

Les résultats de l'année 2007

Ce tableau présente les données de production et de trafic de la RATP et de la SNCF (au titre de ses activités en Ile-de-France et en régions), et leurs évolutions par rapport à 2006.

| Données 2007 RATP et SNCF | PARC (RAMES OU VOITURES) | KILOMÈTRES EN MILLIERS (RAMES-KM OU TRAINS-KM) | VARIATION 2007/2006 | VOYAGES EN MILLIONS | VOYAGEURS.KM EN MILLIONS | VARIATION 2006/2005 |
|------------------------------|-----------------------------|---|------------------------|------------------------|-----------------------------|------------------------|
| RER/métro | 1 128 rames | 56 102 | -0,7% | 1 834 | 11 714 | -1,4% |
| total | 5 292 véhicules et rames | 220 202 | 2,4% | 2 866 | 14 537 | -0,9% |
| Ile-de-France (Transilien) | 3 749 voitures | 57 700 | 0,7% | 690 | 11 200 | 5,2% |
| Régions (TER) | 5 422 voitures | 161 900 | 0,4% | - | 11 620 | 4,3% |

Les données brutes de l'année 2007 concernent 139 entreprises de transport urbain (dont la RATP).

| Données brutes 2007 | 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 |
|-------------------------------|---|---------------------------------|--|------------------------|---|--------------------------|--|---|
| 138 réseaux de province | 20,835 | 36 027 | 600 | 2 148 | 15 219 | 43 341 | 1 090 | 2 897 |
| RATP (bus/tram/métro/RER) | 7,416 | 4 229 | 220 | 2 866 | 5 348 | 42 902 | 2 018 | 3 010 |
| 139 réseaux (province + RATP) | 28,251 | 40 256 | 821 | 5 014 | 20 567 | 86 243 | 3 107 | 5 907 |

Nouvelles méthodes de recensement et augmentation de la desserte

A l'issue du recensement de 1999, l'INSEE a modifié sa procédure de comptage de la population française. Désormais, en lieu et place d'un recensement national à date fixe, l'organisme procède à des recensements partiels par secteurs géographiques pour aboutir à une couverture de l'ensemble du territoire à l'échéance de 2009. Pour l'enquête annuelle commune sur les réseaux de transport public, la population retenue tient compte de ces recensements partiels. Ceci aboutit donc, dans un certain nombre de cas, à une augmentation de la population qui ne correspond pas à une hausse du nombre de communes desservies.

Pour autant, l'accroissement des périmètres de transport urbain reste d'actualité. Ainsi, Amiens, Aurillac, Beauvais, Blois, Chartres, Châteauroux, Dijon, Epinal, Rouen, Saint-Avold et Soissons par exemple, ont étendu leur PTU au cours du premier semestre 2007. Quant à Lyon et Lens, ils ont intégré respectivement les réseaux de Givors et de Béthune.

Autre fait marquant de l'année 2007 concernant les périmètres de transport public : le réseau de Belfort a réduit sa zone d'influence à 7 communes contre 85 les années passées, passant désormais dans la classe 3 des réseaux de moins de 100 000 habitants desservis.

Les moyennes par classe, les ratios et les évolutions 2007/2006 sont calculés sur la base de 129 réseaux de province, ayant répondu les deux années. Ce nombre reste inférieur à celui des données brutes (138 réseaux de province). Seule la classe des réseaux de plus de 250 000 habitants est complète pour 2006 et 2007.

Les deux premiers tableaux présentent les données 2007, par classe et pour les 129 réseaux retenus, ainsi que leurs évolutions par rapport à 2006.

| Données 2007 129 réseaux retenus | | POPULATION DESSERVIE EN MILLIONS D'HABITANTS | LONGUEUR DES LIGNES EN KM | KILOMETRES PRODUITS EN MILLIONS | VOYAGES EN MILLIONS | EFFECTIF DU PERSONNEL | PERSONNEL ROULANT | RECETTES COMMERCIALES EN MILLIONS D'EUROS COURANTS | DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT EN MILLIONS D'EUROS COURANTS |
|---|-----|---|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|---|--|
| + de 250 000 habitants | 22 | 11,222 | 15 113 | 364 | 1 581 | 29 316 | 18 190 | 833 | 2 000 |
| 100 à 250 000 habitants | 33 | 5,108 | 9 984 | 155 | 388 | 9 416 | 6 970 | 187 | 623 |
| - de 100 000 habitants | 74 | 2,764 | 6 415 | 47 | 104 | 2 629 | 2 059 | 42 | 165 |
| total province | 129 | 19,094 | 31 512 | 566 | 2 074 | 41 362 | 27 218 | 1 062 | 2 789 |

| Variation 2007/2006 | | | | PRODUCTION | TRAFIC | | | | |
|----------------------------|-----|------|------|------------|--------|------|------|------|------|
| + de 250 000 habitants | 22 | 0,9% | 0,0% | 3,6% | 7,5% | 2,1% | 1,0% | 9,1% | 5,6% |
| 100 à 250 000 habitants | 33 | 0,3% | 2,4% | 0,5% | 0,7% | 1,4% | 1,2% | 4,7% | 6,5% |
| - de 100 000 habitants | 74 | 0,3% | 3,7% | 1,1% | 2,3% | 2,0% | 2,0% | 6,7% | 8,2% |
| moyenne province | 129 | 0,6% | 1,5% | 2,6% | 5,9% | 1,9% | 1,1% | 8,2% | 5,9% |

Les deux suivants présentent les ratios par habitant desservi ainsi que leurs variations annuelles.

| Ratios 2007 129 réseaux retenus | | KILOMÈTRES PAR HABITANT | VOYAGES PAR HABITANT | VOYAGES PAR KILOMÈTRE | KILOMÈTRES PAR SALARIÉ | 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 habitants | 22 | 32,4 | 141 | 4,3 | 12 411 | 0,53 | 1,27 | 5,50 | 41,7 |
| 100 à 250 000 habitants | 33 | 30,3 | 76 | 2,5 | 16 457 | 0,48 | 1,60 | 4,02 | 29,9 |
| - de 100 000 habitants | 74 | 17,1 | 38 | 2,2 | 18 025 | 0,40 | 1,58 | 3,48 | 25,3 |
| moyenne province | 129 | 29,7 | 109 | 3,7 | 13 689 | 0,51 | 1,34 | 4,93 | 38,1 |

| Variation 2007/2006 | | OFFRE KILOMÉTRIQUE | FRÉQUENTATION | TAUX D'UTILISATION | | | COÛT KILOMÉTRIQUE | R/D | |
|----------------------------|-----|-----------------------|---------------|-----------------------|-------|------|----------------------|------|-------|
| + de 250 000 habitants | 22 | 2,7% | 6,6% | 3,7% | 1,5% | 1,5% | -1,8% | 1,9% | 3,3% |
| 100 à 250 000 habitants | 33 | 0,2% | 0,4% | 0,2% | -0,8% | 4,0% | 5,8% | 5,9% | -1,7% |
| - de 100 000 habitants | 74 | 0,8% | 2,0% | 1,1% | -0,8% | 4,4% | 5,8% | 7,0% | -1,4% |
| moyenne province | 129 | 1,9% | 5,2% | 3,3% | 0,6% | 2,2% | 0,0% | 3,3% | 2,1% |

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

L'embellie se confirme en 2007

Tous les indicateurs sont au vert pour clore l'exercice 2007. Fréquentation, taux d'utilisation et taux de couverture des dépenses ne sont que trois des résultats positifs qui ont marqué l'année. En moyenne, la fréquentation a progressé de 5,2% depuis 2006 grâce à une hausse de 5,9% des voyages réalisés tandis que la population desservie augmentait de 0,6%. Une croissance sensible des kilomètres produits (+2,6%) mais contenue par rapport aux voyages a également permis d'accroître le taux d'utilisation de 3,3%. Par ailleurs, la hausse de la production a été suffisante par rapport à la progression de l'effectif du personnel pour redresser le nombre de kilomètres produits par salarié (+0,6%). Enfin, la hausse des recettes commerciales a largement supplanté celle des dépenses de fonctionnement, de sorte que le ratio recettes/dépenses a cessé de se détériorer.

A regarder de plus près néanmoins, la situation du transport public de province se doit d'être nuancée. Plus que jamais, les grandes agglomérations tirent les résultats vers le haut tandis que les réseaux de moins de 250 000 habitants demeurent nettement en retrait.

Ainsi, l'évolution des voyages sur l'année, si elle est positive pour l'ensemble des classes, est trois fois supérieure à celle des réseaux de petite taille (et 10 fois supérieure à celle des réseaux de taille moyenne) dans ceux des grandes agglomérations. Par conséquent, la hausse de la fréquentation diffère elle aussi sensiblement du fait de l'accroissement de la population desservie qui reste contenu à moins de 1% à l'ensemble des classes (+0,9% à +0,3% selon les classes).

Fort de ces différences, le nombre de voyages par habitant a atteint le niveau record de 141 dans les réseaux de classe 1 tandis qu'il s'établit à un résultat 3 fois moindre dans les petites agglomérations (38 et 76 dans les moyennes), bien qu'il ait sensiblement augmenté de 2006 à 2007.

La variation de la production est à l'avenant : elle est en hausse de 3,6% en 2007 dans les 22 grands réseaux, alors que sa croissance n'a pas dépassé 1,1% dans les autres. Il en résulte d'une part des évolutions de l'offre kilométrique fortement dissemblables, allant de +0,2% dans les agglomérations de taille moyenne à +2,7% dans les grandes et d'autre part, des évolutions inverses du nombre de kilomètres par salarié. Elles sont positives dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (+1,5%) mais négatives dans les autres (-0,8%) pour un accroissement de l'effectif sensiblement équivalent (entre +1,4% et +2%).

L'équilibre financier demeure néanmoins fragile

Le différentiel de rythme de croissance entre les trois tailles d'agglomérations se traduit également dans les résultats financiers des entreprises. Ainsi, la variation des recettes dans les grands réseaux atteint +9,1% grâce à leur offre attractive et à leurs stratégies de tarification via la mise en place d'abonnements mensuels ou annuels.

Les petits réseaux ne sont toutefois pas en reste : leurs recettes commerciales se sont accrues de +6,7% contre +4,7% pour les agglomérations de taille intermédiaire.

La progression des dépenses est presque parfaitement inverse à celle des recettes : elles ont augmenté de 5,6% sur l'année dans les grandes agglomérations tandis que les réseaux de petite et moyenne classes faisaient face à une progression de respectivement 6,5% et 8,2%.

Cette nouvelle hausse s'explique en partie par la flambée du prix du carburant (le prix du gazole HT a augmenté de 39% entre le 1er janvier et le 31 décembre 2007), diversement subie selon que le réseau dispose ou pas de modes lourds électriques (métro, tramway ou Val).

Il résulte de ces évolutions contrastées un taux de couverture des dépenses qui se redresse fortement pour les grands réseaux (+3,3%, à 41,7%) tandis qu'il poursuit sa dégradation (-1,7% et -1,4%) pour atteindre 29,9% dans les réseaux moyens et 25,3% dans les agglomérations de plus petite taille. Ce nouveau fléchissement limite les capacités de financement des autorités organisatrices pour de nouvelles infrastructures ou de nouveaux matériels autant que pour le maintien d'une offre de bon niveau, à l'heure où les taux de charge des véhicules tendent à s'accroître.

Avec davantage de Français qui font le choix d'abandonner leur véhicule particulier au profit du transport public, la fréquentation a toutes les chances de maintenir le cap de la croissance. De ce fait, le transport publicrompt indubitablement avec une économie de l'offre pour entrer dans une économie de la demande. Des interrogations sur la capacité qu'ont les réseaux de transport à faire face à un accroissement de cette demande, tant du point de vue quantitatif que qualitatif, se font donc jour.

L'évolution
2007/2006

129 réseaux retenus

| | VALEURS 2007 | VAR. 07/06 |
|---------------------------------|-----------------|---------------|
| Kilomètres produits (millions) | 566 | 2,6% |
| Voyages (millions) | 2 074 | 5,9% |
| Offre (km/hab) | 29,7 | 1,9% |
| Fréquentation (voyages/hab) | 109 | 5,2% |
| Taux d'utilisation (V/Km) | 3,7 | 3,3% |
| Kilomètres par salarié | 13 689 | 0,6% |
| Recette par voyage (€ courants) | 0,51 | 2,2% |
| Dépense par voyage (€ courants) | 1,34 | 0,0% |
| Coût kilométrique (€ courants) | 4,93 | 3,3% |
| Taux de couverture (R/D) | 38,1 | 2,1% |

Cet exercice est fortement lié à l'échantillon des réseaux retenus : sa composition influe nettement sur les résultats et les graphes (fusion de réseaux ou non réponse). Ainsi, sur la décade 1997-2007, l'examen porte sur 102 réseaux de province qui ont répondu à l'enquête au cours des 10 années : les 22 réseaux de plus de 250 000 habitants (consolidation sur 10 ans des résultats de Lyon et de Lens qui ont intégré au 1^{er} janvier 2007 les réseaux de Givors et de Béthune) ; 33 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants ; 47 réseaux de moins de 100 000 habitants. Ces 102 réseaux constituent 92% de la population desservie, 96% de la production kilométrique et 97,5% du trafic des 138 réseaux qui ont fait parvenir leurs résultats d'activité 2007.

102 réseaux retenus

| | VALEURS 2007 | VAR. 07/06 | VAR. 07/97 |
|----------------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| Population desservie (M/hab) | 19,006 | 0,4% | 10,4% |
| Kilomètres produits (millions) | 570 | 2,8% | 21,1% |
| Voyages (millions) | 2 087 | 5,9% | 30,0% |
| Offre (km/hab) | 30,0 | 2,3% | 9,7% |
| Fréquentation (voyages/hab) | 110 | 5,4% | 17,8% |
| Taux d'utilisation (V/Km) | 3,7 | 3,0% | 7,4% |
| Kilomètres par salarié | 13 695 | 0,8% | -8,6% |
| Recette par voyage (€ constants) | 0,51 | 0,5% | -7,1% |
| Dépense par voyage (€ constants) | 1,35 | -1,4% | 13,1% |
| Coût kilométrique (€ constants) | 4,93 | 1,5% | 21,5% |
| Taux de couverture (R/D) | 38,0 | 2,0% | -17,9% |

L'année 2007 conforte et renforce les résultats de 2006. Les variations de la fréquentation et du taux d'utilisation ont dépassé celles de l'an dernier, qui étaient déjà les plus fortes de la décennie. La croissance de l'offre n'est pas en reste, bien qu'elle ait déjà connu une hausse équivalente en 2004. Sur 10 ans, celle-ci a progressé de 9,7% tandis que le nombre de voyages par habitant augmentait de 17,8% et le nombre de voyages par kilomètre de 7,4%.

L'année 2007 a bénéficié à la fois du ralentissement de la croissance de la population desservie (+0,4% contre +1% en moyenne par an depuis 1997) et de l'accélération de la hausse des voyages (+5,9% en 2007 contre +2,7% en moyenne sur 10 ans) alors que la progression de la production kilométrique était contenue (+2,8% en 2007 et +21,1% depuis 1997).

Pour ce qui est des résultats financiers, l'accélération de la progression des voyages depuis deux ans s'est traduite par une hausse des recettes commerciales supérieure à celle des dépenses, de sorte que le ratio recettes/dépenses s'est redressé pour la première fois depuis 10 ans. Comme à l'accoutumée, ce sont les grands réseaux qui donnent le ton de cette tendance, les autres demeurant en retrait sur les indicateurs financiers.

102 réseaux retenus



22 réseaux de plus de 250 000 habitants



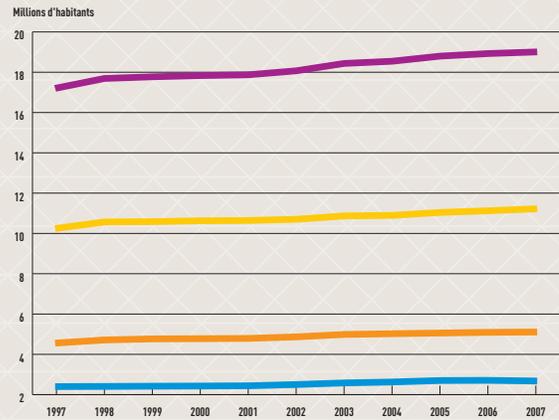
102 réseaux retenus

| Évolution annuelle | VAR. 98/97 | VAR. 99/98 | VAR. 00/99 | VAR. 01/00 | VAR. 02/01 | VAR. 03/02 | VAR. 04/03 | VAR. 05/04 | VAR. 06/05 | VAR. 07/06 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Offre | -1,0% | 0,7% | 1,7% | 0,4% | 1,2% | 0,3% | 2,4% | -0,1% | 1,3% | 2,3% |
| Fréquentation | 1,3% | 0,3% | 2,6% | -1,3% | 0,1% | 1,9% | 3,9% | -0,8% | 3,2% | 5,4% |
| Taux d'utilisation | 2,4% | -0,4% | 0,9% | -1,7% | -1,1% | 1,5% | 1,5% | -0,7% | 1,9% | 3,0% |

Ces graphes présentent les résultats des principaux indicateurs d'activité sur la décade 1997-2007 de 102 réseaux de province (moyenne globale et par classe de population). Ces courbes sont très sensibles à la composition du panel de réseaux retenus.

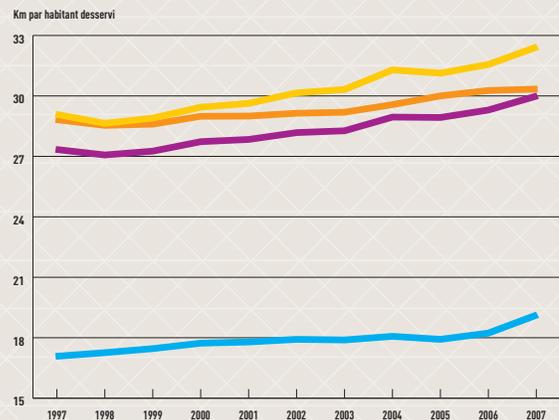
L'évolution sur 10 ans

- plus de 250 000 habitants (22 réseaux)
- de 100 000 à 250 000 habitants (33 réseaux)
- moins de 100 000 habitants (47 réseaux)
- total province (102 réseaux)



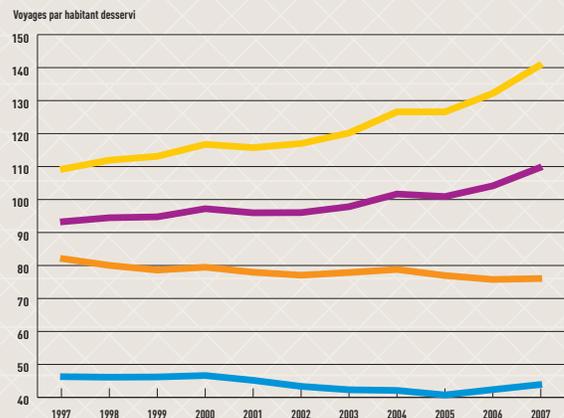
Population desservie

Le nombre d'habitants desservis a augmenté de 10% entre 1997 et 2007, à un rythme annuel moyen de près de 1% mais avec des différences sensibles selon les strates d'agglomérations. Ainsi, en 10 ans, la population bénéficiant d'une desserte en transport public s'est accrue de 9,5% dans les grandes agglomérations, alors que l'évolution atteint 12% dans les localités de taille moyenne et 11,5% dans les petites.



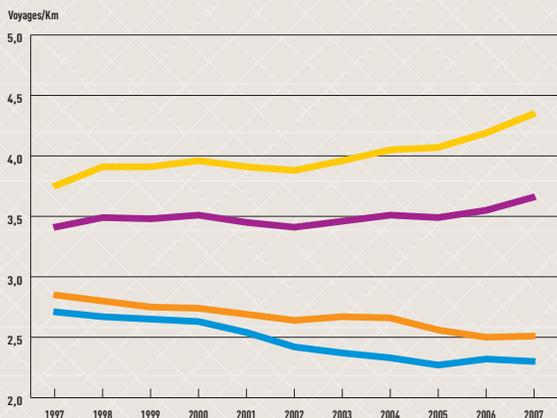
Offre kilométrique

Si la tendance à l'accroissement de l'offre kilométrique est la même pour les diverses tailles d'agglomérations, il existe une réelle différence tant dans le rythme de croissance que dans les valeurs observées. Ainsi, les grandes agglomérations se rapprochent des petites du point de vue de l'accroissement annuel moyen (+1,1% contre +0,5% pour les agglomérations moyennes) mais ces dernières demeurent loin derrière les autres pour ce qui est des valeurs : moins de 20 kilomètres par an et par habitant contre plus de 30 dans les grandes et moyennes agglomérations.



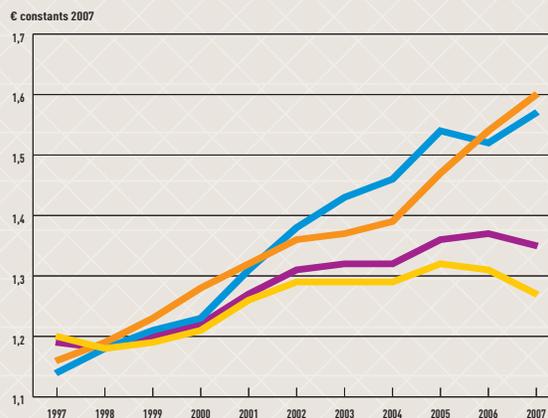
Fréquentation

La baisse de la fréquentation observée depuis plusieurs années dans les réseaux de taille moyenne s'est interrompue en 2007, avec un an de retard par rapport aux petites localités. Au final, sur 10 ans, le nombre de voyages par habitant aura quand même reculé de 7,4% pour les unes et de 5,1% pour les autres. Les grandes agglomérations, en revanche, affichent une hausse de 29% sur la même période.



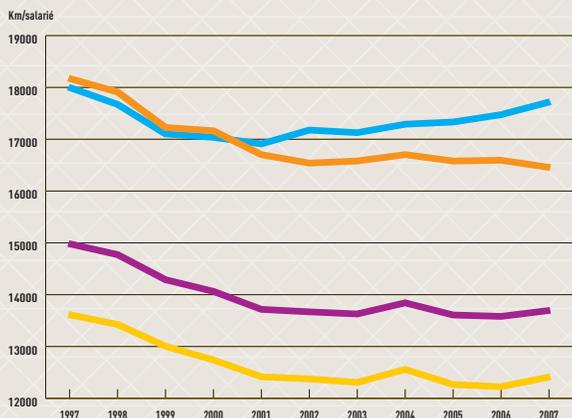
Taux d'utilisation

L'écart se creuse d'année en année dans l'évolution du taux d'utilisation entre les grandes agglomérations et les moins grandes. Les premières bénéficient d'une hausse de 15,7% du nombre de voyages par kilomètre au cours des 10 dernières années tandis que les autres accusent un recul de 12% et 15,2% sur la même période.



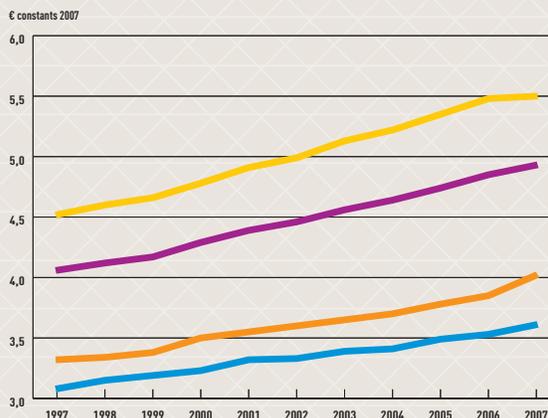
Dépense par voyage (en € constants)

Malgré la forte augmentation du trafic dans l'ensemble des agglomérations depuis 10 ans, le montant de la dépense par voyage continue de croître dans les petits et moyens réseaux (+3,5% et +4,2% entre 2006 et 2007, +38% en moyenne sur 10 ans). Seules les grandes localités tirent leur épingle du jeu, puisque l'évolution de ce ratio leur est favorable depuis 2 ans (-3,8% depuis 2005 alors que la dépense par voyage croissait de 0,5% en moyenne par an depuis 1997).



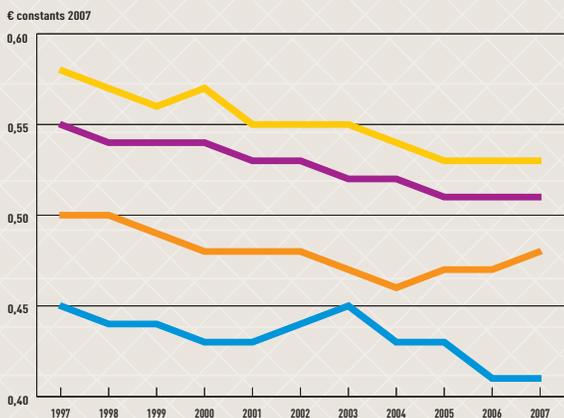
Kilomètres par salarié

Si le nombre de kilomètres produits par salarié peine à maintenir une croissance ferme depuis 2004, il n'en reste pas moins que, depuis cette date, la dégradation de ce ratio, à l'œuvre depuis plusieurs années, est révolue. Cette tendance est la plus significative dans les petits réseaux, où les kilomètres par salarié s'étaient repliés de 4,8% entre 1997 et 2003 pour finalement rebondir de 2,5% entre 2004 et 2007.



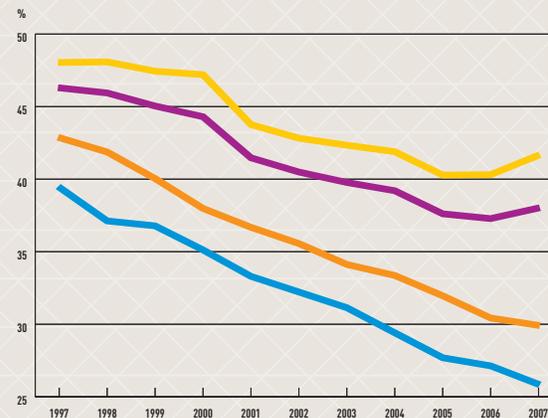
Coût kilométrique (en € constants)

La dépense par kilomètre poursuit sa croissance à un rythme proche pour l'ensemble des réseaux de province. Ainsi, au cours des 10 dernières années, elle a progressé de 2% par an en moyenne pour les grandes et moyennes agglomérations et de 1,6% pour les petites. Au final, elle affiche une hausse de 21,5% pour l'ensemble depuis 1997. Il faut cependant noter que les grands réseaux ont enregistré leur plus faible hausse du coût kilométrique en 2007 : ce résultat annonce peut-être un retournement pour l'an prochain.



Recette par voyage (en € constants)

La recette par voyage évoluait de façon erratique selon la taille des réseaux depuis 10 ans mais demeurait globalement orientée à la baisse. L'année 2007 a permis de rompre avec cette tendance, puisque les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont bénéficié d'un rebond de ce ratio (stabilisation pour les réseaux de classe 1 et +2,5% pour les réseaux de classe 2, variations corrigées de l'inflation de 1,5% en 2007).



Taux de couverture (Recettes/Dépenses)

Pour la première fois depuis 10 ans, l'évolution du ratio recettes/dépenses s'est inversée, entraînée par le rebond constaté dans les plus grands réseaux. Après une stabilisation l'an passé, les grandes agglomérations ont en effet bénéficié d'un accroissement de leurs recettes plus important que celui de leurs dépenses. La situation est tout autre dans les réseaux de taille plus petite où le repli du ratio s'est poursuivi : il a perdu plus de 13 points en moyenne depuis 1997.