

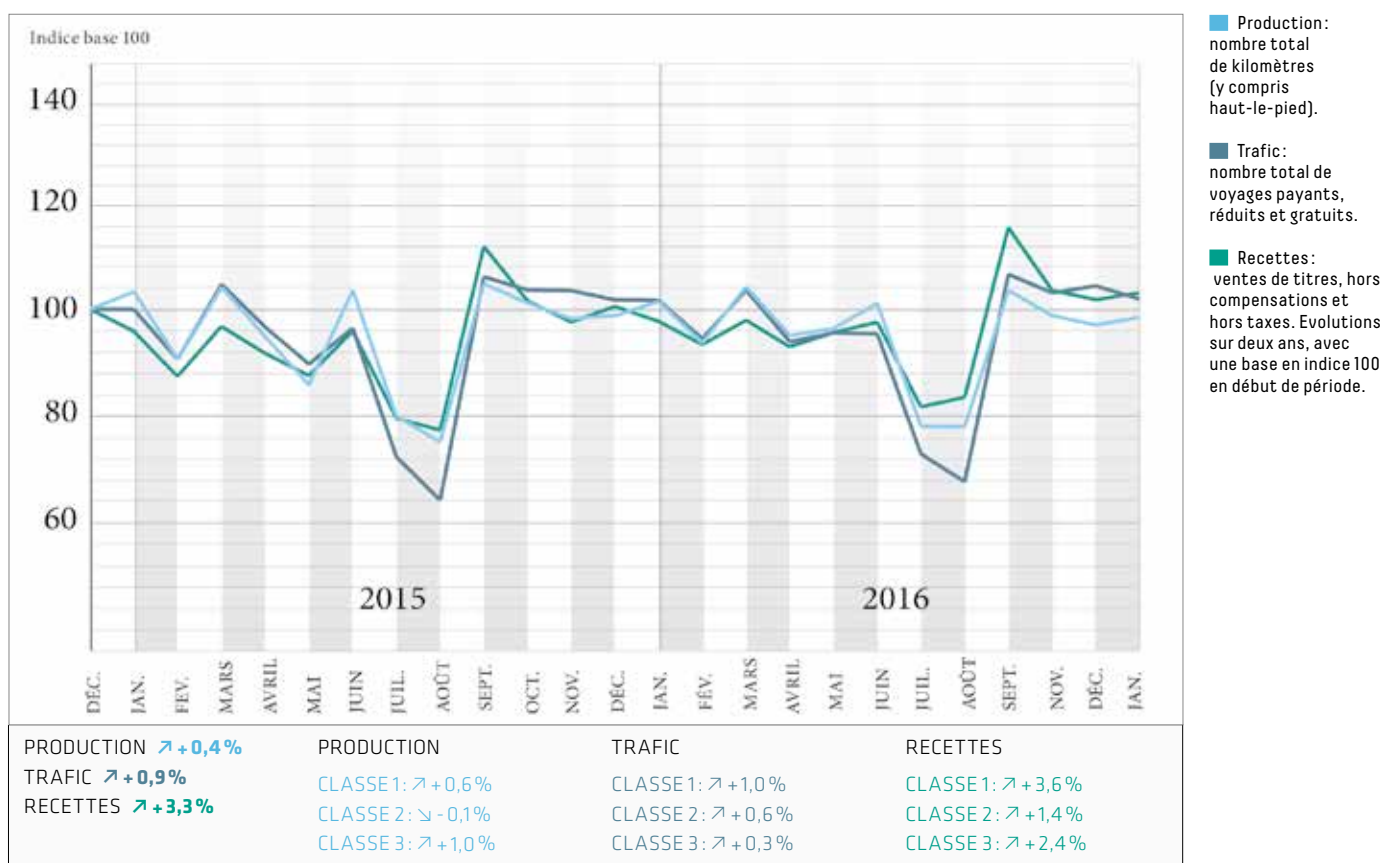
DÉCEMBRE 2016

La fréquentation montre des signes d'essoufflement

Le premier bilan de l'année 2016 fait apparaître une nouvelle amélioration des *ratios* du transport urbain. Celle-ci s'explique par un nouveau ralentissement de l'offre et un rebond des recettes. L'impact sur le trafic reste cependant incertain. **STÉPHANIE LOPES D'AZEVEDO**

TENDANCE EN ANNÉE GLISSANTE

(Indices en volume base 100 sur 24 mois)

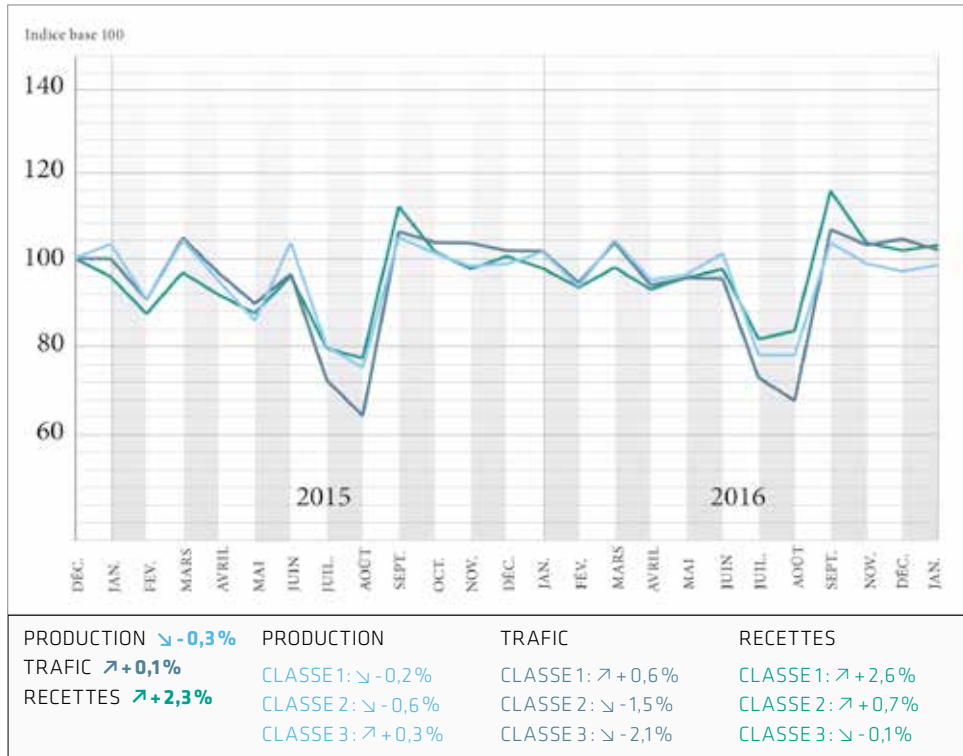


► **L'année 2016** a confirmé et renforcé le retournement de tendance opéré en 2015. Mais, tandis que les évolutions de la production et du trafic sont deux fois moindres que celles de l'an passé, la progression des recettes s'accélère. Ainsi, les grands indicateurs de la profession – voyageurs par kilomètre, recette par voyage et recette au kilomètre – s'en trouvent nettement améliorés. Il faudra attendre les résultats de l'enquête TCU pour affiner ces résultats

et disposer des dépenses d'exploitation. Il sera alors possible d'apprécier l'évolution du taux de couverture des coûts de fonctionnement par les recettes commerciales. Au regard des premiers éléments, il est probable qu'il enregistre un nouveau redressement après celui de 2015, qui lui avait permis de s'établir à 30,4% en moyenne. *Les Chiffres clés du transport urbain 2016* rendront compte de la réalité de ces chiffres et tendances à l'automne. ●

GLISSEMENT ANNUEL

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



BILAN TRIMESTRIEL

LE 4^E TRIMESTRE 2016

PRODUCTION \searrow -1,2%
 TRAFIC \nearrow +0,1%
 RECETTES \nearrow +2,6%

PRODUCTION
 CLASSE 1: \searrow -1,2%
 CLASSE 2: \searrow -1,1%
 CLASSE 3: \searrow -0,5%

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

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

► **Les ajustements** de la production kilométrique s'opèrent depuis plus de un an. Optimisation des lignes, rationalisation des dessertes... les stratégies ont toutes pour objectif de réduire les dépenses, tout en préservant le potentiel de clientèle. Jusqu'ici, elles ont été couronnées de succès, puisque le trafic résistait bien. Le quatrième trimestre 2016 a cependant entamé cette dynamique, avec un nombre de voyageurs qui a rompu avec plusieurs trimestres de croissance, alors que l'offre s'est nettement repliée (-1,2%). Si les grands réseaux peuvent compenser la stagnation de la demande par une politique tarifaire plus ambitieuse, ce n'est pas le cas des petits qui voient leurs recettes commerciales reprendre le chemin du repli. ●

► **Le principal** enseignement du mois de décembre 2016 est le décrochage du trafic dans les moyens et les petits réseaux par rapport au même mois de l'année précédente. Jusqu'à présent, le trafic résistait pourtant au net ralentissement de l'offre qui est à l'œuvre depuis plus de un an. Il est cependant difficile d'en déduire un retournement, d'autant que les vacances scolaires de Noël ont débuté avec deux jours d'avance comparé

à décembre 2015. L'effet sur les recettes est conséquent. Même si elles restent croissantes ou stables, elles enregistrent des évolutions nettement plus faibles qu'au cours des mois passés dans les agglomérations de moins de 250 000 habitants. La situation des grands réseaux est bien différente. Malgré la baisse constatée de 0,2% de la production kilométrique, le nombre de voyageurs continue de croître. Et, avec lui, les recettes. ●

Panel

❖ 100 réseaux de province : 24 réseaux de classe 1 (100% des agglomérations de plus de 50 000 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.