

Introduction

Le marché des transports urbains

D'après les données issues de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains, près de 90% des réseaux de transports urbains sont en gestion déléguée, et 10% en gestion directe. Cette répartition gestion directe / gestion déléguée est stable depuis 1997 d'après le CERTU. (Pour des informations détaillées sur les transports urbains, cf. « Le guide de l'élu », publié par AGIR avec le soutien de l'Association des Maires de France – juin 2008).

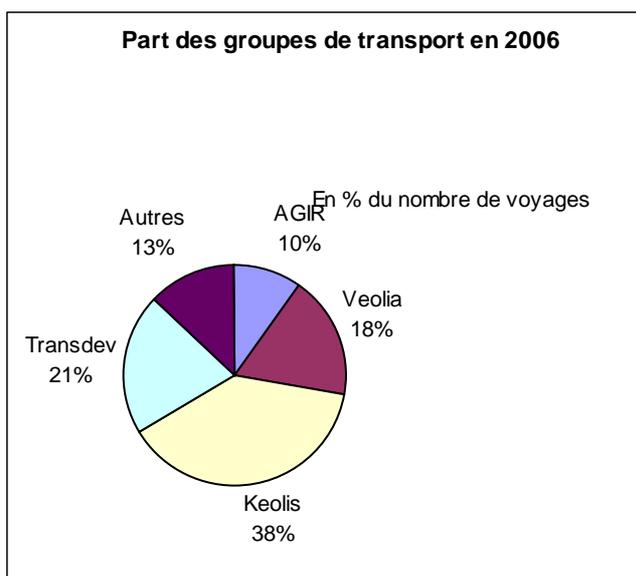
La gestion des services de transports collectifs urbains est donc très majoritairement confiée à des délégataires privés ou à capitaux mixtes, de type sociétés d'économie mixte.

La gestion déléguée des transports collectifs urbains est caractérisée par la présence de groupes de transport, de dimension internationale, qui se répartissent le marché : 77% des voyages annuels sont réalisés dans des réseaux dépendant d'un des trois groupes.

1. Les groupes de transport

Keolis domine le marché des transports hors Ile-de-France avec 38% des voyages annuels réalisés dans ces réseaux, devant Transdev avec 21% et Veolia Transport 18%.

La présence capitalistique des groupes dans les entreprises locales est généralement corrélée à la taille du réseau. La présence des groupes diminue avec la taille du réseau : de nombreuses collectivités locales font ainsi le choix de la gestion directe, même si des grandes villes ont fait le choix de la régie. Pour autant, cela ne signifie pas que la gestion directe, à travers une régie ou un EPIC, est réservée aux petites collectivités : des agglomérations de taille plus importante font ou vont faire le choix de la gestion directe, indépendamment de l'organisation institutionnelle de la collectivité : Marseille, Poitiers, Toulouse, etc.



Chiffre d'affaires des groupes de transport

(Source : rapports d'activités des groupes – Données 2006, chiffre d'affaires global pour toute la France et transports urbains si disponible)

- **Keolis** : 1 554 millions €, dont 1 036 millions € en transports urbains
- **Transdev** : 1 086 millions €, dont 756 millions € en transports urbains
 - **Veolia Transport** : 1 996 millions €

Composition de l'actionnariat des groupes

- **Keolis** : 52% par une participation commune de Axa Private Equity et de la Caisse de dépôt et placement du Québec, 45,5% par la SNCF, et 2,5% par les cadres salariés de l'entreprise.
- **-Transdev** : Financière Transdev (50,1%), la Caisse des Dépôts et Consignations (42,9%), et la FIN.OPI SpA (7%).

Veolia Transport : division transport du groupe Veolia Environnement, détenu par des actionnaires multiples dont Capital research (12%), la Caisse des Dépôts et Consignations (10%), Groupama A.M. (6%), ou EDF (4%)

2. Les réseaux indépendants et la place d'AGIR

Une part non négligeable du marché, **23% des voyages annuels totaux en 2006**, est réalisée par les entreprises qui ne dépendent pas d'un des trois grands groupes.

Certains de ces réseaux dépendent de groupes étrangers, tels que l'espagnol Siberbus (Perpignan, Sophia-Antipolis) ou le suisse Carpostal, filiale de La Poste suisse (Dole, Obernai, Bourg-en-Bresse, Haguenau), qui ont fait leur apparition et tentent de s'implanter sur le marché français.

A l'inverse, les trois groupes sont très offensifs et présents sur les marchés européens et mondiaux.

Les réseaux qui ne sont liés à aucun groupe français ou international sont dits indépendants car ils ne sont pas des filiales des grands groupes. Parmi ces réseaux indépendants **les réseaux adhérant à AGIR totalisent 10% des voyages totaux.**

3. La concurrence dans les transports urbains

La question de la concurrence est essentielle dans le mode d'organisation des transports publics en France : concurrence entre les modes de gestion, au libre choix de la collectivité, et concurrence entre les opérateurs dans le cadre de la DSP.

La concurrence entre la gestion directe et la gestion déléguée existe bel et bien, le passage de l'un à l'autre étant toujours possible pour les collectivités. Ainsi, depuis 2003, six réseaux ont changé de mode de gestion : 1 réseau est passé de la régie à la DSP (réseau de Saint-

Malo) et 5 réseaux exploités en DSP sont passés en régie (réseaux de Belfort, Cholet, Douai, Sarreguemines et de Toulouse).

Le choix de la délégation de service public pour l'exploitation des services de transport implique la mise en concurrence entre différents opérateurs. Or, ce mode de gestion est parfois remis en cause en raison des difficultés rencontrées par les collectivités à faire émerger une réelle concurrence, indispensable à l'équilibre du système, notamment pour l'obtention du meilleur service au meilleur prix pour la collectivité. La situation oligopolistique des 3 grands groupes qui se partagent 90% du marché n'est pas sans poser de problème.

Une étude réalisée par l'UTP en 2008 indique que lors des trois dernières années, dans plus de 70% des cas le réseau n'a pas changé de délégataire lors du renouvellement de délégataire.

Le manque d'acteurs limite la capacité de négociation des collectivités lors des renouvellements de contrat.

Analyse globale de la performance des réseaux indépendants

Afin d'établir des comparaisons entre les réseaux de transport urbain, et plus particulièrement les réseaux indépendants et les réseaux adhérents d'AGIR, il est nécessaire d'analyser les données chiffrées et les ratios, qui révèlent un niveau «de performance» générale.

Cependant, cette seule analyse globale et quantitative ne reflète pas dans son ensemble l'activité et le dynamisme des réseaux. En particulier, elle ne donne pas d'informations précises sur les initiatives concrètes mises en œuvre dans les réseaux pour améliorer l'organisation interne de l'entreprise, l'offre et la qualité de service, et plus globalement l'attractivité des réseaux.

1. LES RESEAUX URBAINS

1.1 Evolution 1999-2006 des principaux ratios des entreprises indépendantes et des adhérents d'AGIR

1.1.1 Méthodologie

Toutes les données sont issues de l'annuaire statistique du CERTU et des publications annuelles de l'UTP. La source principale est l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Enquête « Cahiers verts »).

Par réseau indépendant, il est entendu l'ensemble des réseaux non affiliés aux trois grands groupes : Keolis, Transdev, Veolia Transport.

Sur l'ensemble de la période étudiée, un échantillon constant d'une quarantaine de réseaux indépendants a été retenu. Les réseaux AGIR analysés correspondent également à un échantillon constant de 17 réseaux sur toute la période de référence de l'étude.

Les moyennes des réseaux AGIR sont présentées de deux manières différentes dans cette partie de l'étude : d'abord en incluant les données de la Régie des Transports de Marseille et celles de Tisséo-Urbain à Toulouse, puis par taille de population, ce qui permet d'affiner les comparaisons des grandes évolutions. Ces deux réseaux se distinguent en effet fortement des autres adhérents d'AGIR par la population desservie et les modes de transport en service (sites propres, modes lourds : métro, tramway).

Il est à noter que la plupart des réseaux indépendants, adhérents d'AGIR compris, ne disposent pas de TCSP. La présence d'un TCSP est un facteur d'attractivité désormais reconnu des réseaux de transport en commun, avec des niveaux d'investissement sensiblement plus élevés que dans les autres réseaux.

De plus, ces réseaux à TCSP bénéficient de ressources plus importantes, qu'il s'agisse des recettes tarifaires (les niveaux tarifaires et la fréquentation y sont plus élevés que dans la plupart des autres réseaux) et du versement transport, dont 68% est collecté dans les

grandes agglomérations à TCSP en service ou en projet (Source : « l'année 2006 des transports urbains » - GART).

Les tableaux ci-dessous présentent les données agrégées y compris les réseaux de Toulouse (Tisséo-Urbain), de Marseille (Régie des Transports de Marseille) et de Clermont-Ferrand (T2C), réseaux à TCSP.

Les données sur la tarification des réseaux urbains sont issues de l'Annuaire de la tarification du transport publics urbain, édition 2007 (Données au 1^{er} janvier 2006), réalisé par l'UTP.

1.1.2 Résultats

Offre kilométrique (km / population desservie)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	25,5	25,2	23,7	24,2	24,0	23,4	23,8	26,5
Evolution n/n-1	-	-1,2%	-6%	+2,1%	-0,8%	-2,5%	+1,7%	+11,5%
AGIR	26,1	26,0	23,7	23,8	24,3	25,1	25,1	27,3
Evolution n/n-1		-0,4%	-8,8%	+0,4%	+2,1%	+3,3%	0%	+8,7%
Tous réseaux	27,2	26,5	26	26,2	25,7	26,4	26,8	28,5
Evolution n/n-1	-	-2,6%	-1,9%	+0,8%	+1,9%	+2,7%	-1,5%	+6,3%

La variation constatée entre 2005 et 2006 dans tous les réseaux, qu'ils soient indépendants ou non, confirme la tendance amorcée depuis 3 ans, à savoir une augmentation de l'offre kilométrique, qui fait suite à une période de diminution quasi-généralisée de l'offre entre 1999 et 2003.

Ce phénomène s'explique par certes, par la hausse du volume des kilomètres produits, mais aussi par la stabilisation des PTU. Les extensions des structures intercommunales semblent en effet marquer le pas, entraînant des hausses moindres des populations desservies.

L'offre kilométrique des réseaux indépendants et des réseaux AGIR suit la même tendance, et se rapproche de la moyenne nationale.

Fréquentation (en voyages / population desservie)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	93	93,1	86,4	86,3	84	82,6	77,7	88,4
Evolution n/n-1	-	+0,1%	-7,2%	-0,1%	-2,7%	-1,7%	-6%	+13,8%
AGIR	105,4	107,6	97,1	95,5	97,1	103,6	97,5	104,5
Evolution n/n-1	-	+2,1%	-9,8%	-1,6%	+1,7%	+6,7%	-5,9%	+7,2%
Tous réseaux	89,9	88,2	87,2	83	81,7	87,6	89,1	99
Evolution n/n-1	-	-1,9%	-1,1%	-4,8%	-1,6%	+7,2%	+1,7%	+11,1%

Comme pour l'offre, calculée en ramenant les kilomètres parcourus à la population desservie, la fréquentation est calculée en ramenant les voyages effectués à la population desservie.

Là encore, l'analyse des données brutes montre que l'évolution de la population a été largement supérieure à la progression des voyages sur la même période dans les réseaux indépendants ainsi que dans les réseaux adhérents d'AGIR.

Cependant la stabilisation des PTU et des populations desservies semble relancer la fréquentation et ce dans tous les réseaux.

Taux d'utilisation (en voyages / km)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,3	3,3
Evolution n/n-1	-	+2,8%	0%	0%	-2,8%	0%	-5,7%	0%
AGIR	4	4,1	4,1	4	4	4,1	3,9	3,8
Evolution n/n-1	-	+2,5%	0%	-2,5%	0%	+2,5%	-4,9%	-1,8%
Tous réseaux	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,5
Evolution n/n-1	-	+3,1%	+3%	-5,9%	0%	+3,1%	0%	+6,1%

Les taux d'utilisation, qui permet d'établir un lien entre la densité du réseau et « l'efficacité » de celui-ci, est assez stable dans la période 1999-2006 oscillant autour de 4 voyages / km pour les réseaux adhérents AGIR, de 3,4 pour les indépendants et de 3,3 pour l'ensemble des réseaux.

Km / agent roulant

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	19 582	19 547	18 550	18 929	19 055	19 873	21 944	20 387
Evolution n/n-1	-	-0,2%	-5,1%	+2%	+0,7%	+4,3%	+10,4%	-7,1%
AGIR	18 299	18 253	17 204	17 394	17 586	18 869	19 232	19 691
Evolution n/n-1	-	-0,3%	-5,7%	+1,1%	+1,1%	+7,3%	+1,9%	+2,4%
Tous réseaux	22 789	20 140	20 757	21 515	21 053	21 065	20 936	20 631
Evolution n/n-1	-	-11,6%	+3,1%	+3,7%	-2,1%	+0,1%	-0,6%	-1,5%

Agents roulants / véhicule

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	1,94	1,94	2,06	2,01	1,93	1,88	1,86	1,83
Evolution n/n-1	-	0%	+6,2%	-2,4%	-4%	-2,6%	-1,1%	-1,6%
AGIR	2,06	2,07	2,25	2,17	2,09	1,97	1,95	1,93
Evolution n/n-1	-	+0,5%	+8,7%	-3,6%	-3,7%	-5,7%	-1%	-1%
Tous réseaux	1,75	1,75	1,80	1,78	1,79	1,87	1,86	1,83
Evolution n/n-1	-	0%	+2,9%	-1,1%	+0,6%	+4,5%	-0,5%	-1,6%

L'analyse des données sur la productivité des réseaux exprimées en km produit / agent roulant et en nombre d'agents roulants / véhicule permet de mettre en avant une diminution importante du nombre d'agents roulants / véhicule sur l'ensemble des réseaux. Elle témoigne d'une meilleure productivité.

Parallèlement, les kilomètres produits par agent roulant tendent également à augmenter dans les réseaux indépendants et les réseaux adhérents d'AGIR, du fait d'une croissance du nombre de kilomètres produits supérieure à celle des effectifs affectés à la conduite.

Absentéisme

Les taux d'absentéisme issus des enquêtes AGIR sont calculés en rapportant le nombre d'heures d'absence par rapport au temps travaillé. Ils sont difficilement comparables avec les taux d'absentéisme issus des enquêtes annuelles de l'UTP (Absentéisme calculé en jours calendaires d'absence par an et par salarié).

Toutefois, il est possible a minima de comparer **les tendances d'évolution** (cf. tableau ci-dessous).

Evolution des taux d'absentéisme du personnel

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Taux d'absentéisme total (réseaux urbains AGIR)	8,42%	9,49%	10,36%	10,25%	7,88%	8,16%	12,1%	10,8%
Evolution annuelle n/n-1 en %	-	+12,7%	+9,2%	-1,1%	-23,1%	+3,5%	+48,3%	-10,7%
Evolution annuelle UTP n/n-1 en %	-	+2,1%	+21,3%	+0,4%	+4,6%	-8,8%	+0,9%	-4%

Les réseaux urbains adhérents d'AGIR sont caractérisés par deux années consécutives de diminution de l'absentéisme, en 2002 et en 2003 : la diminution significative de l'année 2003 n'a pas été confirmée. En 2005, l'absentéisme moyen dépasse les forts taux enregistrés en 2001 et 2002. Cependant, 2006 est marquée par une diminution sensible, sans toutefois que le taux ne soit inférieur à 10%.

La tendance n'est pas tout à fait identique dans l'ensemble des réseaux urbains, qui ont connu entre 2000 et 2003, 4 années consécutives de hausse, parfois très élevée (+21,3% en 2001). Depuis, il semble que la tendance soit à une relative stabilisation, voire à une diminution.

Recettes commerciales / voyage (en € 2006)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	0,60	0,54	0,61	0,59	0,58	0,61	0,61	0,59
Evolution n/n-1	-	-10,17%	13,21%	-3,33%	-1,72%	5,26%	0,00%	-3,22%
AGIR	0,63	0,58	0,63	0,60	0,60	0,64	0,61	0,62
Evolution n/n-1	-	-8,06%	8,77%	-4,84%	0,00%	6,78%	-4,76%	1,71%
Tous réseaux	0,60	0,55	0,62	0,57	0,58	0,58	0,51	0,50
Evolution n/n-1	-	-8,47%	12,96%	-8,20%	1,79%	0,00%	-12,28%	-1,6%

Sur toute la période étudiée, les recettes commerciales par voyage ont diminué dans l'ensemble des réseaux. Il semble toutefois que cette diminution soit relativement moins marquée dans les réseaux adhérents d'AGIR et dans l'ensemble des réseaux indépendants. A noter également un niveau de recettes au voyage plus élevé que la moyenne nationale dans les réseaux indépendants et dans les réseaux adhérents d'AGIR.

Charges d'exploitation / voyage en € 2006

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	1,19	1,20	1,27	1,32	1,34	1,35	1,38	1,51
Evolution n/n-1	-	0,85%	5,93%	4,00%	1,54%	0,76%	2,26%	9,28%
AGIR	1,21	1,21	1,27	1,31	1,33	1,31	1,41	1,45
Evolution n/n-1	-	0%	5%	3%	2%	-2%	8%	3%
Tous réseaux	1,22	1,24	1,27	1,33	1,37	1,36	1,40	1,38
Evolution n/n-1	-	1,67%	2,46%	4,80%	3,05%	-0,74%	2,99%	-1,6%

Au cours de la période de référence on observe une augmentation assez sensible des charges d'exploitation par voyage, qui concerne tous les réseaux.

Globalement, les tendances sont identiques d'une année sur l'autre et d'un type de réseau à l'autre. Néanmoins, le niveau des charges d'exploitation par voyage est plus élevé dans les réseaux indépendants et dans les réseaux adhérents d'AGIR que dans l'ensemble des réseaux.

Coût kilométrique en € 2006 (charges d'exploitation / km)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	4,34	4,44	4,62	4,68	4,69	4,75	4,51	5,02
Evolution n/n-1	-	2,34%	4,12%	1,32%	0,22%	1,30%	-5,13%	11,28%
AGIR	4,88	5,00	5,20	5,26	5,31	5,42	5,49	5,56
Evolution n/n-1	-	2,50%	4,07%	1,17%	0,97%	1,91%	1,31%	1,34%
Tous réseaux	4,03	4,14	4,24	4,24	4,35	4,55	4,67	4,68
Evolution n/n-1	-	2,52%	2,46%	0,00%	2,64%	4,67%	2,68%	+0,1%

Globalement, le coût kilométrique a augmenté sensiblement sur la période 1999-2006, quel que soit le type de réseau étudié. Le coût kilométrique demeure néanmoins plus important dans les réseaux indépendants et dans les réseaux adhérents d'AGIR.

Cette évolution défavorable s'explique par divers facteurs : hausse sensible du prix des carburants, ancienneté du parc nécessitant parfois une maintenance coûteuse, augmentation des coûts de personnel, mise en service de modes lourds sur certains réseaux, etc.

Subvention d'exploitation et d'équilibre par habitant du PTU (en € 2006)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	78,4	75,7	71,8	86,1	87,5	82,9	88,1	91,3
Evolution n/n-1		-3,4%	-5,2%	19,9%	1,6%	-5,3%	6,3%	3,6%
AGIR	88,8	85,9	83,1	99,2	99,3	92,0	97,6	104,8
Evolution n/n-1		-3,3%	-3,3%	19,4%	0,1%	-7,4%	6,1%	7,4%
Tous réseaux	69,16	70,92	73,40	76,80	76,90	78,86	84,24	79,36
Evolution n/n-1		2,54%	3,50%	4,64%	0,13%	2,55%	6,82%	-5,79%

Le phénomène marquant concernant les subventions d'exploitation et d'équilibre est leur augmentation importante sur toute la période, dans l'ensemble des réseaux.

Cette situation constatée par la Cour des Comptes en 2005¹ est la conséquence de la dégradation des équilibres financiers des services de transports collectifs urbains : elle touche plus particulièrement les réseaux de grande taille.

Entre 2005 et 2006, l'ensemble des réseaux connaît une baisse significative de la subvention par habitant. Ce n'est pas le cas des réseaux adhérents d'AGIR et dans une moindre mesure, des réseaux indépendants : cette croissance significative (+7,4% en monnaie constante pour les réseaux adhérents d'AGIR) est tirée par les réseaux à TCSP, Tisséo et surtout la RTM, où la subvention par habitant a augmenté de 11% entre 2005 et 2006.

Taux de couverture (en %)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indépendants	50,4%	44,9%	48,0%	44,6%	43,2%	45,1%	44,1%	39,1%
Evolution n/n-1	-	-10,92%	6,87%	-7,05%	-3,21%	4,47%	-2,21%	-11,43%
AGIR	52,1%	47,9%	49,6%	45,7%	45,0%	48,8%	43,2%	42,8%
Evolution n/n-1	-	-8,00%	3,55%	-7,79%	-1,53%	8,44%	-11,61%	-0,94%
Tous réseaux	49,2%	44,3%	48,8%	42,7%	42,2%	42,5%	36,2%	36,2%
Evolution n/n-1	-	-10,00%	10,25%	-12,40%	-1,23%	0,75%	-14,82%	-0,1%

¹ Cour des comptes, « Les transports publics urbains », Rapport public particulier, avril 2005

Compte tenu des éléments décrits plus haut sur l'augmentation des coûts, et l'évolution modeste des recettes commerciales, les taux de couverture des dépenses d'exploitation tendent à se dégrader assez sensiblement sur toute la période étudiée : cette diminution concerne l'ensemble des réseaux.

1.1.3 La tarification dans les réseaux urbains

(Source : Annuaire de la tarification du transport public urbain, UTP - Mars 2007)

Globalement, les réseaux urbains sont caractérisés par une progression sensible de la part des titres « toutes clientèles » dans les recettes tarifaires totales, qui est en effet passée de 56% en 2003 à 61% en 2006.

De plus, il faut souligner que 62% des voyages sont réalisés avec un titre réduit ou gratuit, les 38% restants étant réalisés avec un titre « toutes clientèles ».

Parmi les titres « toutes clientèles », c'est le ticket à l'unité qui est le plus utilisé et reste ainsi la principale source de recettes pour les réseaux, quelle que soit leur taille : en moyenne, il représente 27,7% des recettes tarifaires et coûte 1,07€.

En ce qui concerne la tarification sociale, la tendance enregistrée est la prévalence des critères de revenus, qui prennent le pas sur le statut (Demandeurs d'emploi, RMIstes, etc.) : ceci traduit la volonté de mettre en place des réductions tarifaires de plus en plus ciblées qui concernent les usagers en situation sociale précaire. Autre tendance forte : celle de la suppression des gratuités dans de nombreux réseaux, accompagnée parallèlement de l'extension du champ des réductions.

De manière générale, les réseaux sont caractérisés par une recherche de simplification de leur gamme tarifaire avec la gratuité des correspondances (98% des réseaux) et **l'abandon progressif des tarifications zonales ou par section**, qui ne concerne plus que 9% des réseaux en 2006 (contre 11% en 2003) au profit de tarification unique, et ce malgré l'extension continue des PTU.

Enfin, les titres intermodaux, en particulier les titres « urbain/interurbain » font une percée notable (39% des réseaux en 2006, contre 31% en 2003) ainsi que les titres donnant accès au réseau urbain voisin, proposés dans 18 agglomérations.

Ces tendances s'observent dans la plupart des réseaux indépendants et des réseaux adhérents d'AGIR.

La part des titres « toutes clientèles » dans les recettes est en moyenne de 62% dans les réseaux indépendants et de 61% dans les réseaux adhérents d'AGIR. De plus, 45% des voyages sont effectués dans les réseaux indépendants avec un titre toutes clientèles ; cette part est de 40% dans les réseaux adhérents d'AGIR.

Dans les réseaux indépendants, le prix moyen du ticket à l'unité s'élève à 1,09 € et représente 34,4% des recettes tarifaires.

Dans les réseaux adhérents d'AGIR, le ticket à l'unité coûte en moyenne 1,11 € et représente 31,7% des recettes tarifaires.

A noter que dans les réseaux de moins de 100 000 habitants adhérents d'AGIR, la moyenne du prix du ticket à l'unité est identique à la moyenne de l'ensemble de réseaux de même taille, soit 1,01 €.

Dans les réseaux adhérents d'AGIR de 100 000 à 250 000 habitants le ticket à l'unité coûte en moyenne 1,14 €, avoisinant la moyenne des réseaux de même taille (1,11 €).

1.2 Réseaux de moins de 100 00 habitants

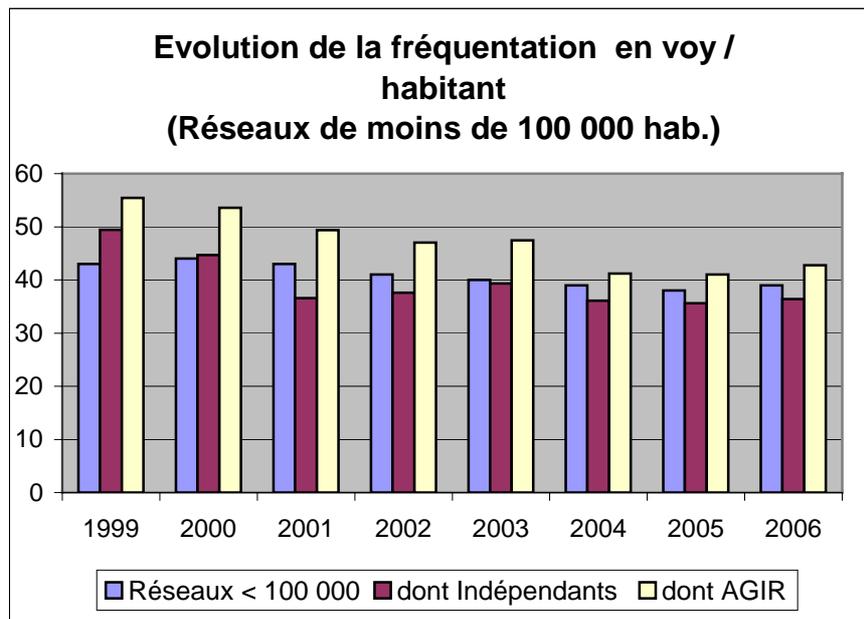
Pour les résultats détaillés cf. Annexe 1

1.2.1 Caractéristiques générales

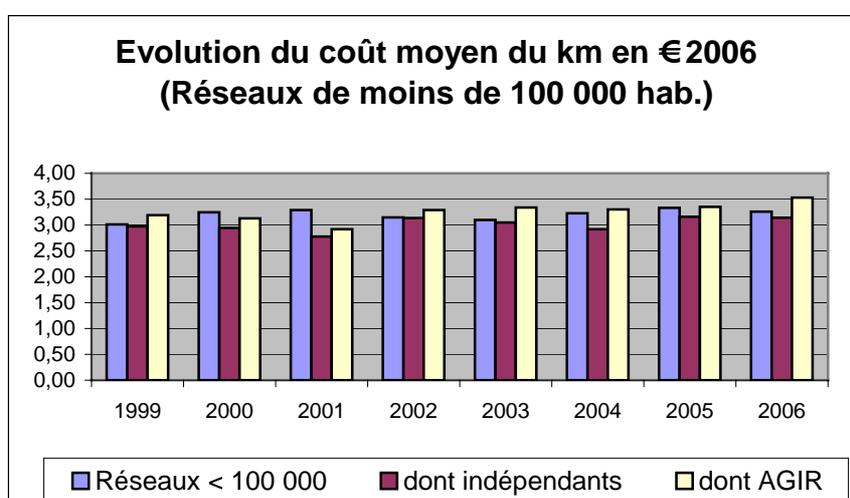
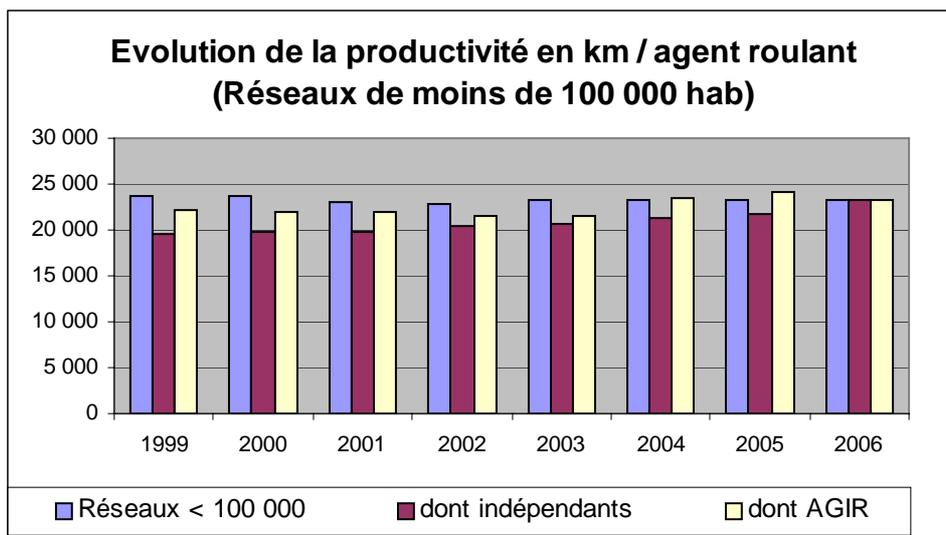
Les réseaux de moins de 100 000 habitants, qu'ils soient indépendants ou qu'ils soient filiale d'un groupe, présentent des caractéristiques communes : la fréquentation y est moindre, et par conséquent le volume des kilomètres produits et le nombre de voyages sont inférieurs à la moyenne des réseaux urbains, toutes tailles confondues.

Globalement, ce sont des réseaux moins attractifs que les réseaux de plus grande taille : cette attractivité moindre a pour conséquence directe un volume de recettes tarifaires moins important. Ces réseaux peu maillés, desservent souvent des zones géographiques enclavées et peu denses.

Ils sont caractérisés par de nombreux circuits scolaires et une offre moins fournie. Ils sont directement touchés par les extensions de PTU : on y observe ainsi des augmentations importantes de la population desservie, de la longueur des lignes et des kilomètres produits. Seule la fréquentation n'y évolue pas de la même façon : malgré une légère hausse en 2006 liée à la fin des extensions intercommunales, elle tend globalement à diminuer sur la période 1999-2006.

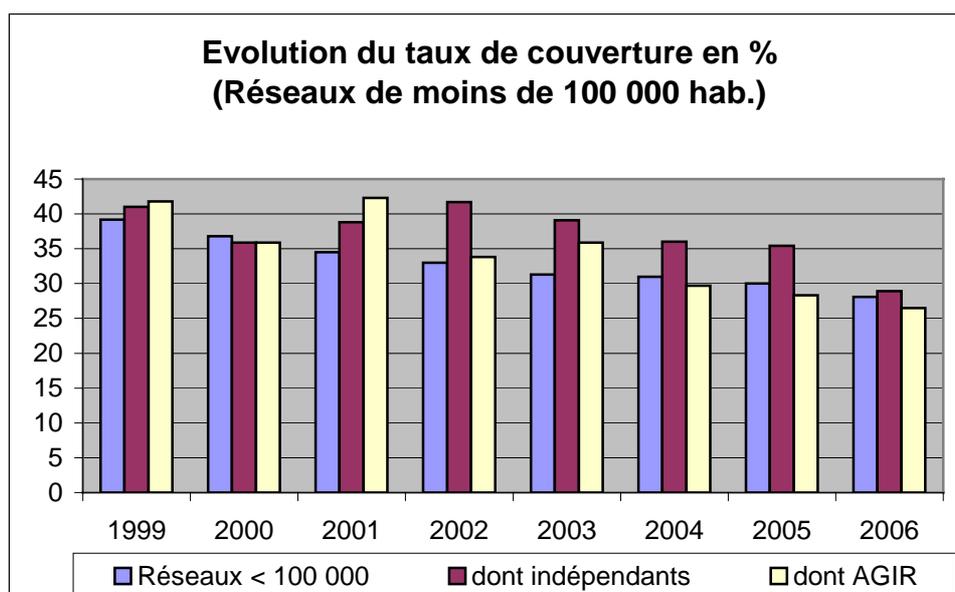


En revanche, ces « petits » réseaux se caractérisent sur toute la période par de bons résultats en matière de productivité : ainsi dans l'ensemble des réseaux de moins de 100 000 habitants, le rapport kilomètres produits par agent est plus favorable que la moyenne, toutes tailles de réseaux confondus.



En lien direct avec cette caractéristique, la dépense par kilomètre est sensiblement moins élevée dans les réseaux de moins de 100 000 habitants, de l'ordre de 3,3 euros, que dans l'ensemble des réseaux, où elle dépasse les 4,5 euros. Ceci est certes lié d'une part au volume de kilomètres produits, inférieur dans les plus petits réseaux, mais aussi d'autre part à une réelle maîtrise des coûts.

De manière générale, les coûts d'exploitation ont progressé davantage que les recettes commerciales, entraînant la détérioration assez nette des taux de couverture depuis 1999.



Conséquence directe de cette évolution, les subventions d'exploitation et d'équilibre par habitant ont augmenté sur toute la période 1999-2006 dans les réseaux de moins de 100 000 habitants, qui sont toutefois caractérisés par un niveau de subvention par habitant nettement inférieur à la moyenne nationale (41,4 € contre 79,4 €).

1.2.2 Réseaux indépendants et réseaux adhérents d'AGIR

Les réseaux indépendants et les réseaux adhérents d'AGIR de taille identique ne font globalement pas exception à ces caractéristiques.

Les réseaux indépendants de moins de 100 000 habitants sont caractérisés par une offre de service, exprimée en kilomètres par habitant, supérieure à la moyenne nationale, oscillant entre 16 et 18 kilomètres par habitant, contre environ 17 km pour la totalité des réseaux de moins de 100 000 habitants.

Les réseaux adhérents d'AGIR se situent dans la moyenne des réseaux de moins de 100 000 habitants et tendent également à stabiliser leur offre de service sur la période récente (à partir de 2004) : ceci est la traduction d'un volume de kilomètre produits augmentant presque identiquement à la population desservie.

Les réseaux adhérents d'AGIR affichent de meilleurs résultats en termes de fréquentation, avec des niveaux supérieurs à la moyenne des réseaux de moins de 100 000 habitants en 2005 et 2006, de l'ordre de 41 voyages par habitant alors que la moyenne nationale est de 39 voyages par habitant : ceci est lié à une progression des voyages plus rapide que celle de la population.

Ceci a pour conséquence un taux d'utilisation, exprimé en voyages / kilomètre, inférieur à la moyenne dans les réseaux indépendants de moins de 100 000 habitants, mais supérieur à la moyenne dans les réseaux adhérents d'AGIR.

Une analyse plus fine des résultats montre que certains réseaux indépendants sont nettement plus dynamiques que la moyenne, et ce sur toute la période étudiée.

A l'inverse, d'autres réseaux, localisés en zone rurale ou enclavés géographiquement, ne bénéficient que de faibles perspectives de développement.

Cette situation se vérifie également dans l'échantillon étudié des réseaux adhérents d'AGIR.

En matière de productivité, les réseaux adhérents d'AGIR affichent de bons résultats en fin de période : ainsi en 2004 et 2005, les réseaux adhérents d'AGIR augmentent nettement le volume de kilomètres produits par agent roulant.

Malgré des marges de manœuvre moins importantes, il apparaît que les réseaux indépendants et les réseaux adhérents d'AGIR de moins de 100 000 habitants font des efforts particuliers pour maîtriser leurs coûts d'exploitation.

1.3 Réseaux de 100 000 à 250 000 habitants

Pour les résultats détaillés cf. Annexe 2

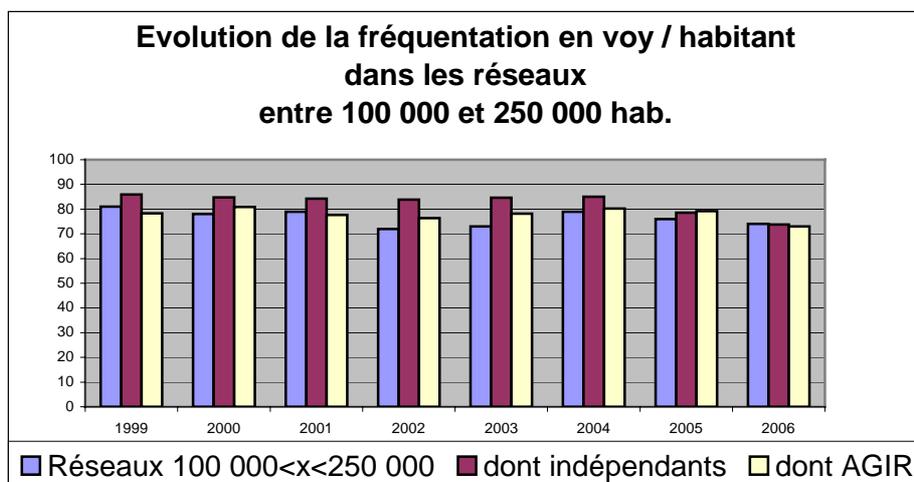
1.3.1 Caractéristiques générales

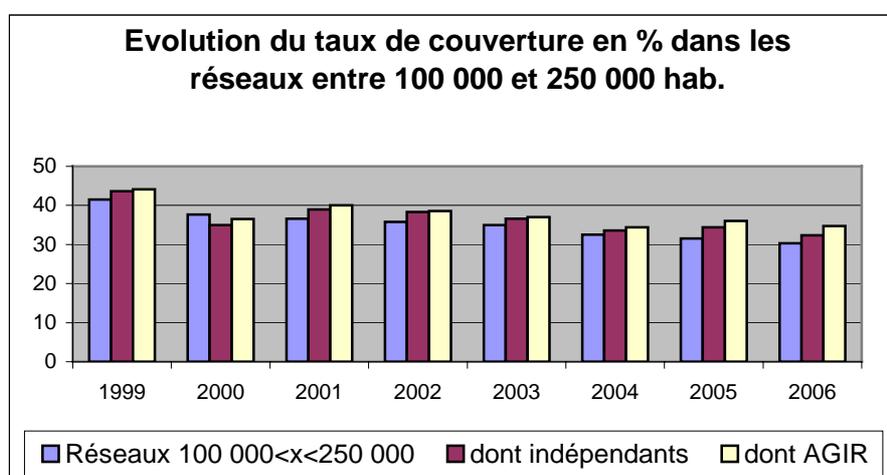
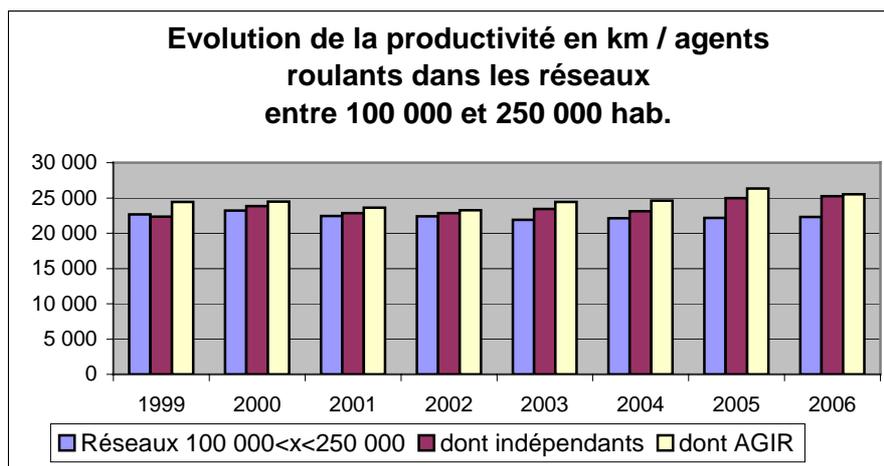
La situation dans les réseaux de 100 000 à 250 000 habitants est sensiblement différente de celle des réseaux de moins de 100 000 habitants. D'une manière générale, les résultats y sont plus favorables comparés à ceux des plus petits réseaux.

La plupart des ratios y sont plus élevés, en liaison avec des niveaux de fréquentation supérieurs.

Les grandes caractéristiques de ces réseaux, comparées à celles des réseaux de moins de 100 000 habitants sont différentes :

- La fréquentation qui avoisine les 75 voyages par habitant et par an y est nettement plus élevée que dans les réseaux de taille inférieure.
- Idem pour l'offre de services, de l'ordre de 30 km par habitant et par an, en progression,
- Corollairement, les dépenses par kilomètre ou par voyage y sont plus élevées,
- Le taux de couverture des dépenses par les recettes commerciales y est également plus élevé,
- La productivité des agents roulants y est supérieure à 22 000 km.





1.3.2 Réseaux indépendants et réseaux adhérents d'AGIR

Globalement, l'analyse des ratios des réseaux indépendants montre que leurs performances, mesurées par les ratios usuels, sont proches des moyennes des réseaux de même taille.

Elles sont même parfois supérieures pour certains indicateurs : offre, productivité, recettes, coûts, taux de couverture.

Les réseaux adhérents d'AGIR de 100 000 à 250 000 habitants sont, au regard de l'ensemble de ces données, plus performants. Les ratios, tant physiques que financiers sont supérieurs à la moyenne nationale des réseaux de taille identique.

Ils ont notamment réussi à maîtriser la hausse des coûts et à enrayer la baisse de leurs recettes commerciales, grâce à des bons niveaux de fréquentation et d'offre de services : ceci se traduit logiquement par de meilleurs taux de couverture.

Ils affichent d'excellents niveaux de productivité du personnel roulant avec des volumes de kilomètres produits par agent roulant largement au-dessus de la moyenne nationale.

1.4 Réseaux de plus de 250 000 habitants

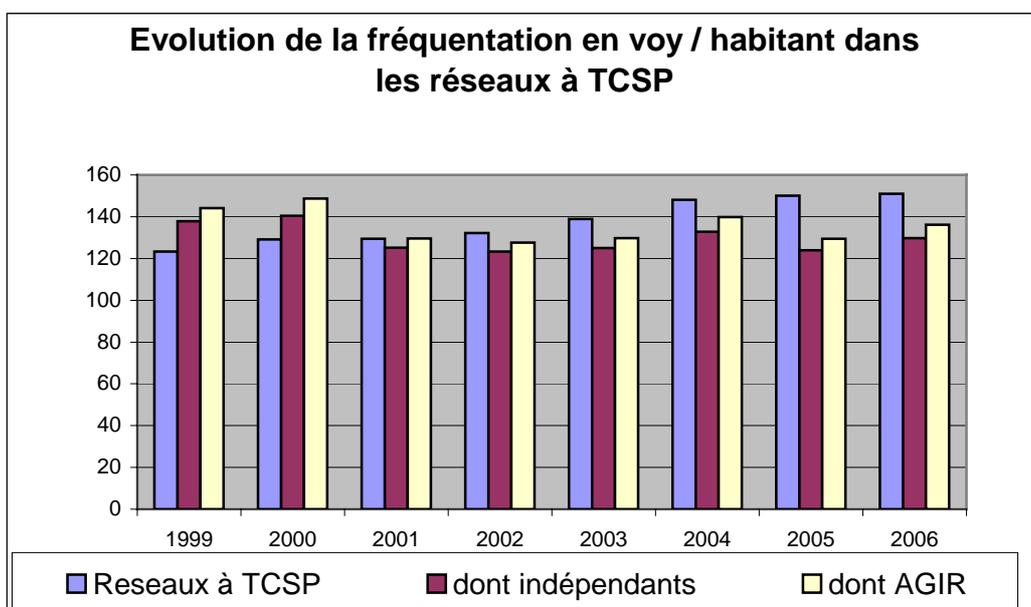
Pour les résultats détaillés, cf. Annexe 3

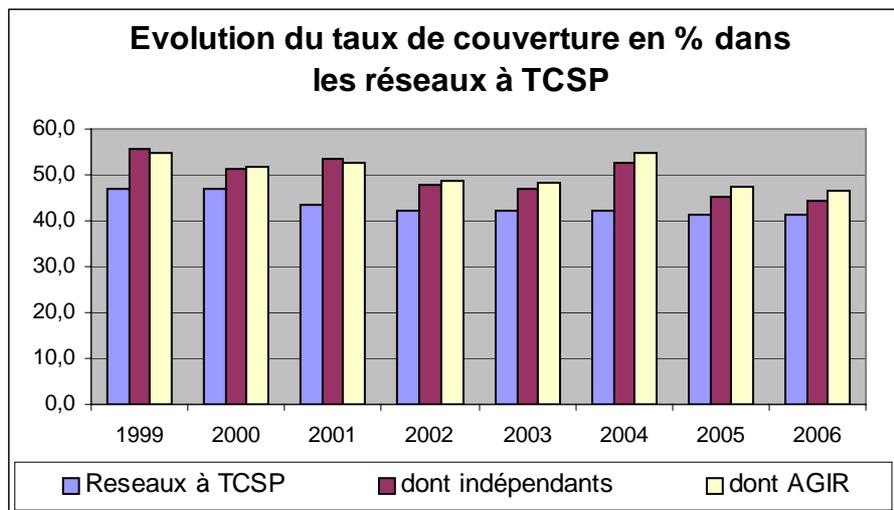
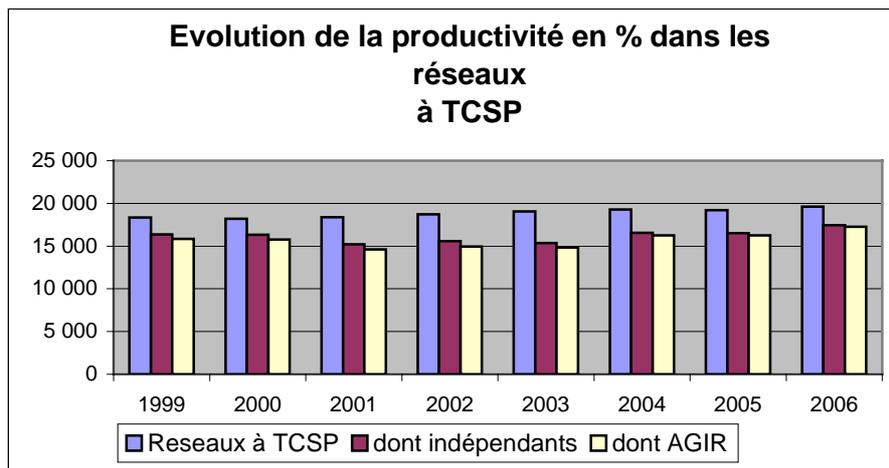
1.4.1 Caractéristiques générales

Les réseaux de plus de 250 000 habitants sont davantage performants dans l'ensemble, en comparaison avec ceux situés dans la tranche de 100 000 à 250 000 habitants desservis. Les réseaux à TCSP sont d'ailleurs encore plus performants.

L'offre y est plus élevée que la moyenne des réseaux urbains français : même constat pour la fréquentation et le taux d'utilisation. Seuls ces grands réseaux parviennent à endiguer la baisse de la fréquentation qui affecte plus particulièrement les réseaux moins denses des petites et moyennes agglomérations.

En revanche, les dépenses d'exploitation y évoluent plus défavorablement, et augmentent plus rapidement que les recettes commerciales, d'où un taux de couverture commerciale qui se dégrade, même s'il reste encore supérieur à la moyenne des réseaux urbains, toutes tailles confondues.





1.4.2 Réseaux indépendants et réseaux adhérents d'AGIR

Au sein de ces réseaux à TCSP, les réseaux indépendants et les réseaux adhérents d'AGIR se distinguent par quelques ratios supérieurs à la moyenne : taux d'utilisation, recettes par voyage et taux de couverture.

Enfin, il convient de noter que certaines tendances sont accentuées dans les réseaux indépendants et les réseaux adhérents d'AGIR : les indicateurs d'offre ont davantage diminué et les coûts plus augmenté que dans l'ensemble des réseaux à TCSP.

2. LES RESEAUX INTERURBAINS

Du fait d'une organisation institutionnelle différente dans les transports départementaux, les données relatives aux réseaux interurbains sont nettement moins nombreuses et moins complètes.

Le Groupement des Etablissements publics Industriels et Commerciaux (GEPIC) dispose cependant de certains éléments, qui associés aux enquêtes annuelles réalisées par AGIR auprès des régions départementales adhérentes permettent quelques analyses.

Evolution 2000-2006 de quelques indicateurs concernant les régions départementales adhérentes d'AGIR

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Age moyen de l'ensemble du parc (en années)	8,7	8,6	7,7	7,7	7,5	7,1	6,6
Coût kilométrique total (en cts € 2006 / km)	0,50	0,51	0,44	0,48	0,50	0,47	0,49
Coût kilométrique hors carburant (en cts € 2006 / km)	0,25	0,29	0,24	0,27	0,26	0,21	0,22

Source : enquêtes annuelles AGIR et données du GEPIC

Les données chiffrées disponibles sur les régions départementales adhérentes d'AGIR mettent en évidence un dynamisme indéniable et traduisent les efforts pour diversifier l'offre, améliorer le matériel roulant et in fine maintenir la fréquentation.

C'est le cas de l'âge moyen du parc, qui connaît un rajeunissement quasi-constant sur les six dernières années, passant de 8,7 ans en 2000 à 6,6 ans en 2006 : les régions départementales ont donc fait des efforts particuliers pour renouveler leur matériel roulant.

Ce renouvellement s'opère progressivement et devrait s'accélérer dans les prochaines années, notamment en liaison avec les évolutions de la réglementation en matière de sécurité, d'accessibilité et de réduction des émissions polluantes dans l'atmosphère.

De même, l'analyse des coûts kilométriques montre une évolution assez favorable, liée certes à la diminution du volume des kilomètres produits chaque année, mais aussi à de réels efforts de maîtrise des dépenses courantes.

Tableau de bord 2007 des régions départementales adhérentes d'AGIR

Effectifs

Effectifs totaux : 1 651,2

Part du personnel roulant (en % effectif total en ETC) : 71 %

Ancienneté moyenne du personnel : 9,5 ans

Productivité des agents roulants (en km/agent roulant) : 35 964

Parc

Nombre total de véhicules : 1 301

Age moyen du parc : 6,4 ans

Km parcourus (en milliers) : 41 987

- Dont lignes régulières : 51,7%

- Dont lignes scolaires : 25,8 %

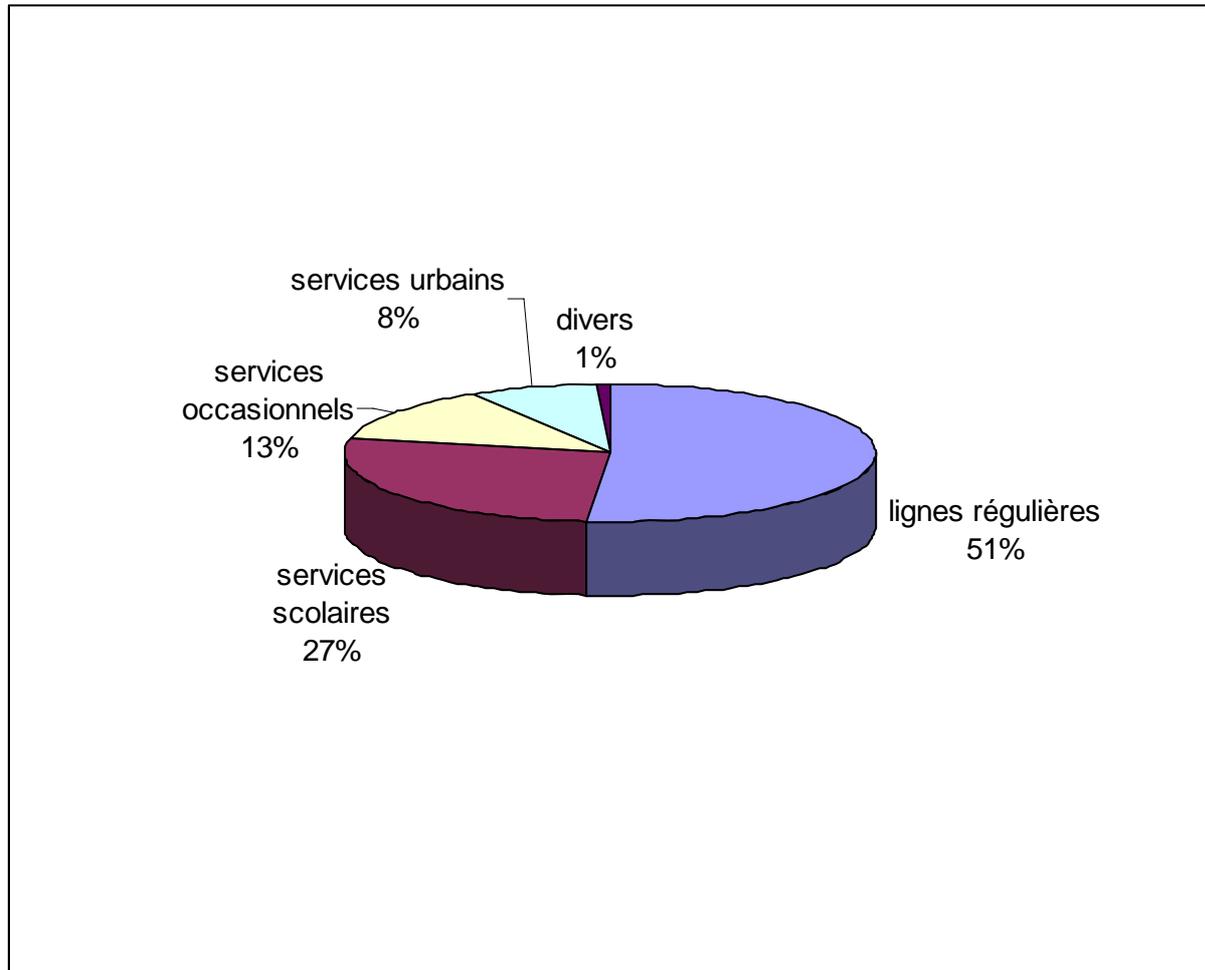
Chiffre d'affaires

Chiffre d'affaires (hors sous-traitance, en milliers €) : 103 563

Chiffres d'affaires / km parcourus (en €) : 2,5 € / km

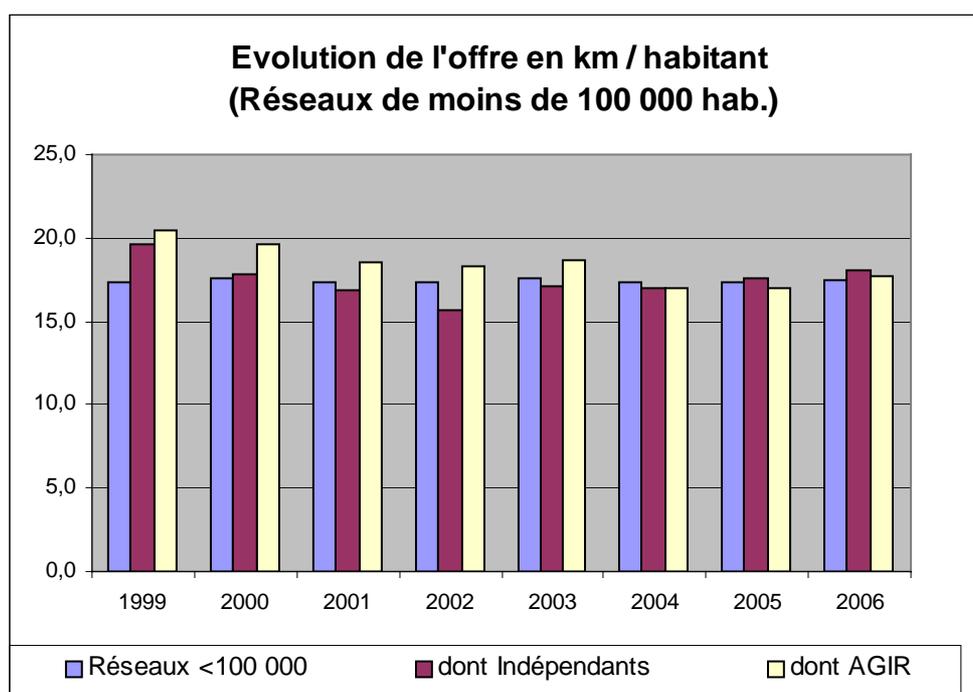
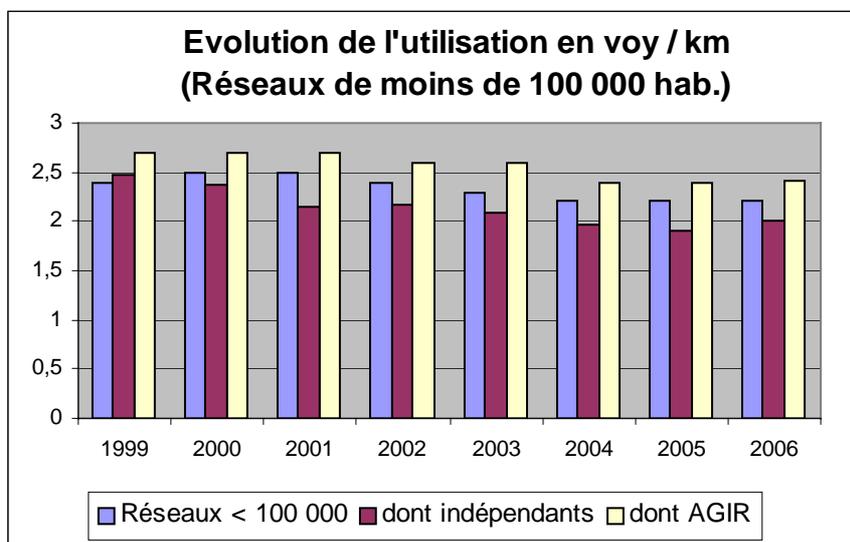
Répartition 2007 du chiffre d'affaires des régies départementales adhérentes d'AGIR

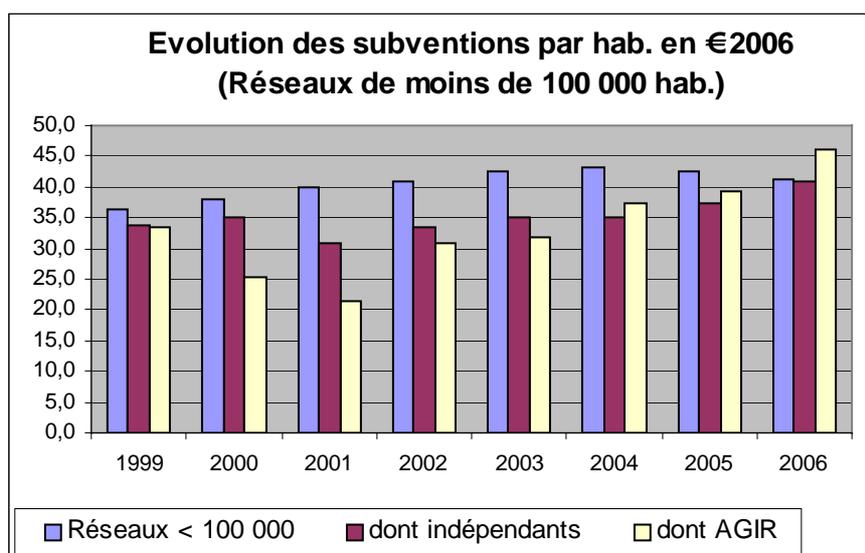
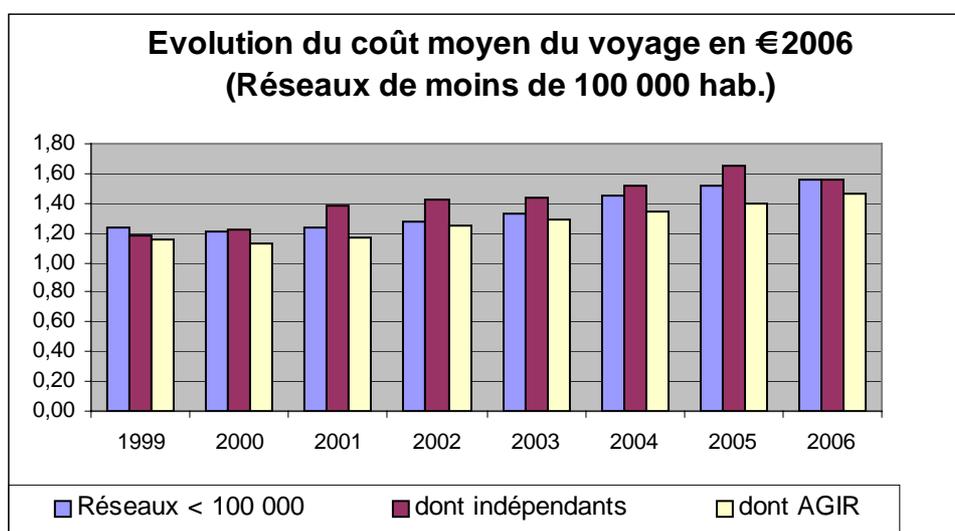
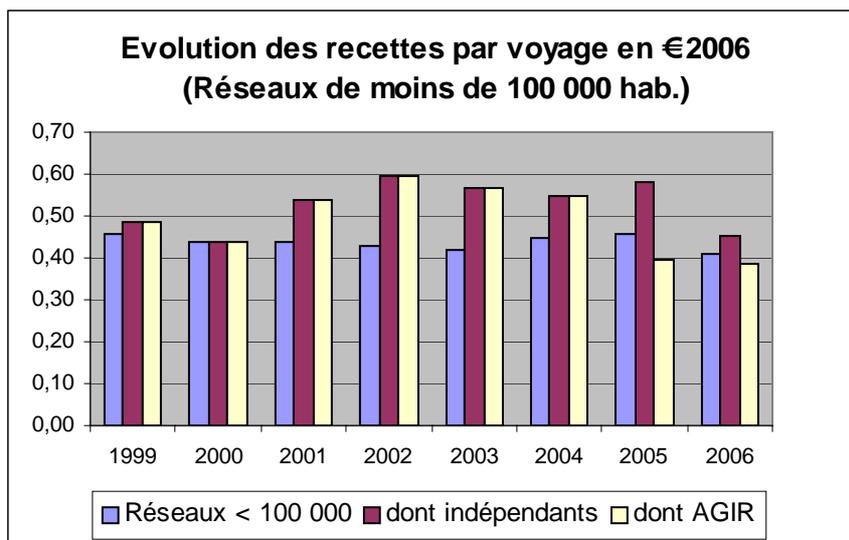
(Source : GEPIC)



Annexe 1

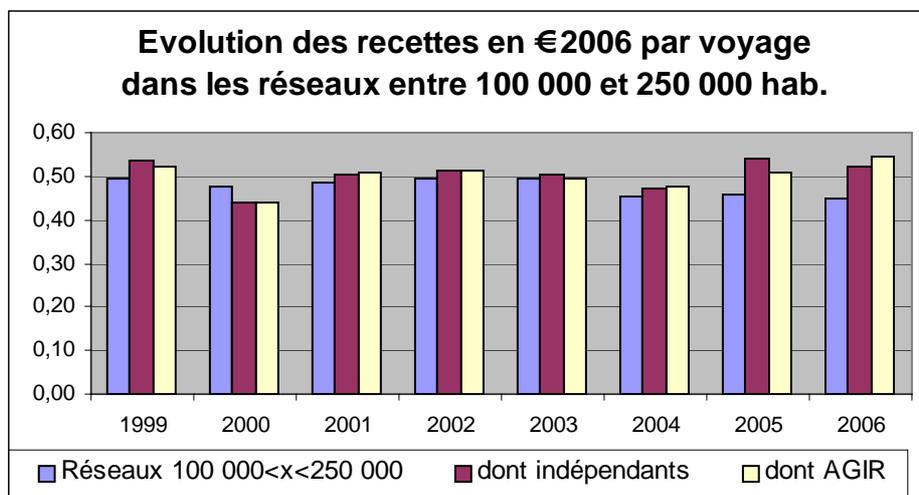
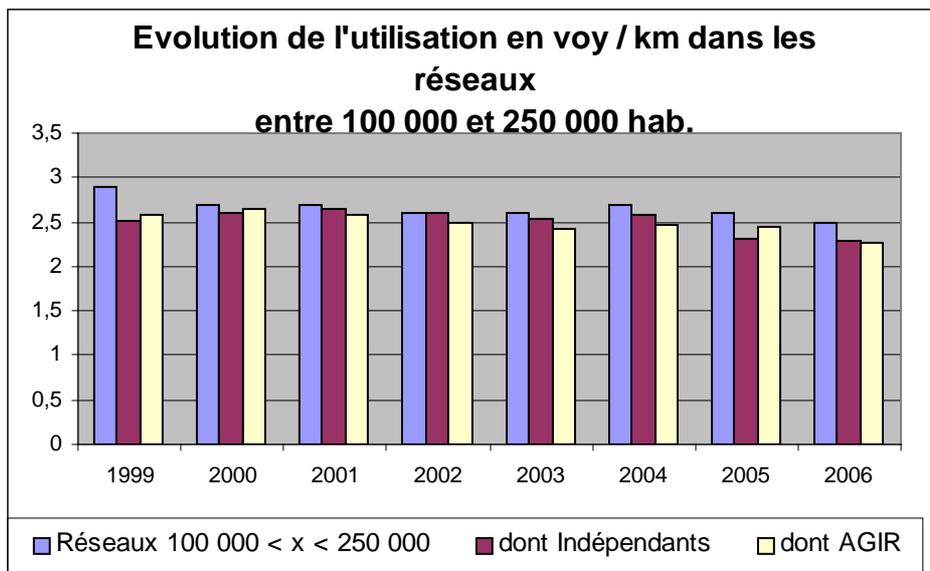
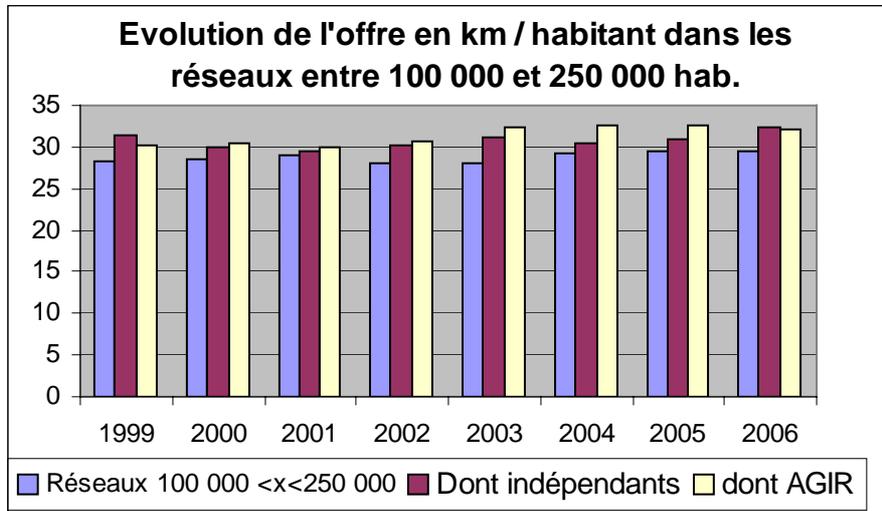
Réseaux moins de 100.000 habitants



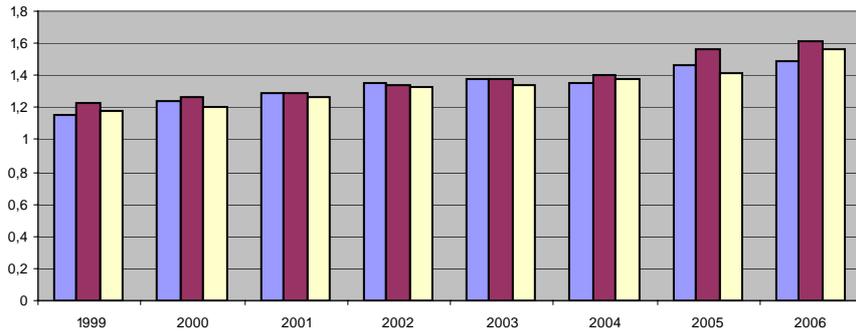


Annexe 2

Réseaux moins de 100.000 à 250.000 habitants

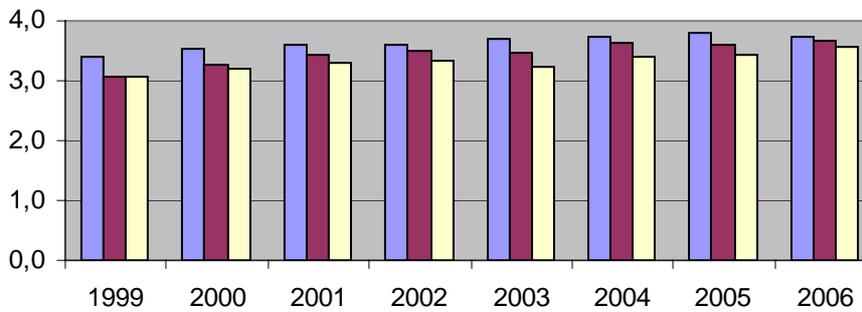


Evolution du coût moyen en €2006 du voyage dans les réseaux entre 100 000 et 250 000 hab.



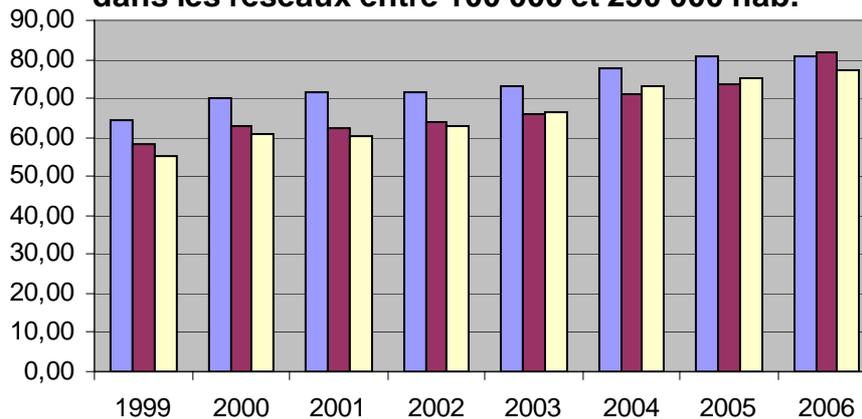
■ Réseaux 100 000 < x < 250 000 ■ dont indépendants ■ dont AGIR

Evolution du coût moyen en €2006 du km dans les réseaux entre 100 000 et 250 000 hab.



■ Réseaux 100 000 < x < 250 000 ■ dont indépendants ■ dont AGIR

Evolutions des subventions en €2006 par hab. dans les réseaux entre 100 000 et 250 000 hab.



■ Réseaux 100 000 < x < 250 000 ■ dont indépendants ■ dont AGIR

Annexe 3

Réseaux de plus 250 000 habitants (TCSP)

