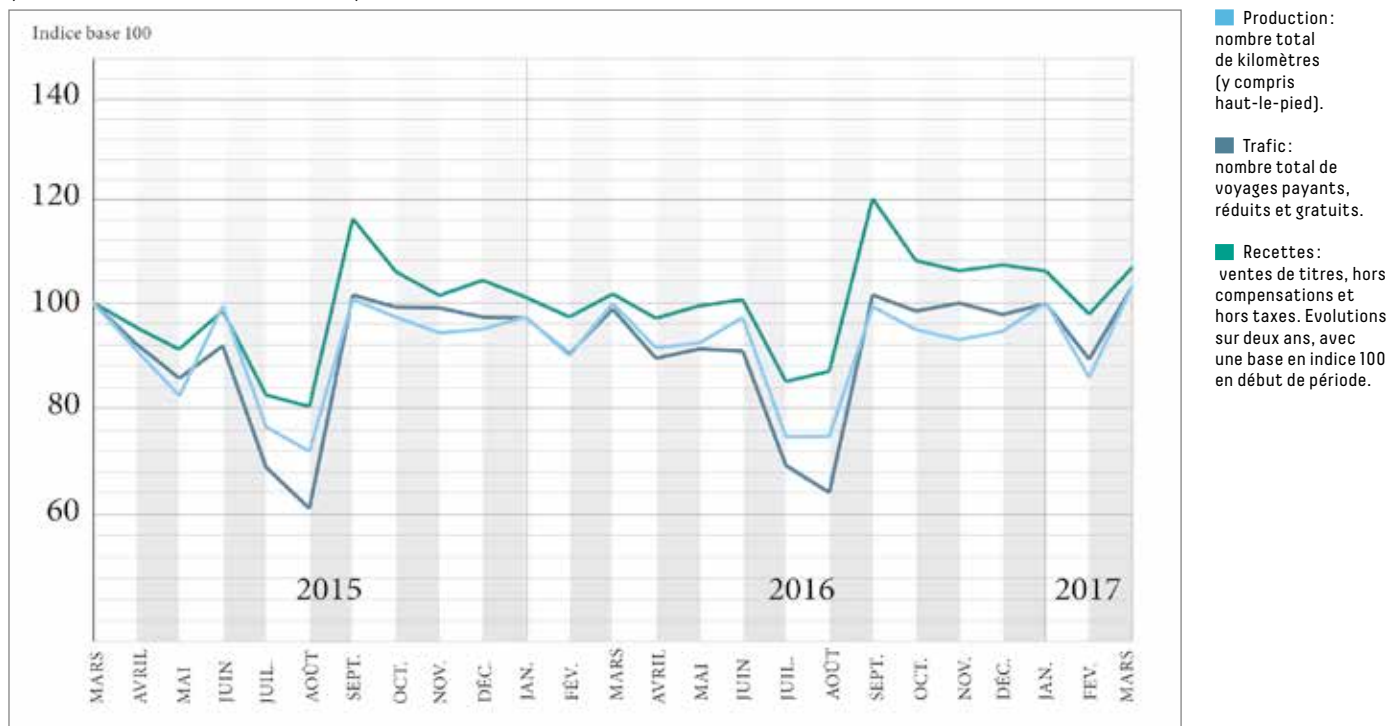


Le redressement des ratios de la profession se poursuit avec succès

Les résultats du premier trimestre 2017 indiquent que la stratégie de rétablissement des *ratios* financiers des réseaux urbains se poursuit avec succès. Optimiser l'offre permet en effet de s'ajuster de manière pertinente à la demande de transport public. **STÉPHANIE LOPES D'AZEVEDO**

TENDANCE EN ANNÉE GLISSANTE

(Indices en volume base 100 sur 24 mois)



PRODUCTION ↗ +0,5%	PRODUCTION	TRAFIC	RECETTES
TRAFIC ↗ +1,0%	CLASSE 1: ↗ +0,5%	CLASSE 1: ↗ +1,2%	CLASSE 1: ↗ +3,7%
RECETTES ↗ +3,5%	CLASSE 2: ↗ +0,5%	CLASSE 2: ↗ +0,1%	CLASSE 2: ↗ +2,3%
	CLASSE 3: ↘ -0,6%	CLASSE 3: ↗ +0,8%	CLASSE 3: ↗ +2,0%

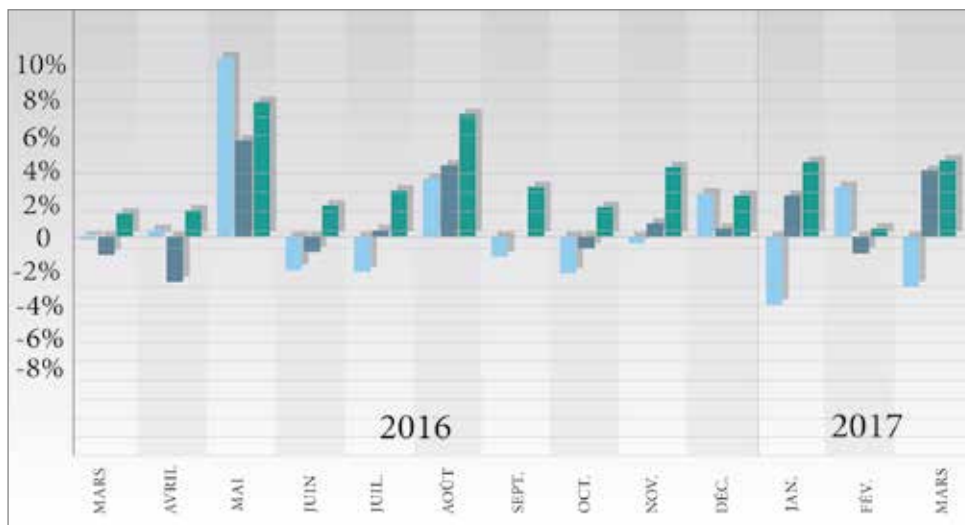
► Si les résultats pour chaque indicateur d'activité du transport public urbain (production, voyages, recettes) diffèrent selon les tailles d'agglomérations, il apparaît que la tendance reste la même depuis près de deux ans, quelles que soient les strates de réseaux. Ainsi, l'offre kilométrique évolue très peu dans

les réseaux grands ou moyens (+0,5%), tandis qu'elle recule légèrement dans les petits. La maîtrise des dépenses d'exploitation étant leur priorité, les services sont optimisés pour réduire l'ensemble des coûts de fonctionnement et privilégier les lignes à attractivité avérée. L'évolution du trafic est, quant

à elle, orientée à la hausse pour tous, avec une moyenne de progression de l'ordre de 1%. Elle témoigne de la fidélité de la clientèle malgré les ajustements de l'offre. En atteste également la croissance des recettes commerciales, qui est passée de 2% à 3,7% entre les douze derniers mois et les douze mois précédents. ●

GLISSEMENT ANNUEL

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



MARS

PRODUCTION	TRAFIC	RECETTES
PRODUCTION $\uparrow +3,0\%$	PRODUCTION	PRODUCTION
TRAFIC $\uparrow +4,0\%$	CLASSE 1: $\uparrow +3,3\%$	CLASSE 1: $\uparrow +4,7\%$
RECETTES $\uparrow +4,6\%$	CLASSE 2: $\uparrow +3,3\%$	CLASSE 2: $\uparrow +4,3\%$
	CLASSE 3: $\downarrow -0,3\%$	CLASSE 3: $\uparrow +2,1\%$

► **Le trafic** s'inscrit en nette hausse au mois de mars après une légère baisse en février (-0,6%), si bien qu'il s'établit à des volumes inégalés jusqu'ici. Il en va de même pour la production kilométrique qui avait reculé de 3% en glissement annuel et dont le rebond observé en mars a permis de se positionner à un niveau qui n'avait pas été atteint depuis deux ans. Seules les petites agglomérations n'ont pas suivi cette tendance, poursuivant leur stratégie d'optimisation de l'offre afin

de rétablir des *ratios* financiers qui ont été particulièrement malmenés ces dernières années. A l'instar des autres strates de réseaux, elles peuvent compter sur le dynamisme de leurs recettes commerciales pour y parvenir. Celles-ci ont en effet progressé de 4,6% en moyenne; et même si la hausse est moindre dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, elle tranche avec les évolutions nettement plus faibles traditionnellement observées. ●

CUMUL DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE

PRODUCTION $\uparrow +0,6\%$
 TRAFIC $\uparrow +1,9\%$
 RECETTES $\uparrow +3,2\%$

PRODUCTION
 CLASSE 1: $\uparrow +0,7\%$
 CLASSE 2: $\uparrow +0,7\%$
 CLASSE 3: $\downarrow -0,4\%$

TRAFIC
 CLASSE 1: $\uparrow +2,4\%$
 CLASSE 2: $\downarrow -0,3\%$
 CLASSE 3: $\uparrow +0,8\%$

RECETTES
 CLASSE 1: $\uparrow +3,5\%$
 CLASSE 2: $\uparrow +2,1\%$
 CLASSE 3: $\uparrow +1,1\%$

► **Les résultats** du premier trimestre 2017, comparés au premier trimestre 2016, permettent d'affirmer que les stratégies d'optimisation de l'offre et de redressement des recettes mises en place depuis bientôt deux ans sont maintenues avec succès. L'observation, plus fine, par taille d'agglomération montre cependant que ce sont les grands réseaux qui, malgré un net ralentissement de l'offre (+0,7%), parviennent à accroître significativement le trafic (+2,4%) et à répercuter cet effet sur leurs recettes (+3,5%). Pour les autres, l'impact de la diminution de la production kilométrique sur la demande est plutôt négatif, notamment dans les agglomérations de taille moyenne. Mais il n'entame pas les performances commerciales. ●

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.