

2025

# CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC

OCTOBRE 2025

SOMM  
MMA  
T

4

Les principaux chiffres de l'année 2023

5

Édito

6

Données de cadrage économique

11

Les principaux résultats de l'année 2023

15

Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans

23

Les données et ratios par réseau de l'année 2023

24

**Classe 1**  
Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

28

**Classe 2**  
Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

36

**Classe 3**  
Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

48

Lexique

50

Les publications de l'UTPF et de ses partenaires

51

Présentation de l'UTPF

RE

## Les principaux chiffres de l'année 2023

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2023 sont établis par l'UTPF à partir d'une enquête annuelle commune à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM/MTES), au Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART) et de l'Union pour les Transports Publics et Ferroviaires (UTPF). Les résultats publiés sont issus de la base de données commune, arrêtée à la date du 1<sup>er</sup> septembre 2025.

33,4

millions d'habitants desservis  
dans les réseaux de transport

5,6

milliards de voyages  
réalisés, dont 47%  
en province

9,9

milliards d'euros  
mobilisés pour  
l'exploitation des  
transports collectifs

101641

femmes et hommes employés  
sur le territoire dont 58%  
de personnel roulant

28535

véhicules déployés

## Le transport régional ferroviaire

247470

milliers de rames/  
kilomètres produits

1186

millions de voyageurs  
transportés

14641

rames en service

# Édito

Les transports publics sont indispensables à la cohésion sociale et territoriale de notre pays ainsi que pour lutter contre le dérèglement climatique, pour la qualité de l'air et la santé publique. Les opérateurs de transports collectifs et leurs autorités organisatrices font face depuis plusieurs années à un double impératif, difficile à concilier : produire toujours plus d'offres pour répondre aux besoins de mobilité des populations, et ceci dans un contexte budgétaire contraint.

En effet, nos réseaux font face à une augmentation substantielle de leurs coûts, à offre constante. Cette dynamique inflationniste fait grimper les dépenses contraintes des réseaux. C'est dans ce cadre que les réseaux de transports collectifs montrent toute leur résilience et leur robustesse.

En effet cette année encore, les usagers ont plébiscité les transports collectifs, avec une fréquentation qui progresse de 7,5% en moyenne sur nos réseaux, couplée à une forte augmentation des recettes générées. Ces chiffres sont le reflet des efforts consacrés depuis plusieurs années pour laisser au passé les effets de la crise du Covid 19, ainsi que de l'attractivité de nos réseaux qui démultiplient leurs activités et services afin de répondre au mieux aux besoins des usagers.

Pour initier le choc d'offre attendu par nos concitoyens, les transports collectifs ont besoin de davantage de visibilité et de volontarisme dans leurs financements.

« L'UTPF et ses adhérents sont prêts à accompagner ce mouvement et à mobiliser leur forces vives et leur professionnalisme au service de la mobilité durable. »

**Florence Sautejeau**  
Déléguée Générale



# Données de cadrage économique

## Le contexte économique national en 2023

### Les grands indicateurs

En 2023, le PIB poursuit sa dynamique de rattrapage post-covid, mais en ralentissant nettement par rapport à 2022, avec une augmentation d'un peu moins d'1% contre 2,5% en 2022. L'indice de prix à la consommation, à savoir l'inflation, est toujours en forte hausse (+4,9%), avec en conséquence directe la formation de capital des ménages, à savoir leur capacité d'investissement qui baisse

encore plus significativement qu'en 2022, même si la consommation reste plutôt stable (0,8%). Les exportations marquent un certain ralentissement dans la dynamique post-covid, alors que la hausse des importations se poursuit. La balance commerciale, déjà déséquilibrée en 2022, le reste donc en 2023, avec des volumes bien moins importants au global.

	2019	2020	2021	2022	2023
Produit intérieur brut en volume	1,5 %	-7,5 %	6,4 %	2,5 %	0,9 %
Indice des prix à la consommation	1,6 %	0,2 %	1,6 %	5,2 %	4,9 %
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	1,6 %	-6,6 %	5,2 %	3,1 %	0,8 %
Exportations (en volume)	1,8 %	-16,9 %	11,3 %	3,3 %	2,1 %
Importations (en volume)	2,6 %	-12,3 %	8,3 %	8,8 %	0,3 %
<b>Formation brute de capital fixe (en volume)</b>	4,3 %	-6,8 %	9,7 %	0,0 %	0,4 %
<i>Entreprises non financières</i>	3,7 %	-5,4 %	10,1 %	2,9 %	2,7 %
<i>Ménages</i>	1,8 %	-8,6 %	15,0 %	-3,5 %	-8,5 %
<i>Administrations publique</i>	7,7 %	-5,2 %	2,4 %	0,0 %	6,9 %
Production de l'industrie manufacturière	0,5 %	-11,5 %	5,9 %	1,6 %	0,3 %

Source : INSEE

### Le marché du travail

En 2023, le marché du travail observe une légère dynamique, à l'exception du secteur de la construction qui perd 0,7% de ses salariés par rapport à 2022. Ce secteur avait été fortement sollicité pendant la période post-covid, ce qui peut expliquer ce ralentissement contextuel. Dans l'ensemble, on observe pour l'ensemble des secteurs un effet de plateau, avec une dynamique certes positive (+0,6%), mais bien moins marquée que les années ayant succédé à la période covid.

Le taux de chômage, quant à lui, augmente de 0,4 point par rapport à 2022. Cette augmentation légère est cependant très variable en fonction des catégories concernées : légèrement plus marquée chez les femmes (+0,5 point), notamment les plus jeunes (+1,9 points), catégories traditionnellement les plus vulnérables aux aléas conjoncturels. La tendance de fond d'augmentation du chômage des jeunes, déjà observée en 2022, semble se poursuivre.

### Évolution des effectifs salariés dans les secteurs de l'économie française

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Industrie</b>	0,3	-1,7	1,3	1,2	1,1
<i>dont</i>					
<i>Fabrication de matériel de transport</i>	0,4	-2,7	-1,9	0,6	1,8
<i>Industrie automobile</i>	-2,2	-4	-2,9	-2,9	nd
<i>Fabrication d'autres matériels de transport</i>	3,4	-1,3	-0,8	4,3	nd
<b>Construction</b>	3,3	2,1	3,3	0,7	-0,7
<b>Tertiaire marchand</b>	1,6	-2,8	5,9	2,0	0,4
<i>dont</i>					
<i>Transports et entreposage</i>	1,1	-1	1,7	0,7	0,4
<b>Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale</b>	0,2	0,7	0,8	0,3	1,08
<b>ENSEMBLE</b>	1,1	-1,2	3,5	1,3	0,6

Unité : variation annuelle des effectifs trimestriels (hors intérim) en %, CVS

Source : INSEE

nd : non disponible

## Taux de chômage (au sens du Bureau International du Travail)

	T4 2019	T4 2020	T4 2021	T4 2022	T4 2023
<b>Femmes</b>	<b>8</b>	<b>7,9</b>	<b>7,3</b>	<b>6,9</b>	<b>7,4</b>
- de 15 à 24 ans	19,0	17,7	15,5	14,8	16,7
- de 25 à 49 ans	7,6	7,6	6,9	6,4	7,1
- 50 ans et plus	5,6	5,7	5,4	5,2	4,9
<b>Hommes</b>	<b>8,2</b>	<b>8</b>	<b>7,6</b>	<b>7,3</b>	<b>7,6</b>
- de 15 à 24 ans	20,6	19	17,3	18,5	18,1
- de 25 à 49 ans	7,2	7,4	6,5	6,5	6,9
- 50 ans et plus	6,0	5,7	5,5	4,8	5,1
<b>Ensemble</b>	<b>8,1</b>	<b>8</b>	<b>7,3</b>	<b>7,1</b>	<b>7,5</b>
- de 15 à 24 ans	19,9	18,4	16,6	16,8	17,5
- de 25 à 49 ans	7,4	7,5	6,6	6,4	7
- 50 ans et plus	5,8	5,7	5,2	5,0	5,0

Unité : %, part des demandeurs d'emploi dans la population active en France métropolitaine (p) données provisoires  
Source : INSEE, DARES (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité)

## Les budgets des collectivités locales

### Les finances locales

Malgré une progression de leurs recettes, les collectivités voient la forte augmentation de leurs dépenses (en fonctionnement et en investissement) générer une dégradation de leurs comptes, entravant quelque peu leur capacité d'action. En conséquence directe

de ce phénomène, une baisse de l'épargne brute, et une augmentation de l'encours de la dette. À la crise énergétique succède une inflation pesant sur l'ensemble des charges courantes, quand les besoins à couvrir en termes d'action publique restent les mêmes.

### Finances locales

En milliards d'euros

	2022/2021 %	2022 (e)	2023/2022	2023 (p)
<b>Total</b>	<b>4,6</b>	<b>260</b>	<b>3,2</b>	<b>268,3</b>
<b>Recettes de fonctionnement</b>				
Recettes fiscales	4	167,6	3,2	172,8
Dotations de l'Etat	0,6	39,7	1,7	40,4
Autres recettes	2,8	52,7	4,5	55,1
<b>Dépenses de fonctionnement</b>				
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>213,8</b>	<b>5,8</b>	<b>226,2</b>
Dépenses de personnel	5,3	76,1	5,1	80
Charges à caractère général	8,2	52,5	9,4	57,4
Dépenses d'intervention	3,3	74,9	4,2	78
Autres dépenses	1,6	6,6	-5,4	6,2
Intérêts de la dette	-2,9	3,7	21	4,4
<b>Épargne brute</b>	<b>2,8</b>	<b>46,3</b>	<b>-9</b>	<b>42,1</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>7,3</b>	<b>69,7</b>	<b>9,1</b>	<b>76</b>
<b>Encours de la dette au 31/12</b>	<b>1</b>	<b>202,5</b>	<b>2,1</b>	<b>206,7</b>

(p) Prévisions

Source : La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2023, septembre 2023

## Le budget des groupements à fiscalité propre

Le budget des groupements à fiscalité propre, qui comprend notamment les EPCI, voit une évolution plutôt positive des recettes (+4,2%), accompagnée d'une forte hausse des dépenses d'investissement (+10,8%), montrant le dynamisme de ces structures, dont les dépenses de charges courantes

(à la fois les frais de personnel, influencés par le point d'indice et les revalorisations salariales, et les charges à caractère général englobant les problématiques énergétique et de bâti) augmentent, comme les charges des collectivités au global, en même temps que l'inflation.

## Les budgets des groupements à fiscalité propre

	Montant en milliards d'euros en 2023	Évolutions 2022/2023
<b>Recettes</b>		
<b>Total</b>	<b>51,8</b>	<b>4,2</b>
Hors reversements fiscaux	40	6,2
<i>Recettes fiscales</i>	34,2	6,6
<i>Dotations de l'Etat</i>	9,9	1,5
<i>Autres recettes</i>	7,8	2,6
<b>Dépenses</b>		
<b>Total</b>	<b>44,9</b>	<b>5,6</b>
Hors reversements fiscaux	33,1	7,6
<i>Charges de personnel</i>	12,1	6,5
<i>Charges à caractère général</i>	8,8	12,5
<i>Dépenses d'intervention</i>	9,7	5,5
<i>Autres dépenses</i>	13,7	0,5
<i>Intérêts de la dette</i>	0,6	20,7
<b>Épargne brute</b>	<b>6,9</b>	<b>0,3</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>12,3</b>	<b>10,8</b>
<b>Encours de la dette au 31/12</b>	<b>29,5</b>	<b>2,7</b>

(p) Prévisions

Source : La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2023, septembre 2023

## Le secteur des transports

### Le transport de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises recule significativement en 2023, avec une baisse de 16,7% de tonnes-kilomètres en raison du mouvement social lié à la réforme des retraites. Le volume de marchandises transportées en transport fluvial accuse aussi une forte

baisse de 10%. Cette baisse du volume de marchandises se retrouve sur l'ensemble des modes hormis les oléoducs, à des degrés plus légers, avec en totalité une baisse de 4% du volume de marchandises transportées dans le pays.

	Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres					en %
	2019	2020	2021	2022 (e)	2023 (e)	2023/2022
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>33,9</b>	<b>31,3</b>	<b>35,8</b>	<b>34,3</b>	<b>29,4</b>	<b>-16,7</b>
<b>Transport routier</b>	<b>296,8</b>	<b>287</b>	<b>296,2</b>	<b>302,3</b>	<b>295,5</b>	<b>-2,3</b>
<i>Pavillon français</i>	168	162,2	168,1	177,5	173,3	-2,4
<i>Pavillon étranger</i>	128,8	124,8	128	125	122,3	-2,2
<b>Transport fluvial</b>	<b>8</b>	<b>6,9</b>	<b>7,3</b>	<b>6,5</b>	<b>5,9</b>	<b>-10,2</b>
<b>Oléoducs</b>	<b>11,8</b>	<b>9,3</b>	<b>10,4</b>	<b>10,6</b>	<b>10,9</b>	<b>3</b>
<b>Ensemble des transports terrestres yc Oléoducs</b>	<b>349,9</b>	<b>334,1</b>	<b>349,7</b>	<b>354,8</b>	<b>341,8</b>	<b>-3,8</b>
<b>Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs</b>	<b>338,7</b>	<b>325,2</b>	<b>339,3</b>	<b>344,1</b>	<b>330,9</b>	<b>-4</b>

Unité : milliards de t-km

(e) estimations UTPF d'après CGDD, SDES, Datalab, avril 2023

Source : CGDD, SDES, Les Comptes des Transports en 2022 et Datalab avril 2023

## Le transport de voyageurs

L'année 2023 montre une baisse des kilomètres parcourus en véhicules individuels, qui constituent la plus large part des déplacements de voyageurs en France, et impacte l'ensemble du panel par une baisse globale nombre de milliards de voyageurs-kilomètres de 0,3%. Dans le détail des modes, on observe cependant une dynamique du mode de déplacement ferré, avec une hausse globale de 5%,

particulièrement significative dans le transport régional de voyageur hors-Ile-de-France (+9,1%). Le flux de transport aérien est quant à lui en baisse de 2%, après un rebond fort en 2022, sur la dynamique post-covid. Enfin, le transport collectif et routier connaît une dynamique très forte, notamment sur de la longue distance.

	Niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres					en %
	2019	2020	2021	2022 (d)	2023 (e)	2023/2022
<b>Transport individuel en véhicules particuliers</b>	<b>845,4</b>	<b>680,5</b>	<b>735,8</b>	<b>863</b>	<b>849,5</b>	<b>-1,6</b>
<b>Transports collectifs</b>	<b>189,5</b>	<b>109,7</b>	<b>138,2</b>	<b>171,8</b>	<b>183,4</b>	<b>6,4</b>
<b>Transports routiers</b>	<b>61</b>	<b>37,6</b>	<b>41,7</b>	<b>47,3</b>	<b>53,8</b>	<b>12</b>
<b>Autocars <sup>(1)</sup></b>	<b>45,7</b>	<b>27,4</b>	<b>29,7</b>	<b>31</b>	<b>39,6</b>	<b>15,1</b>
<i>Dont autocars "Macron"</i>	2,9	0,9	1,2	2,2	2,4	9,5
<i>Dont occasionnel en autocars étrangers</i>	6,8	1,7	2	2,2	6,5	199,4
<b>Autobus et tramways</b>	<b>15,2</b>	<b>10,1</b>	<b>12,1</b>	<b>13,6</b>	<b>14,2</b>	<b>4,3</b>
<i>Île-de-France</i>	6,8	4,5	5,4	5,8	5,7	-0,2
<i>Hors Île-de-France</i>	8,4	5,7	6,7	7,8	8,5	7,5
<b>Transports ferrés</b>	<b>1 12,3</b>	<b>64,9</b>	<b>86,4</b>	<b>1 10,5</b>	<b>116,4</b>	<b>5</b>
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>101,9</b>	<b>59,3</b>	<b>79,3</b>	<b>101,2</b>	<b>107</b>	<b>5,4</b>
<i>Trains à grande vitesse</i>	61,9	35,7	48,6	61,2	64,6	5,2
<i>Trains interurbains (dont TET) <sup>(2)</sup></i>	5,3	2,2	3,1	3,7	3,9	3,6
<i>Trains sous convention des conseils régionaux <sup>(3)</sup></i>	15,3	10,8	14,4	18,9	20,8	9,1
<i>Trains et RER d'Île-de-France</i>	19,5	10,6	13,1	17,2	17,7	2,4
<b>Métros</b>	<b>10,4</b>	<b>5,5</b>	<b>7,2</b>	<b>9,2</b>	<b>9,4</b>	<b>0,9</b>
<i>Île-de-France</i>	7,8	3,9	5,3	7	6,9	-2,3
<i>Hors Île-de-France</i>	2,6	1,6	1,9	2,2	2,5	10,4
<b>Transports aériens <sup>(4)</sup></b>	<b>16,2</b>	<b>7,2</b>	<b>10,1</b>	<b>13,5</b>	<b>13,2</b>	<b>-2</b>
<b>Ensemble</b>	<b>1 034,9</b>	<b>790,1</b>	<b>874</b>	<b>1 036</b>	<b>1 032,9</b>	<b>-0,3</b>

(1) Transport occasionnel régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel

(2) Sous convention avec l'Etat et non conventionnés (hors TGV)

(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Ile-de-France et Corse). Y compris les «Express d'Intérêt Régional».

(4) Vols Intérieurs à la métropole uniquement

Champ : France métropolitaine

Sources : SDES, à partir de : Arafer, Bilan de la circulation, DGAC, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains

(Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTPF), ensemble des opérateurs ferroviaires, IDFM, UTPF

(e) estimations UTPF d'après CGDD, SDES, Datalab, avril 2023

une inflation à **4,9%**

Les  
principaux  
résultats  
de l'année  
2023

L'année 2023 des réseaux de transport public urbain voit la poursuite des efforts engagés les années précédentes pour assurer une offre solide dans la période post-covid, avec des résultats de plus en plus concluants, se rapprochant des données observées en 2019. Cependant, les inégalités entre les classes de réseaux se creusent : si le panel reste porté par les plus gros réseaux, les réseaux de tailles plus modestes observent des évolutions plus modestes de leurs données, voire une baisse, notamment de production. L'ensemble des réseaux rencontrent une augmentation significative de leurs dépenses courantes, en lien avec l'inflation.

### Vers la fin de l'effet covid ?

Les indicateurs continuent de s'améliorer, avec une production toujours en positif en province (+1,5%), bien que cette augmentation soit moins marquée que les années précédentes. A offre quasi constante donc, on observe un retour important des usagers dans les transports publics (+7,5%). Cette augmentation est globale, même si les plus gros réseaux continuent de porter le panel. Dans l'ensemble, les difficultés de recrutement de personnel observées les années précédentes semblent progressivement se résoudre, avec une augmentation globale de 2,4% du personnel roulant sur les réseaux de province. Cette dimension dégrade cependant légèrement l'indicateur de productivité, assez élevé les années précédentes dans un contexte de métiers en tension.

### Des dépenses qui augmentent, compensées par le dynamisme des recettes

Si l'indicateur global de taux de couverture est en progression (+3,3%), on observe cependant une inquiétante augmentation des dépenses, de 9,3%

en moyenne, particulièrement forte dans les gros réseaux (+13,9%), sans que cela se traduise par une augmentation si significative du personnel (2,3%) ou de la production (1,5%). Il est donc aisé de penser que les charges fixes, et en particulier d'énergie, ont connu de significatives augmentations pesant dans les dépenses des réseaux. Heureusement, cette augmentation est compensée par un dynamisme des recettes (+12,9% en moyenne), portée par l'augmentation de la fréquentation. Ce dynamisme des recettes s'explique d'une part, par une augmentation globale des recettes des activités annexes et autres prestations réalisées par les réseaux (voyages spéciaux, activités de vélo ou autre...) et des refontes tarifaires engagées dans des réseaux, majoritairement de grande taille.

Dans l'ensemble, il apparaît essentiel de prendre en considération la forte inflation de cette année 2023, de 4,9%, impactant fortement les dépenses tout en soutenant les recettes. A euros constants (c'est-à-dire en prenant en compte l'inflation) et en moyenne, les recettes augmentent de 7,5% et les dépenses de 4,2%.

### Données 2023 de l'activité régionale SNCF

	Parc (rames ou voitures)	Kilomètres en milliers (rames-km ou trains-km)	Variation 2023/2022	Voyages en millions	Voyageurs.km en millions	Variation 2023/2022
Ile-de-France (Transilien)	6 184 caisses	56 984	-4,1 %	808	12 192	6,0 %
Régions (TER)	8 457 caisses	190 485	-2,1 %	378	20 597	7,2 %

### Données 2023 de la RATP

	Nombre de communes	Population desservie (en millions d'habitants)	Superficie	Longueur lignes	Km.V en millions	Voyages en millions	Voy.km en millions
RATP (bus/tram)*	212	6 975,0	697	3 846	201	1 072	3 085
RATP total*	212	6 975,0	697	4 186	581	2 971	11 654
RATP (bus/tram)* Evolution	nc	nc	-0,3 %	-0,1 %	2,0 %	2,0 %	2,8 %
RATP total* Evolution	nc	nc	-0,3 %	-0,0 %	1,4 %	4,2 %	5,9 %

	Parc	Personnel	Roulant	Recettes en M€	Dépenses en M€	Vitesse en km/h
RATP (bus/tram)*	5 300	19 131	14 908	na	1 806	14,6
RATP total*	6 400	42 715	18 749	2 166	4 347	na
RATP (bus/tram)* Evolution	5,0 %	0,6 %	0,5 %	na	11,1 %	-4,0 %
RATP total* Evolution	4,4 %	-0,3 %	0,5 %	-15,4 %	13,8 %	na

**+33%** de hausse du ratio recettes/dépenses

### Données 2023 réseaux de transport urbain

	Nombre de réseaux	Population desservie en milliers d'habitants	Surfaces desservies	Kilomètres produits en millions	Voyages en millions	Effectif du personnel	Personnel roulant	Recettes commerciales en millions d'euros	Dépenses de fonctionnement en millions d'euros
Classe 1	27	14 513	16 226	530	2 099	41 320	25 952	1 213	3 957
Classe 2	51	8 088	26 930	233	440	14 144	10 830	219	1 249
Classe 3	61	3 807	23 092	78	102	3 462	2 849	52	327
<b>Total province</b>	<b>139</b>	<b>26 408</b>	<b>66 248</b>	<b>841</b>	<b>2 640</b>	<b>58 926</b>	<b>39 630</b>	<b>1 484</b>	<b>5 533</b>

Variation 2023/2022				Production	Trafic				
Classe 1	27	1,2 %	0,9 %	1,5 %	7,8 %	2,3 %	2,2 %	13,9 %	10,5 %
Classe 2	51	0,4 %	0,1 %	1,2 %	6,4 %	2,5 %	2,9 %	9,6 %	6,1 %
Classe 3	61	0,4 %	0,3 %	2,8 %	7,7 %	1,3 %	1,8 %	5,0 %	6,7 %
<b>Moyenne province</b>	<b>139</b>	<b>0,8 %</b>	<b>0,4 %</b>	<b>1,5 %</b>	<b>7,5 %</b>	<b>2,3 %</b>	<b>2,4 %</b>	<b>12,9 %</b>	<b>9,3 %</b>

### Ratios 2023 réseaux de transport urbain

	Nombre de réseaux	Kilomètres par habitant	Voyages par habitant	Voyages par kilomètre	Kilomètres par agent roulant	Recette par voyage	Dépense par voyage	Dépense par kilomètre	Taux de couverture des dépenses
Classe 1	27	36,5	144,6	4,0	20 431	0,58	1,89	7,46	30,7
Classe 2	51	28,8	54,4	1,9	21 519	0,50	2,84	5,36	17,5
Classe 3	61	20,4	26,7	1,3	27 313	0,52	3,22	4,21	16,0
<b>Total province</b>	<b>139</b>	<b>31,8</b>	<b>100,0</b>	<b>3,1</b>	<b>21 223</b>	<b>0,56</b>	<b>2,10</b>	<b>6,58</b>	<b>26,8</b>

Variation 2023/2022		Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation			Coût kilométrique	R/D
Classe 1	27	0,3 %	6,5 %	6,2 %	-0,8 %	5,7 %	2,6 %	3,0 %
Classe 2	51	0,8 %	6,0 %	5,2 %	-1,7 %	3,0 %	-0,3 %	3,3 %
Classe 3	61	2,4 %	7,3 %	4,8 %	1,0 %	-2,5 %	-0,9 %	-1,6 %
<b>Moyenne province</b>	<b>139</b>	<b>0,7 %</b>	<b>6,7 %</b>	<b>6,0 %</b>	<b>-0,9 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>1,6 %</b>	<b>3,3 %</b>

## Focus sur les principales catégories de réseaux

### Réseaux de plus de 250 000 habitants : une dynamique qui porte l'ensemble

Toujours dynamiques, les réseaux de classe 1 observent une forte augmentation de leurs voyages (+7,8%) et la plus forte hausse de recettes des catégories de réseaux (+13,9%). Les dépenses de fonctionnement de ces réseaux progresser fortement en 2023, dégradant les indicateurs de coûts au kilomètre. Le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (R/D) est cependant fortement soutenu par la forte augmentation des recettes, portée par de nombreuses refontes tarifaires incluant une augmentation des titres unitaires et abonnements pleins tarifs (+1€ en moyenne en euros constants). La productivité des réseaux, à savoir le nombre de kilomètres parcourus par agent roulant est légèrement dégradée par une offre kilométrique qui augmente moins vite que le nombre de salariés. Cette moindre augmentation de la production de kilomètres peut s'expliquer par le contexte de dégradation de la vitesse commerciale dans les réseaux urbains. Les ralentissements générés par la perturbation de la circulation en ville, liées aux travaux de voiries, aux embouteillages, et à la présence de plus en plus importante dans l'espace public de véhicules de livraison en lien avec l'expansion du commerce en ligne, peuvent expliquer ce phénomène.

# +13,9%

de hausse des recettes pour les réseaux de la classe 1

### Réseaux entre 100 000 et 250 000 habitants : une forte dynamique dans le sillon des plus gros réseaux

Les réseaux de classe 2 suivent la moyenne d'ensemble, et affichent de résultats intermédiaires aux réseaux de classe 1 et 3. La forte augmentation des recettes (+9,6%) et une augmentation plus modérée des dépenses (+6,1%) conduit à une forte amélioration du taux de couverture (+3,3%). Auparavant la classe de réseau rencontrant le plus de difficultés de recrutement de personnel, c'est donc logiquement la classe qui voit les plus fortes augmentations du nombre de salariés, avec un desserrement des freins aux recrutements.

### Réseaux de moins de 100 000 habitants : des difficultés qui s'enlisent ?

Les forts efforts concédés en 2022 pour augmenter l'offre semblent se tasser, avec une hausse plus légère de la production de kilomètres (+2,8%), même si l'effort reste plus que fort que les autres catégories de réseaux. Même si les recettes augmentent au global, l'évolution est beaucoup plus modeste que les autres catégories de réseaux. Cependant, les évolutions d'effectifs observées (+1,3%), plus faibles que les autres classes de réseaux, peuvent laisser penser à des difficultés à recruter qui continuent de s'enraciner, d'autant que le ratio R/D est en baisse (-1,6%) et incite à la prudence. Il semblerait donc que le poids des charges courantes soit plus fort sur les petits réseaux que sur les autres. À noter cependant, une progression des voyages légèrement plus forte que les autres réseaux, qui s'explique notamment par un effet calendaire qui génère une augmentation des voyages scolaires, très présents dans cette catégorie de réseaux. Cependant, l'augmentation de ces voyages souvent en tarifs réduits impacte bien moins positivement les recettes que les autres réseaux.

# Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans

## À noter

Depuis le passage de l'enquête de référence Transport en Commun Urbain (TCU) dans le giron du GART et de l'UTPF lors de l'édition 2017, de nombreuses corrections ont été effectuées sur la base de données UTPF permettant de produire les Chiffres Clés. Une raison technique fait que l'effort correctif est essentiellement porté sur les éditions postérieures à 2017, créant ainsi un effet de seuil qui sera lissé au fil de l'eau.

## Méthodologie

Compte tenu des changements de contrats ou de l'absence de réponse à l'enquête TCU certaines éditions, les échantillons étudiés sont évolutifs. Des écarts entre ces échantillons peuvent donc apparaître pour une même variable, notamment pour les plus petits réseaux dont la récolte des données a pu être plus difficile par le passé et dont un certain nombre a basculé en catégorie 2 au fil du temps. Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants 2023, donc corrigés de l'inflation.

## Le panel de cette année sur 161 réseaux adhérents à l'UTPF

Classe 1	25	26
Classe 2	35	41
Classe 3	24	39
<b>Panel total</b>	<b>84</b>	<b>106</b>

Analyse sur 20 ans

Analyses sur 10 et 4 ans

# Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans

**En 2023, les effets du Covid, bien qu'encore présents dans certains réseaux, se font de moins en moins visibles. La crise énergétique, couplée à l'inflation, dans un contexte d'augmentation générale de l'offre et des territoires desservis montrent un effet significatif dans l'équilibre des recettes, qui dénotent avec les décennies précédentes.**

## Densité des territoires desservis

(Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>)

- **Au global** : L'indicateur de densité est en forte baisse depuis 20 ans, plus particulièrement à partir des années 2010. Cette baisse s'est accélérée depuis quelques années, en lien avec la loi d'orientation des mobilités qui a incité à la création d'EPCI, qui ont tendance à s'étaler assez largement dans des territoires périurbains voire ruraux, à la densité très faible.
- **Après Covid** : Dans la lignée la LOM, la densité est logiquement en baisse en post-covid. Les réseaux de classe 3 sont les plus touchés par cette baisse, en lien avec l'agrandissement du ressort territorial marqué des agglomérations de tailles petite et moyenne. La densité des réseaux de classe 1 augmente très légèrement en 2023, en lien avec le métropolisation, et donc l'augmentation de la population dans ces territoires.

## Offre kilométrique

(Nombre de kilomètres produits par habitant desservi)

- **Au global** : En hausse aux débuts des années 2000, l'offre kilométrique a cependant marqué une petite baisse avec l'extension des ressorts territoriaux des AOM, étendus plus loin dans des territoires peu denses à partir de 2005, jusqu'à un point bas en 2020. Mais cette donnée marque un fort rattrapage par la suite, en lien avec les gros efforts fournis par les réseaux pour assurer une offre équilibrée en fonction des besoins.
- **Après Covid** : La forte reprise de la production de kilomètres, engagée après le covid pour inciter les usagers à utiliser les transports publics tout en permettant une distanciation sociale, se dissipe à mesure que la situation retourne à la normale. L'année 2023 observe une stabilisation de l'offre kilométrique toutes catégories de réseaux confondues.

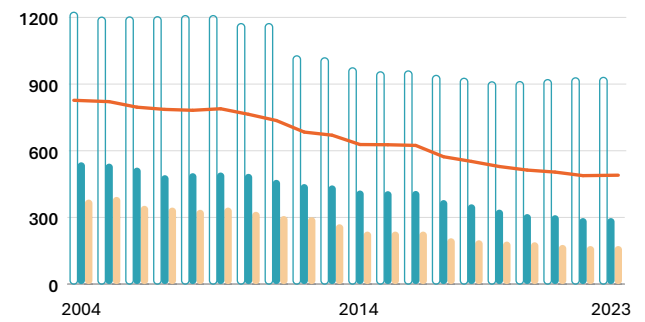
## Intensité de l'offre

(Milliers de kilomètres produits par km<sup>2</sup> de surface desservie)

- **Au global** : Au début des années 2010, la forte augmentation de l'offre dans les réseaux et notamment ceux de classe 1 font fortement augmenter l'intensité de l'offre. On observe une baisse de cet indicateur à mesure que les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) se sont étendus, sans progression équivalente des sources de financement, à partir de 2014 jusqu'à une stabilisation en 2017.
- **Après Covid** : Dès 2021, on observe une stabilisation de cet indicateur, voire une légère hausse en 2022 pour les réseaux de classe 1. Les réseaux de classe 2 et 3, qui ont davantage de difficulté à desservir des périmètres plus vastes à moyens constants, n'ont pas à ce stade opéré de rattrapage et suivent la même dynamique engagée les années précédentes.

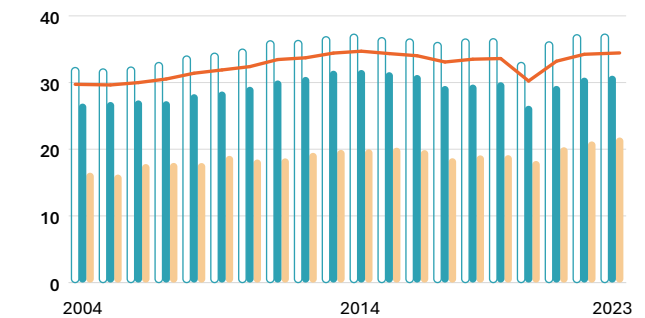
### Rétrospective sur 20 ans

Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>



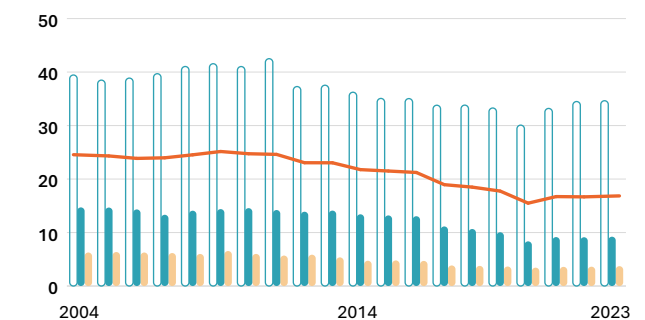
### Rétrospective sur 20 ans

Nombre de kilomètres produits par habitant desservi



### Rétrospective sur 20 ans

Milliers de kilomètres produits par km<sup>2</sup> de surface desservie

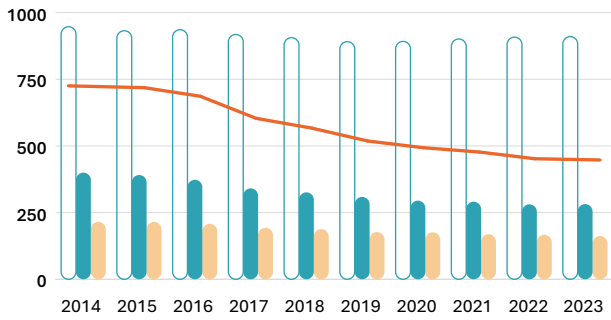


Légende

- Réseaux de plus de 250 000 habitants desservis (Classe 1)
- Réseaux de 100 000 à 250 000 habitants desservis (Classe 2)
- Réseaux de moins de 100 000 habitants desservis (Classe 3)
- Ensemble des réseaux

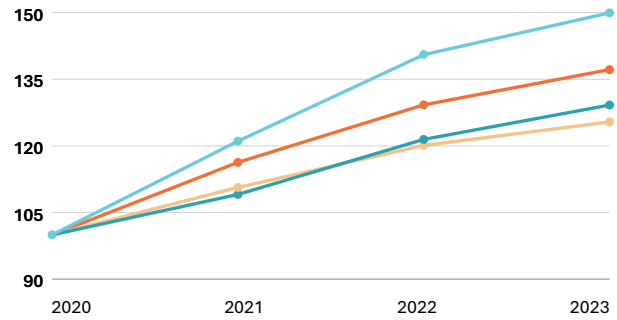
Évolution sur la décennie

Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>



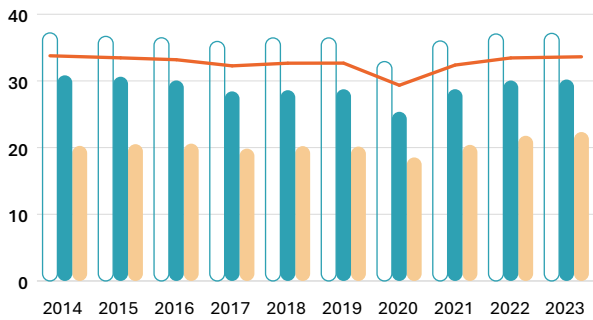
Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



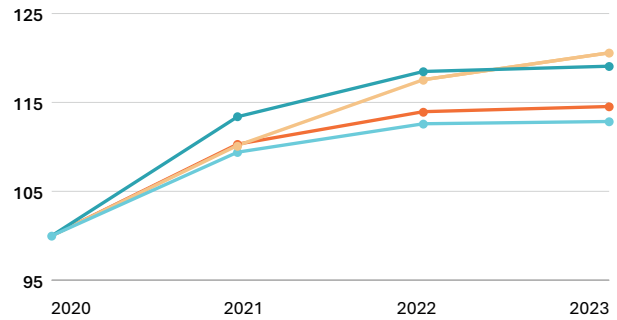
Évolution sur la décennie

Nombre de kilomètres produits par habitant desservi



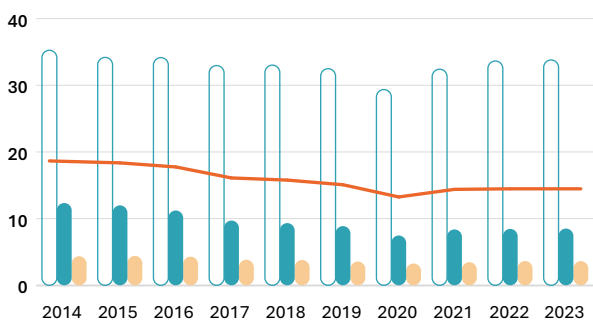
Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



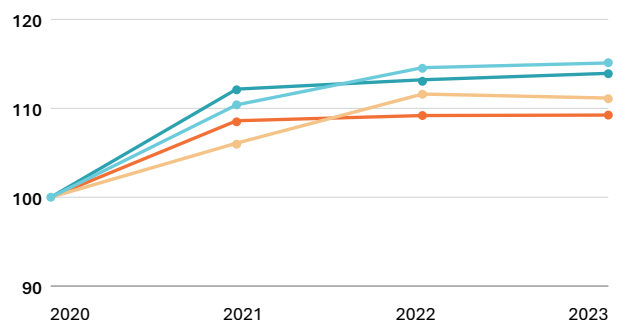
Évolution sur la décennie

Milliers de kilomètres produits par km<sup>2</sup> de surface desservie



Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



## Intensité de la demande

(Milliers de voyages réalisés par km<sup>2</sup> de surface desservie)

• **Au global** : Il existe sans conteste une rupture nette entre avant et après covid quant à l'intensité de la demande de transports publics. Auparavant, son évolution a suivi les grands mouvements de création d'offre depuis 20 ans, elle a été forte quand l'offre a été forte. Elle a légèrement baissé pour se stabiliser à mesure que l'offre kilométrique a augmenté.

• **Après Covid** : La chute a été encore plus brutale que l'indicateur précédent au moment de la crise covid, et le rattrapage est nettement plus lent lui aussi. Les réseaux de classes 3 font face à une difficulté encore plus forte que les autres à retrouver le niveau de demande de transport public, le retour dans les voitures individuelles au moment de la crise sanitaire s'étant pérennisé pour certains ex-usagers.

## Fréquentation

(Nombre de voyages par habitant desservi)

• **Au global** : La fréquentation a été un indicateur en hausse constante de 2004 à 2014, en lien avec la construction de nouvelles lignes de TCSP dans les réseaux de classe 1 et certains réseaux de classe 2 notamment. Cet indicateur est plus stable dans le temps pour les petits réseaux, et marque même une très légère baisse en lien avec l'augmentation du ressort territorial des AOM.

• **Après Covid** : L'année 2023 ne rattrape pas encore pleinement la fréquentation avant covid, bien qu'elle s'en rapproche fortement. Dans l'ensemble, la hausse de fréquentation des 2 dernières années se concentre plus fortement dans les réseaux de classe 1, qui portent l'ensemble du panel. La progression de cet indicateur est plus modérée pour les autres classes de réseaux.

## Production

(Nombre de kilomètres par personnel)

• **Au global** : Cet indicateur est toujours plus élevé dans les petites classes de réseaux, en raison de longues distances parcourues par les conducteurs dans ces typologies de territoires moins denses et donc moins congestionnés. Il se montre dans l'ensemble très stable ce qui, rapporté aux évolutions des dépenses, tend à montrer une certaine sobriété des réseaux qui n'ont pas massivement augmenté leur masse salariale, ou du moins, l'ont fait évoluer en adéquation avec les besoins.

• **Après Covid** : Après une baisse à personnel constant en 2020, un fort effort a été réalisé notamment dans les plus petits réseaux. Cela peut s'expliquer notamment par des difficultés de recrutement de personnel, à nécessité d'offre constante, qui se sont répercutées sur le personnel en service. La situation se stabilise cependant en 2023, notamment pour les réseaux de classes 1 et 2, grâce à davantage de recrutements de personnel de conduite.

## Productivité

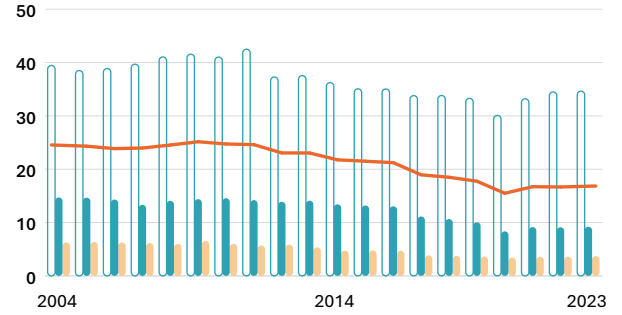
(Nombre de voyages par personnel)

• **Au global** : Cet indicateur suit globalement l'évolution de la fréquentation des réseaux : en hausse constante depuis 2004, il marque logiquement un arrêt net au moment du covid, se divisant par deux. En effet, la masse salariale n'a pas baissé proportionnellement à la baisse des voyages, l'emploi ayant été préservé pour assurer le rebond de l'offre après la crise sanitaire.

• **Après Covid** : Dans la droite ligne du rattrapage progressif de la fréquentation dans les réseaux, la productivité augmente en post-covid, sans atteindre pour le moment les niveaux antérieurs.

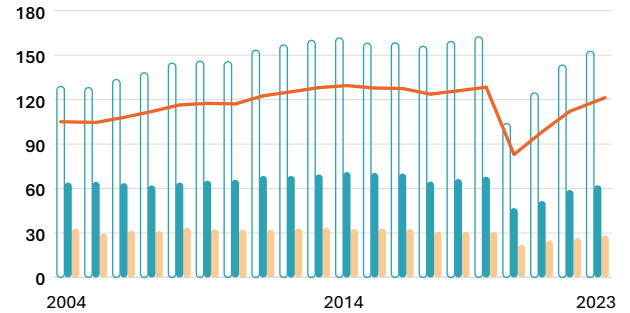
### Rétrospective sur 20 ans

Milliers de voyages réalisés par km<sup>2</sup> de surface desservie



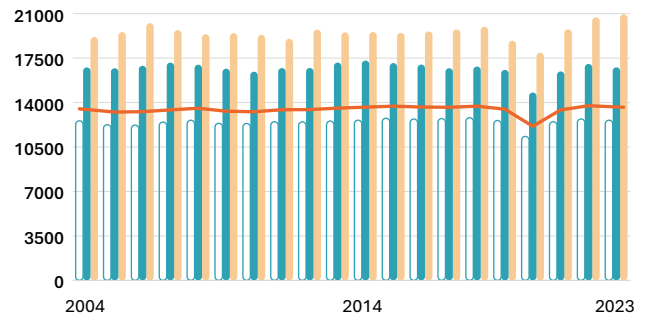
### Rétrospective sur 20 ans

Nombre de voyages par habitant desservi



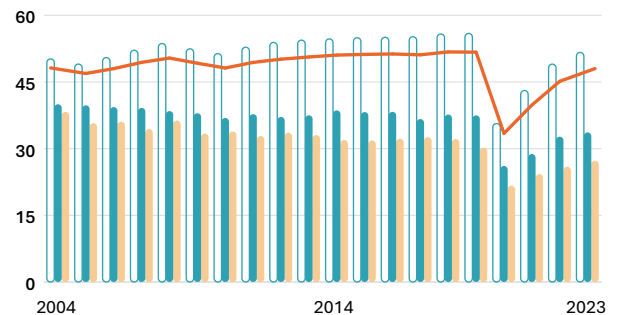
### Rétrospective sur 20 ans

Nombre de kilomètres par personnel



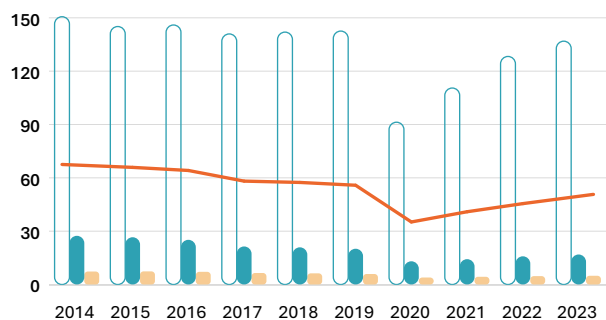
### Rétrospective sur 20 ans

Nombre de voyages par personnel



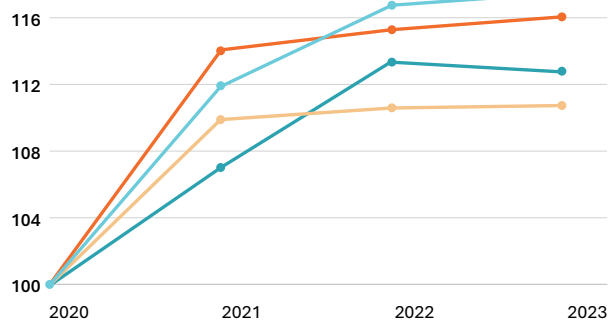
Évolution sur la décennie

Milliers de voyages réalisés par km<sup>2</sup> de surface desservie



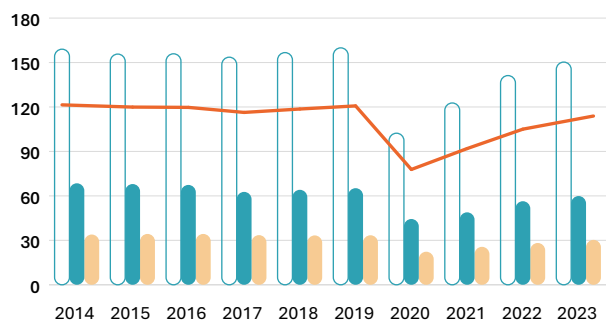
Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



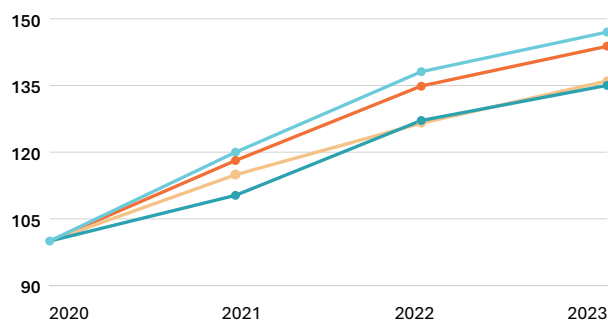
Évolution sur la décennie

Nombre de voyages par habitant desservi



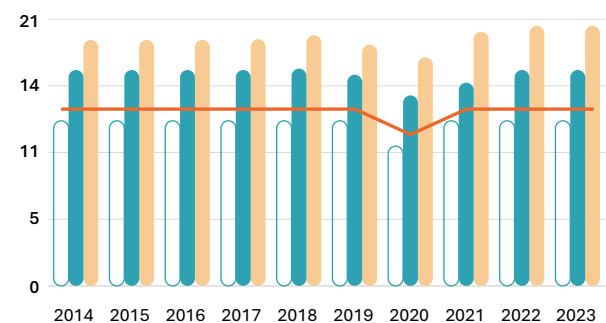
Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



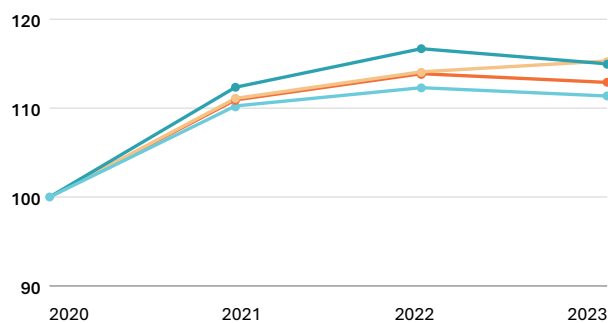
Évolution sur la décennie

Nombre de kilomètres par personnel



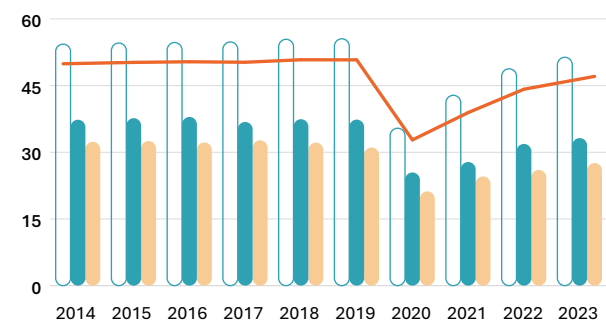
Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



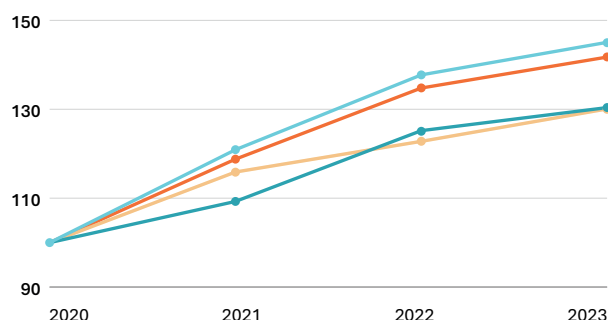
Évolution sur la décennie

Nombre de voyages par personnel



Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



## Recette par voyage

(Recette par voyage en euros constants 2022 par voyage réalisé)

- **Au global** : L'indicateur des recettes par voyage est plutôt stable depuis 20 ans, avec un décrochage cependant dans les années 2010 pour les plus petits réseaux, en lien souvent avec des refontes tarifaires visant une attractivité du réseau. Si une baisse s'observe pour la moyenne du panel entre 2012 et 2014, les évolutions restent assez stables outre la période du covid.

- **Après Covid** : L'augmentation de cette donnée en 2020, et notamment pour les réseaux de classe 1, s'explique par une baisse des voyages plus importante que celles des recettes, en lien avec les abonnements annuels des usagers. Si l'évolution de cet indice est faible en 2023 compte tenu du fait que les recettes et les voyages ont augmenté de façon presque concomitante, une y a un léger recul, qui est le signe de la répercussion seulement partielle de l'inflation sur les tarifs des titres.

## Dépense par an et par habitant

(Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par habitant desservi)

- **Au global** : Cet indicateur a vu une augmentation nette à partir des années 2010, en lien avec le choc d'offre engagé dans le transport public, avant de se stabiliser jusqu'à 2019.

- **Après Covid** : La première année du covid marque une baisse globale des dépenses par habitants, avant d'entamer un processus de rattrapage les années suivantes, particulièrement fort dans les réseaux de classe 1. En effet, alors que les dépenses par habitants se stabilisent dans les réseaux de classe 2 et 3 en 2023, les dépenses liées au choc d'offre se montrent très élevées en 2023 pour les plus grands réseaux.

## Dépense par voyage

(Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par voyage réalisé)

- **Au global** : L'indicateur de dépenses par voyage reste en moyenne assez stable depuis 2004. Cependant, un décrochage net s'opère entre les réseaux de classe 1 et les autres à partir de 2007, qui se maintient alors sur les 2 décennies. Cela s'explique notamment par des dépenses plus importantes à concéder par les petits réseaux en lien avec l'extension des ressorts territoriaux des AOM, qui imposent de faire circuler des lignes toujours plus loin, sans effets massifs sur la fréquentation.

- **Après Covid** : À l'inverse des recettes par voyage, cet indicateur augmente fortement au moment du covid et notamment pour les plus petits réseaux, qui conservent des dépenses fixes importantes et des recettes plus faibles que les autres réseaux. Cette catégorie de réseaux subit aussi de plein fouet l'inflation et la crise énergétique, le plus gros des dépenses étant fixes et immuables (énergie, masse salariale...). Ainsi, si cet indicateur baisse significativement entre 2020 et 2023 pour les réseaux de classe 1, il est plus lent à se stabiliser pour les plus petits réseaux, restant très loin des niveaux de 2019.

## Taux de couverture

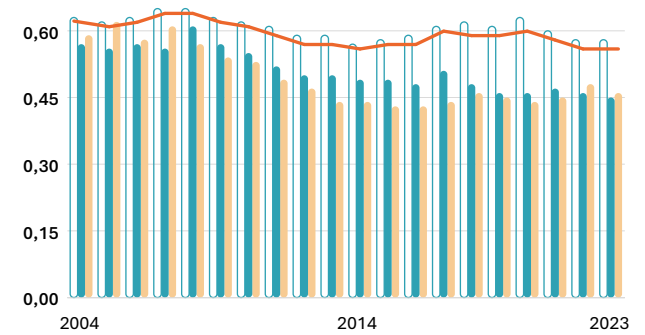
(Rapport en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation)

- **Au global** : Le taux de couverture des dépenses, aussi appelé ratio recettes/dépenses (R/D), est un indicateur en baisse constante depuis une quinzaine d'années, marquant la baisse de la contribution des usagers dans les dépenses de fonctionnement des réseaux. Cette baisse n'est pas uniforme, ni dans le temps, ni dans les catégories de réseaux. Une légère hausse s'observe par exemple entre 2017 et 2019, avant les événements du covid. Dans l'ensemble, la baisse est bien plus marquée dans les plus petits réseaux, prélevant une participation plus faible des usagers avec une part plus forte des tarifications sociales dans le total des titres vendus.

- **Après Covid** : Si le Covid a logiquement eu un effet très fort sur cet indicateur, la forte augmentation des dépenses de fonctionnement des réseaux en lien avec la crise énergétique et l'inflation en 2022 et 2023 rendent le rattrapage de ce ratio plus difficile, pour toutes les classes de réseaux.

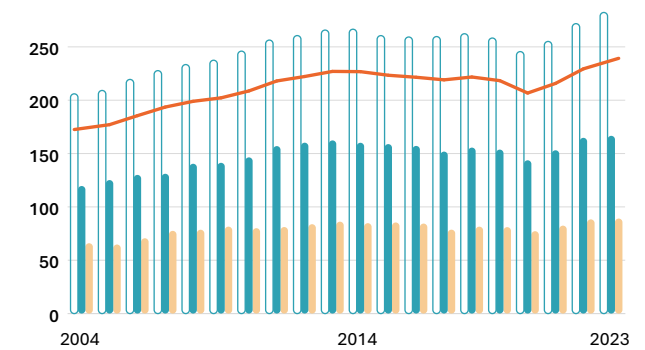
### Rétrospective sur 20 ans

Recette par voyage en euros constants 2022 par voyage réalisé



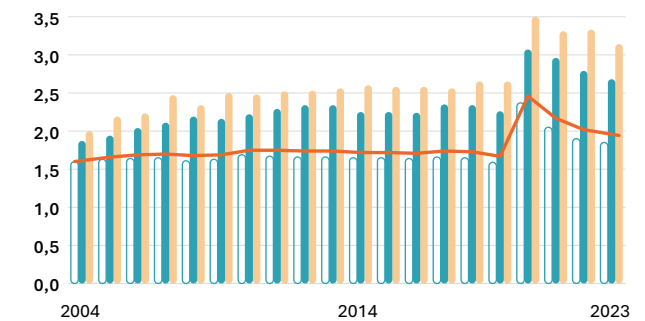
### Rétrospective sur 20 ans

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par habitant desservi



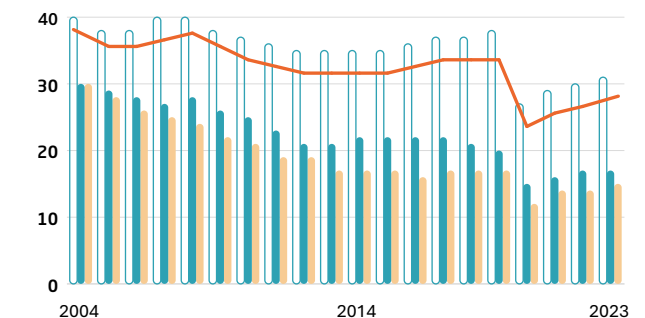
### Rétrospective sur 20 ans

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par voyage réalisé



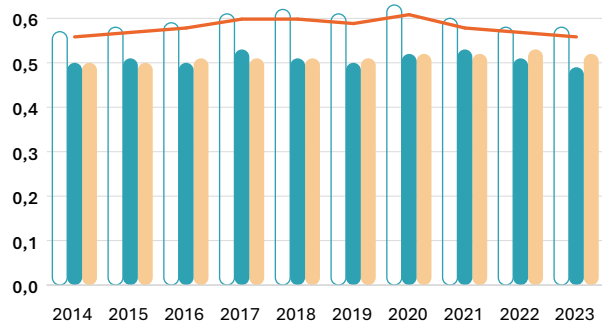
### Rétrospective sur 20 ans

Rapport en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation



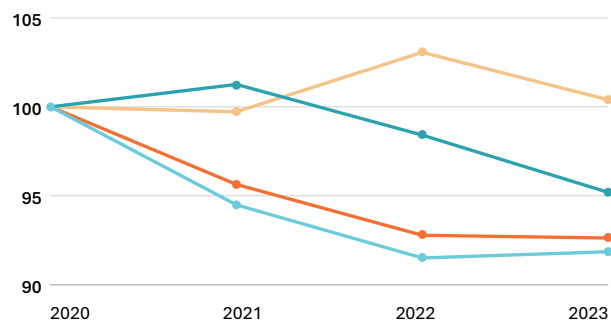
## Évolution sur la décennie

Recette par voyage en euros constants 2022 par voyage réalisé



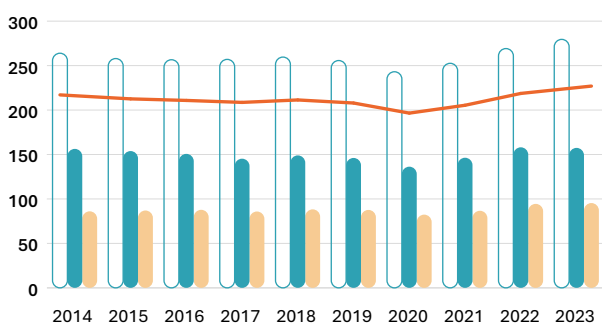
## Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



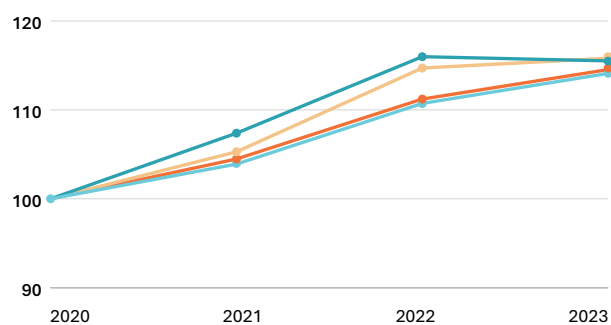
## Évolution sur la décennie

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par habitant desservi



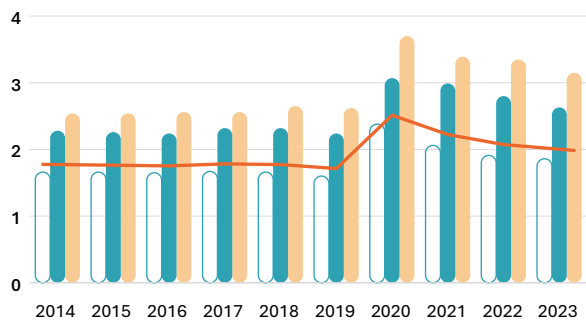
## Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



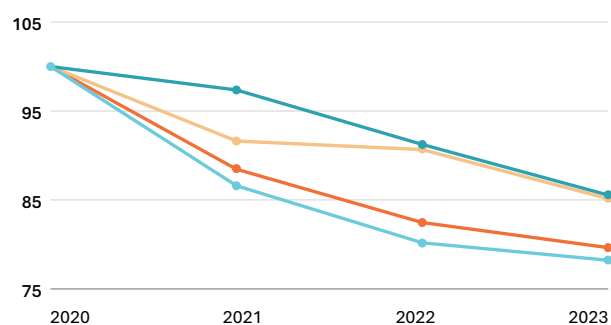
## Évolution sur la décennie

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par voyage réalisé



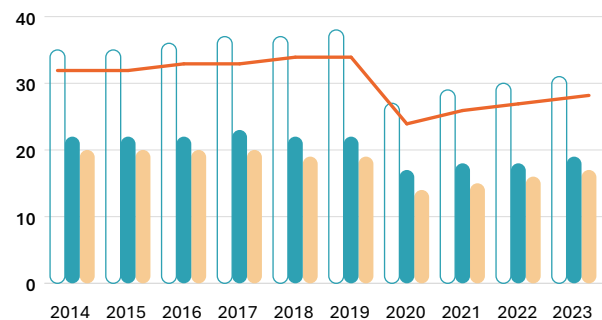
## Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



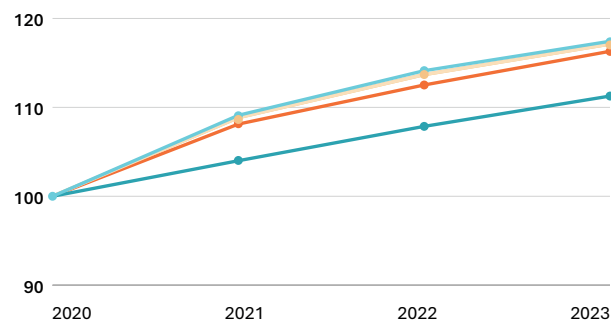
## Évolution sur la décennie

Rapport en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation



## Zoom sur les 4 dernières années

Indice en base 100 en 2020



L'ensemble des comparaisons est effectué à euros constants.  
Ainsi sur la période 2003/2023, l'inflation cumulée des prix est de 43%.

### Légende

○ Réseaux de plus de 250 000 habitants desservis (Classe 1)

● Réseaux de 100 000 à 250 000 habitants desservis (Classe 2)

● Réseaux de moins de 100 000 habitants desservis (Classe 3)

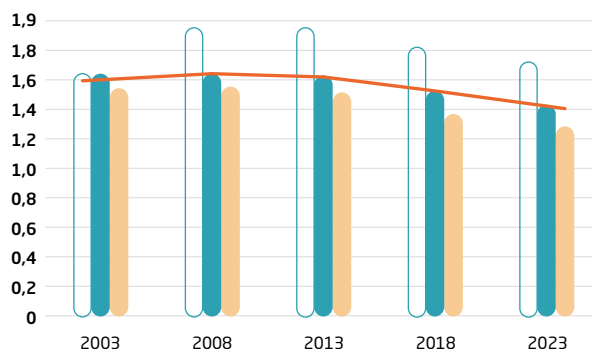
— Ensemble des réseaux

## Évolution du titre unitaire

(En euros constants 2023)

Le ticket unitaire est un titre à destination d'un public occasionnel, acheté à une borne, par SMS ou directement auprès du conducteur. Il n'y a pas d'évolution sensible du prix de ce titre depuis 20 ans, si ce n'est une hausse contenue entre 2008 et 2013. Ce prix moyen, inflation prise en compte, a même un peu baissé depuis le début du 21<sup>ème</sup> siècle (environ 11% de baisse depuis 2003). À noter que les différences interclasses, notamment entre les classes 2 et 3, est faible jusqu'à 2018, où une légère baisse des prix des titres des réseaux de classe 3 génère un différentiel de 10% avec ceux des classes 2. Les réseaux de classe 1 eux, sortent du lot, avec une augmentation plus marquée entre 2008 et 2018, atteignant 6% en euros constants sur 20 ans malgré des prix qui ne suivent pas l'inflation en général et a fortiori l'inflation forte de 2022-2023.

### Ticket unitaire en euros constants 2023

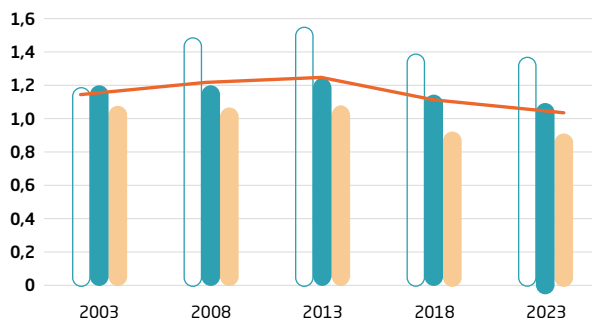


## Évolution des prix des titres issus du carnet

(En euros constants 2023)

Le ticket issu du carnet, à destination des utilisateurs occasionnels des transports collectifs, est le titre dont le prix reste le plus stable sur les 20 dernières années, à l'exception des réseaux de classe 1 avant la période COVID (+20% entre 2003 et 2018). En 2023, le prix moyen est de 1,35€ pour ce type de réseaux, pour une moyenne globale de 1,05€. Elle reste cependant très modérée pour les réseaux de classe 3, avec des prix en moyenne de moins d'1€ (0.93ct), en baisse nette depuis 2003 (-14%).

### Ticket extrait du carnet en euros constants 2023

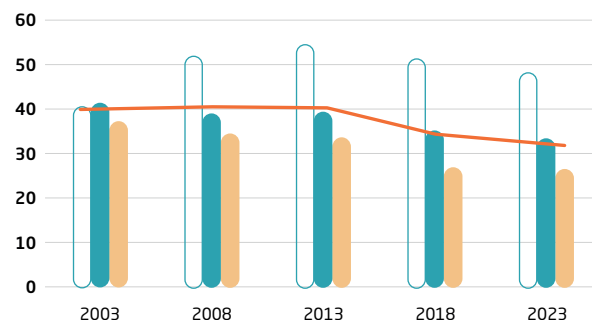


## Évolution des prix des abonnements mensuels

(En euros constants 2023)

L'évolution du prix de l'abonnement mensuel plein tarif suit une trajectoire irrégulière : la moyenne en euros constants augmente jusqu'en 2013 puis baisse à partir de cette date. Cette moyenne est le fruit de grandes disparités entre les classes de réseaux, qui se sont accentuées avec le temps : quand les réseaux de classes 3 voient leurs abonnements baisser de 25% en moyenne (sur le motif, peut-être, de fidéliser plus facilement une clientèle alors que les transports publics sont concurrencés par la voiture dans les zones peu denses), les réseaux de classe 1 marquent une hausse de 19% (mais plus stable dès 2007), dans des périodes de fort développement des réseaux de transport, et notamment des transports en site propre qui rendent les transports publics aussi, voire plus, rapides que la voiture. Les classes 2, observent une baisse progressive et constante des prix de leurs abonnements. Un léger recul des prix des abonnements de réseaux de classe 1 est cependant à souligner à partir de 2020 : cette dernière peut s'expliquer par des tarifs qui évoluent peu en comparaison de l'inflation. À noter : une hausse moyenne d'1€ du prix des abonnements a été observée entre 2022 et 2023 pour les plus grands réseaux, forts de nombreuses refontes tarifaires. Cet effet sera à surveiller les prochaines années.

### Abonnement mensuel en euros constants 2023



# Les données et ratios par réseau de l'année 2022

## Le panel de cette année

Chaque année, tous les réseaux de transport public urbain de province sont soumis à une enquête nationale concernant leur activité de l'exercice passé. Celle-ci est menée conjointement par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) sous impulsion de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère (DGITM / MTES).

L'UTPF publie une partie des informations recueillies pour chacun de ses adhérents. Ces données concernent les principaux indicateurs d'activité du secteur : production, trafic, parc, personnel, recettes

commerciales, dépenses d'exploitation... Elles sont, par ailleurs, rapportées les unes aux autres pour établir des ratios : fréquentation, offre kilométrique, couverture des recettes commerciales par les dépenses d'exploitation (R/D)... Enfin, les données et les ratios sont consolidés par classe d'agglomération pour évaluer les évolutions de l'activité globale sur un an.

Compte tenu des changements de contrats ou de modes de gestion, ou encore de l'absence de réponses à l'enquête l'année précédente, certains réseaux ne peuvent pas intégrer le panel consolidé et ils seront indiqués différemment dans les tableaux.

# 139

139 réseaux sur  
165 adhérents  
UTPF

# 27

27 réseaux  
de classe 1  
sur 27

# 51

51 réseaux  
de classe 2  
sur 54

# 61

61 réseaux  
de classe 3  
sur 69

# Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

Réseau	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2023 /2022 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)
Angers	314	1,0	667	-	1 579	11 916	6,7
Bordeaux	843	1,5	578	-	1 689	38 656	0,7
Caen	279	0,9	363	-	852	12 520	6,4
Clermont-Ferrand	306	-0,1	321	-	1 054	9 023	0,4
Dijon	262	0,2	240	-	441	10 898	3,3
Grenoble	462	0,2	552	-	542	17 683	-0,8
Havre (Le)	269	0,1	496	-	445	10 486	-1,3
Lens	651	-0,1	997	-	5 095	15 539	0,5
Lille	1 199	0,5	672	-	1 735	42 146	-0,9
Lyon	1 487	0,5	628	-	4 533	59 391	0,8
Marseille	1 484	0,8	1 181	-	1 754	50 393	6,9
Montpellier	514	1,5	422	-	409	14 498	1,4
Mulhouse	277	-0,4	439	-	713	7 694	1,5
Nancy	262	0,2	142	-	407	9 537	3,4
Nantes	694	0,7	559	-	752	29 526	0,3
Nice	566	1,3	1 480	-	2 400	22 474	-3,6
Orléans	298	0,6	334	-	440	13 044	-1,7
Perpignan	277	1,0	617	-	2 350	8 535	0,1
Rennes	477	1,1	705	-	2 045	26 811	8,5
Rouen	424	0,1	387	-	688	16 327	4,0
Saint-Etienne	411	-0,2	724	-	861	10 886	-0,7
Strasbourg	520	0,6	338	-	662	18 881	2,4
Toulon	471	4,5	386	5,2	2 295	12 741	-5,1
Toulouse	1 113	3,2	1 189	7,1	1 862	42 971	0,6
Tours	315	-0,3	446	-	549	11 314	0,3
Valence / Romans	264	0,2	1 141	-	1 369	8 647	-0,4
Valenciennes	353	0,1	630	-	953	9 343	4,6
<b>Total Classe 1 (27 réseaux)</b>	<b>14 513</b>	<b>1,2</b>	<b>16 226</b>	<b>0,9</b>	<b>37 805</b>	<b>530 234</b>	<b>1,5</b>
<b>Total Classe 1 à TCSP (24 réseaux)</b>	<b>13 501</b>	<b>1,1</b>	<b>14 083</b>	<b>1,0</b>	<b>31 792</b>	<b>500 311</b>	<b>1,7</b>



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Voyages en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2023 /2022 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2023 /2022 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
38 816	13,9	363	4,0	650	6,4	16 477	8,2	70 650	12,8	Angers
106 155	7,9	750	3,2	3 165	-0,7	86 552	18,7	299 702	20,7	Bordeaux
22 233	6,4	247	1,2	694	5,6	14 982	11,5	68 792	7,6	Caen
26 879	10,5	295	5,7	876	2,5	14 419	3,7	82 218	4,4	Clermont-Ferrand
42 902	5,2	217	-3,6	832	1,6	24 750	21,1	76 864	10,1	Dijon
72 209	21,5	365	0,8	1 778	2,5	39 124	12,9	162 151	14,4	Grenoble
24 563	1,0	233	11,0	648	-2,6	15 412	7,6	70 678	7,1	Havre (Le)
14 789	7,9	552	-1,1	750	3,1	5 757	14,8	82 438	4,9	Lens
174 324	10,3	831	0,6	3 094	0,0	102 617	16,8	342 181	11,3	Lille
428 826	4,8	1 490	1,1	4 705	2,6	244 002	12,0	479 289	11,3	Lyon
170 678	9,3	1 210	2,8	4 675	7,5	137 555	8,7	385 986	11,5	Marseille
59 134	28,2	307	0,7	1 391	9,8	30 441	7,1	125 825	15,9	Montpellier
28 746	10,0	226	1,3	613	-0,9	11 861	11,6	61 763	14,1	Mulhouse
18 678	-6,8	263	0,7	907	3,1	13 702	-2,5	75 928	11,8	Nancy
146 359	5,7	796	-0,4	2 481	2,0	62 448	6,9	212 519	7,4	Nantes
81 271	5,5	552	0,5	2 057	3,5	57 973	27,6	183 955	2,4	Nice
35 381	8,8	295	7,3	726	-2,3	20 310	11,3	75 973	6,8	Orléans
11 493	8,3	206	-3,3	432	5,2	6 451	13,9	40 042	9,1	Perpignan
103 212	16,2	561	1,6	1 623	4,7	51 332	21,6	168 194	6,8	Rennes
58 001	4,9	380	6,1	1 253	1,7	35 134	18,4	128 243	11,6	Rouen
32 340	3,6	326	0,3	831	-0,4	16 905	14,8	74 154	9,0	Saint-Etienne
133 195	5,0	479	-1,6	1 908	8,7	60 813	15,4	172 001	16,2	Strasbourg
28 051	-6,1	348	-0,3	1 010	1,6	19 818	12,3	92 126	7,2	Toulon
193 829	7,2	957	1,7	2 864	-2,6	113 399	10,7	295 248	14,1	Toulouse
36 438	6,4	269	4,7	785	2,4	28 449	26,7	73 774	6,4	Tours
11 439	4,3	233	1,7	538	0,0	5 449	11,3	32 833	7,0	Valence / Romans
18 435	7,8	294	21,0	585	17,0	4 823	5,9	61 514	6,3	Valenciennes
<b>2 098 920</b>	<b>7,8</b>	<b>12 956</b>	<b>2,5</b>	<b>41 320</b>	<b>2,3</b>	<b>1 212 842</b>	<b>13,9</b>	<b>3 956 832</b>	<b>10,5</b>	<b>Total Classe 1 (27 réseaux)</b>
<b>2 052 815</b>	<b>8,3</b>	<b>12 169</b>	<b>2,7</b>	<b>39 360</b>	<b>2,4</b>	<b>1 181 124</b>	<b>13,9</b>	<b>3 791 831</b>	<b>10,7</b>	<b>Total Classe 1 à TCSP (24 réseaux)</b>

# Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

Réseau	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2023 /2022 (en %)
Angers	470,5	1,0	38,0	5,7	123,7	12,7	3	6,7	18 332	0,3
Bordeaux	1 457,1	1,5	45,9	-0,7	126,0	6,3	3	7,1	12 216	1,5
Caen	769,9	0,9	44,8	5,5	79,6	5,5	2	-0,0	18 053	0,8
Clermont-Ferrand	955,0	-0,1	29,5	0,5	87,8	10,7	3	10,1	10 297	-2,0
Dijon	1 093,1	0,2	41,5	3,1	163,6	5,0	4	1,8	13 097	1,6
Grenoble	836,4	0,2	38,3	-1,1	156,4	21,2	4	22,5	9 946	-3,2
Havre (Le)	543,3	0,1	38,9	-1,4	91,2	0,8	2	2,3	16 183	1,4
Lens	652,7	-0,1	23,9	0,6	22,7	8,0	1	7,4	20 730	-2,5
Lille	1 784,0	0,5	35,2	-1,4	145,4	9,8	4	11,3	13 624	-1,0
Lyon	2 366,7	0,5	40,0	0,3	288,5	4,3	7	4,0	12 623	-1,8
Marseille	1 257,0	0,8	34,0	6,0	115,0	8,4	4	3,3	9 254	2,7
Montpellier	1 217,9	1,5	28,2	-0,1	115,1	26,3	4	26,4	10 420	-7,6
Mulhouse	630,1	-0,4	27,8	1,9	103,9	10,4	4	8,4	12 549	2,4
Nancy	1 838,7	0,2	36,4	3,3	71,4	-7,0	2	-9,9	10 519	0,3
Nantes	1 239,9	0,7	42,6	-0,5	211,0	4,9	5	5,4	11 903	-1,7
Nice	382,4	1,3	39,7	-4,8	143,6	4,2	4	9,4	10 925	-6,8
Orléans	890,9	0,6	43,8	-2,2	118,8	8,2	3	10,7	17 977	0,7
Perpignan	449,0	1,0	30,8	-0,9	41,5	7,2	1	8,2	19 739	-4,9
Rennes	676,5	1,1	56,2	7,4	216,4	14,9	4	7,0	16 518	3,7
Rouen	1 093,7	0,1	38,5	3,8	136,9	4,8	4	0,9	13 030	2,2
Saint-Etienne	568,1	-0,2	26,5	-0,5	78,7	3,8	3	4,4	13 102	-0,3
Strasbourg	1 540,3	0,6	36,3	1,8	256,1	4,4	7	2,6	9 899	-5,8
Toulon	1 221,2	-0,7	27,1	-9,2	59,6	-10,2	2	-1,1	12 614	-6,6
Toulouse	935,5	-3,6	38,6	-2,5	174,2	3,8	5	6,5	15 002	3,3
Tours	705,8	-0,3	35,9	0,5	115,8	6,7	3	6,1	14 408	-2,1
Valence / Romans	231,6	0,2	32,7	-0,6	43,3	4,1	1	4,8	16 085	-0,5
Valenciennes	560,4	0,1	26,5	4,5	52,2	7,7	2	3,1	15 985	-10,6
<b>Moyenne Classe 1 (27 réseaux)</b>	<b>894,4</b>	<b>0,2</b>	<b>36,5</b>	<b>0,3</b>	<b>144,6</b>	<b>6,5</b>	<b>4</b>	<b>6,2</b>	<b>12 832</b>	<b>-0,9</b>
<b>Moyenne Classe 1 à TCSP (24 réseaux)</b>	<b>958,7</b>	<b>0,1</b>	<b>37,1</b>	<b>0,6</b>	<b>152,0</b>	<b>7,1</b>	<b>4,1</b>	<b>6,5</b>	<b>12 711,3</b>	<b>-0,7</b>
<b>Moyenne province (139 réseaux)</b>	<b>398,6</b>	<b>0,4</b>	<b>31,8</b>	<b>0,7</b>	<b>100,0</b>	<b>6,7</b>	<b>3,1</b>	<b>6,0</b>	<b>14 273,5</b>	<b>-0,8</b>



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2023 /2022 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
26 550	0,0	0,42	-5,0	1,82	-0,9	5,9	5,7	23,3	-4,1	Angers
17 675	0,2	0,82	10,0	2,82	11,9	7,8	19,8	28,9	-1,7	Bordeaux
23 906	1,0	0,67	4,8	3,09	1,1	5,5	1,1	21,8	3,6	Caen
18 736	1,1	0,54	-6,2	3,06	-5,5	9,1	4,0	17,5	-0,7	Clermont-Ferrand
19 162	3,2	0,58	15,1	1,79	4,7	7,1	6,6	32,2	10,0	Dijon
16 315	-3,1	0,54	-7,1	2,25	-5,8	9,2	15,4	24,1	-1,4	Grenoble
23 990	0,3	0,63	6,6	2,88	6,1	6,7	8,5	21,8	0,5	Havre (Le)
28 851	-0,5	0,39	6,4	5,57	-2,8	5,3	4,3	7,0	9,5	Lens
25 438	-0,9	0,59	5,9	1,96	0,9	8,1	12,3	30,0	5,0	Lille
21 113	-2,1	0,57	6,8	1,12	6,2	8,1	10,4	50,9	0,6	Lyon
18 585	-0,2	0,68	-3,7	2,26	2,0	7,7	4,3	35,6	-2,5	Marseille
16 925	-1,6	0,51	-16,5	2,13	-9,6	8,7	14,3	24,2	-7,6	Montpellier
19 733	5,3	0,41	1,5	2,15	3,8	8,0	12,4	19,2	-2,2	Mulhouse
14 794	-1,4	0,73	4,6	4,07	20,0	8,0	8,1	18,0	-12,8	Nancy
18 678	-1,3	0,43	1,2	1,45	1,7	7,2	7,1	29,4	-0,5	Nantes
16 821	-5,4	0,71	21,0	2,26	-2,9	8,2	6,2	31,5	24,6	Nice
27 765	0,3	0,57	2,2	2,15	-1,9	5,8	8,6	26,7	4,2	Orléans
26 522	-2,0	0,56	5,1	3,48	0,7	4,7	9,0	16,1	4,3	Perpignan
26 950	3,8	0,50	4,7	1,63	-8,0	6,3	-1,6	30,5	13,9	Rennes
20 695	1,4	0,61	12,8	2,21	6,4	7,9	7,4	27,4	6,0	Rouen
18 158	-1,1	0,52	10,8	2,29	5,2	6,8	9,8	22,8	5,4	Saint-Etienne
15 105	-5,6	0,46	9,9	1,29	10,6	9,1	13,5	35,4	-0,7	Strasbourg
17 844	-10,5	0,71	19,7	3,28	14,2	7,2	12,9	21,5	4,8	Toulon
26 627	3,6	0,59	3,3	1,52	6,4	6,9	13,3	38,4	-2,9	Toulouse
20 320	-1,6	0,78	19,1	2,02	0,0	6,5	6,1	38,6	19,1	Tours
21 009	0,6	0,48	6,7	2,87	2,5	3,8	7,4	16,6	4,0	Valence / Romans
24 193	-15,1	0,26	-1,7	3,34	-1,4	6,6	1,6	7,8	-0,3	Valenciennes
<b>20 431,41</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,58</b>	<b>5,7</b>	<b>1,89</b>	<b>2,6</b>	<b>7,5</b>	<b>9,0</b>	<b>30,7</b>	<b>3,0</b>	<b>Moyenne Classe 1 (27 réseaux)</b>
<b>20 398,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,58</b>	<b>5,2</b>	<b>1,85</b>	<b>2,2</b>	<b>7,6</b>	<b>8,8</b>	<b>31,1</b>	<b>2,9</b>	<b>Moyenne Classe 1 à TCSP (24 réseaux)</b>
<b>21 223,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,56</b>	<b>5,0</b>	<b>2,10</b>	<b>1,6</b>	<b>6,6</b>	<b>7,7</b>	<b>26,8</b>	<b>3,3</b>	<b>Moyenne province (139 réseaux)</b>

# Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

Réseau	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2023 /2022 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)
Aix-en-Provence	163	0,2	240	-	778	6 710	3,2
Alès	150	0,8	1 003	-	0	3 674	1,6
Amiens	185	-0,2	349	-	448	6 481	-2,4
Angoulême	143	-0,1	548	2,2	579	5 999	2,2
Annecy	215	0,4	508	-	2 066	7 206	4,0
Antibes	185	0,4	466	-	15 681	3 801	8,3
Arras	112	0,1	306	-	1 375	3 893	1,2
Bayonne	186	1,2	236	-	578	5 967	5,7
Beauvais	106	-0,1	539	-	468	2 231	27,5
Belfort	143	-0,4	609	-	1 620	5 376	-1,0
Berre (Etang de)	348	0,8	906	-	1 557	7 688	1,9
Besançon	129	0,7	81	-	213	5 884	0,8
Béziers	132	1,5	303	-	579	3 353	1,1
Blois	109	0,1	792	-	885	3 265	4,3
Boulogne s/mer	114	0,1	205	-	167	2 681	-2,4
Bourg-en-Bresse	140	0,3	1 286	-	2 707	2 850	ns
Bourges	114	-0,7	459	-	2 089	3 638	7,7
Brest	216	0,3	218	-	536	7 273	-5,9
Brive-la-Gaillarde	111	0,8	809	-	120	1 390	1,9
Calais	106	-0,2	211	-	410	3 230	0,9
Chalon s/Saône	112	-0,2	463	-	532	2 616	-9,7
Chambéry	144	1,0	527	-	637	5 017	-0,8
Charleville-Mézières	116	0,0	440	-	338	2 070	-2,0
Cherbourg	183	-0,1	1 439	-	395	4 648	8,5
Cholet	108	-0,3	788	-	625	2 716	-0,2
Colmar	116	-0,3	244	-	560	2 136	5,5
Dreux	120	0,3	1 044	-	2 280	3 034	-1,7
Dunkerque	195	-0,1	300	-	1 031	9 475	2,0
Evreux	113	0,3	660	-	98	1 839	-0,9



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Voyages en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2023 /2022 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2023 /2022 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
12 000	10,3	215	-0,5	478	2,6	7 188	14,0	39 805	8,8	Aix-en-Provence
2 681	4,9	125	-0,8	130	3,5	1 015	8,8	14 571	13,0	Alès
15 547	6,5	154	-	460	-0,9	6 169	12,9	38 599	4,1	Amiens
11 673	6,9	155	2,6	273	-0,2	4 557	10,5	22 884	7,9	Angoulême
16 955	11,3	181	2,8	380	3,3	7 858	6,4	34 397	8,5	Annecy
6 057	23,1	110	-	264	1,5	3 163	-7,7	22 467	10,2	Antibes
10 886	4,8	110	-0,9	201	-0,8	2 375	9,4	17 378	7,9	Arras
10 206	8,7	154	-	477	2,2	7 427	7,3	36 131	4,3	Bayonne
3 432	16,0	134	4,7	144	-4,7	687	13,0	10 638	25,8	Beauvais
7 567	6,0	168	7,0	303	3,0	3 136	-1,0	21 132	8,0	Belfort
5 397	2,9	284	-	531	2,2	3 215	15,3	39 299	-1,7	Berre (Etang de)
23 336	22,0	155	-1,3	496	2,0	11 326	9,6	42 002	10,9	Besançon
4 604	-4,1	70	-1,4	226	13,5	2 217	-0,1	17 181	5,9	Béziers
7 415	4,6	97	4,3	165	5,1	1 443	9,9	14 072	6,3	Blois
3 446	3,1	78	-1,3	165	0,6	2 334	6,8	15 838	3,2	Boulogne s/mer
5 121	6,4	133	-	151	4,0	1 801	3,7	15 028	5,3	Bourg-en-Bresse
5 230	16,5	108	-2,7	238	7,3	1 227	-34,9	19 008	8,0	Bourges
17 965	1,0	200	2,6	615	5,0	13 621	9,9	53 789	8,6	Brest
1 227	-7,5	33	-	64	11,0	690	10,9	5 723	11,1	Brive-la-Gaillarde
6 818	4,8	64	-3,0	173	2,4	577	-1,5	17 054	4,7	Calais
3 382	3,7	59	13,5	100	2,5	2 086	3,3	11 745	3,9	Chalon s/Saône
6 943	6,9	131	-	335	0,3	5 037	5,9	26 897	4,3	Chambéry
2 582	-0,6	65	10,2	129	6,2	2 000	3,5	10 328	18,8	Charleville-Mézières
3 896	-5,0	111	32,1	149	-1,1	2 656	4,3	18 246	8,0	Cherbourg
5 208	5,7	80	29,7	119	10,7	2 584	1,6	10 426	8,5	Cholet
8 140	10,8	51	-	171	45,4	2 293	6,6	11 016	25,3	Colmar
3 279	2,2	121	-	148	-2,6	1 638	15,3	12 469	3,6	Dreux
22 039	5,1	144	5,1	496	1,8	821	ns	56 393	3,8	Dunkerque
3 053	7,7	59	-	115	-1,5	1 796	20,1	9 923	3,9	Evreux

# Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

Réseau	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2023 /2022 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)
Fos-sur-Mer/ Salon de Provence	177	0,0	457	-	1 857	4 011	-10,0
Frejus/ Saint-Raphaël	120	1,4	347	-	879	2 606	16,9
Isle d'Abeau (L')	113	1,1	246	-	410	2 536	-1,6
Laval	119	17,5	686	58,4	1 278	3 964	18,7
Limoges	210	-0,3	521	-	527	6 087	1,7
Lorient	212	0,4	739	-	2 007	7 746	-1,9
Mans (Le)	214	0,3	272	2,0	630	8 520	1,3
Maubeuge	128	-1,0	366	-	1 117	2 706	-0,2
Metz	233	0,7	324	3,6	724	9 430	0,3
Montbéliard	142	-0,1	449	-	1 776	4 827	0,6
Nancy Suburbain	267	-0,1	296	-	295	2 170	3,5
Nîmes	248	0,4	677	-	21	8 395	9,3
Niort	126	0,4	815	-	595	3 767	0,1
Pau	186	1,1	414	-	1 192	5 691	0,5
Poitiers	202	0,4	1 065	-	3 241	6 963	6,2
Quimper	105	0,1	479	-	1 138	4 156	0,6
Reims	225	0,0	179	-	246	7 053	1,0
Roanne	104	0,3	689	-	1 129	2 491	6,4
Rochelle (La)	134	1,4	115	-	294	3 172	-1,5
Roche s/Yon (La)	102	-0,1	499	-	255	2 610	2,1
Sète	131	0,7	310	-	292	2 697	-3,4
Tarbes	130	1,1	615	-	255	2 162	0,1
Thionville	194	0,8	375	-	636	4 135	-10,4
Troyes	179	0,4	890	-	393	3 314	-4,3
Vannes	180	0,9	807	-	371	5 891	0,1
<b>Total Classe 2 (51 réseaux)</b>	<b>8 088</b>	<b>0,4</b>	<b>26 930</b>	<b>0,1</b>	<b>57 305</b>	<b>233 039</b>	<b>1,2</b>
<b>Total Classe 2 à TCSP (4 réseaux)</b>	<b>783</b>	<b>0,3</b>	<b>751</b>	<b>0,74</b>	<b>1625</b>	<b>28 731</b>	<b>-0,8</b>



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



























**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Voyages en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2023 /2022 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2023 /2022 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
2 275	10,0	0	ns	161	-16,0	ns	ns	ns	ns	Fos-sur-Mer/ Salon de Provence
2 460	24,4	77	1,3	78	7,3	1 812	18,4	11 864	16,9	Frejus/ Saint-Raphaël
1 914	-5,2	78	-4,9	161	4,1	1 259	3,6	11 857	3,7	Isle d'Abeau (L')
5 001	0,3	137	19,1	200	7,7	2 315	13,8	17 136	22,3	Laval
14 378	1,7	157	10,6	395	6,0	5 828	14,2	29 158	9,9	Limoges
19 938	4,3	206	1,0	393	-0,4	5 871	4,4	41 086	5,9	Lorient
26 507	4,1	219	1,4	651	1,7	13 172	6,7	57 147	6,4	Mans (Le)
4 465	1,7	85	-	161	-0,6	1 166	2,6	15 130	4,8	Maubeuge
22 920	4,3	246	8,4	609	-0,4	16 180	6,8	51 367	1,7	Metz
8 303	6,7	140	3,7	265	-1,1	2 228	20,2	23 740	10,9	Montbéliard
1 615	10,4	62	-8,3	91	-4,3	1 994	34,6	9 099	1,3	Nancy Suburbain
13 616	14,3	227	-5,8	479	1,1	6 488	10,2	46 236	2,9	Nîmes
6 576	10,0	119	0,8	179	-0,8	562	ns	16 869	5,1	Niort
9 627	7,6	158	-9,7	406	-2,4	4 624	9,0	30 890	4,0	Pau
12 188	7,3	228	-5,8	462	7,6	5 946	9,6	36 091	11,7	Poitiers
5 455	3,9	122	-0,8	178	6,8	3 051	11,7	16 543	-8,7	Quimper
19 851	8,0	172	6,0	555	0,0	20 598	13,0	62 584	10,0	Reims
2 339	1,3	56	-3,4	83	-1,3	1 484	3,5	10 351	15,1	Roanne
8 703	1,2	80	-7,0	282	-0,3	7 006	7,6	21 787	2,4	Rochelle (La) (RTCR)
3 282	0,4	60	-3,2	141	4,8	1 631	1,6	11 021	5,4	Roche s/Yon (La)
3 387	3,2	55	10,0	150	0,9	1 980	10,1	14 361	7,4	Sète
2 512	16,7	99	-	127	5,0	1 008	37,9	10 952	12,8	Tarbes
3 542	2,5	171	-2,3	292	6,6	4 005	ns	20 447	-9,8	Thionville
5 924	-9,7	105	-2,8	294	4,8	3 819	10,2	23 527	5,2	Troyes
7 748	2,7	168	3,7	163	-4,5	4 739	12,6	23 209	4,3	Vannes
<b>439 903</b>	<b>6,4</b>	<b>6 505</b>	<b>1,2</b>	<b>14 144</b>	<b>2,5</b>	<b>218 701</b>	<b>9,6</b>	<b>1 249 117</b>	<b>6,1</b>	<b>Total Classe 2 (51 réseaux)</b>
<b>87 659</b>	<b>8,6</b>	<b>746</b>	<b>2,2</b>	<b>2 316</b>	<b>2,3</b>	<b>58 717</b>	<b>10,3</b>	<b>215 522</b>	<b>9,0</b>	<b>Total Classe 2 à TCSP (4 réseaux)</b>

# Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

Réseau	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2023 /2022 (en %)
Aix-en-Provence 	679	0,2	41,2	3,1	73,6	10,1	1,8	6,8	14 047	0,7
Alès 	149	0,8	24,5	0,7	17,9	4,0	0,7	3,3	28 350	-1,9
Amiens 	530	-0,2	35,0	-2,2	84,1	6,7	2,4	9,1	14 101	-1,5
Angoulême	260	-2,2	42,0	2,3	81,7	7,0	1,9	4,6	21 943	2,4
Anncy 	424	0,4	33,5	3,6	78,8	10,9	2,4	7,0	18 984	0,7
Antibes 	398	0,4	20,5	7,9	32,7	22,6	1,6	13,7	14 399	6,7
Arras	365	0,1	34,8	1,1	97,4	4,6	2,8	3,5	19 339	2,0
Bayonne 	786	1,2	32,1	4,4	54,9	7,4	1,7	2,9	12 523	3,4
Beauvais	197	-0,1	21,0	27,6	32,3	16,1	1,5	-9,0	15 492	33,8
Belfort 	234	-0,4	37,7	-1,0	53,1	6,6	1,4	7,7	17 749	-3,9
Berre (Etang de) 	384	0,8	22,1	1,1	15,5	2,1	0,7	1,0	14 468	-0,3
Besançon  	1 593	0,7	45,7	0,1	181,2	21,1	4,0	21,0	11 870	-1,2
Béziers 	435	1,5	25,4	-0,4	34,9	-5,5	1,4	-5,1	14 844	-10,9
Blois	138	0,1	29,9	4,2	67,9	4,5	2,3	0,3	19 847	-0,8
Boulogne s/mer 	555	0,1	23,6	-2,5	30,3	3,0	1,3	5,7	16 300	-3,0
Bourg-en-Bresse 	109	0,3	20,4	-0,3	36,6	6,1	1,8	6,4	18 873	-3,9
Bourges 	249	-0,7	31,9	8,5	45,8	17,3	1,4	8,1	15 280	0,4
Brest 	989	0,3	33,7	-6,2	83,1	0,7	2,5	7,4	11 819	-10,4
Brive-la-Gaillarde 	137	0,8	12,5	1,1	11,1	-8,2	0,9	-9,2	21 823	-8,1
Calais 	502	-0,2	30,6	1,2	64,5	5,0	2,1	3,8	18 669	-1,4
Chalon s/Saône 	241	-0,2	23,4	-9,5	30,2	4,0	1,3	14,9	26 081	-11,9
Chambéry 	274	1,0	34,8	-1,8	48,2	5,8	1,4	7,8	14 958	-1,1
Charleville-Mézières 	264	0,0	17,8	-2,0	22,2	-0,6	1,2	1,4	16 059	-7,7
Cherbourg 	127	-0,1	25,4	8,6	21,3	-5,0	0,8	-12,5	31 134	9,8
Cholet	137	-0,3	25,2	0,1	48,4	6,1	1,9	6,0	22 920	-9,9
Colmar	474	-0,3	18,4	5,8	70,2	11,2	3,8	5,1	12 501	-27,5
Dreux 	115	0,3	25,3	-2,0	27,4	1,9	1,1	4,0	20 572	0,9
Dunkerque 	651	-0,1	48,5	2,1	112,9	5,2	2,3	3,0	19 103	0,3
Evreux 	172	0,3	16,2	-1,2	27,0	7,4	1,7	8,6	15 965	0,6



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2023 /2022 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
17 818	0,1	0,60	3,3	3,32	-1,4	5,93	5,4	18,1	4,8	Aix-en-Provence
33 130	-0,2	0,38	3,7	5,43	7,7	3,97	11,2	7,0	-3,7	Alès
19 693	0,3	0,40	6,1	2,48	-2,2	5,96	6,7	16,0	8,5	Amiens
29 123	4,0	0,39	3,3	1,96	0,9	3,81	5,6	19,9	2,3	Angoulême
22 812	-0,3	0,46	-4,4	2,03	-2,5	4,77	4,4	22,8	-1,9	Anncy
18 188	5,7	0,52	-25,0	3,71	-10,5	5,91	1,8	14,1	-16,3	Antibes
23 709	2,3	0,22	4,5	1,60	3,0	4,46	6,6	13,7	1,4	Arras
15 854	-1,4	0,73	-1,3	3,54	-4,1	6,05	-1,3	20,6	2,8	Bayonne
19 569	31,7	0,20	-2,6	3,10	8,5	4,77	-1,3	6,5	-10,2	Beauvais
22 878	-4,2	0,41	-6,9	2,79	1,8	3,93	9,6	14,8	-8,5	Belfort
17 789	-2,2	0,60	12,0	7,28	-4,4	5,11	-3,5	8,2	17,2	Berre (Etang de)
17 351	-1,0	0,49	-10,1	1,80	-9,0	7,14	10,1	27,0	-1,2	Besançon
18 184	-11,9	0,48	4,1	3,73	10,4	5,12	4,7	12,9	-5,7	Béziers
23 918	-0,3	0,19	5,1	1,90	1,6	4,31	1,9	10,3	3,4	Blois
20 867	-4,9	0,68	3,6	4,60	0,1	5,91	5,8	14,7	3,5	Boulogne s/mer
22 092	-4,2	0,35	-2,5	2,93	-1,0	5,27	5,3	12,0	-1,5	Bourg-en-Bresse
17 940	-13,4	0,23	-44,1	3,63	-7,3	5,22	0,2	6,5	-39,7	Bourges
16 774	-8,4	0,76	8,8	2,99	7,5	7,40	15,5	25,3	1,2	Brest
27 419	-14,3	0,56	19,9	4,66	20,1	4,12	9,0	12,1	-0,2	Brive-la-Gaillarde
26 473	0,1	0,08	-6,1	2,50	-0,1	5,28	3,7	3,4	-5,9	Calais
35 785	-9,7	0,62	-0,4	3,47	0,2	4,49	15,1	17,8	-0,6	Chalon s/Saône
20 295	-0,9	0,73	-0,9	3,87	-2,5	5,36	5,1	18,7	1,6	Chambéry
19 149	-9,7	0,77	4,2	4,00	19,6	4,99	21,3	19,4	-12,9	Charleville-Mézières
36 804	12,6	0,68	9,8	4,68	13,7	3,93	-0,5	14,6	-3,4	Cherbourg
29 521	-11,6	0,50	-3,9	2,00	2,6	3,84	8,7	24,8	-6,3	Cholet
17 730	-28,2	0,28	-3,8	1,35	13,1	5,16	18,8	20,8	-14,9	Colmar
23 893	1,4	0,50	12,8	3,80	1,4	4,11	5,4	13,1	11,3	Dreux
24 739	1,2	0,04	ns	2,56	-1,3	5,95	1,7	1,5	ns	Dunkerque
22 904	-0,4	0,59	11,5	3,25	-3,5	5,40	4,8	18,1	15,5	Evreux

# Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

Réseau	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2023 /2022 (en %)
<b>Fos-sur-Mer/ Salon de Provence</b>	388	0,2	22,6	-10,4	12,8	9,8	0,6	22,5	24 914	7,0
<b>Frejus/ Saint-Raphaël</b>	347	1,4	21,7	15,3	20,4	22,6	0,9	6,4	33 407	9,0
<b>Isle d'Abeau (L')</b>	459	1,1	22,5	-2,6	17,0	-6,1	0,8	-3,6	15 720	-5,5
<b>Laval</b>	173	-25,8	33,3	1,0	42,1	-14,7	1,3	-15,5	19 788	10,2
<b>Limoges</b>	403	-0,3	29,0	2,0	68,5	2,0	2,4	0,1	15 413	-4,1
<b>Lorient</b>	287	0,4	36,6	-2,2	94,1	3,9	2,6	6,3	19 690	-1,5
<b>Mans (Le)</b>	784	-1,7	39,9	0,9	124,1	3,8	3,1	2,8	13 096	-0,4
<b>Maubeuge</b>	348	-1,0	21,2	0,8	35,0	2,7	1,7	1,9	16 818	0,4
<b>Metz</b>	718	-2,9	40,5	-0,4	98,5	3,6	2,4	4,0	15 497	0,7
<b>Montbéliard</b>	317	-0,1	33,9	0,7	58,4	6,7	1,7	6,0	18 187	1,8
<b>Nancy Suburbain</b>	901	-0,1	8,1	3,6	6,1	10,5	0,7	6,6	23 773	8,2
<b>Nîmes</b>	366	0,4	33,9	8,8	54,9	13,8	1,6	4,6	17 519	8,2
<b>Niort</b>	154	0,4	29,9	-0,4	52,3	9,6	1,7	10,0	21 033	0,8
<b>Pau</b>	450	1,1	30,6	-0,7	51,7	6,3	1,7	7,1	14 017	3,0
<b>Poitiers</b>	190	0,4	34,5	5,8	60,4	6,9	1,8	1,0	15 078	-1,3
<b>Quimper</b>	219	0,1	39,7	0,5	52,1	3,8	1,3	3,3	23 360	-5,8
<b>Reims</b>	1 256	-0,1	31,4	1,1	88,3	8,5	2,8	7,3	12 720	0,6
<b>Roanne</b>	150	0,3	24,0	6,1	22,5	1,0	0,9	-4,8	30 198	7,8
<b>Rochelle (La)</b>	1 160	1,4	23,8	-2,9	65,2	-0,2	2,7	2,8	11 243	-1,3
<b>Roche s/Yon (La)</b>	205	-0,1	25,5	2,2	32,1	0,5	1,3	-1,7	18 525	-2,6
<b>Sète</b>	421	0,7	20,7	-4,1	26,0	2,5	1,3	6,9	17 947	-4,3
<b>Tarbes</b>	212	1,1	16,6	-1,0	19,3	15,5	1,2	16,7	17 021	-4,7
<b>Thionville</b>	516	0,8	21,4	-11,1	18,3	1,7	0,9	14,4	14 164	-16,0
<b>Troyes</b>	201	0,4	18,5	-4,6	33,1	-10,1	1,8	-5,7	11 284	-8,7
<b>Vannes</b>	223	0,9	32,7	-0,8	43,0	1,7	1,3	2,6	36 209	4,8
<b>Moyenne Classe 2 (51 réseaux)</b>	<b>300</b>	<b>0,2</b>	<b>28,8</b>	<b>0,8</b>	<b>54,4</b>	<b>6,0</b>	<b>1,9</b>	<b>5,2</b>	<b>16 477</b>	<b>-1,3</b>
<b>Moyenne Classe 2 à TCSP (4 réseaux)</b>	<b>1 043</b>	<b>-0,5</b>	<b>36,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>111,9</b>	<b>8,3</b>	<b>3,1</b>	<b>9,5</b>	<b>12 404</b>	<b>-3,1</b>
<b>Moyenne province (139 réseaux)</b>	<b>399</b>	<b>0,4</b>	<b>31,8</b>	<b>0,7</b>	<b>100,0</b>	<b>6,7</b>	<b>3,1</b>	<b>6,0</b>	<b>14 273</b>	<b>-0,8</b>



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2023 /2022 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
29 473	1,3	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	Fos-sur-Mer/ Salon de Provence
36 700	6,4	0,74	-4,8	4,82	-6,0	4,55	-0,1	15,3	1,3	Frejus/ Saint-Raphaël
19 904	-5,6	0,66	9,3	6,19	9,3	4,68	5,4	10,6	-0,1	Isle d'Abeau (L')
24 392	14,7	0,46	13,5	3,43	22,0	4,32	3,0	13,5	-7,0	Laval
20 228	-2,3	0,41	12,3	2,03	8,0	4,79	8,1	20,0	3,9	Limoges
24 101	-2,2	0,29	0,1	2,06	1,5	5,30	7,9	14,3	-1,4	Lorient
19 078	-1,2	0,50	2,5	2,16	2,2	6,71	5,0	23,0	0,3	Mans (Le)
22 702	-1,9	0,26	0,8	3,39	3,0	5,59	5,0	7,7	-2,1	Maubeuge
19 128	0,7	0,71	2,3	2,24	-2,5	5,45	1,4	31,5	4,9	Metz
24 552	4,2	0,27	12,7	2,86	4,0	4,92	10,2	9,4	8,4	Montbéliard
26 896	11,1	1,23	22,0	5,63	-8,2	4,19	-2,2	21,9	32,9	Nancy Suburbain
23 836	8,1	0,48	-3,6	3,40	-10,0	5,51	-5,9	14,0	7,1	Nîmes
25 574	2,4	0,09	65,8	2,57	-4,5	4,48	5,1	3,3	ns	Niort
18 610	2,9	0,48	1,4	3,21	-3,3	5,43	3,5	15,0	4,8	Pau
18 773	-1,6	0,49	2,2	2,96	4,1	5,18	5,2	16,5	-1,9	Poitiers
30 806	-3,6	0,56	7,5	3,03	-12,1	3,98	-9,2	18,4	22,3	Quimper
17 559	0,6	1,04	4,6	3,15	1,9	8,87	9,3	32,9	2,7	Reims
40 510	6,6	0,63	2,1	4,43	13,6	4,15	8,1	14,3	-10,1	Roanne
16 852	-0,4	0,81	6,3	2,50	1,2	6,87	4,0	32,2	5,1	Rochelle (La)
23 751	-3,9	0,50	1,2	3,36	4,9	4,22	3,2	14,8	-3,6	Roche s/Yon (La)
21 477	-4,2	0,58	6,7	4,24	4,0	5,32	11,2	13,8	2,6	Sète
19 832	-3,6	0,40	18,1	4,36	-3,4	5,07	12,7	9,2	22,3	Tarbes
19 186	-15,9	1,13	44,6	5,77	-12,0	4,95	0,7	19,6	ns	Thionville
17 953	-8,8	0,64	22,0	3,97	16,6	7,10	9,9	16,2	4,7	Troyes
46 682	1,8	0,61	9,6	3,00	1,5	3,94	4,2	20,4	7,9	Vannes
<b>21 519</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,50</b>	<b>3,0</b>	<b>2,84</b>	<b>-0,3</b>	<b>5,36</b>	<b>4,9</b>	<b>17,5</b>	<b>3,3</b>	<b>Moyenne Classe 2 (51 réseaux)</b>
<b>17 724</b>	<b>-2,6</b>	<b>0,67</b>	<b>1,6</b>	<b>2,46</b>	<b>0,3</b>	<b>7,50</b>	<b>9,9</b>	<b>27,2</b>	<b>1,2</b>	<b>Moyenne Classe 2 à TCSP (4 réseaux)</b>
<b>21 223</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,56</b>	<b>5,0</b>	<b>2,10</b>	<b>1,6</b>	<b>6,58</b>	<b>7,7</b>	<b>26,8</b>	<b>3,3</b>	<b>Moyenne province (139 réseaux)</b>

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

Réseau	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2023 /2022 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)
Agde	82	0,7	387	-	127	863	7,9
Agen	99	0,6	481	-	779	1 838	-0,5
Aix-les-Bains	80	1,2	300	-	943	2 201	47,2
Alençon	57	-0,6	462	-	823	917	-8,9
Annemasse	94	-	78	-	153	1 610	1,8
Arcachon	71	1,5	329	-	1 740	2 669	2,8
Auch	33	-	296	-	155	479	-1,0
Aurillac	56	0,3	492	-	429	1 226	-3,0
Auxerre	70	0,6	434	-	1 596	1 470	-5,8
Bar-le-Duc	35	-0,0	400	-	223	837	2,0
Bastia	74	0,8	138	-	278	1 458	1,1
Bayeux	18	0,8	36	-	29	51	2,6
Beaune	52	-0,5	559	-	91	349	-37,2
Châlons-en-Champagne	81	-0,8	810	-	455	2 008	-2,0
Châteauroux	75	-1,0	538	-	250	1 753	-1,0
Châtellerault	74	-0,7	727	-	569	1 353	5,4
Chaumont	45	40,5	975	119,2	911	821	-7,2
Concarneau	58	0,9	426	-	1 033,4	1 382	0,9
Creil	90	0,1	83	-	155,0	2 088	2,0
Creusot (Le)	71	-1,2	203	-	121,0	982	-1,6
Dieppe	47	0,4	129	-	324,5	1 177	-0,7
Dôle	56	0,2	424	-	424,6	842	-7,2
Epernay	53	-1,0	536	-	104	736	-2,2
Epinal	56	0,5	115	-	90	1 333	0,6
Flers	54	-0,6	568	-	45	472	-0,9



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Voyages en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2023 /2022 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2023 /2022 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
670	13,8	22	-	27	-	477	5,3	3 156	2,2	Agde
1 990	10,6	86	-	104	-6,4	1 384	34,2	8 997	4,7	Agen
1 583	18,4	49	4,3	84	18,6	1 498	22,8	8 417	32,1	Aix-les-Bains
917,0	-7,8	38	-15,6	44	-4,3	597,0	-4,5	4 369,0	8,0	Alençon
4 041	18,4	55	12,2	112	-5,6	3 283	15,3	10 020	8,8	Annemasse
1 719	8,0	57	-5,0	87	-	775	4,9	8 019	12,3	Arcachon
781	23,8	19	-	24	-	508	38,4	2 332	8,0	Auch
1 194	9,0	65	1,6	75	3,9	903	7,5	5 627	4,2	Aurillac
1 997	8,8	67	-5,6	44	2,3	1 346	14,0	8 084	2,7	Auxerre
900	2,0	28	4,0	34	-6,0	363	21	3 004	3,0	Bar-le-Duc
1 920	-3,8	57	5,6	67	1,5	701	-2,8	5 406	0,2	Bastia
75	11,9	5	-	3	-	40	-	347	54,2	Bayeux
420	4,2	16	-33,3	17	-32,0	1 038	ns	1 624	-20,3	Beaune
4 200	4,1	61	-	89	1,1	1 561	-6,9	7 657	1,5	Châlons-en-Champagne
4 702	-0,9	42	-	96	-	118	-13	6 565	3,0	Châteauroux
1 665	12,3	39	9,2	54	1,7	1 026	20,4	4 989	9,6	Châtelleraut
885	72,5	41	64,0	44	37,5	837	19,6	4 422	12,0	Chaumont
1 451	7,6	48	-	51,5	2,0	499	-2,3	3 468	2,1	Concarneau
2 943	3,6	55	1,9	155,0	-3,0	1 524	7,2	10 698	2,6	Creil
606	10,2	18	-	44,1	-	660	14,0	4 058	3,7	Creusot (Le)
1 692	3,6	47	-7,8	68,8	3,8	1 005	19,6	4 827	3,1	Dieppe
1 276	7,8	48	41,2	55,5	22,5	333	9,5	4 862	8,4	Dôle
991	6,9	24	-	43	-	537	6,5	3 082	0,0	Epernay
2 912	8,3	31	-	70	-	1 258	-	6 084	4,6	Epinal
453	8,1	11	-	21	-4,5	209	15,5	1 508	0,3	Flers

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

Réseau	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2023 /2022 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	
Granville	38	37,9	164	95,4	124	451	29,4	
Haguenau	Ø	84	0,6	308	-	86	1 514	3,0
Honfleur		10	0,1	19	-	28	168	-13,7
Laon	Ø	43	-0,3	315	-	496	1 059	-2,3
Libourne	Ø	94	0,5	569	-	385	2 015	5,9
Lisieux		ns	ns	788	ns	1 502	701	ns
Lunéville	Ø	22	-0,6	51	-	25	190	-1,0
Mâcon	Ø	81	0,1	298	-	109	952	-4,4
Marmande		62	0,1	669	0,0	17	823	ns
Menton	Ø	74	-1,9	660	-	0	2 153	2,0
Monaco	Ø	35	-7,8	2	-	75	1 364	1,1
Montargis	Ø	65	0,4	231	-	648	1 031	-3,0
Montauban	Ø	81	0,4	281	-	395	1 607	1,3
Mont-de-Marsan	Ø	57	1,6	481	-	117	812	2,2
Montluçon	Ø	61	-1,0	378	-	118	1 166	6,4
Morlaix		67	0,5	680	-	1 017	1 724	1,3
Moulins	Ø	66	-0,4	1 336	-	105	968	6,9
Nevers		67	0,5	250	-	397	1 930	5,5
Oyonnax	Ø	65	0,2	689	-	471	568	2,1
Puy-en-Velay (Le)	Ø	49	-0,9	139	-	4 351	2 172	0,0
Quimperlé	Ø	95	0,8	1 004	-	875	1 298	0,2
Riom	Ø	70	0,4	402	-	308	1 352	10,9
Rochefort	Ø	66	0,4	421	-	242	1 918	1,1
Rodez	Ø	59	-0,2	205	-	514	1 033	-1,3
Royan	Ø	87	1,0	604	-	2 462	2 012	1,6



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Voyages en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2023 /2022 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2023 /2022 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
742	60,3	17	-4,0	36	2,9	190	167,6	2 527	28,9	Granville
1 663	23,1	36	9,1	56	-5,3	957	6,0	5 075	7,3	Haguenau
175	-39,0	8	-	8	-	161	-26,1	928	-6,5	Honfleur
1 334	1,4	40	11,1	65	1,6	1 153	4,4	5 493	0,3	Laon
1 474	14,7	39	2,1	65	7,0	212	-15,5	5 647	13,9	Libourne
460	2,4	55	ns	59	ns	124	ns	2 297	ns	Lisieux
87	6,1	3	-	10	-	58	-1,7	916	4,3	Lunéville
1 593	3,8	32	3,2	51	-	594	12,9	4 351	4,6	Mâcon
257	-	22	10,0	28	ns	178	ns	1 322	ns	Marmande
1 902	8,2	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	Menton
7 313	14,4	50	-	161	4,5	5 273	23,4	13 948	8,5	Monaco
1 543	7,9	43	-	59	-1,8	994	12,3	5 340	4,5	Montargis
2 311	10,3	57	-	83	1,2	1 548	59,3	6 642	4,7	Montauban
662	0,9	34	3,0	47	-2,1	368	14,3	3 636	0,8	Mont-de-Marsan
1 018	14,9	41	-	54	0,9	701	16,6	4 915	0,7	Montluçon
2 549	-3,3	70	6,1	70	2,9	146	-69,5	6 975	9,2	Mortlaix
1 221	9,1	31	3,3	49	1,0	696	1,6	3 851	2,0	Moulins
4 058	16,6	60	27,7	98	2,7	1 528	18,9	8 131	8,5	Nevers
633	2,3	28	-	35	2,9	261	-2,2	2 636	6,0	Oyonnax
1 291	7,0	117	2,6	93	14,4	722	14,1	5 152	5,6	Puy-en-Velay (Le)
769	3,1	66	1,5	76	5,0	464	5,7	5 593	7,8	Quimperlé
665	5,1	64	1,6	57	-1,4	442	-5,2	3 578	12,4	Riom
1 473	8,6	44	-	64	-	850	3,4	6 093	6,1	Rochefort
2 001	6,3	55	-	79	-0,1	540	7,4	6 486	7,8	Rodez
1 206	4,8	71	-	92	9,4	1 154	7,3	7 761	3,6	Royan

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

Réseau	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2023 /2022 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)
Saint-Avoid	53	-0,6	348	-	257	766	1,4
Saint-Claude	9	-2,1	70	-	32	163	-3,1
Saint-Dié	75	-0,7	980	-	1 171	1 602	0,2
Saint-Dizier	58	-0,5	958	-	54	1 389	9,6
Saint-Jean-De-Luz / Urbain pays basque	83	0,8	337	-	1 070	1 237	-7,5
Saint Julien en Genevois	40	ns	83	ns	33	34	ns
Saint-Malo	88	0,8	246	-	1 685	3 504	0,5
Saint-Quentin	81	-0,4	293	-	67	1 672	-0,9
Saintes	63	0,3	475	-	609	1 268	-1,4
Sens	61	0,0	375	-	524	1 107	8,0
Thonon-les-Bains	96	1,0	239	-	524	1 679	113,0
Val de Briey	77	-0,2	603	-	1 738	1 900	5,3
Verdun	28	-0,7	301	-	82	444	-0,5
Vesoul	33	0,7	145	-	103	608	-2,7
Vichy	56	1,1	87	-	67	883	-0,0
Vienne	95	1,5	419	-	604	2 639	30,4
Vierzon	26	1,0	75	-	41	346	-6,9
Villefranche s/Saône	74	0,3	161	-	212	1 239	8,3
Voiron (Réunir Dauphiné)	31	2,0	35	-	41	587	-0,1
<b>Total Classe 3 (61 réseaux)</b>	<b>3 807</b>	<b>0,4</b>	<b>23 092</b>	<b>0,3</b>	<b>30 447</b>	<b>77 810</b>	<b>2,8</b>
<b>Total moins de 50 000 hab. (14 réseaux)</b>	<b>427</b>	<b>1,7</b>	<b>2 144</b>	<b>3,9</b>	<b>6 089</b>	<b>9 509</b>	<b>0,2</b>



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Voyages en milliers	Var. 2023 /2022 (en %)	Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2023 /2022 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2023 /2022 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
615	0,2	34	6,3	38	-	299	15,9	3 781	7,8	Saint-Avold
164	-1,8	7	-	9	-3,3	79	-7,1	593	0,9	Saint-Claude
536	3,1	68	-	71	-	516	-11,5	4 767	1,4	Saint-Dié
737	-8,1	40	-	48	-	498	-2,4	3 911	6,6	Saint-Dizier
607	-5,5	21	5,0	50	4,1	642	-80,4	6 264	10,6	Saint-Jean-De-Luz /Urbain pays basque
ns	-	13	ns	45	ns	13	ns	207	ns	Saint Julien en Genevois
3 512	9,4	80	-	142	-0,7	2 646	5,7	12 601	5,7	Saint-Malo
4 853	1,7	43	-	96	-4,4	2 341	9,6	9 312	7,8	Saint-Quentin
1 804	5,5	44	-	54	-	758	4,4	4 923	0,1	Saintes
1 049	9,0	44	-	40	-	824	8,6	5 155	8,0	Sens
1 438	58,0	41	-32,0	88	14,8	1 557	76,5	8 837	34	Thonon-les-Bains
1 776	8,2	80	1,3	75	1,4	166	12,9	4 587	4,8	Val de Briey
463	15,5	13	-	20	-	233	3,6	2 083	2,7	Verdun
650	4,8	23	-	28	5,3	383	5,2	2 585	12,0	Vesoul
1 188	7,6	21	-	54	1,9	643	7,3	4 428	6,2	Vichy
2 115	-3,0	113	-	143	1,3	1 200	36,8	12 230	16,9	Vienne
473	2,8	15	-	28	4,2	279	19,7	2 163	0,3	Vierzon
4 610	20,6	51	4,1	83	2,5	1 276	10,5	6 743	8,5	Villefranche s/Saône
936	2,5	17	13,3	33	-	2 967	6,4	2 732	5,9	Voiron (Réunir Dauphiné)
<b>101 611</b>	<b>7,7</b>	<b>2 674</b>	<b>2,0</b>	<b>3 462</b>	<b>1,3</b>	<b>52 400</b>	<b>5,0</b>	<b>327 376</b>	<b>6,7</b>	<b>Total Classe 3 (61 réseaux)</b>
<b>16 140</b>	<b>10,5</b>	<b>392</b>	<b>0,8</b>	<b>586</b>	<b>4,2</b>	<b>10 447</b>	<b>18,5</b>	<b>46 898</b>	<b>6,3</b>	<b>Total moins de 50 000 hab. (14 réseaux)</b>

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

Réseau	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2023 /2022 (en %)
Agde	213	0,7	10,5	7,1	8,2	13,0	0,8	5,5	31 978	7,9
Agen	206	0,6	18,6	-1,1	20,1	10,0	1,1	11,2	17 641	6,2
Aix-les-Bains	268	1,2	27,4	45,4	19,7	17,0	0,7	-19,6	26 326	24,1
Alençon	124	-0,6	16,0	-8,3	16,0	-7,3	1,0	1,1	20 847	-4,7
Annemasse	1 198	-	17,2	1,8	43,2	18,4	2,5	16,3	14 372	7,8
Arcachon	215	1,5	37,8	1,3	24,4	6,4	0,6	5,1	30 744	2,8
Auch	112	-	14,4	-1,2	23,4	23,8	1,6	25,2	19 971	-1,2
Aurillac	113	0,3	22,0	-3,3	21,4	8,7	1,0	12,4	16 428	-6,6
Auxerre	161	0,6	21,0	-6,4	28,6	8,1	1,4	15,5	33 404	-7,9
Bar-le-Duc	87	-0,4	24,0	2,9	25,8	2,1	1,1	-0,7	24 624	8,5
Bastia	541	0,8	19,6	0,3	25,8	-4,6	1,3	-4,9	21 760	-0,4
Bayeux	499	0,8	2,8	1,8	4,1	11,1	1,5	9,1	15 099	2,6
Beaune	93	-0,5	6,7	-36,9	8,1	4,7	1,2	65,9	20 511	-7,6
Châlons-en- Champagne	100	-0,8	24,9	-1,2	52,0	5,0	2,1	6,2	22 636	-3,1
Châteauroux	139	-0,6	23,4	-0,6	62,7	-0,4	2,7	0,2	18 259	-1,2
Châtellerault	101	-0,7	18,4	6,1	22,6	13,1	1,2	6,6	25 002	3,7
Chaumont	46	-35,9	18,3	-33,9	19,7	22,8	1,1	85,9	18 667	-32,5
Concarneau	136	0,9	23,8	0,1	25,0	6,6	1,1	6,5	26 826	-1,0
Creil	1 076	0,1	23,3	1,9	32,8	3,5	1,4	1,6	13 472	5,2
Creusot (Le)	348	-1,2	13,9	-0,4	8,6	11,5	0,6	12,0	22 265	-1,6
Dieppe	365	0,4	25,0	-1,2	35,9	3,2	1,4	4,4	17 102	-4,3
Dôle	133	0,2	14,9	-7,4	22,6	7,5	1,5	16,1	15 174	-24,2
Epernay	100	-1,0	13,8	-1,2	18,5	8,0	1,3	9,3	17 105	-2,2
Epinal	488	0,5	23,8	0,0	52,1	7,7	2,2	7,7	18 982	0,6
Flers	96	-0,6	8,7	-0,3	8,3	8,8	1,0	9,1	22 453	3,9



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2023 /2022 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
37 539	7,9	0,71	-7,4	4,71	-10,1	3,66	-5,2	15,1	3,0	Agde
21 299	7,5	0,70	21,4	4,52	-5,4	4,89	5,2	15,4	28,2	Agen
27 511	12,2	0,95	3,7	5,32	11,5	3,82	-10,3	17,8	-7,0	Aix-les-Bains
25 480	-3,8	0,65	3,6	4,76	17,2	4,8	18,5	13,7	-11,6	Alençon
19 488	4,1	0,81	-2,6	2,48	-8,0	6,22	7,0	32,8	5,9	Annemasse
35 112	2,8	0,45	-2,9	4,66	3,9	3,01	9,2	9,7	-6,6	Arcachon
22 824	-1,2	0,65	11,8	2,99	-12,6	4,87	9,4	21,8	28,0	Auch
19 330	-8,8	0,76	-1,4	4,71	-4,5	4,59	7,4	16,0	3,2	Aurillac
43 229	-5,8	0,67	4,8	4,05	-5,6	5,5	9,1	16,7	10,9	Auxerre
28 869	6,0	0,40	19,0	3,34	1,4	3,59	0,7	12,1	17,3	Bar-le-Duc
25 136	1,1	0,37	1,1	2,82	4,2	3,71	-0,8	13,0	-3,0	Bastia
15 099	2,6	0,53	-10,7	4,63	37,8	6,76	50,3	11,5	-35,2	Bayeux
31 699	37,0	2,47	ns	3,87	-23,5	4,66	26,9	63,9	ns	Beaune
27 243	-3,3	0,37	-10,6	1,82	-2,5	3,81	3,6	20,4	-8,3	Châlons-en-Champagne
21 640	-7,3	0,0	-12,4	1,40	4,5	3,75	4,7	1,8	-16,2	Châteauroux
31 603	5,2	0,62	7,2	3,00	-2,4	3,69	4,0	20,6	9,8	Châtelleraut
21 614	-36,5	0,95	-30,7	5,00	-35,7	5,38	20,7	18,9	6,7	Chaumont
31 759	-1,4	0,34	-9,2	2,39	-5,1	2,51	1,2	14,4	-4,4	Concarneau
17 445	5,4	0,52	3,4	3,64	-1,0	5,1	0,6	14,2	4,4	Creil
28 134	-1,6	1,09	3,5	6,70	-5,9	4,13	5,3	16,3	10,0	Creusot (Le)
19 610	-0,7	0,59	15,5	2,85	-0,5	4,10	3,9	20,8	16,0	Dieppe
17 329	-26,5	0,26	1,6	3,81	0,6	5,77	16,8	6,8	1,0	Dôle
24 517	-2,2	0,54	-0,3	3,11	-6,4	4,19	2,3	17,4	6,5	Epernay
20 437	0,6	0,43	-7,7	2,09	-3,4	4,57	4,0	20,7	-4,4	Epinal
27 737	-0,9	0,46	6,8	3,33	-7,3	3,20	1,1	13,9	15,2	Flers

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

Réseau	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2023 /2022 (en %)
Granville	233	-29,4	11,8	-6,2	19,5	16,2	1,6	23,8	12 699	25,8
Haguenau	271	0,6	18,1	2,4	19,9	22,4	1,1	19,5	27 178	8,7
Honfleur	500	0,1	17,6	-13,8	18,4	-39,1	1,0	-29,3	21 791	-13,7
Laon	136	-0,3	24,8	-1,9	31,2	1,7	1,3	3,7	16 421	-3,8
Libourne	166	0,5	21,4	5,3	15,7	14,1	0,7	8,3	30 850	-1,1
Lisieux	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,7	-60,9	11 881	-33,4
Lunéville	424	-0,6	8,7	-0,4	4,0	6,7	0,5	7,2	19 553	-1,0
Mâcon	272	0,1	11,7	-4,5	19,6	3,8	1,7	8,6	18 665	-4,4
Marmande	92	0,1	13,3	ns	4,2	-0,1	0,3	ns	29 709	ns
Menton	112	-1,9	29,2	4,0	25,8	10,2	0,9	6,0	ns	ns
Monaco	16 995	-7,8	38,6	9,7	206,9	24,2	5,4	13,2	8 472	-3,3
Montargis	280	0,4	15,9	-3,4	23,9	7,5	1,5	11,2	17 528	-1,2
Montauban	289	0,4	19,8	0,9	28,4	9,8	1,4	8,8	19 363	0,1
Mont-de-Marsan	119	1,6	14,2	0,6	11,6	-0,7	0,8	-1,2	17 283	4,3
Montluçon	162	-1,0	19,1	7,4	16,7	16,0	0,9	8,0	21 549	5,4
Morlaix	98	0,5	25,8	0,8	38,1	-3,8	1,5	-4,6	24 669	-1,6
Moulins	50	-0,4	14,6	7,3	18,4	9,5	1,3	2,1	19 746	5,8
Nevers	267	0,5	28,9	5,0	60,8	16,0	2,1	10,5	19 713	2,7
Oyonnax	95	0,2	8,7	1,9	9,7	2,0	1,1	0,1	16 227	-0,8
Puy-en-Velay (Le)	352	-0,9	44,3	0,9	26,3	8,0	0,6	7,0	23 327	-12,5
Quimperlé	95	0,8	13,7	-0,6	8,1	2,3	0,6	2,9	17 012	-4,5
Riom	173	0,4	19,4	10,4	9,5	4,6	0,5	-5,2	23 674	12,4
Rochefort	156	0,4	29,3	0,7	22,5	8,2	0,8	7,4	29 976	1,1
Rodez	288	-0,2	17,5	-1,1	33,8	6,5	1,9	7,6	13 054	-1,2
Royan	144	1,0	23,1	0,6	13,9	3,8	0,6	3,1	21 891	-7,1



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2023 /2022 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
15 282	25,0	0,26	67,0	3,41	-19,6	5,61	-0,4	7,5	107,7	Granville
29 280	9,2	0,58	-14,1	3,05	-12,8	3,35	4,2	18,9	-1,5	Haguenau
26 218	-13,7	0,92	21,1	5,30	53,4	5,53	8,4	17,3	-21,1	Honfleur
21 615	-1,3	0,86	3,0	4,12	-1,1	5,19	2,6	21,0	4,1	Laon
33 744	2,9	0,14	-26,4	3,83	-0,7	2,80	7,5	3,8	-25,8	Libourne
14 020	-37,1	0,27	-43,4	4,99	55,1	3,28	-39,4	5,4	-63,5	Lisieux
24 316	-1,0	0,67	-7,3	10,53	-1,7	4,83	5,4	6,3	-5,8	Lunéville
22 664	-2,1	0,37	8,7	2,73	0,8	4,57	9,4	13,7	7,9	Mâcon
30 821	ns	0,69	ns	5,14	ns	1,61	ns	13,5	ns	Marmande
ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	Menton
12 288	-4,4	0,72	7,8	1,91	-5,2	10,23	7,3	37,8	13,7	Monaco
21 698	-4,4	0,64	4,1	3,46	-3,2	5,18	7,7	18,6	7,5	Montargis
24 351	1,3	0,67	44,4	2,87	-5,1	4,1	3,3	23,3	52,1	Montauban
18 890	4,5	0,56	13,2	5,49	-0,1	4,48	-1,4	10,1	13,4	Mont-de-Marsan
26 316	2,3	0,69	1,5	4,83	-12,4	4,22	-5,4	14,3	15,9	Montluçon
31 874	0,9	0,06	-68,4	2,74	13,0	4,04	7,9	2,1	-72,0	Morlaix
24 495	6,9	0,57	-6,9	3,15	-6,5	3,98	-4,6	18,1	-0,4	Moulins
23 944	0,6	0,38	2,0	2,00	-6,9	4,21	2,8	18,8	9,6	Nevers
17 211	2,1	0,41	-4,4	4,16	3,6	4,64	3,8	9,9	-7,8	Oyonnax
30 717	-17,4	0,56	6,6	3,99	-1,3	2,37	5,6	14,0	8,0	Puy-en-Velay (Le)
20 603	-3,1	0,60	2,5	7,27	4,6	4,31	7,6	8,3	-2,0	Quimperlé
24 986	12,5	0,66	-9,7	5,38	7,0	2,65	1,4	12,4	-15,6	Riom
33 657	2,5	0,58	-4,8	4,14	-2,3	3,18	4,9	14,0	-2,6	Rochefort
16 709	0,8	0,27	1,0	3,24	1,5	6,28	9,2	8,3	-0,4	Rodez
27 559	-9,4	0,96	2,5	6,44	-1,1	3,86	2,0	14,9	3,6	Royan

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

Réseau	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2023 /2022 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2023 /2022 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2023 /2022 (en %)
Saint-Avoid	153	-0,6	14,4	2,0	11,6	0,7	0,8	-1,2	20 164	1,4
Saint-Claude	128	-2,1	18,2	-1,0	18,3	0,3	1,0	1,3	18 263	0,2
Saint-Dié	77	-0,7	21,4	1,0	7,1	3,8	0,3	2,8	22 568	0,2
Saint-Dizier	60	-0,5	24,1	10,1	12,8	-7,7	0,5	-16,1	28 933	9,6
Saint-Jean-De-Luz /Urbain pays basque	246	0,8	14,9	-8,2	7,3	-6,2	0,5	2,2	24 539	-11,2
Saint-Julien-en- Genevois	479	ns	0,9	ns	0,0	-	0,0	-	757	ns
Saint-Malo	360	0,8	39,7	-0,3	39,8	8,6	1,0	8,9	24 640	1,2
Saint-Quentin	277	-0,4	20,6	-0,6	59,8	2,0	2,9	2,6	17 418	3,6
Saintes	129	-0,1	23,3	0,7	21,2	3,1	0,9	2,3	24 369	0,6
Sens	162	0,2	18,2	7,8	17,2	8,4	0,9	0,5	27 676	8,0
Thonon-les-Bains	400	1,2	17,6	110,6	15,0	55,6	0,9	-26,1	18 994	85,7
Val de Briey	128	-0,2	24,5	5,5	22,9	8,3	0,9	2,7	25 327	3,9
Verdun	95	-0,7	15,6	0,1	16,3	16,2	1,0	16,1	22 656	-0,5
Vesoul	230	0,7	18,2	-3,3	19,5	4,2	1,1	7,7	21 721	-7,5
Vichy	647	1,1	15,7	-1,2	21,2	6,4	1,3	7,6	16 438	-1,9
Vienne	227	1,5	27,7	28,6	22,2	-4,4	0,8	-25,7	18 451	28,8
Vierzon	346	1,0	13,4	-7,8	18,3	1,8	1,4	10,4	12 599	-10,6
Villefranche s/Saône	459	0,3	16,7	7,9	62,2	20,2	3,7	11,4	15 020	5,7
Voiron (Réunir Dauphiné)	871	2,0	19,1	-2,0	30,4	0,5	1,6	2,6	18 075	-0,1
<b>Moyenne Classe 3 (61 réseaux)</b>	<b>164,9</b>	<b>0,1</b>	<b>20,4</b>	<b>2,4</b>	<b>26,7</b>	<b>7,3</b>	<b>1,3</b>	<b>4,8</b>	<b>22473,6</b>	<b>1,5</b>
<b>Moyenne -50 000 hab. (14 réseaux)</b>	<b>199,0</b>	<b>-2,1</b>	<b>22,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>37,8</b>	<b>8,6</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>16235,0</b>	<b>-3,8</b>
<b>Moyenne province (139 réseaux)</b>	<b>398,6</b>	<b>0,4</b>	<b>31,8</b>	<b>0,7</b>	<b>100,0</b>	<b>6,7</b>	<b>3,1</b>	<b>6,0</b>	<b>14273,5</b>	<b>-0,8</b>



**Méthode voyage** : Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau.

**N.S.** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2023 /2022 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2023 /2022 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2023 /2022 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2023 /2022 (en %)	Réseau
23 220	1,4	0,49	15,7	6,15	7,6	4,93	6,3	7,9	7,5	Saint-Avold
20 839	0,7	0,48	-5,4	3,62	2,7	3,65	4,0	13,3	-7,8	Saint-Claude
24 278	0,2	0,96	-14,1	8,89	-1,6	2,97	1,2	10,8	-12,7	Saint-Dié
31 563	9,6	0,68	6,3	5,31	16,0	2,82	-2,7	12,7	-8,4	Saint-Dizier
28 497	-11,8	1,06	ns	10,32	16,9	5,1	19,5	10,2	ns	Saint-Jean-De-Luz /Urbain pays basque
817	ns	ns	ns	ns	ns	6,08	ns	6,3	ns	Saint-Julien-en-Genevois
29 593	0,7	0,75	-3,4	3,59	-3,4	3,6	5,2	21,0	0,0	Saint-Malo
20 849	2,8	0,48	7,8	1,92	6,0	5,57	8,8	25,1	1,7	Saint-Quentin
34 679	0,6	0,09	-73,6	2,67	-2,2	2,43	0,1	3,4	-73,0	Saintes
34 595	8,0	0,79	0,0	4,91	-0,3	4,66	0,2	16,0	0,3	Sens
31 094	113,2	1,08	12,1	6,15	-14,9	5,26	-37,1	17,6	31,6	Thonon-les-Bains
36 529	5,3	0,09	4,4	2,58	-3,1	2,41	-0,5	3,6	7,7	Val de Briey
27 754	-0,5	0,50	-10,3	4,50	-11,1	4,69	3,2	11,2	0,9	Verdun
24 328	-8,1	0,59	0,4	3,98	6,8	4,25	15,1	14,8	-6,1	Vesoul
20 918	-2,4	0,54	-0,2	3,73	-1,3	5,02	6,2	14,5	1,1	Vichy
24 207	30,7	0,57	41,1	5,78	20,6	4,6	-10,3	9,8	17,0	Vienne
17 238	-10,1	0,59	16,5	4,57	-2,5	6,24	7,7	12,9	19,4	Vierzon
18 223	5,1	0,28	-8,4	1,46	-10,0	5,44	0,2	18,9	1,8	Villefranche s/Saône
18 648	-3,3	3,17	3,8	2,92	3,3	4,65	6,0	108,6	0,5	Voiron (Réunir Dauphiné)
<b>27313,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,52</b>	<b>-2,5</b>	<b>3,22</b>	<b>-0,9</b>	<b>4,2</b>	<b>3,8</b>	<b>16,0</b>	<b>-1,6</b>	<b>Moyenne Classe 3 (61 réseaux)</b>
<b>20820,7</b>	<b>-4,1</b>	<b>0,65</b>	<b>7,3</b>	<b>2,91</b>	<b>-3,7</b>	<b>4,9</b>	<b>6,1</b>	<b>22,3</b>	<b>0,1</b>	<b>Moyenne -50 000 hab. (14 réseaux)</b>
<b>21223,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,56</b>	<b>5,0</b>	<b>2,10</b>	<b>1,6</b>	<b>6,6</b>	<b>7,7</b>	<b>26,8</b>	<b>3,3</b>	<b>Moyenne province (139 réseaux)</b>

# Lexique

## Coût kilométrique

Dépenses de fonctionnement divisées par les kilomètres produits. Il correspond au prix de revient moyen, hors investissement, d'un kilomètre produit.

## Dépenses de fonctionnement

Charges consacrées par le réseau à son strict fonctionnement (hors investissements). Sont globalisés les achats, les services extérieurs, les charges de personnel, les impôts et taxes ainsi que les autres charges de gestion courante (comptes 60 à 65), diminués de la réduction immobilisée, des transferts de charges et des redevances de crédit-bail. Le tout hors TVA.

## Déplacement

Équivaut à un seul voyage ou à une suite de voyages effectués en correspondance. Sont inclus les déplacements effectués à titre gratuit. Cet indicateur permet une meilleure appréciation de l'utilisation du réseau de transport.

## Desserte

Service de transport offert. Une commune est considérée comme desservie si elle comporte au moins un arrêt d'une ligne de transport urbain (le transport à la demande est inclus). Le périmètre de desserte retenu est le périmètre effectif sur la majeure partie de l'année.

## Effectif du personnel

Totalité des salariés en équivalent temps plein affectés à l'activité urbaine au 31 décembre (personnel permanent de l'entreprise, personnel extérieur et sous-traitant). Cette définition est sensiblement plus large que celle retenue dans le bilan social de l'UTPF.

## Fréquentation

Rapport entre le trafic et la population desservie.

## Kilomètres produits

Kilomètres effectués, y compris haut-le-pied, par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers ordinaires, services spéciaux ou occasionnels), y compris la sous-traitance. Pour les métros et tramways, les kilomètres sont comptabilisés par rame et non par voiture.

## 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. Les lignes de transport à la demande ne sont pas prises en compte.

## Offre kilométrique

Rapport entre la production et la population desservie.

## Parc de véhicules & rames

Totalité des véhicules utilisés pour l'activité urbaine au 31 décembre, y compris les véhicules de réserve, qu'ils soient propriété de l'exploitant ou mis à sa disposition par l'AOM. Les véhicules en sous-traitance sont pris en compte en équivalent véhicule-année. Les métros et tramways sont comptés en rame et non en voiture, une rame étant composée de plusieurs voitures.

## Place.kilomètre offerte (pko)

Unité de mesure de l'offre qui consiste à multiplier le nombre de kilomètres parcourus par un véhicule par la capacité de ce véhicule.

## Personnel roulant

Conducteur en équivalent temps plein affecté à l'activité urbaine au 31 décembre (personnel permanent, extérieur et sous-traitant). Les contrôleurs peuvent être considérés comme faisant partie du personnel roulant si leur mission est étroitement liée à l'organisation du service de transport.

## Population desservie

Population totale (avec doubles comptes) issue des recensements complémentaires permanents de l'INSEE des communes desservies par le réseau de transport urbain. La population desservie ne correspond pas forcément à celle du ressort territorial de l'AOM.

## Production

Nombre de kilomètres produits pour tous les services du réseau urbain, y compris la sous-traitance. Elle additionne les kilomètres produits par chaque véhicule, quel que soit son gabarit (autobus, véhicule de transport à la demande ou rame de métro ou de tramway).

## Recettes commerciales

Recettes procurées par la clientèle du réseau et par l'entreprise elle-même. Sont retenus les prestations de services (ventes de titres aux usagers et aux collectivités locales - y compris titres scolaires, produit des activités annexes), les autres produits de gestion courante et les produits financiers (comptes 70, 75 et 76 du compte d'exploitation, exprimés hors TVA). Les compensations tarifaires de l'AOM (compte 7411) et les subventions aux transports scolaires (compte 7415) n'y sont pas intégrées. Le tout hors TVA.

## Ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (rtaom)

Une commune ou plusieurs réunies au sein d'un établissement de coopération intercommunale (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou de communes...) ou d'un syndicat mixte doté de la compétence d'organisation des services de transport public urbain et de mobilité. Cette appellation est issue de la loi n° 2014-58

du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM. Elle remplace la notion de périmètre de transport urbain (PTU) dans le cadre des dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de la mobilité (AOM), anciennement autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

## Surface des communes desservies

Somme des surfaces des communes desservies par le réseau de transport, qui ne correspond pas forcément à la surface du ressort territorial de l'AOM.

## Taux de couverture (r/d)

Rapport entre les recettes commerciales et les dépenses de fonctionnement.

## Taux d'utilisation

Nombre de voyages par kilomètre produit.

## Trafic

Nombre de voyages réalisés sur l'ensemble des services du réseau urbain.

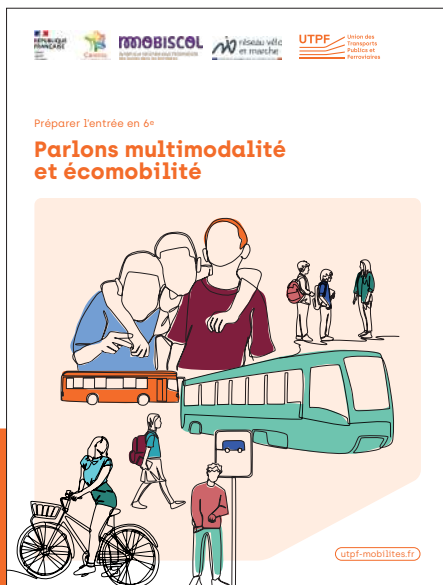
## Voyage

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 effectués sur l'ensemble du réseau, y compris ceux effectués dans le cadre de la sous-traitance, sans correction calendaire ou pour cause de grève. Les méthodes d'estimation du trafic (sondage, comptage à partir des ventes, validation systématique...) et les structures des réseaux (possibilité de correspondance) peuvent sensiblement en modifier la valeur.

## Voyageurs.kilomètres

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. Peu fréquent dans l'urbain où les parcours moyens sont rarement établis, cet indicateur est retenu par la SNCF et la RATP.

# Les publications de l'UTPF



## Guide de l'éducation à la mobilité :

« La mobilité de demain s'apprend dès aujourd'hui ! Collectivités, opérateurs, associations... de nombreux acteurs profitent de l'entrée au collège pour apprendre aux enfants à se déplacer en autonomie et de manière durable. Le Cerema, Mobiscol, Réseau Vélo et Marche, et l'UTPF vous présentent ce guide sur l'éducation à la multimodalité et l'écomobilité. Après un rappel sur les enjeux et bienfaits de cette approche, vous y trouverez des exemples d'initiatives ludiques et pédagogiques. Une source d'inspiration pour mieux déployer vos propres stratégies d'éducation ! »

## « La mobilité des seniors : on en parle et on agit ensemble !

Le vieillissement de la population, et donc la multiplication des besoins spécifiques en termes de mobilité, est inéluctable. En 50 ans, le nombre de seniors dans la population a doublé. Aujourd'hui, les seniors représentent 21% de la population française. En 2050, ce sera 26%. Ce phénomène est un défi important pour nos réseaux de transports collectifs, qui doivent accueillir au mieux, et se montrer attractifs pour cette population marquée par l'omniprésence de la voiture individuelle. L'UTPF, France Silver Eco et le GART se sont rassemblés pour vous proposer ce guide mettant en valeur des pratiques inspirantes, et des outils pour une mobilité inclusive pour toutes les générations au sein de nos réseaux. »



Retrouvez toutes les publications sur

[utpf-mobilites.fr](http://utpf-mobilites.fr)

# de Présentation L'UTPF

**L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) : engagée pour une mobilité durable et inclusive**

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Nous représentons près de 200 entreprises et 260 000 salariés à travers le territoire. Dans le transport urbain, nous rassemblons 170 entreprises, soit 100 000 salariés, comprenant à la fois des groupes de transport majeurs (Keolis, RATP, Transdev) et des structures relevant de l'économie publique locale (régies, EPIC, SPL), ainsi que des entreprises indépendantes qui peuvent faire partie de l'association Agir Transport. Nous fédérons une trentaine d'entreprises dans le transport ferroviaire, de voyageurs et de marchandises ainsi que les gestionnaires d'infrastructures et de gares, représentant 160 000 salariés.

Le transport public et ferroviaire est essentiel à la mobilité du quotidien de nos concitoyens et répond à des défis majeurs :

- + **Développer la cohésion sociale et territoriale**
- + **Soutenir le pouvoir d'achat**
- + **Garantir un service essentiel qui permet à chacun d'accéder à l'emploi, aux soins et au logement**
- + **Contribuer activement à la transition écologique**

Nous œuvrons chaque jour pour bâtir une mobilité plus inclusive, solidaire et respectueuse de l'environnement. Unis par l'intérêt général, nous traçons ensemble la voie vers un avenir plus durable, au service de tous.

Prix de vente unique de la publication incluant la version numérique :

**300,00 € HT + TVA à 20 %  
+ frais de port**

**Responsable de la publication :**

Florence Sautejeau,  
Déléguée générale

**Réalisation :**

Alice Bosler, Chargée de mission,  
Véronique Theroux, Assistante de direction, Département « Affaires économiques, techniques et prospective »

**Conception graphique :**

Annabel Deschamps  
**Crédits photos :** Bruno Mazodier / Drazenzigic

**Impression :**

ICS-Imprimerie



Édité en octobre 2025

**Union des Transports  
Publics et Ferroviaires**

17, rue d'Anjou - 75008 Paris  
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51



# CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC 2023

OCTOBRE 2025