

### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

L'agglomération angevine se développe selon le modèle traditionnel d'étalement urbain, qui conduit à une augmentation de la longueur des déplacements. Le tramway, qui assurera la desserte du quartier de Verneau, quartier prioritaire au titre de la « Dynamique Espoir Banlieues », desservira les grands équipements et permettra aux habitants de l'agglomération de prendre les transports en commun pour se rendre au travail. Ainsi ce projet permettra-t-il de contrer le modèle traditionnel d'étalement urbain.

Le tramway desservira :

- Le CHU (5 700 emplois)
- Les gares (11 000 voyageurs par jour en moyenne à la gare SNCF)
- La cité administrative (1 500 emplois)
- Le quartier universitaire Saint-Serge (plus de 3 500 étudiants)

Soit près de 57 000 habitants à moins de 400 m du tracé et 21 000 emplois desservis.

Le tramway permet aussi le développement de quartiers fort en développement :

- Quartier Saint-Serge
- Quartier des plateaux de la Mayenne (4 000 nouveaux logements)
- Quartier des Capucins (100 hectares)...

### ➤ Présentation du projet :

La ligne de tramway nord-sud a une longueur de 12,3 km. Elle va du centre de la commune d'Avrillé au quartier de la Roseraie, en traversant le centre-ville d'Angers. Elle comporte 25 stations. Dans la traversée des centres-villes, le tramway utilisera une alimentation électrique par le sol (APS).

Fréquentation quotidienne attendue : 35 000 voyageurs

Début des travaux : 2008

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 30,5 M€ dont 7,3 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur du projet :

Communauté d'agglomération d'Angers - 269 784 habitants

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

- Voyages annuels : 27,420 M
- Longueur du réseau : 1062 km



# ANNEMASSE

## Bus à haut niveau de service

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

L'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise constitue un bassin de près de 800 000 habitants et 400 000 emplois. Annemasse est le deuxième pôle urbain. L'ensemble de ce bassin connaît une très forte dynamique démographique (+1% par an depuis 20 ans). L'agglomération transfrontalière prévoit d'accueillir 220 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, dont 20 000 sur l'agglomération annemassienne. Le projet de bus à haut niveau de service a pour objectif d'accompagner cette dynamique démographique en proposant une offre de transports diversifiée.

### ➤ Présentation générale du projet :

La ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) est une diamétrale, qui relie, via la gare et le centre d'Annemasse, deux secteurs périphériques de son agglomération, l'un à l'est et l'autre au sud.

Elle remplit également des fonctions de rabattement sur deux lignes structurantes de l'agglomération franco-genevoise :

- sur CEVA (liaison ferroviaire directe Cornavin Eaux Vives Annemasse, ouverture 2015), grâce à son passage en gare d'Annemasse
- sur la prolongation d'une ligne de tramway genevois, qui doit aller de la frontière au centre d'Annemasse à l'horizon 2020

D'ici la prolongation du tramway genevois, c'est à dire entre 2013 et 2020, le BHNS sera exploité suivant deux lignes en Y, chaque branche reliant la périphérie au centre d'Annemasse, puis ralliant la frontière et la correspondance avec le tramway suisse par un itinéraire en tronc commun. Le BHNS fonctionnera donc sur son itinéraire définitif (diamétrale) en 2020.

Fréquentation quotidienne attendue en 2020 : 6 700 voyageurs

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 2,3 M€, dont 1,04 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération d'Annemasse (Annemasse Agglo)

- Population de l'unité urbaine : 76 000 habitants

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

- Voyages annuels : 3,533 M
- Longueur du réseau : 95 Km
- Pas de TCSP (Terminus de deux lignes de tramway genevois sur la frontière, donc en limite de l'agglomération)



# BESANÇON

## Ligne de tramway ouest-est

### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

Cette ligne de tramway permettra d'assurer le lien entre les quartiers denses, dont la Zone Urbaine Sensible (ZUS) Planoise qui est un quartier prioritaire au titre de la « Dynamique Espoir Banlieues », le cœur d'agglomération, les grands équipements et les pôles d'emplois. Elle sera également articulée avec les pôles d'échanges, un réseau de parkings-relais, les autres lignes du réseau de bus et les lignes TER du Conseil général du Doubs.

### ➤ Présentation générale du projet :

Cette première ligne de 14 Km comprendra 28 stations. Elle reliera l'ouest et l'est de l'agglomération urbaine, en passant par le centre ville de Besançon (Nodier, Préfecture, Grande rue, 8-Septembre, République) et par le quartier Vaîtes/Palente/Orchamps. 18 à 22 rames sont prévues en exploitation.

De vastes parkings-relais seront créés aux extrémités de ligne et le long du parcours, afin de permettre le report modal des usagers de la voiture. Une attention toute particulière sera apportée à l'intermodalité, notamment avec le réseau ferré, et au développement des modes doux.

Fréquentation quotidienne attendue : 40 000 - 50 000 voyageurs

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2014

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 30,1 M€, dont 10,12 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur du projet :

Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB) - 179 000 habitants

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

- Voyages annuels : 23,616 M
- Longueur du réseau : 227 Km
- Pas de TCSP



# BORDEAUX

## Tramway « Réseau 2013 »

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

La population de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) située à l'intérieur de la rocade - espace irrigué par le réseau tramway - représente près de 75% de la population et croît à un rythme faible. La périurbanisation en dehors de la CUB, déjà très forte, continue de s'accroître avec une urbanisation de plus en plus lointaine (50-60 Km). 30% de la population de l'aire urbaine est hors CUB. Le réseau 2013 doit permettre une meilleure liaison entre les quartiers d'habitat et les sites économiques. Il doit également faciliter la desserte de nouveaux secteurs.

### ➤ Présentation du projet :

Le projet (23,4 Km) comporte plusieurs opérations qui peuvent être classées en 2 catégories :

1. L'extension des trois lignes de tramway existantes (14,4 Km en voie unique ou en voie double) :
  - ligne A prolongée à l'ouest (3,2 Km) jusqu'à Mérignac les Pins et la rocade ;
  - ligne B prolongée au sud (3,5 Km) jusqu'au carrefour de l'Alouette (Pessac) et au nord (0,9 Km) jusqu'au pôle d'activité Bordeaux Nord ;
  - ligne C prolongée vers le sud (3,7 Km) jusqu'au futur lycée Terre sud et la rocade, et vers le nord (2,6 Km) au Parc des expositions.

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en octobre 2013

2. L'amorce d'une quatrième ligne de tramway (choix du mode à l'automne 2009) avec la réalisation d'une 1<sup>ère</sup> phase de 1,8 Km reliant la gare Saint-Jean, les Quinconces et la Barrière du Médoc (ligne de 10 Km à terme).

La clientèle sur l'ensemble du réseau serait en 2013 de 146 M de voyages et en 2014 de 154 M de voyages, soit +69% par rapport à 2008.

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en octobre 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 42,6 M€, dont 8,52 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) - 700 000 habitants

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

- Voyages annuels : 84,607 M
- Longueur des lignes : 1 014 Km dont 43,8 Km de tramway



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

La communauté urbaine de Brest métropole océane (BMO) connaît un phénomène d'étalement urbain croissant au bénéfice de la seconde couronne du Pays de Brest. Confrontée à un réel problème de circulation automobile, et face à une nette baisse de fréquentation du réseau de bus, Brest métropole océane a fait le choix de réfléchir à une restructuration du réseau de transport en commun. Le tramway desservira le quartier de Pontanezen qui est recensé dans le cadre de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

### ➤ Présentation du projet :

Le tracé de la première ligne de tram "Est-Ouest", s'étend de l'usine Thalès à la zone de Kergaradec en passant par les rues de Siam et Jean Jaurès.

Cette ligne de 14,5 Km comprendra 24 stations et desservira les principaux secteurs d'habitat, d'emploi et d'activité. De grands projets d'agglomération se situent sur le tracé: le plateau des Capucins, l'espace commercial de la place Saint-Louis, les équipements du Frouvent.

La quasi-totalité du tracé est en site propre.

Fréquentation attendue : 45 000 voyageurs

Début des travaux : 2009

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 53,4 M€, dont 19,11 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté urbaine Brest métropole océane (BMO) - 213 541 habitants

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

- Voyages annuels : 18,660 M
- Longueur du réseau : 599 Km
- Pas de TCSP

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le tracé du bus desservira les principaux pôles d'attractivité des communes de Cannes-Le Cannet et Mandelieu La Napoule. À moins de 500 mètres des arrêts, les statistiques font état de 46 800 habitants (plus d'un tiers de la population de l'agglomération), 25 700 emplois et 5 500 étudiants.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le BHNS thermique de 10,9 Km (dont 77% en site propre) comprendra 26 stations. Il traversera les 3 communes d'est en ouest et reprendra une direction sud-nord au niveau de la gare de Cannes.

- ✓ Vitesse commerciale : 18,5 Km/h ;
- ✓ Fréquence : toutes les 10 mn en heure de pointe ;
- ✓ Service assuré de 5h à minuit.

Fréquentation quotidienne attendue en 2015 : 14 000 voyageurs

Début des travaux : 2010

Mises en service prévues en 2013 et en 2015

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 10,5 M€, dont 1,44 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Syndicat intercommunal des transports publics de Cannes - Le Cannet - Mandelieu- La-Napoule - 128 744 habitants

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

- Voyages annuels : 8,428 M
- Longueur du réseau : 293 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le réseau de transports urbains existant, performant et très prisé par les habitants de l'agglomération, a atteint le maximum de sa capacité de développement. Le Grand Dijon a donc étudié, dans la continuité des engagements pris dans son PDU (Plan de Déplacements Urbains), la faisabilité de lignes de transport en commun en site propre, qui permettraient de répondre, dans la durée, aux besoins de mobilité induits par le dynamisme et l'attractivité de l'agglomération. Ce projet permettra également de relier les quartiers du Mail et des Grésilles, quartiers recensés au titre de la « Dynamique Espoir Banlieues », au reste de l'agglomération.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet comporte deux lignes de tramway ayant un tronc commun court, soit 20 Km en exploitation (18,9 Km d'infrastructures) et 37 stations. Il s'inscrit sur trois communes : Dijon, Chenôve, Quetigny.

- ✓ La ligne A relie le parc Valmy (zone d'activité économique) au nord de Dijon et à la commune de Chenôve au sud (11,5 Km),
- ✓ la ligne B relie le centre de Dijon (à partir de la gare) à la commune de Quetigny à l'est (8,5 Km) ;

Fréquentation quotidienne attendue en 2015 : 87 000 voyageurs (clientèle de l'ensemble du réseau : 185 000 voyageurs) avec un trafic de même niveau sur chaque ligne.

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 47 M€, dont 16,53 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté de l'Agglomération Dijonnaise (Grand Dijon - 22 communes) - 251 000 habitants

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

- Voyages annuels : 34,8 M
- Longueur du réseau : 438 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le relief du centre ville (pente de 20%) ne facilite pas le développement de transports en commun. Le projet de renouvellement urbain, qui concerne les deux quartiers reliés par le funiculaire, a pour objectif de recréer de la mixité urbaine et d'améliorer le cadre de vie des habitants. Le TCSP va permettre, en cohérence avec le renouvellement urbain mené actuellement sur la Ville de Grasse, une **liaison performante et propre** entre la gare SNCF et le futur pôle intermodal, et le centre ville de Grasse.

### ➤ Présentation générale du projet :

Un funiculaire de 570 m dont 350 m en tunnel comprenant 4 stations et 1 ou 2 véhicules de 40 places. Ce projet s'accompagne de la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) au niveau de la gare SNCF. La capacité du système est de 600 voyageurs / heure / sens (avec 2 véhicules).

Fréquentation quotidienne attendue : 2 700 voyageurs

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 5,5 M€, dont 0,70 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Syndicat mixte des transports Sillages - 103 461 habitants.

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

- Voyages annuels : 1,424 M
- Pas de TCSP



# GRENOBLE

## Extension de la ligne B du tramway

## Ouverture de la ligne E du tramway

### ➤ Objectifs des projets TCSP :

L'agglomération grenobloise est implantée sur un territoire qui ne facilite pas l'accès à l'agglomération : 3 massifs montagneux (Belledune, Chartreuse et Vercors) font office de frontière naturelle. L'étalement urbain ne cesse de progresser. L'agglomération compte 171 000 personnes actives, 174 000 logements et on dénombre 1,94 millions de déplacements quotidiens. Les TCSP ont vocation à améliorer et densifier le réseau existant.

### ➤ Présentation générale des projets :

#### Extension de la Ligne B du tramway

1,8 Km de lignes nouvelles avec 2 stations, desserviront un secteur clé de l'agglomération, concentrant l'essentiel des pôles de recherche publique et privée. En reliant la presqu'île au centre hospitalier régional, au Domaine universitaire et aux gares ferroviaires de Grenoble et de Gières, le prolongement de la ligne B complètera également efficacement le réseau tramway existant.

Fréquentation quotidienne attendue : 3 900 voyageurs supplémentaires

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2012.

#### Ouverture de la ligne E du tramway

La ligne E du tramway permettra de relier le centre-ville de Grenoble aux communes de Saint-Martin le Vinoux, Saint-Egrève et le Fontanil-Cornillon situées au nord de l'agglomération. La ligne sera longue de 10,2 Km et comportera 16 stations.

Fréquentation quotidienne attendue : 22 000 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2014

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 31,3 M€, dont 10,21 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC) - 396 343 habitants.

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

- Voyages annuels : 74,2 M
- Longueur du réseau : 327 Km
- TCSP existant : 4 lignes de tramway



### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

Depuis le milieu des années 1990, le dynamisme économique du territoire rochelais s'est confirmé. L'agglomération de La Rochelle a conforté son rôle de pôle économique de la région Poitou-Charentes. L'emploi et l'activité ont fortement augmenté et se concentrent sur la zone agglomérée centrale. Ce développement économique s'est accompagné d'une augmentation de population, entraînant une forte croissance des déplacements. Cette ligne, véritable épine dorsale du réseau de transports en commun de l'agglomération est un atout considérable pour favoriser le report modal des déplacements à destination et depuis le cœur de l'agglomération.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet prévoit une ligne de BHNS sur un tracé nord-sud de 8,1 Km (80% en site propre), reliant la commune de Lagord au Port des Minimes.

Fréquentation quotidienne attendue : 5 600 voyageurs

Début des travaux : 2009

Mise en service prévue en 2011

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 0,6 M€ au projet.

### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de La Rochelle - 144 705 habitants

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

- Voyages annuels : 6,150 M
- Longueur du réseau : 254 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le tramway reliera, à l'horizon 2012, le centre-ville du Havre, Mont-Gaillard et Caucriauville qui sont des quartiers relevant de la « Dynamique Espoir Banlieues ». La mise en place du tramway s'accompagnera d'un véritable projet urbain afin qu'il devienne un élément porteur d'attractivité pour l'agglomération havraise. Ce projet permettra de renforcer les liens entre les différents quartiers de la Ville du Havre et les communes de l'agglomération. Il facilitera un accès rapide et facile aux pôles importants de l'agglomération tout en anticipant les liaisons vers des secteurs de développement comme ceux des quartiers sud et le plateau nord-ouest. Cette future ligne de tramway servira un potentiel de 88 000 habitants, dont 6 000 collégiens et lycéens et 10 000 étudiants soit plus d'un tiers de la population de l'agglomération. La création de parcs relais, en périphérie de la ville du Havre, permettra aux habitants de laisser leur véhicule en entrée d'agglomération et de poursuivre leurs déplacements en transport en commun.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet de tramway a un tracé en forme de Y d'une longueur totale de 13 Km (4 Km en tronc commun) dont 12 Km en site propre. La première branche partira de la Porte Océane pour rejoindre Mont-Gaillard et le futur pôle de santé. Une seconde reliera Caucriauville au centre du Havre, en empruntant le tracé de l'actuelle Ligne 8 depuis la place Jenner jusqu'à l'avenue du 8 mai 1945. Ce tracé permettra de faciliter les déplacements, de plus en plus fréquents, des habitants de l'agglomération, qu'ils soient privés, scolaires ou professionnels.

Fréquentation quotidienne attendue : 56 000 voyageurs

Début des travaux : janvier 2010

Mise en service prévue en septembre 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 48,1 M€, dont 17,26 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté de l'Agglomération Havraise (CODAH) - 258 000 habitants

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

- Voyages annuels : 25,077 M
- Longueur du réseau : 538 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

La ligne de tramway reliera la gare SNCF au quartier de Bellevue, quartier prioritaire de la politique de la ville, situé sur la commune de Coulaines.

### ➤ Présentation générale du projet :

La création de la ligne de tramway nécessitera la construction de 3 Km d'infrastructures nouvelles à partir de la station « Préfecture » de la ligne de tramway existante. Cette nouvelle ligne desservira également deux importants lycées, la cité judiciaire, le futur espace culturel des Jacobins et de nombreux commerces du centre ville.

Fréquentation quotidienne attendue : 23 000 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2014

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 10,8 M€, dont 4,04 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération du Mans « Le Mans Métropole » - 194 138 habitants

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

- Voyages annuels : 21,387 M
- Longueur du réseau : 188 Km
- TCSP existant : 1 ligne de tramway

### ➤ Objectifs du projet TCSP :

Le territoire est étendu (114 communes) et multipolaire : Lens (36 000 hbts), Liévin (33 000 hbts), Hénin-Beaumont (26 000 hbts), Bruay (24 000 hbts), Béthune (27 000 hbts) et Carvin (18 000 hbts). Les pôles d'emplois majeurs se trouvent sur les communes de Lens/Liévin, d'Hénin-Beaumont, de Béthune, de Bruay et de Douvrin. Le réseau de TCSP programmé va permettre de mieux relier ces différents pôles entre eux. Il se composera à terme de 2 lignes de TCSP, l'une entre Lens et Hénin-Beaumont, l'autre entre Béthune et Bruay la Buisnière.

La première ligne envisagée, Lens-Hénin-Beaumont, permettra de desservir le quartier de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) des deux villes, quartier recensé dans le cadre de la « Dynamique Espoir Banlieues ».

### ➤ Présentation du projet :

Le projet de tramway permettra de relier Lens à Hénin-Beaumont en passant par Liévin. Il sera d'une longueur de 20 Km, comprendra 30 stations et traversera 9 communes (144 000 habitants et 51 800 emplois).

Fréquentation quotidienne attendue : 27 000 voyageurs

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2014

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 57,6 M€, dont 20,97 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Syndicat Mixte Transports (SMT) qui regroupe 4 intercommunalités : communauté d'agglomération (CA) de Lens/Liévin, CA de Hénin/Carvin, CA Artois Comm' et la communauté de communes de Noeux et Environs - 602 463 habitants.

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

- Voyages annuels : 14,084 M
- Longueur du réseau : 1 318 Km
- Pas de TCSP



### ➤ Objectifs du projet TCSP :

L'agglomération lilloise est composée de 85 communes. Son territoire est étendu et son organisation est multipolaire avec notamment Lille, Roubaix et Tourcoing et des communes de plus de 20 000 habitants dont Villeneuve d'Ascq (65 000 habitants), Wattrelos (43 000 habitants) ou Hem (20 000 habitants). L'objectif du TCSP est de renforcer la cohésion et les échanges entre les différentes communes. Les quartiers de Roubaix-Est et de Haut Champs/Longchamps, qui relèvent de la « Dynamique Espoir Banlieue » seront desservis par ce projet.

### ➤ Présentation générale du projet :

La ligne de bus LIANE (BHNS) Roubaix-Hem de 7 Km traversera les communes de Roubaix et de Hem, sur un tracé correspondant à l'un des axes de déplacements les plus forts de l'agglomération. 73% du tracé sera réalisé en site propre.

Fréquentation quotidienne attendue : 6 000 voyageurs

Début des travaux : 2009

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 0,8 M€, dont 0,31 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues » .



### ➤ Porteur de projet :

Syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de Lille Métropole communauté urbaine - 1.107.044 habitants

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

- Voyages annuels : 135,902 M
- Longueur du réseau : 1 281 Km
- TCSP existant : 2 lignes de métro léger (VAL) et 1 ligne de tramway entre Lille et Roubaix/Tourcoing.



#### ➤ Objectifs des projets de TCSP :

La zone concernée par les deux projets est une ancienne zone à vocation portuaire, majoritairement dédiée à des activités économiques extensives (entrepôts) liées au commerce maritime et présentant quelques zones d'habitat ancien.

Les différents projets portés par les collectivités locales et leurs partenaires (Etat, Port, SNCF, promoteurs...) ont été engagés dans le cadre fédérateur d'une Opération d'Intérêt National (OIN), Euroméditerranée, engagée en 1995. Sur un vaste territoire de 310 hectares, récemment étendu à 480 hectares, à proximité de l'hypercentre de la ville, elle vise à renouveler et intensifier l'usage de ces tissus urbains, en reconstituant notamment de nouveaux quartiers en front de mer, mêlant centre d'affaires international, logements et équipements publics majeurs.

#### ➤ Présentation générale des projets :

##### Prolongement du métro

Le prolongement de métro (900 mètres) desservira le territoire de l'OIN Euroméditerranée.

Début des travaux : 2011

Mise en service prévue en 2013

##### Prolongement de la ligne 2 du tramway

Il s'agit du prolongement de ligne 2 du tramway qui desservira le territoire de l'OIN Euroméditerranée. Ce prolongement consiste en la création de 740 mètres en site propre et d'une nouvelle station qui devrait permettre, à terme, une correspondance avec le réseau TER.

Fréquentation quotidienne attendue : 1 600 voyageurs sur la nouvelle station de tramway

Début des travaux : 2009

Mise en service prévue en 2010

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



#### ➤ Porteur de projet :

Communauté urbaine Marseille - Provence - Métropole (MPM) - 991 953 habitants

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

- Voyages annuels : 50,8 M
- Longueur du réseau : 683 Km





### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

La création de deux lignes de bus à haut niveau de service permettra notamment de désenclaver Pré Génie-Saint Eloi et Borny, quartiers qui relèvent de la « Dynamique Espoir Banlieues ». Le bus desservira également les zones d'habitation les plus denses de l'agglomération. À savoir : 4800 habitants/Km dans un rayon de 500m, soit déjà plus de 80 000 personnes, sans compter d'importantes zones de développement tout au long de l'itinéraire, notamment sur le Sud Est de Metz.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet consiste en la création de 2 lignes de bus à haut niveau de service de 42 stations sur 17,8 Km dont 5,6 Km de tronc commun.

- ✓ Ligne A (14,4 Km) : Woippy - Centre-ville - Borny
- ✓ Ligne B (12,8 Km) : Saulcy (secteur universitaire) - Centre-ville - Technopole - Futur CHR

Fréquentation quotidienne attendue : 25 000 à 36 000 voyageurs

Début des travaux : 2010

Mise en service prévue en 2013

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 17,9 M€, dont 7,99 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Metz Métropole (CA2M) - 221 500 habitants (dont 124 500 à Metz)

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

- Voyages annuels : 16,8 M
- Longueur du réseau : 862 Km
- Pas de TCSP



# MONTPELLIER

## Prolongement de la ligne 1 et troisième ligne de tramway

### ➤ Objectifs du projet de TCSP :

Ce territoire doit faire face au défi d'une attractivité et d'une croissance démographique exceptionnelles depuis plusieurs années. En plus des 600 000 touristes accueillis chaque année à Montpellier, la population de l'agglomération a quasiment triplé en moins de 40 ans, avec un taux de croissance de 8,4% entre 1990 et 1999 et de plus de 10% entre 1999 et 2006. Cette pression démographique restera importante dans l'avenir. Le projet de l'agglomération prévoit d'orienter la croissance urbaine vers les zones accessibles en transports publics. Ce projet permet de mailler le réseau de Montpellier. Ainsi 50% de la population et 45% des emplois de l'agglomération seront directement desservis par une ligne de tramway.

### ➤ Présentation générale du projet :

Le projet concerne la 3<sup>ème</sup> ligne du tramway de Montpellier d'une longueur totale de 22,4 Km et l'extension ouest de la ligne 1 jusqu'au futur pôle d'échanges « Mosson », en correspondance avec la nouvelle ligne. La 3<sup>ème</sup> ligne traverse 4 communes (Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols) sur un axe nord-ouest / sud-est. Les deux quartiers de l'agglomération relevant de la « Dynamique Espoir Banlieues », La Paillade et Petit-Bard/Pergola, seront desservis par le projet.

Ce projet se caractérise par :

- ✓ 3 sections en voie unique : l'extrémité ouest à Juvignac (900 m) ainsi que les 2 branches de l'est vers Lattes (2,7 Km) et Pérols (4,4 Km) ;
- ✓ 32 stations (dont 6 en correspondance avec les lignes 1 ou 2 et 2 stations de 85 m) ;
- ✓ 2 troncs communs (avec la ligne 1 sur 500 m et avec la ligne 2 sur 1,1 Km) ;
- ✓ une fréquence de 6 minutes sur la section centrale et 12 mn sur chaque branche,
- ✓ des rames de 40 m et de 2,65 m de large ;
- ✓ une vitesse commerciale de 22 Km/h.

Fréquentation quotidienne attendue : 77 000 voyageurs

Début des travaux : 2009

Mise en service prévue en 2012

L'Etat prévoit d'apporter une aide au projet de 82,6 M€, dont 30,55 M€ au titre de « Dynamique Espoir Banlieues ».



### ➤ Porteur de projet :

Communauté d'agglomération de Montpellier - 372 218 habitants

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

- Voyages annuels : 61,2 M
- Longueur du réseau : 397 Km
- TCSP existant : 2 lignes de tramway

