

Exemple de contenu de dossier pour les projets de TCSP

1 - Contexte du projet

Cette partie doit permettre de décrire le contexte local d'un point de vue économique, démographique, géographique, et de préciser les stratégies de développement urbain à moyen et long terme à l'échelle de l'agglomération. Ce contexte comprend aussi des éléments sur la mobilité actuelle et son évolution, et place le projet dans une vision globale à long terme du réseau de transports collectifs.

Cette partie fera notamment apparaître des cartes de densité de population et d'emplois actuelles et prévisionnelles des zones desservies.

2 - Description générale du projet

- Type de système (Métro, Tramway, BHNS)
- Echancier prévu : date d'adoption du PDU¹, dates de réalisation de la concertation préalable (art L-300 du code de l'urbanisme), date d'approbation de l'avant-projet, date de la DUP ou de la déclaration de projet, date de début des travaux, date de mise en service
- Longueur de la ligne
- Longueur en site propre (en précisant les cas où le site propre n'est que dans un sens ou en voie unique en gestion alternée)
- Nombre d'arrêts
- Distance interstation moyenne
- Coûts du projet (selon les 19 postes Certu) en précisant l'année de référence des valeurs

¹ Joindre le dernier PDU approuvé en annexe et d'éventuels éléments de réflexion dans le cas d'une révision de PDU

I. Etudes d'avant-
II. Maîtrise d'ouvrage
III. Maîtrise d'œuvre de
IV. Acquisitions foncières et
V. Déviation de réseaux
VI. Travaux préparatoires
VII. Ouvrages d'art
VIII. Plate-forme
IX. Voie spécifique des
X. Revêtement du site
XI. Voirie (hors site propre)
XII. Equipements urbains
XIII. Signalisation
XIV. Stations
XV. Alimentation en énergie
XVI. Courants faibles et
XVII. Dépôt
XVIII. Matériel roulant
XIX. Opérations induites
TOTAL

- Carte couleur du projet format A3 représentant le tracé (éventuellement ses variantes), les arrêts et les principaux intérêts de dessertes (commerces, habitat, quartier politique de la ville, grands équipements,...)
- Plan schématique du réseau actuel et du réseau futur

3 - Clientèle potentielle et trafic attendu

- Nombre d'emplois, d'habitants et de scolaires à moins de 500m de part et d'autre de la ligne de TCSP
- Trafic attendu sur le tronçon le plus chargé du TCSP en heure de pointe à l'année de mise en service (en voyageurs/heure/sens)
- Trafic journalier (en voyageurs/jour) attendu sur le TCSP l'année de mise en service (jour ouvrable moyen). Pour les extensions, le trafic global de la ligne est distingué du trafic lié à l'extension
- Trafic journalier (en voyageurs/jour) attendu sur l'ensemble du réseau l'année de mise en service (jour ouvrable moyen)

4 - Eléments concernant le niveau de service à l'utilisateur

- Fréquences sur l'ensemble de la journée selon chaque période (semaine, samedi, dimanche, vacances scolaires)
- Amplitudes horaires pour toutes les périodes de l'année
- Exemples de temps de parcours et vitesse commerciale moyenne attendue

- Moyens mis en œuvre pour favoriser la régularité (ex : sites propres, régulation, priorités aux feux, gestion des interfaces quai/véhicules, vente de titre en station, conditions d'accostage ...)
- Moyens mis en œuvre pour le confort des usagers (ex : équipements du matériel roulant, capacité du matériel roulant, interface véhicule/infrastructure, information dynamique, priorité aux feux, tracés rectilignes,...)
- Moyens mis en œuvre pour garantir l'accessibilité des PMR (ex : hauteurs des quais, plancher bas, guidage, alignement des arrêts,...)
- Moyens mis en œuvre pour favoriser l'identification de la ligne (ex : hiérarchisation du réseau, nom, logo, design du véhicule,...)

5 - Description des composants du système

5.1 – Infrastructure :

Description par section de la nature du site (site banal, site partagé, site propre), en précisant notamment² :

- L'implantation (unidirectionnel latéral, unidirectionnel axial, bilatéral, bidirectionnel axial, bidirectionnel latéral)
- Le degré de protection (non protégé, protégé accessible, protégé inaccessible, site propre intégral)
- Le fonctionnement (types d'usagers autorisés à circuler)
- La largeur du site

Plan au 1/1000^e des principes de tracé.

Nature des traitements éventuels de la plate-forme (structure de chaussée, revêtement de couleur ou engazonnement,...)

Hauteurs de quais.

Description des principes retenus au niveau des carrefours (giratoires traversés, carrefours à feux avec priorité, sas d'insertion,...)

5.2 - Matériel roulant

Longueur

Capacité (norme de 4 pers/m²)

Motorisation

Nombre de portes

Décrire le système de guidage, le cas échéant (type, usage, apports,...)

Description des aménagements intérieurs

Nombre de véhicules

Coût unitaire HT

² Voir Annexe 2 de l'ouvrage « BHNS : du choix du système à sa mise en œuvre » (Certu, 2009)

5.3 - Conditions d'exploitation

Description des dispositifs de priorité aux carrefours

Description des modalités de distribution des titres (à bord, en station)

Description des modalités d'accès au véhicule (toutes les portes ou porte avant seule)

Description des dispositifs d'information

La synthèse de la partie 5 peut-être réalisé sous la forme d'un tableau précisant la « signature composants » du TCSP. Voir l'exemple du tableau ci-dessous.

Composants du système	1	2	3	4	5
Infrastructures	Couloirs bus latéraux	Sites réservés bidirectionnels protégés franchissables et partagés avec vélo, taxis, autres bus	Idem 2 mais sites propres réservés au BHNS	Idem 3 mais sites propres infranchissables	Site propre intégral avec carrefours dénivelés
Stations	Arrêts de bus sur trottoirs	Arrêts de bus sur trottoirs améliorés (accessibilité)	Stations alignées et aménagées avec du mobilier classique	Stations modernes et identifiées avec du mobilier spécifique	Stations dénivelées
Véhicules	Bus traditionnel diesel	Bus traditionnel à carburant alternatif (GPL, GNV,...)	Bus ou trolleybus, à carburant alternatif présentant un niveau de confort et une image supérieurs aux bus classiques	Idem 3 avec le guidage	Idem 4 avec du matériel bi-articulé
ITS	Aucun	Billettique	Billettique + Information voyageur	Billettique + Information voyageur + Vente en station	Idem 4 en système fermé
Exploitation	Pas de priorité aux feux	Ponctuellement, demande de priorité aux feux avec sas	Demande de priorité aux feux pour la majorité des carrefours	Demande de priorité aux feux à tous les carrefours	Pas de feux (carrefours dénivelés)

6 - Justification du choix du système dans une vision globale à long terme du réseau

Description des réflexions ayant conduit au choix du système retenu et à son tracé

Schéma du développement futur du réseau (horizon 10-20 ans) en lien avec les stratégies d'urbanisation prévues dans les documents de planification.

Evolution des règles d'urbanisme prévues pour accompagner le projet

7 - Niveau de desserte

Liste des grands équipements, bassins d'emplois et principaux quartiers et offre correspondantes (à localiser sur le futur plan de desserte).

Nombre de scolaires, d'emplois et d'habitants desservis par la ligne à moins de 500m de part et d'autre de la ligne. Représentation des données sur des cartes

8 - Désenclavement des quartiers prioritaires de la ville

Liste des quartiers de la politique de la ville traversés ou desservis (point d'arrêt à moins de 500m du quartier) par le projet, et leur typologie (152 quartiers du Plan Espoir Banlieues, autres quartiers ANRU, ZFU, ZRU, ZUS, quartiers des contrats urbains de cohésion sociale...).

Populations de ces quartiers

Cartes du tracé et des stations du TCSP au niveau de ces quartiers

9 - Démarche Eco-cité (le cas échéant)

Le cas échéant, description du projet Eco-cité en précisant les liens avec le projet de TCSP et en détaillant les éléments innovants et exemplaires en matière de développement durable relatif au projet de TCSP.

Echéances et population attendue

10 - Estimation CO2

Voir la méthodologie proposée par l'observatoire énergie environnement des transports

11 - Soutenabilité financières

Description de l'état financier de l'AOT

Le cas échéant, montant de l'emprunt à contracter et date de l'obtention du prêt.

Ratios :

Ratio R/D (avant et après la mise en service) sur l'ensemble du réseau³

Ratio R/D de la ligne en explicitant le calcul de la recette moyenne

Capital emprunté / investissement (hors subventions de l'Etat)

Taux de versement transport (évolution depuis 2004 jusqu'à la mise en service du projet)

VT (simulé à 1%)/habitant du PTU l'année de mise en service

Coût d'investissement par usager supplémentaire sur la ligne

Surcoût d'exploitation du réseau/recettes supplémentaires sur le réseau

12 - Report modal

Part des usagers totaux du TCSP qui proviendront de la voiture (préciser les modalités de calcul).

Liste des actions complémentaires au TCSP qui visent à favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports publics, et notamment les mesures sur le stationnement (offre, tarification,...).

³ Les recettes de l'exploitant au titre de la compensation tarifaire ne doivent pas être prises en compte dans le calcul du ratio

13 - Evaluation socio-économique

Evaluation socio-économique à partir des différentes instructions (circulaire Borloo du 9 décembre 2008, instruction cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005) et de la méthode préconisée par le Certu (ouvrage de 2002 « recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP »).

En particulier, présenter les objectifs du projet, les éventuelles alternatives et les résultats attendus d'un point de vue économique, social et environnemental.

L'évaluation socio-économique doit mettre en avant les principaux indicateurs économiques (VAN, TRI).

Les éléments suivants seront notamment précisés (indiquer la méthode d'estimation le cas échéant) :

- Date de début des travaux
- Date de mise en service
- Décomposition des coûts d'investissement selon les « 19 postes Certu » en précisant l'année de référence des valeurs
- Trafic (en voyageurs/jour) attendu sur le TCSP l'année de mise en service (jour ouvrable moyen). Pour les extensions, préciser le trafic global de la ligne et le trafic lié à l'extension
- Trafic (en voyageurs/jour) attendu sur l'ensemble du réseau l'année de mise en service (jour ouvrable moyen).
- Trafic TC (en voyageurs/jour) sur l'axe concerné en absence de TCSP
- Trafic TC (en voyageurs/jour) sur le réseau de TC en l'absence de TCSP
- Part des voyageurs du TCSP qui effectuaient auparavant le même voyage en voiture
- Part des voyageurs du TCSP induits (déplacement non effectué en l'absence du TCSP)
- Part des voyageurs du TCSP en correspondance
- Vitesse commerciale moyenne attendue sur le TCSP
- Vitesse commerciale des bus avant le projet de TCSP sur l'axe parcouru par le projet de TCSP
- Kilométrage de bus économisé par an avec la mise en place du TCSP
- Kilométrage de TCSP supplémentaire par an
- Longueur moyenne d'un déplacement sur le réseau de TC
- Longueur moyenne d'un déplacement en VP
- Surcoût d'exploitation HT par an lié à la mise en service du TCSP
- Nombre de places de stationnement sur voirie économisées ou ajoutées
- Nombre de places de stationnement en ouvrage économisées ou ajoutées
- Modifications tarifaires (hausse ou baisse, en pourcentage annuel) du stationnement

15 - Annexe : documents particuliers

- Délibérations approuvant le projet et ses caractéristiques
- Délibérations relatives à la mise en place et aux conclusions de la concertations (art. L-300 du code de l'urbanisme)
- Plan de déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et, le cas échéant, tout document similaire pour les autres agglomérations
- SCOT et PLU, le cas échéant
- Dossier d'enquête préalable à la DUP, le cas échéant
- Déclaration d'Utilité Publique, le cas échéant
- Plan du réseau actuel