



L'année 2010

des transports urbains

hors Île-de-France

Liste des réseaux de l'échantillon 2010

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

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

11 agglomérations de moins de 450 000 habitants avec TCSP lourd en service :

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

14 agglomérations de plus de 200 000 habitants :

Aix-en-Provence, Angers, Brest, Dijon, Dunkerque, Le Havre, Lens, Metz, Nîmes, Reims, Saint-Paul de la Réunion, Toulon, Tours, Valence.

33 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants :

Amiens, Angoulême, Annecy, Aubagne, Avignon, Bayonne, Belfort, Béziers, Boulogne-sur-Mer, Bourges, Calais, Cannes, Chalon-sur-Saône, Chambéry, Chartres, Douai, Limoges, Lorient, Maubeuge, Montbéliard, Nancy Suburbain, Niort, Pau, Poitiers, La Rochelle, S.M.I.T.E.E.B., Saint-Brieuc, Saint-Denis de la Réunion, Saint-Nazaire, Saint-Pierre de la Réunion, Thionville, Troyes, Vannes

57 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants :

Agen, Aix-les-Bains, Ajaccio, Alençon, Annemasse, Arcachon, Arras, Aurillac, Bastia, Beauvais, Blois, Bourg-en-Bresse, Brive-la-Gaillarde, Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Châteauroux, Châtellerauld, Cherbourg, Cholet, Colmar, Compiègne, Creil, Dieppe, Dôle, Draguignan, Dreux, Evreux, L'Isle-d'Abeau, Laval, Longwy, Louviers, Mâcon, Martigues, Menton, Montargis, Montluçon, Morlaix, Moulins, Narbonne, Nevers, Périgueux, Le Puy-en-Velay, Quimper, Roanne, La Roche-sur-Yon, Rodez, Royan, Saint-Louis, Saint-Malo, Saint-Omer, Saint-Quentin, Sarreguemines, Saumur, Soissons, Tarbes, Thonon-les-Bains, Villefranche-sur-Saône.

51 agglomérations de moins de 50 000 habitants :

Abbeville, Annonay, Auxerre, Bergerac, Bolbec, Cahors, Chantilly, Chauny, Cognac, Concarneau, Digne-les-Bains, Douarnenez, Epernay, Epinal, Fécamp, Figeac, Flers, Fougères, Gap, Gros-Morne, Haguenau, Honfleur, Ile D'Yeu, Landerneau, Laon, Libourne, Lourdes, Mancelle, Mende, Millau, Neuves-Maisons, Olonnes, Oyonnax, Pont-Sainte-Maxence, Pont-à-Mousson, Pontarlier, Remiremont, Saint-Claude, Saint-Dié-des-Vosges, Saint-Dizier, Saintes, Saint-Lô-Agneaux, Sarrebourg, Sélestat, Senlis, Sens, Tulle, Verdun, Vesoul, Vierzon, Vire.

Production et analyse des données :

Florence DUJARDIN et Céline SABATIER,
Pôle Observatoire des réseaux de transports et Statistiques

Conception et suivi :

Catherine MARION
Pôle Communication

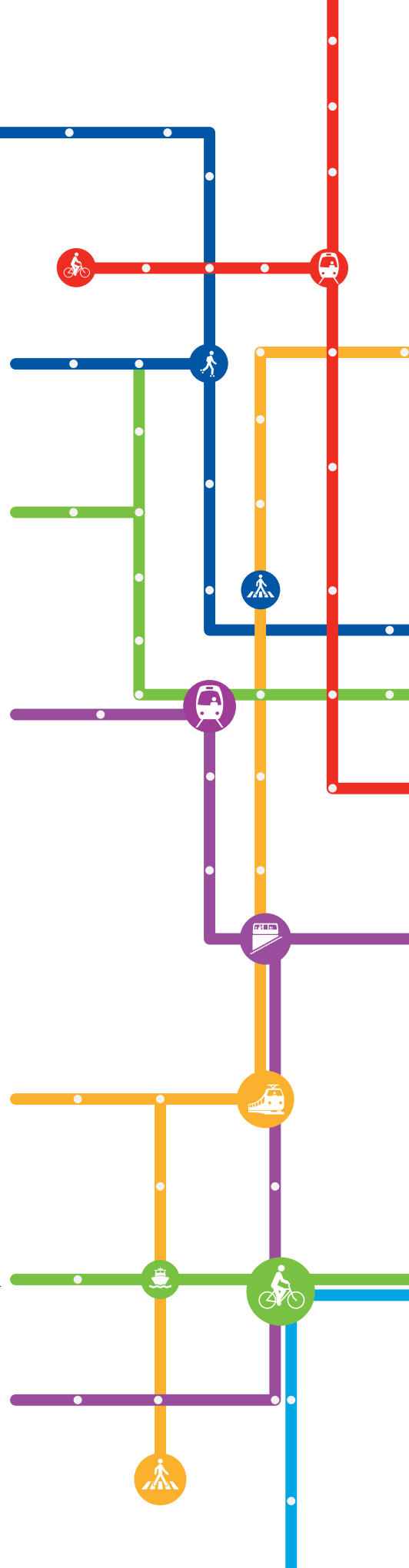
Sous la direction de Guy LE BRAS,

Directeur général du GART

Ont participé à la rédaction ou au recueil de données :

Romain CIPOLLA, *Pôle Mobilité Durable*
Benjamin MARCUS, *Pôle Juridique et Européen*
Mounia MOUDJED, *Pôle Etudes et Analyse économique*
Pia MURGAT, *Pôle Systèmes de Transports Intelligents*
Valérie RATHIER et Aurélie SENE, *Pôle Accueil et Secrétariat*

Création et Maquette : **ART.tiff.act** 06 80 67 88 76





Sommaire

Les autorités organisatrices
de transport urbain p.4

Les relations contractuelles p.6

Le financement p.10

Le fonctionnement p.16

Les investissements p.18

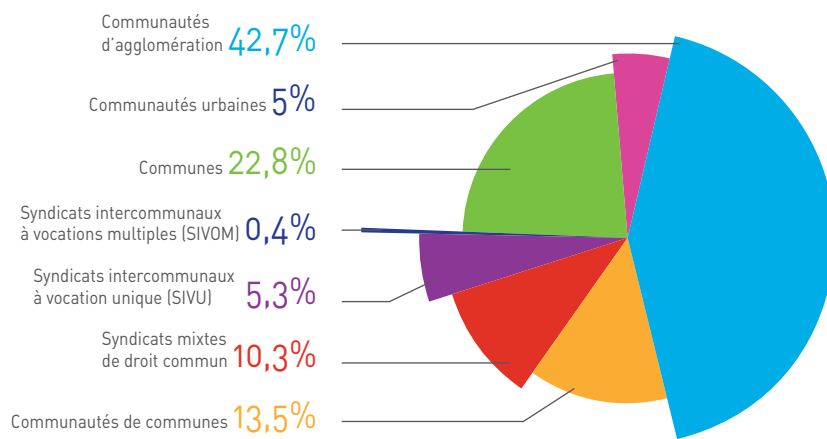
L'offre, l'usage et les tarifs p.20

Les transports en commun
en site propre en 2011 p.22

1. LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT URBAIN

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

●●● Forme juridique des AOTU en 2011



61,2 %

des 281 AOTU recensées en 2011 sont des structures intercommunales communautaires

En 2011, plus de 61 % des réseaux sont sous la responsabilité de structures intercommunales communautaires. Les syndicats mixtes de droit commun représentent plus de 10 % des AOTU, les syndicats de communes 6 % et les communes près de 23 %.

Source : GART, DGCL sur 281 AOTU

1.2. Répartition géographique des AOTU par région, en 2011

La carte présente, à la fois, le nombre de Périmètres de Transport Urbain (PTU) par région, leur répartition par taille d'agglomération, ainsi que la part de la population habitant au sein des PTU par rapport à la population totale de chaque région. Ainsi, Provence-Alpes Côte d'Azur (PACA) et Nord-Pas de Calais sont les deux régions

métropolitaines dans lesquelles la quasi-totalité des habitants résident dans un PTU respectivement 81 % et 74 %. Cependant, tandis que PACA totalise 25 AOTU, Nord-Pas de Calais n'en compte que 11. Basse-Normandie et Picardie sont, quant à elles, les régions métropolitaines dans lesquelles la majorité des habitants résident

hors PTU, respectivement 33 % et 41 %. Notons également qu'en Outre-Mer, la Réunion est couverte dans sa globalité par les 5 PTU recensés alors qu'en Guyane, seule 26 % de la population réside dans un PTU. En moyenne, hors Ile-de-France, on compte 3 AOTU par département.

ACTU 2011

Vers un achèvement de la carte intercommunale ?

Dans son titre III, la loi n°2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales prévoit le développement et la simplification de l'intercommunalité. Dans la circulaire du 27 décembre 2010, Brice HORTEFEUX, ministre de l'Intérieur, de l'Outre-Mer, des Collectivités Territoriales et de l'Immigration et Philippe RICHERT, ministre chargé des Collectivités territoriales, rappellent le triple objectif de la loi en la matière : le rattachement des dernières communes isolées, la rationalisation du périmètre des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et la suppression des syndicats intercommunaux devenus obsolètes.

Ainsi, chaque préfet est chargé d'élaborer, avant le 31 décembre 2011, un schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI), en concertation avec les collectivités concernées, communes et leurs groupements, et les nouvelles Commissions Départementales de Coopération Intercommunale (CDCI), composées d'élus locaux

et de représentants d'EPCI. Une fois le schéma publié, sa mise en œuvre devra être achevée avant le 1^{er} juin 2013.

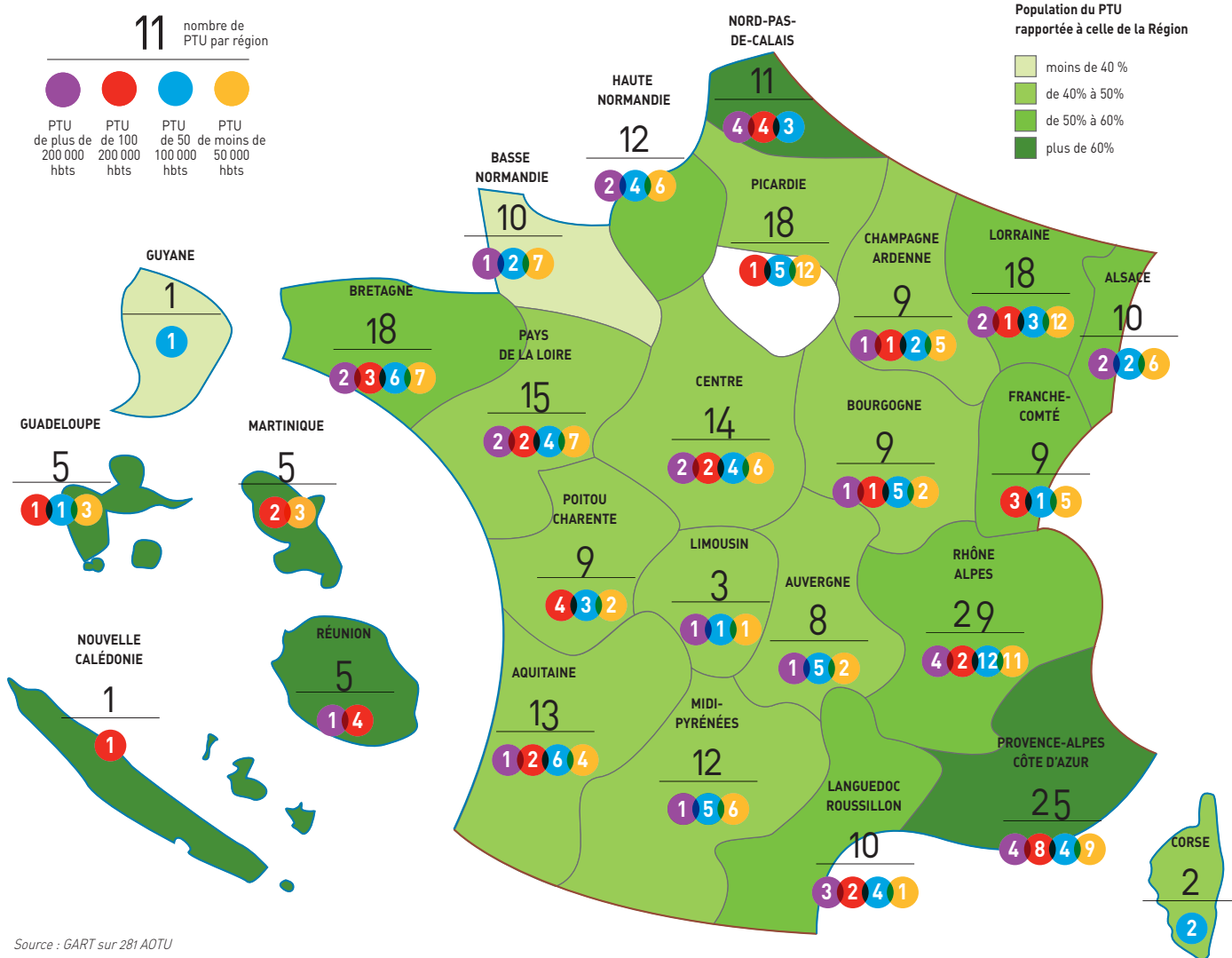
Les préfets ont donc présenté, avant l'été, leurs propositions de SDCI qui s'avèrent plutôt volontaristes, même si on observe, selon les départements, une grande disparité. En effet, dans certains départements, le préfet s'est limité à une traduction des modifications législatives (rattachement de communes isolées, seuil critique de 5 000 habitants pour des communautés de communes, etc.). Dans d'autres, les prescriptions en termes de cohérences spatiales (bassins de vie et SCoT) et de solidarités financières semblent avoir pris beaucoup plus d'importance. Les SDCI proposent alors des modifications de périmètres et des fusions d'EPCI transformant radicalement le paysage institutionnel local.

Selon l'Assemblée des communautés de France (ADCF), les SDCI présentés par les préfets proposent une réduction d'un tiers du nombre

de communautés. Les périmètres des agglomérations devraient s'étendre soit en incorporant des communes isolées soit en absorbant des communautés de communes voisines.

L'impact de cette recomposition des EPCI devrait être conséquent dans le domaine de la mobilité et des transports. Le nombre et la surface des territoires desservis vont considérablement augmenter, d'une part, avec la création de nouveaux périmètres de transport urbain (notamment de communautés d'agglomération), et d'autre part, avec l'extension des périmètres existants. Si la cohérence annoncée vis-à-vis des bassins de vie devrait faciliter la planification des déplacements, l'extension des réseaux urbains pourrait être très coûteuse. Enfin, les réseaux départementaux devraient indirectement se voir profondément transformés par cette redéfinition des périmètres de transport urbain.

●●● Répartition des PTU par région selon la taille des agglomérations



4
5

1.3. Point sur les Syndicats Mixtes de type loi SRU

Les syndicats mixtes de type loi SRU exercent trois compétences obligatoires (article 111 de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000) : la coordination des services organisés par les différentes AOT qui le composent, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers, la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques et unifiés. Certains de ces syndicats ont pris en charge des compétences facultatives : les services réguliers interurbains et les transports scolaires (Hérault) ou la gestion de lignes inter-PTU (Etang de Berre, Agglomération Mancelle, etc.).

Il existe actuellement douze syndicats mixtes de type loi SRU. On peut les distinguer en trois

catégories selon leur périmètre territorial d'action :

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

- **Six syndicats mixtes SRU ont vocation à coordonner les actions des AOT sur l'ensemble du territoire d'un département.**

Ils réunissent le conseil général et l'ensemble des AOTU du département : le Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (SYMODO) de Charente-Maritime, le Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes (SYMITAM), le Syndicat Mixte des Bouches-du-Rhône, le Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Hérault (SMTCH), le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) et le Syndicat Mixte "Fil vert" des Hautes-Pyrénées.

- **Enfin, un seul syndicat mixte SRU ayant un périmètre d'action régional existe** : le Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports du Nord-Pas de Calais (SMIRT) qui regroupe la Région Nord-Pas de Calais, les deux conseils généraux et les 11 AOTU de la région.

2. LES RELATIONS CONTRACTUELLES

2.1. Les modes de gestion

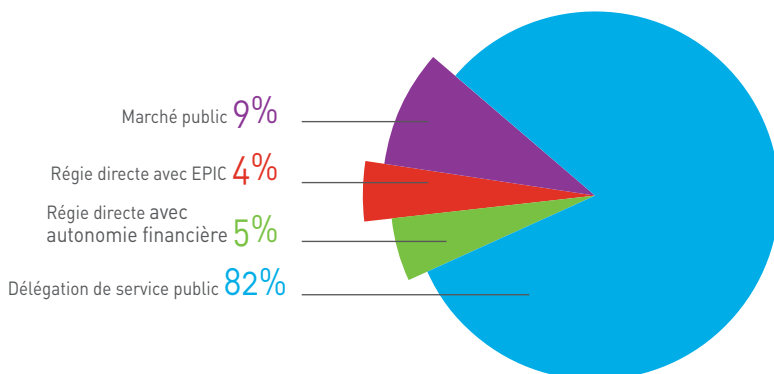
En vertu du principe de libre administration, les collectivités territoriales disposent d'une autonomie quant au choix du mode de gestion et d'organisation de leur réseau de transport public urbain. Depuis l'instauration de la loi

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

91 %

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

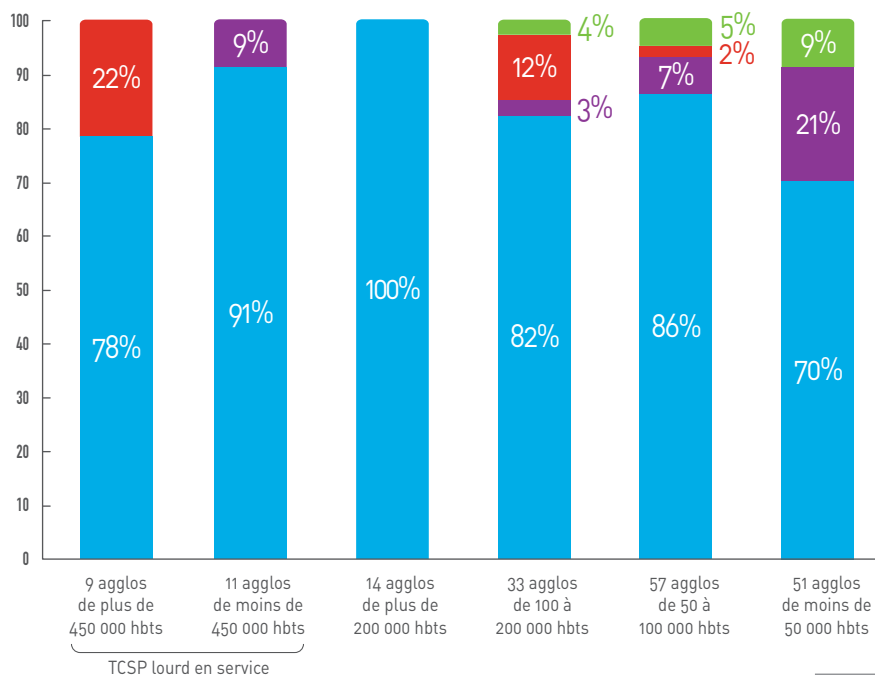
●●● Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2010 (en % du nombre de réseaux)



En 2010, 91 % des AOTU choisissent de déléguer la gestion de leur service de transport collectif tandis que 9 % d'entre elles l'exploitent directement. Parmi celles qui ont opté pour la délégation, 9 % l'ont fait par le biais d'une procédure de marché public et 82 % dans le cadre d'une délégation de service public.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

●●● Les modes de gestion dans les réseaux de transport urbain en 2010 selon la taille de réseaux (en % du nombre de réseaux)



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

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

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

2.2. Les contrats

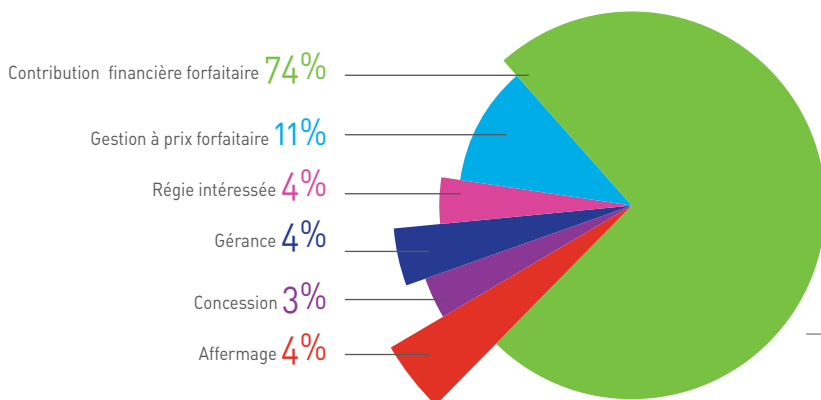
En France, les délégations de service public de transport sont en majorité allouées par des appels d'offres portant sur l'intégralité du réseau concerné. Ainsi, l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport urbain de voyageurs est confiée à un opérateur unique.

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

est propriétaire des recettes 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 2010, total de la gestion déléguée

(en % du nombre de réseaux)

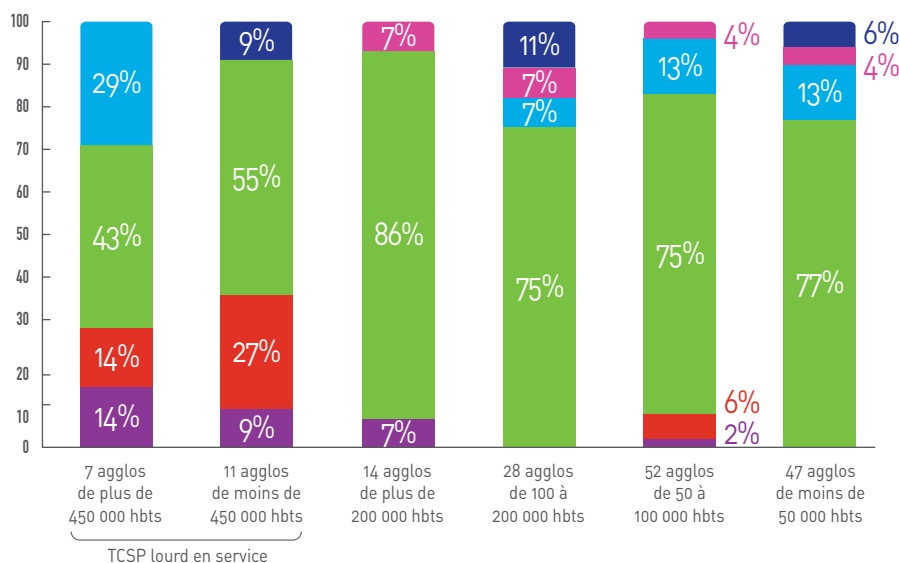


Parmi les AOTU ayant opté pour la gestion déléguée, 80 % d'entre elles transfèrent à la fois le risque industriel et le risque commercial à leur délégataire, dont la majorité par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire (74 %). Notons que la durée moyenne d'un contrat est de 8 ans.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 159 réseaux

Les types de contrat dans les réseaux urbains en 2010, selon la taille des réseaux, total de la gestion déléguée

(en % du nombre de réseaux)



Alors que 77 % des AOTU n'ayant pas de TCSP lourd en service délèguent l'exploitation de leur réseau par le biais d'un contrat de type contribution financière forfaitaire, les autres agglomérations à TCSP lourd en service présentent la plus grande diversité de types de contrat.

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

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 159 réseaux

ACTU 2011

Décret relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport

L'article L.1431-3 du Code des Transports introduit par l'article 228 de la loi Grenelle II stipule que "Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement, doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation". Cette démarche s'appuie sur les travaux de l'Observatoire Energie Environnement Transport (OEET), créé suite à l'Engagement n° 13⁽¹⁾ du Grenelle de l'Environnement, et ceci dès décembre 2007.

La mise en application de cette disposition sera prochainement précisée par décret. En effet, celui-ci fixera les principes d'une méthodologie de calcul commune à l'ensemble des modes de transport (aérien, ferroviaire

ou guidé, fluvial, maritime, routier) afin de déterminer la quantité de dioxyde de carbone émise. Le prestataire de transport pourra délivrer la quantité de dioxyde émise selon différents niveaux de précision, lesquels dépendent des données disponibles (consommations d'énergie, nombre d'unités transportées, etc., ...).

Un arrêté du ministre chargé des transports indiquera les dates d'application des différentes dispositions du décret pour une application au plus tard le 31 décembre 2013.

Pour les transports publics urbains, les autorités organisatrices de transport et leurs exploitants pourront s'appuyer sur les données de consommations d'énergie renseignées dans l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP), autrement appelée "cahiers verts".

Par ailleurs, la réalisation d'un guide de bonnes pratiques sera l'une des prochaines étapes. Ce guide permettra de simplifier la mise en application de cette mesure pour les réseaux de transport leur permettant de répondre aux objectifs du Grenelle en termes d'affichage des émissions de CO₂.

(1) L'engagement n°13 indique la nécessité de: « Créer un observatoire des transports associant les parties prenantes pour évaluer les émissions selon une méthodologie commune et permettre ensuite l'affichage obligatoire des émissions de gaz à effet de serre des commandes et prestations de transport, de réaliser des éco-comparateurs et le promouvoir à l'échelon européen. »

2. LES RELATIONS CONTRACTUELLES

2.3. La propriété du matériel roulant

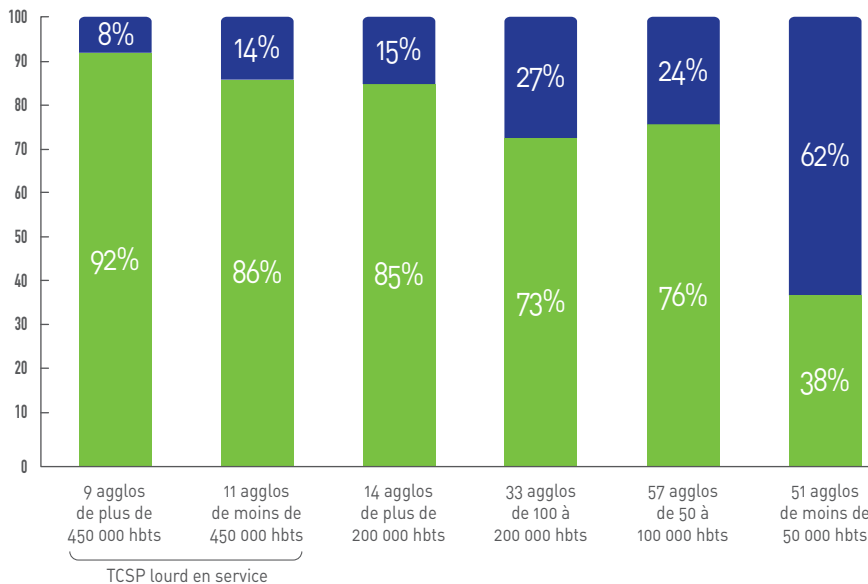
●●● Propriété du matériel roulant en 2010

	AOTU	EXPLOITANT
En nombre de réseaux	63 %	37 %
En nombre de véhicules	83 %	17 %

Les AOTU sont propriétaires de 83 % des véhicules affectés à l'exploitation des réseaux de transport urbain. Lorsqu'on raisonne en nombre de réseaux, les AOTU sont majoritairement propriétaires du matériel roulant à 63 % contre 37 % pour les exploitants.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

●●● Propriété du matériel roulant selon la taille des réseaux en 2010 (en nombre de véhicules)

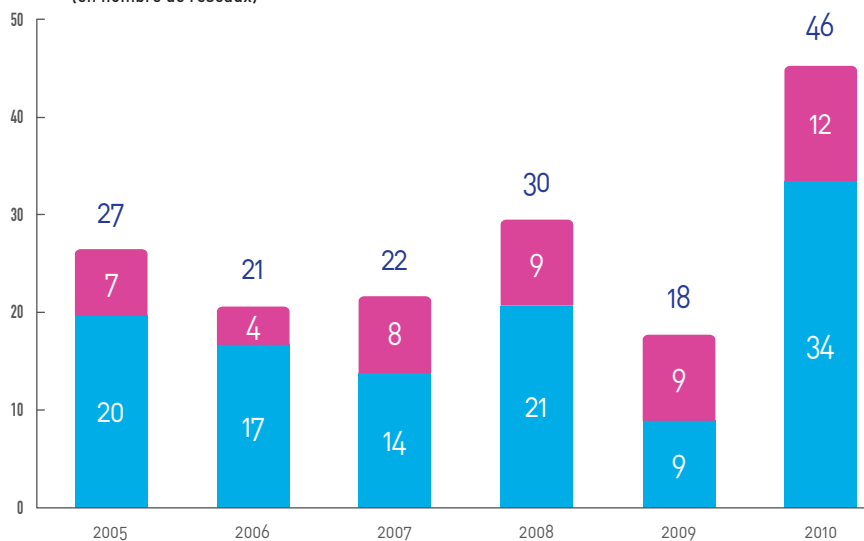


On observe des disparités dans la propriété du matériel roulant selon la taille des agglomérations. Tandis que, dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants avec ou sans TCSP lourd en service, les AOTU sont propriétaires de près de 90 % de leur matériel roulant, elles n'en possèdent que 38 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

2.4. Les changements de main de contrat entre 2005 et 2010

●●● Résultats des appels d'offre entre 2005 et 2010 (en nombre de réseaux)

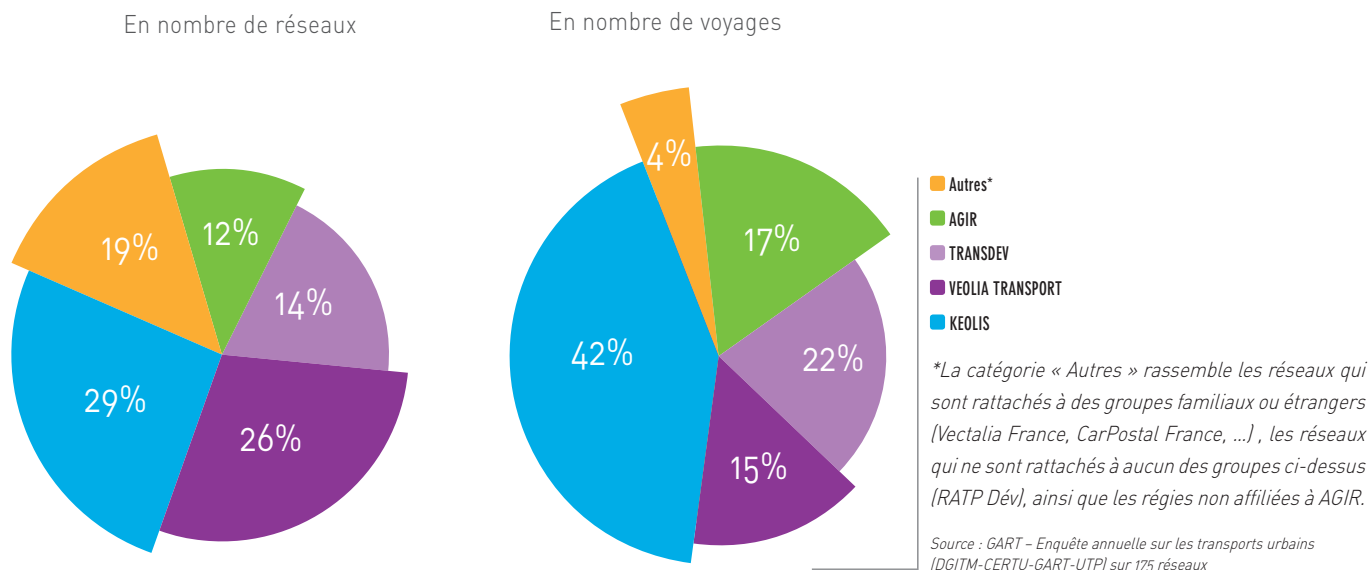


Sur les 164 appels d'offre lancés par les AOTU sur la période 2005-2010, 30 % n'ont pas reconduit le délégataire sortant. En 2010, 12 AOTU ont signé un contrat avec un nouvel opérateur : 1 agglomération de moins de 450 000 habitants TCSA lourd en service, 3 de 100 à 200 000 habitants, 4 de 50 à 100 000 habitants et 4 de moins de 50 000 habitants.

Source : GART

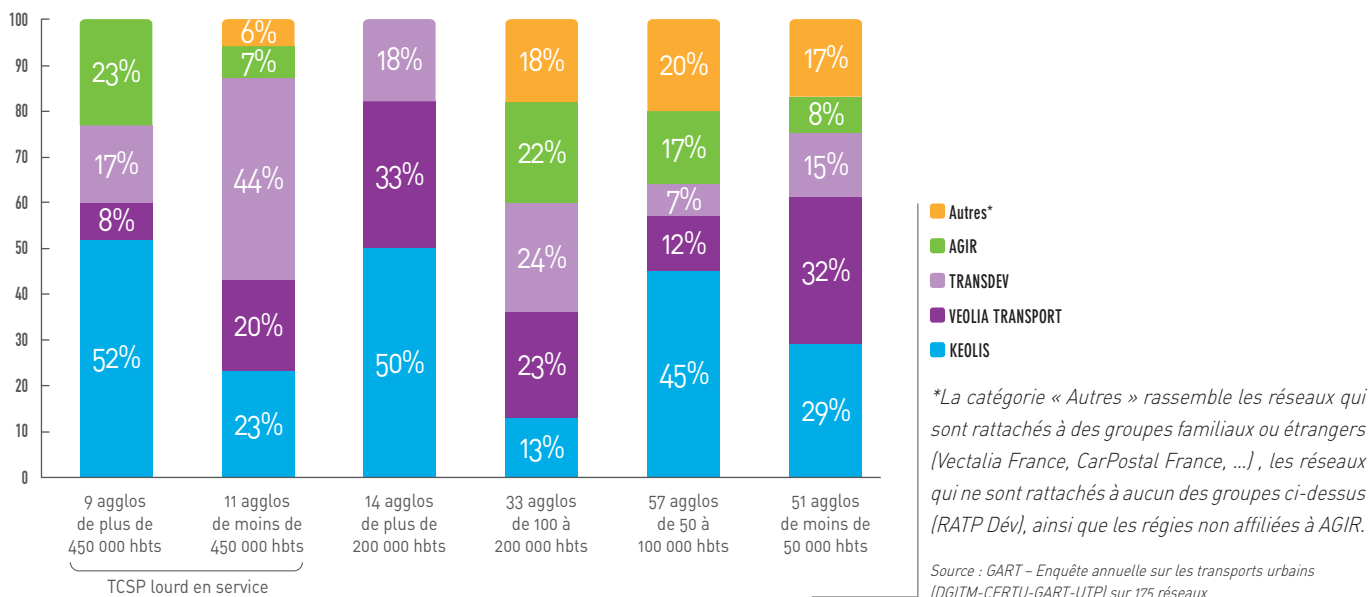
2.5. Les exploitants des réseaux de transport urbain

●●● Part des groupes de transport urbain en 2010



●●● Part des groupes de transport urbain en 2010

selon la taille des réseaux (en nombre de voyages)



En 2010, les parts de marché n'ont, à nouveau, que peu évolué par rapport aux années précédentes. Les trois principaux groupes de transport se répartissent 69% des réseaux urbains de notre échantillon. Keolis exploite 29 % des réseaux, Veolia Transport 26 % et Transdev 14 %. En nombre de voyages, leur part atteint 79 %. Keolis, du fait de sa présence dans

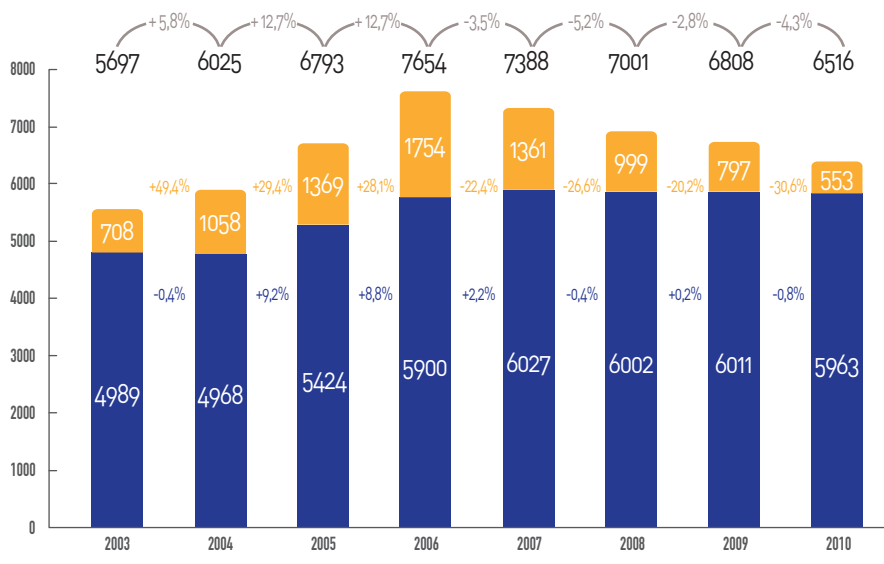
les plus grandes agglomérations (et notamment à Bordeaux, Lille et Lyon...) représente 42 % des voyages. Transdev, présent sur la majorité des réseaux de tramway (Montpellier, Nantes, Orléans, Strasbourg...) réalise 22 % des voyages tandis que Veolia Transport ne totalise que 15 % des voyages (Nice, Rouen, Saint-Etienne...). Par ailleurs, 31 % des réseaux sont exploités par

des régies ou des entreprises indépendantes des trois grands groupes précédents. Ces réseaux pèsent pour 21 % des voyages. Cette répartition évoluera nécessairement en 2011, suite à la fusion entre Veolia Transport et Transdev

3. LE FINANCEMENT

3.1. Le financement, vue d'ensemble

●●● Evolution du financement des transports urbains depuis 2003 (en millions d'euros 2010)



6,5 Mds €

c'est le montant des besoins de financement des transports urbains en 2010

Le financement des transports urbains hors Île-de-France a mobilisé 6,5 milliards d'euros en 2010 enregistrant une nouvelle baisse (-4,3 %) pour la quatrième année consécutive. Ce recul est à mettre à l'actif des emprunts contractés qui ne cessent de décroître depuis 2006 (une chute de près de 70 % sur cette période) tandis que les ressources propres connaissent une légère diminution de 0,8 point entre 2009 et 2010.

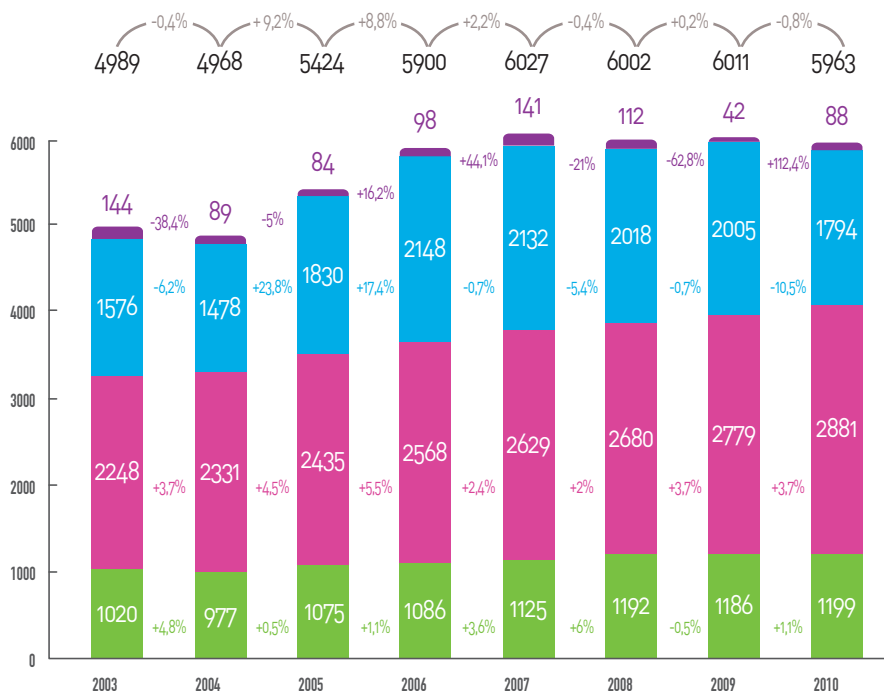
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM - CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

Un effet cyclique s'observait traditionnellement entre le financement des transports urbains et les mandats électoraux municipaux : on assistait à une montée en puissance des ressources mobilisées par les AOTU à l'approche des échéances électorales. La crise économique et la raréfaction des ressources financières des collectivités locales sont venues boule-

verser ce schéma traditionnel. En effet, 6,5 milliards d'euros ont été consacrés, en 2010, au financement des transports urbains, en baisse de près de 15 % en monnaie constante par rapport à 2006. Ce repli s'explique essentiellement par le ralentissement des investissements tandis que la part consacrée au fonctionnement des réseaux reste stable.

Malgré ce climat d'incertitude, nous devrions assister, dans les prochaines années, à une reprise modérée des investissements rythmés par les différents appels à projets TCSP et, donc, à un accroissement des ressources de financement mobilisées.

●●● Evolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2003 (en millions d'euros 2010)



Pour la quatrième année consécutive, les ressources propres restent plus ou moins stables, se stabilisant autour de la barre des 6 milliards d'euros. Entre 2009 et 2010, elles ont connu un léger repli de 0,8 % au global alors que leurs composantes ont évolué dans des proportions bien différentes.

■ État
■ Collectivités locales
■ Versement transport
■ Recettes commerciales

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM - CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

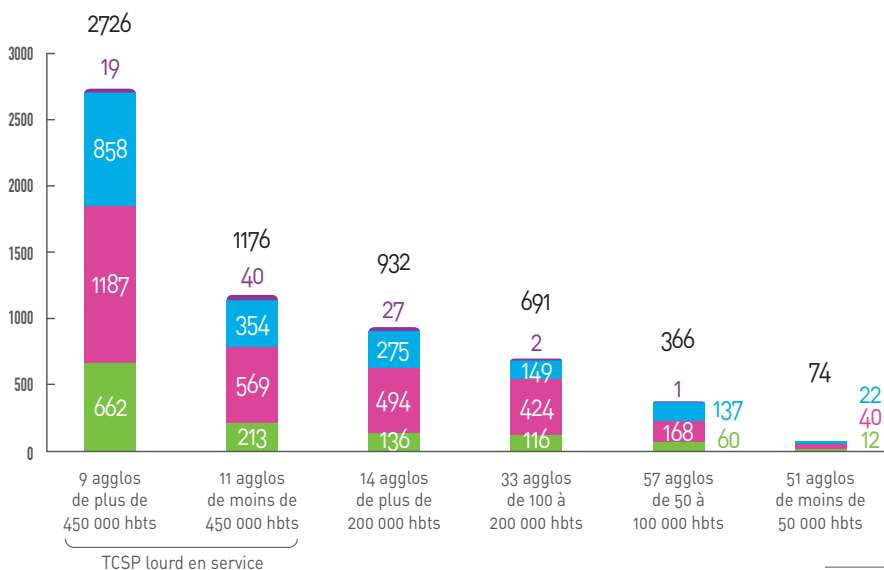
Comme en 2009, le versement transport, principal contributeur au financement des transports urbains, reste la composante la plus dynamique des ressources propres. Il connaît une progression identique à celle observée l'année précédente, à savoir +3,7 % en monnaie constante. Les recettes commerciales retrouvent, quant à elles, leur niveau de 2008. Cependant, celles-ci ne progressent que de 1,1 % malgré la hausse de fréquentation de près de 2 %. La forte progression de plus de 112 % de

la part de l'Etat illustre son réengagement financier dans les transports urbains au travers des deux appels à projets TCSP. Les premières subventions allouées dans le cadre du 1er appel à projets TCSP commencent à être versées aux AOTU lauréates. En revanche, le montant alloué par les collectivités locales diminue à nouveau mais à un rythme plus soutenu que les années précédentes. La contribution des collectivités locales régressent de plus de 10 % en raison du ralentissement des investis-

sements mais également des nécessaires économies budgétaires liées aux contraintes pesant sur les finances publiques.

Notons qu'à l'avenir, AOTU et exploitants devront mener une réflexion sur les politiques tarifaires en vigueur : les recettes commerciales apparaissent être le levier sur lequel il sera possible d'agir afin de dégager des marges de manœuvre financières supplémentaires.

● ● ● Ressources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2010 selon la taille des réseaux (en millions d'euros)



Le financement des transports urbains des 20 agglomérations ayant un TCSP lourd en service nécessite plus de 3,9 milliards d'euros tandis que celui mobilisé par les agglomérations sans TCSP atteint près de 2,1 milliards d'euros.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

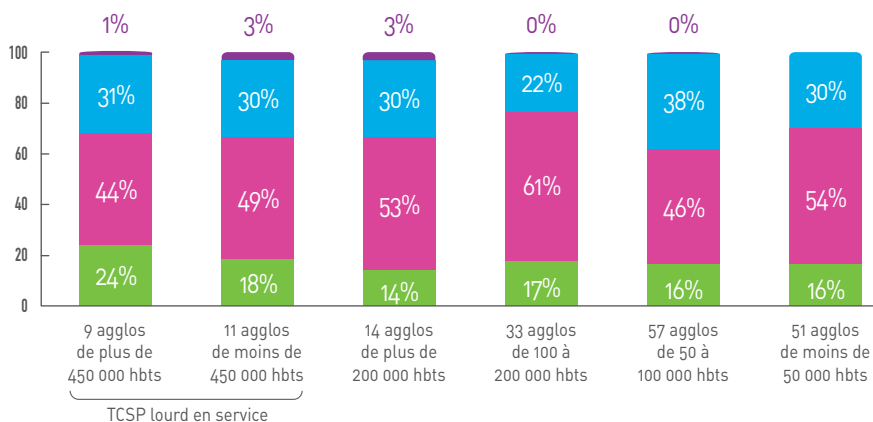
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

Le poids des différentes strates d'agglomérations dans les ressources de financement des transports urbains reste relativement stable entre 2009 et 2010, celui des agglomérations à TCSP lourd en service restant toujours prépondérant (66 %). En revanche, leurs évolutions en volume connaissent des variations radicalement différentes. Alors qu'on observe un recul

des ressources mobilisées pour le financement dans les agglomérations à TCSP lourd en service de 4,7 % [-3,4 % pour celles de plus de 450 000 habitants, -7,5 % dans les autres], on constate a contrario une progression dans les agglomérations sans TCSP : +7,2 % dans celles de plus de 100 000 habitants et +1,7 % dans les moins de 100 000 habitants).

L'analyse du poids relatif des différentes sources de financement reste stable entre 2009 et 2010. La seule évolution notable est la hausse du poids du versement transport de 46 à 48 % suite à la baisse de la participation des collectivités locales de 33 % à 30 %.

● ● ● Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) des transports urbains en 2010 selon la taille des réseaux



Le versement transport est le principal contributeur au financement des transports urbains. Participant en moyenne à hauteur de 48 %, il peut atteindre 61 % dans les agglomérations de 100 à 200 000 habitants.

- État
- Collectivités locales
- Versement transport
- Recettes commerciales

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

3. LE FINANCEMENT

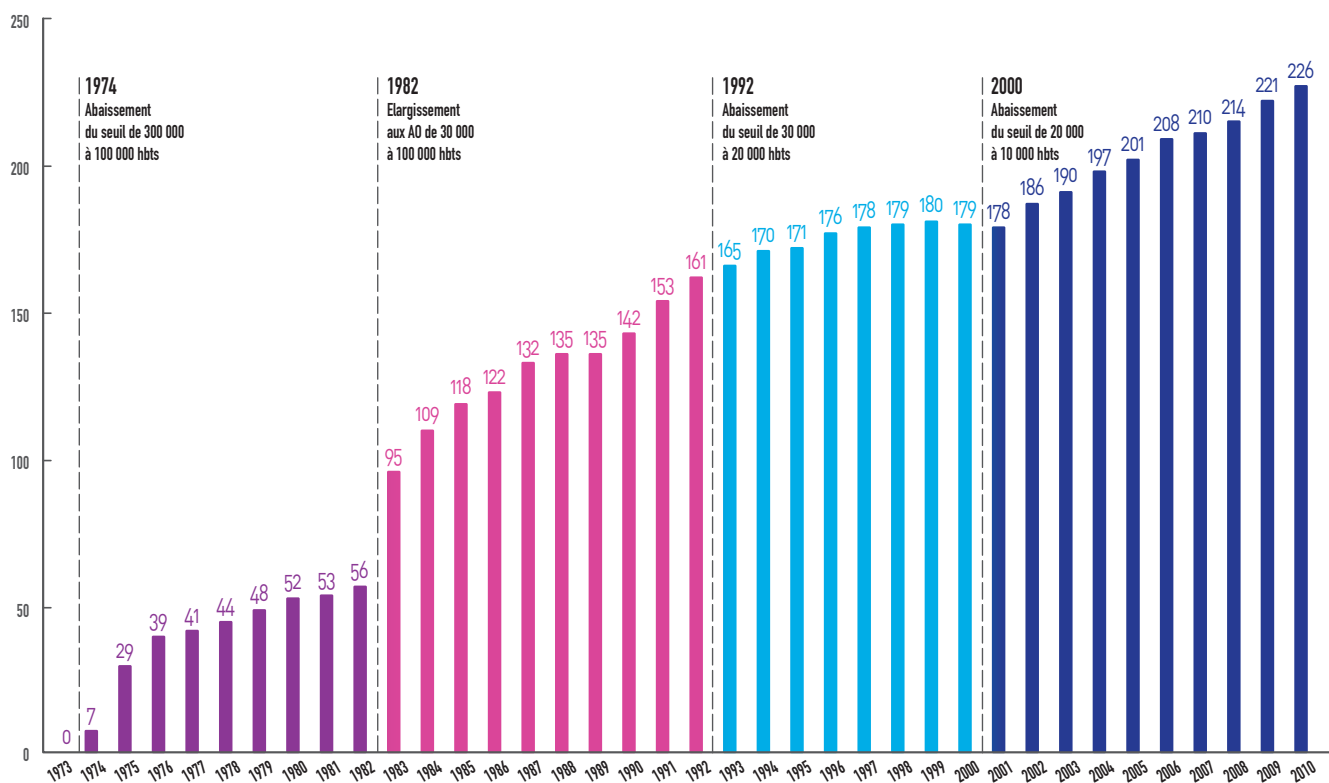
3.2. Le versement transport

En 2010, 80 % des autorités organisatrices de transport urbain prélèvent le versement transport pour financer leur réseau de transport collectif. On recense, en effet, neuf nouvelles instaurations au cours de l'année, toutes par des AOTU de moins de 50 000 habitants. Ainsi, suite à deux fusions de PTU et à la suppression du VT dans deux agglomérations, ce sont 226 AOTU qui lèvent le VT.

2010 est marquée par deux nouvelles instaurations de versement transport additionnel. Après le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault en 2004, le Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle en 2005, et le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise en 2007, ce sont les syndicats mixtes suburbains de Reims et Fil Vert des Hautes-Pyrénées qui lèvent le VTA en 2010.

226 AOTU prélèvent le VT,
5 syndicats mixtes SRU prélèvent le VTA

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



Source : GART

●●● Les taux plafond du versement transport hors Île-de-France en 2011

		Régime général	+ bonus intercommunalité ⁽¹⁾	+ bonus commune touristique ⁽²⁾
Agglomération de plus de 100 000 habitants	TCSP	1,75 %	1,80 %	2,00 %
	sans TCSP	1,00 %	1,05 %	1,25 %
Agglomération de 50 à 100 000 habitants	TCSP	0,85 %	0,90 %	1,10 %
	Sans TCSP	0,55 %	0,60 %	0,80 %
Agglomération de 10 à 50 000 habitants		0,55 %	0,60 %	0,80 %
Agglomération de moins de 10 000 habitants				? ⁽³⁾

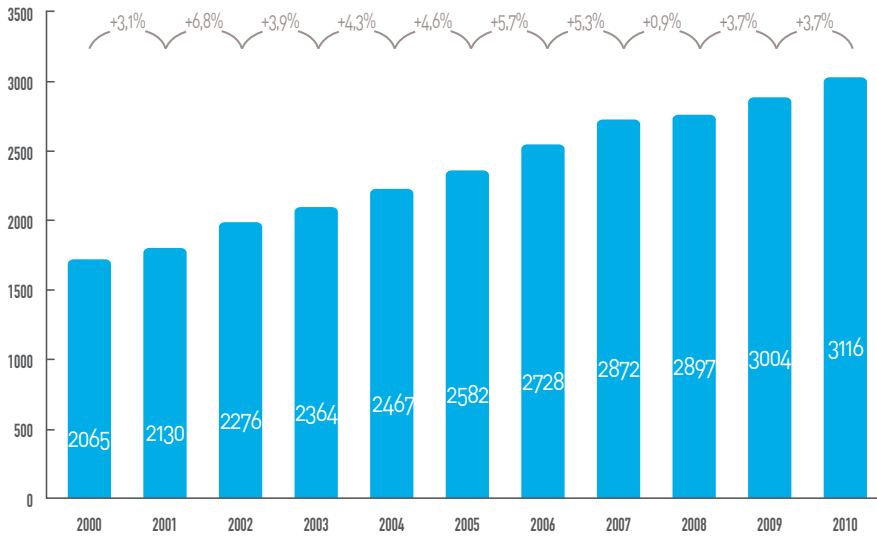
⁽¹⁾ Bonus de 0,05 % accordé aux communautés d'agglomération, urbaines, de communes et aux syndicats mixtes de droit commun

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

⁽³⁾ Possibilité de création du VT pour ces agglomérations votée dans la loi Grenelle II mais pas de taux fixé, ce qui rend la disposition inapplicable pour le moment

●●● Evolution du produit du versement transport depuis 2000

(en millions d'euros 2010)



En 2010, 3 116 millions d'euros de versement transport ont été collectés hors Île-de-France, dont 17,8 millions d'euros au titre du versement transport additionnel. Les recettes du VT ont augmenté de 3,7 % au cours de l'année 2010, en monnaie constante.

Source : GART - sur 226 AOTU et 5 SM SRU

Malgré le contexte économique difficile, les effets de la crise économique mondiale se dissipent progressivement. Ainsi, la croissance du produit du versement transport reste dynamique, connaissant une hausse identique à celle observée en 2009, à savoir +3,7 % en euros constants. Cependant, celle-ci connaît des évolutions contrastées selon la taille des réseaux.

La croissance du produit du VT est, comme les années précédentes, portée par les agglomérations sans TCSP. En effet, la hausse

du produit du VT est relativement faible dans les agglomérations à TCSP en service, +0,6 % en moyenne, alors qu'elle atteint +8,1 % dans celles sans TCSP.

Ce sont les collectivités de 100 à 200 000 habitants qui soutiennent le plus cette augmentation : +13,2 %. Ces dernières ont davantage de latitude sur leurs taux : 51 % d'entre elles ne sont pas encore au taux plafond, contre 25 % en moyenne nationale. En effet, elles ont souvent décidé de réaliser une infrastructure de transport en mode routier

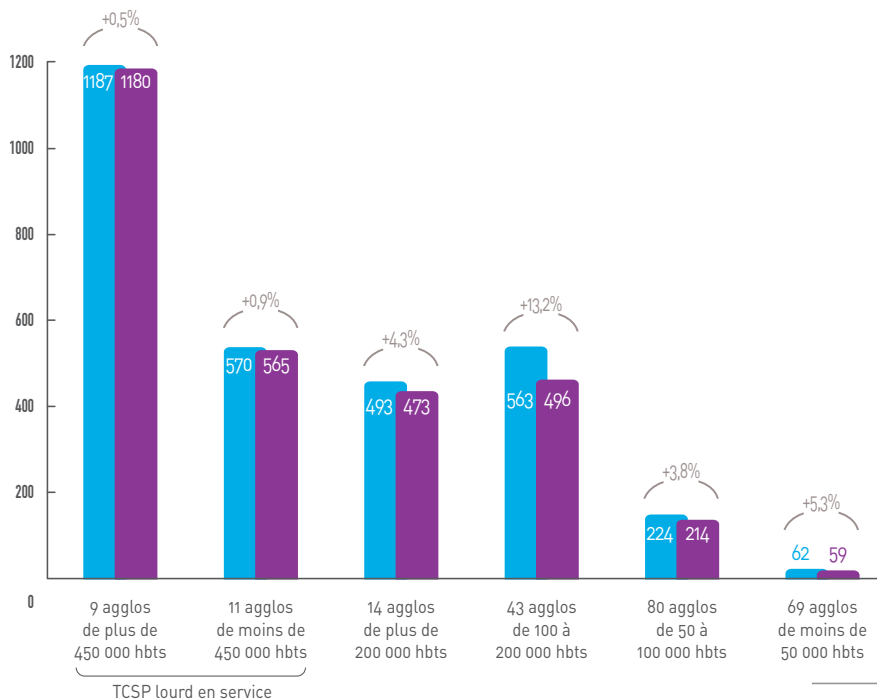
ou guidé et modulent leurs taux en fonction de l'avancée de leurs projets.

Dans l'ensemble, ce sont les 41 hausses de taux qui expliquent la croissance du produit du VT de près de 60 %, l'évolution de la masse salariale générant les 40 % restants.

Toutefois, ce dynamisme du versement transport est à relativiser car le rendement moyen du VT par habitant au taux de 1 % est en baisse depuis 2008 illustrant le fait que certaines agglomérations observent une diminution de leur produit.

●●● Répartition du produit du VT selon la taille des agglomérations entre 2009 et 2010

(en millions d'euros 2010)



Les 20 agglomérations ayant un TCSP lourd en service perçoivent à elles seules 57 % du produit du versement transport hors Ile-de-France. Les 14 agglomérations de plus de 200 000 habitants et celles de 100 à 200 000 habitants en collectent respectivement 16 % et 18 % tandis que les agglomérations de moins de 100 000 habitants se partagent les 9 % restant.

■ VT 2010
■ VT 2009

Source : GART sur 226 AOTU

3. LE FINANCEMENT

●●● Les agglomérations au taux plafond en 2010

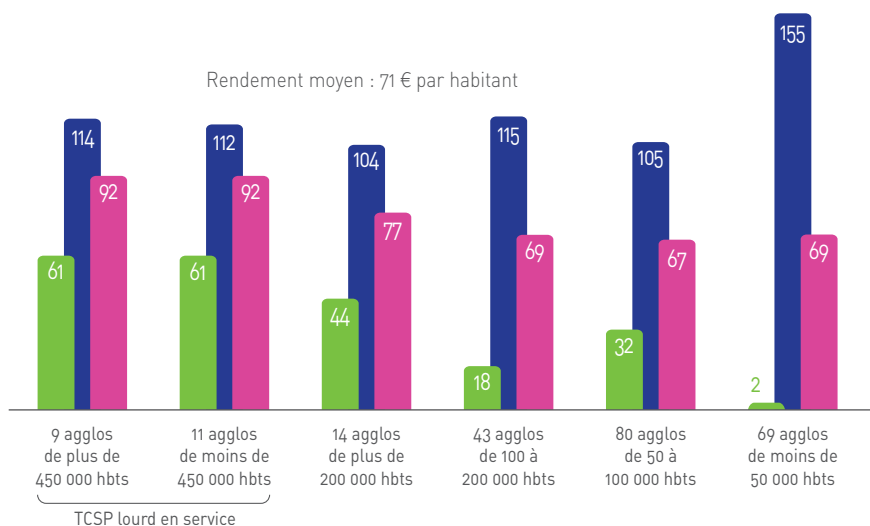
	Taux = plafond*	Taux < plafond
9 agglos de plus de 450 000 hbts TCSP lourd en service	100 %	0 %
11 agglos de moins de 450 000 hbts TCSP lourd en service	100 %	0 %
14 agglos de plus de 200 000 hbts	79 %	21 %
43 agglos de 100 à 200 000 hbts	49 %	51 %
80 agglos de 50 à 100 000 hbts	87 %	13 %
69 agglos de moins de 50 000 hbts	68 %	32 %
Total	75 %	25 %

* Néanmoins, certaines AOTU ont encore la possibilité de bénéficier du bonus de 0,05% accordé aux communautés d'agglomérations, urbaines, de communes et aux syndicats mixtes de droit commun.

En 2010, 75 % des AOTU ont fixé leur taux de VT au taux plafond. Les marges de manœuvre sur les taux sont donc étroites même si les agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants disposent de plus de flexibilité. En effet, le nombre de projets de BHNS s'accroît dans cette strate d'agglomérations préférant, en général, augmenter leur taux de VT progressivement jusqu'au plafond.

Source : GART sur 226 AOTU

●●● Le rendement du VT par habitant au taux de 1 % en 2010 (en euros)



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 légère baisse de 1,3 % du rendement moyen tous réseaux confondus en euros constants, pour atteindre 71€ par habitant. Comme en 2009, le rendement est en hausse dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants (+3,60 %) alors qu'il est stable dans les agglomérations de moins de 450 000 habitants avec TCSP et celles de 50 à 100 000 habitants. En revanche, il est en baisse dans les autres classes (entre -1,1 % et -3,4 %).

Source : GART sur 226 AOTU

71 €

c'est le rendement moyen du VT par habitant en 2010

ACTU 2011

La majoration "Commune touristique" plébiscitée par les AOTU

Hors Ile-de-France, la dernière évolution des taux plafond du VT datait de 1999, à savoir la majoration de 0,05 % pour les EPCI et leur groupement. La loi "Grenelle II", promulguée le 12 juillet 2010, est venue offrir aux AOTU de nouvelles perspectives. En effet, son article 55 permet à toute AOTU comptant au moins une commune touristique dans son PTU d'augmenter son taux plafond jusqu'à 0,2 point supplémentaire.

Rappelons que depuis la réforme mise en œuvre par la loi n°2006/437 du 14 avril 2006, l'obtention de la dénomination "commune touristique" est conditionnée par trois critères obligatoires et cumulatifs : disposer

d'un office de tourisme classé, organiser des animations durant la période touristique et disposer d'une capacité d'hébergement suffisante (précisée à l'article R133-33 du Code du Tourisme).

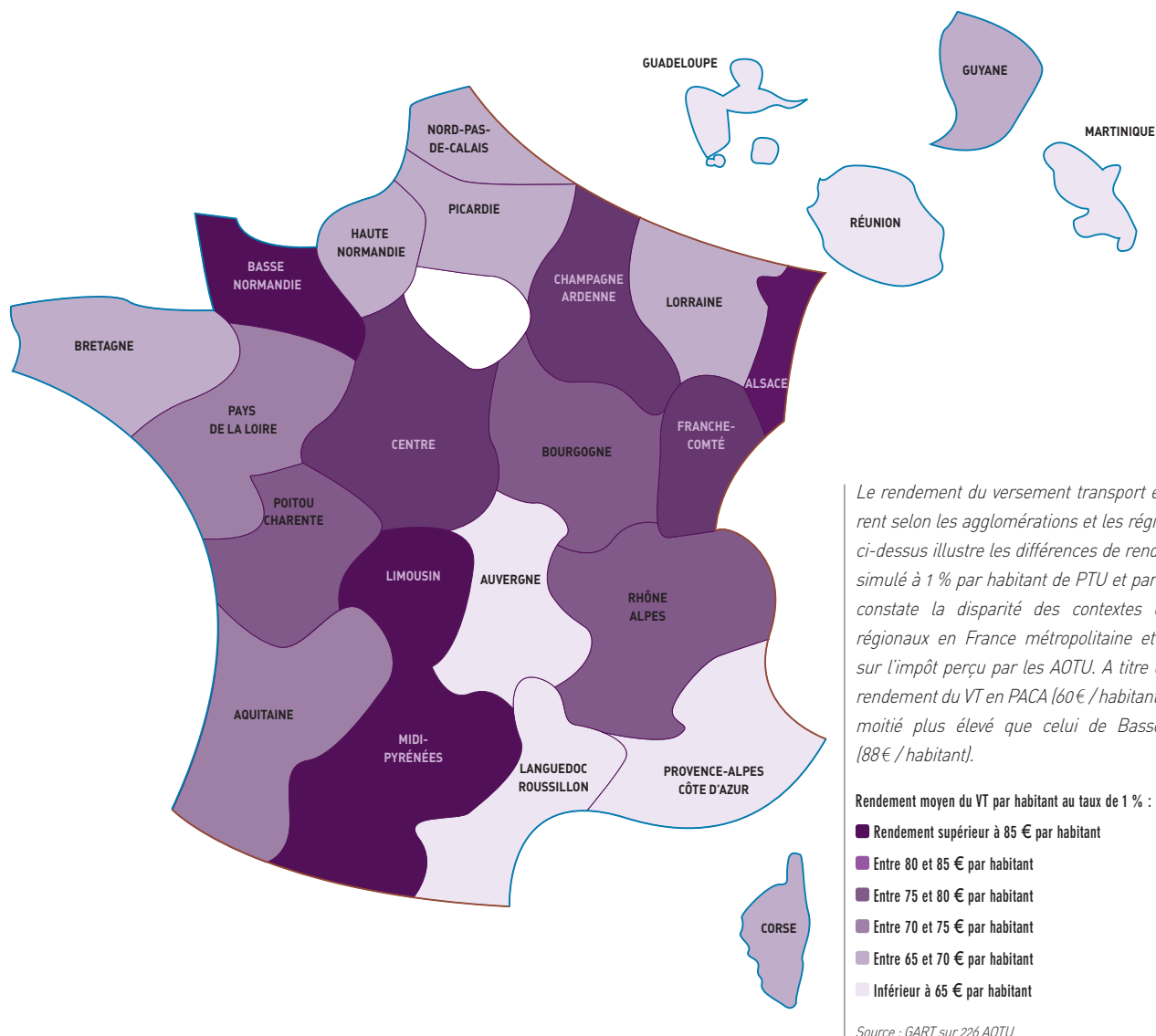
La dénomination "commune touristique" est prononcée par arrêté préfectoral pour une durée de 5 ans. Il est donc nécessaire au terme de ces cinq années de renouveler la demande de dénomination.

Si la commune perd son statut "commune touristique", l'AOTU devra délibérer pour baisser son taux, au risque, par exemple, d'un recours d'une entreprise assujettie.

Cette perspective de ressources de financement

supplémentaires est plébiscitée par les AOTU. Au 1^{er} septembre 2011, on recense 24 agglomérations ayant majoré leur taux plafond grâce à cette mesure : 6 AO de plus de 450 000 habitants TCSP lourd en service, 3 de moins de 450 000 habitants TCSP lourd en service, 1 de plus de 200 000 habitants, 8 de 100 à 200 000 habitants, 5 de 50 à 100 000 habitants et 1 de moins de 50 000 habitants. Leur nombre devrait augmenter rapidement dans les prochains mois.

●●● La répartition régionale du versement transport en 2010



ACTU 2011

La transmission des informations relatives aux employeurs assujettis : le décret est paru

Voilà maintenant plus de quinze ans que le GART attendait une évolution législative quant à la communication des données relatives au versement transport par les URSSAF, organisme de recouvrement du versement transport. C'est désormais chose faite. Les informations étaient jusqu'à présent très limitées et variables d'une autorité organisatrice à l'autre. En effet, elles ne permettaient pas aux autorités organisatrices de transport de réaliser une gestion effective de cette ressource, de s'assurer de son rendement et de réaliser des scénarii prospectifs sur le long terme. Un amendement traduisant cette demande, déposé par le sénateur Louis Nègre, premier vice-président du GART, avait été adopté dans la loi de

finances rectificatives en décembre 2009. Signe de la difficulté de sa mise en œuvre, il aura fallu presque deux ans pour trouver une traduction réglementaire de cet amendement finalement publié au Journal Officiel du 23 août 2011.

Ce décret ouvre désormais la possibilité à l'ensemble des autorités organisatrices ayant instauré le versement transport de recevoir annuellement les informations suivantes pour chacun des établissements assujettis au versement transport :

- numéro SIRET ;
- dénomination et raison sociales ;
- première date réelle d'assujettissement au versement transport ;
- masse salariale annuelle assujettie au versement

transport ;

- montant annuel de l'imposition dû et encaissé ;
- l'effectif moyen de l'entreprise au 31 décembre précédent.

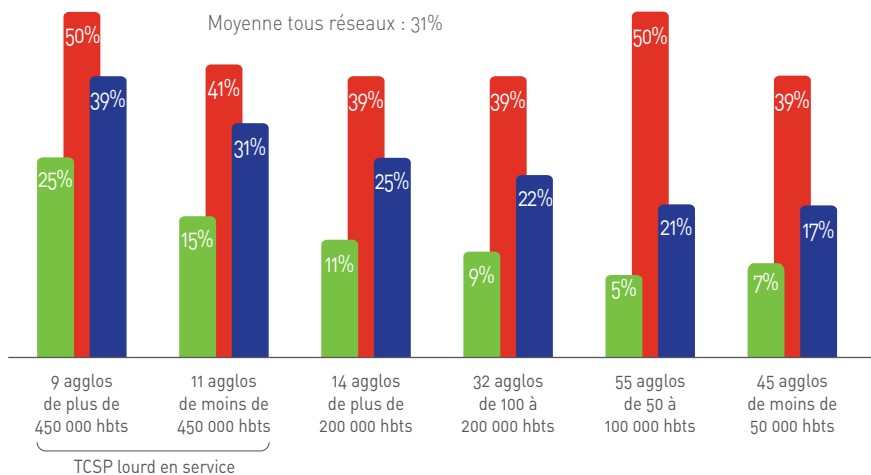
Ce texte prévoit que ces données soient communiquées sous format électronique avant le 1er avril de l'année suivante celle au titre de laquelle elles ont été collectées.

Les données portant sur le versement transport ne pourront être recueillies que pour les trois années qui précèdent la demande et à partir de l'année 2010. Le décret prévoyant la tarification de ces informations, un arrêté fixant cette tarification devrait suivre tout prochainement.

4. LE FONCTIONNEMENT

4.1. Le taux de couverture

●●● Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2010 selon la taille des réseaux



31 %

c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2010

La couverture des dépenses d'exploitation des opérateurs par les recettes tarifaires est fortement corrélée à la taille des agglomérations et au développement de leurs réseaux. Les agglomérations de plus de 450 000 habitants dotées d'un TCSP lourd en service affichent un R/D moyen de 39 % tandis qu'il n'atteint que 17 % dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants.

■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CERTU-GART-UTP) sur 166 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D.

Sans surprise, le taux de couverture moyen des réseaux diminue à nouveau en 2010, se fixant à hauteur de 31 % en moyenne dans les réseaux de notre échantillon. Depuis une

dizaine d'année, le R/D continue de régresser, l'accalmie constatée en 2007 et 2008 aura donc été sans effet. Cette tendance est observée dans toutes

les strates d'agglomérations. En moyenne, alors que les dépenses d'exploitation se sont accrues de 2,3 %, les recettes tarifaires n'ont connu qu'une faible hausse de 0,5 %.

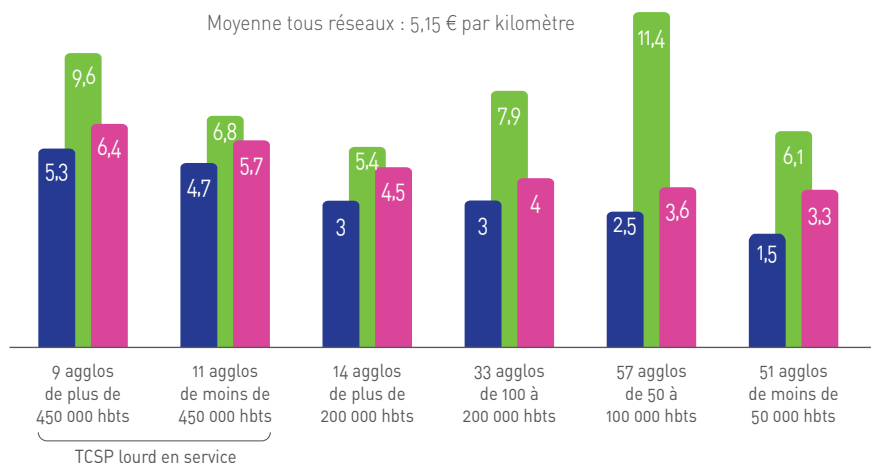
4.2. Les coûts d'exploitation

Entre 2009 et 2010, les dépenses d'exploitation ont connu une hausse de 2,3 % en monnaie constante. Cependant, cette évolution est contrastée selon la taille des agglomérations. En effet, les 9 grandes agglomérations à TCSP lourd en service et celles de plus de 200 000 habitants voient leurs dépenses d'exploitation augmenter de 4 %. A l'inverse, les agglomérations de 100 à 200 000 habitants et celles de moins de 50 000 habitants ont, quant à elles, réduit

leurs charges d'exploitation de 1 % alors que celles des agglomérations de moins de 450 000 habitants avec TCSP sont restées stables. L'évolution des dépenses d'exploitation est fortement corrélée à celle de la masse salariale des entreprises de transport urbain qui représente 60 % des coûts d'exploitation. D'après le bilan social 2010 de l'UTP, les effectifs se sont accrus de 1,7 % tandis que les rémunérations des conducteurs ont

connu une augmentation comprise entre 1,6 % et 2,2 %. Ces deux évolutions, plus modérées qu'en 2009, expliquent en partie la moindre croissance des dépenses d'exploitation en 2010. Rapporté au nombre de kilomètres et de voyages, le coût d'exploitation s'établit à 5,15 € par kilomètre et 1,50 € par voyage tous réseaux confondus, soit une légère hausse par rapport à 2009.

●●● Coût d'exploitation par kilomètre en 2010 selon la taille des réseaux (en euros)

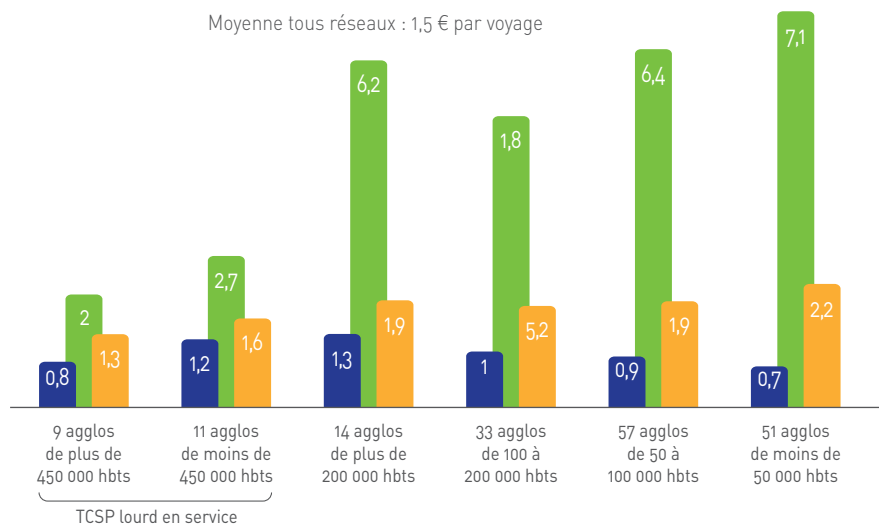


Les agglomérations à TCSP lourd en service présentent un coût d'exploitation rapporté au kilomètre offert beaucoup plus important que les agglomérations ayant un réseau uniquement routier. Dans les agglomérations sans mode lourd en service, le coût au kilomètre moyen est proportionnel à la taille du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

■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM-CERTU-GART-UTP) sur 166 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D.

●●● Coût d'exploitation par voyage selon la taille des réseaux, en 2010 (en euros)



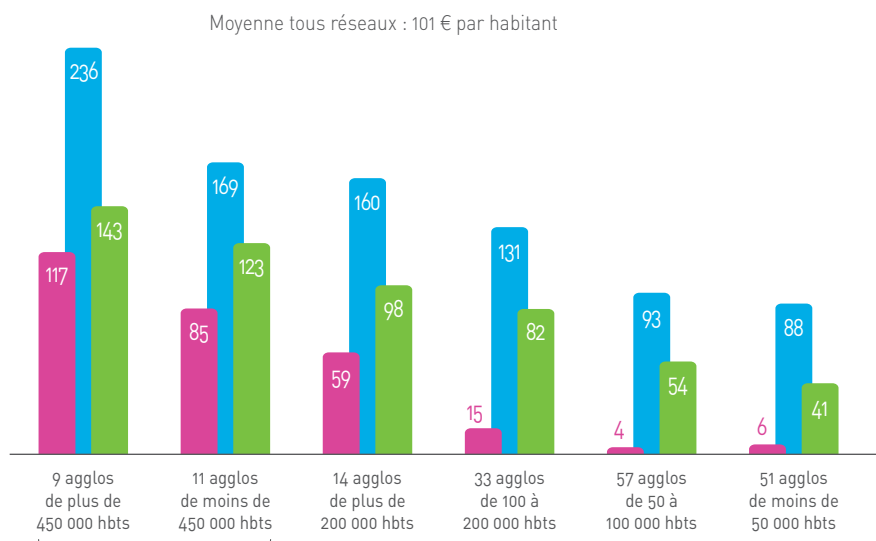
Le coût d'exploitation moyen rapporté au nombre de voyages effectués est de 1,8 € pour les agglomérations sans TCSP de plus de 100 000 habitants. Il est moins élevé dans les agglomérations disposant d'un TCSP lourd en service, 1,3 € pour celles de plus de 450 000 habitants et 1,6 € pour celles de moins de 450 000 habitants. En revanche, il est plus élevé pour les agglomérations de moins de 50 000 habitants : 2,2€.

■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

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

●●● Financement de l'exploitation par habitant en 2010 selon la taille des réseaux (en euros)



101 €

par habitant, c'est la participation moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux en hausse de 2,4 % en monnaie constante par rapport à 2009.

La contribution moyenne des AOTU à l'exploitation des réseaux rapportée au nombre d'habitants du PTU est proportionnelle à la taille de l'agglomération. Dans les 9 grandes agglomérations à TCSP lourd en service, les collectivités locales contribuent à hauteur de 143€ par habitant. Les agglomérations de moins de 50 000 habitants financent, quant à elles, l'exploitation à hauteur de 41€ par habitant.

■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

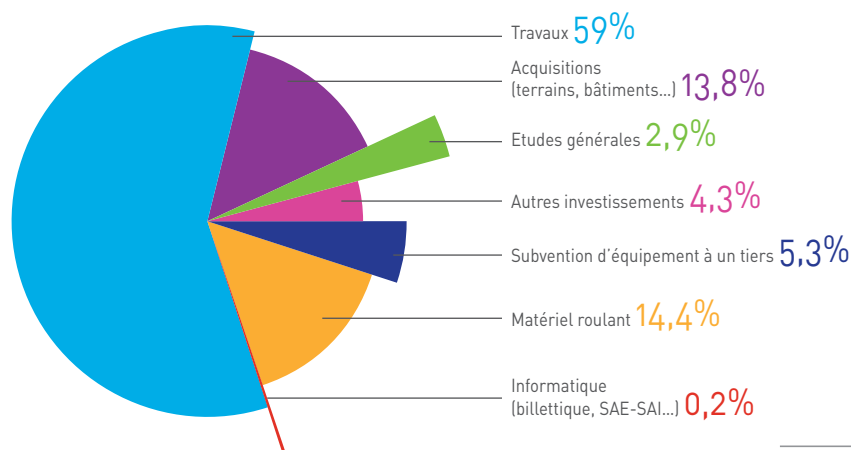
L'ensemble des subventions d'exploitation et de 2,4 % en euros constants par rapport à d'équilibre versées aux exploitants, rapporté 2009. La participation des AOTU à l'exploitation au nombre d'habitants du PTU, est en hausse s'élève donc à 101 € par habitant en moyenne

tous réseaux confondus. Cette hausse est la conséquence directe de la dégradation du taux de couverture.

5. LES INVESTISSEMENTS

5.1. Les dépenses d'investissement

●●● Nature des investissements de transports urbains en 2010 (en %)



1,59 Md €

de dépenses d'investissement en 2010, soit une hausse de plus de 7 % en monnaie constante par rapport à 2009 (hors remboursement des capitaux empruntés)

Les travaux renforcent leur position de premier poste d'investissement des AOTU en 2010 (59 %). L'achat de matériel roulant représente 15 % et les acquisitions foncières, (terrains, immeubles, ...) 14 % des investissements engagés sur l'année 2010.

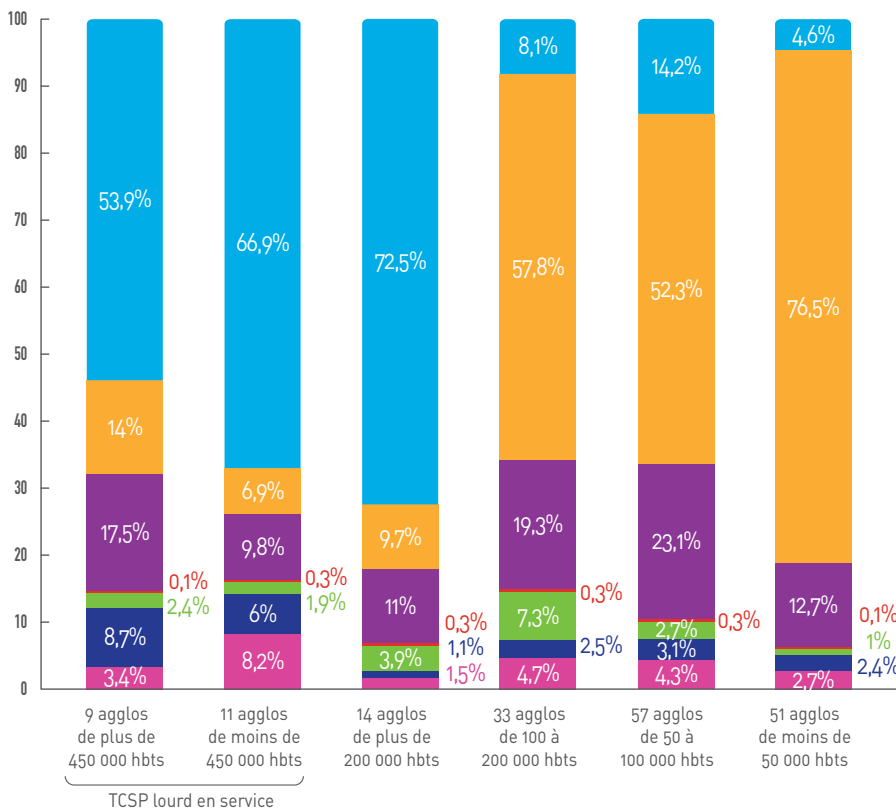
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux.

Après deux années consécutives de baisse des dépenses d'investissement en 2008 et 2009, on assiste en 2010 à une reprise de l'investissement des AOTU même si cette augmentation reste très mesurée (+ 7,4 %), suivant ainsi le cycle électoral des mandats municipaux.

On devrait assister, pour les années à venir, à une montée en puissance des investissements, principalement par les AOTU de plus de 200 000 habitants avec ou sans TCSP. En effet, celles-ci contribuent à hauteur de 91 % du montant global des investissements engagés cette année.

Alors qu'en 2010, Toulouse inaugure sa première ligne de tramway, 2011 sera marquée par les ouvertures de lignes d'Angers et de Reims, suivies en 2012 par celles de Brest, Dijon et Le Havre. Notons également qu'en 2012, Cannes inaugurera sa première ligne de BHNS et Orléans sa seconde ligne de tramway.

●●● Répartition des dépenses d'investissement en 2010 selon la taille des réseaux



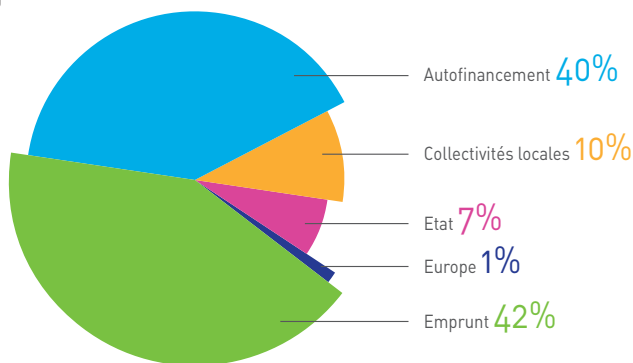
Dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ayant un TCSP en service ou non, les travaux représentent le principal poste de dépenses des investissements (64 %) tandis que celles de moins de 200 000 consacrent la majeure partie de leur budget d'investissement à l'acquisition de matériel roulant (56 %).

- Travaux
- Matériel roulant
- Acquisitions (terrains, bâtiments...)
- Informatique (billettique, SAE-SAI...)
- Etudes générales
- Subvention d'équipement à un tiers
- Autres investissements

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux.

5.2. Le financement des investissements

Le financement des investissements de transports urbains en 2010 (en %)



En 2010, 42 % de l'investissement est supporté par l'emprunt. 40 % est pris en charge par l'AOTU elle-même et 10 % par les collectivités locales partenaires. L'Etat a participé à hauteur de 7 %.

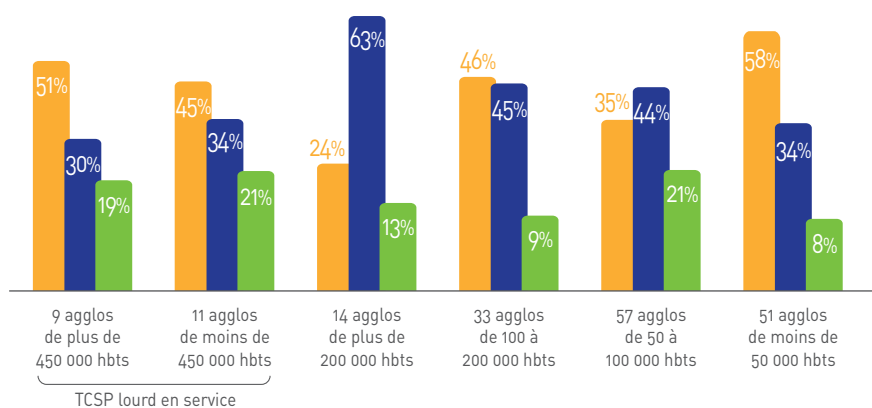
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux.

Même si le poids des différents contributeurs a peu évolué entre 2009 et 2010, on observe une augmentation non négligeable de la participation de l'Etat au financement des investissements de transports urbains.

En effet, en 2010 ont été versées les premières subventions attribuées dans le cadre du premier appel à projets TCSP suite au Grenelle de l'environnement.

Ce réengagement de l'Etat dans le développement des transports urbains devrait perdurer dans les prochaines années grâce au deuxième appel à projets, puis au troisième appel à projets très attendu par les AOTU.

Répartition des ressources de financement des investissements en 2010 selon la taille des réseaux



Ce sont les agglomérations de plus de 200 000 habitants sans TCSP, qui en raison des travaux en infrastructures de transport routier ou guidé, font le plus appel à l'emprunt pour les financer. On observe également que de nombreuses AOTU ont une capacité d'autofinancement leur permettant d'assumer elles-mêmes une part suffisante de leurs investissements.

■ Autres ressources
■ Emprunt
■ Autofinancement

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux.

ACTU 2011

Appel à projets "Déploiement de services mobiles sans contact NFC"

Le 27 mai 2011, Christine LAGARDE, ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, Eric BESSON, ministre chargé de l'Industrie, de l'Energie et de l'Economie numérique, et René RICOL, Commissaire général à l'Investissement, ont annoncé le lancement de l'appel à projets "Déploiement de services mobiles sans contact NFC".

Doté de 20 millions d'euros, cet appel à projets vise à promouvoir des services innovants utilisant le mobile sans contact et simplifiant de nombreux gestes de la vie quotidienne des Français.

En réponse à cet appel à projets, 49 déclarations d'intention ont été déposées le 1er juillet 2011. Les dossiers de candidature complets devront être remis au plus tard avant le 14 octobre 2011 : seuls 20 à 30 projets NFC de grande envergure seront retenus.

Parmi les projets déclarés le 1er juillet, plusieurs sont directement portés par des autorités organisatrices de transport à savoir le SMTC de l'agglomération Caennaise (Viacités), le SMTC de l'agglomération Grenobloise, le SMTU Pau Porte des Pyrénées, le Conseil Général de la Sarthe, le Conseil Régional d'Alsace, le Conseil Régional Languedoc-Roussillon, le STIF et le Syndicat mixte de la mobilité durable de Charente-Maritime.

A titre d'exemple, les AOT proposent aux usagers des transports collectifs d'utiliser leur téléphone mobile NFC pour des applications billettiques (acheter et valider des titres pour les différents modes de transport y compris le vélo en libre-service, l'auto-partage, le stationnement...), des opérations de fidélisation, pour bénéficier de nouveaux modes de tarification (post-

paiement, tarification personnalisée) ou encore pour accéder de de l'information contextuelle via un geste sans contact.

Plusieurs porteurs de projets proposent des solutions multiservices (municipaux, culturels, ...), le transport occupant une place prépondérante (40 %). A titre de comparaison, le tourisme, le patrimoine et la culture représentent 22 % des projets.

Les collectivités territoriales, et les AOT en particulier, jouent donc un rôle important dans le déploiement du sans contact. Ces dernières doivent actuellement affirmer leur position dans l'écosystème émergent, pour anticiper les répercussions stratégiques et économiques futures des choix techniques qui s'imposeront très prochainement en matière de sans contact.

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

6.1 L'offre et l'usage

●●● Evolution du nombre de voyages et de kilomètres parcourus entre 2009 et 2010

	Population (en milliers)	Voyages en 2010 (en milliers)	Evolution 2010/2009	Poids dans les voyages	Kilomètres parcourus en 2010 (en milliers)	Evolution 2010/2009	Poids dans les kilomètres
9 agglos de plus de 450 000 hbts TCSP lourd en service	7 114	1 282 051	3,90 %	53 %	251 778	3,40 %	36 %
11 agglos de moins de 450 000 hbts TCSP lourd en service	3 448	415 043	-1,90 %	17 %	115 318	-0,10 %	16 %
14 agglos de plus de 200 000 hbts	3 985	273 252	-1,60 %	11 %	117 009	1,70 %	17 %
33 agglos de 100 à 200 000 hbts	4 745	278 420	2,20 %	11 %	125 949	3,40 %	18 %
57 agglos de 50 à 100 000 hbts	4 065	147 351	2,60 %	6 %	76 207	2,40 %	11 %
51 agglos de moins de 50 000 hbts	1 236	25 967	-0,60 %	1 %	17 567	0,10 %	2 %
TOTAL	24 594	2 422 084	1,90 %	-	703 829	2,30 %	-

1,9 %

c'est l'évolution du nombre de voyages en 2010 après une hausse de 1,1 % en 2009 et de 6 % en 2008

Le nombre de voyages réalisés en 2010 a progressé de 1,9 % par rapport à 2009 tandis que l'offre s'est accrue de 2,3 %. 70% des voyages sont réalisés dans les agglomérations à TCSP lourd en service pour 52 % des kilomètres produits.

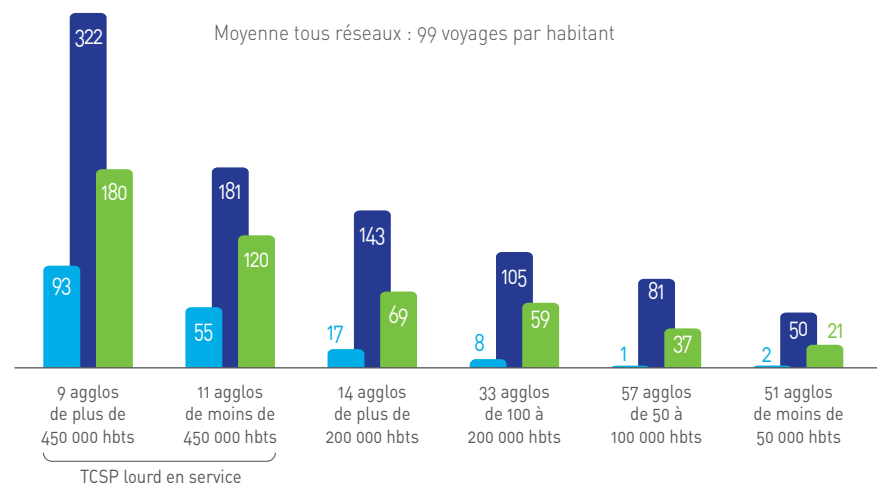
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux.

Après une année 2009 marquée par la crise économique et la baisse de la mobilité quotidienne, on assiste en 2010 à une légère reprise de la fréquentation, +1,9 %. Celle-ci est boostée par la hausse de 3,9 % du nombre de voyages réalisés dans les 9 plus grandes agglomérations à TCSP lourd en service, (principalement à Bordeaux, Toulouse et Strasbourg). En revanche, les agglomérations de moins de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service et celles de plus de 200 000 habitants ont été lourdement impactées par les travaux de réalisations de premières lignes de TCSP ou d'extensions de réseaux, (notamment à

Montpellier, Orléans, Valenciennes, Brest, Metz ou Tours). Notons également que les épisodes neigeux de début et fin d'année 2010 ont créé des perturbations dans les réseaux de transport et peuvent être l'une des explications de la stagnation des voyages dans certains réseaux. Dans les autres agglomérations, le nombre de voyages a évolué à un rythme plus soutenu qu'en 2009 : +2,60 % dans les agglomérations de 50 à 100 000 habitants et +2,2 % dans celles de 100 à 200 000 habitants. En revanche, les agglomérations de moins de 50 000 habitants connaissent, pour la deuxième

année consécutive, une légère baisse de 0,6 %. L'offre kilométrique s'est accrue de 2,3 % en moyenne en 2010, elle aussi portée principalement par les agglomérations de plus de 450 000 habitants à TCSP lourd en service mais aussi par celles de 100 à 200 000 habitants pour lesquelles on observe une croissance de 3,40 %. Dans toutes les strates d'AOTU, on constate une hausse de la production kilométrique à l'exception de celles de moins de 450 000 habitants avec TCSP en service où les kilomètres parcourus restent à leur niveau de 2009.

●●● Les voyages par habitant en 2010 selon la taille des réseaux



Le nombre moyen de voyages par habitant se fixe à 99 en 2010, restant ainsi stable au cours des trois dernières années. Ce ratio est d'autant plus élevé que les agglomérations sont de taille importante et équipées d'un TCSP. Dans les 9 plus grandes agglomérations avec un métro et/ou un tramway en service, il est de 180 voyages par habitant alors qu'il n'est que de 21 dans les plus petites AOTU de notre échantillon.

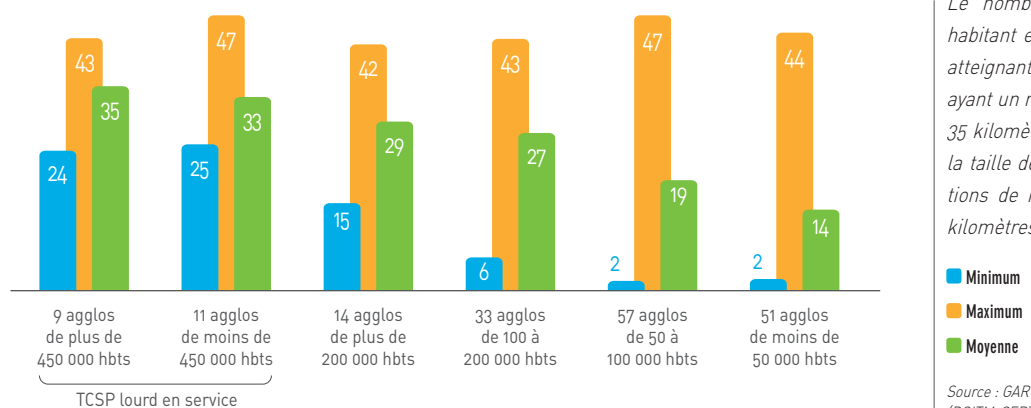
■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

●●● Les kilomètres offerts par habitant en 2010

selon la taille des réseaux

Moyenne tous réseaux : 29 kilomètres par habitant



Le nombre de kilomètres annuels offerts par habitant est en légère hausse par rapport à 2009, atteignant 29 kilomètres par habitant. Les réseaux ayant un métro et/ou un tramway en service offrent 35 kilomètres par habitant. Ce chiffre décroît selon la taille des réseaux. Les plus petites agglomérations de notre échantillon offrent en moyenne 14 kilomètres par habitant.

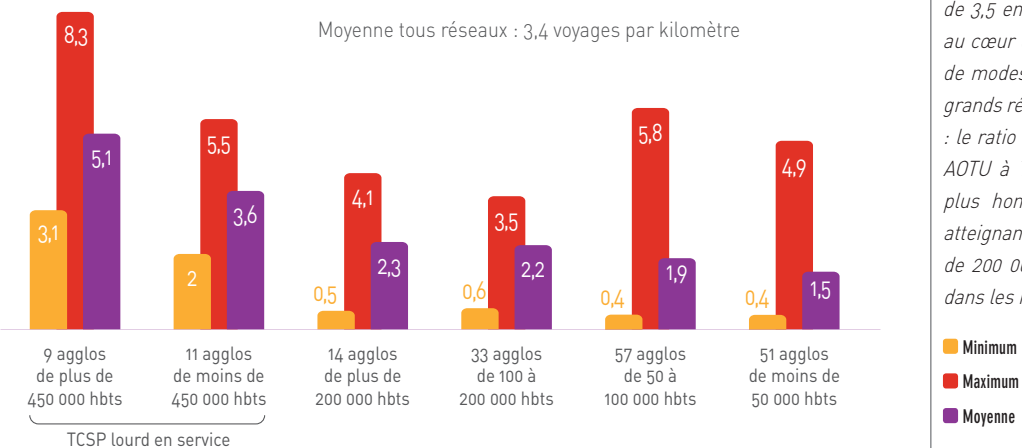
■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

●●● Les voyages effectués par kilomètre offert en 2010

selon la taille des réseaux

Moyenne tous réseaux : 3,4 voyages par kilomètre



En moyenne, le nombre de voyages par kilomètre diminue légèrement, se fixant à 3,4 alors qu'il était de 3,5 en 2009. Du fait de la densité de population au cœur des grandes agglomérations et de l'usage de modes de transport à plus grande capacité, les grands réseaux équipés de TCSF sont plus attractifs : le ratio est de 4,6 voyages par kilomètre dans les AOTU à TCSF lourd en service. Par contre, il est plus homogène dans les autres strates d'AOTU atteignant 2,3 voyages par kilomètre dans les plus de 200 000 habitants et 2,1 voyages par kilomètre dans les moins de 200 000 habitants.

■ Minimum
■ Maximum
■ Moyenne

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 175 réseaux

6.2 les tarifs

●●● Les tarifs : quelques prix moyens en 2010

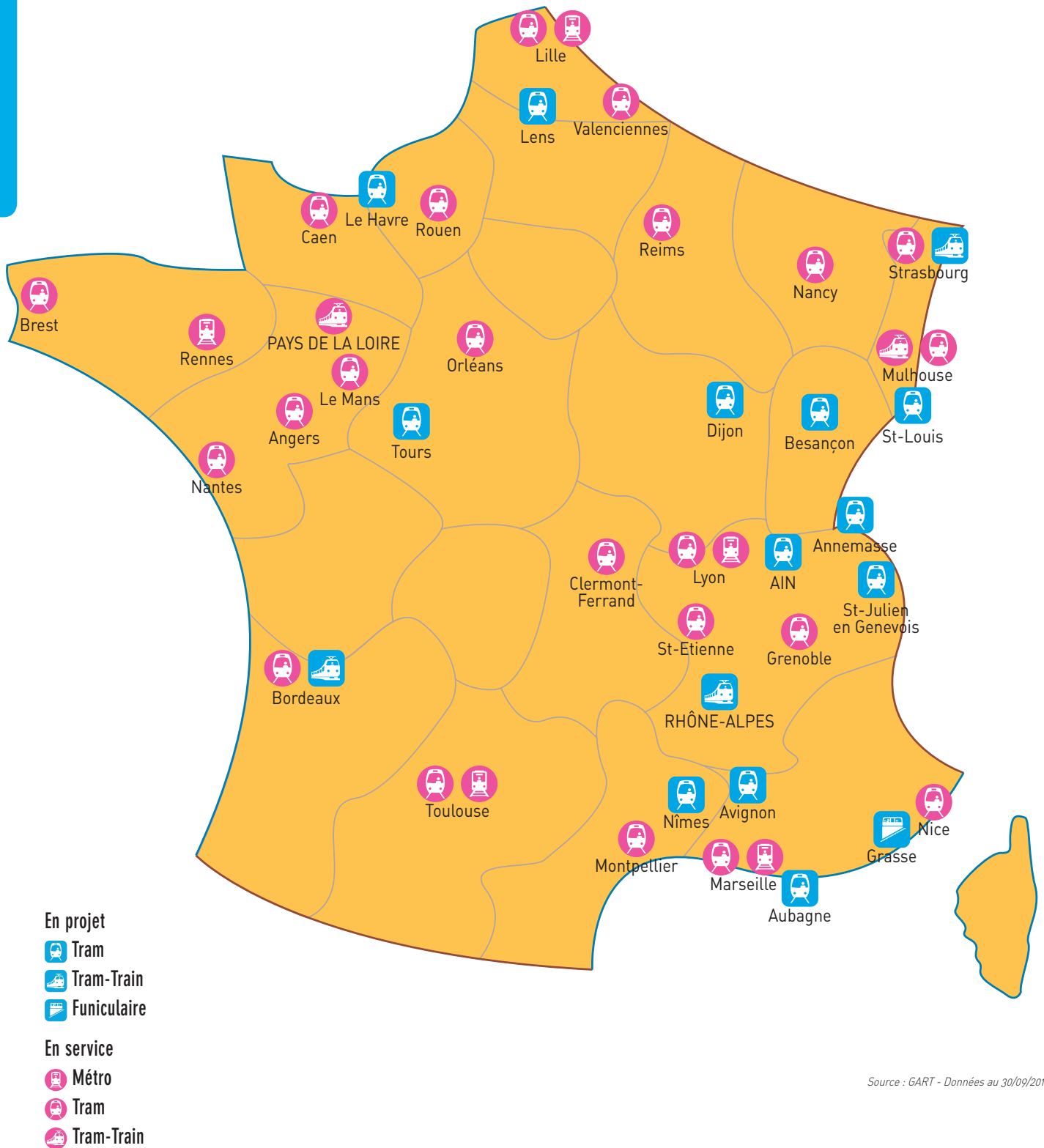
Prix moyen du ticket unitaire	1,13 €	(-1,5% en € constants par rapport à 2009)
Prix moyen du ticket extrait du carnet	0,88 €	(-0,4% en € constants par rapport à 2009)
Prix moyen de l'abonnement mensuel	27,71 €	(-1,1% en € constants par rapport à 2009)
Prix moyen de l'abonnement annuel	279,89 €	(-0,5% en € constants par rapport à 2009)

	Ticket unitaire			Ticket extrait du carnet			Abonnement mensuel			Abonnement annuel		
	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	Minimum	Moyenne	Maximum
9 agglos plus de 450 000 hbts TCSF lourd en service	1	1,39	1,6	1	1,17	1,4	38,5	43,66	50	320	419	528
11 agglos de moins de 450 000 hbts TCSF lourd en service	1,2	1,34	1,5	0,87	1,12	1,23	31	38,46	45,3	223	360,78	453
14 agglos de plus de 200 000 hbts	1	1,23	1,5	0,7	0,96	1,11	24	32,4	38	230	318,39	372
32 agglos entre 100 et 200 000 hbts	0,8	1,2	1,6	0,63	0,94	1,28	24	31,2	40	160	295,07	355,85
55 agglos entre 50 et 100 000 hbts	0,85	1,1	1,5	0,58	0,83	1,07	10	24,78	34,5	30	248,42	355,3
45 agglos de moins de 50 000 hbts	0,5	0,98	1,35	0,4	0,74	1,1	8,5	20,8	35	85	196,3	335

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur 166 réseaux. Les 9 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont pas été pris en compte dans le calcul du R/D.

7. LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE EN 2011

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 2010)	Nombre de voyages TCSP (en 2010)	Part des voyages TCSP dans le total des voyages du réseau (en 2010)
Angers	Tram	1	12,3	-	-	-
Bordeaux	Tram	3	44,3	18,8	61 984	60 %
Caen	Tram	1	15,7	18	11 643	43 %
Clermont-Ferrand	Tram	1	13,7	18	14 597	53 %
Grenoble	Tram	4	34,2	17	40 853	55 %
Lille	Métro	2	45	35	104 615	68 %
	Tram	2	22	21		
Lyon	Métro	4	29,9	28,3	263 078	64 %
	Tram	4	48,8	20,3		
Le Mans	Tram	1	15,4	18,3	12 404	52 %
Marseille	Métro	2	21,5	30,4	85 000	55%
	Tram	2	11,9	16,2		
Montpellier	Tram	2	35,4	19,9	41 571	67 %
Mulhouse	Tram	2	16,2	18,4	13 004	55 %
Nancy	Tram	1	11	14,9	9 639	38 %
Nantes	Tram	3	43	19,7	64 399	57 %
Nice	Tram	1	8,7	14,3	23 389	40 %
Orléans	Tram	1	18	21,6	10 082	
Reims	Tram	1	11,2	-	-	-
Rennes	Métro	1	8,5	32	30 181	44 %
Rouen	Tram	2	18,3	19	15 103	34 %
Saint-Etienne	Tram	2	19,4	15,3	19 664	49 %
Strasbourg	Tram	5	40,2	19	63 113	63 %
Toulouse	Métro	2	27,1	33,4	96 912	69 %
	Tram	1	11	20,6		
Valenciennes	Tram	1	18,3	22,8	6 085	32 %

Source : GART - Données au 30/09/2011

7. LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE EN 2011

7.3. Les projets de TCSP

●●● Les projets tramway

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

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

A0 (milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Système	Date de début des travaux	Date de mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ 2010 HT)
ANNEMASSE (79)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2013	2016	3,5	8	3	92
AUBAGNE (104)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre le quartier du Charrel et la zone industrielle des Paluds	Fer	2012	2013-2014	2,8	7	8	120
	Ligne 1: Phase 2 entre Aubagne gare et Les Paluds			2016	3,5	7		
AVIGNON (180)	Création de 2 lignes de tramway court sur fer :	Fer	2013	2016	14,4	21	24	250
	- ligne A							
	- ligne B							
BESANCON (182)	Création de la 1 ^{ère} ligne de tramway	Fer	2011	2015	14,5	31	19	232
BORDEAUX (719)	Extension des lignes A, B, C	Fer	2011	2014	13,9	16	43	340
	Création de la ligne D		2013 ⁽¹⁾	2016	1,8	3		43
	Extension de la ligne D	Fer	2013	2016	8	12		177
	Extension de la ligne C	Fer	2013	2017	1,4	2		49
	Renforcement de l'offre et augmentation de capacité	-	2013	2014-2016	-	5 ⁽²⁾		158
BREST (214)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Axe est-ouest	Fer	2009	2012	14,3	28	20	383 ⁽³⁾
CLERMONT-FERRAND (289)	Extension de la ligne A entre Champratet et Les Vergnes	Pneu	2011	2013	1,7	3	2	30
DIJON (251)	Création des lignes A et B:	Fer	2010	2012	18,9	21	32	406
	- ligne A entre Valmy et Chenôve							
	- ligne B entre Gare de Dijon-ville et Quetigny					16		
GRENOBLE (404)	Extension de la ligne B vers le polygone scientifique	Fer	2010	2013	1,6	2	3	45
	Création de la ligne E entre Grenoble et Fontanil-Cornillon	Fer	2011	2014	10,2	16	14	303
	Extension de la ligne E	Fer	2011	2014	1,3	2	2	30
LE HAVRE (246)	Création de la 1 ^{ère} ligne : Centre-ville - Mont-Gaillard - Caucriauville	Fer	2010	2012	13	23	20	345
LENS (601)	Création de 2 lignes	Fer	2011	2016	20	30	25	394
	- Liévin - Lens - Hélin-Beaumont							
	- Béthune - Bruay-La-Buissière - Beuvry	Fer	2013	2016	16,9	-	-	292
LYON (1 289)	Extension de la ligne T4 de Jet d'eau-Mendès France à la Part-Dieu	Fer	2010	2013	2,3	3	3	82
	Extension de la ligne T2 à Eurexpo	Fer	2011	2012	3,8	4	7	80
	Extension de la ligne T3 pour le desserte du grand stade	Fer	2011	2013	1,6	1	-	24
	Extension de la ligne T1 à la station Métro Debourg	Fer	2011	2014	2,1	3	3	74
	Aménagement de la ligne T3 pour l'exploitation commune LEA / LESLY	Fer	2012	2013	1,4	-	-	16
LE MANS (189)	Extension de la 2 ^e ligne de tramway Préfecture / Bellevue-Hauts de Coulaines	Fer	2011	2014	3,4	7	8	79
MARSEILLE (1 050)	Création de la ligne 3 Canebière - Rome - Castellane	Fer	2012	2014	1,2	5	6	68
MONTPELLIER (415)	Création de la ligne 3 Juvignac-Montpellier-Lattes-Péroles, extension ouest de la ligne 1 pour une interconnexion avec la ligne 3 et Ligne 4 circulade partielle	Fer	2009	2012	22,9 ⁽⁴⁾	32	24	538
	Bouclage de la ligne 4 La Circulade	Fer	2013	2016	1,2	2	2	40
	Création de la ligne 5 Lavérune-Montpellier - Clapiers-Prades le Lez (1 ^{ère} tranche)	Fer	2013	2016	11,2	22	20	256
	Extension de la ligne 5	Fer	2016	2018	5	3	3	60
NANTES (597)	Connexion des lignes 1 et 2 - Section Haluchère/Babinière - 1 ^{ère} phase travaux	Fer	2011	2012	1,2	1	2	44

●●● Les projets tramway (suite)

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 (en millions d'€ 2010 HT)
NICE (532)	1 ^{ère} phase de l'extension de la ligne T1 : Pont-Michel-Pasteur	Fer	2011	2013	0,5	1	2	20
	Création de la ligne 2 entre Port, aéroport et Centre administratif départemental (CADAM) dont 1 partie préfigure la ligne T3	Fer	2012	2016	11,6	19	19	649
	1 ^{ère} phase de la création de la ligne T3 Nord de la Digue des Français - Grand Stade	Fer	2016	2019	3	6	8	52
NIMES (234)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP - Axe Est-Ouest	Fer	2012	2020	11,6	24	19	255
ORLEANS (279)	Création de la 2 ^e ligne entre La Chapelle-Saint-Mesmin et Saint-Jean de Braye - Axe est-ouest	Fer	2009	2012	11,4	25	21	335
SAINT-JULIEN EN GNEVOIS (34)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2013	2018	1,5	4	-	29
SAINT-LOUIS (51)	Extension d'une ligne de tramway du réseau bâlois ⁽⁵⁾	Fer	2013	2017	2,8	4	1	45
STRASBOURG (475)	Extension Tram A Nord Ouest	Fer	2011	2013	2	4	4	63
	Extension Tram D vers Kehl	Fer	2012	2014-2015	2,6	4	2	78 ⁽⁶⁾
	Extension Tram A Sud	Fer	2013	2015	1,8	3	-	30
	Extension Tram E vers la Robertsau	Fer	2014	2015	1	2	-	12
	Création d'une ligne de tramway sur pneus	Pneu	2013	2016 / 2018-2020	15	24	-	150 à 200
TOULOUSE (854)	Extension de la T1 vers l'aéroport de Toulouse Blagnac	Fer	2012	2014	2,6	3	-	55 ⁽⁷⁾
	Création de la ligne G "Ligne Garonne" Arènes-Palais de Justice-Grand Rond	Fer	2011	2013	3,8	7	6	117
TOURS (304)	Création de la 1 ^{ère} ligne entre le lycée Jean Monnet à Joué-les-Tours et le lycée Jacques de Vaucanson à Tours	Fer	2011	2013	12,4	25	21	312
	Extension de la 1 ^{ère} ligne	Fer	2011	2013	2,6	4	-	45
VALENCIENNES (347)	3 ^e phase du TCSP : extension de la ligne 2 jusqu'à Vieux-Condé ⁽⁸⁾	Fer	2011	2013	15,5	21	9	158
	4 ^e phase du TCSP : extension de la ligne 2 jusqu'à Crespin ⁽⁸⁾		2012	2014	12,3	10		
CONSEIL GENERAL DE L'AIN (598)	Extension d'une ligne de tramway du réseau genevois	Fer	2013	2016	2,45	-	-	35

(1) Début des travaux préparatoires fin 2011

(2) Terminus partiels

(3) Montant en M€ 2013

(4) Dont 0,5 pour l'extension de la ligne 1

(5) Sur la partie suisse : 0,5 km, 1 station, 1 rame

(6) Avec Pont sur le Rhin

(7) Montant en M€ 2011

(8) Tramway en voie unique

Source : GART - Données au 4/10/2011

●●● Les projets 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 (en millions d'€ 2010 HT)
RHONE-ALPES (6 267)	Réouverture aux voyageurs de la ligne Sathonay-Trévoux	2013	2015	18,15	8	3	111

Source : GART - Données au 30/09/2011

●●● Les projets de métro

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

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

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 (en millions d'€ 2010 HT)
LILLE (1 122)	Augmentation de la capacité de la ligne 1	2012	2016-2018	-	-	27	514 ⁽¹⁾
LYON (1 289)	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	2009	2013	1,7	1	-	239
MARSEILLE (1 050)	Extension de la ligne 2 de Bougainville à Capitaine Geze	2012	2015	0,9	1	-	67
RENNES (401)	Création de la ligne B : Rennes - Saint-Jacques-de-la-Lande - Cesson-Sévigné	2013	2018	14	15	19	1 291

(1) Montant en M€ 2011

Source : GART - Données au 30/09/2011

7. LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE EN 2011

●●● Les projets en mode routier

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

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

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 / véhicules	Coût global (en millions d'€ 2010 HT)
AIX-EN-PROVENCE (364)	Création de 2 lignes	BHNS thermique	2013	2014	11,0	-	-	16
	- ligne A : Plan d'Aillane - Gare routière							
	- ligne B : La Mayanelle - Val Saint André							
ANGOULEME (111)	Création de 2 lignes	BHNS thermique ou hybride	2012	2016	18,0	-	-	99
	- ligne 1 : nord-est - sud-ouest							
CA d'ANNECY / CONSEIL GENERAL DE HAUTE- SAVOIE (140/738)	Création d'un site propre bus entre La Balme de Sillingy et Gillon (1 ^{ère} phase du BHNS La Balme - Annecy)	BHNS thermique	2013	2014	3,8	-	-	14
ANNEMASSE (79)	Création d'un bus à Haut Niveau de Service	BHNS thermique	2010	2014	7,5	12	7	25
ANTIBES (179)	Création d'un axe de TCSP entre Antibes et Sophia-Antipolis. 1 ^{ère} phase : Pôle d'échanges d'Antibes avec vélostation, BHNS Antibes/Sophia Antipolis « entrées du parc » (Campus STIC et ZAC des Clausonnes), 3 parcs-relais.	BHNS	2011	2016	9	16 ⁽¹⁾	14	98
BAYONNE (136)	Création de 2 lignes	BHNS électrique	2013	2015	23,6	61	10	116
	- ligne A :							
	- ligne B :	BHNS hybride					11	71
BELFORT (145)	Création d'un réseau à haut niveau de service avec un tracé de site propre en centre-ville de 4 km utilisé par toutes les lignes	Bus en site propre	2012	2013	4	16	-	41 ⁽²⁾
BRIVE (81)	Réalisation de la 1 ^{ère} tranche d'une ligne de BHNS : voie dédiée sur axe pénétrant en cœur d'agglomération et sur 1 ^{ère} ceinture de boulevard (centre ville historique de Brive)	BHNS thermique	2011	2012	1,9	-	-	0,4
CANNES (137)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS entre Le Cannet-Cannes et Mandelieu-la-Napoule	BHNS thermique	2012	2013	11	25	-	97
	Création de la 2 ^e ligne de BHNS et d'un pôle d'échanges multimodal	BHNS thermique	2013	2015	4,6	16	-	61
CHALON-SUR-SAONE (109)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS. Axe Nord-Sud	BHNS thermique	2012	2012	7,4	19	1	11
CHAMBERY (126)	1 ^{ère} tranche de la création de la ligne de BHNS des Hauts de Chambéry (axe D)	BHNS thermique	2012	2014	1,6	6 ⁽³⁾	-	8
DOUAI (196)	Extension de la ligne A	BHNS hybride avec guidage immatériel	2011	2014	9,6	15	6	114 ⁽²⁾
DUNKERQUE (202)	Création d'une ligne de BHNS entre Grande-Synthe et Leffrinckoucke	BHNS thermique	2013	2014/2015	12,8	-	-	70
LILLE (1 122)	Création de lignes de BHNS :							
	- Ligne Roubaix - Hem	BHNS thermique	2009	2013	7	22	8	7,6
	- Ligne Halluin - Roncq - Tourcoing	BHNS thermique	2011/2012 ⁽⁴⁾	2012 ⁽⁵⁾	10	33	9	7
	- Ligne Roubaix - Wattrelos : phase 2	BHNS thermique	2011	2012	3,2	13	7	5
	- Ligne Villeneuve d'Ascq - Mons-en-Barœul - Marcq - en-Barœul	BHNS thermique	2012	2013	10	25	4	9
LORIENT (192)	2 ^e phase du Triskell : une branche Nord-Ouest vers Queven et une branche Sud-Ouest vers Ploemeur	BHNS thermique	2012	2015	13,5	35	-	44
LOUVIERS (61)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS - phase 1	BHNS thermique	2011	2013	3	10	0 à 5	12
LYON (1 289)	Création de la ligne C2 entre la Part Dieu et Rillieux la Pape	Trolleybus / BHNS	2009	2011	12,1	24	11	56
	Prolongement de la ligne C1 vers Caluire-et-Cuire	Trolleybus / BHNS	2009	2010	8,4	9		
	BHNS ligne express de l'Ouest Lyonnais	BHNS thermique	2012	2013	5,5	4	5	14
LE MANS (189)	Création d'une ligne de BHNS Gare Nord / Allonnes - Les Hautes Métairies	BHNS thermique	2012	2014	6,8	-	10	28
MARSEILLE (1 050)	Création d'une ligne de BHNS entre Place Castellane et Pôle Luminy	BHNS thermique	2013	2014	9,5	24	14	46
	Création d'une ligne de BHNS Château-Gombert / Saint-Jérôme	BHNS thermique	2012	2013	6	14	8	40
	Création d'une ligne de BHNS Bougainville - Saint-Antoine et pôle d'échanges multimodal au métro Capitaine Gêze	BHNS thermique	2012	2013/2015 ⁽⁴⁾	11	35	15	51
METZ (225)	Création de 2 lignes - Projet METTIS	BHNS thermique	2011	2013	18	37	27	199
MONTBELIARD (120)	Création d'une ligne de BHNS entre Montbéliard et Valentigney	BHNS thermique	2013	2015	14	-	-	98
NANCY (263)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP avec du BHNS	BHNS	2012	2013	11,9 ⁽⁷⁾	30	24	52 ⁽²⁾
NANTES (597)	Programme Chronobus de 7 lignes	BHNS thermique	2011	2012-2013 ⁽⁸⁾	70	185	95 ⁽⁹⁾	67
NIMES (234)	Création d'une 1 ^{ère} ligne : axe nord-Sud (Le Parnasse - Centre-ville)	BHNS à guidage optique	2010	2012/2015 ⁽¹⁰⁾	6 ⁽¹¹⁾	13	10	59

A0 (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 / véhicules	Coût global (en millions d'€ 2010 HT)
NIORT (106)	Création d'une ligne de BHNS : Bessines - Niort - Chauray	BHNS thermique	2013	2016	15,3	19	8	101
NOUMEA (164)	Création de 2 lignes de BHNS : - Ligne 1 : Centre Ville de Nouméa / Dumbéa-sur-Mer - Ligne 2 : Centre Ville de Nouméa / Boulari	BHNS hybride quasi électrique	2013	2017	21	33	-	168
PAU (171)	Création de la 1 ^{ère} ligne de BHNS : Gare - Centre-ville - Université - Hôpital	BHNS thermique ou hybride	2012	2013	6,4	19	-	60
PERIGUEUX (75)	Création de 2 lignes de BHNS	BHNS thermique	2012	2013-2014	16	-	-	26
PERPIGNAN (253)	Création d'une 1 ^{ère} ligne d'axe Nord-Sud	BHNS hybride	2009	2013	10	36	15	49
POITIERS (140)	Aménagements de voirie TC en centre-ville de Poitiers en anticipation de la mise en œuvre du schéma directeur TCSP à l'horizon 2020	BHNS thermique	2011	2014-2015 ⁽¹⁵⁾	3,46	7	-	39
QUIMPER (91)	Création de 3 lignes armature avec une logique de tronç commun	BHNS thermique	2012	2016	29,9	15 ⁽¹³⁾	-	36
RENNES (401)	2 ^e tranche de l'axe Est-Ouest (site propre bus intégral)	BHNS thermique	2011	2012	2,4	-	-	26
	BHNS Rennes - La Poterie / Chantepie - Rives du Blossne	BHNS thermique	2011	2013	3	-	-	24
LA ROCHELLE (151)	Création du pôle d'échanges multimodal de la gare	PEM	2012	2012-2014	-	-	-	20
ROUEN (495)	Aménagement d'une ligne de bus existante : mise en site propre d'une partie de la ligne 7	BHNS thermique	2012	2012	12	15	-	3
SAINT-BRIEUC (117)	Création de la ligne TEO : Transport Est - Ouest	BHNS thermique	2011	2016-2017 / 2020 ⁽¹⁴⁾	8,0	21	10	52
SAINT-GENIS-POUILLY (9)	Création d'un BHNS sur la RD 1005 : axe Ferney - Gex - Phase 1	BHNS thermique	2012	2015	2,4	-	-	11
SAINT-NAZAIRE (120)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS : Gare / Gavy-Océanis	BHNS thermique	2011	2012	9	20	-	41
	Extension du BHNS : branche Nord Gare / Certé	BHNS thermique	2011	2012	3,8	8	14	16
SAINT-ANDRE DE LA REUNION / CIREST (118)	Création d'un BHNS entre Saint-André et Saint-Benoît	BHNS thermique	2013	2018	22,3	-	-	78
SAINT-PAUL DE LA REUNION / TCO (209)	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus	BHNS thermique	2010	2011-2015 ⁽¹⁵⁾	13	-	-	71
SAINT-PIERRE DE LA REUNION / CIVIS (170)	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	BHNS thermique	2010	2013	26,7	-	-	31
	2 ^e phase : Entrée Est de Saint-Pierre et entrée Est de l'Etang-Salé et 3 parcs-relais	BHNS thermique	2012	2014	4,5	-	-	25
STRASBOURG (475)	Création d'une ligne de BHNS entre la gare et la zone E3 à Schiltigheim	BHNS thermique	2013	2014	5,2	10	-	25 ⁽²⁾
TOULOUSE (854)	Création d'un site propre "Liaison Multimodale Sud Est" - Phase 1	BHNS thermique	2009	2012	4,2	10	-	25
	Création d'un site propre "Liaison Multimodale Sud Est" - Phase 2	BHNS thermique	2011	2012	1,8	-	-	9
	Création d'un BHNS : axe Bus Université Paul Sabatier - Ramonville sud (avenue Tolosane)	BHNS thermique	2012	2013	2,9	-	-	18
	Création d'un site propre "Voie du Canal Saint Martory"	BHNS thermique	2011	2013	5,4	8	-	32
	Création d'un site propre "Boulevard Urbain Nord"	Bus en site propre	2013	2015 - 2017	11,4	16	-	54
	Création du Bus en site propre des Ramassiers	Bus en site propre	2012	2014	2,6	6	-	13
SMITEEB (140)	Création d'une ligne de BHNS entre Vitrolles et Marignane	BHNS thermique	2012 - 2013	2014 - 2017	19,5	42	18	26
SYNDICAT MIXTE DU TCSP DE LA MARTINIQUE (404)	Création de 2 lignes de BHNS entre le Lamentin et Fort-de-France : Pointe-Simon Mahault et Pointe-Simon - Carrère	BHNS thermique	2003	2015	13,9	22	24	329 ⁽²⁾
CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN (1 109)	Création d'un transport en site propre (TSPO) sur la RD 1004 entre Ittenheim et Wasselonne en zone périurbaine de l'agglomération Strasbourgeoise - Phase 1 : Ittenheim/Furdenheim + Martenheim + Wasselonne (partiel) - Phase 2 : Kronthal + Wasselonne (fin)	BHNS en mode interurbain	2013	2014	13	9	-	20
			2014	2015	2	2	-	10
CONSEIL GENERAL DE L'HERAULT & HERAULT TRANSPORT (1 038)	Création d'une ligne de Car à Haut Niveau de Service sur l'axe "Cœur d'Hérault - Station d'échanges de tramway L1/L3"	CHNS thermique	2013	2015	37	4	27	15

(1) dont 1 pôle d'échanges - (2) Montant en M€ 2011 - (3) dont 1 pôle de correspondance - (4) 2011 sur Tourcoing, 2012 sur Halluin et Roncq - (5) 2012 pour la 1^{ère} phase
(6) 2013 pour le BHNS, 2015 pour le pôle d'échanges - (7) dont 7 km en site propre - (8) 2012 pour les 4 premières lignes, 2013 pour les 3 autres - (9) 95 bus GNV dont 3 hybrides
(10) Mise en service Phase 1 : 2012, Phase 2 : 2015 - (11) 4 km en 2012, 6 km en 2015 - (12) 2014 pour le viaduc, 2015 pour les autres tronçons - (13) 9 stations pour les trois lignes armature
(14) 2016-2017 pour la 1^{ère} section, 2020 pour l'itinéraire global de 8 km - (15) Mise en service partielle : 2011, mise en service complète : 2015

7. LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE EN 2011

Les 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 (en millions d'€ 2010 HT)
BORDEAUX (719)	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort et Parempuyre	2012	2014	7,1	6	4	97
PAYS DE LA LOIRE (3 613)	Réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant	2011	2013	64	11	12	250
RHONE - ALPES (6 267)	Tram-train de l'ouest Lyonnais avec la modernisation d'un réseau à 3 branches : Lyon - Saint Bel / Lyon - Brignais / Lyon - Lozanne	2008	2009 / 2012	71	23	24	307

Source : GART - Données au 4/10/2011

Les projets de transport par câble

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

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 (en millions d'€ 2010 HT)
GRASSE (122)	Création d'une ligne entre la gare SNCF et le centre-ville de Grasse	2010	2014	Funiculaire	0,6 ⁽¹⁾	4	2	41

(1) sur un dénivelé de 110 m

Source : GART - Données au 30/09/2011

Les projets maritimes et fluviaux

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

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 véhicules	Coût global (en millions d'€ 2010 HT)
AJACCIO (80)	Création d'une ligne de TCSP maritime	2012	2013	8	8	2	4
CALAIS (103)	Navette fluviale sur le canal de Calais	2011	2013	4	7	1	1,35 ⁽¹⁾
LORIENT (192)	Création d'une ligne Transrade	2011	2012	1	-	1	3,25
TOULON (431)	Création de 5 lignes de navettes maritimes	2011	2011-2015	35,5	14	6 + 2 ⁽²⁾	65,4

(1) Montant en M€ 2011

(2) 6 navettes et 2 bacs

Source : GART - Données au 30/09/2011

Les projets au stade d'études

AO (milliers d'habitants)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en millions d'€ 2010 HT)
AJACCIO (80)	Etude de faisabilité d'un TCSP	Etude de faisabilité terminée	-	-	Tramway/ BHNS	9,4	21	11	154
	Réalisation d'une tranche fonctionnelle à l'occasion de l'opération de requalification du boulevard urbain en front de mer (RN 193)	-	2012	2014	BHNS	-	-	-	-
ANGERS (271)	Création de la 2 ^e ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Etude de faisabilité réalisée	-	après 2017	Tramway sur fer	16	32	22	338
ANNECY (140)	Schéma directeur multimodal des transports en cours d'étude avec schéma de BHNS sur le territoire pour les principaux corridors de demande	Etude en cours (fin 2011)	2014	selon les corridors	BHNS	-	-	-	-
ANNEMASSE (79)	Pôle d'échanges multimodal de la gare d'Annemasse (interface BHNS et autres lignes urbaines, cars interurbains, trains grandes lignes, TER, RER, modes doux)	Elaboration du programme en cours Livraison AVP : fin 2012	2014	2017	-	-	-	-	38
AUBAGNE (104)	Extension vers l'ouest d'Aubagne jusqu'au centre Ville de la Penne	-	-	2019	Tramway	2,9	5	8	-
	Réouverture de ligne : Voie de Valdonne	Etude de faisabilité terminée, lancement des études préliminaires	2013	2015	Tram-train	13,8	9	-	51
BASTIA (57)	Projet de TCSP "Métro bastiais"	en cours de définition	-	-	-	-	-	-	-

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

AO (milliers d'habitants)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (en millions d'€ 2010 HT)
BAYONNE (136)	Création de la ligne C	-	2016	2018	BHNS hybride	-	-	-	-
BRIVE (81)	Etude de faisabilité socio économique pour les tranches suivantes d'un BHNS traversant l'agglomération d'Est en Ouest	2012-2013	-	-	BHNS	8	-	-	-
	Parking relais Ouest 200 places	2013	-	-	-	-	-	-	1
	Parking relais Est 200 places	2013	-	-	-	-	-	-	1
CAEN (223)	Etude sur l'extension du réseau de TCSP	Etude de faisabilité terminée	-	-	-	8	12	10	101
	- Extension de la ligne 1		-	2018	-	11,5	22	17	212
	- Ligne 2 de TCSP		-	-	-	6,5	14	9	63
	- Ligne 4 de TCSP		-	-	-	5,4	10	7	49
CHAMBERY (126)	Axe A : faubourg Maché	-	2014	2015	BHNS Thermique	0,7	3	-	3
	Axe E : Gonrat - La Trousse	-	-	-	-	1,5	6	-	4,9
CLERMONT-FERRAND (289)	Création de la ligne B du tramway : axe est-ouest	Etude de faisabilité : 2008-2009 DUP et dossier de sécurité : 2015	2016	2018	Tram sur pneu	6,7	18	10 à 12	152
	Réalisation d'un TCSP sur Cournon, Cebazat et Gerzat	études de tracé, évaluations socio-économiques et études d'impact	-	2013	BHNS	-	-	-	non défini
DOUAI (196)	Création de la ligne B entre Dechy Centre Hospitalier Départemental et Douai Gayant Expo	-	2014	2016	BHNS hybride avec système de guidage immatériel	8	15	-	34 ⁽²⁾
LE HAVRE (246)	Etude de faisabilité de la 2e ligne de TCSP	Tracé et mode validé en COPIIL dans le cadre de la ré- vision du PDU. Le PDU révisé doit être arrêté courant 2012	2018	2020	BHNS	5,5	11	-	15 à 38
LILLE (1 122)	1 ^{ère} phase de la mise en œuvre du Tram Train	-	2014	2017	Tram Train	27	-	-	560 ⁽¹⁾
	2 ^e phase de la mise en œuvre du Tram Train	-	2017	2020	Tram Train	-	-	-	-
	Extension de la Ligne 1 du métro	-	2015	2018-2020	Métro Automatique	0,9 ou 2,1	1 ou 2	3 ou 6	92 à 144 ⁽¹⁾
LIMOGES (203)	Projet de BHNS	en cours de définition	-	-	-	-	-	-	
LOUVIERS (61)	Création d'une 1 ^{ère} ligne de BHNS - phase 2	-	2014	2020	BHNS	6,75	10	0 à 7	10
LYON (1 289)	Extension T2 Eurexpo à Chassieu/René Cassin	-	2013	2014	Tramway sur fer	2,5	2	2	28
	Renouvellement du matériel roulant métro et automatisation intégrale des lignes	-	2015	-	Métro	-	-	-	100 - 200
MARSEILLE (1 050)	Programme d'amélioration de 11 lignes à haut niveau de service du réseau de bus (sites propres partiels, priorité aux feux)								
	- Ligne 38	2011-2012	2012	2012	ART ⁽³⁾	10,1	33	16	26
	- Ligne 18	2012-2013	2012	2013	ART	8,8	33	22	
	- Ligne 70	2012-2013	2012	2013	ART	8,1	28	17	
	- Ligne 19	2012-2014	2013	2014	ABS + ART	7,6	25	16 + 3	
	- Ligne 83	2012-2014	2013	2014	ABS + ART	9,3	32	12 + 2	
	- Ligne 81	2012-2014	2013	2014	ABS	7,4	28	13	
	- Ligne 15	2013-2014	2013	2014	ABS	9,8	36	17	
	- Ligne 23	2013-2014	2014	2014	ABS	8,4	30	9	
	- Ligne 31	2013-2015	2014	2015	ABS	9,2	32	12	
- Ligne 34	2013-2015	2014	2015	ABS	7,3	27	5		
- Ligne 45	2013-2015	2014	2015	ABS	6	22	8		
MONTPELLIER (415)	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	117
	Création de la ligne 6 - Sablassou / Antigone	-	-	-	Tramway sur fer	5	5	3	76
	Extension de la ligne 1 vers la Gare TGV	-	-	-	Tramway sur fer	1,5	2	2	41
	Extension de la ligne 3 à la Mer Carnon / Petit Travers	-	-	-	Tramway sur fer	5	4	3	56

7. LES TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE EN 2011

Les projets au stade d'études (suite et fin)

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

AO (milliers d'habitants)	Projet	Calendrier	Date de début des travaux	Date de mise en service	Mode envisagé	Longueur (en km)	Nombre de stations	Nombre de rames/véhicules	Coût global (M€ 2010 HT)
NANTES (597)	Poursuite du programme Chronobus sur 3 lignes	-	2015	2016	BHNS thermique	30	-	-	50
NICE (532)	2 ^e phase de l'extension de la ligne T1 : Pasteur - L'Ariane	-	2017	2019	Tramway sur fer	4	7	7	130
	3 ^e phase de l'extension de la ligne T1 : L'Ariane - La Trinité	-	2018	2019	Tramway sur fer	0,5	1	2	-
	Création de la ligne T2B entre Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer	au-delà de 2020	-	-	BHNS	6,4	10	-	90
	2 ^e phase de la création de T3 : Grand Stade - Lingostière	au-delà de 2020	-	-	Tramway sur fer	2,6	3	-	50
NIMES (234)	Création d'un site propre sur la promenade des Anglais	-	2012	2013	Bus en site propre	4 à 5	10	-	-
	Création d'une 3 ^e ligne de TCSP : axe sud-ouest / gare centrale / nord-ouest	Etudes en cours	-	-	-	-	-	-	-
	Pôle d'Echange Multimodal Porte Ouest	Etudes en cours	-	-	-	-	-	-	-
PAU (171)	Ligne de Car à Haut Niveau de Service : axe Vaunage	Etudes en cours	-	-	-	-	-	-	-
	Extension au Sud de la première ligne BHNS : traversée du futur quartier de la gare, voire du Gave	Marché de définition "Porte des Gaves et pôle multimodal" = choix du projet 2011-2012 ; extension à déterminer	-	-	-	-	-	-	-
	Extension au Nord de la première ligne BHNS : extension à l'autoroute et au Zénith, voire à l'aéroport	Etudes préliminaires en 2011 dans cadre maîtrise d'oeuvre ligne 1 ; échéance à déterminer	-	-	-	-	-	-	-
PERPIGNAN (253)	Projet de ligne 2 : Est-Ouest (route de Tarbes ; route de Bayonne)	Etudes préliminaires en 2011 dans cadre maîtrise d'oeuvre ligne 1 ; échéance à déterminer	-	-	-	-	-	-	-
	Création d'une 2 ^e ligne d'axe Est-Ouest desservant le centre ville historique et le pôle d'échanges de la gare	Etudes : 2013 - 2015	2015	2017	BHNS	-	-	-	-
POINTE-A-PITRE (135)	Création de la 1 ^{re} ligne de BHNS	Etude de faisabilité : 2012	2015	-	BHNS thermique ou tramway électrique optimisé	10	20	-	100 à 200 ⁽¹⁾
ROUEN (495)	Projet de TCSP du Nord au Sud de l'agglomération	Pré faisabilité	2015	2017	-	25	40	-	-
SAINT-ETIENNE (382)	Création d'une ligne de BHNS (BESTe) : Métare centre-ville - Montreynaud	Etudes : 2011 - 2013	2014	-	BHNS thermique ou hybride	11,4	29	16	15 à 20 ⁽¹⁾
SAINT-MALO (84)	Projet de TCSP à Saint-Malo sur l'axe Est-Ouest	Etude de faisabilité et de définition : 2009-2010	-	-	Non défini	-	-	-	-
STRASBOURG (475)	Extension Tram A vers le Zenith	-	-	-	Tramway sur fer	1,5	2	-	12
TOULON (431)	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	-	356
	Prolongement de la ligne T1 au nord vers le parc des expositions	-	2013	2015-2016	Tramway	1	1	-	19 ⁽¹⁾
	Bus en Site Propre RD120 Gare de Portet/Cancéropôle	-	-	-	BHNS	5	-	-	40 ⁽¹⁾
	TCSP Ramonville/Labège évolutif métro	-	2013	2015	BHNS évolutif métro	6	12	-	60 - 75
THIONVILLE (183)	Axe RD632 Toulouse/Tournefeuille/Plaisance du Touch	-	-	2017	BHNS	14	-	-	127 ⁽¹⁾
	Réalisation d'un TCSP urbain à vocation transfrontalière (Fensch - Luxembourg - via Thionville)	2011 : étude de faisabilité technique et financière du TCSP	2014	-	-	-	-	-	-
CONSEIL REGIONAL NORD PAS DE CALAIS (4 093)	Création d'une liaison expresse de type RER entre Lille et Hénin-Beaumont	-	2013	2020	Train	30,7	5	12	876
ALSACE / STRASBOURG (1 870/475)	Tram-train Strasbourg - Bruche - Piémont des Vosges Phase 2 : interconnexion physique du réseau tramway de Strasbourg et du réseau ferré national	Etude en cours	-	2020	Tram-train	1	4	1	215 ⁽⁴⁾

(1) en millions d'€ 2011
(4) Montant en M€ 2015

(2) coût pour les travaux seuls. Manque le chiffrage d'un ouvrage d'art et d'une antenne

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

LEXIQUE ET SOURCES

●●● Les ressources de financement

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

Les éléments de calcul du taux de couverture commerciale :

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

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

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

●●● Les sources

Les données présentées dans cet ouvrage sont issues :

- de l'enquête annuelle sur les transports urbains de province, réalisée par la DGITM, le CERTU, le GART et l'UTP portant sur l'année 2010,
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les transports en commun en site propre.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 175 réseaux de transport urbain hors Ile-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports urbains).

Il est composé de :

- 9 agglomérations de plus de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 11 agglomérations de moins de 450 000 habitants ayant un TCSP lourd en service ;
- 14 agglomérations de plus de 200 000 habitants ;
- 33 agglomérations de 100 000 à 200 000 habitants ;
- 57 agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ;
- 51 agglomérations de moins de 50 000 habitants.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2010 ont été réalisés sur l'ensemble des 281 AOTU recensées hors Ile-de-France.

De même, les traitements sur le versement transport des pages 12 à 15 ont été effectués sur toutes les autorités organisatrices ayant instauré le versement transport, soit 226 AOTU.

Sont compris également dans certains graphiques le produit du versement transport additionnel mis en place dans 5 syndicats mixtes SRU.

La population retenue est celle du Périmètre de Transport Urbain calculée à partir de la population totale du recensement général de la population 2008 réalisé par l'INSEE entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

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.

Sources documentaires :

- UTP (2010) Transports urbains : bilan social 2010



22, rue de Palestro - 75002 Paris
Tel: 33 (0)1 40 41 18 19
Fax: 33 (0)1 40 41 18 11
www.gart.org