



LES CHIFFRES CLÉS  
DU TRANSPORT PUBLIC

2013

ÉDITION 2014



[www.utp.fr](http://www.utp.fr)



# Sommaire

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2013 sont établis par l'UTP à partir d'une enquête annuelle commune à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (DGITM/MEDDE), au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), au Groupement des autorités responsables de transport (GART) et à l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP).

Les résultats publiés sont ceux extraits de la base de données commune au 28 novembre 2014.

## Le secteur des transports publics urbains dans son contexte macroéconomique

p. 04

## Les résultats globaux de l'année 2013 du transport public urbain

- Les principaux résultats de l'année 2013
- L'évolution des résultats sur un an
- L'évolution sur dix ans

p. 08  
p. 10  
p. 12

## La problématique du financement du transport public urbain

p. 18

## Les perspectives 2014

p. 20

## Les données et les ratios par réseau de l'année 2013

- Populations desservies supérieures à 250 000 habitants
  - Données de base 2013 et variations entre 2012 et 2013
  - Ratios 2013 et variations entre 2012 et 2013
- Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants
  - Données de base 2013 et variations entre 2012 et 2013
  - Ratios 2013 et variations entre 2012 et 2013
- Populations desservies inférieures à 100 000 habitants
  - Données de base 2013 et variations entre 2012 et 2013
  - Ratios 2013 et variations entre 2012 et 2013

p. 24  
p. 26p. 28  
p. 32p. 36  
p. 42

## Lexique

p. 48

## Principaux résultats

**151 réseaux** (province + RATP, hors SNCF)

**30,4 millions d'habitants** desservis par des transports publics urbains, dont 23,7 millions dans 3 048 communes de province

**5,8 milliards de voyages** réalisés, dont 45,7 % en province

**23 647 véhicules utilisés**

**92 512 femmes et hommes** travaillent dans ce secteur d'activité, dont 55,5 % en province

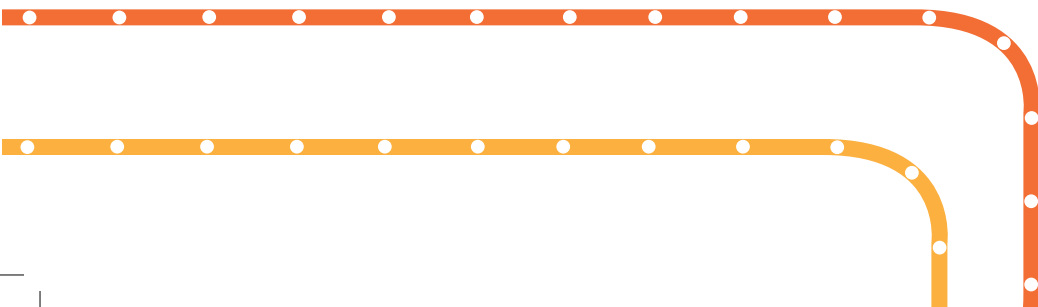
**7,2 milliards d'euros** de chiffre d'affaires (dépenses d'exploitation)

### Province

**113 voyages** par habitant desservi

**31,6 kilomètres produits** par habitant desservi, soit 749 millions de kilomètres produits

Une **recette au voyage** de **0,48 euro** pour une **dépense au voyage** de **1,55 euro**



# Éditorial



**AUJOURD'HUI PLUS QUE JAMAIS,  
OPTIMISONS LES RESSOURCES  
SUR TOUS LES FRONTS**

Budgets des collectivités locales en berne, versement transport atone : pour se financer, le transport public urbain va devoir trouver des relais de croissance au cœur même de son système. Il est en effet impératif de pouvoir répondre durablement à la demande des Français. Tous les jours, nos concitoyens montrent leur attachement aux transports publics. Comme en témoignent les derniers chiffres de fréquentation, ils sont de plus en plus nombreux à utiliser nos réseaux urbains.

Il s'agit aujourd'hui plus que jamais d'optimiser les ressources sur tous les fronts. Le développement de l'intermodalité, la place du transport public dans la ville, la gestion du stationnement, la lutte contre la fraude, la tarification solidaire, la rationalisation de l'offre sont les six axes que l'UTP et le GART ont choisi d'explorer avec leurs adhérents lors d'un second Tour de France qui aura lieu au premier semestre 2015. Fortes du succès de la première série de concertations, qui avait donné lieu à la publication des quarante recommandations pour favoriser le report modal et améliorer l'équilibre économique des transports publics, les deux organisations repartent à la rencontre des élus, des opérateurs et des techniciens pour recueillir leurs réflexions sur ces six thèmes.

Le partage d'expériences entre ces différents acteurs saura, sans nul doute, faire émerger de nouvelles bonnes pratiques et orienter les interpellations vers la puissance publique afin de rénover notre modèle économique.

Nous vous donnons rendez-vous à chacune des étapes de ce nouveau Tour de France, mais aussi aux Rencontres Nationales du Transport Public qui se dérouleront à Lyon, les 30 septembre, 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2015. À cette occasion, nous vous restituerons la synthèse des expressions de nos adhérents. Soyons assurés que ces échanges montreront la voie pour préserver et développer encore davantage le transport public urbain et, ainsi, satisfaire les attentes des Français.

**Claude Faucher**  
Délégué général

# Le secteur des transports publics urbains dans son contexte macroéconomique

L'économie française peine à se redresser cinq ans après la crise financière qui a mis à mal ses principaux indicateurs. La consommation intérieure repart très modestement à la hausse. Dans le secteur des transports de voyageurs comme de marchandises, la route conforte son avantage.

## LES GRANDS INDICATEURS ÉCONOMIQUES

L'année 2013 a bénéficié du redressement des principaux indicateurs au dernier trimestre, de sorte que le produit intérieur brut (PIB) a rebondi en moyenne annuelle après une stagnation en 2012. Pour autant, la situation reste mitigée : investissement des entreprises en berne (-2,3% sur l'année malgré la reprise en fin de période), dépenses de consommation des ménages atones (+0,3%) et production industrielle à la peine (-1%). L'économie française reste donc convalescente, avec un redressement fragile et lent des principaux indices.

La stagnation des dépenses de consommation des ménages, traditionnel moteur de l'économie française avant le coup de frein du début de la décennie, impose de rechercher d'autres relais de croissance. Ces derniers pourraient se

trouver à l'international, car l'industrie française est en capacité de répondre à la demande extérieure. En effet, la crise

économique de 2008-2009 n'a engendré ni déclassement de l'appareil productif ni effondrement de l'investissement.

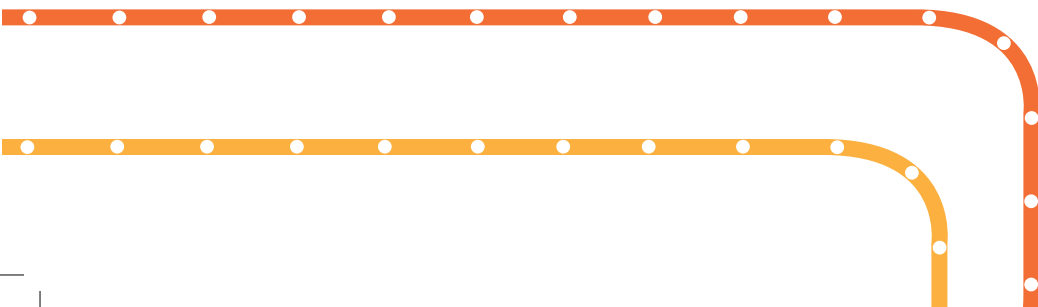
### Grands indicateurs économiques

	2011	2012	2013
PIB en volume (moyenne annuelle)	+1,7%	0,0%	+0,3%
Indice des prix à la consommation	+2,0%	+1,9%	+0,7%
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	+0,2%	-0,4%	+0,3%
Pouvoir d'achat du revenu disponible brut	+0,5%	-0,9%	+0,3%
Exportations (en volume)	+5,5%	+2,5%	+0,8%
Importations (en volume)	+5,3%	-0,9%	+0,8%
Formation brute de capital fixe (en volume)	+3,5%	-1,2%	-2,1%
<i>Entreprises non financières</i>	+5,1%	-1,9%	-2,3%
<i>Ménages</i>	+3,2%	-0,4%	-3,8%
<i>Administrations publiques</i>	-1,8%	-0,6%	+1,4%
Indice de production dans l'industrie manufacturière	+3,8%	-3,4%	-1,0%
<i>Équipements électriques et électroniques</i>	+4,4%	-2,0%	+0,4%
<i>Textile, habillement, cuir</i>	+2,3%	0,0%	-5,3%
<i>Bois, papier, imprimerie</i>	-1,8%	-5,7%	-2,2%
<i>Métallurgie et produits métalliques</i>	+6,2%	-5,6%	-3,2%
<i>Matériel de transport</i>	+4,5%	-5,0%	+1,1%
<i>dont</i>			
<i>Industrie automobile</i>	+4,8%	-11,6%	-6,2%
<i>Industrie des autres matériels de transport</i>	+4,2%	+2,5%	+8,2%

Source : INSEE.

# -2,1%

La baisse de l'investissement en France en 2013



## LE MARCHÉ DU TRAVAIL

La baisse des effectifs salariés dans l'ensemble des secteurs de l'économie française (-0,8 %) incombe majoritairement à deux secteurs: l'industrie (-1,5%), seules la fabrication d'autres matériels de transport et les productions /distributions d'électricité et d'eau ont créé des emplois en 2013 (respectivement +3,8%, +0,8 % et +0,2 %).

Dans la construction (-1,9%), le segment des travaux spécialisés est celui qui a réduit le plus significativement ses effectifs; un phénomène d'autant plus dommageable que cette activité compte le plus grand nombre de salariés du secteur. Les contraintes budgétaires des collectivités locales et des ménages remettent en cause les projets; ce qui n'annonce pas de perspectives d'embellie à court terme.

Malgré le recul du nombre de salariés en France sur un an, le taux de chômage est resté stable. Cette stabilité de l'ensemble masque néanmoins des disparités selon les sexes et les classes d'âge. Alors que les jeunes bénéficient d'un taux d'emploi croissant, la part des hommes de 25 à 49 ans en recherche d'emplois augmente d'un demi-point.

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

	2009	2010	2011	2012	2013
Industrie	-4,0%	-3,5%	-0,9%	-0,8%	-1,5%
dont					
Fabrication de matériel de transport	-3,9%	-5,0%	-0,3%	+0,6%	-1,4%
Industrie automobile	-5,7%	-6,5%	-1,1%	-1,8%	-4,6%
Fabrication d'autres matériels de transport	-0,3%	-2,2%	+1,2%	+4,5%	+3,8%
Construction	-1,9%	-1,7%	-0,7%	-0,8%	-1,9%
Tertiaire marchand	-1,7%	+1,2%	+1,3%	-0,1%	-0,4%
dont					
Transports et entreposage	-1,6%	-0,1%	+0,7%	-0,2%	-0,3%
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	+2,2%	+2,5%	+1,5%	+1,0%	+0,8%
Ensemble des secteurs marchands hors agriculture	-2,2%	-0,1%	+0,6%	-0,3%	-0,8%

Taux: variation annuelle des effectifs trimestriels (hors intérim) en %, CVS.  
Source: DARES (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques).

## Chômage

Taux de chômage (au sens du Bureau international du travail)	Quatrième trimestre 2012	Quatrième trimestre 2013
<b>Ensemble</b>	10,1%	10,1%
de 15 à 24 ans	26,1%	23,6%
de 25 à 49 ans	9,2%	9,5%
50 ans et plus	6,5%	6,6%
<b>Hommes</b>	10,2%	10,1%
de 15 à 24 ans	26,4%	24,4%
de 25 à 49 ans	8,9%	9,4%
50 ans et plus	6,9%	6,6%
<b>Femmes</b>	10,0%	10,1%
de 15 à 24 ans	25,7%	23,9%
de 25 à 49 ans	9,5%	9,7%
50 ans et plus	6,2%	6,6%

Taux: part des demandeurs d'emploi dans la population active en France métropolitaine et dans les DOM.  
Source: DARES (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques).



## LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Les collectivités locales sont largement associées au redressement des finances publiques. Dès 2012, les dotations de l'État aux départements et aux communes ont commencé à baisser et ce repli s'est poursuivi en 2013. Les régions et les groupements à fiscalité propre ont, pour leur part, bénéficié d'un report de deux ans avant que le soutien de l'État commence à reculer, et ce, au moins jusqu'en 2016.

Ces sommes allouées par la puissance publique contribuent à financer les 55 milliards d'euros investis localement en 2013, dont 25,9 dans les communes, 11,3 dans les départements, 8,5 dans les régions et 10 dans les groupements à fiscalité propre. Ces derniers réunissent la très grande majorité des autorités organisatrices de transport. Ils se singularisent par des investissements très dynamiques (+5,3% en 2013 après +5,8% en 2012) contrairement, par exemple, aux départements qui doivent

gérer la progression continue de leurs dépenses d'action sociale (Allocation personnalisée d'autonomie, Prestation de compensation handicap, RSA...). Ces groupements à fiscalité propre se distinguent également en matière d'épargne: même si leur recours à l'endettement augmente, ils restent les seuls à pouvoir thésauriser.

### Recettes et dépenses de l'ensemble des collectivités locales

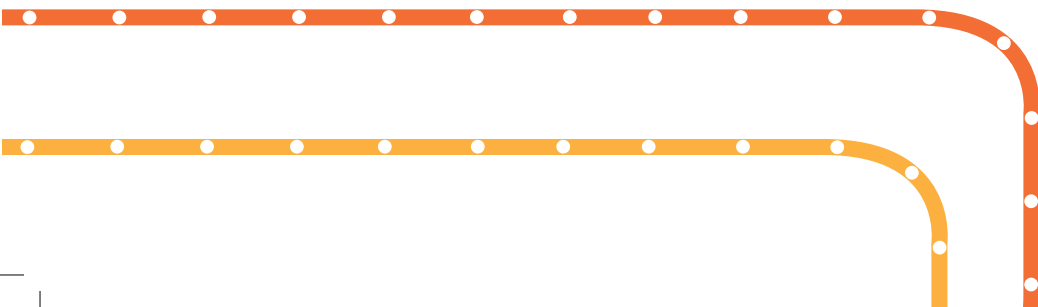
En milliards d'euros		2010	2011	2012	2013 (e)
<b>Recettes</b>	Recettes fiscales	112,6	114,9	117,9	121,0
	Dotations de l'État	47,8	52,0	51,9	51,9
	Autres recettes	36,7	36,7	37,8	38,8
	<b>Total</b>	<b>197,2</b>	<b>203,6</b>	<b>207,5</b>	<b>211,7</b>
<b>Dépenses totales</b>	Dépenses de gestion	155,2	158,9	163,8	168,4
	Dépenses d'investissement	49,9	51,8	52,9	53,9
	Intérêts de la dette	4,6	4,9	5,1	5,1
	<b>Total</b>	<b>209,7</b>	<b>215,7</b>	<b>221,8</b>	<b>227,4</b>

Source: La Banque postale, note de conjoncture « Les Finances locales », octobre 2014.  
(e) : estimation.

### Compte synthétique des groupements à fiscalité propre (communautés d'agglomération, communautés de communes, communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle)

		Montant 2012 En milliards d'euros	Croissance 2012/2011	Montant 2013 (e) En milliards d'euros	Croissance 2013/2012
<b>Recettes</b>	Recettes fiscales	21,2	+5,7%	22,5	+5,9%
	Dotations de l'État	8,1	-0,4%	8,2	+1,5%
	Autres recettes	5,2	+4,8%	5,3	+2,2%
	<b>Total</b>	<b>34,5</b>	<b>+4,1%</b>	<b>36,0</b>	<b>+4,3%</b>
<b>Dépenses</b>	Charges de personnel	6,5	+8,7%	6,9	+6,5%
	Autres dépenses de gestion	21,6	+3,2%	22,5	+3,8%
	<b>Total</b>	<b>28,1</b>	<b>+4,4%</b>	<b>29,4</b>	<b>+4,4%</b>
Épargne de gestion		6,4	+2,9%	6,6	+3,7%
Épargne brute		5,7	+2,6%	6,0	+3,6%
Dépenses d'investissement		9,4	+5,8%	9,8	+4,2%

Source: La Banque postale, note de conjoncture, octobre 2014.  
(e) : estimation.



## LE SECTEUR DES TRANSPORTS

### LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le rebond du commerce extérieur en 2013 a limité l'érosion de l'activité du transport de marchandises. Son niveau de production s'est toutefois dégradé par rapport à 2012, même si la baisse s'est avérée moins

forte que l'an passé (-0,5 % en 2013 contre -5,5 % en 2012).

Dans ce contexte, les volumes transportés par la route ont enregistré un rebond (+0,9 %), permettant à ce mode d'acheminement de consolider ses parts de marché, déjà largement prédominantes

(85 %). Ce mouvement se fait au détriment du ferroviaire, dont l'activité s'est repliée de 1,6 % en moyenne. Ce repli concerne exclusivement le transport sur le sol français : il a reculé de 8 % en un an. Dans le même temps, le transport depuis ou vers l'extérieur progressait de 14,4 % pour l'international et de 5,8 % pour le transit. La conjoncture défavorable à la construction de logements et aux travaux publics constitue naturellement un mauvais signal pour le secteur ferroviaire, notamment pour le transport de matériaux.

### Évolution de la production des transports de marchandises

	2011	2012	2013	Évolution 2013 / 2012
<b>Transport routier</b>	<b>300,2</b>	<b>283,4</b>	<b>288,6</b>	<b>+1,8 %</b>
Pavillon français	200,5	188,3	188,0	-0,2 %
Pavillon étranger	99,7	95,2	100,6	+5,7 %
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>34,2</b>	<b>32,6</b>	<b>32,0</b>	<b>-1,8 %</b>
National	25,4	22,1	20,3	-8,1 %
International	6,6	7,4	8,4	+13,5 %
Transit	2,2	3,1	3,3	+6,5 %
<b>Transport fluvial</b>	<b>7,9</b>	<b>7,7</b>	<b>8,0</b>	<b>+3,9 %</b>
<b>Oléoducs</b>	<b>17,2</b>	<b>15,2</b>	<b>11,1</b>	<b>-27,0 %</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>359,4</b>	<b>338,9</b>	<b>339,7</b>	<b>+0,2 %</b>



Unité : milliards de tonnes-km.  
Sources : SOeS, VNF, DGEC.

### LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Dans un contexte de mobilité atone (le nombre de voyageurs-kilomètres transportés est quasiment stable sur un an), le transport aérien poursuit sa croissance avec un dynamisme qui tranche nettement avec celui de ses

concurrents. En hausse de 3,6 % entre 2012 et 2013, les voyages en avion ont, en effet, progressé dix fois plus vite que les voyages en transport collectif (+0,3 %). Dans cet ensemble, l'évolution des voyages en train à grande vitesse, seul concurrent réel de l'avion, est négative (-0,5 %).

Les trains régionaux sous convention, qui s'illustraient par leur dynamisme au cours des années passées, affichent, eux aussi, des résultats décevants. En province, ils enregistrent une baisse brutale (-1,2 % après +5,5 % en 2012).

Après le ralentissement de 2011 lié à la fin de la prime à la casse, la circulation automobile, déjà repartie à la hausse en 2012, augmente à nouveau en 2013 (+0,5 %). Elle consolide sa position dominante dans les déplacements en France (82,3 %). Aucun signal d'alerte sur le prix des carburants n'a, en effet, incité les voyageurs à la baisse des trafics et au report modal au cours de l'année.

### Évolution de la production des transports de voyageurs

	2011	2012	2013	Évolution 2013 / 2012
<b>Véhicules particuliers</b>	<b>812,7</b>	<b>815,0</b>	<b>819,4</b>	<b>+0,5 %</b>
<b>Transports collectifs</b>	<b>168,6</b>	<b>169,9</b>	<b>169,4</b>	<b>-0,3 %</b>
• Autobus, autocars, tramways	51,1	51,6	52,3	+1,4 %
Urbain hors Île-de-France	7,0	7,2	7,4	+2,8 %
Interurbain hors Île-de-France	10,1	9,1	9,3	+2,4 %
Autobus et tramways RATP	3,0	3,1	3,3	+8,3 %
• Transports ferrés	103,7	103,2	102,6	-0,7 %
Trains à grande vitesse	54,0	54,0	53,8	-0,5 %
Trains sous convention État	9,6	8,0	7,5	-6,3 %
Trains sous convention régions hors Île-de-France	13,5	14,2	14,0	-1,2 %
Trains sous convention Île-de-France	11,6	11,8	12,1	+2,4 %
Métro et RER parisiens	12,6	12,8	12,6	-1,2 %
Métros de province	2,4	2,4	2,5	+3,2 %
• Transport aérien (vols intérieurs)	13,5	14,0	14,5	+3,6 %
<b>ENSEMBLE</b>	<b>981,3</b>	<b>984,9</b>	<b>988,8</b>	<b>+0,4 %</b>



Unité : milliards de voyageurs-km.  
Sources : SOeS, STIF, Optile, UTP, DGAC.

# Les principaux résultats de l'année 2013

**La demande de services de transports collectifs** poursuit sa croissance en milieu urbain et en Île-de-France. Seul le trafic ferroviaire régional a enregistré un repli en 2013. La baisse de 5,7 % du cours du pétrole en 2013, qui s'est répercutée sur le prix des carburants, a redonné un nouvel élan à l'utilisation du véhicule particulier, notamment en zones peu denses.

## Données 2013 de l'activité régionale de la SNCF

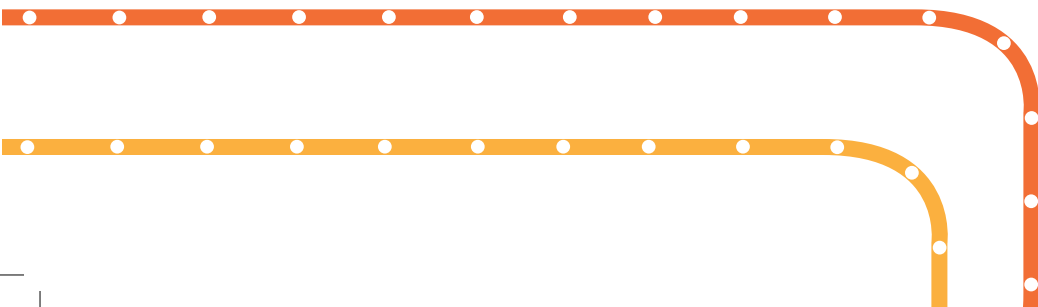
	Parc	Kilomètres en milliers (rames-km ou trains-km)	Variation 2013/2012	Voyages en millions	Voyageurs-km en millions	Variation 2013/2012
Île-de-France (Transilien)	4 620 caisses	61 370	-0,7 %	736	12 096	+2,4 %
Régions (TER)	6 555 voitures	167 109	-2,4 %		14 037	-1,3 %

## Données 2013 de la RATP

		Nombre de communes	Population en milliers d'habitants	Superficie en km <sup>2</sup>	Longueur de lignes en km	Kilomètres en millions	Places-kilomètres offertes en milliards	Voyages en millions
	RATP (bus/tram)	204	6 718	673	3 844,6	195,1	13,8	1 136,3
	RATP total	204	6 718	673	4 165,5	564,1	66,2	3 139,9
Évolution 2013/2012	RATP (bus/tram)	0 %	ns	ns	-1,7 %	+4,9 %	+6,2 %	+4,9 %
	RATP total	0 %	ns	ns	-1,6 %	+2,8 %	+3,6 %	+1,0 %

		Voyageurs-km en millions	Parc (rames ou voitures)	Effectif du personnel	Personnel roulant	Recettes commerciales en millions d'euros	Dépenses de fonctionnement en millions d'euros	Vitesse d'exploitation bus (km/h)
	RATP (bus/tram)	3 385	4 662	17 329	13 023		1 347	15,4
	RATP total	16 033	5 752	42 177	16 837	2 407	3 292	
Évolution 2013/2012	RATP (bus/tram)	+8,2 %	+0,7 %	+0,3 %	+1,1 %		+2,2 %	+4,5 %
	RATP total	+1,1 %	+0,8 %	-0,1 %	+0,2 %	+2,6 %	+2,2 %	

ns : non significatif.



**+ 3 %**L'accroissement  
du nombre de voyages**30,7**Le taux de couverture  
des dépenses d'exploitation par  
les recettes commerciales**Données 2013 des réseaux urbains de province**

143 réseaux retenus	Nombre de réseaux	Population desservie en milliers d'habitants	Surfaces desservies en km <sup>2</sup>	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
Plus de 250 000 hab.	23	11 769	10 781	426	1 908	33 513	20 602	943	2 679
De 100 000 à 250 000 hab.	43	6 640	13 464	208	501	12 522	9 452	210	965
Moins de 100 000 hab.	77	4 207	15 247	82	149	4 300	3 483	63	312
<b>Total province</b>	<b>143</b>	<b>22 615</b>	<b>39 492</b>	<b>716</b>	<b>2 558</b>	<b>50 335</b>	<b>33 537</b>	<b>1 216</b>	<b>3 956</b>
<b>Variation 2013/2012</b>				Production	Trafic				
Plus de 250 000 hab.	23	+1,0%	+1,5%	+2,7%	+3,3%	+2,2%	+2,2%	+4,9%	+5,1%
De 100 000 à 250 000 hab.	43	+0,9%	+2,3%	+1,3%	+1,9%	+2,2%	+1,0%	+3,5%	+3,8%
Moins de 100 000 hab.	77	+1,1%	+4,6%	+1,7%	+2,1%	+2,7%	+1,7%	+1,7%	+4,9%
<b>Moyenne province</b>	<b>143</b>	<b>+1,0%</b>	<b>+3,0%</b>	<b>+2,2%</b>	<b>+3,0%</b>	<b>+2,2%</b>	<b>+1,8%</b>	<b>+4,5%</b>	<b>+4,8%</b>

**Ratios 2013 de la province**

143 réseaux retenus	Kilomètres par habitant	Voyages par habitant	Voyages par kilomètre	Kilomètres par salarié	Recette par voyage (euros courants)	Dépense par voyage (euros courants)	Dépense par kilomètre (euros courants)	Taux de couverture des dépenses
Plus de 250 000 hab.	36,2	162	4,5	20 699	0,49	1,40	6,28	35,2
De 100 000 à 250 000 hab.	31,4	76	2,4	22 028	0,42	1,93	4,64	21,8
Moins de 100 000 hab.	19,4	35	1,8	23 422	0,43	2,10	3,82	20,3
<b>Moyenne province</b>	<b>31,7</b>	<b>113</b>	<b>3,6</b>	<b>21 356</b>	<b>0,48</b>	<b>1,55</b>	<b>5,52</b>	<b>30,7</b>
<b>Variation 2013/2012</b>	Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation				Coût kilométrique	R/D
Plus de 250 000 hab.	+1,7%	+2,3%	+0,6%	+0,5%	+1,6%	+1,8%	+2,4%	-0,2%
De 100 000 à 250 000 hab.	+0,5%	+1,0%	+0,5%	+0,3%	+1,6%	+1,9%	+2,4%	-0,2%
Moins de 100 000 hab.	+0,6%	+1,0%	+0,4%	0%	-0,4%	+2,7%	+3,1%	-3,0%
<b>Moyenne province</b>	<b>+1,2%</b>	<b>+1,9%</b>	<b>+0,7%</b>	<b>+0,4%</b>	<b>+1,5%</b>	<b>+1,8%</b>	<b>+2,5%</b>	<b>-0,3%</b>

# Évolution sur un an

**En première lecture**, les résultats du transport public urbain pour 2013 peuvent sembler rassurants. Pourtant, l'analyse plus fine des indicateurs dans chaque strate d'agglomérations met en exergue une série d'alertes qui laissent augurer de prochaines années difficiles pour la profession.

Globalement, le bilan de l'année 2013 est plutôt positif. En effet, les principaux indicateurs, sous surveillance depuis plusieurs années, se sont bien tenus. Ainsi, la recette par voyage, structurellement orientée à la baisse au cours de la décennie passée, a rebondi de 1,5%. Le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes s'est stabilisé (-0,3%) après quatre années de baisse rapide. Quant au ratio de la dépense par kilomètre, si rien ne peut enrayer sa progression compte tenu de la hausse structurelle des coûts des facteurs de production, la hausse enregistrée en 2013 ne tranche pas avec la moyenne sur dix ans. Le transport public urbain a donc bénéficié d'un contexte plutôt favorable, avec deux puissants accélérateurs de la demande: la crise économique et la montée en gamme de l'offre. En période de crise, les voyageurs ont en effet tendance à renoncer à l'automobile et à privilégier les modes moins coûteux, comme les transports publics et autres modes alternatifs. Ce report modal s'avère d'autant plus facile que l'offre de transport présente, outre son coût, des avantages supérieurs à ceux de la voiture particulière, notamment la rapidité et la fiabilité du temps de parcours. Dans les grandes agglomérations où le stationnement n'est pas aisé, les transports collectifs sont encore plus prisés.

Mais ces bons résultats globaux sont à relativiser. Tous les réseaux ne sont pas logés à la même enseigne, les grands se singularisant particulièrement, et ce, sur la quasi-totalité des indicateurs d'activité.

Cette particularité se traduit, en premier lieu, par la progression du nombre de voyageurs transportés. Celle-ci s'élevait à 3,3% en moyenne dans les grandes agglomérations alors qu'elle frôlait 2% dans les moyennes et petits réseaux.

## DES STRATÉGIES DE DENSIFICATION OU DE DILUTION DE L'OFFRE

En matière d'offre, l'écart de croissance est comparable à ce qui est observé pour le trafic. Ainsi, ce différentiel témoigne de deux stratégies bien distinctes selon la taille des agglomérations. Les grandes ont opté pour une densification de l'offre, notamment en augmentant les fréquences de passage des véhicules; une stratégie qui rend le transport public encore plus attractif. Ainsi, la production dans cette classe de réseaux a augmenté de 2,7%, alors que les surfaces à desservir progressaient de seulement 1,5%.

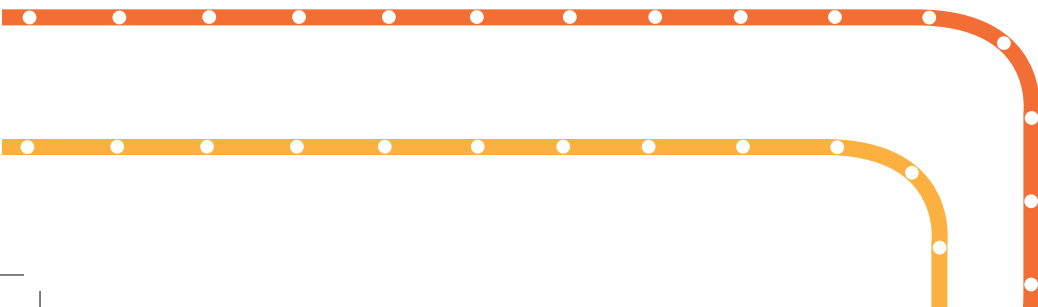
À l'inverse, une dilution de l'offre est à craindre dans les petites et moyennes agglomérations qui desservent des espaces de moins en moins denses et dotés d'un potentiel de clientèle de plus en plus réduit. Dans ces réseaux, la production s'est accrue de 1,4% en moyenne, alors que le périmètre d'exploitation progressait de respectivement 2,6% et de 4,6%.

## DES IMPACTS PLUS IMPORTANTS SUR LES RECETTES QUE SUR LES DÉPENSES

Les stratégies de densification ou de dilution de l'offre trouvent un écho immédiat dans les comptes d'exploitation des réseaux. Le dynamisme de la demande, en partie grâce à la montée en gamme de l'offre, stimule les recettes dans les grands réseaux comme dans certaines agglomérations de taille intermédiaire. En 2013, la hausse des revenus du trafic a frôlé 5% dans les premiers et s'est établie à 3,5% en moyenne dans les seconds.

Dans les petits réseaux, en revanche, la croissance des recettes n'est même pas alignée sur celle du nombre de voyageurs, faute de tarifs revus à la hausse. En effet, il est plus difficile de faire accepter une revalorisation des prix des titres quand les bus sont moins fréquents, même si les lignes s'allongent. La nouvelle baisse de la recette par voyage a de quoi interpeller, d'autant plus que, corrigée de l'inflation, elle s'établit à -1%. Quelle que soit la stratégie adoptée par les réseaux, un indicateur progresse: les dépenses d'exploitation. Coût des carburants, accroissement de la masse salariale pour accompagner la hausse de la production, création de nouveaux postes de médiation ou de sûreté/sécurité, maintenance des équipements présents sur site et embarqués de plus en plus complexe: les postes de dépenses sont incompressibles. Malgré les efforts de maîtrise des opérateurs, ils tirent mécaniquement le coût du transport vers le haut.

À l'aune des résultats de 2013, la question de la densité minimale des territoires à desservir pour garantir un niveau de recettes suffisant et maintenir, voire accroître, l'offre se pose de façon particulièrement prégnante.



**+1,6 %**

La hausse de la recette par voyage dans les grands réseaux

**-4,6 %**

La baisse de la densité des réseaux de moins de 50 000 habitants

## Focus sur les principales catégories de réseaux

### Réseaux de plus de 250 000 habitants : un environnement propice

Les réseaux de transport des grandes agglomérations profitent du report modal généré à la fois par leurs investissements et la qualité de leur service, mais aussi par les conditions de circulation dans le centre des villes, qui deviennent de plus en plus difficiles pour les véhicules particuliers. Une récente étude\* a ainsi mis en évidence un accroissement de 20 % à 35 % du temps de parcours des automobilistes dans les grandes agglomérations françaises en 2013 en raison des embouteillages.

Porté par cet environnement propice, le trafic a une nouvelle fois progressé de 3,3 % en moyenne. La mise en service de tramways ces dernières années (Tours en 2013, Dijon en 2012, Angers en 2011) a, en outre, eu un impact particulièrement significatif sur la fréquentation des réseaux concernés, qui n'ont pourtant pas encore atteint leur maturité.

Un autre facteur a favorisé les performances des grands réseaux l'an passé : la stabilisation des espaces à desservir. Si ces derniers ont encore augmenté en 2013 (+1,5 %), leur population a progressé à un rythme assez proche (+1 %). Les fréquences sur des zones à fort potentiel ont donc pu être maintenues et, ainsi, la qualité des services proposés. Dans ces conditions, il est plus aisé de faire valoir ces avantages et de revoir les tarifs à la hausse. Les recettes ont donc enregistré une progression supérieure à celle du trafic (+4,9 %). Elles ont contribué à contenir la dégradation du taux de couverture à 0,2 %, le repli le plus faible depuis 2009.

### Réseaux desservant de 100 000 à 250 000 habitants : un tournant à négocier

La classe des réseaux de 100 000 à 250 000 habitants est de plus en plus hétérogène. Si le trafic a augmenté dans tous les réseaux équipés de modes lourds, les autres ont vu leur trafic voyageurs reculer sensiblement.

Mis à part les réseaux de Besançon et de Metz, dont la circulation des bus a été perturbée du fait des travaux du tramway pour le premier et du bus à haut niveau de service (BHNS) pour le second, certains résultats s'avèrent même inquiétants. De fait, dans un contexte de bonne tenue des transports publics urbains, l'accroissement moyen de 1,9 % du trafic paraît modeste. Il peut mettre en exergue un besoin d'investissement dans des aménagements (sites propres, priorité aux carrefours...) à même d'encourager un report modal actuellement en suspens. En effet, dans des agglomérations relativement denses, si les transports publics ne bénéficient pas d'aménagements dédiés, leurs avantages en termes de prix sont insuffisants pour convaincre les automobilistes de renoncer à leur véhicule. L'accroissement de la vitesse commerciale des bus reste alors la clé pour dynamiser la fréquentation.

### Réseaux desservant de 50 000 à 100 000 habitants : une occasion manquée de redresser la recette par voyage

La classe des réseaux de 50 000 à 100 000 habitants est la seule dont la croissance des recettes commerciales n'a pas atteint celle du trafic. Ce dernier a en effet progressé de 2,5 % en 2013, alors que ses revenus n'augmentaient que de 1,8 %. Sur les 46 réseaux qui composent cet ensemble, 11 ont même vu leurs recettes baisser, alors que le nombre de voyageurs continuait de progresser. Signe d'une absence de revalorisation des tarifs, voire de leur baisse, ou d'une refonte des gammes plus favorable aux tarifications à prix réduits, ce résultat hypothèque les perspectives à court terme. Si ces réseaux ne sont pas parvenus à redresser la recette par voyage en 2013, alors que le contexte était conjoncturellement favorable, il y a peu de chance d'un retournement à brève échéance.

### Réseaux desservant moins de 50 000 habitants : la dilution de l'offre décourage les voyageurs

Avec un accroissement de 5,9 % des surfaces desservies pour une progression du potentiel de clientèle de seulement 1,1 %, les réseaux de très petite taille pouvaient difficilement enregistrer des résultats satisfaisants en 2013. De fait, la nouvelle hausse de la production kilométrique (+0,9 %) a dû être réorientée, voire saupoudrée, pour desservir les communes périphériques nouvellement entrées dans le périmètre d'exploitation. Ainsi, la longueur des lignes a progressé de 6,6 % en un an. Naturellement, il a fallu réduire les fréquences ou les amplitudes horaires dans les zones précédemment desservies pour contenir les dépenses d'exploitation. Les conséquences ne se sont pas fait attendre : le trafic a marqué le pas. La croissance du nombre de voyageurs dans cette catégorie de réseaux est de loin la plus faible de l'ensemble (+0,9 %). Plus inquiétant, dans 11 des 31 réseaux qui composent cette catégorie, la fréquentation a baissé en 2013. Les voyageurs se sont, en effet, détournés d'un service rendu moins performant par sa dilution.

\* *The Future Economic and Environmental Costs of Gridlock in 2030*, INRIX, juillet 2014.

# Évolution sur dix ans

**Compte tenu des changements de contrats** ou de modes de gestion ou encore de l'absence de réponses à l'enquête « Cahiers Verts » certaines années, tous les réseaux ne peuvent pas être suivis sur une longue période. Ces éléments impactent donc la composition de l'échantillon retenu pour l'analyse sur la décennie 2003-2013. Ainsi, seuls 125 réseaux sur les 150 renseignés en 2013 peuvent être examinés en dynamique. Ils se répartissent comme suit :

- 23 réseaux de plus de 250 000 habitants,
- 41 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants,
- 61 réseaux de moins de 100 000 habitants.

Ces 125 réseaux représentent 92 % de la population desservie, 95 % de la production kilométrique et 98 % du trafic des 150 réseaux présentés pour 2013.

## DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS

La densité des territoires desservis baisse en moyenne de 3,2 % par an depuis 2003. Elle est passée sous la barre des 600 habitants au kilomètre carré en 2013, à la faveur notamment d'un nouveau décrochage dans les petits réseaux (-4,9 % après -5,5 % en 2012).

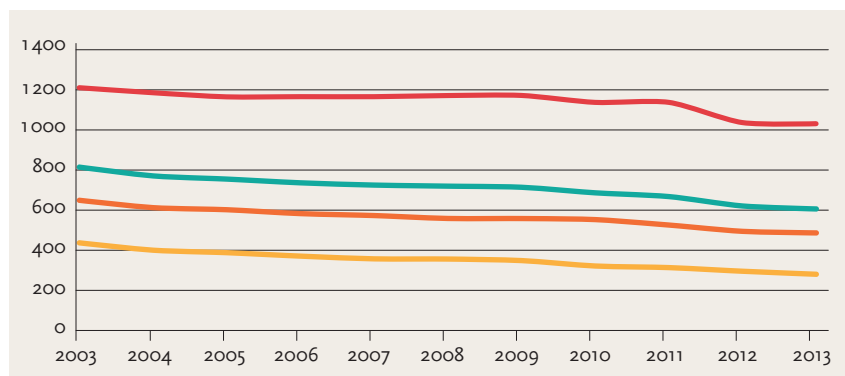
En effet, 10 des 61 réseaux de moins de 100 000 habitants du panel d'analyse sur dix ans ont augmenté le nombre de communes desservies par leurs services de transport public l'an passé. Ces réseaux ont agrandi leur surface d'activité de 42 % (soit 36 communes) pour un potentiel de clientèle de 15 % supérieur au périmètre précédent.

Les réseaux de taille intermédiaire n'échappent pas à cette tendance.

31 villages ou petites villes ont pu bénéficier, en 2013, d'une offre de transport public régulier ou à la demande, ce qui a entraîné un repli de 1,5 % de la densité des communes desservies.

En 2013, la densité des territoires desservis a moins diminué dans les grands réseaux (-0,5 %), mais ces derniers avaient enregistré une baisse de 8,6 % l'année précédente. Ils intègrent néanmoins 12 municipalités dans leurs champs d'activité.

## En 2013, chaque kilomètre carré desservi compte 206 habitants de moins qu'en 2003.



Unité : nombre d'habitants par km<sup>2</sup> desservi.

### Méthodologie

Les graphes illustrent les résultats des principaux indicateurs d'activité sur la décennie 2003-2013 de 125 réseaux de province (moyenne globale et par classe de population). Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants 2013.

Pour quatre indicateurs, un focus est réalisé sur les quatre dernières années (évolution en indice 100 pour l'année 2009).

- Plus de 250 000 hab.
- De 100 000 à 250 000 hab.
- Moins de 100 000 hab.
- Total province

## OFFRE KILOMÉTRIQUE

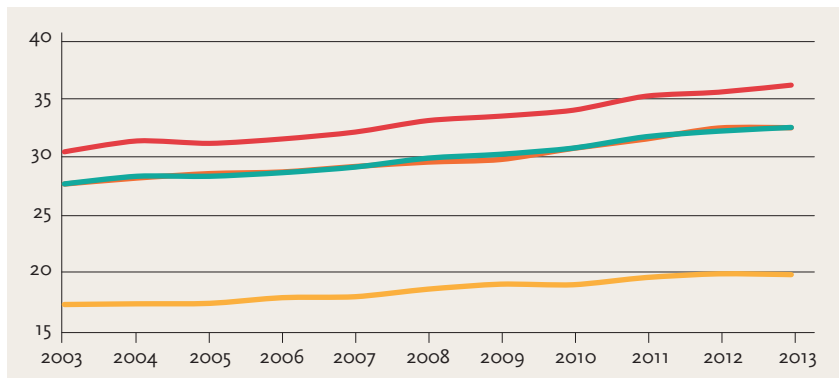
La hausse de l'offre kilométrique en 2013 (+1%) est en phase avec l'évolution moyenne sur dix ans (+1,6%). La progression de cet indica-

teur est extrêmement stable et régulière sur une longue période.

L'année 2013 se singularise, toutefois, par un repli de 0,4% de l'offre kilométrique

dans les petits réseaux. Ce recul constitue une alerte: certes, il n'est pas le premier au cours de la décennie passée (un résultat comparable avait été enregistré en 2010), mais, cette fois-ci, il ne s'inscrit pas dans une situation exceptionnelle. En 2010, en raison de nombreuses extensions de Périmètres de transports urbains (PTU), la population desservie avait, en effet, nettement progressé (+2,6%). La production s'était alors progressivement adaptée; en hausse de seulement 1,7% en 2010, elle avait largement rattrapé son retard en 2011 en augmentant de 5%. Un ajustement de cet ordre n'est pas à l'origine du recul de 2013, puisque le rythme de croissance de la population desservie par les petits réseaux est plus faible qu'au cours des années précédentes (+1,2% contre +1,6% par an). Ce repli s'explique donc bel et bien par la faible dynamique de la production (+0,9% contre +3,1% par an en moyenne sur dix ans).

### Un repli alarmant dans les petits réseaux.



Unité: nombre de kilomètres produits.

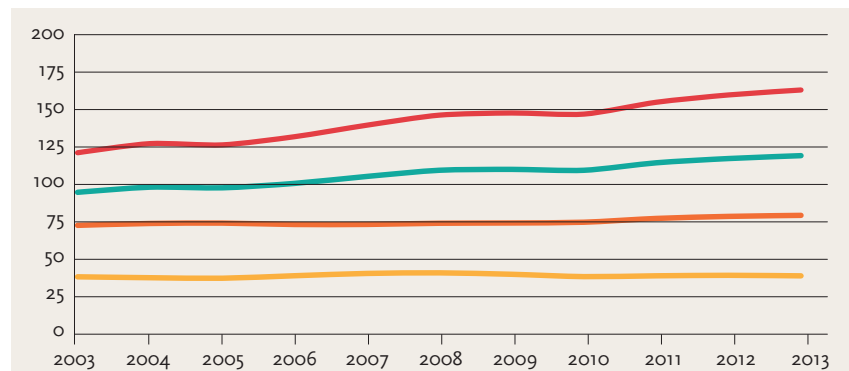
## FRÉQUENTATION

En progressant de 1,6% sur l'année 2013, la fréquentation des réseaux s'inscrit en-dessous de son rythme de croissance annuel moyen sur la décennie passée (+2,3%). Mais cette dynamique est en grande partie due à quatre années exceptionnelles (2006, 2007, 2008 et 2011) au cours desquelles la fréquentation avait augmenté de plus de 3%, le résultat de 2013 n'est donc pas alarmant. Il témoigne de la performance des réseaux: malgré une extension de leurs périmètres de 3,5% en périphérie peu dense et à faible potentiel de clientèle, ils sont parvenus à renforcer l'usage des transports publics urbains.

Seules les petites agglomérations accusent une baisse de leur fréquentation, qui met en exergue la difficulté à recruter de nouveaux clients voyageurs dans des territoires comptant désor-

mais 288 habitants au kilomètre carré. Ces populations, souvent équipées de véhicules individuels, sont, en effet, peu enclines à les abandonner faute de desserte fréquente et régulière en transports en commun à un coût supportable pour la collectivité.

### Un écart qui se creuse selon les catégories de réseaux.

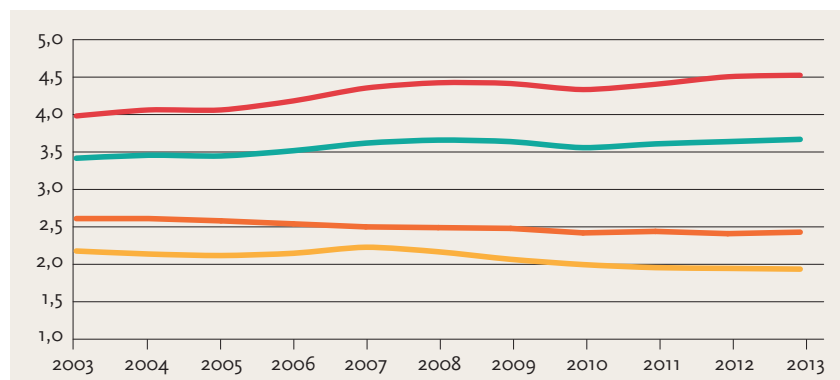


Unité: nombre de voyages par habitant desservi.

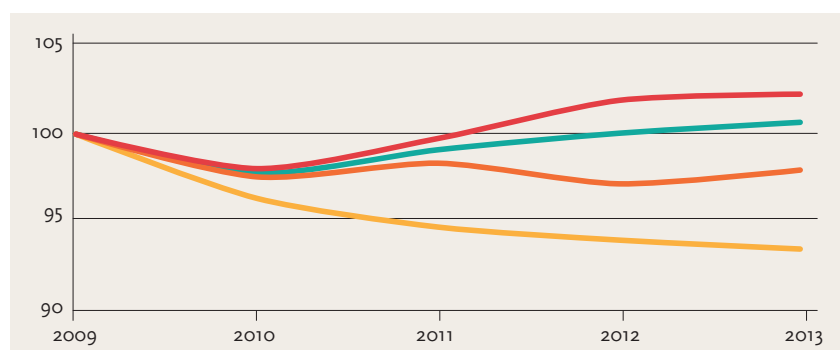
## TAUX D'UTILISATION

Les évolutions du taux d'utilisation mettent en exergue la différence la plus prégnante entre les diverses tailles d'agglomération. En dix ans, le nombre de voyages par kilomètre progresse de 13,4% dans les grands réseaux, alors qu'il baisse de 11,4% dans les petites agglomérations. Selon qu'ils se sont équipés ou non de systèmes en site propre ou que leur périmètre s'est densifié ou diffusé, les réseaux de taille intermédiaire présentent des résultats très dissemblables. Le ratio est, en effet, étroitement lié au potentiel de clientèle des territoires desservis. Lorsqu'ils sont denses, ils rendent plus facile le report modal grâce à des services qui peuvent être plus fréquents et plus réguliers. Le système de transport entre alors dans un cercle vertueux où chaque passage de bus est susceptible de convaincre les habitants de passer de la voiture aux transports collectifs, accroissant ainsi le nombre de passagers dans chaque véhicule de transport public.

### Les petits réseaux à la peine.



Unité: nombre de voyages par kilomètre.



Unité: indices en volume, base 100 en 2009.

## PRODUCTION KILOMÉTRIQUE PAR SALARIÉ

En 2012, malgré une hausse globale de la production de 5%, les réseaux de transport de petite et moyenne tailles n'avaient augmenté leurs effectifs

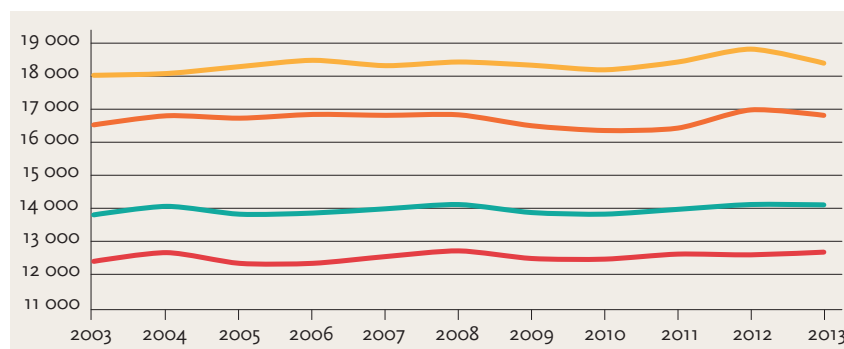
que de 1,7%. Cet écart a été rattrapé en 2013 avec une hausse du nombre de salariés de 2,4%, tandis que les kilomètres produits ne progressaient que de 1,2%.

La baisse de la productivité en 2013 dans ces réseaux est donc à relativiser. Elle provient avant tout d'un rattrapage sur l'année précédente. Elle s'inscrit en outre dans un contexte de profonde mutation de la profession.

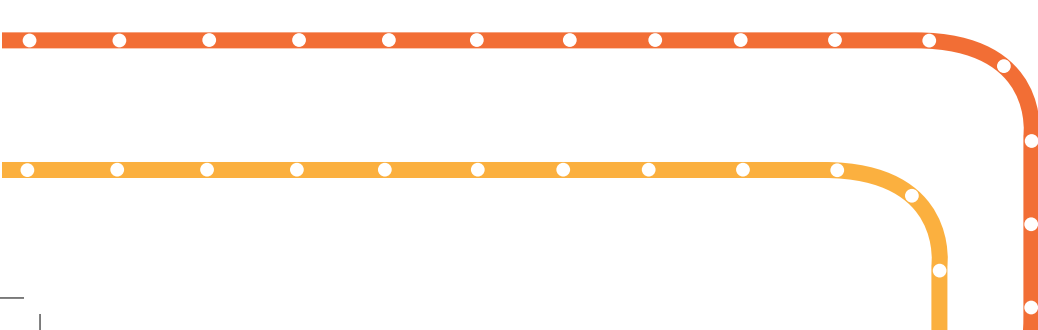
C'est ainsi que le remplacement de certaines lignes de bus par des services de transport à la demande ne permet pas systématiquement de réduire le personnel dédié à la conduite (qui doit être mobilisable rapidement), mais vient automatiquement baisser la production kilométrique. Ce phénomène est particulièrement observable dans les petits réseaux, où le nombre de kilomètres parcourus a marqué un net ralentissement en 2013.

Par ailleurs, de plus en plus d'entreprises de transport urbain (60 en 2013 contre moins de 40 en 2004) recrutent des personnels chargés spécifiquement de la lutte contre l'insécurité, accroissant la part des salariés non roulants et tirant ainsi vers le bas la productivité kilométrique.

### Une mutation du métier du transport.



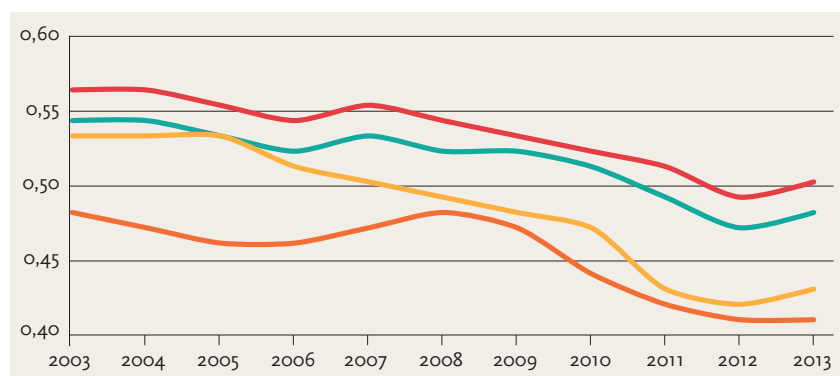
Unité: nombre de kilomètres produits par salarié.



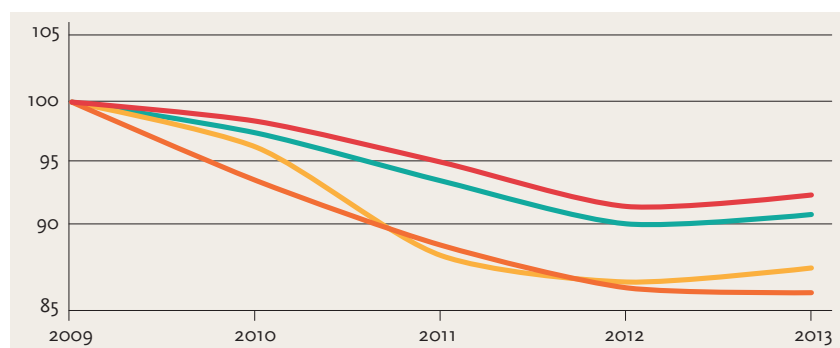
## RECETTE PAR VOYAGE

Alors qu'elle se réduisait en moyenne de 1,3% par an de façon presque continue depuis 2003, la recette par voyage s'est redressée en 2013 de 0,7%. Le repli, qui paraissait jusqu'alors inéluctable, a fini par se heurter à la réalité des budgets des collectivités locales, de plus en plus contraints face à une demande de transport public en croissance continue. Alors qu'ils évoluent structurellement peu, les tarifs ont donc été revus à la hausse dans certains réseaux. Pour exemple, le ticket unitaire a progressé de 1% en euros constants entre 2003 et 2013, toutes tailles d'agglomération confondues. Il en va de même pour l'abonnement mensuel, tandis que le prix de l'abonnement annuel s'est replié de 6% sur la même période. Pour autant, le rebond de la recette par voyage en 2013 n'a même pas permis de retrouver le niveau de 2011. Le retournement de tendance n'est donc pas à l'ordre du jour, d'autant que la hausse de la TVA au 1<sup>er</sup> janvier 2014, sans répercussion sur les tarifs, promet un net repli dans l'année à venir.

### Premier rebond depuis six ans... Il sera de courte durée.



Unité : en euros constants 2013.



Unité : indices en valeur, base 100 en 2009.

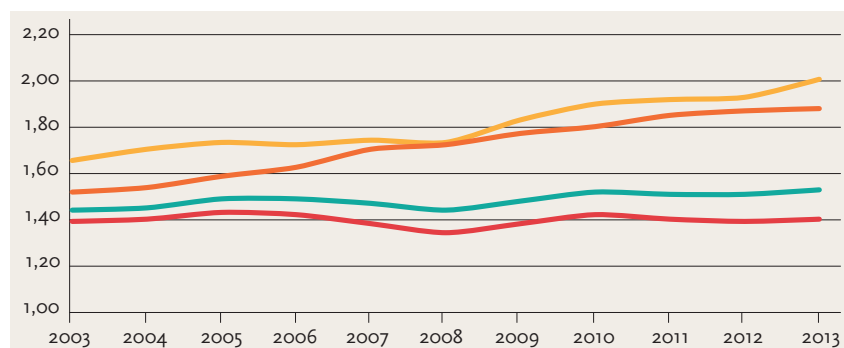
## DÉPENSE PAR VOYAGE

Si il existe un indicateur qui augmente quasiment au même rythme sur longue période, quelle que soit la taille des agglomérations, ce sont les dépenses de fonctionnement. Elles ont progressé de 45% en dix ans dans les petits réseaux et de 48%, en moyenne,

dans les grands réseaux et dans ceux de taille intermédiaire. Pourtant, rapportée à l'évolution du nombre de voyages, leur croissance varie sensiblement selon la taille des agglomérations. Ainsi, la dépense par voyage est quasiment stable sur une décennie dans les grands

réseaux : si la mise en place d'un Transport collectif en site propre (TCSP) lourd coûte cher en exploitation, il permet d'attirer une nouvelle clientèle et de rentabiliser les surcoûts de fonctionnement. À l'inverse, les réseaux qui ne mettent pas en place de tels systèmes, car ils ne sont pas pertinents dans tous les territoires, disposent de moins de leviers d'action pour optimiser leurs dépenses, en hausse constante pour des raisons exogènes (carburants, pièces détachées...) et endogènes (masse salariale pour, notamment, adapter la production à des territoires de plus en plus vastes).

### Un indicateur stable sur dix ans dans les grands réseaux.



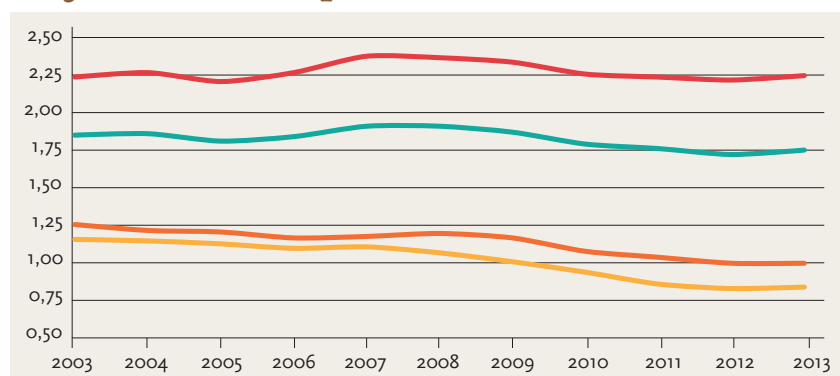
Unité : en euros constants 2013.

## RECETTE PAR KILOMÈTRE

L'optimisation des réseaux sera très probablement le maître mot des prochaines années. Chaque kilomètre rapportant trois euros de moins qu'il n'en coûte dans les petits réseaux (contre 2,50 euros en 2003), la question de la desserte des derniers kilomètres se pose de plus en plus crûment. La dilution de l'habitat dans les espaces ayant intégré les Périmètres de transports urbains au cours des dernières années rend le système de transport de moins en moins efficace : il faut parcourir davantage de kilomètres pour atteindre des zones très peu peuplées et où les habitants sont moins enclins à renoncer à leur voiture. L'issue ne pourra être trouvée que dans la densification des territoires et dans le déploiement de zones de mixité fonctionnelle (habitat, emploi, administration, commerce, loisirs) qui permettront de réduire les distances des déplacements et de développer des services de transport polycentrés.

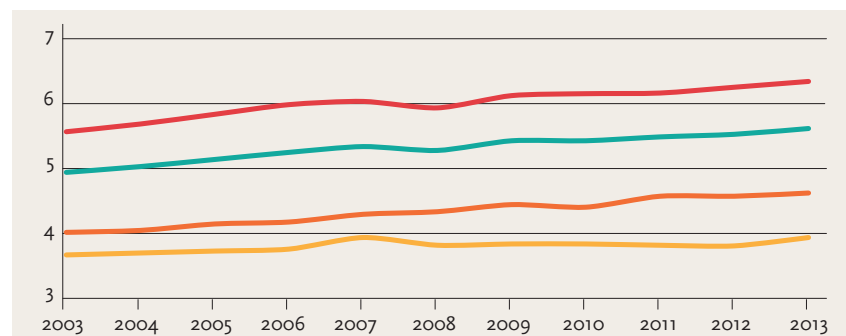
À ce stade, le redressement de la recette par kilomètre incombe autant à un accroissement des prix des titres qu'aux plans locaux d'urbanisme concertés sur les bassins de mobilité.

### Optimiser la recette pour pérenniser le système de transport.

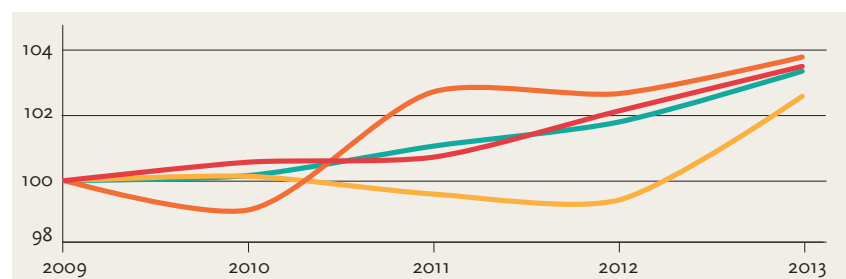


Unité : en euros constants 2013.

## Une progression généralisée sur la décennie mais des rythmes de croissance très différents.



Unité : en euros constants 2013.



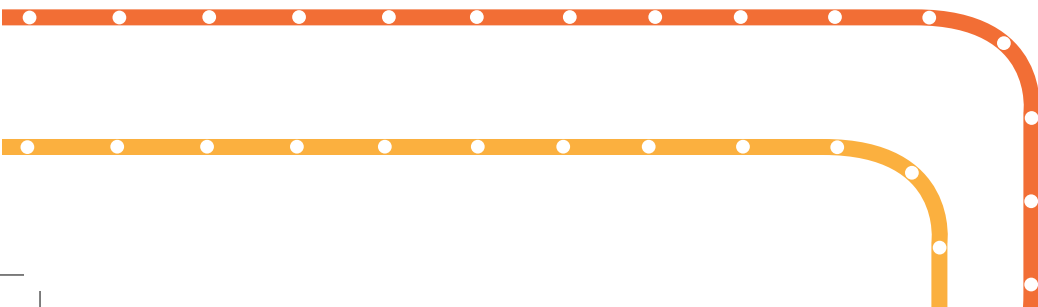
Unité : indices en valeur, base 100 en 2009.

## COÛT KILOMÉTRIQUE

Compte tenu du renchérissement des moyens de production (carburants, pièces détachées, main-d'œuvre), la hausse du coût kilométrique est inéluctable dans toutes les catégories de réseaux. Cette progression varie néanmoins selon la typologie des territoires desservis. Dans les grandes agglomérations denses, la pression à la hausse s'exerce à la fois par des vitesses de circulation réduites, qui imposent de mobiliser plus de moyens pour parcourir autant de kilomètres (véhicules, personnel), mais aussi par la nécessité, dans certains cas, de mettre en service des systèmes lourds à grande capacité, plus coûteux à l'exploitation.

À l'inverse, dans les petits réseaux à faible densité d'habitat, les kilomètres sont réalisés à des vitesses supérieures, permettant de plus nombreuses rotations avec les mêmes véhicules et personnels.

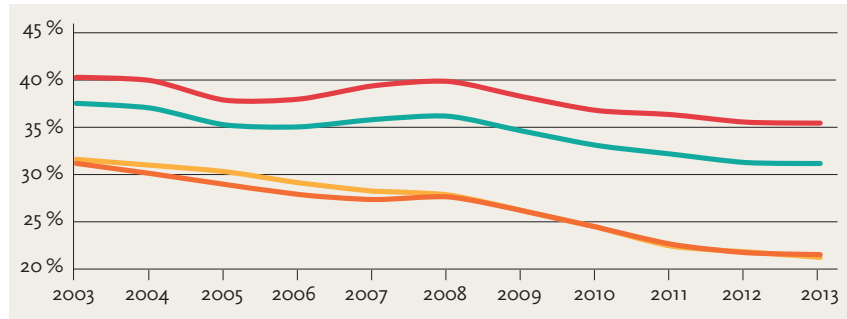
Ainsi, dans les grandes agglomérations, la dépense kilométrique a augmenté de 14% en dix ans et a atteint 6,35 euros, alors qu'elle progressait de 7,4% dans les petits réseaux, pour s'établir à 3,93 euros.



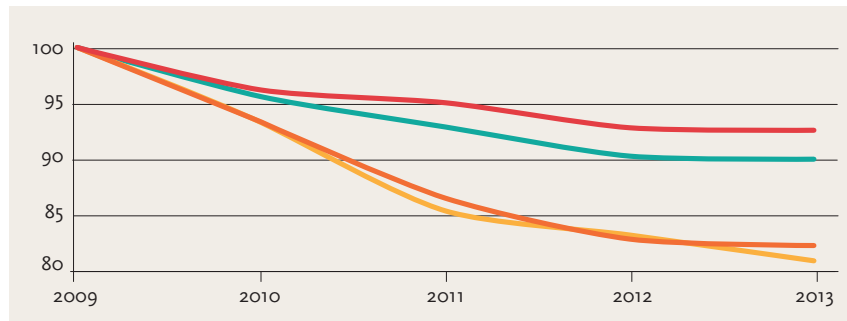
## TAUX DE COUVERTURE

Indicateur phare de la profession du transport public, le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales est l'objet de toutes les attentions. En baisse structurelle, il s'est contracté de plus de 15 points en vingt ans. Le fait qu'il a enregistré en 2013 son plus faible recul en moyenne nationale depuis 1995 (hormis le rebond exceptionnel de 2008) peut apparaître comme un motif de soulagement. Celui-ci n'est toutefois pas partagé par tous les réseaux. L'analyse des résultats par catégorie d'agglomérations met en exergue une stabilisation dans les grandes (-0,2%) et un retrait important (-2,9%) dans les petites. La tendance s'oriente indubitablement vers un creusement de l'écart entre les différentes strates de réseaux, les uns bénéficiant d'une densité de population suffisante pour mettre en place des TCSP à même d'attirer de nouveaux clients et de justifier une hausse des tarifs, les autres demeurant soumis à la rude concurrence de la voiture particulière et renonçant, de ce fait, à faire progresser leurs tarifs au même rythme que l'accroissement quantitatif de leur offre et de ses coûts.

### Un secteur à deux vitesses.



Unité : rapport recettes commerciales/dépenses d'exploitation.



Unité : indice, base 100 en 2009.



# La problématique du financement du transport public urbain

**Les trois sources de financement** du transport public urbain : les recettes commerciales, le versement transport et les budgets propres des collectivités locales sont à bout de souffle. Alors que la demande n'a jamais été aussi forte, les agglomérations se trouvent devant une équation bien difficile à résoudre.

**S**i l'année 2013 a bénéficié de la bonne tenue des recettes commerciales, le rythme de leur croissance atteint rarement celui du trafic.

Excepté en 2007 et en 2013, les revenus de la clientèle n'ont jamais progressé plus vite que le nombre de voyageurs au cours de la décennie passée.

Les raisons de cet écart relèvent en priorité de l'absence de revalorisations tarifaires sur une longue période. En dix ans, le prix du titre unitaire, le plus couramment utilisé, a progressé de 1 % en euros constants. Il en va de même pour l'abonnement mensuel (+1,1 %) tandis que le prix de l'abonnement annuel a reculé de 6 %.

Dans le même temps, une part croissante de voyageurs pouvaient prétendre à des tarifications spécifiques à prix réduits du fait de leur statut (personnes âgées, scolaires...) ou de leurs revenus. Au final, le transport routier de voyageurs est le seul service public marchand dont les tarifs moyens ont baissé entre 2003 et 2013.

## COUP DE FREIN À LA PROGRESSION DU VERSEMENT TRANSPORT

Le versement transport est un impôt assis sur la masse salariale (taxée de 0,55 % à 2 % selon les zones) des entreprises, administrations et associations de plus de neuf salariés implantées dans les Périmètres de transports urbains (PTU).

Sa progression a été particulièrement dynamique au cours des dernières années pour au moins trois raisons. D'une part, l'accroissement des surfaces des PTU (+50 % en dix ans) a permis de

rendre éligible à cet impôt un nombre croissant d'employeurs. D'autre part, les projets de Transport collectif en site propre (TCSP) permettent de revoir à la hausse le taux d'imposition dans les agglomérations qui entreprennent leur construction et leur exploitation. Enfin, l'inflation, de l'ordre de 1,9 % en moyenne par an au cours de la dernière décennie, a mécaniquement entraîné à la hausse la valeur du SMIC, et donc la masse salariale, puisque environ 13 % des salariés sont rémunérés à ce niveau en France.

Cette dynamique a été brusquement freinée en 2013, car tous les moteurs de croissance ont fait défaut. Certes, les périmètres se sont encore étendus, mais dans des zones si peu denses que les employeurs y sont de plus en plus rares. Ensuite, les finances des collectivités locales ont de plus en plus de mal à assurer les investissements lourds. En outre, l'État n'a pas, à ce jour, débloqué les sommes attendues du troisième appel à projets TCSP, reportant les éventuelles révisions du taux de versement transport. Enfin, l'inflation établie à 0,7 % pour l'année 2013 et la hausse continue du chômage ont contraint la croissance de la masse salariale.

## LE BUDGET DES COLLECTIVITÉS LOCALES DE PLUS EN PLUS TENDU

Les collectivités locales puisent de plus en plus dans leur budget général pour financer le transport public urbain. Dans les petits réseaux, le produit du versement transport ajouté aux recettes commerciales ne suffit plus à couvrir les charges d'exploitation depuis plusieurs années.

La progression des recettes courantes des agglomérations est donc déterminante pour maintenir les dépenses d'exploitation et d'investissement du transport. Or, les principaux postes de revenus pour les groupements à fiscalité propre, à savoir les impôts et taxes ainsi que les dotations de l'État, sont de plus en plus fragilisés.

Les premiers sont soumis à la baisse du produit de la cotisation des entreprises et au tassement de la taxation foncière, qui représentent à eux deux 40 % des recettes fiscales. Les secondes reculent du fait du redressement des finances publiques opéré par l'État et pour lequel les collectivités locales sont largement mises à contribution.

Les agglomérations se heurtent donc aujourd'hui à une crise de financement inédite. Celle-ci oblige d'ores et déjà les réseaux à rationaliser leur production, voire à la réduire dans un avenir proche. Si la tendance se confirmait, les efforts entrepris pour accroître la fréquence et la qualité de l'offre de transport et attirer de nouveaux clients seraient remis en question.

## Méthodologie

Les tableaux et graphiques présentés concernent un échantillon constant de 125 réseaux de transport urbain de province. Ce sont les mêmes réseaux que pour l'analyse sur 10 ans et ils se répartissent comme suit :

- 23 réseaux de plus de 250 000 habitants,
- 41 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants,
- 61 réseaux de moins de 100 000 habitants.

Ces 125 réseaux représentent 98 % des recettes et 96 % des dépenses générées par les 150 réseaux présentés pour 2013.

**+ 20 %**

La hausse du montant  
du versement transport au cours  
des quatre dernières années

**+ 3,9 %**

La hausse des recettes  
commerciales  
sur la même période

### Versement transport en euros constants 2013

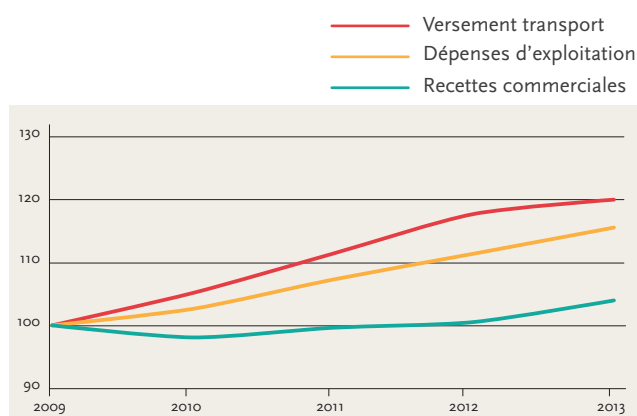
En millions d'euros	2009	2010	2011	2012	2013
Plus de 250 000 habitants	1 997	2 021	2 113	2 242	2 294
De 100 000 à 250 000 habitants	676	735	812	844	849
Moins de 100 000 habitants	147	162	167	181	188
<b>Total province</b>	<b>2 776</b>	<b>2 918</b>	<b>3 092</b>	<b>3 267</b>	<b>3 331</b>

### Recettes commerciales en euros constants 2013

En millions d'euros	2009	2010	2011	2012	2013
Plus de 250 000 habitants	922	912	934	943	980
De 100 000 à 250 000 habitants	210	200	199	200	203
Moins de 100 000 habitants	61	58	55	56	57
<b>Total province</b>	<b>1 193</b>	<b>1 170</b>	<b>1 188</b>	<b>1 199</b>	<b>1 240</b>

### Dépenses d'exploitation (hors investissement) en euros constants 2013

En millions d'euros	2009	2010	2011	2012	2013
Plus de 250 000 habitants	2 413	2 482	2 573	2 660	2 771
De 100 000 à 250 000 habitants	806	822	883	928	949
Moins de 100 000 habitants	234	239	248	258	269
<b>Total province</b>	<b>3 453</b>	<b>3 543</b>	<b>3 704</b>	<b>3 846</b>	<b>3 990</b>



### Finances des 2 145 groupements à fiscalité propre (communautés d'agglomération, communautés de communes, communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle)

En milliards d'euros	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Dépenses totales</b>	<b>34,6</b>	<b>35,7</b>	<b>37,5</b>	<b>39,4</b>	<b>41,1</b>
Dépenses réelles de fonctionnement	24,5	25,5	26,4	27,5	28,7
Dépenses d'investissement hors remboursement de la dette	8,0	8,1	8,9	9,5	10,0
Remboursement de la dette	1,6	1,6	1,5	1,7	1,8
<b>Recettes totales</b>	<b>35,2</b>	<b>36,0</b>	<b>38,2</b>	<b>40,0</b>	<b>40,6</b>
Recettes réelles de fonctionnement	29,2	30,8	32,1	33,2	34,5
Impôts et taxes	18,7	20,2	20,1	21,1	22,1
Concours de l'État	7,3	7,6	8,8	8,7	8,6
Recettes d'investissement hors emprunts	3,5	3,1	3,5	3,4	3,5
<b>Besoin de financement</b>	<b>0,60</b>	<b>0,19</b>	<b>0,35</b>	<b>0,97</b>	<b>1,36</b>

Sources : Direction générale des collectivités locales (données 2009 à 2012) et La Banque postale, note de conjoncture « Les finances locales », octobre 2014 (données 2013).

# Les perspectives pour 2014

**Déjà extrêmement fragile**, le modèle économique du transport urbain a été lourdement impacté par la hausse du taux de TVA au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Les perspectives s'assombrissent pour le secteur.

Les réseaux de transport public urbain ont subi de plein fouet le passage du taux de TVA de 7% à 10% en début d'année 2014. La période préélectorale n'étant pas propice aux revalorisations tarifaires dans les municipalités, cette hausse n'a pas été répercutée sur les prix des titres.

C'est donc un recul très net des recettes commerciales qui s'est opéré en début d'année, malgré la très bonne tenue du trafic voyageurs.

Ce phénomène n'a pas épargné l'Île-de-France, puisque les tendances y sont rigoureusement identiques à celles de la province. Ainsi, avec un nombre de passagers en hausse de 3,3% hors région parisienne et de 3,2% dans Paris et sa banlieue, les recettes commerciales ont baissé respectivement de 0,4% et de 0,2%.

Ce manque à gagner de 3% sur les revenus pèse lourd dans les perspectives d'évolution de l'offre de transport public. La production est, certes, demeurée sur une tendance dynamique au cours des premiers mois de 2014, car l'ajustement ne peut pas être instantané, et les prévisions de service antérieures avaient anticipé l'accroissement de la clientèle à satisfaire. Pour l'heure, ce sont les budgets des collectivités locales en charge des transports qui ont dû amortir le choc du repli des recettes, mais une telle situation n'est pas soutenable à moyen terme.

## DES BUDGETS LOCAUX EN DIMINUTION

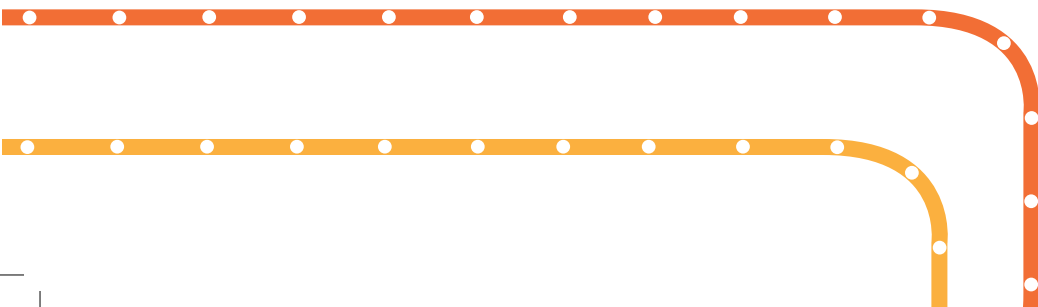
Il ne faut pas attendre des budgets des autorités organisatrices un soutien croissant au fonctionnement des transports, car les dotations de l'État au bloc communal (communes et établissements publics de coopération intercommunale) seront réduites de deux milliards d'euros en 2015. Cette baisse se poursuivra au moins jusqu'en 2017. L'effet ne sera pas neutre, notamment pour les 123 syndicats intercommunaux de transport: les transferts de l'État représentent plus de 27% de leurs produits de fonctionnement (données 2012). Entre le maintien de l'offre, le renouvellement des véhicules ou des équipements, et le lancement des nouveaux projets d'investissement, les élus devront choisir, puisque, indéniablement, leurs capacités à mobiliser des fonds vont se réduire au cours des quatre prochaines années, voire à plus long terme. Pour rappel, le besoin de financement a déjà dépassé le milliard d'euros en 2013 pour les groupements à fiscalité propre.

## PAS DE PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION POUR LE VERSEMENT TRANSPORT

Le recours à la fiscalité locale, et notamment celle qui concerne les employeurs par le biais du versement transport, pour compenser la baisse des revenus des collectivités locales, n'est pas envisageable. 60% des autorités organisatrices urbaines appliquaient déjà le taux plafond de versement transport autorisé en 2012, selon le GART. Là encore, les marges de manœuvre sont faibles. Elles concernent presque exclusivement les réseaux de moins de 100 000 habitants: les sommes encore mobilisables restent donc limitées.

Par ailleurs, la crise économique n'est pas propice à l'accroissement de la masse salariale des entreprises et administrations assujetties au versement transport. L'inflation, qui s'établira probablement au maximum à 0,5% en 2014, n'y contribuera pas non plus.

Si le modèle économique actuel perdure, la crise de financement des transports publics urbains promet donc de s'accroître au cours des prochaines années. Elle impose de revoir les choix historiques, notamment celui de ne pas faire porter sur les clients au moins une partie de l'accroissement structurel des dépenses de fonctionnement, lié à une constante amélioration des services proposés.



**10 %**Le nouveau taux de TVA  
des transports publics**-0,4 %**La baisse des recettes commerciales  
au 1<sup>er</sup> semestre 2014 en province**Résultats à fin juin 2014 en province**

	Production	Trafic	Recettes commerciales
Plus de 250 000 habitants	+3,2%	+3,3%	-0,5%
De 100 000 à 250 000 habitants	+2,4%	+3,8%	+0,1%
Moins de 100 000 habitants	+2,4%	+2,1%	+0,1%
<b>Total province</b>	<b>+2,9%</b>	<b>+3,3%</b>	<b>-0,4%</b>

Taux : variation en % des six premiers mois de l'année 2014 consolidés par rapport aux six premiers mois de l'année 2013 consolidés.  
Source : [www.utp.fr](http://www.utp.fr), conjoncture mensuelle.

**Méthodologie**

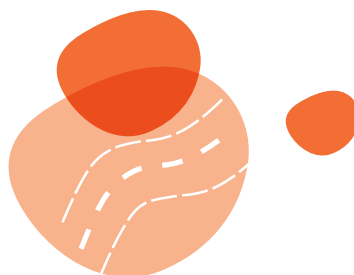
Le tableau présenté concerne un panel de 100 réseaux de transport urbain de province suivis mensuellement par l'UTP dans le cadre de son point de conjoncture, publié dans la revue *Transport Public* et sur [www.utp.fr](http://www.utp.fr). Ils se répartissent comme suit :

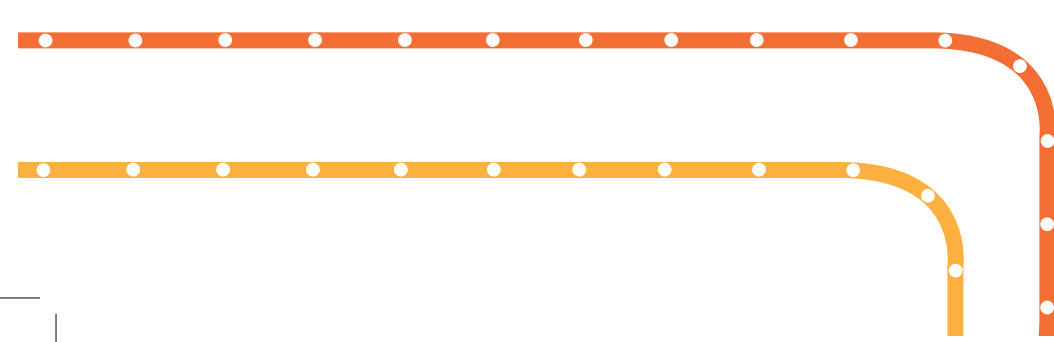
- 24 réseaux de plus de 250 000 habitants, soit un réseau de plus que l'échantillon présenté dans les données et ratios 2013,
- 31 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants, soit 70% de l'échantillon 2013,
- 45 réseaux de moins de 100 000 habitants, soit 58% de l'échantillon 2013.

**Résultats à fin juin 2014 pour la RATP**

	Production	Trafic	Recettes commerciales
Réseau souterrain	+1,8%	-0,5%	
Réseau de surface	+5,8%	+9,8%	
<b>Ensemble tous modes</b>	<b>+3,2%</b>	<b>+3,2%</b>	<b>-0,2%</b>

Taux : variation en % des six premiers mois de l'année 2014 consolidés par rapport aux six premiers mois de l'année 2013 consolidés.  
Source : RATP.





# Données et ratios

**Chaque année, tous les réseaux de transport public urbain de province sont soumis à une enquête concernant leur activité de l'année passée.**

Celle-ci est menée conjointement par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (DGITM/MEDDE), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). L'UTP publie une partie des informations recueillies pour chacun de ses réseaux adhérents répondants, soit **150 réseaux** de province pour l'exercice 2013.

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 pour évaluer les évolutions de l'activité globale sur un an.

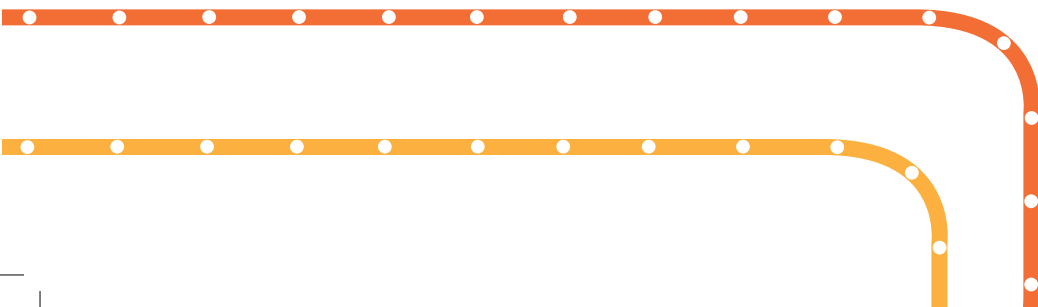
Compte tenu des changements de contrats ou de modes de gestion, ou encore de l'absence de réponses à l'enquête l'année précédente, certains réseaux ne peuvent pas intégrer le panel consolidé.

- Ainsi, les variations sur un an concernent cette année **143 réseaux** :
- 23 réseaux de plus de 250 000 habitants sur les 24 de la classe, dont 20 à TCSP ;
  - 43 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants sur 45, dont 5 à TCSP ;
  - 77 réseaux de moins de 100 000 habitants sur 81.

# Données 2013

Populations desservies  
supérieures à 250 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2013/2012 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2013/2012 en %	Voyages en milliers	Var. 2013/2012 en %	Déplacements en milliers
Angers*	276	0,7	538	0	1 087	10 670	4,1	32 896	7,5	26 767
Bordeaux*	741	1,8	578	4,8	1 196	33 209	2,6	122 440	4,3	93 466
Clermont-Ferrand*	258	0,4	159	0	225	7 866	0,2	28 907	0,9	25 949
Dijon*	252	0,8	240	9,4	549	11 169	5,0	41 281	22,1	34 954
Grenoble*	410	1,0	321	0	363	16 091	1,0	77 600	0,8	63 606
Lens	601	0,1	761	0	5 162	12 200	1,2	16 656	-0,3	15 773
Lille*	1 130	0,1	612	0	1 448	42 937	3,7	169 567	0	130 436
Lyon*	1 378	2,2	662	7,6	2 932	57 344	2,4	439 694	3,7	266 481
Marseille*	902	0,1	317	0	727	27 202	1,4	163 470	-1,1	102 079
Montpellier*	430	2,5	405	0	357	12 663	2,3	72 424	7,7	54 742
Mulhouse*	257	0,9	322	2,7	499	6 906	-0,3	24 898	1,5	19 982
Nancy*	262	-0,2	142	0	409	9 450	-1,2	24 552	-4,2	19 486
Nantes*	610	1,1	523	0	669	26 105	5,6	126 599	4,3	94 760
Nice*	539	0,4	1 437	1,8	1 889	18 682	0,3	66 517	-2,9	53 643
Orléans*	282	0,4	334	0	528	11 863	4,8	30 011	14,9	22 293
Perpignan	260	1,0	617	0	7 274	8 991	-2,7	9 623	2,4	8 441
Rennes*	418	1,1	640	0	1 833	21 523	8,5	74 773	0,4	60 217
Rouen*	414	0,3	385	0	725	13 966	2,9	50 974	5,1	39 573
Saint-Étienne*	392	3,5	529	7,5	626	11 020	6,9	42 970	1,7	27 723
Strasbourg*	478	0,4	306	-2,5	638	17 405	-0,4	117 617	3,2	84 012
Toulon	429	-0,2	366	0	1 685	12 360	-1,0	29 034	3,5	26 661
Toulouse*	935	2,4	982	3,3	1 261	37 128	4,3	170 780	5,4	121 121
Tours*	306	0,4	446	0	549	9 551	0,8	24 279	10,7	19 901
Valenciennes*	348	0,1	594	0	643	8 834	-0,8	16 979	-9,9	13 254
<b>Total + de 250 000 hab. (23 réseaux)</b>	<b>11 769</b>	<b>1,0</b>	<b>10 781</b>	<b>1,5</b>	<b>31 384</b>	<b>426 452</b>	<b>2,7</b>	<b>1 908 024</b>	<b>3,3</b>	<b>1 371 677</b>
<b>Total + de 250 000 hab. à TCSP (20 réseaux)</b>	<b>10 479</b>	<b>1,1</b>	<b>9 037</b>	<b>1,8</b>	<b>17 263</b>	<b>392 901</b>	<b>3,0</b>	<b>1 852 711</b>	<b>3,3</b>	<b>1 320 802</b>





\* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

En turquoise : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Var. 2013/2012 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2013/2012 en %	Effectif du personnel	Var. 2013/2012 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Vitesse d'exploitation bus (Km/h)	Var. 2013/2012 en %	
7,5	247	0,8	681,3	1,3	14 364	8,8	52 877	2,7	16,5	0	Angers*
4,3	631	0,6	2 630,4	3,3	55 223	5,7	180 896	4,1	15,7	-0,6	Bordeaux*
0,9	213	2,4	744,0	6,5	16 395	5,1	54 654	3,2	16,2	2,5	Clermont-Ferrand*
13,6	201	-16,9	758,8	0,6	16 243	22,3	63 543	-0,4	14,2	-0,7	Dijon*
2,5	424	5,4	1 618,3	4,8	34 623	3,1	111 571	5,2	14,9	0	Grenoble*
-0,3	271	-2,5	603,7	3,1	5 034	-7,2	53 653	4,4	17,1	-2,8	Lens
0	758	0,7	2 793,0	2,9	87 137	-0,2	304 541	9,2	15,6	0	Lille*
3,8	1 157	-6,4	4 839,3	-1,1	195 491	7,0	373 937	4,4	15,2	0	Lyon*
-0,1	727	3,3	3 491,3	1,7	114 117	5,0	271 044	6,4	12,1	0	Marseille*
6,7	279	2,6	1 170,0	-3,9	38 627	11,1	91 148	7,1	13,2	0,8	Montpellier*
1,5	194	0,5	577,5	0,1	11 605	0	44 137	2,3	14,6	0	Mulhouse*
-3,4	242	1,3	823,9	4,0	17 652	2,4	60 931	7,2	13,8	1,5	Nancy*
4,3	708	3,1	1 979,3	3,1	59 343	8,2	150 410	5,9	18,1	5,8	Nantes*
-2,6	412	-9,3	1 555,4	1,0					14,3	10,0	Nice*
13,5	264	4,3	759,6	1,3	17 443	13,3	63 126	4,2			Orléans*
2,4	232	13,2	415,3	6,2	4 992	-1,5	32 071	0,5	18,0	-5,3	Perpignan
0,3	482	8,1	1 255,4	2,2	36 059	4,0	103 282	8,2	18,4	-4,7	Rennes*
4,8	320	-1,2	1 142,8	-0,1	26 450	10,2	94 612	4,1	15,9	0,6	Rouen*
1,5	297	8,4	827,8	8,3	18 177	0,5	58 883	3,0	14,5	0,7	Saint-Étienne*
3,2	338	-1,5	1 511,5	3,0	49 864	4,7	124 431	0,4	14,5	-0,7	Strasbourg*
2,7	330	-2,1	895,6	2,9	18 051	-2,9	65 123	1,1	17,0	26,9	Toulon
4,6	823	7,3	2 785,3	5,6	75 595	1,8	216 634	6,7	14,2	-1,4	Toulouse*
10,7	186	-17,3	680,1	1,9	16 159	7,2	55 500	12,4	15,6	3,3	Tours*
-8,8	230	-6,5	528,6	-0,9	14 181	-6,7	51 880	-2,1	19,7	-0,5	Valenciennes*
3,2	9 554	0,5	33 513,0	2,2	942 825	4,9	2 678 884	5,1			Total + de 250 000 hab. (23 réseaux)
3,3	8 721	0,4	31 598,0	2,1	914 748	5,2	2 528 037	5,3			Total + de 250 000 hab. à TCSP (20 réseaux)

# Ratios 2013

Populations desservies  
supérieures à 250 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2013/2012 en %
Angers*	512	0,7	38,7	3,2	119	6,3	3,1	3,3	15661	2,7
Bordeaux*	1281	-2,8	44,8	0,7	165	2,5	3,7	2,8	12625	-0,7
Clermont-Ferrand*	1619	0,4	30,5	-0,3	112	0	3,7	2,8	10572	-5,9
Dijon*	1050	-7,9	44,3	4,0	164	21,5	3,7	15,6	14719	4,3
Grenoble*	1276	1,0	39,3	0	189	-0,5	4,8	0	9943	-3,6
Lens	790	0,1	20,3	1,0	28	0	1,4	0	20209	-1,9
Lille*	1848	0,1	38,0	3,5	150	0	3,9	-4,9	15373	0,8
Lyon*	2081	-5,1	41,6	0,2	319	1,6	7,7	1,3	11850	3,5
Marseille*	2843	0,1	30,2	1,3	181	-1,1	6,0	-3,2	7791	-0,3
Montpellier*	1061	2,5	29,5	0	169	5,6	5,7	5,6	10823	6,4
Mulhouse*	798	-1,8	26,8	-1,5	97	1,0	3,6	2,9	11958	-0,5
Nancy*	1841	-0,2	36,1	-0,8	94	-4,1	2,6	-3,7	11470	-5,0
Nantes*	1166	1,1	42,8	4,6	207	3,0	4,8	-2,0	13189	2,4
Nice*	375	-1,3	34,7	0	123	-3,9	3,6	-2,7	12011	-0,7
Orléans*	842	0,3	42,1	4,2	107	15,1	2,5	8,7	15617	3,4
Perpignan	422	1,0	34,5	-3,9	37	2,8	1,1	10,0	21648	-8,4
Rennes*	654	1,0	51,4	7,3	179	-0,6	3,5	-7,9	17145	6,2
Rouen*	1077	0,3	33,7	2,4	123	5,1	3,6	0	12221	3,0
Saint-Étienne*	740	-3,6	28,1	2,9	110	-1,8	3,9	-4,9	13313	-1,4
Strasbourg*	1561	3,1	36,4	-0,8	246	2,5	6,8	4,6	11515	-3,3
Toulon	1171	-0,3	28,8	-0,7	68	4,6	2,3	4,5	13801	-3,7
Toulouse*	952	-0,9	39,7	1,8	183	3,4	4,6	0	13330	-1,3
Tours*	687	0,4	31,2	0,3	79	9,7	2,5	8,7	14044	-1,2
Valenciennes*	585	0	25,4	-0,8	49	-9,3	1,9	-9,5	16713	0,1
Moyenne + de 250 000 hab. (23 réseaux)	1092	-0,5	36,2	1,7	162	2,3	4,5	0,6	12725	0,5
Moyenne + de 250 000 hab. à TCSP (20 réseaux)	1160	-1,5	37,5	1,9	177	2,2	4,7	0,3	12434	0,9
Moyenne province (143 réseaux)	572	-3,3	31,7	1,1	113	1,9	3,6	0,7	14233	0



\* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

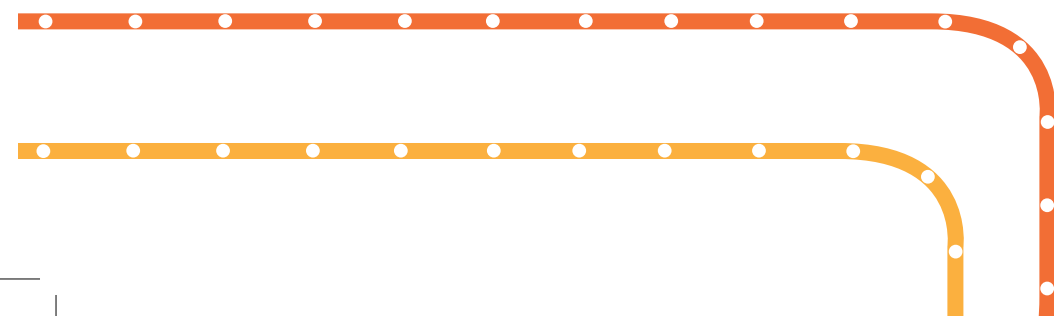
En turquoise : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2013/2012 en %	Recette par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par kilomètre (euros)	Var. 2013/2012 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2013/2012 en %	
21279	3,3	0,44	2,3	1,61	-4,2	4,96	-1,2	27,2	6,2	Angers*
18800	1,0	0,45	0	1,48	0	5,45	1,5	30,5	1,3	Bordeaux*
18468	-6,1	0,57	5,6	1,89	2,2	6,95	3,0	30,0	1,7	Clermont-Ferrand*
19980	5,7	0,39	0	1,54	-18,5	5,69	-5,2	25,6	23,1	Dijon*
16758	0	0,45	2,3	1,44	4,3	6,93	4,1	31,0	-2,2	Grenoble*
23805	-3,6	0,30	-6,3	3,22	4,9	4,40	3,3	9,4	-11,3	Lens
29169	-3,2	0,51	-1,9	1,80	9,1	7,09	5,3	28,6	-8,6	Lille*
20128	5,6	0,44	2,3	0,85	1,2	6,52	2,0	52,3	2,3	Lyon*
15604	-1,7	0,70	6,1	1,66	7,8	9,96	4,8	42,1	-1,4	Marseille*
16456	5,3	0,53	1,9	1,26	-0,8	7,20	4,7	42,4	3,9	Montpellier*
18884	-0,5	0,47	0	1,77	0,6	6,39	2,6	26,3	-2,2	Mulhouse*
16866	-4,5	0,72	7,5	2,48	11,7	6,45	8,6	29,0	-4,3	Nancy*
20904	3,0	0,47	4,4	1,19	1,7	5,76	0,2	39,5	2,3	Nantes*
17227	0,6									Nice*
24230	4,5	0,58	-1,7	2,10	-9,5	5,32	-0,6	27,6	8,7	Orléans*
27766	-8,8	0,52	-3,7	3,33	-1,8	3,57	3,5	15,6	-1,9	Perpignan
24367	2,2	0,48	2,1	1,38	7,8	4,80	-0,2	34,9	-3,9	Rennes*
20425	1,5	0,52	6,1	1,86	-0,5	6,77	1,2	28,0	6,1	Rouen*
19704	-3,3	0,42	-2,3	1,37	1,5	5,34	-3,6	30,9	-2,2	Saint-Étienne*
17434	-3,1	0,42	0	1,06	-2,8	7,15	0,8	40,1	4,4	Strasbourg*
20882	0,7	0,62	-6,1	2,24	-2,6	5,27	2,1	27,7	-3,8	Toulon
24913	-2,6	0,44	-4,3	1,27	1,6	5,83	2,3	34,9	-4,6	Toulouse*
18876	0,4	0,67	-2,9	2,29	1,8	5,81	11,5	29,1	-4,6	Tours*
25824	-3,6	0,84	3,7	3,06	8,9	5,87	-1,3	27,3	-4,9	Valenciennes*
20699	0,5	0,49	1,6	1,40	1,8	6,28	2,4	35,2	-0,2	Moyenne + de 250 000 hab. (23 réseaux)
20491	0,8	0,49	1,8	1,36	1,9	6,43	2,2	36,2	-0,1	Moyenne + de 250 000 hab. à TCSP (20 réseaux)
21361	0,4	0,48	1,5	1,55	1,8	5,52	2,5	30,7	-0,3	Moyenne province (143 réseaux)

# Données 2013

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

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2013/2012 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2013/2012 en %	Voyages en milliers	Var. 2013/2012 en %	Déplacements en milliers
<i>Aix-en-Provence</i>	152	2,6	240	9,3	792	7 993	6,9	12 313	2,3	
<i>Amiens</i>	179	0,1	315	1,6	391	6 321	ns	13 604	ns	11 384
Angoulême	112	0,5	193	0	685	4 655	1,4	9 640	0,9	7 869
<i>Anncy</i>	146	0,8	128	0	1 727	4 548	-0,6	15 748	1,4	14 221
<i>Arras</i>	100	5,7	226	32,6	454	2 409	1,4	8 402	8,4	7 502
Avignon	181	0,5	240	0	337	6 489	3,8	10 556	4,1	
Bayonne	144	0,8	112	0	388	5 381	-0,1	8 372	4,9	6 806
Belfort	147	0,3	609	0	1 305	5 300	13,1	8 654	4,0	6 548
<i>Berre (Étang de)</i>	140	0,1	193	0	789	3 678	nc	2 682	nc	2 403
Besançon	182	-0,4	432	0	260	6 431	-5,9	21 140	-8,3	18 708
Béziers	111	0,7	249	0	204	2 768	7,2	6 363	1,2	5 892
Blois	108	0,5	792	0	392	2 089	1,9	5 589	5,1	5 589
Boulogne-sur-Mer	120	-0,5	205	0	172	3 108	5,8	8 680	0,6	
<i>Bourges</i>	108	-0,6	394	0	1 080	3 040	0,5	10 228	-1,4	9 307
Brest*	213	-0,1	218	0	556	7 979	1,9	24 758	6,1	21 017
<i>Caen*</i>	222	0	185	0	646	9 556	4,7	29 963	2,4	24 262
Calais	103	-0,1	124	0	105	2 571	1,4	6 598	0,5	5 499
Chalon-sur-Saône	109	0,1	445	0	315	2 968	-1,8	7 238	3,3	6 764
Chambéry	129	1,4	264	0	521	4 560	2,0	13 182	9,2	11 364
<i>Colmar</i>	114	0,1	252	0	400	2 042	-1,0	7 142	2,9	7 142
<i>Douai</i>	196	1,3	298	3,9	212	3 856	4,4	4 254	-10,7	
<i>Dunkerque</i>	200	-0,5	264	0	190	8 033	-0,3	15 473	2,8	14 287
<i>Fos-sur-Mer</i>	100	0,5	348	0	765	1 610	-20,4	1 461	-2,3	974





\* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

nc : non connu, pas d'information disponible.

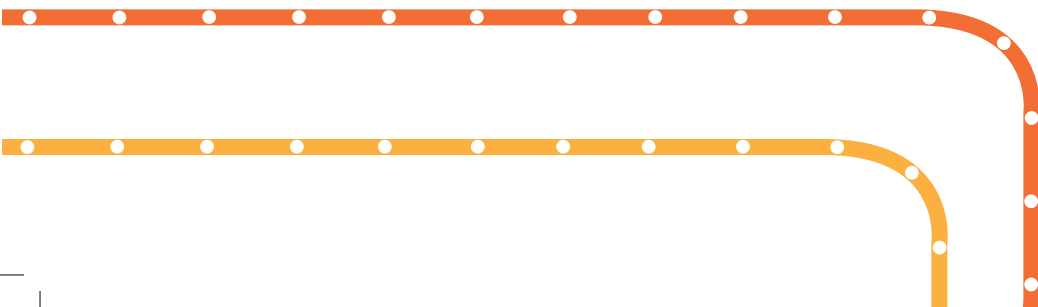
En turquoise : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Var. 2013/2012 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2013/2012 en %	Effectif du personnel	Var. 2013/2012 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Vitesse d'exploitation bus (km/h)	Var. 2013/2012 en %	
	207	-1,0	432,7	13,6	4 437	4,0	36 468	15,3	14,0		Aix-en-Provence
ns	138	0	466,4	ns	4 549	ns	32 754	ns	16,5	-0,6	Amiens
0,9	101	2,0	223,9	3,1	4 225	4,4	15 641	2,0	20,0	-0,5	Angoulême
1,6	145	0	257,1	1,0	5 568	1,2	18 902	-0,3	16,5	1,2	Annecy
8,4	71	16,4	140,9	4,3	1 367	-11,2	9 628	3,4	14,7	-13,0	Arras
	138	-3,5	407,1	5,7	5 388	6,7	30 571	7,7	15,6	2,0	Avignon
4,1	131	0,8	323,7	1,5	5 834	2,1	23 659	1,9	16,2	-4,1	Bayonne
nc	153	6,3	272,8	8,3	2 862	-2,7	18 837	11,5	18,3	-4,7	Belfort
nc	101	nc	170	nc	2 215	nc	15 681	nc			Berre (Étang de)
-8,3	183	-5,2	501,2	5,1	8 962	-3,5	33 739	4,6	14,0	-0,7	Besançon
1,2	61	5,2	176,1	0,9	1 057	1,1	11 495	1,5	15,8	0	Béziers
5,1	53	-1,9	130,2	15,5	1 268	2,7	9 183	-0,5	14,5	1,4	Blois
	98	25,6	187,2	13,0	2 305	11,4	13 533	10,2	16,0	9,6	Boulogne-sur-Mer
-1,3	113	0	166,8	-1,7	2 531	-1,8	13 498	5,3	14,2	6,0	Bourges
6,1	171	0	546,5	-2,1	14 596	24,2	43 253	2,4	15,9	0	Brest*
2,4	233	18,3	655,6	1,5	13 589	8,1	49 578	5,5	15,9	-0,6	Caen*
-12,1	56	-5,1	136	5,4	2 609	1,8	10 914	2,7	17,0	0	Calais
3,3	58	3,6	112,5	1,8	1 630	12,6	11 019	2,0	15,0	0	Chalon-sur-Saône
6,4	122	0	323,3	5,9	4 354	8,8	23 104	6,0	16,4	0	Chambéry
2,9	47	-13,0	106,2	-6,4	2 045	-1,0	7 873	0,5	14,5	0	Colmar
	85	9,0	203,4	3,4	3 208	-26,6	18 105	-10,2	23,4	0	Douai
2,8	131	-5,1	415,2	3,4	5 291	-19,9	33 156	5,1	21,4	-2,3	Dunkerque
-2,3	26	-3,7	101,4	-21,7	439	4,3	7 121	1,4			Fos-sur-Mer

# Données 2013 (suite)

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

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2013/2012 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2013/2012 en %	Voyages en milliers	Var. 2013/2012 en %	Déplacements en milliers
Fréjus / Saint-Raphaël	109	2,5	347	6,9	372	1 595	5,0	959	9,0	
Havre (Le)*	242	-0,6	191	0	434	8 886	-3,7	28 048	8,3	21 776
Isle-d'Abeau (L')	102	1,1	237	3,7		2 256	-3,7	2 080	8,7	
Laval	100	0,3	433	0	140	3 627	-0,4	9 432	4,0	8 325
Limoges	212	3,9	503	6,5	347	5 075	-0,6	14 579	-0,7	10 267
Lorient	191	0,2	477	0	404	7 877	-0,9	17 161	-1,2	14 870
Mans (Le)*	203	7,8	218	38,3	276	7 592	7,4	26 063	1,1	20 458
Maubeuge	119	-0,1	227	0	470	2 609	-7,9	4 833	-2,4	4 061
Metz	223	-0,4	277	0	719	8 659	6,7	14 466	-2,5	10 559
Montbéliard	120	0,1	179	0	202	4 632	-0,4	9 049	-3,5	7 734
Nancy (Suburbain)	222	-0,2	164	0	81	1 124	0,5	1 232	-17,1	1 018
Nîmes	242	1,6	688	0	1 887	8 600	-1,0	16 978	1,8	15 295
Niort	107	0,9	541	0	941	4 030	1,1	5 694	3,9	4 913
Pau	169	-0,2	272	0	1 071	5 392	0	12 348	-0,6	11 236
Poitiers	139	0,3	251	0	747	6 019	3,3	14 999	-3,1	14 110
Reims*	221	4,0	179	90,1	215	7 882	2,5	35 910	6,3	31 226
Rochelle (La) (RTCR)	122	0,2	91	0	178	3 555	-3,9	7 035	-0,9	
Saint-Brieuc	119	0,5	253	0	248	3 912	5,0	7 315	2,4	6 561
Thionville	185	0,1	375	0	1 860	4 749	-4,8	8 406	-0,1	7 246
Troyes	135	0,4	165	7,9	258	3 921	1,9	8 800	0,4	7 403
Valence / Romans-sur-Isère	220	0,7	668	0	250	5 151	-2,2	10 475	4,7	
Vannes	138	1,0	511	0	366	3 679	16,8	9 691	7,0	8 471
<b>Total 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)</b>	<b>6 640</b>	<b>0,9</b>	<b>13 465</b>	<b>2,3</b>	<b>22 971</b>	<b>208 206</b>	<b>1,3</b>	<b>501 307</b>	<b>1,9</b>	<b>388 077</b>
<b>Total 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (5 réseaux)</b>	<b>1 102</b>	<b>2,0</b>	<b>990</b>	<b>17,2</b>	<b>2 126</b>	<b>41 895</b>	<b>2,3</b>	<b>144 742</b>	<b>4,8</b>	<b>118 739</b>





\* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

nc : non connu, pas d'information disponible.

Var. 2013/2012 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2013/2012 en %	Effectif du personnel	Var. 2013/2012 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Vitesse d'exploitation bus (km/h)	Var. 2013/2012 en %	
	47	-4,1	78,8	nc	627	3,0	5255	1,4	20,0	nc	Fréjus / Saint-Raphaël
8,3	175	-12,1	592,4	-2,0	11602	13,8	50612	1,1	16,8	13,5	Havre (Le)*
	70	0	129,2	-8,1	1168	14,6	9277	1,0			Isle-d'Abeau (L')
4,0	104	0	166,5	0	2093	4,5	12703	2,0	17,3	0	Laval
-1,5	121	-4,7	316,0	-0,8	5868	0,2	21363	0,1	15,1	-1,3	Limoges
-1,2	193	0,5	333,8	0,1	6096	0,6	28937	-0,7	19,5	-2,0	Lorient
1,1	198	8,2	598,8	3,6	12381	0	43619	1,8	15,3	-3,8	Mans (Le)*
10,0	70	-1,4	173,0	-3,6	1721	0,8	13266	4,9	23,0	0	Maubeuge
-13,5	184	-22,0	587,0	7,0	11817	2,1	44061	17,1	14,3	-4,7	Metz
-3,5	92,5	-1,4	237,8	0,4	2572	-11,4	18105	0,6	18,4	3,4	Montbéliard
-17,8	24	0	56,5	1,4	994	-4,4	4564	3,7	19,6	5,9	Nancy (Suburbain)
1,8	261	3,6	461,7	1,2	6194	8,1	51990	2,9			Nîmes
3,9	106	1,0	221,6	-2,6	1450	-8,7	13887	6,0	17,1	0	Niort
-0,6	94	-1,1	327,7	-0,2	4225	0,8	24840	1,7			Pau
-3,1	153,5	-1,0	319,0	-0,1	5930	0,1	23116	3,1	16,9	-1,2	Poitiers
6,3	172	2,4	634,0	-0,8	16607	14,5	54262	-0,6	14,4	0,7	Reims*
	113	-0,9	288,9	-1,1	6308	-0,5	18199	-4,9	17,0	nc	Rochelle (La) (RTCR)
-1,8	75	2,7	185,6	8,0	2760	3,8	12435	-2,8	16,9	0	Saint-Brieuc
-0,1	139	-0,7	315,9	1,8	3223	-3,7	19698	2,8	16,9	-26,2	Thionville
0,4	85	1,2	237,5	1,0	4099	2,4	14372	3,2	17,0	1,2	Troyes
	233	49,4	297,3	10,9	4794	3,2	26134	11,1	16,7	0	Valence / Romans-sur-Isère
7,0	73	17,7	143,2	5,6	3859	13,1	15117	18,7	17,8	4,7	Vannes
1,1	5166	1,7	12522,0	2,2	209953	3,5	965089	3,8			Total 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)
4,8	949	3,4	3027,3	0,1	68775	12,0	241324	2,0			Total 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (5 réseaux)

# Ratios 2013

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

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2013/2012 en %
<i>Aix-en-Provence</i>	635	-6,1	52,5	4,2	75	-7,4	1,5	-6,3	18473	-5,9
<i>Amiens</i>	569	ns	35,3	ns	76	ns	2,2	ns	13552	ns
Angoulême	577	0,4	41,7	1,0	86	0	2,1	0	20789	-1,6
<i>Anncy</i>	1 144	0,8	31,1	-1,3	108	0,9	3,5	2,9	17688	-1,6
<i>Arras</i>	445	-20,2	24,0	-4,0	84	2,4	3,5	6,1	17096	-2,8
Avignon	754	0,5	35,9	3,5	58	3,6	1,6	0	15940	-1,8
Bayonne	1280	0,8	37,5	-0,8	58	3,6	1,6	6,7	16624	-1,6
Belfort	241	0,2	36,1	12,8	59	3,5	1,6	-11,1	19427	4,4
<i>Berre (Étang de)</i>	726	0,1	26,3	nc	19	nc	0,7	nc	21638	nc
Besançon	421	-0,3	35,4	-5,3	116	-7,9	3,3	-2,9	12831	-10,5
Béziers	447	0,7	24,8	6,0	57	0	2,3	-4,2	15716	6,2
Blois	137	0,6	19,3	1,6	52	6,1	2,7	3,8	16044	-11,8
Boulogne-sur-Mer	585	-0,4	25,9	6,1	72	0	2,8	-3,4	16604	-6,3
<i>Bourges</i>	275	-0,4	28,1	1,1	95	0	3,4	0	18224	2,2
Brest*	976	-0,2	37,4	1,9	116	6,4	3,1	3,3	14601	4,1
<i>Caen*</i>	1201	0	43,1	4,9	135	2,3	3,1	-3,1	14576	3,1
Calais	832	-0,1	25,0	1,6	64	0	2,6	0	18904	-3,8
Chalon-sur-Saône	246	0,2	27,1	-2,2	66	3,1	2,4	4,3	26382	-3,6
Chambéry	489	1,4	35,4	0,6	102	7,4	2,9	7,4	14 105	-3,7
<i>Colmar</i>	451	0	18,0	-1,1	63	3,3	3,5	2,9	19232	5,8
Douai	656	-2,5	19,7	3,1	22	-12,0	1,1	-15,4	18959	1,0
<i>Dunkerque</i>	759	-0,5	40,1	0,3	77	2,7	1,9	0	19347	-3,6
<i>Fos-sur-Mer</i>	288	0,5	16,1	-20,7	15	0	0,9	28,6	15873	1,6



\* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En turquoise : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2013/2012 en %	Recette par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par kilomètre (euros)	Var. 2013/2012 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2013/2012 en %	
21476	-3,2	0,36	2,9	2,96	12,5	4,56	7,8	12,2	-9,6	Aix-en-Provence
18672	ns	0,33	ns	2,41	ns	5,18	ns	13,9	ns	Amiens
27220	-2,6	0,44	4,8	1,62	1,3	3,36	0,6	27,0	2,3	Angoulême
22852	-1,0	0,35	0	1,20	-1,6	4,16	0,5	29,5	1,7	Annecy
20783	-3,7	0,16	-20,0	1,15	-4,2	4,00	2,0	14,2	-13,9	Arras
19024	-2,0	0,51	2,0	2,90	3,6	4,71	3,7	17,6	-1,1	Avignon
20185	-2,5	0,70	-2,8	2,83	-2,7	4,40	2,1	24,7	0,4	Bayonne
24035	10,2	0,33	-5,7	2,18	7,4	3,55	-1,7	15,2	-12,6	Belfort
29906	nc	0,83	nc	5,85	23,7	4,26	nc	14,1	nc	Berre (Étang de)
17104	-10,8	0,42	5,0	1,60	14,3	5,25	11,2	26,6	-7,6	Besançon
18839	-0,3	0,17	0	1,81	0,6	4,15	-5,5	9,2	0	Béziers
18212	-13,2	0,23	0	1,64	-5,7	4,40	-2,2	13,8	3,0	Blois
21188	-6,9	0,27	12,5	1,56	9,9	4,35	4,1	17,0	0,6	Boulogne-sur-Mer
23711	1,4	0,25	0	1,32	6,5	4,44	4,7	18,8	-6,5	Bourges
19673	4,8	0,59	18,0	1,75	-3,3	5,42	0,6	33,7	21,2	Brest*
19418	4,6	0,45	4,7	1,65	3,1	5,19	0,8	27,4	2,2	Caen*
27351	0,4	0,40	2,6	1,65	1,9	4,25	1,4	23,9	-0,8	Calais
36195	-1,8	0,23	9,5	1,52	-1,3	3,71	3,9	14,8	10,4	Chalon-sur-Saône
19168	-5,5	0,33	0	1,75	-3,3	5,07	3,9	18,8	2,2	Chambéry
26185	7,3	0,29	-3,3	1,10	-2,7	3,85	1,3	26,0	-1,5	Colmar
31609	1,0	0,75	-18,5	4,26	0,7	4,69	-14,1	17,7	-18,4	Douai
25829	-2,1	0,34	-22,7	2,14	2,4	4,13	5,6	16,0	-23,4	Dunkerque
22765	1,0	0,30	7,1	4,87	3,8	4,42	27,4	6,2	3,3	Fos-sur-Mer

# Ratios 2013 (suite)

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

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2013/2012 en %
Fréjus / Saint-Raphaël	315	-4,0	14,6	2,1	9	12,5	0,6	0	20239	nc
Havre (Le)*	1269	-0,6	36,7	-3,2	116	9,4	3,2	14,3	15001	-1,8
Isle d'Abeau (L')	428	-2,5	22,2	-4,7	20	5,3	0,9	12,5	17457	4,8
Laval	232	0,4	36,1	-0,8	94	3,3	2,6	4,0	21784	-0,4
Limoges	421	-2,4	24,0	-4,4	69	-4,2	2,9	0	16061	0,2
Lorient	401	0,2	41,2	-1,0	90	-1,1	2,2	0	23596	-1,0
Mans (Le)*	934	-22,1	37,3	-0,5	128	-6,6	3,4	-5,6	12679	3,7
Maubeuge	524	0	21,9	-8,0	41	-2,4	1,9	11,8	15078	-4,5
Metz	804	-0,3	38,8	6,9	65	-1,5	1,7	-5,6	14751	-0,3
Montbéliard	670	0,1	38,6	-0,5	75	-3,8	2,0	0	19477	-0,8
Nancy (Suburbain)	1358	-0,2	5,1	2,0	6	-14,3	1,1	-15,4	19896	-1,0
Nîmes	352	1,5	35,5	-2,5	70	0	2,0	5,3	18626	-2,1
Niort	199	1,2	37,5	0	53	1,9	1,4	0	18185	3,8
Pau	622	-0,3	31,9	0,3	73	0	2,3	0	16454	0,2
Poitiers	556	0,4	43,2	3,1	108	-2,7	2,5	-7,4	18869	3,4
Reims*	1236	-45,3	35,6	-1,7	162	1,9	4,6	4,5	12432	3,3
Rochelle (La) (RTCR)	1338	0,3	29,1	-4,3	58	0	2,0	5,3	12306	-2,8
Saint-Brieuc	473	0,6	32,8	4,5	61	1,7	1,9	0	21080	-2,7
Thionville	493	0,1	25,7	-4,8	45	-2,2	1,8	5,9	15034	-6,6
Troyes	817	-7,0	29,1	1,4	65	0	2,2	-4,3	16509	0,9
Valence / Romans-sur-Isère	329	0,8	23,4	-2,9	48	4,3	2,0	5,3	17326	-11,8
Vannes	270	1,0	26,6	15,7	70	6,1	2,6	-10,3	25689	10,6
<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)</b>	<b>493</b>	<b>-1,4</b>	<b>31,4</b>	<b>0,5</b>	<b>76</b>	<b>1,0</b>	<b>2,4</b>	<b>0,5</b>	<b>16 627</b>	<b>-0,8</b>
<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (5 réseaux)</b>	<b>1 112</b>	<b>-13,0</b>	<b>38,0</b>	<b>0,3</b>	<b>131</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>	<b>2,5</b>	<b>13 839</b>	<b>2,2</b>
<b>Moyenne province (143 réseaux)</b>	<b>573</b>	<b>-1,9</b>	<b>31,7</b>	<b>1,2</b>	<b>113</b>	<b>1,9</b>	<b>3,6</b>	<b>0,7</b>	<b>14 229</b>	<b>0</b>



\* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

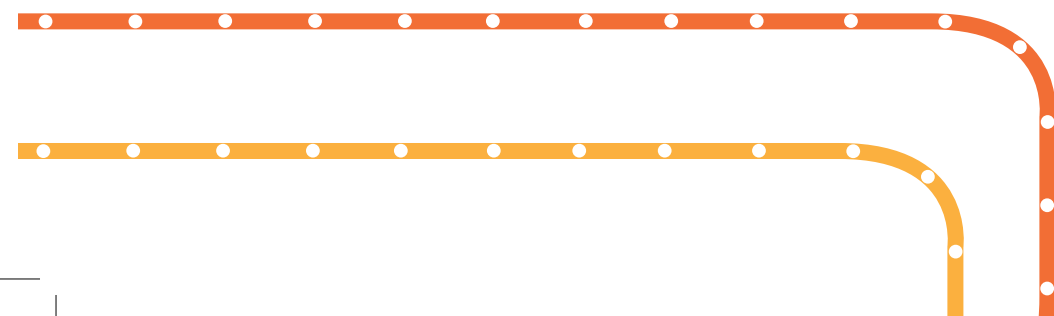
nc : non connu, pas d'information disponible.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2013/2012 en %	Recette par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par kilomètre (euros)	Var. 2013/2012 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2013/2012 en %	
24997	nc	0,65	-5,8	5,48	-7,0	3,30	-3,2	11,9	0,8	Fréjus / Saint-Raphaël
21563	3,0	0,41	5,1	1,80	-6,7	5,70	5,2	22,9	12,3	Havre (Le)*
21522	5,3	0,56	5,7	4,46	-7,1	4,11	4,8	12,6	13,5	Isle d'Abeau (L')
26867	-0,4	0,22	0	1,35	-1,5	3,50	2,3	16,5	2,5	Laval
21077	0,1	0,40	0	1,47	1,4	4,21	0,7	27,5	0	Limoges
28990	-1,4	0,36	2,9	1,69	0,6	3,67	0	21,1	1,4	Lorient
17718	4,0	0,48	0	1,67	0,6	5,75	-5,1	28,4	-1,7	Mans (Le)*
20539	-4,5	0,36	5,9	2,74	7,0	5,09	13,9	13,0	-3,7	Maubeuge
19423	0,2	0,82	5,1	3,05	20,1	5,09	9,7	26,8	-13,0	Metz
26527	-0,4	0,28	-9,7	2,00	4,2	3,91	1,0	14,2	-11,8	Montbéliard
22259	-1,1	0,81	15,7	3,70	25,0	4,06	3,0	21,8	-7,6	Nancy (Suburbain)
27536	14,5	0,36	5,9	3,06	1,0	6,05	4,0	11,9	5,3	Nîmes
21949	4,9	0,25	-13,8	2,44	2,1	3,45	4,9	10,4	-14,0	Niort
21304	0	0,34	0	2,01	2,0	4,61	1,8	17,0	-1,2	Pau
25867	0,8	0,40	5,3	1,54	6,2	3,84	-0,3	25,7	-2,7	Poitiers
17503	3,1	0,46	7,0	1,51	-6,8	6,88	-3,1	30,6	15,0	Reims*
18083	-1,9	0,90	1,1	2,59	-4,1	5,12	-1,0	34,7	4,8	Rochelle (La) (RTCR)
26797	5,0	0,38	2,7	1,70	-5,0	3,18	-7,3	22,2	6,7	Saint-Brieuc
20569	-6,8	0,38	-5,0	2,34	2,6	4,15	8,1	16,4	-6,3	Thionville
21843	-1,0	0,47	2,2	1,63	2,5	3,67	1,4	28,5	-0,7	Troyes
24812	-3,6	0,46	0	2,49	6,0	5,07	13,4	18,3	-7,1	Valence / Romans-sur-Isère
32670	9,3	0,40	5,3	1,56	10,6	4,11	1,7	25,5	-4,9	Vannes
<b>22028</b>	<b>0,3</b>	<b>0,42</b>	<b>1,6</b>	<b>1,93</b>	<b>1,9</b>	<b>4,64</b>	<b>2,4</b>	<b>21,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)</b>
<b>19142</b>	<b>3,7</b>	<b>0,48</b>	<b>6,9</b>	<b>1,67</b>	<b>-2,7</b>	<b>5,76</b>	<b>-0,3</b>	<b>28,5</b>	<b>9,8</b>	<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (5 réseaux)</b>
<b>21356</b>	<b>0,4</b>	<b>0,48</b>	<b>1,5</b>	<b>1,55</b>	<b>1,8</b>	<b>5,52</b>	<b>2,5</b>	<b>30,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>Moyenne province (143 réseaux)</b>

# Données 2013

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2013/2012 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2013/2012 en %	Voyages en milliers	Var. 2013/2012 en %	Déplacements en milliers
Abbeville	32	-0,3	112	0	91	485	1,0	1248	-0,2	
Agde	71	-0,1	371	0	126	582	2,1	338	4,6	
Agen	95	29,3	453	114,4	598	1796	26,6	1969	8,4	1823
Aix-les-Bains	58	2,5	152	0	273	1166	-2,7	2098	2,1	2047
Ajaccio	82	2,0	269	0	417	1130	-6,1	2069	-19,6	
Alençon	50	-0,8	182	0	49	699	-0,4	1634	0,6	1433
Alès	86	0	345	0	268	1726	2,5	2711	1,0	2585
Annemasse	84	2,3	78	0	125	1908	1,2	5480	11,0	4893
Annonay	20	-0,5	27	0	98	320	3,1	494	-0,8	
Arcachon	63	0,8	329	0	27	1220	4,9	637	1,4	
<i>Auch</i>	<i>27</i>	<i>1,1</i>	<i>104</i>	<i>0</i>		<i>406</i>	<i>-8,0</i>	<i>514</i>	<i>8,7</i>	<i>514</i>
Aurillac	56	0	492	4,4	347	1253	9,0	1976	0,9	1647
Auxerre	67	2,0	345	1,3	380	1170	2,5	1618	14,0	1499
Bar-le-Duc	20	0	47	0		302	-2,9	532	-10,6	
Bastia	58	0,5	68	0	332	1301	15,2	2773	0,8	
Bayeux	18	2,3	36	0	22	46	-1,3	43	13,2	
Beauvais	81	-0,7	307	0	167	1528	-1,9	3902	5,1	
Bourg-en-Bresse	74	0	284	0	80	1908	-6,5	3098	10,4	2790
Brive-la-Gaillarde	82	-0,6	346	0	1585	1389	0,3	2058	3,4	2038
Châlons-en-Champagne	62	-0,3	109	0	67	1362	-2,1	4167	-2,3	3623
Charleville-Mézières	75	-0,3	139	0	126	1384	4,3	2595	-3,7	2476
Chartres	93	1,3	81	17,4	303	2324	-0,7	8165	2,7	
Châteauroux	78	3,4	538	27,6	256	1352	0,2	4516	-3,9	
Châtelleraut	55	-0,7	387	2,2	382	1094	7,4	2147	-7,0	
Chaumont	34	1,8	445	14,7	129	848	-9,5	981	-0,3	892
Cherbourg	85	-0,7	69	0	225	2053	-1,9	5601	0,1	5001





*Réseau* : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

*ns* : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

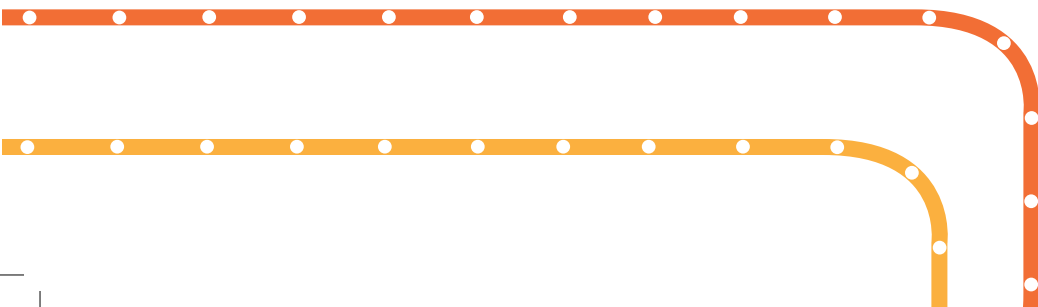
*En turquoise* : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Var. 2013/2012 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2013/2012 en %	Effectif du personnel	Var. 2013/2012 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Vitesse d'exploitation bus (km/h)	Var. 2013/2012 en %	
	19	0	36,5	5,2	516	-1,7	2312	-0,5	19,9	0	Abbeville
	17	-10,5	20,3	5,7	222	1,8	1786	6,0	13,1	-20,6	Agde
0,3	48	33,3	104,6	37,6	639	-29,5	6654	32,6	17,0	0	Agen
2,1	30	0	52,8	2,9	799	-4,3	4199	1,9	20,0	-1,0	Aix-les-Bains
	44	18,9	101,5	6,3	1160	-10,4	8249	15,5	15,3	0	Ajaccio
0,6	24	0	36,0	0,8	674	1,7	2473	2,7	14,8	0	Alençon
1,1	62	1,6	78,5	4,0	502	-0,2	5945	0,2	15,8	0	Alès
11,1	47	11,9	119,0	21,4	2766	7,3	8085	30,3	17,2	19,4	Annemasse
	10	0	15,8	0	263	-7,7	1176	-3,3	18,8	0	Annonay
	37	5,7	43,8	2,3	347	9,5	3142	8,2			Arcachon
8,7	15	7,1	21,7	0							<i>Auch</i>
1,0	40	0	63,5	1,6	969	3,3	4380	3,1	15,7	0	Aurillac
14,2	31	0	35,0	0	804	12,6	4726	0,1	16,0	0	Auxerre
	9	12,5	15,5	0	318	-22,4	1250	1,3			<i>Bar-le-Duc</i>
	52	8,8	64,0	17,4	823	-13,3	5160	20,4	13,0	-7,1	Bastia
	3	-25,0	3,0	0	20	11,1	331	-4,9			Bayeux
	44	0	92,0	4,5	715	7,4	7277	1,8	11,5	0,9	Beauvais
10,3	47	0	92,0	4,8	1485	-8,0	7286	9,1	16,3	0	Bourg-en-Bresse
3,4	27	8,0	57,3	-0,9	639	5,8	4069	3,2	15,0	0	Brive-la-Gaillarde
-2,3	36	12,5	76,7	1,3	2150	-4,3	5626	0	16,7	0	<i>Châlons-en-Champagne</i>
0	37	0	98,0	23,3	1459	1,6	6076	5,7	14,0	0	<i>Charleville-Mézières</i>
	66	0	149,1	-0,3	2598	12,4	9895	7,7	15,7	6,8	<i>Chartres</i>
	34	0	70,3	2,8	26	-38,1	4346	-0,5	15,7	0,6	Châteauroux
	38	22,6	43,3	-3,8	854	0,8	4074	8,2	21,7	4,3	Châtelleraut
-0,3	22	0	36,0	-5,3	358	4,1	3079	4,2	15,2	2,7	Chaumont
0,1	47	-11,3	130,5	-2,1	2272	5,4	8560	-0,3	15,2	0	Cherbourg

# Données 2013 (suite)

Populations desservies  
inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2013/2012 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2013/2012 en %	Voyages en milliers	Var. 2013/2012 en %	Déplacements en milliers
Cholet	84	0,7	333	0	172	2020	1,2	4535	1,4	3 543
Concarneau	51	0,2	371	0	125	520	9,8	700	5,9	675
Creil	73	0,7	34	0	76	1519	6,6	3252	10,8	3 056
Dax	56	0,2	344	0	74	848	nc	781	nc	
Dieppe	51	-1,7	129	0	147	907	-0,2	1828	2,6	
Dole	54	-0,9	378	0	133	1229	1,5	1033	2,2	956
Dreux	56	-0,7	199	0	50	987	-5,4	1013	-4,9	983
Elbeuf	57	-0,9	96	0	208	1472	0,7	2101	0,1	1 800
Épernay	38	-0,3	141	0	79	647	1,2	776	-1,5	
Épinal	48	0	86	0	74	1269	-2,7	2252	-1,1	
Évreux	84	-1,1	292	0	284	1718	-2,0	3919	-0,7	3 504
Flers	29	-1,4	126	0	52	313	-19,9	534	-2,6	
Haguenau	40	0,8	193	0	121	776	3,6	1394	3,7	
Honfleur	13	0,8	34	0	138	206	2,8	369	-5,9	
Libourne	71	0,3	483	0	65	344	-0,6	601	10,1	577
Lisieux	25	-1,6	37	0	56	240	9,4	685	9,3	685
Longwy	65	-0,2	142	0	103	1783	-1,7	821	ns	
Lunéville	30	1,0	175	0	89	292	6,5	212	10,4	
Mâcon	68	0	239	0	392	1340	-6,6	2688	22,0	2 335
Monaco	37	0	2	0	62	1325	-1,3	7672	0,2	6 992
Montargis	60	0,7	168	0	189	1015	3,0	2167	0	
Montauban	71	0,4	238	0	76	1397	16,4	2118	8,5	
Montélimar	37	0	47	0	55	522	26,8	1927	10,9	1 835
Montluçon	62	-0,3	185	0	1373	1242	2,6	2431	5,7	2 151
Morlaix	26	-0,4	81	0	64	552	-1,2	869	2,6	743
Moulins	56	-0,9	757	0	106	1 161	ns	897	ns	
Nevers	72	4,8	219	12,6	972	1794	3,7	2721	1,8	2 474
Oyonnax	41	20,6	167	81,7	264	423	15,5	642	6,8	573





*Réseau* : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

**ns** : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

**nc** : non connu, pas d'information disponible.

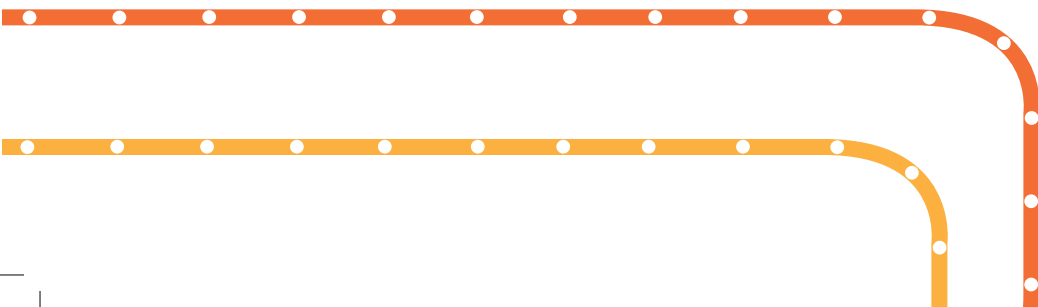
**En turquoise** : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Var. 2013/2012 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2013/2012 en %	Effectif du personnel	Var. 2013/2012 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Vitesse d'exploitation bus (km/h)	Var. 2013/2012 en %	
1,4	64	-4,5	86,8	2,0	1870	3,0	6536	1,9	22,1	0	Cholet
5,8	15	7,1	25,6	8,0	321	14,6	1942	9,8	17,9	0,6	Concarneau
10,7	31	0	75,0	-9,6	1161	3,2	7398	6,8	14,8	-2,0	Creil
	24	nc	54,9	nc	195	nc	3421	nc	17,3	nc	Dax
	23	-8,0	52,5	-0,6	922	13,5	3287	0,2	12,9	-13,4	Dieppe
2,0	37	0	59,8	2,9	241	11,1	3957	1,2	21,6	0	Dole
6,2	19	0	40,0	-8,5	876	13,0	3152	2,5			Dreux
0,1	40	-7,0	106,0	-3,0	1256	-2,6	6803	3,8	16,3	-1,2	Elbeuf
	19	0	38,9	-2,5	490	-3,2	2211	-5,6			Épernay
	27	8,0	63,6	0	1543	2,9	4561	0,1	16,7	0,6	Épinal
-0,5	44	-0,7	104,3	-1,3	1478	0,1	7533	2,7	14,2	-15,0	Évreux
	10	25,0	17,0	0	176	-19,3	1245	-14,8	14,2	-1,4	Flers
	22	22,2	34,0	17,2	574	15,5	2714	8,8	19,4	14,1	Haguenau
	4	-33,3	8,4	0	206	-8,4	770	0,9	17,0	0	Honfleur
10,1	10	-41,2	19,0	0	25	-43,2	1291	0,6	15,2	0	Libourne
9,3	9	0	17,0	0	222	4,7	1100	-0,5	19,0	0	Lisieux
	56	1,8	90,6	3,4	674	-14,2	3219	-1,6	20,4	0	Longwy
	11	0	15,0	0	80	-25,9	1100	-3,1	17,0	0	Lunéville
18,6	51	6,3	61,4	-7,9	605	9,8	4684	5,2			Mâcon
-0,7	42	-2,3	124,0	0,8	5253	2,6	9246	0,3	12,3	0	Monaco
	34	6,3	51,3	8,0	864	3,3	3542	-2,2			Montargis
	54	54,3	52,0	0	1119	20,5	5263	3,0			Montauban
10,9	18	12,5	21,0	10,5	522	-7,8	2332	14,6			Montélimar
5,7	53	1,9	73,8	-3,4	1091	19,6	5408	-0,7	14,3	0	Montluçon
2,6	14	0	29,2	0	353	-1,4	2292	2,5	15,1	0	Morlaix
	31	ns	51,0	0	552	ns	3587	ns	18,5	-0,5	Moulins
1,9	60	3,4	107,0	-0,2	1517	-6,3	6281	-1,3	17,0	-11,0	Nevers
6,7	23	-11,5	17,7	0	179	-8,2	1940	26,2	17,2	0	Oyonnax

# Données 2013 (suite)

Populations desservies  
inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2013/2012 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2013/2012 en %	Voyages en milliers	Var. 2013/2012 en %	Déplacements en milliers
<i>Périgueux</i>	77	0,4	257	0	235	1795	-1,7	2200	0	
<i>Pontarlier</i>	22	-1,4	50	0	51	110	-1,2	393	7,7	
<i>Puy-en-Velay (Le)</i>	50	0,2	139	0	259	953	1,5	1690	3,7	
<i>Quimper</i>	91	0,2	289	0	310	3180	1,1	5249	1,1	4771
<i>Quimperlé</i>	63	1,0	756	0	929	1396	0,7	642	7,9	494
<i>Roanne</i>	71	-0,8	97	0	129	1392	-1,5	2950	2,6	2634
<i>Rochefort</i>	63	0,2	346	0	160	1352	-0,6	921	7,7	837
<i>Roche-sur-Yon (La)</i>	96	0,8	499	0	179	2348	4,1	2331	-5,6	2081
<i>Rodez</i>	56	0	190	0	398	1288	5,2	1958	16,6	
<i>Royan</i>	82	6,0	604	13,6	235	1368	1,3	986	4,3	986
<i>Saint-Avoid</i>	42	-0,2	109	0	48	372	5,0	701	0,7	
<i>Saint-Claude</i>	11	-3,5	70	0	43	189	0,2	285	-4,4	267
<i>Saint-Dié-des-Vosges</i>	22	0,9	46	0	49	308	0,9	448	-5,7	
<i>Saint-Dizier</i>	26	-2,3	48	0	44	337	0,3	534	1,3	337
<i>Saint-Lô</i>	32	1,0	91	0	65	401	-2,8	597	2,9	
<i>Saint-Malo</i>	83	-1,1	246	0	1806	2425	-2,2	3637	3,8	2981
<i>Saintes</i>	42	8,6	158	20,1	31	781	8,5	1096	-2,0	1005
<i>Sens</i>	41	0,5	98	0	143	824	4,8	993	-0,2	993
<i>Soissons - CAP</i>	49	0	79	0	94	584	0,2	1237	-1,4	
<i>Tarbes</i>	82	0,6	133	5,4	171	1397	12,9	2720	1,1	2473
<i>Valmorel</i>	1	0	22	0	23	150	-6,6	13	-13,3	
<i>Verdun</i>	26	-1,1	53	0	24	299	1,7	536	0,2	536
<i>Vichy</i>	56	0,9	87	0	165	855	6,0	1168	4,7	
<i>Vienne</i>	70	-0,3	275	0	89	1075	-1,0	1747	0,6	
<i>Vierzon</i>	28	-0,7	75	0	97	414	-0,7	890	-2,5	742
<i>Villefranche-sur-Saône</i>	58	0,9	48	0	91	1208	-0,3	2034	6,8	
<i>Voiron (Réunir Dauphiné)</i>	28	-0,7	35	0	53	372	-0,9	700	1,4	
<b>Total moins de 100 000 hab. (77 réseaux)</b>	<b>4207</b>	<b>1,1</b>	<b>15247</b>	<b>4,6</b>	<b>17575</b>	<b>81573</b>	<b>1,7</b>	<b>148566</b>	<b>0,8</b>	<b>105809</b>
<b>Total moins de 50 000 hab. (31 réseaux)</b>	<b>930</b>	<b>1,0</b>	<b>2934</b>	<b>5,7</b>	<b>2415</b>	<b>15065</b>	<b>0,7</b>	<b>31257</b>	<b>1,0</b>	<b>19602</b>





Réseau : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En turquoise : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Var. 2013/2012 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2013/2012 en %	Effectif du personnel	Var. 2013/2012 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2013/2012 en %	Vitesse d'exploitation bus (km/h)	Var. 2013/2012 en %	
	48	-15,8	92,0	8,4					17,7	-0,6	Périgueux
	11	10,0	7,8	0	68	6,3	688	1,9	17,1	0	Pontarlier
	28	-3,4	58,9	3,5	613	8,3	3495	5,3	18,8	0	Puy-en-Velay (Le)
18,6	88	1,1	138,9	3,3	2684	-2,5	11616	0,9	17,5	-2,2	Quimper
16,2	50	0	56,3	3,3	320	9,6	3560	10,8	30,1	0	Quimperlé
2,6	48	0	84,9	-1,6	1369	4,6	6094	0,1	14,3	0	Roanne
3,7	32	6,7	51,3	-3,2	475	5,1	4048	8,5			Rochefort
-10,6	63	0	130,4	-0,5	1406	1,8	8229	5,6			Roche-sur-Yon (La)
	40	2,6	81,6	5,2	327	31,3	4931	23,6	11,9	0	Rodez
4,3	45	-18,2	53,0	1,9	611	11,5	4532	5,5	17,8	0	Royan
	12	0	14,5	0	188	-10,9	1308	-0,6	17,0	0	Saint-Avoid
-3,6	7	0	8,8	0	112	-5,1	577	1,6	17,7	-0,6	Saint-Claude
	10	0	15,5	-13,9	262	0	1151	1,6	14,1	0	Saint-Dié-des-Vosges
nc	11	10,0	19,0	2,7	323	23,3	1455	17,1	16,0	0	Saint-Dizier
	16	23,1	19,6	5,4	274	2,6	1483	-5,2			Saint-Lô
3,8	58	0	101,0	-2,2	1545	2,7	7893	0,3	19,8	0	Saint-Malo
0,7	26	0	39,1	12,7	584	-6,4	2650	13,3			Saintes
-0,2	20	11,1	23,5	ns	486	3,2	3574	27,9	17,5	0	Sens
	16	6,7	22,0	-4,3	506	3,1	1557	-4,9			Soissons - CAP
1,1	44	-2,2	75,1	-2,0	670	-14,3	4574	8,4	17,8	0	Tarbes
	5	0	11,0	0	170	2,4	386	5,2	11,0	0	Valmorel
3,3	8	0	15,0	0	173	-4,9	1206	5,1	16,0	0	Verdun
	21	5,0	50,0	17,9	521	-7,3	3214	6,7	14,0	0	Vichy
	29	0	62,0	19,2	778	8,4	3935	-3,2	14,2	0	Vienne
-2,5	15	-6,3	30,9	-4,9	386	-2,5	2192	-2,8	12,3	0	Vierzon
	26	-18,8	72,2	-1,4	821	8,6	5020	-2,6	12,5	19,0	Villefranche-sur-Saône
	16	0	31,5	0	630	43,2	2084	-4,2	10,0	0	Voiron (Réunir Dauphiné)
nc	2406	2,0	4300,0	2,9	63298	1,7	311415	4,9			Total moins de 100 000 hab. (77 réseaux)
nc	478	2,4	831,0	1,8	15848	1,5	61465	3,3			Total moins de 50 000 hab. (31 réseaux)

# Ratios 2013

Populations desservies  
inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2013/2012 en %
Abbeville	285	-0,4	15,3	1,3	39	0	2,6	0	13290	-4,0
Agde	192	-0,2	8,2	2,5	5	0	0,6	0	28690	-3,5
Agen	210	-39,6	18,9	-2,1	21	-16,0	1,1	-15,4	17170	-8,0
Aix-les-Bains	384	2,5	20,0	-5,2	36	0	1,8	5,9	22085	-5,5
Ajaccio	305	1,8	13,8	-8,0	25	-21,9	1,8	-14,3	11135	-11,7
Alençon	275	-0,8	14,0	0,7	33	3,1	2,3	0	19419	-1,2
Alès	249	-0,2	20,0	2,0	31	0	1,6	0	21981	-1,4
Annemasse	1074	2,3	22,7	-1,3	65	8,3	2,9	11,5	16034	-16,7
Annonay	754	-0,5	15,9	3,9	24	-4,0	1,5	-6,3	20272	3,1
Arcachon	193	0,9	19,2	3,8	10	0	0,5	0	27847	2,5
<i>Auch</i>	<i>257</i>	<i>1,3</i>	<i>15,3</i>	<i>-8,9</i>	<i>19</i>	<i>5,6</i>	<i>1,3</i>	<i>18,2</i>	<i>18719</i>	<i>-8,0</i>
Aurillac	115	-3,8	22,3	9,3	35	0	1,6	-5,9	19737	7,3
Auxerre	194	0,5	17,4	0,6	24	9,1	1,4	16,7	33423	2,5
Bar-le-Duc	418	-0,1	15,3	-3,2	27	-10,0	1,8	-5,3	19484	-2,9
Bastia	847	0,5	22,5	14,2	48	0	2,1	-12,5	20322	-1,9
Bayeux	495	2,4	2,6	-3,7	2	0	0,9	12,5	15467	-1,3
Beauvais	264	-0,7	18,9	-1,0	48	4,3	2,6	8,3	16613	-6,2
Bourg-en-Bresse	262	0,2	25,7	-6,5	42	10,5	1,6	14,3	20740	-10,8
Brive-la-Gaillarde	238	-0,7	16,9	1,2	25	4,2	1,5	7,1	24241	1,2
Châlons-en-Champagne	567	-0,3	22,0	-1,8	67	-2,9	3,1	0	17754	-3,4
Charleville-Mézières	538	-0,3	18,5	4,5	35	-2,8	1,9	-5,0	14126	-15,4
Chartres	1146	-13,7	25,1	-2,0	88	1,1	3,5	2,9	15588	-0,4
Châteauroux	145	-18,9	17,3	-3,4	58	-6,5	3,3	-5,7	19225	-2,5
Châtelleraut	142	-2,7	20,0	8,1	39	-7,1	2,0	-13,0	25266	11,6
Chaumont	75	-11,6	25,3	-11,2	29	-3,3	1,2	20,0	23561	-4,5
Cherbourg	1234	-0,7	24,3	-1,2	66	0	2,7	0	15733	0,2



*Réseau* : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

*ns* : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

*En turquoise* : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2013/2012 en %	Recette par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par kilomètre (euros)	Var. 2013/2012 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2013/2012 en %	
17325	-1,9	0,41	-2,4	1,85	-0,5	4,77	-1,4	22,3	-1,3	Abbeville
32177	-3,6	0,66	-1,5	5,28	1,1	3,07	4,1	12,4	-3,9	Agde
20409	-6,5	0,32	-36,0	3,38	22,5	3,70	4,5	9,6	-47,0	Agen
27245	-6,2	0,38	-7,3	2,00	-0,5	3,60	4,7	19,0	-6,4	Aix-les-Bains
12917	-10,4	0,56	12,0	3,99	44,0	7,30	23,1	14,1	-22,1	Ajaccio
24968	-1,5	0,41	0	1,51	2,0	3,54	3,2	27,3	-0,7	Alençon
28148	0,8	0,19	0	2,19	-0,9	3,45	-2,0	8,4	-1,2	Alès
19081	-15,0	0,50	-3,8	1,48	17,5	4,24	28,9	34,2	-17,6	Annemasse
25023	3,1	0,53	-7,0	2,38	-2,5	3,67	-6,1	22,4	-4,3	Annonay
31436	2,2	0,54	8,0	4,93	6,5	2,58	3,2	11,0	0,9	Arcachon
25873	-8,0									Auch
24336	6,9	0,49	2,1	2,22	2,3	3,49	-5,4	22,1	0	Aurillac
37735	9,1	0,50	0	2,92	-12,3	4,04	-2,2	17,0	12,6	Auxerre
23231	-2,9	0,60	-13,0	2,35	13,5	4,14	4,3	25,4	-23,5	Bar-le-Duc
22818	-12,1	0,30	-14,3	1,86	19,2	3,97	4,7	15,9	-28,1	Bastia
15467	-1,3	0,47	0	7,70	-15,9	7,13	-3,6	6,0	15,4	Bayeux
19105	-4,4	0,18	0	1,86	-3,1	4,76	3,7	9,8	5,4	Beauvais
26875	-7,8	0,48	-15,8	2,35	-1,3	3,82	16,8	20,4	-15,7	Bourg-en-Bresse
27505	-2,3	0,31	3,3	1,98	0	2,93	2,8	15,7	2,6	Brive-la-Gaillarde
23357	-3,8	0,52	-1,9	1,35	2,3	4,13	2,2	38,2	-4,3	Châlons-en-Champagne
16480	-10,0	0,56	5,7	2,34	9,9	4,39	1,4	24,0	-4,0	Charleville-Mézières
19207	2,7	0,32	10,3	1,21	5,2	4,26	8,7	26,3	4,4	Chartres
21317	0,4	0,01	0	0,96	3,2	3,22	-0,6	0,6	-40,0	Châteauroux
29488	10,0	0,40	8,1	1,90	16,6	3,72	0,5	21,0	-6,7	Châtelleraut
28273	-3,5	0,36	2,9	3,14	4,7	3,63	15,2	11,6	0	Chaumont
20188	4,6	0,41	5,1	1,53	0	4,17	1,7	26,5	5,6	Cherbourg

# Ratios 2013 (suite)

Populations desservies  
inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2013/2012 en %
Cholet	252	0,9	24,1	0,4	54	0	2,2	0	23270	-0,8
Concarneau	137	0,5	10,3	9,6	14	7,7	1,3	-7,1	20324	1,7
Creil	2129	0,7	20,9	5,6	45	9,8	2,1	0	20249	18,0
Dax	163	nc	15,1	nc	14	nc	0,9	nc	15446	nc
Dieppe	395	-1,8	17,8	1,7	36	5,9	2,0	0	17270	0,4
Dole	144	-0,8	22,6	2,3	19	5,6	0,8	0	20554	-1,4
Dreux	281	-0,7	17,7	-4,8	18	-5,3	1,0	0	24680	3,3
Elbeuf	594	-0,9	25,9	1,6	37	0	1,4	0	13888	3,9
Épernay	270	-0,4	17,0	1,2	20	-4,8	1,2	0	16638	3,8
Épinal	550	-0,1	26,7	-2,6	47	-2,1	1,8	5,9	19951	-2,7
Évreux	289	-1,1	20,4	-1,0	46	0	2,3	4,5	16475	-0,7
Flers	227	-1,3	11,0	-18,5	19	0	1,7	21,4	18412	-19,9
Haguenau	209	0,8	19,3	2,7	35	2,9	1,8	0	22824	-11,6
Honfleur	373	0,8	16,5	2,5	30	-6,3	1,8	-10	24488	2,8
Libourne	147	0,2	4,8	-2,0	8	0	1,7	6,2	18126	-0,6
Lisieux	678	-1,6	9,5	11,8	27	12,5	2,9	0	14124	9,4
Longwy	458	-0,1	27,4	-1,4	13	ns	0,5	ns	19680	-4,9
Lunéville	171	1,3	9,8	5,4	7	16,7	0,7	0	19467	6,5
Mâcon	283	0,1	19,8	-6,6	40	21,2	2,0	33,3	21816	1,5
Monaco	18450	0	35,9	-1,4	208	0	5,8	1,8	10685	-2,1
Montargis	354	0,6	17,0	2,4	36	-2,7	2,1	-4,5	19782	-4,6
Montauban	300	0,5	19,6	16,0	30	11,1	1,5	-6,3	26863	16,4
Montélimar	784	0	14,2	26,8	53	12,8	3,7	-11,9	24867	14,7
Montluçon	333	-0,4	20,1	2,6	39	5,4	2,0	5,3	16827	6,2
Morlaix	322	-0,3	21,1	-0,9	33	3,1	1,6	6,7	18914	-1,2
Moulins	74	ns	20,8	ns	16	ns	0,8	ns	22757	ns
Nevers	328	-6,9	25,0	-1,2	38	-2,6	1,5	0	16770	3,9
Oyonnax	245	-33,6	10,3	-4,6	16	-11,1	1,5	-6,3	23887	15,5



*Réseau* : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

*ns* : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

*En turquoise* : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2013/2012 en %	Recette par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par kilomètre (euros)	Var. 2013/2012 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2013/2012 en %	
30 146	3,6	0,41	0	1,44	0,7	3,24	0,9	28,6	1,1	Cholet
26 546	-0,8	0,46	9,5	2,77	3,4	3,73	0	16,5	4,4	Concarneau
25 741	15,6	0,36	-5,3	2,27	-3,8	4,87	0,2	15,7	-3,1	Creil
21 200	nc	0,25	nc	4,38	nc	4,03	nc	5,7	nc	Dax
21 588	-0,2	0,50	8,7	1,80	-2,2	3,63	0,6	28,0	13,4	Dieppe
24 533	-1,1	0,23	9,5	3,83	-1,0	3,22	-0,3	6,1	10,9	Dole
29 035	4,9	0,86	17,8	3,11	7,6	3,19	8,1	27,8	10,3	Dreux
19 118	5,1	0,60	-1,6	3,24	3,8	4,62	2,9	18,5	-6,1	Elbeuf
23 970	1,2	0,63	-1,6	2,85	-4,0	3,42	-6,6	22,2	2,8	Épernay
22 822	-4,4	0,69	4,5	2,03	1,5	3,59	2,9	33,8	2,7	Épinal
22 258	3,7	0,38	2,7	1,92	3,2	4,38	4,8	19,6	-2,5	Évreux
22 357	-19,9	0,33	-17,5	2,33	-12,7	3,98	6,4	14,1	-5,4	Flers
25 032	-13,1	0,41	10,8	1,95	4,8	3,50	5,1	21,1	6,0	Haguenau
41 140	2,8	0,56	-1,8	2,09	7,2	3,74	-1,8	26,8	-9,2	Honfleur
21 525	-0,6	0,04	-50,0	2,15	-8,5	3,75	1,4	1,9	-44,1	Libourne
18 469	9,4	0,32	-5,9	1,61	-8,5	4,58	-9,1	20,2	5,2	Lisieux
24 937	-4,3	0,82	ns	3,92	ns	1,81	0,6	20,9	-12,9	Longwy
24 333	6,5	0,38	-32,1	5,19	-12,2	3,77	-8,9	7,3	-23,2	Lunéville
24 179	2,4	0,23	-8,0	1,74	-13,9	3,50	12,5	12,9	4,0	Mâcon
15 407	-4,7	0,68	1,5	1,21	0,8	6,98	1,6	56,8	2,3	Monaco
27 803	3,0	0,40	2,6	1,63	-2,4	3,49	-5,2	24,4	5,6	Montargis
35 818	16,4	0,53	10,4	2,48	-5,3	3,77	-11,5	21,3	17,0	Montauban
32 638	10,9	0,27	-18,2	1,21	3,4	4,47	-9,5	22,4	-19,4	Montélimar
21 484	9,6	0,45	12,5	2,22	-6,3	4,35	-3,3	20,2	21,0	Montluçon
24 013	-0,8	0,41	-2,4	2,64	0	4,15	3,8	15,4	-3,8	Morlaix
29 759	ns	0,62	ns	4,00	ns	3,09	ns	15,4	ns	Moulins
19 784	9,5	0,56	-8,2	2,31	-2,9	3,50	-4,9	24,2	-4,7	Nevers
28 762	15,5	0,28	-12,5	3,02	18,0	4,59	9,3	9,2	-27,6	Oyonnax

# Ratios 2013 (suite)

Populations desservies  
inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par habitant	Var. 2013/2012 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2013/2012 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2013/2012 en %
<i>Périgueux</i>	300	0,4	23,3	-2,1	29	0	1,2	0	19512	-9,3
<i>Pontarlier</i>	429	-1,5	5,1	0	18	5,9	3,6	9,1	14090	-1,2
<i>Puy-en-Velay (Le)</i>	356	0,3	19,2	1,1	34	3,0	1,8	5,9	16178	-1,9
<i>Quimper</i>	315	0,3	34,9	0,9	58	1,8	1,7	0	22896	-2,1
<i>Quimperlé</i>	83	0,7	22,2	-0,4	10	0	0,5	25,0	24801	-2,5
<i>Roanne</i>	737	-0,8	19,5	-1,0	41	2,5	2,1	5,0	16393	0,1
<i>Rochefort</i>	182	0,2	21,5	-0,5	15	7,1	0,7	16,7	26349	2,7
<i>Roche-sur-Yon (La)</i>	193	0,8	24,4	3,4	24	-7,7	1,0	-9,1	18007	4,5
<i>Rodez</i>	295	0,1	23,0	5,0	35	16,7	1,5	7,1	15786	0
<i>Royan</i>	135	-6,7	16,8	-4,5	12	0	0,7	0	25804	-0,7
<i>Saint-Avoid</i>	381	-0,3	8,9	4,7	17	0	1,9	-5,0	25628	5,0
<i>Saint-Claude</i>	158	-3,6	17,0	3,7	26	0	1,5	-6,3	21466	0,2
<i>Saint-Dié-des-Vosges</i>	485	0,9	13,8	0	20	-4,8	1,5	-6,3	19884	17,2
<i>Saint-Dizier</i>	543	-2,3	13,0	2,4	21	5,0	1,6	0	17721	-2,3
<i>Saint-Lô</i>	345	0,8	12,7	-3,8	19	0	1,5	6,6	20444	-7,7
<i>Saint-Malo</i>	336	-1,1	29,4	-1,0	44	4,8	1,5	6,2	24007	0
<i>Saintes</i>	263	-9,7	18,7	0	26	-10,3	1,4	-12,5	19964	-3,7
<i>Sens</i>	418	0,6	20,2	4,1	24	-4,0	1,2	-7,7	35064	-19,7
<i>Soissons - CAP</i>	621	0	11,8	0	25	0	2,1	-4,5	26541	4,8
<i>Tarbes</i>	615	-4,5	17,1	11,8	33	0	1,9	-13,6	18602	15,2
<i>Valmorel</i>	37	1,3	186,9	-6,6	16	-15,8	0,1	0	13591	-6,6
<i>Verdun</i>	486	-1,1	11,5	2,7	21	5,0	1,8	0	19907	1,7
<i>Vichy</i>	646	0,9	15,3	5,5	21	5,0	1,4	0	17092	-10,1
<i>Vienne</i>	253	-0,2	15,4	-0,6	25	0	1,6	0	17334	-16,9
<i>Vierzon</i>	369	-0,8	15,0	0	32	-3,0	2,2	0	13388	4,5
<i>Villefranche-sur-Saône</i>	1220	0,9	20,7	-1,4	35	6,1	1,7	6,2	16727	1,1
<i>Voiron (Réunir Dauphiné)</i>	794	-0,7	13,3	0	25	4,2	1,9	5,6	11822	-0,9
<b>Moyenne moins de 100 000 hab. (77 réseaux)</b>	<b>276</b>	<b>-3,3</b>	<b>19,4</b>	<b>0,5</b>	<b>35</b>	<b>1,0</b>	<b>1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>18972</b>	<b>-1,1</b>
<b>Moyenne moins de 50 000 hab. (31 réseaux)</b>	<b>319</b>	<b>-4,6</b>	<b>16,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>34</b>	<b>-0,2</b>	<b>2,1</b>	<b>0</b>	<b>18104</b>	<b>-0,3</b>
<b>Moyenne province (143 réseaux)</b>	<b>573</b>	<b>-1,9</b>	<b>31,7</b>	<b>1,2</b>	<b>113</b>	<b>1,9</b>	<b>3,6</b>	<b>0,7</b>	<b>14229</b>	<b>0</b>



*Réseau* : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du Périmètre de transports urbains (PTU).

*ns* : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat, etc.).

*En turquoise* : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2013/2012 en %	Recette par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par voyage (euros)	Var. 2013/2012 en %	Dépense par kilomètre (euros)	Var. 2013/2012 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2013/2012 en %	
28953	-4,8									<i>Périgueux</i>
18317	-1,2	0,17	-5,6	1,75	-5,4	6,26	3,1	9,9	4,2	<i>Pontarlier</i>
21413	-3,1	0,36	2,9	2,07	1,5	3,67	3,7	17,5	2,3	<i>Puy-en-Velay (Le)</i>
29638	0,5	0,51	-3,8	2,21	-0,5	3,65	-0,3	23,1	-3,3	<i>Quimper</i>
29772	-0,2	0,50	2,0	5,55	2,8	2,55	9,9	9,0	-1,1	<i>Quimperlé</i>
21713	-0,8	0,46	0	2,07	-2,4	4,38	1,6	22,5	4,7	<i>Roanne</i>
31217	5,6	0,52	-1,9	4,40	0,9	2,99	9,1	11,7	-3,3	<i>Rochefort</i>
23481	7,2	0,60	7,1	3,53	11,7	3,50	1,4	17,1	-3,4	<i>Roche-sur-Yon (La)</i>
19940	-1,3	0,17	13,3	2,52	5,9	3,83	17,5	6,6	6,5	<i>Rodez</i>
35339	6,5	0,62	6,9	4,60	1,1	3,31	4,1	13,5	5,5	<i>Royan</i>
30967	5,0	0,27	-10,0	1,87	-1,1	3,52	-5,4	14,4	-10,0	<i>Saint-Avoid</i>
26986	0,2	0,39	-2,5	2,02	5,8	3,05	1,3	19,4	-6,7	<i>Saint-Claude</i>
22830	19,6	0,58	5,5	2,57	7,5	3,73	0,5	22,8	-1,3	<i>Saint-Dié-des-Vosges</i>
22447	0,3	0,60	20,0	2,72	15,3	4,32	16,8	22,2	5,2	<i>Saint-Dizier</i>
20444	-7,7	0,46	0	2,48	-8,1	3,70	-2,6	18,5	8,2	<i>Saint-Lô</i>
29038	-1,3	0,42	-2,3	2,17	-3,1	3,26	2,8	19,6	2,6	<i>Saint-Malo</i>
24093	-3,9	0,53	-5,4	2,42	15,8	3,39	4,3	22,0	-17,6	<i>Saintes</i>
38326	ns	0,49	4,3	3,60	28,1	4,34	22,3	13,6	-19,5	<i>Sens</i>
29195	0,2	0,41	5,1	1,26	-3,8	2,67	-5,0	32,5	8,3	<i>Soissons - CAP</i>
21794	13,8	0,25	-13,8	1,68	7,0	3,27	-4,1	14,6	-21,1	<i>Tarbes</i>
14950	-6,6	13,08	18,2	29,69	21,3	2,58	12,7	44,0	-2,7	<i>Valmorel</i>
24883	1,7	0,32	-5,9	2,25	5,1	4,04	3,3	14,3	-10,1	<i>Verdun</i>
18991	-6,7	0,45	-10,0	2,75	1,9	3,76	0,5	16,2	-13,4	<i>Vichy</i>
21494	-14,8	0,45	9,8	2,25	-3,8	3,66	-2,4	19,8	11,9	<i>Vienne</i>
17909	5,3	0,43	0	2,46	-0,4	5,30	-2,2	17,6	0	<i>Vierzon</i>
19416	1,3	0,40	0	2,47	-8,9	4,16	-2,3	16,4	11,6	<i>Villefranche-sur-Saône</i>
13067	-0,9	0,90	40,6	2,98	-5,4	5,60	-3,3	30,2	49,5	<i>Voiron (Réunir Dauphiné)</i>
23423	-0,1	0,43	-0,4	2,10	2,7	3,82	3,2	20,4	-3,0	Moyenne moins de 100 000 hab. (77 réseaux)
22580	-1,0	0,52	0,6	2,00	2,4	4,19	2,3	25,8	-1,7	Moyenne moins de 50 000 hab. (31 réseaux)
21361	0,4	0,48	1,5	1,55	1,8	5,52	2,5	30,7	-0,3	Moyenne province (143 réseaux)

# Lexique

## Coût kilométrique

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

## Dépenses d'exploitation

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 production immobilisée et des transferts de charges.

## 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 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'UTP.

## 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. À compter de 2012, les lignes de transport à la demande ne sont plus prises en compte.

## Offre kilométrique

Rapport entre la production et la population desservie.

## Parc de véhicules et rames

Totalité des véhicules utilisés pour l'activité urbaine au 31 décembre, qu'ils soient propriété de l'exploitant ou mis à sa disposition par l'AOTU (Autorité organisatrice de transports urbains). Les véhicules en sous-traitance sont pris en compte en équivalent véhicule-année. Les métros et tramways sont comptés en rames et non en voitures, une rame étant composée de plusieurs voitures.

## Périmètre de transports urbains (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. La collectivité locale compétente est désignée comme Autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

## 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.

## 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.

## 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 PTU.

## 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, 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 et produits 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'AOTU (compte 7411) et les subventions aux transports scolaires (compte 7415) n'y sont pas intégrées.

## Surface des communes desservies

Somme des surfaces des communes desservies par le réseau de transport, qui ne correspond pas forcément à la surface du PTU.

## 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.

## Vitesse d'exploitation des autobus

Rapport de la longueur des courses à leur temps de parcours. La vitesse interne d'exploitation intègre les temps de battement aux terminus. Elle est sensiblement inférieure à la vitesse commerciale. Pour tous les réseaux, c'est la vitesse des autobus qui est retenue. En effet, dans les réseaux équipés de TCSP lourds, une vitesse moyenne à partir des différents modes de transport (métro, tramway, bus) a peu de signification.

## 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, etc.) et les structures des réseaux (possibilités 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 résultats du réseau de Genève

## Données 2013 du réseau de Genève

	Année 2013	Variation 2013/2012
Nombre de communes desservies	45	0 %
Population	458 202	0 %
Surface (en km <sup>2</sup> )	176,75	0 %
Longueur des lignes	423,0	0 %
Kilomètres (milliers)	22 205	+ 3,2 %
Voyages (milliers)	196 640	+ 2,2 %
Déplacements (milliers)	155 250	+ 2,2 %
Parc de véhicules	424	+ 1,4 %
Effectif du personnel	2 336,3	+ 6,4 %
Personnel roulant	1 516,5	+ 8,2 %
Recettes commerciales (milliers d'Euros)	105 521	+ 4,4 %
Dépenses de fonctionnement (milliers d'Euros)	201 250	+ 3,3 %

## Ratios 2013 du réseau de Genève

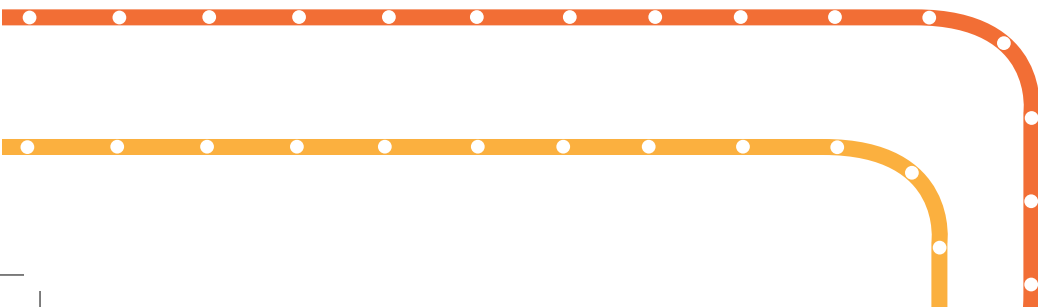
	Année 2013	Variation 2013/2012
Habitant desservi par km <sup>2</sup>	2 592	0 %
Kilomètres par habitant	48	+ 3,2 %
Voyages par habitant	429	+ 2,2 %
Voyages par kilomètre	8,9	- 0,9 %
Kilomètres par salarié	9 504,4	- 3,0 %
Kilomètres par personnel roulant	14 642,4	- 4,6 %
Recette par voyage (euros courants)	0,54	+ 2,1 %
Dépense par voyage (euros courants)	1,02	+ 1,1 %
Dépense par kilomètre (euros courants)	9,06	+ 0,1 %
Taux de couverture des dépenses	52,4%	+ 1,0 %



Nota : le taux de conversion euro/franc suisse a été établi à 0,61 €.

# Notes

---

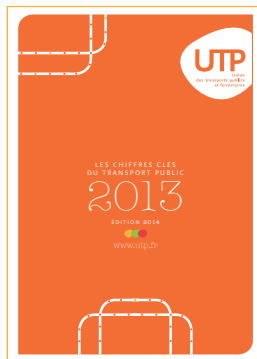


**Responsable de la publication :**  
Claude Faucher, délégué général

**Rédaction :**  
Stéphanie Lopes d'Azevedo, chargée de mission du département  
Affaires économiques et techniques

**Conception-réalisation :** les réCréatives

**Impression :** Point 44, Champigny-sur-Marne



**Prix de vente :**  
160,00 € HT + TVA à 20% + frais de port  
Également disponible accompagné  
d'un CD au tarif de 220,00 € HT

Édité en décembre 2014

Pour en savoir plus et suivre mois par mois la conjoncture  
du transport public urbain :

**Transport public**

Le magazine qui fait circuler les idées

[www.revue-transport-public.com](http://www.revue-transport-public.com)

Mensuel édité par l'Union des Transports Publics et ferroviaires

Tarifs pour 11 numéros + 2 numéros spéciaux :

- France : 153 € TTC (dont TVA à 2,1%)
- Étranger et Dom-Tom : 172 € TTC

Prix au numéro : 9 € TTC



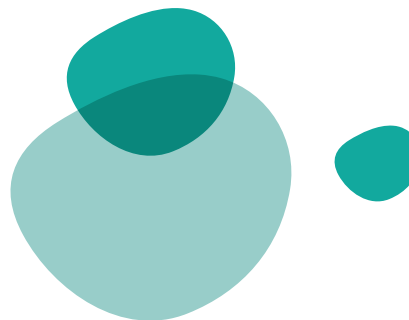
L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public urbain, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

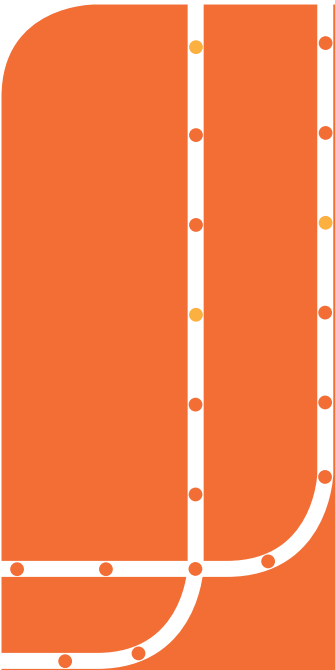
L'UTP représente près de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français. Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Groupe RATP, Keolis, SNCF Proximités, Transdev, Veolia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Groupe RATP, Keolis, SNCF, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, LISEA, RFF) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

Les Chiffres Clés du transport public est l'une des publications annuelles de l'UTP.





17, rue d'Anjou - 75008 Paris

Tél.: +33 (0)1 48 74 63 51

[www.utp.fr](http://www.utp.fr)