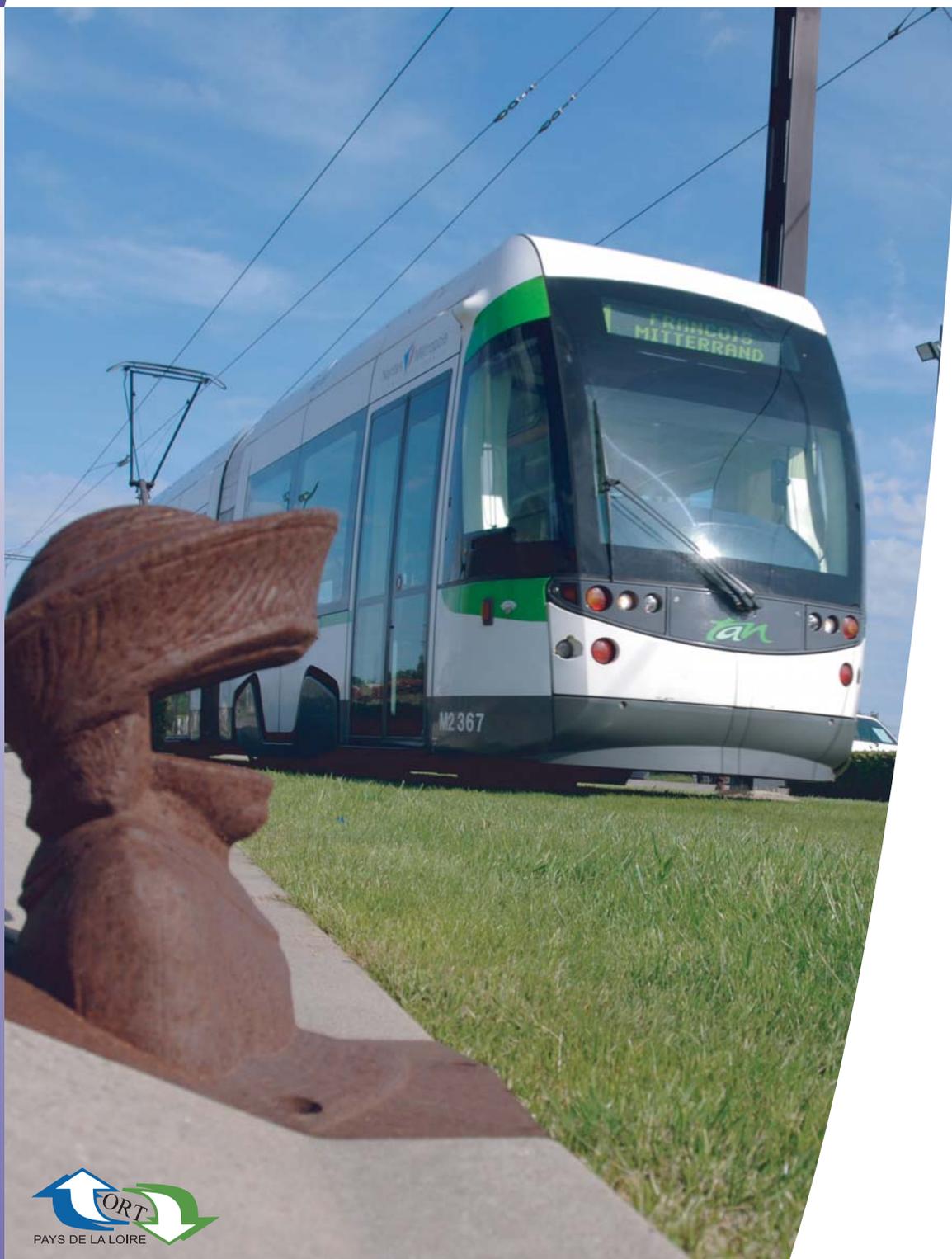


La situation des transports en Pays de la Loire

Les réseaux de transport collectif urbain en 2009



**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection

n° 21



Les collections « Transports » de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques dans le domaine des transports font partie du champ d'intervention de la DREAL des Pays de la Loire. Cette mission s'effectue au travers de deux grandes catégories de publications numériques :

1. Une note de conjoncture trimestrielle

Titre de la collection :

La conjoncture des transports en Pays de la Loire

Contenu : suivi et analyse de l'évolution récente des principaux indicateurs du secteur des transports en Pays de la Loire.

2. Des bilans thématiques annuels

Titre de la collection :

La situation des transports en Pays de la Loire

Contenu : publication apériodique, à double timbre DREAL / O.R.T., analysant les résultats statistiques annuels d'un thème donné du secteur des transports.



Document consultable et téléchargeable sur le site de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement à l'adresse suivante : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>

Sommaire

Synthèse – Dans les Pays de la Loire, Nantes, Angers et Le Mans représentent 78 % de l’offre et 88 % de la fréquentation des transports collectifs urbains	3
1 – Deux grandes catégories d’acteurs dans les transports collectifs urbains : les autorités organisatrices et les exploitants	4
1.1 – Dix-sept autorités organisatrices gèrent un réseau de transport collectif urbain dans la région	4
1.2 – Les leaders français du transport urbain sont tous présents dans les Pays de la Loire	8
1.3 – Les exploitants de la région emploient 3 500 personnes	9
2 – Forte expansion de l’offre en transports collectifs urbains	10
2.1 – La longueur des lignes a triplé en vingt ans	10
2.2 – Le parc est constitué de plus de 1 300 véhicules routiers et d’une centaine de rames de tramway	11
2.3 – L’offre kilométrique par habitant a progressé de 23 % depuis 1990	12
2.4 – Les places-kilomètres offertes ont augmenté au même rythme que les kilomètres parcourus	13
2.5 – Le recul des fréquences s’est accéléré avec l’extension des PTU	14
3 – Une fréquentation dopée par les mises en service de lignes en site propre	15
3.1 – L’usage par habitant s’est accru de 11 % depuis 1990	15
3.2 – La fréquentation est corrélée à l’offre kilométrique et à la densité de l’habitat	16
4 – Le financement des transports collectifs urbains	19
4.1 – Le produit du versement transport s’essouffle	19
4.2 – Les recettes tarifaires ont augmenté plus fortement que la fréquentation	20
4.3 – Les charges d’exploitation explosent	21
Annexe statistique – Les caractéristiques des huit principaux réseaux urbains des Pays de la Loire	23
Annexes méthodologiques	25
Glossaire	25
L’enquête annuelle TCU	26
L’annuaire statistique TCU	27
Le taux de réponse au questionnaire	28

Avertissement

La présente publication exploite des données de l’enquête annuelle TCU, menée par le Certu auprès des réseaux de transport collectif urbain situés en France de province. Le lecteur doit garder à l’esprit que :

- les données les plus récentes datent de 2009 et correspondent aux résultats de l’enquête TCU recueillies au cours de l’année 2010 et diffusées par le Certu en avril 2011 ;
- l’enquête TCU n’est pas exhaustive ; les réseaux absents sont soit des réseaux qui ne répondent pas aux questionnaires qui leur sont soumis chaque année, soit des réseaux (souvent de créations récentes) qui ne figurent pas dans la base enquêtée par le Certu.

Synthèse – Dans les Pays de la Loire, Nantes, Angers et Le Mans représentent 78 % de l'offre et 88 % de la fréquentation des transports collectifs urbains

Les Pays de la Loire comptent dix-sept réseaux de transport collectif urbain, desservant plus d'un million et demi d'habitants (45 % de la population régionale), sur seulement 10 % du territoire. Les agglomérations de plus de 150 000 habitants (Nantes, Angers et Le Mans) offrent environ 80 % de l'offre kilométrique régionale et réalisent près de 90 % des voyages.

Le tableau ci-dessous est révélateur du dimensionnement croissant des transports collectifs urbains depuis 1990 avec notamment le triplement du nombre de communes desservies et de la longueur des lignes. La population desservie a augmenté de façon plus lente (+ 29 % depuis 1990) car l'extension des périmètres de transport urbain a profité à des communes moins denses que les centres-villes.

Caractéristiques des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	Evolution 1990 / 2009
Nb de communes desservies	53	65	118	146	145	145	145	+ 174 %
Population desservie (en milliers)	1 211	1 334	1 486	1 543	1 553	1 563	1 564	+ 29 %
Nombre de lignes	131	152	184	227	264	271	269	+ 105 %
Longueur des lignes (en km)	1 249	1 670	2 156	2 506	3 390	3 443	3 475	+ 178 %
Effectif total employé	2 092	2 292	2 703	3 137	3 359	3 499	3 532	+ 69 %
Personnel roulant	1 515	1 676	1 979	2 275	2 422	2 506	2 542	+ 68 %
Nombre de véhicules en service	903	1 021	1 102	1 316	1 382	1 421	1 437	+ 59 %
Km parcourus (en milliers)	32 995	39 887	44 430	48 206	50 720	52 307	52 278	+ 58 %
Km parcourus par habitant	27,3	29,9	29,9	31,2	32,7	33,5	33,4	+ 23 %
Nombre de voyages (en milliers)	131 709	152 681	153 313	170 380	180 588	186 690	188 358	+ 43 %
Nb de voyages par habitant	108,8	114,5	103,2	110,4	116,3	119,4	120,4	+ 11 %
Versement transport (en k€)	54 691	96 035	118 774	180 784	199 959	207 794	210 854	+ 286 %
Charges d'exploitation (en k€)	78 776	106 278	131 617	191 109	218 075	230 982	236 289	+ 200 %
Recettes tarifaires (en k€)	28 806	37 236	44 547	51 950	57 651	64 012	66 589	+ 131 %

Sources : CETE, Certu (réseaux d'Alençon, Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche-sur-Mer, l'Île-d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

Les transports collectifs urbains constituant une activité intensive en main d'œuvre, l'augmentation de la taille des réseaux s'est accompagnée d'un forte croissance des effectifs (près de + 70 % depuis 1990). Le personnel roulant représente les deux tiers d'entre eux.

Sur la période étudiée (1990 à 2009), l'offre kilométrique a augmenté de 58 % en raison à la fois de l'élargissement des territoires desservis et du développement des transports en commun en site propre dans la région. La fréquentation a également augmenté mais un peu moins rapidement (+ 43 %). Le décalage est lié au développement de la périurbanisation et à l'extension des périmètres de transports urbains, les réseaux de la région étant amené à desservir des zones éloignées de la ville centre, où l'usage des transports collectifs est moins élevé, en raison d'une offre moins compétitive que la voiture et de fréquences plus faibles.

La hausse du prix du gazole et l'augmentation de la masse salariale des opérateurs ont contribué à l'envolée des coûts d'exploitation depuis 1990 (+ 72 % en euros constants par habitant). En relation avec la propagation des titres forfaitaires, les recettes tarifaires par habitant ont progressé plus faiblement (+ 24 % en euros constants), entraînant la détérioration sensible des taux de couverture commerciale depuis 1990. La contribution directe des usagers, par l'achat de titres, ne couvre ainsi plus que 30 % des dépenses de fonctionnement des réseaux.

Dans le même temps, de par l'essoufflement du versement transport dont le produit a faiblement augmenté avec la crise économique, les autorités organisatrices ont de plus en plus recours à la fiscalité générale pour équilibrer le budget de fonctionnement des services de transport collectif urbain.

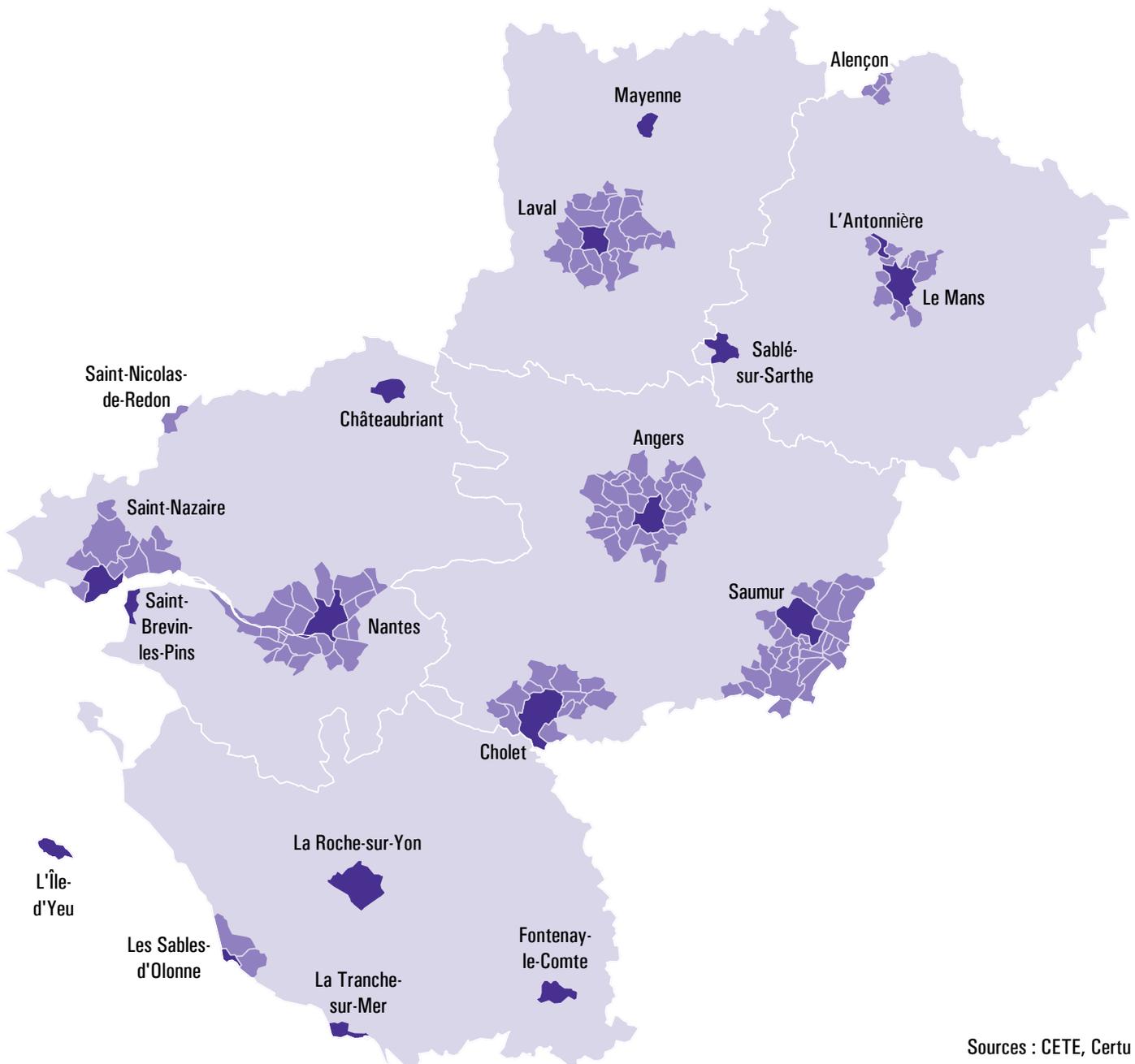
1 – Deux grandes catégories d’acteurs dans les transports collectifs urbains : les autorités organisatrices et les exploitants

L’organisation institutionnelle française des transports collectifs urbains consacre deux acteurs principaux : d’un côté, les collectivités locales, autorités organisatrices des transports publics sur leur territoire ; de l’autre, les entreprises, de statut privé ou public, chargées de l’exploitation des réseaux.

1.1 – Dix-sept autorités organisatrices gèrent un réseau de transport collectif urbain dans la région

Les collectivités urbaines (communes ou regroupement de communes) ont la responsabilité juridique d’organiser les transports publics sur leur territoire. En France, environ 270 collectivités ont un périmètre de transport urbain (PTU)¹. Vingt d’entre eux sont situés, en totalité ou en partie, dans les Pays de la Loire. En dehors des trois cas particuliers d’Alençon, de Redon et de la presqu’île guérandaise, exposés en page 5, dix-sept réseaux de transport collectif urbain sont donc recensés dans la région.

Communes desservies par un réseau de transport collectif urbain au 31 décembre 2009



Sources : CETE, Certu

¹ Le Périmètre de Transport Urbain est le territoire politique de l’Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU). Il comprend de fait les communes ayant choisi d’adhérer à la collectivité locale dotée de la compétence transport.

Zoom – Les réseaux TCU exclus de l'analyse

Huit périmètres ou réseaux de transport collectif urbain, situés en totalité ou en partie dans les Pays de la Loire, n'ont pas ou n'ont pu être pris en compte dans la suite du document.

Alençon, préfecture du département de l'Orne, est limitrophe de la Sarthe. Le PTU de la Communauté Urbaine d'Alençon comprend 19 communes (peuplées de 51 300 habitants) dont 4 sont situées en Pays de la Loire, au nord de la Sarthe. Il s'agit des communes d'Arçonnay (2 072 habitants), Saint-Paterne (1 843 habitants), Champfleury (1 405 habitants) et du Chevain (673 habitants). Au total, seule 12 % de la population du PTU de la Communauté Urbaine d'Alençon est située dans la région des Pays de la Loire. L'essentiel de l'activité du réseau (en 2009, 1 517 milliers de voyages et 624 000 kilomètres) est réalisé dans le département de l'Orne.

Depuis 2008, une navette par minibus relie les communes de Redon (35) et de Saint-Nicolas-de-Redon (44). La ligne est gérée par le conseil général de Loire-Atlantique et exploitée par l'entreprise Bourrée Voyages, située à Maure-de-Bretagne (35). Elle a transporté 5 200 voyageurs en 2010, un millier de plus que l'année précédente.

Le PTU de la Communauté d'Agglomération de la Presqu'île de Guérande-Atlantique (plus connue sous le nom Cap Atlantique), s'étend également sur deux régions et deux départements (la Loire-Atlantique et le Morbihan). La structure intercommunale réunit 15 communes (les plus importantes étant La Baule-Escoublac et Guérande) et 71 000 habitants. Doté de fait de la compétence transport mais de création récente (2003), elle ne s'est pas encore pourvue d'un réseau de transport urbain. Elle est néanmoins desservie en lignes régulières (Croisi'bus, Pouligu'en bus, La Baule Bus, etc) par Lila, le réseau de transport collectif du Conseil Général de Loire-Atlantique. Le transport scolaire y est organisé et géré par le syndicat mixte Réseau Cap Atlantic', composé de la Communauté d'Agglomération Cap Atlantique et des Conseils Généraux de Loire Atlantique et du Morbihan.

Le Syndicat Mixte pour l'Intermodalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (SMITAM), créé en 2005 par la Communauté de Communes de l'Antonnière et Le Mans Métropole, comprend trois communes périurbaines situées au nord du Mans (Aigné, La Milesse et Saint Saturnin) et 6 400 habitants. Le PTU du syndicat mixte se confond avec le territoire de la Communauté de Communes de l'Antonnière. Le service de transport collectif urbain du SMITAM est constitué d'une seule ligne, dite de l'Antonnière, qui dessert les trois communes précitées, en les raccordant au tramway du Mans. Le véhicule affecté sur la ligne, mélange de car et de bus, est exploité par la STAO Pays de la Loire. Il transporte environ 55 000 voyageurs par an, dont une grande majorité de scolaires. La ligne, longue de 13 km, n'est pas intégrée au réseau de lignes d'autocars du Conseil Général de la Sarthe, n'étant pas considérée comme interurbaine en raison du fait que le PTU du SMITAM est adjacent avec celui de la Communauté urbaine du Mans. L'autorité organisatrice et l'exploitant ne renseignent pas de façon régulière le questionnaire du Certu (seules 2007 et 2008 sont partiellement connus), ne permettant pas ainsi le suivi statistique des caractéristiques de la ligne.

L'Île d'Yeu (85), seul territoire insulaire de la région habité à l'année et non relié au Continent par des liaisons routières, comprend 5 000 habitants permanents. La population est multipliée par sept l'été. La commune de l'Île-d'Yeu est autorité organisatrice de transport urbain depuis 2003. Elle gère à ce titre ID Bus, réseau de minibus qui irrigue l'Île depuis Port-Joinville. Les lignes, dont le nombre et les fréquences sont adaptés selon la période de l'année, sont exploitées par Keolis Atlantique. Le réseau n'a, à ce jour, jamais répondu à l'enquête du Certu.

En Vendée, la commune de la Tranche-sur-Mer (2 700 habitants l'hiver, environ 90 000 l'été) a mis en place en 2009 un réseau de transport urbain, dénommé Fun Bus. Le service comprend six lignes qui relient les différents quartiers de la station balnéaire. Les minibus affectés au réseau circulent tous les jours du 1^{er} juillet au 31 août. Le reste de l'année, le service est réduit à une seule ligne qui fonctionne les mardis, jeudis et samedis matins. Le transport des passagers est gratuit. Le réseau est exploité par les Voyages Soulard, entreprise située à Foussais-Payré (85). En 2009, pour sa première année d'exploitation, la fréquentation totale de Fun Bus s'est élevée à plus de 50 000 voyages (103 633 en 2010). Les autres caractéristiques du réseau ne sont pas connues, la Tranche-sur-Mer ne figurant pas dans l'édition 2011 de l'annuaire du Certu (couvrant l'année 2009).

Le Brevibus est un service de transport gratuit, par minibus, de la ville de Saint-Brevin-les-Pins (44). Il a été créé par la municipalité en 2008 suite à la suppression de deux lignes départementales d'autocars desservant la station balnéaire. Le réseau, dont le tracé est modifié à la saison estivale, dessert uniquement la commune de Saint-Brevin-les-Pins (12 000 habitants). Il est en correspondance avec le réseau départemental d'autocars Lila. Les deux minibus du réseau sont exploités par la Compagnie des Transports de l'Atlantique, établissement nantais de la STAO Pays de la Loire. L'autorité organisatrice annonce une fréquentation de 700 voyages par semaine en 2010, soit 35 000 à l'année (contre 22 000 en 2009). Le réseau n'a pas encore été intégré à l'annuaire du Certu.

Depuis 2000, le conseil général de Loire-Atlantique organise une ligne urbaine sur la commune de Châteaubriant (12 500 habitants), le Castelbus. Le minibus, exploité par les Voyages Cavé, dessert les quartiers de la ville (centres commerciaux et équipement publics). La ligne fonctionne du mardi au samedi et offre six fréquences journalières. La fréquentation est d'environ 6 000 voyages par an. Le réseau n'a, jusqu'à présent, jamais figuré dans l'annuaire du Certu, sans doute en relation avec son particularisme organisationnel. Il est en effet l'un des rares réseaux français de bus non géré par une collectivité urbaine (le seul en Pays de la Loire).

Présence des réseaux de transport collectif urbain des Pays de la Loire dans l'annuaire du Certu

Agglomération	Dép.	Taux de présence (période 2000 / 2009)	Dernière année renseignée
Angers	49	100 %	2009
Châteaubriant	44	0 %	
Cholet	49	100 %	2009
Fontenay-le-Comte	85	80 %	2008
L'Antonnière	72	20 %	2008
La Roche-sur-Yon	85	90 %	2008
La Tranche-sur-Mer	85	0 %	
Laval	53	100 %	2009
Le Mans	72	100 %	2009
Les Sables-d'Olonne	85	50 %	2005
L'Île-d'Yeu	85	0 %	
Mayenne	53	30 %	2002
Nantes	44	100 %	2009
Sablé-sur-Sarthe	72	80 %	2009
Saint-Brevin-les-Pins	44	0 %	
Saint-Nazaire	44	100 %	2009
Saumur	49	100 %	2009

Au total, les réseaux de transport collectif urbain des Pays de la Loire absents de l'annuaire du Certu et pour lesquels il n'est pas possible d'assurer un suivi statistique sont au nombre de cinq (Châteaubriant, l'Antonnière, la Tranche-sur-Mer, l'Île d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins)

Ces réseaux représentent une fréquentation très faible, estimée à moins de 200 000 voyages en 2009. A titre de comparaison, les autres réseaux de la région ont enregistré 188 millions de voyages en 2009.

Château-Gontier : depuis 1990, le seul cas de disparition d'un réseau dans les Pays de la Loire

De 1994 à 2003, la Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier (53) a mis en œuvre un réseau de transport public, baptisé le Furet. Le PTU, constitué de trois communes (Château-Gontier, Azé et Saint-Fort), comprenait 16 500 habitants. Le réseau était exploité par la STAO Pays de la Loire. Faute d'une fréquentation suffisante (moins de 15 000 voyages par an) et au regard des engagements financiers que cela représentait, l'arrêt du réseau est intervenu à l'échéance du contrat liant l'autorité organisatrice à l'exploitant (en août 2003). La collectivité mène actuellement une étude sur la mise en place d'un schéma local de transport, afin notamment de vérifier la pertinence d'un réseau à l'échelle intercommunale.

Abstraction faite des AOTU absentes de l'enquête annuelle TCU (cf. encadré des pages 5 et 6), on dénombre ainsi douze réseaux de transport collectif urbain, identifiés et suivis régulièrement par le Certu. Les PTU qui leur sont associés recouvrent des tailles et des structures variées. Le plus important, Nantes, compte près de 600 000 habitants ; les moins peuplées (Fontenay-le-Comte, Mayenne et Sablé-sur-Sarthe) environ 15 000 habitants, soit quarante fois moins. Certains PTU sont exclusivement urbains, c'est à dire composés uniquement de communes appartenant à l'unité urbaine de référence. C'est le cas du Mans et des Sables-d'Olonne. D'autres PTU n'ont en revanche d'urbain que le nom. En particulier, le PTU de la Communauté d'Agglomération Saumur Loire Développement est à la fois le plus étendu (565 km²) et le moins dense des Pays de la Loire (114 habitants au km²). Il est composé de 32 communes, dont seulement quatre appartiennent à l'unité urbaine de Saumur. Parmi les communes restantes, une est urbaine (Montreuil-Bellay) ; les 27 autres sont, selon le découpage de l'INSEE, des communes rurales.

Les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) en Pays de la Loire Situation au 31 décembre 2009 *

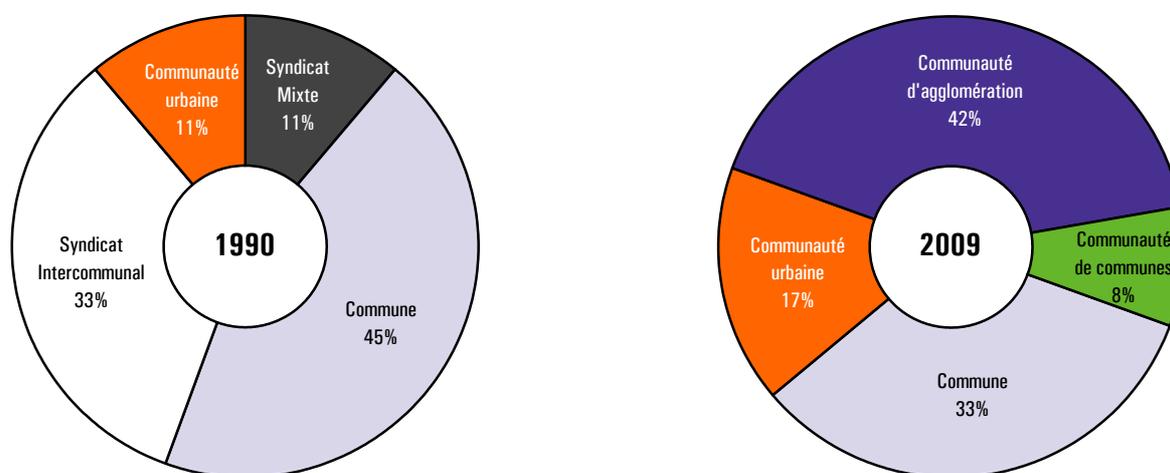
	Dénomination	Forme juridique	Nombre de communes	Population	Superficie (km ²)	Densité (hab. / km ²)
Angers	Angers Loire Métropole	Communauté d'agglomération	30	272 672	508	537
Cholet	Communauté d'Agglomération du Choletais	Communauté d'agglomération	13	83 016	333	249
Fontenay-le-Comte	Ville de Fontenay-le-Comte	Commune	1	15 259	34	448
La Roche-sur-Yon	Ville de La Roche-sur-Yon	Commune	1	54 565	88	623
Laval	Laval Agglomération	Communauté d'agglomération	20	97 011	433	224
Le Mans	Le Mans Métropole	Communauté urbaine	9	190 114	157	1 208
Les Sables-d'Olonne	Communauté de Communes des Olonnes	Communauté de communes	3	42 750	86	499
Mayenne	Ville de Mayenne	Commune	1	14 543	20	732
Nantes	Nantes Métropole	Communauté urbaine	24	595 902	523	1 139
Sablé-sur-Sarthe	Ville de Sablé-sur-Sarthe	Commune	1	13 120	37	355
Saint-Nazaire	CARENE	Communauté d'agglomération	10	121 038	320	378
Saumur	Saumur Loire Développement	Communauté d'agglomération	32	64 404	565	114
Ensemble			145	1 564 394	3 103	504

* Depuis cette date, certaines AOTU sont apparues (La Roche-sur-Yon Agglomération en lieu et place de la ville de La Roche-sur-Yon) ou ont changé de dénomination (Saumur Agglo).

Sources : CETE, Certu (réseaux d'Alençon, Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche-sur-Mer, l'Île-d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

La loi n° 99-586 du 12 juillet 1999, dite loi Chevènement, relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale¹, a considérablement modifié l'organisation spatiale et institutionnelle des transports collectifs urbains. En particulier, les communautés d'agglomération qui intègrent les transports publics à leur socle de compétences obligatoires sont devenues la forme d'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) la plus répandue en France (43 %) comme en Pays de la Loire (42 %).

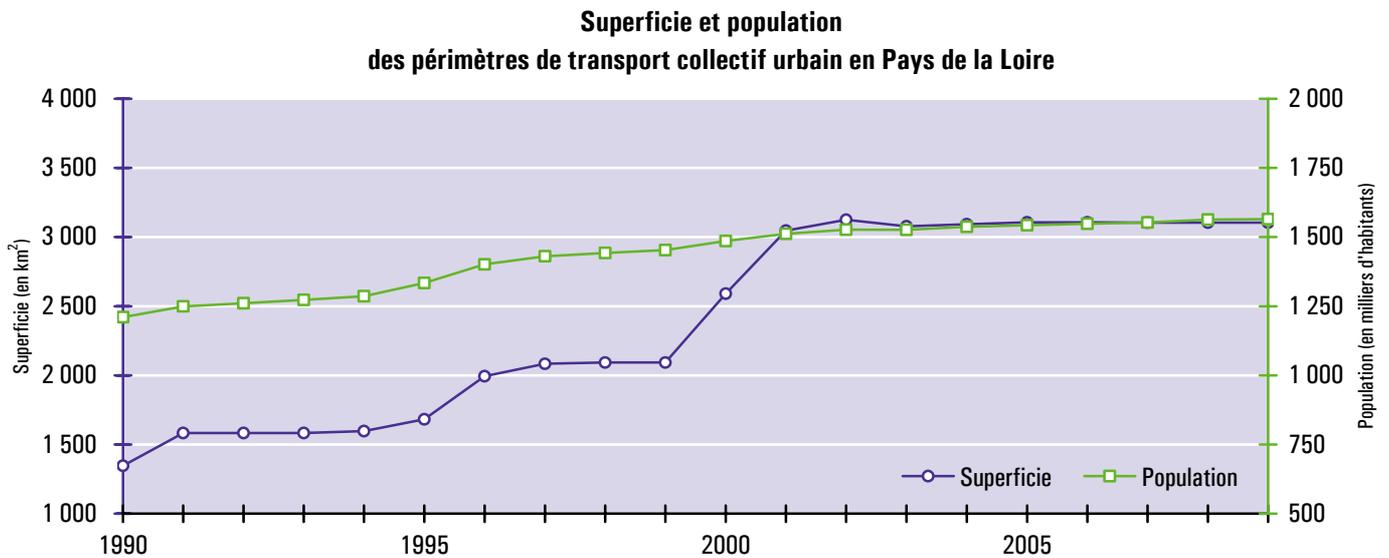
Répartition des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire selon la forme juridique de l'autorité organisatrice



Sources : CETE, Certu (réseaux d'Alençon, Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche-sur-Mer, l'Île d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

¹ La loi Chevènement a relancé le principe d'intercommunalité de projet introduit au début des années 1990 en s'appuyant sur trois formes d'intercommunalités : les communautés de communes, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines.

Mais la création de ces communautés d'agglomération (Saint-Nazaire en 2000 ; Cholet, Laval et Saumur en 2001 ; Angers en 2005) a également provoqué une extension parfois très sensible des périmètres de transports urbains sur des territoires généralement peu denses (cf. cas de Saumur exposé page précédente).



Sources : CETE, Certu (réseaux d'Alençon, Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche-sur-Mer, l'Île d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

Les douze PTU des Pays de la Loire regroupent au total 145 communes sur une surface d'environ 3,1 milliers de km² soit 10 % de la superficie régionale. La population desservie s'élève à 1,6 millions d'habitants. Elle représente :

- 7 % de la population des PTU de France métropolitaine, hors Île-de-France, estimée à 22 millions d'habitants ;
- 45 % de la population totale des Pays de la Loire.

1.2 – Les leaders français du transport urbain sont tous présents dans les Pays de la Loire

En 2009, la répartition des exploitants de transport collectif urbain selon leur groupe d'appartenance n'était pas exactement le reflet du paysage français, dominé alors par Veolia Transport :

- Transdev, qui a fusionné en 2010 avec Veolia Transport, est présent à Nantes, premier réseau de la région. Le groupe est par ordre d'importance le deuxième actionnaire de la SEMITAN : il détient 15 % du capital social de la Société d'économie mixte, la Communauté Urbaine en étant l'actionnaire principal à hauteur de 65 %.
- Keolis est le deuxième opérateur de la région : il exploite les 2^{ème} et 4^{ème} réseaux de la région (Angers et Laval) et jusqu'en 2009 celui de la Roche-sur-Yon¹. Il apporte également une assistance technique (matérialisée notamment par une mise à disposition de personnel) à la SETRAM, exploitant du réseau du Mans.
- Contrairement à la situation nationale, Veolia Transport était, avant sa fusion avec Transdev, peu présent en Pays de la Loire, n'exploitant en 2009 que deux réseaux secondaires (suite à la perte de celui de Cholet en 2003) : Saumur et Sablé-sur-Sarthe.
- En 2009, Cholet présentait la particularité d'être desservi par le seul réseau de la région exploité en régie², au travers de la société Transports Publics du Choletais, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) émanant directement de la Communauté d'Agglomération du Choletais.
- La Financière Atlantique de Services et de Transports, plus connue sous le nom Groupe Fast, dont le siège est situé à La Roche-sur-Yon, est l'opérateur des réseaux de Fontenay-le-Comte et des Sables-d'Olonne.

¹ Le réseau yonnais est exploité depuis le 1^{er} janvier 2010 par RATP Dev, filiale du groupe RATP.

² En 2011, les opérateurs des réseaux de Saint-Nazaire et Saumur ont changé de statut juridique, devenant des sociétés publiques locales (SPL), à capital exclusivement public. Ces deux réseaux sont donc dorénavant exploités en gestion directe, au même titre que celui de Cholet.

Les exploitants des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire Situation au 31 décembre 2009 *

Réseau	Exploitant	Forme juridique	Groupe de l'exploitant	Nom commercial du réseau
Angers	Keolis Angers	Société à responsabilité limitée	Keolis	COTRA
Cholet	Transports Publics du Choletais	Étab. public à caractère industriel et commercial		Choletbus
Fontenay-le-Comte	Sovetours	Société par actions simplifiée	Groupe Fast	L'Ami Bus
La Roche-sur-Yon	Keolis La Roche-sur-Yon	Société à responsabilité limitée	Keolis	STY
Laval	Keolis Laval	Société à responsabilité limitée	Keolis	TUL
Le Mans	SETRAM	Société anonyme d'économie mixte		SETRAM
Les Sables-d'Olonne	Hervouet Tourisme Sablais	Société par actions simplifiée	Groupe Fast	Tusco
Mayenne	Les Cars Bleus	Société anonyme		Le Bus
Nantes	SEMITAN	Société anonyme d'économie mixte	Transdev	Tan
Sablé-sur-Sarthe	Cie des Autocars de l'Anjou	Société par actions simplifiée	Veolia Transport	Le Bus Urbain
Saint-Nazaire	STRAN	Société anonyme d'économie mixte		Stran
Saumur	Cie des Transports de Saumur	Société par actions simplifiée	Veolia Transport	Agglobus

* Depuis cette date, certains réseaux (Angers, La Roche-sur-Yon, Saint-Nazaire et Saumur) ont changé d'exploitant, de forme juridique ou de dénomination commerciale.

Sources : CETE, Certu (réseaux d'Alençon, Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche-sur-Mer, l'Île d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

1.3 – Les exploitants de la région emploient 3 500 personnes

Fin 2009, 3 500 personnes étaient employées dans les réseaux de transport collectif urbain de la région. Les Pays de la Loire constituent 7,6 % des effectifs des réseaux de province, estimés à 47 000 personnes. Le personnel roulant, composé des conducteurs et des contrôleurs, représente 72 % des effectifs, soit 2 542 personnes en 2009.

Les transports collectifs urbains forment un secteur créateur d'emplois : depuis 1990, les effectifs s'y sont accrus de 1 500 personnes (+ 69 %). Le personnel roulant a suivi une progression similaire (+ 68 %), enregistrant une création nette d'un millier d'emplois sur la période 1990 / 2009.

Cette progression des effectifs résulte de l'effet conjugué de plusieurs facteurs :

- l'augmentation de l'offre de transport par les opérateurs du secteur (cf. page suivante),
- la multiplication des projets de lignes en site propre (tramway, bus à haut niveau de service), nécessitant par anticipation l'embauche et la formation de personnels spécialisés,
- l'accroissement des recrutements en prévision de la future hausse des départs en retraite.

Les transports collectifs urbains ont mieux supporté la récession économique que les autres composantes du secteur des transports. La croissance des effectifs est ainsi demeurée positive en 2009 (+ 1 % par rapport à 2008) à un rythme toutefois trois à quatre fois moins important que celui enregistré entre 2004 et 2008.

Effectif employé dans les réseaux de TCU en Pays de la Loire Situation au 31 décembre 2009

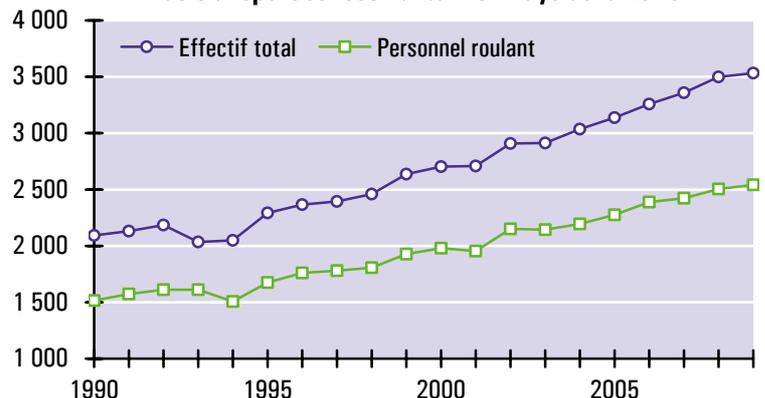
	Effectif total	Evolution 1990 / 2009	Personnel roulant	Part du pers. roulant
Angers	556	+ 64 %	433	78 %
Cholet	82	+ 264 %	65	80 %
Fontenay-le-Comte	4	ND *	4	91 %
La Roche-sur-Yon	90	+ 22 %	64	71 %
Laval	127	+ 45 %	105	83 %
Le Mans	589	+ 72 %	424	72 %
Les Sables-d'Olonne	21	ND *	14	68 %
Mayenne	1	ND *	1	100 %
Nantes	1 792	+ 61 %	1 226	68 %
Sablé-sur-Sarthe	7	+ 163 %	5	72 %
Saint-Nazaire	209	+ 133 %	155	74 %
Saumur	55	+ 148 %	46	84 %
Ensemble	3 532	+ 69 %	2 542	72 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche, l'Île d'Yeu & St-Brevin)

Effectif employé dans les réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu

2 – Forte expansion de l'offre en transports collectifs urbains

L'offre des réseaux de transport collectif urbain peut être appréhendée au travers de plusieurs indicateurs : nombre et longueur des lignes, parc de véhicules en service, kilomètres parcourus, places-kilomètres offertes (PKO), etc.

En Pays de la Loire, l'examen de ces différents indicateurs fait apparaître, depuis 1990, une augmentation importante de l'offre de transport mise en œuvre par les exploitants. Cet essor est lié :

- à l'extension des PTU qui a précédé la mise en place de nouvelles liaisons en substitution des anciennes lignes de cars départementaux (phénomène particulièrement marqué dans les réseaux de Cholet, Saumur et Saint-Nazaire),
- mais aussi, à champ géographique constant, à des renforcements des fréquences, des créations de lignes (notamment en site propre) ou encore l'extension des amplitudes horaires (services de nuit).

2.1 – La longueur des lignes a triplé en vingt ans

En 2009, 269 lignes de transport collectif urbain étaient recensées dans les Pays de la Loire, se répartissant de la façon suivante :

- 264 lignes de bus conventionnels,
- 5 lignes en site propre (trois lignes de tramway à Nantes, une ligne de tramway au Mans et une ligne de bus à haut niveau de service à Nantes).

Le nombre de lignes a doublé depuis 1990. La progression la plus importante est à mettre à l'actif du réseau d'Angers, dont le nombre de lignes a été multiplié par six au cours de la période, avec en particulier la mise en place d'un réseau suburbain en 1996 et la création de circuits scolaires en 2007.

En Pays de la Loire, la longueur des lignes (près de 3 500 kilomètres en 2009) a été multipliée par 2,8 au cours des vingt dernières années. 80 % du linéaire est concentré dans quatre réseaux : Angers, Nantes, Saumur et Saint-Nazaire. La longueur des lignes de tramway s'élève à 58 kilomètres (43 km à Nantes, 15 km au Mans), sans compter les 12 km mis en service en juin 2011 à Angers.

La longueur du réseau saumurois est passée de 27 à 502 kilomètres entre 1990 et 2009, en relation avec l'élargissement des communes desservies qui a entraîné le transfert de compétence (du conseil général vers la communauté d'agglomération) des circuits scolaires irriguant la partie périurbaine du PTU.

Les Pays de la Loire représentent 8,7 % de la longueur des lignes des réseaux de province, voisine de 40 000 kilomètres en 2009.

Nombre et longueur des lignes des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

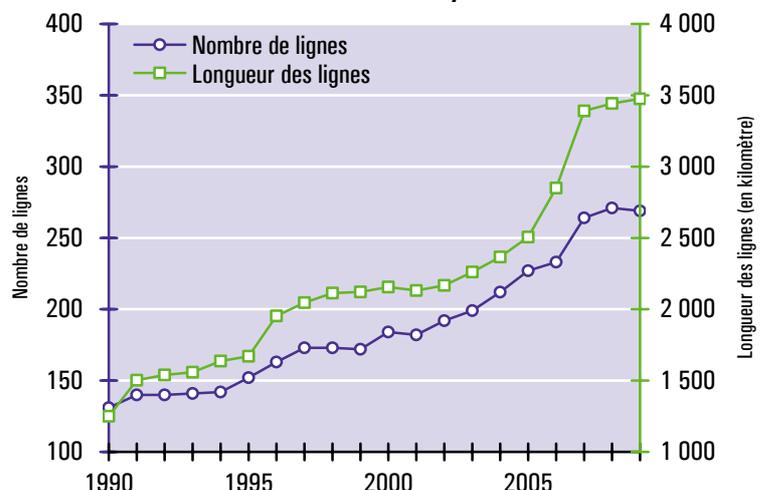
	Nombre de lignes		Longueur des lignes (km)	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	78	+ 500 %	1 175	+ 621 %
Cholet	13	+ 160 %	154	+ 305 %
Fontenay-le-Comte	3	ND *	48	ND *
La Roche-sur-Yon	15	+ 114 %	123	+ 215 %
Laval	15	+ 50 %	106	+ 51 %
Le Mans	21	- 5 %	193	+ 2 %
Les Sables-d'Olonne	8	ND *	47	ND *
Mayenne	4	ND *	12	ND *
Nantes	73	+ 38 %	724	+ 27 %
Sablé-sur-Sarthe	2	+ 100 %	24	+ 9 %
Saint-Nazaire	18	+ 50 %	367	+ 187 %
Saumur	19	+ 138 %	502	+ 1 759 %
Ensemble	269	+ 105 %	3 475	+ 178 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche, l'Île-d'Yeu & St-Brevin)

Nombre et longueur des lignes des réseaux de TCU en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu

2.2 – Le parc est constitué de plus de 1 300 véhicules routiers et d'une centaine de rames de tramway

Fin 2009, 1 437 véhicules de transport collectif urbain (autobus standard, autobus articulés, autocars scolaires, rames de tramway, ...) étaient en service dans les réseaux des Pays de la Loire, soit une augmentation de 59 % par rapport à 1990.

Les évolutions les plus significatives, supérieures à 200 %, concernent les réseaux de Cholet et de Saumur en raison de l'extension importante de leur PTU, consécutive à la création de communautés d'agglomération.

Les Pays de la Loire représentent 8,7 % du parc total des réseaux de province, voisin de 16 500 véhicules en 2009.

Le nombre de rames de tramway a été multiplié par quatre depuis 1990. Il a dépassé la barre des cent véhicules en 2007, suite à la mise en place du tramway manceau (en novembre de cette année).

Si le recours à des filières énergétiques alternatives au gazole a fortement augmenté, les principaux réseaux de la région utilisent encore exclusivement des véhicules à moteur diesel. Deux réseaux font exception, Nantes et Le Mans, où les autobus fonctionnant au GNV (gaz naturel pour véhicules) et les tramways à propulsion électrique représentent une part significative des parcs en circulation (70 % à Nantes en 2009 contre 11 % en 2003 ; 43 % au Mans).

Parc en service dans les réseaux de TCU en Pays de la Loire
Situation au 31 décembre 2009

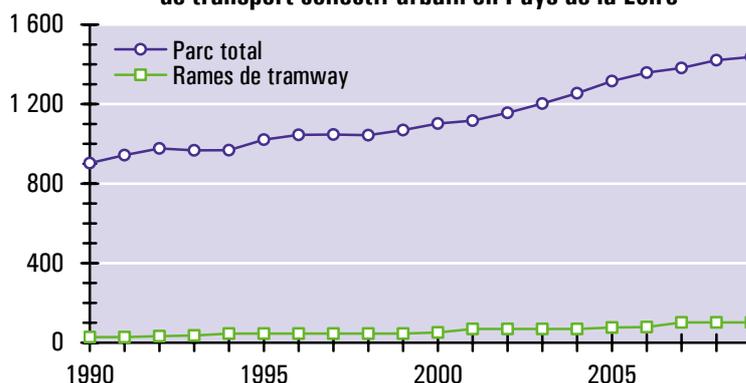
	Parc total	Evolution 1990 / 2009	Rames de tramway	Part du tramway
Angers	230	+ 46 %	-	
Cholet	66	+ 313 %	-	
Fontenay-le-Comte	4	ND *	-	
La Roche-sur-Yon	47	+ 27 %	-	
Laval	67	+ 52 %	-	
Le Mans	186	+ 23 %	23	12 %
Les Sables-d'Olonne	8	ND *	-	
Mayenne	1	ND *	-	
Nantes	668	+ 55 %	79	12 %
Sablé-sur-Sarthe	3	0 %	-	
Saint-Nazaire	105	+ 114 %	-	
Saumur	52	+ 247 %	-	
Ensemble	1 437	+ 59 %	102	7 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche, l'Île d'Yeu & St-Brevin)

Parc en service dans les réseaux
de transport collectif urbain en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu

Les catégories de véhicules mises en œuvre par les réseaux urbains des Pays de la Loire (photos : P.-J. Jehenne)



2.3 – L'offre kilométrique par habitant a progressé de 23 % depuis 1990

L'indicateur d'offre le plus couramment utilisé est celui des kilomètres parcourus. Le Certu collecte à ce titre les kilomètres d'exploitation. Ils correspondent à la somme des kilomètres commerciaux et des kilomètres haut-le-pied. Ces derniers sont les kilomètres parcourus à vide en dehors des services. Les trajets entre le dépôt et le terminus ou la jonction entre deux lignes sans transport de voyageurs sont des kilomètres haut-le-pied.

52 millions de kilomètres d'exploitation ont été effectués en 2009 dans les réseaux de transport collectif urbain des Pays de la Loire, soit 33 kilomètres par habitant. La région contribue ainsi à 8 % de l'offre kilométrique des réseaux de province, estimée à 650 millions de kilomètres en 2009.

Une forte corrélation est observée entre le nombre de kilomètres par habitant et la taille des agglomérations. Ainsi, en Pays de la Loire, les PTU supérieurs à 150 000 habitants (Nantes, Angers et Le Mans) sont ceux où l'offre kilométrique, rapportée à la population, est la plus forte, comprise entre 35 et 40 kilomètres par habitant. Dans ces trois agglomérations, la variation de l'offre par habitant depuis 1990 (+ 32 %) a été plus forte que celle de la moyenne régionale (+ 23 %) ou nationale hors Île-de-France (+ 16 %).

Dans les réseaux de taille intermédiaire, compris entre 50 000 et 150 000 habitants (Saint-Nazaire, Laval, Cholet, La Roche-sur-Yon et Saumur), l'offre kilométrique, rapportée à la population, est voisine de 25 kilomètres par habitant.

Enfin, les agglomérations les plus petites (Fontenay-le-Comte, Mayenne et Sablé-sur-Sarthe), peuplées d'environ 15 000 habitants, offrent moins de 15 kilomètres par personne et par an.

L'offre kilométrique par habitant est plus importante en Pays de la Loire que dans les autres réseaux de province. Sur la période 1990 / 2009, le différentiel annuel moyen est de 3 kilomètres : 30 km en Pays de la Loire, 27 km en France hors Île-de-France. Il s'est accru au cours de la dernière décennie, atteignant son maximum en 2008 (6 kilomètres).

Offre kilométrique des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

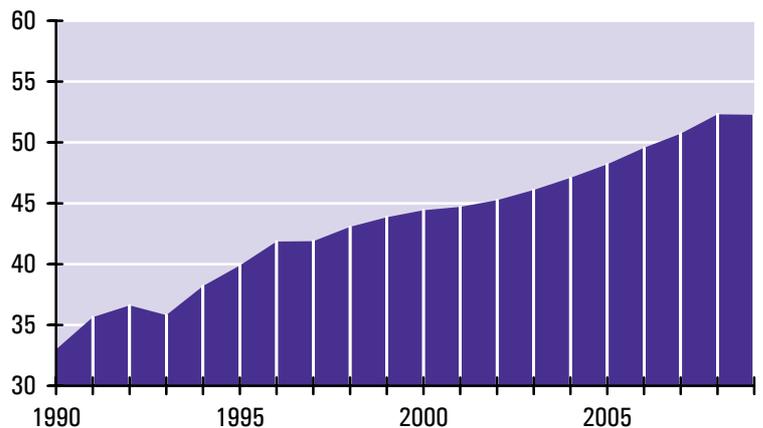
	Milliers de km parcourus		Km par habitant du PTU	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	9 764	+ 56 %	35,8	+ 29 %
Cholet	1 864	+ 206 %	22,5	+ 108 %
Fontenay-le-Comte	103	ND *	6,8	ND *
La Roche-sur-Yon	1 456	+ 23 %	26,7	+ 9 %
Laval	2 226	+ 33 %	22,9	- 6 %
Le Mans	7 270	+ 42 %	38,2	+ 38 %
Les Sables-d'Olonne	316	ND *	7,4	ND *
Mayenne	34	ND *	2,3	ND *
Nantes	23 720	+ 52 %	39,8	+ 28 %
Sablé-sur-Sarthe	166	+ 144 %	12,7	+ 141 %
Saint-Nazaire	3 948	+ 93 %	32,6	+ 27 %
Saumur	1 411	+ 202 %	21,9	+ 50 %
Ensemble	52 278	+ 58 %	33,4	+ 23 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

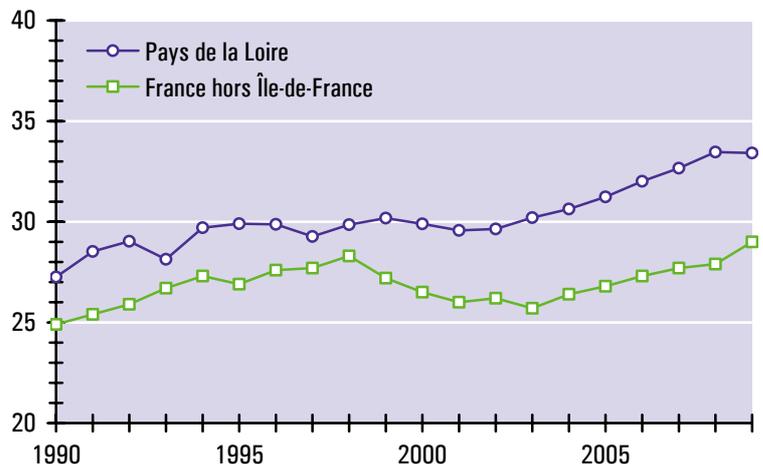
Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche, l'Île-d'Yeu & St-Brevin)

Offre kilométrique des réseaux de TCU en Pays de la Loire
(en millions de km parcourus)



Sources : CETE, Certu

Offre kilométrique par habitant des réseaux de TCU



Sources : CETE, Certu

2.4 – Les places-kilomètres offertes ont augmenté au même rythme que les kilomètres parcourus

Les places-kilomètres offertes (PKO) sont la somme de la capacité des véhicules multipliée par la production kilométrique. Elles constituent le meilleur indicateur du niveau de l'offre en transports collectifs urbains car elles tiennent compte à la fois des distances parcourues et de l'emport des véhicules.

Depuis 2006, les PKO sont calculées par le Certu de la façon suivante : produit du nombre de kilomètres effectués par la capacité des véhicules utilisés (places assises et debout). La référence pour calculer le nombre de places est l'attestation d'aménagement du véhicule. Les kilomètres retenus sont les kilomètres commerciaux. Avant 2006, le mode de calcul était laissé à l'appréciation des exploitants de réseaux.

L'offre de transport collectif urbain, exprimée en places-kilomètres offertes, s'est élevée à 3 200 PKO par habitant en 2009. Mais cette moyenne régionale augmente avec la densité de population : 5 000 PKO par habitant au Mans, près de 4 000 à Nantes et Angers. Dans les petits réseaux, la dispersion est forte : 730 PKO par habitant à Sablé-sur-Sarthe, seize fois moins à Mayenne.

Si, dans les Pays de la Loire, les places-kilomètres offertes et les kilomètres parcourus ont augmenté globalement au même rythme depuis 1990 (+ 60 % contre + 58 %), la taille des agglomérations permet de séparer les réseaux en deux groupes :

- dans les villes équipées en lignes en site propre (Nantes et Le Mans), les PKO ont augmenté plus vite que les kilomètres parcourus en raison de la mise en service de véhicules de grande capacité, l'emport d'une rame de tramway (200 à 300 places selon les modèles) étant deux à trois fois supérieur à celui d'un autobus articulé ;
- dans les autres agglomérations, les PKO se sont accrues moins rapidement que les kilomètres parcourus car, si la longueur des lignes a augmenté, la généralisation des systèmes de transport à la demande s'est accompagnée de la mise en circulation de véhicules de petite dimension (minibus et taxis).

Places-kilomètres offertes (PKO) des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

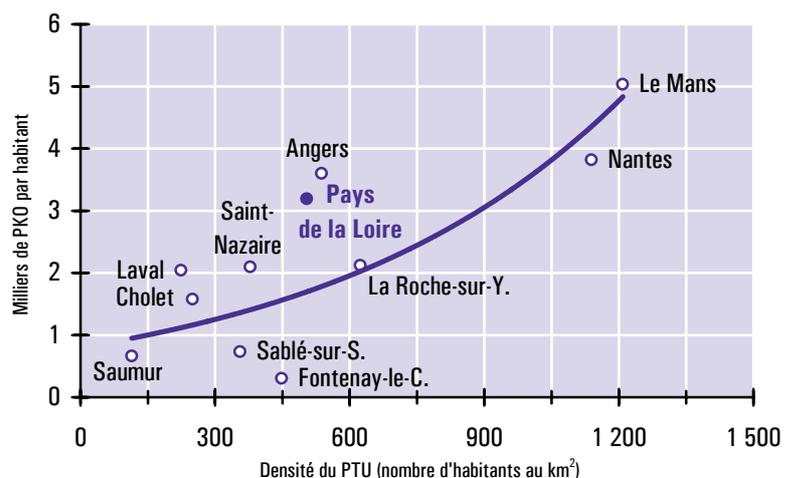
	Millions de PKO		PKO par habitant du PTU	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	982	+ 46 %	3 602	+ 21 %
Cholet	131	+ 231 %	1 578	+ 125 %
Fontenay-le-Comte	5	ND *	305	ND *
La Roche-sur-Yon	116	+ 13 %	2 122	+ 0 %
Laval	198	+ 21 %	2 044	- 15 %
Le Mans	957	+ 71 %	5 036	+ 67 %
Les Sables-d'Olonne	24	ND *	560	ND *
Mayenne	1	ND *	46	ND *
Nantes	2 276	+ 65 %	3 820	+ 39 %
Sablé-sur-Sarthe	10	+ 103 %	733	+ 101 %
Saint-Nazaire	254	+ 52 %	2 098	+ 1 %
Saumur	43	+ 7 %	666	- 47 %
Ensemble	4 997	+ 60 %	3 194	+ 24 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

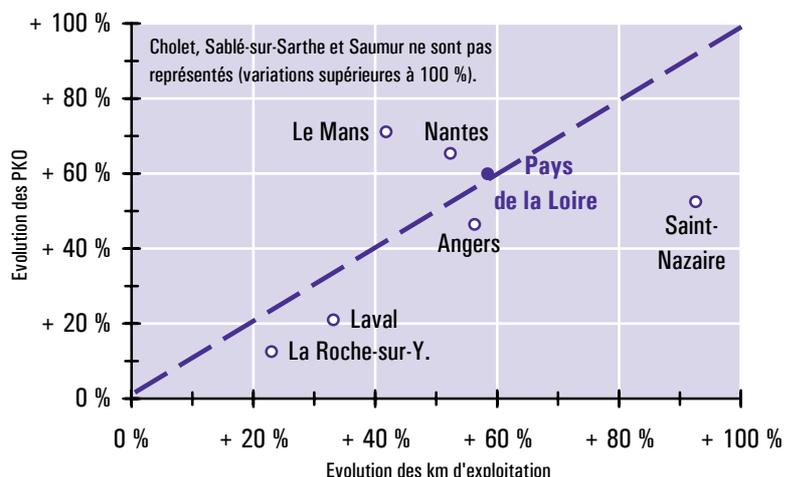
Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnrière, la Tranche, l'Île-d'Yeu & St-Brevin)

Comparaison du nombre de PKO et de la densité de population du PTU des réseaux de TCU en 2009



Comparaison des variations du nombre de PKO et de km parcourus entre 1990 et 2009



2.5 – Le recul des fréquences s’est accéléré avec l’extension des PTU

L’analyse de la qualité de service dans les transports collectifs urbains se prête mal à des mesures quantitatives. Néanmoins, les informations statistiques de l’enquête TCU fournissent des ordres de grandeur permettant d’évaluer les performances des réseaux de transport en la matière.

A cet effet, deux ratios peuvent être calculés :

1. Le maillage est la longueur physique du réseau rapportée à la superficie du PTU. Ce ratio mesure la qualité de desserte du réseau.
2. Le ratio du nombre de kilomètres parcourus par la longueur du réseau permet d’apprécier la fréquence de passage.

L’indicateur de maillage du réseau s’élevait en 2009 à 1,12 kilomètre de réseau par km² dans les réseaux de transport collectif urbain de la région. Il s’est amélioré de 21 % depuis 1990 mais a connu une brutale inflexion au début des années 2000, à 0,7 kilomètre de réseau par km², en raison de l’extension importante des PTU de Cholet, Laval et Saumur.

En 2009, l’indicateur de fréquence s’établissait en moyenne dans les Pays de la Loire à 15 000 kilomètres réalisés par kilomètre de réseau. Au niveau national (hors Île-de-France), le ratio est légèrement supérieur, voisin de 16 500 kilomètres réalisés annuellement par kilomètre de ligne.

Les réseaux les plus importants de la région offrent naturellement les meilleures fréquences, surtout lorsqu’ils sont équipés en site propre. Au Mans et à Nantes, l’offre de transport est ainsi supérieure à 30 000 kilomètres réalisés par kilomètre de réseau, soit plus du double de la moyenne régionale.

L’indicateur de fréquence s’est fortement dégradé sur la période étudiée (- 43 % depuis 1990). Le phénomène est lié à l’accroissement sans précédent de la longueur des réseaux (cf. page 10). Les lignes desservant les territoires périurbains nouvellement desservis ont en effet des fréquences peu élevées en raison d’un potentiel de fréquentation moindre et de leur vocation essentiellement scolaire.

Indicateurs de la qualité de service des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

	Maillage (1)		Fréquence (2)	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	2,32	+ 247 %	8,3	- 78 %
Cholet	0,46	+ 6 %	12,1	- 25 %
Fontenay-le-Comte	1,41	ND *	2,1	ND *
La Roche-sur-Yon	1,41	+ 215 %	11,8	- 61 %
Laval	0,24	- 55 %	21,0	- 12 %
Le Mans	1,23	- 8 %	37,7	+ 40 %
Les Sables-d’Olonne	0,55	ND *	6,7	ND *
Mayenne	0,59	ND *	2,9	ND *
Nantes	1,38	+ 10 %	32,8	+ 20 %
Sablé-sur-Sarthe	0,65	+ 9 %	6,9	+ 124 %
Saint-Nazaire	1,15	- 12 %	10,8	- 33 %
Saumur	0,89	+ 118 %	2,8	- 84 %
Ensemble	1,12	+ 21 %	15,0	- 43 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

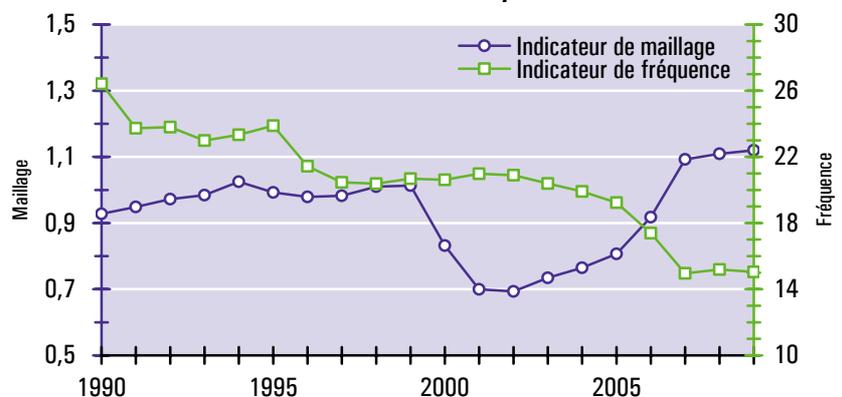
Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l’Antonnaire, la Tranche, l’Île-d’Yeu & St-Brevin)

(1) Unité : longueur kilométrique du réseau / km² du PTU

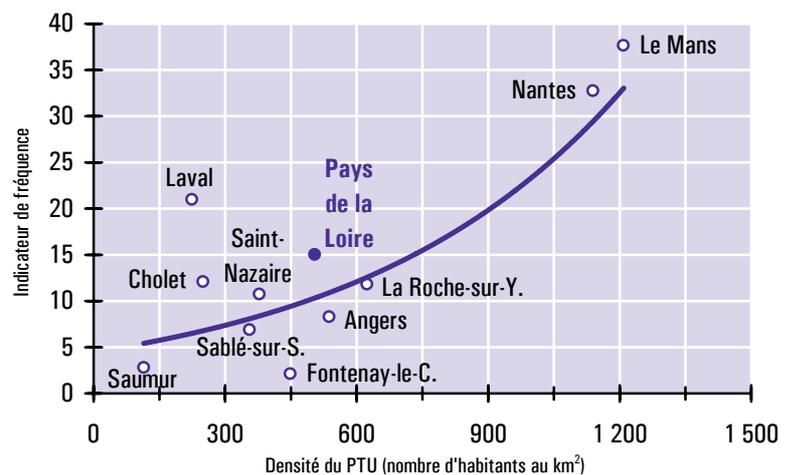
(2) Unité : millier de km d’exploitation parcourus / longueur kilométrique du réseau

Indicateurs de la qualité de service des réseaux de TCU en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu

Comparaison de l’indicateur de fréquence et de la densité de population des réseaux de TCU en 2009



3 – Une fréquentation dopée par les mises en service de lignes en site propre

L'usage des réseaux de transport collectif urbain est en plein essor dans les Pays de la Loire : le recul du nombre de voyages par habitant observé au cours des années 1990 a été suivi à partir de 2002 d'un retournement de tendance, caractérisé par une augmentation importante et généralisée de la fréquentation.

Ce renouveau s'explique par trois facteurs principaux. Un double effet prix peut d'abord être avancé : l'accroissement du prix des carburants automobiles, particulièrement sensible depuis 2003, a contribué à augmenter le coût d'usage de la voiture, alors que dans le même temps la tarification des transports collectifs est devenue attrayante en raison de la généralisation des abonnements de longue durée. Les politiques urbaines et d'aménagement du territoire menées depuis quelques décennies constituent un deuxième élément d'explication : développement des lignes en site propre, généralisation de la limitation du stationnement automobile dans les agglomérations, etc. Enfin, l'émergence citoyenne des considérations environnementales a également contribué au regain de l'utilisation des transports collectifs.

3.1 – L'usage par habitant s'est accru de 11 % depuis 1990

La fréquentation des transports collectifs urbains s'est élevée en 2009 à plus de 188 millions de voyages dans les douze réseaux des Pays de la Loire suivis par le Certu, contre 132 millions en 1990, soit une hausse de 43 %. L'évolution de l'usage sur vingt ans peut être scindée en trois périodes :

- augmentation de la fréquentation entre 1990 et 1994 liée à la montée en charge du tramway à Nantes (prolongement de la première ligne en 1989 et mise en service de la deuxième ligne en 1992),
- stabilisation entre 1995 et 2001,
- reprise de la hausse depuis 2002 concentrée sur trois réseaux (Nantes : extension du tramway et mise en place du BusWay ; Cholet : réorganisation et déploiement du réseau ; Le Mans : arrivée du tramway).

En 2009, chaque habitant des PTU de la région a effectué en moyenne 120 voyages par an en transports collectifs urbains (+ 11 % par rapport à 1990). C'est 17 % de plus que dans les réseaux de province où la fréquentation s'élève à 103 voyages par habitant.

Sur l'ensemble de la période 1990 / 2009, parmi les réseaux des Pays de la Loire dépassant un million de voyages par an, deux d'entre eux (Nantes et Cholet) ont connu des augmentations importantes de leur fréquentation par habitant, supérieures à 40 %. Les réseaux ayant enregistré des évolutions négatives comprennent ceux qui ont étendu le plus leur périmètre de desserte (Saumur, Laval, ...).

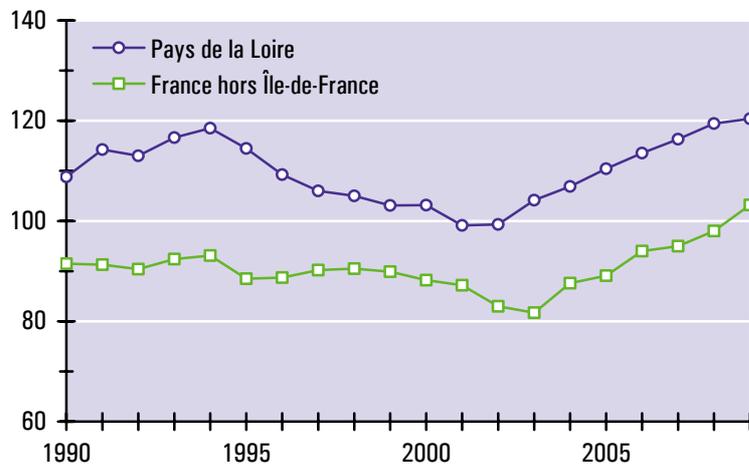
Fréquentation des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

	Milliers de voyages		Voyages par habitant	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	26 914	+ 23 %	98,7	+ 1 %
Cholet	4 142	+ 112 %	49,9	+ 44 %
Fontenay-le-Comte	71	ND *	4,7	ND *
La Roche-sur-Yon	3 639	+ 1 %	66,7	- 10 %
Laval	7 862	+ 15 %	81,0	- 19 %
Le Mans	23 908	- 2 %	125,8	- 5 %
Les Sables-d'Olonne	320	ND *	7,5	ND *
Mayenne	26	ND *	1,8	ND *
Nantes	114 512	+ 68 %	192,2	+ 42 %
Sablé-sur-Sarthe	97	+ 35 %	7,4	+ 33 %
Saint-Nazaire	5 311	+ 55 %	43,9	+ 2 %
Saumur	1 556	+ 20 %	24,2	- 41 %
Ensemble	188 358	+ 43 %	120,4	+ 11 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonière, la Tranche, l'Île-d'Yeu & St-Brevin)

Fréquentation par habitant des réseaux de TCU

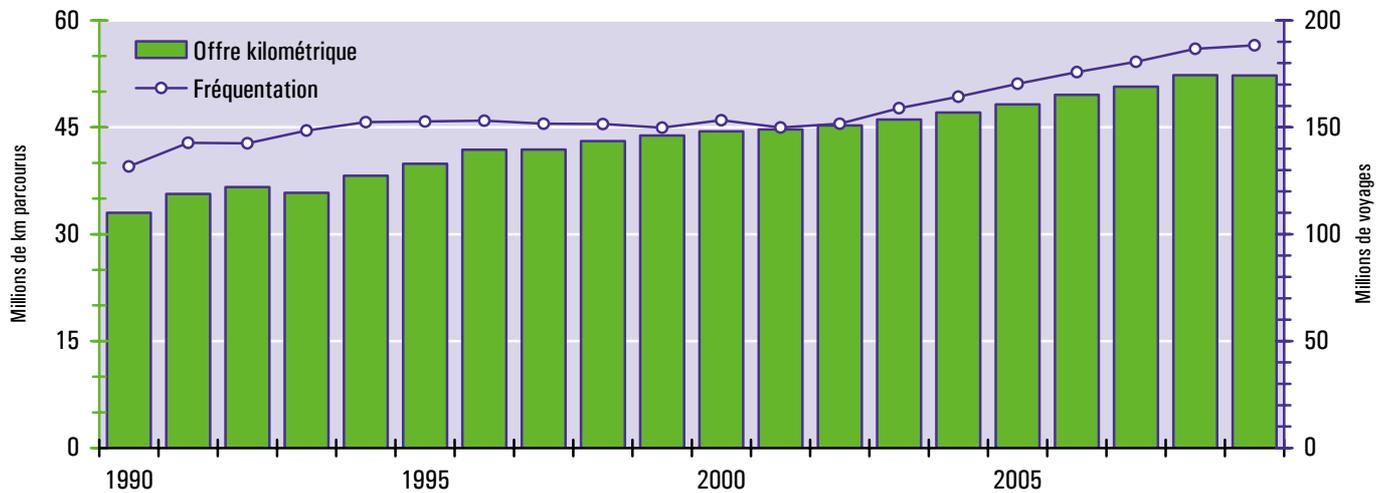


Sources : CETE, Certu

3.2 – La fréquentation est corrélée à l’offre kilométrique et à la densité de l’habitat

L’offre kilométrique a une nette influence sur l’usage des réseaux de transport collectif urbain. Ainsi, en Pays de la Loire, l’amélioration quantitative de l’offre de transport s’est traduite par un accroissement sensible de la fréquentation. Néanmoins, depuis 1990, le nombre de voyages a progressé (+ 43 %) à un rythme moins élevé que celui des kilomètres (+ 58 %).

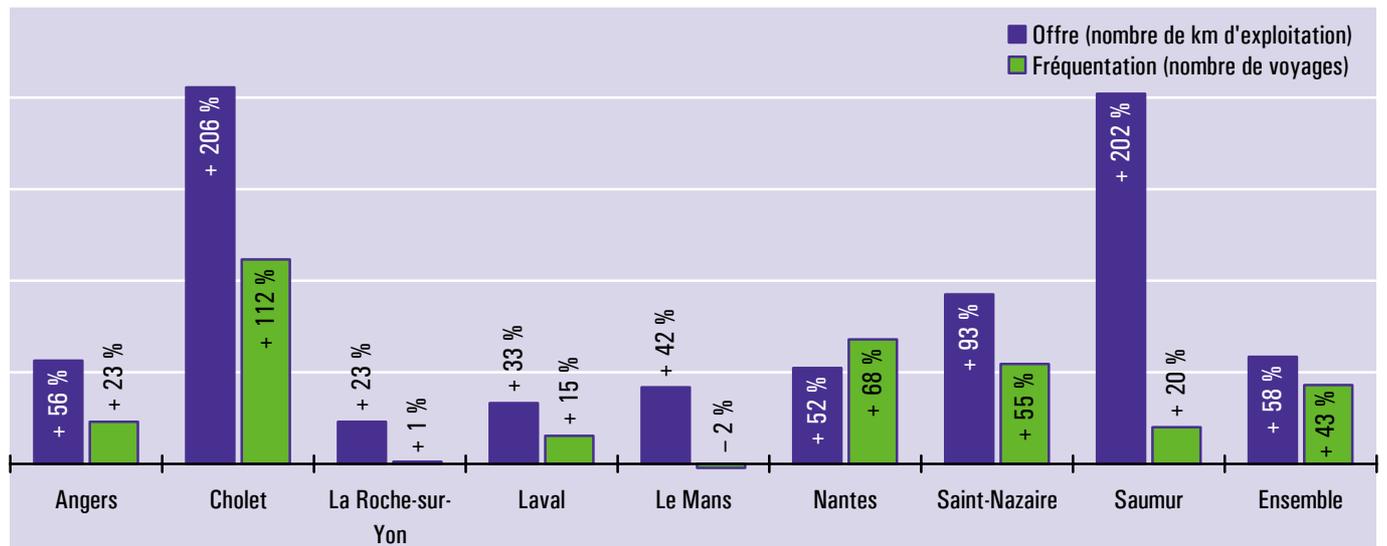
Offre kilométrique et fréquentation des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu (réseau d’Alençon, Châteaubriant, l’Antonnière, la Tranche-sur-Mer, l’Île-d’Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

Sur longue période (de 1990 à 2009), le différentiel négatif entre évolutions de l’usage et de l’offre s’observe dans tous les réseaux à l’exception notable du plus important d’entre eux, celui de Nantes, où la fréquentation s’est accrue plus vite (+ 68 %) que le nombre de kilomètres parcourus (+ 52 %). Cette spécificité nantaise doit être mise en relation avec le développement des lignes en site propre (tramway et BusWay) du réseau de la SEMITAN.

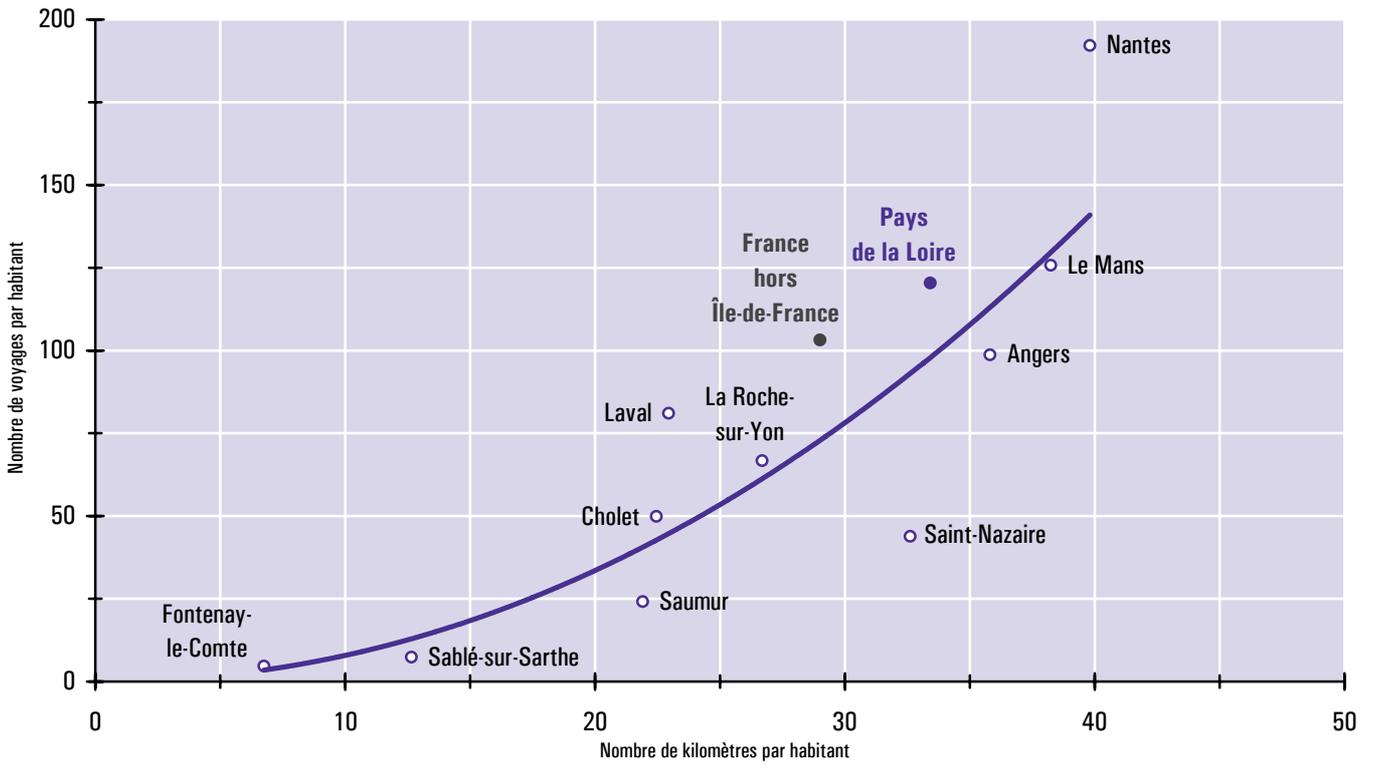
Offre kilométrique et fréquentation des réseaux de TCU en Pays de la Loire
Evolutions 1990 / 2009



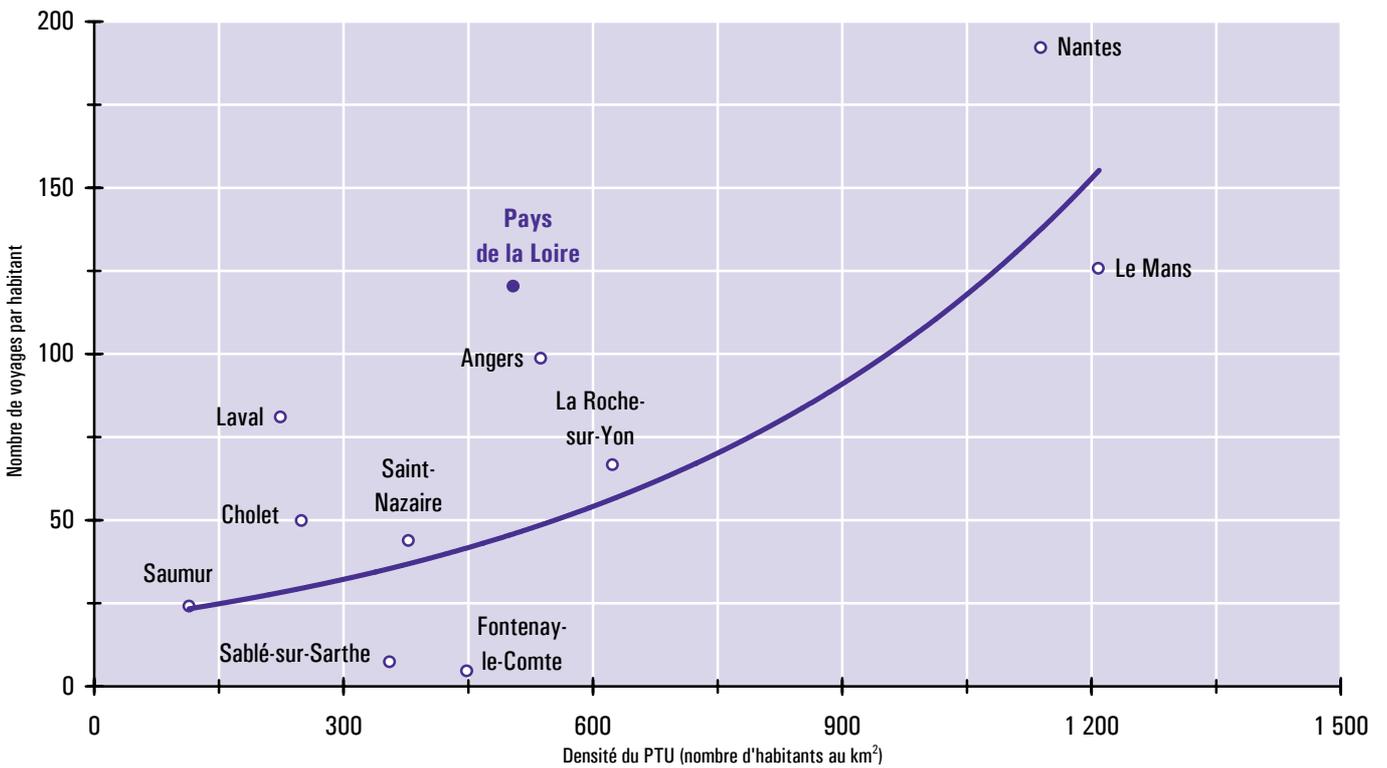
Sources : CETE, Certu

Si l’usage n’a pas toujours évolué dans les mêmes proportions que l’effort d’investissement des collectivités, le décalage s’explique en premier lieu par l’élargissement des PTU, à l’origine d’une certaine dilution de l’offre de transports collectifs consécutive à la desserte de zones périurbaines peu denses. Notons cependant un retournement de tendance au cours de la période récente : en Pays de la Loire, le nombre de voyages a augmenté de 26 % entre 2001 et 2009. Dans le même temps, l’offre kilométrique n’a progressé que de 17 %. Cette inversion des évolutions a aussi été constatée dans l’ensemble des réseaux de province, mais plus tardivement (à partir de 2006).

Comparaison de la fréquentation et de l'offre des réseaux de transport collectif urbain en 2009

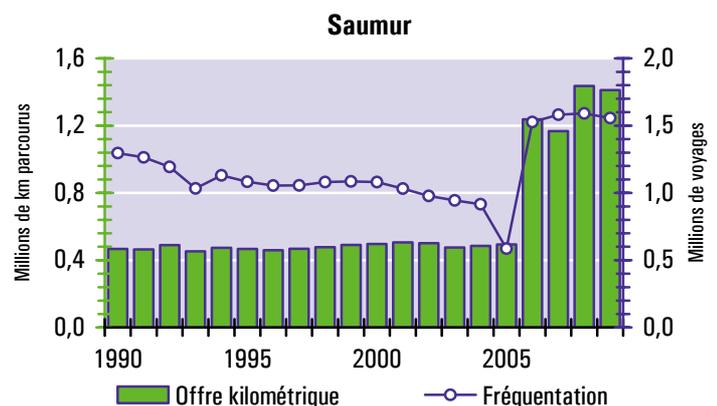
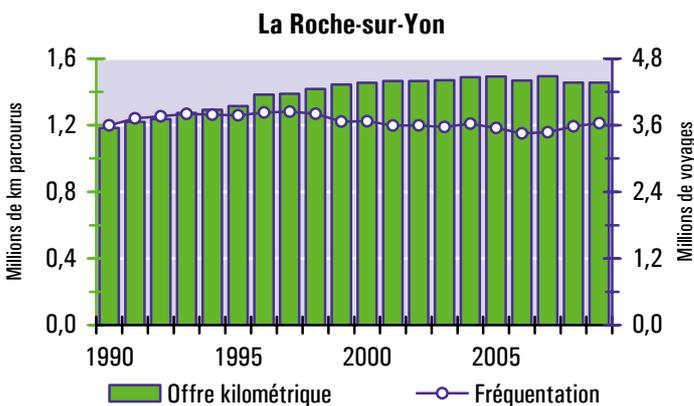
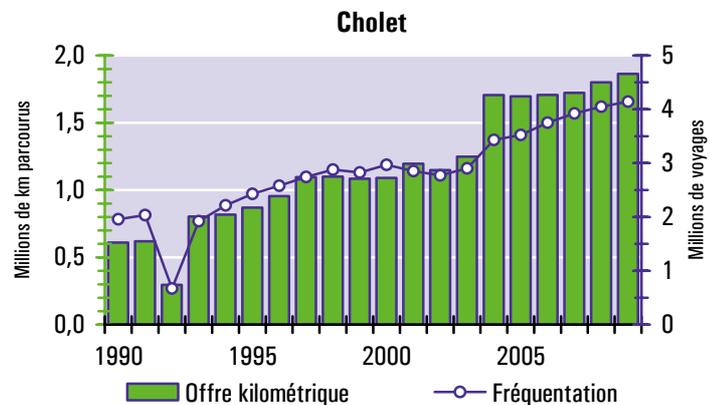
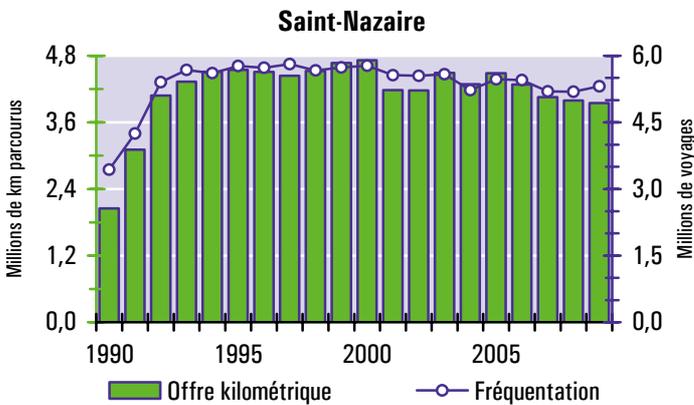
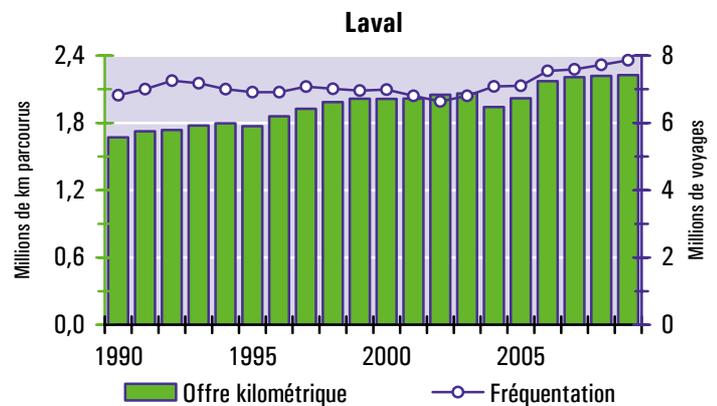
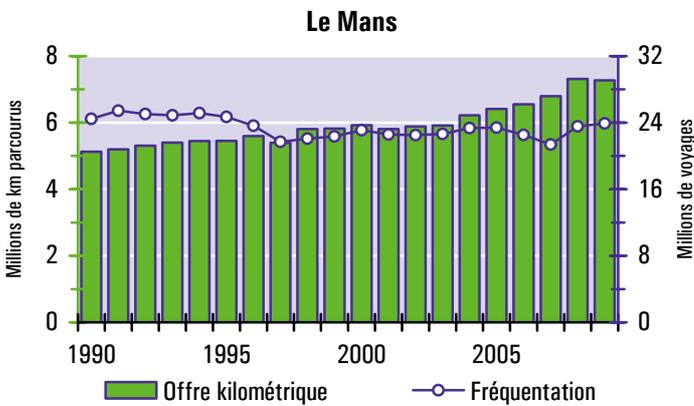
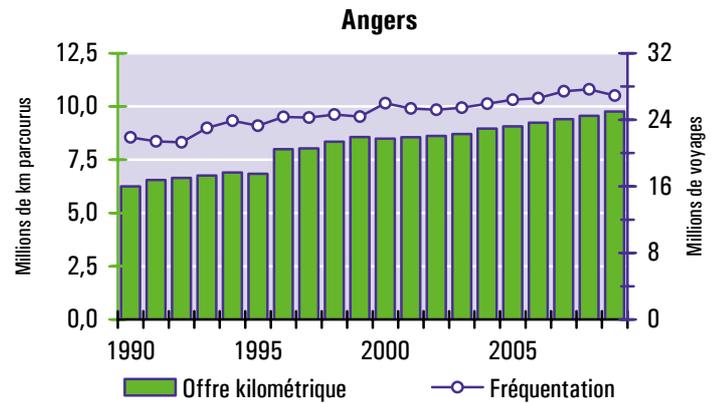
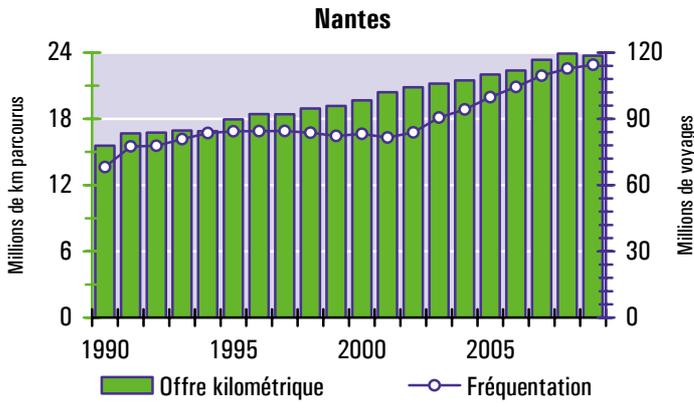


Comparaison de la fréquentation et de la densité de population du PTU des réseaux de transport collectif urbain en 2009



Sources : CETE, Certu

Offre kilométrique et fréquentation des huit principaux réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu

4 – Le financement des transports collectifs urbains

Les ressources du transport collectif urbain sont multiples et de nature différente : les collectivités disposent ainsi de ressources fiscales, affectées spécifiquement aux transports urbains (comme le versement transport) ou non affectées (comme la fiscalité locale) ainsi que des recettes commerciales issues de la vente de titres de transport et d'espaces publicitaires.

4.1 – Le produit du versement transport s'essouffle

Le versement transport (VT), mis en place par les trois quarts des autorités organisatrices de transport en France, représente aujourd'hui la principale source de financement des transports publics urbains. Le VT, contribution des employeurs de plus de neuf salariés, publics comme privés, est une ressource affectée au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics, et instaurée par décision et délibération de l'AOTU dans les limites de son PTU. Le principe économique du VT est la taxation des bénéficiaires indirects : sont ainsi concernés tous les employeurs du PTU, quel que soit leur niveau de desserte par le réseau de transports urbains.

Depuis les années 1970, le versement transport est la ressource principale des autorités organisatrices de transport. Il a permis à la fois de développer fortement les réseaux, d'améliorer le niveau de qualité de service et de maintenir des tarifs attractifs pour les usagers. Aujourd'hui, avec un volume hors Île-de-France de près de trois milliards d'euros (dont 211 millions d'euros en Pays de la Loire), le VT représente environ 45 % des sources de financement (hors emprunt) du budget transport urbain des AOTU.

Montant du versement transport des AOTU en Pays de la Loire

	Taux 2009	Montant (milliers d'€) 2009	1990 / 2009
Angers	1,80 %	41 359	+ 359 %
Cholet	0,55 %	3 751	ND *
Fontenay-le-Comte	Versement transport non prélevé		
La Roche-sur-Yon	0,55 %	3 946	+ 135 %
Laval	0,55 %	4 950	+ 168 %
Le Mans	1,80 %	33 356	+ 257 %
Les Sables-d'Olonne	0,50 %	**	ND *
Mayenne	Versement transport non prélevé		
Nantes	1,80 %	110 125	+ 257 %
Sablé-sur-Sarthe	Versement transport non prélevé		
Saint-Nazaire	1,05 %	11 332	+ 484 %
Saumur	0,60 %	2 035	ND *
Ensemble		210 854	+ 286 %

* ND : non déterminé (mise en place du VT postérieure à 1990)

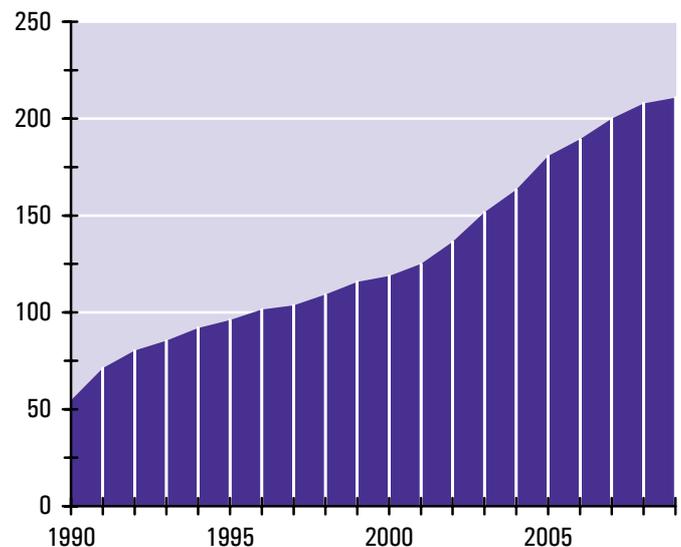
** Montant indisponible

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu

Montant du VT en Pays de la Loire

(en milliers d'euros courants)



Sources : CETE, Certu

Le montant du versement transport n'a cessé de croître depuis 1990, au rythme de 7,5 % par an, sous le triple effet de l'augmentation des taux, de l'élargissement des périmètres de transports urbains et de la croissance économique. Toutefois, si son produit a continué de progresser en 2009 (+ 1,5 %), le rythme de croissance a été beaucoup plus faible que celui observé lors des années précédentes. Quand le taux maximal d'imposition permis par la loi est atteint¹ et que le PTU ne s'étend pas, seule l'évolution de la masse salariale des entreprises permet la croissance du produit du VT. Ainsi, à Cholet, au Mans et à Saumur, la crise économique n'a pas permis de maintenir une augmentation des recettes entre 2008 et 2009.

Au fur et à mesure que les réseaux se développent, les collectivités utilisent la fiscalité générale pour équilibrer le budget transport. Ainsi, le transport collectif urbain pèse de plus en plus lourd sur les budgets des structures intercommunales, représentant parfois plus d'un quart des dépenses de fonctionnement.

¹ Les taux plafonds n'ont pas été révisés de façon substantielle depuis 1993.

4.2 – Les recettes tarifaires ont augmenté plus fortement que la fréquentation

Les recettes tarifaires sont la composante principale des recettes commerciales, qui incluent également les recettes publicitaires. Elles constituent, à ce titre, une source de financement importante des transports publics.

Principaux tarifs des réseaux de transport collectif urbain en Pays de la Loire

	Ticket à l'unité		Ticket en carnet		Abonnement mensuel		Abonnement annuel	
	2009	2005 / 2009	2009	2005 / 2009	2009	2005 / 2009	2009	2005 / 2009
Angers	1,20 €	+ 9 %	1,03 €	+ 14 %	35,0 €	+ 9 %		
Cholet	1,15 €	+ 10 %	0,95 €	+ 7 %	34,0 €	+ 15 %	296 €	+ 4 %
Fontenay-le-Comte	0,90 €	+ 6 %	0,70 €	+ 4 %	14,0 €	+ 5 %		
La Roche-sur-Yon	1,05 €	+ 5 %	0,85 €	+ 2 %	27,6 €	0 %		
Laval	1,00 €	0 %	0,83 €	+ 4 %	21,5 €	+ 1 %		
Le Mans	1,35 €	+ 17 %	1,08 €	+ 33 %	36,1 €	+ 14 %	379 €	+ 14 %
Nantes	1,50 €	+ 25 %	1,20 €	+ 20 %	48,0 €	+ 24 %	465 €	+ 23 %
Sablé-sur-Sarthe	1,20 €	+ 20 %	0,75 €	+ 15 %	23,5 €	+ 12 %		
Saint-Nazaire	1,25 €	+ 25 %	1,00 €	+ 11 %	31,0 €	+ 14 %		
Saumur	1,35 €	+ 13 %	1,00 €	0 %	28,9 €	+ 20 %	263 €	+ 9 %
Moyenne	1,20 €	+ 13 %	0,94 €	+ 13 %	30,0 €	+ 17 %	351 €	+ 14 %

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (réseaux d'Alençon, Châteaubriant, l'Antonnière, la Tranche-sur-Mer, l'Île-d'Yeu et Saint-Brevin-les-Pins non compris)

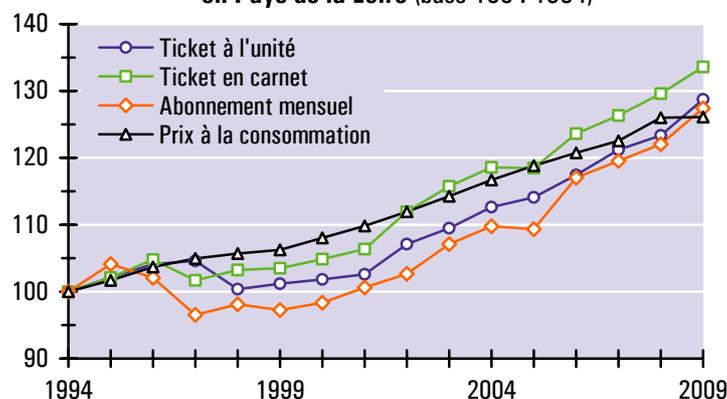
La gamme tarifaire de la plupart des réseaux de la région comprend quatre familles de titres :

- Le **ticket unitaire** est le titre de référence, représentant environ un tiers des recettes tarifaires. Il est présent dans la totalité des réseaux payants de la région¹. Son prix moyen s'élève à 1,2 euro en 2009 (contre 1,13 euro en France de province), avec une disparité importante entre les réseaux, de 0,9 euro (Fontenay-le-Comte) à 1,5 euro (Nantes).
- le **carnet de tickets** est également proposé dans tous les réseaux. Dans la majorité des cas, il comporte dix tickets. Le prix moyen du ticket issu d'un carnet s'établit à 0,94 euro dans la région (0,89 euro en France de province), ce qui constitue une réduction de 21 % par rapport au prix à l'unité, un taux relativement stable dans le temps (24 % en 1995).
- L'**abonnement mensuel** est disponible dans tous les réseaux des Pays de la Loire. Son prix moyen est de 30 euros (1,5 euro de plus qu'en France hors Île-de-France), soit le coût de 25 tickets vendus à l'unité. Les disparités entre réseaux sont fortes : 14 euros à Fontenay-le-Comte, trois fois plus à Nantes (48 euros).
- L'**abonnement annuel** est apparu au début des années 2000 dans les Pays de la Loire (en 2002 à Nantes). Quatre réseaux de la région le proposent en 2009, moitié plus qu'en 2003. À l'heure actuelle, le poids de ce titre dans les recettes tarifaires ne représente toutefois que 2,5 % sur le territoire français. Son prix moyen est de 350 euros dans les Pays de la Loire mais ne dépasse pas 300 euros dans les autres réseaux de province.

Depuis 2005, les tarifs ont augmenté d'environ 15 % dans les Pays de la Loire, soit nettement plus que l'indice général des prix de la consommation des ménages (+ 6 %). Cette situation marque une rupture avec la décennie 1990 où les AOTU de la région avait mené des politiques de « sous revalorisation » des tarifs au regard de l'évolution du coût de la vie.

Au cours des cinq dernières années, les revalorisations tarifaires les plus fortes ont concerné les réseaux ayant consenti un important effort d'investissement en matière d'infrastructures en site propre (Nantes et Le Mans).

Principaux tarifs des réseaux de TCU en Pays de la Loire (base 100 : 1994)



Sources : CETE, Certu, Insee

¹ En Pays de la Loire, trois réseaux ont fait le choix de la gratuité totale : Mayenne, Saint-Brevin-les-Pins et la Tranche-sur-Mer. Dans ces villes, où les ressources reposent donc sur la fiscalité locale, les réseaux sont financés par le contribuable.

Le montant des recettes tarifaires résulte de la combinaison du niveau des tarifs et de la fréquentation. En 2009, elles se sont élevées en Pays de la Loire à 66,6 millions d'euros, soit 5,6 % de l'ensemble des réseaux de province, estimé à 1,2 milliard d'euros.

Rapportées à la fréquentation, les ventes de titres de transport représentent en moyenne dans la région 0,35 € par voyage. Ce montant est en hausse depuis 1990 de 62 % en euros courants et de 24 % en euros constants.

Cette amélioration de la recette par voyage est une particularité des Pays de la Loire. En effet, au niveau national, les tarifs des transports urbains ont connu une évolution particulièrement favorable à la clientèle au cours de la période récente. Depuis une dizaine d'années, la recette moyenne en euros courants est restée pratiquement stable sur l'ensemble des réseaux de province, oscillant entre 0,3 et 0,4 € par voyage.

Cette stagnation provient de la conjonction de deux phénomènes : d'une part, une hausse nominale généralement modérée des grilles tarifaires ; d'autre part, le développement des titres forfaitaires favorisant les usagers réguliers, qui a entraîné un glissement de clientèle vers les formules d'abonnement, plus avantageuses que les tickets à l'unité.

4.3 – Les charges d'exploitation explosent

En euros courants, les charges d'exploitation des exploitants de transport collectif urbain en Pays de la Loire ont été multipliées par trois entre 1990 et 2009 (+ 200 %).

Cette hausse exponentielle s'explique :

- par le coût croissant des facteurs de production (les coûts de main-d'œuvre, sous l'effet de la revalorisation de l'indice du salaire horaire de base et de la mise en place des 35 heures, et de carburant ont tous deux connu des augmentations très sensibles au cours des vingt dernières années) ;
- mais aussi par les nombreuses améliorations qualitatives du service (mesures liées à la sécurité, au respect des normes environnementales et à l'accessibilité).

Recettes tarifaires des exploitants de transport collectif urbain en Pays de la Loire

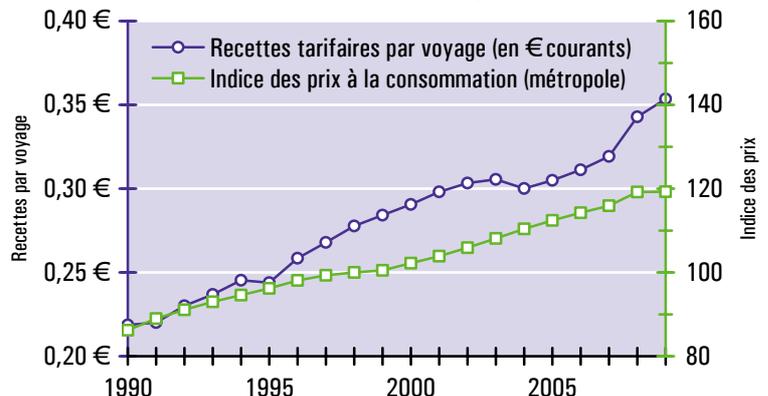
	Montant (milliers d'€)		Recettes par voyage	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	9 950	+ 62 %	0,37 €	+ 32 %
Cholet	1 350	+ 170 %	0,33 €	+ 28 %
Fontenay-le-Comte	35	ND *	0,49 €	ND *
La Roche-sur-Yon	1 105	+ 23 %	0,30 €	+ 22 %
Laval	1 203	+ 2 %	0,15 €	- 12 %
Le Mans	10 513	+ 158 %	0,44 €	+ 163 %
Nantes	39 741	+ 179 %	0,35 €	+ 66 %
Sablé-sur-Sarthe	38	+ 43 %	0,39 €	+ 6 %
Saint-Nazaire	1 962	+ 39 %	0,37 €	- 10 %
Saumur	692	+ 100 %	0,44 €	+ 67 %
Ensemble	66 589	+ 131 %	0,35 €	+ 62 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche, l'Île-d'Yeu & St-Brevin)

Recettes tarifaires par voyage des réseaux de TCU en Pays de la Loire



Sources : CETE, Certu

Charges d'exploitation des exploitants de transport collectif urbain en Pays de la Loire

	Montant (milliers d'€)		Charges par voyage	
	2009	1990 / 2009	2009	1990 / 2009
Angers	39 430	+ 198 %	1,47 €	+ 142 %
Cholet	5 604	+ 566 %	1,35 €	+ 215 %
Fontenay-le-Comte	270	ND *	3,80 €	ND *
La Roche-sur-Yon	5 797	+ 139 %	1,59 €	+ 137 %
Laval	7 915	+ 137 %	1,01 €	+ 106 %
Le Mans	38 485	+ 196 %	1,61 €	+ 202 %
Nantes	122 520	+ 198 %	1,07 €	+ 77 %
Sablé-sur-Sarthe	306	+ 268 %	3,15 €	+ 173 %
Saint-Nazaire	11 776	+ 209 %	2,22 €	+ 100 %
Saumur	4 186	+ 372 %	2,69 €	+ 293 %
Ensemble	236 289	+ 200 %	1,25 €	+ 110 %

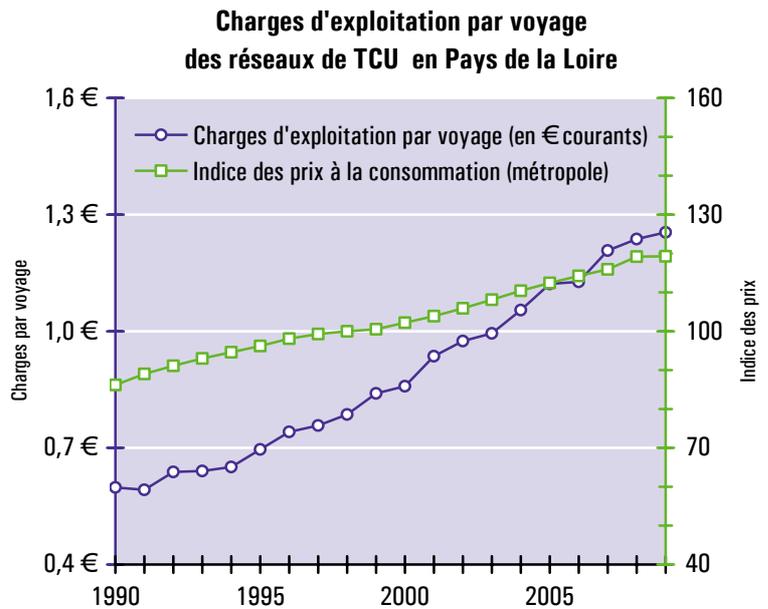
* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)

Avertissement : les données du réseau de la Roche-sur-Yon sont celles de 2008

Sources : CETE, Certu (hors réseaux de Châteaubriant, l'Antonnaire, la Tranche, l'Île-d'Yeu & St-Brevin)

Le coût d'exploitation rapporté au nombre de voyages effectués est de 1,25 € en 2009, soit un niveau sensiblement inférieur à celui enregistré en France hors Île-de-France (1,43 €). Ce coût diminue à mesure que la taille du réseau augmente, supérieur à 2,5 € dans les petites agglomérations, compris entre 1 € et 1,6 € dans les chefs-lieux de département de la région.

Sur la période de référence, une augmentation très importante des charges d'exploitation par voyage (+ 110 % en euros courants ; + 72 % en euros constants) a été observée. Les agglomérations les plus importantes de la région ont fait preuve d'une meilleure maîtrise de leurs coûts d'exploitation en relation avec la mise en service de véhicules de grande capacité.



Les recettes tarifaires rapportées aux charges d'exploitation constituent un indicateur synthétique de la performance des réseaux, appelé taux de couverture commerciale. Ce taux, corrélé à la population des PTU, s'est établi à 28,2 % en 2009 dans les Pays de la Loire (32 % en France hors Île-de-France). Les usagers financent donc moins d'un tiers des dépenses de fonctionnement des transports collectifs urbains. Cette situation résulte d'une volonté des AOTU de favoriser l'usage des transports en commun, en accordant des prix compétitifs notamment par la généralisation des abonnements forfaitaires et l'instauration de réductions à certaines catégories d'usagers (scolaires, demandeurs d'emploi, personnes âgées).

Compte tenu des éléments décrits plus haut sur l'augmentation des coûts et l'évolution plus modeste des recettes commerciales, le taux de couverture s'est sensiblement détérioré sur la période étudiée, passant en vingt ans de 37 % à 28 % dans les Pays de la Loire. La diminution a en outre concerné l'ensemble des réseaux de la région, même si, dans les réseaux équipés en site propre (Nantes et Le Mans), le dérapage des coûts a été presque entièrement compensé par la progression des recettes.

Cette dégradation du taux de couverture sur longue période trouve son origine dans trois phénomènes principaux :

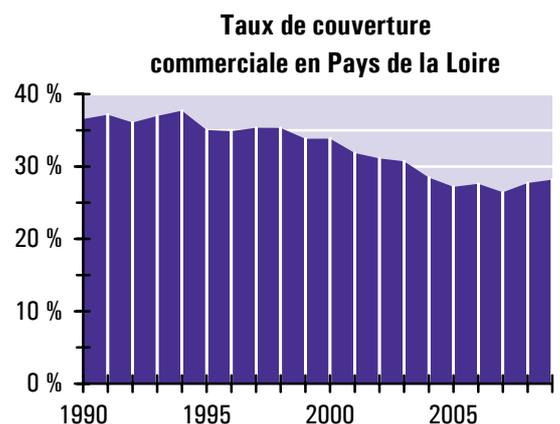
1. Des revalorisations tarifaires modérées, en retrait de l'augmentation générale des prix à la consommation jusqu'au début des années 2000 et sensiblement inférieures à l'évolution des coûts des transports urbains ;
2. Le développement de titres forfaitaires normalement favorables à la mobilité mais qui ont eu un impact défavorable sur la recette par voyage ;
3. L'extension des tarifs sociaux à des catégories particulières d'usagers qui a certes favorisé la croissance de la fréquentation mais sans effet significatif sur les ressources tarifaires.

Néanmoins, en Pays de la Loire, le taux de couverture commerciale est, fin 2009, en progression pour la seconde année consécutive. Cette inflexion de tendance est à rapprocher des fortes revalorisations tarifaires opérées ces dernières années à Nantes et au Mans.

Taux de couverture commerciale des réseaux de TCU en Pays de la Loire

	1990	2009
Angers	46,3 %	25,2 %
Cholet	59,4 %	24,1 %
Fontenay-le-Comte	ND *	13,0 %
La Roche-sur-Yon	36,9 %	19,1 %
Laval	35,4 %	15,2 %
Le Mans	31,3 %	27,3 %
Nantes	34,6 %	32,4 %
Sablé-sur-Sarthe	31,9 %	12,4 %
Saint-Nazaire	37,0 %	16,7 %
Saumur	39,0 %	16,5 %
Ensemble	36,6 %	28,2 %

* ND : non déterminé (création du réseau postérieure à 1990)
Sources : CETE, Certu



Annexe statistique – Les caractéristiques des huit principaux réseaux des Pays de la Loire

Réseau d'Angers (49)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	15	15	30	31	31	30	30	30	+ 100 %
Population desservie (en milliers)	225,0	234,2	268,2	269,4	269,4	269,4	273,3	272,7	+ 21 %
Nombre de lignes	13	14	28	36	36	66	70	78	+ 500 %
Longueur des lignes (en km)	163	232	418	542	542	1 062	1 129	1 175	+ 621 %
Effectif total employé	340	364	476	498	492	495	527	556	+ 64 %
Personnel roulant	260	267	380	401	391	390	412	433	+ 67 %
Nombre de véhicules en service	157	172	202	227	239	225	229	230	+ 46 %
Km parcourus (en milliers)	6 247	6 842	8 495	9 069	9 241	9 407	9 560	9 764	+ 56 %
Km parcourus par habitant	27,8	29,2	31,7	33,7	34,3	34,9	35,0	35,8	+ 29 %
Nombre de voyages (en milliers)	21 890	23 284	25 987	26 418	26 596	27 420	27 659	26 914	+ 23 %
Nombre de voyages par habitant	97,3	99,4	96,9	98,1	98,7	101,8	101,2	98,7	+ 1 %
Versement transport (en k€)	9 013	13 131	17 363	32 556	35 739	39 670	39 955	41 359	+ 359 %
Charges d'exploitation (en k€)	13 233	16 918	23 103	34 609	32 164	38 097	37 573	39 430	+ 198 %
Recettes tarifaires (en k€)	6 127	7 118	8 230	9 267	9 571	10 169	10 389	9 950	+ 62 %

Réseau de Cholet (49)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	1	1	1	13	13	13	13	13	+ 1 200 %
Population desservie (en milliers)	56,5	56,4	56,3	82,3	82,3	82,3	83,2	83,0	+ 47 %
Nombre de lignes	5	5	5	12	12	12	13	13	+ 160 %
Longueur des lignes (en km)	38	100	99	142	142	142	138	154	+ 305 %
Effectif total employé	23	37	54	73	73	73	77	82	+ 264 %
Personnel roulant	19	28	44	44	57	57	61	65	+ 254 %
Nombre de véhicules en service	16	21	27	46	46	46	62	66	+ 313 %
Km parcourus (en milliers)	610	870	1 090	1 696	1 706	1 722	1 800	1 864	+ 206 %
Km parcourus par habitant	10,8	15,4	19,4	20,6	20,7	20,9	21,6	22,5	+ 108 %
Nombre de voyages (en milliers)	1 958	2 430	2 968	3 525	3 751	3 922	4 046	4 142	+ 112 %
Nombre de voyages par habitant	34,6	43,1	52,7	42,8	45,6	47,6	48,6	49,9	+ 44 %
Versement transport (en k€)	-	1 793	2 242	3 160	3 252	3 634	3 816	3 751	
Charges d'exploitation (en k€)	841	1 817	2 439	4 710	4 883	4 992	5 267	5 604	+ 566 %
Recettes tarifaires (en k€)	499	592	855	1 075	1 122	1 185	1 222	1 350	+ 170 %

Réseau de la Roche-sur-Yon (85)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2008
Nombre de communes desservies	1	1	1	1	1	1	1	1	0 %
Population desservie (en milliers)	48,5	51,0	52,9	52,9	52,9	52,9	54,1		+ 12 %
Nombre de lignes	7	7	8	8	8	15	15		+ 114 %
Longueur des lignes (en km)	70	70	110	106	106	106	106		+ 51 %
Effectif total employé	74	75	89	89	92	92	90		+ 22 %
Personnel roulant	57	55	61	62	64	64	64		+ 12 %
Nombre de véhicules en service	37	43	46	44	44	46	47		+ 27 %
Km parcourus (en milliers)	1 184	1 315	1 454	1 493	1 468	1 495	1 456		+ 23 %
Km parcourus par habitant	24,4	25,8	27,5	28,2	27,7	28,2	26,9		+ 10 %
Nombre de voyages (en milliers)	3 598	3 780	3 672	3 551	3 454	3 474	3 581		- 0 %
Nombre de voyages par habitant	74,2	74,1	69,4	67,1	65,2	65,6	66,2		- 11 %
Versement transport (en k€)	1 677	2 494	2 864	3 716	3 845	3 971	3 946		+ 135 %
Charges d'exploitation (en k€)	2 423	4 024	4 013	4 993	5 091	5 859	5 797		+ 139 %
Recettes tarifaires (en k€)	895	901	926	984	1 020	1 055	1 105		+ 23 %

L'autorité organisatrice et l'exploitant du réseau de la Roche-sur-Yon n'ont pas répondu aux questionnaires du Certu en 2009.

Réseau de Laval (53)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	4	4	6	20	20	20	20	20	+ 400 %
Population desservie (en milliers)	68,2	70,0	78,1	95,1	95,7	96,2	96,8	97,0	+ 42 %
Nombre de lignes	10	10	14	15	15	15	15	15	+ 50 %
Longueur des lignes (en km)	70	70	110	106	106	106	106	106	+ 51 %
Effectif total employé	88	92	109	121	120	120	130	127	+ 45 %
Personnel roulant	64	70	87	92	94	94	104	105	+ 63 %
Nombre de véhicules en service	44	48	55	54	54	55	65	67	+ 52 %
Km parcourus (en milliers)	1 672	1 771	2 014	2 019	2 171	2 207	2 218	2 226	+ 33 %
Km parcourus par habitant	24,5	25,3	25,8	21,2	22,7	22,9	22,9	22,9	- 6 %
Nombre de voyages (en milliers)	6 822	6 909	6 988	7 100	7 546	7 592	7 724	7 862	+ 15 %
Nombre de voyages par habitant	100,1	98,7	89,4	74,7	78,9	78,9	79,8	81,0	- 19 %
Versement transport (en k€)	1 844	2 999	3 673	4 406	4 582	4 736	4 629	4 950	+ 168 %
Charges d'exploitation (en k€)	3 342	4 116	5 216	7 396	6 845	8 034	7 675	7 915	+ 137 %
Recettes tarifaires (en k€)	1 182	1 023	1 380	1 061	993	1 235	1 210	1 203	+ 2 %

Réseau du Mans (72)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	8	8	8	9	9	9	9	9	+ 13 %
Population desservie (en milliers)	185,5	187,4	188,9	193,2	192,2	191,2	190,3	190,1	+ 2 %
Nombre de lignes	22	18	21	27	27	19	21	21	- 5 %
Longueur des lignes (en km)	190	163	183	235	235	188	193	193	+ 2 %
Effectif total employé	343	348	389	467	501	558	579	589	+ 72 %
Personnel roulant	266	276	315	368	388	401	413	424	+ 59 %
Nombre de véhicules en service	151	153	155	177	176	201	183	186	+ 23 %
Km parcourus (en milliers)	5 127	5 454	5 926	6 413	6 550	6 792	7 310	7 270	+ 42 %
Km parcourus par habitant	27,6	29,1	31,4	33,2	34,1	35,5	38,4	38,2	+ 38 %
Nombre de voyages (en milliers)	24 451	24 681	23 098	23 400	22 531	21 387	23 563	23 908	- 2 %
Nombre de voyages par habitant	131,8	131,7	122,3	121,1	117,2	111,8	123,9	125,8	- 5 %
Versement transport (en k€)	9 349	13 728	15 896	30 475	30 175	31 648	33 574	33 356	+ 257 %
Charges d'exploitation (en k€)	13 024	15 584	19 768	29 800	29 179	34 759	37 375	38 485	+ 196 %
Recettes tarifaires (en k€)	4 081	4 643	6 087	6 117	6 149	6 865	9 985	10 513	+ 158 %

Réseau de Nantes (44)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	19	21	21	24	24	24	24	24	+ 26 %
Population desservie (en milliers)	502,2	539,3	562,7	583,5	587,2	591,0	594,7	595,9	+ 19 %
Nombre de lignes	53	59	61	74	76	78	79	73	+ 38 %
Longueur des lignes (en km)	572	620	717	766	756	772	754	724	+ 27 %
Effectif total employé	1 111	1 173	1 341	1 628	1 670	1 736	1 810	1 792	+ 61 %
Personnel roulant	764	828	916	1 107	1 143	1 191	1 235	1 226	+ 60 %
Nombre de véhicules en service	431	459	492	602	618	631	658	668	+ 55 %
Km parcourus (en milliers)	15 570	17 950	19 666	22 015	22 378	23 347	23 915	23 720	+ 52 %
Km parcourus par habitant	31,0	33,3	34,9	37,7	38,1	39,5	40,2	39,8	+ 28 %
Nombre de voyages (en milliers)	68 185	84 344	83 228	99 834	104 426	109 535	112 793	114 512	+ 68 %
Nombre de voyages par habitant	135,8	156,4	147,9	171,1	177,8	185,3	189,7	192,2	+ 42 %
Versement transport (en k€)	30 869	54 552	66 750	95 253	99 782	103 398	108 603	110 125	+ 257 %
Charges d'exploitation (en k€)	41 130	53 621	65 025	96 833	104 228	110 672	120 982	122 520	+ 198 %
Recettes tarifaires (en k€)	14 237	20 755	24 512	30 948	32 885	34 415	37 317	39 741	+ 179 %

Réseau de Saint-Nazaire (44)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	3	10	10	10	10	10	10	10	+ 233 %
Population desservie (en milliers)	79,8	112,1	114,0	116,9	118,2	119,4	120,7	121,0	+ 52 %
Nombre de lignes	12	21	22	21	21	21	21	18	+ 50 %
Longueur des lignes (en km)	128	347	348	358	367	367	367	367	+ 187 %
Effectif total employé	90	161	186	203	226	202	200	209	+ 133 %
Personnel roulant	66	116	132	160	183	157	148	155	+ 134 %
Nombre de véhicules en service	49	97	94	98	112	106	107	105	+ 114 %
Km parcourus (en milliers)	2 050	4 547	4 721	4 487	4 280	4 054	3 993	3 948	+ 93 %
Km parcourus par habitant	25,7	40,6	41,4	38,4	36,2	34,0	33,1	32,6	+ 27 %
Nombre de voyages (en milliers)	2 050	4 547	4 721	4 487	4 280	4 054	3 993	3 948	+ 93 %
Nombre de voyages par habitant	43,1	51,5	50,7	46,8	46,1	43,5	43,0	43,9	+ 2 %
Versement transport (en k€)	1 939	7 338	8 235	9 403	10 197	10 890	11 219	11 332	+ 484 %
Charges d'exploitation (en k€)	3 813	9 046	9 720	10 853	11 749	11 600	11 827	11 776	+ 209 %
Recettes tarifaires (en k€)	1 412	1 781	1 888	2 198	2 323	2 014	2 069	1 962	+ 39 %

Réseau de Saumur (49)	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	1990 / 2009
Nombre de communes desservies	1	1	32	32	32	32	32	32	+ 3 100 %
Population desservie (en milliers)	31,9	31,8	64,6	64,6	64,6	64,6	64,5	64,4	+ 102 %
Nombre de lignes	8	8	7	16	20	20	20	19	+ 138 %
Longueur des lignes (en km)	27	70	66	162	502	502	502	502	+ 1 759 %
Effectif total employé	22	22	25	29	55	55	55	55	+ 148 %
Personnel roulant	16	16	19	21	47	46	46	46	+ 186 %
Nombre de véhicules en service	15	16	15	52	53	56	54	52	+ 247 %
Km parcourus (en milliers)	467	467	496	493	1 237	1 167	1 435	1 411	+ 202 %
Km parcourus par habitant	14,6	14,7	7,7	7,6	19,2	18,1	22,2	21,9	+ 50 %
Nombre de voyages (en milliers)	1 296	1 083	1 080	586	1 527	1 581	1 590	1 556	+ 20 %
Nombre de voyages par habitant	40,6	34,1	16,7	9,1	23,7	24,5	24,7	24,2	- 41 %
Versement transport (en k€)	-	-	1 015	1 815	1 849	2 012	2 052	2 035	
Charges d'exploitation (en k€)	887	1 055	1 181	1 537	3 565	3 656	3 963	4 186	+ 372 %
Recettes tarifaires (en k€)	346	396	434	229	581	645	645	692	+ 100 %

Annexes lexicales et méthodologiques

Glossaire

Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)

Une autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) est une forme particulière d'autorité organisatrice de transports (AOT). L'AOTU assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire (réalisation et gestion des infrastructures, politique d'offre, achat du matériel roulant, choix de l'exploitant, tarification, ...). Elle peut être une commune ou une structure intercommunale. L'organisation des transports urbains est une compétence obligatoire des communautés urbaines et des communautés d'agglomération ; elle est optionnelle pour les communautés de communes.

Périmètre de transport urbain (PTU)

Le périmètre de transport urbain est le ressort territorial de l'établissement public compétent en matière de transports urbains. Il correspond aux territoires des communes qui composent l'AOTU. Lorsqu'un PTU a été défini, la responsabilité des transports publics urbains incombe à la commune ou à la structure intercommunale constituée sur ce périmètre. Le nom attribué à un PTU est une dénomination pratique liée à l'usage qui est, en général, le nom de la plus grande commune du PTU. Cette dénomination ne répond à aucune norme et n'a aucun caractère officiel.

Exploitant de transport collectif urbain

L'AOTU peut déléguer l'exploitation de son réseau à un opérateur de transport ou l'effectuer en régie. 90 % des réseaux français sont exploités en gestion déléguée contre 10 % en gestion directe. Cette répartition est stable depuis 1997 selon le Certu. L'une des caractéristiques essentielles de la gestion déléguée concerne le risque financier lié à l'exploitation du réseau, qui pèse sur l'entreprise et non sur la collectivité.

Les exploitants de transport collectif urbain peuvent être :

- soit des sociétés privées, à statut divers (SA, SARL, groupement d'intérêt économique, ...)
- soit des sociétés d'économie mixte (SEM), c'est à dire des sociétés anonymes dont plus de la moitié du capital est détenue par le secteur public.
- soit des régies (service interne de l'AOTU, établissement public industriel et commercial ou société publique locale).

Transport en commun en site propre (TCSP)

Un TCSP est un système de transport collectif qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé. On distingue trois catégories de TCSP :

- Les métros sont des véhicules ferroviaires urbains, souterrains le plus souvent, sur viaduc quelquefois. Ils sont en site propre intégral (pas de carrefour, plateforme inaccessible) et peuvent être automatiques.
- Les tramways circulent sur des voies ferrées équipées de rails plats (alors que ceux des trains sont légèrement inclinés vers l'intérieur de la voie) implantées en site propre ou encastrées dans la voirie routière. Ils sont exploités en conduite à vue.
- Les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) se caractérisent par une infrastructure d'au moins 70 % en site propre et un matériel roulant sur pneus «homologué bus» (limité à 24,5 mètres en longueur). Ils sont soumis à la réglementation et à la signalisation du code de la route. Les tramways sur pneus guidés par un rail central (Clermont-Ferrand, Caen, Nancy) appartiennent à la catégorie des BHNS malgré le fait qu'ils peuvent se soustraire au code de la route. Le TEOR de Rouen ou le Busway de Nantes sont également des BHNS.

Longueur des lignes

Longueur cumulée des lignes, y compris parcours communs, mesurée en kilomètres. La longueur d'une ligne est la moyenne des trajets aller et retour, qu'ils soient identiques ou non.

Parc de véhicules

Le parc est le nombre de véhicules circulant sur les lignes du réseau au 31 décembre, qu'ils soient propriété de l'exploitant ou mis à sa disposition par l'AOTU. Les véhicules en sous-traitance sont pris en compte. Les métros et tramways sont comptés en rame et non en voiture. Une rame est composée de plusieurs voitures.

Voyage

Il correspond au trajet effectué par un voyageur sur une ligne de transport sans changement. Ainsi, un voyageur effectuant un parcours avec une correspondance est compté pour deux voyages. Sont comptabilisés les voyages payants, réduits et gratuits réalisés sur l'ensemble du réseau, y compris ceux effectués à bord de véhicules exploités par les sous-traitants de l'exploitant principal.

Fréquentation

La fréquentation est le nombre de voyages recensés sur une période considérée. Elle ne comprend pas les voyages perdus pour cause de grève.

Les méthodes de calcul de cette fréquentation sont variables d'un réseau à l'autre. Il convient de distinguer ceux dotés de la billettique, qui grâce au remplacement des titres papier par des supports plus avancées (cartes à puce, téléphone mobile, ...) ont une connaissance précise et continue de l'usage de leurs services, des autres réseaux pour lesquels les voyages sont estimés à partir de clés de mobilité. Pour ces derniers, si le nombre de voyages issus de la vente de tickets (à l'unité ou extraits de carnet) peut être connu avec précision (grâce au compostage des titres de transport), la fréquentation des détenteurs d'autres formules tarifaires (titre à la journée, abonnement longue durée) fait l'objet d'estimations.

Les coefficients utilisés peuvent être différents selon les réseaux ; ils sont fonction des méthodes d'estimation (sondages, enquêtes ponctuels) et de la structure des réseaux (possibilités de correspondance). Les principales variables concernées sont le taux de correspondance (certains réseaux n'en tiennent pas compte, d'autres prennent jusqu'à 30 % ou 40 %), le nombre de voyages par abonnement (de 40 à 60 voyages par mois) ou le nombre de voyages gratuits. La fréquentation globale d'un réseau peut ainsi être largement surévaluée ou sous-évaluée.

Les ratios les plus couramment utilisés sont les suivants :

- titres de transport à l'unité ou en carnet : 1,2 voyage par ticket (soit un taux de correspondance de 20 %),
- abonnements adultes : 60 voyages par mois,
- abonnements scolaires : 40 voyages par mois,
- titres sociaux (gratuits, seniors, demandeurs d'emploi) : 40 voyages par mois.

L'enquête annuelle TCU

Depuis plus de vingt ans, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) collecte des données relatives aux réseaux de transport collectif urbain (TCU) de province. Ce recueil repose sur une enquête annuelle, appelée enquête TCU, menée en collaboration avec les Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP).

Chaque année, un questionnaire, connu sous le vocable « cahier vert », est soumis aux autorités organisatrices compétentes pour l'organisation des transports urbains (AOTU) ainsi qu'aux différents exploitants relevant des

Versement transport (VT)

Le VT est une taxe versée à l'AOTU, par toute entreprise et administration, de plus de neuf salariés, située dans le périmètre de transport urbain d'une commune ou d'un EPCI de plus de 10 000 habitants. Son taux, fixé par l'AOTU dans la limite d'un plafond défini par la loi, est assis sur la masse salariale. Le taux maximal du versement transport est déterminé en fonction de la population du périmètre de transport urbain. Il est limité à 0,55 % pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants et à 1 % pour celles de plus grande taille. Une agglomération peut porter son taux à 1,75 % si son réseau comporte (ou projette d'avoir) un transport en commun en site propre. Une majoration de 0,05 % est autorisée lorsque l'autorité organisatrice est une communauté de communes, une communauté d'agglomération ou une communauté urbaine.

Charges d'exploitation

Les dépenses d'exploitation intègrent toutes les charges d'exploitation courantes de l'opérateur de transport urbain (achats, variations des stocks, impôts et taxes, charges de personnel, ...).

Recettes tarifaires

Les recettes tarifaires sont les produits issus des ventes de titres de transport. Elles comprennent les achats des usagers y compris ceux réalisés par les Centres d'Action Sociale. En revanche, les titres scolaires fournis à d'autres autorités organisatrices de transport, telles que les Conseils généraux, n'y sont pas inclus.

Taux de couverture commerciale

Le taux de couverture commerciale correspond au rapport entre les recettes tarifaires et les dépenses d'exploitation.

autorités organisatrices. Ces différents intervenants (AOTU et exploitants) couvrent environ 250 réseaux en France de province. Les informations collectées concernent les caractéristiques des périmètres de transports urbains, les données administratives et juridiques, l'offre et l'usage des réseaux, les données comptables et financières.

La production des informations statistiques est réalisée pour le compte de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). La collecte des données est assurée localement par les CETE. L'enquête sur les données 2009 a été réalisée sur internet pour la première fois. Ce mode d'interrogation remplace désormais l'envoi des « cahiers verts » sous format papier.

Principales caractéristiques de l'enquête annuelle TCU

Couverture géographique : nationale (hors Île-de-France)

Couverture sectorielle : transports routiers de voyageurs

Brique d'observation : réseau de transport collectif urbain de province

Echelon géographique pertinent : réseau TCU, région administrative

Statut : base de données issue des cahiers d'information remplis par les autorités organisatrices et les exploitants, saisis et contrôlés par les Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE)

Règle de secret : aucune contrainte

Périodicité : annuelle

Délai de disponibilité : printemps de l'année $n + 1$

Historique disponible : 1990

Informations disponibles : données administratives, physiques (parc, effectif, offre, fréquentation), financières et de tarification des réseaux de province

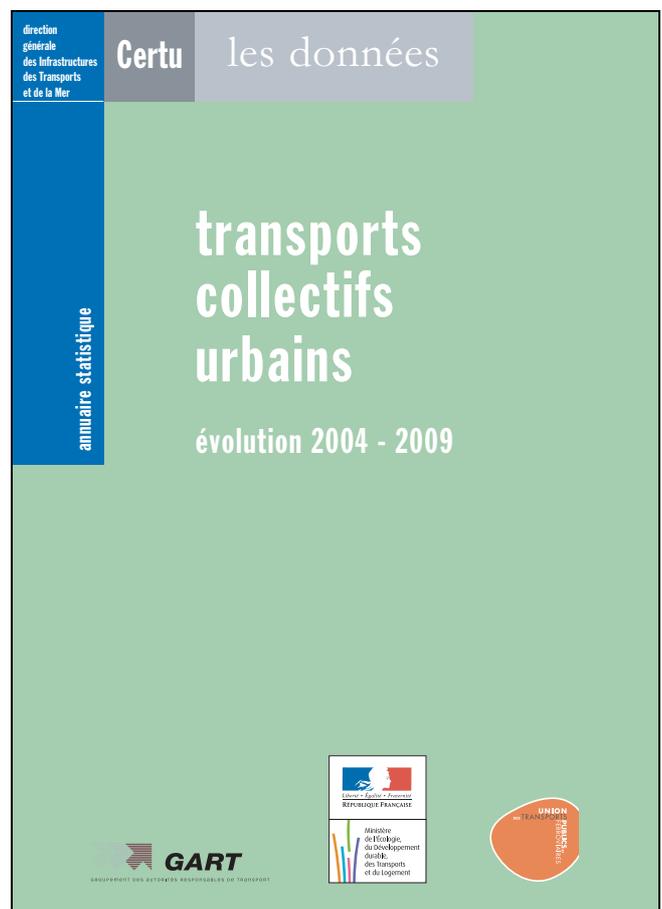
L'annuaire statistique TCU

Un annuaire statistique, contenant les principales données collectées, est édité chaque année par le Certu. Il porte sur les caractéristiques administratives des réseaux, l'offre, l'usage, le parc de véhicules, le personnel et la tarification. Le document comporte également des données financières et des ratios (utilisant en numérateur ou dénominateur les attributs alphanumériques du réseau). Il permet de caractériser l'importance économique du secteur et de comparer les réseaux entre eux.

L'annuaire présente les données des enquêtes TCU des six dernières années connues. La dernière édition, diffusée en avril 2011, couvre ainsi la période 2004 / 2009 (avec l'intégration des données 2009 recueillies au cours de l'année 2010). Elle contient des informations statistiques relatives à 196 réseaux de transport collectif urbain de province (huit d'entre eux sont situés en Pays de la Loire), pour lesquels les séries de données statistiques fournies sont cohérentes sur la période de six années considérée.

Chaque réseau est décrit sur deux pages. Cette double page présente les principales informations recueillies auprès de l'autorité organisatrice et de son exploitant principal. Si dans la majorité des cas, cet exploitant principal assure seul la desserte du périmètre des transports urbains (PTU), il existe un nombre conséquent de réseaux où plusieurs opérateurs ont contracté avec l'AOTU. Aussi, le Certu précise que les données et ratios présentés ne sont pas toujours représentatifs de la totalité de l'activité.

L'annuaire est disponible sous format papier (440 pages) et sous format CD-Rom, ce dernier renferme la version PDF de la brochure papier.



Le taux de réponse au questionnaire

L'enquête TCU n'est pas obligatoire. Les personnes morales enquêtées ont donc la liberté de ne pas répondre au questionnaire. Malgré de multiples relances, certains ne divulguent aucune information ; d'autres ne renseignent que partiellement le questionnaire.

L'annuaire statistique du Certu n'est ainsi pas exhaustif : le taux de réponse au questionnaire, variable d'une année sur l'autre, s'est établi, toutes régions confondues, à 75 % en 2009. Les réseaux non publiés et identifiés comme tel par le Certu, au nombre de 66 dans la dernière édition, recouvrent plusieurs situations : réponse trop tardive (non parvenue au Certu au 31 décembre 2010), réponse incomplète, non réponse en 2010 (données 2009) ou depuis plus de trois ans. Ces agglomérations sont en général de petites tailles ; elles représentent moins de 5 % de la fréquentation totale des réseaux de province.

Les réseaux des Pays de la Loire ne figurant pas dans la dernière édition de l'annuaire sont Châteaubriant (44), Saint-Brevin-les-Pins (44), Mayenne (53), L'Antonnière (72), Fontenay-le-Comte (85), La Tranche-sur-Mer (85), L'Île-d'Yeu (85), Les Sables-d'Olonne (85) et La Roche-sur-Yon (85).

L'absence du réseau yonnais, une première depuis la mise en place de l'enquête TCU, est à rapprocher du double changement, d'exploitant et d'autorité organisatrice, intervenu le 1^{er} janvier 2010.

Ces neuf non-répondants ont représenté en 2009 plus de la moitié des dix-sept réseaux de la région, ce qui ne s'était encore jamais produit. Le taux de réponse au questionnaire ainsi enregistré dans les Pays de la Loire (47 %) est le plus faible depuis l'année 2000. A la décharge des autorités organisatrices et des exploitants, il semblerait que certains réseaux de la région (Châteaubriant, Saint-Brevin-les-Pins et La Tranche-sur-Mer), notamment ceux de création récente, ne figurent pas dans la base de données du Certu et ne seraient donc pas destinataires des « cahiers verts ».

Certaines informations ou données statistiques manquantes ont, néanmoins, pu être renseignées, le cas échéant, grâce à des sources documentaires complémentaires (sites internet des autorités organisatrices ou des exploitants, articles de presse, rapport d'études, ...).

Présence des réseaux de transport collectif urbain des Pays de la Loire dans l'annuaire du Certu (période 2000 / 2009)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Taux de présence	Dernière année renseignée
Angers (49)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Châteaubriant (44)											0 %	
Cholet (49)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Fontenay-le-Comte (85)	x	x		x	x	x	x	x	x		80 %	2008
L'Antonnière (72)								x	x		20 %	2008
La Roche-sur-Yon (85)	x	x	x	x	x	x	x	x	x		90 %	2008
La Tranche-sur-Mer (85)											0 %	
Laval (53)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Le Mans (72)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Les Sables-d'Olonne (85)	x	x		x	x	x					50 %	2005
L'Île-d'Yeu (85)											0 %	
Mayenne (53)	x	x	x								30 %	2002
Nantes (44)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Sablé-sur-Sarthe (72)	x	x		x		x	x	x	x	x	80 %	2009
Saint-Brevin-les-Pins (44)											0 %	
Saint-Nazaire (44)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Saumur (49)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	100 %	2009
Taux de présence moyen	71 %	71 %	53 %	65 %	59 %	65 %	59 %	65 %	65 %	47 %		

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire
34, place Viarme - BP 32 205 - 44022 Nantes Cedex 1
Tél. 02 40 99 58 13

Rédaction et mise en forme :
Denis Douillard
denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr

Photo (première de couverture) :
Patrick Garçon

La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance
des territoires et évaluation

Division de l'observation,
des études et des statistiques

Directeur
de la publication :
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0017

© DREAL 2011