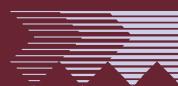


L'année 2007 des transports urbains



GART

GRUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT



L'année 2007 des transports urbains

Brochure statistique produite par le pôle économique du GART, « L'année 2007 des transports urbains » synthétise et analyse les principales données du secteur au 31/12/2007. Le financement, le fonctionnement mais aussi les investissements réalisés en Ile-de-France et hors Ile-de-France sont finement analysés et commentés. Vous trouverez également, dans cet ouvrage, une carte des transports en commun en site propre (TCSP) - en service et en projet au 15/12/2008 - ainsi qu'un zoom sur les services de vélos publics. Ce document constitue une source d'information indispensable pour mieux comprendre et anticiper l'évolution des transports publics en France.

SOMMAIRE

- p.5 Les transports urbains hors Ile-de-France
- p.25 Les transports urbains en Ile-de-France
- p.31 Zoom : Les services de vélos publics



Les transports urbains hors Ile-de-France

- > p. 6 Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) et leurs exploitants
- > p. 8 Les relations contractuelles
- > p.10 Le financement
- > p.14 Le fonctionnement
- > p.16 Les investissements
- > p.18 L'offre et l'usage
- > p.20 Les transports en commun en site propre hors Ile-de-France

1

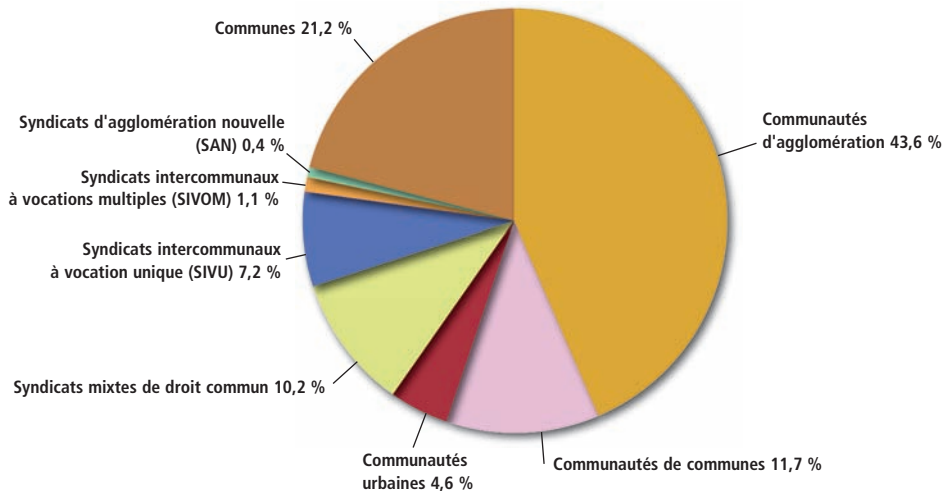
Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) et leurs exploitants



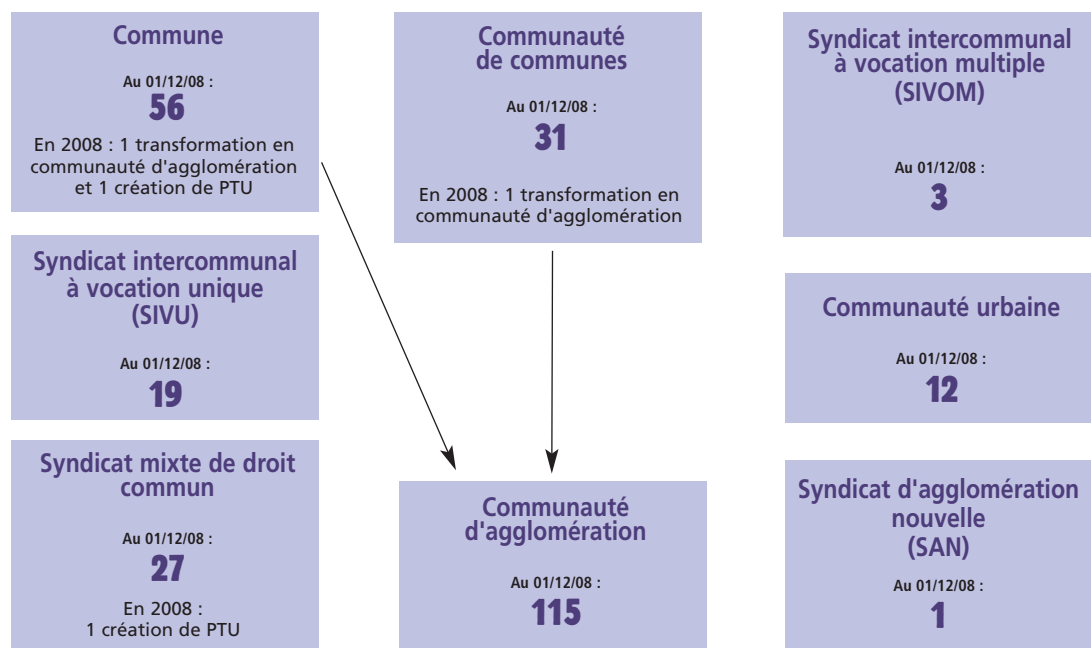
chiffre clé 60% des 264 AOTU recensées en 2008 sont des structures intercommunales communautaires

1.1 Qui sont les AOTU ?

••• Composition des AOTU en 2008



••• Évolution des formes juridiques des AOTU au cours de l'année 2008



••• Point sur les syndicats mixtes SRU

En 2008, on dénombre 8 syndicats mixtes SRU :

- Le Syndicat Mixte des Transports des Alpes Maritimes (SYMITAM)
- Le Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime (SMCTCM)
- Le Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang-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

Rappel : ces syndicats mixtes doivent exercer les trois compétences suivantes (art. 111 de la loi SRU du 13 décembre 2000) :

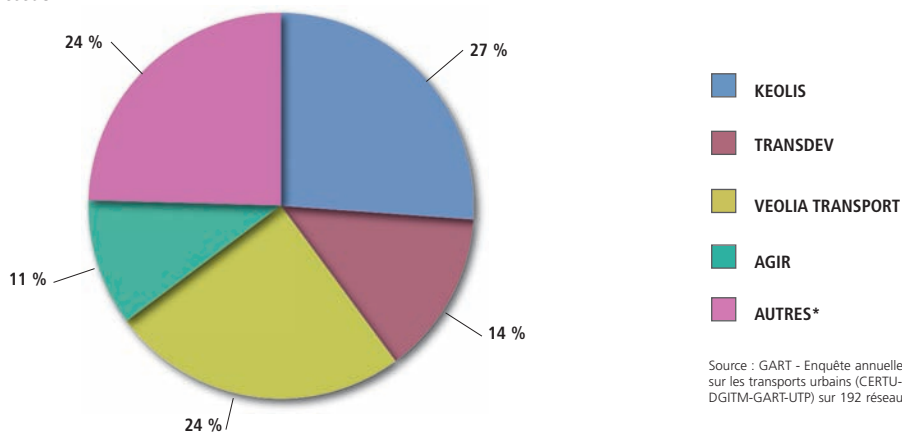
- La coordination des services sur un territoire
- La mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers
- La création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés



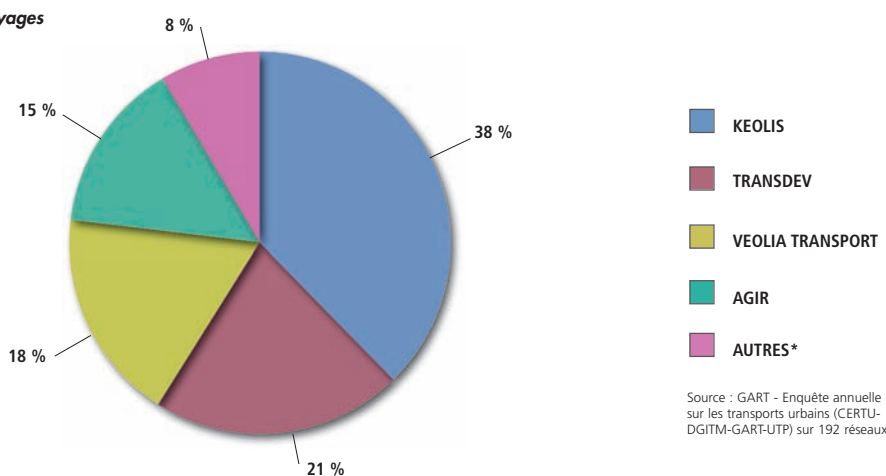
1.2 Les exploitants des réseaux de transport urbain

••• Part des groupes de transport urbain en 2007

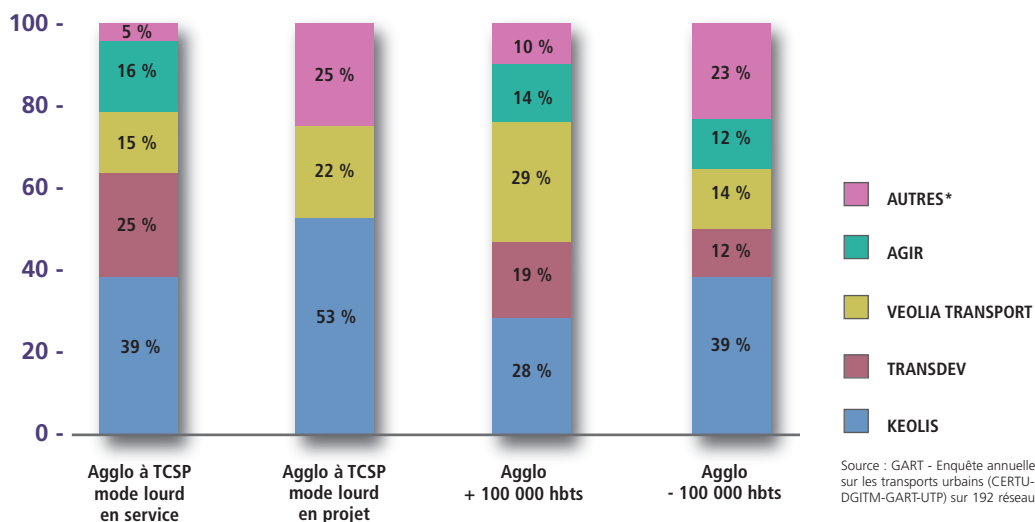
En nombre de réseaux



En nombre de voyages



••• Part des groupes de transports urbains en 2007, selon la taille du réseau, en nombre de voyages

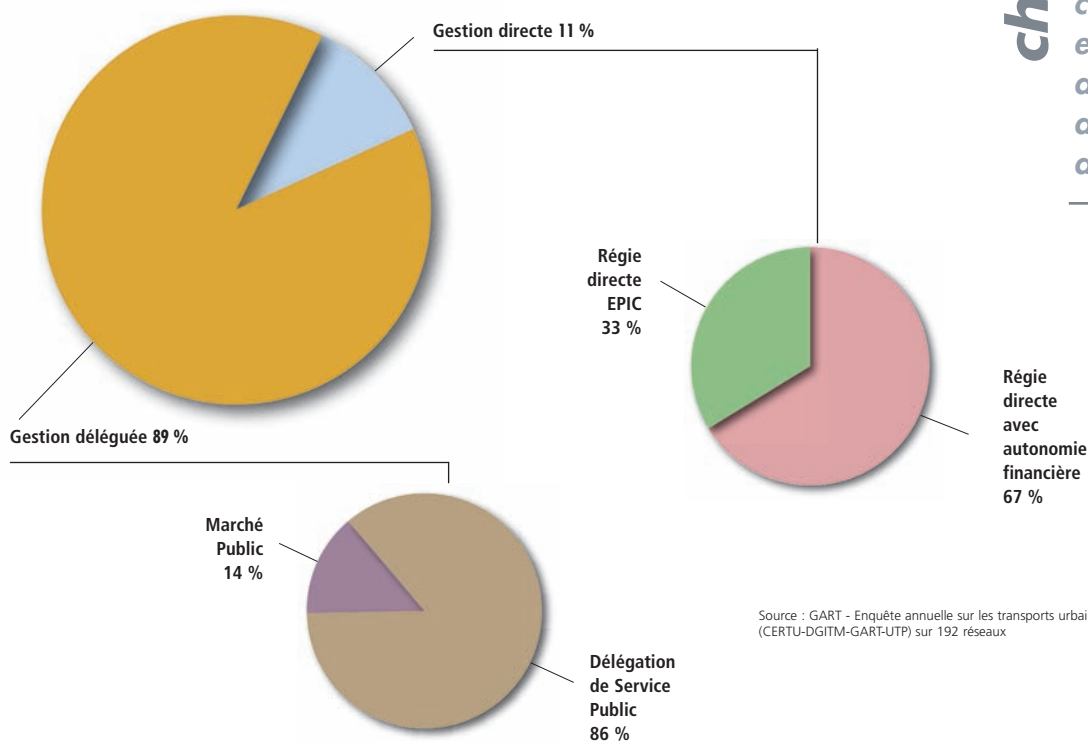


* La catégorie « autres » rassemble les réseaux qui sont rattachés à des groupes familiaux ou étrangers (ex : SIBERBUS, Car Postal), les réseaux qui ne sont rattachés à aucun des groupes ci-dessus (ex : RATP Développement), ainsi que les régions qui ne sont pas affiliées à AGIR.

2 Les relations contractuelles

2.1 Les modes de gestion

- Les modes de gestion dans les réseaux urbains en 2007, en % du nombre de réseaux



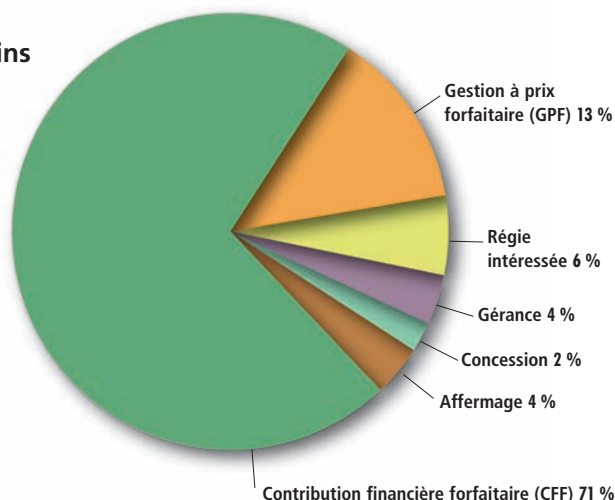
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

Même si la part des réseaux en gestion directe reste stable depuis des années, plus ou moins 10 % de l'ensemble des réseaux, on peut noter, toutefois, que tous les ans, plusieurs AOTU décident d'exploiter directement leur réseau de transport. En 2007, le SMTC du territoire de Belfort et le SMTC de l'agglomération toulousaine ont fait ce choix.

2.2 Les contrats

- Les types de contrats dans les réseaux urbains en 2007, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux

La tendance observée ces dernières années se confirme : la part des contrats au sein desquels le délégataire supporte le risque industriel et commercial (contribution financière forfaitaire, affermage et concession) continue de progresser. Elle atteint 77 % des contrats, contre 73 % en 2006, avec toujours une nette prédominance des contrats à contribution financière forfaitaire.



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux



chiffre clé 89 % des réseaux sont exploités en gestion déléguée contre 11 % en gestion directe (en % du nombre de réseaux).

Les conséquences de la détaxation des subventions

Deux décisions de la Cour de Justice des Communautés Européennes en date du 6 octobre 2005, relatives au régime de TVA des services publics et concernant les subventions d'exploitation et les subventions d'équipement ont condamné le dispositif français qui prévoyait une limitation de la déductibilité de la TVA grevant les biens d'équipement financés par des subventions non imposables.

Ces décisions communautaires ont été retranscrites en droit français par les instructions fiscales 3-D-1-06 du 27 janvier 2006 et 3-A-7-06 du 16 juin 2006. Celles-ci ont cherché à clarifier la situation concernant le régime de TVA des subventions. La TVA doit être payée par les Autorités Organisatrices quand elles correspondent à des « subventions directement liées au prix ». Les « subventions n'entretenant pas un lien direct avec le prix d'opérations imposables » sont exonérées de TVA. Mais dans ce cas, ces subventions sont assujetties à la Taxe sur les salaires. Les entreprises ayant constaté sur une année un niveau de chiffre d'affaires non taxé à la TVA supérieur à 10 % de son chiffre d'affaire total sont passibles de la Taxe sur les salaires.

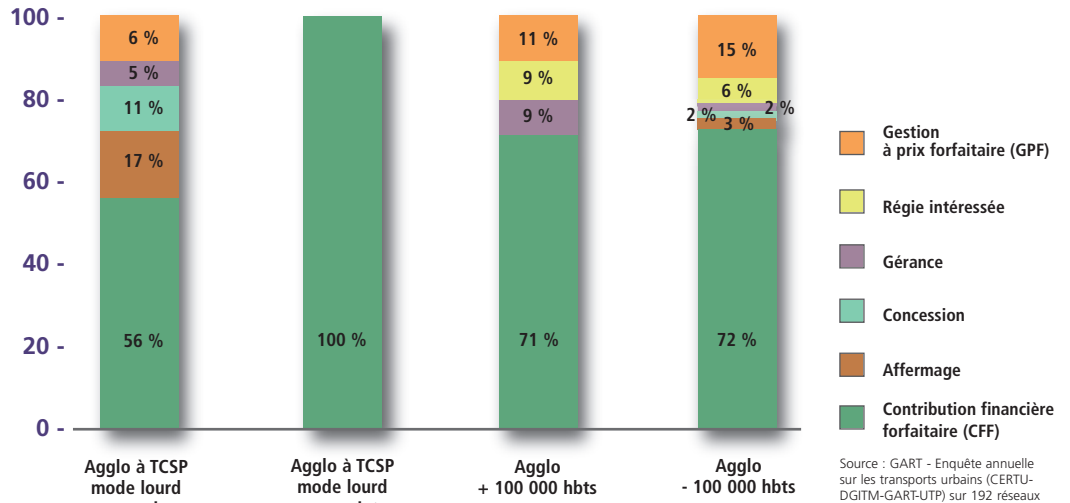
Selon l'instruction fiscale 3-A-7-06, pour qu'une subvention soit considérée « subvention directement liée au prix », elle doit satisfaire les conditions cumulatives suivantes :

- la subvention est versée par un tiers à celui qui réalise la livraison ou la prestation.
- elle constitue la contrepartie partielle ou totale.
- elle permet au client de payer un prix inférieur au prix du marché ou à défaut, au prix de revient.

Toutefois, cette définition demeure floue et laisse une possibilité d'appréciation aux AO et aux opérateurs. Ceux-ci prennent des solutions contrastées en fonction de l'impact d'une récupération de la TVA versée au cours des années précédentes et du montant de la Taxe sur les salaires à payer. L'administration fiscale maintient pour l'instant cette nouvelle doctrine fiscale susceptible de porter atteinte à la neutralité fiscale vis à vis des modes de gestion.



••• Les types de contrat dans les réseaux urbains en 2007, selon la taille du réseau, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux



2.3 La propriété du matériel roulant

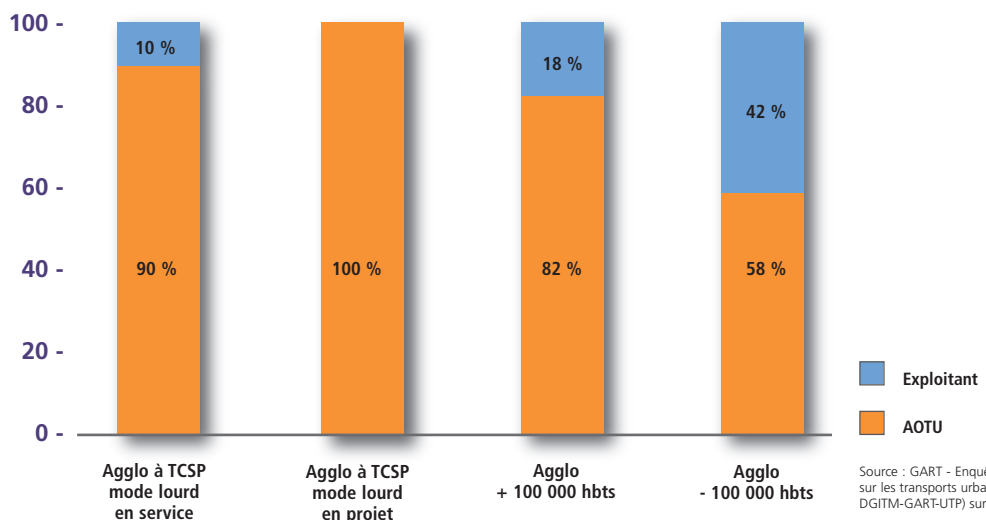
••• La propriété du matériel roulant en 2007

	Propriétaire du matériel roulant	
	AOTU	EXPLOITANT
En nombre de véhicules	83 %	17 %
En nombre de réseaux	59 %	41 %

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

Les AOTU sont propriétaires de 83 % des véhicules affectés aux transports urbains. Lorsqu'on raisonne en nombre de réseaux, les AOTU sont majoritairement propriétaires du matériel roulant à 59 %, contre 41 % des exploitants. Ces évolutions sont stables par rapport à 2006.

••• La propriété du matériel roulant, selon la taille du réseau en 2007, en nombre de véhicules



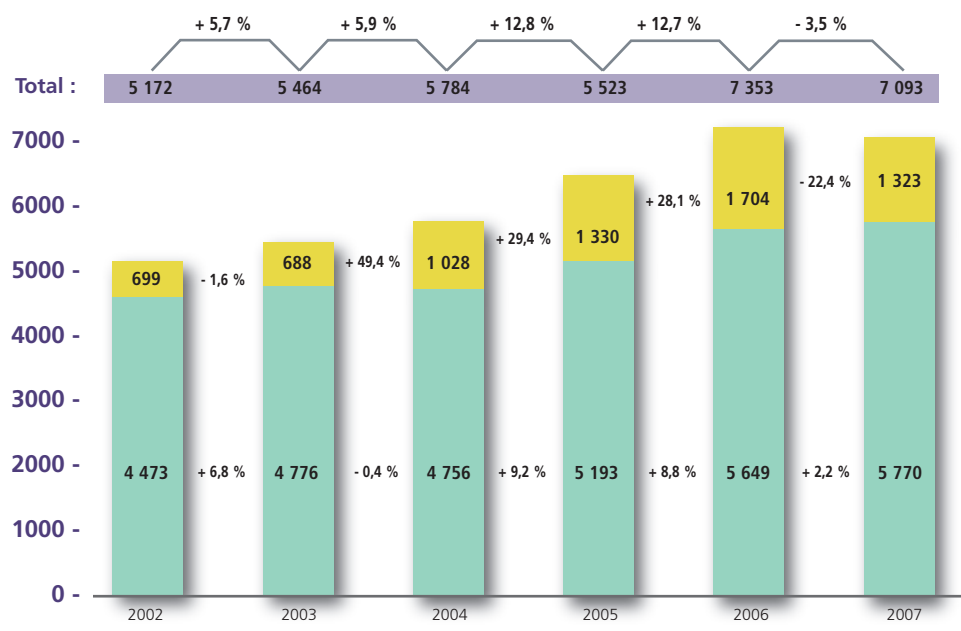
3 Le financement



chiffre clé **7 093** millions d'euros de besoins de financement en 2007, en baisse de 3,5 % en monnaie constante par rapport à 2006.

3.1 Le financement : vue d'ensemble

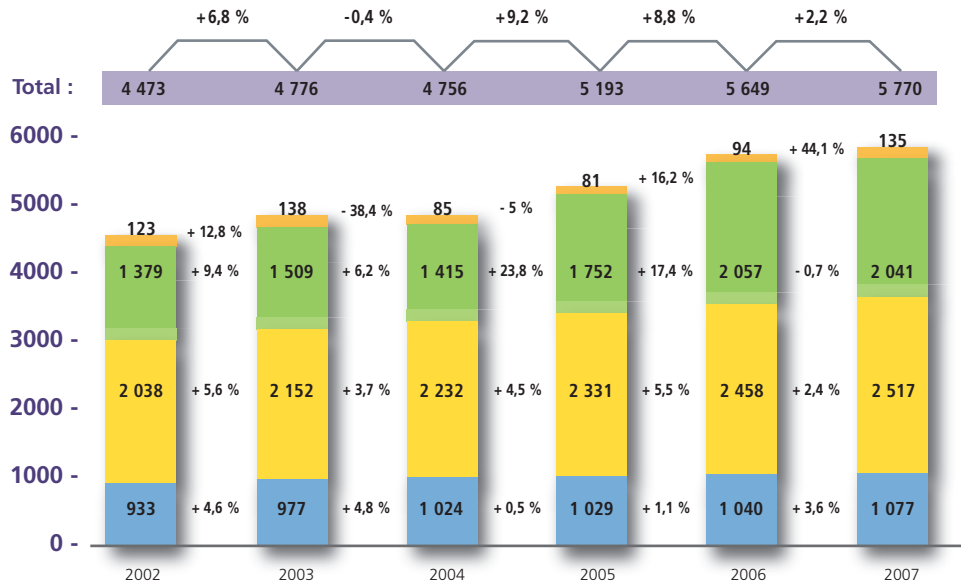
••• Évolution du financement des transports urbains depuis 2002, en millions d'euros 2007



Plus de 7 milliards d'euros ont été, à nouveau, mobilisés en 2007 pour financer les transports urbains hors Ile-de-France, même si on observe une baisse de 3,5 % en monnaie constante entre 2006 et 2007.

Cette évolution s'explique par le recul des emprunts de 22,4 %. En effet, les investissements, fortement corrélés aux cycles électoraux, ralentissent en 2007, à l'approche des échéances municipales de mars 2008. Les ressources propres croissent, quant à elles, de 2,2 %, une hausse modérée après les fortes augmentations de 2005 et 2006.

••• Évolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2002, en millions d'euros 2007



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux



Le financement des transports urbains, hors emprunt, nécessite 5 770 millions d'euros en 2007, soit une croissance de plus de 2 % en monnaie constante par rapport à 2006.

On assiste à une relative stabilisation des besoins de financement des transports urbains après deux années de forte hausse.

Cependant, les composantes du financement ont évolué, chacune, dans des proportions bien différentes.

En effet, les recettes commerciales continuent de progresser mais, cette fois, à un rythme plus élevé que les deux années précédentes : +3,6 % en euros constants.

La forte progression de la fréquentation (+5,7 %) et principalement celle enregistrée dans les agglomérations à TCSP en service (+7,6 %) a contribué à cet excellent résultat, les ventes de titres aux usagers affichant une hausse de près de 5,5 %.

Par contre, la somme allouée par les collectivités locales diminue légèrement passant de 2 057 millions d'euros en 2006 à 2 041 millions d'euros en 2007. Après deux années de très fortes hausses, en raison des investissements engagés, les collectivités locales tentent de stabiliser leur contribution au financement des

transports urbains.

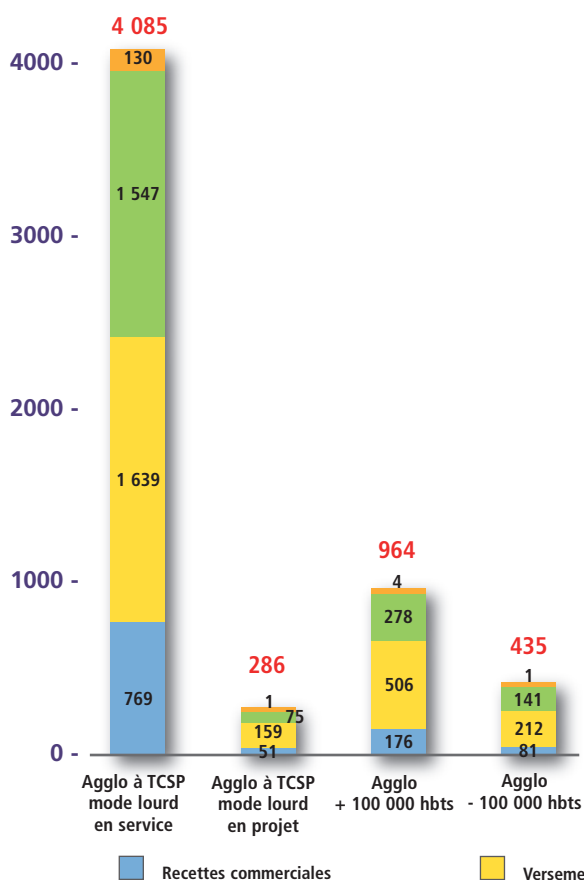
Enfin, la participation de l'Etat progresse à nouveau en 2007, s'élevant à 135 millions d'euros contre 94 millions d'euros en 2006. Cette année encore, cela s'explique par le paiement du solde des anciennes aides et des subventions complémentaires accordées par l'Etat fin 2006 à la suite de la suppression des aides aux TCSP.

Dans l'ensemble, le poids relatif des différentes sources de financement reste stable entre 2006 et 2007.

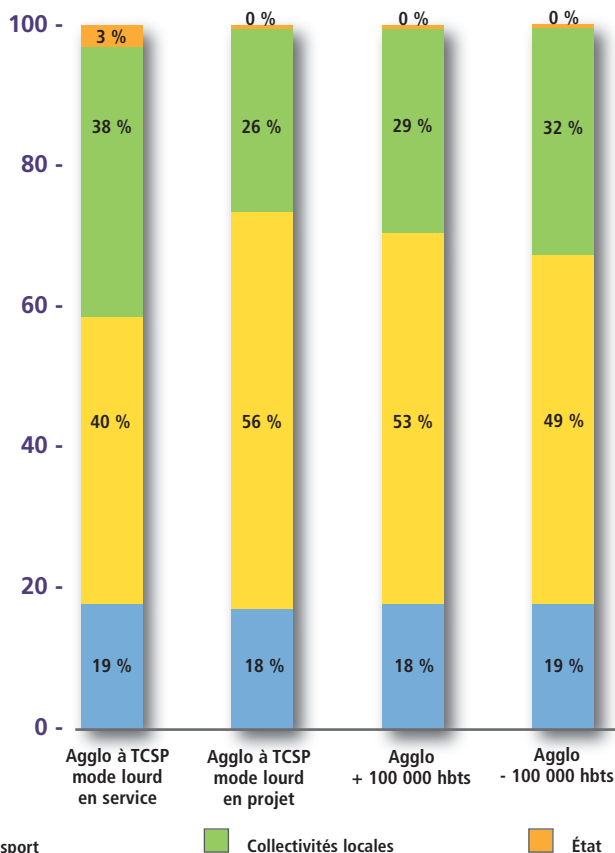
Le versement transport reste le premier contributeur du financement des transports urbains (44 %) devant le budget propre des collectivités locales (35 % au lieu de 36 %). Les recettes commerciales représentent 19 % des ressources propres (contre 18 %) tandis que l'Etat ne contribue qu'à hauteur de 2 %.

L'analyse par classe de population montre que les agglomérations à TCSP mode lourd en service mobilisent désormais 71 % des ressources de financement, contre 5 % pour les agglomérations à TCSP mode lourd en projet, 17 % pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et 8 % pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

••• Ressources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2007, selon la taille du réseau, en millions d'euros 2007



••• Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) des transports urbains, en 2007





chiffre clé **210** AOTU
et **3** syndicats
mixtes SRU
ont instauré
le versement
transport
hors
Ile-de-France.

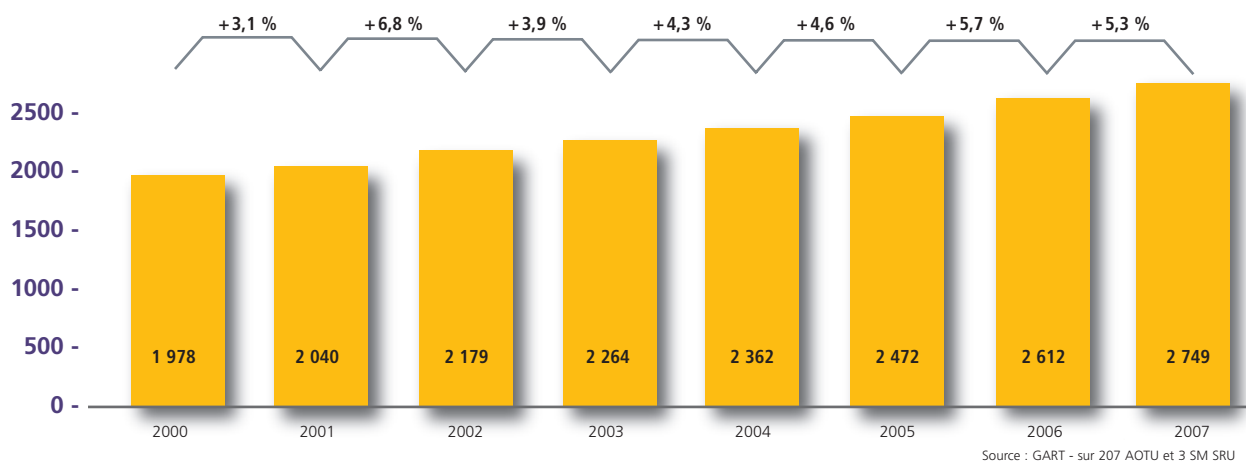
3.2 Le versement transport

En 2007, 210 autorités organisatrices de transport urbain ont instauré le versement transport (VT), soit 2 de plus qu'en 2006. Ainsi, près de 80 % des AOTU font aujourd'hui appel au VT pour financer leur réseau de transport.

Par ailleurs, le versement transport additionnel (VTA) a, désormais, été instauré par 3 syndicats mixtes de type loi SRU. En effet, après le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault en 2004 et le Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle en 2005, c'est le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise qui, à compter de 2007, a décidé de lever le VTA.

Ainsi, en 2007, 2 749 millions d'euros de versement transport, dont 10 millions de VTA, ont été collectés hors Ile-de-France, en 2007, soit 49 % du produit France entière.

••• Évolution du produit du versement transport depuis 2000, en millions d'euros 2007



Avec une croissance de 5,3 % en monnaie constante par rapport à 2006, le versement transport progresse, cette année encore, de manière significative. Cette hausse s'explique principalement par les augmentations de taux pratiquées dans 20 agglomérations et notamment par celles ayant un TCSP en projet ou en service.

La répartition du VT par taille d'agglomération reste

stable. Les agglomérations ayant un TCSP mode lourd en service ou en projet perçoivent plus des deux tiers du produit du versement transport hors Ile-de-France (67 %), tandis que les agglomérations de plus de 100 000 habitants, sans TCSP mode lourd mais avec, le cas échéant, des projets en mode routier, en collectent 23 % et les agglomérations de moins de 100 000 habitants, 10 %.

••• Les taux du versement transport hors Ile-de-France (article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales)

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

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

** 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 d'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 ».

La modification du circuit de perception du Versement Transport pour le personnel de l'Etat

Le circuit d'encaissement du versement transport versé par l'Etat employeur a été modifié à partir du mois d'avril 2008 afin d'étendre au personnel titulaire de l'Etat la procédure de versement des cotisations en lieu unique. Auparavant, le versement transport, pour cette catégorie de personnel, était acquitté directement auprès du comptable du Trésor assignataire des opérations de recettes et de dépenses de l'Autorité Organisatrice de Transport concernée.

A présent, les cotisations de l'Etat employeur passent par les URSSAF qui les reversent aux Autorités Organisatrices. La mise en place de ce nouveau circuit de versement identique à celui des employeurs privés engendre une baisse significative des recettes des Autorités Organisatrices de Transport en 2008, mais également une perte d'informations.

Premièrement, les Trésoreries Générales ne prélevaient aucun frais de gestion tandis que les URSSAF retiennent 1% de l'impôt (comme le prévoit l'article D2333-83 du Code Général des Collectivités Territoriales et dont le taux est fixé par l'arrêté du 29 novembre 1974).

Deuxièmement, les Trésoreries Générales versaient les sommes dues aux Autorités Organisatrices de Transport le même mois ; tandis que le versement par les URSSAF se fait avec un décalage d'un à deux mois.

Troisièmement, les Trésoreries Générales délivraient des informations beaucoup plus détaillées que celles fournies par les URSSAF.

Pour certaines Autorités Organisatrices de Transport, la part du Versement Transport prélevée sur la masse salariale des personnels de l'Etat peut représenter un quart des recettes du versement transport. Aussi, cette nouvelle mesure réduit-elle de manière non négligeable les ressources des AOTU pour l'année 2008.



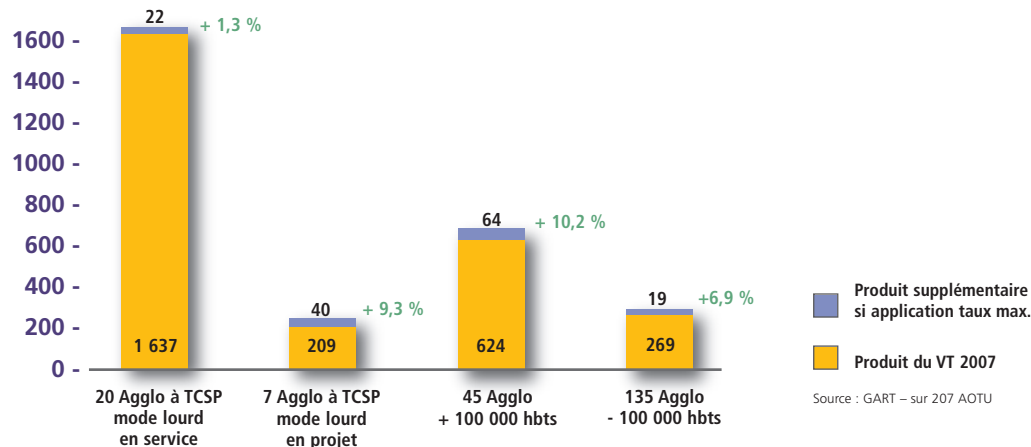
Les agglomérations au taux plafond en 2007

	Taux = plafond*	Taux < plafond
20 agglo à TCSP mode lourd en service	90 %	10 %
7 agglo à TCSP mode lourd en projet	43 %	57 %
45 agglo + 100 000 habitants	67 %	33 %
135 agglo - 100 000 habitants	73 %	27 %
TOTAL	72 %	28 %

* Certaines AO 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.

Source : GART - sur 207 AOTU

Répartition du VT selon la taille des agglomérations en 2007 et marges de manœuvres sur les taux, en millions d'euros



Source : GART - sur 207 AOTU

Depuis plusieurs années, on assiste à un essoufflement du versement transport. Alors que son rendement est fortement lié au contexte économique local, les marges de manœuvres sur les taux sont, aujourd'hui, de plus en plus étroites. Plus de 72 % des AOTU prélèvent le VT au taux plafond, elles sont même 90 % dans la classe des AOTU ayant un TCSP mode lourd en service.

C'est pourquoi, une application généralisée des taux plafonds n'apporterait qu'un gain supplémentaire de VT de 5,3 %.

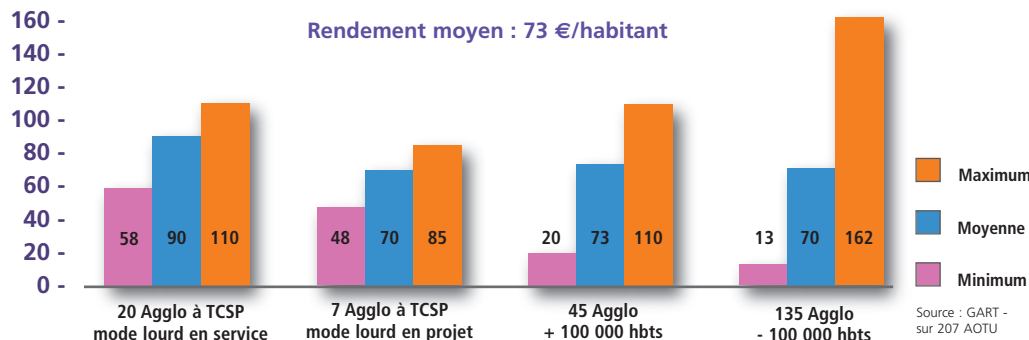
Cependant, on observe des disparités selon

la taille des agglomérations.

Dans les agglomérations à TCSP mode lourd en service, si on applique les taux plafonds, cela générerait un produit supplémentaire de 1,3 %, alors que les autres agglomérations ont, quant à elles, plus de latitude.

Ainsi, une application des taux plafonds susciterait une hausse du produit du VT de 9,3 % dans les agglomérations à TCSP mode lourd en projet, de 10,2 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et de 6,9 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Répartition du VT par habitant au taux de 1 % en 2007, en euros



Source : GART - sur 207 AOTU

L'analyse du rendement du VT par habitant, c'est-à-dire le produit du VT par habitant ramené au taux de 1 %, met en évidence une hausse du rendement moyen tous réseaux

confondus de 70€ en 2006 à 73€ par habitant en 2007, soit une croissance de près de 3 % en monnaie constante.

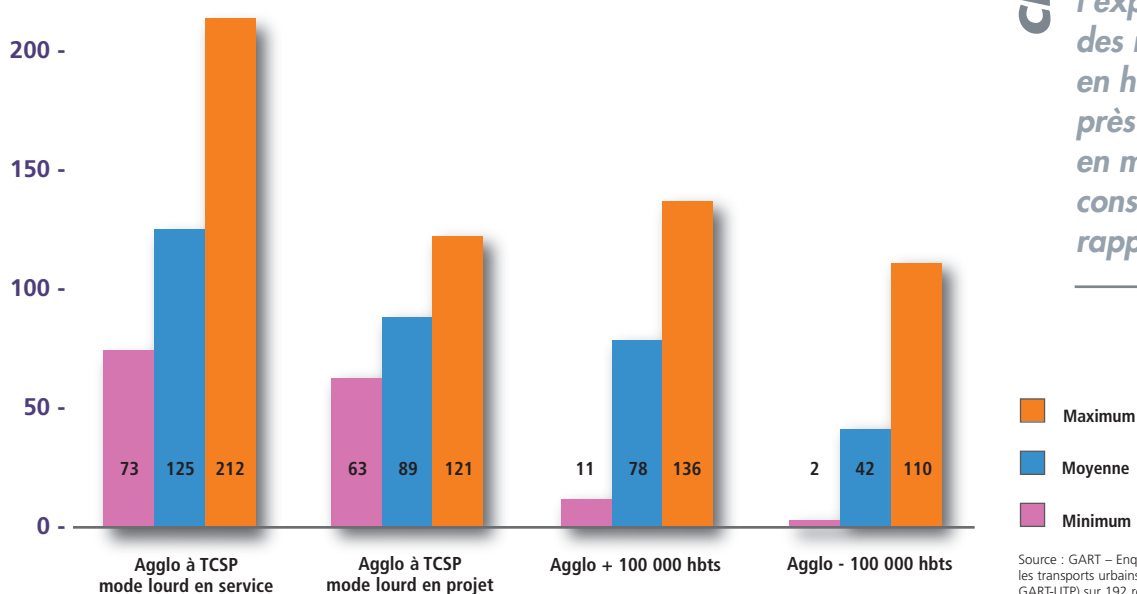
4 Le fonctionnement



chiffre clé **90 €**
par habitant, c'est la participation moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux, en hausse de près de 3 % en monnaie constante par rapport à 2006.

4.1 La participation des AOTU à l'exploitation des réseaux

••• Financement de l'exploitation par habitant en 2007, en euros



La participation des autorités organisatrices de transport urbain à l'exploitation des réseaux par habitant, c'est-à-dire, l'ensemble des subventions d'exploitation et d'équilibre versées aux exploitants rapporté au nombre d'habitants du périmètre de transport urbain, continue de progresser en 2007. Alors qu'on aurait pu envisager une baisse des subventions en raison des décisions de la cour de justice européenne en matière

de TVA en 2006 (cf actu page 9), la crise énergétique marquée par la hausse des prix des carburants et des matières premières a entraîné une hausse des contributions des AOTU.

Ainsi, la participation des AOTU à l'exploitation des réseaux s'élève à 90 € par habitant, contre 86 € en 2006, soit une augmentation de 2,7 % en euros constants.

4.2 Les tarifs

••• Quelques prix moyens en 2007



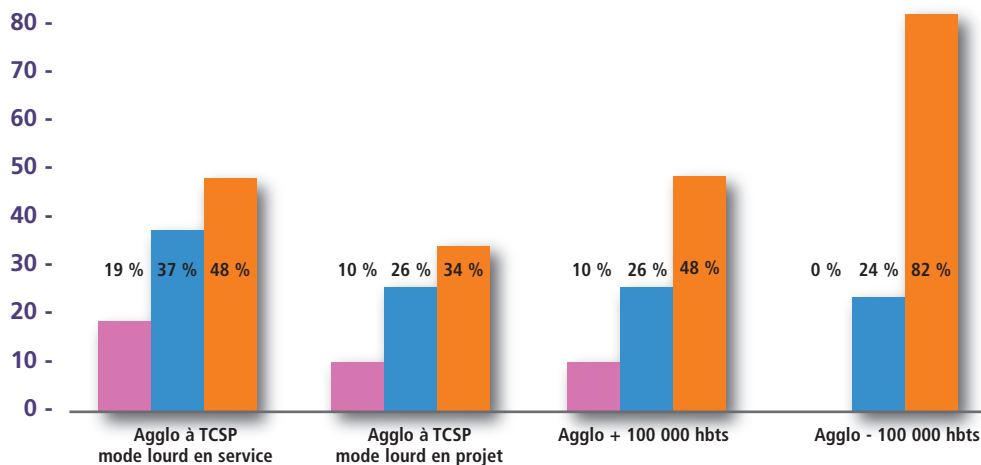
En €	Prix du billet unitaire			Prix du billet extrait du carnet			Prix de l'abonnement mensuel		
	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum
Agglo à TCSP mode lourd en service	1,10	1,30	1,70	0,87	1,06	1,25	31,00	37,97	47,00
Agglo à TCSP mode lourd en projet	1,10	1,24	1,50	0,89	0,95	1,01	26,00	31,30	34,60
Agglo + 100 000 habitants	0,90	1,18	1,60	0,57	0,89	1,36	20,50	30,18	39,00
Agglo - 100 000 habitants	0,50	1,02	1,50	0,11	0,76	1,38	10,00	23,73	60,76

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux. Les 4 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont, cependant, pas été pris en compte dans les calculs ci-dessus.



4.3 Taux de couverture et coûts

••• Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2007



chiffre clé **33 %**
c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2007.

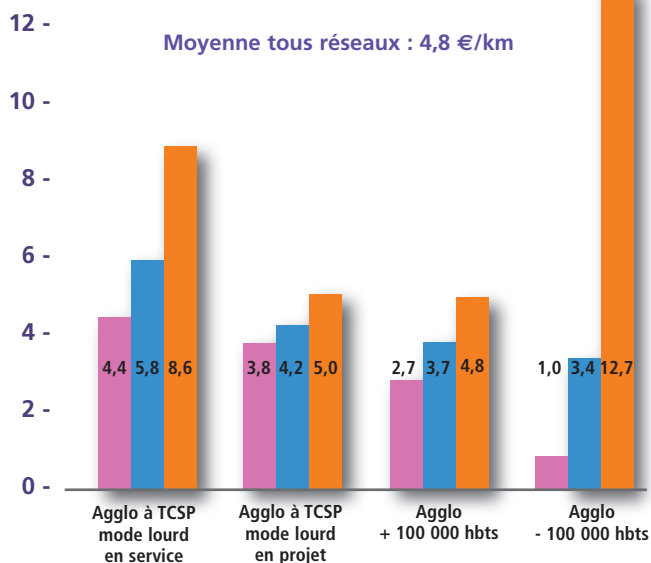
Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

Minimum Moyenne Maximum

Alors que le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires se dégradait progressivement depuis une dizaine d'années, l'année 2007 est marquée par une inversion de cette tendance. Cette amélioration du taux de couverture s'observe pour toutes les classes d'agglomération. Le R/D s'établit, en moyenne, en 2007 à 33 % contre 32 % en 2006. En effet, les recettes tarifaires

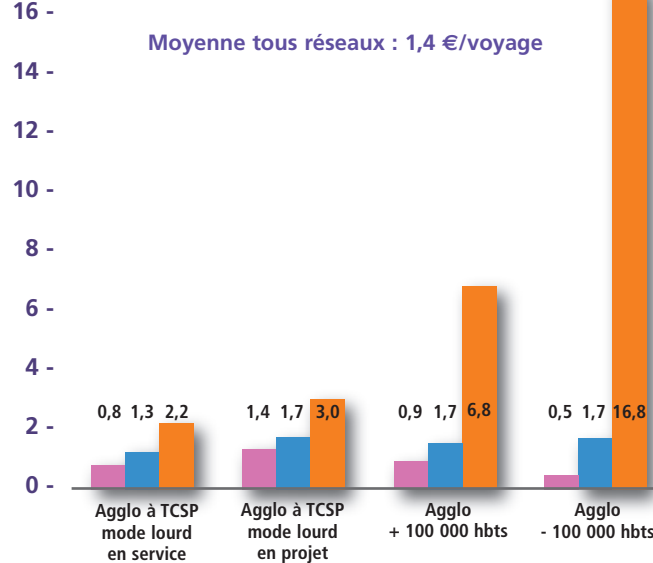
ont progressé plus vite que les charges d'exploitation. Boostées par une croissance de la fréquentation de 5,7 %, les recettes tarifaires se sont accrues de 5,5 % tandis que les dépenses d'exploitation, malgré la flambée des prix des carburants et des matières premières, n'ont augmenté que de 4,2 %.

••• Coût d'exploitation par kilomètre en 2007, selon la taille du réseau, en euros



Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

••• Coût d'exploitation par voyage en 2007, selon la taille du réseau, en euros



Minimum Moyenne Maximum

Plus la taille du réseau augmente, plus les coûts kilométriques, c'est-à-dire, les dépenses d'exploitation rapportées au nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année, sont élevés.

En moyenne, le coût kilométrique, qui n'est autre que le prix de revient moyen, hors investissement, d'un kilomètre

produit, s'élève à 4,8€/km en 2007.

Inversement, plus la taille du réseau augmente, plus les coûts par voyage, c'est-à-dire les dépenses d'exploitation ramenées au nombre de voyages réalisés, sont faibles.

Le prix de revient moyen hors investissement d'un voyage effectué sur le réseau est de 1,4€/voyage en 2007.

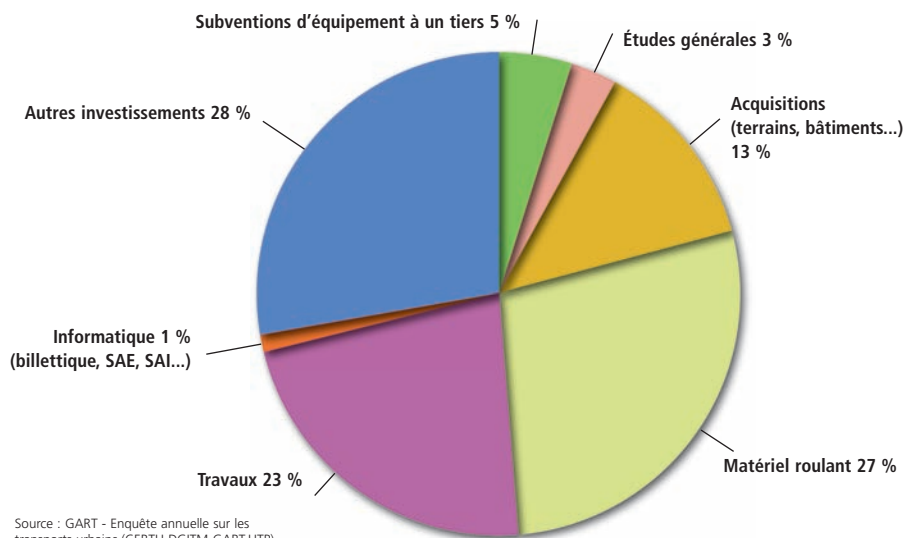
5 Les investissements



chiffre clé **2 545 millions d'euros de dépenses d'investissement* en 2007, soit une diminution de près de 8 % en monnaie constante par rapport à 2006 (hors remboursement des capitaux empruntés)**

5.1 Les dépenses d'investissement

••• Nature des investissements de transports urbains en 2007

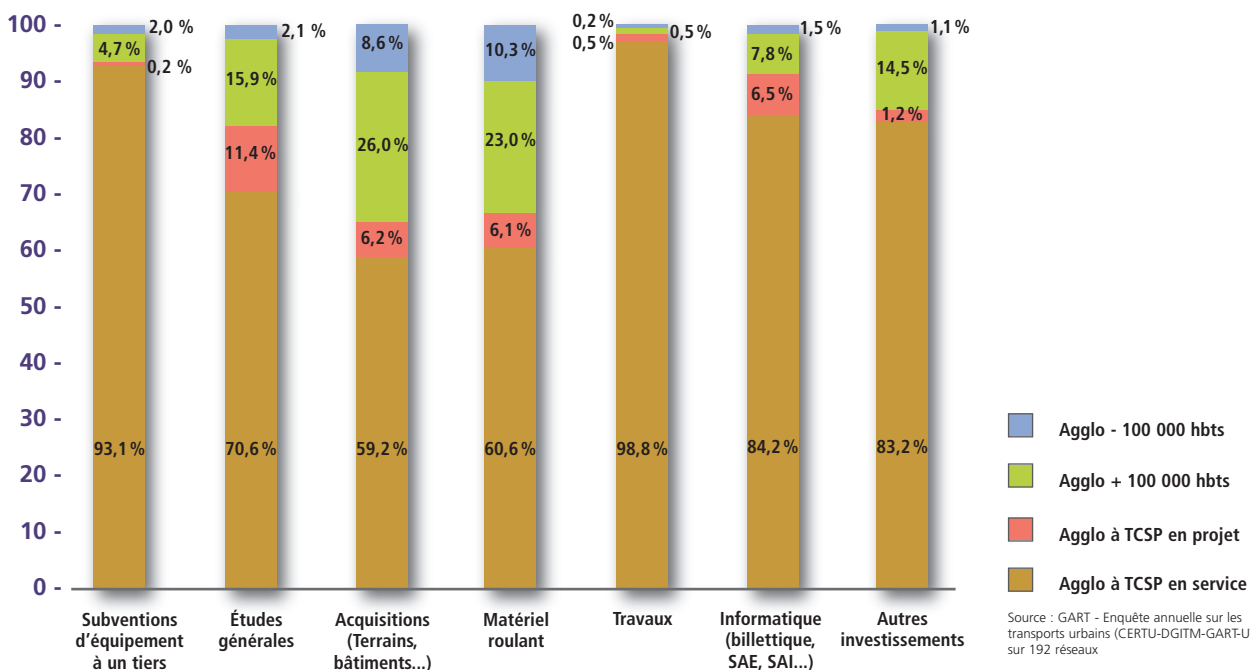


Le rythme des investissements des AOTU est fortement influencé par les cycles électoraux. C'est pourquoi, on observe, en 2007, avant les échéances municipales de mars 2008, un recul du volume des investissements de 2,5 milliards d'euros alors que 2,7 milliards d'euros avaient été engagés en 2006. Cela signifie également

que de nombreux projets ont vu le jour. En effet, 134 kilomètres d'infrastructures nouvelles ont été inaugurés en 2007 parmi lesquels on peut noter les mises en service des premières lignes de tramway de Marseille (en juillet), du Mans et de Nice (en novembre) et de la seconde ligne du Métro de Toulouse (en juin).

* Compte tenu des modifications apportées au questionnaire de l'enquête Cahiers Verts en 2004, ce montant inclut, à hauteur de 59 %, les immobilisations en cours, dont nous n'avons pas tenu compte (sauf mention contraire) dans les graphiques de répartition de la nature des investissements faute d'information sur leur nature.

••• Répartition des dépenses d'investissements selon la taille du réseau, en 2007





Le Grenelle de l'environnement et le retour des aides de l'Etat pour les investissements en TCSP

Au cours du Grenelle de l'Environnement, le réengagement de l'Etat dans le financement des projets d'infrastructure de Transport Collectif en Site Propre a été l'une des revendications portées par le GART dès la phase de concertation. Cette demande a été entendue puisque le jeudi 25 octobre 2007, le Président de la République, Nicolas Sarkozy, garantissait un soutien de l'Etat aux futurs projets hors Ile-de-France : « *Je le dis, l'Etat a eu tort de se désengager du développement des transports urbains. L'enjeu d'aujourd'hui est bien la congestion des centres villes. Je rétablirai une participation de l'Etat pour la construction des voies de bus, des voies pour vélos ou des tramways. Ce sont plus de 1 500 kilomètres qui seront construits hors de l'Ile-de-France.* »

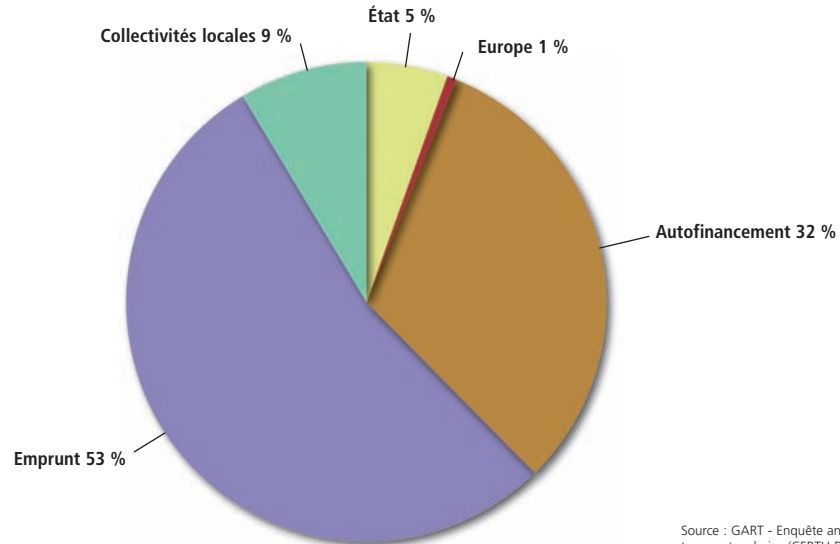
Bien qu'ait été annoncé aux termes de la phase de négociation une aide de 4 milliards d'euros, la "Loi d'orientation et de programmation" dite loi Grenelle 1 réduisait cette enveloppe à 2,5 milliards d'euros. La participation de l'Etat devrait transiter par l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Le ministre d'Etat Jean-Louis Borloo a rendu public le lundi 3 novembre 2008, l'appel à projets « *Transport Urbain* » hors Ile-de-France qui met à disposition une première partie de cette enveloppe. 710 M€ sont prévus pour soutenir les projets de TCSP dont les travaux commenceront avant fin 2011. Dans cette enveloppe, 260 M€ sont directement destinés à répondre aux objectifs de désenclavement des 152 quartiers prioritaires du Plan Espoir Banlieue.

Les taux de subvention se situent entre 15 % et 25 % en fonction des modes de transport. Le tramway et le BHNS électrique ont les faveurs du Ministère par rapport au métro et au BHNS thermique. Le matériel roulant ne fait pas partie de l'assiette subventionnable. Un deuxième appel à projet devrait être publié d'ici 2010.

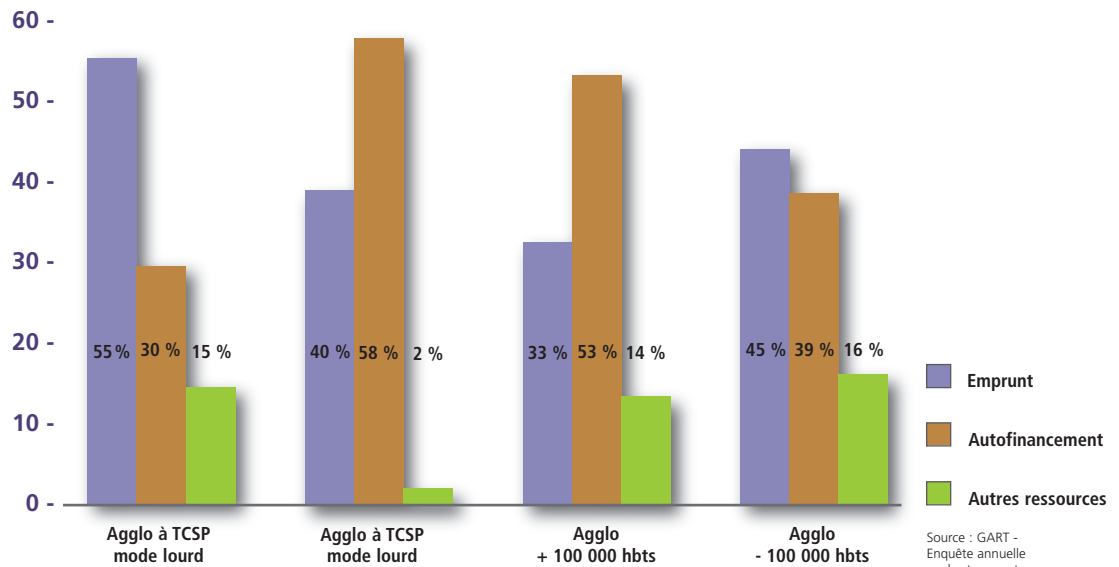
5.2 Financement des investissements

••• Financement des investissements de transports urbains en 2007



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

••• Répartition des sources de financement des investissements selon la taille du réseau, en 2007



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

L'analyse par classe d'agglomération montre que ce sont les agglomérations à TCSP mode lourd en service qui investissent le plus. Elles réalisent, à elles seules, plus de 91 % des investissements de l'année.

Pour financer leurs investissements, les AOTU ont davantage recours à l'emprunt qu'en 2006, ceci au détriment de l'autofinancement, notamment dans

les agglomérations mode lourd en service et dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

La classe des agglomérations ayant un TCSP mode lourd en projet regroupant des projets qui seront mis en service entre 2010 à 2013 favorisent pour le moment l'autofinancement, tout comme les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

6 L'offre et l'usage



chiffre clé 5,7 %
c'est l'évolution du nombre de voyages en 2007, contre 4,4 % en 2006

••• Évolution du nombre de voyages et des kilomètres parcourus entre 2006 et 2007

	Population (en milliers)	Voyages en 2007 (en milliers)	Évolution 2007/2006	Km parcourus en 2007 (en milliers)	Évolution 2007/2006
Agglo à TCSP Mode lourd en service	10 159	1 530 873	7,60 %	336 569	4,29 %
Agglo à TCSP Mode lourd en projet	1 651	114 114	0,95 %	45 764	3,37 %
Agglo + 100 000 hbts	6 075	385 936	1,35 %	173 315	0,96 %
Agglo - 100 000 hbts	6 052	192 172	2,10 %	96 447	2,60 %
TOTAL	23 937	2 223 095	5,66 %	652 095	3,11 %

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

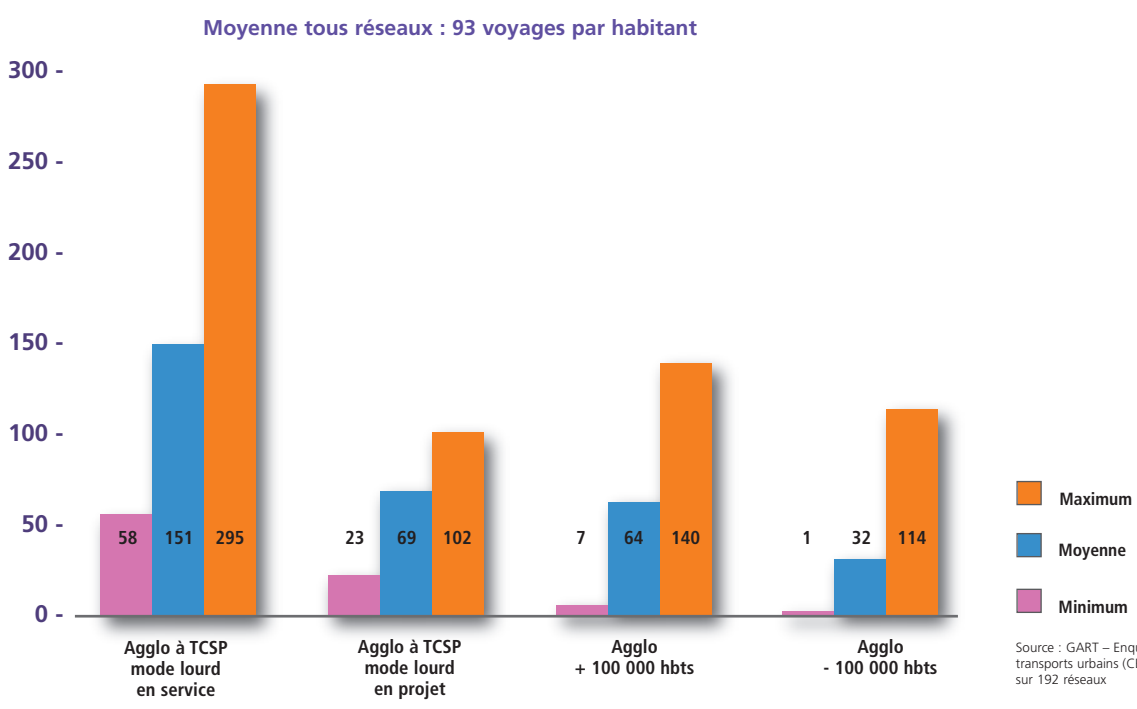
L'embellie constatée en 2006 s'est accélérée en 2007. Les transports urbains ont vu leur fréquentation s'accroître de près de 6 % grâce à un contexte favorable marqué notamment par la flambée des prix des carburants et la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement qui a sensibilisé la population aux enjeux environnementaux.

Cette hausse de la fréquentation est essentiellement à mettre à l'actif des agglomérations à TCSP mode lourd en

service qui voient leurs voyages s'accroître de près de 8 % en moyenne. Dans certains réseaux, on observe même des croissances à deux chiffres. Dans les autres agglomérations, l'évolution de la fréquentation est nettement plus modérée, voire ralentie par rapport aux hausses constatées en 2006.

Dans le même temps, l'offre kilométrique s'est accrue de plus de 3 % en moyenne, au même rythme que l'année précédente.

••• Les voyages par habitant en 2007, selon la taille du réseau





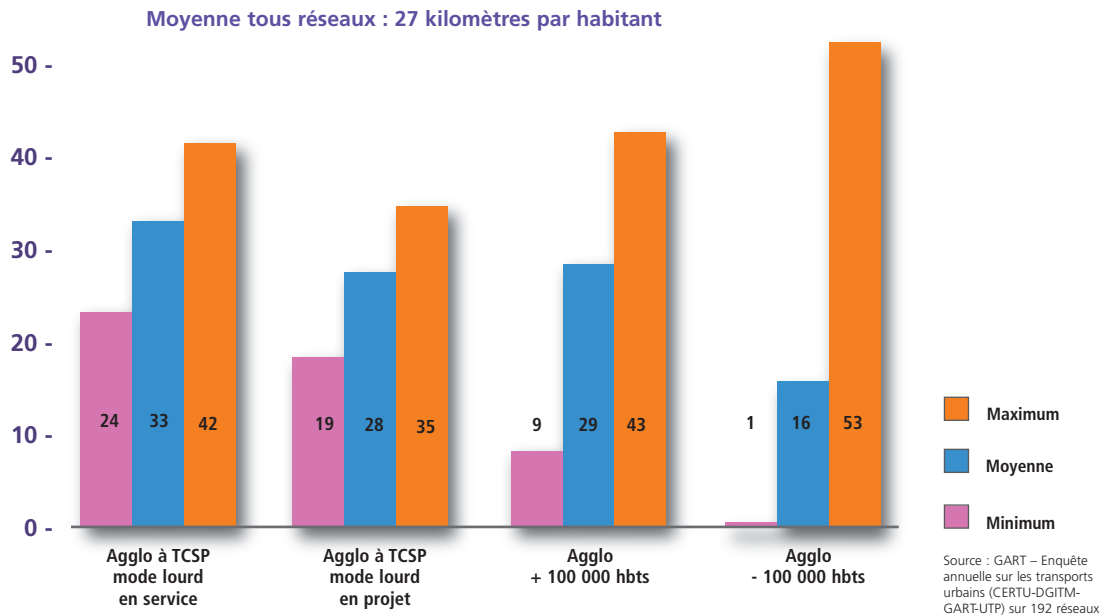
La prime déplacement

Dès septembre 2005, le GART et le Club des Villes Cyclables demandaient la mise en place d'un "chèque-déplacements" permettant de financer les dépenses liées à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture en solo, en incitant les employés à abandonner leur voiture pour les déplacements "domicile-travail". Cette idée avait été reprise un an plus tard par le Premier ministre de l'époque, Dominique de Villepin. La loi n° 2006-1170 du 30 décembre 2006 prévoyait, sur le modèle du "chèque restaurant" un titre spécial de paiement (le "chèque transport") destiné à inciter les entreprises à participer au coût des transports de leurs salariés. Ce système de "chèque transport", jugé trop complexe et trop coûteux à mettre en place, n'a finalement jamais fonctionné, faute d'accord entre les établissements émetteurs de chèque, les entreprises de transports et les pétroliers.

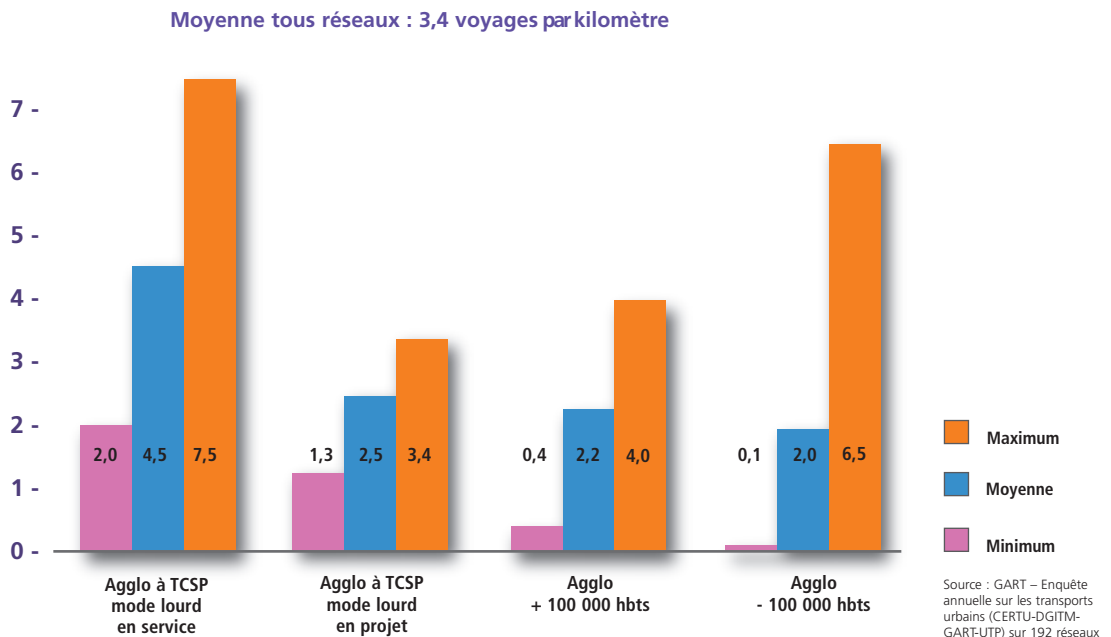
En juin 2008, François Fillon constatant l'inefficacité du système existant, a invité les partenaires sociaux à proposer un nouveau dispositif pour dépasser les obstacles de mise en œuvre. Après des discussions entre les partenaires sociaux et le gouvernement, la mise en place d'une "prime transport" a été débattue à l'Assemblée nationale dans le cadre du projet de loi de finances de la Sécurité sociale. Il prévoyait une prise en charge obligatoire d'une partie des frais de déplacement domicile-travail en transport collectif et une prise en charge facultative des frais de carburants pour les salariés habitants à l'extérieur d'un Périmètre de Transport Urbain dans une limite de 200€/an.

A l'issue de la procédure législative, l'article 20 de la loi prévoit une prise en charge des frais de transports publics « dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélo ». La voie réglementaire devrait généraliser le système francilien de prise en charge à 50 % des frais de déplacement par l'employeur que l'Etat avait également choisi pour tous les fonctionnaires depuis janvier 2007.

Les kilomètres par habitant en 2007, selon la taille du réseau



Les voyages par kilomètre en 2007, selon la taille du réseau



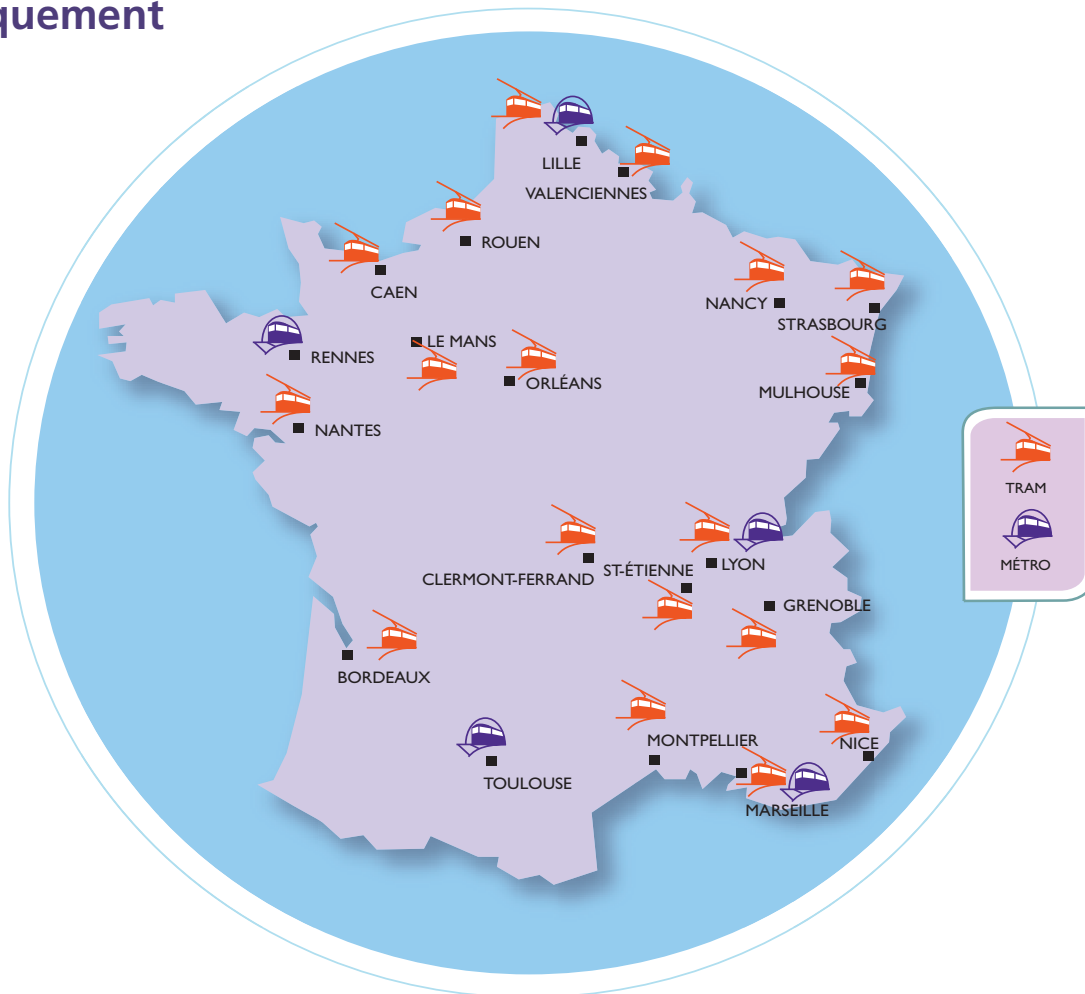
Vitesse commerciale, selon la taille du réseau, en 2007

En km/h	Métro	Tramway	Bus			
			Agglo à TCSP Mode lourd en service	Agglo à TCSP Mode lourd en projet	Agglo + 100 000 hbts	Agglo - 100 000 hbts
Minimum	28	12	14,5	18	14	13,5
Moyenne	31,7	18,3	18,1	19,4	19,2	20,6
Maximum	35	22,3	24,2	21,1	24	50

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux

7 Les Transports en Commun en Site Propre

7.1 Carte des TCSP en service hors Ile-de-France, mode lourd uniquement



••• Tableau des TCSP en service (mode lourd uniquement)

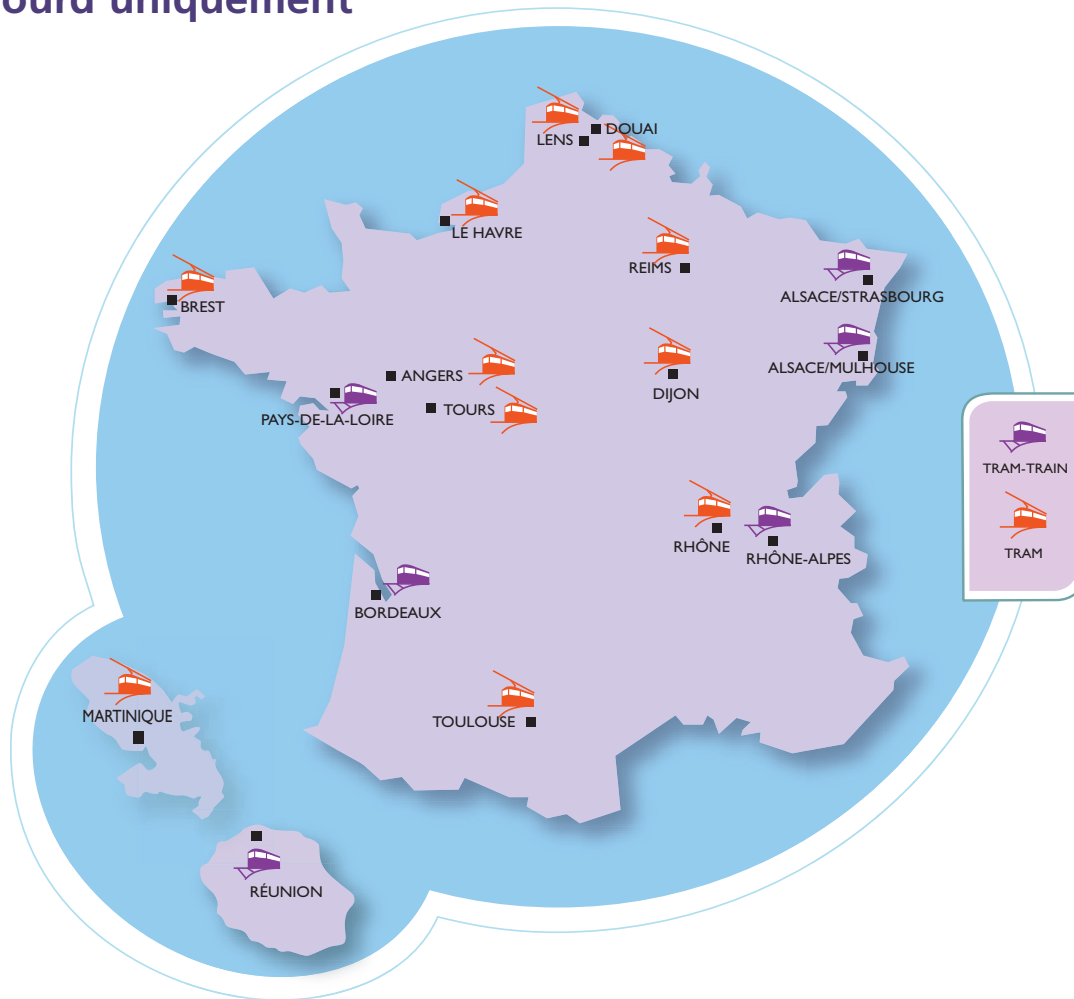
Autorité organisatrice	Système	Nombre de lignes commerciales	Kilométrage total	Vitesse commerciale (en 2007)
Bordeaux	Tram	3	43,9	18,2
Caen	Tram	1	15,7	18,2
Clermont-Ferrand	Tram	1	13,7	18,2
Grenoble	Tram	4	34,2	17,3
Lille	Métro	2	45	35
	Tram	2	22	21
Lyon	Métro	4	29,9	28
	Tram	3	37,1	19,7
Le Mans	Tram	1	15,4	18,4
Marseille	Métro	2	19	32,6
	Tram	2	11,2	15,3
Montpellier	Tram	2	35	20,1
Mulhouse	Tram	2	12	18,5
Nancy	Tram	1	11	15,1
Nantes	Tram	3	41	20
Nice	Tram	1	8,7	12
Orléans	Tram	1	18	21,4
Rennes	Métro	1	8,5	30
Rouen	Tram	2	18,3	19,2
Saint-Etienne	Tram	2	19,4	16,1
Strasbourg	Tram	5	38,7	18,9
Toulouse	Métro	2	27	32,8
Valenciennes	Tram	1	18	22,3

Source : GART - Données au 15/12/08



hors Ile-de-France

7.2 Carte des TCSP en projet hors Ile-de-France, mode lourd uniquement



7.3 Les projets de TCSP

••• Projets de métro

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 d'€ HT)
LYON (1 243)	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	2009	2013	1,7	1	-	204 ⁽¹⁾
MARSEILLE (992)	Extension de la ligne 1 de La Timone à La Fourragère	2005	2009	2,5	4	-	350
RENNES (400)	Création de la ligne B : Rennes - Saint-Jacques-de-la-Lande - Cesson-Sévigné	2013	2018	12,7	15	-	980
TOULOUSE (821)	Extension de la ligne B à Labège Innopôle	2010	2013	4,9	4	4	370
	Exploitation de la ligne A avec des rames de 52 mètres			-	- ⁽²⁾	12	230
5 projets				21,8	24	16	2 134

⁽¹⁾ Y compris Pôle multimodal

⁽²⁾ Extension des 18 stations existantes

••• 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 d'€ HT)
CONSEIL GENERAL DU RHONE (1 579)	Création de la ligne LESLYS entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry	2008	2010	7 ⁽¹⁾	3	6	110

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

••• Projets de tramway

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 d'€ HT)
ANGERS (269)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre Avrillé et Angers Sud (quartier de la Roseraie) - Axe nord-sud	Fer	2008	2010	12,3	25	17	248
BORDEAUX (672)	Extension des lignes A, B, C Création de la ligne D	Fer	2010	2013	15,2 1,8	20 3	20	342
BREST (222)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Axe est-ouest	Fer	2009	2012	14,5	24	20	380
CLERMONT-FERRAND (285)	Extension de la ligne A entre Champratel et Les Vergnes	Pneu	2010	2011	2,1	3 + 1	2	37
DIJON (249)	Création de deux lignes de tramway : - ligne A entre Valmy et Chenôve - ligne B entre Gare de Dijon-ville et Quetigny	Fer	2010	2013	18,9	21 16	32	400
DOUAI (198)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre Douai et Guesnain Extension de la ligne 1 entre : - Guesnain et Auberchicourt - Cité technique de Douai et Cité des jardins Création de la ligne 2 entre : - Douai, Waziers et Frais Marais - Douai et le centre hospitalier de Dechy	Pneu	2005 2010	2009 2012	12 6,5 10,5	21 24 ou 26	12 8	125,4 130
GRENOBLE (396)	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 14 à 17	- 17	30 300
LE HAVRE (259)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Centre-ville - Mont-Gaillard - Caucriauville	Fer	2010	2012	13	25	17 à 19	260
LENS (606)	Création de deux axes structurants - axe 1 : Liévin - Lens - Hénin-Beaumont - axe 2 : Béthune - Bruay-La-Buissière - Beuvry	Fer	2011	2013	20 13	32 26	25 16	655
LYON (1 243)	Création de la ligne T4 entre Vénissieux (les Minguettes) et Lyon (Jet d'eau-Mendès France) Extension de la ligne T4 de Jet d'eau-Mendès France à la Part-Dieu Extension de la ligne T2 à Eurexpo Extension de la ligne T1 à la station Métro Debourg	Fer	2006 2010 2011	2009 2013 2015	9,1 2,5 4 2,1	20 4 3 4	12 3 6 2 à 3	185 78 88 70
MARSEILLE (992)	Extension de la ligne 2 de Euroméditerranée Gantès à Euroméditerranée Arenc	Fer	2009	2010	0,8	1	-	17
MONTPELLIER (372)	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 (236)	2 ^{ème} phase de la partie urbaine du Tram-train Extension du réseau urbain 3 ^{ème} et 4 ^{ème} phase de la partie urbaine du Tram-train : extension de 2 lignes	Fer	2006 2011	2009 2013	2 6 (4 + 2)	3 11 (8 + 3)	- -	24,8 95
NANTES (569)	Extension de la ligne 3 au Nord	Fer	2007	2009	0,7	1	-	9,5
NICE (499)	Extension de la ligne 1 : Pont-Michel - L'Ariane - La Trinité Création de la 2 ^{ème} ligne T2A entre le centre-ville et Saint-Augustin (1 branche aéroport + 1 branche CADAM/Moulins)	Fer	2010	2012 ⁽²⁾ 2013	4,5 10	10 13 à 16	5 20	160 360
ORLEANS (274)	Création de la 2 ^{ème} ligne entre La Chapelle-Saint-Mesmin et Saint-Jean de Braye - Axe Est-Ouest	Fer	2009	2012	11,4	25	21	356
REIMS (220)	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	11,3	23	18	282
STRASBOURG (458)	Création de la ligne F (préfiguration du Tram-Train / section urbaine) Extension Nord Ouest de la ligne A	Fer	2008 2011	2010 2013	1,5 3,4	5 6	4 à 6 2 à 3	36,5 61
TOULOUSE (821)	Création de la ligne E : Toulouse - Blagnac - Beauzelle	Fer	2007	2010	10,9	18	18	212,5
TOURS (295)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre le quartier de l'Europe et le lycée Jean Monnet de Joué-les-Tours Extension de la ligne 1	Fer	2011	2013	13 2,5	29 6	23 4	298 40
SYNDICAT MIXTE DU TCSP DE LA MARTINIQUE (381)	Création de 2 lignes entre Fort de France et le Lamentin : Pointe Simon/Mahault-Le Lamentin et Pointe Simon/Carrère-Le Lamentin	Pneu	2002	2011	13,8	22	22	245,8
34 projets					283,8	501	375	6 056,5

(1) dont 500 m pour l'extension de la ligne 1 (2) pour le 1^{er} tronçon de 500 m

Source : GART - Données au 15/12/08

••• Projet de transport par câble

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 d'€ HT)
GRASSE (103)	Création d'une ligne de TCSP entre la gare SNCF et le centre-ville de Grasse	2010	2012	Funiculaire	0,6	3 à 4	-	40

Source : GART - Données au 15/12/08

••• Projets en mode routier ou guidé

AO (en 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/véhicules	Coût global (M d'€ HT)
ANNECY (133)	Création d'un site propre central bidirectionnel réservé aux bus et cycles à Seynod	2007	2009	Bus	1,5	5	-	1,2
ANTIBES (163)	Création d'une ligne de BHNS entre Antibes et Sophia-Antipolis : deux itinéraires de desserte du Parc de Sophia-Antipolis	2011	2014 / 2016 ⁽¹⁾	BHNS	17	25 + 2 pôles d'échanges	22	165
BAYONNE (131)	Création d'un site propre entre Bayonne et Biarritz	2009	2009 ⁽²⁾	BHNS	6,5	30	-	2
CANNES (129)	Création de la première ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule	2010	2012	Bus	11	25	-	95,1
CHAMBERY (121)	Programme d'aménagement de 6 axes structurants	2007 / 2009 ⁽³⁾	2012 ⁽⁴⁾	BHNS	15 à 17,6	-	-	40
LORIENT (121)	Création de la 2 ^{ème} ligne de TCSP	2 010	2012	BHNS	5	20	-	30
LYON (1 243)	Création de la ligne C2 entre la Part Dieu et Rillieux la Pape Prolongement de la ligne C1 vers Caluire-et-Cuire	2008 2009	2011	Trolleybus BHNS	11,3 5	24 8	12	53,5
MARSEILLE (992)	Programme d'amélioration de 10 lignes structurantes du réseau de bus (sites propres partiels, priorité aux feux) - 1 ^{ère} tranche 2 lignes (26 et 34)	2008 / 2010	2010	Bus	25	-	-	3,6
METZ (228)	Création d'un site propre Nord - Sud-Est	2010	2012	BHNS	18	40	35	146 ⁽⁵⁾
NANCY (265)	Création de la 2 ^{ème} ligne de TCSP	2011	2012	Trolleybus	11	30	24	120 à 130
NIMES (213)	Création d'une 1 ^{ère} ligne : axe Nord-Sud (Le Parnasse - Centre-ville) Création d'une 2 ^{ème} ligne : axe Est - Ouest.	2010 2011	2011 2013	BHNS	6 16	14 -	10 17	58 112
PERPIGNAN (207)	Création d'une 1 ^{ère} ligne d'axe Nord-Sud et desservant le pôle d'échanges de la gare TGV	2009	2012	BHNS	10,2	40	10	39,9
RENNES (400)	Création d'un BHNS : Axe Est - Ouest, section Lenoir/Beaulieu Création d'un BHNS entre La Poterie et Chantepie	2010 2011	2012 2013	BHNS	2,4 2	6 4	- -	21,5 18
LA ROCHELLE (151)	Création du site propre des Cottes Mailles Création d'une ligne de BHNS. Axe Nord - Sud	2008 2009 / 2010	2010 2009 / 2010	Bus BHNS	2,5 5	2 -	- -	1,9 9
SAINT-BRIEUC (112)	Création de la ligne TEO : Transport Est - Ouest	2011	2013 à 2015	BHNS	8	21	10	40
SAINT-PAUL DE LA REUNION / TCO (182)	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus	2009	à partir de 2010	BHNS	15	-	-	70
SAINT-PIERRE DE LA REUNION / CIVIS (142)	Création d'un schéma directeur de lignes de TCSP sur la CIVIS et Réalisation d'un tracé intercommunal sur 3 phases : la 1 ^{ère} phase concerne Saint-Pierre et Saint-Louis	2010 ⁽⁶⁾	2011 / 2012 ⁽⁶⁾	-	-	-	-	25 ⁽⁶⁾
TOULOUSE (821)	Création d'un site propre "Liaison multimodale Sud-Est" Création d'un site propre "Voie du Canal Saint Martory" Création d'un site propre "Boulevard Urbain Nord"	2008 2011 2011	2010 2012 / 2013 2014	BHNS	3,2 5,4 10	7 8 -	- - -	..(7) 30 ..(7)
TOURS (295)	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	BHNS	6	14	-	14
VALENCIENNES (347)	3 ^{ème} phase du TCSP : extension jusqu'à Vieux-Condé 4 ^{ème} phase du TCSP : extension jusqu'à Quiévrain	2009 2010	2011 2012	Trolleybus en site propre	15,5 13	20 17	11 10	150
CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN (142)	Création d'un transport en site propre (TSPO) sur la RN4 entre Strasbourg et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise	2012	2013	BHNS	30	10	8 à 10	21
27 projets					279,1	372	171	1 276,7

(1) Premier itinéraire = 2014, second itinéraire = 2016
(2) mise en service partielle
(3) 2007 pour le parc-relais, 2009 pour la 1^{ère} section TCSP
(4) 2012 pour l'intégralité du projet
(5) Hors acquisitions foncières
(6) pour la 1^{ère} phase entre Saint-Pierre et Saint-Louis
(7) en cours d'estimation

Source : GART - Données au 15/12/08

••• Projets de Tram-train

AO (en 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 d'€ HT)	
ALSACE / MULHOUSE (1 734) / (236)	Tram-train Mulhouse phase 1 de la partie périurbaine	2007	2010	38	15	12 rames de Tram-train 3 rames de tramway	147,10	
ALSACE / STRASBOURG (1 734) / (458)	Tram-train Strasbourg Esplanade / Piémont des Vosges - Phase 1 : modernisation de la voie et de la signalisation ferroviaire, mise en place du cadencement	2006	2008 / 2009 ⁽¹⁾	-	1 gare déplacée (Entzheim-Aéroport)	-	35	
BORDEAUX (672)	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort et Parempuyre	2011	2013	7	5	3	70	
PAYS DE LA LOIRE (3 222)	Réouverture de la ligne ferroviaire Nantes - Nort-sur-Erdre - Châteaubriant - 1 ^{ère} phase : Nantes - Nort-sur-Erdre - 2 ^{ème} phase : Nort-sur-Erdre - Châteaubriant	2008 / 2009 ⁽²⁾	2011 2013	29 35	11	10 + 5 en tranche conditionnelle	199,2	
REUNION (706)	Tram-train Nantes - Vertou - Clisson	2009	2010 ⁽³⁾	26	7		6,1	
RHONE - ALPES (5 645)	Création d'une ligne Sainte Marie - Aéroport Gillot - Saintpaulia Tram-train de l'ouest Lyonnais avec la modernisation d'un réseau à 3 branches : Lyon - Saint Bel / Lyon - Brignais / Lyon - Lozanne	2009 2008	2013 2011 / 2012 2015	41,5 71	26 23	30 34	1 395 300	
7 projets					247,5	87	97	2 152,4

(1) 2008 pour les travaux d'infrastructures, 2009 pour le cadencement
(2) 2008 pour l'atelier de maintenance, 2009 pour l'infra ligne
(3) 2010 pour la 1^{ère} phase

Source : GART - Données au 15/12/08

••• Projets au stade des études

AO (en milliers d'habitants)	Projets	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 d'€ HT)
ANGERS (269)	Étude de faisabilité d'une 2 ^{ème} ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Etude de faisabilité terminée	-	-	-	10	-	-	180
ANNEMASSE (69)	Étude de faisabilité pour une extension du tramway genevois sur l'agglomération d'Annemasse	Etude de faisabilité terminée en 2008	2014	-	Tram	-	-	-	-
	Projet de BHNS		2009/2012	-	Bus	-	-	-	-
AUBAGNE	Projet de TCSP entre La Penne-sur-Huveaune et le centre-ville d'Aubagne	-	2012	2014	-	6	-	2 à 3	120
	Projet de requalification de la voie de Valdonne : liaison entre Aubagne et les communes du nord du territoire	-	2012	2014	-	13	5 à 8	2 à 4	50
AVIGNON (159)	Étude de faisabilité concernant l'aménagement de 3 axes TCSP (Nord-Est, Nord-Ouest et Sud) avec des parkings de rabattement périphériques	Étude de faisabilité en cours	-	-	-	-	-	-	-
BESANCON (177)	Création de la 1 ^{ère} ligne : axe Est-Ouest	DUP : mi 2009	2010	2014	Non défini	15	30	22	200 à +/- 20
CAEN (227)	Etude sur l'extension du réseau de TCSP - Extension de la ligne 1	Etude de faisabilité terminée	-	-	Tram (TRV)	8	12	10	95
	- Ligne 2 de TCSP		-	-	Non déterminé	11,5	22	17	141 à 200
	- Ligne 3 de TCSP		-	-	BHNS	6,5	14	9	59
	- Ligne 4 de TCSP		-	-	BHNS	5,4	10	7	46
CLERMONT-FERRAND (285)	Création de la ligne B du tramway : axe Est-Ouest	Etude de faisabilité : 2008-2009 DUP et dossier de sécurité : 2014	2015	2017	Tram sur pneu	6,7	18	10 à 12	131
LILLE (1 107)	Exploitation de la ligne 1 de Métro avec des rames de 52 mètres	-	-	-	Métro	-	-	-	-
	Prolongement de la ligne 1 de Métro de CHR B Calmette à Eurasanté	-	-	-	Métro	-	-	-	-
	Création de 5 lignes de BHNS : Loos-Lille-Wattignies, Roubaix-Hem, Roubaix-Wattrelos, Tourcoing-Wattrelos, Tourcoing-Roncq-Halluin	-	-	-	BHNS	-	-	-	-
	Création de lignes de Tram-train	-	-	-	Tram-train	-	-	-	-
LIMOGES (189)	Projet de BHNS en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-	
MARSEILLE (992)	Poursuite du programme d'amélioration de 10 lignes structurantes du réseau de bus (sites propres partiels, priorité aux feux)	-	-	-	Bus	88	-	-	18,8
	Etude 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	Etude de faisabilité : 2009	-	-	-	-	-	-	-
MONTBELIARD (124)	Création d'une liaison TCSP entre Audincourt et Montbéliard	Etude de faisabilité terminée	-	2013	-	7	15	-	50 à 60
	Extension envisagée vers le quartier Chiffogne au Nord et Valentigney au Sud	-	-	-	Bus	-	-	-	-
MONTPELLIER (372)	Extension ouest de la ligne 2	-	-	-	-	17,5	6	-	115
	Création de la ligne 4 : desserte des universités dans le cadre du projet Campus	-	-	-	Tram sur fer	10	12	10	260
NICE (499)	Poursuite de la 2 ^{ème} ligne T2B entre Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer	-	2013	-	Bus	7,1	14 à 15	-	93
	Projet de 3 ^{ème} ligne T3 entre Saint-Augustin et Lingostière	-	-	-	Bus ou BHNS	5,2	12	-	40
POINTE-A-PITRE (133)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS	-	-	-	-	27	-	-	120
POITIERS (130)	Etude d'opportunité et de faisabilité d'un schéma directeur de TCSP	Etude en cours	-	-	-	-	-	-	-
RENNES (400)	Extension de la ligne A de Métro vers Chantepie	Non fixé	-	-	Métro	3,4	3	10	206,1
SAINT-ANDRE DE LA REUNION / CIREST (112)	Création d'un site propre bus entre Saint-André et Saint-Benoît	Etude de faisabilité : 2009	2011 / 2012	-	Bus ou BHNS	-	-	-	-
STRASBOURG (458)	Extension Nord-Ouest de la ligne D : Cité Cronembourg, Campus Ouest (CNRS), E3	-	-	-	-	2,9	-	2	55,5
	Extension Sud de la ligne A à Illrich	-	-	-	Tram sur Fer	3	-	2	58
	Prolongement Est de la ligne D vers Port du Rhin et Kehl	-	-	-	-	2,8	-	2	46,7
TOULON (404)	Création de la tranche 1 (université à université) de la 1 ^{ère} ligne entre la gare de la Seyne-sur-Mer et Jean Jaurès	-	-	2013 / 2014	TCSP sur pneu guidé	9,4	17	-	350
CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN (1 026)	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	-	-	-	270
ALSACE / STRASBOURG (1 734) / (458)	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 d'infrastructures nouvelles	4	-	-



Les transports urbains en Ile-de-France

- > p.26 L'organisation en 2007
- > p.26 Le financement
- > p.29 L'usage
- > p.29 Les tarifs
- > p.30 Les projets de TCSP en Ile-de-France

8

Les transports collectifs en Ile-de-France



chiffre clé **8 240** millions d'euros : c'est le total des ressources de financement des transports collectifs en Ile-de-France en 2007, en augmentation de 4,6 % en monnaie constante par rapport à 2006.

8.1 L'organisation en 2007

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,

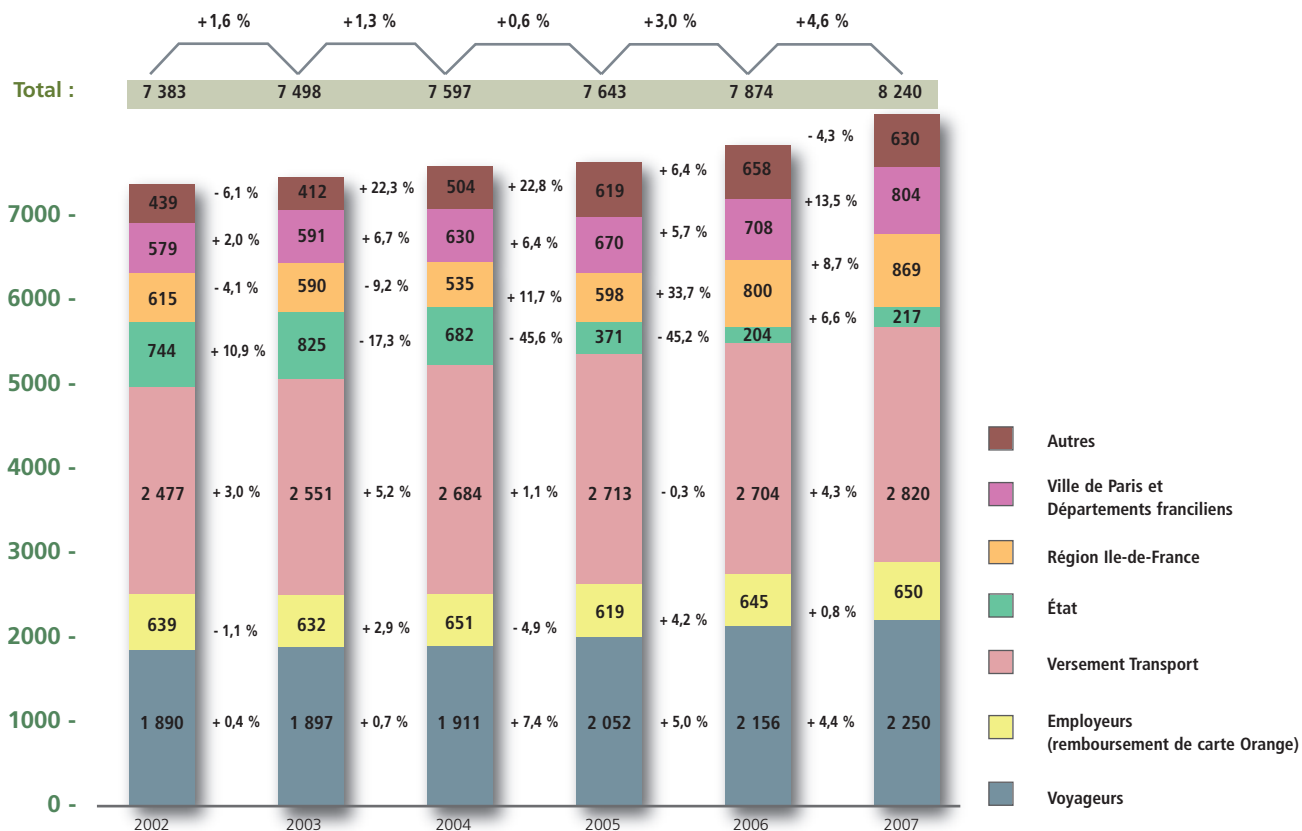
et co-finance, avec la Région, les équipements améliorant la qualité de service. Les ressources du STIF sont constituées des recettes tarifaires, du versement transport, des contributions de la Région, de la Ville de Paris et des départements franciliens, ainsi que du produit des amendes de circulation routière perçues en Ile-de-France.

8.2 Le financement

Le graphique ci-dessous représente la totalité des ressources (fonctionnement et investissement, y compris les opérations du contrat de projet Etat-Région) des transports collectifs franciliens.

Les principaux financeurs sont les usagers, qui contribuent à hauteur de 2 250 millions d'euros (soit 27,3 % du total) et les entreprises à travers le versement transport pour 2 820 millions d'euros (soit 34,2 % des ressources).

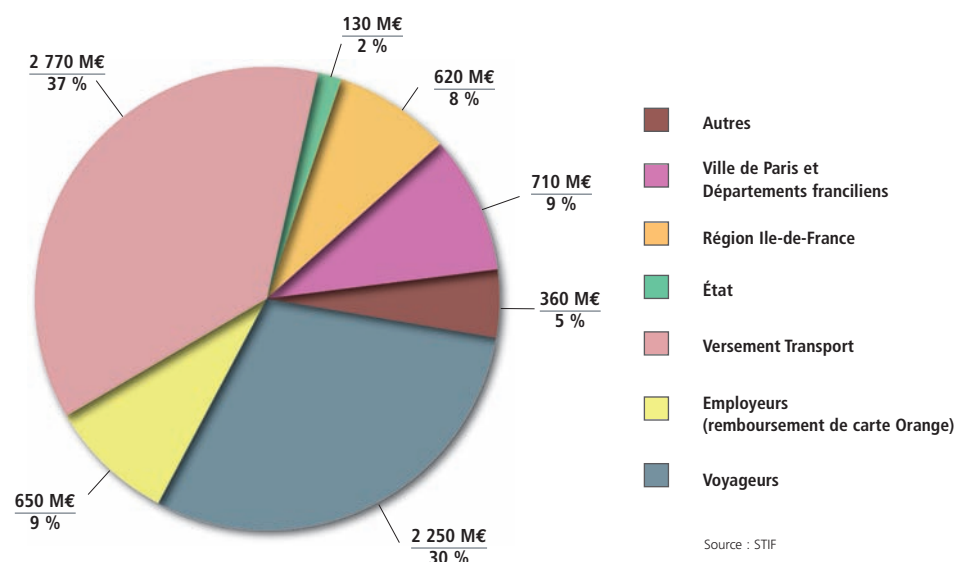
••• Évolution du financement des transports en Ile-de-France de 2002 à 2007 en millions d'euros 2007



Le montant du financement global est inférieur à la somme (fonctionnement + investissement), une partie des ressources de fonctionnement étant une source de financement de l'investissement.

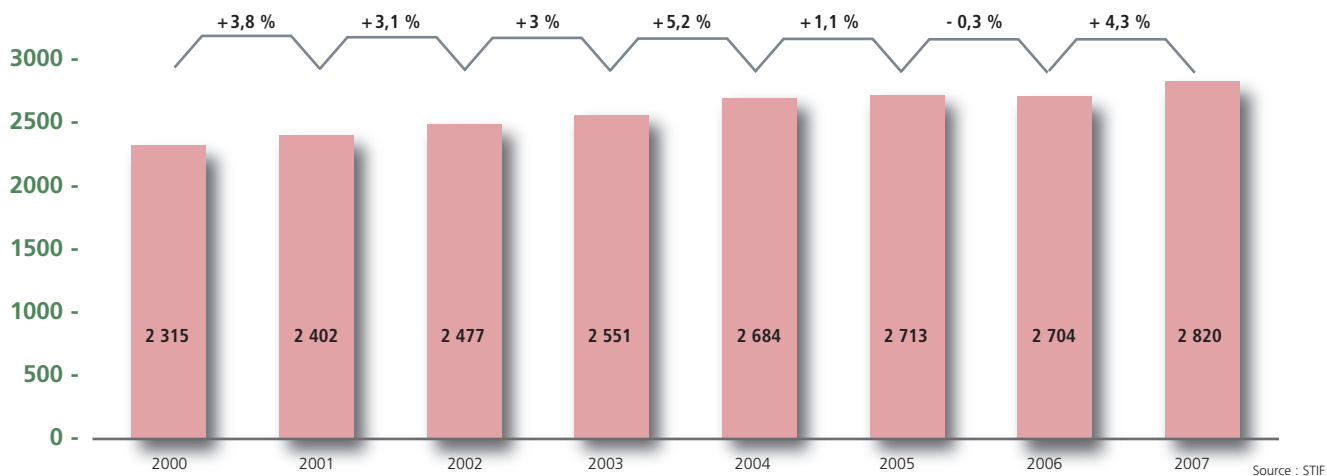


••• Le financement du fonctionnement en Ile-de-France en 2007 en millions d'euros



chiffre clé **7 490**
millions d'euros
ont été consacrés
au financement
de l'exploitation
des transports
franciliens en
2007, soit une
hausse de plus
de 5 % en euros
constants par
rapport à 2006.

••• Évolution du produit du versement transport (brut) depuis 2000 en millions d'euros 2007



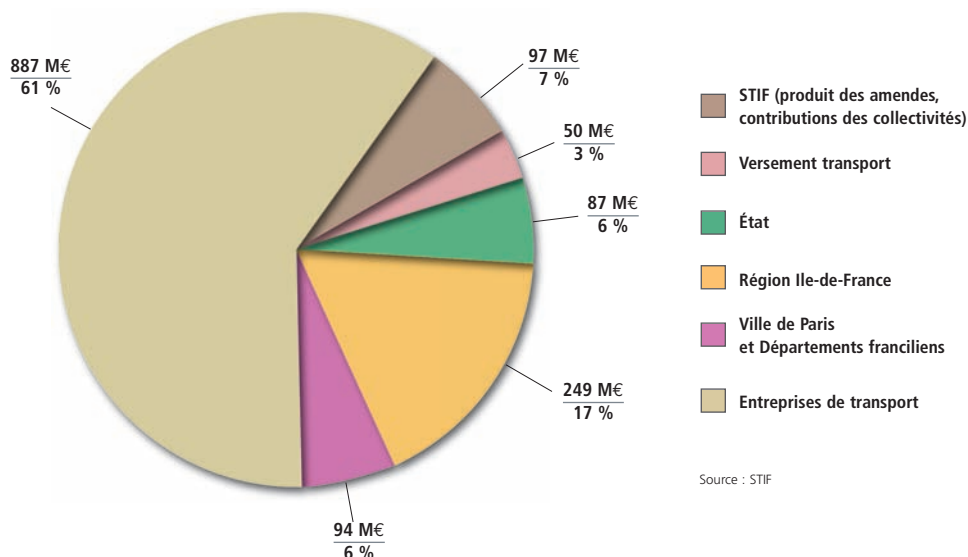
••• Taux de VT en vigueur en Ile-de-France entre 2002 et 2007

Département	2001/2002	2003*	2004/2007**
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 %
Seine-et-Marne	1,00 %	1,30 %	1,40 %
Essonne	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

••• Le financement des investissements en Ile-de-France en 2007 en millions d'euros



chiffre clé **1464** millions d'euros consacrés aux investissements franciliens, en diminution de 2,4 % par rapport à 2006 en monnaie constante.

On vous en dit plus...

••• Le financement global des transports urbains en France en 2007

En Millions d'€	IDF	Hors IDF	France entière
Recettes voyageurs	2 250	1 077	3 327
VT et employeurs	3 470	2 517	5 987
Collectivités (budget propre)	1 673	2 041	3 714
État	217	135	352
Autres	630	1 323	1 953
TOTAL	8 240	7 093	15 333

Source : STIF et GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGITM-GART-UTP) sur 192 réseaux



chiffre clé **15 milliards** d'euros de ressources globales pour les transports urbains en France en 2007, en légère hausse de 0,7 % par rapport à 2006 en euros constants.



Le grand Paris

Pour préparer l'inévitable transformation de la métropole francilienne, le dossier du Grand Paris pose des enjeux institutionnels, économiques et sociaux majeurs pour la région parisienne, et resitue la question de la coopération territoriale, et de son impact sur le tissu urbain.

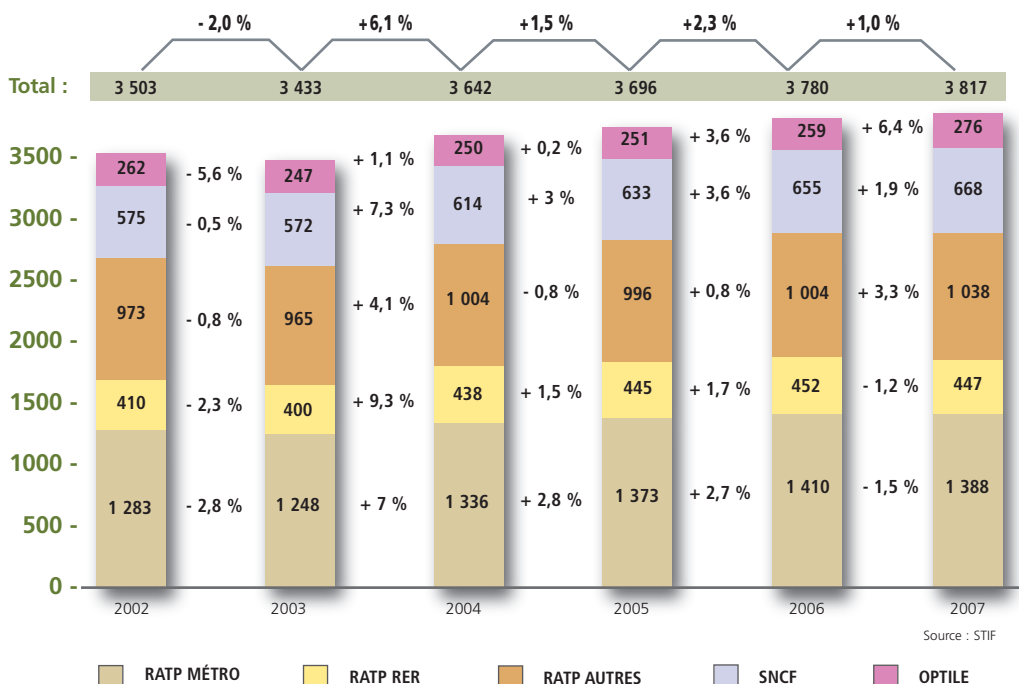
Pour faire face à cet ambitieux et colossal projet de transformation, des étapes déterminantes ont été franchies, et permettent d'envisager une mise en œuvre fonctionnelle et cohérente : des protocoles d'accord ont déjà été signés depuis 2002 (Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine, Val de Marne), d'autres le seront dans un avenir proche, et la mise en place de la Conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne offre aux acteurs de ce projet un lieu ouvert d'échanges et de propositions sur des sujets centraux, comme l'habitat ou les transports.

Les enjeux à long terme sont déterminants pour la redéfinition du paysage territorial de la « région capitale ». Dans un tel cadre, la Conférence métropolitaine a arrêté, le 5 novembre 2008, les statuts du syndicat mixte ouvert "Paris Métropole" qui devrait notamment mener une réflexion sur la solidarité financière au sein de la métropole.

La question des deux « couronnes » (petite et grande) de Paris est aussi au cœur du débat, et prend place au sein de la problématique territoriale dans son ensemble. Le grand Paris doit s'articuler autour d'activités économiques fortes et dynamiques, qui prennent place à l'intérieur d'un périmètre précis qu'il conviendra de définir. Cette question est très importante et, comme le souligne Dominique Perrault « on va pouvoir établir une nouvelle cartographie où les territoires seront plutôt liés à des réalités géographiques ». Quelle que soit la solution choisie, il est souhaitable que le Grand Paris soit un ensemble géographique et institutionnel cohérent, image d'une vraie unité de l'agglomération.

8.3 L'usage

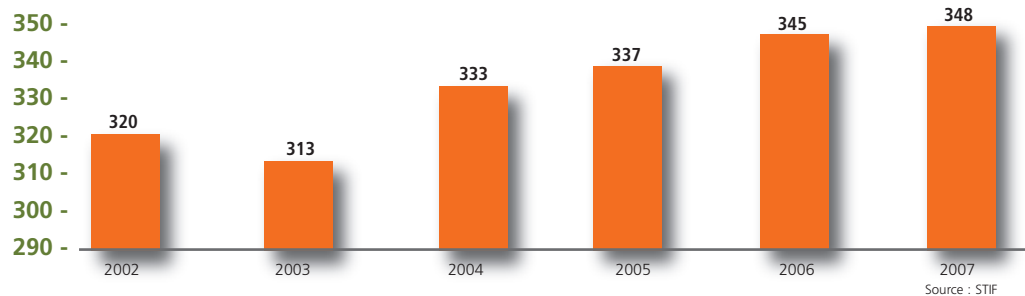
••• Évolution des voyages en Ile-de-France depuis 2002 en millions de voyages



L'évolution à la hausse de la fréquentation en Ile-de-France se poursuit, en 2007, avec une croissance globale du nombre de voyages de 1 %, qui est, cependant, inférieure à celle observée les années précé-

entes. En effet, l'année 2007 a connu des mouvements sociaux en fin d'année qui sont venus perturber l'exploitation des services. La RATP, et notamment le métro et le RER, a été la plus touchée par ces grèves.

••• Evolution du nombre de voyages par habitant entre 2002 et 2007



8.4 Les tarifs

••• Les tarifs en Ile-de-France (au 1^{er} juillet 2007, en euros)

En €	Tarifs 2007	Tarifs 2006	Evolution 2007/2006
Billet à l'unité*	1,5	1,4	7,1 %
Carnet de 10 tickets*	11,1	10,9	1,8 %
Carte orange, 2 zones, mensuelle**	53,5	52,5	1,9 %
Carte orange, 3 zones, mensuelle***	70,8	69,5	1,9 %
Carte intégrale, 2 zones, annuelle**	540,1	530,2	1,9 %
Carte intégrale, 3 zones, annuelle***	715	701,8	1,9 %

* valable 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

8.5 Les projets de TCSP en Ile-de-France

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 global (M d'€ HT)
TRAM - TRAIN	Tram-train Massy - Evry (ex Tangentielle sud)	2012	2017	20,1	9	21	340
	T4 - Clichy-sous-Bois - Montfermeil	2011	2015	3,8	10	13	175
	Tangentielle Nord Sartrouville et Noisy-le-Sec (Epinay - Le Bourget)	2009	2014	10	7	12	480
	Tangentielle Nord (2 ^{ème} phase)	-	2017	18	7	26	670
	Tangentielle Ouest	2013	2015	25	-	-	290
METRO	Ligne 8 - Prolongement à Créteil Sud	2008	2011	1,2	1	0	69
	Ligne 4 - Prolongement à Montrouge	2006	2012	1,5	1	2	204
	Ligne 4 - Mairie de Montrouge - Bagneux (2 ^{ème} phase)	-	2016	1,5	1	2	355
	Amélioration Ligne 13 / L14 à Saint-Ouen	2012	2017	5,5	2	11	830
	Arc-Express (scénario 1)	-	2020	20	20	25	1 500
	Prolongement de la ligne 11	2011	2015-2020	3 à 6	2 à 5	14 à 22	500
	Ligne 12 - Prolongement à Proudhon-Gardinoux	2007	2012	1,3	1	1	251
	Ligne 12 - Prolongement - Mairie d'Aubervilliers (2 ^{ème} phase)	-	2016	-	-	-	207
	Ligne 13 - Ouragan	2007	2011	-	-	-	86
TRAMWAY FER	T2 - Prolongement au pont de Bezons	2007	2011	4,2	7	26	223
	Tramway Villejuif - Juvisy (1 ^{ère} phase à Athis-Mons)	2009	2013	11,2	18	9	323
	Extension T3 Porte de la Chapelle	2009	2012	14,2	25	22	918
	T2 - Porte de Versailles	2007	2009	2,3	3	10	88
	T1 Noisy-le-Sec - Montreuil (V de Fontenay)	2011	2015	8,2	15 à 16	15	400
	T1 aux Courtilles - AGIII	2007	2011	4,9	10	9	166
	Tram'Y - Saint-Denis - Epinay - Villeteause	2009	2013	8,5	18	20	274
PNEU	Croix du Sud : Chatillon - Vélizy - Viroflay	2008	2011-2012	14	21	31	411
	TCSP RN 1 - RN 16 : Saint-Denis / Sarcelles	2008	2011-2012	6,6	16	15	171
TCSP	TCSP Pompadour - Sucy-Bonneuil	2007	2010	6,4	9	18	93
	TCSP RN 305 - Section Nord	-	-	5	18	-	-
	Liaison Sénart - Corbeil (1 ^{ère} phase Saint-Germain-lès-Corbeil)	2008	2011	13,3	13	12	85
	Site propre Plateau de Saclay - Massy RER	2006	2008	6,3	6	17	34
PÔLES	Pôle de Versailles Chantiers (1 ^{ère} phase)	2008	2013	-	-	-	44
	Pôle de Choisy-le-Roi	2007	2009	-	-	-	10
	Pôle de Noisy-le-Grand	2009	2011	-	-	-	34
	EOLE Evangile	2010	2014	-	-	-	219
	Pôle de Pompadour	2010	2013	-	-	-	130
	Pôle de Nanterre Université (1 ^{ère} phase)	2006	2010-2013	-	-	-	11
	Pôle de Nanterre Université (2 ^{ème} phase)	2009	2014	-	-	-	61
	Pôle de Massy (1 ^{ère} phase)	2007	2011	-	-	-	70
35 projets répertoriés				219	244	339	9 722



Zoom : Les services de vélos publics

> p.32 L'essor des services mis
à disposition par les collectivités

9

L'essor des services mis à disposition par les collectivités

En 2008, la France et l'Union européenne ont multiplié les documents visant à promouvoir une mobilité apaisée et plus respectueuse de l'environnement dans les zones urbaines. Grenelle de l'Environnement, Livre vert « pour une nouvelle culture de la mobilité européenne », les modes doux sont au goût du jour, à commencer par la bicyclette qui semble conjuguer toutes les vertus.

Rapide pour des déplacements de courte et moyenne distance, le vélo est à la fois plus économique et plus écologique que tous les autres modes de transport mécanisés. Il utilise très peu d'espace tant pour la

circulation que pour le stationnement. Non polluant et silencieux, le vélo est un mode indispensable à une politique de mobilité durable, allant même jusqu'à maintenir les utilisateurs en bonne santé.

En 2007, les agglomérations françaises ont connu un essor remarquable de services de vélos publics. Le GART qui encourage les politiques de transport multimodales a entrepris un travail de recensement en mars 2008 pour suivre le développement de ces services et étudier leur inscription dans les documents de planification comme dans la chaîne globale des déplacements.



chiffre clé

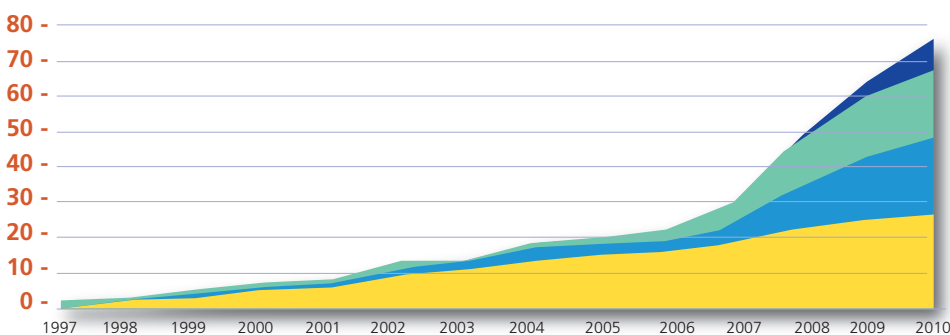
50
c'est le nombre de services de vélos publics disponibles hors Ile-de-France en 2008

9.1 Le développement rapide des services de vélos publics

Si quelques collectivités ont joué le rôle de précurseurs en mettant en œuvre des services avant les années 2000 (« Vélos Jaunes » à La Rochelle en 1976, « Vélos à la carte » à Rennes en 1997), l'année 2007 est une année charnière qui a amorcé l'explosion des systèmes de prêt ou de

location de bicyclette. L'enthousiasme des collectivités pour les services de vélos publics est confirmé pour les années à venir. Entre 2006 et 2010, le nombre de services de vélos publics aura plus que triplé passant de 20 à 75.

•• Évolution du nombre de services vélos de 1997 à 2010 par type de service proposé



- Non déterminé à ce jour
- Vélos en libre service
- Vélostation
- Location-Prêt

Source : GART sur 114 AOTU

Ce dynamisme est dû à une amélioration de l'offre existante dans les plus grandes agglomérations, et la création de nouveaux services dans les plus petites.

Les services de vélos publics se développent selon trois modèles :

- la location et le prêt : de courte, moyenne ou longue durée, la location ou le prêt sont les services les plus classiques. Ils sont parfois ciblés vers une certaine catégorie de personnes (étudiants, touristes, etc.).

- la vélostation: installée dans un pôle multimodal, elle conjugue une offre de location de vélo et de stationnement gardienné. De plus en plus de collectivités optent aujourd'hui pour cette formule qui favorise l'intermodalité.

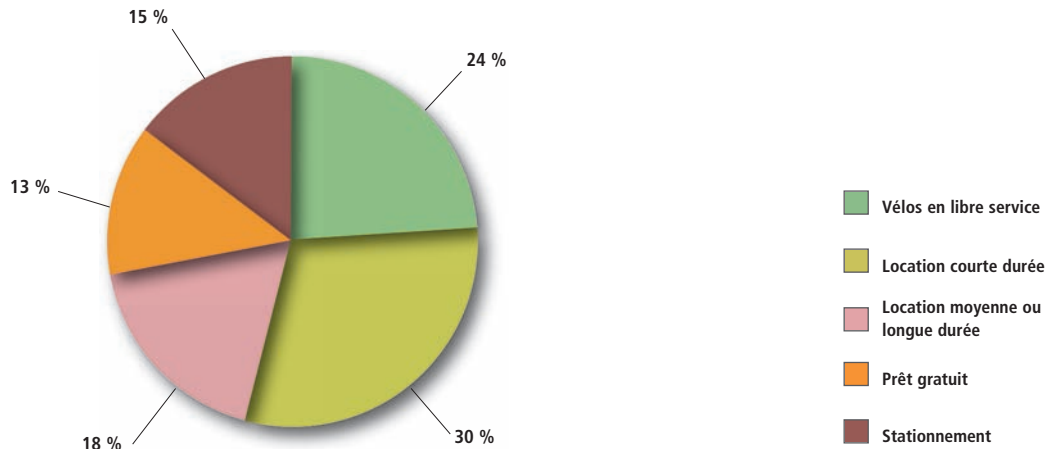
- le vélo libre service (VLS): développé rapidement depuis son expérimentation à Lyon (« Vélo'v ») en 2005, ce service de location automatisée de très courte durée repose sur un réseau de stations de location maillant très finement les zones denses.



Le succès des systèmes de vélos en libre service a ouvert de nouvelles perspectives aux collectivités pour tenter de développer la part modale du vélo en ville. En 2008, parmi les collectivités offrant un service de vélos publics, un quart a déjà implanté un

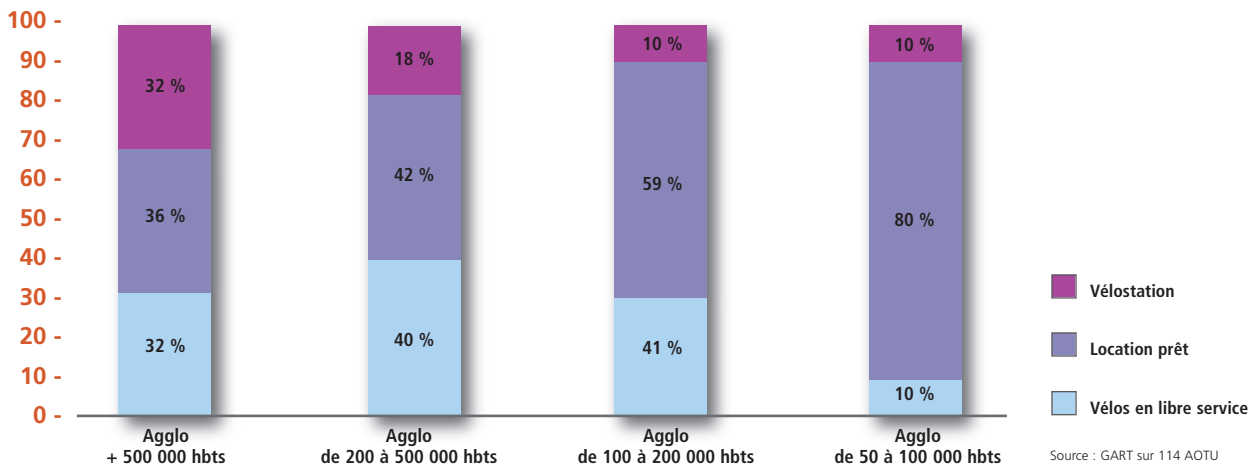
système de vélos en libre service. Souvent celui-ci naît en complément d'autres services déjà développés. La moitié des collectivités proposent des systèmes de location et seulement 15 % ont mis en place un service de gardiennage dans une vélostation.

••• Les types de services proposés par les collectivités en 2008



Source : GART sur 114 AOTU

••• Typologie des services offerts en 2010 en fonction de la taille des AOTU



Source : GART sur 114 AOTU

Les services de vélos publics ont généralement été introduits dans les grandes agglomérations s'intégrant dans une politique multimodale. Les grandes agglomérations (de plus de 500 000 habitants) sont toutes dotées d'au moins un service de vélos publics. 80 % d'entre elles ont mis en œuvre un vélo en libre service et les autres envisagent de proposer ce service d'ici 2010. Les AOTU de 200 000 à 500 000 habitants les suivent de près : toutes seront équipées d'ici la fin 2008 d'un service de vélos publics. La moi-

tié d'entre elles vont développer un service complémentaire dans ces deux prochaines années. Toujours d'ici 2010, 50 % des AOTU de 100 000 à 200 000 habitants devraient mettre en place un premier service de vélos publics sur leur territoire. Concernant les AOTU de 50 000 à 100 000 habitants, seules 24 % d'entre elles vont s'équiper d'un service public vélos dans les prochaines années (16 % en sont actuellement équipées). Aucune n'envisage de développer un deuxième service.

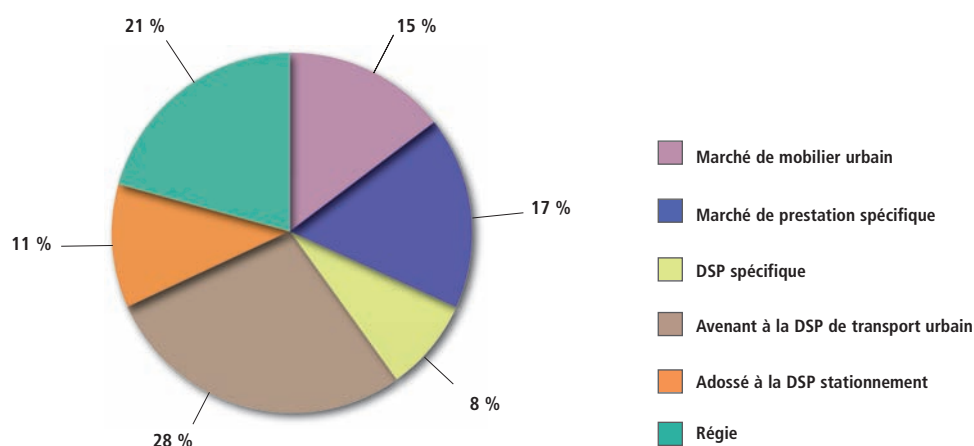
9.2 Les modes de gestion des services de vélos publics

Du fait de politiques incitatives qui se traduisent par des prix relativement faibles, le financement des services de vélos publics ne sera pas assuré par les seules recettes tarifaires.

Par ailleurs, il faut préciser quelques éléments financiers par rapport aux différents services proposés. Les systèmes de vélos en libre service nécessitent d'importantes

dépenses d'investissement et de fonctionnement qui s'élèvent selon les systèmes entre 1 000 et 3 000€ par vélo et par an. Les systèmes de location longue durée (1 an), qui offrent en moyenne autant de vélos par habitant qu'un service de vélos en libre service, sont beaucoup moins coûteux. Le coût d'exploitation est de l'ordre de 200 à 300 € par vélo et par an.

••• Les choix contractuels des collectivités pour la mise en place de leurs services de vélos publics



Source : GART sur 114 AOTU

Le système de vélos en libre service a généralement été adossé aux recettes publicitaires des marchés publics de mobilier urbain. Le service est alors financé partiellement ou en totalité par l'affichage publicitaire. Ce mode de financement limite le choix de l'exploitant du service aux rares acteurs présents sur ce marché. Par ailleurs, le montage financier du système induit une certaine opacité des coûts. Aujourd'hui, les systèmes proposés par ces acteurs sont généralement estimés entre 2 000 et 3 000 € par vélo et par an, avec un contrat de 10 à 15 ans, investissement compris. La grande majorité des villes possédant un marché publicitaire suffisant pour intéresser ces partenaires privés sont déjà équipées. D'autres agglomérations ont choisi de développer leur service de vélos en libre service en l'adossant à leur DSP transport. Ce mode de financement a, pour effet direct, de dimi-

nuer les coûts du service en utilisant des synergies avec l'existant tout en développant des services multimodaux. La communauté d'agglomération du Grand Chalon a ainsi limité le nombre d'emplois directement liés au système, créant des synergies avec l'activité de transport collectif. Ce mode de financement, adossé à des contrats de concession existants, avec du personnel disponible et des locaux, peut être utilisé pour de nombreux autres types de service (location). Le service est alors essentiellement rendu par le délégataire de transport ou le concessionnaire d'un parking de stationnement.

25 % des collectivités ont choisi un financement par une procédure de marché public ou de délégation de service public spécifique. Enfin, 21 % des collectivités exploitent leur service en régie.



Le code de la rue

Le Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, publié au journal officiel le 1er Août 2008, fait évoluer le code de la route dans le sens d'un code de la rue.

Il définit trois types de zones de circulation permettant une meilleure cohabitation entre les usagers :

- La zone 30 : elle permet un partage de la chaussée entre les véhicules motorisés et les cyclistes. Elle peut à présent être créée hors agglomération.
- La zone de rencontre : elle permet la cohabitation de l'ensemble des modes de déplacement en laissant la priorité aux piétons.
- L'aire piétonne : elle est réservée aux piétons et les véhicules autorisés doivent circuler au pas.

De plus, les doubles sens cyclables peuvent être généralisés à l'ensemble des zones de rencontres et des zones 30. "Les dispositions (...) relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010." Enfin, les zones 30 peuvent dorénavant être créées hors agglomération.

Le devoir de prudence des conducteurs vis-à-vis des usagers vulnérables (notamment les cyclistes) est réaffirmé.

Tandis que les futures zones de rencontre, en agglomération, sont limitées à 20 km/h, les zones piétonnes deviennent en revanche strictement piétonnes, les anciennes zones piétonnes où certains véhicules étaient admis relevant désormais du concept de zone de rencontre.

9.3 Le développement de politiques cyclables cohérentes

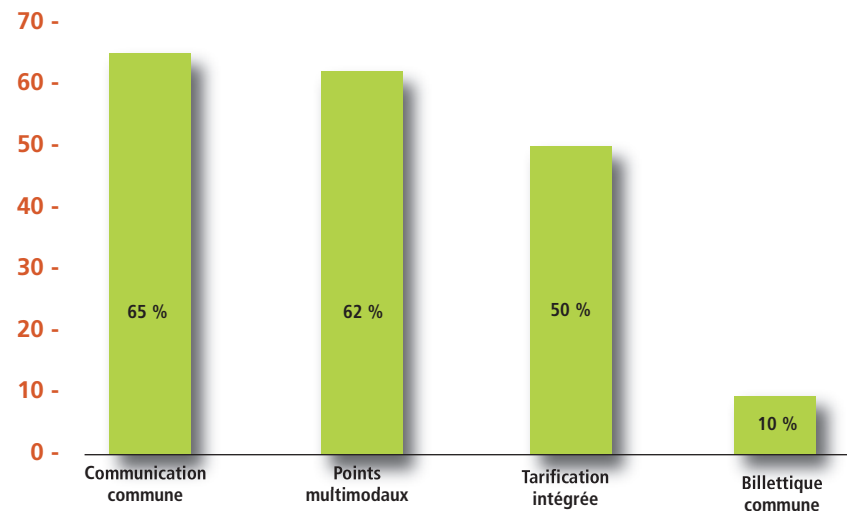
L'essor rapide des services de vélos publics n'a pas nécessairement permis leur intégration dans une planification globale de la mobilité. Seulement la moitié de ces services est inscrite dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération. Bien que le vélo ne relève d'aucune compétence définie par le Code Général des Collectivités Territoriales, les AOTU (essentiellement communautaires) tendent à se saisir de l'organisation des services de vélos publics sur leur territoire. 63 % des structures organisatrices de ces services sont AOTU.

Toutefois, on constate une certaine cohérence territoriale dans la politique cyclable. La grande majorité des services de vélos publics (85 %) s'est développée dans des agglomérations disposant d'un Schéma Directeur d'Aménagement Cyclable (SDAC). Près des trois quarts de ces territoires proposent un service à la même échelle que le

SDAC. Quasiment 60 % sont des AOTU, qui disposent ainsi des outils pour inclure ces politiques dans des politiques plus globales de mobilité. Ce sont d'ailleurs celles-ci qui intègrent leur schéma d'aménagement cyclable dans leur PDU.

Les services de vélos publics constituent un complément au transport collectif dans une offre de transport multimodal. Ces services, et plus globalement la politique vélo, peuvent répondre à des besoins de mobilité en dehors des territoires drainés par le réseau de transport collectif. Ils peuvent permettre également, à moindre coût, le rabattement des usagers vers un mode lourd et rapide. Ils offrent une possibilité de se déplacer en dehors des heures de service des transports collectifs. Le développement de l'offre multimodale permet de rationaliser le réseau existant, et de le décharger en partie aux heures de pointe.

••• La complémentarité service de vélos publics – transports collectifs



Source : GART sur 114 AOTU

Ainsi, beaucoup de collectivités locales combinent les services de vélos publics avec les services classiques de transport collectif. La communication relative à ces deux offres est la première à être intégrée. Ensuite, le déve-

loppement des services de vélos publics se polarise sur des points multimodaux. Seulement 50 % des services ont une tarification intégrée et 10 % disposent d'une billettique commune.

Les services de vélos publics sont ainsi rapidement devenus un des outils à disposition des collectivités locales pour développer une offre multimodale de transport. Les grandes agglomérations se sont rapidement équipées depuis l'année 2007 en développant différents types de service : location, vélostation, vélo en libre service. Ces différents dispositifs, qui peuvent être parfaitement compatibles, devraient s'intégrer de plus en plus au sein des politiques cyclables et des politiques de transport collectif. Les Autorités Organisatrices interviennent dans ce sens pour rendre l'offre multimodale cohérente.

••• Les ressources de financement

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

Pour les **transports collectifs 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 2007,
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les Transports en commun en site propre.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 192 autorités organisatrices hors Ile-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains).

Il est composé de :

- 20 agglomérations ayant un TCSP en service mode lourd uniquement (Métro - Tramway) ;
- 5 agglomérations ayant un TCSP en projet mode lourd uniquement (Métro - Tramway) ;
- 39 agglomérations de plus de 100 000 habitants, sans TCSP ;
- 128 agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2008 ont été réalisés sur l'ensemble des 264 AOTU recensées hors Ile-de-France

De même, les traitements sur le versement transport des pages 12 et 13 ont été effectués sur toutes les autorités organisatrices ayant instauré le versement transport, soit 210 AOTU et 3 syndicats mixtes SRU. Compte tenu de la non réponse de 3 AOTU en 2007 (3 agglomérations de moins de 100 000 habitants), le travail a été réalisé sur 207 AOTU et 3 syndicats mixtes SRU.

La population retenue est celle du Périmètre de Transport Urbain calculée sur la base du RGP 1999 (population avec double compte), actualisée le cas échéant par le recensement partiel lorsque celui-ci nous a été fourni.

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).

Le zoom de cette année portant sur **les services de vélos publics** a été réalisé par Jean Plateau, pour le compte du GART, en mars 2008. Le travail a été effectué sur 114 AOTU ayant répondu à l'enquête.

Production et analyse des données :

Pôle Économique : Julien ALLAIRE, Florence DUJARDIN

Conception et suivi :

Pôle Communication : Anne-Marie COMMENAY, Valérie RATHIER

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

Ont participé à la rédaction et au recueil de données : Pôle Environnement, Aménagement, Marchandises (Aurélié CEVAER, Jean PLATEAU), Pôle Juridique (Benjamin MARCUS, Laurence COUR), Pôle Systèmes de Transport (Réginald BABIN, Anne-Marie FREDERIC), le STIF.

Création et Maquette : Opérationnelle communication

Crédits photos :

BusWay® de Maubeuge – STIBUS

Diviaciti de la Communauté d'agglomération de Dijon

Tramway de Nice

Bus du Havre – Bus Océane

Prolongement du TVM à l'Ouest du MIN de Rungis à la Croix de Berny

Photographe : Gilles ALIGON

Vélopark de Strasbourg – Photographe : Ernest LAEMMEL / CUS



GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

22, rue Palestro - 75002 Paris