

Proposition de communication pour la session générale ou la session n° 18 « Les politiques urbaines fabriquent-elle des mobilités métropolitaines durables ? Gagnants et perdants de la mobilité durable »

2èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019

## **Politique d'investissements et performances du réseau de transports collectifs urbains de Grenoble sur la période 1984-2017**

Damien Grangeon

Chargé d'études en transports publics et évaluation de projets  
Cerema Centre-Est  
[damien.grangeon@cerema.fr](mailto:damien.grangeon@cerema.fr)

**Mots-clés :** tramway, Grenoble, efficience, productivité, dépenses de fonctionnement, dépenses d'investissement, ressources financières

**L**es réseaux de transports collectifs urbains (TCU) des grandes agglomérations se sont fortement développés au cours des trente dernières années : mises en service de lignes en site propre (tramway ou bus à haut niveau de service), généralisation de la billettique et des systèmes d'aide à l'exploitation et d'informations aux voyageurs... Si ce développement leur a permis de fortement augmenter leur fréquentation, il s'est opéré au prix de dépenses élevées, à la fois en investissement et en fonctionnement. Le contexte de baisse ou de stagnation des principales sources de financement de ce système (baisse des dotations de l'État, faible croissance des recettes du versement transport...) interroge la pérennité du modèle de financement.

Dans ce contexte, les services techniques des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant déjà fortement amélioré leur offre de transport souhaitent disposer d'éléments objectifs pour alimenter les prochains débats sur leur stratégie financière, au moment du renouvellement de leurs contrats de gestion du réseau ou lors de l'élaboration de leur budget. Certaines de ces AOM doivent en effet faire face à un vieillissement de leurs infrastructures qui nécessite de lourdes dépenses de renouvellement pour assurer le maintien du service. Cette situation réduit leur marge de manœuvre dans la définition de leur stratégie financière, en limitant leur capacité de développement et d'amélioration de leurs réseaux.

**S**i des réflexions sur la pérennité de l'équation financière du transport public urbain ont déjà été conduites par le passé, elles ont le plus souvent porté sur des échantillons de réseaux vastes et hétérogènes ne permettant pas à une AOM spécifique de s'identifier au sein de ces tendances générales. Par ailleurs, ces réflexions se sont concentrées sur le lien entre la performance des réseaux et la structure des dépenses de fonctionnement, alors que la stratégie d'investissement d'un réseau de TCU, au-delà du poids qu'elle représente dans son budget, a un impact direct sur l'évolution de ses dépenses de fonctionnement.

Le travail entrepris par le Cerema vise à mettre en regard la stratégie financière d'un petit nombre de réseaux de TCU avec l'évolution de la performance de ces réseaux. Il s'appuie pour

cela sur un travail de parangonnage réalisé en partenariat avec Nantes Métropole, Bordeaux Métropole et le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de la métropole grenobloise.

Cette communication porte sur l'analyse des mécanismes financiers à l'œuvre dans l'évolution de la performance du réseau de TCU de Grenoble depuis 1984. L'analyse tient compte des contraintes territoriales de la métropole grenobloise (organisation radiale au cœur de trois massifs montagneux) et de la politique de transport du SMTC (trois plans de déplacements urbains depuis 1988).

**C**ette analyse repose sur un recensement des dépenses du SMTC de la métropole grenobloise et des ressources mobilisées pour y faire face. Les dépenses sont considérées à l'échelle de l'entité formée par le SMTC et la Sémitag, gestionnaire du réseau de TCU de Grenoble. Le travail du Cerema ne prend pas en considération les transferts entre l'AOM et son opérateur qui, relevant du mode de gestion choisi, sont hors du périmètre de notre travail.

Les données recueillies sont principalement issues des comptes administratifs et des délibérations du SMTC de la métropole grenobloise, ainsi que des rapports du délégué sur son activité. Ces données historiques permettent de recenser de manière fiable dans le temps les dépenses d'investissement (travaux, matériel roulant, acquisitions foncières...) et de fonctionnement (personnel, achats, services extérieurs...), ainsi que les ressources financières affectées à ces dépenses (versement transport, recettes commerciales, participations de l'agglomération et des autres collectivités, emprunts...). Elles permettent également de décrire la structure du réseau de transport (kilomètres annuels produits par mode de transport), son usage (voyages annuels) et l'outil de production (personnel roulant et non-roulant...).

**L**e travail du Cerema s'intéresse tout d'abord aux politiques d'investissements mises en œuvre par le SMTC de la métropole grenobloise depuis 1984. L'analyse a été découpée en quatre grandes périodes :

- La période 1984-1991 marque le retour du tramway à Grenoble, avec la réalisation des lignes A et B du tramway.
- La période 1991-2001 voit les lignes A et B du tramway être prolongées et le réseau de bus connaître une redynamisation.
- La période 2001-2008 est, après 1984-1991, la seconde période de fort investissement dans le développement du réseau de tramway, avec la réalisation de l'opération « Tram 3 ».
- La période 2008-2017 concerne la réalisation de la ligne E du tramway et la refonte du réseau de bus.

L'effort financier consacré au développement du réseau de tramway représente plus de 50% de l'ensemble des investissements consentis par le SMTC de la métropole grenobloise depuis 1984. Pour chaque période, l'analyse compare cet effort financier aux investissements consentis pour l'achat du matériel roulant ou pour des travaux sur le reste du réseau. Cet effort décroît au cours des deux principales périodes d'investissement dans le développement du réseau de tramway, passant de 79% en 1984-1991 à 71% en 2001-2008, et chute même à 58% en 2008-2017. L'analyse détaille également, dans la mesure des informations disponibles, la question de la distinction des investissements relevant du développement du réseau de tramway ou de sa rénovation.

Ma communication porte ensuite sur l'impact de ces investissements sur la progression des dépenses de fonctionnement. Les investissements sur le réseau de TCU de Grenoble ont ainsi

été accompagnés de hausses annuelles de plus en plus marquées, allant de 3 % en 1984-1991 à 8 % en 2001-2008. Il faut noter le fort ralentissement de ces dernières en 2008-2017, qui restent contenues à 0,4 %.

Le travail du Cerema met en parallèle la progression de ces dépenses de fonctionnement avec l'évolution de l'offre de transport et de son coût de production, déterminé par la productivité et la rémunération des personnels de la Sémitag :

- L'évolution de la nature et du volume de l'offre de transport est notamment marquée par le développement du tramway en 1984-1991 et 2001-2008, ainsi que des réorganisations significatives de l'offre complémentaire de bus (redynamisation de lignes de bus à la fin des années 90 et refonte du réseau de bus en 2014).
- Les vitesses commerciales s'améliorent suite aux mises en services des lignes A et B du tramway, conduisant à une hausse de la productivité en 1984-1991. La productivité se dégrade ensuite régulièrement jusqu'en 2001-2008. L'analyse s'attache à montrer que cet effet est principalement lié aux évolutions de personnels chez la Sémitag, en particulier l'augmentation du nombre d'agents « non-roulants » (prévention, contrôle, maintenance).
- La croissance des rémunérations, notamment en 2001-2008, est parfois due à l'évolution de dispositions législatives (dispositif d'allègement de charges moins avantageux, prime du samedi, prime d'habillement/déshabillage).

L'ensemble de ces dépenses (investissement et fonctionnement) sont comparées aux ressources financières dont dispose le réseau de TCU de Grenoble au fil du temps. L'analyse distingue, pour chaque période, la part de ces dépenses couvertes par des ressources financières propres au champ du transport (versement transport, recettes commerciales) et celles issues du budget propre du SMTC de la métropole grenobloise. Elles sont également mises en perspective avec l'usage de ces réseaux entre 1984 et 2017 : l'évolution de fréquentation est mise en regard de l'effort global de financement et de la tarification mise en place.

La présentation se conclut par une comparaison de ces évolutions de financement avec les situations des réseaux de Bordeaux Métropole et de Nantes Métropole. Elle montre en particulier que des « séquences » similaires dans leur logique et leurs effets, même si elles ne se produisent pas au même moment sur les trois réseaux, peuvent être mises en évidence :

- Les phases « anciennes » de développement du réseau de tramway poursuivent avant tout des objectifs propres au domaine du transport, qui se traduisent par une amélioration évidente de la performance des réseaux. Elles se distinguent des réalisations de tramway plus récentes, qui intègrent à la fois des préoccupations urbaines et une montée en qualité de service plus générale du réseau.
- Les phases de développement du réseau de bus s'intercalent souvent entre deux phases de développement du réseau de tramway. Elles amènent finalement à des hausses de coût de fonctionnement égales, sinon supérieures, à celles observées lors des phases de développement du réseau de tramway.

## **Bibliographie pertinente**

Cerema, Compte national du transport de voyageurs, *Les ressources et les dépenses de transports collectifs urbains de province – Actualisation pour les années 2009 à 2011*. Septembre 2014.

FAIVRE d'ARCIER Bruno (sous la direction de), *Prospective pour un financement durable des transports publics urbains*, Septembre 2008, Predit.

FAIVRE d'ARCIER Bruno, *Mesure de la performance des lignes de transport public urbain*, « Amélioration de la performance Economique des Réseaux par l'Optimisation des Lignes », Mai 2012, Rapport final n° 09 MT CV 17 du Predit.

NADAL, Hervé, *La soutenabilité financière des transports publics urbains*, Infrastructures et Mobilité n°157, Mai 2016.