

LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS EN 1996

Françoise BOURIT



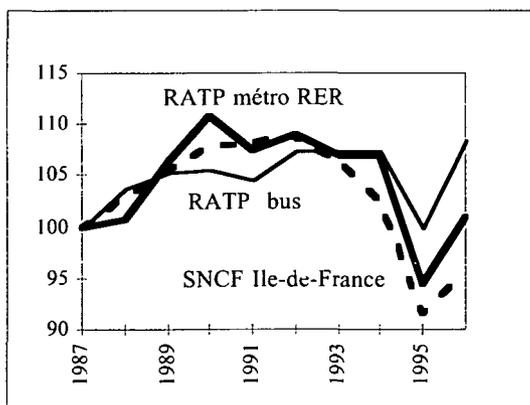
Après une lente érosion depuis le début de la décennie, la fréquentation des transports collectifs urbains a baissé plus fortement au cours des trois dernières années, autant en Île-de-France qu'en province. L'effet rémanent des mouvements sociaux intervenus à la fin de 1995 et en 1996 ainsi que la peur des attentats expliquent en partie la désaffection de la clientèle au cours des deux dernières années. Cependant, il existe des causes plus structurelles à l'origine de cette dégradation, telles que les mouvements de population et d'emploi vers les banlieues des villes, la hausse des tarifs des transports publics et le sentiment d'insécurité, qui va en s'amplifiant.

La baisse de fréquentation touche d'abord les transports collectifs d'Île-de-France

Les transports en commun d'Île-de-France perdent de la clientèle depuis le début de la décennie et cette tendance s'est accentuée au cours des années récentes. Sur le réseau banlieue de la SNCF (qui représente 45% des transports en commun d'Île-de-France), après une stagnation entre 1990 et 1992, le nombre de voyageurs-kilomètres a fortement diminué de 1992 à 1996 (-3% en moyenne annuelle). Sur le réseau ferré de la RATP (44% du total des transports), la fréquentation subit une baisse depuis 1990 (-1% par an sur six ans). La baisse particulièrement forte en 1995 du fait des grèves de décembre (-10,7%) n'a pas été complètement rattrapée en 1996 (+7% entre 1995 et 1996). Par contre, cette dégradation n'a pas touché le réseau d'autobus, dont la fréquentation a augmenté de 0,6% par an entre 1990 et 1996.

En ce qui concerne la RATP, le nombre de voyages effectués en métro en 1996 a fortement diminué par rapport à 1994 (-6,7%). Le redressement par rapport à l'année 1995 est artificiel, lié aux perturbations dues aux grèves de fin 1995. Sur le réseau express régional (RER), après une stagnation entre 1990 et 1994, la fréquentation a baissé de 3,6% entre 1994 et 1996. Dans les deux cas, la baisse concerne principalement les abonnements (cartes oranges et cartes hebdomadaires), ce qui signifie une moindre fréquentation de la part des usagers ayant une mobilité quotidienne : salariés, scolaires... Par contre, les forfaits commerciaux (Formule 1, Paris Visite) et les ventes de billets à l'unité, achetés par les touristes et les voyageurs occasionnels, ont progressé.

Transports urbains d'Île-de-France
Voyageurs x kilomètres (indice base 100 en 1987)



Source : RATP-SNCF

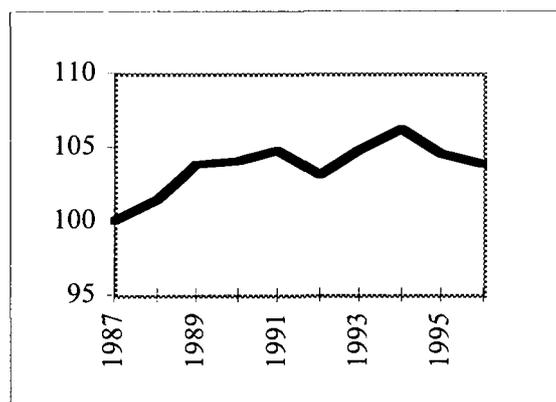


La baisse de fréquentation s'est répercutée sur les comptes de l'entreprise. En effet, si les recettes du trafic ont progressé de 5,2% entre 1994 et 1996, c'est grâce à une hausse moyenne des tarifs de 9,9% sur la même période, alors que les recettes ont baissé de 4,7% à prix constants. Cependant, l'entreprise a mis en place, à partir de 1996, d'importantes réductions de dépenses. Alors que les dépenses de fonctionnement hors impôts et taxes augmentaient, à prix constants, de 1% par an entre 1990 et 1994, leur progression n'est plus que de 0,4% par an entre 1994 et 1996. Dans ces conditions, le déficit entre les recettes commerciales et les dépenses de fonctionnement qui atteignait 1470 millions de francs en 1995, année de la grève, reste important en 1996 (-813 millions) mais est revenu à un niveau proche de celui de 1994 (-754 millions de francs).

Les transports urbains de province sont également touchés

Les transports urbains de province sont également en baisse mais ce mouvement de recul est beaucoup plus récent qu'en Île-de-France. Après une longue phase de stabilité et deux années de croissance en 1993 et 1994, la fréquentation baisse sur l'ensemble des réseaux de province depuis 1995. Entre 1995 et 1996, le nombre de voyages a diminué de 0,6% (sur un champ constant de 114 réseaux). Alors que la fréquentation est stable dans les villes de 100 000 à 300 000 habitants (+0,4%), elle est en baisse autant dans les villes de moins de 100 000 habitants (-1,5%) que dans les grandes villes (-1,2%). Dans les villes dotées de transports en commun en site propre (TCSP), le recul est plus fort que la moyenne des grandes villes (-2%). La plupart des lignes de métro et de tramways ont été mises en service avant 1995 et l'on peut estimer que leur fonctionnement a désormais atteint son régime de croisière. De plus, certaines de ces villes ont été particulièrement touchées par les grèves de la fin de l'année 1996. Ces baisses de fréquentation se sont produites alors qu'on assistait, dans le même temps, à une augmentation de l'offre qui est souvent liée à une extension du périmètre de transport urbain, notamment dans les grandes villes.

Transports urbains de province
Nombre de voyages (indice base 100 en 1987)



Source : Certu

Les comptes des réseaux urbains se ressentent de cette situation. Alors que les recettes commerciales se sont accrues de 2,1% entre 1995 et 1996 (sur un échantillon constant de 126 réseaux), les dépenses de fonctionnement ont progressé de 5,1%. La dégradation du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales, amorcée depuis le début de la décennie, s'est accentuée sur les années récentes : environ 3% de baisse annuelle en 1995 et 1996.

Cette perte de clientèle, observée sur pratiquement tous les réseaux, s'explique en partie par des causes conjoncturelles : effets rémanents des grèves de la fin 1995, peur des attentats, mouvements sociaux intervenus fin 1996 dans certaines villes de province. Pour mieux appréhender l'impact de ces phénomènes conjoncturels, on peut se référer à une analyse effectuée par la RATP de l'évolution du service offert et du trafic sur son réseau ferré à moyen terme (1990-1994) et à court terme (1994-1996).

***L'incidence
des attentats
et des grèves
de 1995 sur
la fréquentation
en 1996***

Les statistiques présentées ci-dessus ne sont pas corrigées de l'effet des grèves de décembre 1995. Cependant, la RATP a cherché à évaluer l'impact de ces grèves sur les résultats de l'année 1996. Pour cela, elle a comparé mois par mois le nombre de voyages réellement effectués avec la prévision faite à partir des données antérieures au second semestre 1995. Cette série de données mensuelles « hors effet rémanent » donne l'estimation du nombre de voyages qui auraient été enregistrés si les perturbations de 1995 n'avaient pas eu d'incidence en 1996. L'effet rémanent des événements du second semestre 1995 a été important en 1996, principalement au premier semestre. Sur l'ensemble de l'année, on l'évalue respectivement à -6% et -5% sur le nombre de voyages dans le métro et dans le RER. Il a concerné essentiellement les abonnements de la gamme carte orange.

***Stabilité
du service offert,
mais hausse
des perturbations***

Entre 1994 et 1996, le service offert ¹ dans le métro a peu varié (+0,4%). Cependant, du fait des perturbations, le nombre de voyageurs-kilomètres a diminué de 4 % sur cette même période. Ces pertes sont dues en grande partie aux alertes à la bombe nombreuses tout au long de l'année et à des problèmes matériels sur les voies, alors que les pertes pour grèves sont en diminution en 1996 par rapport à 1994. Le taux de perturbation (mesuré par le rapport entre le nombre de kilomètres-voitures perdus et le service prévu pendant la même période) s'est élevé à 2,3% en 1996.

Sur le réseau du RER, le service offert a légèrement diminué (-0,6%). Le taux de perturbation est moins élevé que pour le métro (0,5%). Cependant, le nombre de voyageurs-kilomètres perdus entre 1994 et 1996 a progressé de 10,4%. Les causes principales en sont l'incendie en gare de Vincennes en septembre et l'attentat de la station « Port Royal » auxquels se sont ajoutés les actes de malveillance (alertes à la bombe), encore nombreux en 1996.

Il existe également des effets plus structurels expliquant le mouvement de recul amorcé dès le début des années 1990 : la hausse relative des tarifs des transports collectifs urbains, les mouvements de population et d'emploi intervenus en Île-de-France et dans les grandes villes de province depuis une vingtaine d'années, l'insécurité des réseaux.

***Le desserrement
de la population
et de l'emploi***

Les mouvements de population et d'emploi qui se sont produits depuis une vingtaine d'années en Île-de-France et dans les grandes villes de province ont eu une forte influence sur les déplacements de ses habitants et sur leur mode de transport. Depuis le début des années soixante-dix, on assiste à un desserrement de l'habitat, des emplois et des activités et à leur déplacement du centre des villes vers la périphérie, ce qui favorise l'utilisation de la voiture particulière au détriment des transports en commun.

¹ Le service offert est exprimé en kilomètres-voitures (KV), soit la somme des kilomètres effectués par toutes les voitures utilisées sur un réseau



TCU

Entre les recensements de la population de 1975 et de 1990, la population parisienne a diminué de 148 000 habitants tandis qu'en grande couronne elle s'est accrue d'environ 900 000 habitants. Cette tendance s'est poursuivie au cours des années récentes. Entre 1990 et 1995, la population de Paris a continué de baisser (-1% sur cinq ans) alors qu'elle a progressé de 1,5% dans la petite couronne et de 6,3% en grande couronne.

Evolution de la population et de l'emploi en Île-de-France

Population et effectifs salariés en milliers, variations annuelles en %

	Population au 1er janvier			Emploi au 1er janvier		
	1995	90/75	95/90	1996	90/75	96/90
Paris	2 131	-0,4	-0,1	1 615	-0,6	-0,8
Petite couronne	4 047	0,0	0,1	1 716	0,1	-0,1
Grande couronne	4 804	1,5	0,4	1 604	1,7	0,4
Total Île-de-France	10 982	0,5	0,2	4 935	0,3	-0,2

Source : Insee - Recensements de la population - Enquête emploi

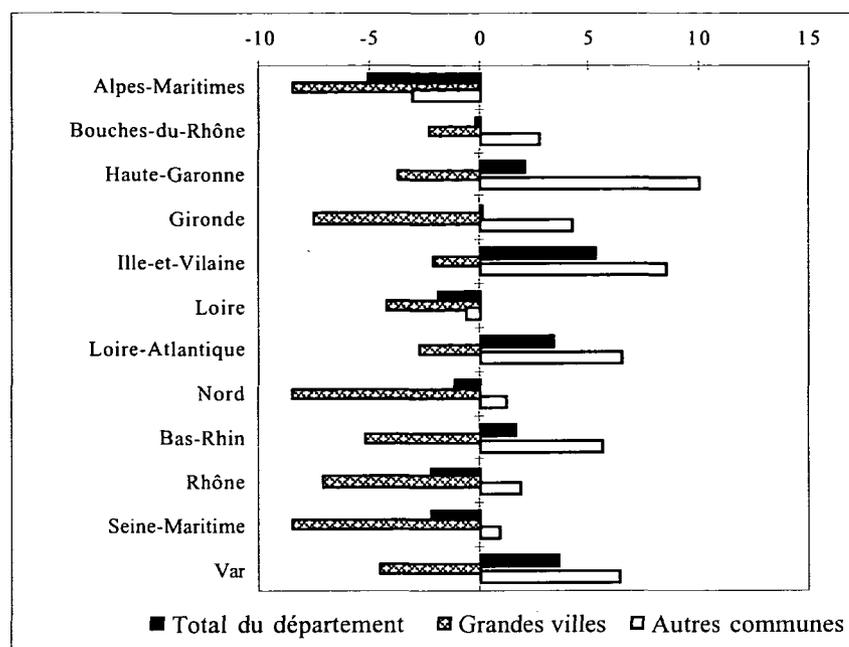
Entre 1975 et 1996, le nombre d'emplois a diminué de 360 000 à Paris, il est resté stable dans les départements de la petite couronne et s'est considérablement accru en grande couronne (+430 000), plus particulièrement dans les villes nouvelles. Sur les seules six dernières années, la baisse s'est accélérée à Paris (-11%), alors que la grande couronne a continué à gagner des emplois (+6,5%).

L'effet de ces mouvements de population se retrouve dans l'analyse des résultats réalisée par la RATP par type de stations. Entre 1990 et 1994, la fréquentation a progressé uniquement dans les stations de métro de banlieue, les terminus de lignes d'autobus et les gares du RER des zones résidentielles. Par contre, elle a sensiblement diminué dans les stations de correspondance avec la SNCF et des quartiers d'affaires du centre de Paris. Entre 1994 et 1996, la dégradation est quasi générale mais la perte de clientèle a été moins forte dans les stations de banlieue. On observe par ailleurs une progression dans les stations de La Défense qui ont bénéficié de l'installation sur ce site de nombreuses sociétés. Sur le réseau d'autobus, la fréquentation a également été meilleure en banlieue (+2% entre 1994 et 1996) qu'à Paris (+0,4%).

Le recul observé dans les stations en correspondance avec la SNCF s'explique essentiellement par une baisse de fréquentation sur le réseau SNCF. En effet, dans ces stations, plus de la moitié des voyageurs RATP proviennent des lignes de banlieue ou des grandes lignes SNCF. Sur les lignes de banlieue, on retrouve la même tendance que sur le réseau ferré RATP : la baisse, -1,3% par an entre 1990 et 1994, s'est accélérée entre 1994 et 1996 (-6,4% sur deux ans). Pour les grandes lignes, le nombre de voyageurs arrivant et partant des gares parisiennes a également diminué durant toute la période 1990-1996.

Les grandes villes de province connaissent depuis quelques années une situation analogue à celle de la région parisienne. Le coût de l'immobilier, plus élevé dans le centre des villes, le manque d'espace et diverses nuisances liées aux villes-centres ont déplacé la population et l'emploi vers la périphérie. D'après une étude de l'association des maires des grandes villes de France (AMGVF) réalisée à partir des statistiques de l'Unedic, la part des villes de plus de 100 000 habitants dans l'emploi salarié du secteur privé a baissé d'un point entre 1990 et 1995. Entre 1991 et 1995, celles-ci ont perdu 5,3% de leurs effectifs salariés, les villes les plus importantes (plus de 200 000 habitants) étant les plus touchées (-7%). Par contre, dans la plupart des départements concernés, les autres communes du département ont continué à créer des emplois.

Evolution du nombre de salariés du secteur privé entre 1991 et 1995 en %
Départements où se situent les douze plus grandes villes de métropole hors Paris



Source : AMGVF-Unedic

La hausse des tarifs des transports urbains

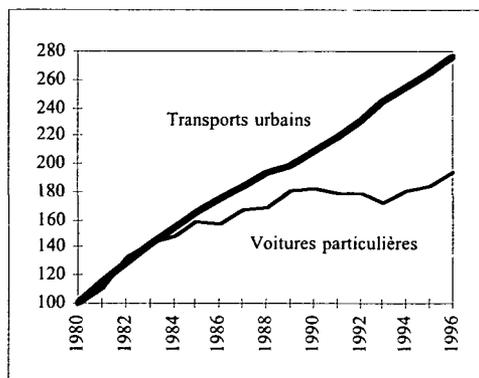
En même temps que la réorganisation spatiale des grandes agglomérations entraînait une utilisation accrue de la voiture particulière au détriment des transports en commun, les évolutions divergentes des prix de ces deux modes de transport amplifiaient le phénomène de substitution.

Après avoir stagné, en termes de prix relatifs, entre 1980 et 1985, les tarifs des transports collectifs urbains ont fortement augmenté. De 1990 à 1996, l'indice des prix des transports urbains calculé par l'INSEE s'est accru de 32% à prix courants et de 16,4% à prix constants, soit une augmentation moyenne de 2,6% par an.

Le coût d'utilisation de la voiture particulière n'a pas connu de semblables hausses. Entre 1990 et 1996, la dépense automobile des ménages par kilomètre parcouru a augmenté seulement de 6,2% à prix courants tandis qu'à prix constants elle a baissé de 9%.

La dépense automobile totale des ménages intègre les achats d'automobiles, les dépenses de carburant, les frais de réparations, les assurances. Depuis 1985, la part des achats d'automobiles dans la dépense automobile totale est restée pratiquement stable (27%). Par contre, alors que la part du poste frais de réparations, pneus et accessoires a fortement augmenté (de 27% à 35%), la part des dépenses de carburants a connu une évolution opposée (de 35,5% à 27,3%). Le coût du carburant par kilomètre a diminué de 12% à prix constants entre 1990 et 1996 et de 36% sur dix ans. Cette baisse spectaculaire a trois causes : la diminution des prix des produits pétroliers, la substitution partielle du gazole au super et la baisse de la consommation unitaire des voitures.

Dépense automobile au km des ménages et prix de la carte orange zones 1 et 2
(Indice base 100 en 1980)



Source : Insee - RATP

La sécurité

Les problèmes de sécurité jouent également un rôle déterminant sur la baisse de fréquentation. Un rapport de l'UTP sur la sécurité dans les transports urbains en 1996 (hors RATP et SNCF), établi à partir d'une enquête auprès de ses adhérents, met en évidence l'augmentation des agressions entre 1994 et 1996 sur le personnel et sur les passagers. En 1996, le nombre d'agressions sur les voyageurs est en moyenne de quatre par jour. Les grandes villes sont les plus touchées (57% des agressions), mais les villes moyennes ne sont pas épargnées (40%). En ce qui concerne le personnel roulant, on dénombre en moyenne deux agressions par jour, localisées essentiellement dans les grandes villes. A la RATP, le nombre d'agressions a encore continué à progresser, passant de 773 à 1044 entre 1995 et 1996, et celles-ci concernent principalement les agents de la régie (90%).