



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux (hors Île-de-France)



Crédits : Arnaud Bouissou / Terra



Crédits : Bernard Suard / Terra

Le 4^e appel à projets en faveur des transports collectifs en site propre depuis 2008

Date de lancement de l'appel à projets : mardi 15 décembre 2020

Date limite de réception des dossiers au format informatique : vendredi 30 avril 2021 minuit

Site de dépôt des dossiers : <https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-tcsp-pem-2020>

Contacts :

- mél. : AAP-TCSP-4@developpement-durable.gouv.fr ;
- direction régionale de l'environnement, de l'aménagement, du logement (ou équivalent) de la région concernée

Résumé

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 prévoit la poursuite du soutien de l'État en faveur des transports du quotidien. Le présent appel à projets vise ainsi à promouvoir de nouveaux projets de transport collectif en site propre (TCSP) ainsi que de pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Les projets de TCSP qui pourront être proposés sont par exemple des créations ou des extensions de lignes de métro, tramway, bus et cars à haut niveau de service (y compris des voies réservées aux bus ou cars en entrée d'agglomération), de transport urbain par câble ou de navettes fluviales ou maritimes urbaines.

Les projets de PEM éligibles à cet appel à projets devront être desservis par des transports collectifs non urbains (le périmètre ferroviaire n'étant toutefois pas éligible).

Les candidats pourront être des autorités organisatrices de transport pour le volet TCSP (ainsi que des gestionnaires de voirie pour le sous-volet voies réservées), et des collectivités territoriales (ou intercommunalités) pour le volet PEM.

L'Île-de-France est exclue de cet appel à projets car les projets de ce type y bénéficient de financements spécifiques via le contrat de plan État-région.

Les projets retenus à cet appel à projets bénéficieront d'une subvention, variable en fonction des caractéristiques de chaque projet, plafonnée à 40 millions d'euros. L'enveloppe globale de l'appel à projets se monte à 450 millions d'euros.

Les dossiers de candidature devront être remis avant la fin avril 2021, les résultats étant annoncés en septembre 2021. Les travaux des projets devront démarrer avant la fin 2025 pour rester éligibles à la subvention.

Objectifs de l'appel à projets

Contexte

La France est confrontée à des défis environnementaux majeurs, notamment celui du changement climatique. Elle s'est engagée résolument dans la transition écologique. La stratégie nationale bas-carbone a pour objectif la neutralité carbone d'ici 2050. Aujourd'hui, le secteur des transports émet un tiers des gaz à effet de serre de notre pays. C'est donc un effort sans précédent qui doit être réalisé dans ce domaine, conjuguant progrès technologiques, évolutions des pratiques de mobilité et adaptation des réseaux de transport.

Les transports collectifs urbains, au même titre que les modes actifs, sont l'un des leviers essentiels pour limiter ces émissions de carbone en agglomération. Ils sont aussi un levier d'amélioration des conditions de vie, face à la congestion routière. Pour certains publics, c'est le seul accès à la mobilité. C'est pourquoi la loi d'orientation des mobilités adoptée en décembre 2019 a prévu que l'État investisse de manière importante en faveur des transports du quotidien ces prochaines années. Cela se traduit concrètement par ce nouvel appel à projets, quatrième du genre depuis 2008.

La crise sanitaire de l'année 2020 a affecté la fréquentation des réseaux de transport en commun. Le lancement de cet appel à projets illustre la volonté de l'État d'accompagner les autorités organisatrices de la mobilité afin de rétablir une dynamique de croissance de la fréquentation des transports collectifs sur le territoire français. L'État soutient ainsi les autorités organisatrices de la mobilité dans le développement de projets ambitieux pour l'avenir et participant de la relance de l'activité économique. Le calendrier de cet appel à projets (2021-2025) est calé sur les mandats des exécutifs de ces autorités organisatrices afin de favoriser l'émergence d'un maximum de projets.

Champs d'intervention

L'appel à projets comprend deux volets distincts : un volet « transports collectifs en site propre » (TCSP) et un volet « pôles d'échanges multimodaux » (PEM).

Par ailleurs, la création de nouvelles lignes de métro bénéficie d'un soutien spécifique dans le cadre du plan France Relance (2020-2022).

Candidats éligibles

Pour le volet TCSP, seules les candidatures des autorités organisatrices de transport compétentes (autorités organisatrices de la mobilité, régions ou syndicats de transport) seront retenues, à l'exception des voies réservées sur les axes routiers structurants en entrée d'agglomération pour lesquelles les gestionnaires de voirie sont également admis à concourir sous réserve de joindre à leur candidature l'avis de l'autorité organisatrice territorialement compétente.

Une seule candidature par PEM sera admise. Elle sera portée par une collectivité territoriale ou une intercommunalité, celle-ci pouvant être la cheffe de file d'un groupe de collectivités dans le cas où différents maîtres d'ouvrage se répartissent différents périmètres d'intervention au sein du PEM.

Tous les projets situés sur le territoire français, y compris sur les territoires d'Outre-mer, sont éligibles à cet appel à projets, à l'exception des projets situés dans la région Île-de-France.

Dotation de l'appel à projets

L'enveloppe financière de l'appel à projets s'élève à 450 millions d'euros, comprenant indistinctement les volets TCSP et PEM.

Outre cette aide financière directe, la reconnaissance par l'État de l'intérêt d'un projet permet de le valoriser auprès de la population potentiellement concernée ainsi que de certains organismes financiers.

Une enveloppe supplémentaire de 200 millions d'euros est dédiée par ailleurs aux nouvelles lignes de métro dont les travaux débutent avant la fin de l'année 2022 dans le plan France Relance.

Propositions attendues pour le volet transports collectifs en site propre

Types de projets éligibles

Sont éligibles à l'appel à projets les projets de création ou d'extension de lignes de TCSP, tels que les projets de :

- métro ;
- tramway (ou tram-train) ;
- bus et cars à haut niveau de service (en site propre intégral ou quasi-intégral) ;
- transport urbain par câble (non touristique) ;
- liaison fluviale ou maritime à vocation urbaine.

Des modes innovants (monorail, sustentation, etc.) pourront également être proposés. Les aménagements permettant d'augmenter la capacité d'une ligne de transport collectif en site propre existante (par exemple l'allongement des quais) sont également éligibles.

Sont exclues les infrastructures liées au réseau ferroviaire national. Ainsi, un tram-train ne sera éligible que pour la partie située en dehors du réseau ferré national.

Par extension de la notion de TCSP, sont également éligibles certains types de sites propres réservés aux transports collectifs :

- aménagements de voirie significatifs s'inscrivant dans un programme global cohérent d'amélioration de la vitesse commerciale d'une ligne de bus ayant un niveau d'offre élevé ; ces projets sont assimilés à des TCSP pour ce qui concerne la prise en compte de l'urbanisme dans la candidature ;
- voies réservées au transport en commun de manière exclusive ou partagée avec le covoiturage sur les axes routiers structurants en entrée/sortie d'agglomération (hors réseau routier national).

Seules les projets dont le coût global est supérieur à 5 millions d'euros hors taxes sont éligibles. Pour l'appréciation de ce seuil, l'ensemble des coûts est pris en compte, y compris les études ou le matériel roulant, bien que la subvention ne porte que sur l'infrastructure. Les travaux (hors déviations de réseaux) ne doivent pas avoir démarré avant la date de lancement de l'appel à projets, à savoir le 15 décembre 2020.

S'agissant de la mesure du plan France Relance en faveur des nouvelles lignes de métro, les candidatures devront être transmises au ministère des transports avant le 15 janvier 2021. La règle de plafonnement des subventions à 40 millions d'euros de l'appel à projets évoquée infra dans le cahier de charges ne s'applique pas à cette mesure.

Périmètre des dépenses éligibles

L'aide porte sur l'infrastructure des projets, y compris les aménagements connexes, et ne concerne pas le matériel roulant. Elle est exclusive de toute autre aide de l'État, hormis les crédits régionalisés du plan France Relance. Les études directement liées aux projets et diligentées après le lancement de l'appel à projets seront éligibles uniquement pour les porteurs de projets dont le périmètre regroupe moins de 100 000 habitants.

D'autres aides de l'État, comme par exemple la dotation de soutien à l'investissement local, pourront être sollicitées pour le matériel roulant, notamment s'il est particulièrement performant sur le plan environnemental, c'est-à-dire plus ambitieux que les exigences fixées par la réglementation pour le verdissement des flottes.

L'estimation des coûts des projets devra être présentée selon la répartition suivante en 11 postes de dépenses :

Poste de dépense		Dépense subventionnable
1	frais de maîtrise d'ouvrage	non
2	études	cas général : non
		moins de 100 000 hab. : oui
3	maîtrise d'œuvre	non
4	acquisitions foncières	non
5	déviations de réseaux	oui si non prises en charge par les opérateurs
6	infrastructure (hors stations et dépôt du TCSP)	oui
7	stations du TCSP	oui
8	dépôt du TCSP	oui
9	aménagements connexes d'intermodalité (autres modes que le TCSP)	oui
10	véhicules	non
11	autres (à définir)	examen au cas par cas

La source de l'estimation des coûts devra être précisée (porteur de projet ou bureau d'études extérieur), ainsi que le niveau d'études correspondant (études d'opportunité / de faisabilité / préliminaires / d'avant-projet / de projet).

Les dépenses liées à l'infrastructure comprennent notamment les travaux de réalisation du site propre du TCSP, le réaménagement de la voirie directement impactée par le TCSP de façade à façade, ainsi que les différents équipements liés à l'exploitation du TCSP (alimentation électrique, signalisation, etc.) hors stations, dépôt et véhicules.

Les aménagements connexes d'intermodalité sont les aménagements dévolus aux autres modes de transport en intermodalité avec les stations du TCSP, dans une logique de pôle d'échanges : réaménagement des arrêts de bus, parc relais, stationnement vélos, etc.

Pour le calcul de la subvention, la dépense subventionnable par kilomètre est plafonnée selon les montants du tableau suivant, dans le cas de deux voies en site propre (à diviser par deux en cas de voie unique) :

Mode	Plafond kilométrique de la dépense subventionnable
métro	70 M€
tramway, tram-train urbain	20 M€
site propre routier	5 M€
transport par câble	10 M€
appontement fluvio-maritime	1 M€
augmentation de capacité	10 M€

Dans le cas de modes innovants (monorail, sustentation, etc.), le plafond kilométrique sera déterminé au cas par cas.

Description des caractéristiques des projets

Le dossier de candidature devra décrire le projet ainsi que les bénéfices escomptés. La composition est laissée à l'appréciation du porteur du projet mais le dossier devra au minimum comporter les informations suivantes :

Description du projet	objet et justification du projet
	tracé de la ligne avec longueur, localisation des sites propres et longueur, localisation et équipements des stations et autres aménagements connexes d'intermodalité
	matériel roulant utilisé (dont capacité d'emport et motorisation)
	niveau d'offre : temps de parcours, fréquence, amplitude horaire
	principaux équipements et services desservis
	inscription dans le système de transport (connexions avec les autres lignes du même mode de transport et avec les autres modes)
	aménagements connexes d'intermodalité éventuels autour des stations (par exemple stationnements autos ou vélos)
	inscription dans la stratégie territoriale (notamment dans la planification des transports)
	échancier de réalisation détaillé (études, procédures administratives, travaux)
	coûts hors taxes par poste de dépense, estimation du coût annuel d'exploitation
	plan de financement prévisionnel, capacité financière du porteur du projet à en supporter le coût en intégrant la phase d'exploitation
	impact sur l'urbanisme : développements urbains envisagés autour des stations, réaménagement des espaces publics
	Bénéfices attendus
gains de temps	
bilan socio-économique : valeur actualisée nette (VAN), VAN / euro investi	
bilan carbone	
évaluation des autres bénéfices environnementaux	

L'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructure de transport de l'État est basée sur l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014, qui s'accompagne d'une note technique datée du 27 juin 2014 et de fiches-outils (<https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>). L'État utilise ainsi notamment les valeurs tutélaires suivantes pour la monétarisation des bilans socio-économiques de ses projets (<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/V.2.pdf>). L'utilisation d'une méthodologie différente de celle de l'État (instruction du 16 juin 2014), notamment en ce qui concerne les valeurs recommandées pour le calcul, devra être justifiée par le porteur de projet. Il est possible de recourir à un calcul simplifié, notamment pour les projets de transports non guidés.

Le porteur de projet pourra apporter toute précision qu'il jugera utile, par exemple l'impact détaillé sur les autres modes (nouveau plan de circulation, évolution du stationnement automobile...), les nouveaux services ou actions de mobilité engendrés, la prise en compte de considérations environnementales dans la conception du projet (traitement paysager, lutte contre l'imperméabilisation...), la gestion de chantier (clauses d'insertion, évacuation des déblais...). Il pourra notamment présenter les bénéfices potentiels de son projet au regard des six finalités fondamentales du développement durable : résilience, bien-être, utilisation rationnelle des ressources, cohésion sociale, préservation de l'environnement et attractivité. La DGALN publie ainsi un corpus méthodologique autour de la norme ISO 37101 sur le système de management pour le

développement durable des villes et des territoires (<http://www.ecocites.logement.gouv.fr/l-utilisation-du-standard-international-iso-37101-a172.html>).

L'intérêt de chaque projet sera apprécié par le comité technique de l'appel à projets, dont la composition est précisée *infra*, au regard notamment de sa pertinence technique et socio-économique, de sa bonne articulation avec l'ensemble des solutions de mobilité existantes sur le territoire, de sa maturité, de la prise en compte du lien avec l'urbanisme, de sa bonne adéquation avec les objectifs de la mobilité durable et plus largement du développement durable.

Bonus financiers spécifiques

Des bonus financiers consistant en une majoration du taux de subvention pourront être attribués aux projets présentant des caractéristiques particulièrement bonnes dans les domaines exposés ci-dessous. Pour en bénéficier, les porteurs de projets devront présenter dans leur dossier de candidature et pour chaque domaine visé un argumentaire spécifique.

1. Desserte de quartiers liés à la politique de la ville

En plus du niveau d'offre, la qualité de l'insertion du projet au sein des quartiers concernés devra être démontrée.

2. Amélioration de la qualité de l'air dans les zones à faibles émissions mobilité

Une estimation de l'impact du projet (qui devra être notable) en matière d'émissions de polluants atmosphériques dans la zone devra être fournie.

3. Utilisation uniquement de véhicules routiers « zéro émission »

Le projet ne devra exploiter que des véhicules routiers n'émettant aucun gaz à effet de serre, c'est-à-dire totalement électriques, y compris ceux fonctionnant à l'hydrogène.

4. Mise en œuvre d'une politique d'urbanisme en lien avec le projet de transport concerné

La création d'un nouveau TCSP est en effet une occasion à saisir pour densifier l'urbanisation, d'autant qu'en retour cette densification augmentera la fréquentation du TCSP. Il est demandé à chaque porteur de projet :

- une description des enjeux et des possibilités d'urbanisation aux abords des arrêts desservis par le TCSP projeté ;
- un engagement des autorités en charge de l'urbanisme de renforcer la densité et la mixité de ces quartiers ; typiquement, un tel engagement pourra consister à modifier le plan local d'urbanisme pour augmenter les droits à construire ; il pourra aussi porter sur la programmation des constructions dans ces quartiers, notamment dans le cadre de dispositifs d'aménagement partenariaux tel que la zone d'aménagement concerté ou le contrat de projet partenarial d'aménagement et l'opération de revitalisation des territoires créés par la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique de 2018.

Lors de la phase de constitution du dossier de candidature, les services déconcentrés de l'État (notamment les directions départementales des territoires) pourront aider les autorités organisatrices de la mobilité à élaborer leur stratégie opérationnelle d'articulation entre urbanisme et transport. Les lauréats ayant présenté les meilleurs dossiers dans ce domaine pourront bénéficier d'un accompagnement technique (en ingénierie) dans la durée après l'annonce des résultats de l'appel à projets.

Propositions attendues pour le volet pôles d'échanges multimodaux

Types de projets éligibles

Seuls les projets de création ou d'aménagement de PEM accueillant au moins un service de transport collectif non urbain sont éligibles à l'appel à projets.

Périmètre des dépenses éligibles

Les dépenses subventionnables concernent l'ensemble des travaux du PEM, quel que soit le maître d'ouvrage, y compris les dépenses d'équipements tels que la billettique ou le système d'information voyageurs, à l'exclusion de tout périmètre ferroviaire (bâtiment voyageurs, quais) et de tout périmètre donnant lieu à des recettes de stationnement automobile.

La dépense subventionnable est plafonnée à 10 millions d'euros par projet.

Description des caractéristiques des projets

Le dossier de candidature devra décrire le projet ainsi que les bénéfices escomptés. La composition est laissée à l'appréciation du porteur du projet mais le dossier devra au minimum comporter les informations suivantes :

Description du projet	localisation et inscription dans le système de transports
	plan des différents périmètres modaux
	gouvernance
	niveau d'offre des différents modes (y compris stationnements)
	traitement de l'intermodalité (information voyageurs, billettique, tarification intégrée...)
	services de mobilité et d'accueil
	inscription dans la planification multimodale des transports (SRADDET, PDU)
	échancier de réalisation détaillé (études, procédures administratives, travaux)
	coûts hors taxes
	plan de financement prévisionnel, y compris en phase exploitation
	développements urbains envisagés autour, aménagement des voies d'accès pour faciliter et sécuriser l'accès des modes actifs
Bénéfices attendus	prévisions de fréquentation

Une attention particulière sera portée à la coordination entre les différents réseaux : optimisation des correspondances (cheminements, coordination des offres, synchronisation de l'exploitation en temps réel), tarification, billettique et information multimodales.

Bonus spécifique

Les projets de PEM situés au sein de communautés de communes, donc en territoire peu dense, bénéficieront d'un taux de subvention bonifié.

Modalités de candidature, de sélection et d'accompagnement des projets

Composition et dépôt des dossiers de candidature

Chaque projet fera l'objet d'un dossier de candidature. Celui-ci devra être concis. Il comprendra :

- une présentation générale du projet, comprenant a minima les éléments de description évoqués supra (cf. chapitre sur la description des caractéristiques des projets de TCSP / de PEM);
- le détail des coûts d'investissement du projet, détaillés selon les 11 postes de dépenses susmentionnés s'il s'agit d'un projet déposé au titre du volet TCSP (cf. chapitre sur les dépenses éligibles des TCSP);
- une synthèse qui rappellera la nature du projet, sa longueur, la localisation des terminus, le coût total, les délais de réalisation, le niveau d'avancement au moment du dépôt du dossier, la fréquentation prévisible ainsi qu'une estimation de sa valeur actualisée nette socio-économique et de son bilan carbone (cf. annexe 1 du cahier des charges);
- une grille récapitulant les principales caractéristiques du projet à compléter (cf. annexe 2 du cahier des charges);
- un plan du projet (deux plans pour les projets de PEM : localisation dans le système de transport, organisation du PEM);
- une délibération du porteur de projet approuvant la candidature ;
- un engagement des autorités en charge de l'urbanisme de renforcer la densité et la mixité des quartiers desservis, s'il s'agit d'un TCSP ou assimilé ;
- tout autre élément que le porteur de projet jugera utile d'ajouter pour aider à la bonne compréhension du projet et de son inscription dans une politique de déplacements et de développement durable.

Les dossiers devront être déposés avant la fin avril 2021 sous forme numérique sur le site Internet suivant : <https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/aap-tcsp-pem-2020>.

Dans le cas où un porteur de projets souhaiterait soumettre plusieurs projets à l'appel à projets, chaque projet fera l'objet d'une candidature séparée.

Les services régionaux du ministère de la transition écologique, à l'instar des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement en métropole, sont les interlocuteurs privilégiés des porteurs de projets en cas d'interrogations sur les modalités ou les orientations de cet appel à projets.

Modalités de sélection des projets

La sélection des projets lauréats relève du ministre chargé des transports. Les résultats seront annoncés en septembre 2021, avec la mention des subventions accordées.

Un comité technique regroupant différents services centraux de l'État ainsi que le Groupement des autorités responsables de transport, représentant des autorités organisatrices de la mobilité, lui transmettra au préalable son avis sur l'éligibilité des projets soumis ainsi qu'une appréciation de leur intérêt respectif sur la base des critères précités.

Modalités de conventionnement des subventions

La subvention est calculée en appliquant un taux de subvention rapporté à une dépense subventionnable. Elle est variable en fonction des projets, au regard notamment de leur intérêt respectif, de leur maturité ainsi que des bonus éventuels. Elle est plafonnée à 40 millions d'euros maximum par projet de TCSP (bonus compris).

Son conventionnement s'effectuera au nom de l'État par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France l'année de démarrage des travaux. Les travaux devront démarrer avant le 31 décembre 2025 pour que la subvention puisse être versée.

En cas d'évolution significative du projet, le montant de la subvention voire le principe même de son attribution seront réexaminés par le ministère en charge des transports, étant entendu que le montant actualisé ne pourra être supérieur à celui attribué à l'issue des résultats de cet appel à projets.

Évaluation ex-post

L'appel à projets fera l'objet d'une évaluation ex-post qui s'appuiera notamment sur des indicateurs synthétiques qui devront être renseignés et transmis par le porteur de projet lorsque celui-ci sollicitera le solde des subventions.

Type de projet	Indicateur de réalisation	Indicateur de résultat
TCSP	- km de site propre	- fréquentation du TCSP - estimation du report modal
avec bonus véhicules propres	- nombre de véhicules propres	
avec bonus transport/urbanisme	- le cas échéant, date de modification ou de révision de chacun des documents d'urbanisme concernés	- nombre de logements réalisés, programmés ou rendus possibles par l'évolution du document d'urbanisme autour du TCSP ou assimilé
PEM		- fréquentation du pôle

Par ailleurs, il est rappelé que les projets d'infrastructures de transport d'un coût égal ou supérieur à 83 084 715 euros hors taxes, ainsi que les projets de transports guidés, constituent des grands projets au sens de l'article L. 1511-2 du code des transports. À ce titre, un bilan socio-économique doit être établi au plus tard cinq ans après leur mise en service.

Annexes au cahier des charges

1. Fiche de synthèse à renseigner
2. Grille récapitulative des principales caractéristiques du projet à renseigner

Annexe 1. Fiche de synthèse à renseigner

Projet déposé au titre du volet « transport collectif en site propre »

Nom du projet :

Porteur de projet :

Nombre d'habitants au sein du ressort territorial du porteur de projet :

Mode de transport du projet :

Indication des lieux extrémités du projet et de sa longueur totale :

Longueur du site propre :

Coût total en euros hors taxes :

Période prévisionnelle de réalisation des travaux :

Date prévisionnelle de mise en service :

Stade d'avancement du projet au moment du dépôt du dossier :

Nombre d'habitants et d'emplois potentiellement desservis par le projet (dans la limite de 500 mètres autour des stations) :

Fréquentation attendue sur le projet en voyages par jour (ouvrable ou moyen annuel) :

Type de matériel roulant utilisé dans le projet :

Fréquence de passage des véhicules par sens prévue dans le projet (heure de pointe / heure creuse) :

Estimation de la valeur actualisée nette socio-économique par euro investi du projet :

Estimation de son bilan carbone ($t_{eq}CO_2$) :

Candidature à un (ou plusieurs) des bonus suivants :

- desserte de quartiers de la politique de la ville
- amélioration de la qualité de l'air (ZFE-m)
- utilisation uniquement de véhicules routiers zéro émission
- mise en œuvre d'une politique d'urbanisme volontariste autour du TCSP

Annexe 1. Fiche de synthèse à renseigner

Projet de pôle d'échanges multimodal

Nom du projet :

Porteur de projet :

Autres maîtres d'ouvrage le cas échéant :

Aménagements prévus dans le PEM :

Modes de transport (train grande ligne / TER / métro / tramway / bus / car / deux-roues motorisés / vélo / taxi / automobile / piétons...) dans le PEM :

Localisation du PEM :

Coût total en euros hors taxes :

Période prévisionnelle de réalisation des travaux :

Date prévisionnelle de mise en service :

PEM situé au sein d'une communauté de communes

Annexe 2. Grille récapitulative des principales caractéristiques du projet à renseigner**Projet déposé au titre du volet TCSP**

Nom du projet	
Nom du porteur de projet	
Description du projet	
Type de projet	
Longueur de ligne dont site propre	
Si augmentation de capacité, description	
Nombre d'habitants du porteur de projets	
Date prévisionnelle de mise en service	
Date prévisionnelle de début des travaux	
Coût d'investissement total HT	
Montant de la dépense subventionnable	
Date de la délibération approuvant le projet	
Date de l'engagement de l'autorité en charge de l'urbanisme (densité/mixité)	
Autres collectivités associées au projet	
État d'avancement du projet	
Contexte local (géographique, démographique, déplacements)	
Inscription du projet dans une politique globale de mobilité durable	
Date d'adoption du plan de mobilité / plan de déplacements urbains	
Inscription du projet dans le plan de mobilité voire le SCOT ou le SRADDET	
Articulation du projet avec les autres lignes de transport collectif	
Évolution du stationnement pour les véhicules particuliers autour du TCSP	
Tarification en vigueur du réseau de transports collectifs et évolutions envisagées	
Consistance de l'offre	
Temps de parcours	
Vitesse commerciale	
Nombre de stations	
Équipements des stations	
Distance moyenne inter-stations	
Amplitude horaire	
Fréquence à l'heure de pointe	
Fréquence à l'heure creuse	
Éléments favorisant la régularité	
Dispositif d'information voyageurs	
Type de véhicules utilisés (avec capacité et type de motorisation)	
Attractivité de l'offre	
Grands équipements jusqu'à 500 m	
Population et emplois jusqu'à 500 m	
Utilisation d'un modèle de trafic	
Capacité d'emport du projet	
Fréquentation journalière attendue et fréquentation sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe	
Report de véhicules particuliers engendré	
Intermodalité	
Aménagements autour des stations (dont stationnements)	
Bilan socio-économique et financier	
VAN / euro investi	
Coût d'exploitation annuel du projet	
Soutenabilité financière	
Environnement	
Bilan carbone	
Prise en compte de l'environnement	

Argumentaire en faveur du bonus (s'il est sollicité)	
Désenclavement politique de la ville	
Amélioration qualité de l'air	
Véhicules routiers zéro émission	
Politique transport / urbanisme	

Projet déposé au titre des PEM

Nom du projet	
Nom du porteur de projet	
Description du projet	
Localisation	
Dans une communauté de communes	oui / non
Gouvernance du PEM	
Aménagements prévus	
Date prévisionnelle de mise en service	
Date prévisionnelle de début des travaux	
Coût d'investissement total HT	
Date de la délibération approuvant le projet	
Autres collectivités associées au projet	
État d'avancement du projet	
Contexte local (géographique, démographique, déplacements)	
Inscription du projet dans une politique globale de mobilité durable	
Date d'adoption du plan de mobilité / plan de déplacements urbains	
Inscription du projet dans le SRADDET	
Intermodalité	
Modes concernés	
Lignes de transport collectif	
Stationnement véhicules particuliers	
Stationnement vélo	
Dispositifs d'information voyageurs	
Services offerts	
Billettique intermodale	
Bilan financier	
Coût d'exploitation annuel	
Environnement	
Prise en compte de l'environnement	
Interface urbanisme/voirie	
Projets urbains autour du PEM	
Aménagement des voies d'accès pour faciliter et sécuriser l'accès des modes actifs	