

# MULHOUSE

## Extension du réseau de tramway

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

L'extension de la ligne Est-Ouest contribue à l'amélioration de la desserte d'une zone urbaine densément bâtie, où existent en outre plusieurs équipements publics et établissements scolaires.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet concerne deux extensions du réseau de tramway :

- ✓ L'extension de la ligne 1 vers le Nord entre Châtaigner (commune de Mulhouse) et Bosquets du Roy (commune de Wittenheim) : 4,1 Km et 8 stations, en majorité à voie unique avec possibilités de croisement à la plupart des stations. Cette ligne est en cours d'extension entre le terminus actuel Rattachement et Châtaigner (1,5 Km, 3 stations, mise en service en juillet 2009) ;
- ✓ L'extension de la ligne 2 vers l'Est entre Nouveau Bassin (commune de Mulhouse) et Jonquilles (commune d'Illzach) : 2,0 Km et 3 stations, à voie double.

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 12,4 M€, dont 4,72 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne (Sitram) - 236 000 habitants (dont 112 000 à Mulhouse)

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 22,4 M
- Longueur du réseau : 204 Km
- TCSP existant : 2 lignes de tramway (11,7 Km - 23 stations)
- Part du tramway dans les voyages en transport en commun : 48%



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le projet de ligne 2 de TCSP, constitue la deuxième étape de la réalisation à terme d'un réseau structurant de trois lignes de TCSP. La ligne 2, qui adopte un itinéraire nord-sud, va permettre de relier trois secteurs d'habitat social : Haut du Lièvre, Champ-le-Bœuf (qui relèvent de la « Dynamique Espoir Banlieue ») et Jarville la Californie, au centre de Nancy, au pôle intermodal de transports situé à proximité immédiate de la gare de Nancy.

### ➤ Présentation générale du projet

Le projet concerne la création d'une deuxième ligne forte du réseau de Transports en commun. Cette ligne est d'une longueur de 11,9 Km. Le matériel roulant est un trolleybus articulé à traction électrique.

Fréquentation quotidienne attendue : 25 000 à 30 000 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 22 M€, dont 7,20 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté urbaine du Grand Nancy (CUGN) - 265 000 habitants (dont 104 000 à Nancy)

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 23,85 M
- Longueur du réseau : 232 Km
- TCSP existant : une ligne de transport sur voie réservée (TVR) de 10 Km (BHNS électrique avec guidage partiel par rail central)
- Part des voyages TCSP dans le total des voyages : 39%

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

L'extension de la ligne 1 permettra à terme la desserte de quartiers au titre de la politique de la ville. La création de la ligne 2 du tramway favorisera le développement de l'agglomération à l'ouest, dans la plaine du Var et l'OIN de l'Ecovallée.

### ➤ Présentation générale des projets :

#### Ligne 2 du tramway

Il s'agit d'un projet de tramway de 9,3 Km constitué d'un tronc commun (5,8 Km) de la Place Masséna au pôle multimodal de Saint-Augustin, en empruntant la Promenade des Anglais, et de deux branches :

- ✓ une branche (1,6 Km) se dirigeant vers la Plaine du Var, dont le terminus se trouve au centre administratif (cette branche préfigure la ligne 3 de tramway et amorce la desserte d'Ecovallée)
- ✓ une branche (1,9 Km) desservant les deux terminaux de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur, préfigurant une amorce du centre multimodal de Saint Augustin.

Fréquentation quotidienne attendue : 71 000 voyageurs

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2013

#### Extension de la ligne de tramway 1

Il s'agit d'une prolongation de 450 mètres, jusqu'à l'Hôpital Pasteur, de l'actuelle ligne qui a été mise en service en novembre 2007. Une seconde phase d'extension de 3,8 Km est prévue et devrait prolonger la ligne jusqu'à son terminus à « Anatole France ».

Fréquentation attendue : 1 000 voyageurs supplémentaires par jour

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 43,2 M€, dont 14,25 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues » .



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur - 498 570 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 40,148 M
- Longueur du réseau : 858 Km
- TCSP existant : ligne 1 du tramway (8,5 Km) et un BHNS de 8,4 Km



➤ **Objectifs du projet TCSP :**

L'axe nord/sud du TCSP permettra de remodeler l'espace public, depuis l'A54 jusqu'au cœur de ville. Le TCSP s'inscrit ainsi dans un projet urbain global et de long terme. Le développement économique, culturel et commercial de l'agglomération a engendré un accroissement de population. Le projet TCSP répond à ces besoins de déplacements.

➤ **Présentation générale du projet :**

Le projet concerne l'ouverture d'une ligne de bus à haut niveau de service, en site propre sur une longueur de 6 Km avec 14 stations, dans la perspective d'une mise en service en 2011. Cette ligne permet de rejoindre le centre ville depuis la sortie de l'A54.

Fréquentation quotidienne attendue : 10 000 voyageurs en 2011

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2011

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 6,5 M€.

➤ **Porteur de projet :**

Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole - 212 710 habitants

➤ **Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :**

- Voyages annuels : 16,6 M
- Longueur du réseau : 871 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

La mise en service de la deuxième ligne du tramway poursuit plusieurs objectifs :

- desservir des zones denses (notamment de scolaires en raison du nombre élevé d'établissements scolaires près de la ligne)
- passer dans la zone historique attractive
- desservir le centre ville avec ses commerces et administrations et le centre commercial des 3 fontaines à l'ouest de l'agglomération
- desservir 2 ZUS de l'agglomération : le quartier des Salmoneries et la ZUS Argonne

### ➤ Présentation générale du projet TCSP :

La deuxième ligne de tramway (11,4 Km dont 10,7 en site propre) va "suivre" la Loire sur la rive nord de La Chapelle-Saint Mesmin à Saint-Jean de Bray. Elle comportera 25 stations.

Fréquentation quotidienne attendue : 21 600 voyageurs

Début des travaux : 2008

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 38 M€, dont 13,55 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération d'Orléans Val de Loire' - 249 000 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 25,7 M
- TCSP existant : une ligne de tram fer (1,5 Km en 2006)



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

L'agglomération se caractérise par plus de 900 000 déplacements quotidiens et plus de 50 000 personnes changeant de commune pour aller travailler. Alors que depuis 2003 la construction d'un réseau de transports à l'échelle de l'agglomération a déjà permis de relancer une véritable dynamique en faveur des transports urbains, avec une fréquentation en hausse de près de 40% depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, Perpignan reste une ville dont le système de déplacements est largement dominé par l'usage de l'automobile (plus de 70%). Le TCSP vise à accroître l'offre de transports en commun. Perpignan concentre à elle seule 45% des emplois du département et 50% des surfaces de commerce.

Ce projet permettra d'améliorer la desserte du quartier Le Vernet qui relève de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet prévoit la création de plusieurs lignes de bus thermique circulant sur un tracé d'une dizaine de kilomètres et comportant 40 stations. Il traverse la commune du nord au sud en passant par le pont Arago, une partie de la ceinture des boulevards et dessert la place de Catalogne (lieu de convergence de l'ensemble des lignes) et la gare, qui sera requalifiée en pôle d'échange multimodal avec l'arrivée du TGV.

Le projet prévoit aussi l'aménagement de 14 Km d'axes de priorité bus destinés à assurer la connexion du réseau de transport urbain avec le BHNS et les points d'échanges multimodaux. La réorganisation générale du réseau sera menée dans le cadre de la définition - sur la période 2009/2012 - du cahier des charges de la nouvelle délégation de service public.

Vitesse commerciale : 17 Km/h.

Fréquentation quotidienne attendue : 19 300 voyageurs

Début des travaux : 2009

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 4,4 M€, dont 1,74 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée - 219 000 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 8,3 M
- Longueur du réseau : 200 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Avec 2450 habitants/km<sup>2</sup>, l'agglomération de Reims est, au niveau national, l'agglomération la plus dense après Paris. Les besoins en déplacement sont donc nombreux et le TCSP vise à les satisfaire.

Ce projet permettra également d'améliorer la desserte des quartiers Wilson, Orgeval et Croix Rouge qui relèvent de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

### ➤ Présentation générale du projet :

Le tramway est une ligne de 11,2 Km de long, dont 10,5 Km en site propre, reliant le nord de l'agglomération (quartiers d'Orgeval et de Neufchatel) au sud, pour desservir en fourche deux terminus : le CHU Robert Debré (service 1A) et la gare TGV Champagne-Ardennes (service 1B).

23 stations sont prévues, 3 pouvant être aménagées ultérieurement (deux stations dans la traversée de la ZAC de Bezannes au Sud, et un embarcadère les soirs de match au stade Delaune).

Fréquentation quotidienne attendue : 48 000 voyageurs.

La ligne de tramway devrait assurer 40% du trafic du nouveau réseau.

Début des travaux : octobre 2008

Mise en service prévue en avril 2011

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 45,3 M€, dont 15,94 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération « Reims Métropole » - 219 000 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 31 M
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le développement urbain a franchi la rocade historique. Il s'agit désormais de poursuivre l'urbanisation, en assurant des liaisons de qualité entre les quartiers et le centre-ville.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet de TCSP est un BHNS qui prolonge, sur 3 Km, la ligne A du métro léger (station « La Poterie »). Il permet de desservir une ZAC en expansion au sud de la rocade puis de joindre le centre de Chantepie, et enfin les nouveaux quartiers de la ZAC des rives du Blosne.

Fréquentation quotidienne attendue : 14 900 voyageurs sur l'intégralité des lignes utilisant le tronc-commun.

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2014

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 3,5 M€, dont 0,37 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Rennes Métropole - 375 740 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 63,490 M
- Longueur du réseau : 734 Km
- TCSP : métro léger - VAL, mis en service en 2002



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Accompagner la politique portée par les services de l'Etat, en matière de transport, par des investissements prudents et optimisés.

Le projet intègre les quartiers de la rénovation urbaine ou bénéficiant des contrats urbains de cohésion sociale et du plan espoir banlieues. Le tronc commun dessert le quartier ANRU ville ouest et une rue sera percée pour accélérer le désenclavement de ce quartier et permettre le passage du transport à haut niveau de service.

Le quartier ANRU de Certé sera lui aussi desservi par la branche qui prolongera le tronc commun au delà de la gare.

Le tracé proposé dessert tous les équipements structurants essentiels de Saint Nazaire : gare/pôle d'échange multimodal, centre commerçant, centre commercial " Ruban Bleu", cité scolaire, cité sanitaire, centre universitaire.

Ce projet permettra d'améliorer la desserte des quartiers ouest qui relèvent de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

### ➤ Présentation générale du projet :

Une ligne de BHNS de 8 Km, dont 2,5 Km en site propre intégral, traversant la ville de Saint-Nazaire d'ouest (zone d'activité Océanis) en est (Gare SNCF) en passant par le centre-ville, puis se divisant en deux branches :

- ✓ branche Nord (5,2km) jusqu'à la commune Trignac;
- ✓ branche Est (6,4km) jusqu'à la commune de Montoir de Bretagne.

Des aménagements aux carrefours et la priorité aux feux sont prévus notamment pour les sections où il n'y a pas de site propre.

Début des travaux : 2010

L'Etat prévoit d'apporter une aide maximale de 3,2 M€, dont 1,38 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues », au projet estimé à 18,2 M€.



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire -114 425 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 5,2 M
- Longueur du réseau : 367 Km
- Pas de TCSP



# SOPHIA ANTIPOLIS

Bus à haut niveau de service

## ➤ Objectifs du projet TCSP :

Situé en bordure de littoral, le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis compte trois grandes unités géographiques : le haut pays, au nord, composé de villages de moyenne altitude faiblement peuplés ; le moyen pays, compris entre le haut pays et le littoral, composé de communes plus denses et qui rassemble la plus grande partie des habitants de l'agglomération (120 000 hab.).

La présence de la technopole de Sophia Antipolis constitue un immense enjeu économique pour l'agglomération. La dynamique de développement du parc génère la création de 1 000 emplois par an mais les conditions d'accès et de circulation de Sophia Antipolis pourraient réduire cette dynamique.

Le projet de troisième voie littorale va permettre de cadencer l'offre TER au quart d'heure et ainsi de relier la technopole de Sophia-Antipolis, via son BHNS, aux gares de Nice, Cagnes sur Mer, Antibes et Cannes ainsi qu'au futur pôle multimodal de Saint Augustin dans la plaine du Var et à l'aéroport international Nice Côte d'Azur.

## ➤ Présentation générale du projet :

La première phase se compose d'une ligne BHNS de 6,5 Km et de 14 stations entre le futur pôle d'échanges d'Antibes et le futur Campus STIC pour l'infrastructure en site propre. Cette ligne sera exploitée sur 11 Km, du futur pôle d'échanges jusqu'à la gare routière de Sophia Antipolis.

La vitesse commerciale sera comprise entre 21 et 25 Km/h.

Fréquentation quotidienne attendue : 11 800 voyageurs en 2015 et 21 000 en 2020

Début des travaux : 2012

Mise en service prévue en 2015

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 7,3 M€.

## ➤ Porteur de projet :

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis - 175 000 habitants

## ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 7,75 M (4 M en 2004, soit une progression de plus de 90%)
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

La ligne TEO s'inscrit dans une démarche globale de l'agglomération visant à réduire la fréquence et la longueur des trajets automobiles individuels.

### ➤ Présentation générale du projet :

Une ligne de BHNS de 8 Km, dont 4 Km en site propre intégral, traversant la ville de Saint-Brieuc d'est en ouest en passant par le centre-ville, desservant notamment le futur pôle d'échange de la Gare SNCF. Le projet est baptisé « TEO » (Transport en commun d'Est en Ouest).

Fréquentation quotidienne attendue : 8100 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2015

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 3,4 M€, dont 1,52 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Saint-Brieuc (CABRI) - 112 000 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 5,898 M
- Longueur du réseau : 384 Km
- Pas de TCSP

### ➤ Objectifs du projet :

Saint-Etienne Métropole souhaite poursuivre le développement de son réseau structurant d'agglomération et prévoit pour cela la réalisation d'un nouvel axe lourd de transport collectif. Cette infrastructure, destinée à améliorer l'accessibilité de plusieurs quartiers d'habitat social et d'emploi, mais aussi de grands équipements publics, doit également permettre de renforcer la part du transport collectif dans les déplacements du cœur de l'agglomération.

Ce projet permettra d'améliorer la desserte du quartier Montreynaud qui relève de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet « BESTe » (bus express de Saint-Etienne) est une ligne diamétrale de trolleybus longue de près de 12 Km (dont plus de 75% en site propre), remplaçant deux lignes de bus existantes (6 et 9), et traversant à ses extrémités deux quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.

Fréquentation quotidienne attendue : 23 000 voyageurs

Fréquence prévue : 1 trolley toutes les 6 minutes contre des fréquences de 10 et 13 minutes pour les lignes de bus qu'il va remplacer

Vitesse commerciale : 20 Km/h

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 5 M€, dont 1,72 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Saint-Etienne Métropole - 43 communes - 390 412 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Nombre de voyages annuels : 37,3 M
- Longueur du réseau : 413 Km

2 lignes de tramways :

- une première ligne qui a un caractère historique (elle a toujours fonctionné depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle), diamétrale nord-sud,
- une nouvelle ligne mise en service en 2006, radiale sur environ un tiers de sa longueur (gare SNCF de Châteaureux - centre-ville), et qui se scinde ensuite en deux lignes : une branche vers le nord et une branche vers le sud, chacune suivant une grande partie du tracé de la 1<sup>ère</sup> ligne



# SAINT-PAUL DE LA RÉUNION

## Deux lignes de BHNS du Territoire de la côte Ouest (TCO)

### ➤ Objectifs du TCSP:

Le TCO, dans l'Ouest de l'île de La Réunion, regroupe environ 180 000 habitants et doit faire face à de nombreuses contraintes qui pèsent sur son territoire : mitage de l'habitat, réseau routier peu développé et congestionné, relief difficile d'un côté et océan de l'autre favorisant la concentration des déplacements sur un corridor. Si l'arrivée de la route des Tamarins permettra de détendre la pression dans la partie sud du territoire, le secteur central, le plus urbanisé, doit impérativement envisager des alternatives à l'usage de la voiture pour pouvoir limiter les conséquences de la congestion du réseau routier. Le tram-train permettra de répondre en partie à ce défi.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet consiste en la réalisation de deux lignes de BHNS de 13 Km, une sur St-Paul (bus de 50 places) et l'autre sur Le Port - La Possession (bus de 100 places).

Dans cette première phase, 1/3 du tracé sera traité.

Fréquentation annuelle attendue : 350 000 voyageurs pour la première ligne et 750 000 voyageurs pour la deuxième

Début des travaux : 2009

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 0,8 M€, dont 0,24 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération « Territoire de la côte Ouest » - 182 000 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 3,1 M
- Longueur du réseau : 690 Km
- Pas de TCSP



# SAINT-PIERRE DE LA RÉUNION

## Quatre lignes de bus à haut niveau de service

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Située au sud de La Réunion, la CIVIS regroupe 5 communes. La croissance constante de la circulation provoque des temps de transports de plus en plus importants. Cette croissance est notamment liée à la croissance démographique importante (11% sur la dernière décennie).

Si le maillage actuel du réseau de bus permet à 90% de la population d'être à moins de 200 mètres d'une ligne de bus, la fréquence offerte ainsi que les temps de parcours ne sont pas de nature à encourager l'usage des transports en commun. Ainsi si le kilométrage annuel par habitant se situe au niveau de la moyenne des agglomérations de cette taille (29,2 contre 29,4 en moyenne), la fréquentation est environ 30% plus faible (53 voy/hab/an contre 76 en moyenne).

Les projets de TCSP visent à l'amélioration globale du réseau.

### ➤ Présentation générale du projet

Ce projet porte sur la création de la première tranche de 4 lignes de BHNS.

Cette première tranche consiste en la mise en place d'aménagements ponctuels sur les sections où les bus de ces 4 lignes rencontrent en centre ville le plus de difficultés de circulation.

3 de ces lignes sont des lignes de dessertes des quartiers des mi-pentes et des hauts vers les centres villes tandis que la 4<sup>ème</sup> (la ligne littorale) permet de relier l'ensemble des centres villes qui se situent tous dans la zone littorale.

Ces 4 lignes représentent au total, environ 70 Km dont 24,65 Km d'aménagements ponctuels et 4 Km de site propre.

Fréquentation quotidienne attendue : 10 800 voyageurs au total des 4 lignes

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 2,6 M€, dont 0,46 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur du projet :

Communauté intercommunales des villes solidaires (CIVIS) - 156 152 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Voyages annuels : 7,7 M
- Longueur du réseau : 548 Km
- Pas de TCSP





# STRASBOURG

## Extension de la ligne A du tramway

### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

L'aire d'influence de l'agglomération s'étend sur une grande partie de l'Alsace (aire métropolitaine de 1 100 Km<sup>2</sup> pour 602 000 habitants) et en Allemagne (Ortenau). La croissance démographique est très forte, ainsi que l'étalement urbain. Le prolongement de la ligne A du tramway s'inscrit dans une dynamique d'urbanisation et d'aménagement du secteur ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

### ➤ Présentation générale du projet :

L'extension aura 3 branches :

- Branche A1 vers le Zénith de Strasbourg : 2,8 Km, 5 stations, exploitée par la ligne A
- Branche A2 vers Koenigshoffen : 1,2 Km, 3 stations, exploitée par la ligne D (prolongée depuis son terminus actuel via l'infrastructure existante de la ligne A)
- Débranchement sur l'infrastructure existante de la ligne A : 0,8 Km, 1 station pour permettre des terminus partiels des lignes A et D prolongée.

Cette extension s'accompagne de la désaffectation d'une section d'environ 400 m et de l'actuelle station terminus de la ligne A.

Fréquentation quotidienne attendue : 8100 voyageurs supplémentaires.

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2014

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 16,4 M€, dont 5,77 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur du projet :

Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) - 467 000 habitants (dont 273 000 à Strasbourg)

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007):

- Longueur du réseau : 372 Km
- Nombre de voyages annuels : 89,3 M
- TCSP existant : 5 lignes de tramway totalisant 54 Km sur 39 Km d'infrastructures, une 6<sup>e</sup> ligne en construction





#### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

Cinquième agglomération française avec 1,1 million d'habitants dans l'aire urbaine, Toulouse connaît depuis 20 ans une croissance démographique très forte qui ne s'altère pas. Les projets de TCSP permettront de réduire la forte utilisation de la voiture particulière, liée à l'étalement urbain croissant.

#### ➤ Présentation générale des projets :

##### Prolongement de la ligne E du tramway

Le projet consiste à prolonger la ligne E du tramway, dont la première phase est en cours de construction (11 Km de Beauzelle jusqu'à « Arènes »), vers le centre-ville.

Le prolongement de la Ligne E (PLE) comportera 7 stations réparties sur 3,8 Km, de « Arènes » jusqu'à « Grand Rond », permettant un maillage du réseau avec les lignes A (« Arènes ») et B (« Palais de justice »).

Fréquentation quotidienne attendue : 71 000 voyageurs pour l'ensemble de la ligne

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2013

##### Bus à haut niveau de service de la Voie du Canal Saint-Martory

Le projet vise à créer un couloir de site propre de 5,4 Km, depuis la station de métro Basso-Combo, longeant sur une grande partie de son tracé la future Voie du Canal de Saint-Martory, jusqu'à la commune de Cugnaux, au sud-ouest.

Fréquentation quotidienne attendue : 5 500 voyageurs (au lieu de 3 300 aujourd'hui)

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 13,3 M€, dont 3,57 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



#### ➤ Porteur du projet :

Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine

Population du périmètre de transports urbains : 767 911 habitants (aire urbaine : 1,1 M habitants)

#### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Longueur du réseau : 1 112 Km
- Nombre de voyages annuels : 105,9 M
- TCSP existant :
  - 2 lignes de métro (A et B)
  - 1 ligne de tramway (E) en construction
  - 2 troncs-communs RHNS (bus à haut niveau de service) : « secteur Est » et « RN113 »



### ➤ Objectifs des projets TCSP :

L'agglomération de Tours ne possède pour l'instant qu'un réseau de bus avec un important tronc commun en site propre qui traverse le centre ville. Le tramway et le BHNS viendront compléter le dispositif de transports en commun.

### ➤ Présentation du projet :

#### Création d'une ligne de tramway

Le projet de ligne de tramway est la première ligne de TCSP prévue par le plan de déplacement urbain. La ligne de tramway fer de 15,3 Km desservira les communes de Tours et Joué les Tours, en passant notamment par la gare SNCF de Tours. La traversée du centre-ville se fera sans alimentation par ligne aérienne de contact (LAC).

Ce projet permettra d'améliorer la desserte des quartiers de La Rabière et du Sanitas qui relèvent de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

Fréquentation quotidienne attendue : 50 000 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2013

#### Mise en service d'une ligne de Bus à haut niveau de service

Le projet est une ligne de BHNS de 11 Km nord-sud-est. Deux connexions à la ligne de tramway sont prévues. Le tracé est en site propre sur 9 Km, avec des aménagements pour garantir la priorité tout au long du tracé. La ligne desservira les communes de Tours et Chambray les Tours.

Fréquentation quotidienne attendue : 13 000 voyageurs

Début des travaux : 2009

Mises en service prévues en 2009 et en 2010

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 40,2 M€, dont 14,49 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur du projet :

Syndicat Intercommunal des transports en commun de l'agglomération Tourangelle (SITCAT) - 291 000 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Longueur du réseau : 545 Km
- Nombre de voyages annuels : 28,9 M
- Pas de TCSP



# VALENCIENNES

## Bus à haut niveau de service

### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

Le Valenciennais est composé de 3 pôles urbains : Amandinois, Denaisis et Pays de Condé qui s'articulent autour de la ville centre, Valenciennes.

Le SITURV comprend 2 communautés d'agglomération, « Valenciennes - Métropole » (190 000 habitants) et « la Porte du Hainaut » (140 000 habitants), ainsi que la commune d'Hornaing.

La précédente crise industrielle s'est accompagnée du développement de la périurbanisation sur le territoire du SITURV, et donc d'un besoin accru en transports publics qui est un outil du développement urbain, économique et social.

### ➤ Présentation du projet :

La ligne de BHNS électrique ou projet « Valway » aura une longueur de 30 Km. Elle aura un tracé en V avec deux branches : d'une part, entre Valenciennes et le Pays de Condé, d'autre part, entre Valenciennes et la commune belge de Quièvrechain (gare SNCB).

Le projet se déroulerait en deux phases, la première débutant en 2010 et la seconde en 2011.

Le matériel roulant sera de type trolleybus, équipé d'un système de guidage qui reste à définir. Le « Valway » empruntera l'infrastructure existante dans la traversée du centre de Valenciennes.

Les véhicules circuleront sur une voie unique bidirectionnelle. Des zones d'évitement seront mises en place, notamment en station.

Fréquentation quotidienne attendue : 6 840 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 25,3 M€, dont 8,77 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur du projet :

Syndicat intercommunal pour les transports urbains de la région de Valenciennes (SITURV) - 346 945 habitants

### ➤ Principales caractéristiques du réseau de transport existant (données 2007) :

- Longueur du réseau : 779 Km
- Nombres de voyages annuels : 20,1 M
- TCSP : 1 ligne de tramway entre Valenciennes et Denain (réalisée en deux phases)

