

# Le transport public urbain

- Bilan 2006 et perspectives 2007
- Propositions pour le Développement durable

# Embellie en 2006

	PRODUCTION Kilomètres	TRAFIC Voyages	RECETTES	DEPENSES
136 réseaux de province	<b>2,0%</b>	<b>4,4%</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,9%</b>
RATP	<b>1,1%</b>	<b>1,9%</b>	<b>5,1%</b>	<b>5,2%</b>
SNCF (TER)	<b>2,3%</b>	<b>9,5%</b> Voyageurs.kms	-	-

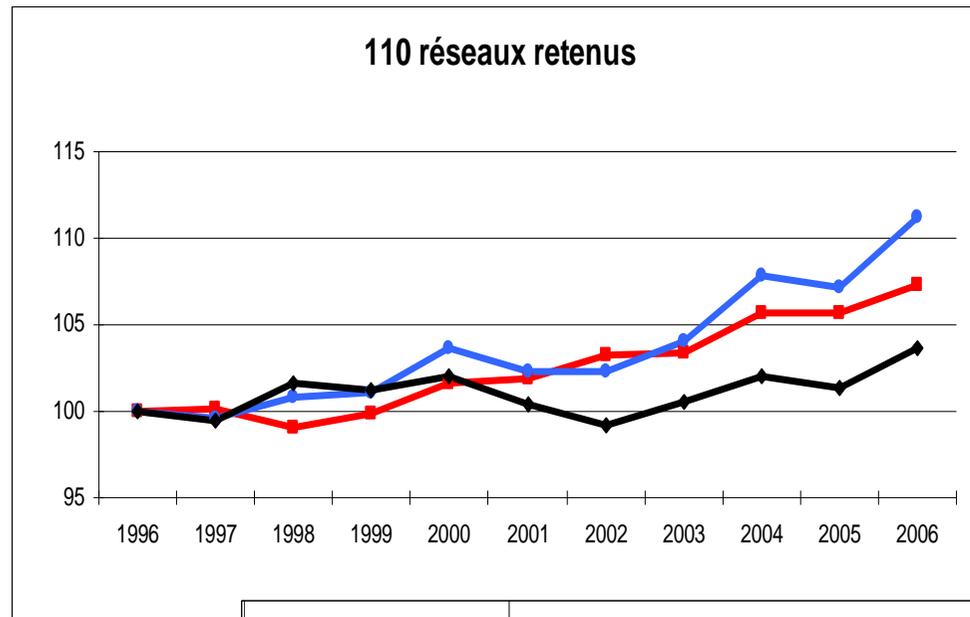
# Des résultats 2006 positifs

136 RESEAUX DE PROVINCE RETENUS	Valeurs 2006	Var. 06/05
<b>Kms produits</b> (millions)	<b>591</b>	<b>2,0%</b>
<b>Voyages</b> (millions)	<b>2 067</b>	<b>4,4%</b>
<b>Offre</b> (km/habitant)	<b>28,5</b>	<b>1,6%</b>
<b>Fréquentation</b> (voyages/hab)	<b>99</b>	<b>4,0%</b>
<b>Taux d'utilisation</b>	<b>3.5</b>	<b>2,4%</b>
<b>Kilomètres par salarié</b>	<b>13 764</b>	<b>-0,1%</b>
<b>Recette par voyage</b> (Euro courants)	<b>0.50</b>	<b>1,1%</b>
<b>Dépense par voyage</b> (Euro courants)	<b>1,34</b>	<b>1,4%</b>
<b>Coût kilométrique</b> (Euro courants)	<b>4,-68</b>	<b>3,8%</b>
<b>Taux de couverture (R/D)</b>	<b>37,0%</b>	<b>-0,3%</b>

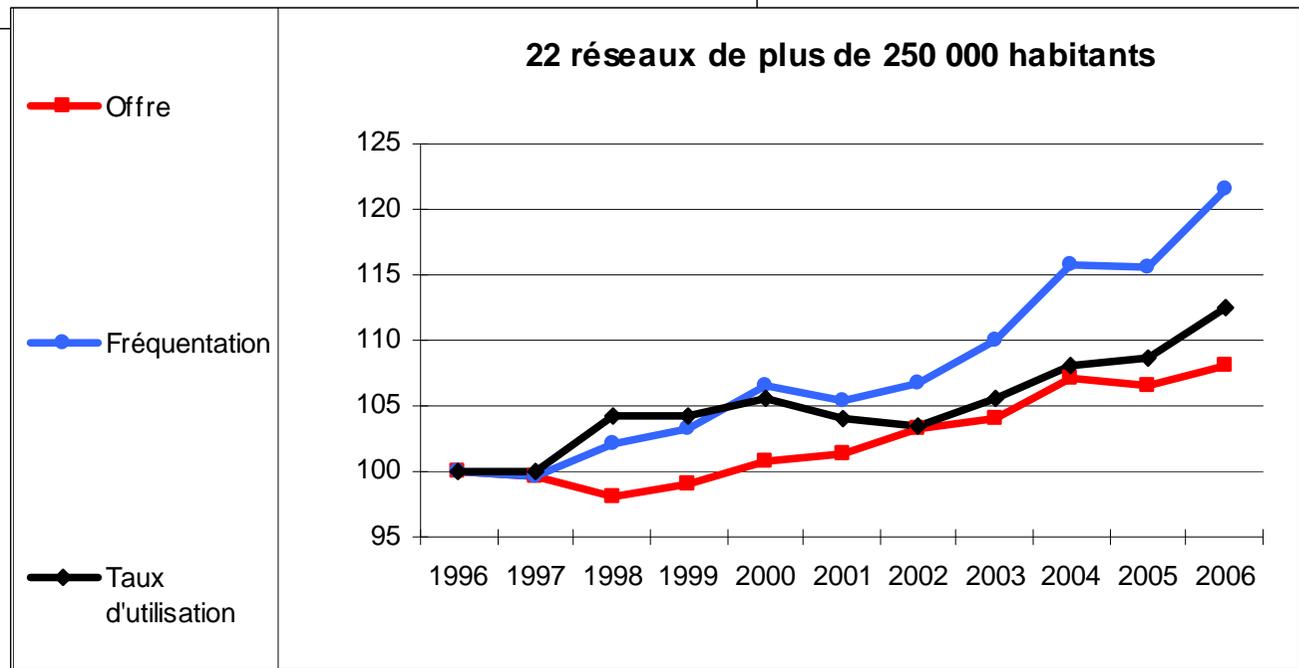
# Une situation nettement améliorée mais toujours contrastée

- Une **stabilisation des PTU** et une dynamique démographique contenue. D'où une moindre augmentation de la population desservie
- Une **offre kilométrique** plus forte que les deux dernières années
- Une **fréquentation** en nette croissance, surtout dans les grands et petits réseaux
- Des **recettes et dépenses au voyage** qui progressent en parallèle
- Un **R/D** moins dégradé, aux variations contrastées selon les 3 classes de réseaux.

# Offre et fréquentation en nette hausse



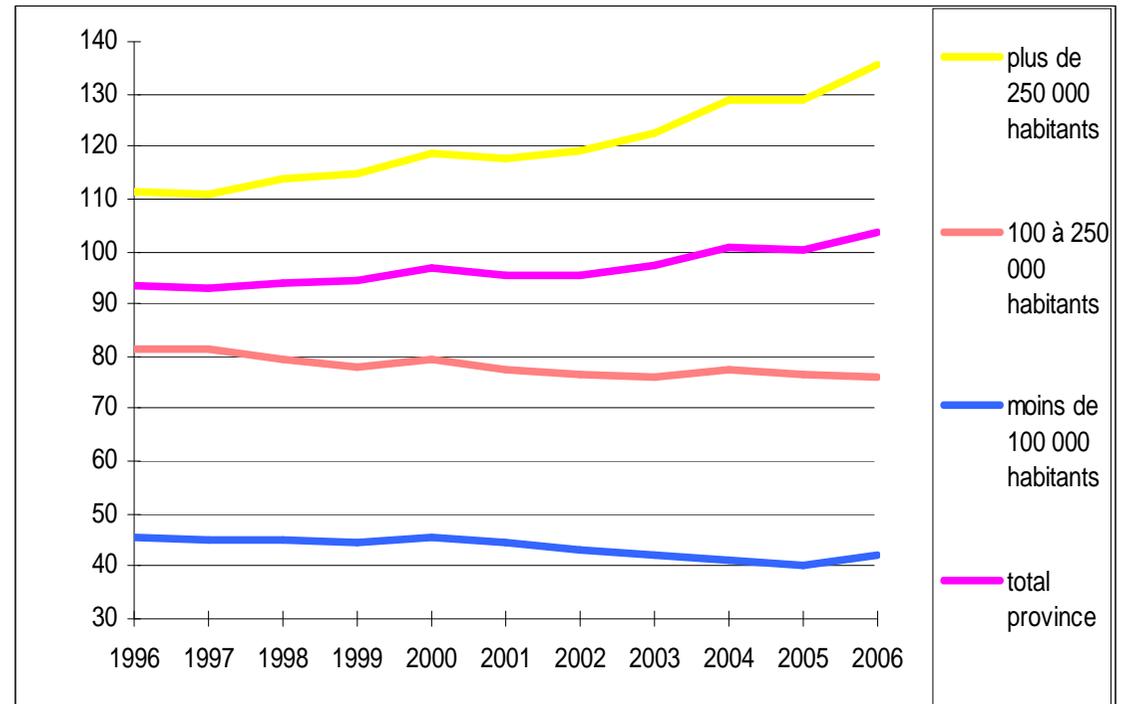
Sur la base de 110 réseaux (22 réseaux de plus de 250.000 habitants, 37 de 100 à 250.000 et 51 de moins de 100.000 habitants).



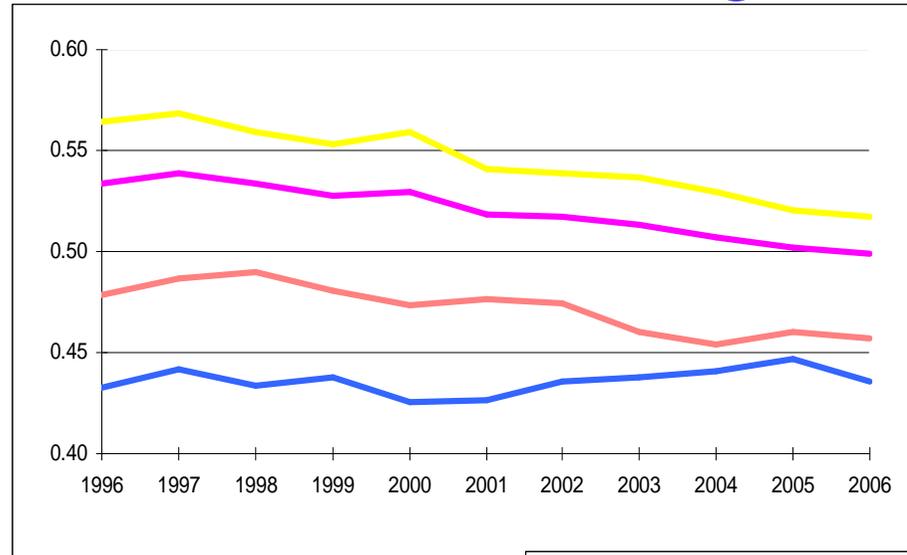
# Un rebond de l'offre et de la fréquentation

L'offre kilométrique par habitant desservi a augmenté de 7,3% en dix ans (+8% dans les grands réseaux, +6,6% dans ceux de 100 à 250.000 habitants et +9,1% dans les petits réseaux).

Le nombre de voyages par habitant desservi a augmenté de 11,2% en dix ans (+21,6 dans les grands réseaux, -6,9% et -8,3% dans les autres).

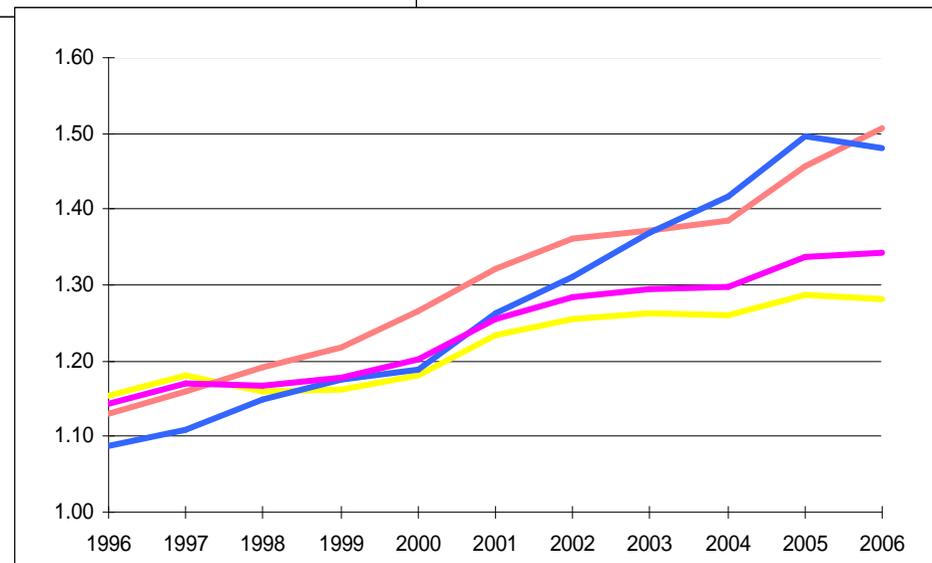


# Une situation économique toujours fragile

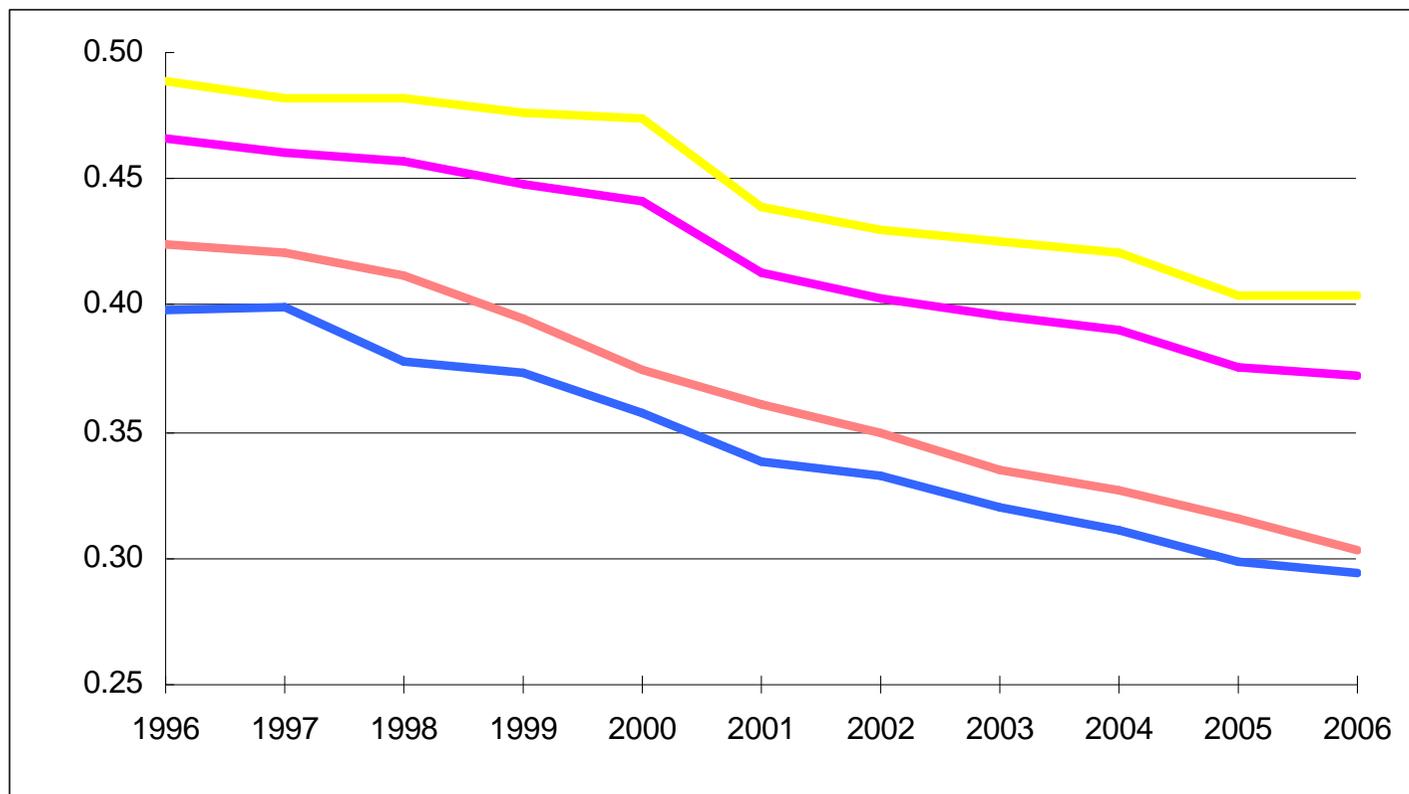


La **recette par voyage** s'est réduite de 6,4% en dix ans (avec une baisse plus nette dans les grands réseaux).

La **dépense par voyage** a crû de 17,3% en dix ans (+10,9 dans les grands réseaux, +33% et +36% dans les autres réseaux).



## Un R/D en moindre dégradation depuis 2 ans



Depuis 1996, le **ratio Recettes/Dépenses** a perdu 9,4 points.  
Une situation contrastée selon les 3 classes de réseaux.

## Une tendance à la hausse qui se poursuit en 2007

	<b>PRODUCTION Kilomètres</b>	<b>TRAFIC Voyages</b>	<b>RECETTES</b>
<b>103 réseaux de province</b> <small>1<sup>er</sup> semestre 2007</small>	<b>1,0%</b>	<b>4,6%</b>	<b>6,6%</b>
<b>RATP</b> <small>1<sup>er</sup> semestre 2007</small>	<b>3,1%</b>	<b>3,4%</b>	<b>5,2%</b>
<b>SNCF (TER)</b> <small>1<sup>er</sup> semestre 2007</small>	<b>3,1%</b>	<b>6%</b> <small>Voyageurs.kms</small>	<b>-</b>

# Des investissements productifs (1)

La mise en service d'un transport en site propre génère une forte croissance du trafic voyageurs :

- Toulouse : +35% sur les 3 premiers mois d'exploitation (2<sup>ème</sup> ligne de Val)
- Valenciennes : +4,9% sur les 6 premiers mois (1<sup>ère</sup> ligne de tramway)
- Bordeaux : +38% depuis 2004. Une multiplication par 2,5 des voyageurs du tramway qui représentent 55% des clients du réseau
- Rennes : +93% depuis 2002 (1<sup>ère</sup> ligne de Val).

## Des investissements productifs (2)

Les sites propres bus permettent une amélioration de la vitesse commerciale et offrent une nouvelle attractivité :

- Région Parisienne : gain en rapidité (+2 à 5 km/h) et en régularité (Trans Val-de-Marne & Lignes Mobilien)
- Grenoble : +40% de fréquentation en trois ans (Ligne 1)
- Rouen : +10 à 30% de trafic (3 lignes TEOR)
- Nantes : 25.000 passagers/jour (Ligne 4)

# Des projets à l'horizon 2015

Il s'agit de projets d'ores et déjà prévus par les PDU (Plans de Déplacements Urbains) des AOTU ou les CPER.

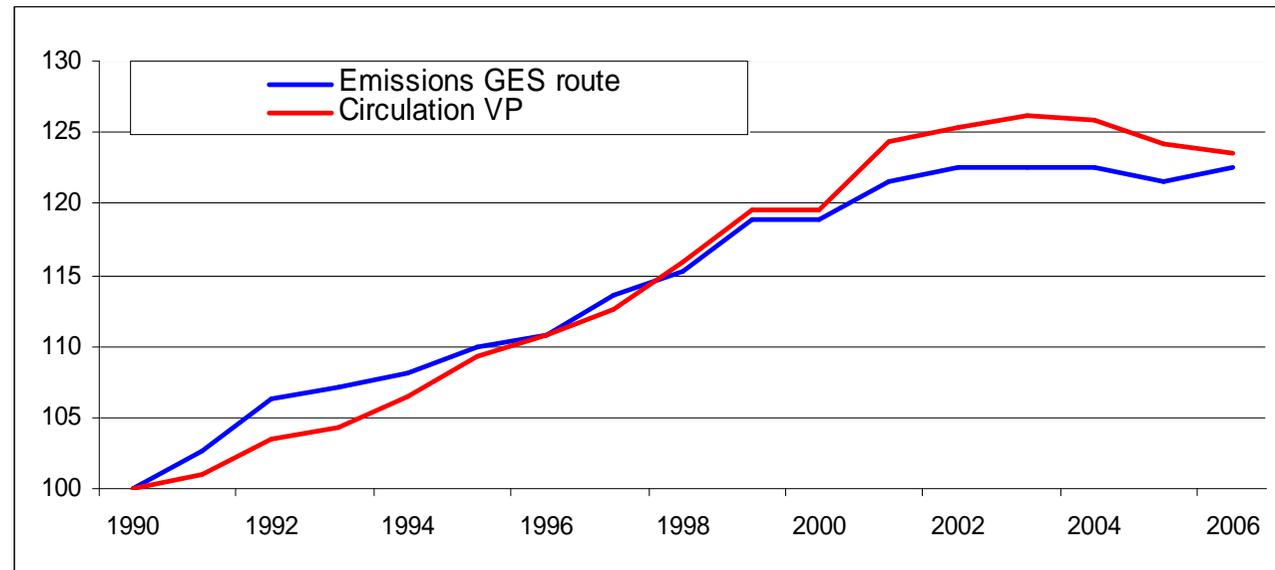
Opérations en projet	44 agglomérations	152 opérations nouvelles	72 extensions	1 415 kms de longueur	18 Milliards €
RER - Ferré urbain ou périurbain	5	11	1	154	2,095
Tram-Train	9	17	1	283	1,763
Val - Métro Automatique	3	1	3	24	0,780
Métro	3	0	16	21	1,715
Tramway (fer ou pneus)	27	44	41	580	10,287
Trolleybus	4	4	2	49	0,189
BHNS ou bus en site / couloir réservé	26	75	8	339	1,092
<b>Opérations réalisées</b>	<b>44</b>	<b>146</b> lignes (hors Transilien)	-	<b>2 466</b> kms (hors Transilien)	<b>17</b> Milliards € (hors RER et Transilien), dont 2,4 de l'Etat

# Inversion de tendances : le transport public gagne des parts de marché

- Lille 2006/1998 : gain de 2 points pour le transport public (de 7% à 9%) et net recul de la voiture particulière (de 61% à 56%)
- Lyon 2006/1995 : +3 points pour le transport public (de 14% à 17%) et -6 points pour la voiture particulière (de 53% à 47%)

(sources : dernières Enquêtes Ménages Déplacements réalisées)

# Des objectifs de réduction des émissions de GES ambitieux...



Source : Les Comptes des transports 2006, France entière.

- Le transport représente plus de 27% des émissions de GES en France. 54,5% d'entre elles sont imputables à la voiture. Les émissions des voitures ont progressé de 22,5% entre 1990 et 2006.
- Pour retrouver le niveau de 1990, elles doivent désormais reculer de 1,4% par an. Jamais une telle baisse n'a été constatée depuis 16 ans. L'objectif du Conseil européen est pourtant de les diminuer de 20% par rapport à 1990 (soit -3% par an).

## ... qui imposent une nouvelle vision de la mobilité

- Compter sur les seuls progrès technologiques appliqués à l'automobile pour réduire nos émissions de GES est illusoire.
- Croissance régulière des trafics routiers, augmentation de la masse des voitures, climatisation sont autant d'éléments qui entament les progrès accomplis en matière de consommation d'énergie des véhicules.
- « Les technologies ne seront pas suffisantes sans des changements structurels du côté de la demande en énergie » (Sir Nicholas Stern, Le Monde, 21/09/07)

# Pour une nouvelle vision de la mobilité : les propositions de l'UTP au Grenelle de l'Environnement

- Un **élargissement des compétences des AOTU** à l'urbanisme et à l'habitat comme à la mobilité et au développement durable
- Un **plan fret** pour favoriser le report modal de la route vers le fer
- La création d'un **observatoire des transports** pour quantifier et suivre les émissions de GES ainsi que mesurer l'impact des décisions publiques\*

(\* ) proposition conjointe UTP et Medef

# Les positions défendues par l'UTP au Grenelle de l'Environnement (1)

- Pour un **plan ambitieux de développement** des transports publics en site propre
- En faveur de **nouveaux modes de financement** de l'offre de transport (PPP, etc.)
- Oui à une **fiscalité environnementale** (euro-redevance kilométrique pour les poids lourds, signal-prix pour l'usage de l'automobile)
- Une **affectation de ces ressources** à partager entre l'AFIFT et les collectivités territoriales

## Les positions défendues par l'UTP au Grenelle de l'Environnement (2)

- Pour un **péage urbain** comme instrument pour mieux gérer la mobilité
- L'indispensable resserrement des **liens entre urbanisme et transport**, comme le revendique l'UTP depuis 10 ans
- Education du public et des partenaires économiques : le nécessaire **affichage des émissions de CO2** pour chaque prestation de transport

# Le plan fret : l'ambition du Grenelle de l'Environnement

- Le président de la République a imposé des objectifs de report modal de la route vers les modes alternatifs dès juin 2007
- Les membres du groupe 1 du Grenelle de l'Environnement ont retenu l'objectif d'une part de 25% de fret non routier dans 15 ans.

# Le fret non routier : vers une déclaration d'intérêt général

- Pour un rééquilibrage des conditions de la concurrence : les poids lourds et l'éco-redevance kilométrique
- Le mode routier contraint :
  - Obligation d'affichage des émissions de CO<sub>2</sub> des prestations de transport
  - Rejet du 44 tonnes

# Le plan fret en détail

Les objectifs :

- Une analyse pluraliste et critique de la demande
- La possibilité de réserver des voies dédiées ou à priorité fret
- La programmation de la mise en service et de la montée en charge des autoroutes ferroviaires
- La programmation des investissements de capacité nécessaires

## Le plan fret en détail : les investissements

- **Les autoroutes ferroviaires** (axe Atlantique, Lyon-Turin, Nantes-Lyon, Espagne-Benelux, etc.)
- **Les contournements d'agglomération** (Lyon, Nîmes, Montpellier, Lille, Bordeaux, Toulouse, Ile-de-France ouest, etc.).