

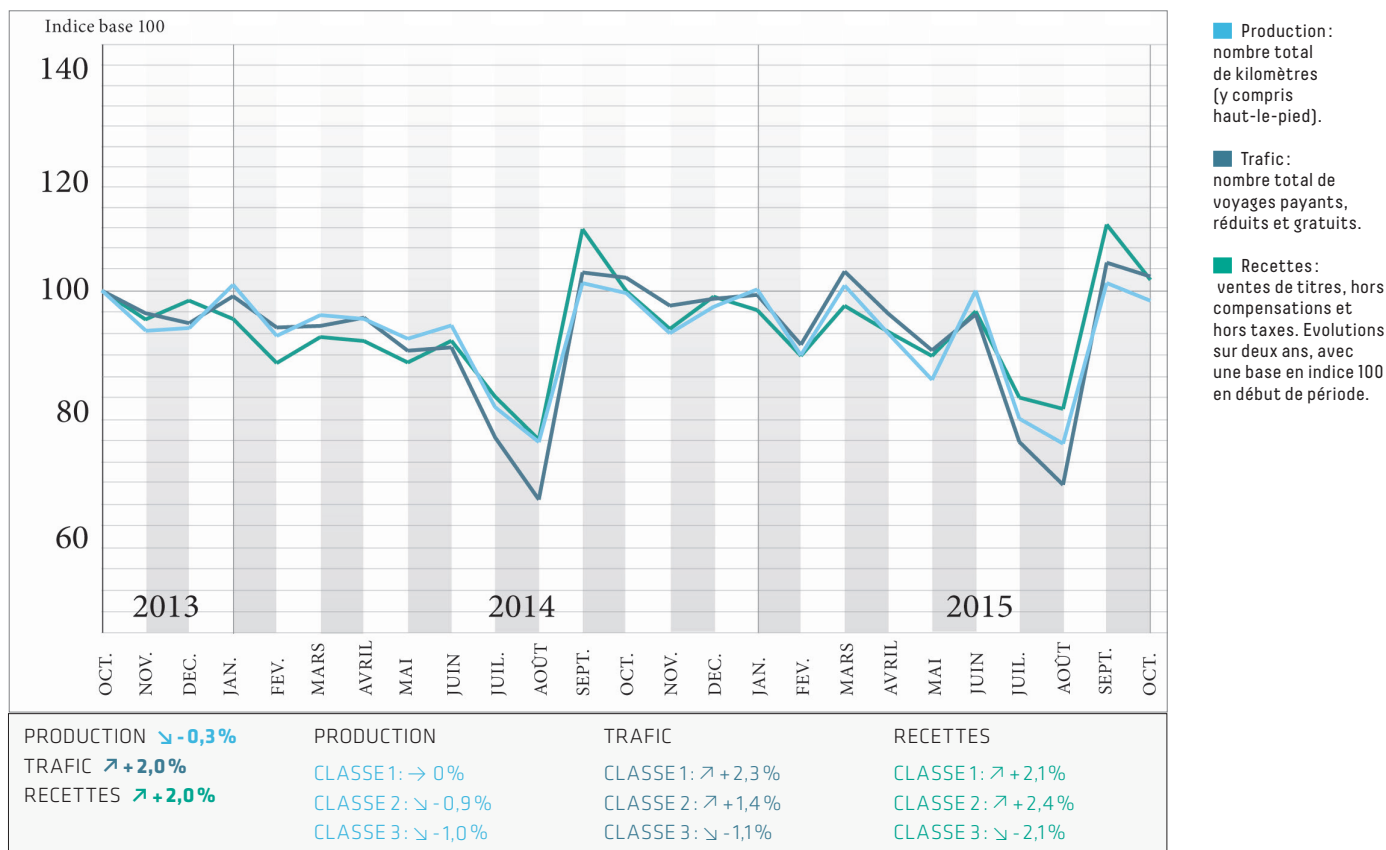
OCTOBRE 2015

Les petits réseaux décrochent

Malgré un calendrier favorable, les résultats enregistrés en octobre 2015 ne doivent leur progression qu'aux grands réseaux. Les autres affichent un repli de leurs indicateurs, qui affecte plus particulièrement les petites agglomérations. **STÉPHANIE LOPES D'AZEVEDO**

TENDANCE EN ANNÉE GLISSANTE

(Indices en volume base 100 sur 24 mois)

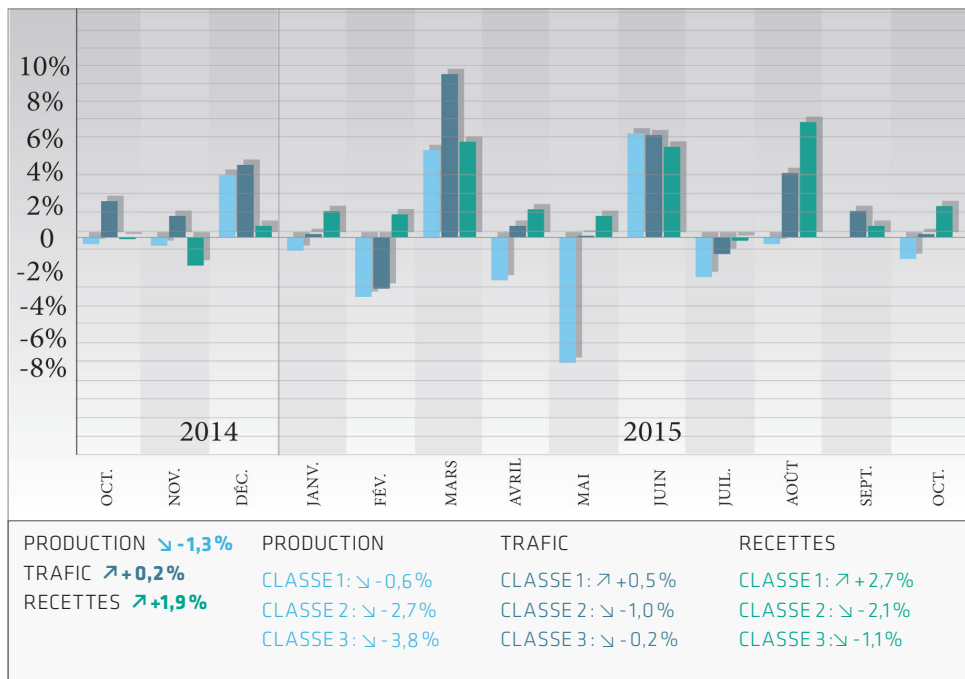


► **L'écart de croissance** des indicateurs entre l'analyse en cumul sur dix mois et celle sur douze mois illustre le fait majeur de 2015, à savoir la mise en place de stratégies d'optimisation des réseaux face aux réductions drastiques de leurs capacités de financement. Les deux derniers mois de 2014 stimulent, en effet, encore les résultats récents. Ainsi, les recettes n'ont pas encore été dopées par les remises à niveau tarifaires, tandis que la réduction de l'offre est restée très limitée.

Pour autant, les petits réseaux présentent des résultats qui montrent déjà des signes de retournement de tendance pour chacun des indicateurs. Ils ont ainsi été les premiers à devoir réviser leurs budgets. En revanche, du côté des grands réseaux, la tendance reste à la croissance, bien que le coup de frein à la production soit perceptible. La progression des voyages demeure supérieure à celle des recettes pour encore quelques temps, mais l'inversion se profile à très court terme. ●

GLISSEMENT ANNUEL

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



► Depuis le début de l'année 2015, seuls les résultats des mois de mars et de juin ont fait apparaître une hausse de la production par rapport aux mêmes mois de l'année 2014. Octobre s'inscrit dans la même tendance, avec un recul moyen de -1,3% – un recul de presque -4% dans les petits réseaux! – de l'offre kilométrique par rapport à octobre 2014, et ce malgré un calendrier scolaire équivalent et trois jours ouvrés supplémentaires.

Côté trafic, les résultats sont à l'avenant : en très faible hausse (+0,2%) en moyenne nationale, le nombre de voyageurs transportés progresse uniquement dans les grandes agglomérations et recule dans les autres. C'est le cas également des recettes, mais leur augmentation dans les réseaux de plus de 250 000 habitants est telle (+2,7%) qu'elle masque leur repli dans les petits (-1,1%) et, surtout, dans les moyens (-2,1%). ●

CUMUL DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE

PRODUCTION ↘ -0,7%
 TRAFIC ↗ +1,8%
 RECETTES ↗ +2,6%

PRODUCTION
 CLASSE 1: ↘ -0,1%
 CLASSE 2: ↘ -1,8%
 CLASSE 3: ↘ -1,8%

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

RECETTES
 CLASSE 1: ↗ +2,7%
 CLASSE 2: ↗ +2,6%
 CLASSE 3: ↘ -2,1%

► Tous les indicateurs sont au rouge dans les petits réseaux pour les dix premiers mois de 2015. Le repli de l'offre, observable dès le second semestre de 2014, et ajouté à la baisse du prix des carburants et au report modal vers la voiture particulière qui en découle, a dissuadé une partie des voyageurs d'utiliser les transports publics. Avec un recul de 1,9% du trafic en cumul, la désaffection est sans appel. Les graves difficultés de financement auxquelles se sont heurtées les collectivités locales en 2015 ont ainsi mis à mal plusieurs années d'efforts constants pour la montée en gamme des services. Les autres catégories de réseaux résistent mieux : ils sont moins confrontés à la concurrence modale grâce à des centres d'agglomération plus denses et à une gestion du stationnement plus contraignante. ●

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.