDEAUX	Tram	3	44,3	18,2	54 708	61 %
CAEN	Tram	1	15,7	18,2	12 337	46 %
CLERMONT-FERRAND	Tram	1	13,7	18,2	16 250	48 %
GRENOBLE	Tram	4	34,2	17,2	42 689	56 %
LILLE	Métro	2	45	35	98 417	68 %
	Tram	2	22	21		
LYON	Métro	4	29,9	28,3	235 688	61 %
	Tram	4	46,2	19,9		
LE MANS	Tram	1	15,4	18,4	11 691	50 %
MARSEILLE	Métro	2	19	32,7	83 398	53 %
	Tram	2	11,2	15,4		
MONTPELLIER	Tram	2	35	20	49 271	75 %
MULHOUSE	Tram	2	13	18,2	12 069	51 %
NANCY	Tram	1	11	15	10 023	39 %
NANTES	Tram	3	42	19,5	66 068	59 %
NICE	Tram	1	8,7	14	20 687	39 %
ORLÉANS	Tram	1	18	21,4	11 872	45 %
RENNES	Métro	1	8,5	30	29 164	43 %
ROUEN	Tram	2	18,3	19	15 554	36 %
SAINT-ETIENNE	Tram	2	19,4	15,3	19 677	51 %
STRASBOURG	Tram	5	38,7	18,9	60 096	64 %
TOULOUSE	Métro	2	27,1	33,2	89 266	70 %
VALENCIENNES	Tram	1	18	22,3	6 967	33 %

Source : GART - Données au 30/10/2009

7.3. Les projets de TCSP

... Projets de métro

Projet subventionné dans le cadre du Grenelle de l'environnement

AO (milliers d'habitants)	Nombre de lignes commerciales	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
LYON (1 274)	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	2009	2013	1,8	1	-	235
MARSEILLE (1034)	Extension de la ligne 1 de La Timone à La Fourragère	2005	2010	2,5	4	-	417
	Extension de la ligne 2 de Bougainville à Capitaine Geze	2011	2013	0,9	1	-	25
RENNES (396)	Création de la ligne B : Rennes - Saint-Jacques-de-la-Lande - Cesson-Sévigné	2014	2018	13,4	15	20 à 30 ⁽¹⁾	1 091
TOULOUSE (856)	Extension de la ligne B à Labège Innopôle	2011	2015	4,9	4	4	400
	Exploitation de la ligne A avec des rames de 52 mètres		2018	-	- ⁽²⁾	12	240
6 projets				23,5	25	46	2 408

(1) selon système retenu - (2) extension des 18 stations existantes

Source : GART - Données au 30/10/2009

7. Les Transports en Commun en Site Propre

... Projets de Tram-Train

AO (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
ALSACE / MULHOUSE (1 848) / (240)	Tram-train Mulhouse phase 1 de la partie périurbaine	2007	2010	20 ⁽¹⁾	9 créations et 7 aménagements ⁽²⁾	12 rames de Tram-train et 3 rames de tramway	147
ALSACE / STRASBOURG (1 848) / (474)	Tram-train Strasbourg Esplanade / Piémont des Vosges - Phase 1 : modernisation de la voie et de la signalisation ferroviaire, mise en place du cadancement	2008	2010	44	30	14	300
BORDEAUX (715)	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort (1 ^{ère} phase) et Parempuyre	2011	2013	7	5	3	70
PAYS DE LA LOIRE (3 553)	Réouverture de la ligne ferroviaire Nantes - Nort-sur-Erdre - Châteaubriant						
	- 1 ^{ère} phase : Nantes - Nort-sur-Erdre	2009	2011	29	8	15	312
	- 2 ^{ème} phase : Nort-sur-Erdre - Châteaubriant	2010	2013	35	3		
	Tram train Vertou - Clisson (réaménagement des quais)	2009	2010	26	7		
REUNION (791)	Création d'une ligne Saint Marie - Aéroport Gillot - Saint Paul	2009	2013	41,5	26	30	1 372
RHONE - ALPES (6 172)	Tram-train de l'ouest lyonnais avec la modernisation d'un réseau à 3 branches : Lyon - Saint Bel / Lyon - Brignais / Lyon - Lozanne	2008	2009/2011 / 2012	71	23	24	308
9 projets				273,5	118	101	2 509

(1) dont 4 km d'infrastructure nouvelle

(2) création de 4 points d'arrêt, aménagement de 6 points d'arrêt existants, création de 5 points de croisement et aménagement d'un point de correspondance

Source : GART - Données au 30/10/2009

... Projet de Tramway express

AO (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
RHONE (1 700)	Création de la ligne LESLYS entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry	2008	2010	7 ⁽¹⁾	4	6	115

(1) au-delà de la ligne T3 du réseau lyonnais

Source : GART - Données au 30/10/2009

... Projet de transport par câble

■ Projet subventionné dans le cadre du Grenelle de l'Environnement

AO (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Système	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
GRASSE (117)	Création d'une ligne entre la gare SNCF et le centre-ville de Grasse	2010/2011	2014	Funiculaire	0,6 ⁽¹⁾	4	2	40

(1) sur un dénivelé de 110 m

Source : GART - Données au 30/10/2009

... Projets de Tramway

Projet subventionné dans le cadre du Grenelle de l'Environnement

AO (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
ANGERS (273)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre Avrillé et Angers Sud (quartier de la Roseraie) - Axe Nord-Sud	Fer	2008	2011	12,3	25	17	304
BESANCON (181)	Création de la 1 ^{ère} ligne de tramway	Fer ou pneu	2011	2014	14,5	29	20	210
BORDEAUX (714)	Extension des lignes A, B, C Création de la ligne D	Fer	2011	2013	13,9 1,8	4 + 3 + 9 3	20	333
BREST (216)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Axe est-ouest	Fer	2009	2012	14,3	27	20	380
CLERMONT-FERRAND (289)	Extension de la ligne A entre Champratel et Les Vergnes	Pneu	2011	2013	2,1	3 + 1	2	34
DIJON (251)	Création des lignes A et B - ligne A entre Valmy et Chenôve - ligne B entre Gare de Dijon-ville et Quetigny	Fer	2010	2013	20	21 16	32	400
DOUAI (196)	Création de la ligne A de Douai à Guesnain Extension de la ligne A Création de la ligne B entre Dechy et Douai	Pneu	2005 2010	2010 2015	11 7 11	21 9 18	12 12	135 130
GRENOBLE (403)	Extension de la ligne B vers le polygone scientifique Création de la ligne E entre Grenoble et Fontanil-Cornillon	Fer	2010 2011	2012 2014	1,6 10,2	2 14	3 17	44 298
LE HAVRE (250)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Centre-ville - Mont-Gaillard - Caucriauville	Fer	2010	2012	13	23	20	340
LENS (603)	Création de 2 lignes - Liévin - Lens - Hénin-Beaumont - Noyelles Godault - Houdain - Bruay-La-Buissière - Béthune - Beuvry	Fer	2011	2013	20 17	30 24	25 21	388 269
LYON (1 274)	Extension de la ligne T2 à Eurexpo Extension de la ligne T4 de Jet d'eau-Mendès France à la Part-Dieu Extension de la ligne T1 à la station Métro Debourg	Fer	2010 2011	2012 2013 2014	3,8 2,3 2,3	4 à 5 3 4	6 3 2	78 80 72
LE MANS (190)	Extension de la 1 ^{ère} ligne	Fer	2011	2014	3	8	11	77
MARSEILLE (1034)	Extension de la ligne 2 de Euroméditerranée Gantès à Euroméditerranée Arenç	Fer	2009	2010	0,7	1	-	21
MONTPELLIER (412)	Création de la 3 ^{ème} ligne Juvignac-Montpellier-Lattes-Pérols et extension ouest de la 1 ^{ère} ligne pour une interconnexion avec la 3 ^{ème} ligne	Fer	2009	2012	22,9 ⁽¹⁾	32	23	530
MULHOUSE (240)	3 ^{ème} et 4 ^{ème} phase de la partie urbaine du tram-train : extension de 2 lignes	Fer	2011	2013	6 (4+2)	11 (8+3)	3	80
NANTES (595)	1 ^{ère} phase de connexion des lignes 1 et 2	Fer	2011	2012	0,8	1 ⁽²⁾	-	55
NICE (518)	1 ^{ère} phase de l'extension de la ligne T1 : Pont-Michel - Pasteur 1 ^{ère} phase de la création de la ligne T3 Aéroport-Grand Stade et Dépôts T2/T3 Création de la ligne T2A Saint Augustin-Riquier - axe Ouest-Est	Fer	2011 2012 2013	2013 2015 2016	0,5 5,6 8,2	1 10 16	2 9 19	20 260 450
ORLEANS (280)	Création de la 2 ^{ème} ligne entre La Chapelle-Saint-Mesmin et Saint-Jean de Braye - Axe Est-Ouest	Fer	2009	2012	11,4	26	21	353
REIMS (216)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre Neuchâtel au Nord et CHU Robert Debré et la Gare TGV de Bezannes au sud	Fer	2008	2011	11,2	23	18	310
STRASBOURG (474)	Création de la ligne F (préfiguration du Tram-Train / section urbaine) Extension Nord Ouest de la ligne A Extension de la ligne D vers Khel	Fer	2009 2011 2011	2010 2013 2013-2014	1,5 3,4 2,7	3 5 5	6 2 à 3 -	39 78 70 ⁽³⁾
TOULOUSE (856)	Création de la ligne E - Blagnac-Beauzelle-Arènes Antenne vers l'aéroport Création de la ligne G "Ligne Garonne" Arènes-Palais de Justice-Grand Rond	Fer	2006 2011	2010 2013	11 2,4 4	18 3 7	18 3 6	239 48 115
TOURS (299)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre le quartier de l'Europe et le lycée Jean Monnet à Joué-les-Tours	Fer	2011	2013	15,3	29 ou 30	21	347
SYNDICAT MIXTE du TCSP de la MARTINIQUE (404)	Création de 2 lignes entre Le Lamentin et Fort de France : Pointe-Simon - Mahault et Pointe-Simon - Carrère	Pneu	2002	2013	13,9	18 ⁽⁴⁾	22	256
37 projets					315,3	519	417	6 728

(1) dont 0,5 pour l'extension de la ligne 1 - (2) et deux nouveaux pôles d'échanges -
(3) avec Pont sur le Rhin - (4) dont 2 pôles d'échanges (Mahault et Carrère) -

Source : GART - Données au 30/10/2009

7. Les Transports en Commun en Site Propre

...Projets en mode routier ou guidé

Projet subventionné dans le cadre du Grenelle de l'Environnement

AO (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Système	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
ANNEMASSE (76)	Projet de BHNS entre les zones d'activité de Ville-la-Grand et de Juvigny et le quartier du Perrier à Annemasse	2010/2111	2013	BHNS	7,1	14	13	27
ANTIBES (178)	Création d'un axe de TCSP entre Antibes et Sophia-Antipolis. 1 ^{ère} phase : Pôle d'échanges d'Antibes avec vélostation, BHNS Antibes/Sophia Antipolis « entrées du parc » (Campus STIC et ZAC des Clausonnes), 3 parcs-relais.	2010	2016	BHNS	9	16 ⁽¹⁾	14	96
BAYONNE (136)	Création d'un site propre entre Bayonne et Biarritz	2009	2009 ⁽²⁾	BHNS	4,5	30	-	2
CANNES (136)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule	2010/2011 ⁽³⁾	2012	BHNS	11	26	-	95
CHAMBERY (125)	Programme d'aménagement de 6 axes structurants	2007/2009 ⁽⁴⁾	2014 ⁽⁵⁾	BHNS	14	50	-	44
LILLE (1 125)	Création de 2 lignes de BHNS : - Ligne Halluin-Roncq-Tourcoing - Ligne Roubaix - Hem	2011	2012	BHNS	12	27	15	8
		2009	2013		7	22	8	8
LORIENT (191)	Création de la 2 ^{ème} ligne de TCSP	2011	2013	BHNS	6,2	20	-	35
LYON (1 274)	Création de la ligne C2 entre la Part-Dieu et Rillieux-la-Pape	2009	2011	Trolleybus/ BHNS	20,5	23	11	56
	Prolongement de la ligne C1 vers Caluire-et-Cuire		2010			9		
LE MANS (190)	Création d'une ligne de BHNS	2011	2013	BHNS thermique	3	8	10	27
MARSEILLE (1 034)	Programme d'amélioration de 10 lignes à haut niveau de service du réseau de bus (sites propres partiels, priorité aux feux)	2010	2013/2014	BHNS	88	-	-	-
METZ (227)	Création de 2 lignes - Projet METTIS	2010	2013	BHNS à guidage optique	18	42	35	150 ⁽⁶⁾
NANCY (264)	Création de la 2 ^{ème} ligne de TCSP	2011	2013	Trolleybus à guidage optique	11,9	30	24	156
NANTES (595)	Création de 10 axes Chronobus structurants (aménagement de voirie, plan de circulation favorable aux bus, fréquences renforcées, même amplitude qu'un TCSP, système d'information en temps réel, lignes et bus identifiables)	2010	2011-2013	BHNS thermique	-	-	-	45
NIMES (231)	Création d'une 1 ^{ère} ligne : axe Nord-Sud (Le Parnasse - Centre-ville)	2010	2011	BHNS à guidage optique	6	14	10	60
PERPIGNAN (218)	Création d'une 1 ^{ère} ligne d'axe Nord-Sud desservant le pôle d'échanges de la gare TGV	2009	2012	BHNS	10	40	10	48
QUIMPER (90)	Création d'un réseau armature associé à la réalisation de voies réservées aux TC et à des parcs relais	2012	2014 ⁽⁷⁾	Bus	3,5 à 4	-	-	45

Projet subventionné dans le cadre du Grenelle de l'Environnement

AO (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Système	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global M€ HT 2008
RENNES (396)	2 ^{ème} tranche de l'axe Est-Ouest (site propre bus intégral)	2011	2012	Bus	2,4	-	-	26
	BHNS Rennes - La Poterie / Chantepie - Rives du Blossne	2011	2013	BHNS	3	-	-	24
LA ROCHELLE (151)	Création du site propre des Cottes Mailles	2008	2010	Bus	2,5	2	-	2
	Création d'une ligne de BNHS. Axe Nord-Sud	2009	2009	BHNS	8,1	26	8	5
ROUEN (412)	Aménagement de voirie pour 1 ligne BHNS (TEOR) à Canteleu	2011/2012	2012	BHNS à guidage optique	-	8 ⁽⁸⁾	-	10
SAINT-ANDRE DE LA REUNION / CIREST (115)	Création d'un site propre bus entre Saint-André et Saint-Benoît	2011	2013	BHNS	13	15	-	4
SAINT-BRIEUC (116)	Création de la ligne TEO : Transport Est - Ouest	2011	2014	BHNS	8	21	10	40
SAINT-ETIENNE (386)	Création d'une ligne de BHNS (BESTE) : Métare centre-ville - Montreynaud	2011	2013	BHNS ⁽⁹⁾	11,4	29	16	41
SAINT-NAZAIRE (121)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS : Gare / Gavy-Océanis	2010	2012	BHNS thermique	9	22	-	40
SAINT-PAUL DE LA REUNION / TCO (202)	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus	2010	2010 ⁽¹⁰⁾	BHNS thermique	13	-	-	70
SAINT-PIERRE DE LA REUNION / CIVIS (156)	Création d'un schéma directeur de lignes de TCSP sur la CIVIS et réalisation d'un tracé intercommunal sur 3 phases : 1 ^{ère} phase : Saint-Pierre / Saint-Louis	2010	2013/2014	-	26,7	-	-	31
TOULOUSE (856)	Création d'un site propre "Liaison Multimodale Sud Est"	2009	2012	BHNS	6	7	-	40
	RD813 itinéraire 2 à Ramonville : avenue Tolosane	2011	2013		3,2	-	-	17
	Création d'un site propre "Voie du Canal Saint Martory"	2011	2013		5,4	8	-	32
	Création d'un site propre "Boulevard Urbain Nord"	2012	2015		11,3	-	-	57
TOURS (299)	Création d'une ligne de BHNS intégrant le site propre existant et deux nouvelles sections, l'une au nord entre le lycée Vaucanson et le pont Mirabeau, l'autre au sud entre la faculté Grandmont et l'hôpital Trousseau.	2009	2009/2010	BHNS	11	27	-	14
VALENCIENNES (346)	3 ^{ème} phase du TCSP : extension jusqu'à Vieux-Condé	2010	2011	Trolleybus en site propre	17	23 ⁽¹¹⁾	11	154
	4 ^{ème} phase du TCSP : extension jusqu'à Quiévrain	2011	2012		13	17	10	
BAS-RHIN (1 097)	1 ^{ère} phase de la création d'un Transport en site propre (TSPO) sur la RN4 entre Strasbourg et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise	2011	2013	BHNS thermique	30	11	-	22
37 projets					426,2	587	205	1 531

Source : GART - Données au 30/10/2009

- | | |
|--|---|
| (1) dont 1 pôle d'échanges | (6) Hors acquisitions |
| (2) mise en service partielle | (7) Pour la 1 ^{ère} tranche |
| (3) déviation réseau 2010, BHNS 2011 | (8) aménagements de stations dont 1 terminus |
| (4) 2007 pour 1 parc relais,
2009 pour la 1 ^{ère} section TCSP et 2 parcs relais | (9) 1 ^{ère} phase : BHNS thermique, 2 ^{ème} phase : BHNS électrique |
| (5) 2014 pour l'intégralité du projet | (10) mise en service partielle |
| | (11) plus 2 en option |

7. Les Transports en Commun en Site Propre

... Projets au stade des études

AO (milliers d'habitants)	Description du projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames /véhicules	Coût global M€ HT 2008
AIX EN PROVENCE (362)	Projet de TCSP sur l'agglomération d'Aix en Provence	Étude de faisabilité : 2008-2009	-	-	non défini	-	-	-	-
AJACCIO (78)	Étude de faisabilité d'un TCSP	Étude de faisabilité terminée	-	-	tramway / BHNS	9,4	21	11	152
ANGERS (273)	Étude de faisabilité d'une 2 ^{ème} ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Étude de faisabilité terminée	-	-	-	10	-	-	191
ANNEMASSE (76)	Extension du tramway genevois	-	2014	2016/2017	-	3,3	8	15 (1)	82
AUBAGNE (101)	Projet de 1 ^{ère} ligne de TCSP	Étude de faisabilité terminée	2012	2014	tramway / BHNS	6,8	13	9	111 (2)
	Réouverture de ligne : Voie de Valdonne		2013	2015	tram-train	13,8	10	-	44
AVIGNON (173)	Projet d'une 1 ^{ère} ligne de TCSP	Étude de faisabilité : 2009-2010	2014	2016/2017	tramway / BHNS	12 à 15	-	-	-
CAEN (223)	Étude sur l'extension du réseau de TCSP :	Étude de faisabilité terminée	-	-	tramway (TVR)	8	12	10	99
	- Extension de la ligne 1		-	-	non défini	11,5	22	17	147 à 209
	- Ligne 2 de TCSP		-	-	BHNS à guidage optique	6,5	14	9	62
	- Ligne 3 de TCSP		-	-	BHNS à guidage optique	5,4	10	7	48
CHALON-SUR-SAONE (109)	Projet de création d'une ligne de BHNS	-	-	-	BHNS thermique ou électrique	-	-	-	-
CLERMONT-FERRAND (289)	Création de la ligne B du tramway : axe Est-Ouest	Étude de faisabilité : 2008-2009 DUP et dossier de sécurité : 2015	2016	2018	tram sur pneu	6,7	18	10 à 12	150
	Réalisation d'un TCSP sur Cournon, Cebazat et Gerzat		-	-	-	-	-	-	-
LIMOGES (195)	Projet de BHNS en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-	-
MARSEILLE (1034)	Étude de faisabilité de 3 projets de BHNS : 2 axes Nord-Est et Sud dans le cadre du plan campus Marseille Nord et Luminy et un axe nord littoral dans le cadre du plan banlieue	Étude de faisabilité : 2010	-	2013	-	7 (3)	-	-	-
MONTBELIARD (121)	Création d'une liaison TCSP entre Valentigney et Montbéliard	Étude de faisabilité terminée	2014	2015	Bus	16	25	-	68 à 89
MONTPELLIER (412)	Extension ouest de la ligne 2 : desserte du périurbain par un tramway Express / réutilisation d'une ancienne voie SNCF	-	-	-	tramway sur fer	17,5	6	8	115
	Création de la ligne 4 Laverune - Montpellier - Clapiers - Prades-le-Lez : desserte du périurbain, du stade Yves du Manoir, du centre historique de Montpellier et des universités et centres de recherche dans le cadre du projet Campus	-	2013	2016		15	16	10	330
NICE (518)	Création de la ligne T2B entre Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer	-	-	-	BHNS	6,4	10	-	90
	2 ^e phase de l'extension de la ligne 1 : Pasteur - L'Ariane	-	2015	2017	tramway sur fer	4	7	7	130
	3 ^e phase de l'extension de la ligne 1 : L'Ariane - La Trinité	-	2016	2017	tramway sur fer	0,5	1	2	-
	2 ^e phase de la création de T3 : Grand-Stade - Lingostière	-	2017	2019	tramway sur fer	2,6	3	-	50
	Création d'un site propre bus sur la Promenade des Anglais	-	2011	2012	BHNS	4 à 5	-	-	-
NIMES (231)	Création d'une 2 ^{ème} ligne : axe Est-Ouest.	Étude en cours	2014	2016	trolleybus / tramway	16	-	-	-
POINTE-A-PITRE (135)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS	Étude de faisabilité : 2010-2011	2012	-	BHNS thermique	23	66	-	130
POITIERS (138)	Étude d'opportunité et de faisabilité d'un schéma directeur de TCSP	Étude de faisabilité : 2009	2011/2012	2013	non défini	-	-	-	-
RENNES (396)	Extension de la ligne A de métro vers Chantepie	Non fixé	-	-	métro	3,4	3	10	218
ROUEN (412)	Projet de TCSP du Nord au Sud de l'agglomération	Pré faisabilité	-	-	-	-	-	-	-
SAINT-JULIEN EN GENEVOIS (33)	Prolongement du tramway genevois : Perly frontière - Pôle multimodal de Saint-Julien en Genevois	-	-	-	tramway sur fer	6,2	-	-	54
SAINT-MALO (82)	Projet de TCSP à Saint-Malo sur un axe Est-Ouest	Étude de faisabilité et de définition : 2009-2010	-	-	non défini	-	-	-	-
STRASBOURG (474)	Extension Nord-Ouest de la ligne D : Cité Cronenbourg, Campus Ouest (CNRS), E3	-	-	-	tramway sur fer	2,9	-	2	56
	Extension Sud de la ligne A à Illrich	-	-	-		3	-	2	-
TOULON (412)	Tranche 1 de la création de la 1 ^{ère} ligne de TCSP : université de La Garde à la faculté de Toulon	-	2005	2014	TCSP sur pneu guidé	9,4	17	-	378
TOULOUSE (856)	Création d'un site propre "RN 88"	DUP : 2006 mais travaux stoppés	-	-	BHNS	6,4	13	-	-
AIN (584)	Prolongement du tramway genevois : Pays de Gex - Frontière - Saint-Genis-Pouilly	-	2011	2013	tram sur fer	3,8	-	-	67
CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN (1 097)	Création d'un transport en site propre (TSPO) sur la RN4 entre Strasbourg et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise	-	-	-	transport lourd guidé	-	-	-	154,2
ALSACE / STRASBOURG (1 848/474)	Tram-train Strasbourg - Bruche - Piémont des Vosges Phase 2 : interconnexion physique du réseau tramway de Strasbourg et du réseau ferré national	Etude en cours	-	2014-2015	tram-train	1	4	-	215 (4)

(1) à horizon 2020

(2) en version tram

(3) pour le BHNS Saint-Jérôme/Château-Gombert

(4) matériel non compris



Les TRANSPORTS URBAINS en Ile-de-France

- L'organisation en 2008 • p.30
- Le financement : vue d'ensemble • p.30
- L'usage • p.32
- Les tarifs • p.33
- Les projets de TCSP • p.34

Les TRANSPORTS URBAINS en Ile-de-France

1. L'organisation en 2008

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) est l'autorité qui définit, organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en région Ile-de-France qui sont assurés par la RATP, la SNCF et des entreprises privées de transport routier regroupées au sein de l'association OPTILE. Le STIF contribue à l'équilibre financier du fonctionnement des transports publics, et cofinance, avec la Région, les équipements améliorant la qualité de service.

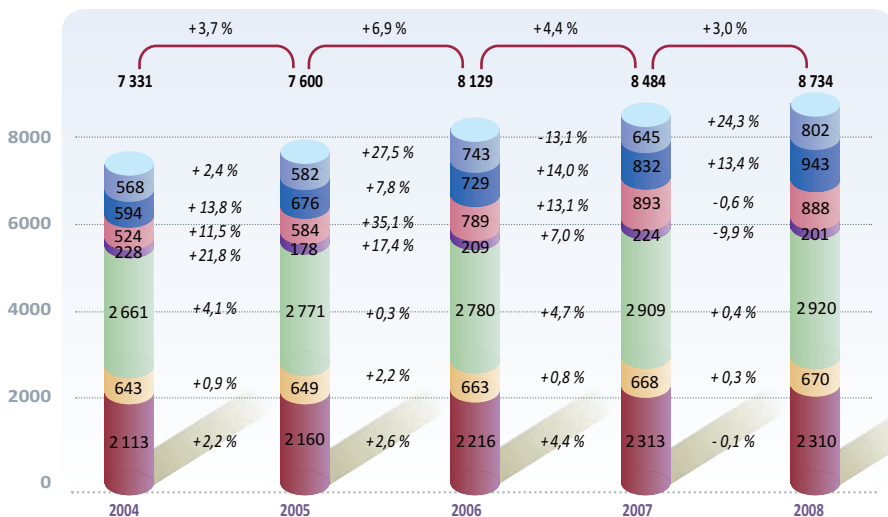
Les ressources du STIF sont constituées des recettes tarifaires, du versement transport, des contributions de la Région, de la Ville de Paris et des départements franciliens. Exception francilienne, le produit des amendes de circulation routière perçues en Ile-de-France participe au financement de l'investissement dans les transports collectifs.

8,75 Mds€

c'est le total des ressources de financement des transports collectifs en Ile-de-France en 2008, en augmentation de 3 % en monnaie constante par rapport à 2007.

2. Le Financement : vue d'ensemble

... **Évolution du financement des transports en Ile-de-France de 2004 à 2008, en millions d'euros 2008**



Les recettes tarifaires, en léger repli en 2008 par rapport à 2007 en monnaie constante, représentent 2,3 milliards d'euros. Les recettes du versement transport stagnent à 2,9 milliards d'euros. Pour la première fois depuis 5 ans, la contribution de la Région a diminué de 0,6 %.

Source : STIF

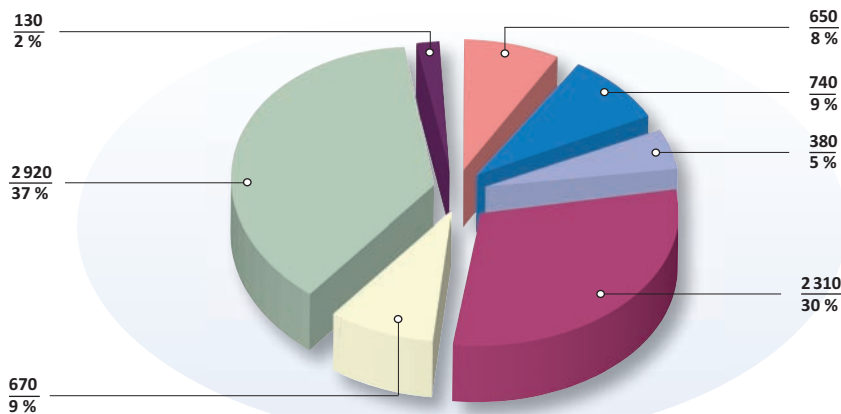
* Pour faciliter les comparaisons, nous n'avons pas tenu compte pour 2004 et 2005 de la part affectée par l'Etat au déficit du système de retraite RATP. En effet, depuis la mi 2005, ce financement ne transite plus par le STIF.

- Autres
- Ville de Paris et Départements franciliens
- Région Ile-de-France
- État
- Versement Transport
- Employeurs (Remboursement de Carte Orange)
- Voyageurs

Les usagers contribuent directement à hauteur de 26,4 % au budget du STIF. Si l'on ajoute le montant des « remboursements carte orange » payé par les employeurs, les recettes tarifaires représentent 34,1 % de la totalité des ressources (fonctionnement et investissements). Le verse-

ment transport représente quant à lui 33,4 %. Les dotations des collectivités territoriales d'Ile-de-France totalisent 10,2 % pour la Région et 10,8 % pour Paris et les autres départements, la part de l'Etat représentant 2,3 %.

... **Le financement du fonctionnement en Ile-de-France de 2004 à 2008, en millions d'euros 2008**

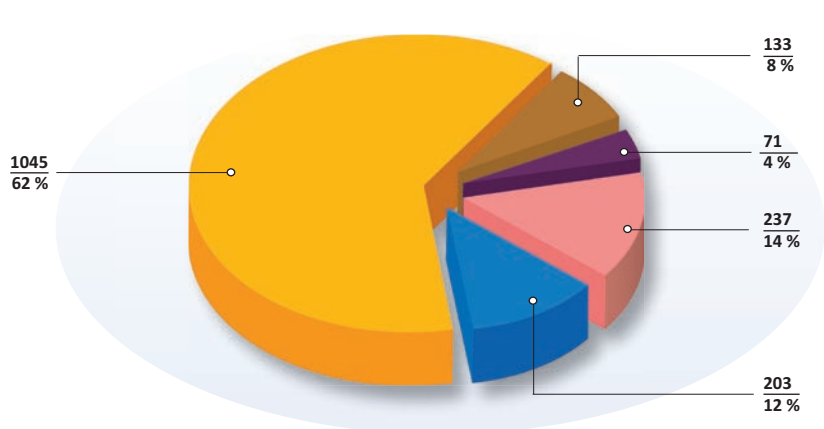


Les usagers ont contribué à 30 % au financement du fonctionnement du STIF. Le versement transport a, quant à lui, permis de financer 37 %.

- Autres
- Ville de Paris et Départements franciliens
- Région Ile-de-France
- État
- Versement Transport
- Employeurs (Remboursement de Carte Orange)
- Voyageurs

Source : STIF

... Le financement de l'investissement en Ile-de-France de 2004 à 2008, en millions d'euros 2008



Les entreprises de transport exploitant les différents réseaux ont pris en charge 62 % de l'investissement en 2008, ce qui se répercute sur les dépenses d'exploitation. La Région, la ville de Paris et les départements franciliens ont financé 26 % des dépenses d'investissement. Le montant des amendes représente 8 % du total des investissements.

- STIF (produits des amendes, contributions des collectivités)
- État
- Région Ile-de-France
- Ville de Paris et Départements franciliens
- Entreprises de transport

Source : STIF

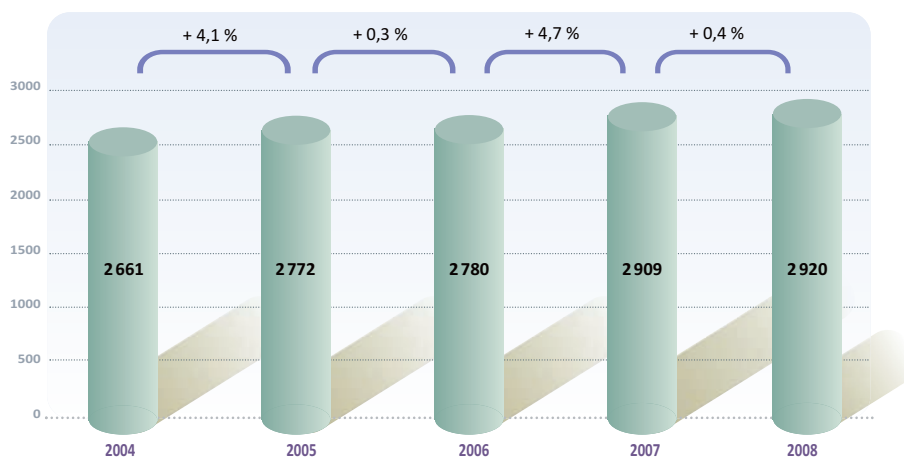
... Taux de versement transport en vigueur en Ile-de-France,

Département	2001 / 2002	2003*	2004 / 2008**
Paris	2,50 %	2,50 %	2,60 %
Hauts-de-Seine	2,50 %	2,50 %	2,60 %
Seine-Saint-Denis	1,60 %	1,60 %	1,70 %
Val-de-Marne	1,60 %	1,60 %	1,70 %
Essonne	1,00 %	1,30 %	1,40 %
Seine-et-Marne	1,00 %	1,30 %	1,40 %
Val d'Oise	1,00 %	1,30 %	1,40 %
Yvelines	1,00 %	1,30 %	1,40 %

* Augmentation des taux par décret du 24/12/2002

** Augmentation des taux par la loi de finances pour 2004 du 30/12/2003

... Évolution du produit du versement transport en Ile-de-France de 2004 à 2008, en millions d'euros 2008



Le versement transport atteint 2 920 millions d'euros en 2008 enregistrant une très faible croissance de 0,4 % en euros constants.

Source : STIF

Les TRANSPORTS URBAINS en Ile-de-France

actu 2009 Les CONTRATS DE TYPE 2 en Ile-de-France

L'Ile-de-France fait exception au cadre réglementaire fixé par la Loi d'orientation des transports intérieurs (dite loi « LOTI ») du 30 décembre 1982. En effet, une seule autorité organisatrice de transport (le Syndicat des Transports d'Ile-de-France) gère la totalité des transports à l'échelle de la région. Ainsi, par dérogation au régime général de la LOTI, l'organisation des transports publics de personnes en Ile-de-France obéit à un cadre législatif spécial, issu de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 et du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949. Ces textes fixent les relations à desservir, désignent les exploitants et encadrent les conditions générales d'exploitation et de financement des services.

Ce régime a pour principale conséquence une absence d'obligation de mise en concurrence du service public de transport régulier. Les entreprises publiques (RATP et SNCF) sont donc en situation de monopole. Les évolutions législatives européennes issues du règlement européen n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif

aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route nécessitent une transformation du régime applicable notamment dans la grande couronne francilienne.

Depuis le décret du 6 juillet 2000 qui prévoyait un renforcement de l'obligation de conclure de véritables contrats de service public entre le STIF et les entreprises délégataires, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a engagé une refonte du cadre conventionnel qui lie aux entreprises privées, réunies au sein de l'association OPTILE (Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France) qui constitue une première étape vers la mise en conformité avec le règlement européen

Une nouvelle architecture contractuelle a donc été mise en place par le STIF depuis 2007, et se déploie sur 10 ans en mettant en œuvre successivement deux contrats : le premier (contrat de type 1) signé en 2007 et s'arrêtant en 2010, le second (contrat de type 2) préparant la future mise en concurrence de 2017 imposée par le règlement européen.

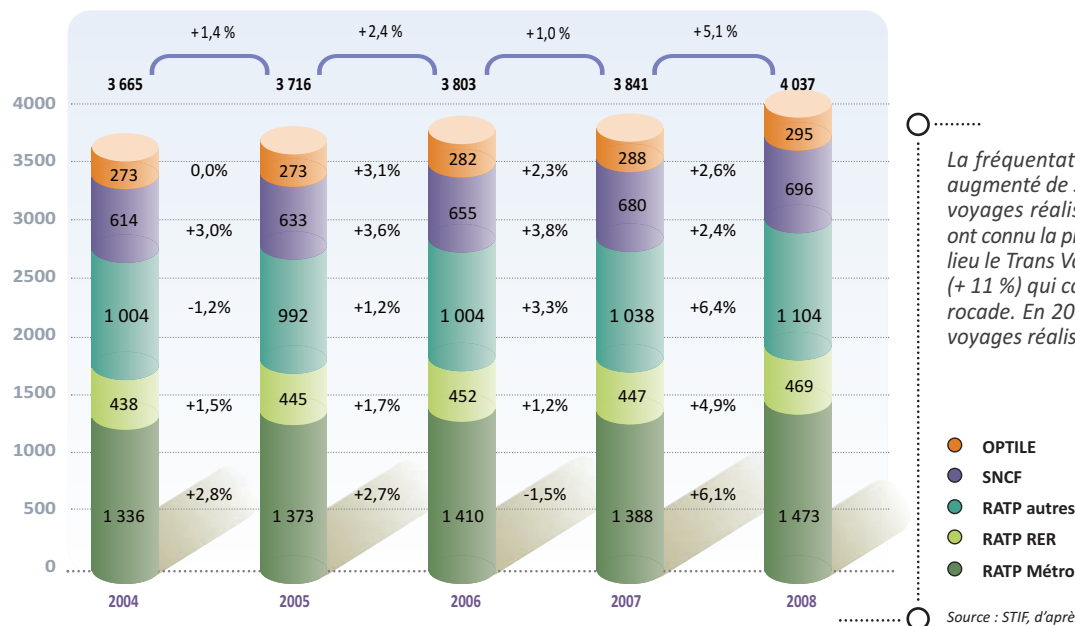
Si le contrat de type 1 est un contrat de transition préparant la future contractualisation, le contrat de type 2 est, quant à lui, un véritable contrat de réseau. Il doit ainsi permettre d'adapter le niveau d'engagements de production, de qualité de service et de maîtrise financière au potentiel de chaque réseau.

Le contrat de type 2 est donc très similaire à une délégation de service public et doit permettre de donner aux territoires de grande couronne une meilleure organisation de leurs lignes de transport locales.

Naturellement, les collectivités sont associées à ce processus et le dialogue entre elles et le STIF doit permettre d'aboutir à une situation plus équilibrée pour chacun des acteurs. Un certain nombre de collectivités voient, dans le contrat de type 2, un préalable à une prochaine délégation de compétence du STIF, qui leur permettrait d'obtenir le statut d'Autorité organisatrice de proximité et d'avoir, en conséquence, la maîtrise des politiques de déplacement sur leur territoire.

3. L'usage

... Évolution du nombre de voyages en Ile-de-France de 2004 à 2008, en millions de voyages



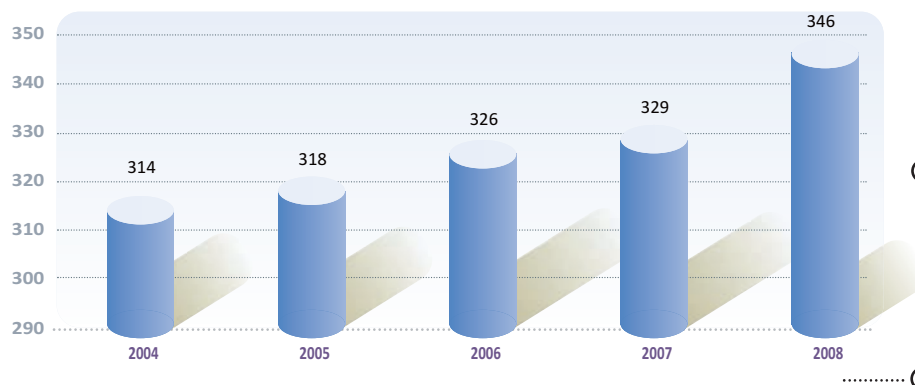
La fréquentation des réseaux d'Ile-de-France a augmenté de 5,1 %, dépassant les 4 milliards de voyages réalisés sur l'année. Les réseaux RATP ont connu la plus forte croissance avec en premier lieu le Trans Val de Marne (+25 %) et le tramway (+11 %) qui constituent les principales lignes de rocade. En 2008, la RATP enregistre 75,4 % des voyages réalisés sur le réseau francilien.

L'année 2008 a été moins marquée par les grèves que 2007 : le nombre de jours de grève par agent est passé de 2,29 en 2007 à 0,18 en 2008. Par ailleurs, l'offre de transport a également aug-

menté. Ainsi la RATP a produit 524 millions de kilomètres répondant aux importants renforts d'offres décidés par le STIF. Enfin, le STIF et la Région Ile-de-France ont mis en place, en 2007,

la gratuité des transports publics pour les allocataires du RMI ainsi que les membres de leur foyer. Cette mesure a pu renforcer l'usage des transports collectifs.

... Évolution du nombre de voyages par habitant de 2004 à 2008



Le nombre de voyages réalisés en moyenne par habitant en Ile-de-France atteint en 2008 le nombre record de 346.

Source : GART - STIF

4. Les tarifs

... Les tarifs en Ile-de-France (au 1^{er} juillet 2008)

En €	Tarifs 2008	Tarifs 2007	Évolution en euros courants	Évolution en euros constants
Billet à l'unité*	1,6	1,5	6,7 %	3,8 %
Carnet de 10 tickets*	11,4	11,1	2,7 %	- 0,1 %
Carte orange, 2 zones, mensuelle**	55,1	53,5	3,0 %	0,2 %
Carte orange, 3 zones, mensuelle***	72,9	70,8	3,0 %	0,2 %
Carte intégrale, 2 zones, annuelle**	556,6	540,1	3,1 %	0,2 %
Carte intégrale, 3 zones, annuelle***	735,9	715	2,9 %	0,1 %

* Valables sur le métro, les autobus de la RATP, le tramway, la section urbaine du RER et la plupart des lignes d'OPTILE
 ** Zones 1-2
 *** Zones 1-3

Source : STIF

actu 2009 Le Grand Paris

Le 29 avril 2009, à la cité de l'architecture et du Patrimoine, Nicolas Sarkozy annonçait les grandes mesures du plan de développement de la Région capitale. Très attendu, le volet transport du Projet de loi Grand Paris a, comme ambition, de redynamiser les transports et le développement des pôles économiques franciliens. Face aux investissements colossaux que le plan transport nécessite, Gilles Carrez, rapporteur général du budget à l'Assemblée nationale et député du Val-de-Marne, a été chargé par le gouvernement de proposer des solutions viables pour financer ce plan (évalué à 35 milliards d'euros d'investissements). Son rapport, remis au Premier ministre le 30 septembre 2009, met l'accent sur la nécessité de mener de front la réalisation du métro automatique autour de Paris et la rénovation

du réseau existant. Pour ce faire, une « articulation étroite » entre le STIF et la nouvelle entité publique, créée pour réaliser et financer le réseau de métro du Grand Paris, est indispensable.

Le projet de loi sur le Grand Paris a été adopté en Conseil des ministres le 7 octobre et sera examiné par l'Assemblée Nationale avant la fin de l'année 2009.

Les grands objectifs de ce projet de loi sont :

- redonner à la région capitale une place centrale dans la compétition à laquelle se livrent les grandes métropoles européennes,
- jouer un rôle de moteur de la croissance nationale,
- contribuer au développement économique et social du pays,
- favoriser le renforcement de la cohésion sociale de la

région en posant les bases d'un bassin unique de l'emploi dans l'agglomération parisienne.

Ce projet de loi semble remettre en cause la hiérarchie des documents d'urbanisme et confère à l'Etat une place particulièrement importante, notamment concernant le fort pouvoir de préemption dont il bénéficie dans le texte. D'autre part, le rôle de STIF est minoré par les importants pouvoirs conférés à la Société du Grand Paris, établissement public dont la mission est de concevoir, d'élaborer et d'assurer la réalisation du schéma de transport.

Les prochains débats permettront de voir si ce projet de loi débouchera sur un système de concertation ouvert, afin de préserver le principe de libre administration des collectivités locales.

5. Les projets de TCSP

Types de projets	Lignes en création ou en extension	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames/bus	Coût infra M€ 2008 HT	Coût matériel roulant M€ 2008 HT	Coût global M€ 2008 HT	
TRAM - TRAIN	Tangentielle Nord phase 1 : Epinay - Le Bourget	2009	2014	10	7	12	493	50	543	
	Tangentielle Nord phase 2	2011	2017	18	7	26	699	108	807	
	Tram-Train Massy-Evry	2012	2017	20,1	14	21	320	88	408	
	T4 Clichy-sous-Bois - Montfermeil	2012-2013	2015	5,6 à 6,6 ⁽¹⁾	9 à 11	11	160 à 175	45 à 49	205 à 224	
	Tangentielle Ouest	2013	2015	25	13	22	135 à 152	88	223 à 240	
METRO	Ligne 4 phase 1 - Prolongement à Montrouge	2008	2012	1,5	1	1	183	-	183	
	Ligne 4 phase 2 : Montrouge à Bagneux	-	2018	1,5	2	-	276	-	276	
	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	2007	2011	1,8	1	-	88	-	88	
	Ligne 11 : prolongement jusqu'à Rosny-Bois-Perrier (phasage possible)	2014	2017-2018	5,5 à 6,2 ⁽¹⁾	5 ou 6	40	820	280	1 100	
	Ligne 12 phase 1 - prolongement à Proudhon-Gardinoux	2008	2012	1,3	1	2	214	-	214	
	Ligne 12 phase 2 - Mairie d'Aubervilliers	-	2016	2,5	2	-	115 à 172	-	115 à 172	
	Ligne 13 : Ouragan	2007	2011	-	-	-	97	-	97	
	Ligne 14 : prolongement à St-Ouen	2014	2017	5,1	3 ⁽²⁾	14	932 à 954	143	1 075 à 1 097	
	Arc Express - Arc Nord	2014	2020	18,3 à 21,3	16 à 17	25 à 31	1 770 à 2 020	230 à 280	2 000 à 2 300	
Arc Express - Arc Sud	2014	2020	25,9 à 29,1	19 à 20	38 à 44	2460 à 2700	340 à 400	2 800 à 3 100		
TRAMWAY	FER	T1 aux Courtilles AGIII	2009	2012	4,9	10	9	156	14	171
		T1 - Noisy-le-Sec - Val-de-Fontenay	2011	2015	7,7 ou 8,2	13 à 15	15	400	45	445
		T2 - Prolongement au Pont de Bezons	2007	2011	4,2	7	26	233	55	288
		T2 - Porte de Versailles	2008	2009	2,3	4	-	100	-	100
		T3 : extension à la Chapelle	2009	2012	14,5	26	25	652	86	738
		T7 phase 1 : Tramway Villejuif - Athis-Mons	2009	2013	11,18	18	19	305	52	356
	PNEU	T8 - Tram'y - St-Denis - Epinay - Villetaneuse	2009	2013	8,46	18	20	251	45	296
		T5 - RN1 RN16 St-Denis - Garges - Sarcelles	2008	2012	6,6	16	15	170	54	224
		T6 - Croix du Sud : Châtillon - Velizy - Viroflay	2008	2012-2013	14 ⁽³⁾	21 ⁽⁴⁾	31	401	84	484
TCSP	TCSP Pampadour - Sucy-Bonneuil	2007	2011	6,45	10	18	87	7	94	
	Liaison Sénart - Corbeil (phase 1 jusqu'à St-Germain-lès-Corbeil)	2009	2011	13 ⁽⁵⁾	13	12	82	6	88	
	Melun - Sénart	2012	2013-2017	17,5	30	18	170	-	170	
	TCSP RN305 - Section Nord	-	-	-	-	-	-	-	-	
PÔLES	Pôle de Nanterre Université (phase 1)	2007	2009	-	-	-	78	-	78	
	Pôle de Choisy-le-Roi	2007	2010	-	-	-	15	-	15	
	Pôle de Massy (phase 1)	2007	2011	-	-	-	73	-	73	
	Pôle de Versailles Chantier (phase 1)	2008	2012	-	-	-	73	-	73	
	Pôle de Noisy-le-Grand	2009	2011	-	-	-	32	-	32	
	Pôle de Nanterre Université (phase 2)	2009	2014	-	-	-	52	-	52	
	Pôle de Juvisy	2010	2015	-	-	-	71	-	71	
	Pôle Pampadour	2011	2013	-	-	-	39	-	39	
	EOLE Evangile	2011	2014	-	-	-	123	-	123	

(1) selon tracé

(2) plus 1 réservée

(3) dont 1,6 en tunnel

(4) dont 2 souterraines

(5) dont 9,6 en site propre

Source : STIF - Direction des Projets d'Investissement - Données au 20/10/2009



Zoom : Les Plans de DÉPLACEMENTS URBAINS

Outils essentiels de planification
de la mobilité durable.

Les plans de déplacements urbains en 2009

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 a rendu les plans de déplacements urbains (PDU) obligatoires dans tous les Périmètres de Transport Urbain (PTU) « inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants [...] ou recoupant celles-ci ». La réalisation de ce document de planification de la mobilité incombe aux autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). En août 2008, le CERTU recensait 72 agglomérations concernées par cette obligation, dont 68 en Métropole et 4 en Outre Mer. Néanmoins, toute agglomération de moins de 100 000 habitants qui le souhaite peut également s'engager dans cette démarche. Ainsi, en mars 2008, le CERTU recensait 43 plans de déplacements urbains volontaires, dont 39 en Métro-

pole et 4 en Outre Mer. Cela représente presque un quart des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

A ce jour, on recense donc en France 115 PDU, parmi lesquels 63 % sont obligatoires et 37 % sont volontaires, et qui, selon la LOTI, doivent porter sur les domaines suivants : sécurité de tous les déplacements, diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes actifs, aménagement et exploitation de la voirie, organisation du stationnement, transport et livraison de marchandises, encouragement à la mise en place de plans de mobilité pour les entreprises, et enfin tarification et billetterie intégrées.

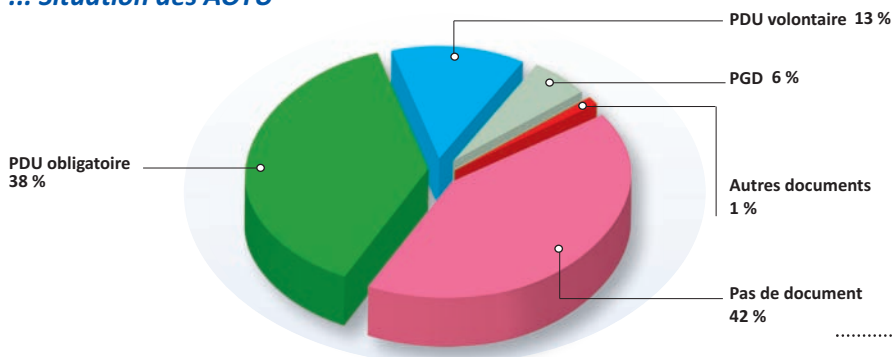
Il est intéressant de noter que l'Union europé-

115 c'est le nombre de PDU recensés en France, 63 % sont obligatoires, 37 % sont volontaires.

enne souhaite encourager la démarche PDU. Ainsi, le plan d'action pour la mobilité urbaine (COM(2009) 490 final adopté le 30 septembre 2009) prévoit que la « Commission des communautés européennes apportera son soutien aux autorités locales dans la mise en place de plans de mobilité urbaine durable concernant le transport de marchandises et de personnes dans les zones urbaines et périurbaines ».

Résultats d'enquête réalisée au cours de l'année 2009

... Situation des AOTU



Parmi les 144 répondants à l'enquête du GART, 42 % ne disposent d'aucun document de planification des transports, tandis que 38 % sont dotés d'un PDU obligatoire et 13 % d'un PDU volontaire. Par ailleurs, 6 % déclarent disposer d'une politique globale de déplacements (PGD).

Source : GART, 2009 sur 144 AOTU

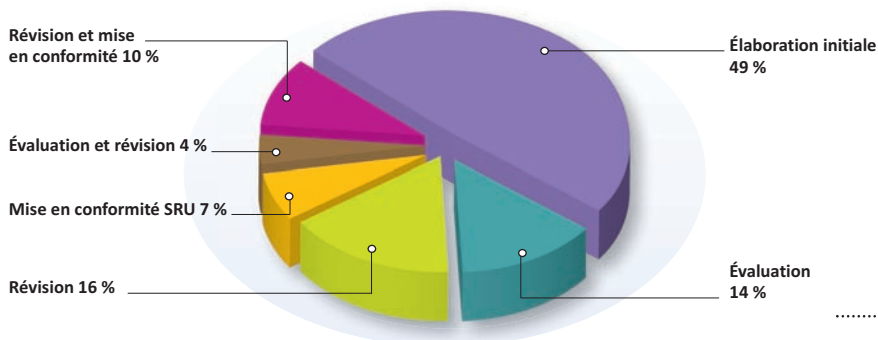
La politique globale de déplacements (PGD) est un document de planification des déplacements réalisé de manière volontaire par les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Elle relève de la circulaire « plans de déplacements

urbains et transports collectifs » n°2001-51 relative aux aides de l'Etat du Ministère de l'Equipement du 10 juillet 2001. Tandis que le PDU a pour objectif principal la diminution du trafic automobile, la PGD vise simplement la maîtrise

de la circulation. Elle porte sur des thématiques similaires, mais moins nombreuses que celles abordées dans les PDU : la sécurité, le développement des modes alternatifs, le développement des transports collectifs et le stationnement.

L'état d'avancement des démarches de planification des déplacements

... Stade de la démarche



Qu'il s'agisse d'un PDU ou d'une PGD, 49 % des documents de planification recensés se situent au stade de l'élaboration initiale (document approuvé ou non) et 14 % au stade de l'évaluation.

Source : GART, 2009 sur 84 documents

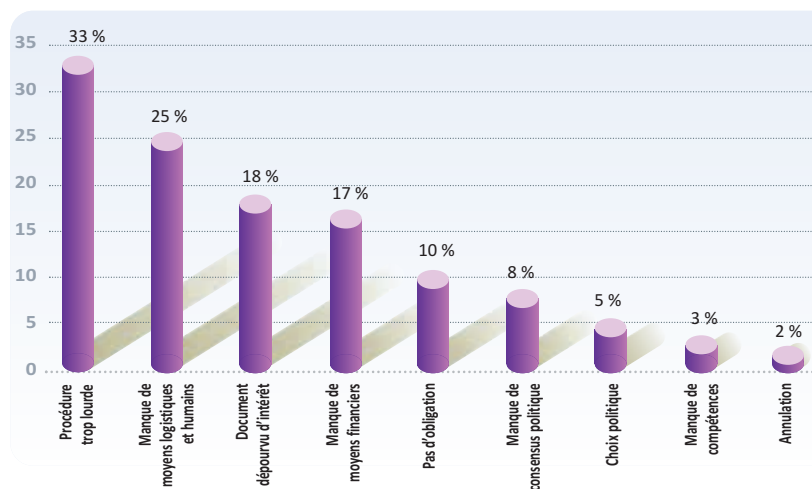
Au total, 63 % des documents recensés sont en cours d'application ou sur le point de l'être, sans que ne soit envisagée leur révision sur le court

terme (quelques années). On dénombre 16 % de documents engagés dans un processus de mise en conformité avec la Loi

Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) et 4 % qui en sont au stade d'une démarche conjointe d'évaluation et de révision.

Une démarche volontaire pour la mobilité durable... mais coûteuse

... Raisons à l'absence d'un PDU



33 % des AOTU n'ayant pas réalisé un PDU considèrent que la procédure est trop lourde. 25 % déplorent le manque de moyens logistiques et humains et 17 % ne disposent pas de suffisamment de ressources financières.

Source : GART, 2009 - sur 60 AOTU n'ayant pas de document

Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, la réalisation d'un PDU résulte généralement d'un choix des élus de mener une politique de mobilité durable. Toutefois, les petites agglomérations

n'ont pas toujours les moyens de réaliser ce document. La grande majorité des AOTU qui ne se sont pas dotées de PDU invoquent plusieurs raisons parmi lesquelles des procédures trop lourdes à mettre en

place (33 %), le manque de moyens logistiques et humains (25 %), l'inadaptation du document par rapport aux spécificités du territoire (18 %) ou encore le manque de moyens financiers (17 %).

Le Coût d'un plan de déplacements urbains

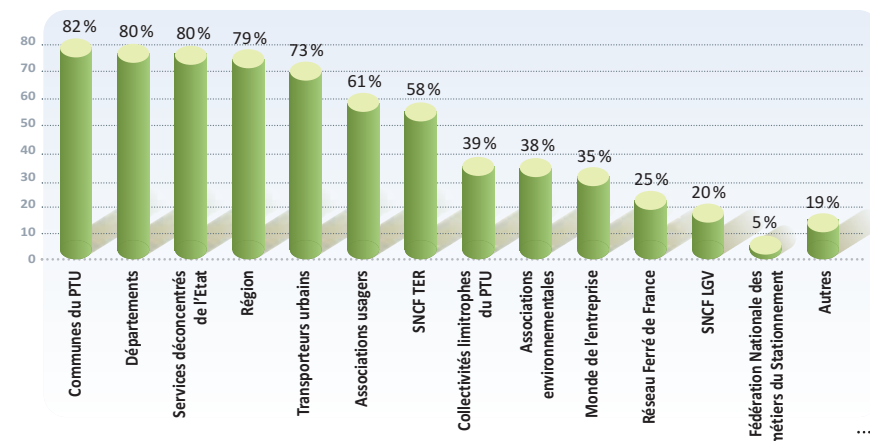
	Coût moyen d'un PDU (en €)	Coût moyen par habitant (en €)
Agglos de plus de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service	835 000	0,55
Agglos de moins de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service	370 929	1,20
Agglos de plus de 200 000 habitants	344 652	1,26
Agglos de 100 à 200 000 habitants	207 151	1,45
Agglos de moins de 100 000 habitants	125 265	1,76

Rapporté au nombre d'habitants du PTU, le coût d'un Plan de Déplacements Urbains est particulièrement élevé pour les petites agglomérations.

Source : GART, 2009 - sur 53 réponses à la question parmi les 84 documents

Une démarche à fort caractère partenarial

... Avec quels acteurs avez-vous travaillé ?



Les AOTU élaborent leur PDU en consultant les institutions publiques, les opérateurs de transport collectif mais également la société civile.

Source : GART, 2009 sur 144 AOTU

Si une partie des partenaires de travail des AOTU sont des institutions publiques qu'elles sont tenues de contacter (régions, départements, services décon-

centrés de l'Etat...), beaucoup d'autres sont sollicités spontanément par l'AOTU. Parmi les plus sollicités, on trouve les opérateurs de transport urbain (73 %), les

associations d'usagers (61 %) et la branche TER de la SNCF (58 %), les collectivités limitrophes du PTU (39 %), et les associations environnementales (38 %).

Les PLANS DE DÉPLACEMENT URBAINS

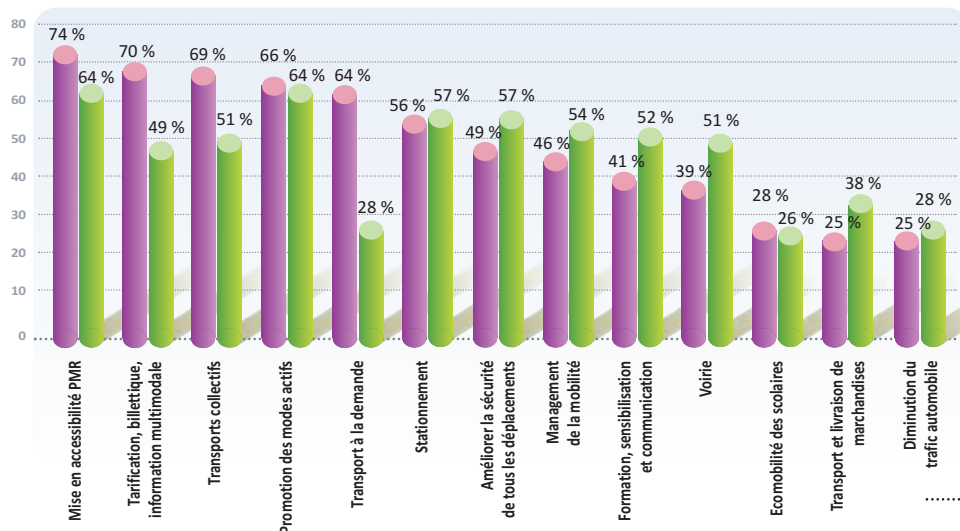
Outils essentiels de planification de la mobilité durable

Les difficultés de mise en œuvre recensées

Les difficultés signalées par les AOTU qui se sont dotés de documents de planification des déplacements (PDU, PGD) sont diverses :

- 68 % des AOTU déplorent que certaines compétences leur fassent défaut.
- 27 % des AOTU déclarent avoir connu des difficultés liées à la multiplicité des acteurs.
- 18 % des AOTU déclarent rencontrer des difficultés de cohésion politique et de consensus autour du PDU en lui-même.

Les domaines d'actions actuels et en projets



64 % des PDU prévoient la mise en accessibilité du réseau de transport urbain aux personnes à mobilité réduite et une promotion des modes actifs. 57 % des PDU statuent sur la politique de stationnement et la sécurité des déplacements.

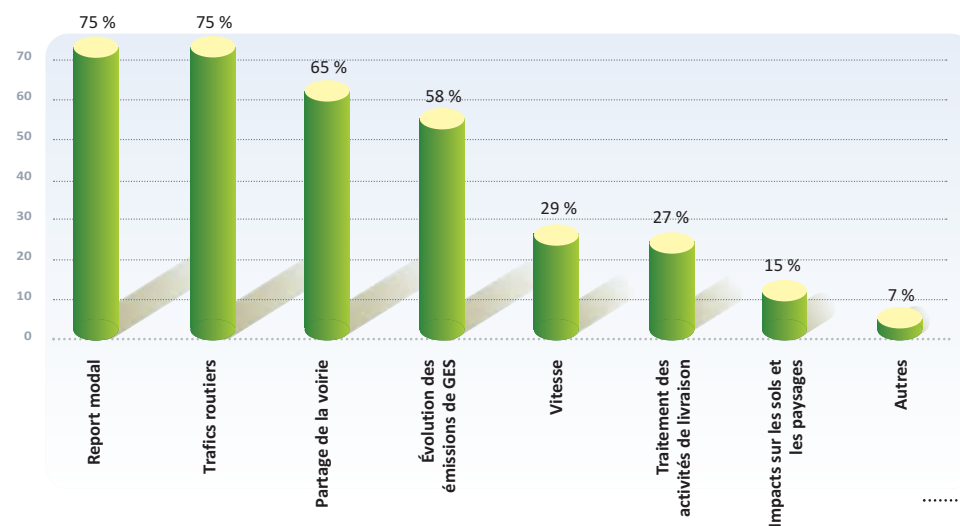
- Interventions réalisées
- Interventions à réaliser

Source : GART, 2009 sur 61 réponses à la question parmi les 84 documents

Le PDU, un document de développement durable

Lorsqu'on interroge les AOTU, 94 % des répondants considèrent que le PDU est un bon outil de développement durable. Ainsi, si 91 % des AOTU définissent des objectifs environnementaux, 82 %

des AOTU ont également inséré des objectifs sociaux dans leurs PDU. Les impacts de la politique des déplacements étudiés dans les PDU sont enfin de plusieurs ordres :



Le report modal et l'évolution du trafic routier sont les premiers indicateurs suivis par les AOTU pour évaluer les impacts de la politique de déplacements proposée dans le PDU.

Source : GART, 2009 sur 61 réponses à la question parmi les 84 documents

Le Grenelle de l'Environnement, qui s'est traduit en une loi-cadre et une loi d'application, a permis de faire avancer la question des compétences dévolues aux AOTU pour la mise en place de leurs

politiques de déplacements. Dans l'objectif de mise en œuvre d'une plus grande cohérence de la planification territoriale, il a permis de réinterroger les liens entretenus entre les Plans de Dépla-

cements Urbains et les autres politiques sectorielles (plans locaux de l'habitat, Plans Locaux d'Urbanisme), ainsi que les liens entre PDU et Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT).



Zoom : Les TCSP et LES TRAVAUX PUBLICS

Perspectives du marché
des TCSP en province pour les Travaux Publics

Réalisé par



Les investissements dans les projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) devraient atteindre un volume de 14,2 milliards d'euros entre 2009 et 2016. Ce montant est composé d'investissements non liés aux Travaux Publics (matériel roulant, ingénierie et acquisitions fon-

cières, centre de maintenance) et d'investissements directement liés aux activités de Travaux Publics : génie civil, voies, aménagements urbains, électricité. Les investissements liés aux Travaux Publics devraient atteindre 9,1 milliards d'euros sur cette même période.

Cette étude des TCSP à l'horizon 2016 a été faite à partir du recensement du GART et inclut les projets issus de l'appel à projets du Grenelle I. Certains projets prévus pour 2016 seront en travaux au-delà de cette date.

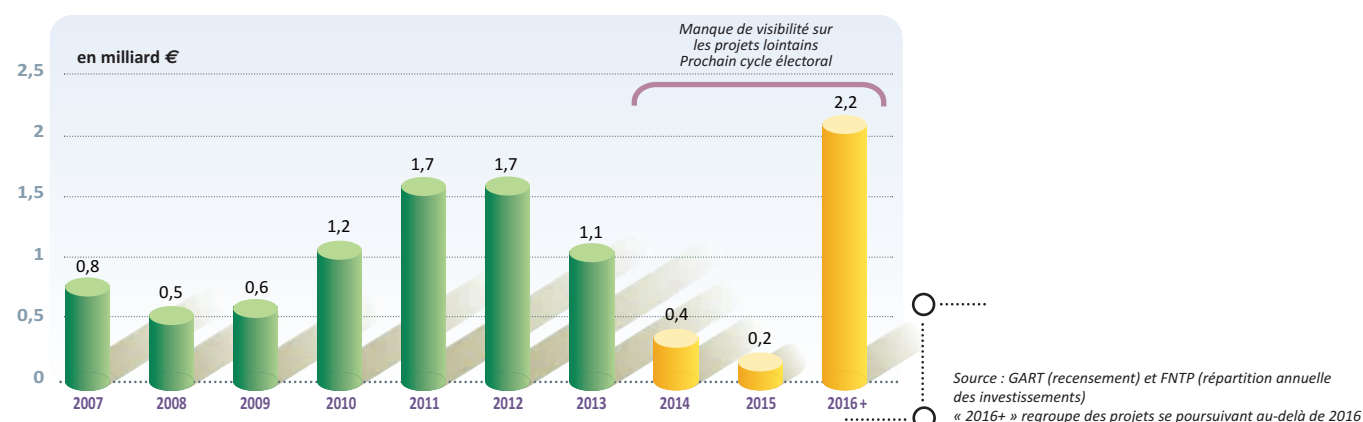
Des investissements en Travaux Publics en progression entre 2009 et 2011

Entre 2010 et 2013, environ 5,7 milliards d'euros devraient être investis dans les Transports en Commun en Site Propre en province. L'année 2008 a été moins importante en termes d'investissements que l'année précédente. 2009 marque le retour de la croissance qui se prolongera en

2010 puis 2011. 2011 et 2012 devraient être deux années d'investissements massifs dans les TCSP. Environ 1,7 milliards d'euros seront investis chaque année. Aujourd'hui, plus d'une quarantaine d'agglomérations réalise un projet de Transport en Commun en Site Propre ou envisage de le

faire. Les investissements se réduisent à partir de 2013 et de façon plus marquée en 2014 à cause du manque de visibilité à long terme et de la fin d'un cycle électoral. Déjà 2,2 milliards d'euros de projets ont été recensés pour 2016 et les années suivantes.

... Évolution de l'activité entre 2007 et 2016



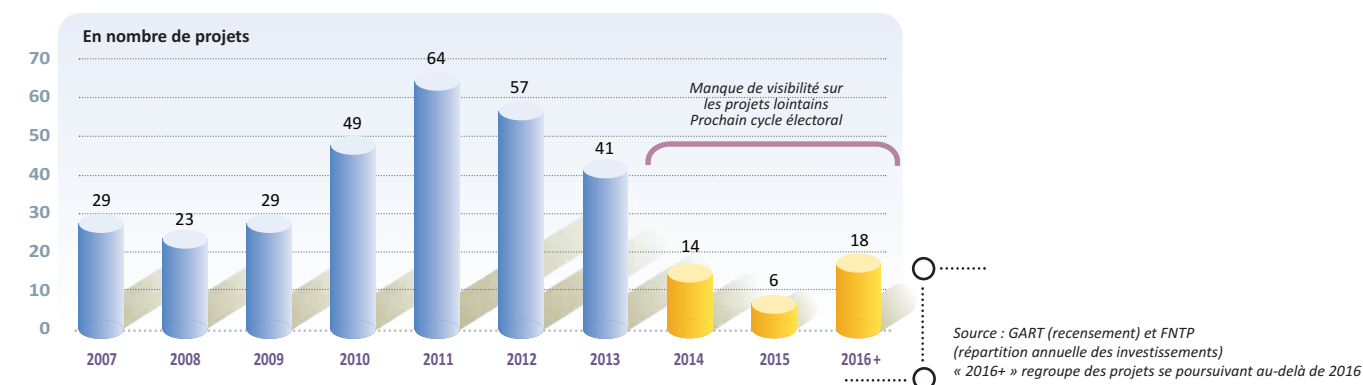
À l'horizon 2016, une centaine de projets de TCSP en province

Suite à la réalisation d'un premier projet de TCSP par une agglomération, d'autres projets peuvent suivre assez rapidement comme la réalisation de lignes supplémentaires, l'extension des lignes existantes ou encore la complémentarité avec d'autres modes de TCSP. Les réseaux de tramways ou de métro sont ainsi complétés par des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le cas se

présente à Lyon, Rennes, à Nice ou à Toulouse. Le nombre de chantiers en cours devrait croître pour atteindre un pic en 2011 avec 64 chantiers en réalisation. 2012 et 2013 verront la livraison de plusieurs projets importants : la ligne E du tramway de Grenoble, la 3^{ème} ligne du tramway de Montpellier ou la 1^{ère} ligne de tramway de Brest en 2012 ; les prolongements des lignes B du

métro de Lyon et de Toulouse, les lignes A et B du tramway de Dijon en 2013 parmi bien d'autres. Il en résulte une baisse du nombre d'opérations dès 2013, plus marquée en 2014 en attendant que d'autres prennent le relais. Un nouvel appel à projets dans le cadre du Grenelle prévu en 2010 devrait permettre de les identifier.

... Évolution du nombre de chantiers entre 2007 et 2016



Le tramway domine toujours le marché des TCSP

Sur l'ensemble des projets recensés, 44 % concernent des projets de tramway (création ou extension de réseau). En 2009, 15 lignes sont en cours de construction. Les tramways d'Angers et de Reims mobilisent chacun près de 200 millions d'euros d'investissements TP répartis sur 3 et 4 ans de chantiers pour la construction des infrastructures. Ce mode représente également 51 % des investissements en TCSP.

Les bus en site propre mieux adaptés aux agglomérations moyennes

Les agglomérations de province prévoient

37 projets de créations ou extensions de réseaux de bus en site propre d'ici à l'horizon 2016. Ces projets représentent des investissements moins importants : 1,5 milliards d'euros au total. Les agglomérations optant pour ce type de TCSP sont généralement de taille moyenne (Nîmes, Maubeuge, Nancy, Lorient...). Les grandes agglomérations associent lignes de métro ou de tramway et bus en site propre (Lyon, Lille, Rennes, Toulouse...)

Les métros : l'apanage des agglomérations importantes

En matière de réseaux souterrains, les métros

poursuivent leur développement dans les grandes agglomérations telles que Marseille, Lyon, Toulouse ou Rennes. Pour ces trois premières agglomérations, il s'agit de l'extension d'une ligne dont la mise en service est prévue pour 2013. À Rennes, c'est la création de la ligne B qui est en projet pour près d'un milliard d'euros.

Autres équipements

Cinq tram-trains sont prévus pour un investissement total de 490 millions d'euros. Ils concernent les agglomérations de Mulhouse, Lyon, Nantes et Bordeaux dont les livraisons prévues s'étaleront de 2010 à 2015.

Répartition des projets : concentration dans les villes du Sud-est et du Nord-ouest de la France**TCSP en cours de réalisation**

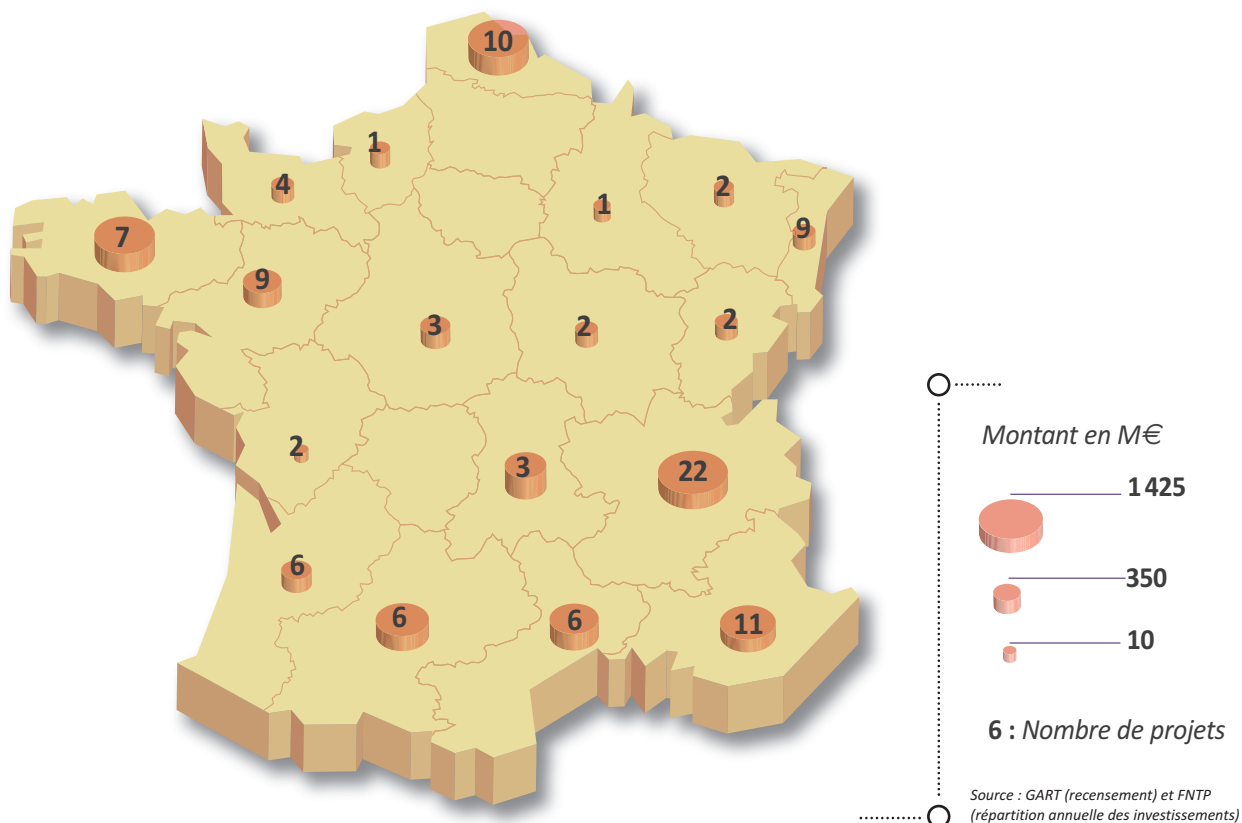
Les investissements de TCSP en cours se concentrent majoritairement dans le sud de la France. Ils sont situés essentiellement dans de grandes agglomérations telles que Lyon, Marseille ou Toulouse.

TCSP en projet

Les futures réalisations sont également localisées dans la moitié sud, dans le quart sud-ouest plus précisément mais sont aussi présentes dans le quart nord-ouest de la France.

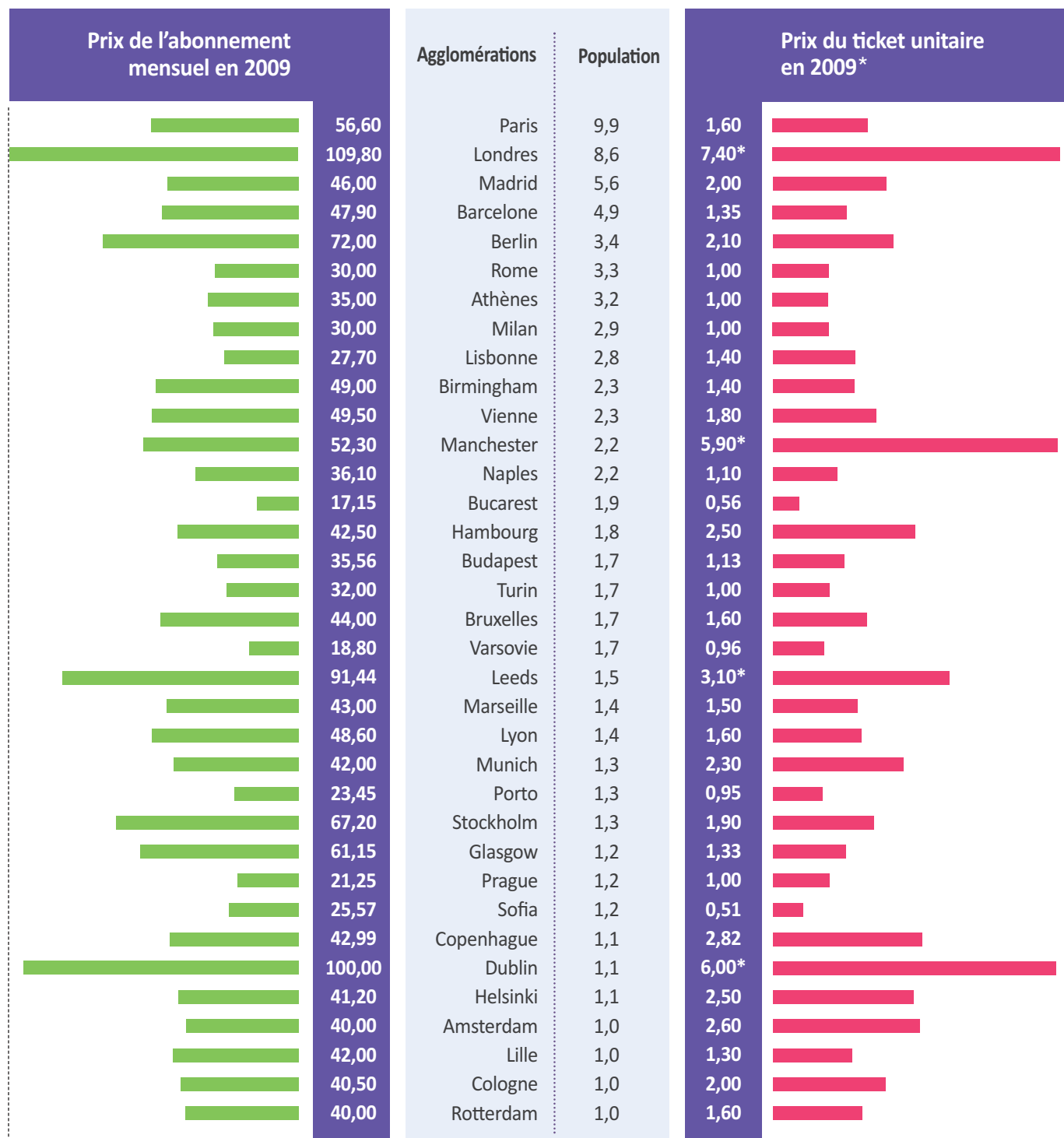
Certaines agglomérations mènent des études sur l'opportunité d'un nouveau TCSP. Il s'agit, la plu-

part du temps, de la création d'une seconde ligne ou du prolongement d'une ligne. On peut citer l'extension de la ligne 2 du tramway de Montpellier, une seconde ligne de tramway envisagée à Angers sur un axe Est-Ouest ou bien les projets d'extension des lignes de tramway à Strasbourg.

... Les projets de transports en commun en site propre en province



Zoom TARIFAIRE européen



* Prix du titre du jour, si pas de ticket à l'unité.
 ** Population en millions d'habitants - Source : ONU, Urban Agglomerations 2007.
 Source : sites Internet des différents réseaux.
 Données au 30/10/2009

Les sources

Pour les **transports urbains hors Ile-de-France**, les données présentées dans cet ouvrage sont issues :

- de l'enquête annuelle sur les transports urbains de province, réalisée par le Certu, la DGITM, le GART et l'UTP portant sur l'année 2008,
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les transports en commun en site propre.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 187 réseaux de transport urbain hors Ile-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports urbains).

Il est composé de :

- 8 agglomérations de plus de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 12 agglomérations de moins de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 13 agglomérations de plus de 200 000 habitants ;
- 32 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants ;
- 60 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- 62 agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2009 ont été réalisés sur l'ensemble des 273 AOTU recensées hors Ile-de-France.

De même, les traitements sur le versement transport des pages 14 et 15 ont été effectués sur toutes les autorités organisatrices ayant instauré le versement transport, soit 214 AOTU. Compte tenu de la non-réponse de 3 AOTU (1 agglomération de 50 à 100 000 habitants et 2 agglomérations de moins de 50 000 habitants), le travail a été réalisé sur 211 AOTU.

Lexique

Les ressources de financement

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

La population retenue est celle du Périmètre de Transport Urbain calculée à partir de la population totale du recensement général de la population 2006 réalisé par l'INSEE.

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'**Ile-de-France** nous sont fournies par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Nous remercions Laurent Michelin, Christelle PAULO, Jean-Baptiste PONCET et Thierry SIMEON pour leur collaboration.

Le zoom portant sur **Les plans de déplacements urbains** a été réalisé par Elodie BRIAND, pour le compte du Pôle Environnement, Aménagement, Marchandises du GART, entre avril et novembre 2009. Le travail a été effectué sur 144 AOTU ayant répondu à l'enquête.

Le zoom portant sur les **TCSP et les Travaux Publics** a été réalisé par la fédération nationale des Travaux Publics.

Les données du zoom portant sur **Les tarifs des transports publics dans les agglomérations millionnaires en Europe** sont issues des sites internet des différents réseaux.

Sources documentaires :

- UTP (2009), Transports urbains : bilan social 2008
- KOSSOWSKI J. & BONO M. (2009), Rapport d'Information sur la mise en application de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, Assemblée Nationale.

– des recettes diverses de fonctionnement et d'investissement (cessions, produits des amendes, ...).

- La participation de l'Etat aux transports collectifs concerne, en dehors de l'Ile-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.



Liste des réseaux de l'échantillon des Transports urbains hors Ile-de-France

Agglomérations de plus de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service (8) :

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

Agglomérations de moins de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service (12) :

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

Agglomérations de plus de 200 000 habitants (13) :

Angers, Brest, Dijon, Dunkerque, Le Havre, Lens, Metz, Nancy-Suburbain, Nîmes, Reims, Saint-Paul de la Réunion, Toulon, Tours.

Agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants (32) :

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

Agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants (60) :

Agen, Aix-les-Bains, Ajaccio, Alençon, Annemasse, Arcachon, Arles, Arras, Aubagne, Aurillac, Beauvais, Blois, Bourg-en-Bresse, Brive-la-Gaillarde, Cambrai, Castres, Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Châteauroux, Châtelleraut, Cherbourg, Cholet, Colmar, Creil, Le Creusot-Monceau-les-Mines, Dax, Dieppe, Draguignan, Elbeuf, Evreux, Forbach, L'Isle-d'Abeau, Laval, Longwy, Macon, Martignes, Menton, Montargis, Mont-de-Marsan, Montluçon, Morlaix, Moulins, Narbonne, Nevers, Nouméa, Périgueux, Le Puy-en-Velay, Quimper, Roanne, La Roche-sur-Yon, Rodez, Saint-Louis, Saint-Malo, Saint-Quentin, Saumur, Soissons, Tarbes, Thonon-les-Bains, Vienne, Villefranche-sur-Saône.

Agglomérations de moins de 50 000 habitants (62) :

Abbeville, Argentan, Auxerre, Bergerac, Bolbec, Cahors, Chamonix, Châteaudun, Château-Thierry, Chaumont, Chauny, Cognac, Concarneau, Digne-les-Bains, Epernay, Epinal, Fécamp, Figeac, Flers, Fontenay-le-Comte, Fougères, Gap, Gros-Morne, Haguenau, Honfleur, Issoudun, Lamballe, Landerneau, Laon, Libourne, Lons-le-Saunier, Lunéville, agglomération Mancelle, Manosque, Méru, Millau, Montélimar, Neuves-Maisons, Obernai, Oyonnax, Pont-Sainte-Maxence, Pont-à-Mousson, Pontarlier, Pontivy, Remiremont, Romans-sur-Isère, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Avoid, Saint-Claude, Saint-Dié-des-Vosges, Saint-Dizier, Sainte-Marie-aux-Mines, Sainte-Menehould, Saintes, Saint-Lô-Agneaux, Sens, Thiers, La Trinité, Verdun, Vesoul, Vierzon, Vire.

Production et analyse des données :

Pôle économique : Julien ALLAIRE, Florence DUJARDIN, Matthias LE BOUAR

Conception et suivi :

Pôle communication : Catherine MARION, Valérie RATHIER

Sous la direction de Chantal DUCHENE, Directrice générale du GART.

Ont participé à la rédaction et au recueil de données : Elodie BRIAND, Aurélie CEVAER, Matthias LE PESQ (Pôle Environnement, Aménagement, Marchandises), Benjamin MARCUS, Laurence COUR (Pôle Juridique), Céline SABATIER (Assistante de la direction générale), Corinne LEMAIRE (Assistante des Pôles), la FNTP, le STIF.

Création et Maquette : Opérationnelle



GART

GRUPÉMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

22, rue de Palestro

75002 Paris

Tél: 33 (0)1 40 41 18 19

Fax: 33 (0)1 40 41 18 11

www.gart.org

