

Transport public urbain de province : une activité 2005 contrastée selon les réseaux

En 2005, après trois années de résultats orientés à la hausse, les principaux indicateurs du transport public marquent un ralentissement, comme le montre *Les chiffres clés du transport public de l'année 2005*, la brochure annuelle de données statistiques de l'UTP.

L'année 2005 apparaît comme une année de contraste encore plus marquée que les années passées entre les réseaux des grandes agglomérations et ceux des agglomérations moyennes et petites. Si les principaux indicateurs du transport public urbain de province marquent un ralentissement certain, les résultats selon la taille des réseaux affichent une forte disparité. Cette situation est liée à l'extension continue des périmètres de transport, qui dépassent désormais la deuxième couronne périphérique, voire la troisième, y compris dans les agglomérations de petite taille.

Ainsi, les agglomérations les plus denses tirent leur épingle du jeu, alors même que les conditions d'exploitation ne sont pas favorables du fait des nombreux travaux de TCSP entrepris. En revanche, les réseaux de taille plus restreinte subissent un recul de leur fréquentation et de leur taux d'utilisation tandis que les périmètres desservis poursuivent leur extension.

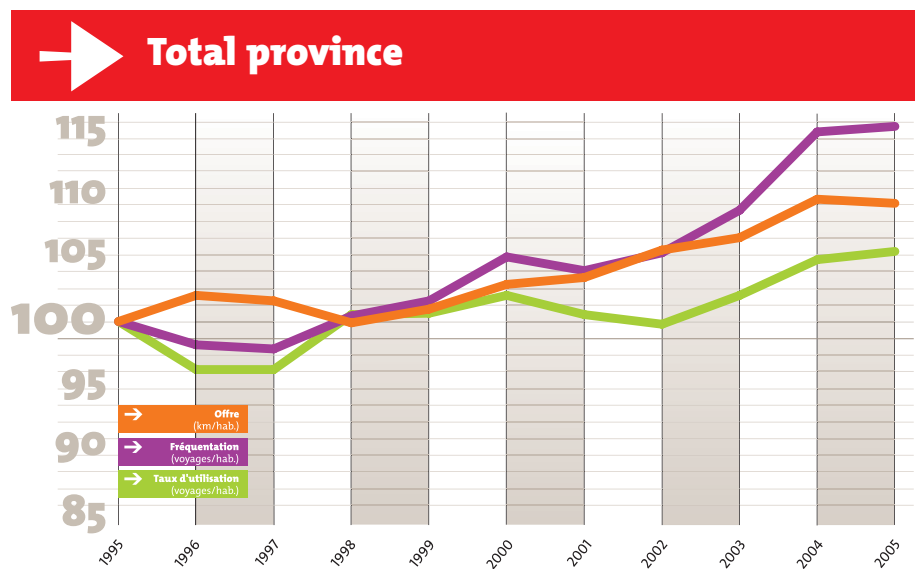
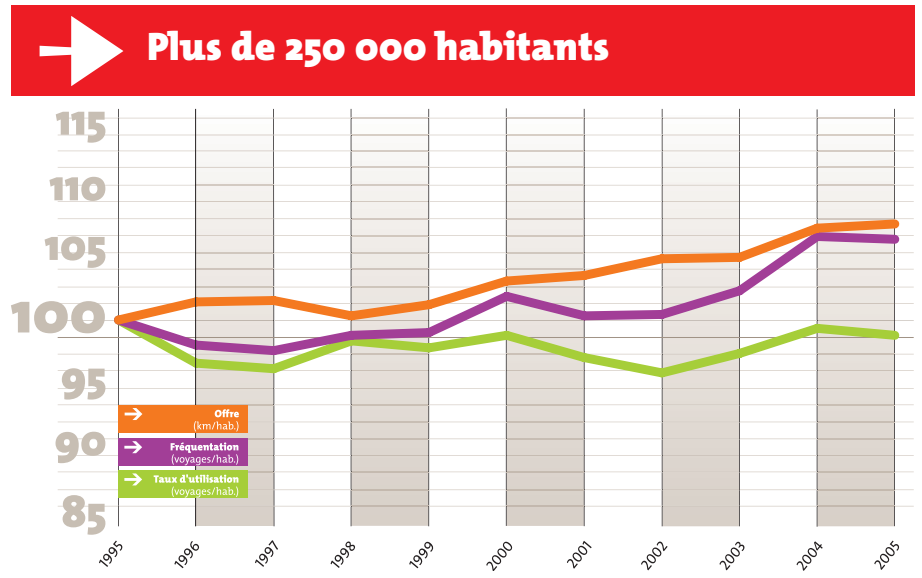
Les grands réseaux : des investissements payants à terme

Les résultats 2005 des réseaux de plus de 250 000 habitants sont encourageants. Le trafic augmente de 1,3% en moyenne sur l'année. Pourtant, de nombreux chantiers de tramways interfèrent sur l'activité de plusieurs agglomérations. A titre d'exemple, Montpellier et Valenciennes accusent des reculs de respectivement - 1,3% et - 4,1% de leur volume de voyages. Rapportée à la progression de la population desservie (+ 0,9%), la hausse du trafic engendre une croissance de la fréquentation de 0,4% (129 voyages par habitant desservi). Les grandes agglomérations sont les seules à bénéficier d'une évolution positive du nombre de voyages par habitant, ce qui tend à prouver que les investissements réalisés

pour améliorer l'efficacité du réseau se ré-
vèlent payants. Ils le seront d'autant plus
lorsque les programmes seront achevés,
comme l'illustre le cas de Bordeaux qui
connaît une croissance de son trafic de
16,3% avec ses trois lignes de tramway.
Les dépenses d'exploitation des réseaux de
plus de 250 000 habitants, en revanche,
évoluent dans un sens peu favorable : elles
augmentent de 4,7%, tandis que les recet-
tes commerciales progressent de 1,1% du
fait de la forte proportion d'abonnements
mensuels voire annuels. Il en résulte une
nouvelle dégradation du taux de couvertu-
re des dépenses, qui s'établit à 40,6%, en
recul de 1,4 point par rapport à 2004.

Les réseaux de moins de 250 000 habitants : des résultats préoccupants

Le trafic s'inscrit un ton en dessous pour les
réseaux plus petits : il est même en baisse pour
les agglomérations de 100 à 250 000 habitants
(- 0,4% contre + 0,4% pour les réseaux de
moins de 100 000 habitants). Résultat : le
nombre de voyages par habitant desservi



Evolution annuelle en %	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	Var. 05/04
Offre (km/hab.)	1,3%	0,1%	-1,0%	0,8%	1,7%	0,3%	1,2%	0,2%	1,9%	0,3%
Fréquentation (voy./hab.)	-1,8%	-0,4%	1,1%	0,3%	2,6%	-1,3%	0,1%	1,7%	3,8%	-0,2%
Taux d'utilisation (voy./km)	-3,1%	-0,5%	-2,2%	-0,5%	0,9%	-1,7%	-1,2%	1,5%	1,9%	-0,5%

Les résultats 2005 des réseaux de plus de 250 000 habitants sont encourageants. Le trafic augmente de 1,3% en moyenne sur l'année.



Evolution des données globales et des ratios (133 réseaux retenus)

DONNEES GLOBALES 2005	Population desservie en millions d'hab.	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en millions (production)	Voyages en millions (trafic)	Effectif du personnel	Agents roulants	Recettes commerciales en millions d'euros	Dépenses de fonctionnement en millions d'euros
133 réseaux de province	20,409	32 861	576	1981	41 667	28 003	984	2627
Variation 2005/2004	0,9%	2,1%	1,2%	0,9%	2,3%	2,2%	1,9%	5,6%
RATIOS	Kilomètres par hab. (offre kilométrique)	Voyages par hab. (fréquentation)	Voyages par km (taux d'utilisation)	Kilomètres par agent	Recette par voyage (euros courants)	Dépense par voyage (euros courants)	Coût kilométrique (euros courants)	Taux de couverture des dépenses (R/D)
133 réseaux de province	28,2	97	3,4	13 817	0,50	1,33	4,56	37,5
Variation 2005/2004	0,3%	0,0%	- 0,3%	- 1,0%	1,0%	4,7%	4,4%	- 3,5%

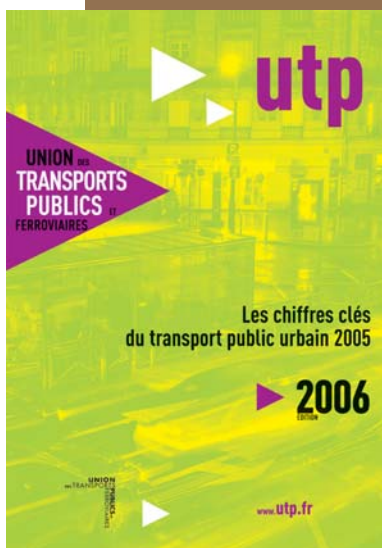
s'établit dans un rapport de 1 à 3 entre les classes d'agglomérations. Pour autant, la production kilométrique poursuit sa progression à un rythme soutenu (+ 2% en moyenne), en parallèle à l'accroissement de la longueur des lignes (respectivement + 2,9% et + 4,3%). Celui-ci s'inscrit dans un contexte de nouvelle extension des périmètres, notamment pour les réseaux de moins de 100 000 habitants dont la population desservie progresse de 1,7% sur l'année. La conséquence directe de l'atonie du trafic et de l'accroissement du nombre d'habitants est une dégradation du ratio de fréquentation, qui s'établit à 76 voyages par habitant pour les réseaux de classe 2 (- 0,8%)

et à 38 pour les réseaux de classe 3 (- 1,2%), soit un rapport de 1 à 3 entre les trois classes d'agglomérations.

Une bonne nouvelle cependant : les recettes augmentent nettement (+ 4% en moyenne), même si leur progression reste loin derrière la hausse des dépenses (+ 7,4% et + 8,1%). Là encore, le R/D s'inscrit à la baisse en moyenne de 3,5%.

Les résultats de 2005 trouvent en partie une explication dans l'essor des intercommunalités, qui ont nettement bouleversé – depuis la fin des années 90 – l'organisation territoriale des autorités organisatrices et la desserte des réseaux de transport urbain.

Si en 2005 le phénomène d'extension des périmètres de transport urbain (PTU) se ralentit, il touche – comme en 2004 – plutôt les agglomérations de moins de 100 000 habitants, qui sont amenées à élargir leur desserte de transport pour couvrir tout ou partie des nouvelles communes associées. Cette extension des périmètres se traduit par une nette baisse de la densité des zones desservies. Si la densité moyenne des réseaux est proche de 700 habitants au km², le rapport entre grandes et petites agglomérations est de 1 à 4 (1200 habitants au km² pour les 22 réseaux de plus de 250 000 habitants à 340 pour celles de moins de 100 000, les autres réseaux affichant un ratio de 630 habitants au km²). Il est clair qu'assurer une desserte en transport public vers des territoires de moins en moins denses fragilise l'équilibre économique du secteur et risque à terme de mettre en péril certains systèmes locaux de transport. ■



■ La brochure *Les chiffres clés du transport public urbain de l'année 2005. Edition 2006* est disponible depuis début octobre. Ce document présente les indicateurs économiques du secteur et de 141 réseaux de transport public. En vente à l'UTP au prix de 47,84 euros TTC + frais d'envoi.

Commande par courrier ou télécopie auprès du Département Clientèles, exploitation et recherche de l'UTP, 5-7, rue d'Aumale, 75009 Paris, tél. : 01 48 74 73 26, fax : 01 44 63 06 64, mel : cer@utp.fr