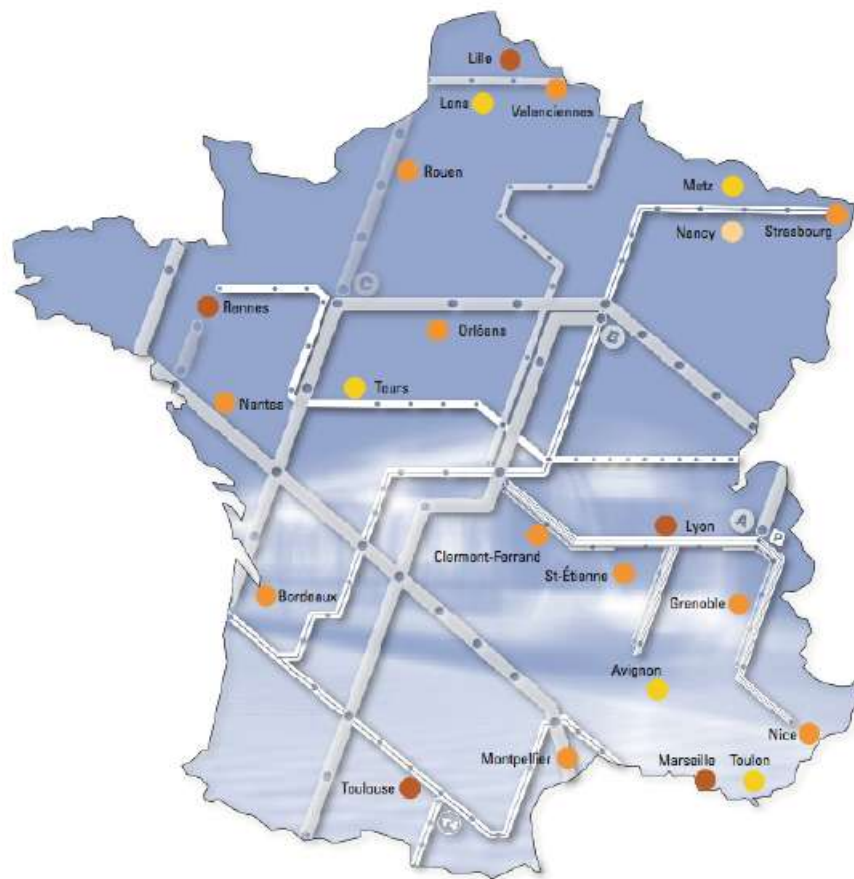


Panorama des transports collectifs urbains dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants

Situation 2008 et évolutions - hors Île-de-France



Un panorama pour situer les agglomérations entre elles

- Actualisation
 - Panoramas réalisés en 1998, 2001 et 2005
- En 2008, un panorama sur les agglomérations de plus de 250 000 habitants
 - 22 unités urbaines ont plus de 250 000 habitants
 - PTU de 173 000 à 1 274 000 habitants.
- Non pris en compte dans ce panorama
 - Mulhouse et le Mans qui ont un tramway en service
 - Caen qui a un bus à haut niveau de service (BHNS) guidé
 - Aix en Provence qui a plus de 250 000 habitants, mais ne répond pas à l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains

Un panorama sur 22 agglomérations de plus de 250 000 habitants

5 agglomérations avec un métro

		Métro	Tramway	BHNS	Bus classique
Réseaux à métro	Lille	X	X		X
	Lyon	X	X	X	X
	Marseille	X	X		X
	Rennes	X			X
	Toulouse	X		X	X

Un panorama sur 22 agglomérations de plus de 250 000 habitants

Métro	Tramway	BHNS	Bus classique
-------	---------	------	---------------

11 agglomérations avec un tramway

Réseaux à tramway	Bordeaux		X		X
	Clermont-Ferrand		X		X
	Grenoble		X		X
	Montpellier		X		X
	Nantes		X	X	X
	Nice		X		X
	Orléans		X		X
	Rouen		X	X	X
	Saint-Etienne		X		X
	Strasbourg		X		X
	Valenciennes		X		X

Un panorama sur 22 agglomérations de plus de 250 000 habitants



1 agglomération avec un BHNS



Un panorama sur 22 agglomérations de plus de 250 000 habitants

		Métro	Tramway	BHNS	Bus classique
5 agglomérations avec un métro	Réseaux à métro				
	Lille	X	X		X
	Lyon	X	X	X	X
	Marseille	X	X		X
	Rennes	X			X
Toulouse	X		X	X	
11 agglomérations avec un tramway	Réseaux à tramway				
	Bordeaux		X		X
	Clermont-Ferrand		X		X
	Grenoble		X		X
	Montpellier		X		X
	Nantes		X	X	X
	Nice		X		X
	Orléans		X		X
	Rouen		X	X	X
	Saint-Etienne		X		X
	Strasbourg		X		X
Valenciennes		X		X	
1 agglomération avec un BHNS					
Nancy			X	X	

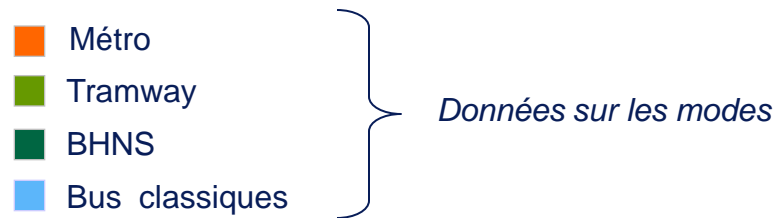
17 réseaux à TCSP

Un panorama sur 22 agglomérations de plus de 250 000 habitants

		Métro	Tramway	BHNS	Bus classique	
5 agglomérations avec un métro	Réseaux à métro	Lille	X	X		X
	Lyon	X	X	X		X
	Marseille	X	X			X
	Rennes	X				X
	Toulouse	X		X		X
11 agglomérations avec un tramway	Réseaux à tramway	Bordeaux		X		X
	Clermont-Ferrand		X			X
	Grenoble		X			X
	Montpellier		X			X
	Nantes		X	X		X
	Nice		X			X
	Orléans		X			X
	Rouen		X	X		X
	Saint-Etienne		X			X
	Strasbourg		X			X
	Valenciennes		X			X
1 agglomération avec un BHNS	Nancy			X		X
5 agglomérations avec un réseau bus classique	Réseaux à bus classique	Avignon				X
	Metz					X
	Toulon					X
	Tours					X
	Lens					X

17 réseaux à TCSP

Le code couleur pour lire les graphiques



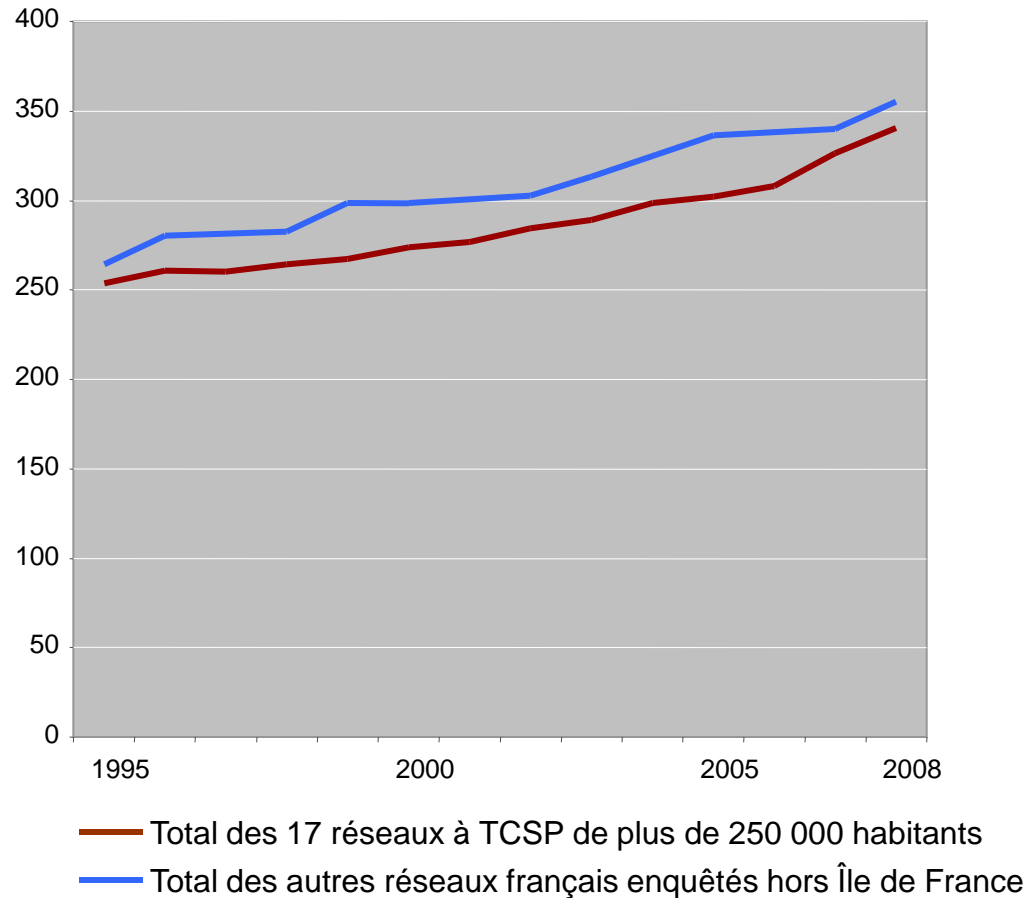
Les sources

- L'enquête annuelle Transports Collectifs Urbains – Certu – DGITM – GART – UTP
- La base de données TCSP du Certu
- Une enquête Certu auprès des réseaux à BHNS
- Les enquêtes ménages déplacements standard Certu

*Le poids des 17 réseaux à TCSP
dans l'ensemble des transports
collectifs de province*

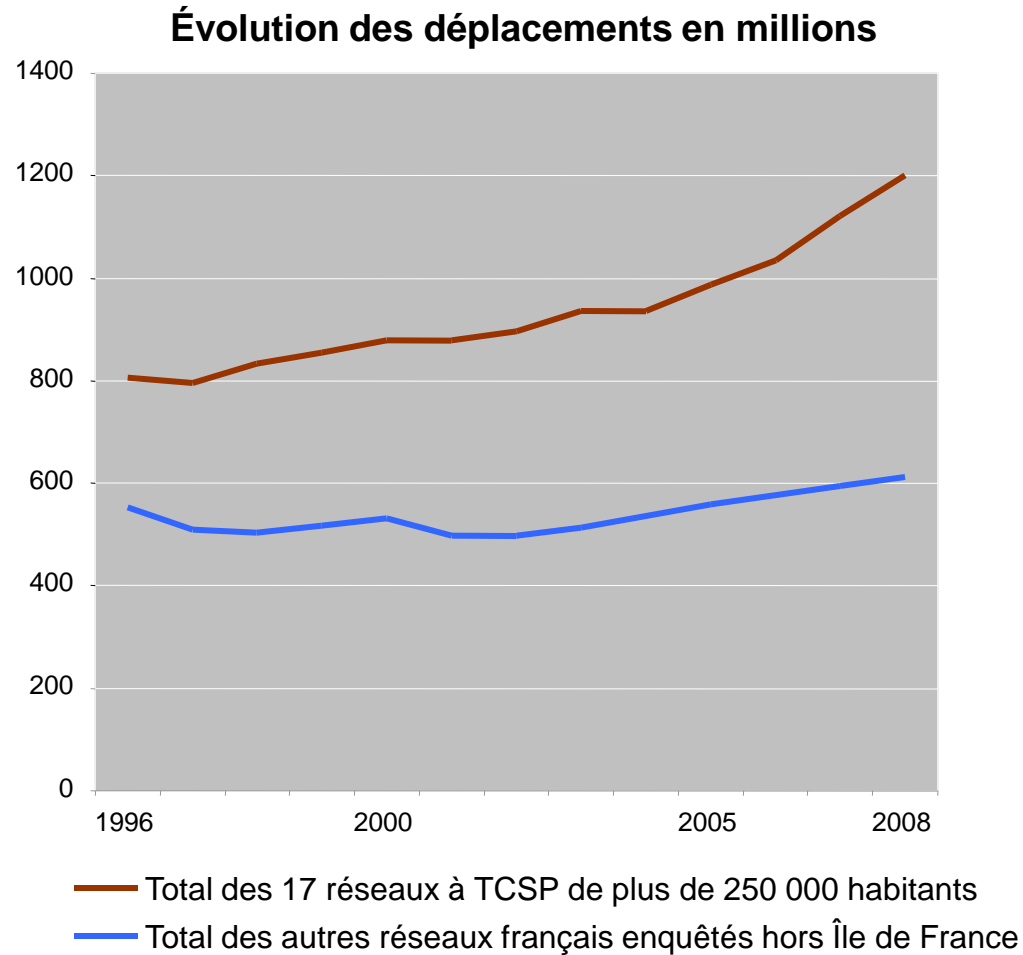
Les 17 réseaux à TCSP ont à peu près la même offre que les 200 autres réseaux de province

Évolution de l'offre en millions de km parcourus



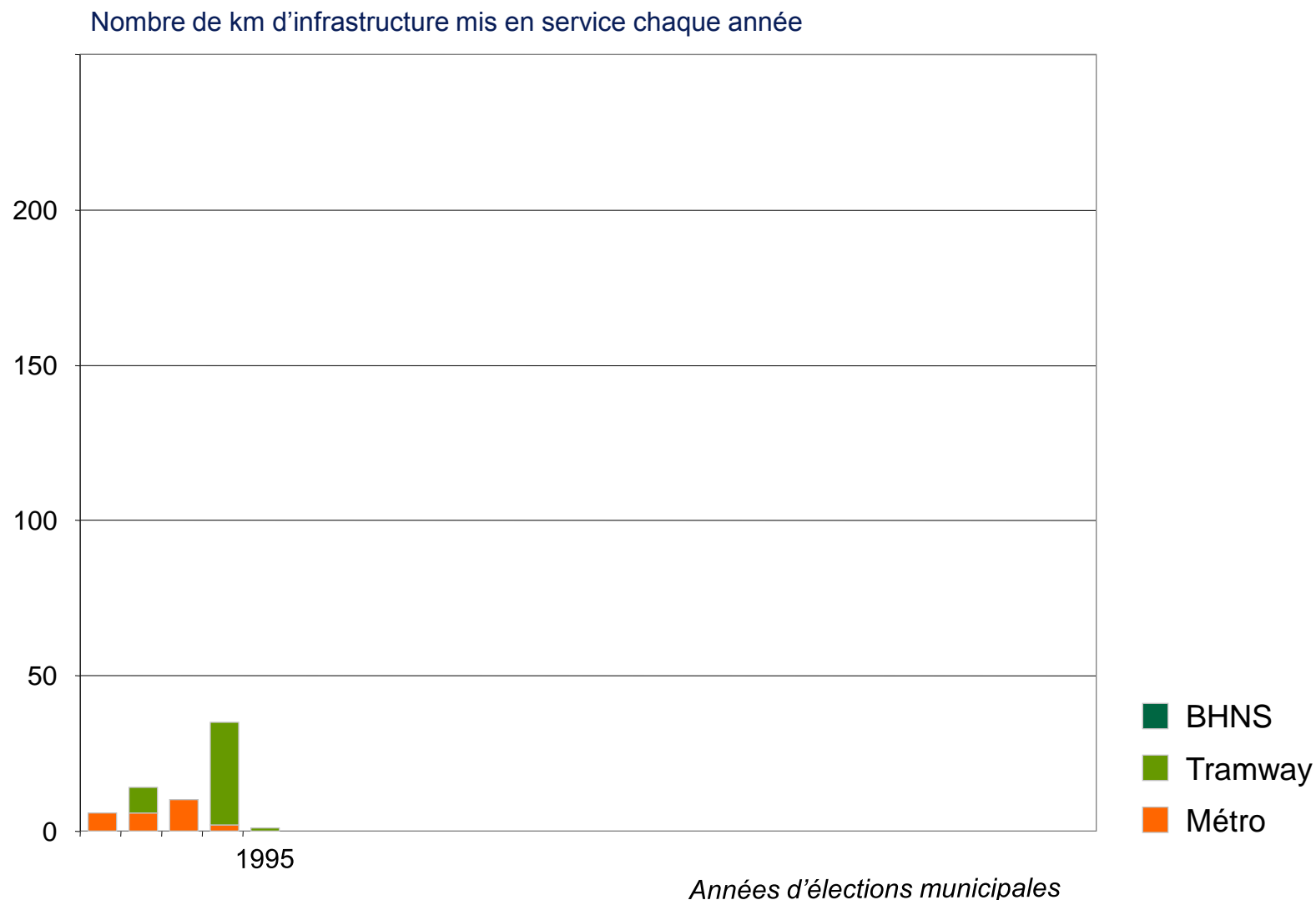
Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

L'usage est par contre plus important sur les réseaux à TCSP



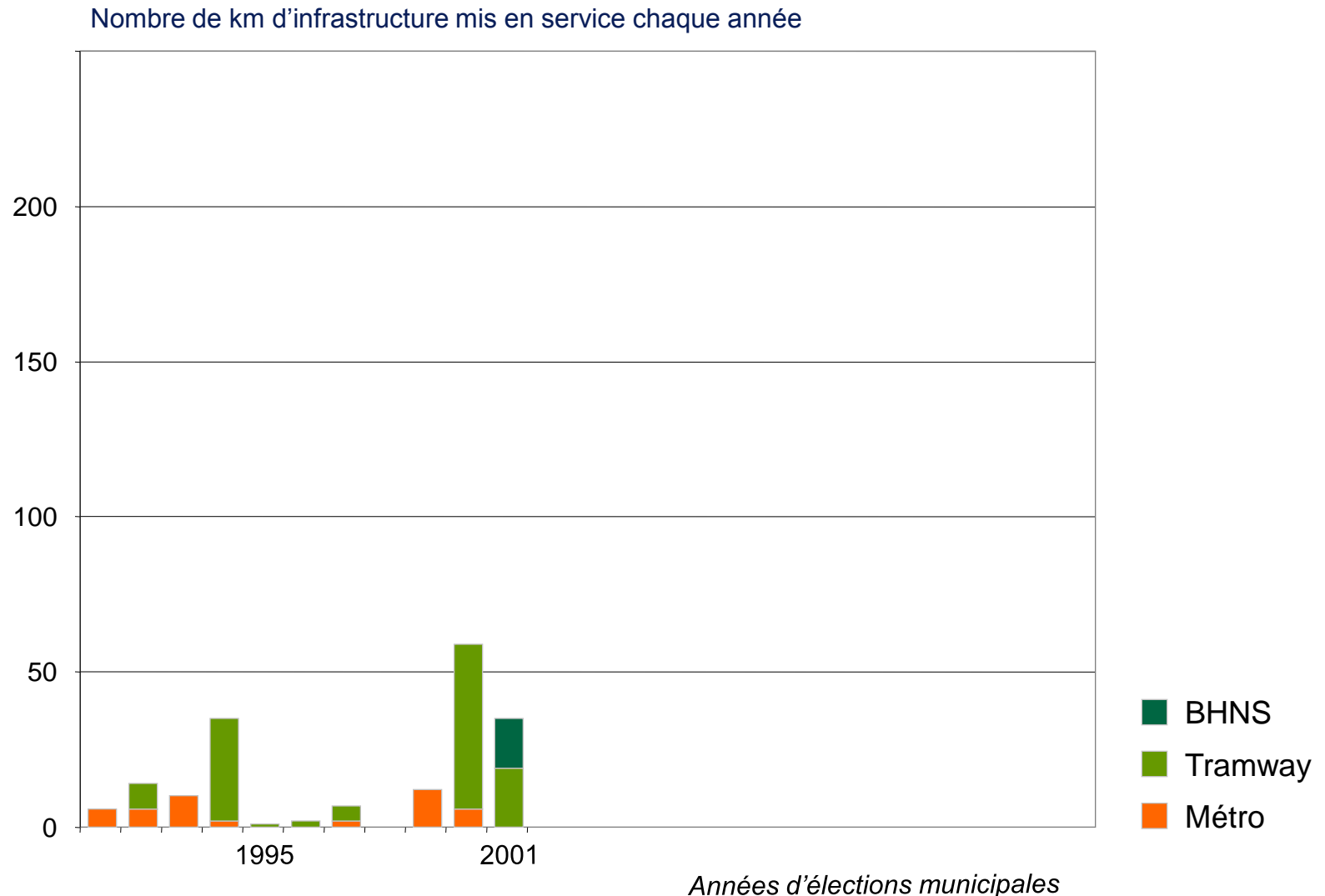
Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Des mises en service en forte progression depuis le début des années 2000 et qui restent rythmées par les élections municipales



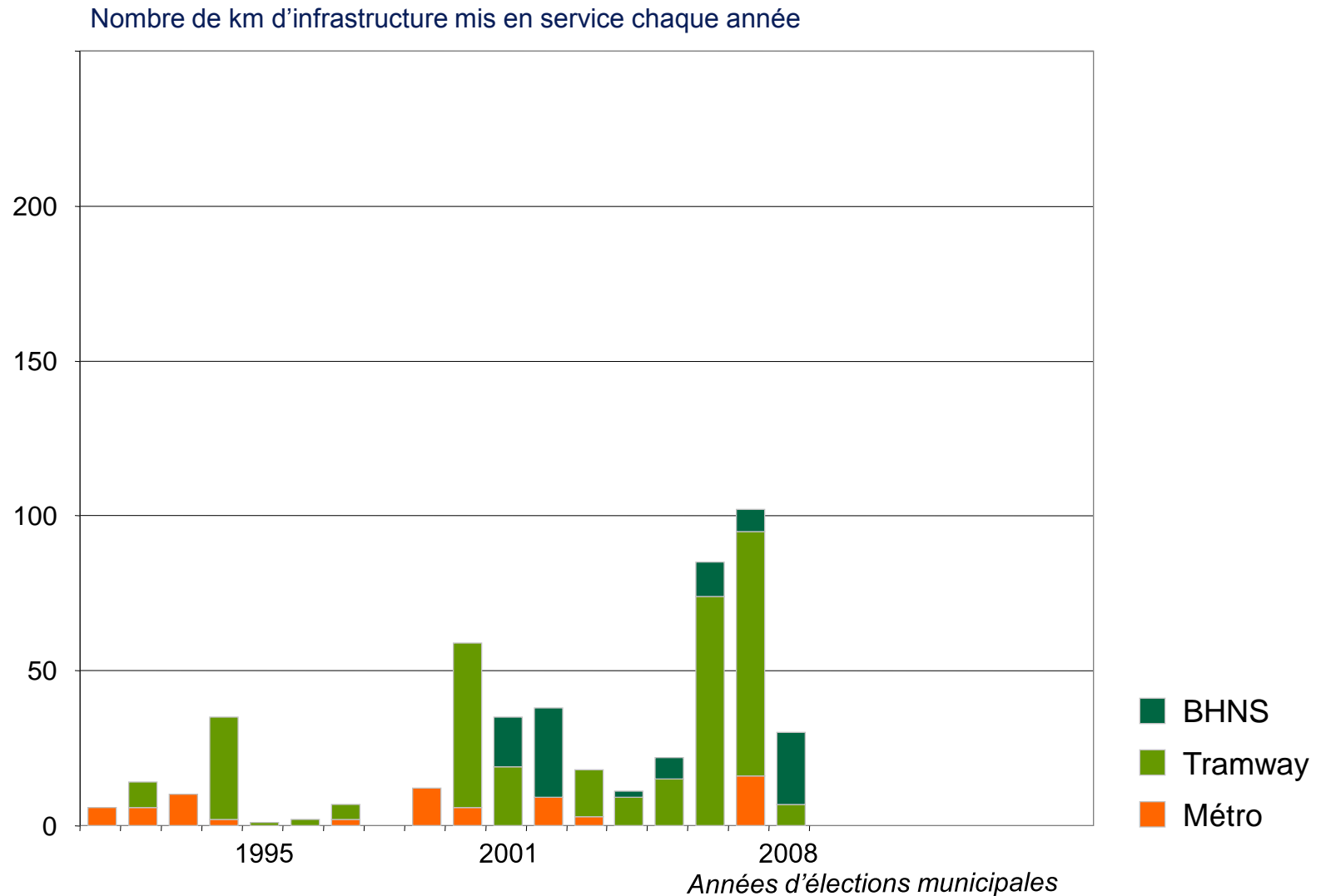
Source : base de données TCSP du Certu et appel à projet transports urbains 2009

Des mises en service en forte progression depuis le début des années 2000 et qui restent rythmées par les élections municipales



Source : base de données TCSP du Certu et appel à projet transports urbains 2009

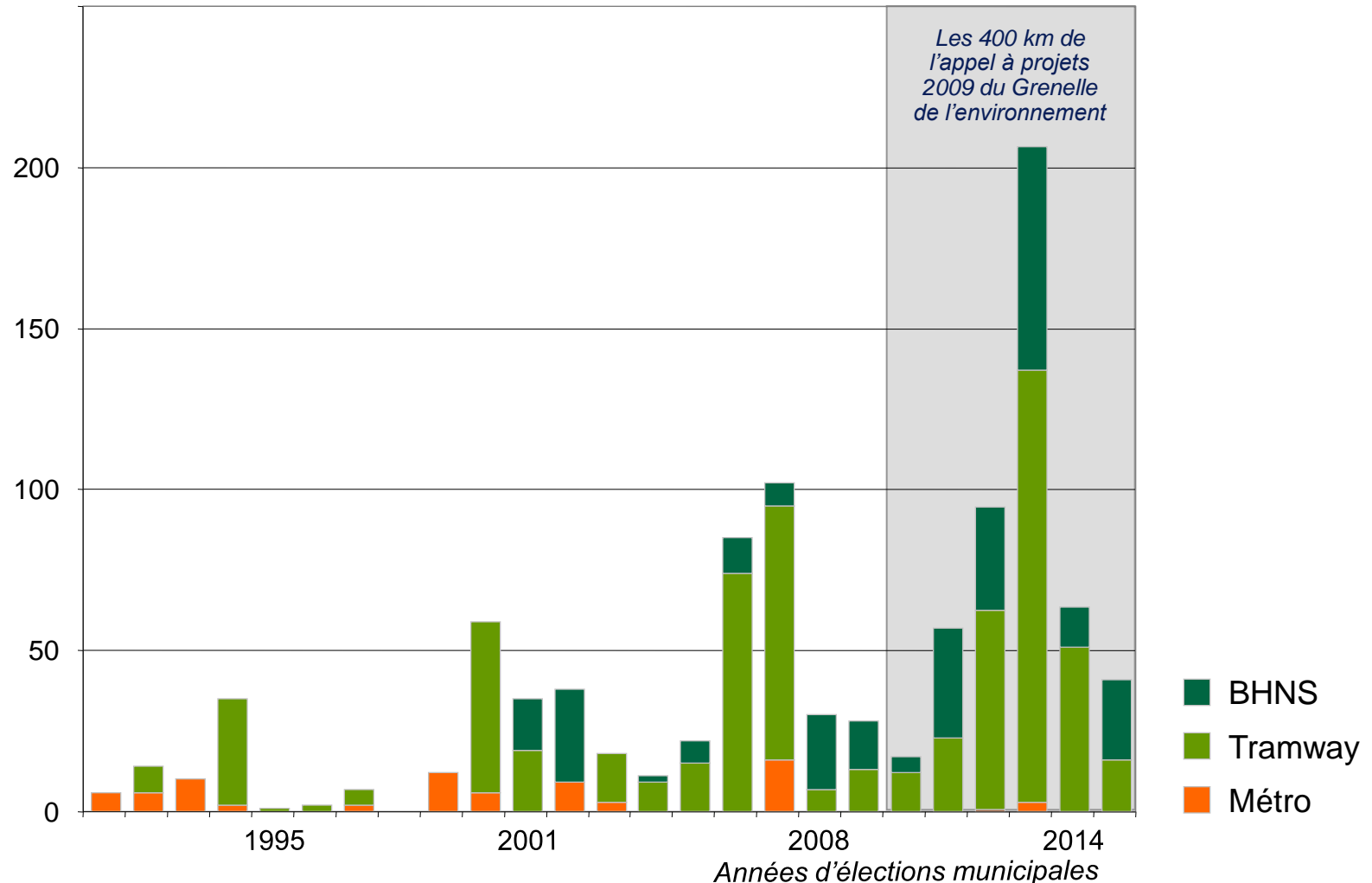
Des mises en service en forte progression depuis le début des années 2000 et qui restent rythmées par les élections municipales



Source : base de données TCSP du Certu et appel à projet transports urbains 2009

Des mises en service en forte progression depuis le début des années 2000 et qui restent rythmées par les élections municipales

Nombre de km d'infrastructure mis en service chaque année

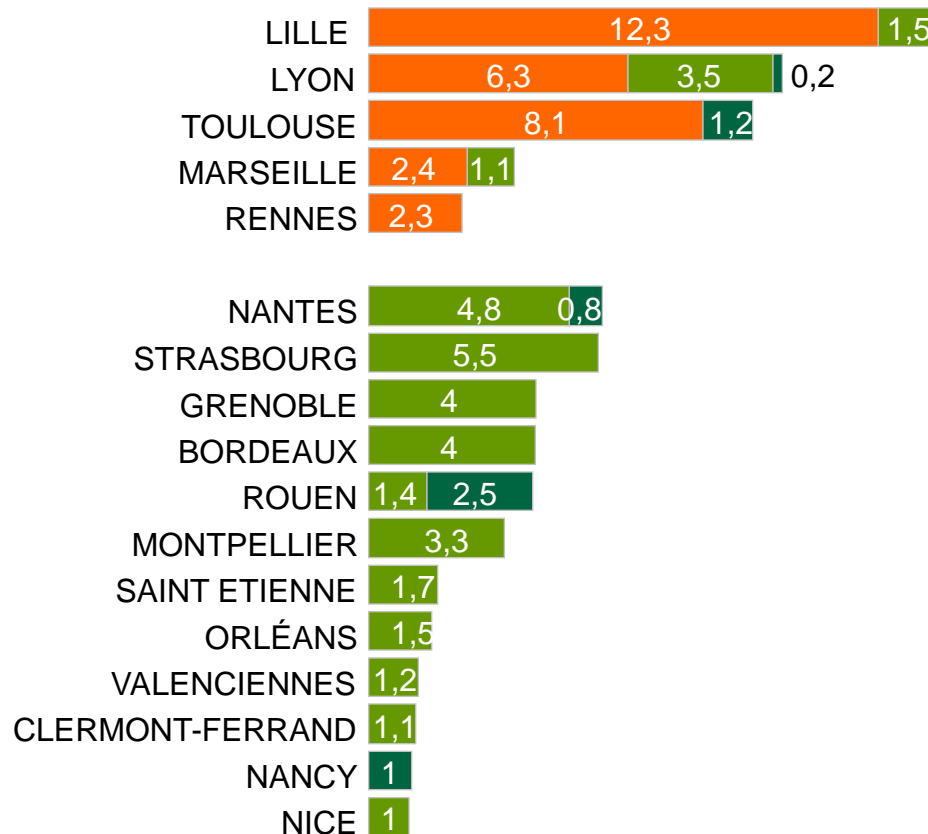


Source : base de données TCSP du Certu et appel à projet transports urbains 2009

Offre et usage des TCSP

Une offre kilométrique contrastée

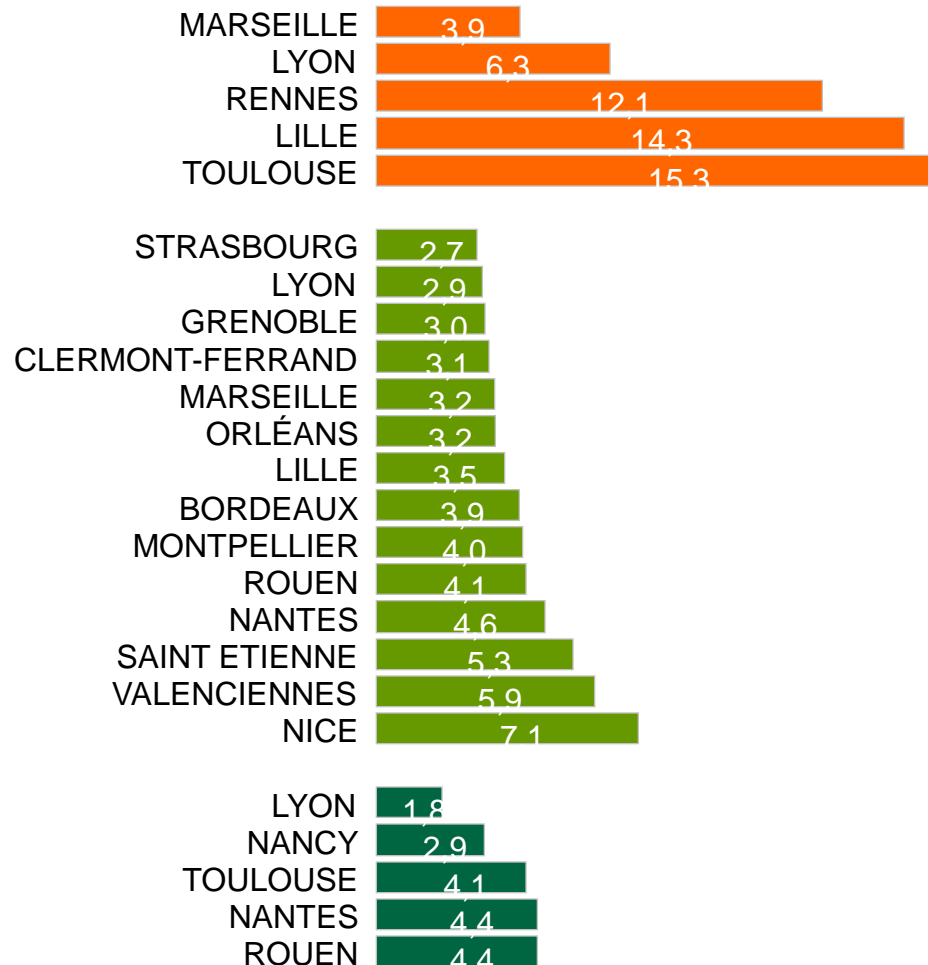
Millions de Km TCSP offerts



■ métro ■ tramway ■ BHNS- Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP + enquête Certu auprès des réseaux BHNS

Des réseaux à deux vitesses ?

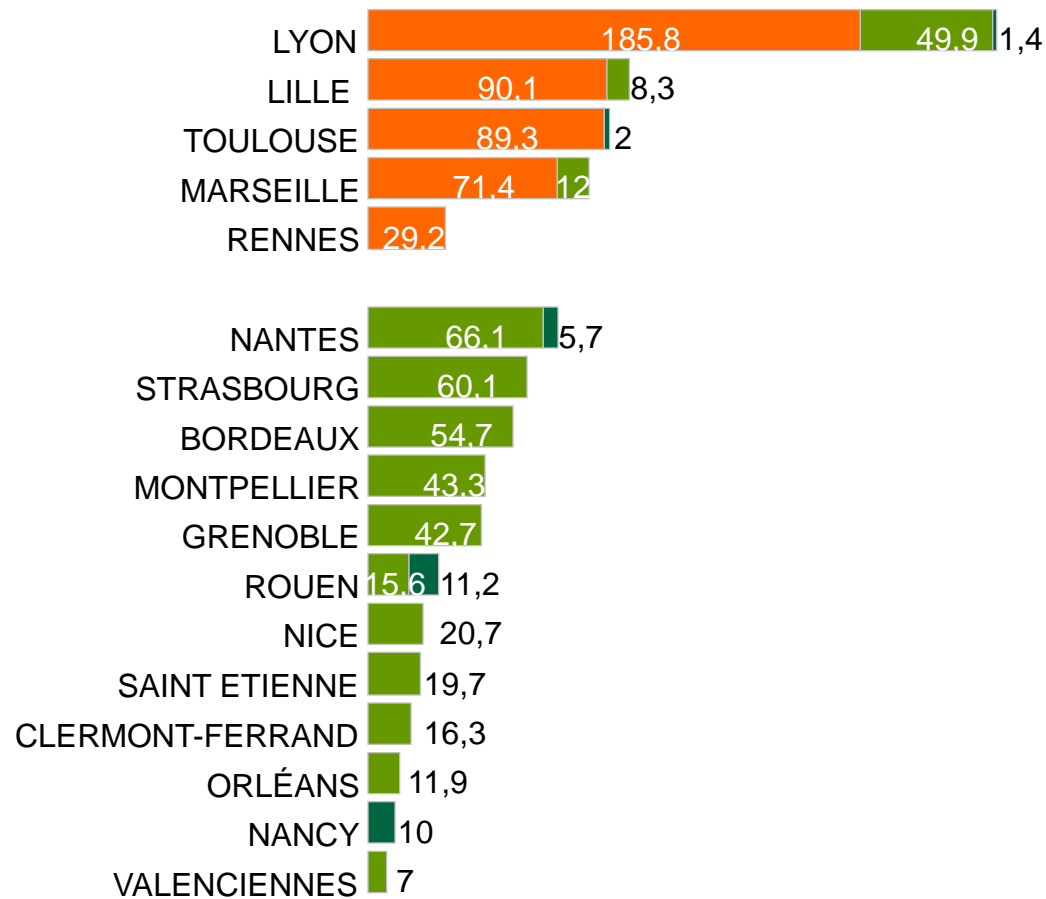
Rapport de fréquence entre le TCSP et le BUS



■ métro ■ tramway ■ BHNS- Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP + enquête Certu auprès des réseaux BHNS

Une offre clientèle sur le TCSP en partie reflet de l'offre

Millions de Voyages sur les réseaux TCSP

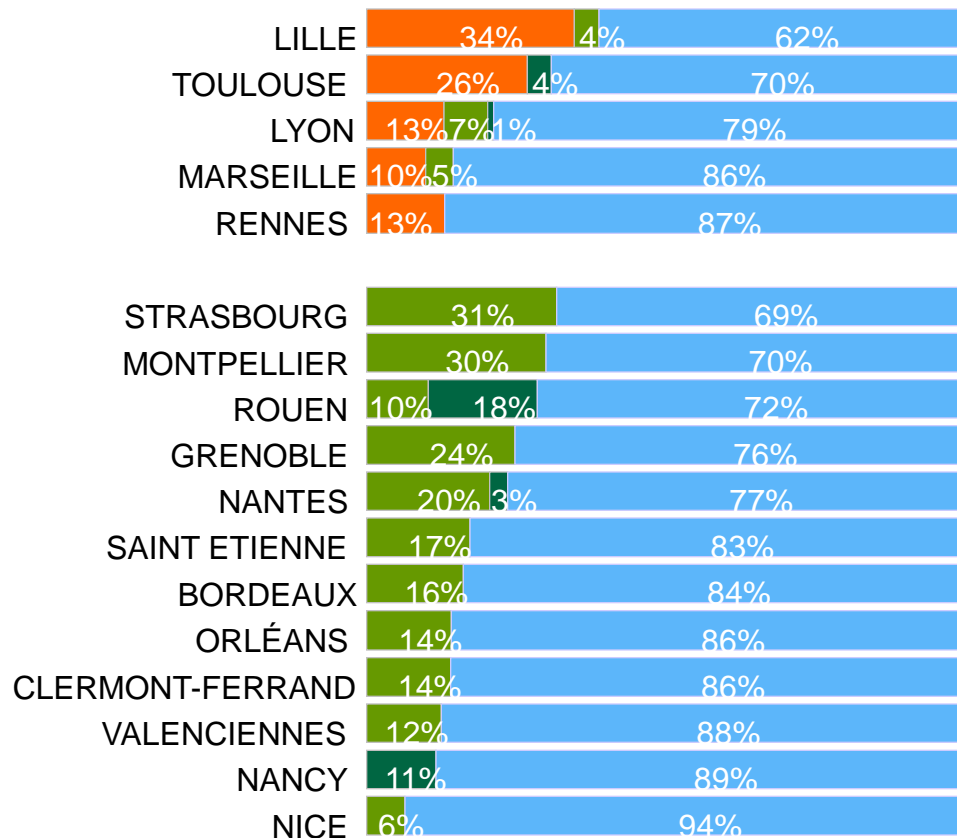


■ métro
 ■ tramway
 ■ BHNS- Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP + enquête Certu auprès des réseaux BHNS

La part des TCSP dans l'ensemble de chaque réseau

L'offre bus classique reste majoritaire en kilomètres offerts

Part des modes dans les km parcourus

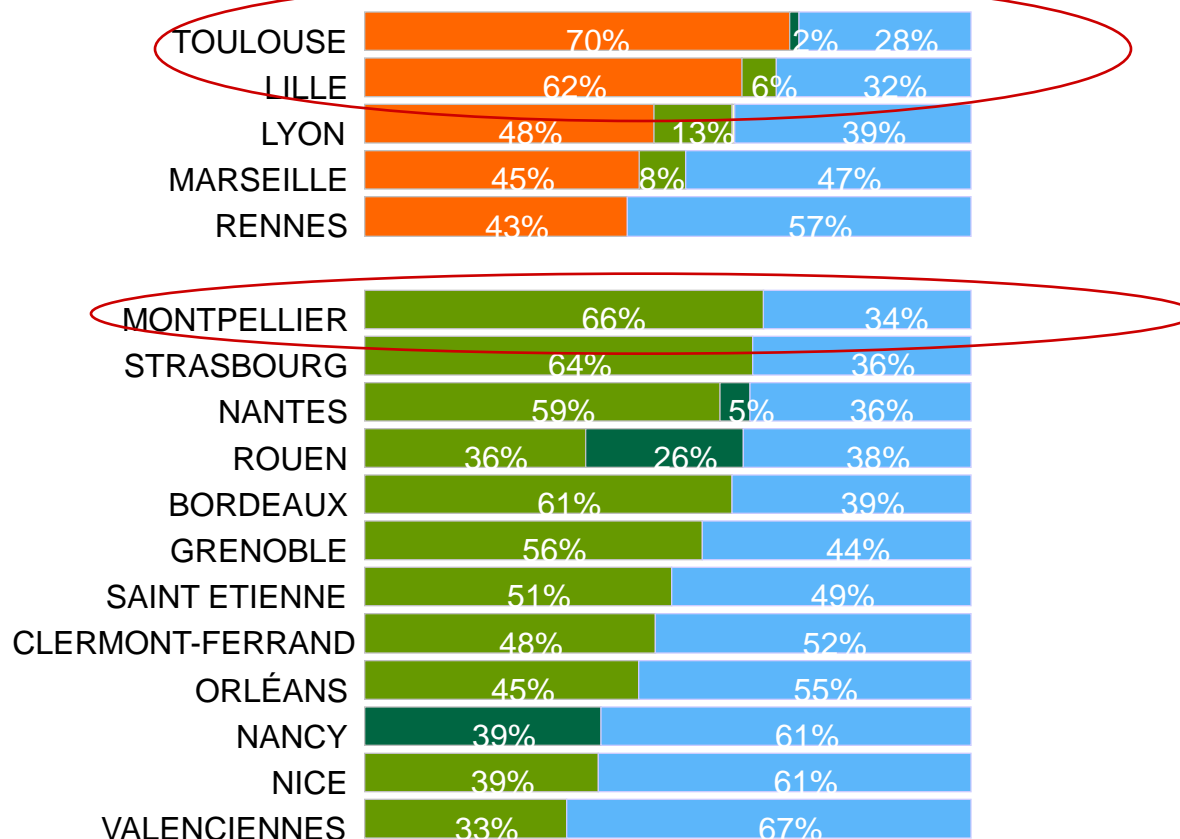


■ métro
 ■ tramway
 ■ BHNS
 ■ bus classiques

Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP+ enquête Certu auprès des réseaux BHNS

Mais les TCSP tendent à capter une part croissante des usagers

Part des modes dans les voyages

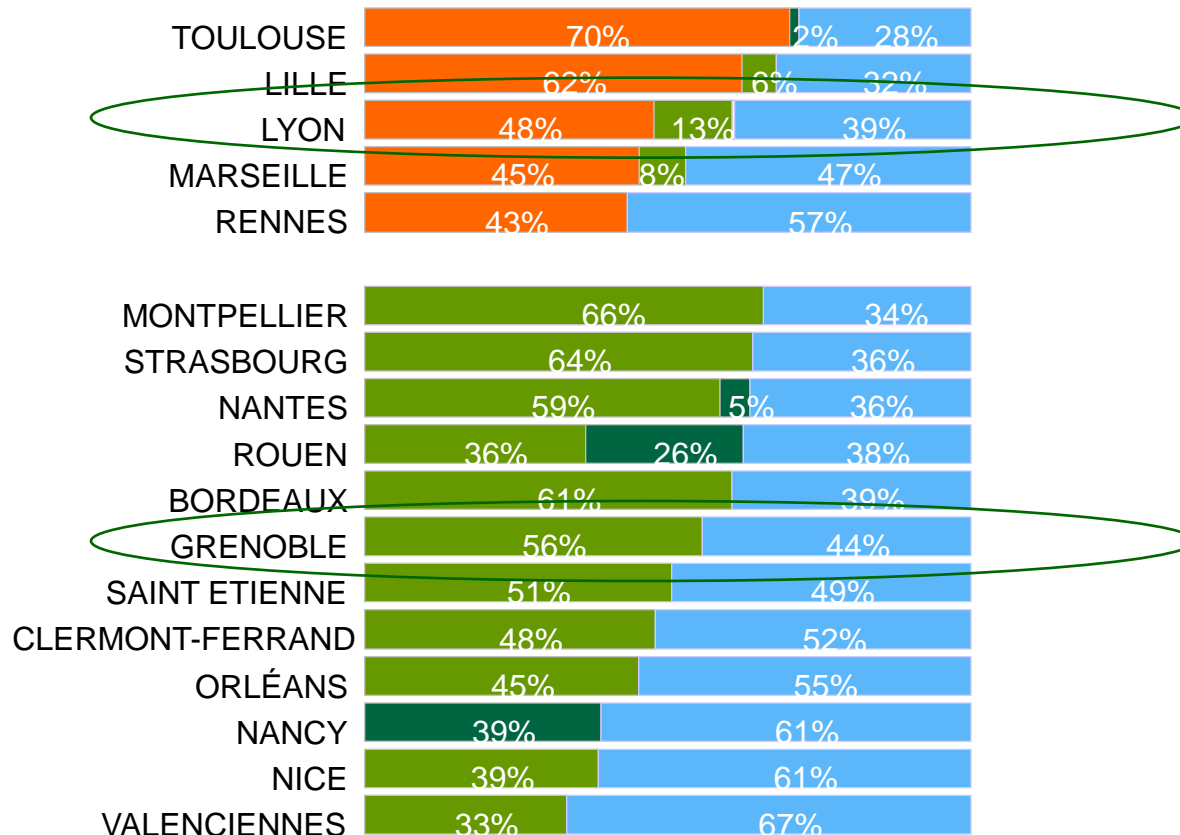


■ métro
 ■ tramway
 ■ BHNS
 ■ bus classiques

Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP+ enquête Certu auprès des réseaux BHNS

Mais les TCSP tendent à capter une part croissante des usagers

Part des modes dans les voyages

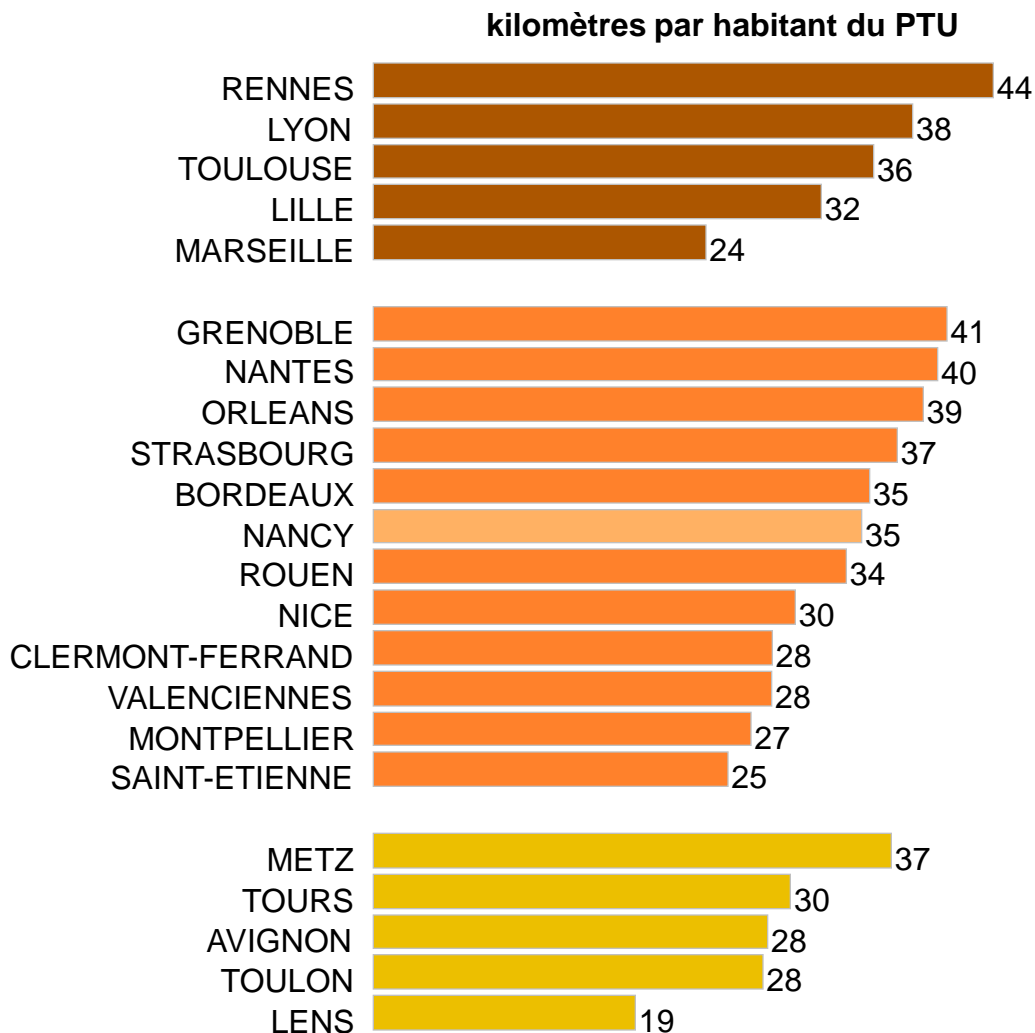


■ métro
 ■ tramway
 ■ BHNS
 ■ bus classiques

Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP+ enquête Certu auprès des réseaux BHNS

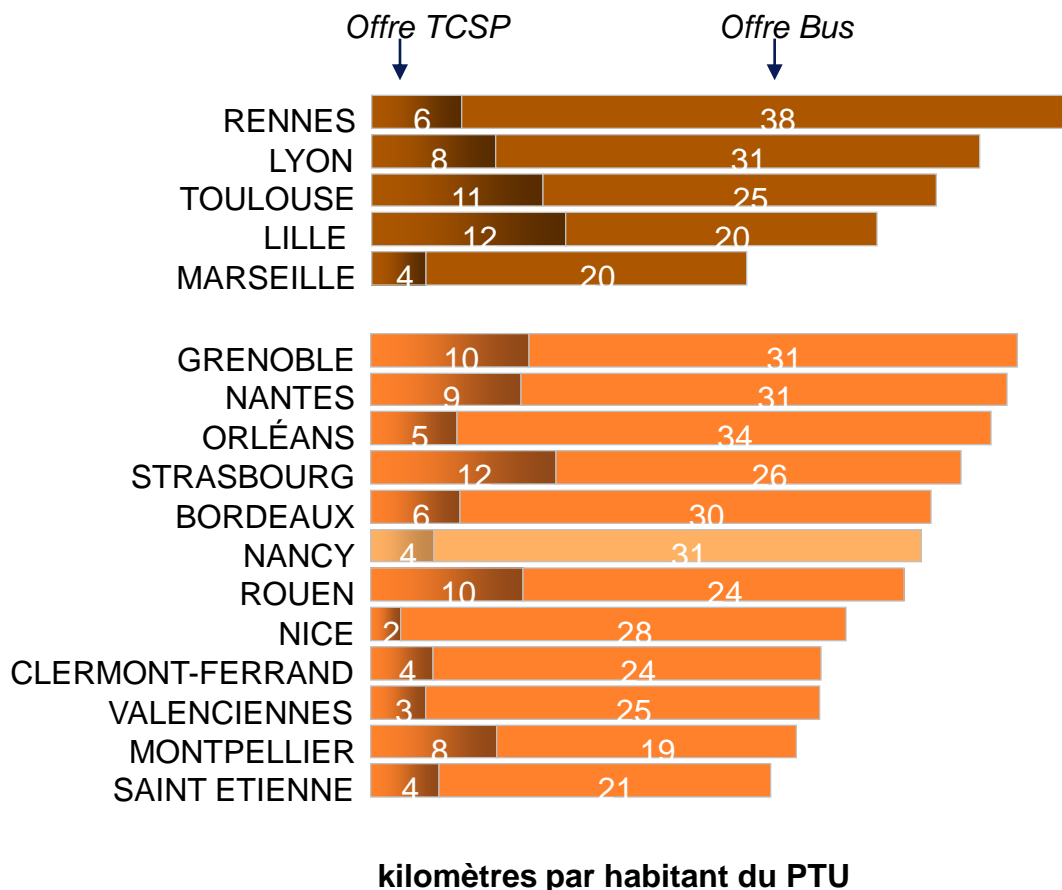
Offre et usage des réseaux de TCU

Une offre qui varie du simple au double quelque soit le mode



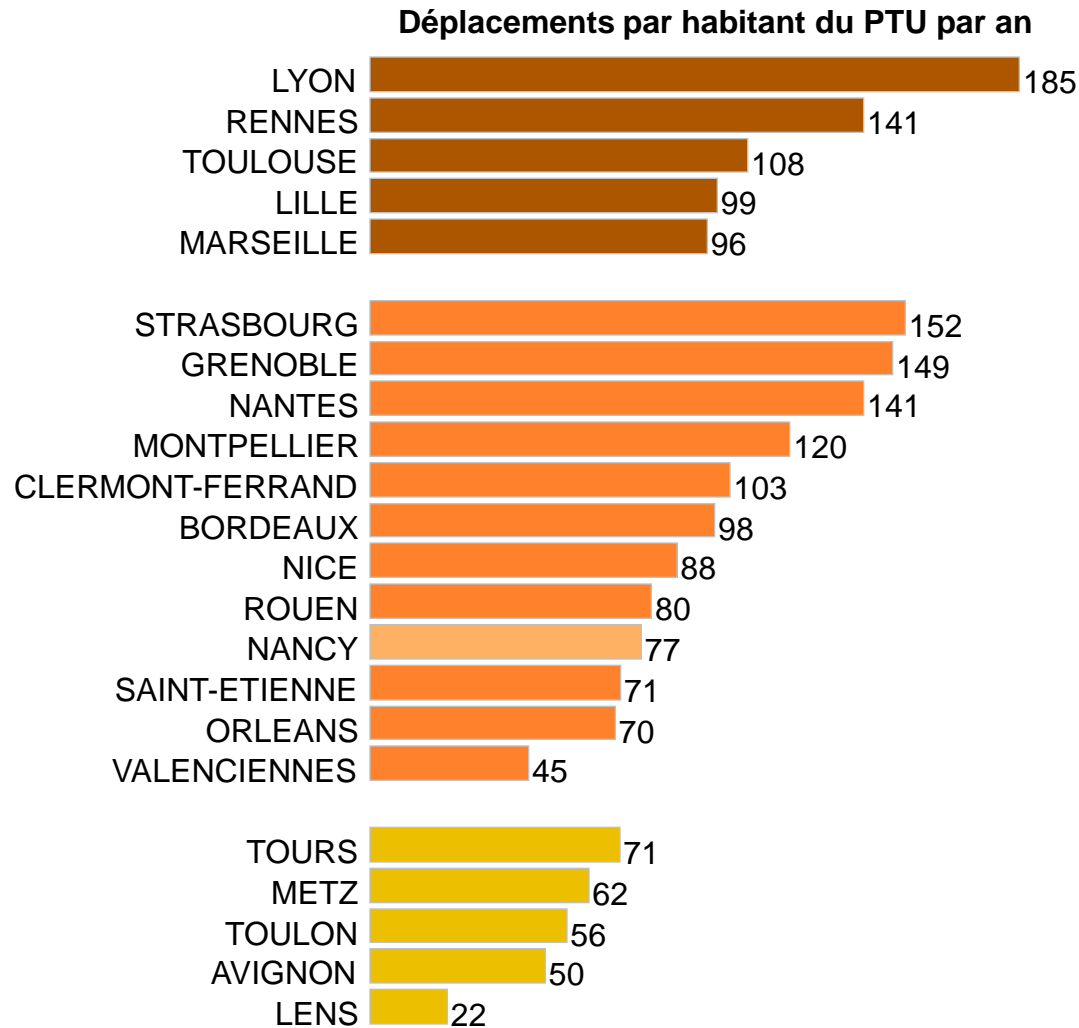
■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Des différences importantes sur l'offre bus en complément des TCSP



■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS - Source : enquête annuelle TCU - Certu-DGITM-GART-UTP

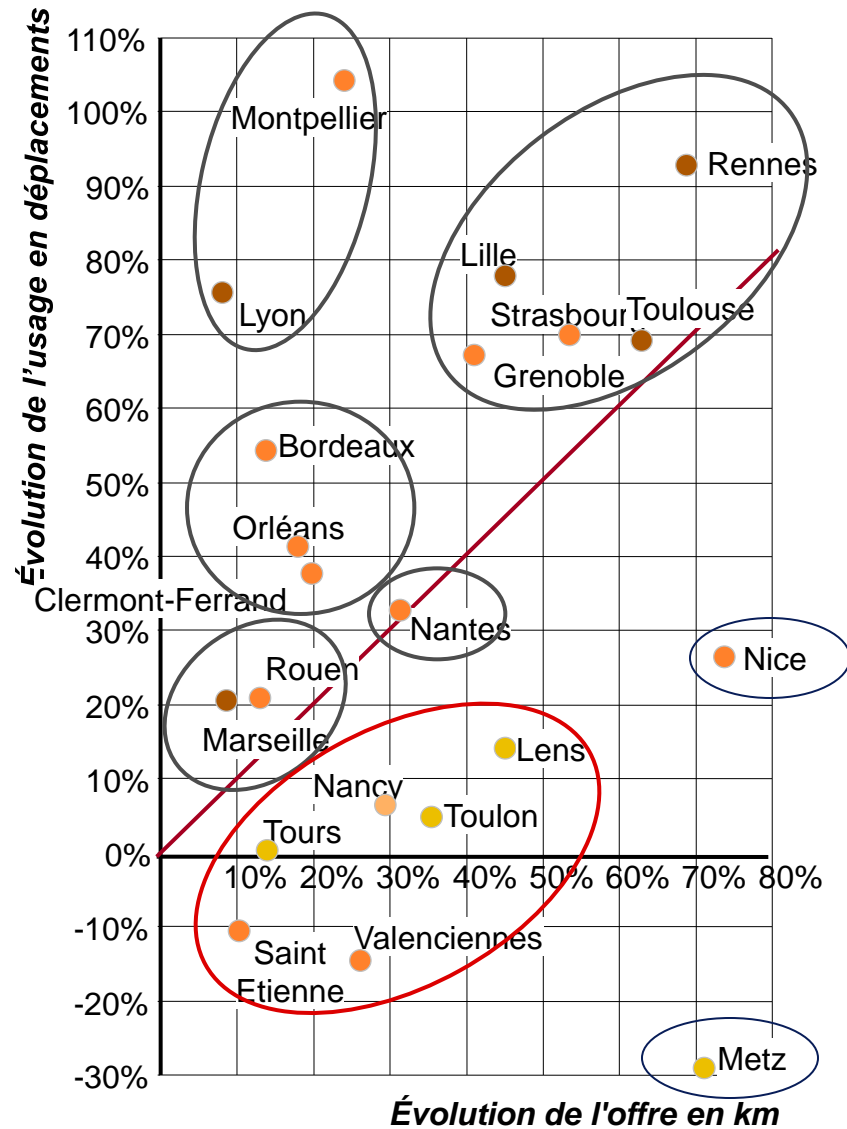
Un usage plus hétérogène



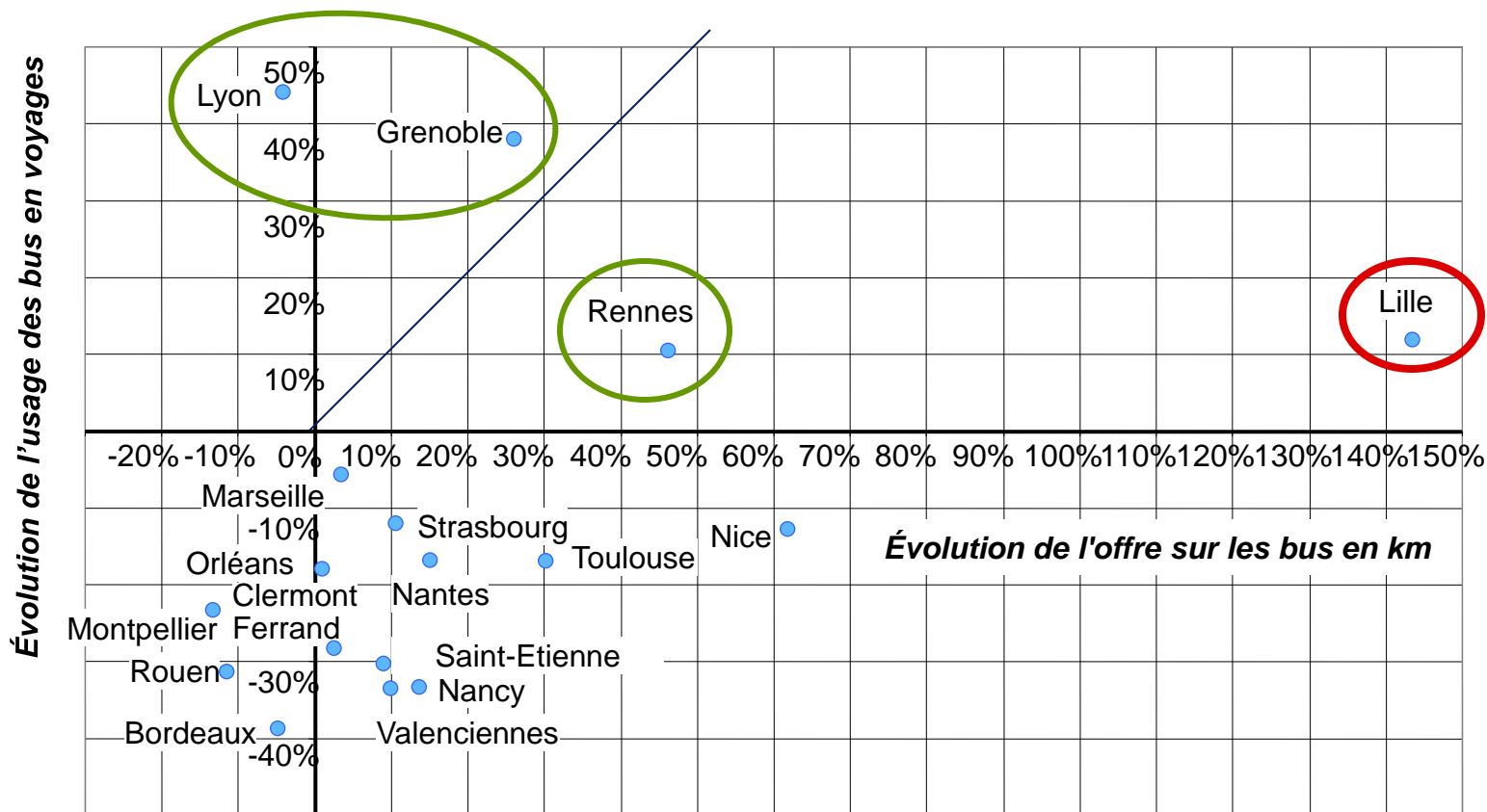
■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Évolutions – 1996 - 2008

Évolutions de l'offre et de l'usage entre 1996 et 2008

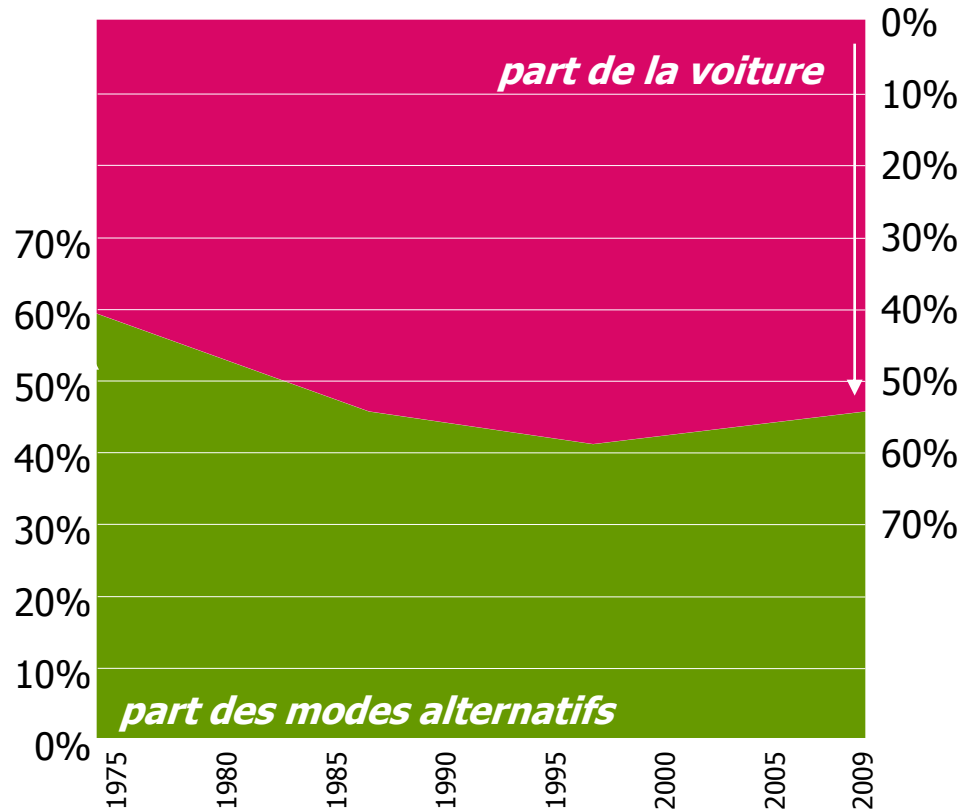


Évolution des réseaux bus sur les réseaux à TCSP



La part de marché des modes alternatifs à la voiture augmente sur l'ensemble des agglomérations

Évolution de la part de marché des modes

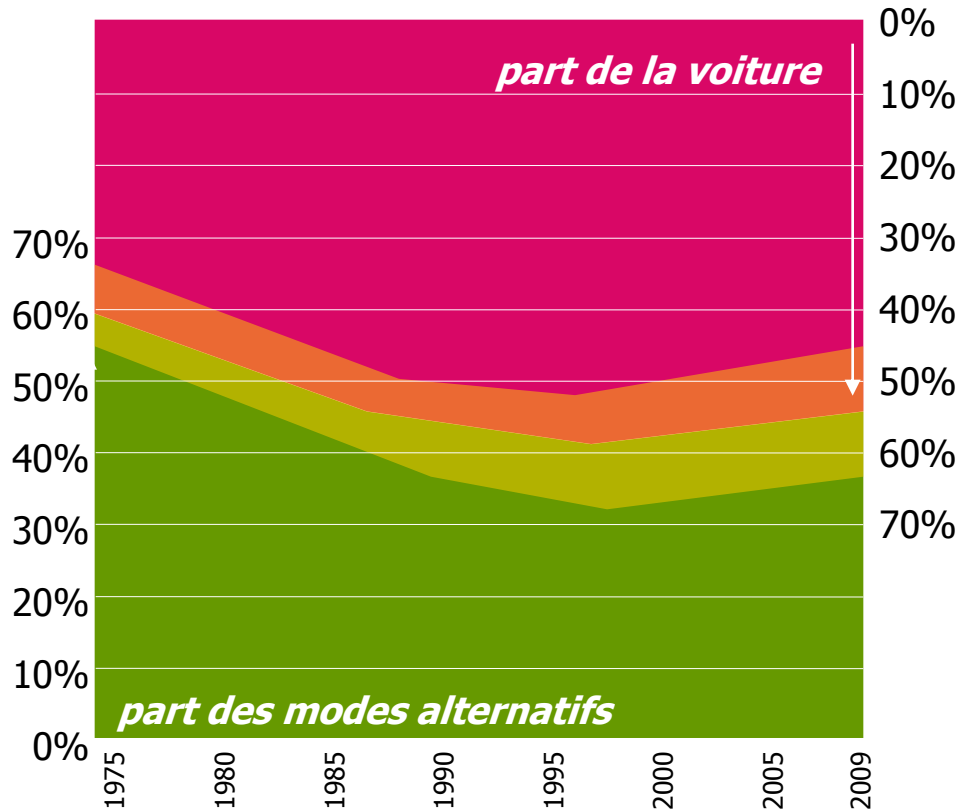


Source : enquêtes ménages déplacements

Toutes les agglomérations ont réalisé au moins une enquête ménages déplacements standard Certu. Mais six villes n'ont pas réalisé de telles enquêtes depuis plus de 10 ans : Avignon, Metz, Nancy, Nantes, Orléans et Valenciennes.

La part de marché des modes alternatifs à la voiture augmente sur l'ensemble des agglomérations

Évolution de la part de marché des modes

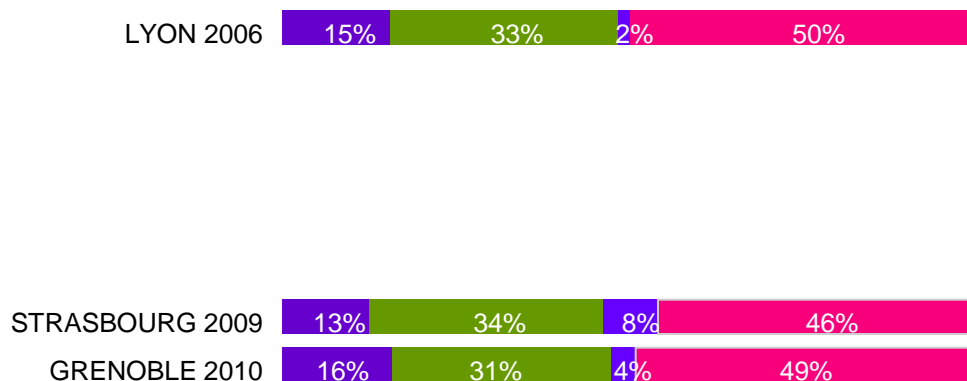


Source : enquêtes ménages déplacements

Toutes les agglomérations ont réalisé au moins une enquête ménages déplacements standard Certu. Mais six villes n'ont pas réalisé de telles enquêtes depuis plus de 10 ans : Avignon, Metz, Nancy, Nantes, Orléans et Valenciennes.

Les investissements sur les transports collectifs en sont un élément essentiel mais pas suffisant

Part de marché des différents modes sur 16 agglomérations



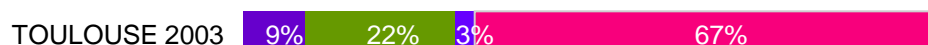
■ TOUS TC ■ MARCHÉ ■ VELO ■ VOITURES + MOTOS

Source : enquêtes ménages déplacements standard Certu

Pas d'enquête récente sur Nantes, Orléans, Valenciennes, Avignon, Metz et Nancy

Les investissements sur les transports collectifs en sont un élément essentiel mais pas suffisant

Part de marché des différents modes sur 16 agglomérations



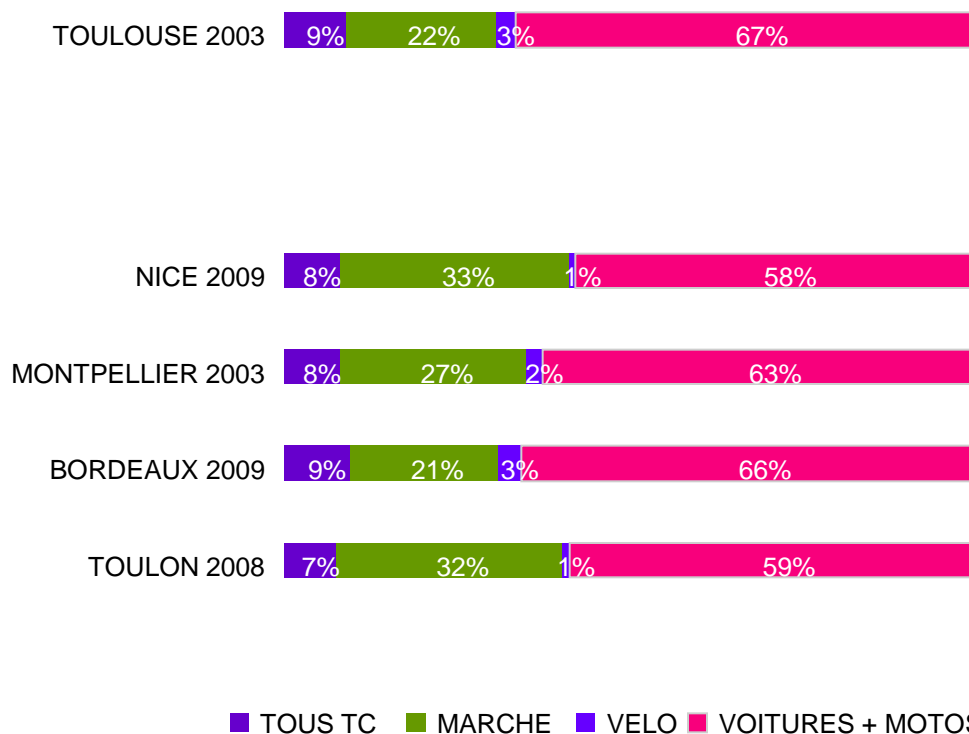
■ TOUS TC ■ MARCHE ■ VELO ■ VOITURES + MOTOS

Source : enquêtes ménages déplacements standard Certu

Pas d'enquête récente sur Nantes, Orléans, Valenciennes, Avignon, Metz et Nancy

Les investissements sur les transports collectifs en sont un élément essentiel mais pas suffisant

Part de marché des différents modes sur 16 agglomérations

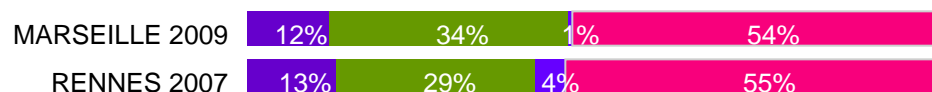


Source : enquêtes ménages déplacements standard Certu

Pas d'enquête récente sur Nantes, Orléans, Valenciennes, Avignon, Metz et Nancy

Les investissements sur les transports collectifs en sont un élément essentiel mais pas suffisant

Part de marché des différents modes sur 16 agglomérations



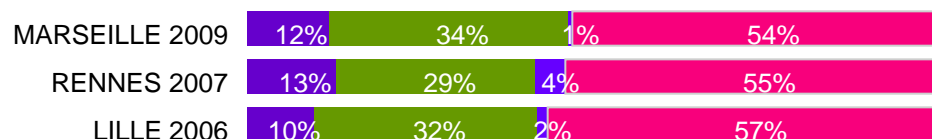
■ TOUS TC ■ MARCHÉ ■ VELO ■ VOITURES + MOTOS

Source : enquêtes ménages déplacements standard Certu

Pas d'enquête récente sur Nantes, Orléans, Valenciennes, Avignon, Metz et Nancy

Les investissements sur les transports collectifs en sont un élément essentiel mais pas suffisant

Part de marché des différents modes sur 16 agglomérations



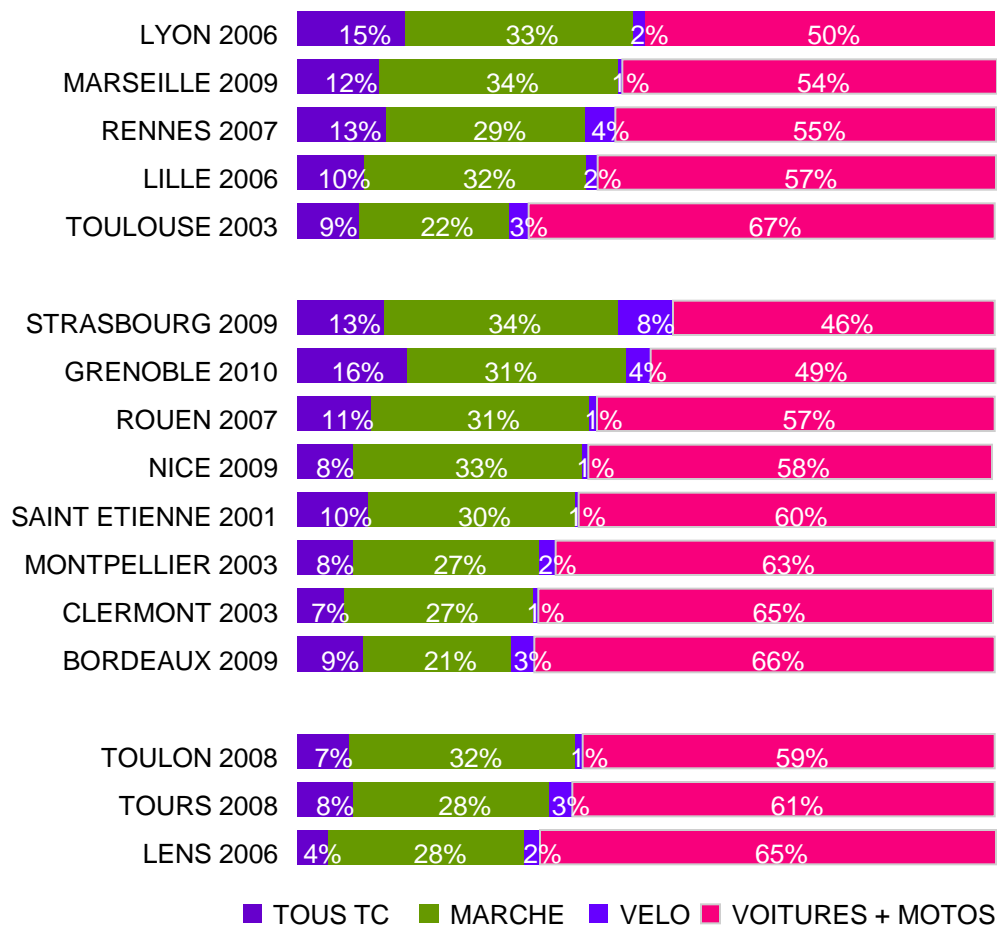
■ TOUS TC ■ MARCHE ■ VELO ■ VOITURES + MOTOS

Source : enquêtes ménages déplacements standard Certu

Pas d'enquête récente sur Nantes, Orléans, Valenciennes, Avignon, Metz et Nancy

Les investissements sur les transports collectifs en sont un élément essentiel mais pas suffisant

Part de marché des différents modes sur 16 agglomérations



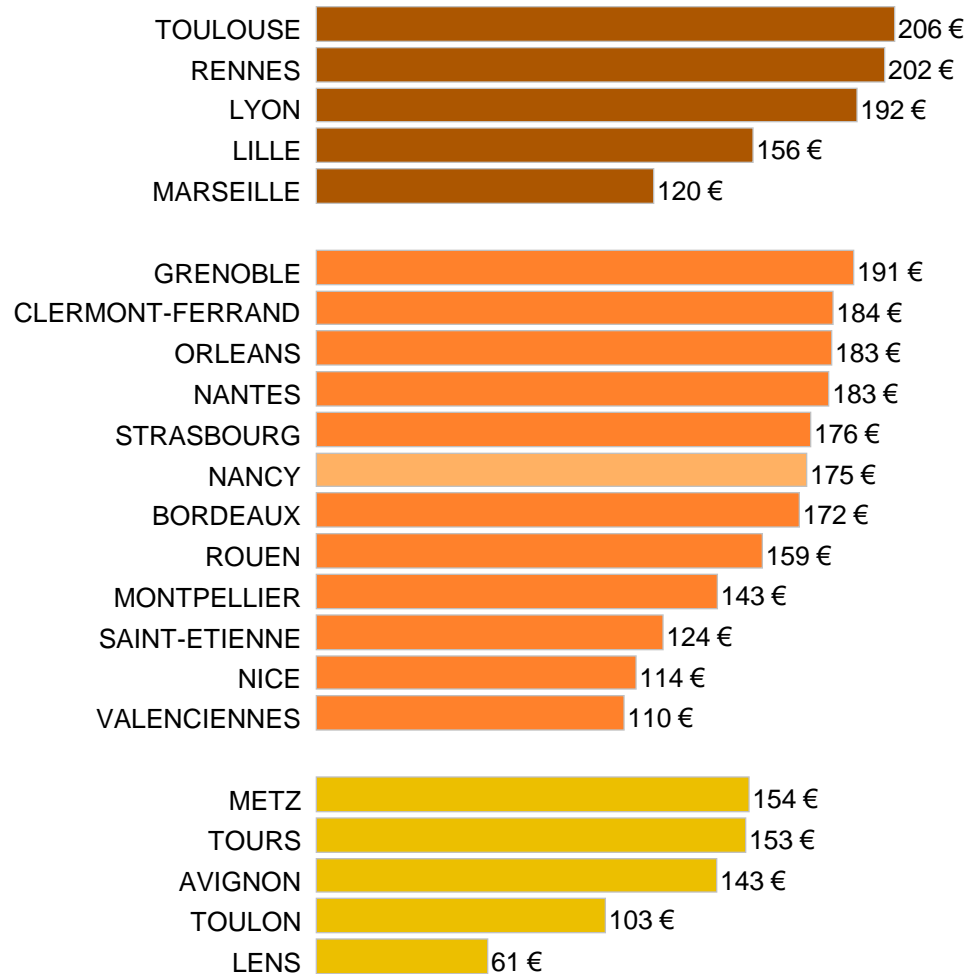
Source : enquêtes ménages déplacements standard Certu

Pas d'enquête récente sur Nantes, Orléans, Valenciennes, Avignon, Metz et Nancy

Le financement des transports publics

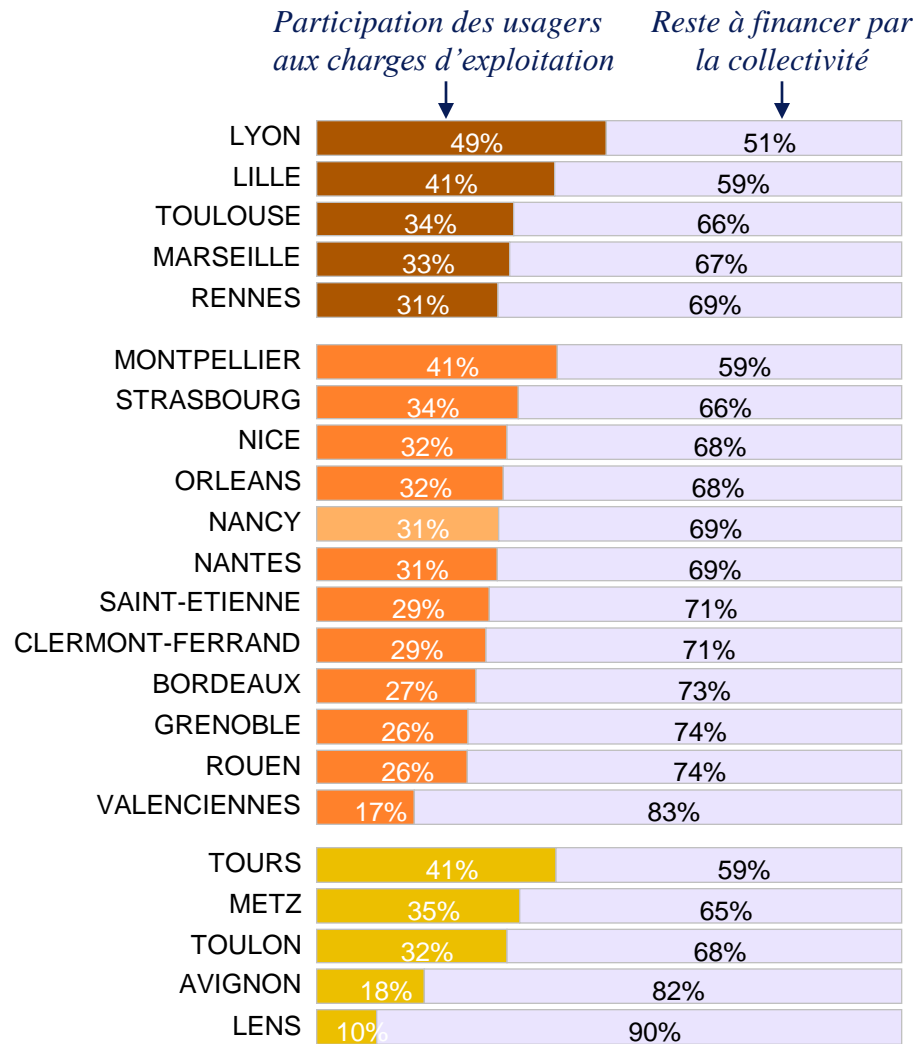
Des inégalités de richesse importantes

Rendement du VT par habitant pour un taux de 1,8 %



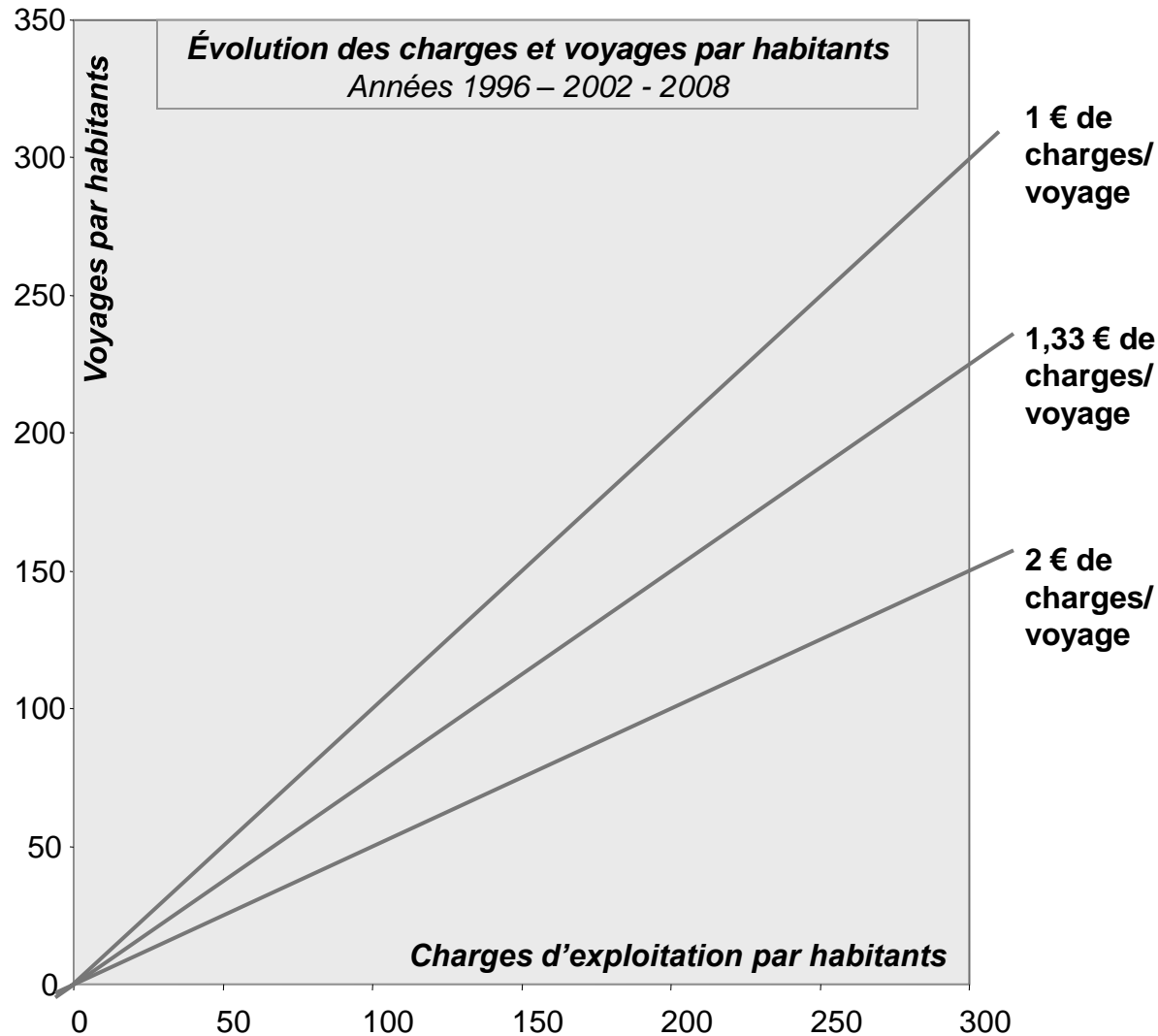
■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Des équilibres financiers fragiles



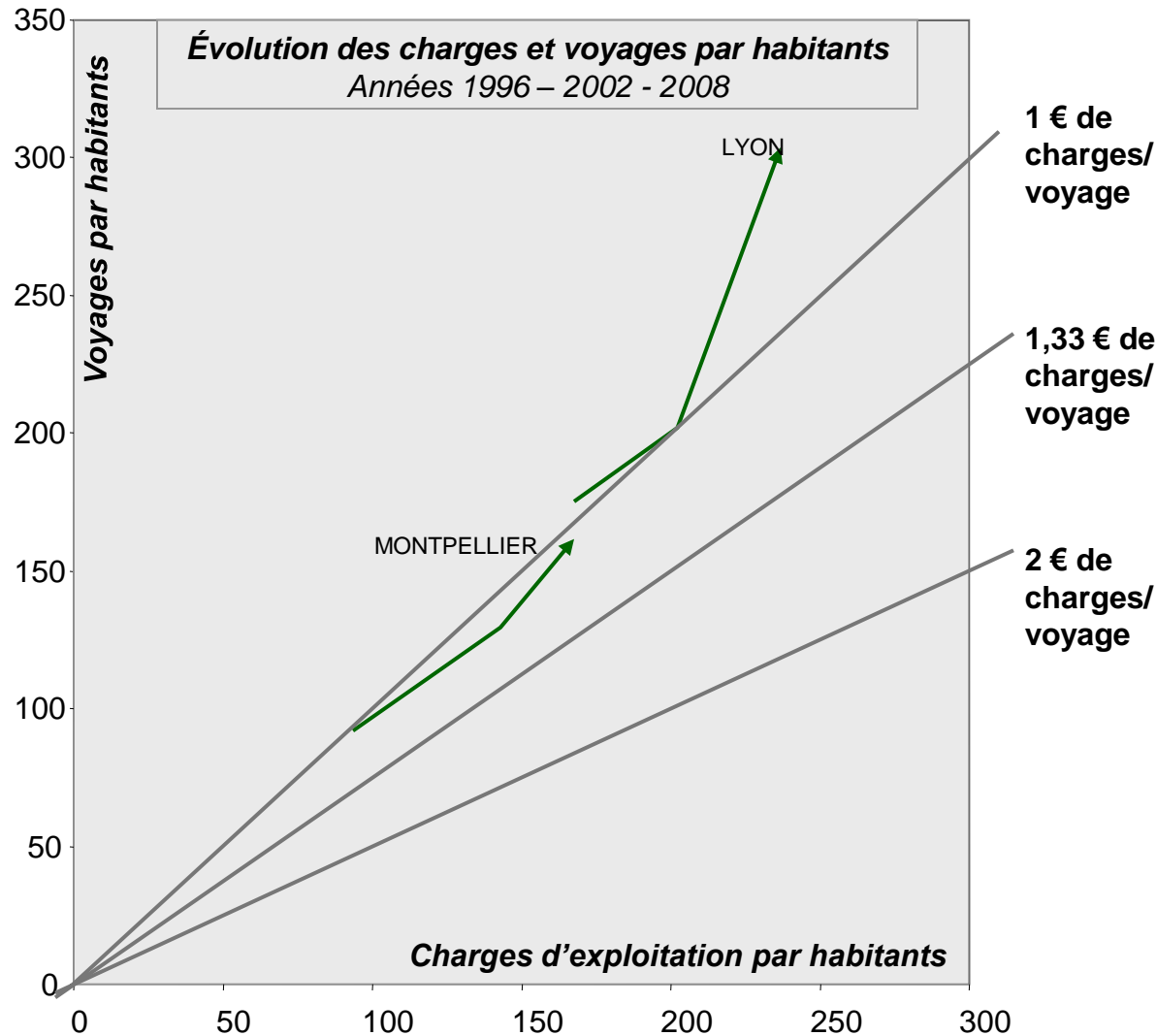
■ Réseau à métro
 ■ Réseau à tramway
 ■ Réseau à BNHS
 ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Une dérive des coûts d'exploitation par voyages dans de nombreux réseaux



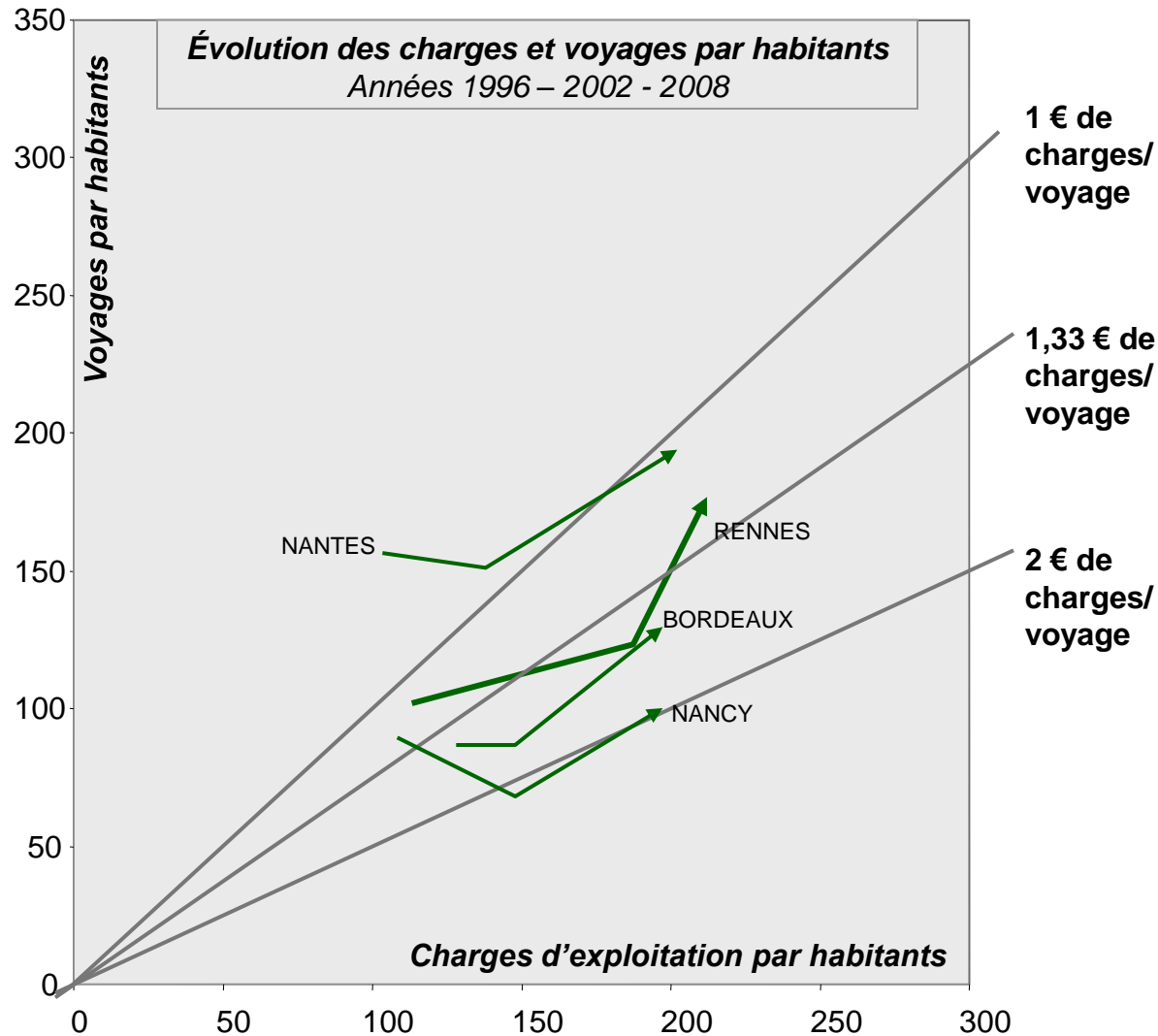
Nota : les données étant incomplètes pour Nice et Toulouse, ces deux agglomérations ne figurent pas sur le graphe

Une dérive des coûts d'exploitation par voyages dans de nombreux réseaux



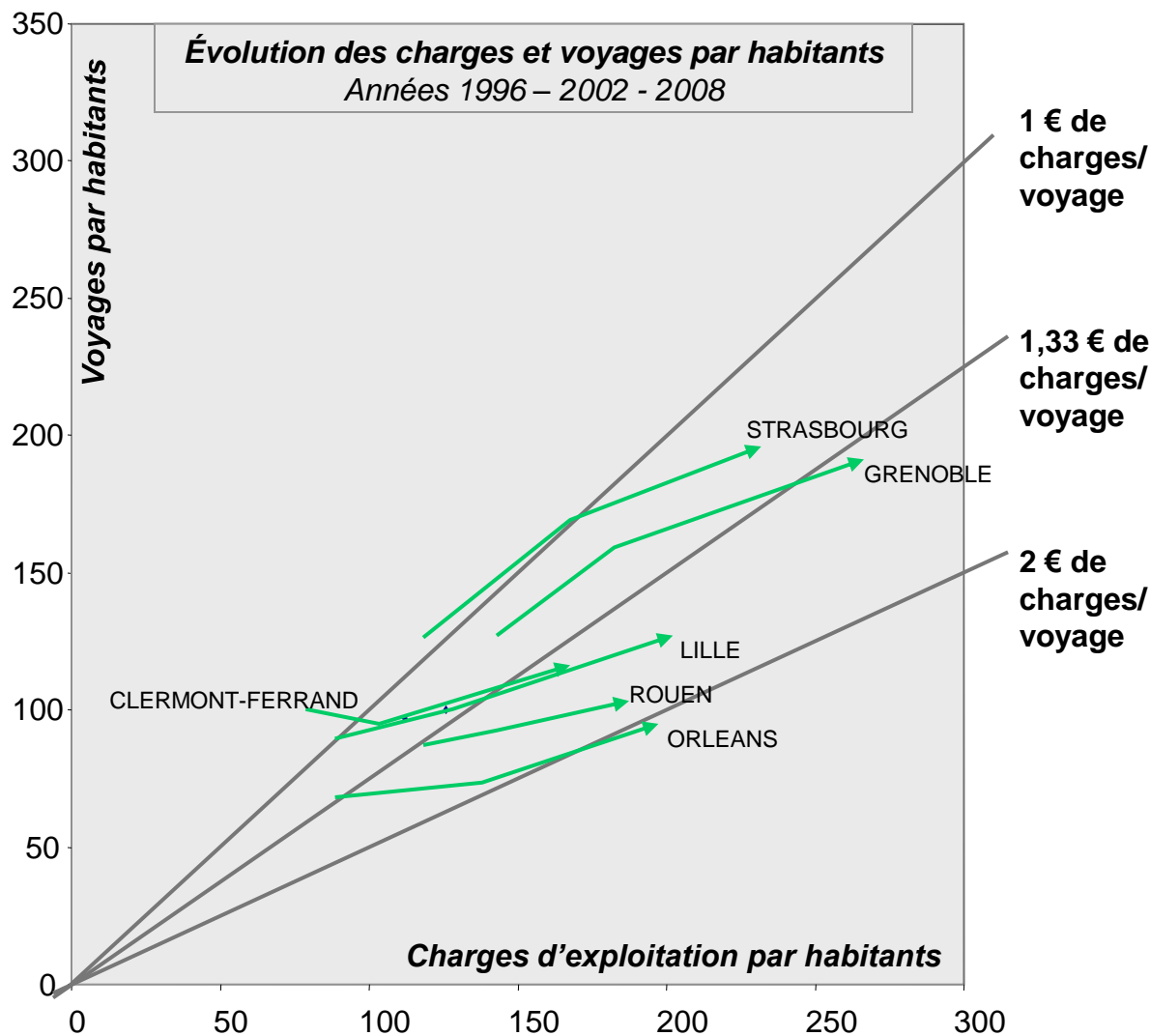
Nota : les données étant incomplètes pour Nice et Toulouse, ces deux agglomérations ne figurent pas sur le graphe

Une dérive des coûts d'exploitation par voyages dans de nombreux réseaux



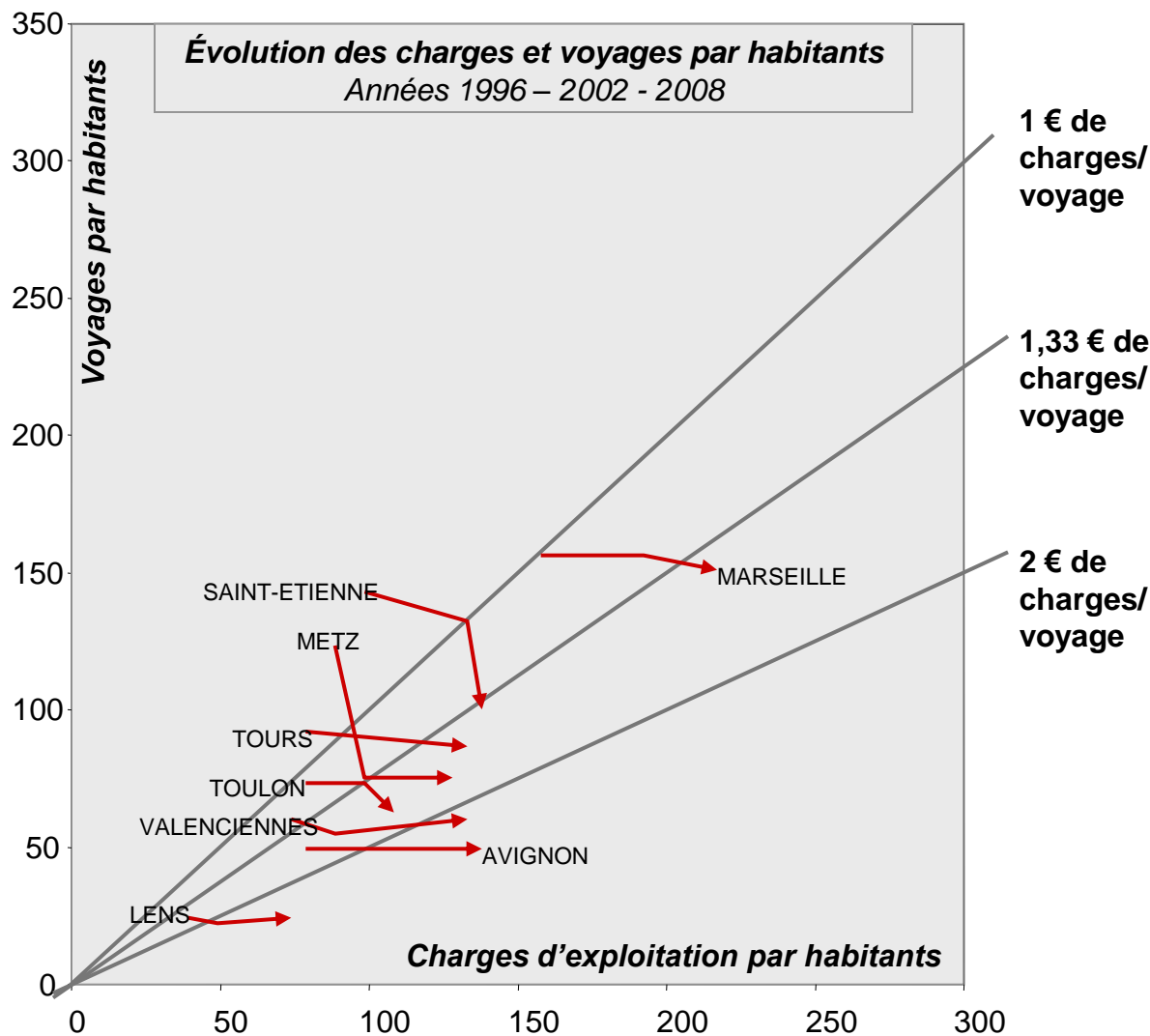
Nota : les données étant incomplètes pour Nice et Toulouse, ces deux agglomérations ne figurent pas sur le graphe

Une dérive des coûts d'exploitation par voyages dans de nombreux réseaux



Nota : les données étant incomplètes pour Nice et Toulouse, ces deux agglomérations ne figurent pas sur le graphe

Une dérive des coûts d'exploitation par voyages dans de nombreux réseaux



Nota : les données étant incomplètes pour Nice et Toulouse, ces deux agglomérations ne figurent pas sur le graphe

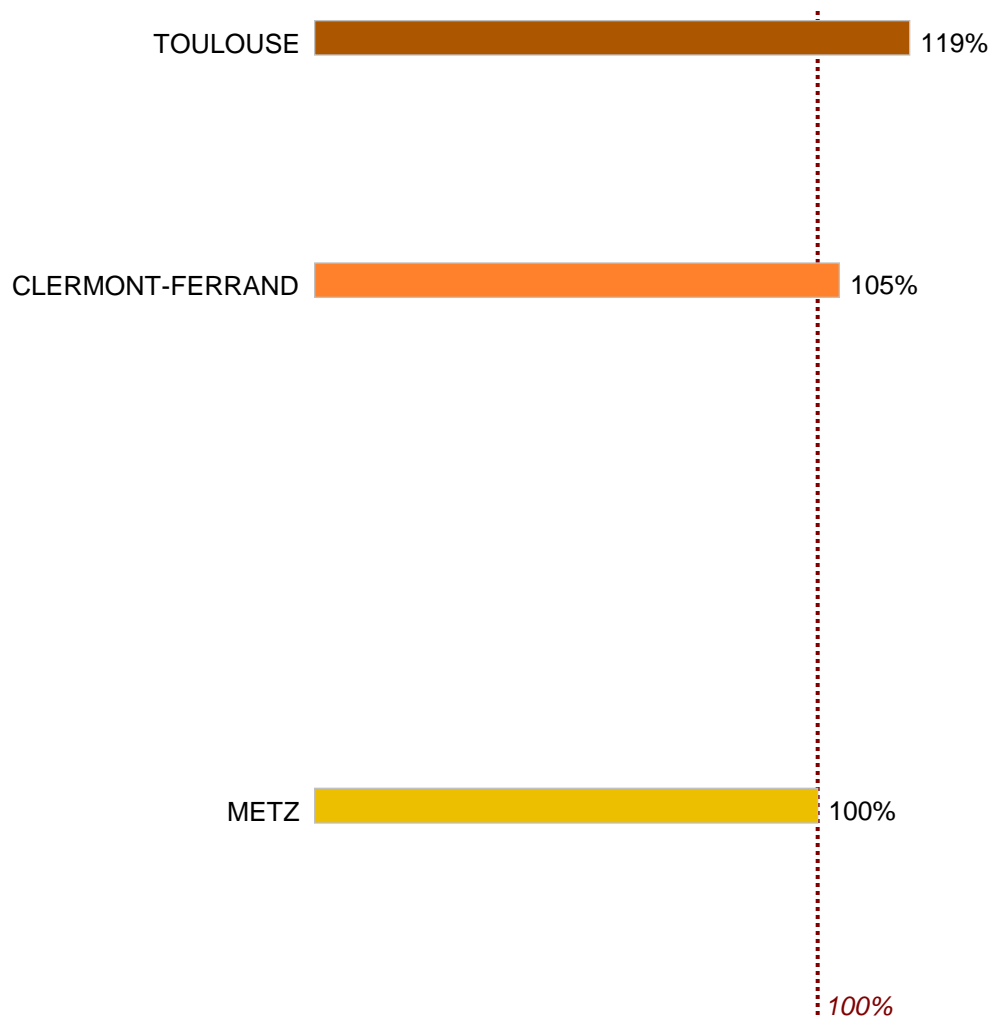
Le produit du versement transport participe inégalement au financement des charges d'exploitation

Participation du VT aux charges d'exploitation

■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Le produit du versement transport participe inégalement au financement des charges d'exploitation

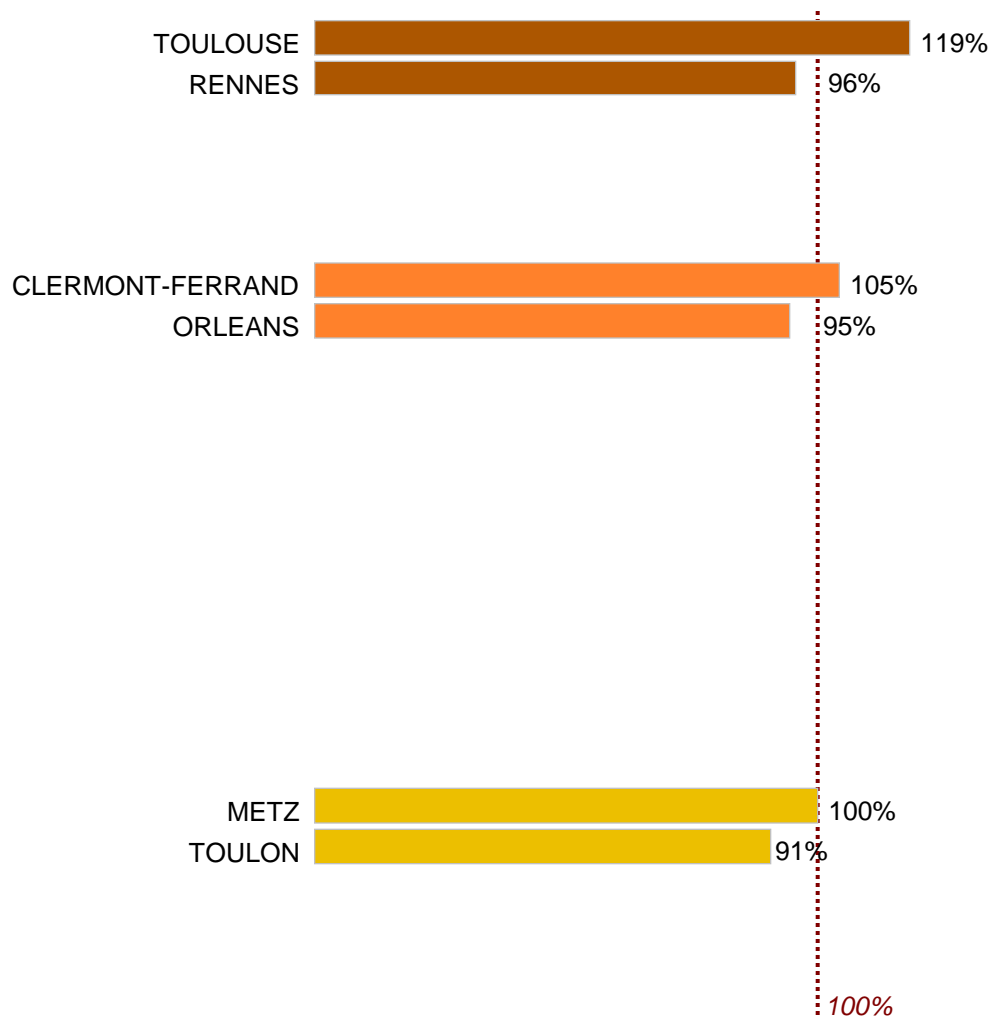
Participation du VT aux charges d'exploitation



■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Le produit du versement transport participe inégalement au financement des charges d'exploitation

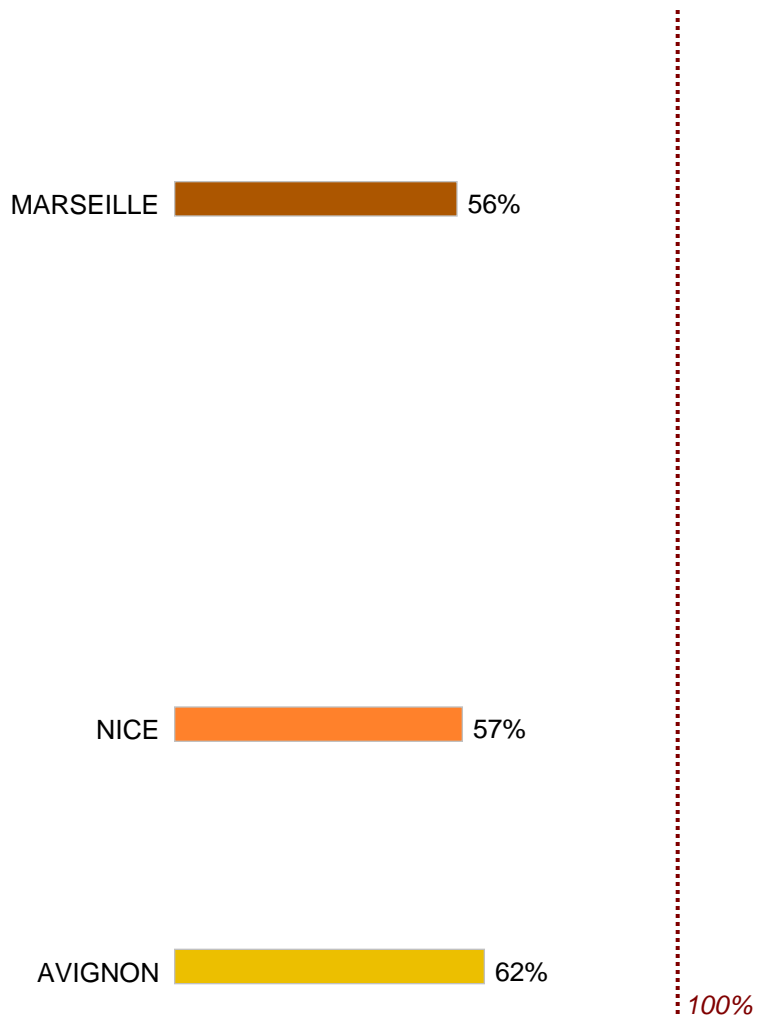
Participation du VT aux charges d'exploitation



■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Le produit du versement transport participe inégalement au financement des charges d'exploitation

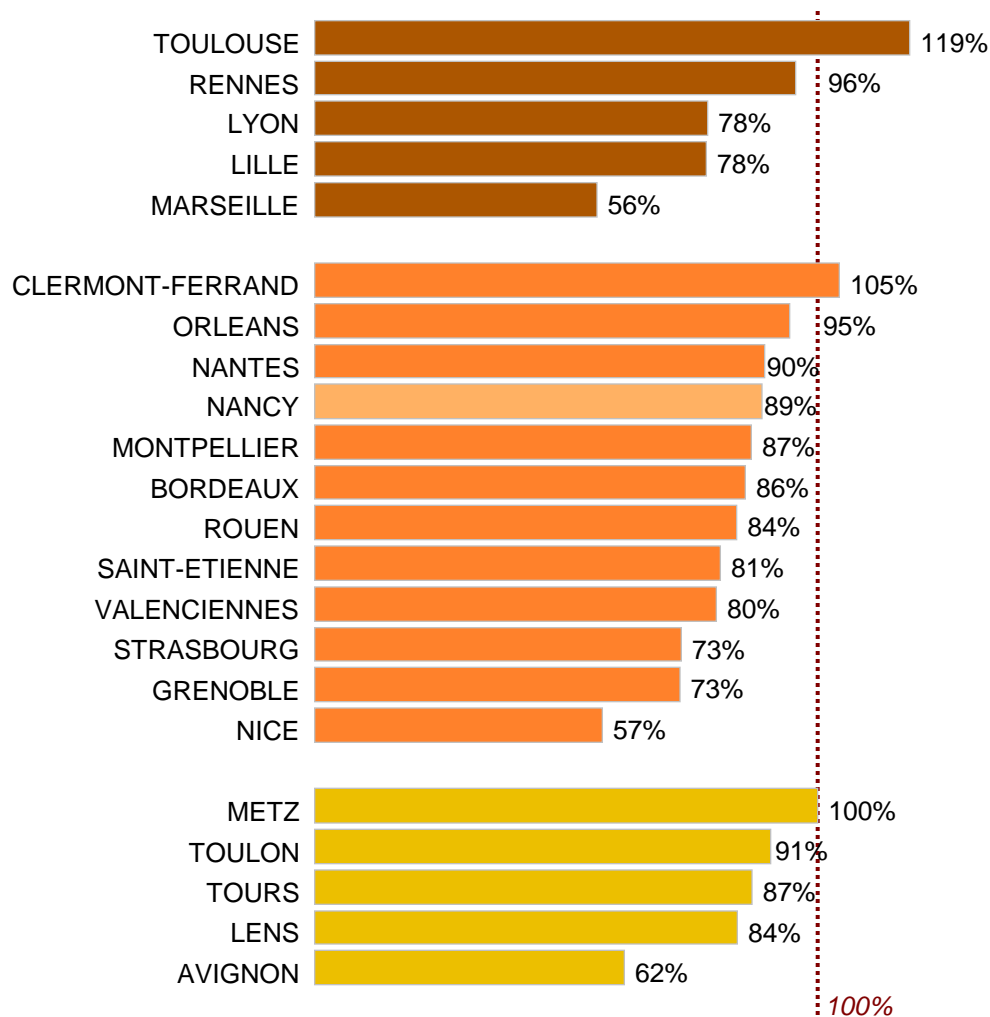
Participation du VT aux charges d'exploitation



■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Le produit du versement transport participe inégalement au financement des charges d'exploitation

Participation du VT aux charges d'exploitation



■ Réseau à métro ■ Réseau à tramway ■ Réseau à BNHS ■ Réseau bus - Source : enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

Éléments de synthèse

- Une tendance globale à la hausse de l'usage des TC depuis le début des années 2000
- Pour autant les écarts entre les différentes agglomérations sont sensibles
 - 5 réseaux se dégagent, avec une offre et un usage plus importants que les autres
 - Lyon, Strasbourg, Grenoble, Rennes et Nantes
 - 4 réseaux ont beaucoup progressé mais ne sont pas encore au même niveau que les 5 précédents
 - Lille, Toulouse, Montpellier : des réseaux à deux vitesses ?
 - Bordeaux : une politique en faveur des TC plus récente