

Commissariat général au développement durable

Transport collectif urbain : malgré la croissance des coûts d'exploitation, la participation financière des usagers diminue

SEPTEMBRE 2018

Pour faire face à l'accroissement de la population urbaine, et par conséquent de la congestion automobile et des émissions polluantes qui en résultent, l'offre de transport urbain (*encadré 1*) s'est fortement développée au cours des vingt dernières années. La fréquentation des réseaux a suivi et les charges d'exploitation ont augmenté très rapidement, notamment dans les réseaux de province non équipés de métro ou tramway ; ceux-ci n'ont pas cherché à compenser la croissance de leurs

dépenses par des augmentations tarifaires. Dans les réseaux dotés de métros ou tramways, les recettes tarifaires et les dépenses d'exploitation se sont accrues à des rythmes comparables. En 2015, les usagers supportent 12 % du coût du transport urbain dans les réseaux ne disposant pas de tramway ou métro, 20 % dans les grands réseaux de province équipés de métro ou tramway et 38 % en Île-de-France.

Encadré 1 : rappel sur l'organisation du Transport collectif urbain (TCU)

Les communes ou regroupements de communes ont autorité pour organiser le transport urbain. La loi d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI) de 1982 leur a donné mission de définir la politique de transport urbain ainsi que sa politique tarifaire dans des périmètres de transports urbains (PTU). La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) de 2015 a élargi le champ de leur compétence en leur donnant la possibilité d'organiser des services urbains et des services non urbains de transport à l'intérieur de leur « ressort territorial », qui se substitue aux PTU à partir de 2016. Les autorités organisatrices assurent l'exploitation des transports urbains en gestion directe ou le plus souvent la délèguent à des concessionnaires.

Cas particulier du périmètre de transport urbain d'Île-de-France

L'Île-de-France concentre 75 % de la demande de transport collectif urbain de France métropolitaine. Les limites de son ressort territorial se confondent avec celles de la région administrative. En Île-de-France les modes de transport sont plus variés qu'en province puisqu'y circulent des RER et transiliens qui n'ont pas d'équivalent dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité de province.

Île-de-France mobilité (ex STIF) est l'autorité organisatrice de la région ; elle a délégué le transport à :

- la Régie autonome des transports parisiens (RATP), entreprise publique, qui exploite les transports dans Paris et sa proche banlieue (métro, bus, partiellement les lignes A et B du RER ainsi que des lignes de tramway) ; la RATP assure 72 % des voyages ;
- la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), entreprise publique ferroviaire nationale, qui exploite les trains de banlieue, Transilien et le RER, en totalité ou partiellement les lignes A et B, ainsi que la ligne T4 du tramway ; la SNCF assure 20 % des voyages ;
- l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (Optile), association qui regroupe près d'une centaine d'entreprises privées exploitant des lignes de bus régulières, essentiellement en moyenne et grande banlieue ; Optile assure 8 % des voyages.

Mesure du transport de voyageurs

Dans ce document le transport est mesuré en voyages (1 voyage = 1 trajet effectué par 1 voyageur).

AVEC L'ACCROISSEMENT DES POPULATIONS ET DE LA TAILLE DES ZONES DESSERVIES, L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN S'EST ÉTENDUE

La population résidant dans un ressort territorial (voir encadré 2) desservant plus de 50 000 habitants a augmenté de 30,6 % au total entre 1995 et 2015 (+ 41,3 % en province, + 11,3 % en Île-de-France et + 10,4 % dans la petite couronne d'Île-de-France) et représente 61,3 % de la population métropolitaine en 2015. L'accroissement de la population a été particulièrement important dans les ressorts territoriaux non équipés de métros ou tramways (+ 92 % sur 20 ans pour ceux de 50 à 100 000 habitants, + 56 % pour ceux de plus de 100 000 habitants) (graphique 1).

Si, en Île-de-France, le territoire desservi par le transport collectif urbain reste stable, en province les ressorts territoriaux se sont développés par l'inclusion de nouvelles communes ou par la création de nouveaux périmètres de transports urbains. Ainsi, les surfaces desservies par le transport collectif urbain ont été multipliées par 4,4 en 20 ans dans les zones de plus de 50 000 habitants, par 3,8 dans celles de plus de 100 000 habitants non équipées de métros ou tramways (1,7 quand ces zones sont équipées de métros ou tramways).

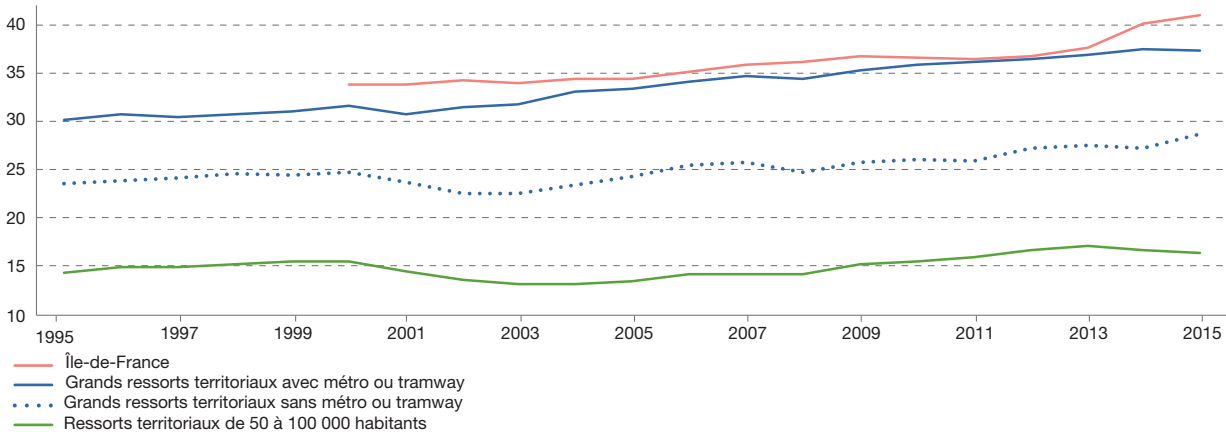
La densité de population s'est accrue en Île-de-France, passant de 904 habitants au km² à 1 006 en 20 ans. En

province, du fait de l'entrée dans les ressorts territoriaux de communes peu denses, la densité de population diminue : elle est passée de 444 à 192 habitants au km² dans les territoires de 50 à 100 000 habitants, de 821 à 335 dans celles de plus de 100 000 habitants non équipées de métros ou tramways et de 1 384 à 959 dans les zones équipées de métros ou tramways.

Un indicateur de l'évolution de l'offre de transport est l'offre kilométrique qui rapporte annuellement la totalité des kilomètres produits, mesurés en véhicules-kilomètres, à la population couverte. L'offre kilométrique des zones de plus de 50 000 habitants de province croît de façon constante, passant de 25,7 véhicules-kilomètres par habitant (véh-km/hab) en 1995 à 30,2 en 2015. Entre 2000 et 2004, on observe néanmoins, pour les réseaux ne disposant ni de tramway, ni de métro, une baisse de l'offre kilométrique, correspondant à une période d'extension des ressorts territoriaux : leur population augmente, mais l'offre de transport collectif peine à suivre cet accroissement. Dans les grands réseaux disposant de métros ou de tramways, l'offre (37,4 véh-km/hab) a un niveau proche de celui d'Île-de-France ; elle est moins dynamique depuis 10 ans que celle des réseaux non dotés de métros et tramways. En Île-de-France, l'offre décolle à partir de 2012 avec l'ouverture de nouvelles lignes de tramway ; elle est de 41,0 véh-km/hab en 2015.

Graphique 1 : évolution de l'offre de transport collectif urbain selon la taille des réseaux

En véhicules-kilomètres par habitant



Source : Île-de-France Mobilités-Omnii, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP)

Encadré 2 : définition des périmètres de transport urbain en province

Il existe plus de 300 ressorts territoriaux* (RT) en France métropolitaine (hors Île-de-France) au 1^{er} janvier 2015. Ils ont été regroupés selon leur population et l'existence de transport collectif en site propre lourd, métro ou tramway en 2015. S'y ajoute le ressort spécifique d'Île-de-France :

- grands ressorts territoriaux avec métro et tramway (plus de 100 000 habitants) (28 RT) ;
- grands ressorts territoriaux sans métro et tramway (plus de 100 000 habitants) (52 RT) ;
- moyens ressorts territoriaux (de 50 000 habitants à moins de 100 000 habitants) (79 RT) ;
- petits ressorts territoriaux (moins de 50 000 habitants) ; ils ne sont pas analysés ici ;
- ressort territorial d'Île-de-France.

Afin de pouvoir suivre les évolutions depuis 1995, l'appartenance d'un ressort territorial à une classe de cette typologie reste la même sur toute la période 1995-2015 et a été établie en 2015. N.B. : les limites des réseaux et celles des ressorts territoriaux se confondent dans la plupart des cas. Mais des communes appartenant à un ressort territorial peuvent ne pas être desservies par le réseau de TCU ; moins fréquemment, certains réseaux peuvent desservir des communes n'appartenant pas au ressort territorial.

* Pour plus d'informations sur les ressorts territoriaux, voir le site /utp.fr/

LES CHARGES D'EXPLOITATION DES OPÉRATEURS CROISSENT BEAUCOUP PLUS RAPIDEMENT QUE LEURS RECETTES TARIFAIRES

L'exploitation des transports collectifs urbains est assurée par des entreprises choisies par les autorités organisatrices qui assurent leur équilibre financier en comblant leur déficit d'exploitation.

Les charges d'exploitation excluent les investissements, notamment en matériel roulant, en billetterie et en gros travaux. En province, pour l'ensemble des ressorts territoriaux de plus de 50 000 habitants, les charges d'exploitation du transport collectif urbain sont de 4,8 milliards d'euros en 2015 ; près des trois quarts sont concentrées dans les réseaux dotés de métros et tramways. En Île-de-France, où seules les données de la RATP sont prises en compte dans ce paragraphe, les charges d'exploitation sont de 4,5 milliards d'euros en 2015. Entre 2000 et 2004, les charges d'exploitation ont crû en moyenne annuelle de 5,9 % dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants, de 6,3 % dans les réseaux de plus de 100 000 habitants sans métro ou tramway et de 6,4 % dans les réseaux de province équipés de métros et tramways. Entre 2004 et 2015, les charges d'exploitation accélèrent dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants, 6,2 % en moyenne annuelle, et ralentissent dans les réseaux plus importants (5,9 % dans les réseaux sans métro ou tramway et 4,3 % dans les réseaux équipés). À la RATP, la croissance est moins rapide : 4,8 % en moyenne annuelle

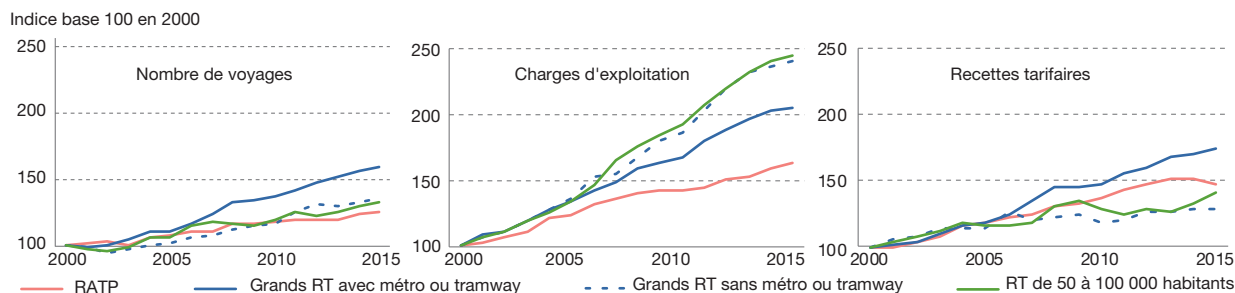
entre 2000 et 2004 et 2,8 % au-delà. Rapportées au nombre de voyages, les charges d'exploitation sont en 2015 de 1,38 € à la RATP, 1,51 € dans les réseaux de province équipés de tramways et métros et de 2,20 € dans les grands réseaux sans métro ou tramway et 2,33 € dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants.

Les recettes des entreprises de transport public urbain sont principalement de deux natures : recettes tarifaires (ventes de billets et abonnements) et subventions en provenance des autorités organisatrices. Il existe aussi d'autres recettes commerciales (publicité, amendes), mais de moindre importance.

Les recettes tarifaires sont passées de 0,8 milliard d'euros en 2000 à 1,3 milliard d'euros en province, et de 1,5 milliard d'euros à 2,2 milliards d'euros en 2015 à la RATP. Par voyage, elles sont passées de 39 centimes à 41 centimes dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants, de 41 à 39 centimes dans les grands réseaux non équipés de métros ou tramways et de 44 à 48 centimes dans les réseaux équipés ; à la RATP, elles ont régulièrement crû passant de 57 centimes en 2000 à 72 centimes en 2013 et diminuent depuis (68 centimes en 2015).

La couverture des charges d'exploitation par les recettes tarifaires est en baisse : elle est passée de 31 % en 2000 à 18 % en 2015 dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants, de 33 % à 18 % dans les réseaux sans métro ou tramway, et de 37 % à 32 % dans les réseaux équipés ; à la RATP, la couverture est plus importante et est passée de 54 % en 2000 à 49 % en 2015 (graphique 2).

Graphique 2 : évolutions des charges d'exploitation, des recettes commerciales et du nombre de voyages



Source : Île-de-France Mobilités-Omnif, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP)

LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES DANS LES DÉPENSES DES AUTORITÉS ORGANISATRICES S'ACCROÎT

Pour assurer l'équilibre financier des opérateurs de transport collectif urbain, les autorités organisatrices leur versent des subventions d'exploitation ou d'équilibre et par ailleurs des compensations tarifaires lorsqu'elles imposent des tarifs sociaux pour certaines catégories d'usagers. Comme les recettes commerciales des opérateurs croissent moins rapidement que leurs dépenses d'exploitation, les autorités organisatrices sont de plus en plus sollicitées.

Les principales ressources des autorités organisatrices sont le versement transport et la participation des collectivités publiques (communes ou regroupements de communes sur leurs budgets annuels, éventuellement départements, régions, État, voire Union européenne). Pour assurer l'équilibre emplois ressources des autorités organisatrices, les collectivités publiques ajustent leurs participations.

Le versement transport est une contribution locale due par les employeurs privés ou publics, quelle que soit la nature de leur activité ou leur forme juridique, qui emploient au moins 11 salariés dans une zone où existe un transport commun urbain. D'abord institué en région parisienne, le versement transport a progressivement été étendu à l'ensemble des agglomérations de plus de 10 000 habitants en 1999 (loi Chevènement). Assis sur la masse salariale, le taux du versement transport est fixé et modifié par les autorités organisatrices dans des limites imposées par la loi ; ces limites sont fonction de la taille des communes. En province, le versement transport finance les dépenses de fonctionnement et les investissements des transports urbains, alors qu'en Île-de-France, il finance surtout l'exploitation.

Les ressources des autorités organisatrices de province de plus de 50 000 habitants sont d'environ 6,1 milliards d'euros en 2015 (1,9 milliard en 1995). Le versement transport en représente 61 % environ, contre 69 % en 1995 ; cette

proportion dépasse 68 % dans les ressorts territoriaux sans métro et tramway de plus de 100 000 habitants et est de 51 % dans ceux de 50 à 100 000 habitants. Les ressources

hors recettes du trafic d'Île-de-France Mobilités sont de 5,9 milliards d'euros en 2015 ; le versement transport en représente 64 % (tableau 1).

Tableau 1 : ressources des autorités organisatrices

Montants en millions d'euros courants

	Ressources totales			Versement transport		
	1995	2000	2015	1995	2000	2015
Province PTU de plus de 50 000 habitants	1 879	2 618	6 050	1 295	1 647	3 708
Grands RT avec métro ou tramway	1 371	2 027	4 186	990	1 232	2 511
Grands RT sans métro ou tramway	347	454	1 406	238	318	962
RT de 50 à 100 000 habitants	161	137	458	67	97	236
Île-de-France recettes (hors recettes du trafic)		3 184	5 861		2 100	3 753

Source : Île-de-France Mobilités-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP)

LA PARTICIPATION DES USAGERS AU COÛT TOTAL DU TRANSPORT URBAIN DIMINUE

Le coût total du transport urbain se définit comme la somme des ressources des autorités organisatrices et des recettes du trafic des sociétés d'exploitation.

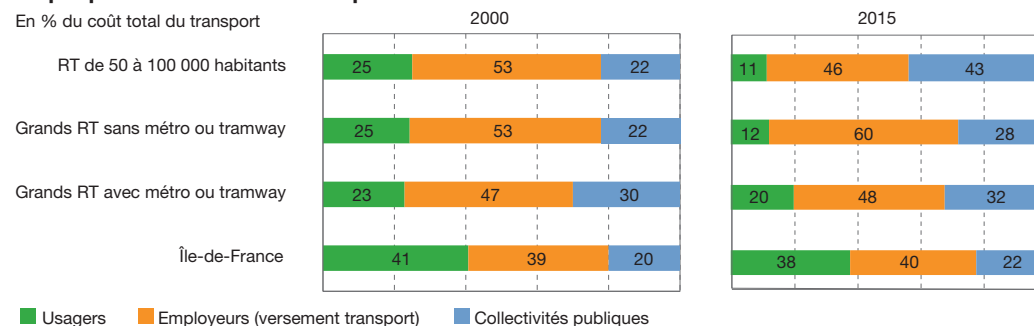
En province, ce coût est de 7,3 milliards d'euros en 2015. Il a augmenté de 5,2 % en moyenne annuelle depuis 2000, plus rapidement dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants (+ 7,2 %) et dans les réseaux non équipés de métro ou tramways (+ 6,7 %). En Île-de-France, le coût total de fonctionnement de l'ensemble des transports urbains (RATP, SNCF et Optile) est de 9,4 milliards d'euros. Il s'est accru de 3,8 % en moyenne annuelle depuis 2000.

En 2015, les parts de chacun des financeurs sont variables selon la taille des réseaux : les usagers des transports financent 38 % du coût total en Île-de-France, 20 % dans les réseaux de province dotés de métro et tramway, 12 % dans les autres réseaux non équipés de métro et tramway. Les employeurs financent 45 à 60 % du coût total du transport collectif urbain ; cette part est sous-évaluée puisque la moitié de leurs abonnements est généralement remboursée aux salariés (graphique 3).

La contribution relative des usagers a diminué dans tous les réseaux, notamment dans ceux ne disposant pas de métros ou de tramways où elle a été divisée par deux en 15 ans. Les collectivités publiques ont partout renforcé leur participation : c'est particulièrement net dans les réseaux de 50 à 100 000 habitants où la part des employeurs a aussi fortement baissé.

Graphique 3 : financeurs du transport collectif urbain en 2000 et 2015

En % du coût total du transport



Source : Île-de-France Mobilités-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP)

Véronique Paquel, SDES

Dépôt légal : septembre 2018
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directeur de publication : Sylvain Moreau
Rédaction en chef : Anne Bottin
Coordination éditoriale : Claude Baudu-Baret
Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris

Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

