

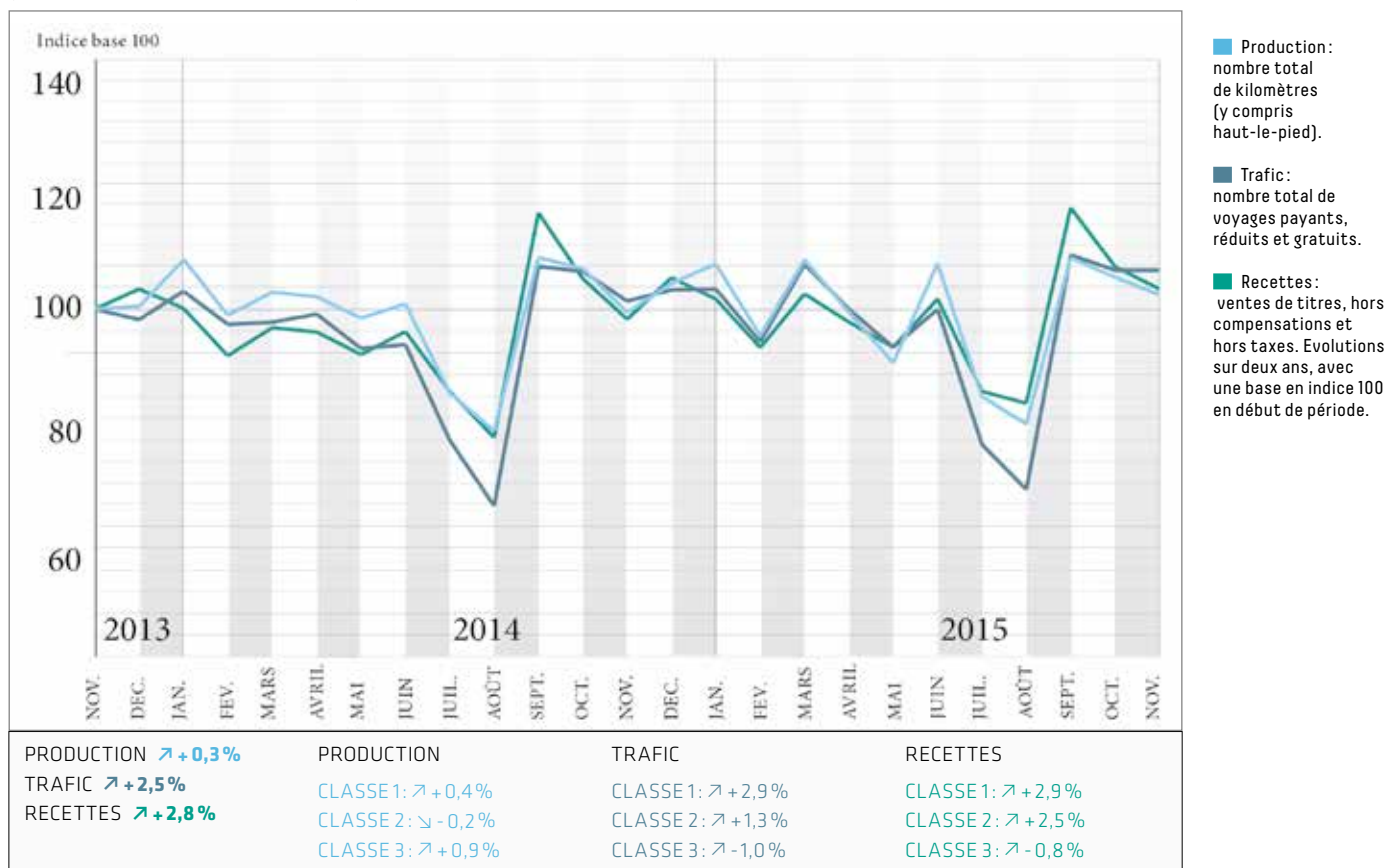
NOVEMBRE 2015

# Le rebond inattendu des indicateurs

Les résultats enregistrés en novembre contredisent les prévisions les plus pessimistes. Malgré une conjoncture défavorable et les attentats à Paris, l'activité atteint en effet des niveaux supérieurs à ceux de l'année précédente. **STÉPHANIE LOPES D'AZEVEDO**

## TENDANCE EN ANNÉE GLISSANTE

(Indices en volume base 100 sur 24 mois)

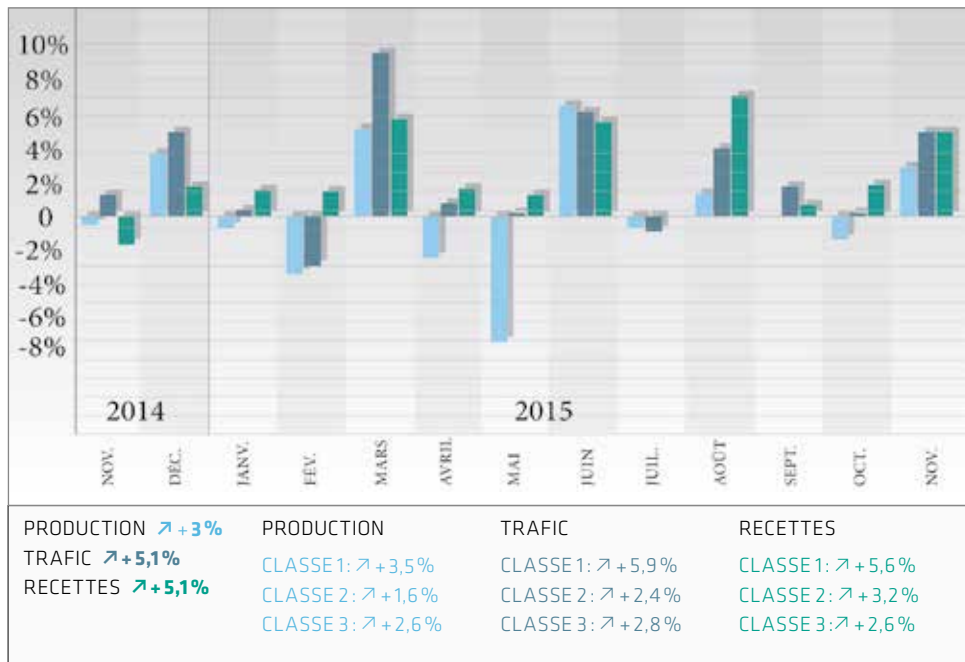


► **Les 12 derniers** mois ont mis en exergue la nette singularité des réseaux de taille intermédiaire. S'ils sont les seuls à enregistrer un repli de leur offre kilométrique, ce sont également les seuls à bénéficier d'un rebond substantiel de leurs recettes par voyage. Le redressement des *ratios* financiers, qui passe par la réduction des dépenses (et donc de la production) et par l'accroissement des revenus (de la clientèle), semble bien engagé pour cette catégorie de réseaux.

Les marges de manœuvre sont nettement plus limitées dans les autres tailles d'agglomérations. Dans les grandes, la fréquentation toujours dynamique contraint les possibilités de réduction de l'offre. Dans les petites agglomérations, la révision des tarifs est plus difficile compte tenu de la concurrence de la voiture particulière qui bénéficie de conditions de circulation et de stationnement qui lui apportent un avantage indéniable sur les transports publics. ●

## GLISSEMENT ANNUEL

(Variations en volume par rapport au même mois de l'année précédente)



► **Après plusieurs** mois consécutifs de ralentissement de l'activité, voire de baisse pour certaines catégories de réseaux, les résultats de novembre 2015 ont de quoi surprendre. En effet, rien ne pouvait laisser supposer un rebond des indicateurs d'activité du transport public : ni le prix de l'essence, qui reste très bas et encourage l'usage de la voiture particulière, ni les attentats de Paris, qui ont créé un climat d'anxiété dans les

lieux publics et ont fait reculer le nombre de déplacements non contraints (achats, loisirs). Ni même le calendrier des vacances scolaires, assez comparable à celui de 2014. Certes, le positionnement des jours fériés a été légèrement moins favorable aux ponts que l'année précédente, mais l'ampleur du redressement de la production, du trafic et des recettes ne peut être expliquée par ce simple effet. ●

## CUMUL DEPUIS DÉBUT 2015

PRODUCTION → 0%  
 TRAFIC ↗ +2,3%  
 RECETTES ↗ +2,9%

PRODUCTION  
 CLASSE 1: ↗ +0,2%  
 CLASSE 2: ↘ -0,7%  
 CLASSE 3: ↗ +0,4%

TRAFIC  
 CLASSE 1: ↗ +2,6%  
 CLASSE 2: ↗ +1,0%  
 CLASSE 3: ↗ +0,9%

RECETTES  
 CLASSE 1: ↗ +3,0%  
 CLASSE 2: ↗ +2,6%  
 CLASSE 3: ↗ +0,9%

► **La très bonne** tenue du mois de novembre a permis de redresser l'ensemble des indicateurs en cumul annuel. Ainsi, seule la production des réseaux de taille intermédiaire demeure en baisse sur les 11 premiers mois de 2015, alors qu'en octobre toutes les classes d'agglomération s'orientaient vers un bilan négatif pour cet indicateur sur l'année. Les résultats concernant le trafic et les recettes sont du même ordre. Tous affichent une progression en cumul annuel, quelle que soit la taille du réseau. Néanmoins, les grandes tendances de l'année sont là : l'offre a marqué un brusque coup de frein par rapport à 2014, tandis que la demande des voyageurs résiste surtout dans les grandes agglomérations et que la recette au voyage se redresse timidement. ●

### Panel

❖ 100 réseaux de province : 24 réseaux de classe 1 (100% des agglomérations de plus de 250 000 habitants), 31 réseaux de classe 2 (84% des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants), et 45 réseaux de classe 3 (68% des agglomérations de moins de 100 000 habitants). Révision possible des indicateurs jusqu'à trois mois après leur publication en cas de modification du panel ou de transmission de nouvelles valeurs.