

Table ronde n°2

L'offre de transport: jusqu'où doivent aller les pouvoirs publics?

Expert: Bruno Faivre d'Arcier, LET



Mesurer la performance d'un réseau de Transport Public Urbain

Bruno FAIVRE D'ARCIER
bfdarcier@let.ish-lyon.cnrs.fr

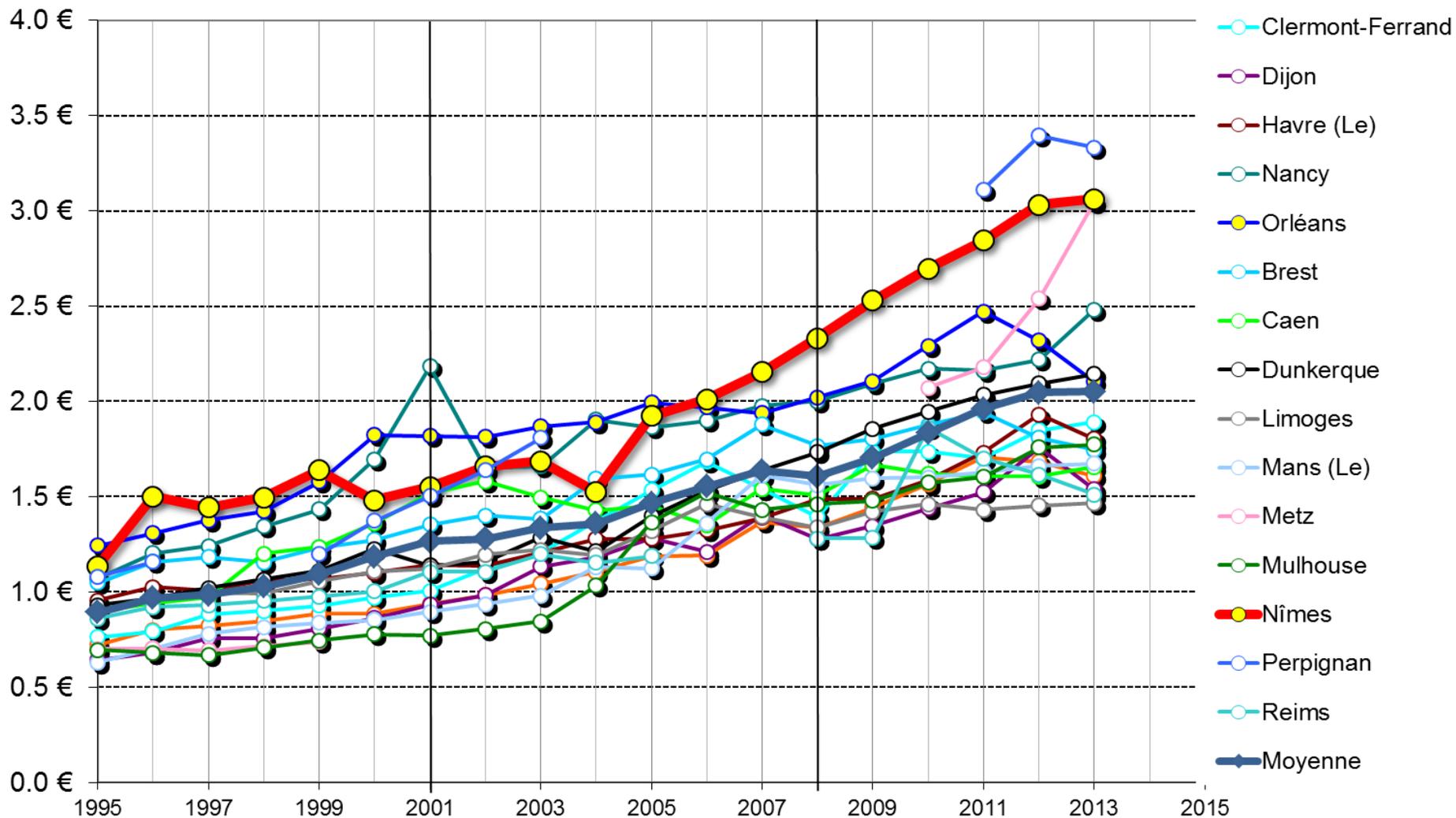
Etats Généraux sur le Financement des Transports Publics

Nîmes, 3 juin 2015



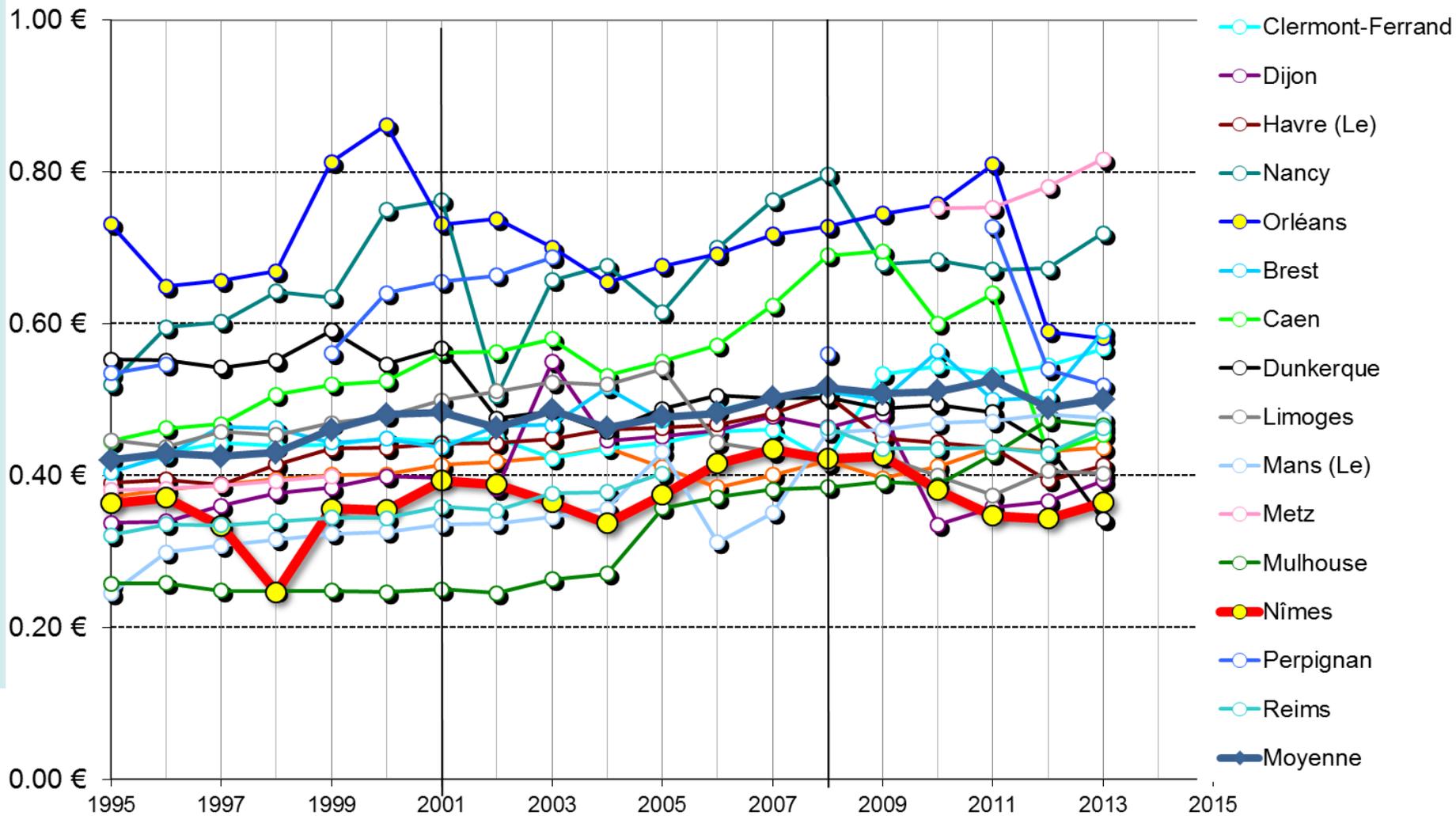
Evolution de la Dépense par Voyage

Dépense par Voyage - 16 Réseaux de 200 à 300 000 habitants



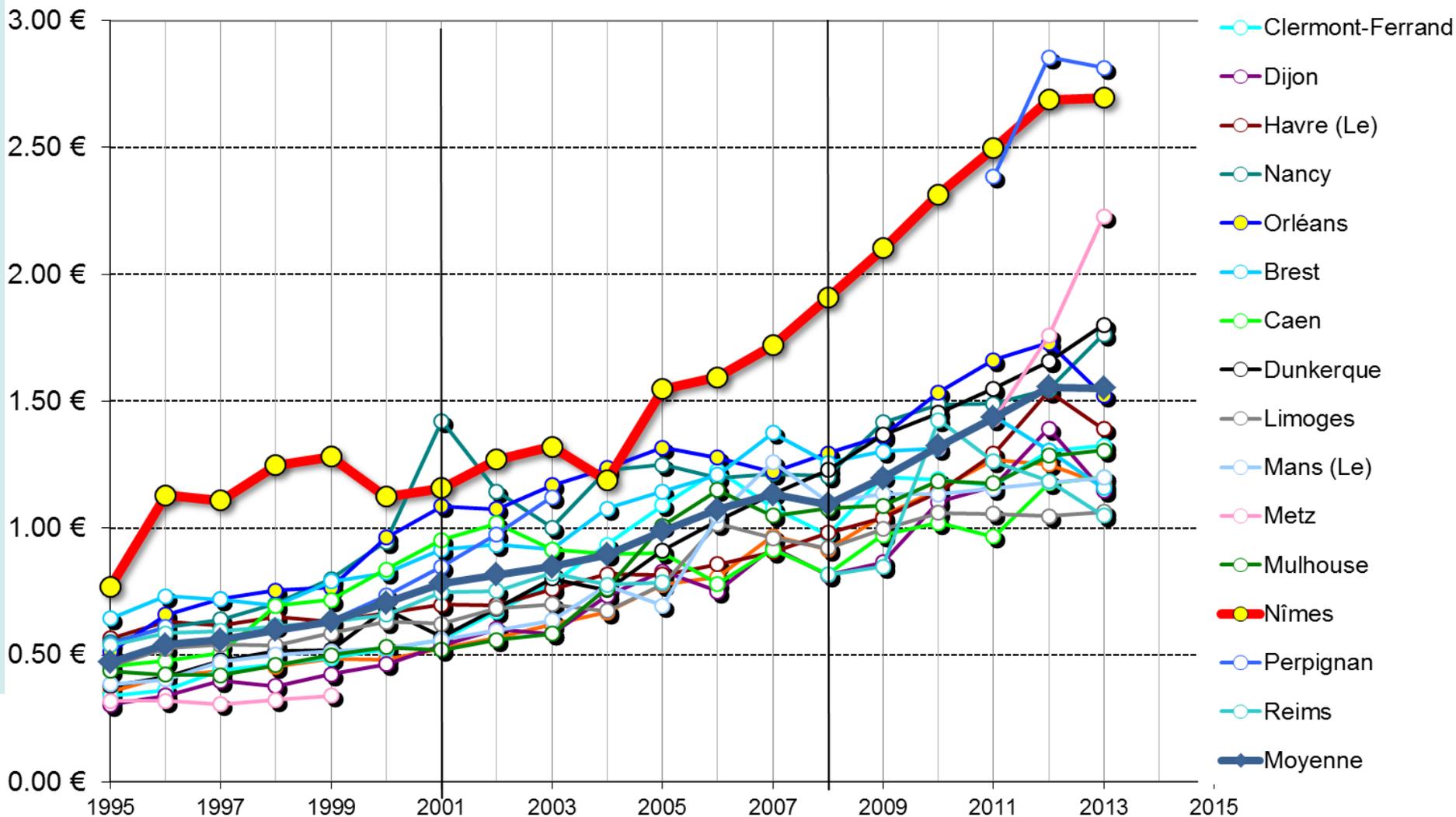
Evolution de la Recette par Voyage

Recette par Voyage - 16 Réseaux de 200 à 300 000 habitants



Evolution du Déficit par Voyage

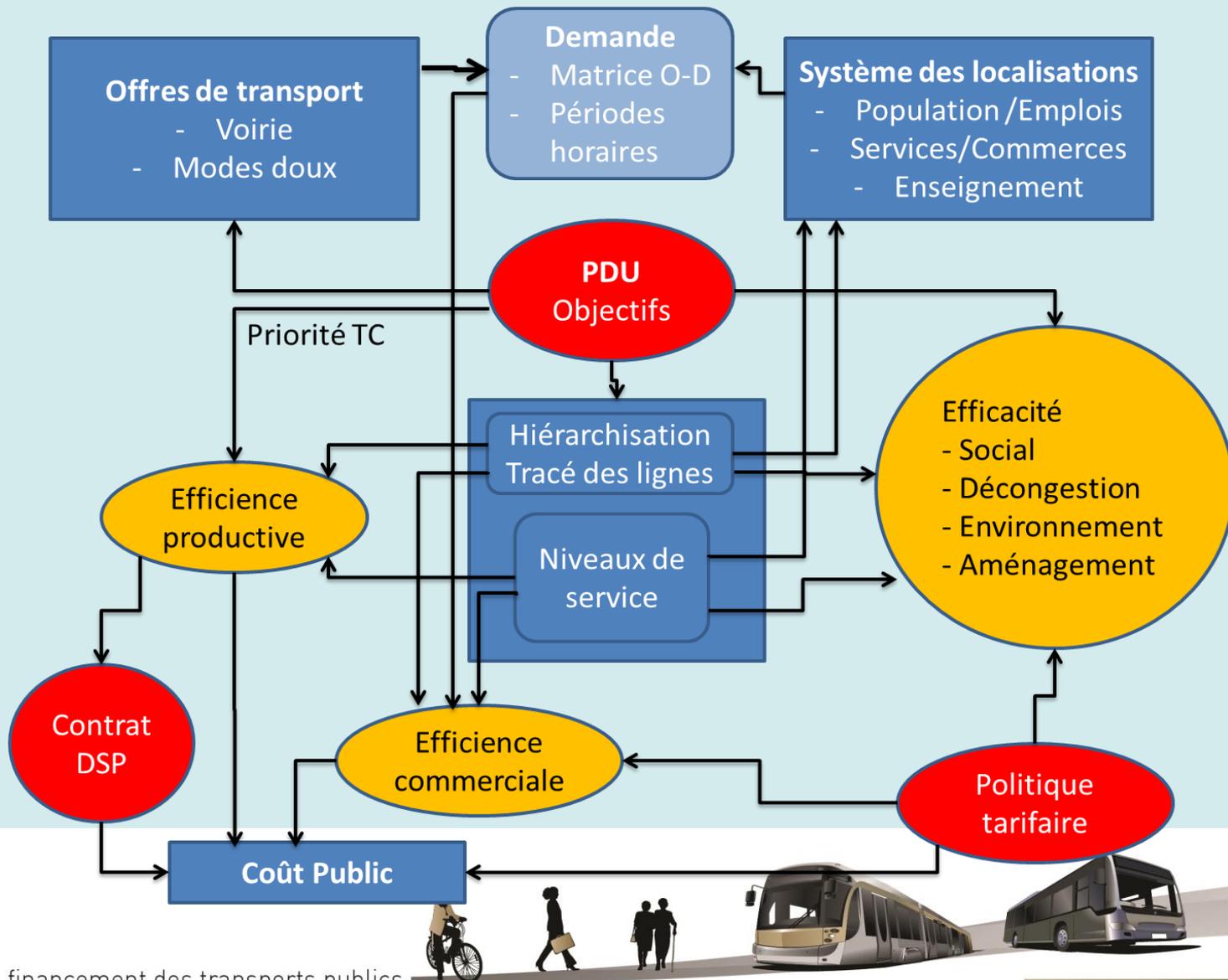
Déficit par Voyage - 16 Réseaux de 200 à 300 000 habitants



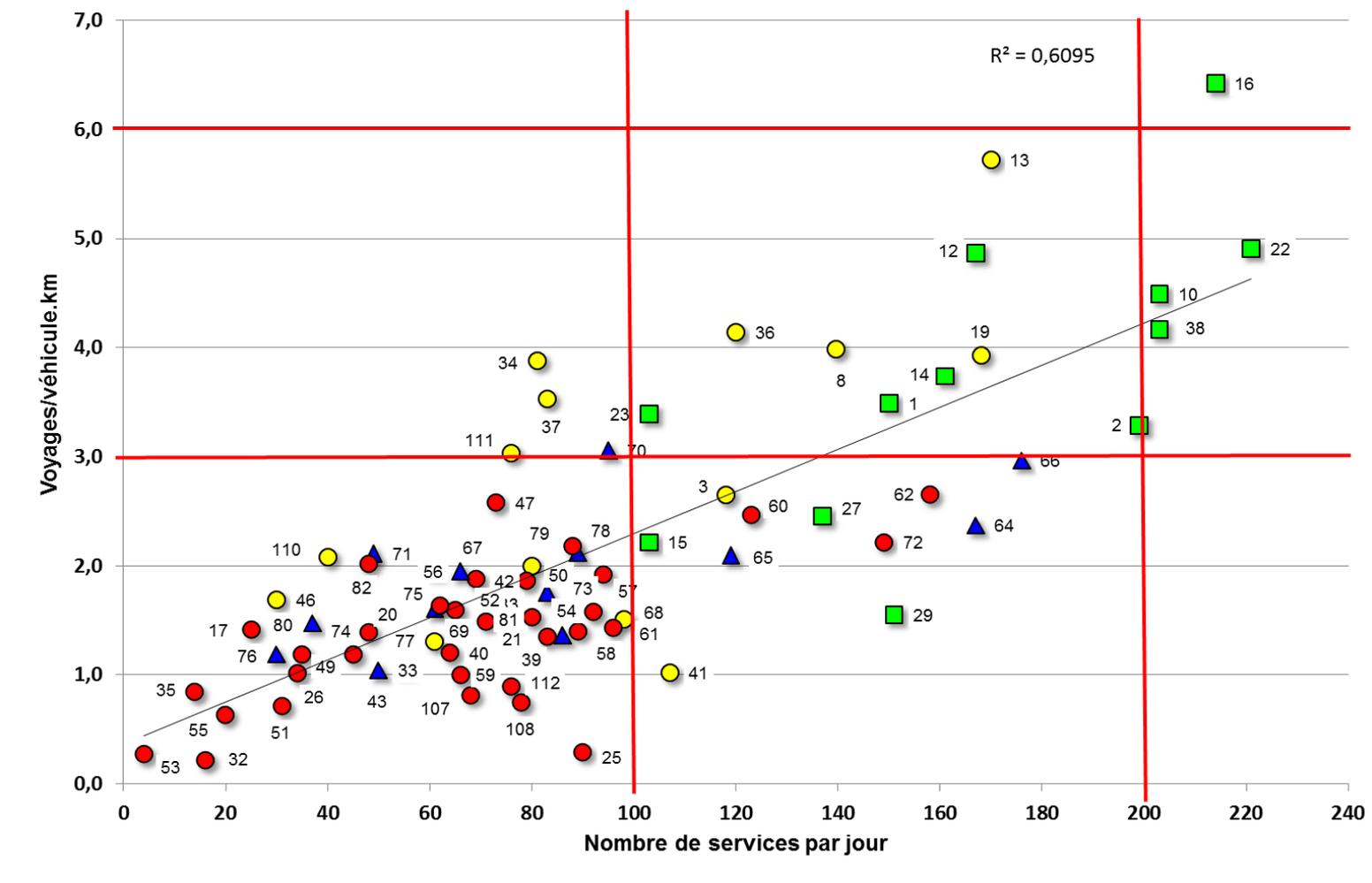
- **Améliorer l'équation financière des réseaux ...**
 - Suppose d'agir principalement sur la dérive des coûts d'exploitation
 - ce qui n'empêche pas de rechercher de nouvelles sources de financement
 - ni de repenser le système tarifaire (décroissance du R/D)
 - Les gains potentiels résident principalement dans le design des réseaux
 - ce qui nécessite une approche par ligne
 - et sans doute une reformulation des contrats avec les exploitants (optimisation vs standard d'offre)
- **La notion de performance est complexe ...**
 - Efficience productive (inputs/outputs) : les frontières de production
 - Efficience commerciale (voy./veh.km) : attractivité de l'offre
 - Efficacité : atteinte des objectifs des politiques publiques



Les diverses facettes de la « performance »



Une attractivité dépendant du niveau de service



- Connexion majeure
- Connexion maillage
- ▲ Diffusion majeure
- Diffusion secondaire



La performance sociale

lignes	Type de ligne	SOCIAL - Voyages/Résident/an							
		Actifs occupés	Chômeurs	Elèves Etudiants Stagiaire	Retraités Préretraités	Autres inactifs	total ligne voy/hab/an	Part des voyages de non résidents	% voyages avec correspondances
5	Connexion	2,5	1,9	8,4	13,3	3,1	5,8	26%	72%
6	Connexion	5,7	3,6	17,3	27,7	5,4	11,9	31%	29%
7	Connexion	5,6	3,4	19,5	26,0	5,9	12,1	31%	35%
8	Connexion	3,8	0,8	10,5	16,5	4,6	7,2	41%	63%
9	Connexion	37,4	17,0	176,3	46,1	26,1	60,6	48%	65%
10	Connexion	5,9	4,2	19,2	13,7	4,9	9,6	32%	45%
11	Connexion	9,6	6,3	21,5	39,6	9,5	17,3	31%	33%
12								28%	55%
13	Connexion	32,1	14,4	5,4	61,8	17,5	26,3	48%	72%
14								26%	36%
15	Connexion	23,6	20,5	83,1	72,8	17,8	43,6	33%	33%
16	Connexion	12,9	8,2	19,2	41,9	11,7	18,8	38%	44%
18	Diffusion	3,7	2,1	4,8	3,3	1,3	3,0	31%	39%
20	Diffusion	0,5	1,0	3,4	0,4	0,0	1,0	38%	50%
21	Diffusion	1,5	2,5	10,4	2,8	1,6	3,8	51%	68%
22	Diffusion	2,3	0,9	64,7	2,8	2,1	14,6	26%	50%
23	Diffusion	2,8	2,2	3,6	2,7	0,5	2,3	41%	53%
24	Diffusion	3,3	5,1	11,4	3,6	5,0	5,7	35%	41%
25	Diffusion	1,6	0,7	54,4	2,4	1,8	12,2	31%	30%
28	Diffusion	22,7	13,6	68,1	30,4	12,8	29,5	43%	42%
29	Diffusion	2,2	0,7	46,5	3,5	3,2	11,2	35%	75%
30	Diffusion	1,4	1,5	14,2	2,7	1,2	4,2	26%	82%
31	Diffusion	1,2	1,2	3,5	3,8	1,8	2,3	48%	67%
32	Diffusion	1,2	1,3	102,0	4,5	0,5	21,9	25%	40%
33	Diffusion	0,8	0,4	19,3	3,2	1,7	5,1	12%	61%
34	Diffusion	0,4	0,2	15,8	1,2	0,2	3,6	11%	31%
35	Diffusion	0,5	0,6	1,4	1,6	0,1	0,8	40%	63%
36								27%	86%
37	Diffusion	2,7	2,7	9,0	0,8	0,0	3,0	37%	73%
1	Massific.	170,9	54,6	360,3	409,8	72,4	213,6	39%	23%
2	Massific.	68,6	35,3	289,6	155,4	50,0	119,8	35%	25%

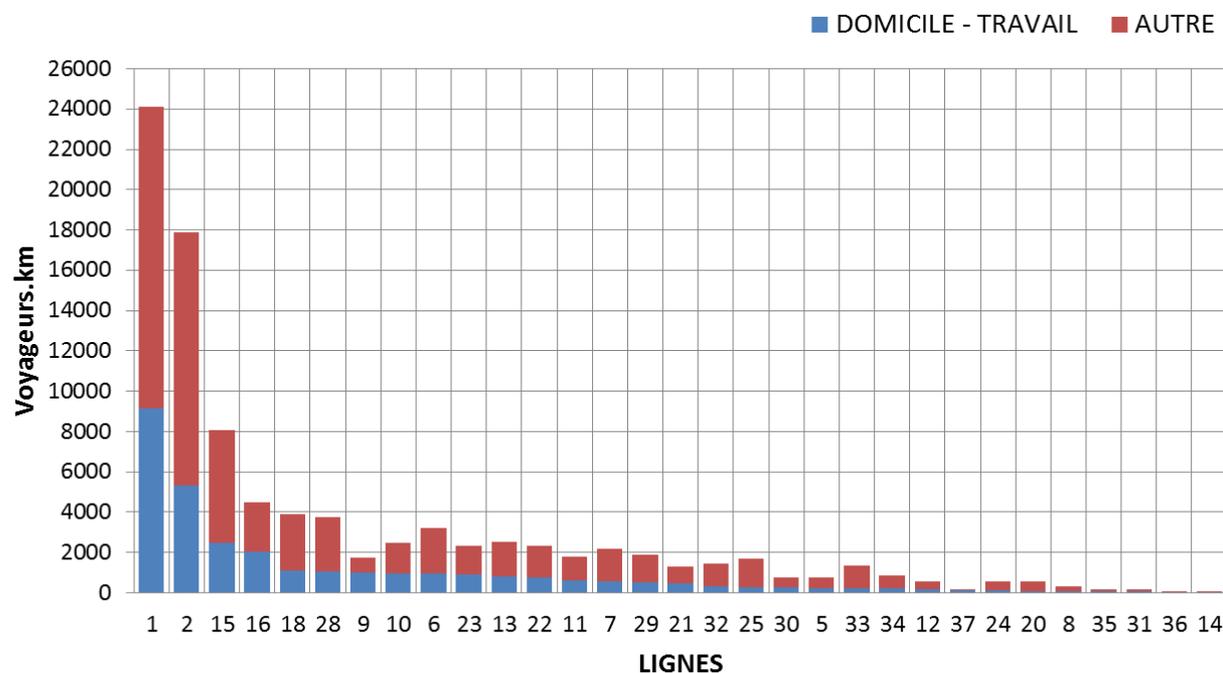
TOTAL								37%	30%
Total bus								35%	43%

Moyenne Bus		7,2	4,5	31,3	16,5	5,4	13,0	33%	53%
Moyenne Réseau		15,3	7,4	52,2	35,5	9,4	24,0	34%	51%
Moyenne Tram		119,8	45,0	325,0	282,6	61,2	166,7	37%	24%



Nombre de voyageurs.km en VP « évités » par les lignes : Trajets de plus de 3,5 km en TC, en heures de pointe (Montpellier)

Nombre de voyageurs.km évités en voiture en heures de pointe (tous motifs) :	93 559 voy.km
Dont réseau de bus :	51 564 voy.km (55%)
Dont réseau tramway :	41 995 voy.km (45%)
Dont domicile-travail	30 878 voy.km (33%)



Ratio des émissions de CO2 émis par les TC divisées par les émissions de CO2 en VP « évités » par les lignes : Trajets de plus de 3,5 km en TC, ensemble de la journée (Montpellier)

