

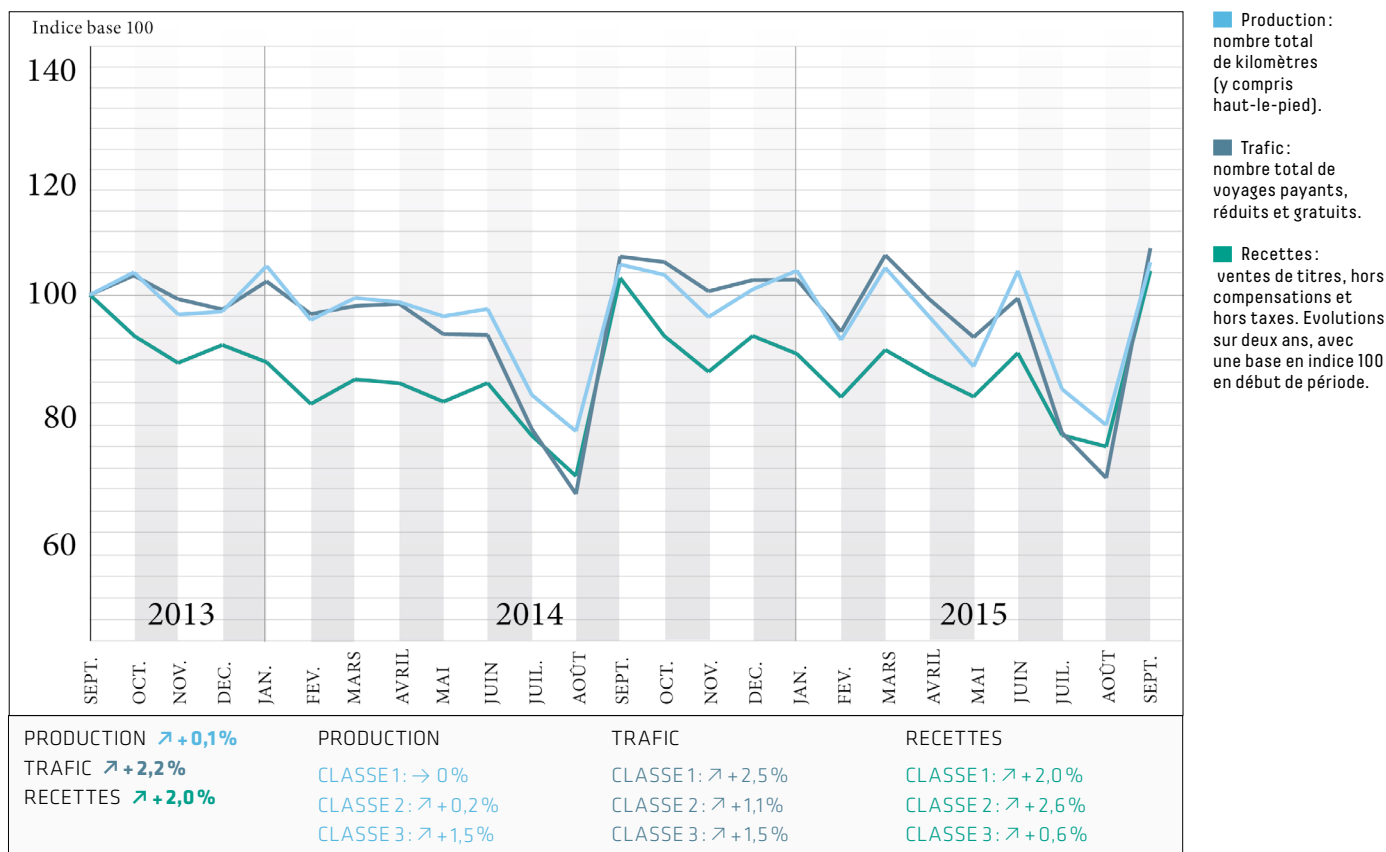
SEPTEMBRE 2015

# Le trafic résiste, mais la fin de l'année sera décisive

Le bilan des trois premiers trimestres de 2015 est plutôt favorable aux transports publics : la clientèle reste fidèle et s'accroît. Mais le choc des attentats du 13 novembre entamera sans nul doute le solde de l'année. **STÉPHANIE LOPES D'AZEVEDO**

## TENDANCE EN ANNÉE GLISSANTE

(Indices en volume base 100 sur 24 mois)

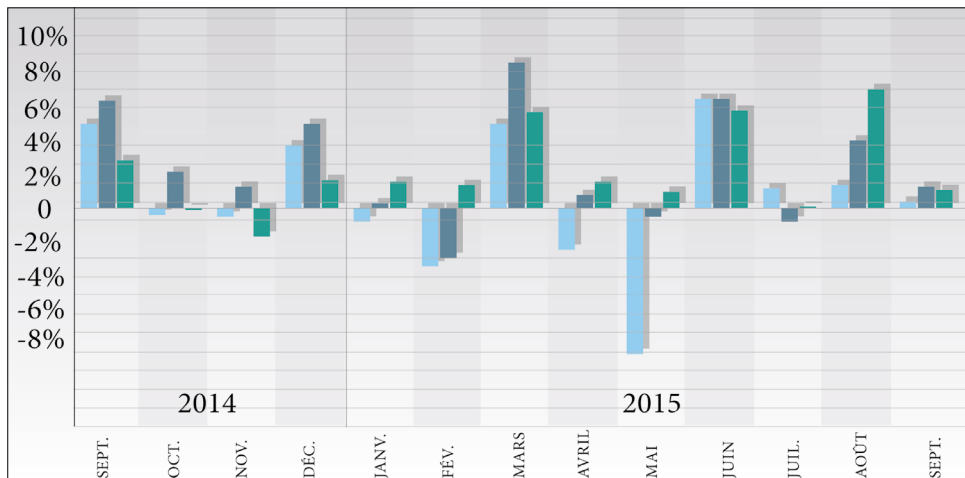


► **Le quatrième** trimestre de 2014 impacte encore la moyenne des douze derniers mois comparés aux douze précédents. De ce fait, la production comme le trafic présentent des évolutions supérieures à celles des trois premiers trimestres de 2015. Petit à petit, néanmoins, les taux de croissance de ces deux indicateurs tendent à se réduire, mettant en exergue le tournant du début de l'année. En effet, c'est au cours des premiers mois de 2015 qu'ont été majoritairement entreprises les

stratégies d'optimisation de l'offre et de révision des tarifs. Ces politiques ont été menées après un bilan 2014 particulièrement préoccupant pour le secteur, avec une nouvelle baisse de la recette au voyage et des capacités de financement mises à mal. Mais la fin 2015 réserve encore son lot d'épreuves : les effets des attentats du 13 novembre seront forcément visibles sur la fréquentation. Le bilan de cette année ne sera probablement pas celui qui s'esquivait jusque-là. ●

## GLISSEMENT ANNUEL

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



## CUMUL DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE

PRODUCTION  $\searrow$  -0,1%  
 TRAFIC  $\nearrow$  +1,9%  
 RECETTES  $\nearrow$  +2,8%

PRODUCTION  
 CLASSE 1:  $\searrow$  -0,1%  
 CLASSE 2:  $\searrow$  -0,7%  
 CLASSE 3:  $\nearrow$  +1,0%

TRAFIC  
 CLASSE 1:  $\nearrow$  +2,4%  
 CLASSE 2:  $\nearrow$  +0,2%  
 CLASSE 3:  $\nearrow$  +1,4%

RECETTES  
 CLASSE 1:  $\nearrow$  +2,8%  
 CLASSE 2:  $\nearrow$  +3,0%  
 CLASSE 3:  $\nearrow$  +1,9%

PRODUCTION $\nearrow$ +0,4%	PRODUCTION	TRAFIC	RECETTES
TRAFIC $\nearrow$ +1,3%	CLASSE 1: $\nearrow$ +0,8%	CLASSE 1: $\nearrow$ +1,5%	CLASSE 1: $\nearrow$ +1,4%
RECETTES $\nearrow$ +1,1%	CLASSE 2: $\searrow$ -2,1%	CLASSE 2: $\searrow$ -0,1%	CLASSE 2: $\searrow$ -0,5%
	CLASSE 3: $\nearrow$ +4,9%	CLASSE 3: $\nearrow$ +4,2%	CLASSE 3: $\nearrow$ +3,4%

► **Les petits** réseaux dopent les résultats du mois de septembre. Ils enregistrent, en effet, de nettes progressions (allant de +3,4% à +4,9%) des trois indicateurs de référence par rapport à septembre 2014. C'est également le cas, mais dans une bien moindre mesure, des grands réseaux. Ceux-ci bénéficient, par ailleurs, d'une évolution de leur trafic qui supplante largement celle de leur production kilométrique, ce qui permet d'améliorer leur

taux d'utilisation. Il en va de même pour les réseaux de taille intermédiaire, mais dans des circonstances diamétralement opposées : la production, le trafic et les recettes y reculent. Le retour des vacances estivales semble avoir été l'occasion de redéployer l'offre, qui est en retrait de 2,1% sur un an. L'impact sur le trafic est presque imperceptible (-0,1%), ce qui tend à prouver que l'optimisation des réseaux a été une réussite. ●

► **Chaque mois venant** consolider les résultats du précédent, la tendance des indicateurs du transport public pour 2015 paraît bien ancrée. Le constat global est que la production kilométrique se contracte, que le trafic résiste et que les recettes rebondissent. L'évolution de l'offre est contrastée selon les tailles d'agglomérations. Elle demeure positive dans les petits réseaux, mais sa progression tranche nettement avec le dynamisme constaté au cours des dernières années. En revanche, elle recule dans les grands et moyens réseaux, une première depuis près de vingt ans. L'augmentation du trafic est, elle aussi, hétérogène et son atonie dans les agglomérations de taille moyenne peut être le signe d'un report modal vers la voiture, un report favorisé par la baisse du prix des carburants. ●

### 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.