

Pour plus de visibilité vis-à-vis de nos lecteurs, cette série de fiches « Mobilités et transports - Le point sur » est la fusion des précédentes séries « Mobilités : faits et chiffres » et « Mobilités et transports : note de synthèse ». La présente fiche inaugure cette nouvelle série.

Une décennie de transports collectifs urbains

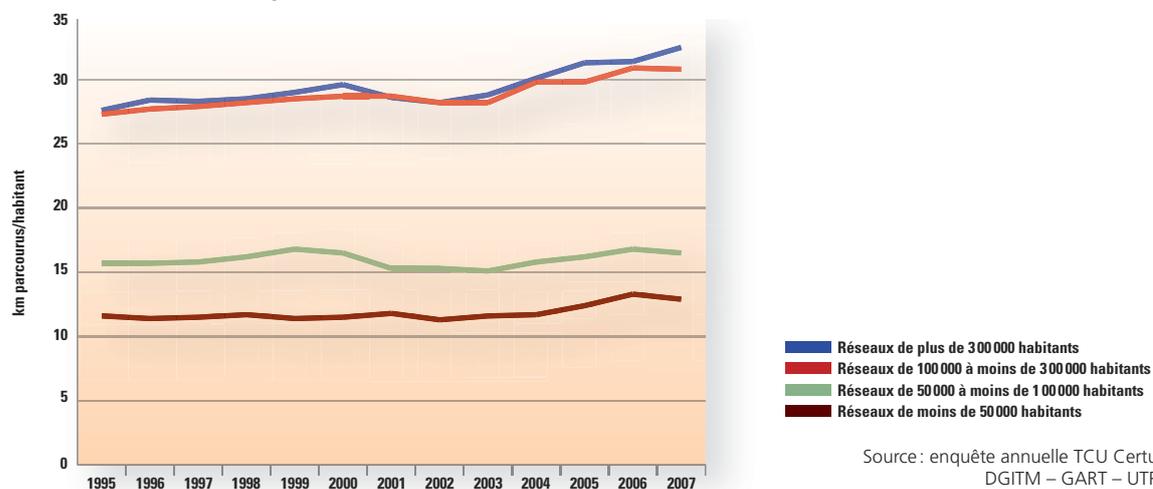
Depuis plus de dix ans, l'offre de transport a augmenté dans les réseaux de transports collectifs urbains de province. Cependant, l'usage et la qualité de service n'ont pas toujours accompagné les efforts d'investissements des collectivités. C'est d'ailleurs ce que mettait en exergue la Cour des Comptes en avril 2005. Pourtant, des choix politiques forts et cohérents portent aujourd'hui leurs fruits. Dans certains grands réseaux notamment, la fréquentation a fortement augmenté ces dernières années. Des enseignements utiles au moment où le Grenelle de l'environnement prévoit la construction de 1 500 kilomètres de transports collectifs en site propre d'ici 2020.

Une offre en progression

Sur la période 1995/2007, l'offre kilométrique par habitant est en hausse, jusqu'à 17 % pour les réseaux de plus de 300 000 habitants. La mise en place de nouvelles lignes dans le cadre de l'extension des Périmètres de Transports Urbains (PTU), en substitution des anciennes lignes de cars départementaux, est une des raisons de cette augmentation. L'amélioration du niveau de service par l'élargissement des amplitudes horaires en est une autre.

L'offre kilométrique par habitant est d'autant plus élevée que l'agglomération est de taille importante. Le rapport est de un à deux entre les « petits » réseaux et les réseaux de plus de 100 000 habitants.

Évolution de l'offre kilométrique annuelle par habitant du PTU



Pour accompagner le développement de cette offre, les réseaux mettent progressivement en place des systèmes d'aide à l'exploitation, d'information voyageurs et de billettique.

Ils ont également investi dans le renouvellement des parcs en véhicules moins polluants - filtres à particules, biodiésel, électricité, GNV et GPL. En 2008, 62 % du parc utilisent ces technologies, contre 22 % en 2002 (source : UTP, enquêtes parc). Ces chiffres excluent les tramways et les métros et ne concernent donc que le renouvellement des bus et trolleybus. **La consommation totale en tonnes équivalent pétrole des véhicules de transports collectifs a diminué de 20 % entre 1995 et 2006.**



Le renforcement de l'intercommunalité...

La structure juridique des Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) s'est profondément modifiée ces dix dernières années. Plusieurs lois concernant notamment l'intercommunalité ont permis un renforcement des compétences des structures intercommunales à une échelle territoriale plus large.

Alors que les communes seules constituaient 34 % des AOTU en 1995, elles ne sont plus que 19 % en 2007. Au cours de cette période, **les communautés d'agglomérations ont été créées et constituent 44 % des AOTU en 2007.**

Pour favoriser la coopération entre autorités organisatrices, les syndicats mixtes de type loi SRU ont été créés afin d'assurer la coordination des services organisés par les AOTU. Ils n'ont pas encore rencontré le succès attendu, puisque seules huit structures de ce type ont été créées entre 2000 et 2007.

Notons cependant que l'avant-projet de loi « Engagement national pour l'environnement » dit Grenelle 2 présenté au Conseil des ministres du mercredi 7 janvier 2009 lève une difficulté juridique concernant ces structures. Il propose en effet la possibilité pour les autorités organisatrices de transport constituées en syndicat mixte d'adhérer à des syndicats mixtes de type loi SRU.

Les lois en question...

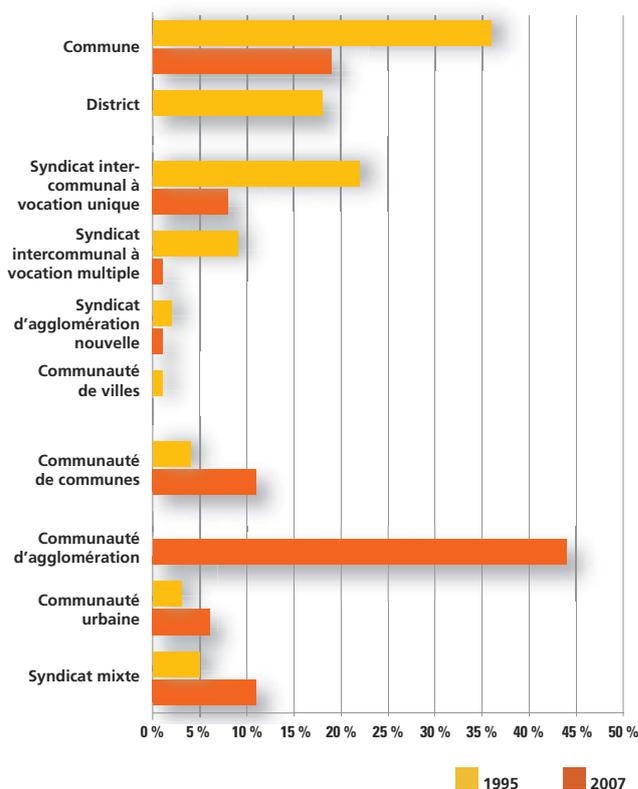
- ☞ **Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite loi Chevènement**
- ☞ **Loi n° 2000-1208 du 13 septembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite loi SRU**
- ☞ **Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales**

... entraîne l'extension des Périmètres de Transports Urbains (PTU)

Le renforcement de l'intercommunalité a eu pour effet d'accroître la couverture du territoire par les PTU, notamment vers des communes périurbaines peu denses. Ainsi, entre 1995 et 2006, le nombre de communes faisant partie d'un PTU a plus que doublé (de 1550 à 3600 communes). Dans le même temps, la population de ces PTU n'a augmenté que de 17 %.

Cette évolution implique pour les transports collectifs de relever un défi de taille: la nécessité de desservir des territoires peu denses, là où ils sont les moins performants. C'est également un facteur expliquant la baisse de la fréquence mise en évidence ci-après.

Évolution des structures juridiques des AOTU



Source: enquête annuelle TCU Certu – DIGITM – GART – UTP

Vers une accessibilité de la chaîne des déplacements

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées. La loi traite l'intégralité de la chaîne de déplacements, et intègre ainsi en matière de transports publics les accès, les gares, stations et points d'arrêts, les matériels roulants et l'information. L'article 45 stipule que « dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite ». Un engagement qui pèsera sur les finances des autorités organisatrices mais qui bénéficiera à tous les voyageurs et améliorera la qualité de service. D'ores et déjà, le renouvellement du matériel roulant intègre cette composante, puisqu'en 2008, 71 % du parc autobus est à plancher bas, contre 64 % en 2006 (source: UTP, enquêtes parc).

Des fréquences en baisse

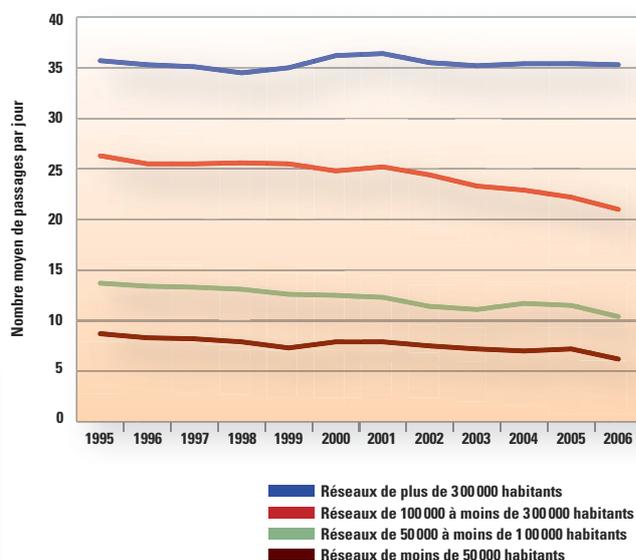
Dans les grands réseaux, la fréquence reste stable ou s'améliore. Ceci se vérifie particulièrement dans les réseaux ayant mis en place un Transport Collectif en Site Propre (TCSP). En revanche, **la fréquence baisse dans les réseaux de moins de 300 000 habitants, jusqu'à 30 % entre 1995 et 2006.**

La dilution de l'offre de transports collectifs en périurbain peu dense, consécutive à la mise en place de nouvelles dessertes à plus faible fréquence, explique en partie cette baisse.



Fréquentation d'un bus à La Réunion ©Certu

Évolution de la fréquence des services



Cet indicateur est calculé sur la base d'un fonctionnement virtuel 24h/24 et 365 jours par an. Il s'agit d'un indicateur théorique, permettant de comparer les réseaux, malgré la grande diversité des fréquences et des amplitudes, dans l'espace et dans le temps.

Source : enquête annuelle TCU Certu – DGITM – GART – UTP

L'Île-de-France, un monde à part

La région Île-de-France ne fait pas partie de l'enquête Transports Collectifs Urbains dont sont issues ces analyses. Nous présentons néanmoins ici quelques chiffres marquants des réseaux franciliens.

L'Île-de-France en 2007, c'est :

- **3,81 milliards de voyages** effectués sur les réseaux OPTILE, RATP et SNCF, contre 2,26 milliards dans l'ensemble des réseaux de province (208 réseaux). Ce chiffre a augmenté de 12 % entre 2001 et 2007.
- un réseau ferré comprenant 16 lignes et 211 km de métro, 115 km de lignes RER RATP et 1 296 km de lignes ferrées classiques et RER SNCF. En 2006, ce réseau ferré propose une offre de **114 millions de trains-kilomètres**.
- un réseau bus et tramway offrant **283 millions de véhicules-kilomètres** (chiffre 2006).
- en comparaison, l'ensemble des réseaux de province proposent une offre de 662 millions de kilomètres parcourus (208 réseaux).
- **un financement de 8,2 milliards d'euros**, dont 42 % proviennent du Versement Transport et du remboursement de la carte Orange par les employeurs, 27 % des recettes commerciales et 20 % des collectivités locales. L'État (3 %) et d'autres ressources comme l'emprunt complètent ce financement.

Source : GART, STIF

Des charges d'exploitation qui augmentent...

En 2007, le coût d'exploitation moyen, défini par le rapport des charges d'exploitation sur les kilomètres parcourus, est de 4,80 € par kilomètre. **Entre 1996 et 2007, ce coût kilométrique a augmenté de 2 % par an en moyenne en euros constants, soit une hausse de 22 % pendant cette période.**

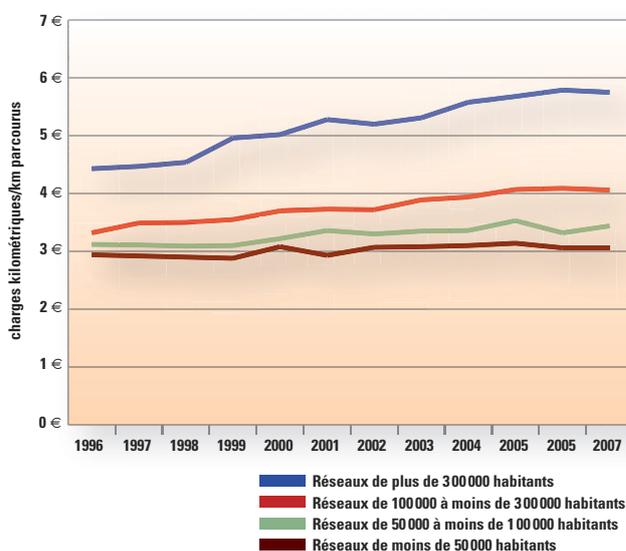
Ce coût progresse plus rapidement dans les grands réseaux (+ 29 %). Il est stable dans les réseaux les plus petits. À noter en 2007 la stabilisation de ce coût kilométrique, qui annonce peut-être une stabilisation ou un retournement de cette tendance.

Cette évolution s'explique notamment par l'augmentation des coûts de personnel. La période a en effet été marquée par l'augmentation du nombre d'agents roulants consécutive à la mise en place des 35 heures. Par ailleurs, le déploiement des modes structurants comme le tramway, même s'il a eu un effet positif sur la fréquentation des réseaux, a conduit à une augmentation des coûts d'exploitation.

L'utilisateur ne contribue que pour 25 % aux charges d'exploitation. Ce taux de participation varie selon la taille des réseaux, de 21 % dans les réseaux de moins de 100 000 habitants à 33 % dans ceux de plus de 300 000 habitants. Il est en baisse sur l'ensemble des réseaux.

Notons que la mise en place de nouveaux tarifs sociaux, notamment liés à la loi SRU, a contribué à augmenter la clientèle des transports publics sans générer de recettes

Évolution des coûts kilométriques d'exploitation (en € constants 2007)



Source : enquête annuelle TCU Certu – DGITM – GART – UTP

supplémentaires. En 2007, plus de 60 % des voyages bénéficient d'une réduction tarifaire, voire de la gratuité.

Cependant, l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) met en évidence **une inversion de tendance en 2007** : après une stabilisation en 2006 et pour la première fois depuis dix ans, le taux de couverture recettes/dépenses est en hausse dans les grands réseaux.

Des offres et usages contrastés selon la taille des réseaux

données 2007	réseaux de moins de 50 000 habitants	réseaux de 50 000 à moins de 100 000 habitants	réseaux de 100 000 à moins de 300 000 habitants	réseaux de plus de 300 000 habitants
Nombre de réseaux	58	63	45	16
Population PTU (en milliers)	1 436	4 405	7 521	9 580
Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	18 043	72 912	233 605	309 966
Nombre de voyageurs (en millions)	27	156	578	1 419
Nombre de déplacements par habitants et par an (en 2006)	21	33	71	99

Source : enquête annuelle TCU Certu – DGITM – GART – UTP

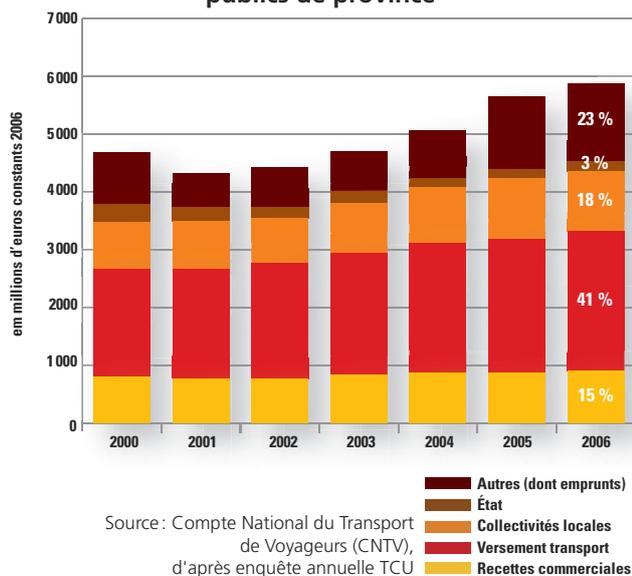
NB : un déplacement peut être constitué de plusieurs voyages en correspondance.

La mobilité en transports collectifs (mesurée en nombre de déplacements par habitant) est d'autant plus élevée que la taille du réseau est importante. Cette mobilité est étroitement liée à l'offre et au niveau de service proposés aux usagers.

... et des besoins de financement en hausse

Le financement des transports urbains de province a nécessité en 2006 près de 5,9 milliards d'euros. Ce chiffre **a augmenté de 37 % entre 2001 et 2006**. Cette augmentation est liée aux efforts d'investissements réalisés pour la construction de lignes fortes de transports collectifs et pour le renouvellement du matériel roulant, ainsi qu'à l'augmentation des charges d'exploitation.

Évolution du financement des transports publics de province



Les entreprises sont les premiers contributeurs au financement des transports publics, à travers le versement transport (VT). En 2006, la part des entreprises dans le financement des transports publics de province est de 41 %. **Près de 70 % des réseaux de province ont mis en œuvre le taux plafond réglementaire du VT.** Par ailleurs, conformément à la loi de finances de 1993, les réseaux qui mettent en place des TCSP ou qui en ont en projet ont la possibilité de relever le taux plafond du VT de 1 % à 1,75 %. Ce taux peut atteindre 1,8 % dans le cas de communautés de communes, communautés d'agglomération et communautés urbaines. Les nombreux projets de TCSP qui ont vu le jour au cours de la décennie ou qui sont en projet ont ainsi permis une augmentation des ressources issues du VT pour les réseaux concernés.

Les recettes voyageurs sont stables alors que les besoins de financement ont augmenté. En 2006, elles représentent 15 % des ressources.

Notons enfin **l'augmentation considérable du recours à l'emprunt**, qui a plus que doublé entre 2001 et 2006. Celui-ci semble néanmoins lié aux périodes pré-électorales (2000, 2006-2007).

À l'heure où le Grenelle de l'environnement prévoit la création de 1 500 km de TCSP d'ici 2020, les marges de manœuvre financières des collectivités sont limitées.

L'usage progresse moins vite que l'offre

Le taux de remplissage des services, en nombre de voyages par kilomètre parcouru, **baisse sur l'ensemble des réseaux de moins de 300 000 habitants**, d'environ 15 % sur la décennie. L'offre kilométrique a en effet augmenté plus rapidement que l'usage.

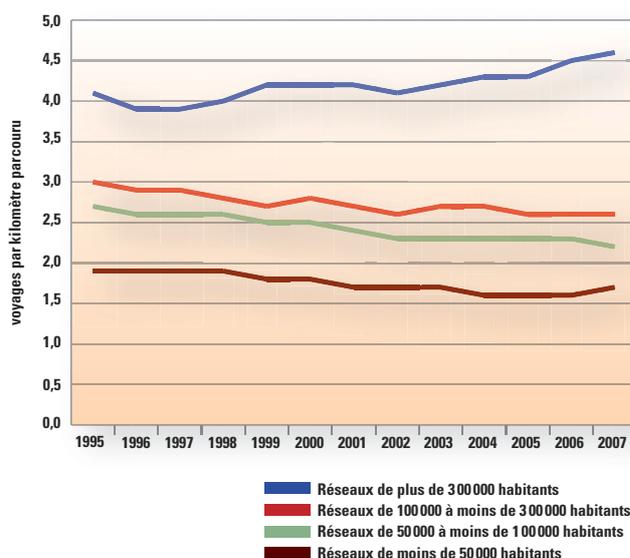
En revanche, ce taux progresse de 9 % en 11 ans dans les réseaux de plus de 300 000 habitants. Sur ces réseaux, le nombre de voyages a augmenté de 32 % durant cette période.

Notons cependant **une inversion de tendance en 2007** : le nombre de voyages a augmenté d'environ 6 % entre 2006 et 2007. Dans le même temps, l'offre kilométrique a augmenté de 2,6 %.

Cette tendance récente correspond d'ailleurs aux évolutions observées dans les dernières enquêtes de mobilité. À Lille et Lyon par exemple, les enquêtes ménages déplacements (EMD) réalisées en 2006 montrent une augmentation significative de la mobilité en transports collectifs urbains. Cette augmentation est de 9 % par rapport à 1995 à Lyon, où la mobilité TCU est particulièrement élevée : 0,51 déplacement par jour et par personne. Elle atteint 40 % à Lille

(par rapport à 1998), où la mobilité n'est cependant que de 0,32 déplacement par jour et par personne.

Évolution du taux de remplissage des réseaux



Source : enquête annuelle TCU Certu – DGITM – GART – UTP

Le développement des transports collectifs en site propre dynamise les réseaux...

L'amélioration de l'offre constatée sur l'ensemble des réseaux se caractérise notamment par le développement des transports collectifs en site propre (TCSP). Le nombre de réseaux de province à TCSP - métro, tramway et bus à haut niveau de service (BHNS) - passe ainsi de 9 à 21 entre 1995 et 2007. Durant cette période, la longueur commerciale des lignes progresse de 180 km à 556 km.

	1995	2007
Nombre de réseaux de TCSP	9	21
Nombre de km de lignes de TCSP	180	556

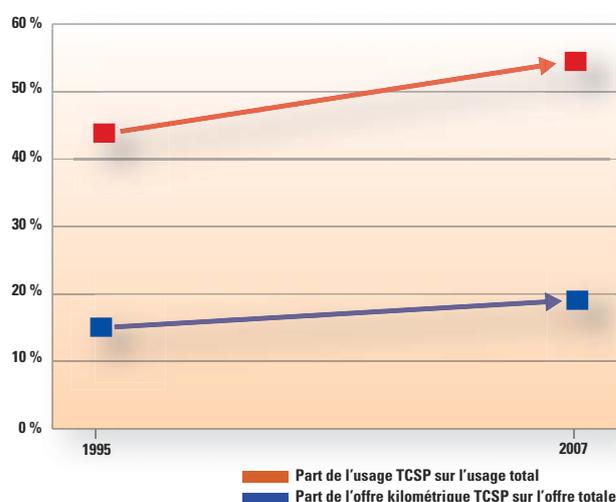
Source: Certu

Les TCSP jouent un rôle structurant dans l'organisation des réseaux. **En 2007, dans les réseaux concernés, les TCSP concentrent 55 % des voyages pour 19 % de l'offre kilométrique.**

Ils sont réalisés sur les axes à forte demande et sont accompagnés le plus souvent d'une restructuration du réseau de bus favorisant son usage. La mise en place d'un TCSP a un effet positif sur la fréquentation globale du réseau.

Néanmoins, le rabattement parfois excessif des lignes de bus sur l'axe TCSP pose question. D'une part parce que certaines lignes de TCSP ont rapidement été saturées. D'autre part parce que certains réseaux fonctionnent à « deux vitesses » : un axe de TCSP fort et un réseau de bus parallèle peu performant.

Évolution de l'offre et de l'usage des TCSP (dans les réseaux à TCSP)



Source: enquête annuelle TCU Certu – DGITM – GART – UTP

... et les Plans de Déplacements Urbains y contribuent

La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie rend obligatoire l'élaboration des PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La loi SRU (2000) renforce leur rôle pour parvenir à une cohérence globale avec les orientations des documents d'urbanisme et de planification et a réaffirmé la nécessité d'une meilleure maîtrise de la circulation automobile.

Ainsi, les premiers PDU ont permis un développement marqué des transports collectifs, et leur mise en œuvre s'est traduite notamment par la création d'axes structurants de transports collectifs en site propre. Depuis 2000, les PDU qui ont suivi ont intégré **une politique plus globale des déplacements**, et leurs effets, notamment en termes de rééquilibrage modal, se font déjà ressentir.

Les transports collectifs de plus en plus présents dans les documents d'urbanisme

Dans les PDU, les transports collectifs urbains sont considérés comme un levier majeur pour réduire la circulation automobile. Ils ne trouvent cependant leur pleine efficacité que dans un développement urbain maîtrisé et dense. Pour favoriser l'intégration des politiques de l'urbanisme et des transports, la loi SRU exprime la nécessité, dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), de favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les TC. Elle donne également la possibilité de subordonner l'ouverture à l'urbanisation à la création de dessertes en TC. L'avant-projet de loi « Engagement national pour l'environnement » propose un renforcement de cette intégration. Ainsi les SCoT pourraient définir des secteurs situés à proximité des TC existants ou programmés dans lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme devront imposer une densité minimale de construction.

Et pour la prochaine décennie ?...

- Augmentation du prix du pétrole, baisse du pouvoir d'achat, préoccupations environnementales. Le contexte sera favorable au développement des transports collectifs. Ce report vers les transports collectifs urbains commence d'ailleurs déjà à se faire sentir sur certains réseaux, sur certaines lignes. **Mais les réseaux peuvent-ils faire face à un accroissement fort et rapide de la demande ?**
- Les collectivités prévoient **la construction de 1 500 km de TCSP d'ici 2020**. Le Grenelle de l'environnement envisage un concours financier de l'État de 2,5 milliards d'euros, afin d'aider les collectivités à accélérer et à concrétiser leurs projets. Cela sera-t-il suffisant ?
- **L'enjeu est fort pour les réseaux de 100 000 à 300 000 habitants**. Dans ces réseaux, le développement de TCSP adaptés aux besoins et aux contextes locaux devrait dynamiser l'usage des transports collectifs et améliorer l'attractivité des réseaux, en termes de niveau de service notamment.
- Cependant, l'équilibre financier des autorités organisatrices est aujourd'hui fragile. **Les possibilités d'augmentation des ressources financières sont limitées**. Les questions de tarification doivent être au cœur des réflexions en vue d'augmenter la disponibilité des ressources. La participation de l'usager diminue... Cela peut-il continuer ? Comment améliorer la productivité et réduire les coûts d'exploitation ? D'autres sources de financement sont-elles possibles ?
- Les transports collectifs doivent également relever **le défi de desservir des zones périphériques peu denses**. Quelles sont les alternatives à la voiture ? À quel coût ? Transports collectifs réguliers, transport à la demande, covoiturage... Quels services de transport pertinents organiser pour la desserte de ces territoires ?
- Différents territoires, différents enjeux, différents niveaux d'autorités organisatrices. **Comment organiser une meilleure gouvernance ?** Sur quels territoires ? En allant vers des autorités organisatrices de la mobilité durable aux compétences élargies ? En favorisant la coopération entre autorités organisatrices ?

MÉTHODE

L'enquête annuelle TCU

L'enquête sur les transports collectifs urbains est réalisée annuellement auprès des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) et des exploitants (hors Ile-de-France). Menée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) en partenariat avec le Groupement des Autorités Responsables de Transport (Gart) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), l'enquête TCU est pilotée par le Certu, la collecte des données étant assurée par les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (Cete). Les informations collectées concernent les caractéristiques des Périmètres de Transports Urbains, les données administratives et juridiques, l'offre et l'usage des réseaux, les données comptables et financières.



Tramway à Grenoble (38) ©Certu

Pour en savoir plus

- www.certu.fr
- « Les chiffres clés du transport public urbain 2007 », Union des Transporteurs Publics et ferroviaires (UTP), édition 2008
- « Transports Collectifs Urbains, analyse des évolutions 1995-2006 dans les réseaux hors Ile-de-France », DGITM, Certu, Cete Nord-Picardie, dossier n° 206, octobre 2008
- « L'année 2007 des transports urbains », Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)
- « Les transports publics guidés en France » et « Gestion directe et gestion déléguée dans les transports publics urbains de province en France », Certu, fiches « Mobilité: faits et chiffres » n° 1 et n° 2. En téléchargement sur le site web du Certu
- Annuaire statistique Transports collectifs urbains 2008, évolution 2002-2007, Certu
- Base de données Transports collectifs urbains 1995-2007, Certu

Contact au Certu : Régis de Solere – regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr
Nadine Curt – nadine.curt@developpement-durable.gouv.fr

Ont contribué à la réalisation de cette fiche :
Régis de Solere, Nadine Curt, Patricia Varnaison-Revolle, Marie-Odile Gascon,
Sébastien Rabuel, Géraldine Bonnet et Christian Lebondidier (Certu)
© 2009 Certu.
Mise en page : Cete de Lyon.

Certu
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00 - télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr