



# L'année 2006 des transports urbains



**GART**

GRUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT



## L'année 2006 des transports urbains

**B**rochure statistique produite par le pôle économique du GART, « L'année 2006 des transports urbains » synthétise et analyse les principales données du secteur au 31/12/2006. 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 - ainsi qu'un zoom sur les TCSP et les Travaux 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 TCSP et les Travaux 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



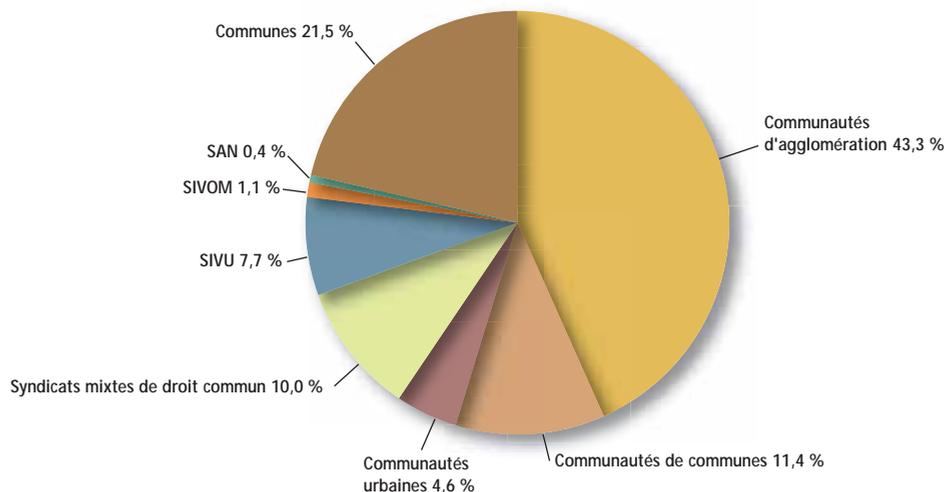
# 1 Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) et leurs exploitants



**chiffreclé** 59 %  
des 261 AOTU recensées en 2007 sont des structures intercommunales communautaires.

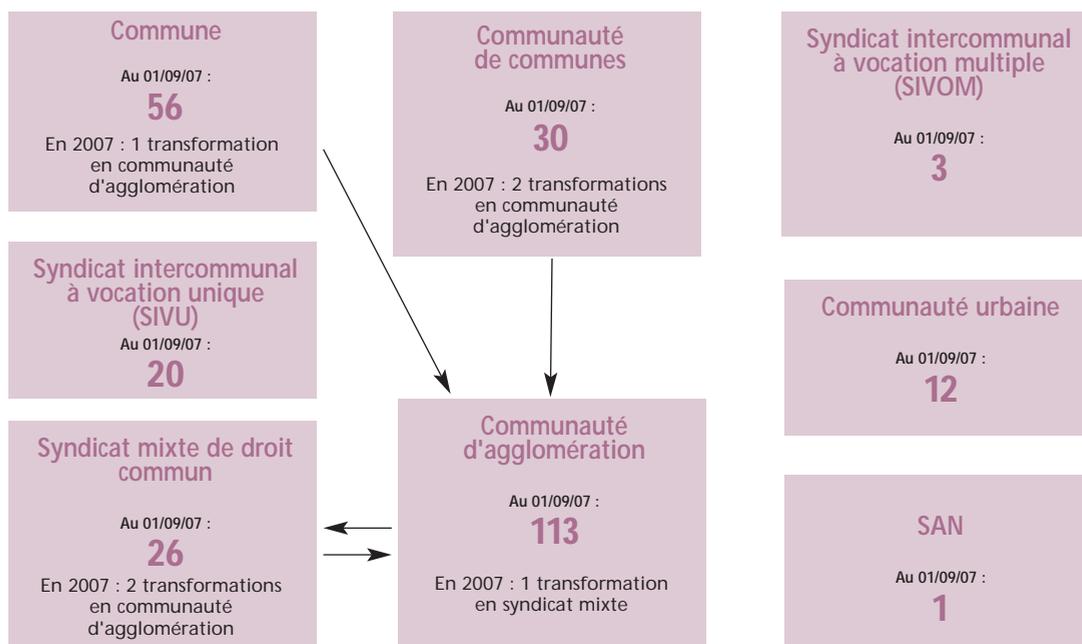
## 1.1 Qui sont les AOTU ?

### ••• Composition des AOTU en 2007



Source : DGCL-GART sur 261 AOTU

### ••• Évolution des formes juridiques des AOTU au cours de l'année 2007



Source : DGCL-GART sur 261 AOTU

### ••• Point sur les syndicats mixtes SRU

En 2007, 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) :

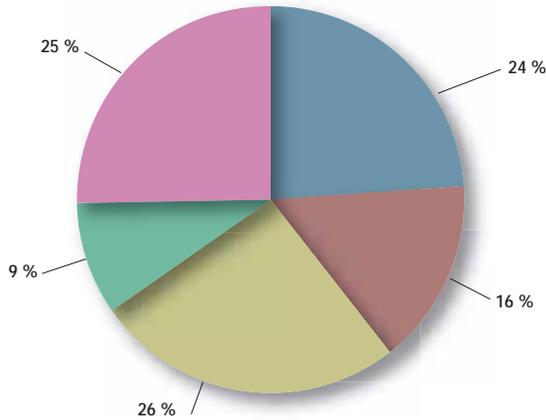
- La coordination des services sur un territoire
- La mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers
- La création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés



## 1.2 Les exploitants des réseaux de transports urbains

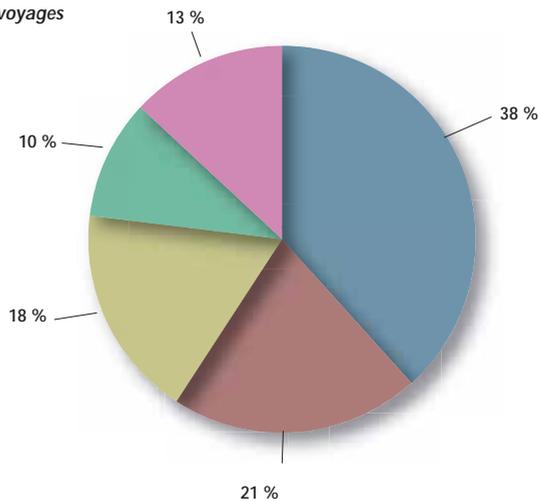
### ••• Part des groupes de transports urbains en 2006

En nombre de réseaux



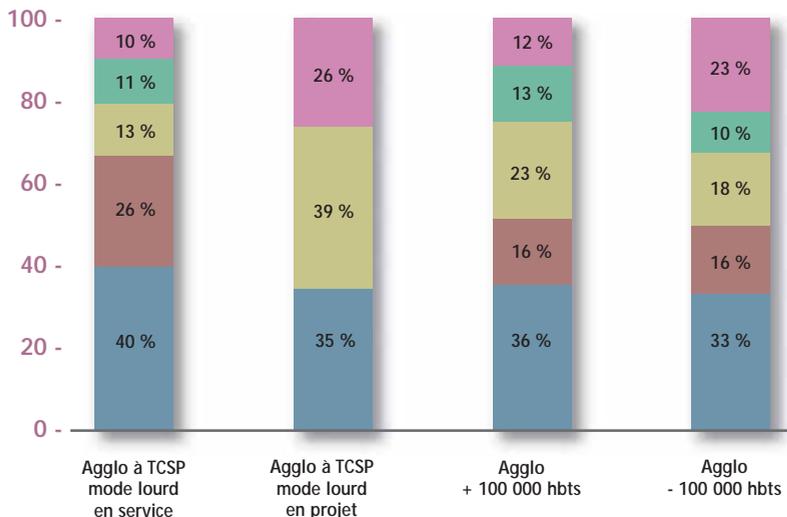
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

En nombre de voyages



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

### ••• Part des groupes de transports urbains en 2006, selon la taille du réseau, en nombre de voyages



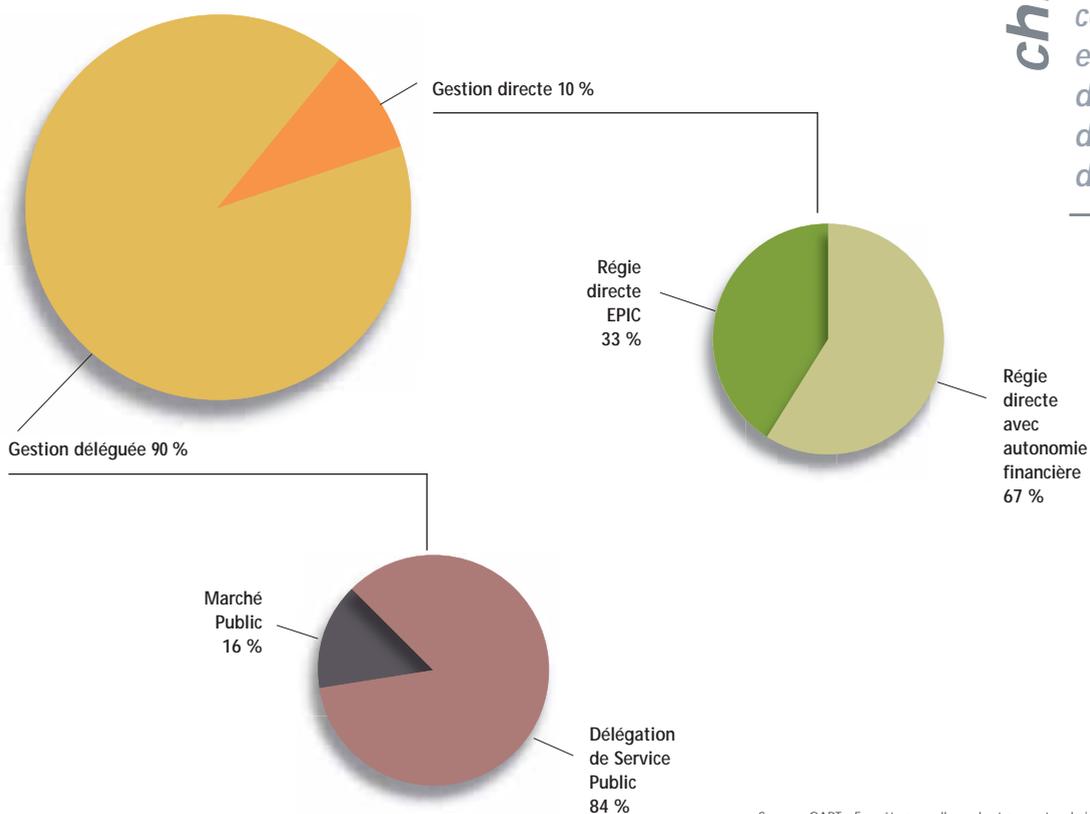
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

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

## 2 Les relations contractuelles

### 2.1 Les modes de gestion

- Les modes de gestion dans les réseaux urbains en 2006, en % du nombre de réseaux



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux



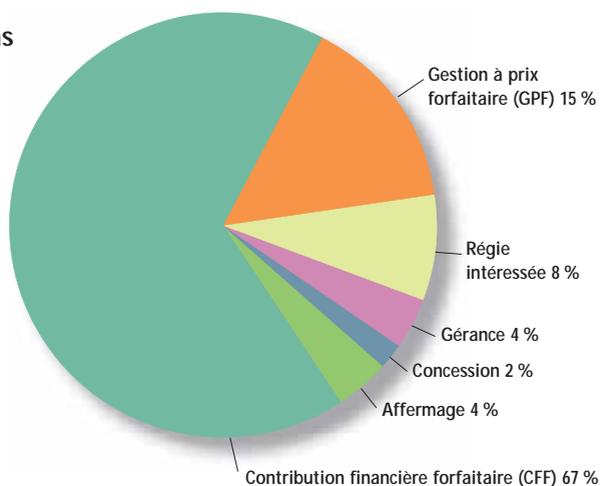
**chiffre clé** 90 % des réseaux sont exploités en gestion déléguée contre 10 % en gestion directe (en % du nombre de réseaux).

### 2.2 Les contrats

- Les types de contrats dans les réseaux urbains en 2006, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux

La part des contrats au sein desquels le délégataire supporte le risque industriel et commercial (CFF, affermage, concession) continue de progresser.

Ils représentent 73 % des contrats en 2006, contre 72 % l'année précédente, avec toujours une nette prédominance des contrats à contribution financière forfaitaire. A titre d'exemple, sur les 21 AOTU retenues dans notre échantillon, ayant passé un nouveau contrat au cours de l'année 2006, 86 % d'entre elles ont opté pour une CFF.



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

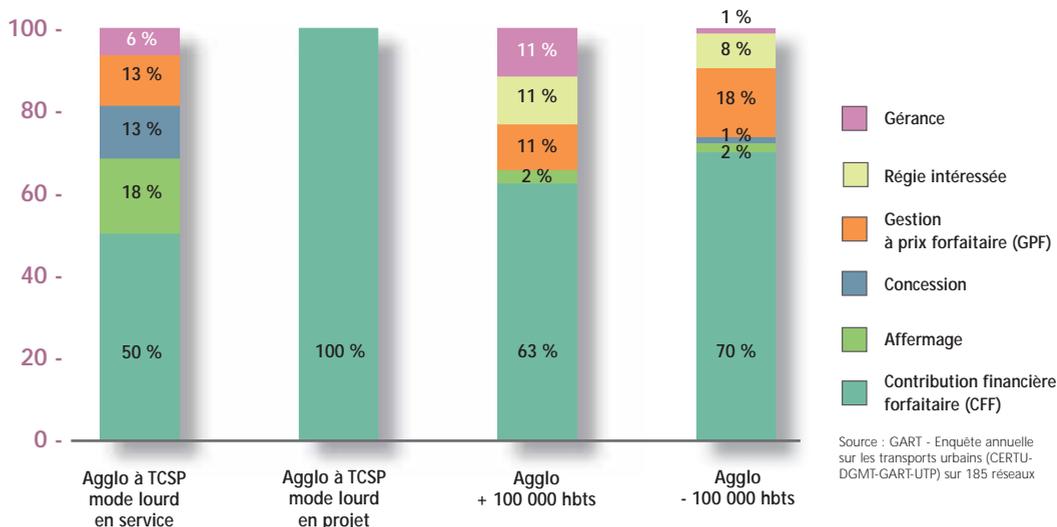
## PASSATION DES MARCHÉS PUBLICS DE TRANSPORT : RETOUR OBLIGÉ À L'APPEL D'OFFRES CLASSIQUE

Le code des marchés publics, adopté avec le décret du 1<sup>er</sup> août 2006, s'est voulu une « parfaite » transposition des nouvelles directives communautaires, et ce, après plusieurs codes successifs qui avaient été critiqués par la Commission européenne. Sur la forme, la transposition est bien là : nous disposons aujourd'hui d'un code en deux parties, chacune correspondant à l'une des 2 directives adoptées en 2004 : la première partie s'applique aux personnes publiques pour leurs activités dites « classiques » (les personnes sont dans ce cas des pouvoirs adjudicateurs et relèvent, sur le plan communautaire, de la directive 2004-18) ; la seconde concerne les personnes publiques dans leurs activités d'opérateur de réseau (elles sont dans ce cas des entités adjudicatrices et relèvent de la directive 2004-17), activités qui se répartissent en 4 secteurs : énergie, eau, transports et services postaux. Sur le fond (et nous limitons ici notre analyse au seul secteur des transports), tant la directive que le code prévoit que l'activité d'opérateur de réseau s'entend de « l'exploitation et de la mise à disposition d'un exploitant de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine du transport ». L'activité d'exploitation du réseau qui, pourtant, parle d'elle-même, a déjà donné lieu à interprétation, le Conseil d'Etat ayant jugé qu'elle pouvait s'entendre de manière extensive, l'exploitant « en puissance » (situation où le réseau n'existe pas encore mais où la collectivité doit procéder à l'achat de véhicules par exemple) pouvant être considéré comme opérateur de réseau (et donc relever des dispositions applicables aux entités adjudicatrices). Les contours de la notion de « mise à disposition » du réseau se sont avérés être encore plus délicats à définir, donnant lieu à des interprétations divergentes de la doctrine, certains estimant qu'elle ne visait que l'activité stricto sensu de mise à disposition (comme l'activité de RFF qui, en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire met cette infrastructure à disposition des opérateurs), d'autres au contraire, parmi lesquels le GART (non démenti par la DAJ de Bercy) estimant que la mise à disposition comprenait également les actes par lesquels l'exploitation du réseau est confiée à un tiers. C'est sur le fondement de cette interprétation, qui paraissait conforme aux termes à la fois du texte communautaire et du décret de 2006, que les autorités organisatrices ont largement recouru à la procédure négociée pour la passation de leurs marchés de transport, procédure ouverte aux entités adjudicatrices pour tous leurs marchés quels que soient leurs montants à partir de 420 000 euros. L'arrêt du Conseil d'Etat du 9 juillet 2007, rendu dans l'affaire EGF-BTP, a porté un coup à cette pratique en interprétant la notion de « mise à disposition » d'un réseau de manière extrêmement stricte, excluant les actes de dévolution de l'exploitation dudit réseau. En d'autres termes, les marchés par lesquels les autorités organisatrices de transport confient à un prestataire l'exploitation de leur réseau ne relèvent pas d'une activité d'opérateur de réseau et ne peuvent donc bénéficier des dispositions applicables aux entités adjudicatrices, à savoir la possibilité de recourir au marché négocié, mentionné plus haut. Ce retour obligé à la procédure classique de l'appel d'offres place aujourd'hui les AO, dans une situation délicate où, la négociation n'étant plus possible, les cahiers des charges devront être beaucoup plus contraignants, les coûts vraisemblablement plus élevés et la participation des PME découragée.

l'année 2006 des transports urbains



### ••• Les types de contrat dans les réseaux urbains en 2006, selon la taille du réseau, total de la gestion déléguée, en % du nombre de réseaux



## 2.3 La propriété du matériel roulant

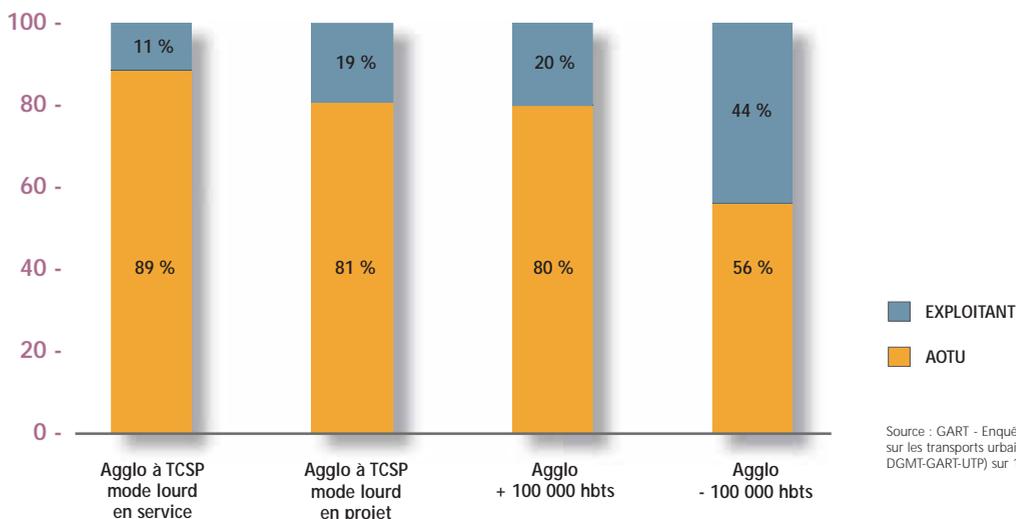
### ••• La propriété du matériel roulant en 2006

	Propriétaire du matériel roulant	
	AOTU	EXPLOITANT
En nombre de véhicules	80 %	20 %
En nombre de réseaux	59 %	41 %

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

Les AOTU sont propriétaires de 80 % des véhicules affectés aux transports urbains. Lorsqu'on raisonne en nombre de réseaux, les AOTU sont majoritairement propriétaires du matériel roulant (59 %), contre 41 % des exploitants.

### ••• La propriété du matériel roulant, selon la taille du réseau en 2006, en nombre de véhicules



### 3 Le financement



**chiffre clé** 7 245 millions d'euros de besoins de financement en 2006, soit une hausse de 12,7 % en monnaie constante par rapport à 2005.

#### 3.1 Le financement : vue d'ensemble

••• Évolution du financement des transports urbains depuis 2001, en millions d'euros 2006



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

Le financement des transports urbains nécessite plus de 7 milliards d'euros en 2006, enregistrant une hausse de près de 13 % pour la seconde année consécutive. Cette nette augmentation se traduit par l'accroissement des ressources propres de 8,8 % et des emprunts de 28,1 %. Ces résultats s'expliquent à nouveau par la hausse des dépenses d'investissements qui continuent de croître en 2006 de près de 10 % après la forte augmentation observée en 2005 de l'ordre de 50 %.

••• Évolution du financement (hors emprunt) des transports urbains depuis 2001, en millions d'euros 2006



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

Le financement des transports urbains hors emprunt s'élève à 5 666 millions d'euros en 2006, soit une hausse de près de 9 % par rapport à 2005, en monnaie constante.

Cette nette augmentation, pour la deuxième année consécutive, s'explique par la poursuite de l'effort d'investissement des AOTU. Ainsi, pour faire face aux besoins de financement, les collectivités locales ont accru leur contribution sur leur budget propre de plus de 17 %, alors que les autres composantes du financement ont évolué dans des proportions moindres.

Malgré les excellents résultats de la fréquentation (+4,4 %) se traduisant par une hausse des recettes tarifaires de 3%, les recettes commerciales n'évoluent, quant à elles, que de 1,1 %. En effet, les autres recettes qui composent les recettes commerciales affichent un net recul (-20 %) pénalisant la progression des recettes tarifaires.

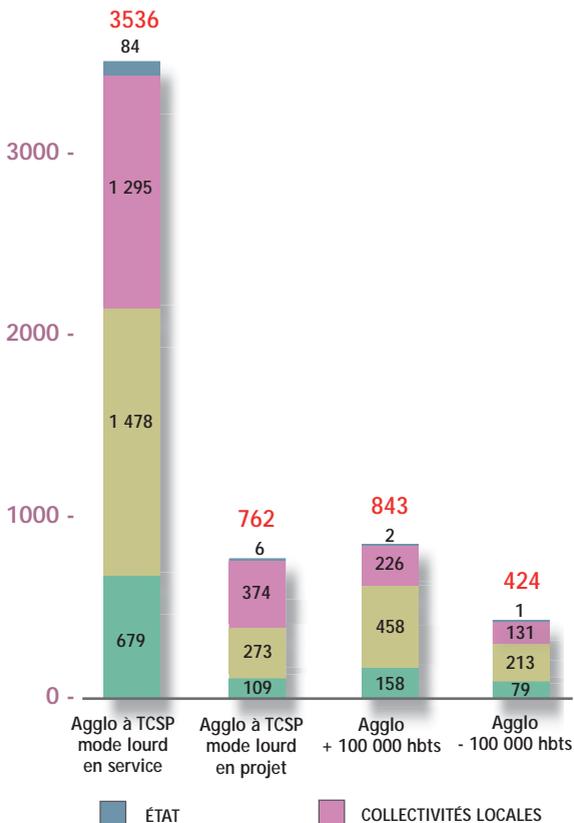
Par contre, malgré la suppression des aides d'Etat aux TCSP et aux PDU par la loi de Finances pour 2004, la participation de l'Etat au financement des transports urbains évolue nettement à la hausse entre 2005 et 2006 : +16,2 %. Cela s'explique par le paiement du solde des anciennes aides ainsi que par les subventions

complémentaires accordées par l'Etat (suite à la bataille menée avec succès par les AO) pour respecter les engagements qu'il avait pris de subventionner les projets de TCSP pris en considération avant la fin 2003.

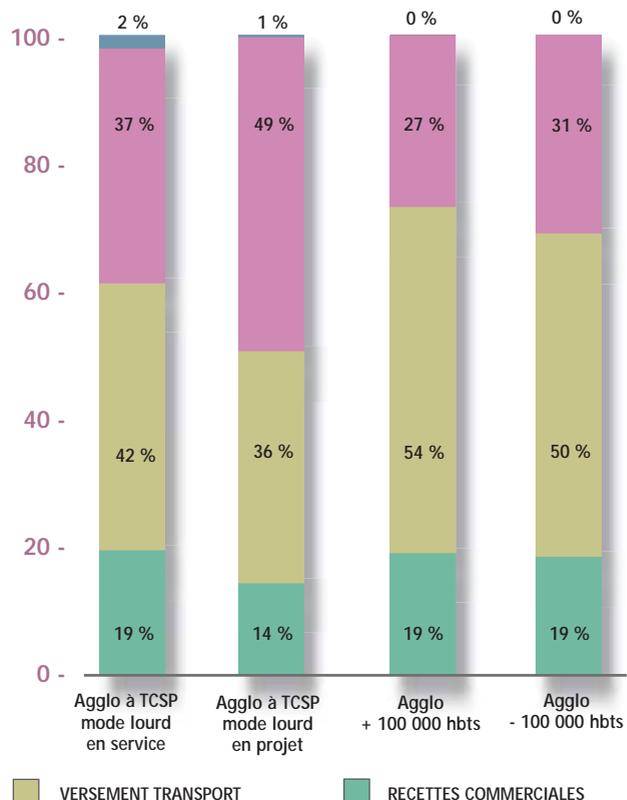
Dans l'ensemble, le poids relatif des différentes sources de financement reste stable : le versement transport reste le premier contributeur du financement des transports urbains (44 % au lieu de 45 %) devant les collectivités locales à travers la fiscalité propre (36 % au lieu de 34 %). Les recettes commerciales représentent 18 % des ressources propres, soit une perte de deux points par rapport à 2005 tandis que l'Etat ne contribue qu'à hauteur de 2 % (1 % en 2005).

L'évolution du poids financier des différentes sources de financement des transports urbains reste stable entre 2005 et 2006. Notons cependant que les agglomérations à TCSP mode lourd en service mobilisent désormais 64 % des ressources de financement, contre 14 % pour les agglomérations mode lourd en projet, 15 % 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 2006, selon la taille du réseau, en millions d'euros 2006



••• Poids des différentes sources de financement (hors emprunt) des transports urbains, en 2006





**chiffre clé** 208 AOTU et 2 syndicats mixtes SRU ont instauré le versement transport hors Ile-de-France.

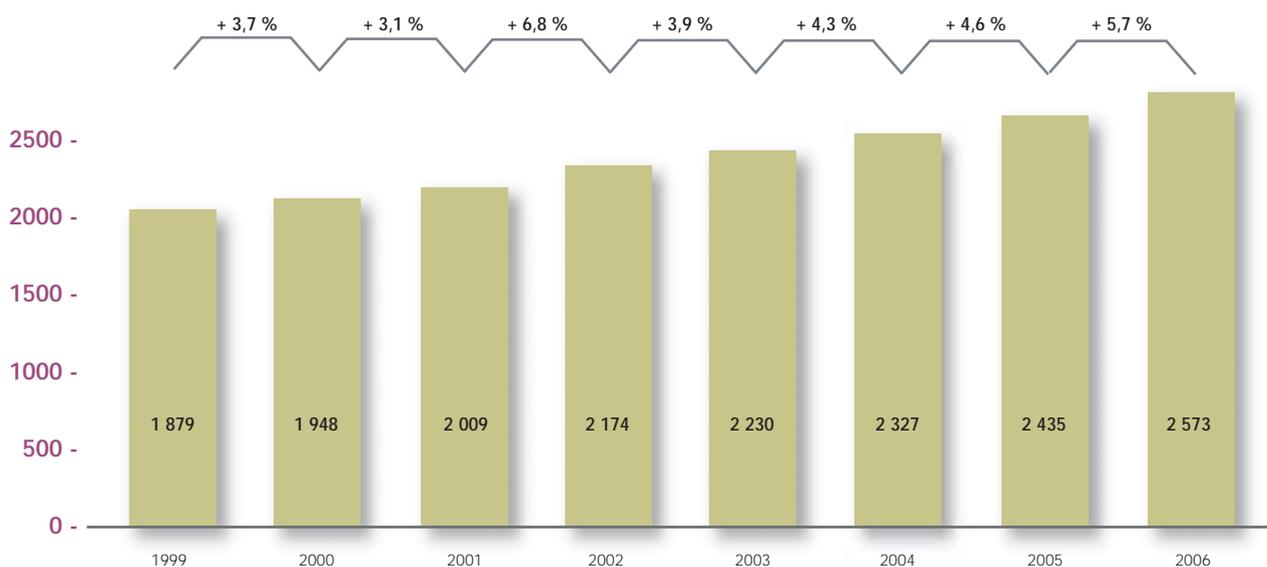
### 3.2 Le versement transport

En 2006, on compte 208 autorités organisatrices de transport urbain ayant instauré le versement transport, soit 7 de plus qu'en 2005. Désormais, ce sont 80 % des AOTU qui utilisent le VT pour financer leur réseau de transport.

Le versement transport additionnel concerne toujours 2 syndicats mixtes SRU : le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault et le Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle.

Ainsi, 2 573 millions d'euros de versement transport, dont 4 millions d'euros de versement transport additionnel, ont été collectés hors Ile-de-France, en 2006, soit 49 % du produit France entière.

#### ••• Évolution du produit du versement transport depuis 1999, en millions d'euros 2006



Source : GART - sur 205 AOTU et 2 SM SRU

L'année 2006 a été marquée par une hausse significative du produit du versement transport de 5,7 % en monnaie constante. Cette augmentation s'explique à nouveau par les hausses de taux pratiquées dans 34 agglomérations et notamment par celles qui ont un projet de TCSP (mode lourd ou mode routier).

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 (68 %), tandis que les agglomérations de plus de 100 000 habitants, sans TCSP mode lourd mais avec des projets en mode routier le cas échéant, en collectent 22 % 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<sup>e</sup> année ».



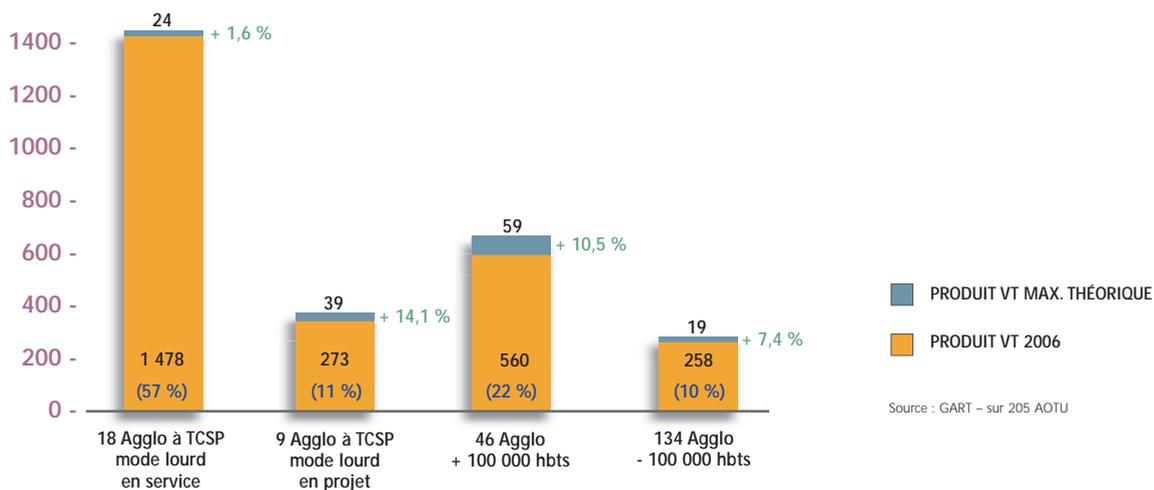
### ••• Les agglomérations au taux plafond en 2006

	Taux = plafond*	Taux < plafond
18 agglo à TCSP mode lourd en service	89 %	11 %
9 agglo à TCSP mode lourd en projet	33 %	67 %
46 agglo + 100 000 habitants	68 %	32 %
134 agglo - 100 000 habitants	70 %	30 %
<b>TOTAL</b>	<b>70 %</b>	<b>30 %</b>

Source : GART - sur 205 AOTU

\* 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.

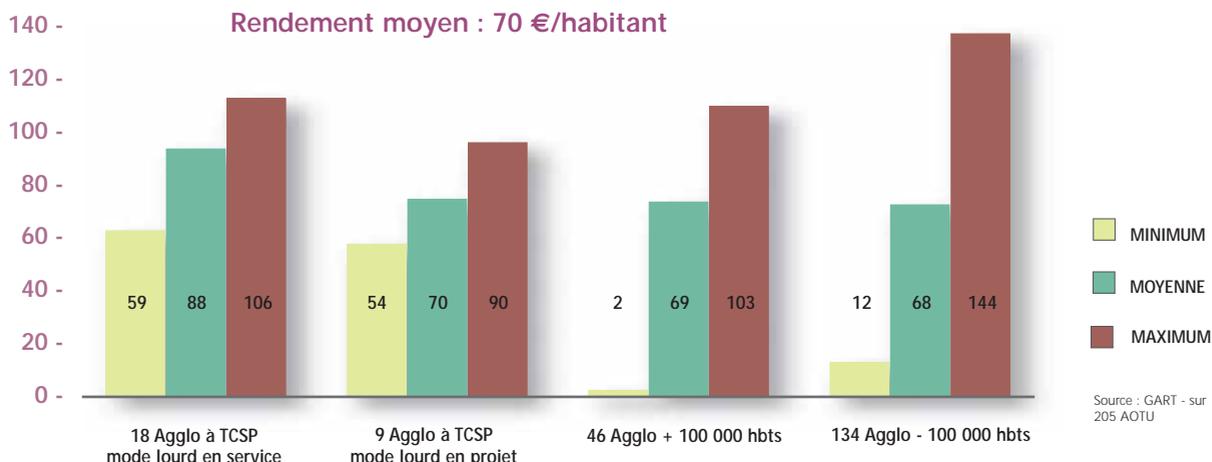
### ••• Répartition du VT selon la taille des agglomérations en 2006 et marges de manœuvres sur les taux, en millions d'euros



Le versement transport s'essouffant depuis plusieurs années, les marges de manœuvres des AOTU sur les taux de versement transport sont étroites, même si on observe des disparités selon la taille des agglomérations. Ainsi, une application des taux plafond du VT générerait un produit supplémentaire de 1,6 % dans les agglomérations à TCSP mode lourd en service sachant que 89 % d'entre elles prélèvent le VT au taux plafond. Les autres agglomérations ont plus de latitude et

notamment les agglomérations ayant un TCSP mode lourd ou routier en projet, qui, même si elles ont augmenté leurs taux au-delà de 1 %, n'ont pas encore décidé d'aller jusqu'au taux plafond dans l'immédiat. Ainsi, une application des taux plafond entraînerait une hausse du produit du VT de 14,1 % dans les agglomérations à TCSP mode lourd en projet et de 10,4 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont 30 % ont un projet de TCSP en mode routier.

### ••• Répartition du VT par habitant au taux de 1 % en 2006, en euros



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 légère hausse du rendement

moyen par habitant tous réseaux confondus : 70 € au lieu de 68 € en 2005, soit une progression de 1,3 % en monnaie constante.

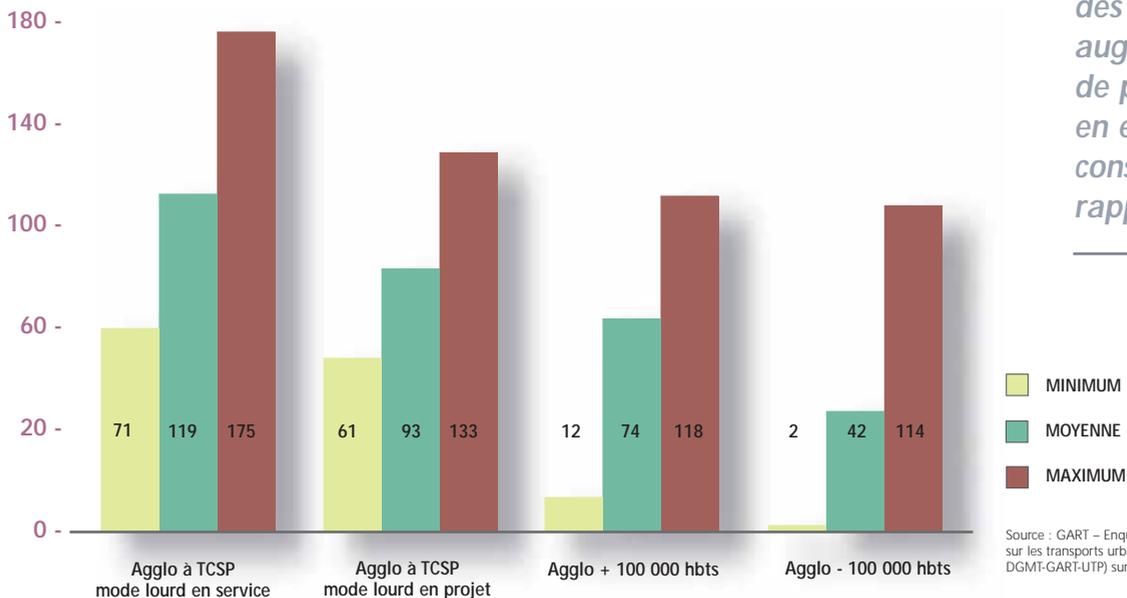
## 4 Le fonctionnement



**chiffre clé** **86 €**  
 par habitant, c'est la participation moyenne des collectivités locales à l'exploitation des réseaux, en augmentation de près de 2% en euros constants par rapport à 2005.

### 4.1 La participation des collectivités locales à l'exploitation

- Financement de l'exploitation par habitant en 2006, en euros  
 Moyenne tous réseaux : 86 €/habitant



La participation des collectivités locales à l'exploitation par habitant, c'est-à-dire l'ensemble des subventions d'exploitation et d'équilibre versées par les AOTU à leurs exploitants rapporté au nombre d'habitants du PTU, continue de progresser en 2006 mais à un rythme moins élevé que l'année précédente. Elle s'élève à 86 € par habitant en 2006, contre 83 € en 2005, soit une hausse de 1,7 % en monnaie constante.

Ce sont les agglomérations à TCSP mode lourd en projet et celles de moins de 100 000 habitants qui voient leur participation à l'exploitation croître le plus (respectivement 4 % et 8 % en monnaie constante) tandis que dans les autres agglomérations, leur participation est relativement stable (de -1 % à +1 % en monnaie constante).

### 4.2 Les tarifs

- Quelques prix moyens en 2006



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	1,31	1,70	0,87	1,05	1,22	31,00	37,55	46,10
Agglo à TCSP mode lourd en projet	0,90	1,21	1,50	0,81	0,92	1,00	28,00	32,91	40,00
Agglo + 100 000 habitants	0,90	1,12	1,60	0,57	0,87	1,35	20,50	28,64	35,45
Agglo - 100 000 habitants	0,50	1,00	1,50	0,32	0,74	1,38	8,60	23,44	60,76

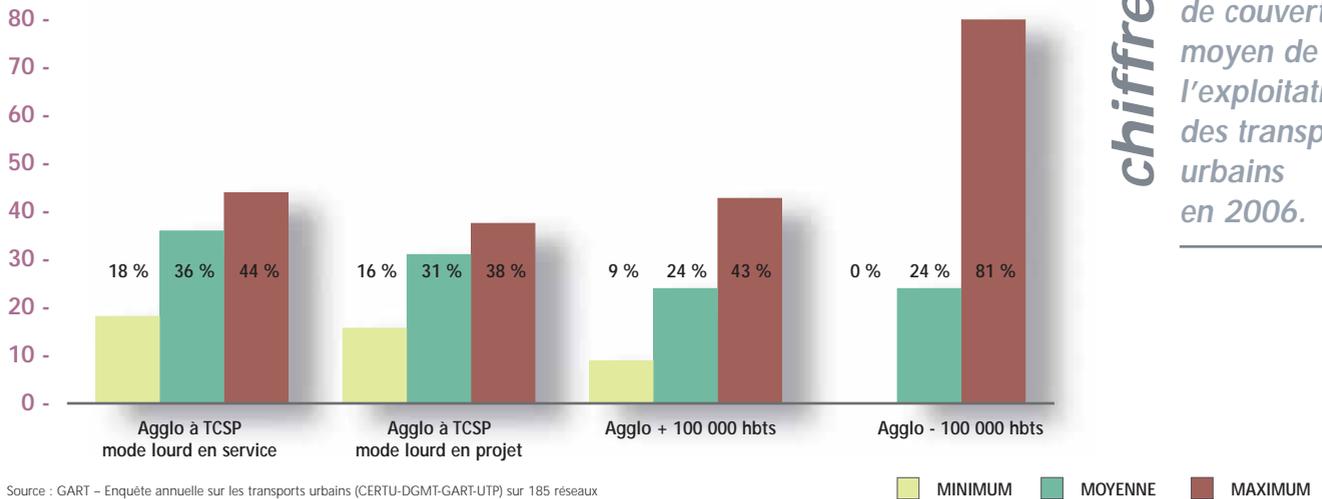
Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (Certu-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux. Les 5 réseaux gratuits de notre échantillon n'ont, cependant, pas été pris en compte dans les calculs ci-dessus.



**chiffre clé** **32 %**  
*c'est le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports urbains en 2006.*

## 4.3 Taux de couverture et coûts

### ••• Taux de couverture de l'exploitation des transports urbains en 2006

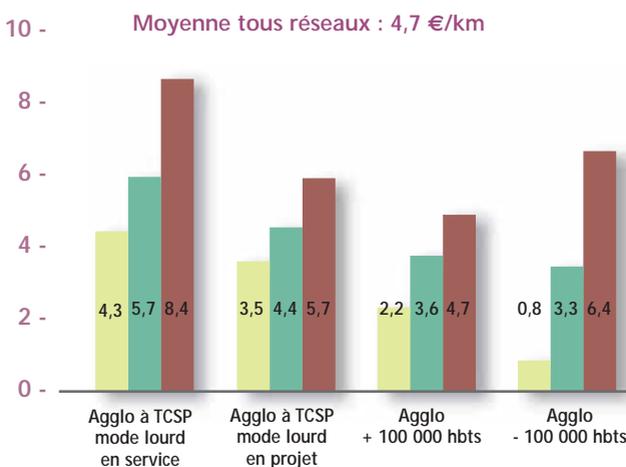


Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

Le taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires se maintient, en 2006, à son niveau de l'année précédente : 32 %. En effet, les charges d'exploitation ont progressé aussi vite que les recettes tarifaires (respectivement + 3 % en monnaie constante). Alors que pour chaque classe d'agglomération, la tendance est plus ou moins à la stabilisation du taux de couverture,

c'est dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants que celui-ci se dégrade le plus enregistrant un recul de 3 points. Ces agglomérations connaissent en effet une progression plus faible de la fréquentation en 2006, ce qui a généré une évolution des recettes tarifaires moindre face à la hausse des charges d'exploitation.

### ••• Coût d'exploitation par kilomètre en 2006, selon la taille du réseau, en euros

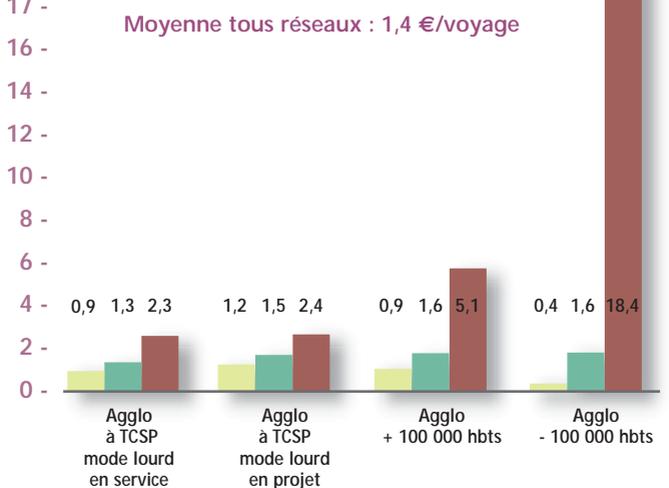


Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

En moyenne, le coût kilométrique, qui n'est autre que le prix de revient moyen, hors investissement, d'un kilomètre produit, est de 4,7 €/km en 2006. Dans la mesure où les charges d'exploitation ont évolué dans les mêmes proportions que la production kilométrique (respectivement +3 % chacune), le coût kilométrique n'a pas évolué entre 2005 et 2006.

Cette tendance s'observe également lorsqu'on analyse le coût kilométrique par classe d'agglomération : les coûts

### ••• Coût d'exploitation par voyage en 2006, selon la taille du réseau, en euros



kilométriques moyens sont identiques à ceux de 2005.

Le prix de revient moyen, hors investissement, d'un voyage effectué sur le réseau se mesure par le coût d'exploitation par voyage : tous réseaux confondus, ce coût est de 1,4 €/voyage en 2006, soit une légère baisse de 0,7 % en euros constants par rapport à 2005.

En effet, la forte progression de la fréquentation (+4 %) a compensé largement l'augmentation des charges d'exploitation (+3 %).

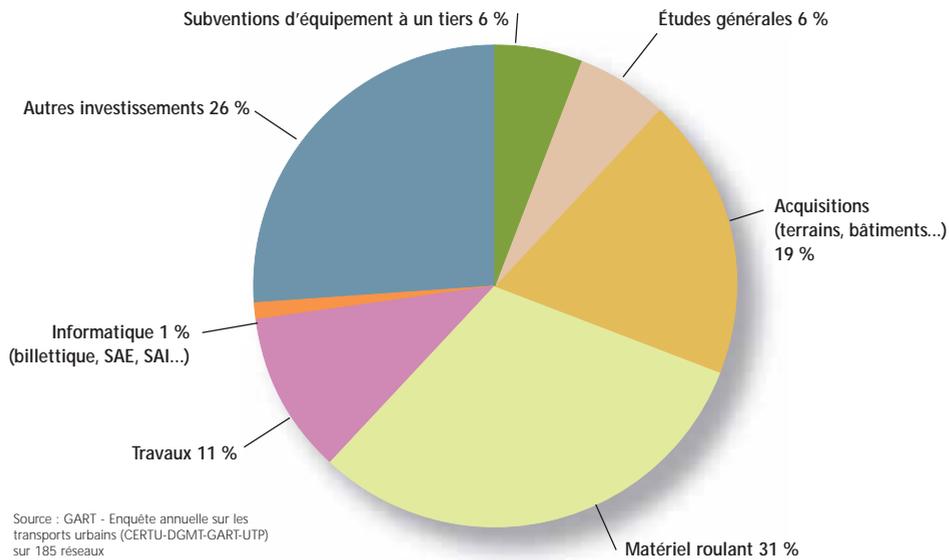
# 5 Les investissements



**chiffre clé** 2 722 millions d'euros de dépenses d'investissement\* en 2006, soit une hausse de près de 10% par rapport à 2005 (hors remboursement des capitaux empruntés)

## 5.1 Les dépenses d'investissement

### ••• Nature des investissements de transports urbains en 2006

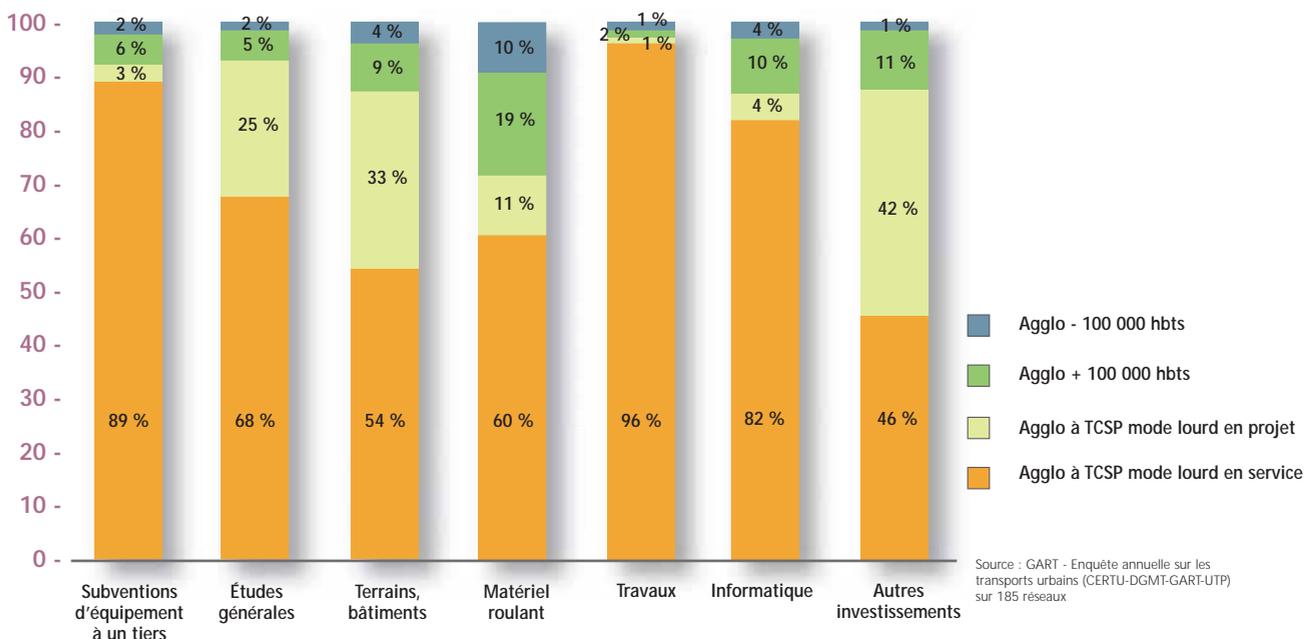


114 kilomètres de lignes de TCSP ont été inaugurés en 2006, 134 le seront en 2007 avant les échéances électorales de mars 2008. Aujourd'hui, on recense 84 projets de TCSP (dont 35 au stade des études). L'effort d'investissement des autorités organisatrices de transports urbains est

important : les dépenses d'investissement croissent à nouveau de près de 10% en monnaie constante en 2006 après le pic de près de 50% enregistré en 2005. Notons enfin que la répartition des dépenses d'investissement par nature a très peu évolué entre 2005 et 2006.

\* Compte tenu des modifications apportées au questionnaire de l'enquête Cahiers Verts en 2004, ce montant inclut, à hauteur de 71%, 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 2006





**GRENELLE DE  
L'ENVIRONNEMENT :  
UN PLAN AMBITIEUX DE  
DÉVELOPPEMENT DES  
TRANSPORTS COLLECTIFS**

Le GART a fait deux propositions dans le cadre de la préparation du Grenelle de l'Environnement : un plan ambitieux de développement des transports collectifs de la vie quotidienne, et l'extension des compétences des autorités organisatrices pour qu'elles deviennent des autorités organisatrices de la mobilité durable. Le GART a remis à Jean-Louis Borloo son évaluation sur les besoins de financement des transports publics pour atteindre les objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Considérant le GART comme le "meilleur expert" pour apporter des précisions sur les projets des autorités organisatrices (AO), le ministre d'Etat a confié au GART, lors de l'entretien qu'il a accordé, le 11 septembre, à une délégation de l'association d'élus conduite par Michel Destot, son président, une mission d'évaluation du montant des investissements nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports urbains et périurbains de 20 % à horizon 2020.

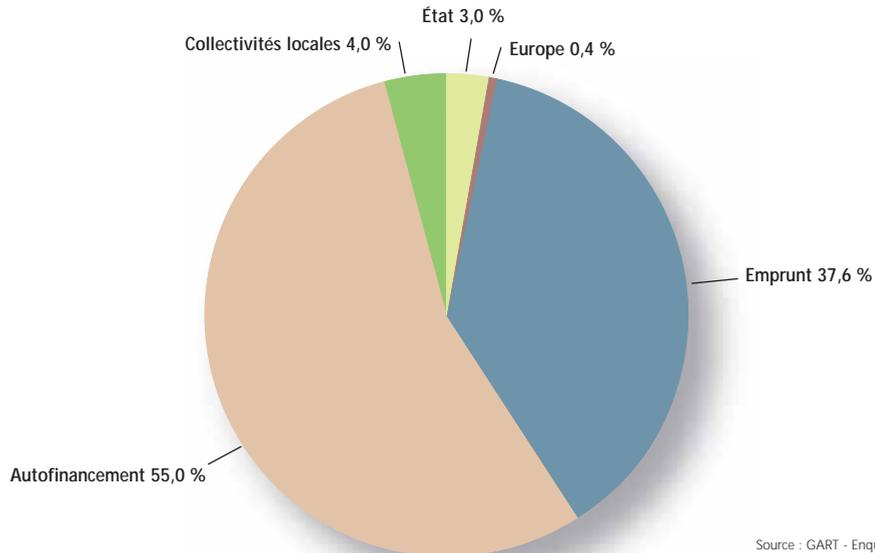
Dans sa note remise au ministre ce jour, le GART met notamment en exergue :

**Les perspectives de fréquentation**  
Dans un scénario « au fil de l'eau », les autorités organisatrices prévoient un trafic de 49 milliards de voyageurs.kilomètres à l'horizon 2020. Avec des moyens supplémentaires pour développer l'offre, les AO estiment qu'elles pourraient atteindre un trafic proche de 60 milliards de voyageurs.kilomètres, soit 11 milliards de voyageurs.kilomètres supplémentaires. Ceci permettrait de s'approcher de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports urbains et périurbains de 20 % à horizon 2020, chiffré par l'ADEME à 64 milliards de voyageurs.kilomètres effectués en transport collectif, compte tenu de l'évolution technologique des voitures particulières.

**Le financement nécessaire**  
Compte tenu de ces données, le GART chiffre à 43,52 milliards d'euros le besoin de financement des transports publics pour permettre de tendre vers l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % à l'horizon 2020.

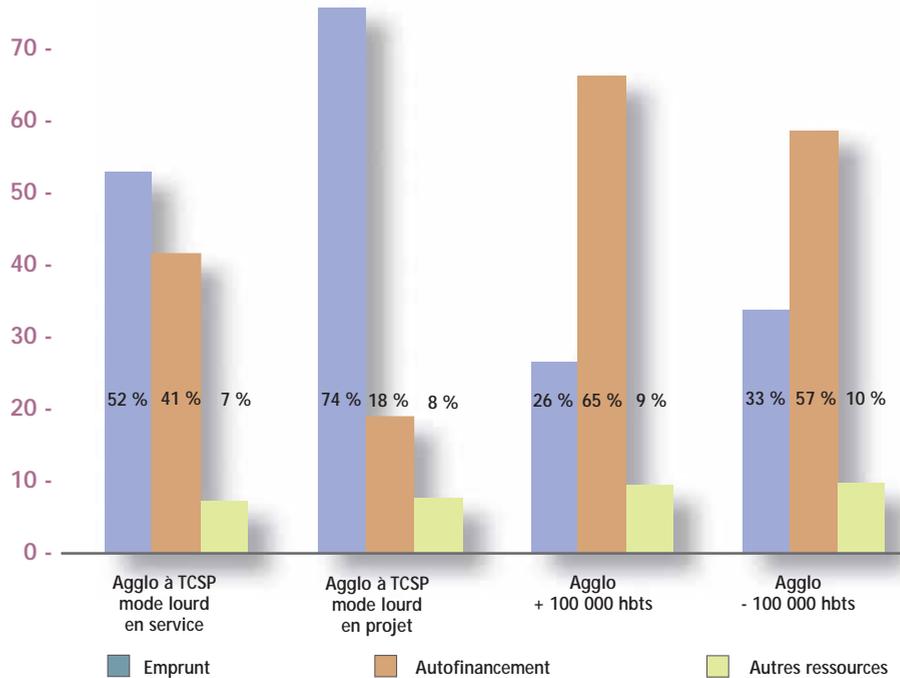
## 5.2 Financement des investissements

### ••• Financement des investissements de transports urbains en 2006



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMR-GART-UTP) sur 185 réseaux

### ••• Répartition des sources de financement des investissements selon la taille du réseau, en 2006



Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMR-GART-UTP) sur 185 réseaux

La répartition globale des sources de financement des investissements reste relativement stable entre 2005 et 2006. L'analyse par classe d'agglomération montre que, pour faire face à leurs besoins de financement, les agglomérations à TCSP (en service et en projet) ont tendance à recourir davantage à l'emprunt que les agglomérations

à TCSP qui favorisent plutôt l'autofinancement pour des projets moins onéreux. Cependant, l'emprunt reste la principale source de financement des investissements, à hauteur de 55 % en moyenne, atteignant plus de 74 % dans les agglomérations à TCSP mode lourd en projet.

## 6 L'offre et l'usage

- Évolution du nombre de voyages et des kilomètres parcourus entre 2005 et 2006

	Population (en milliers)	Voyages en 2006 (en milliers)	Évolution 2006/2005	Km parcourus en 2006 (en milliers)	Évolution 2006/2005
Agglo à TCSP Mode lourd en service	9 406	1 364 634	5,44 %	303 721	2,50 %
Agglo à TCSP Mode lourd en projet	2 554	219 451	3,03 %	77 190	1,90 %
Agglo + 100 000 hbts	6 119	368 144	1,33 %	165 536	4,55 %
Agglo - 100 000 hbts	5 868	191 831	4,39 %	93 543	3,50 %
<b>TOTAL</b>	<b>23 948</b>	<b>2 144 060</b>	<b>4,38 %</b>	<b>639 990</b>	<b>3,08 %</b>

Source : GART – Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux

Après une année 2005 difficile, les transports urbains ont réussi à inverser la tendance et affichent, en 2006, une évolution de la fréquentation de plus de 4 %.

Dans un contexte marqué par la hausse record du prix du baril de pétrole, les politiques d'investissement et d'amélioration de l'offre et de la qualité de service dans les réseaux de transports urbains portent leurs fruits. Exceptées

les agglomérations de plus de 100 000 habitants qui connaissent une évolution modérée de leurs voyages (+1,3 %), les autres agglomérations retrouvent un niveau de croissance de leur fréquentation élevé, atteignant même plus de 5 % dans les agglomérations à TCSP mode lourd en service.

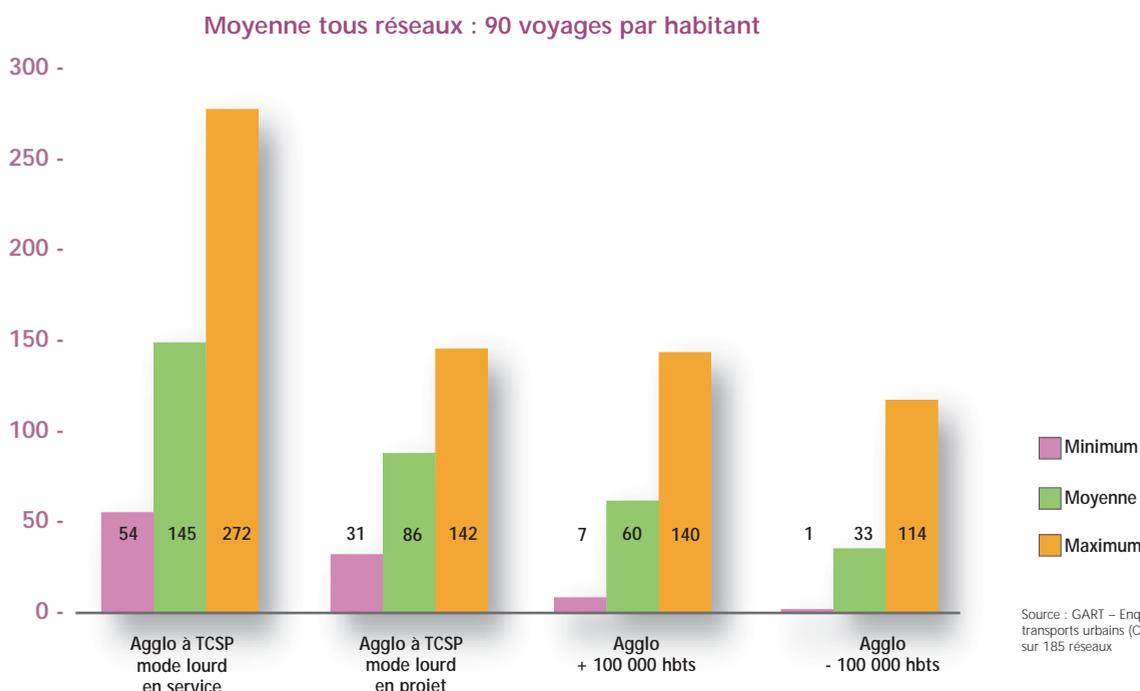
Dans le même temps, l'offre kilométrique progresse de 3,1 %, surtout dans les agglomérations sans TCSP.



chiffre clé

4,4 %  
c'est l'évolution du nombre de voyages en 2006 contre 0,8 % en 2005

- Les voyages par habitant en 2006, selon la taille du réseau





**DIALOGUE SOCIAL ET  
CONTINUITÉ DES SERVICES  
DE TRANSPORT PUBLIC :  
INTERROGATIONS SUR  
LE MODE OPÉRATOIRE  
À SUIVRE POUR  
UNE MISE EN ŒUVRE  
EFFICACE DE LA LOI**

Parmi les textes phares adoptés dans le secteur des transports publics au cours de l'année 2007, la loi du 21 août, relative au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres de voyageurs, figure vraisemblablement « en tête de peloton ».

Si ce texte concerne au premier chef les entreprises de transport, obligées de définir, d'ici la fin de l'année, des procédures de prévention des conflits à la fois par entreprise et au niveau de la branche, les autorités organisatrices ont également été placées au cœur du dispositif. Plusieurs obligations leur incombent, qui vont les amener à modifier leurs contrats en cours ou à intégrer de nouveaux points de négociation pour leurs contrats à venir :

- la définition des dessertes à assurer prioritairement par le transporteur en cas de perturbation prévisible du trafic,
- l'approbation d'un plan de transport adapté (à élaborer par l'entreprise) aux priorités de desserte et aux niveaux de service et d'un plan d'information des usagers,
- l'obligation à faire peser sur l'entreprise de rembourser les titres de transport aux usagers en cas de défaut d'exécution des plans incombant directement à l'entreprise.

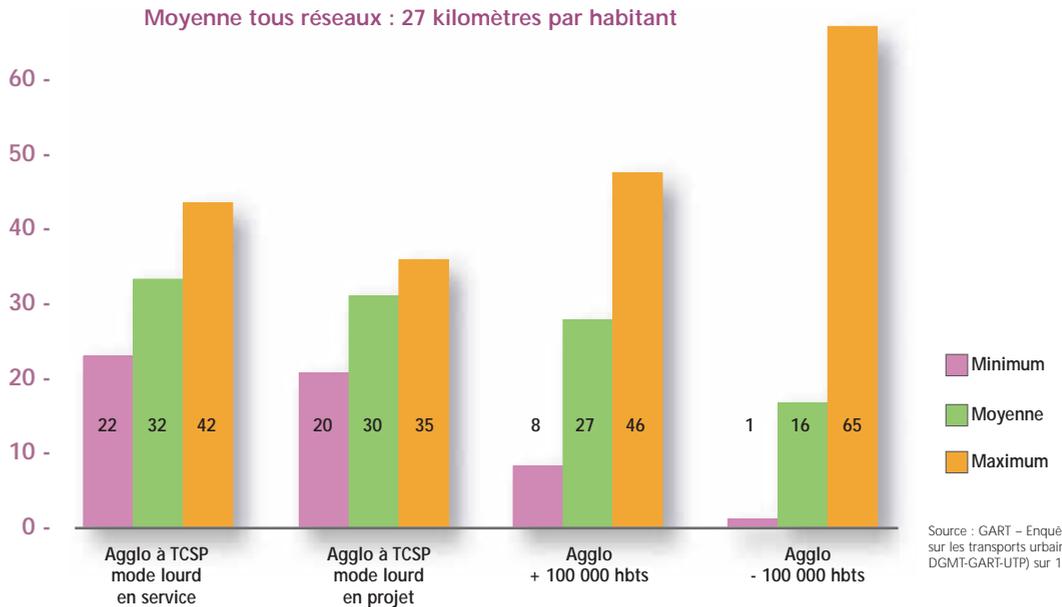
La loi, formulée en termes très généraux, laisse ouvertes de nombreuses questions, potentiels « nids à contentieux », notamment sur le contenu et le degré d'exigence des priorités de dessertes. L'AO doit, d'après le texte, déterminer les différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation et, pour chaque niveau de service, fixer des fréquences et des plages horaires.

La question de l'acceptation d'un niveau zéro de service en cas de perturbation totale est donc posée, notamment pour le transport scolaire, dont l'organisation ne doit pas être atteinte « de manière disproportionnée », d'après les termes de la loi.

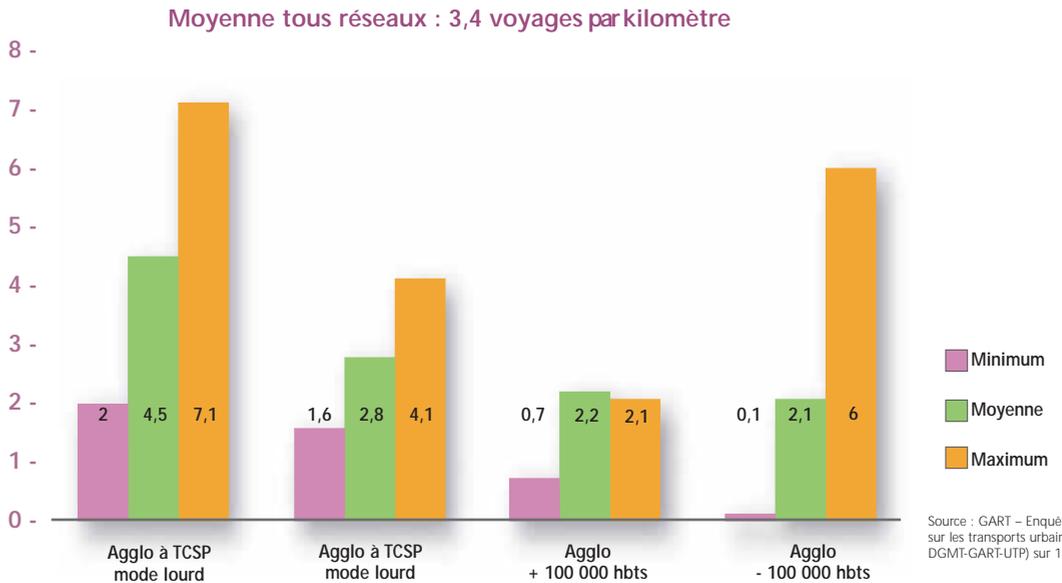
Le dispositif de remboursement des titres aux usagers, souhaité par le législateur, ne sera pas plus aisé à instaurer. L'article 9 de la loi suscitant des interprétations divergentes : implique-t-il que le remboursement ne pourra avoir lieu qu'en cas de défaut d'exécution du plan de transport adopté ou du plan d'information des usagers (comme semble l'entendre l'alinéa 1er) ou bien que celui-ci pourra se faire chaque fois que l'utilisateur n'a pas pu utiliser son titre de transport (comme semble l'entendre l'alinéa 3) ?

Autant d'interrogations relayées par le GART auprès du Cabinet du Ministre Xavier Bertrand, avec un mot d'ordre : que les Préfets, censés se substituer aux AO en cas de carence de celles-ci, fassent preuve de réalisme et de sagesse, les délais impartis par la loi (fin 2007) étant, tant pour les AO que pour les entreprises, difficilement tenables.

••• Les kilomètres par habitant en 2006, selon la taille du réseau



••• Les voyages par kilomètre en 2006, selon la taille du réseau



••• Vitesse commerciale, selon la taille du réseau, en 2006

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	27,2	14,1	15,7	14,5	14	12
Moyenne	31,6	18,4	18,1	17,5	19,1	20,4
Maximum	35	21,4	23,5	20,4	26,3	45

Source : GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP) sur 185 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 et de leurs projets d'extension hors Ile-de-France (mode lourd uniquement)

Autorité organisatrice	Mode	Nombre de lignes commerciales	Kilométrage total	Vitesse commerciale (en 2006)	Extension	Date de mise en service	Kilométrage total	Montant en M€ H.T.
Bordeaux	Tram	3	36	17,4	Tram	2008	7,9	- <sup>(1)</sup>
Caen	Tram	1	15,7	18,2	-	-	-	-
Clermont-Ferrand	Tram	1	14	17,6	Tram	2010	2	30
Grenoble	Tram	4	32,2	17,4	Tram	2010	1,6	30
Lille	Métro	2	45	35	-	-	-	-
	Tram	2	22	21	-	-	-	-
Lyon	Métro	4	29,5	27,2	Métro	2013	1,7	194
	Tram	3	38,9	16,3	Tram	2009/2012	9,7/2,3	188,9/65
Le Mans	Tram	1	15,4	-	-	-	-	-
Marseille	Métro	2	19	32,6	Métro	2009	2,5	350
	Tram	2	10,5	-	Tram	2008/2009	0,7/0,8	- <sup>(2)</sup> /17
Montpellier	Tram	2	35	19,9	Tram	2012	22,9	450
Mulhouse	Tram	2	12	18,1	Tram	2009/2012	2/6	24,7/70
Nancy	Tram	1	11	14,7	-	-	-	-
Nantes	Tram	3	40,3	20,2	Tram	2009/2011	0,7/3	9,5/104
Nice	Tram	1	8,5	-	-	-	-	-
Orléans	Tram	1	18	21,4	Tram	2011	11,8	297
Rennes	Métro	1	8,5	30	-	-	-	-
Rouen	Tram	2	18,3	19,1	-	-	-	-
Saint-Etienne	Tram	2	13,1	14,1	-	-	-	-
Strasbourg	Tram	4	33,7	18,9	Tram	2008	5	- <sup>(3)</sup>
Toulouse	Métro	1	28,3	33	-	-	-	-
Valenciennes	Tram	1	18,3	21,2	Tram	2010	14	80

(1) Le coût des extensions prévues pour 2008 est inclus dans le coût global (549 M€) des extensions des lignes A, B et C.

(2) Le coût de cette extension est inclus dans le coût global (423 M€) des 2 lignes de tram inaugurées en 2007.

(3) Le coût de cette extension est compris dans le coût global (397,52 M€) des extensions prévues pour 2007 (+8,5 km) et 2008 (+5 km).



# hors Ile-de-France

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



### ••• Tableau des TCSP en projet hors Ile-de-France (mode lourd uniquement)

#### Projets de Tramway

Autorité organisatrice	Kilométrage total	Montant en M€ H.T.	Année de mise en service
Angers	12	248	2010
Brest	14	298	2012
Douai	12	125,4	2008
Le Havre	12,7	285	2012
Lens	32,3	600	2013
Reims	10	282	2010
Toulon	18,7	515	2013
Toulouse	10,9	211,1	2010
Tours	12,8	290	2013
Syndicat Mixte du TCSP – Martinique : <i>Fort de France – Le Lamentin</i>	13,8	245,8	2011
Conseil général du Rhône : <i>Lyon Part-Dieu – Aéroport Saint-Exupéry</i>	23,9	100	2010

#### Projets de Tram-Train

Alsace / Mulhouse	37 <sup>(1)</sup>	137,28 <sup>(2)</sup>	2010
Alsace / Strasbourg	44	300	2010
Rhône-Alpes : <i>Ouest Lyonnais</i>	40	300	2011 / 2012 / 2013
Pays de la Loire : <i>Nantes - Nort-sur-Erdre - Châteaubriant</i>	64	175,3	2010 / 2013
Réunion : <i>Saint-Denis – Aéroport Guillot – Saint-Paul</i>	41,5	1 395	2013

(1) dont 32,1 km de voies ferrées existantes - (2) hors dépôt atelier

## 7.3 Les projets de TCSP

### ••• Les projets de tramway

AO (en milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Début des travaux	Mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ HT)
ANGERS (269)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne entre Avrillé et Angers Sud (quartier de la Rosaie) - Axe Nord-Sud	2008	2010	12,0	25	17	248
BORDEAUX (672)	Extension des lignes A, B, C	2004	2008	7,9	-	-	- (1)
BREST (222)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne : Axe Est-Ouest	2009	2012	14,0	24	20	298
CLERMONT-FERRAND (285)	Extension de la ligne A entre Champratel et Les Vergnes	2009	2010	2,0	3	2	30
DOUAI (199)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne entre Douai et Guesnain	2005	2008	12,0	21	12	125,4
GRENOBLE (400)	Extension de la ligne B vers le polygone scientifique	2009	2010	1,6	2	2	30
LE HAVRE (259)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne	2010	2012	12,7	18 à 24	13 à 17	285
LENS (606)	Création de deux axes structurants						
	- axe 1 : Liévin - Lens - Hénin-Beaumont - axe 2 : Béthune - Bruay-La-Buissière - Beuvry	2011	2013	20,2 12,2	- -	25 16	380 220
LYON (1 209)	Extension de la ligne T1 de Montroulet au musée des Confluences	2003	2009	0,6	1	-	3,9
	Création de la ligne T4 entre Vénissieux (les Minguettes) et Lyon (Jet d'eau-Mendès France)	2006	2009	9,1	20	12	185
	Extension de la ligne T4 de Jet d'eau-Mendès France à la Part-Dieu	2009	2011	2,7	4	4	65
MARSEILLE (992)	Extension de la Ligne 1 entre Eugène Pierre et Noailles	2005	2008	0,7	1	-	-(2)
	Extension de la ligne 2 de Euroméditerranée Gantès à Euroméditerranée Arenc	2005	2009	0,8	1	-	17
MONTPELLIER (372)	Création de la 3 <sup>ème</sup> ligne Juvignac-Montpellier-Lattes-Pérols et extension ouest de la 1 <sup>ère</sup> ligne pour une interconnexion avec la 3 <sup>ème</sup> ligne	2009	2012	22,9 (dont 0,5 pour l'extension de la ligne 1)	32	25	450
MULHOUSE (236)	2 <sup>ème</sup> phase de la partie urbaine du tram-train : extension du réseau urbain	2007	2009	2,0	3	-	24,7
	3 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> phase de la partie urbaine du tram-train : extension de 2 lignes	2009	2012	6 (4+2)	11 (8+3)	-	70,0
NANTES (576)	Extension de la ligne 3 au Nord	2007	2009	0,7	1	-	9,5
	Connexion de la ligne 1 et de la ligne 2	2009	2011	3,0	3 dont 1 pôle d'échange	-	104 (3)
ORLEANS (274)	Création de la 2 <sup>ème</sup> ligne entre La Chapelle-Saint-Mesmin et Saint-Jean de Braye - Axe Est-Ouest	2008	2011	11,8	25	22	297
REIMS (219)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne entre le quartier Orgeval et l'hôpital	2008	2010	10,0	22	18	282
STRASBOURG (458)	Extension de la ligne B	2006	2008	5,0	7	-	-(4)
TOULON (404)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne entre la gare de la Seyne-sur-Mer et Jean Jaurès	-	2013	18,7	37	28	515
TOULOUSE (806)	Création de la ligne E Toulouse - Blagnac - Beauzelle	2007	2010	10,9	18	18	211,1
TOURS (291)	Création de la 1 <sup>ère</sup> ligne entre le quartier de l'Europe et le lycée Jean-Monnet de Joué-les-Tours	-	2013	12,8	29	23	290
VALENCIENNES (347)	3 <sup>ème</sup> phase du tramway : extension jusqu'à Vieux-Condé	2008	2010	14,0	-	-	80
SYNDICAT MIXTE DU TCSP DE LA MARTINIQUE (381)	Création d'une ligne entre Fort de France et Le Lamentin	2002	2011	13,8	22	24	245,8
CONSEIL GENERAL DU RHONE (1 579)	Création de la ligne LESLY entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry	2008	2010	23,9	2	6	100
<b>28 projets</b>				<b>263,9</b>	<b>338</b>	<b>292</b>	<b>4 566,4</b>

(1) Le coût des extensions prévues pour 2008 est inclus dans le coût global (549 M€) des extensions des lignes A, B et C

(2) Le coût de cette extension est inclus dans le coût global (423 M€) des 2 lignes de tram inaugurées en 2007

(3) Hors dépôt et matériel roulant

(4) Le coût de cette extension est compris dans le coût global (397,52 M€) des extensions prévues pour 2007 (+8,5 km) et 2008 (+5 km).

### ••• Les projets de métro

AO (en milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Début des travaux	Mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ HT)
LYON (1 209)	Extension de la ligne B de Stade de Gerland à Oullins Gare	2009	2013	1,7	1	5	194
MARSEILLE (992)	Extension de la ligne 1 de La Timone à La Fourragère	2005	2009	2,5	4	0	350
<b>2 projets</b>				<b>4,2</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>544</b>



### ••• Les projets en mode routier ou guidé

AO (en milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Début des travaux	Mise en service	Mode	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ HT)
ANNECY (133)	Création d'un site propre à Seynod	2007	2009	Bus	1,8	5	-	1,2
	Extension d'un site propre et réalisation d'un viaduc de franchissement du Fier pour desservir le futur centre hospitalier	2007	2008	Bus	2	3	-	5
CHAMBERY (120)	Programme d'aménagement de 6 axes structurants	2008	2010 / 2011	BHNS	15 à 17,6 km	-	-	40
LYON (1 209)	Création de la ligne C2 entre la Part-Dieu et Rillieux la Pape	2008	2009	Trolleybus BHNS	11,3	24	12	54
	Prolongement de la ligne C1 vers Caluire-et-Cuire	2009	2010	Trolleybus BHNS	5	8		
MARSEILLE (992)	Amélioration de 10 lignes structurantes du réseau de bus	2007/2008 (1 <sup>ère</sup> tranche, 2 lignes)	-	BHNS	8,8	-	-	22,5
MAUBEUGE (126)	Création d'un site propre entre Maubeuge et Louvroil	2006	2008	Bus	8,0	13	-	56,5
METZ (227)	Création d'un site propre Nord - Sud-Est	2008	2010	BHNS	16,5	51	-	52,5
NIMES (220)	Création d'une 1 <sup>ère</sup> ligne : axe nord-Sud (Le Parnasse - Centre-ville)	2008	2009	BHNS	6	15	8	17,5
	Création d'une 2 <sup>ème</sup> ligne : axe Est-Ouest	2010	2012	BHNS	13	-	17	120
LA ROCHELLE (151)	Création du site propre des Cottes Mailles	2008	2010	Bus	2,5	2	-	1,9
SAINT-PAUL DE LA REUNION (195)	Création d' "itinéraires privilégiés" en site propre bus	2009	de 2009 à 2015	Bus	14	40	-	17 <sup>(1)</sup>
TOULOUSE (806)	Création d'un site propre "Liaison multimodale Sud-Est"	2008	2010	BHNS	3,2	7	-	61,1
	Création d'un site propre "Voie du Canal de Saint Martyr"	2008	2010	BHNS	5,4	8	-	27,8
<b>14 projets</b>					<b>194,3</b>	<b>176</b>	<b>37</b>	<b>476,96</b>

(1) Hors foncier et études

### ••• Les projets de Tram-train

AO (en milliers d'habitants)	Lignes en création ou en extension	Début des travaux	Mise en service	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ HT)
ALSACE / MULHOUSE (1 734) / (236)	Tram-train Mulhouse phase 1 de la partie périurbaine	2007	2010	37 (dont 32,1 Km de voies ferrées existantes)	22	12 rames de tram-train et 3 rames tramway	137,28 (hors atelier dépôt)
ALSACE / STRASBOURG (1 734) / (458)	Tram-train Strasbourg Esplanade / Piémont des Vosges	2008	2010	44	30	14	300
RHONE - ALPES (5 645)	Tram-train de l'ouest Lyonnais avec la modernisation d'un réseau à 3 branches : Lyon - Saint Bel / Lyon - Brignaux / Lyon - Lozanne	2008	2011 / 2012 2015	40	20	27	300
PAYS DE LA LOIRE (3 222)	Réouverture de la ligne ferroviaire Nantes - Nort-sur-Erdre - Châteaubriant	2008	2010	29	11	7 + 10 en tranche conditionnelle	175,3
	- 1 <sup>ère</sup> phase : Nantes - Nort-sur-Erdre						
	- 2 <sup>ème</sup> phase : Nort-sur-Erdre - Châteaubriant	-	2013	35			
REUNION (706)	Création d'une ligne Saint-Denis - Aéroport Gillot - Saint Paul	2009	2013	41,5	-	-	1 395
<b>5 projets</b>				<b>226,5</b>	<b>83,0</b>	<b>60,0</b>	<b>2 307,6</b>

••• Les projets au stade des études

AO (en milliers d'habitants)	Projets	Calendrier	Début des travaux	Mise en service	Mode envisagé	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ HT)
ANGERS (269)	Étude de faisabilité d'une 2 <sup>e</sup> ligne de TCSP d'axe Est-Ouest	Étude de faisabilité en cours	-	-	-	-	-	-	-
ANNEMASSE (57)	Étude de faisabilité pour une extension du tramway genevois sur l'agglomération d'Annemasse	Étude de faisabilité en cours	-	2020/2030	Tram	-	-	-	-
ANTIBES (162)	Étude de faisabilité d'une liaison entre Antibes et Sophia-Antipolis	Etude de faisabilité pour le barreau Sôphopolitain et de préfiguration du TCSP pour la partie antiboise : 2007/2008	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-
BAYONNE (131)	Étude de faisabilité d'un site propre entre Bayonne et Biarritz	Étude de faisabilité en cours	-	-	-	-	-	-	-
BESANCON (177)	Création d'un réseau de TCSP de 32 km : - Création de 2 lignes en site propre	DUP : 2008 - 2009 EP : 2008 - 2009	2009	2012	Non déterminé	18	32	34	120 à 155
	- Création d'un site propre bus				Bus	14	-	-	
BORDEAUX (672)	Tram-train du Médoc entre la gare de Saint-Louis à Bordeaux et les gares de Blanquefort et Parempuyre	Etude de faisabilité (en 2007) pour la réutilisation d'emprises ferroviaires pour aménager un réseau utilisable par les tramways dans un premier temps puis pour évoluer vers un réseau tram-train	-	-	Tramway express régional ou tram train	7	-	-	70
	Étude sur l'extension du réseau de tram - Extension des lignes A, B, C - Création de la ligne D	Etude préliminaire : 2008	-	-	Tram	15,2 1,8	-	-	342
CAEN (227)	Etude sur l'extension du réseau de tram - Extension de la ligne 1 - Ligne 2 de TCSP - Ligne 3 de TCSP - Ligne 4 de TCSP	Etude de faisabilité terminée	-	-	Tram (TRV)	8	-	-	95
			-	-	Non déterminé	11,5	-	-	de 141 à 200
			-	-	BHNS	6,5	-	-	59
			-	-	BHNS	5,4	-	-	46
CANNES (129)	Étude de faisabilité relative à la création d'une ligne de TCSP	Etudes de faisabilité et de définition en cours	-	-	Bus	7	-	-	-
DIJON (248)	Etude d'opportunité d'un TCSP	Étude de faisabilité : 2007/2008	-	-	Non déterminé	-	-	-	-
DOUAI (199)	Projet d'extension du tramway sur 16 km	-	-	2012	Tram	16	24	-	124,8
GRASSE (107)	Projet de TCSP en cours de définition	Etude de faisabilité : 2008	-	-	-	-	-	-	-
GRENOBLE (400)	Etude sur la création de la ligne E reliant Grenoble au Fontanil-Cornillon	Etudes préliminaires	2009	2012	Tram	10	14 à 17	-	345
MONTBELIARD (125)	Création d'une liaison TCSP entre Audincourt et Montbéliard	Etude de faisabilité terminée	-	-	Non déterminé	7	15	-	-
NANCY (265)	Etude de faisabilité pour la 2 <sup>ème</sup> ligne de TCSP	Étude de faisabilité en cours	-	-	-	-	-	-	-
NANTES (576)	Étude de faisabilité d'un TCSP du corridor Saint Joseph de Porterie / Chantrerie jusqu'à Carquefou	Étude de faisabilité : 2007	-	-	BHNS	7 à 9	15	-	56
RENNES (388)	Extension du site propre de l'axe Est-Ouest	Avant-projet = 2008 Enquête d'utilité publique = 2008/2009	2010/2011	2011/2012	Bus	2,3	-	-	15,3
	Extension de la ligne A de Métro	Etude de Faisabilité : 2003-2006 Avant-projet : 2008-2012	2014	2018	Métro	3,4	3	10	206,1
	Création de la ligne B de Métro	Etude de Faisabilité : 2003-2006 Avant-projet : 2008-2012	2014	2018	Métro	12,7	15	25	980,3
SAINT-ANDRE DE LA REUNION (109)	Création d'un site propre bus entre Saint-André de la Réunion et Saint-Benoît	Enquête publique : 2007	-	2010/2012	Bus	-	-	-	-
SAINT-BRIEUC (112)	Étude de faisabilité d'un TCSP d'axe Est-Ouest (TEO)	Étude de faisabilité 2007/2008	2011	-	BHNS	-	-	-	-
SAINT-PIERRE DE LA REUNION (142)	Étude de faisabilité d'un site propre bus en centre-ville de Saint-Pierre	Etude de faisabilité : 2006-2007 - EP : 2010	2011	2013	BHNS Bus	25 dont 15 en site propre	-	-	25
TOULOUSE (806)	Création d'un site propre "RN 88"	DUP : 2006 mais projet reporté	-	-	BHNS	6,4	13	-	-
	Création d'un site propre "Boulevard Urbain Nord"	Avant-projet en cours de consultation	-	2013	BHNS	10	-	-	42
	Exploitation de la ligne A du Métro avec des rames de 52 mètres	Avant-projet prévu pour fin 2008	2010	2013	Métro	-	-	12	225,2
	Extension de la ligne B du Métro vers Labège Innopôle	Avant-projet prévu pour 2009	2010	2013	Métro	4,9	4	4	350
VALENCIENNES (347)	4 <sup>ème</sup> phase du tramway : extension jusqu'à Quiévrain	En cours de réflexion	-	2012	Tram	13,5	-	-	73
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	Etude de faisabilité : 2004 APS et études préliminaires : 2005	2011	2013	Non déterminé	30,0	18	de 7 à 10	220
PAYS DE LA LOIRE (3 222)	Étude de faisabilité (en 2006-2007) concernant la réouverture de la ligne ferroviaire Soulan - Carquefou	-	-	-	Tram-Train	8	-	-	-

APD : Avant-projet détaillé  
 APS : Avant-projet sommaire  
 AVP : Avant-projet  
 DUP : Déclaration d'Utilité Publique  
 EP : Enquête publique  
 BHNS : Bus à haut niveau de service



## Les transports urbains en Ile-de-France

- > p.26 Les transports collectifs en Ile-de-France
- > p.26 L'organisation en 2006
- > 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** **7 758** millions d'euros : c'est le total des ressources de financement des transports collectifs en Ile-de-France en 2006, en augmentation de 2,8 % en monnaie constante par rapport à 2005.

## 8.1 L'organisation en 2006

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 du versement transport, des contributions de la Région et des départements franciliens, ainsi que du produit des amendes de circulation routière perçues en Ile-de-France.

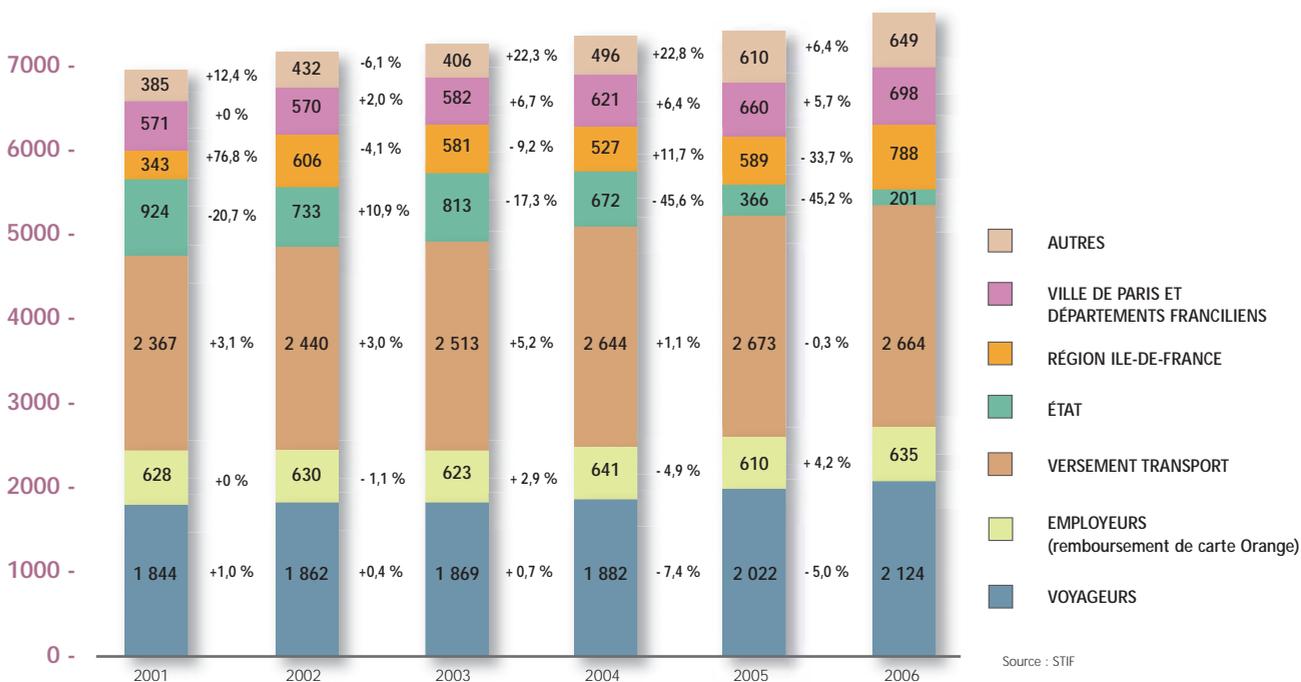
## 8.2 Le financement

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

Les principaux financeurs sont les usagers, qui contribuent à hauteur de

2 124 millions d'euros (soit 27,4 % du total) et les employeurs à travers le versement transport pour 2 664 millions d'euros et le remboursement de la moitié de l'abonnement de TC (carte orange) pour 635 millions d'euros (soit 42,5 % des ressources).

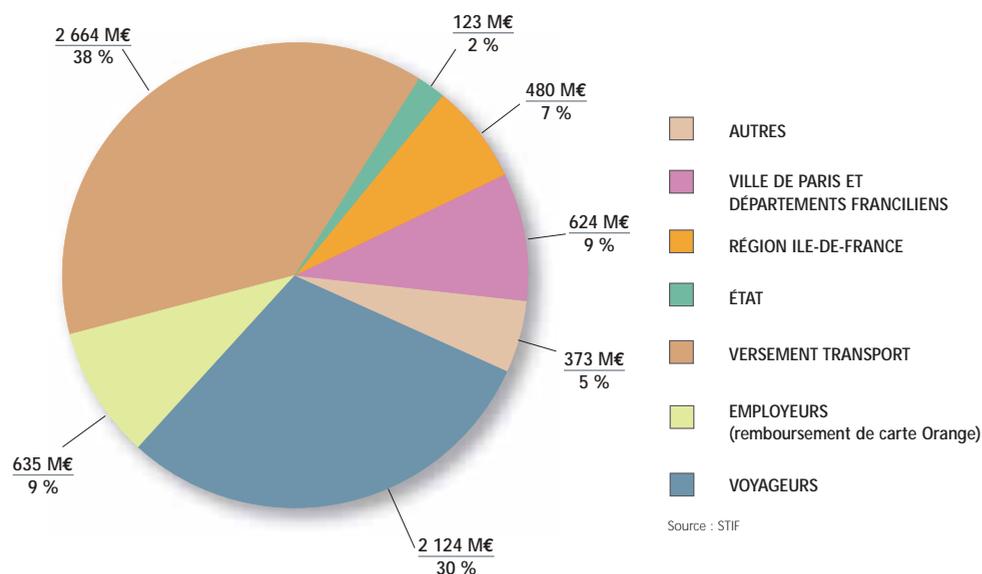
••• Évolution du financement des transports en Ile-de-France de 2001 à 2006 en millions d'euros 2006



Source : STIF

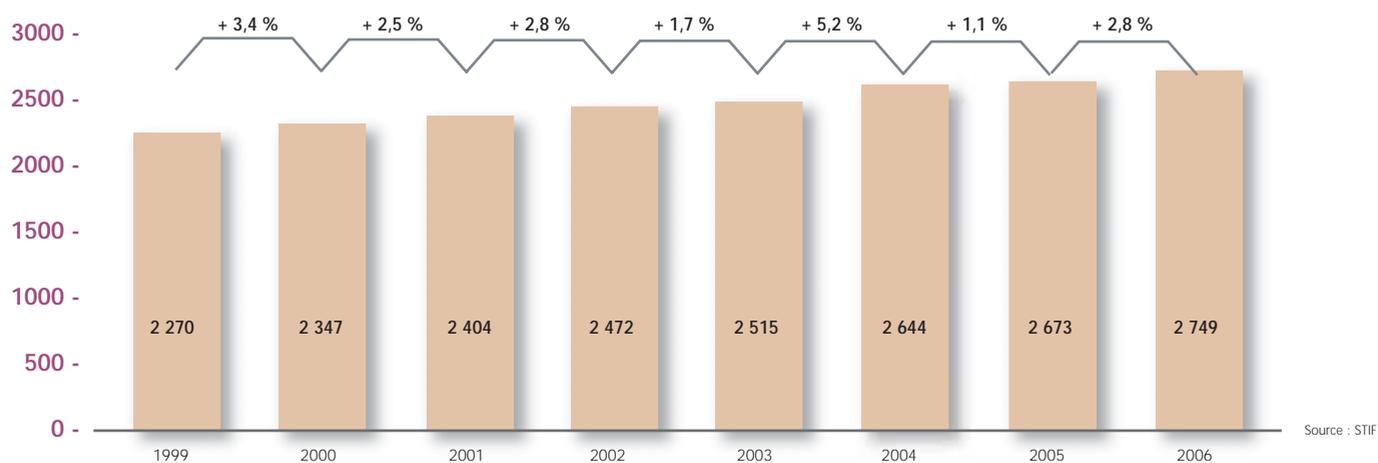


••• Le financement du fonctionnement en Ile-de-France en 2006  
en millions d'euros



**chiffre clé** **7 023**  
millions  
d'euros ont  
été consacrés  
au financement  
de l'exploitation  
des transports  
franciliens en  
2006, soit une  
diminution de  
3,01 % en euros  
constants par  
rapport à 2005.

••• Évolution du produit du versement transport (brut) depuis 1999  
en millions d'euros 2006



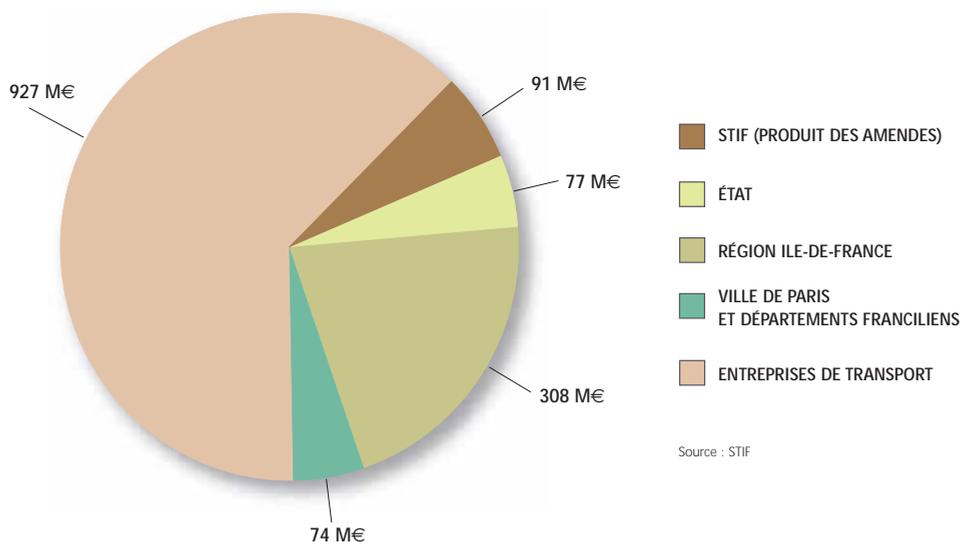
••• Taux de VT en vigueur en Ile-de-France entre 2001 et 2006

Département	2001/2002	2003*	2004/2006**
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 2006 en millions d'euros



**chiffre clé** 1 477 millions d'euros consacrés aux investissements franciliens, en augmentation de 8,5 % par rapport à 2005 en euros constants.

## On vous en dit plus...

### ••• Le financement global des transports urbains en France en 2006

En Millions d'€	IDF	Hors IDF	France entière
Recettes voyageurs	2 124	1 025	3 149
VT et employeurs	3 299	2 422	5 721
Collectivités (budget propre)	1 485	2 026	3 511
État	201	93	294
Autres	649	1 679	2 328
<b>TOTAL</b>	<b>7 758</b>	<b>7 245</b>	<b>15 003</b>

Source : STIF et GART - Enquête annuelle sur les transports urbains (Certu-DGMT-GART-UTP) sur 185 réseaux



**chiffre clé** 15 milliards d'euros de ressources globales pour les transports urbains en France en 2006, en croissance de 7,5 % par rapport à 2005, en euros constants.



## 8.3 L'usage

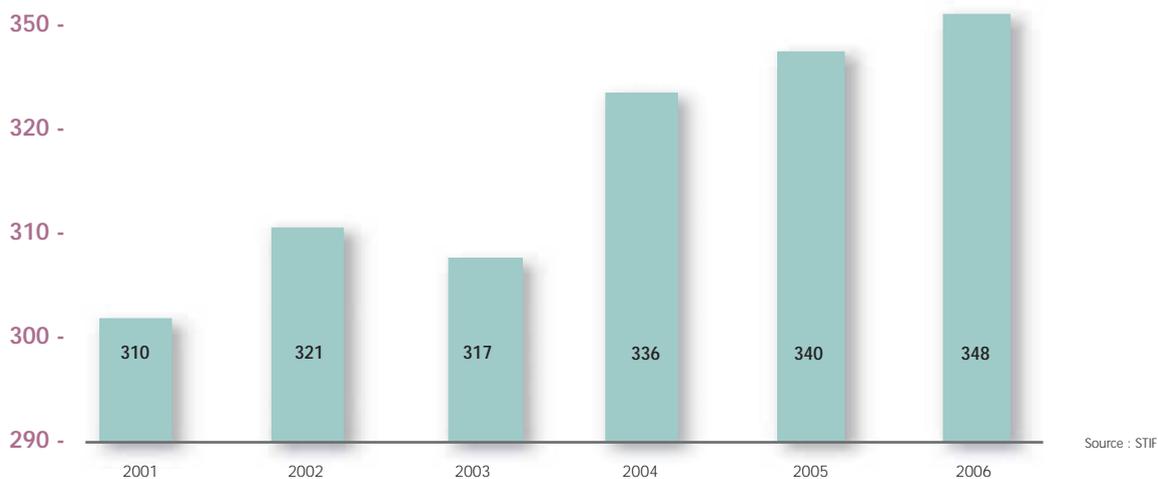
### ••• Évolution des voyages en Ile-de-France depuis 2001 en millions de voyages



La tendance à la hausse de la fréquentation en Ile-de-France se poursuit avec une croissance globale du nombre de voyages de 2,3 %. De fortes progressions sont enregistrées sur les réseaux SNCF (+ 3,6 %) et OPTILE

(+ 3,2 %). Les mises en service du tramway des Maréchaux et du tram-train Aulnay-Bondy, en fin d'année, ont par ailleurs immédiatement dopé la fréquentation.

### ••• Evolution du nombre de voyages par habitant entre 2001 et 2006



## 8.4 Les tarifs

### ••• Les tarifs en Ile-de-France (au 1<sup>er</sup> juillet 2006, en euros)

En €	Tarifs 2006	Tarifs 2005	Evolution 2006/2005
Billet à l'unité*	1,4	1,4	0 %
Carnet de 10 tickets*	10,9	10,7	1,9 %
Carte orange 2 zones mensuelles**	52,5	51,5	1,9 %
Carte orange 3 zones mensuelles***	69,5	68,1	2,1 %
Carte intégrale 2 zones**	530,2	520,3	1,9 %

\* Valable sur le métro, les autobus de la RATP, le tramway et la section urbaine du RER

\*\*Zones 1-2

\*\*\*Zones 1-3

Source : STIF

## 8.5 Les projets de TCSP en Ile-de-France

Types de Projets	Lignes en création ou en extension	Début des travaux	Mise en service*	Longueur (km)	Nombre de stations	Nombre de rames	Coût global (en millions d'€ HT)
LIGNES DE MÉTRO	Extension de la ligne 4 à Montrouge - Bagneux (1 <sup>ère</sup> phase)	2006	2011	1,5	1	6	169,12
	Extension de la ligne 8 à Créteil Sud	2007	2010	1,24	1	2	82,91
	Extension de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (1 <sup>ère</sup> phase)	2007	2012	2,8	1	-	198,5
	Extension de la ligne 13 à Asnières-Gennevilliers - Le Luth	2004	2008	1,88	2	3	171
ROCADES TRAMWAY	Extension de la ligne T2 au pont de Bezons	2007-2008	2011	4,2	7	24	276,49
	Extension de la ligne T1 Saint-Denis - Genevilliers - Le Luth - Colombes	2008	2011	4,9	10	9	150,03
	Extension de la ligne T1 de Noisy-Le-Sec à Val-de-Fontenay	-	-	7,7	15/16	15	306,75
MAILLAGE DU RÉSEAU - TRAMWAYS - TCSP	Création d'une ligne de Tramway Saint-Denis Porte de Paris - Epinay - Villetaneuse	-	-	9,15	19	21	237,6
	Création d'une ligne de Tramway entre Villejuif et Juvisy (1 <sup>ère</sup> étape : Athis-Mons)	2007-2008	2012	11,18	18	19	336,62
	Création d'une ligne de Tramway sur pneus Chatillon - Vélizy - Viroflay	2007-2008	2010 & 2012	14	21	32	381,19
	Création d'un site propre bus entre Pompadour et Sucy-Bonneuil	2007	2009	6,5	9	-	90,11
	Création d'un site propre bus RN 305 - Section Nord et points durs	-	-	-	-	-	-
	Création d'un site propre bus RN 305 - Section Sud	-	-	-	-	-	35,37
	Création d'un tramway sur pneus RN1-RN16 Saint-Denis - Sarcelles	2008	2011	6,6	16	15	215,13
	Extension du TVM à l'Est	-	-	4,3	-	-	22,87
	Extension de la ligne T2 : antenne jusqu'à Porte de Versailles	2006	2009	2,3	3	5	110,59
DESSERTÉ DE PÔLES	Liaison Sénart - Evry par site propre bus (1 <sup>ère</sup> phase : Sénart - Corbeil)	-	-	13,3	13	9	155,7
	Création d'un site propre bus entre le Plateau de Saclay et Massy RER	2006	2009	6,26	6	-	34,77
	Couloirs de Bus RN 20 - Aménagement pour bus et sécurité routière	-	-	6,71	-	-	-
	RER D - RER B Roissy Barreau de raccordement de Gonesse	-	-	-	-	-	-
TANGENTIELLES (TRAIN)	Tangentielle Nord Sartrouville - Noisy-le-Sec (1 <sup>ère</sup> étape)	-	-	29	14	-	931
	Raccordement d'Epinay	-	-	-	-	-	89,94
	Tangentielle Sud Versailles - Corbeil	-	-	-	-	-	-
	Tangentielle Ouest	-	-	-	-	-	89,94
PROJETS HORS CPER	Amélioration du RER B	-	-	-	-	-	535,46
	Site propre bus Val de Seine	-	-	4,43	11	10	135,1
<b>26 projets répertoriés (liste non exhaustive)</b>				<b>137,95</b>	<b>167</b>	<b>170</b>	<b>4 756,19</b>

\* Les dates de mise en service à venir n'ont qu'une valeur prévisionnelle

Source : STIF mise à jour 15/12/2006



## Zoom : Les TCSP et les Travaux Publics

> p.32 Perspectives du marché des TCSP,  
en province pour les Travaux Publics



## 9 Perspectives du marché des TCSP, en province pour les Travaux Publics

Les investissements en infrastructures de Transports en Commun en Site Propre devraient atteindre un volume d'activité de 6,5 milliards d'euros entre 2006 et 2015. La période 2007-2010 est marquée par une activité stable, avec un investissement annuel moyen de 900 millions d'euros. Le développement de ces projets est porteur pour l'activité économique. Les mises en chantier de TCSP génèrent 15 à 20 000 emplois par an grâce aux travaux d'infrastructures, ce chiffre pouvant être porté à 25 000 en tenant compte des emplois induits. Les montants investis en infrastructures représentent 81 % du coût total, 19 % étant consacré au matériel roulant.

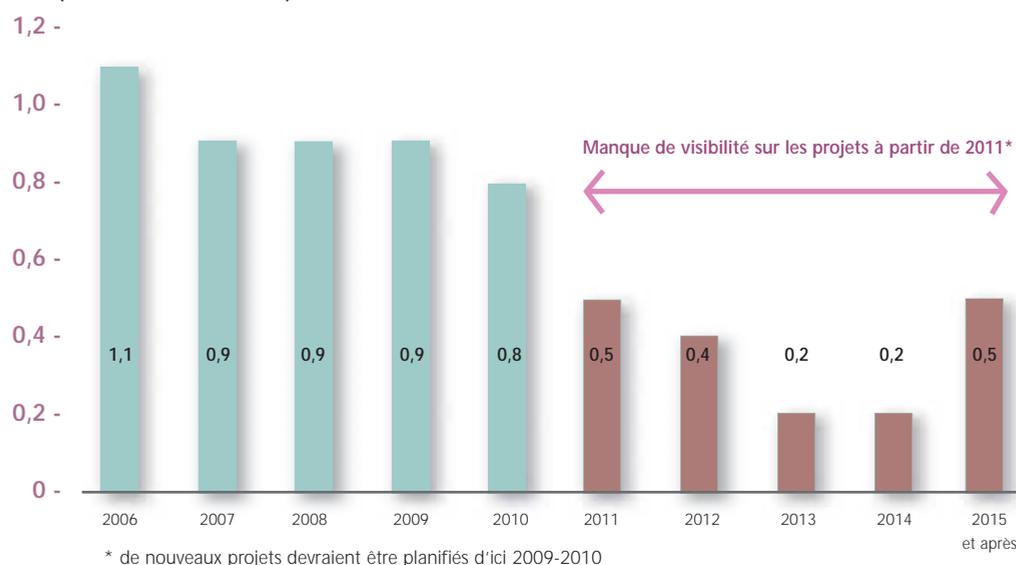
Cette étude des investissements en TCSP à l'horizon 2015 a été réalisée à partir du recensement des projets effectué par le GART début 2007.

### 9.1 Des investissements stables sur 2006-2010

Entre 2006 et 2010, près de 1 milliard d'euros par an sera investi en province dans les Transports en Commun en Site Propre. Le recul des investissements en 2007 par rapport à 2006 est lié à une phase d'activité importante (1,1 milliard d'euros en 2006), marquée par la livraison de plusieurs projets importants. La période suivante, entre 2007 et 2010, se traduit par une stabilité des investissements annuels, de l'ordre de 900 millions d'euros.

Aujourd'hui, une quarantaine d'agglomérations envisage ou réalise un projet de Transport en Commun en Site Propre. Le coût moyen d'un projet en province est estimé à 98 millions d'euros. D'ici 2010, le montant cumulé des projets en infrastructures atteint 4,6 milliards d'euros, et peut être porté à 6,5 milliards à l'horizon 2015. Les investissements se réduisent à partir de 2011 à cause du manque de visibilité à long terme. De nouveaux projets (non identifiés) devraient voir le jour d'ici 2009-2010.

#### ••• Evolution de l'activité entre 2006 et 2015 (en milliards d'euros)



Source : GART (recensement) et FNTP (répartition annuelle des investissements)



## 9.2 A l'horizon 2015, 90 projets de TCSP en province

Lorsqu'une agglomération réalise un premier projet de TCSP, d'autres projets suivent rapidement tels la réalisation de lignes supplémentaires, l'extension des lignes existantes ou encore la complémentarité par d'autres modes de TCSP. Les tramways peuvent être complétés par des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en rabattement. Le cas se présente à Lyon, à Nantes, à Nice ou à Toulouse. Ainsi, dans chaque agglomération concernée par un projet de TCSP, on dénom-

bre 2 à 3 projets de TCSP en cours de réalisation ou à venir.

Entre 2006 et 2010, 35 projets seront en chantier en moyenne chaque année. L'année 2009 sera marquée par la livraison de plusieurs projets importants tels que la 1<sup>ère</sup> ligne d'Angers, la ligne 4 du tramway de Lyon ou le tram-train de Mulhouse. Il en résulte une baisse du nombre d'opérations dès 2010 en attendant que d'autres prennent le relais.

### ••• Evolution du nombre de chantiers entre 2006 et 2015 (en nombre de projets)



Source : GART (recensement) et FNTP (répartition annuelle des investissements)

### ••• Le tramway domine toujours le marché des TCSP

Sur les 90 projets, 47 % concernent des projets de tramway (création ou extension de réseau), soit 42 projets. Une ligne de tramway représente en moyenne un investissement de 145 millions d'euros. En

2007, 36 lignes sont en cours de construction. Les tramways de Nice et de Montpellier mobilisent chacun 350 millions d'euros répartis sur 3 ans de chantiers pour la construction des infrastructures.

### ••• Les bus en site propre : un marché adapté aux villes moyennes

Les agglomérations de province prévoient 38 projets de créations ou extensions de réseaux de bus en site propre d'ici à l'horizon 2015, soit 42 % de l'ensemble des projets de TCSP. Le nombre de projets en cours de réalisation sera relativement stable jusqu'en 2011 : 20 projets en cours entre 2006 et 2008 ; 19 projets en cours en 2009 et 2010.

Ces projets représentent des investissements moins importants : 823 millions d'euros au total, soit 22 millions d'euros en moyenne par projet. Les agglomérations optant pour ce type de TCSP sont généralement de taille moyenne (Nîmes, Maubeuge,...) ou associent lignes de tramway et bus en site propre (Lyon, Nantes, Nice, Toulouse...).

### ••• Les métros : l'apanage des agglomérations importantes

En matière de réseaux souterrains, les métros poursuivent leur développement dans les grandes agglomérations telles que Marseille, Toulouse et Lyon. Pour Lyon et Marseille (métro sur pneus), il s'agit d'exten-

sions de lignes pour un total de 410 millions d'euros. A Toulouse, la création de la ligne B (livrée en juin 2007) a nécessité un investissement de 930 millions d'euros pour les infrastructures.

### ••• Autres équipements

Quatre tram-trains sont prévus pour un investissement total de 480 millions d'euros. Ils concernent les agglomérations de Mulhouse et Strasbourg (livraison en 2009), les régions Rhône-Alpes et Pays-de-la-

Loire (livraison en 2010).

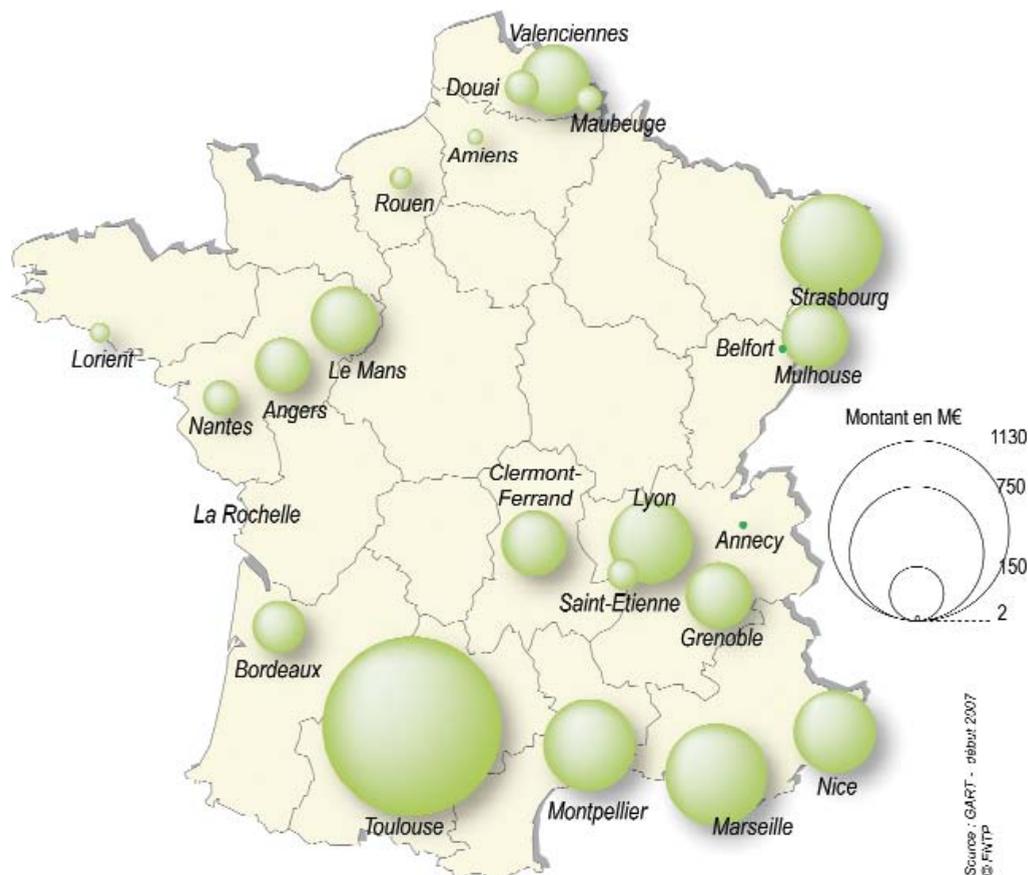
L'agglomération d'Annemasse compte associer la construction combinée d'un bus et d'un tramway sur un même site.

## 9.3 Répartition des projets : concentration sur les agglomérations du Sud et de l'Est de la France

### ••• En cours de réalisation

Les investissements de TCSP en cours se concentrent majoritairement dans le Sud et l'Est de la France. Quelques projets pour des investissements plus faibles se situent dans

le quart Nord-Ouest de la France. Au total, 23 agglomérations réalisent au moins un projet de TCSP.

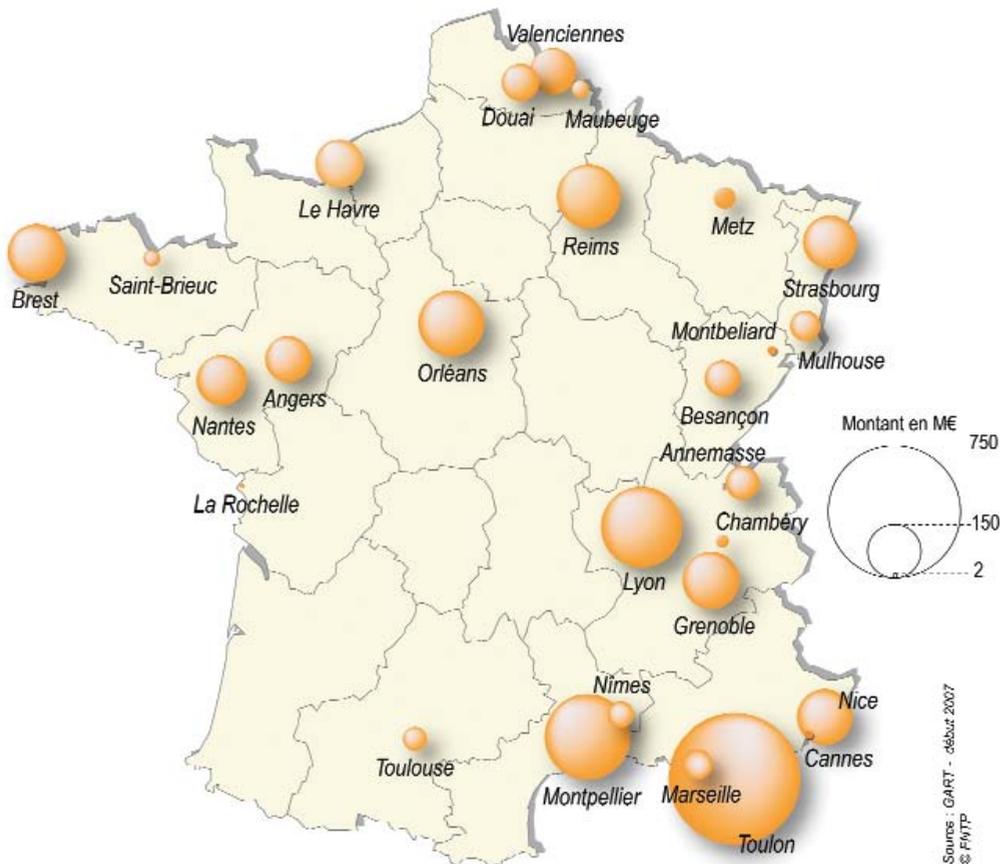




••• En projet

Les futures réalisations s'alignent principalement sur une partie Est de la France et à nouveau sur le quart Nord-Ouest à l'horizon 2015. 27 agglomérations sont concernées.

D'autres agglomérations étudient l'opportunité de créer un TCSP. Des études sont en cours, les investissements et les dates de mises en service n'étant pas définis pour Avignon, Antibes, Dijon, Lens-Liévin, Tours, Nancy et Rennes.



**On vous en dit plus...**

••• Les Travaux Publics en 2006

Principales activités (en pourcentage du chiffre d'affaires) :

- Travaux routiers.....	35 %
- Filière eau et fluides.....	18 %
- Terrassements généraux.....	17 %
- Génie civil et autres.....	16 %
- Travaux électriques.....	14 %



**chiffres clés**

**37,2 milliards**  
d'euros de chiffre  
d'affaires en France dont  
46,1% réalisés pour les  
collectivités locales, 1<sup>er</sup>  
client des Travaux Publics

**8 300** entreprises

**300 000** salariés,  
dont 40 000 intérimaires

## ••• 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.



# LES SOURCES

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 DGMT, le GART et l'UTP portant sur l'année 2006.
- des différentes enquêtes du GART pour les données institutionnelles, le versement transport, les Transports en commun en site propre.

L'échantillon statistique utilisé regroupe 185 autorités organisatrices hors Ile-de-France (ayant répondu entièrement à l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains).

Il est composé de :

- 18 agglomérations ayant un TCSP en service mode lourd uniquement (Métro - Tramway) ;
- 9 agglomérations ayant un TCSP en projet mode lourd uniquement (Métro - Tramway) ;
- 38 agglomérations de plus de 100 000 habitants, sans TCSP ;
- 120 agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Cependant, les traitements sur la forme juridique des autorités organisatrices en 2007 ont été réalisés sur l'ensemble des 261 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 208 AOTU et 2 syndicats mixtes SRU. Compte tenu de la non-réponse de 3 AOTU en 2006 (3 agglomérations de moins de 100 000 habitants), le travail a été réalisé sur 205 AOTU et 2 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 **Ile-de-France** sont issues du recueil de statistiques sur les transports en commun d'Ile-de-France « Les transports en commun en chiffres en Ile-de-France » réalisé par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le zoom de cette année portant sur « **Les perspectives du marché des TCSP en province pour les Travaux Publics** » a été réalisé par la Fédération Nationale des Travaux Publics à partir du recensement des TCSP du GART de février 2007.

**Production et analyse des données :**

Pôle économique : Isabelle Rovira, Florence Dujardin.

**Conception et suivi :**

Pôle communication : Anne-Marie Commenay, Valérie Rathier.

**Sous la direction de Chantal Duchène, Directrice générale du GART.**

**Ont participé à la rédaction et au recueil de données :** pôle juridique (Catherine Delavaud, Delphine Racine), pôle systèmes de transport (Réginald Babin, Anne-Marie Frédéric), le STIF, la FNTP.

**Création et maquette :** Opérationnelle communication.

**Crédits photos :** T3 de Lyon : Photo Philippe Hervouet - Busway de Nantes : Photo Christine Blanchard

Tramway de Valenciennes - SITURV : Photo Samuel Jhote

Tramway d'Aulnay-Bondy : Siemens Transportation Systems - Tramway des Maréchaux : Photo Denis Sutton

Travaux du tramway de Valenciennes : Vossloh - Travaux du tramway de Grenoble : Eurovia.



Avec la participation de

