

### PTU et desserte

Depuis plusieurs années, notamment suite à la loi Chevènement sur l'intercommunalité, des changements sont intervenus dans l'organisation territoriale des autorités organisatrices et dans la structuration des réseaux de transport urbain. De ce fait, de nombreux périmètres de transport urbain (PTU) se sont étendus à de nouvelles communes. Dans de nombreux cas, la mise en œuvre d'une offre de services urbains a nécessité quelques délais, occasionnant un décalage temporel entre PTU et desserte.

Fin 2004, l'absence de concordance entre communes du PTU et communes desservies par le réseau urbain concerne 40 agglomérations (soit 28% des réseaux figurant dans les tableaux détaillés) et touche plus de 400 communes (16% des communes membres de PTU).

Si cette année, la dynamique d'extension des PTU se poursuit, elle concerne un plus petit nombre d'agglomérations que les années passées. 19 PTU ont intégré près de 100 nouvelles communes mais seules 86 d'entre elles bénéficient d'ores et déjà d'une desserte par le réseau urbain.

Dans le même temps, 11 autres réseaux de transport public urbain étendent leurs lignes à 42 communes supplémentaires, membres de PTU qui se sont agrandis au cours des dernières années.

Ainsi, on aboutit à un total de 128 communes supplémentaires dans 27 réseaux sur les 130 réseaux analysés.

Les moyennes par classe, les ratios et les évolutions 2004/2003 sont calculés sur la base de 130 réseaux de province, identiques sur les deux années. Un nombre inférieur à celui des données globales du fait d'informations manquantes ou partielles de plusieurs réseaux. Les modifications de PTU entraînent également des changements dans la composition des classes de population (Lens rejoint les agglomérations de plus de 250 000 habitants et Colmar les plus de 100 000).

Ces deux tableaux concernent les données globales 2004 par classe, pour les 130 réseaux retenus, et leurs évolutions par rapport à 2003.

Données globales en 2004 130 réseaux retenus		POPULATION DESSERVIE EN MILLIONS D'HABITANTS	LONGUEUR DES LIGNES EN KM	KILOMÈTRES PRODUITS EN MILLIONS	VOYAGES EN MILLIONS	EFFECTIF DU PERSONNEL	AGENTS ROULANTS	RECETTES COMMERCIALES EN MILLIONS D'EUROS COURANTS	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT EN MILLIONS D'EUROS COURANTS
+ de 250 000 hab.	22	10,648	12 868	335	1 373	26 938	17 107	711	1 679
100 à 250 000 hab.	37	5,745	10 846	168	452	10 197	7 597	198	609
- de 100 000 hab.	71	3,651	8 131	64	142	3 555	2 740	63	202
<b>total province</b>	<b>130</b>	<b>20,044</b>	<b>31 845</b>	<b>567</b>	<b>1 968</b>	<b>40 690</b>	<b>27 444</b>	<b>972</b>	<b>2 489</b>

Variation 2004/2003		PRODUCTION	TRAFIC						
+ de 250 000 hab.	22	0,2%	2,2%	2,9%	6,0%	0,9%	0,6%	7,6%	6,9%
100 à 250 000 hab.	37	0,6%	1,0%	2,6%	3,4%	1,0%	0,5%	4,4%	6,7%
- de 100 000 hab.	71	3,1%	3,7%	3,5%	1,1%	2,2%	2,1%	4,2%	7,0%
<b>moyenne province</b>	<b>130</b>	<b>0,9%</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,9%</b>	<b>5,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,7%</b>	<b>6,7%</b>	<b>6,9%</b>

Ces deux tableaux présentent les ratios par habitant et par classe ainsi que leurs variations annuelles.

Ratios en 2004 130 réseaux retenus		KILOMÈTRES PAR HABITANT	VOYAGES PAR HABITANT	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	KILOMÈTRES PAR AGENT	RECETTE PAR VOYAGE EN EUROS COURANTS	DÉPENSE PAR VOYAGE EN EUROS COURANTS	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE EN EUROS COURANTS	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (%)
+ de 250 000 hab.	22	31,5	129	4,1	12 448	0,52	1,22	5,01	42,4
100 à 250 000 hab.	37	29,3	79	2,7	16 493	0,44	1,35	3,62	32,5
- de 100 000 hab.	71	17,4	39	2,2	17 878	0,44	1,42	3,17	31,0
<b>moyenne province</b>	<b>130</b>	<b>28,3</b>	<b>98</b>	<b>3,5</b>	<b>13 936</b>	<b>0,49</b>	<b>1,27</b>	<b>4,39</b>	<b>39,0</b>

Variation 2004/2003		OFFRE KILOMÉTRIQUE	FRÉQUENTATION	TAUX D'UTILISATION			COÛT KILOMÉTRIQUE	R/D
+ de 250 000 hab.	22	2,7%	5,7%	3,0%	1,9%	1,5%	3,9%	0,6%
100 à 250 000 hab.	37	2,0%	2,8%	0,8%	1,6%	0,9%	3,9%	-2,1%
- de 100 000 hab.	71	0,4%	-1,9%	-2,3%	1,3%	3,0%	3,4%	-2,6%
<b>moyenne province</b>	<b>130</b>	<b>2,0%</b>	<b>4,1%</b>	<b>2,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,6%</b>	<b>3,9%</b>	<b>-0,2%</b>

PTU, desserte, trafic, fréquentation... Ces différents termes sont définis dans le lexique qui figure en dernière page.

Données 2004 SNCF et RATP		NOMBRE DE VOITURES EN PARC	KILOMÈTRES EN MILLIERS (RAMES-KM OU TRAINS-KM)	VOYAGES EN MILLIONS	VOYAGEURS-KM EN MILLIONS
RATP	RER/métro	4 637	56 457	1 781	11 477
	<b>total</b>	<b>8 762</b>	<b>215 339</b>	<b>2 778</b>	<b>14 246</b>
SNCF	Ile-de-France	3 740	56 600	615	9 940
	TER	4 947	155 900		9 560

Ce tableau présente les données de production et de trafic de la SNCF (au titre de ses activités en Ile-de-France et en régions) et de la RATP.

# RÉSULTATS LES RÉSULTATS DE L'ANNÉE 2004

Les données globales de l'année 2004 sont établies sur la base de 142 entreprises de transport urbain (dont la RATP). Ce nombre est légèrement supérieur à celui des données globales 2003 mais il diffère dans sa composition. Ainsi, il compte des regroupements de réseaux (Lens-Liévin fusionné avec Hénin-Carvin ou Saint-Chamond intégré à Saint-Etienne), des sortants (5 réseaux) et des entrants (10 réseaux non présents dans la version 2003).

Données globales en 2004 142 réseaux retenus		POPULATION DESSERVIE EN MILLIONS D'HABITANTS	LONGUEUR DES LIGNES EN KM	KILOMÈTRES PRODUITS EN MILLIONS (VÉHICULES & RAMES-KM)	VOYAGES EN MILLIONS	NOMBRE DE VÉHICULES ET RAMES EN PARC	EFFECTIF DU PERSONNEL	RECETTES COMMERCIALES EN MILLIONS D'EUROS	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT EN MILLIONS D'EUROS
141 réseaux de province		20,501	32 582	573	1 982	14 612	41 007	977	2 507
RATP (bus/tram/métro/RER)		7,416	4 137	215	2 778	5 163	42 523	3 157	2 790
142 réseaux (province + RATP)		27,917	36 719	789	4 760	19 775	83 530	4 134	5 298

Les recettes de la RATP intègrent la compensation tarifaire du STIF, contrairement aux réseaux de province.

# ÉVOLUTION DES RÉSULTATS 2004/2003

Pour la troisième année consécutive, les résultats globaux de production et de trafic du transport public urbain sont orientés à la hausse.

Les kilomètres produits progressent de 2,9%, soit à un niveau plus soutenu qu'en 2003, tandis que les voyages réalisés enregistrent une hausse de 5%, nettement supérieure à celles des deux années passées. Des bons résultats liés aux actions engagées par les réseaux : politique marketing et commerciale, qualité de service, ambiance et sécurité, nouveaux services aux clients, intégration des transports scolaires dans le réseau urbain.

L'augmentation de population suite à l'extension des zones desservies est moins importante qu'en 2003 et aboutit à une moindre atténuation des ratios par habitant. Néanmoins, même si le phénomène d'élargissement de la desserte concerne des réseaux de toute taille, il touche plus particulièrement les réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants (18 cas recensés). C'est dans cette classe qu'on peut observer les plus fortes hausses de population, de longueur des lignes, de kilomètres produits, de personnel, à l'exception du trafic.

### Fréquentation et offre kilométrique

En 2004, la fréquentation moyenne des réseaux de province augmente de 4,1% pour s'établir à 98 voyages par habitant desservi. Près de 70% des réseaux présentent une croissance ou un maintien du nombre de voyages par habitant. Si ce résultat d'ensemble est marqué par la forte hausse de la fréquentation dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (+5,7%), dont celles dotées de transport en site propre (+6,6%), on constate également la bonne tenue de la fréquentation dans les agglomérations moyennes (+2,8%). La situation est nettement moins bonne dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, qui affichent une baisse moyenne de leur fréquentation de près de 2 points – même si 60% d'entre elles améliorent ou maintiennent ce ratio –, du fait d'une forte hausse de la population desservie.

Après avoir connu une évolution limitée en 2003, l'offre kilométrique retrouve un niveau de croissance élevé. Elle progresse en moyenne de deux points, davantage dans les grandes agglomérations et moins dans les petites.

Pour la deuxième année consécutive, le taux d'utilisation moyen progresse. Du fait d'une moindre augmentation du trafic, il reste négatif dans les petites agglomérations.

### Données financières

Fait marquant de l'année 2004, les dépenses de fonctionnement et les recettes commerciales des 130 réseaux analysés présentent des taux d'évolution très proches (respectivement +6,9% et +6,7% en euros courants). Aussi, le taux de couverture (R/D) se stabilise et s'établit à 39% en moyenne.

Si le niveau de hausse des coûts d'exploitation est similaire dans les trois classes d'agglomérations, ce n'est pas le cas des recettes commerciales en très forte hausse dans les réseaux de plus de 250 000 habitants (+7,6%).

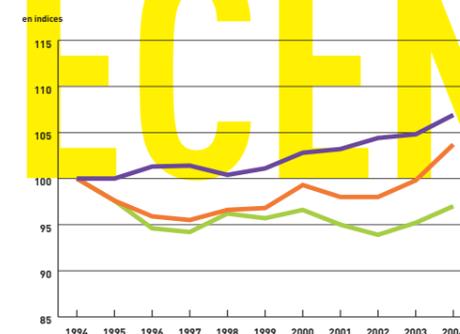
La sensible augmentation de la production kilométrique comparée à celle moins importante des effectifs (personnel interne, externe ou sous-traitant) conduit à une nette hausse de l'indicateur « kilomètres par agent », néanmoins variable suivant les classes de population.

### 115 réseaux retenus

	VALEURS 2004	VAR. 04/03	VAR. 04/94
Population desservie (millions d'hab)	19,415	0,8%	10,1%
Surface desservie (km <sup>2</sup> )	24 468	5,5%	42,7%
Kilomètres produits (millions)	558	2,8%	17,7%
Voyages (millions)	1 947	4,7%	14,1%
Offre (km/hab)	28,7	2,0%	6,9%
Fréquentation (voyages/hab)	100	3,9%	3,7%
Taux d'utilisation (V/Km)	3,5	1,9%	-3,0%
Kilomètres par agent	13 874	1,3%	-8,2%
Recette par voyage (€ constants)	0,50	-0,7%	-5,6%
Dépense par voyage (€ constants)	1,27	0,3%	23,7%
Coût kilométrique (€ constants)	4,42	2,2%	20,0%
Taux de couverture (R/D)	39,2	-1,0%	-23,7%

# ÉVOLUTION SUR 10 ANS

# DÉCENNALE



L'examen des évolutions sur dix ans porte sur 115 réseaux de province. Ces 115 réseaux représentent entre 97 et 99% de la population desservie, de la production kilométrique et du trafic des 130 réseaux retenus pour l'analyse des résultats 2004/2003. On y retrouve les 22 réseaux de plus de 250 000 habitants et les 37 réseaux de 100 à 250 000 habitants concernés par le calcul des moyennes, ratios et variations annuelles.

Au cours de la période 1994-2004, la population a nettement progressé (+10%) du fait de l'extension constante des PTU. En conséquence, les territoires desservis se sont fortement agrandis (+43%) et la densité a chuté, passant de 1 029 habitants au km<sup>2</sup> en 1994 à 794 habitants au km<sup>2</sup> en 2004 (-23%). Les kilomètres produits ont augmenté de 17,7% et le trafic de 14,1%. Rapportés à l'habitant, ces résultats présentent des taux d'évolution décennale nettement moins élevés : l'offre kilométrique croît de 6,9% et la fréquentation de 3,7%.

Le graphe des évolutions indiciaires sur dix ans est impacté par les mouvements sociaux de 1995 et de 2001 : nette baisse de la fréquentation les premières années, hausse de 1998 à 2000, rupture en 2001 et nette reprise depuis deux ans alors que l'offre a connu une croissance continue, plus accentuée depuis 1999.

### 130 réseaux retenus

	VALEURS 2004	VAR. 04/03
Kilomètres produits (millions)	567	2,9%
Voyages (millions)	1 968	5,0%
Offre (km/hab)	28,3	2,0%
Fréquentation (voyages/hab)	98	4,1%
Taux d'utilisation (V/Km)	3,5	2,1%
Kilomètres par agent	13 936	1,8%
Recette par voyage (€ courants)	0,49	1,6%
Dépense par voyage (€ courants)	1,27	1,8%
Coût kilométrique (€ courants)	4,39	3,9%
Taux de couverture (R/D)	39,0	-0,2%

Évolution annuelle en indices	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Offre	100	100,0	101,3	101,4	100,4	101,1	102,8	103,2	104,4	104,8	106,9
Fréquentation	100	97,6	95,9	95,5	96,6	96,8	99,3	98,0	98,0	99,8	103,7
Taux d'utilisation	100	97,6	94,6	94,2	96,2	95,7	96,6	95,0	93,9	95,2	97,0

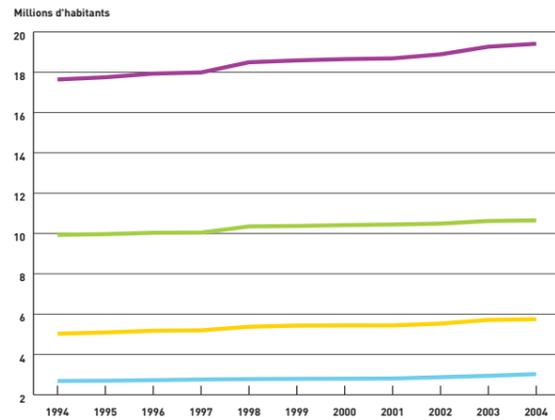
Évolution annuelle en %	VAR. 95/94	VAR. 96/95	VAR. 97/96	VAR. 98/97	VAR. 99/98	VAR. 00/99	VAR. 01/00	VAR. 02/01	VAR. 03/02	VAR. 04/03
Offre	0,0%	1,3%	0,1%	-1,0%	0,7%	1,7%	0,3%	1,2%	0,3%	2,0%
Fréquentation	-2,4%	-1,8%	-0,4%	1,1%	0,2%	2,6%	-1,3%	0,1%	1,8%	3,9%
Taux d'utilisation	-2,4%	-3,1%	-0,5%	2,1%	-0,5%	0,9%	-1,7%	-1,2%	1,5%	1,9%

# L'ÉVOLUTION DES RÉSULTATS SUR 10 ANS

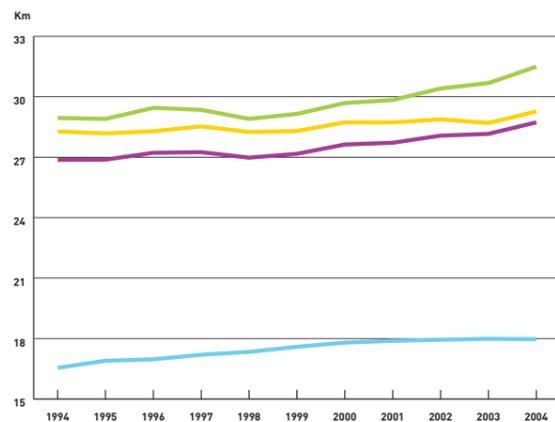
# GRAPHES

Ces graphes présentent les résultats des principaux indicateurs d'activité sur la décennie 1994-2004 de 115 réseaux de province (moyenne globale et par classe de population).

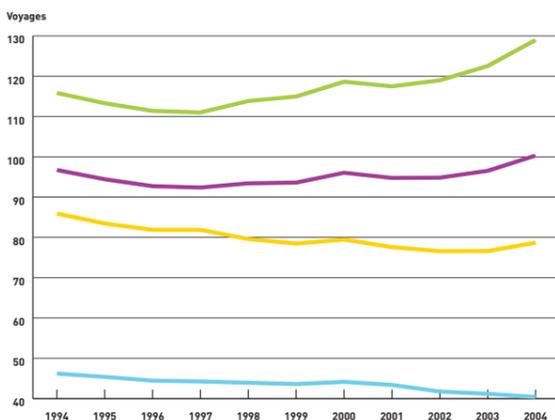
- plus de 250 000 habitants
- de 100 000 à 250 000 habitants
- moins de 100 000 habitants
- total province



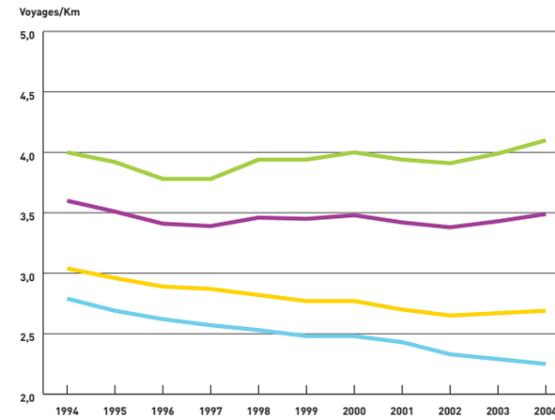
**Population desservie**  
Le nombre d'habitants desservis par les 115 réseaux a augmenté de 10,1% depuis 1994. Une croissance plus accentuée depuis trois ans, liée à la dynamique d'extension des PTU, avec en corollaire une baisse sensible de la densité.



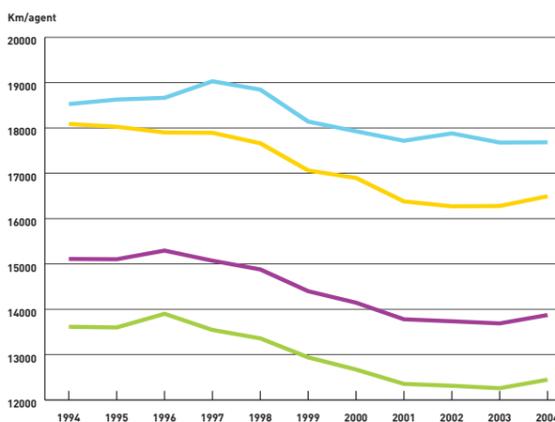
**Offre kilométrique**  
En 10 ans, l'offre kilométrique par habitant desservi a augmenté de près de 7%. Sur la période, on observe une évolution parallèle du ratio des 115 réseaux et ceux des grandes et moyennes agglomérations. Établi à partir du nombre de kilomètres produits, ce ratio ne permet pas de mesurer l'impact des sites propres sur l'offre de services.



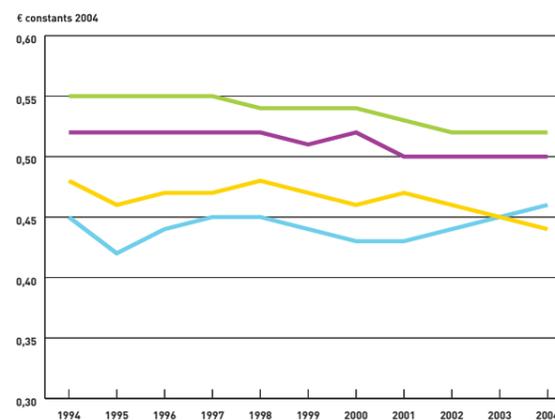
**Fréquentation**  
Sur la période 1994-2004, le nombre de voyages par habitant desservi a augmenté de 3,7%. Dans les réseaux des grandes agglomérations, on note des décrochés à la hausse en 1997 et surtout en 2000, liés à la mise en service des sites propres. Cet indicateur a connu une forte diminution dans les agglomérations petites et moyennes.



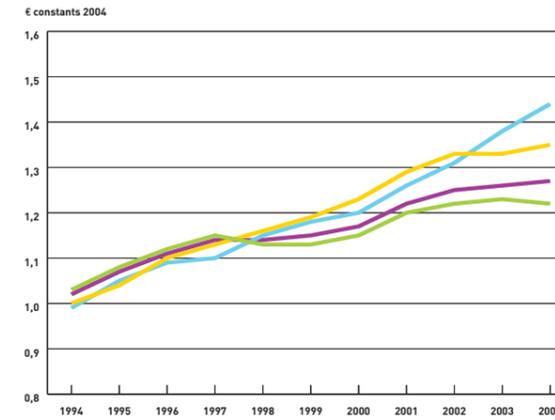
**Taux d'utilisation**  
Depuis deux ans, du fait d'une croissance des voyages supérieure à celle des kilomètres, ce ratio progresse. Le nombre de voyages par km augmente sensiblement dans les grands réseaux alors qu'il poursuit sa décroissance dans les petits réseaux, plus touchés par l'extension des PTU et de la desserte vers des zones quasi-rurales.



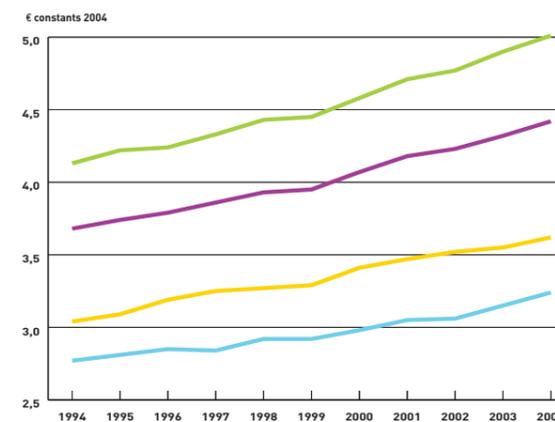
**Kilomètres par agent**  
Cet indicateur a baissé de 8,2% depuis 1994. Après une nette diminution entre 1996 et 2001 (politiques de sécurisation et d'humanisation des espaces, réduction du temps de travail), on peut observer une certaine stabilité depuis quelques années suite à une moindre croissance de la production kilométrique et des effectifs affectés au transport (extérieurs et sous-traitants compris).



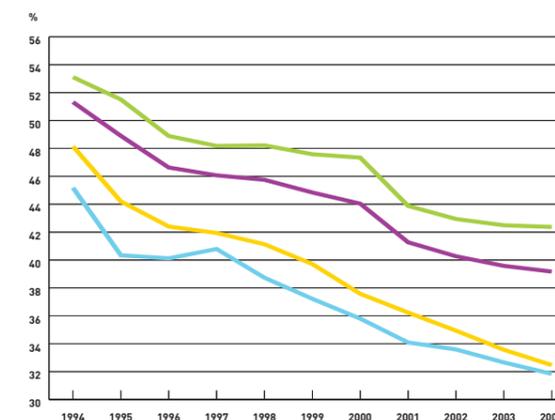
**Recette par voyage (en € constants)**  
Corrigée de l'évolution des prix, la recette au voyage a baissé de 5,6% sur la période 1994-2004. Cette diminution est moins nette depuis 2001 pour les grands réseaux. Alors que les recettes commerciales ont connu une progression similaire, la recette au voyage décroît fortement dans les agglomérations moyennes et, à l'inverse, augmente sensiblement dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, en raison d'une faible croissance des voyages.



**Dépense par voyage (en € constants)**  
Depuis 1994, le prix de revient moyen d'un voyage a augmenté de 2,4% par an. Sa progression est plus contenue dans les réseaux des grandes agglomérations. Quasi identiques sur la période, les courbes des deux autres classes de population connaissent un décrochage depuis deux ans suite à la moindre progression du trafic dans les petites agglomérations.



**Coût kilométrique (en € constants)**  
Depuis 1994, le prix de revient moyen hors investissement d'un kilomètre produit a augmenté de 20%. Ce taux d'évolution décennale varie peu selon la catégorie d'agglomération. Néanmoins, plus la taille du réseau est importante, plus le coût kilométrique est élevé.



**Taux de couverture (Recettes/Dépenses)**  
Les évolutions différenciées des recettes commerciales et des charges d'exploitation engendrent une baisse continue de ce ratio. Sa forte sensibilité à toute modification dans l'organisation du service de transport urbain (partenariat entre collectivités, relations contractuelles, statut de l'entreprise ou de l'AOTU, évolution de la productivité tant interne qu'externe...) rend son analyse délicate et peu comparable.