

DOCUMENTS DE TRAVAIL

ÉTUDES DE CONTEXTE GRAPHIQUES

Communauté d'agglomération Lisieux Normandie

Pages 36-37

Perpignan Méditerranée Métropole

Pages 38-39

Saint-Etienne Métropole

Pages 40-41

Métropole Toulon-Provence- Méditerranée

Pages 42-43

Rennes Métropole

Pages 44-45

Eurométropole de Strasbourg

Pages 46-47

P our étoffer le dossier de cette deuxième édition de l'étude ouverte par TDIE en 2020, nous avons établi un état des lieux des décisions concernant la mobilité et la logistique prises par les collectivités des territoires de notre échantillon dans les deux derniers mandats. Rassemblé dans une petite note monographique pour chaque territoire, ce travail a rapidement posé la question de sa mise en perspective, des modalités de son partage.

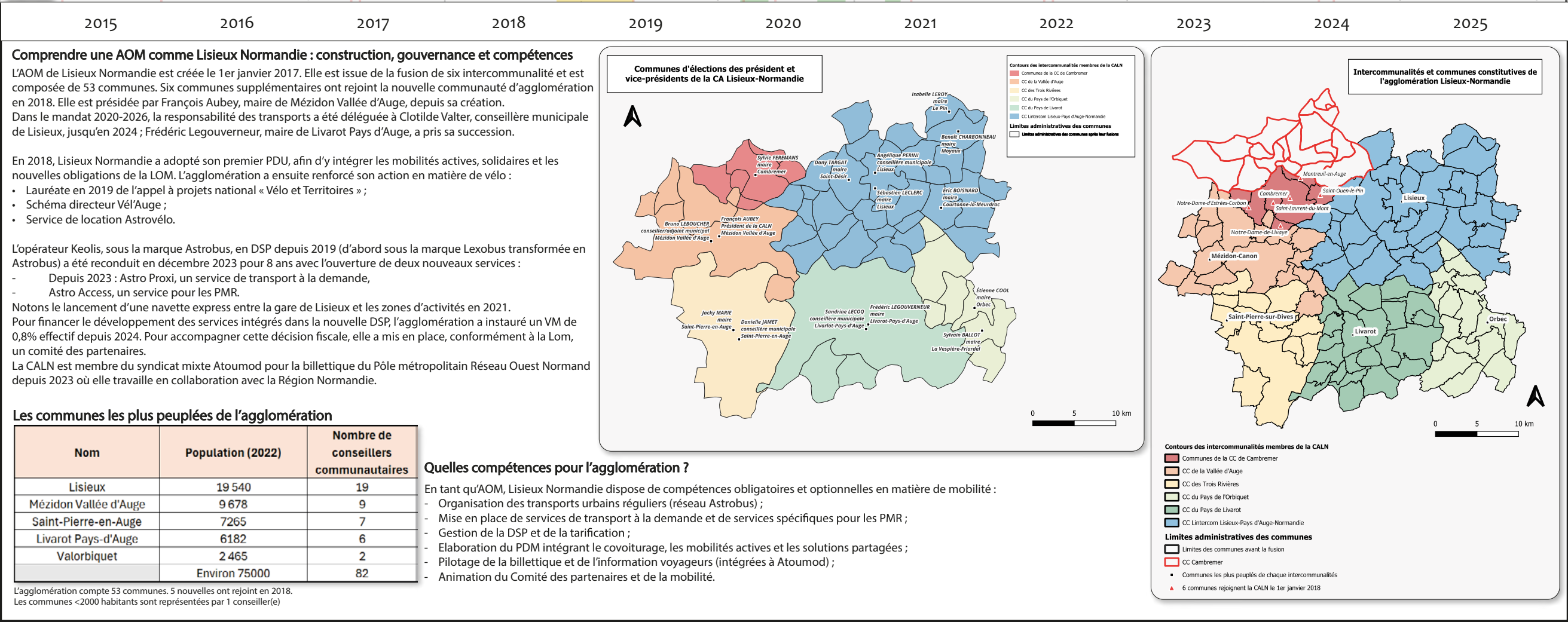
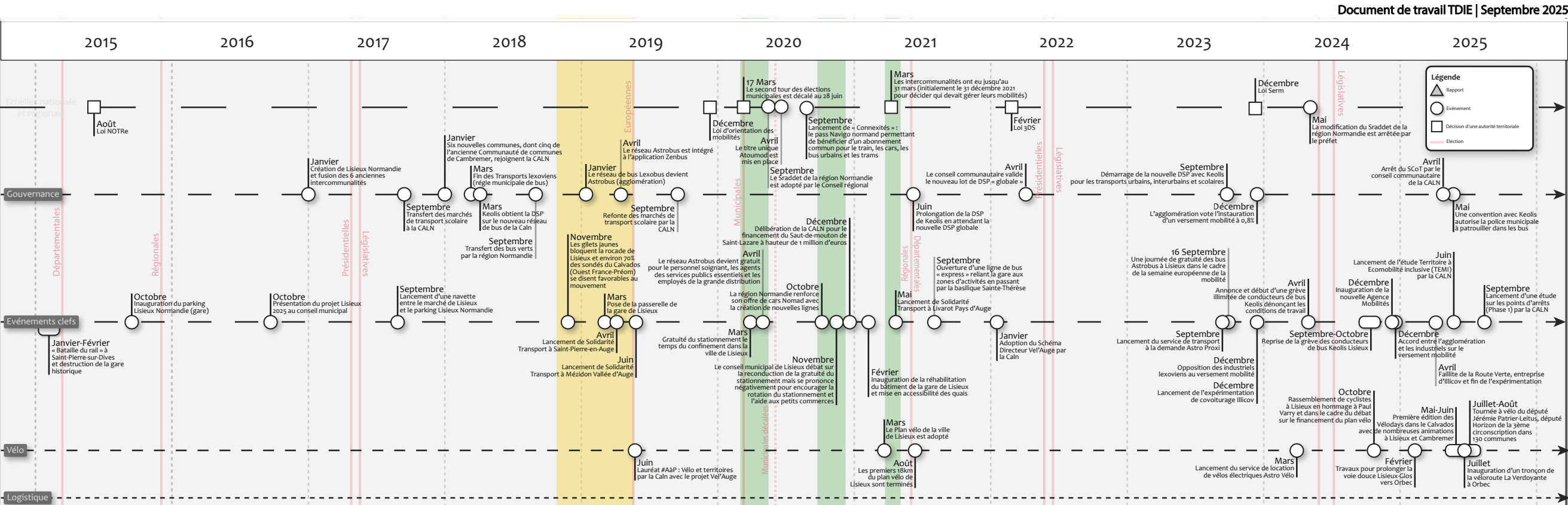
La méthodologie principale de notre étude est fondée sur la comparaison. La traduction graphique de ces notes en frise chronologique s'est révélée petit à petit pleine de potentiel : elle permet de proposer un cadre commun, de l'ajuster selon les spécificités de tel ou tel territoire, d'établir une vision synoptique pour chaque territoire sur dix ans et plusieurs types d'enjeux, et même pourquoi pas à terme de superposer les frises territoriales pour les comparer. Ces frises ont été enrichies de quelques informations destinées à brosser un portrait sommaire de l'AOM, en présenter les principaux enjeux, avec si possible une représentation cartographique.

Commencées en 2025, un recul de dix ans a paru naturellement efficace, symbolique. Mais l'ouverture de ces frises en 2015 est légitimée par l'ouverture d'un nouveau cycle très structurant pour les politiques de transport. 2015, c'est pêle-mêle l'année de la COP 21 et

de l'Accord de Paris, la Conférence nationale de la logistique, la première élection régionale dans les nouveaux périmètres, la première élection des Conseillers départementaux dans un scrutin binominal paritaire, l'année des lois NOTRe, LTECV et Macron qui ont porté des réformes significatives pour le cadre des politiques de transport et des politiques territoriales. Pour une politique de long terme comme celle des transports, dix ans, ce n'est pas si long...

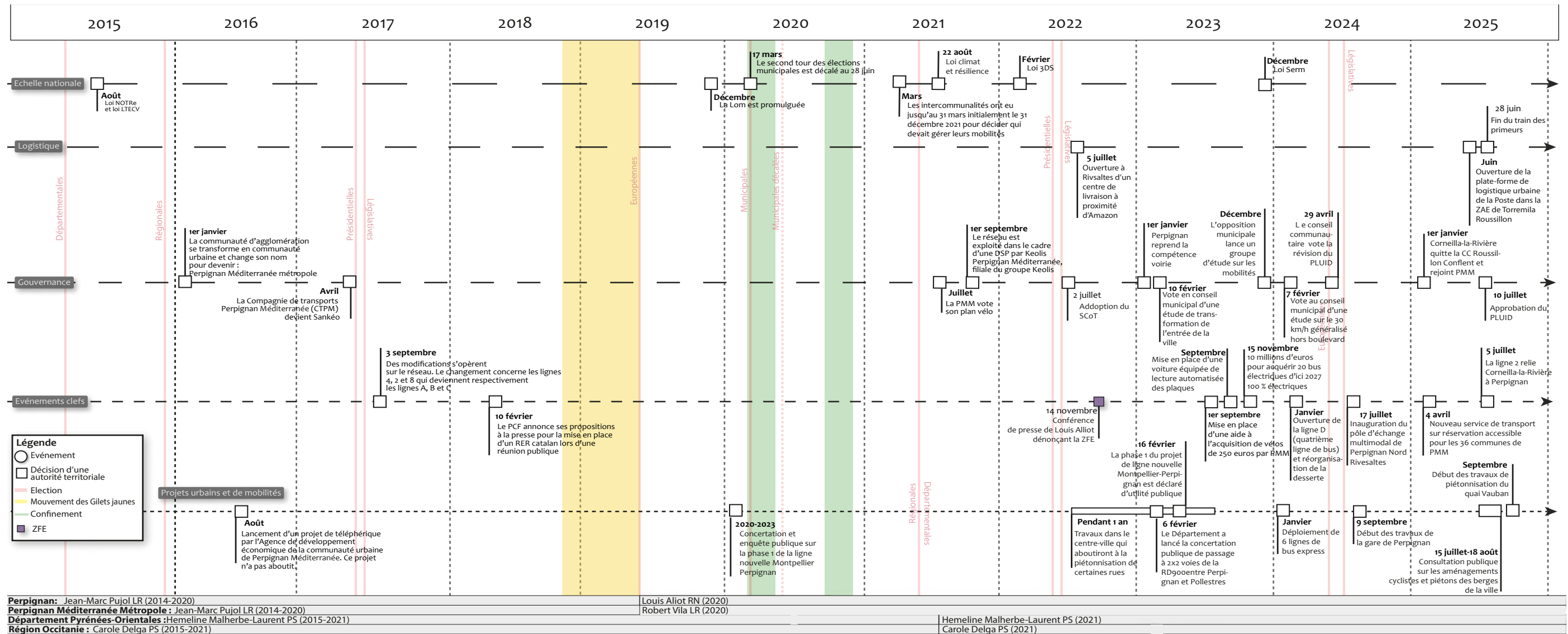
Comme nous travaillons sur des cycles institutionnels et politiques, et que les politiques de transport, mobilité et logistique, sont concernées par des leviers d'action à toutes les échelles de notre démocratie (Union européenne, France, régions, départements, bloc communal), chacune de ces frises porte en lignes verticales les repères des élections relatives à ces niveaux de délibération et d'action.

Nous vous présentons quelques-uns de ces documents de travail dans les pages suivantes. Ils contiennent sans doute encore quelques erreurs, des oublis, des biais. Pour limiter ces biais, nous nous sommes concentrés à quelques exceptions près sur des décisions ou des mises en service, et avons exclu les effets d'annonces. Il reste cependant un biais significatif : collectées à l'aide de moteurs de recherche Internet, les informations antérieures à 2020 ont paru moins généreuses, ce qui explique l'espace un peu moins rempli de la partie gauche des frises. ■



PMM: 279 000 hab. Perpignan: 123 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



L'échelle de la métropole

Perpignan Méditerranée métropole

Le 1er janvier 2016, la communauté d'agglomération se transforme en communauté urbaine et change de nom pour devenir Perpignan Méditerranée Métropole. En dépit de son nom, PMM est bien une communauté urbaine. Elle est l'autorité organisatrice de la mobilité. Le territoire de Perpignan Méditerranée métropole compte 37 communes et s'étend sur une superficie de 617km² pour 272 976 habitants, soit une densité de 442 hab/km² (Insee, 2021). Cette densité varie considérablement sur le territoire : 1 759 hab/km² à Perpignan, 9 hab/km² à Calce.

Une desserte de la périphérie complexe

La forme particulière de l'EPCI, son ressort territorial très étendu et l'hétérogénéité démographique complexifient l'efficacité de la desserte du périmètre par les transports en commun. La mise en œuvre de solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle représente un enjeu fort, d'autant plus que l'EPCI accueille une part importante de population à faibles revenus, pas toujours détentrices d'un véhicule.

Sankéo

En avril 2017, PMM et le délégataire Vectalia annoncent le changement de nom de la CTPM en Sankéo. Le réseau Sankéo était exploité depuis 1998 par Vectalia Perpignan Méditerranée, une filiale de Vectalia France, un groupe dont le siège est à Alicante. Le 1er septembre 2022, le réseau est concédé pour huit ans à Keolis. La nouvelle feuille de route pour la période 2022-2030 prévoit de mieux répondre aux besoins des usagers.

La fréquentation

En 2023, 11,5 millions de voyageurs ont été comptabilisés sur le réseau Sankéo (près de 40 % de la fréquentation sur les lignes de bus Pulséo A, B, C et D), soit 800 000 voyageurs supplémentaires depuis 2022 (+6,9 % et +11 % de fréquentation estivale). Le ratio voyageurs par kilomètre commercial est passé de 1,95 en 2022 à 2,03 en 2023.

L'échelle départementale

Un Serm catalan ?

Un Serm catalan serait envisagé par le Département, sans que davantage d'informations pour l'heure soient disponibles. « La majorité départementale porte par ailleurs la revitalisation des petites lignes ferroviaires au travers de la mise en service d'un "RER catalan" », mentionne seulement le site du Département. Le PCF soutient un tel projet depuis 2019, dont le coût serait de 200 à 300 millions d'euros.

L'échelle régionale

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan

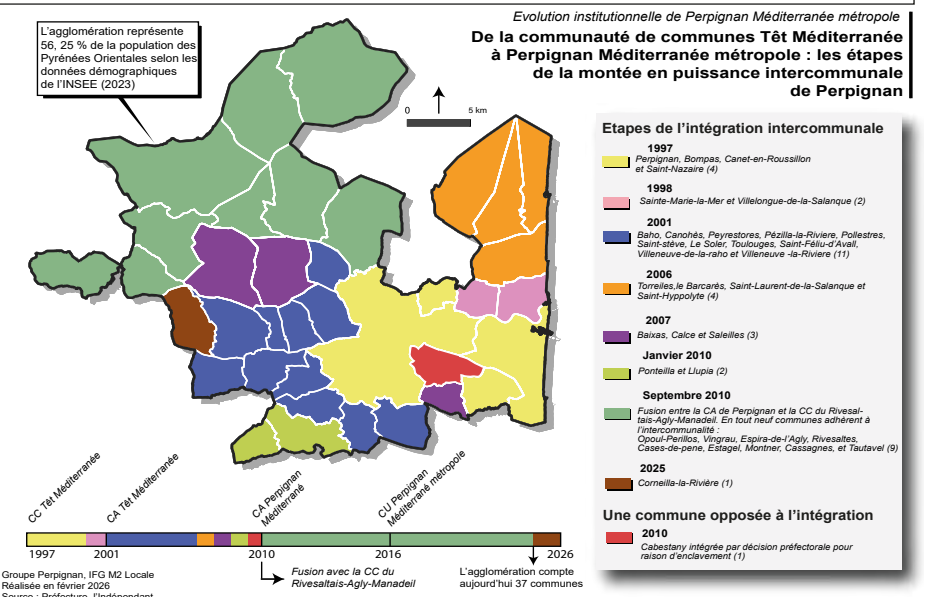
Estimée à six milliards d'euros, la nouvelle ligne de 150 km serait réalisée en deux phases : Montpellier-Béziers d'ici 2033, puis Béziers-Perpignan à l'horizon 2040. L'État participerait à ce projet à hauteur de 40 %, tandis que les collectivités contribueraient pour 40 %, l'Europe étant sollicitée pour les 20 % restant. Éléments de calendrier prévisionnel :

- 16 février 2023 : la phase 1 du projet, création de la ligne mixte Montpellier-Béziers, est déclarée d'utilité publique ;
- 2024-2028 : concertation, enquête publique et déclaration d'utilité publique de la phase 1 et études complémentaires et concertation préalable ;
- 2029 : début des travaux et 2040, achèvement de la mise en service.

L'échelle nationale

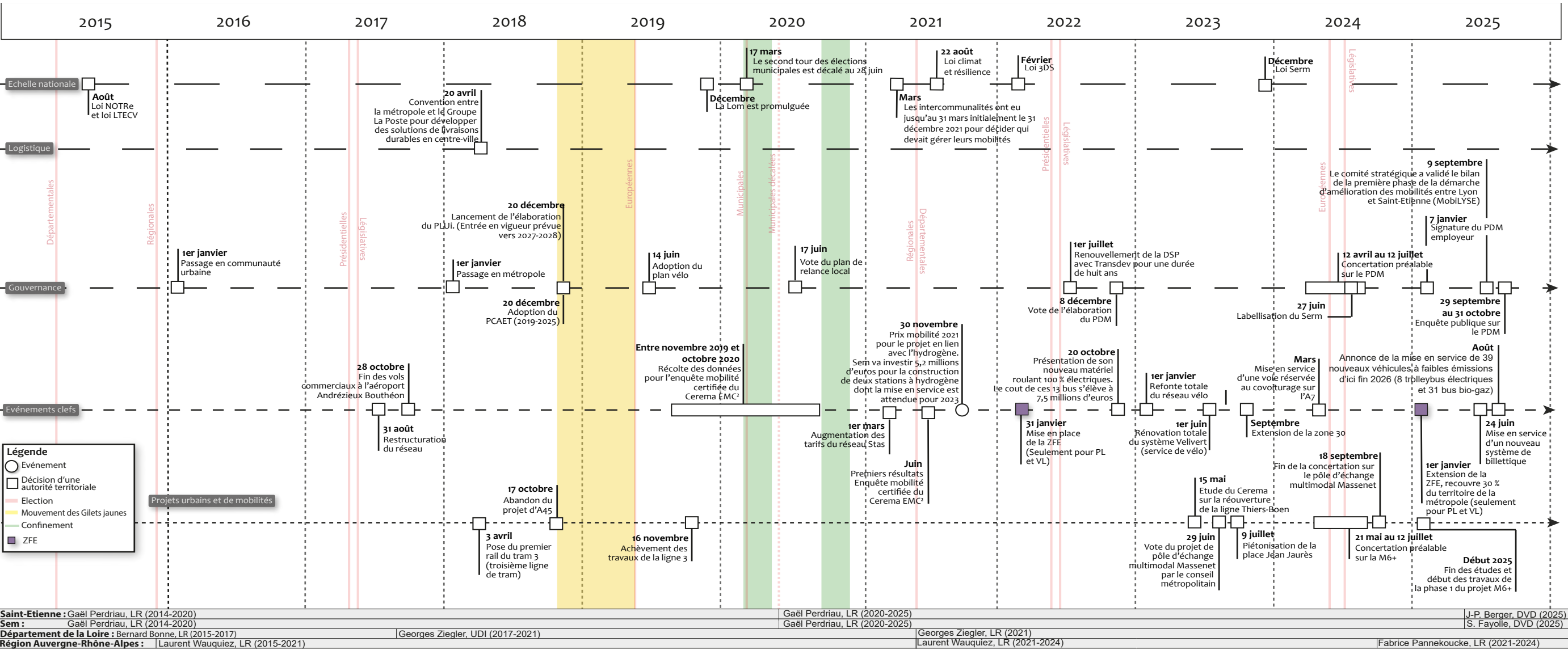
La fin du train des primeurs

La ligne Perpignan-Rungis est arrêtée par la SNCF le 28 juin 2025. Cette ligne, qui évite 9 000 camions par an sur les autoroutes selon la SNCF, fait partie des flux que Fret SNCF doit céder à la concurrence, dans le cadre du « plan de discontinuité » imposé par Bruxelles. Mais ces trains, qui coûtent cher en entretien et en exploitation, trouverait diffi-



Sem : 408 000 hab. Saint-Etienne : 174 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



La Société de transports de l'agglomération stéphanoise (Stas)

- Quelques données :
- En 2023, le réseau Stas a enregistré 42,4 millions de voyages, et 43,2 millions en 2024 (+ 1,8 %).
- Le versement mobilité (VM) est de 76 millions d'euros en 2024 ;
- 51 communes couvertes ;
- Trois lignes de tram et 43 rames ;
- Deux lignes de trolleybus en journée et deux lignes en soirée avec un trajet quelque peu différent ;
- 78 lignes de bus (dont 13 bus 100 % électriques et 31 circuleront au bio GNV dès 2026 et dix de plus en 2027) ;
- 17 lignes de transport à la demande (TAD) ;
- 72 lignes scolaires transportant 2 000 élèves chaque jour ;
- + 4 % de fréquentation du réseau entre 2023 et 2024 ;
- 700 salariés.

Une DSP renouvelée en 2022

Depuis le 1er juillet 2022, la délégation de service public du réseau Stas est renouvelée avec Transdev pour huit ans. Il était le seul concurrent. La DSP couvre l'exploitation des lignes de tramway, de trolleybus et de bus, les services à la demande, ainsi que des prestations associées. Le nouveau contrat représente un budget de 47,4 millions d'euros par an ou 426 millions d'euros au total (contre 47,8 millions par an lors de la précédente DSP signée en 2012).

Le tramway

Le réseau compte trois lignes de tramways. Il est l'un des seuls en France, avec Lyon, Limoges et Nancy. À la fin des années 1990, près de 70 trolleybus circulaient sur sept lignes, mais en 2019 le réseau ne subsiste plus aujourd'hui que sur trois lignes, les M3, M6 et M7. Et seule la M3 est exploitée, avec moins de dix véhicules qui circulent de façon intermittente. L'année 2019 marque une renaissance de ce réseau moribond par la livraison de 22 trolleybus dit « In Motion Charging », autrement dit équipés de batteries pouvant se recharger pendant que le trolleybus roule sous les lignes aériennes.

Le trolleybus

Saint-Étienne est une des quatre villes françaises à disposer d'un réseau de trolleybus, avec Lyon, Limoges et Nancy. À la fin des années 1990, près de 70 trolleybus circulaient sur sept lignes, mais en 2019 le réseau ne subsiste plus aujourd'hui que sur trois lignes, les M3, M6 et M7. Et seule la M3 est exploitée, avec moins de dix véhicules qui circulent de façon intermittente. L'année 2019 marque une renaissance de ce réseau moribond par la livraison de 22 trolleybus dit « In Motion Charging », autrement dit équipés de batteries pouvant se recharger pendant que le trolleybus roule sous les lignes aériennes.

L'extension de la troisième ligne de tramway

Lors de la campagne pour les élections municipales de 2014, Gaël Perdriau propose la création d'une nouvelle ligne de tramway avant la fin de son mandat. Il annonce le 26 février 2015 le lancement de ce projet : le tronçon de 4,3 km reliera la gare SNCF de Châteaureux et son quartier d'affaires au pôle multimodal de La Terrasse en moins de 15 minutes. D'une longueur totale de 4,3 km, le tracé comporte huit stations, dont six nouvelles, et permet de réduire de 26 % le temps de parcours actuel en tramway entre Châteaureux et La Terrasse. La concertation a lieu entre fin 2015 et mi-2016. Les travaux ont lieu du 28 juin 2018 au 16 novembre 2019.

Le projet de la ligne Chronobus M6+, d'un bus classique à un trolleybus

D'ici 2028, la ligne M6+ reliera l'IUT de La Métare à la Cité du design, en passant par Châteaureux, avec un trolleybus plus rapide et plus fréquent. Elle sera opérée par des trolleybus articulés 100 % électriques nouvelle génération (IMC). Son coût est de 28 millions d'euros HT, dont 1,7 de l'Afif. Elle sera achevée en 2028. Le projet M6+ a été pensé à partir de l'actuelle ligne M6 du réseau Stas. Celle-ci relie le campus de la Métare au centre-ville de Saint-Étienne (square Violette).

Les objectifs sont :

- Accélérer et fiabiliser l'actuelle ligne M6 dans sa partie sud-est ;
- La prolonger vers le nord de Saint-Étienne pour créer une liaison directe avec la gare de Châteaureux, les quartiers plaine Achille / Manufacture-Cité du design.

Des véhicules plus propres

Annnonce de l'acquisition de 39 nouveaux véhicules à faibles émissions en août 2025 :

- 8 trolleybus articulés électriques en circulation sur la ligne M6.
- 31 nouveaux bus biogaz pour circuler sur les lignes M2 (12 bus standards) et M5 (11 bus standards et 8 bus articulés dès 2026).

Le Serm

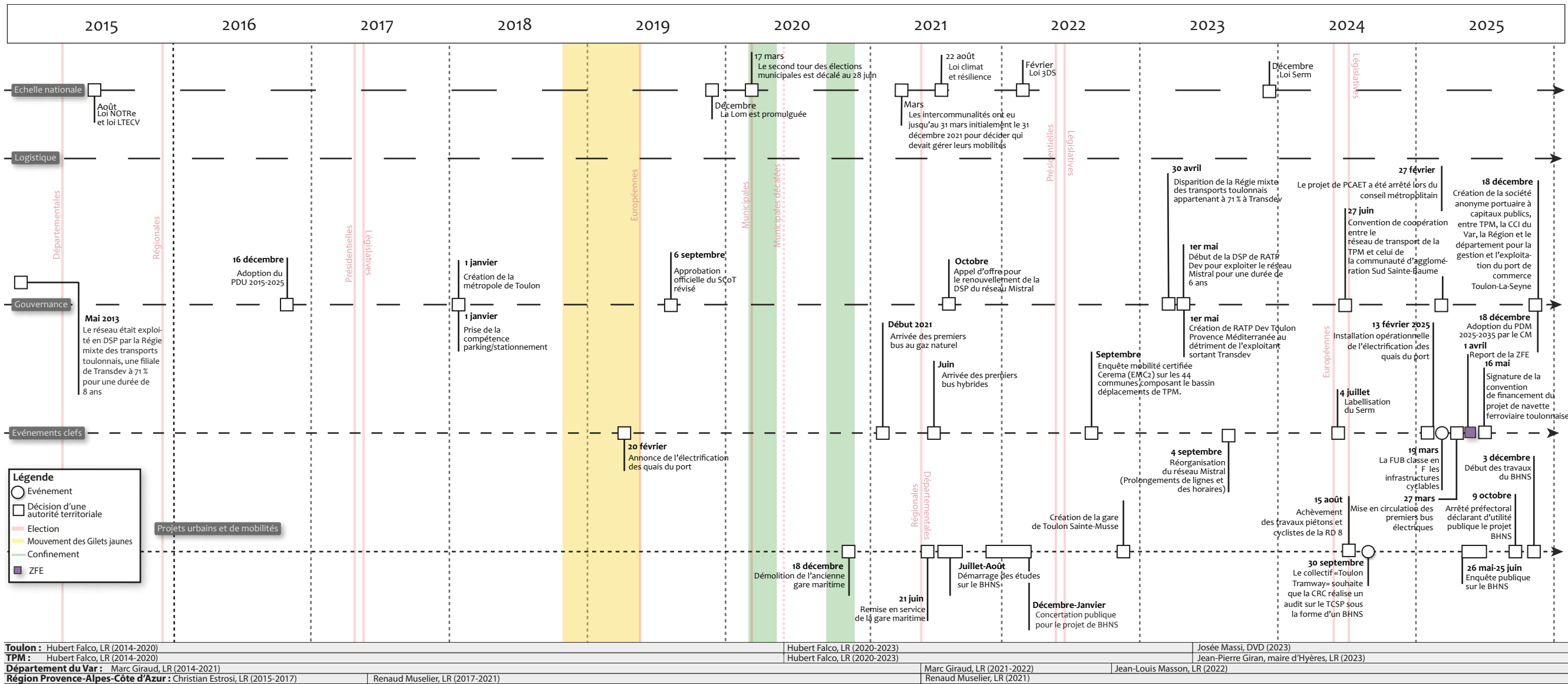
Avec environ 2,35 millions de déplacements quotidiens dans l'agglomération stéphanoise, dont 95 % internes au territoire, la dépendance à la voiture est élevée. Chaque jour, environ 50 000 personnes non-résidentes entrent à Saint-Étienne en voiture, soulignant la nécessité de proposer des alternatives de transport efficaces. Le Serm stéphanois vise à réduire cette dépendance, améliorer la qualité de l'air et diminuer les émissions de CO₂.



Carte du tramway de Saint-Etienne et de ses parkings relais, 2020
Source : https://www.cartograf.fr/carte_saint_etienne.php

TPM : 450 000 hab. Toulon : 180 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



Le réseau Mistral

A partir de mai 2013, le réseau était exploité en délégation de service public (DSP) par la Régie mixte des transports toulonnais (RTT), une filiale de Transdev (à 71 % et 29% pour la ville de Toulon) pour une durée de 8 ans. A compter du 1er mai 2023 et pour six ans, Toulon Provence Méditerranée a confié à RATP Dev l'exploitation et la maintenance du réseau Mistral par délégation de service public (délibération du 23 février 2023). Il s'agit d'un contrat d'un montant de 511,47 millions d'euros. Une société dédiée à cette DSP a été constituée, RD Toulon Provence Méditerranée. Les objectifs fixés sont le doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030 et l'atteinte de 40 millions de voyages dès 2026 (+ 54 %), conformément au PDM. Pour cela, les kilomètres parcourus devraient augmenter de 17 %.

La restructuration du réseau en septembre 2023

À la rentrée de septembre 2023 et dans le cadre du changement de DSP, de nombreux changements sont intervenus dans la desserte. Les principaux changements sont les prolongements de certaines lignes et une meilleure cadence.

Le fonctionnement du réseau

Depuis 2003, le réseau Mistral est le service de transport en commun géré par la métropole Toulon Provence Méditerranée et desservant ses douze communes membres.

Le réseau transporte chaque année plus de 30 millions de personnes. En 2021, il emploie 750 personnes, pour 331 véhicules.

Les lignes, en 2024 :

- 64 lignes terrestres : 48 lignes régulières et seize transports à la demande ;
- Neuf lignes maritimes : trois lignes régulières transrade et six lignes pour la desserte des Îles d'or ;
- Une ligne aérienne avec le téléphérique ;
- Trois parcs relais existants-Porte d'Ollioules et de Toulon, Brunet et Tamaris.

Un Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le projet de BHNS voit le jour après que l'idée d'un tramway a été abandonnée en 2008 par l'ancien maire Hubert Falco. La métropole de 500 000 habitants n'est en effet desservie que par des bus. Pendant de nombreuses années, le dossier du BHNS n'avance pas, les études existent, mais rien de concret sort de terre. Les opposants historiques au BHNS, réunis dans le collectif «Toulon Tramway», ont porté en 2024 le dossier devant la Chambre régionale des comptes, souhaitant un audit. Le 9 octobre 2025, le projet a été déclaré d'utilité publique, et les travaux ont débuté le 3 décembre 2025. Son parcours de 28 km et 65 stations reliera La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde. Sur les 28 km d'infrastructure, le projet prévoit 70 % du tracé en site propre, trois parkings relais et un centre d'exploitation à Sainte-Musse. Dans son déploiement final, ce BHNS proposera trois lignes aux usagers. Le coût du projet est de 395 millions d'euros. La fin des travaux du premier tronçon est prévu pour 2028.

L'électrification de la flotte

44 bus électriques doivent entrer en fonction sur les lignes du réseau Mistral d'ici 2027, pour un coût d'achat de 24,36 millions d'euros. Les six premiers ont été mis en services en mars 2025. La flotte se compose de 338 bus, dont 54 fonctionnent au gaz naturel en 2025.

Le projet de navette ferroviaire toulonnaise

Le 16 mai 2025, les partenaires du projet de la Ligne nouvelle Provence Côte d'azur (LNPCA) ont présenté à Toulon le projet de navette ferroviaire toulonnaise en signant la convention de financement. Ce nouveau service sera rendu possible par les travaux sur voies et en gares de LNPCA. Il permettra de répondre aux besoins de déplacements quotidiens dans l'aire toulonnaise, avec des trains plus réguliers et plus fréquents, délestant aussi les voies rapides Marseille-Nice.

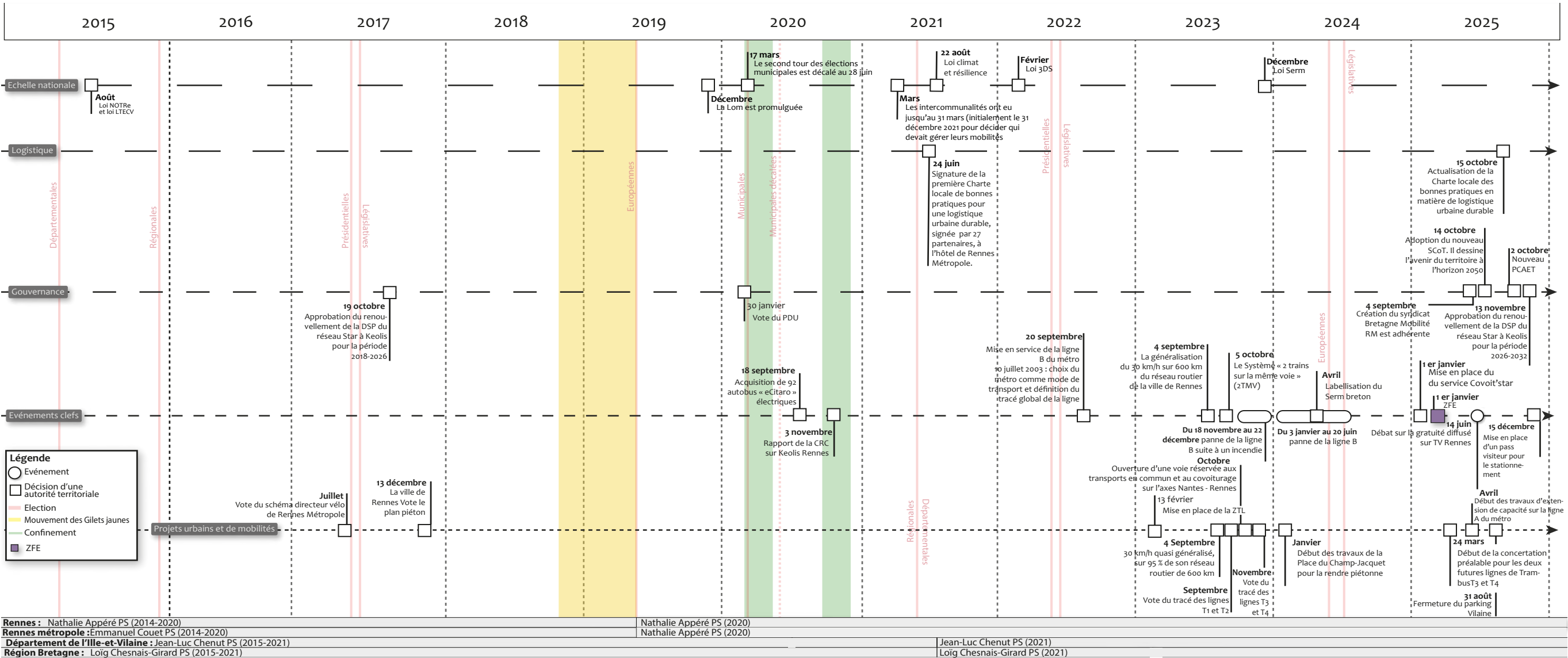
Le projet de tracé du BHNS



Source : <https://metropoletpm.fr/grands-projets/le-bus-haut-niveau-de-service-bhns>

RM : 480 000 hab. Rennes : 234 000 hab.

Document de travail TDIE | Ne pas diffuser | Février 2026



Le cadre général

Le Service des transports en commun de l'agglomération rennaise (Star)

Le Service des transports en commun de l'agglomération rennaise (Star) est un service de transport public de voyageurs organisé par Rennes Métropole sur l'ensemble de son territoire.

La structuration du réseau

Le réseau est organisé en deux parties :

- Les lignes A et B du métro ont une longueur totale de 23,5 km desservant 28 stations. Le métro comprend en tout 55 rames ;
- 148 lignes de bus régulières et scolaires desservant l'ensemble des 43 communes, soit une longueur cumulée de 2016 km de lignes.

Une délégation du service public confiée à Keolis depuis 1999

Par délégation de service public, l'exploitation du réseau est confiée par Rennes Métropole depuis le 1er janvier 1999 au groupe Keolis à travers sa filiale Keolis Rennes, dénommée Société des transports urbains rennais (Star), jusqu'en décembre 2006. La délégation, d'une durée de sept ans a été renouvelée à quatre reprises, en 2007, 2013, 2018 et 2025. L'ensemble des véhicules et des installations (stations, voies de métro, dépôts, bureaux, etc.) sont la propriété de Rennes Métropole à l'exception des dépôts des sous-traitants et mis à disposition du délégataire qui assure l'exploitation, en échange d'une subvention nommée « contribution forfaitaire » et des ventes des titres de transport.

La fréquentation

En 2025, le réseau STAR (le service de transports en commun de la métropole de Rennes) a enregistré 111,3 millions de voyages, soit une hausse de 8,5 millions de passages par rapport à l'année 2024 (103 millions). D'ici 2032, le nombre de voyages devrait passer de 110 millions à 130 millions par an, notamment grâce à l'arrivée des Trambus. En termes d'offres, le réseau Star est le 1er en nombre de km/habitant

L'échelle métropolitaine

Une place importante accordée à la marche et au vélo

La ville de Rennes avait lancé son premier plan piéton dès 2017. Sa principale nouveauté était d'identifier les liaisons majeures entre pôles, dont la distance n'excéderait pas 1,3 km à vol d'oiseau. En 2023, la part modale de la marche serait de 33 % à Rennes métropole selon une enquête Fréquence + de l'Audiar Rennes. Le schéma directeur vélo de 2017 se dessine sur 480 km d'itinéraires cyclables dans la métropole, dont 105 d'un réseau vélo express en étoile, entre Rennes et les communes environnantes, d'ici 2030. La Ville de Rennes se classe troisième au baromètre de la Fub, derrière Grenoble et Strasbourg.

L'échelle régionale

Le Syndicat Bretagne Mobilités

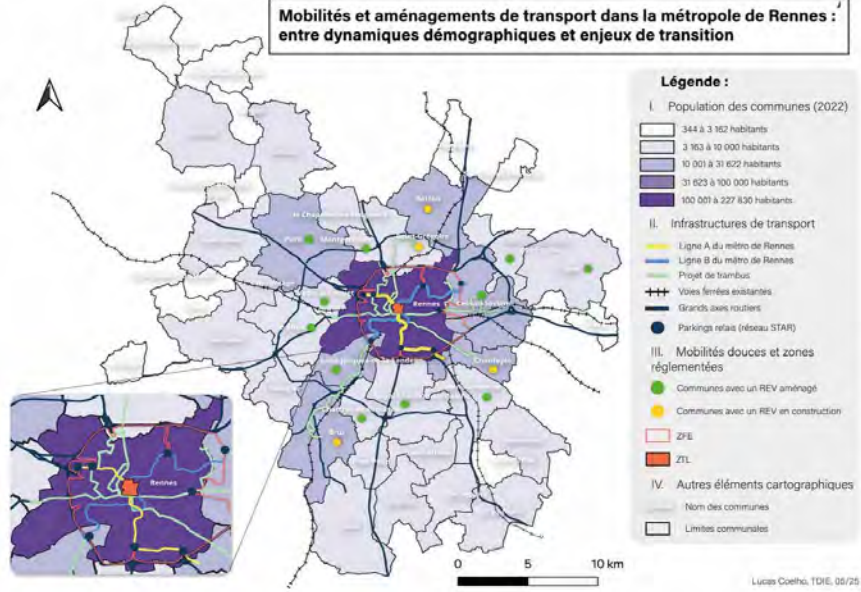
En 2024, la Région Bretagne a créé le syndicat mixte « Bretagne Mobilités ». La création de ce syndicat vise à répondre aux besoins en matière de mobilités à l'échelle régionale tout en préservant les compétences locales des AOM.

Le système 2 trains sur la même voie

Clément Beaune a inauguré le 5 octobre en gare de Rennes le système « 2 trains sur la même voie » (2TMV). Cette solution, qualifiée de « première » en France par le ministre délégué chargé des Transports, permet de faire circuler 120 trains en plus par semaine.

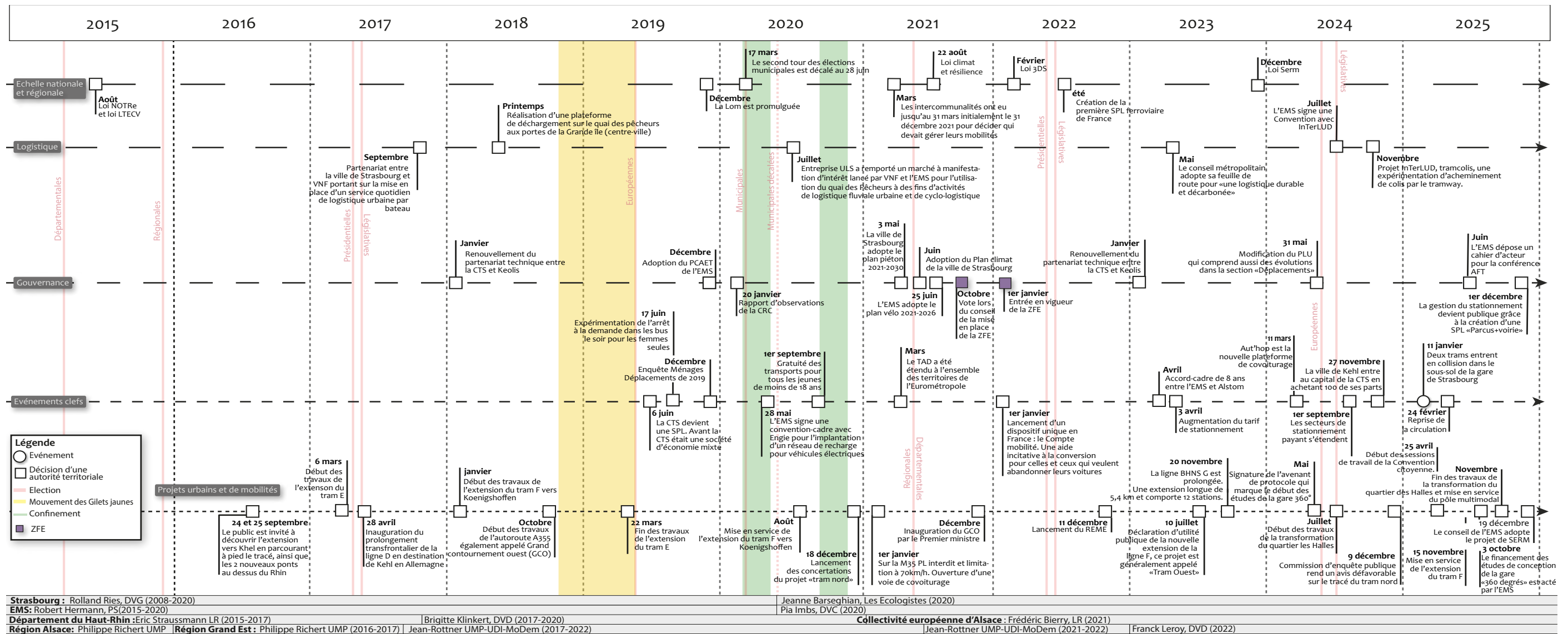
Le Serm breton

Le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a labellisé la Bretagne pour la mise en place d'un Serm à l'échelle de la région. Contrairement aux autres régions, ce Serm ne concerne pas que les métropoles. Son objectif est d'améliorer la qualité des transports du quotidien et le désenclavement des territoires périurbains et ruraux.



EMS : 522 000 hab. Strasbourg : 296 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



La Compagnie des transports strasbourgeois (CTS)

La Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) devient une société publique locale le 6 juin 2019. A partir de cette date, l'Eurométropole de Strasbourg détient 80% du capital et la région Grand Est 20%. Le 27 novembre 2024, l'Eurométropole vend 100 de ses parts à la municipalité de Kehl en Allemagne, soit 0,05 % du capital.

La structuration du réseau

Le réseau est organisé en trois parties principales :
 - 6 lignes de tram et deux lignes BHNS ;
 - 6 lignes de Chron'Hop ;
 - Un réseau de 33 lignes de bus ;

La fréquentation du réseau

Chiffres-clés 2019
 -Nombre de déplacements sur le réseau : 127,8 millions
 -Nombre de voyages par jour : 473 000
Chiffres-clés 2024
 -Nombre de déplacements sur le réseau : 138,2 millions
 -Nombre de voyages par jour : 507 000

Le verdissement de la flotte

Les trajets se sont effectués au travers d'un parc constitué de 109 rames de tram et 260 bus, dont 25 BHNS. Actuellement 100 % des bus roulant désormais au GNV ou à l'électricité.

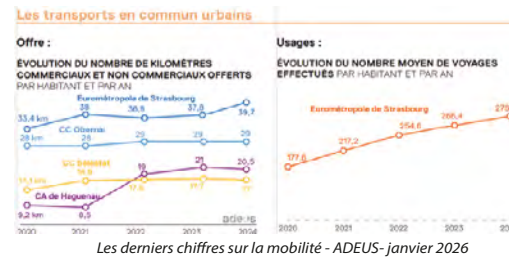
Une multitude de projets d'infrastructures réalisés

L'Eurométropole a réalisée plusieurs extensions de tramways comme : le prolongement de tram D vers la ville de Kehl en Allemagne, l'extension du tram E vers le quartier de la Robertsau, l'extension du tram F vers Koenigshoffen, et encore un prolongement de la F vers l'Ouest de l'agglomération.

La gratuité des transports pour les moins de 18 ans

Depuis le 1er septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg bénéficient de la gratuité des transports en commun. L'Eurométropole indique que cette mesure de gratuité pour les jeunes lui coûte « 8 millions d'euros par an ».

Nombre de conseillers	Communes
49	Strasbourg
7	Schiltigheim
6	Illkirch-Graffenstaden
4	Lingolsheim
3	Bischheim
2	Hoenheim, Ostwald
1 (+1 suppléant)	les 26 autres communes

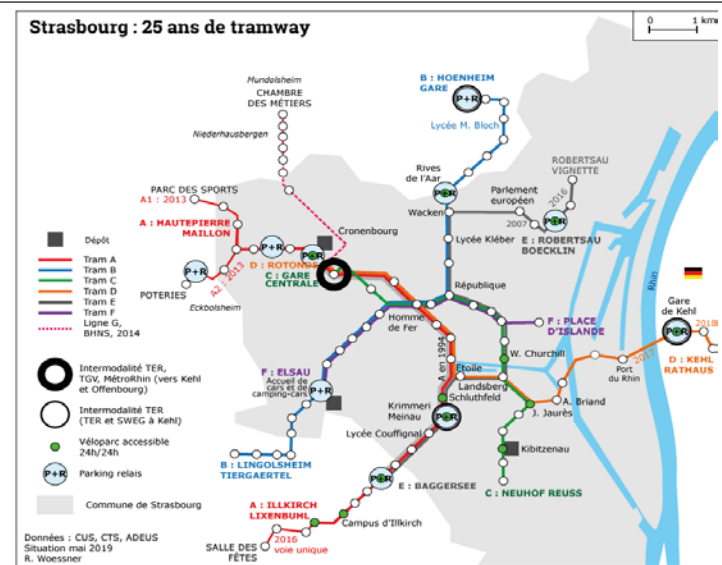


Le REME, les prémices du SERM

En coopération soutenue avec la Région Grand Est, l'Eurométropole a initié le REME (Réseau express métropolitain européen) le 11 décembre 2022. La démarche a servi de référence à la loi sur les SERM au plan national.

Le projet «Tram Nord», une extension de tramway en réflexion

L'extension du tramway vers le nord de l'agglomération (ou « tram nord ») est un projet d'aménagement qui consiste à relier l'ouest de Schiltigheim et Bischheim au réseau strasbourgeois. Cette extension fait partie du programme des municipalités écologistes élues en 2020, menées par Jeanne Barseghian à Strasbourg et Danielle Dambach à Schiltigheim. Cette extension est critiquée par l'opposition et par de nombreuses associations.



Source : R.Woessner, Géoconfluences, 2019