



CHIFFRES  
CLÉS DU  
TRANSPORT  
PUBLIC  
2014

ÉDITION 2015

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



# SOMMAIRE

Les principaux chiffres de l'année 2014 .....	<b>p. 04</b>
L'éditorial .....	<b>p. 05</b>
Le contexte macroéconomique du secteur des transports publics urbains ....	<b>p. 06</b>
Les principaux résultats de l'année 2014 .....	<b>p. 10</b>
L'évolution sur un an .....	<b>p. 12</b>
Les perspectives pour 2015 .....	<b>p. 14</b>
Les résultats globaux et leur évolution sur dix ans .....	<b>p. 16</b>
<b>DONNÉES ET RATIOS PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2014 .....</b>	<b>p. 23</b>
Populations desservies supérieures à 250 000 habitants (classe 1) .....	<b>p. 24</b>
Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants (classe 2) .....	<b>p. 28</b>
Populations desservies inférieures à 100 000 habitants (classe 3) .....	<b>p. 36</b>
Le lexique .....	<b>p. 48</b>
Les dernières publications .....	<b>p. 49</b>
La présentation de l'UTP .....	<b>p. 50</b>

## Les principaux chiffres de l'année 2014

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2014 sont établis par l'UTP à partir d'une enquête annuelle commune à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (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 issus de la base de données commune, arrêtée à la date du 19 novembre 2015.

# 155

## RÉSEAUX DE TRANSPORT URBAIN FRANÇAIS (PROVINCE + RATP)

**31 millions d'habitants** desservis par des transports publics urbains.

**3 372 communes** desservies en province et 204 en Île-de-France.

**5,94 milliards de voyages** réalisés, dont 46 % en province.

**96 800 femmes et hommes** travaillent dans ce secteur d'activité.

Plus de **7,6 milliards d'euros** mobilisés pour l'exploitation.

En dehors des périmètres du transport urbain  
le transport régional, c'est :

Plus de **225 000**

RAMES KILOMÈTRES PRODUITS

# 1,08 milliard

DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS

UN EXEMPLE ÉTRANGER: LE RÉSEAU DE GENÈVE

## 197 millions

DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS

## 144 millions

DE RECETTES COMMERCIALES GÉNÉRÉES

# L'ÉDITORIAL

**CLAUDE FAUCHER,**  
Délégué général de l'UTP



## L'avenir du transport public urbain français s'assombrit

Il y a un an, nous vous donnions rendez-vous pour un deuxième tour de France organisé avec le GART. Nous faisons alors le pari que ces échanges à huis clos s'avèreraient pertinents, efficaces et fructueux. Nous avons relevé ce pari avec succès. Les expressions des uns et des autres ont démontré la force d'innovation du binôme autorité organisatrice/exploitant. Nous avons vu que, pour relever le challenge quotidien de satisfaire des voyageurs de plus en plus nombreux et exigeants, les partenaires déploient tout leur savoir-faire en termes organisationnel, technique et technologique et ils ont su le faire partager. En publiant les recommandations de la profession pour optimiser les ressources des transports publics\*, l'UTP et le GART se font l'écho de ce savoir-faire. Les deux organisations en appellent aujourd'hui aux pouvoirs publics. Nouvelle hausse du taux de TVA, relèvement du seuil de prélèvement du versement transport, baisse des dotations de l'État: trop de mauvaises nouvelles ont ponctué l'année 2014. Comme le montre cette publication, ces signaux négatifs se sont immédiatement traduits dans les résultats des réseaux urbains. Ils impacteront fatalement ceux de 2015. Entre extension des territoires à desservir et baisse des recettes, il faudra retenir que l'avenir du transport public urbain français s'assombrit alors même que les voyageurs ne l'ont jamais autant plébiscité. Aujourd'hui, la pérennité de certains services est en jeu, avec, à la clé, le risque de voir revenir la voiture individuelle dans les pratiques de déplacement des Français dans des espaces où elle n'est pourtant pas pertinente. Paradoxal dans un pays qui accueille la conférence mondiale sur le climat...

\* Téléchargeables sur [www.utp.fr](http://www.utp.fr)

# Le contexte macroéconomique du secteur des transports publics urbains

Les grands indicateurs de l'économie française n'ont pas marqué de retournement majeur en 2014. Leur évolution, atone, aura donc eu peu d'impact sur le transport public. À l'inverse, les finances des collectivités locales subissent de profondes mutations qui influent sensiblement sur les perspectives du secteur.

0,2%

En moyenne annuelle, c'est l'augmentation du PIB en 2014

↓

LES GRANDS INDICATEURS ÉCONOMIQUES	2011	2012	2013	2014
PIB en volume (moyenne annuelle)	1,7%	0,0%	0,4%	0,2%
Indice des prix à la consommation	2,1%	2,0%	0,9%	0,5%
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	0,2%	-0,4%	0,3%	0,6%
Exportations (en volume)	5,5%	2,5%	2,4%	2,4%
Importations (en volume)	5,3%	-0,9%	0,8%	3,9%
Formation brute de capital fixe (en volume)	3,5%	-1,2%	-0,8%	-1,2%
Entreprises non financières	5,1%	-1,9%	-0,6%	2,0%
Ménages	3,2%	-0,4%	-3,1%	-5,3%
Administrations publiques	-1,8%	-0,6%	1,1%	-6,9%
Indice de production dans l'industrie manufacturière	3,8%	-3,4%	-1,0%	-0,5%
Industrie automobile	4,8%	-11,6%	-6,2%	3,7%

Source: INSEE.

## LES GRANDS INDICATEURS

L'année 2014 a été marquée par un ralentissement sensible de la croissance des prix à la consommation. L'inflation s'est en effet limitée à 0,5%, le taux le plus faible depuis 1999, à l'exception de 2009. Pour autant, et malgré des taux d'intérêt également très bas,

les ménages ont considérablement réduit leurs investissements, tandis que leurs dépenses de consommation restaient atones. Ces puissants moteurs de l'économie française étant en panne, ils entraînent avec eux tous les secteurs. Ainsi, la production industrielle enregistre un nouveau recul (-0,5%) notamment dû à la

construction automobile et à l'agroalimentaire, tandis que l'activité du bâtiment et des travaux publics s'enlise (-1,5%).

Au final, le produit intérieur brut demeure sur un rythme de croissance faible pour la troisième année consécutive et le marché du travail continue à se dégrader. ●

## LE MARCHÉ DU TRAVAIL

10 % des Français en âge de travailler étaient au chômage en 2014. Ce seuil symbolique a été atteint en raison de la destruction de 0,3 % des emplois salariés au cours de l'année, notamment dans l'industrie et la construction.

Ce sont les jeunes hommes qui ont été les premières victimes du recul des effectifs, étant

naturellement les salariés des secteurs les plus touchés par la crise économique et le repli des investissements. À l'inverse, les jeunes femmes ont retrouvé un taux d'emploi supérieur à celui de 2011. Davantage employées dans les activités de commerce et de services à la personne, elles ont bénéficié de la bonne tenue de ces secteurs, et en particulier de celui de

la restauration. L'horizon semble néanmoins se dégager sur le marché du travail. Le signe précurseur en est le rebond de l'intérim, qui est traditionnellement le premier secteur touché par les réductions d'effectifs. Son activité s'est redressée en 2014 après deux ans de baisse importante, ce qui peut augurer d'une reprise des embauches à court terme. ●

<b>ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LES SECTEURS DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE</b> (VARIATION ANNUELLE DES EFFECTIFS TRIMESTRIELS, HORS INTÉRIM, EN %, CVS)				
	2011	2012	2013	2014
<b>Industrie</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-1,4%</b>	<b>-1,3%</b>
Fabrication de matériel de transport	-0,3%	0,5%	-1,4%	-2,6%
Industrie automobile	-1,1%	-1,8%	-4,6%	-5,1%
Fabrication d'autres matériels de transport	1,2%	4,6%	3,7%	1,0%
<b>Construction</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-2,4%</b>
<b>Tertiaire marchand</b>	<b>1,3%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>0,2%</b>
Transports et entreposage	0,7%	-0,3%	-0,4%	-0,5%
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	1,5%	1,0%	0,8%	1,0%
<b>Ensemble (secteurs marchands hors agriculture)</b>	<b>0,6%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-0,3%</b>

Source: DARES.

En 2014,  
le taux de  
chômage  
s'est établi à  
10,1 %

<b>TAUX DE CHÔMAGE, AU SENS DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL (PART DES DEMANDEURS D'EMPLOI DANS LA POPULATION ACTIVE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE, EN %)</b>				
	2011	2012	2013	2014
<b>Ensemble</b>	<b>9,0%</b>	<b>9,7%</b>	<b>9,7%</b>	<b>10,1%</b>
De 15 à 24 ans	22,0%	25,4%	22,8%	23,9%
De 25 à 49 ans	8,4%	8,8%	9,2%	9,5%
50 ans et plus	5,7%	6,3%	6,4%	6,8%
<b>Hommes</b>	<b>9,0%</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,7%</b>	<b>10,5%</b>
De 15 à 24 ans	22,0%	25,5%	22,5%	25,5%
De 25 à 49 ans	8,2%	8,7%	9,2%	9,5%
50 ans et plus	5,6%	6,6%	6,4%	7,3%
<b>Femmes</b>	<b>9,0%</b>	<b>9,6%</b>	<b>9,7%</b>	<b>9,7%</b>
De 15 à 24 ans	21,9%	25,2%	23,3%	22,0%
De 25 à 49 ans	8,6%	8,9%	9,2%	9,5%
50 ans et plus	5,7%	5,9%	6,4%	6,3%

Source: INSEE, DARES (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité), données au 3 septembre 2015. Unité: Taux de chômage au 4<sup>e</sup> trimestre.

# Le contexte macroéconomique du secteur des transports publics urbains

## LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Les autorités locales responsables du transport public urbain, que sont les communes et les groupements à fiscalité propre, sont entrées dans une période extrêmement tendue du point de vue financier. Si les recettes fiscales, leur principale source de revenus, maintiennent le cap de la croissance, les

concours de l'État vont nettement diminuer au cours des prochaines années. La contraction de la dotation globale de fonctionnement (DGF) contribue à la réduction des déficits publics à hauteur de près de 16 milliards d'euros pour le seul bloc communal sur la période 2014-2017. Son effet s'est déjà fait sentir en 2014, même si elle n'explique pas à elle seule le repli des investissements. Ces derniers ont

en effet reculé de 10 % dans les communes et de 5,6 % dans les groupements à fiscalité propre, en raison notamment des élections municipales. Pour autant, ces échéances passées, le rebond de l'investissement reste fortement compromis. L'épargne brute des collectivités locales se réduit nettement, ce qui les contraint à avoir recours à l'emprunt pour financer leurs projets. ●

↓

<b>FINANCES DES COMMUNES</b>	Variation 2013/2012	2013 en Md€	Variation 2014/2013	2014 en Md€ <sup>(e)</sup>
<b>Total Recettes</b>	<b>1,1 %</b>	<b>79,1</b>	<b>0,5 %</b>	<b>79,5</b>
Recettes fiscales	2,2 %	48,3	1,8 %	49,2
Dotations de l'État	-0,8 %	18,7	-4,2 %	17,9
Autres recettes	-0,1 %	12,2	2,2 %	12,5
<b>Total Dépenses</b>	<b>2,8 %</b>	<b>67,3</b>	<b>2,2 %</b>	<b>68,7</b>
Charges de personnel	2,6 %	35,0	2,6 %	35,9
Autres dépenses	3,2 %	30,0	1,8 %	30,5
Intérêts de la dette	0,6 %	2,3	-0,2 %	2,3
<b>Épargne brute</b>	<b>-7,7 %</b>	<b>11,9</b>	<b>-9,1 %</b>	<b>10,8</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>8,9 %</b>	<b>27,4</b>	<b>-10,2 %</b>	<b>24,6</b>

Source : AMF/La Banque Postale, « Territoires et Finances », novembre 2014.

<sup>(e)</sup> Estimation Banque Postale et AMF.

**En 2014,  
les dotations  
de l'État aux  
communes  
baissent de  
4,2 %**

↓

<b>FINANCES DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE</b> (COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATIONS, COMMUNAUTÉS DE COMMUNES, COMMUNAUTÉS URBAINES, SYNDICATS D'AGGLOMÉRATION NOUVELLE)	Variation 2013/2012	2013 en Md€	Variation 2014/2013	2014 en Md€ <sup>(e)</sup>
<b>Total Recettes</b>	<b>3,7 %</b>	<b>34,5</b>	<b>2,1 %</b>	<b>35,2</b>
Recettes fiscales	5,7 %	21,7	3,3 %	22,4
Dotations de l'État	0,1 %	8,7	-1,3 %	8,6
Autres recettes	1,3 %	4,0	2,5 %	4,1
<b>Total Dépenses</b>	<b>4,4 %</b>	<b>29,4</b>	<b>3,5 %</b>	<b>30,4</b>
Charges de personnel	7,2 %	6,7	5,8 %	7,1
Autres dépenses	2,4 %	1,1	2,0 %	1,1
Intérêts de la dette	1,9 %	0,7	-0,9 %	0,7
<b>Épargne brute</b>	<b>0,0 %</b>	<b>5,0</b>	<b>-6,4 %</b>	<b>4,7</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>5,3 %</b>	<b>10,0</b>	<b>-5,6 %</b>	<b>9,4</b>

Source : AMF/La Banque Postale, « Territoires et Finances », novembre 2014.

<sup>(e)</sup> Estimation Banque Postale et AMF.

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le rebond du transport ferroviaire de marchandises en 2014 est certes modeste (+ 0,6%), mais il marque néanmoins une consolidation de l'activité depuis trois ans qui rompt avec le repli structurel des années

précédentes. Cette relative stabilité masque cependant une modification en profondeur de l'activité. Cette dernière est en effet de plus en plus tournée vers l'international, alors que dans le même temps les marchés sur le sol français, comme le transit, périclitent.

Pour ce qui concerne les autres modes,

le net recul du transport routier sous pavillon français (-2,9%) fait de ce secteur la principale victime du repli de la production industrielle, et notamment de la production de l'industrie automobile. Le pavillon étranger continue quant à lui à gagner des parts de marché. ●



<b>TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES</b> (EN MILLIARDS DE TONNES KM)	2011	2012	2013	2014
<b>Transport routier</b>	302,1	288,4	292,0	288,5
Pavillon français	200,6	188,3	188,1	182,6
Pavillon étranger	101,5	100,0	103,9	105,9
<b>Transport ferroviaire</b>	34,2	32,5	32,0	32,2
National	25,4	22,1	20,3	20,1
International	6,6	7,4	8,4	9,0
Transit	2,2	3,1	3,3	3,1
<b>Transport fluvial</b>	7,9	7,8	7,9	7,8
<b>Oléoducs</b>	17,2	15,2	11,5	11,1
<b>Ensemble</b>	<b>361,3</b>	<b>343,9</b>	<b>343,5</b>	<b>339,6</b>

Source: CGDD, SOeS, Les comptes des transports en 2014, 52<sup>e</sup> rapport de la CCTN, juillet 2015.

## LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Les transports routiers sont les seuls à avoir profité de la hausse de la mobilité des Français en 2014. Qu'il s'agisse du train (hors Île-de-France) ou de l'avion sur les lignes in-

térieures, les modes alternatifs ont accusé un net repli sur l'année. Si les voyages en bus ou en car ont progressé significativement (+1,9%), ce n'est pas suffisant pour entamer la part de marché de la voiture particulière qui s'octroie désormais 83% des déplacements.

La baisse des prix des carburants a indéniablement eu un effet accélérateur sur la hausse de la circulation routière (+1,2%), mais le bilan humain est sans appel: le nombre de tués sur les routes a augmenté de 3,7% en un an. ●



<b>TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS</b> (EN MILLIARDS DE TONNES KM)	2011	2012	2013	2014
<b>Véhicules particuliers</b>	812,7	815,0	819,4	829,6
<b>Transports collectifs</b>	169,2	169,5	170,2	170,5
Autobus, autocars et tramways	52,0	52,2	53,2	54,2
Transports ferrés	103,7	103,2	102,5	102,2
Train à grande vitesse	54,0	54,0	53,8	53,7
Train sous convention régionale hors IdF	13,5	14,2	14,0	13,6
Train sous convention régionale IdF	11,6	11,8	12,1	12,1
Transport aérien (vols intérieurs)	13,5	14,0	14,5	14,1
<b>Ensemble</b>	<b>981,8</b>	<b>984,5</b>	<b>989,6</b>	<b>1 000,1</b>

Source: CGDD, SOeS, Les comptes des transports en 2014, 52<sup>e</sup> rapport de la CCTN, juillet 2015.

# Les principaux résultats de l'année 2014

En province comme en région parisienne, en France comme à Genève, la demande de transport public est toujours au rendez-vous. Seul le transport régional, très sensible aux fluctuations des prix des carburants, enregistre une baisse de son trafic.

# 30,1%

C'est le taux de couverture moyen des réseaux de province

## DONNÉES 2014 DE L'ACTIVITÉ RÉGIONALE DE LA SNCF

	Parc (rames ou voitures)	Kilomètres (en milliers de rames-km ou trains-km)	Variation 2014/2013	Voyages (en millions)	Voyageurs.km (en millions)	Variation 2014/2013
Île-de-France (Transilien)	4 433 caisses	59 000	0,8%	745	12 287	1,6%
Régions (TER)	7 160 caisses	166 262	-0,5%	330	13 636	-2,9%

## DONNÉES 2014 DE LA RATP

	Nombre de communes	Population desservie (en milliers d'habitants)	Surface desservie (en km <sup>2</sup> )	Longueur des lignes (en km)	Km.voiture (en millions)	Voyages (en millions)	Voy.km (en millions)
Bus/Tram	204	6 800	683	3 853,1	203,6	1 221,4	3 710,9
Total RATP	204	6 800	683	4 174,0	579,5	3 221,3	16 626,7
Évolution 2014/2013							
Bus/Tram	ns	ns	ns	0,2%	4,4%	7,5%	9,6%
Total RATP	ns	ns	ns	0,2%	2,7%	2,6%	2,5%

	Parc (véhicules et rames)	Effectif du personnel	Agents roulants	Recettes commerciales (en M€)	Dépenses de fonctionnement (en M€)	Vitesse (en km/h)
Bus/Tram	4 754	17 544	13 248	–	1 376	15,4
Total RATP	5 824	42 436	17 090	2 390	3 324	–
Évolution 2014/2013						
Bus/Tram	2,0%	1,2%	1,7%	–	2,2%	0,0%
Total RATP	1,3%	0,6%	1,5%	-0,7%	0,5%	–

**DONNÉES 2014 DE 144 RÉSEAUX DE PROVINCE**

	Nombre de réseaux	Population desservie (en milliers d'habitants)	Surface desservie (en km <sup>2</sup> )	Kilomètres produits (en millions)	Voyages (en millions)	Effectif du personnel	Personnel roulant	Recettes commerciales (en M€)	Dépenses de fonctionnement (en M€)
Plus de 250 000 hab.	25	12 747	13 671	463	2 044	36 239	22 406	1 002	2 920
De 100 000 à 250 000 hab.	42	6 549	13 635	208	505	12 485	9 377	209	971
Moins de 100 000 hab.	77	4 323	18 130	86	153	4 418	3 582	62	325
<b>Total province</b>	<b>144</b>	<b>23 618</b>	<b>45 436</b>	<b>757</b>	<b>2 702</b>	<b>53 142</b>	<b>35 365</b>	<b>1 272</b>	<b>4 217</b>

Évolution 2014/2013			Production	Trafic					
Plus de 250 000 hab.	25	1,8%	6,0%	2,7%	3,0%	2,1%	1,7%	1,1%	3,0%
De 100 000 à 250 000 hab.	42	1,5%	10,7%	2,2%	3,4%	1,3%	0,8%	1,5%	1,7%
Moins de 100 000 hab.	77	1,3%	5,1%	3,3%	4,2%	2,5%	2,8%	2,2%	3,8%
<b>Moyenne province</b>	<b>144</b>	<b>1,6%</b>	<b>7,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,2%</b>	<b>2,8%</b>

**RATIOS 2014 DE 144 RÉSEAUX DE PROVINCE**

	Nombre de réseaux	Kilomètres par habitant	Voyages par habitant	Voyages par kilomètre	Kilomètres par agent roulant	Recette par voyage (en euros courants)	Dépense par voyage (en euros courants)	Dépense par km (en euros courants)	Taux de couverture des dépenses
Plus de 250 000 hab.	25	36,3	160,4	4,4	20 658	0,49	1,43	6,31	34,3
De 100 000 à 250 000 hab.	42	31,8	77,1	2,4	22 188	0,41	1,92	4,67	21,5
Moins de 100 000 hab.	77	19,8	35,4	1,8	23 950	0,40	2,13	3,79	18,9
<b>Moyenne province</b>	<b>144</b>	<b>32,0</b>	<b>114,4</b>	<b>3,6</b>	<b>21 397</b>	<b>0,47</b>	<b>1,56</b>	<b>5,57</b>	<b>30,2</b>

Évolution 2014/2013		Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation			Coût kilométrique	R/D	
Plus de 250 000 hab.	25	0,9%	1,2%	0,3%	1,0%	-1,8%	0,0%	0,3%	-1,9%
de 100 000 à 250 000 hab.	42	0,6%	1,9%	1,2%	1,4%	-1,9%	-1,6%	-0,4%	-0,3%
Moins de 100 000 hab.	77	1,9%	2,8%	0,8%	0,5%	-1,9%	-0,4%	0,5%	-1,5%
<b>Moyenne province</b>	<b>144</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>1,0%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>0,1%</b>	<b>-1,5%</b>

**DONNÉES 2014 DU RÉSEAU DE GENÈVE**

	Nombre de communes	Population desservie (en milliers d'habitants)	Surface desservie (en km <sup>2</sup> )	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres (en milliers)	Voyages (en millions)	Déplacements (en millions)
Réseau de Genève	45	476	177	423	26 154	197,1	155,6
Évolution 2014/2013	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	17,8%	0,2%	0,2%

	Parc	Effectif du personnel	Agents roulants	Recettes commerciales** (en M€)	Dépenses d'exploitation** (en M€)
Réseau de Genève	426	2 229	1 805	144	265
Évolution 2014/2013	0,5%	-4,6%	-5,6%	1,7%	-2,0%

\* Taux de change moyen 2014: 1 CHF = 0,82 €.

# L'évolution sur un an

Pour les grands réseaux dotés de modes lourds comme pour les petites agglomérations, l'année 2014 augure un tournant. Les stratégies déployées au cours des dernières années sont arrivées à leur terme et ont permis d'atteindre des objectifs de trafic ambitieux. Cependant, elles se heurtent toujours à un contexte extérieur qui grève leurs effets et hypothèque leur avenir.



**D**u strict point de vue du volume de la demande, le transport public urbain n'a pas eu à subir les effets de la crise qui touche la majorité des secteurs de l'économie française. En effet, les entreprises continuent à proposer des emplois stables, pérennes et non délocalisables. Elles ont augmenté leurs effectifs de 2% en 2014 alors que toutes les sociétés marchandes françaises les diminuaient de 0,3%.

Pour autant, le ralentissement du pouvoir d'achat moyen des ménages et l'accroissement de la précarité ont eu un impact très significatif sur le secteur, d'abord sur la demande et, par contrecoup, sur l'offre, puis sur les recettes.

## UN CONTEXTE PROPICE À L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC

La vigilance budgétaire accrue des Français a en effet contribué à recourir encore davantage aux transports publics. Ceux-ci offrent une solution de déplacement largement moins onéreuse que le véhicule particulier : le coût d'un déplacement y est trois fois moindre qu'en voiture. Par ailleurs, leur qualité de service s'accroît d'année en année tant quantitativement que qualitativement et offre une vraie alternative à la mobilité individuelle. Dans un contexte de budgets serrés, les Français les ont donc naturellement privilégiés.

Cet accroissement de la demande s'ajoute à celui, plus structurel, lié à des mutations vers des modes de déplacement plus vertueux, plus sûrs et présentant des garanties de temps de parcours en progression.

Un dernier gisement de clientèle se trouve dans l'élargissement des territoires desservis, qui permet de recruter des clients

jusqu'alors exclus du système de transport collectif. Le potentiel reste néanmoins très limité : pour une hausse de 7% des surfaces desservies en 2014, le nombre d'habitants susceptibles d'emprunter les bus n'a progressé que de 1,6%.

## UN ENCADREMENT DE LA PROGRESSION DE L'OFFRE

L'ensemble de ces éléments a contribué à faire progresser le nombre de voyageurs de 3,1% sur l'année en province, et de 2,6% dans Paris et sa petite couronne. Ces évolutions relativement proches se retrouvent dans la comparaison entre les différentes tailles d'agglomération sur le territoire français, qui présente une forte homogénéité. Seuls les petits réseaux sortent du lot : ils ont enregistré une hausse de 4,2% de leur trafic en 2014, l'une des plus fortes de la décennie.

Face à un tel engouement, l'offre kilométrique a naturellement été adaptée. Là encore, les petits réseaux enregistrent la plus forte progression (+3,3%), qui est à mettre en relation avec le développement des surfaces desservies (+5,1%). Ce sont cependant les agglomérations de taille intermédiaire qui auraient dû connaître une production kilométrique dopée au regard de l'agrandissement de leurs périmètres de service (+10,7%).

Toutefois, dans aucune strate de réseaux, le développement de l'offre n'atteint celui du nombre de voyageurs, et ce pour la quatrième année consécutive. La production a, en effet, progressé de 2,7% en 2014 en province comme à Paris permettant une nouvelle amélioration du taux d'utilisation qui atteint désormais 3,6 voyages par kilomètre en moyenne en province.

## DES DÉPENSES MAÎTRISÉES, DES RECETTES SOUS TENSION

La limitation de la progression de l'offre ne relève pas que de l'optimisation des flux. Certes, les duos AO/exploitants n'ont cessé d'adapter leurs réseaux aux pratiques de mobilité de leurs voyageurs afin de satisfaire la demande là où elle se trouve, mais ils doivent faire face à des contraintes budgétaires telles qu'il devient vital de limiter les dépenses.

De ce point de vue, force est de constater que le but est atteint. Avec une hausse moyenne de 2,8%, les coûts d'exploitation ont connu un net coup de frein en province alors qu'ils ont reculé en région parisienne. Il en résulte une dépense au kilomètre stable (+0,1%), situation presque inédite au cours de la décennie passée (elle avait progressé en moyenne de 1,2% par an entre 2004 et 2013).

Il faut dire qu'il n'a pas fallu compter sur les revenus commerciaux pour améliorer le taux de couverture en 2014. En croissance de seulement 1,2% sur l'année en province et de 1,7% à Paris, ils témoignent de la difficulté à laquelle se sont heurtés les réseaux pour répercuter, sur leurs tarifs, l'augmentation de 3 points du taux de TVA sur les services transports. Intervenant à quelques mois des élections municipales, qui mettent au point toute évolution des politiques tarifaires, cette nouvelle hausse de la TVA a contraint les agglomérations à renoncer à une part de leurs revenus du trafic. Le ratio des recettes rapportées aux dépenses se trouve ainsi encore amputé de 1,5% pour s'établir à 30,2% en moyenne en province. ●

# 10,8%

C'est l'augmentation des surfaces desservies par les réseaux entre 100 000 et 250 000 habitants

# 3,6%

C'est la progression des recettes pour les réseaux de 50 000 à 100 000 habitants

# 5,3%

C'est le recul du taux de couverture pour les réseaux de moins de 50 000 habitants

## FOCUS SUR LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE RÉSEAUX

### RÉSEAUX DE PLUS DE 250 000 HABITANTS: UNE ANNÉE EN DEMI-TEINTE

De façon assez inédite, les réseaux de grande taille n'ont pas été ceux qui ont tiré la tendance en 2014. Ils ont même enregistré les moins bonnes performances du point de vue du trafic (+3%) et des recettes commerciales (+1,1%). Pour autant, ils demeurent loin devant les autres strates de réseaux du point de vue de la plupart des ratios. Le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales est le premier d'entre eux. Avec un niveau de 34,6%, accusant certes le plus fort recul de l'ensemble (-1,9% sur l'année), les grandes agglomérations s'illustrent. D'autant que le ratio s'établit à 35,4% pour les 21 réseaux dotés de TCSP lourd.

Le nombre de kilomètres produits par agent roulant est l'indicateur pour lequel les réseaux de plus de 250 000 habitants desservis rompent avec la tendance en 2014, de façon positive cette fois. En enregistrant la plus forte hausse de l'ensemble (+1%) sur l'année, ils témoignent de l'amélioration des conditions de circulation des véhicules de transport public dans les villes où de plus en plus d'espace leur est réservé dans un contexte de congestion croissante.

### RÉSEAUX ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS: DANS L'EXPECTATIVE

Il est difficile de dégager une tendance sur une classe de réseaux qui comporte des agglomérations extrêmement disparates. En effet, cette strate de population comporte sept réseaux dotés de TCSP lourd sur les 42 qui la composent, tandis que la densité moyenne

de population s'échelonne de 137 habitants au kilomètre carré à dix fois plus. Quelques points saillants peuvent cependant être relevés pour l'année 2014. Tout d'abord, c'est dans ces réseaux de taille intermédiaire que les dépenses d'exploitation ont été le plus sensiblement freinées. Ainsi, 11 réseaux les ont même réduites. La tâche n'était pourtant pas facile. L'extension de plus de 10% des périmètres desservis aurait pu contribuer à l'inflation des coûts, mais la production supplémentaire (+2,2%) a été portée sur les zones les plus pertinentes. Les voyageurs y ont été sensibles puisque leur nombre a progressé de 3,4% sur l'année.

Pour autant, les recettes n'ont pas suivi ce rythme de croissance, de sorte que l'effort consenti sur les dépenses n'a pas permis, à lui seul, de redresser le taux de couverture.

### RÉSEAUX ENTRE 50 000 ET 100 000 HABITANTS: UN TAUX DE COUVERTURE INFÉRIEUR À 20%

Les réseaux comptant entre 50 000 et 100 000 habitants sont ceux dont la fréquentation a le plus augmenté en 2014 (+3,4%). Sans surprise, ce sont également ceux dont la densité des territoires desservis a le moins reculé au cours de l'année (-1,2% contre -5% pour l'ensemble). Ils ont ainsi pu capitaliser sur une clientèle fidèle dans des zones où la concurrence de la voiture particulière est importante. De fait, ce socle de clientèle leur a permis d'ajuster leurs tarifs en 2014 afin de faire progresser leurs recettes à un rythme pas trop éloigné de celui du trafic (+3,5% contre +4,5%). Le repli de leur recette par voyage est

par conséquent le plus faible de la province (-0,6%) tandis que leur recette au kilomètre est la seule à progresser (+0,5%).

Cette stratégie leur a permis de contenir l'érosion de leur taux de couverture, qui est traditionnellement le plus faible de l'ensemble des réseaux. Il s'établit désormais à 17,8% (19,2% en excluant les réseaux gratuits de Libourne et Châteauroux).

### RÉSEAUX DE MOINS DE 50 000 HABITANTS: PLUS DE CLIENTÈLE, MAIS À QUEL PRIX?

Les très petits réseaux ont la partie extrêmement difficile en 2014. Ce sont les seuls dont les recettes commerciales ont baissé au cours de l'année, et de façon prononcée: -1,9%. Ce résultat n'est pourtant pas dû à un repli du trafic, celui-ci ayant progressé de 4,1%. C'est donc du côté des tarifs, et notamment de la non-répercussion de la hausse du taux de TVA, qu'il faut y voir l'une des raisons.

Pourtant, cette clientèle supplémentaire, acquise au prix d'une forte augmentation de la production (+4,6%), coûte cher: elle a entraîné une hausse de 3,6% des dépenses d'exploitation. La nécessité de desservir des territoires de plus en plus éloignés des centres suppose, en effet, des moyens matériels et humains de plus en plus importants et impossibles à optimiser quand il faut desservir toutes les zones aux heures de pointe. Ainsi, le nombre de salariés roulants a augmenté de 3,1% sur l'année et celui des véhicules de 5,9%.

La conjonction de la baisse des revenus et de la croissance des coûts a conduit à un sévère recul du taux de couverture de 5,3%. ●

# Les perspectives pour 2015

La réduction des moyens de financement du transport public urbain a fini par impacter la production kilométrique. Pour la première fois depuis dix-sept ans, elle s'est inscrite en baisse au premier semestre 2015.

Ces deux dernières années, les mauvaises nouvelles se sont accumulées pour le transport public urbain. Outre la baisse des dotations de l'État aux collectivités locales qui prend sa pleine ampleur, il aura fallu composer avec la hausse du taux de TVA de 7 à 10% au 1<sup>er</sup> janvier 2014 et la perspective du relèvement à 11 salariés du seuil à partir duquel les employeurs contribuent au versement transport.

La conjoncture macroéconomique ne s'avère pas plus propice à l'optimisme. Certes, le pouvoir d'achat des ménages s'améliore, avec à la clé probablement davantage de déplacements pour les loisirs ou les achats, mais la baisse du prix des carburants pourra les faire opter pour le véhicule particulier.

Du côté des collectivités locales, là encore, les perspectives se révèlent assez maussades. Leurs budgets 2015 auront atteint l'équilibre au prix d'une réduction drastique de leurs dépenses d'investissement. Un point qui, en l'absence d'un nouvel appel à projets de l'État, ne plaide pas en faveur de plans ambitieux pour le transport à court terme.

L'année 2015 s'annonce donc difficile. Les résultats du premier semestre en attestent. Le recul de la production kilométrique en province est un signal d'alarme puissant pour la profession. D'une part, parce qu'il est inédit

depuis plus de quinze ans et, d'autre part, parce qu'il intervient alors que la demande reste croissante.

## UNE DEMANDE FRAGILE ET VERSATILE

La demande commence à afficher des signes de fléchissement. En effet, si l'optimisation des réseaux, qui passe par une réduction de l'offre dans des zones à faible potentiel, est nécessaire, elle présente des risques de perte de clientèle. Les efforts déployés au cours des dix dernières années pour augmenter les fréquences et accroître les amplitudes de service les soirs, week-ends et lors des petites vacances, afin de séduire de nouveaux voyageurs, peuvent ainsi s'avérer vains.

Déjà, le trafic a nettement ralenti au cours des six premiers mois de 2015 dans les petites et moyennes agglomérations, des territoires où les transports publics sont souvent désavantagés par rapport à la voiture particulière en termes de temps de parcours. Il résiste mieux dans les grandes agglomérations du fait de l'efficacité des transports publics de ce point de vue. Seul le réseau souterrain parisien a vu sa fréquentation reculer, début 2015, en raison notamment d'un « effet Charlie » et de la peur qui s'est emparée des Franciliens et des touristes suite aux attentats de janvier.

Un effet similaire a, par ailleurs, été constaté pendant quelques semaines, dans les réseaux de province dotés de métros.

## UNE EMBELLIE DU CÔTÉ DES RECETTES

Le début d'année 2015 a cependant réservé une bonne surprise. Le rebond des recettes commerciales en province permet d'espérer un retournement de la tendance à la baisse de la recette par voyage. En recul d'encre 2% en 2014, cette orientation ne peut perdurer et menace la pérennité du service. Les stratégies des réseaux de transport public se multiplient donc pour fidéliser la clientèle, faciliter les pratiques d'achat de titres (réabonnement automatique, post paiement, abonnement sur Internet...), mais également lutter contre la fraude. Celle-ci constitue, en effet, un manque à gagner important, qui n'est pas supportable compte tenu de la politique de prix bas menée dans les transports publics en France. L'appareil législatif évoluant en faveur de meilleurs moyens de lutte, il est permis d'espérer une efficacité croissante des contrôles et des recouvrements des amendes. C'est également à ce niveau, mais cette fois-ci du point de vue des amendes de stationnement, que les collectivités locales espèrent disposer de moyens supplémentaires dans les années à venir. ●

0,9%

C'est la hausse du produit intérieur brut en volume (acquis au 2<sup>e</sup> trimestre 2015)

### LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE

PIB en volume

0,9%

Dépenses de consommation des ménages (en volume)

1,3%

Pouvoir d'achat du revenu disponible des ménages

1,4%

Formation brute de capital fixe (en volume)

-0,7%

Ménages

-3,8%

Administrations publiques

-2,3%

Source : INSEE.



LES FINANCES DES COLLECTIVITÉS LOCALES	Évolutions 2015/2014 <sup>(P)</sup>
<b>Total Recettes</b>	<b>0,5 %</b>
Recettes fiscales	2,3 %
Dotations de l'État	-8,0 %
Autres recettes	5,1 %
<b>Total Dépenses</b>	<b>-0,4 %</b>
Charges de personnel	2,4 %
Achats	0,8 %
Prestations sociales et transferts versés	2,2 %
Autres dépenses	0,9 %
Intérêts de la dette	-4,0 %
Dépenses d'investissement	-7,4 %

Source : La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2015.

<sup>(P)</sup> Prévisions.

#### 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, présenté

dans la revue *Transport Public*. Ils se répartissent comme suit :

- 24 réseaux de plus de 250 000 habitants, soit un réseau de moins que l'échantillon présenté dans les données et ratios 2014 ;

- 31 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants, soit 74 % de l'échantillon 2014 ;
- 45 réseaux de moins de 100 000 habitants, soit 58 % de l'échantillon 2014.

#### RÉSULTATS À FIN JUIN 2015 EN PROVINCE

(VARIATION EN % DES SIX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2015 CONSOLIDÉS PAR RAPPORT AUX SIX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2014 CONSOLIDÉS)

	Production	Trafic	Recettes
Plus de 250 000 habitants	-0,7 %	2,6 %	2,9 %
De 100 000 à 250 000 habitants	-0,2 %	0,4 %	3,6 %
Moins de 100 000 habitants	0,4 %	0,4 %	0,6 %
<b>Total Province</b>	<b>-0,5 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>2,9 %</b>

Source : UTP (enquête mensuelle de conjoncture).

#### RÉSULTATS À FIN JUIN 2015 POUR LA RATP

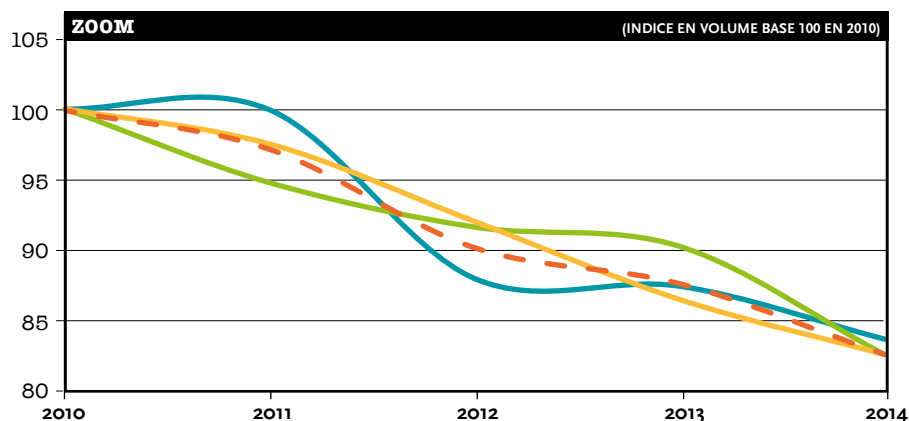
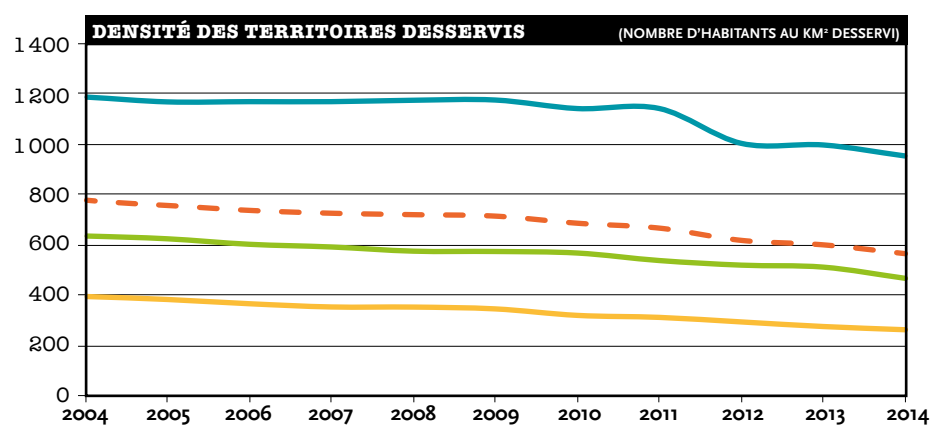
(VARIATION EN % DES SIX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2015 CONSOLIDÉS PAR RAPPORT AUX SIX PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2014 CONSOLIDÉS)

	Production	Trafic	Recettes
Réseau souterrain	1,0 %	-0,2 %	
Réseau de surface	2,7 %	3,2 %	
<b>Ensemble tous modes</b>	<b>1,7 %</b>	<b>1,1 %</b>	<b>-0,4 %</b>

Source : RATP.

# Les résultats globaux et leur évolution sur dix ans

L'analyse des principaux ratios du secteur public urbain sur moyen terme montre que leurs évolutions se sont accordées en 2014 pour la première fois depuis 2004. Les écarts en valeur restent importants pour certains indicateurs.



## EN 2014, LA DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS PASSE SOUS LE SEUIL DES 600 HABITANTS AU KILOMÈTRE CARRÉ

Sans égaler le record de 2012 (+9,4%), l'augmentation des surfaces desservies en 2014 est cependant l'une des plus fortes de

la décennie passée. Elle s'établit à +7,9%, pour un gain de population de seulement 1,7%. Cette nouvelle accélération accentue le rythme de repli de la densité des territoires du transport public urbain. En recul de 3% par an en moyenne sur 10 ans, celle-ci s'établit désormais à 568 habitants par kilomètre carré, alors qu'elle était de 772 habitants en 2004. Seconde tendance lourde de cette dilution : elle

concerne en premier lieu les petits réseaux. Or ce sont ceux dont le cœur d'agglomération est le plus réduit et concentre donc, à l'origine, peu de voyageurs potentiels. En s'étendant vers leur périphérie de plus en plus clairsemée, ils desservent désormais des territoires dont la surface équivaut à celle des réseaux de grande taille mais avec près de quatre fois moins d'habitants. ●

L'analyse sur la dernière décennie est impactée par la composition de l'échantillon retenu, dans la mesure où certains réseaux ne peuvent pas être suivis sur longue période compte tenu des changements de contrats ou de l'absence de réponse à l'enquête « Cahiers Verts » certaines années. Ainsi, seuls 121 des 154 réseaux de province renseignés en 2014 peuvent être examinés de 2004 à 2014. Ils se répartissent comme suit :

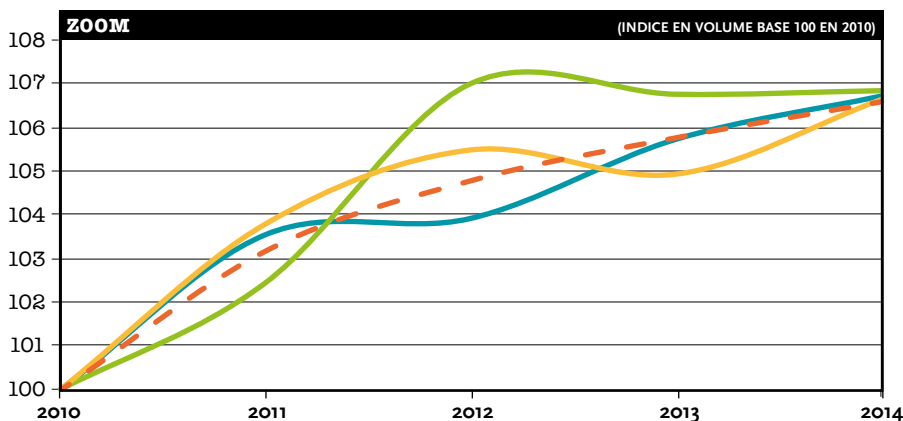
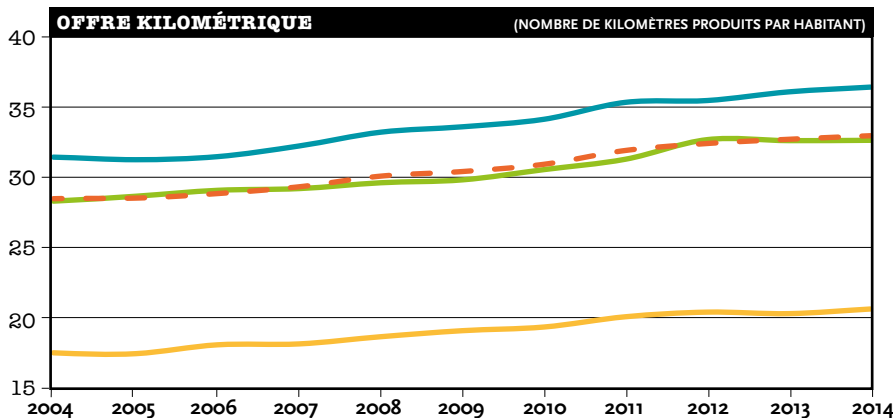
- 24 réseaux de plus de 250 000 habitants (sur les 25 de la classe) ;
- 39 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants (sur les 46 de la classe) ;
- 58 réseaux de moins de 100 000 habitants (sur les 83 de la classe).

Ces 121 réseaux représentent 89% de la population desservie, 93% de la production kilométrique et 98% du trafic de l'échantillon de 154 réseaux présentés pour l'exercice 2014.

### MÉTHODOLOGIE

Les graphes présentent les résultats des principaux indicateurs d'activité sur la décennie 2004-2014 de 121 réseaux de province (moyenne globale et par classe de population). Un zoom est par ailleurs réalisé sur les quatre dernières années (évolution en indice 100 pour l'année 2010). Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants 2014.

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



## LE RALENTISSEMENT SE CONFIRME EN 2014

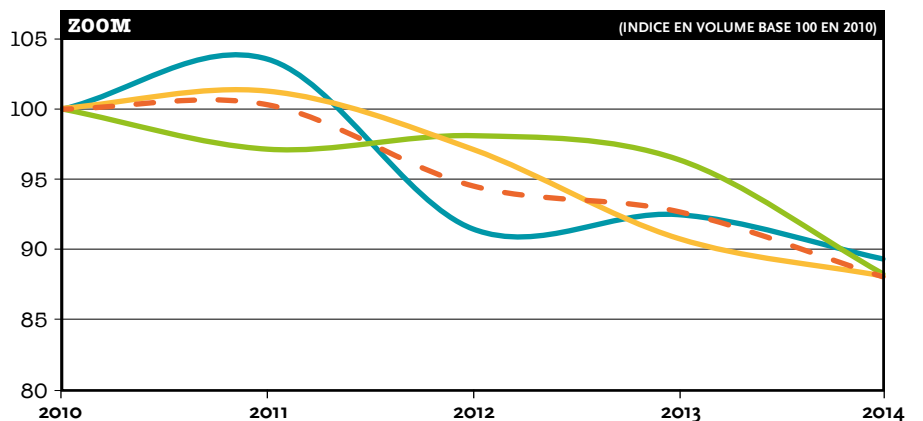
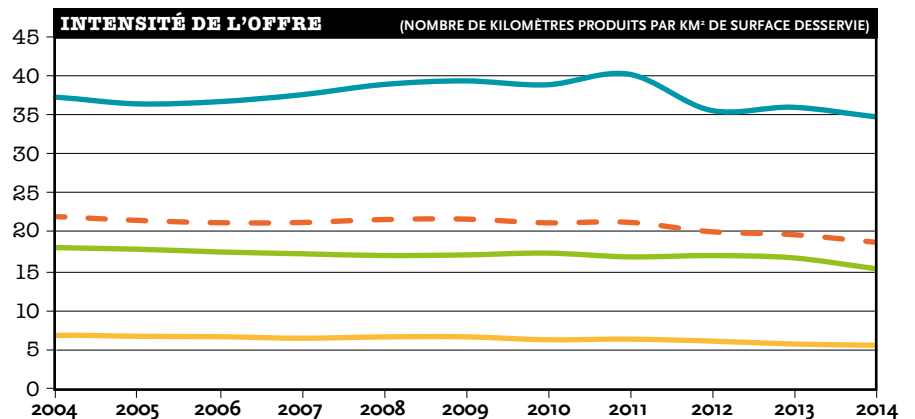
Sur une décennie de croissance, 2014 est la deuxième année de ralentissement de la progression de l'offre kilométrique. En augmentant de 0,8% sur l'année (après + 0,9% en 2013), elle se démarque en effet du rythme annuel de 1,5% observé depuis 2004. L'évolution du nombre de kilomètres produits tend donc à se rapprocher de celle du nombre d'habitants desservis. Elle rompt ainsi avec la tendance des années 2007 à 2012 qui enregistrait une progression de 2% par an.

Cette intensification de l'offre s'avère plus marquée dans les petits réseaux (+ 18,4% en 10 ans) qui ont dû mobiliser des moyens de plus en plus importants pour aller desservir des territoires de plus en plus diffus. Elle est plus contenue dans les grandes et moyennes agglomérations (+ 15,6% en dix ans), mais a néanmoins permis d'atteindre un niveau d'offre de l'ordre de 32 à 36 kilomètres produits par an et par habitant. ●

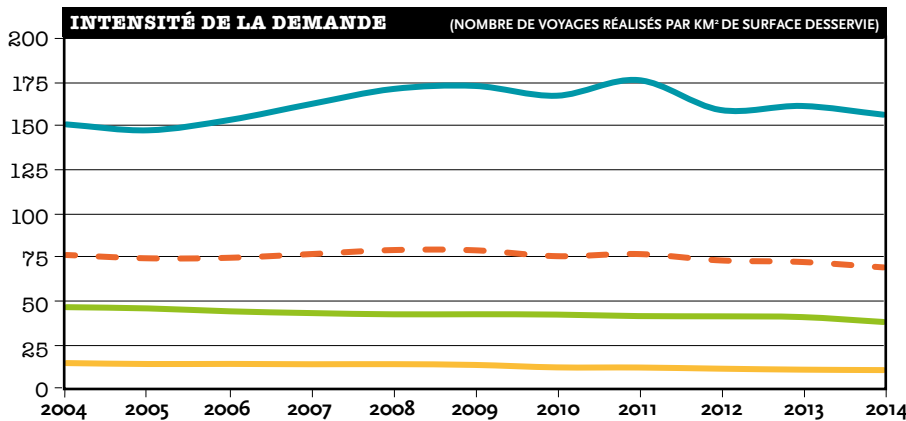
L'offre kilométrique progresse de 1,5% par an

## 2014 ILLUSTRE DE NOUVEAU LA DIFFICILE ÉQUATION POUR SATISFAIRE UNE DEMANDE ÉPARSE

L'extension des périmètres de transport urbain a été telle au cours des dernières années que la production kilométrique n'a pas pu suivre leur rythme de croissance. L'équation n'était pas simple puisqu'il s'agissait de desservir des territoires recelant un potentiel de clientèle de plus en plus réduit tout en veillant à ne pas diluer l'offre pour ne pas la rendre moins attractive. La tâche est naturellement plus aisée dans les grands réseaux dont le cœur d'agglomération concentre la majorité de la demande et dont l'intensité de production par kilomètre carré est six fois supérieure à celle des petits réseaux. Dans les réseaux de plus de 250 000 habitants, chaque hectare desservi donne lieu à 3 470 kilomètres produits en 2014 (3 730 en 2004) tandis qu'il n'en génère que 550 dans les réseaux de moins de 100 000 habitants (690 en 2004) et 1 530 dans ceux de taille intermédiaire (1 790 en 2004). ●

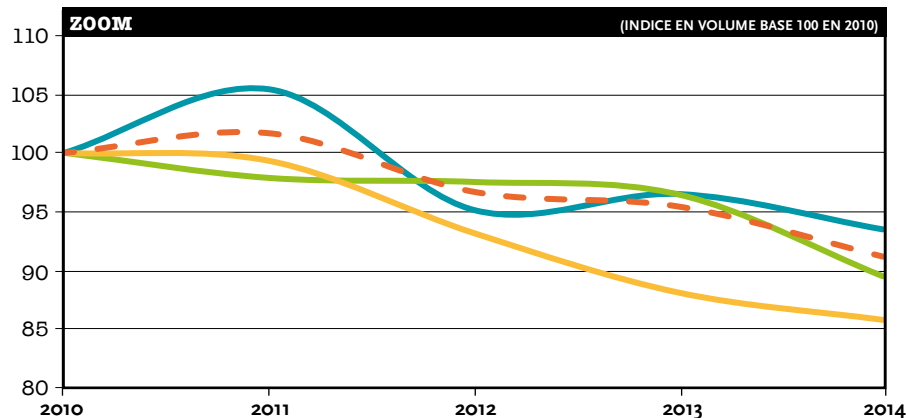


# Les résultats globaux et leur évolution sur dix ans



## UNE DEMANDE EXPONENTIELLE DANS LES GRANDS RÉSEAUX

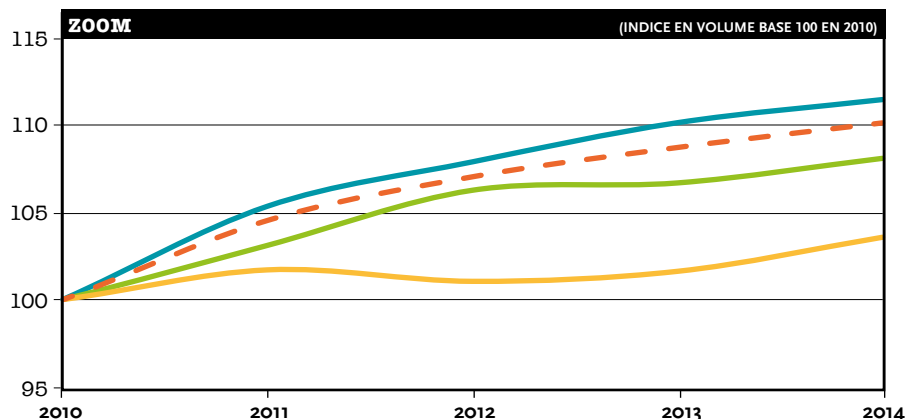
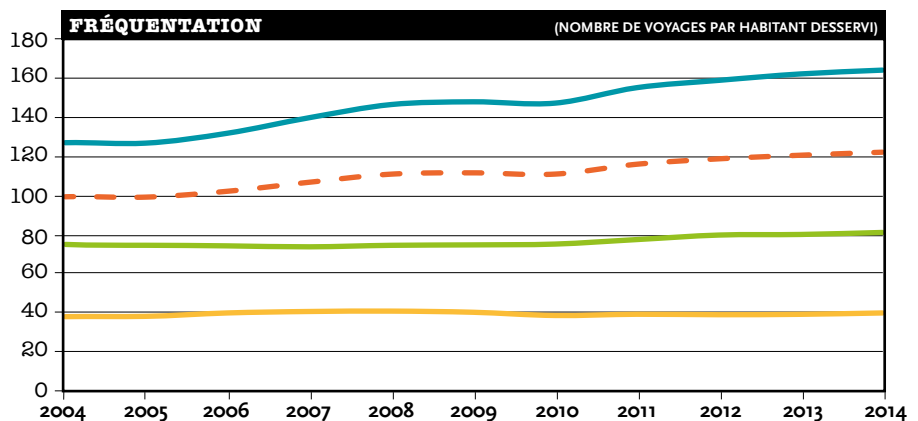
L'intensité de la demande par kilomètre carré dans les grands réseaux est presque quinze fois supérieure à celle des petits. La concentration de la population dans les grands centres urbains, où l'offre de transport public est dense et fréquente, et où son avantage par rapport à la voiture particulière est déterminant, fait croître la demande d'année en année. Ainsi, chaque kilomètre carré desservi en 2014 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants a généré 156 voyages (+ 3,7 % par rapport à 2004). Ce ratio avait néanmoins atteint son sommet en 2011 (176 voyages), avant que les vagues de forte extension des périmètres de la classe (en 2012 et 2014) ne lui fassent retrouver son niveau de 2007. À l'inverse, la demande plus diffuse dans les petits et moyens réseaux y fait baisser ce ratio de respectivement 30 % et 19 % au cours de la décennie. Il s'établit désormais à 38 voyages par kilomètre carré dans les agglomérations entre 100 000 et 250 000 habitants, et à 10,5 dans celles de moins de 100 000 habitants. ●

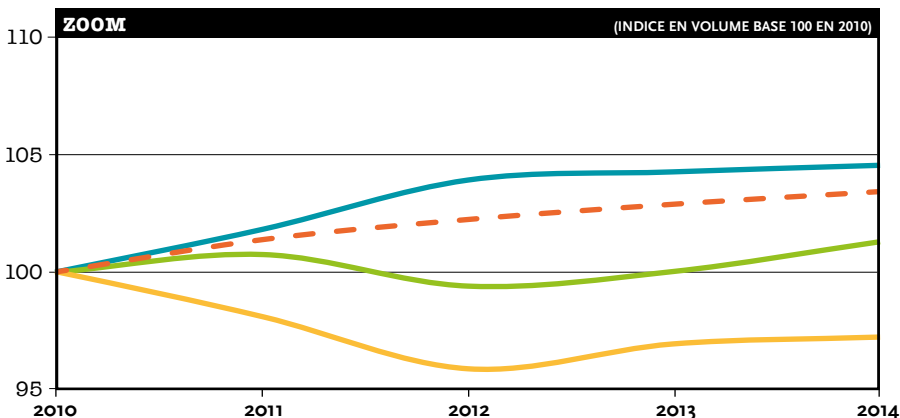
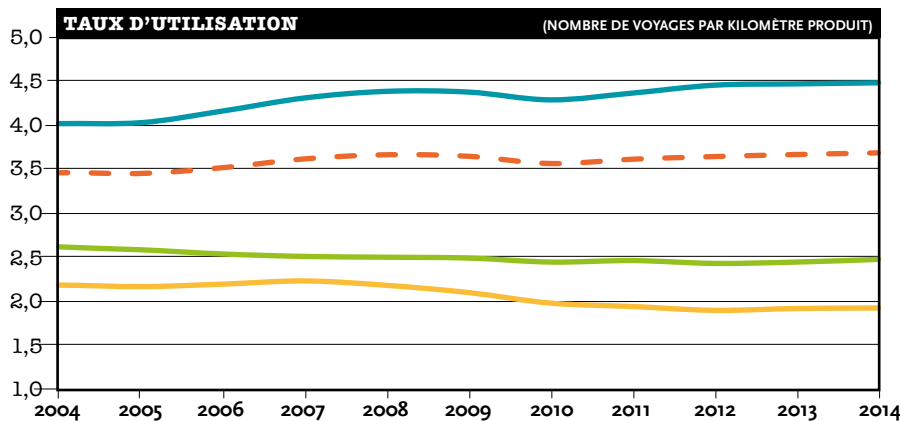


Une hausse du trafic de 3,5 % en 2014 pour les petits réseaux

## LES PETITS RÉSEAUX S'ILLUSTRENT EN 2014

L'année 2014 a mis en lumière un rebond significatif de la fréquentation dans les petits réseaux. L'évolution de ce ratio était systématiquement inférieure à celle des autres catégories de réseaux depuis 2005, mais cette tendance a été rompue en 2014 grâce à une hausse du trafic de 3,5 %, près de deux fois supérieure à celle de la population desservie. Il n'en demeure pas moins que les agglomérations de moins de 100 000 habitants conservent une fréquentation moyenne quatre fois inférieure à celle des agglomérations de plus de 250 000 habitants (et deux fois moindre que dans la classe intermédiaire). Les mises en service de modes de transport en site propre ont eu un effet multiplicateur sur le nombre de voyageurs transportés au cours des dix dernières années dans les réseaux à forte densité de population. Ces derniers ont définitivement creusé l'écart avec les autres réseaux. ●





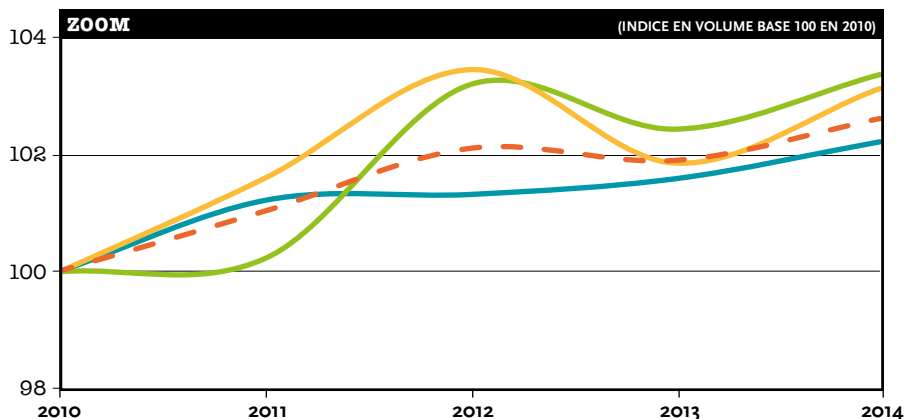
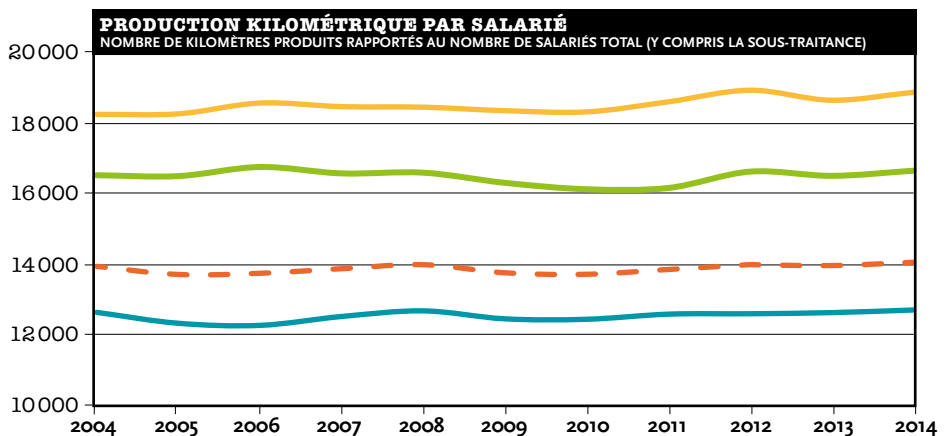
## DES ÉVOLUTIONS SYNCHRONES EN 2014

Pour la deuxième année consécutive, les évolutions des voyages rapportées à celles des kilomètres produits sont similaires pour l'ensemble des classes d'agglomération. C'est aussi la deuxième année de hausse pour les petits réseaux qui avaient vu ce ratio baisser de façon ininterrompue pendant cinq ans. Le bilan sur dix ans demeure néanmoins négatif pour les agglomérations de petite et moyenne tailles tandis qu'il est positif pour les grandes. Ainsi, dans les réseaux de moins de 100 000 habitants, le taux d'utilisation était supérieur à 2 jusqu'en 2010, puis il a continué à décroître tandis que les deux années de rebond de 2013 et 2014 n'ont pas permis de retrouver ce seuil symbolique. À l'inverse, les réseaux de plus de 250 000 habitants ont dû faire face au recul de ce ratio à une seule reprise au cours de la décennie (en 2009), de sorte qu'il frôle désormais le niveau de 4,5 voyages par kilomètre produit. ●

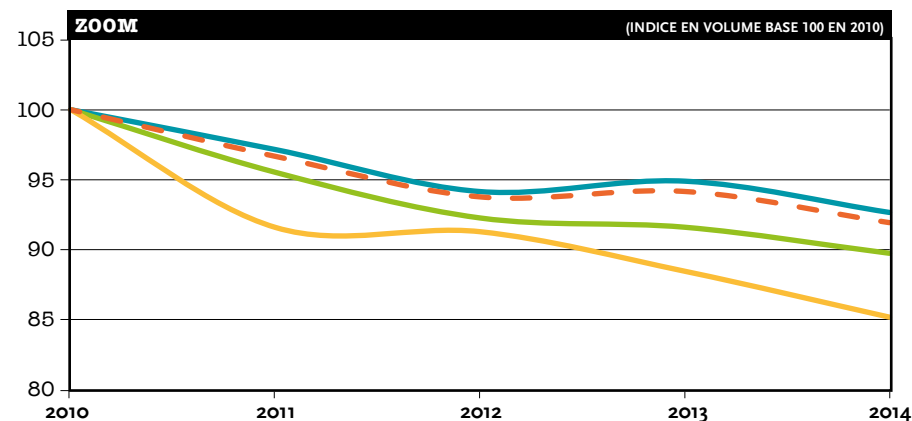
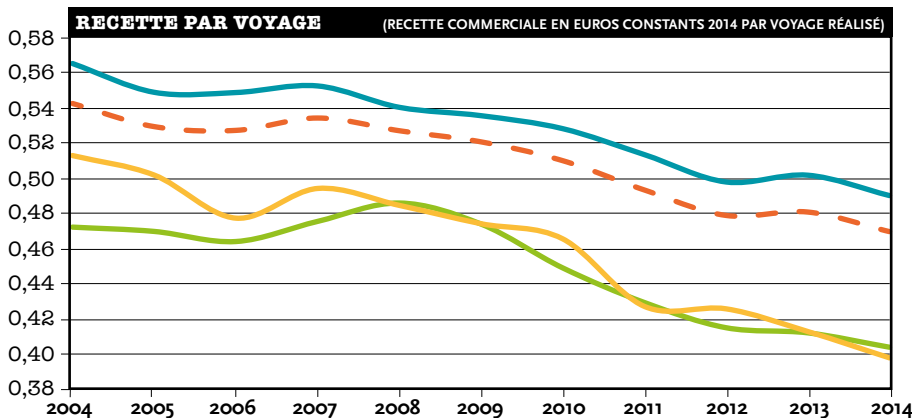
**Le taux d'utilisation a baissé de 12% en dix ans dans les petits réseaux**

## PEU DE MARGES DE MANŒUVRE POUR DES GAINS DE PRODUCTIVITÉ

La productivité par salarié est un ratio presque parfaitement étale dans les moyens et grands réseaux, avec un rythme de croissance annuel de 0,1% sur la décennie passée. Elle a cependant progressé de 3,5% en dix ans dans les petits réseaux. Dans ces territoires, la distance inter-arrêts, qui s'accroît avec l'extension des périmètres de transport et l'absence de congestion dans les cœurs d'agglomération, contribue naturellement à accroître la vitesse des bus. Pour les raisons inverses, les potentiels gains de productivité dans les grandes agglomérations, permis par la mise en service de modes en sites propres, sont annihilés par les contraintes de circulation qui pèsent sur les autres modes. Il en résulte un écart de kilomètres produits par salarié et par an de l'ordre de 6 000 entre les agglomérations de plus de 250 000 habitants (12 672 km) et celles de moins de 100 000 habitants (18 879 km). Les agglomérations intermédiaires affichent une productivité moyenne de 16 641 kilomètres, mais il existe de fortes disparités selon les réseaux et leur densité, dans ces territoires par nature très hétérogènes. ●



## Les résultats globaux et leur évolution sur dix ans



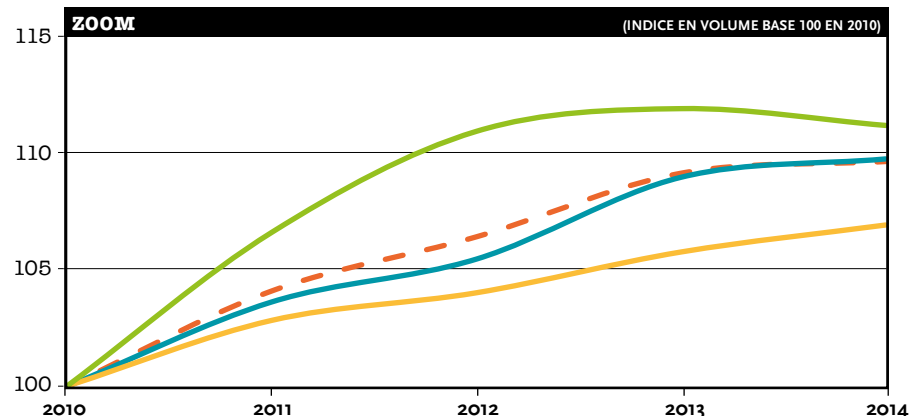
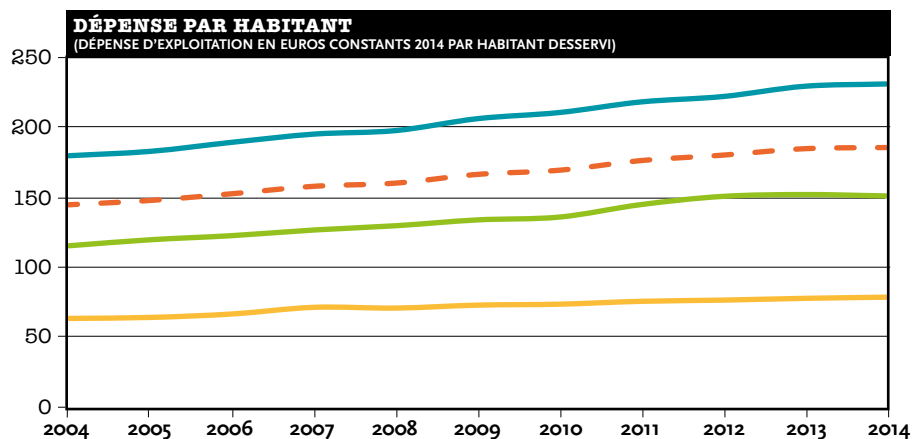
### RETOUR À LA TENDANCE PASSÉE

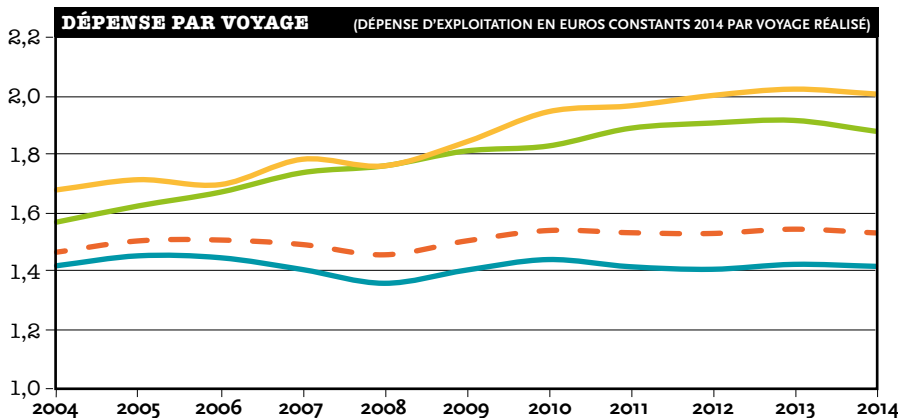
L'année 2013 avait marqué une exception dans l'évolution de la recette par voyage. Le rebond n'a pas duré : dès 2014, le retour à la tendance baissière s'est opéré. La hausse du taux de TVA de 7 à 10 % au 1<sup>er</sup> janvier a annihilé tous les efforts de la profession pour rattraper le recul structurel de ce ratio. Presque impossible à répercuter sur les prix des titres de transport en période préélectorale, cette hausse a constitué un manque à gagner de 3 %, qui a abouti à une baisse de la recette au voyage de 2,4 %. Ce nouvel épisode de repli conduit à une dépréciation du ratio de près de 14 % en euros constants au cours de la décennie passée. S'il n'a pas évolué en valeur courante (non corrigée de l'inflation) dans les grands et moyens réseaux, il a quand même baissé de 10 % dans les petits. Cela tend à prouver que, dans la plupart des cas, le prix des titres n'a pas suivi l'accroissement de la demande (par l'offre essentiellement), voire même était orienté à l'inverse. ●

7 cts d'euro, c'est la baisse de la recette au voyage depuis 2004

### LES GRANDS RÉSEAUX CONSACRENT TROIS FOIS PLUS DE MOYENS AU TRANSPORT QUE LES PETITS

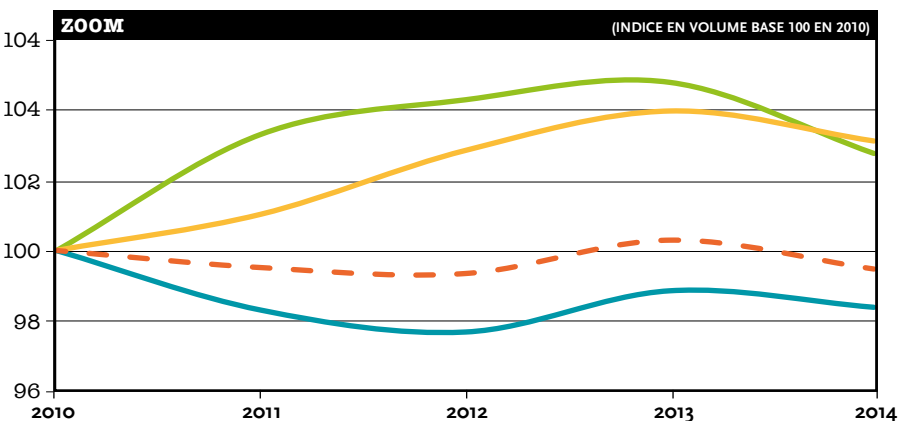
Les sommes engagées chaque année pour le transport public sont relativement proportionnelles à la densité des territoires à desservir. Ainsi, les grands réseaux y ont consacré 231 euros par habitant en 2014 contre 80 euros en moyenne dans les petits réseaux. Outre une intensité de l'offre supérieure, les grands réseaux doivent supporter la congestion et développer des modes lourds, à coûts plus importants, tandis que le transport public dans les zones à faible densité de population bénéficie de vitesses de circulation supérieures et, ce faisant, de la possibilité de réaliser, à personnel et matériels constants, un plus grand nombre de rotations. Il est néanmoins un point commun à l'ensemble des classes d'agglomérations : l'évolution de la dépense par habitant. Elle a progressé de 28 % au cours de la décennie passée, de façon assez homogène sur un rythme annuel moyen de 2,5 %, et ce, quelles que soient les tailles de réseaux. ●





## DES ÉCARTS DE CROISSANCE TRÈS IMPORTANTS SELON LES TAILLES DE RÉSEAUX

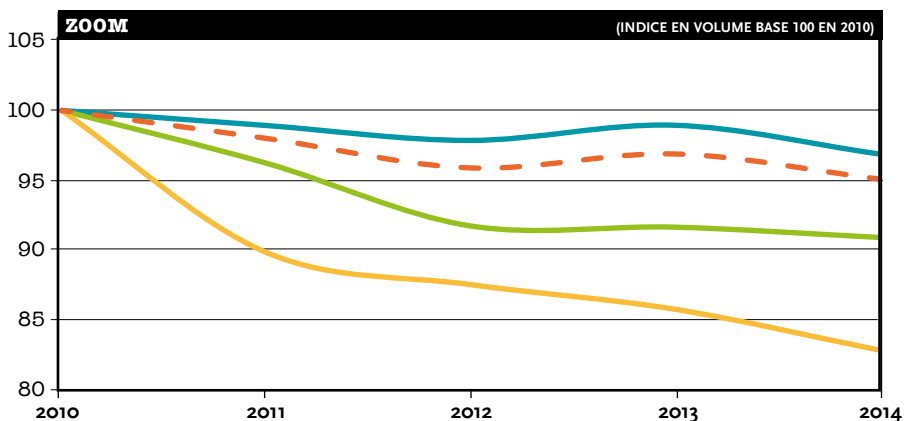
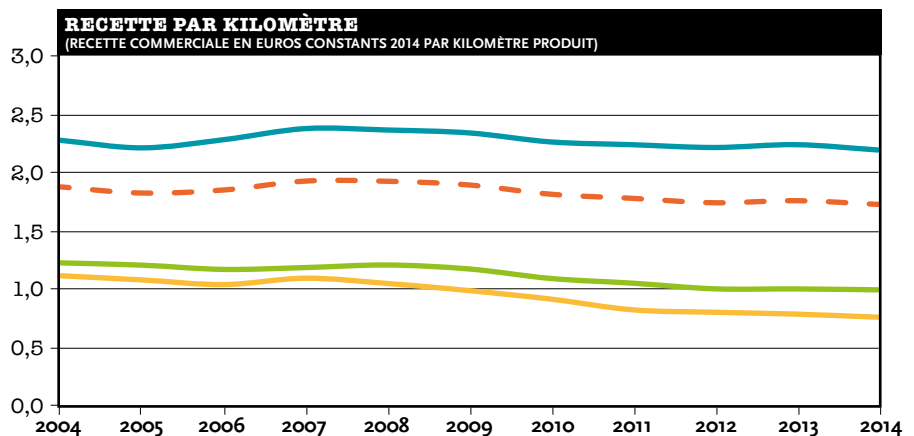
En 2014, pour la première fois en dix ans, la dépense au voyage baisse dans l'ensemble des classes d'agglomérations. La très bonne tenue du trafic (+ 3 % en moyenne) et le net ralentissement des dépenses d'exploitation (+ 2,1 % contre + 3,8 % au cours des deux années précédentes) ont permis de mettre un terme à l'augmentation continue de ce ratio dans les agglomérations de moins de 250 000 habitants. Il y avait progressé de 20 % sur la décennie pour s'établir autour de 2 euros. En ce sens, il oppose les différentes strates de réseaux puisqu'il est constant dans les grandes depuis 2004 (1,42 euro). Les modes lourds tendent en effet à faire progresser les dépenses d'exploitation en valeur brute, mais le report modal qu'ils encouragent permet de compenser cette hausse par une croissance équivalente du nombre de voyageurs. ●



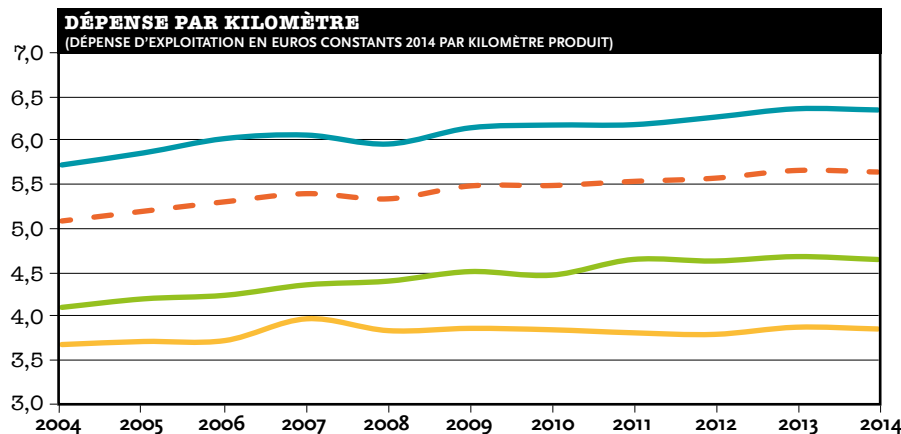
**Pour les petits réseaux, la recette par kilomètre a reculé de 32 %**

## TOUJOURS PLUS LOIN, TOUJOURS MOINS CHER

À l'instar de la dépense par voyage, le ratio de recette par kilomètre rend compte d'une très forte disparité selon les strates de réseaux, tant en niveau qu'en évolution sur la période moyenne. Bien que chaque classe soit sujette à l'extension de ses périmètres de transport, toutes ne bénéficient pas d'un socle de clientèle structurant en centre d'agglomération. Ainsi, dans les zones denses où chaque kilomètre produit recèle un potentiel de voyageurs important, le repli a été limité au cours de la décennie passée (- 3,8 %) pour s'établir à 2,20 euros en 2014 contre 2,28 euros en 2004. À l'inverse, dans les petits réseaux, dont la superficie desservie a progressé de 75 % au cours des dix dernières années sans donner lieu à une remise en cause de la tarification unique, la recette par kilomètre a reculé de 32 %. Elle atteint désormais 0,76 euro contre 1,12 euro en 2004. Sans surprise, la strate intermédiaire s'inscrit entre ces deux bornes, avec un ratio en recul de 19 % sur dix ans, à 1 euro en 2014. ●

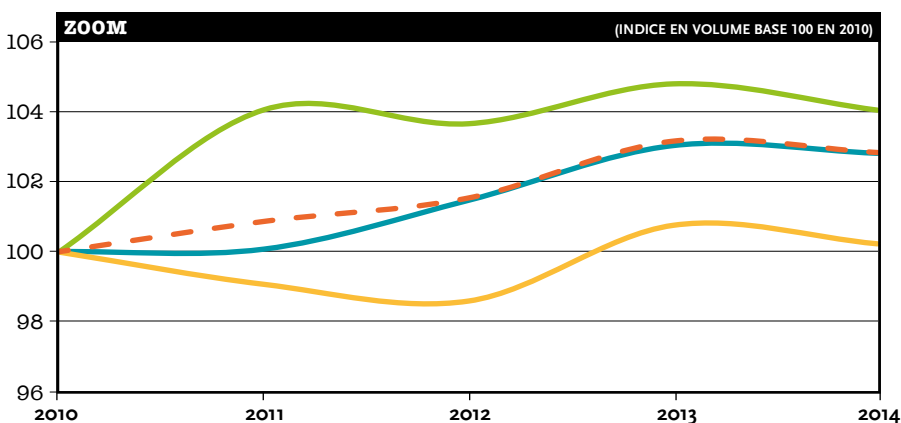


# Les résultats globaux et leur évolution sur dix ans



## LE REcul EN 2014: UNE PREMIÈRE DEPUIS 2007

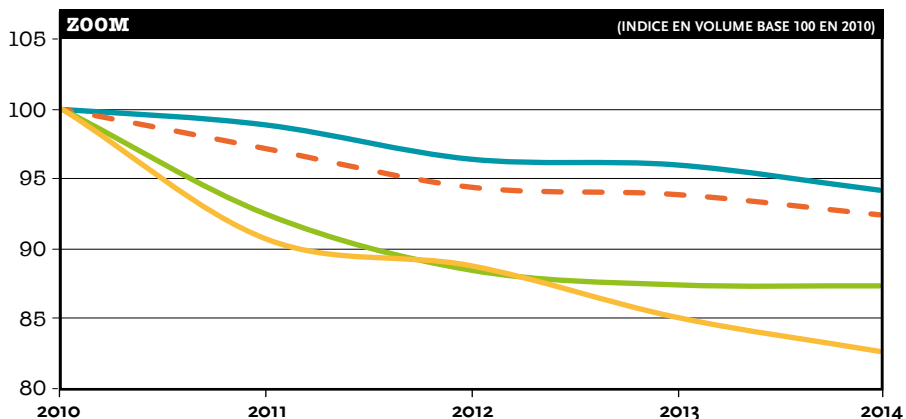
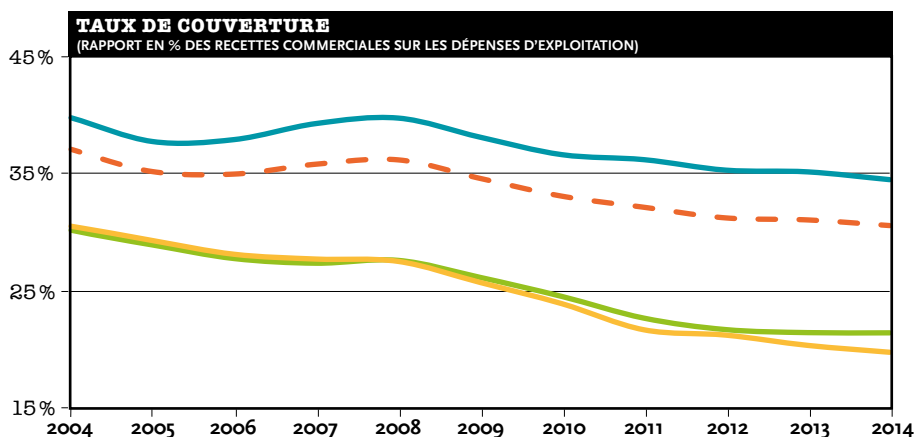
L'échantillon d'analyse des données sur la décennie diffère sensiblement de celui retenu sur un an, notamment au niveau des petits réseaux. Par ailleurs, le traitement est réalisé ici en euros constants, contrairement à l'analyse sur un an. Corrigés de l'inflation, les résultats pour 2014 de la dépense par kilomètre font état d'un recul dans toutes les tailles d'agglomérations. Certes faible (-0,3% en moyenne), il est tout de même inédit depuis 2007. Le recul des prix des matières premières, et plus spécialement des carburants à partir de la mi-année, a contribué à cette inversion. L'écart entre les différentes tailles de réseaux reste croissant avec toujours une moindre évolution dans les petits (+5% depuis 2004) tandis que les nouveaux modes et services des plus grands ont pesé sur les dépenses d'exploitation tout en permettant une optimisation de la production kilométrique. ●



Près de 2% : c'est le rythme annuel de contraction du taux de couverture

## LES PERSPECTIVES S'ASSOMBRISSENT

Si le rythme auquel le taux de couverture moyen évolue depuis dix ans ne s'inverse pas, il passera sous le seuil symbolique des 30% très prochainement. En effet, aucun signe avant-coureur d'un retournement de tendance ne se dessine, et le ratio se réduit inexorablement d'année en année à un rythme proche de 2% par an. Seules les années 2006 et 2007 font exception, à la faveur d'une augmentation des recettes de 4% et 7%, avec des évolutions très importantes au regard de celles constatées ces six dernières années. Dans les petites agglomérations, les recettes commerciales n'atteignent déjà plus les 20% des dépenses d'exploitation. Les grands réseaux tiennent la moyenne au-dessus des 30%, mais ils ne sont pas épargnés non plus : le ratio s'y est contracté de 13% au cours de la décennie passée. Ce repli n'est pas comparable avec ceux des autres tailles d'agglomérations : il atteint 35% dans les petites. ●



# DONNÉES ET RATIOS

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

Celle-ci est menée conjointement par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère (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. Ces données concernent les principaux indicateurs d'activité du secteur : production, trafic, parc, personnel, recettes commerciales, dépenses d'exploitation...

Elles sont, par ailleurs, rapportées les unes aux autres pour établir des ratios : fréquentation, offre kilométrique, couverture des recettes commerciales par les dépenses d'exploitation (R/D)...

Enfin, les données et les ratios sont consolidés par classe d'agglomération pour évaluer les évolutions de l'activité globale sur un an.

Compte tenu des changements de contrats ou de modes de gestion, ou encore de l'absence de réponses à l'enquête l'année précédente, certains réseaux ne peuvent pas intégrer le panel consolidé. Ainsi, les variations sur un an concernent **144 réseaux** dont :

- l'ensemble des **25 réseaux** de plus de **250 000 habitants** ;
- **42 réseaux** de **100 000 à 250 000 habitants** sur 46 ;
- **77 réseaux** de **moins de 100 000 habitants** sur 83.

# Données 2014

## Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2014/2013 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2014/2013 en %	Voyages en milliers	Var. 2014/2013 en %	Déplacements en milliers
Angers*	277	0,7	538	0,0	1 113	10 676	0,1	34 643	5,3	28 188
Bordeaux*	751	1,4	578	0,0	1 192	33 514	0,9	125 952	2,9	96 147
Clermont-Ferrand*	259	0,4	159	0,0	215	7 833	-0,4	29 626	2,5	26 595
Dijon*	253	0,4	240	0,0	544	11 491	2,9	45 305	9,7	36 478
Grenoble*	448	9,3	546	70,0	408	16 802	4,4	81 349	4,8	66 216
Lens	599	-0,2	761	0,0	4 719	12 369	1,4	16 855	1,2	15 961
Lille*	1 137	0,5	612	0,0	1 369	44 246	3,1	171 163	0,9	128 113
Lyon*	1 377	-0,1	618	-6,7	3 325	58 342	1,7	451 848	2,8	273 848
Marseille*	943	4,6	371	17,1	727	28 352	4,2	166 328	1,7	103 853
Montpellier*	439	2,2	412	1,7	346	13 118	3,6	75 889	4,8	57 905
Mulhouse*	270	4,8	346	7,4	497	6 965	0,9	25 337	1,8	20 335
Nancy*	262	-0,1	142	0,0	416	11 033	16,7	25 990	5,9	20 627
Nantes*	619	1,5	523	0,0	673	27 032	3,6	130 428	3,0	97 552
Nice*	545	1,1	1 466	2,0	1 889	19 094	2,2	65 653	-1,3	53 154
Orléans*	283	0,4	334	0,0	475	11 894	0,3	30 624	2,0	22 743
Perpignan	264	1,4	617	0,0	7 030	9 243	2,8	10 003	3,9	8 704
Rennes*	433	3,4	705	10,2	1 934	22 694	5,4	77 189	3,2	62 249
Rouen*	416	0,3	387	0,7	762	14 066	0,7	51 295	0,6	40 318
Saint-Étienne*	389	-0,4	529	0,0	618	11 121	0,9	43 347	1,0	27 787
Strasbourg*	481	0,7	314	0,0	611	17 850	2,6	119 620	1,7	85 443
Toulon	432	0,7	366	0,0	1 562	12 149	-1,7	28 807	-0,8	26 463
Toulouse*	963	3,0	1 014	3,3	1 252	38 397	3,4	174 772	2,3	123 858
Tours*	308	0,4	446	0,0	607	10 131	6,1	34 074	40,3	22 413
Valence/Romans	252	14,5	1 051	57,3	300	5 573	1,2	11 015	5,2	–
Valenciennes*	348	-0,1	594	0,0	680	8 883	0,6	17 155	1,0	13 472
<b>Total plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>	<b>12 746</b>	<b>1,8</b>	<b>13 672</b>	<b>6,0</b>	<b>33 264</b>	<b>462 866</b>	<b>2,7</b>	<b>2 044 267</b>	<b>3,0</b>	<b>1 458 422</b>
<b>Total plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>	<b>11 199</b>	<b>1,7</b>	<b>10 877</b>	<b>3,8</b>	<b>19 653</b>	<b>423 533</b>	<b>2,9</b>	<b>1 977 587</b>	<b>3,0</b>	<b>1 407 294</b>

- \* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.
- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Var. 2014/ 2013 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2014/ 2013 en %	Effectif du personnel	Var. 2014/ 2013 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2014/ 2013 en %	Dépenses de fonction- nement en milliers d'euros	Var. 2014/ 2013 en %	Vitesse d'exploitation bus en km/h	Var. 2014/ 2013 en %	
5,3	247,0	0,0	684,0	0,4	14 857	3,4	55 038	4,1	16,8	1,8	Angers*
2,9	662,0	4,9	2 704,8	2,8	55 782	1,0	195 751	8,2	15,9	1,3	<b>Bordeaux*</b>
2,5	218,0	2,3	772,2	3,8	16 045	-2,1	58 090	6,3	15,5	-4,3	Clermont-Ferrand*
4,4	201,0	0,0	759,1	0,0	17 252	6,2	64 169	1,0	13,9	-2,1	<b>Dijon*</b>
4,1	304,0	-11,4	1 627,8	0,6	33 728	-2,6	117 167	5,0	15,6	4,7	<b>Grenoble*</b>
1,2	302,0	11,4	625,7	3,6	5 279	4,9	54 788	2,1	17,3	1,2	<b>Lens</b>
-1,8	756,0	-0,3	2 761,0	-1,1	86 140	-1,1	300 022	-1,5	16,6	6,4	<b>Lille*</b>
2,8	1 270,0	-2,2	5 022,4	1,8	198 238	1,4	380 433	1,7	15,2	0,0	Lyon*
1,7	761,9	4,8	3 517,3	0,7	112 014	-1,8	273 633	1,0	12,1	0,0	Marseille*
5,8	287,0	2,9	1 200,6	2,6	38 613	0,0	95 861	5,2	13,1	-0,8	Montpellier*
1,8	204,0	5,2	607,2	5,1	11 947	2,9	45 488	3,1	14,5	-0,7	<b>Mulhouse*</b>
5,9	274,0	13,2	860,7	4,5	17 749	0,5	67 410	10,6	13,4	-2,9	<b>Nancy*</b>
2,9	707,0	-0,1	2 093,2	5,8	63 186	6,5	157 462	4,7	18,2	0,6	<b>Nantes*</b>
-0,9	419,0	1,7	1 592,5	2,4	44 761	ns	136 691	nc	13,2	-7,7	<b>Nice*</b>
2,0	259,0	-1,9	764,1	0,6	17 834	2,2	63 091	-0,1	-	-	<b>Orléans*</b>
3,1	233,0	0,4	441,8	6,4	5 227	4,7	32 907	2,6	18,1	0,6	<b>Perpignan</b>
3,4	513,0	6,4	1 300,4	3,6	38 734	7,4	110 615	7,1	18,3	-0,5	<b>Rennes*</b>
1,9	318,0	-0,6	1 227,1	7,4	26 435	-0,1	96 500	2,0	16,1	1,3	Rouen*
0,2	308,0	-1,0	824,0	-0,5	17 646	-2,1	59 736	1,7	14,6	0,7	Saint-Étienne*
1,7	342,0	1,2	1 480,9	-2,0	50 643	1,6	127 525	2,5	14,4	-0,7	<b>Strasbourg*</b>
-0,7	304,0	-7,9	890,0	-0,6	16 377	-9,3	65 741	0,9	17,1	0,6	<b>Toulon</b>
2,3	836,0	1,6	2 913,8	3,6	75 350	-0,3	228 222	5,3	14,1	-0,7	Toulouse*
12,6	212,0	12,8	731,9	7,6	18 431	14,1	56 728	2,2	16,1	3,2	Tours*
-	167,0	4,4	307,7	3,5	5 065	5,7	26 931	4,2	15,2	-9,0	<b>Valence/Romans</b>
1,6	239,0	3,9	528,6	0,0	14 360	1,3	50 115	-3,4	19,7	0,0	Valenciennes*
2,3	10 344,0	1,4	36 239	2,1	1 001 693	1,1	2 920 114	3,0	-	-	<b>Total plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>
2,4	9 338,0	1,4	33 974	2,1	969 745	1,2	2 739 747	3,1	-	-	<b>Total plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>

# Ratios 2014

## Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2014/2013 en %
Angers*	515	0,6	38,5	-0,5	125	5,0	3,2	3,2	15 608	-0,3
Bordeaux*	1 299	1,4	44,6	-0,4	168	1,8	3,8	2,7	12 390	-1,9
Clermont-Ferrand*	1 626	0,4	30,3	-0,7	115	2,7	3,8	2,7	10 144	-4,0
Dijon*	1 054	0,3	45,4	2,5	179	9,1	3,9	5,4	15 137	2,8
Grenoble*	820	-35,7	37,5	-4,6	182	-3,7	4,8	0,0	10 322	3,8
Lens	788	-0,2	20,6	1,5	28	0,0	1,4	0,0	19 768	-2,2
Lille*	1 859	0,6	38,9	2,4	151	0,7	3,9	0,0	16 025	4,2
Lyon*	2 229	7,1	42,4	1,9	328	2,8	7,7	0,0	11 616	-0,1
Marseille*	2 539	-10,7	30,1	-0,3	176	-2,8	5,9	-1,7	8 061	3,5
Montpellier*	1 066	0,5	29,9	1,4	173	2,4	5,8	1,8	10 927	1,0
Mulhouse*	780	-2,3	25,8	-3,7	94	-3,1	3,6	0,0	11 471	-4,1
Nancy*	1 840	-0,1	42,1	16,6	99	5,3	2,4	-7,7	12 818	11,8
Nantes*	1 183	1,5	43,7	2,1	211	1,9	4,8	0,0	12 914	-2,1
Nice*	372	-0,7	35,1	1,2	121	-1,6	3,4	-5,6	11 990	-0,2
Orléans*	846	0,4	42,1	0,0	108	0,9	2,6	4,0	15 566	-0,3
Perpignan	428	1,4	35,0	1,4	38	2,7	1,1	0,0	20 921	-3,4
Rennes*	614	-6,1	52,4	1,9	178	-0,6	3,4	-2,9	17 451	1,8
Rouen*	1 073	-0,3	33,8	0,3	123	0,0	3,6	0,0	11 463	-6,2
Saint-Étienne*	735	-0,4	28,6	1,4	111	0,9	3,9	0,0	13 496	1,4
Strasbourg*	1 532	0,7	37,1	1,9	249	1,2	6,7	-1,5	12 053	4,7
Toulon	1 180	0,7	28,1	-2,4	67	-1,5	2,4	4,3	13 650	-1,1
Toulouse*	950	-0,3	39,9	0,5	181	-1,1	4,6	0,0	13 178	-0,2
Tours*	690	0,4	32,9	5,4	111	40,5	3,4	36,0	13 842	-1,4
Valence/Romans	239	-27,3	22,1	-12,0	44	-8,3	2,0	5,3	18 111	-2,2
Valenciennes*	586	0,0	25,5	0,4	49	0,0	1,9	0,0	16 792	0,6
<b>Moyenne plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>	<b>932</b>	<b>-4,0</b>	<b>36,3</b>	<b>0,9</b>	<b>160</b>	<b>1,2</b>	<b>4,4</b>	<b>0,3</b>	<b>12 773</b>	<b>0,6</b>
<b>Moyenne plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>	<b>1 030</b>	<b>-8,0</b>	<b>37,8</b>	<b>1,2</b>	<b>177</b>	<b>1,4</b>	<b>4,7</b>	<b>0,1</b>	<b>12 467</b>	<b>0,8</b>
<b>Moyenne province (144 réseaux)</b>	<b>520</b>	<b>-5,0</b>	<b>32,0</b>	<b>1,0</b>	<b>114</b>	<b>1,5</b>	<b>3,6</b>	<b>0,5</b>	<b>14 239</b>	<b>0,7</b>

- \* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.
- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2014/2013 en %	Recette par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par kilomètre en euros	Var. 2014/2013 en %	Taux de couverture des dépenses R/D en %	Var. 2014/2013 en %	
21 480	0,9	0,43	-2,3	1,59	-1,2	5,16	4,0	27,0	-0,7	Angers*
18 486	-1,7	0,44	-2,2	1,55	4,7	5,84	7,2	28,5	-6,6	<b>Bordeaux*</b>
17 954	-2,8	0,54	-5,3	1,96	3,7	7,42	6,8	27,6	-8,0	Clermont-Ferrand*
21 374	7,0	0,38	-2,6	1,42	-7,8	5,58	-1,9	26,9	5,1	<b>Dijon*</b>
17 460	4,2	0,41	-8,9	1,44	0,0	6,97	0,6	28,8	-7,1	<b>Grenoble*</b>
23 722	-0,3	0,31	3,3	3,25	0,9	4,43	0,7	9,6	2,1	<b>Lens</b>
30 473	4,5	0,50	-2,0	1,75	-2,8	6,78	-4,4	28,7	0,3	<b>Lille*</b>
19 488	0,0	0,44	0,0	0,84	-1,2	6,52	0,0	52,1	-0,4	Lyon*
15 790	1,2	0,67	-4,3	1,65	-0,6	9,65	-3,1	40,9	-2,9	Marseille*
17 220	4,6	0,51	-3,8	1,26	0,0	7,31	1,5	40,3	-5,0	Montpellier*
18 181	-1,0	0,47	0,0	1,80	1,7	6,53	2,2	26,3	0,0	<b>Mulhouse*</b>
18 172	7,7	0,68	-5,6	2,59	4,4	6,11	-5,3	26,3	-9,3	<b>Nancy*</b>
20 837	-0,3	0,48	2,1	1,21	1,7	5,82	1,0	40,1	1,5	<b>Nantes*</b>
17 156	-0,4	0,68	nc	2,08	nc	7,16	nc	32,7	nc	<b>Nice*</b>
24 504	1,1	0,58	0,0	2,06	-1,9	5,30	-0,4	28,3	2,5	<b>Orléans*</b>
27 193	-2,1	0,52	0,0	3,29	-1,2	3,56	-0,3	15,9	1,9	<b>Perpignan</b>
27 375	12,3	0,50	4,2	1,43	3,6	4,87	1,5	35,0	0,3	<b>Rennes*</b>
19 297	-5,5	0,52	0,0	1,88	1,1	6,86	1,3	27,4	-2,1	Rouen*
20 158	2,3	0,41	-2,4	1,38	0,7	5,37	0,8	29,5	-3,9	Saint-Étienne*
18 173	4,2	0,42	0,0	1,07	0,9	7,14	-0,1	39,7	-1,0	<b>Strasbourg*</b>
18 604	-10,9	0,57	-8,1	2,28	1,8	5,41	2,7	24,9	-10,1	<b>Toulon</b>
24 464	-0,1	0,43	-2,3	1,31	3,1	5,94	1,9	33,0	-5,4	Toulouse*
18 692	-1,0	0,54	-19,4	1,66	-27,5	5,60	-3,6	32,5	11,7	Tours*
26 336	-0,7	0,46	0,0	2,44	-1,2	4,83	3,0	18,8	1,6	<b>Valence/Romans</b>
25 974	0,6	0,84	0,0	2,92	-4,6	5,64	-3,9	28,7	5,1	Valenciennes*
20 658	1,0	0,49	-1,8	1,43	0,0	6,31	0,3	34,3	-1,9	Moyenne plus de 250 000 hab. (25 réseaux)
20 480	1,4	0,49	-1,8	1,39	0,0	6,47	0,2	35,4	-1,8	Moyenne plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)
21 397	1,0	0,47	-1,9	1,56	-0,4	5,57	0,1	30,2	-1,5	Moyenne province (144 réseaux)

# Données 2014

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

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2014/2013 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2014/2013 en %	Voyages en milliers	Var. 2014/2013 en %	Déplacements en milliers
Aix-en-Provence	157	0,4	240	0,0	6859	7524	-5,9	15 136	22,9	–
Amiens	179	-0,3	310	0,0	360	6234	-2,4	14 799	8,8	12 332
Angoulême	112	0,4	193	0,0	683	4691	0,8	9822	1,9	8 018
Anncy	147	0,3	128	0,0	1732	4571	0,5	15 814	0,4	14 282
Arras	106	5,6	263	16,8	454	2670	10,8	9 131	8,7	8 375
Aubagne*	111	-0,4	277	0,1	324	2666	1,6	4821	-1,1	–
Avignon	187	3,3	276	15,3	362	6408	-1,2	10 506	-0,5	8 473
Bayonne	146	1,7	112	0,0	389	5423	0,8	8663	3,5	6986
Belfort	148	0,4	609	0,0	1311	6525	23,1	9418	8,8	7028
Berre (Étang de)	141	0,8	193	0,0	1000	3666	-0,3	2579	-3,8	2311
Besançon*	183	0,6	432	0,0	215	6459	0,4	22308	5,5	19741
Béziers	114	1,9	249	0,0	279	2794	1,0	6637	4,3	6061
Blois	109	0,1	792	0,0	392	2540	21,6	6428	15,0	6428
Boulogne-sur-Mer	120	0,0	205	0,0	172	2958	-4,9	8558	-1,4	8550
Bourges	110	0,7	434	10,4	1080	3172	4,4	10250	0,2	9318
Brest*	213	-0,1	218	0,0	427	8018	0,5	25029	1,1	21392
Caen*	244	1,0	235	5,7	602	10068	5,4	30803	2,8	24942
Calais	103	-0,3	124	0,0	109	2418	-6,0	6752	2,3	6083
Cayenne	107	nc	207	nc	87	1002	nc	2409	nc	–
Chalon-sur-Saône	109	0,0	438	-1,7	311	3474	17,0	7651	5,7	7150
Chambéry	129	0,1	264	0,0	507	4617	1,3	13203	0,2	11073
Colmar	114	0,1	252	0,0	400	2058	0,8	7215	1,0	7215
Douai	195	-0,4	298	0,0	212	4050	5,0	4153	-2,4	–
Dunkerque	200	-0,2	264	0,0	197	8051	0,2	15211	-1,7	14043
Fos-sur-Mer	100	0,2	348	0,0	–	2351	ns	1296	ns	–

- \* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.
- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Var. 2014/ 2013 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2014/ 2013 en %	Effectif du personnel	Var. 2014/ 2013 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2014/ 2013 en %	Dépenses de fonction- nement en milliers d'euros	Var. 2014/ 2013 en %	Vitesse d'exploita- tion bus en km/h	Var. 2014/ 2013 en %	
-	186	-10,1	443,7	2,5	5 005	12,8	35 662	-2,2	14,0	0,0	Aix-en-Provence
8,3	138	0,0	458,8	-1,6	5 123	12,6	31 789	-2,9	14,3	-13,3	Amiens
1,9	101	0,0	224,5	0,3	4 009	-5,1	15 768	0,8	19,8	-1,0	Angoulême
0,4	146	0,7	256,8	-0,1	5 517	-0,9	19 015	0,6	16,5	0,0	Annecy
11,6	53	-25,4	149,4	6,0	1 407	2,9	10 701	11,1	15,1	2,7	Arras
-	79	16,2	140,3	5,9	1 296	32,9	14 988	16,6	20,1	14,9	Aubagne*
-3,7	143	3,6	407,6	0,1	5 138	-4,6	30 800	0,7	14,5	-7,1	Avignon
2,6	129	-1,5	328,6	1,5	5 998	2,8	23 828	0,7	16,1	-0,6	Bayonne
7,3	150	-2,0	271,9	-0,3	2 809	-1,9	20 329	7,9	17,7	-3,3	Belfort
-3,8	117	15,8	164,0	-3,5	1 929	-10,9	17 439	11,2	-	-	Berre (Étang de)
5,5	194	6,0	536,1	7,0	9 434	5,3	36 910	9,4	14,5	3,6	Besançon*
4,3	62	1,6	178,0	1,1	1 154	9,2	12 446	8,3	15,8	0,0	Béziers
15,0	81	52,8	134,8	3,5	1 615	27,4	10 305	12,2	14,5	0,0	Blois
nc	99	1,0	177,0	-5,4	2 419	4,9	13 486	-0,3	16,0	0,0	Boulogne-sur-Mer
0,2	110	-2,7	167,1	0,2	2 643	4,4	13 791	2,2	14,2	0,0	Bourges
1,8	171	0,0	533,1	-2,5	15 632	7,1	42 991	-0,6	16,6	4,4	Brest*
2,8	209	0,0	657,4	0,3	12 971	-4,5	51 708	4,3	15,7	-1,3	Caen*
10,6	56	0,0	135,0	-0,7	2 456	-5,9	11 145	2,1	17,0	0,0	Calais
-	34	nc	129,0	nc	1 833	nc	7 519	nc	20,0	nc	Cayenne
5,7	51	-12,1	114,4	1,7	1 589	-2,5	10 760	-2,4	15,0	0,0	Chalon-sur-Saône
-2,6	122	0,0	318,5	-1,5	4 427	1,7	22 952	-0,7	15,3	-6,7	Chambéry
1,0	47	0,0	101,9	-4,0	2 014	-1,5	7 768	-1,3	14,5	0,0	Colmar
-	88	3,5	203,2	-0,1	2 664	-17,0	20 383	12,6	17,5	-25,2	Douai
-1,7	131	0,0	417,0	0,4	4 996	-5,6	33 563	1,2	21,0	-1,9	Dunkerque
-	70	ns	369,0	ns	562	ns	8 435	ns	16,9	nc	Fos-sur-Mer

# Données 2014 (suite)

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

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2014/2013 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2014/2013 en %	Voyages en milliers	Var. 2014/2013 en %	Déplacements en milliers
Fréjus/Saint-Raphaël	110	0,9	347	0,0	872	1 498	-4,0	986	2,8	–
Grasse	104	-15,5	490	-9,3	–	2 023	-2,1	–	–	–
Havre (Le)*	241	-0,5	191	0,0	458	9 331	5,0	28 644	2,1	22 238
Isle-d'Abeau (L')	103	1,8	246	3,7	–	2 313	2,6	2 360	13,5	–
Limoges	211	-0,3	503	0,0	438	5 091	0,3	14 781	1,4	10 409
Lorient	206	7,5	739	54,7	487	8 281	5,1	17 269	0,6	14 944
Mans (Le)*	204	0,5	218	0,0	451	7 910	4,2	27 983	7,4	21 964
Maubeuge	119	0,0	227	0,0	–	2 844	1,3	4 932	2,0	–
Metz	227	1,9	306	10,3	726	9 430	8,9	17 163	18,6	12 904
Montbéliard	120	-0,4	179	0,0	202	4 534	-2,1	8 893	-1,7	7 601
Nancy Suburbain	222	-0,3	164	0,0	79	1 171	4,2	1 244	1,0	995
Nîmes	245	1,2	688	0,0	1 887	8 495	-1,2	16 591	-2,3	15 082
Niort	122	13,7	815	50,7	1 288	3 959	-1,8	6 145	7,9	5 302
Pau	168	-0,5	272	0,0	1 083	5 377	-0,3	12 458	0,9	11 336
Poitiers	143	2,4	274	9,0	747	6 023	0,1	14 844	-1,0	–
Reims*	224	1,0	179	0,0	215	8 045	2,1	36 602	1,9	31 828
Roanne	104	46,2	689	613,6	115	1 244	-10,6	2 880	-2,4	2 571
Rochelle (La) (RTCR)	130	0,0	111	-0,4	241	3 683	-2,1	6 953	-1,2	–
Thionville	186	0,6	375	0,0	–	4 919	nc	8 097	nc	6 980
Troyes	136	1,0	168	2,1	285	3 961	1,0	8 917	1,3	7 474
Vannes	139	0,9	511	0,0	372	3 804	3,4	10 447	7,8	9 036
<b>Total 100 000 à 250 000 hab. (42 réseaux)</b>	<b>6 549</b>	<b>1,5</b>	<b>13 635</b>	<b>10,7</b>	<b>28 322</b>	<b>208 046</b>	<b>2,2</b>	<b>504 979</b>	<b>3,4</b>	<b>383 485</b>
<b>Total 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)</b>	<b>1 420</b>	<b>0,4</b>	<b>1 750</b>	<b>0,7</b>	<b>2 692</b>	<b>52 497</b>	<b>3,0</b>	<b>176 190</b>	<b>3,2</b>	<b>142 105</b>

- \* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.
- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Var. 2014/ 2013 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2014/ 2013 en %	Effectif du personnel	Var. 2014/ 2013 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2014/ 2013 en %	Dépenses de fonction- nement en milliers d'euros	Var. 2014/ 2013 en %	Vitesse d'exploitation bus en km/h	Var. 2014/ 2013 en %	
-	48,0	2,1	79,0	0,3	590	-5,9	5 649	-0,1	-	-	Fréjus/Saint-Raphaël
-	61,0	-10,3	93,0	-18,4	-	-	7 454	ns	-	-	Grasse
2,1	177,0	1,1	608,4	2,7	12 171	4,9	50 715	0,2	16,9	0,6	Havre (Le)*
-	70,5	0,7	133,6	3,4	1 211	3,7	9 240	-0,4	20,1	nc	Isle-d'Abeau (L')
1,4	127,0	5,0	331,3	4,8	5 843	-0,4	21 710	1,6	14,9	-1,3	Limoges
0,5	214,0	10,9	349,7	4,8	6 092	-0,1	29 111	0,6	19,6	0,5	Lorient
7,4	192,0	-3,0	622,3	3,9	12 832	3,6	45 366	4,0	15,4	0,7	Mans (Le)*
-	69,0	-1,4	174,5	0,9	1 671	-2,9	13 537	2,0	-	-	Maubeuge
22,2	191,0	3,8	654,1	11,4	12 104	2,4	45 204	2,6	15,0	4,9	Metz
-1,7	91,0	-1,6	237,5	-0,1	2 403	-6,6	18 474	2,0	18,4	0,0	Montbéliard
-2,3	25,0	4,2	51,3	-9,2	824	-17,1	4 674	2,4	19,7	0,5	Nancy Suburbain
-1,4	253,0	-3,1	458,4	-0,7	7 054	13,9	47 927	-7,8	13,8	-2,8	Nîmes
7,9	113,0	6,6	191,0	-13,8	1 740	20,0	14 051	1,2	17,1	0,0	Niort
0,9	95,0	1,1	338,7	3,4	4 417	4,5	25 498	2,6	16,5	2,5	Pau
-	168,0	-0,9	328,9	3,1	5 719	-3,6	23 807	3,0	16,9	0,0	Poitiers
1,9	170,0	-1,2	624,7	-1,5	16 411	-1,2	53 232	-1,9	13,8	-4,2	Reims*
-2,4	48,0	0,0	86,0	1,3	1 080	-21,1	6 346	4,1	15,9	11,2	Roanne
-	108,0	-4,4	291,4	0,9	6 166	-2,3	18 368	0,9	17,6	3,5	Rochelle (La) (RTCR)
-3,7	143,0	nc	280,8	nc	3 067	nc	20 525	nc	23,2	nc	Thionville
1,0	89,0	4,7	239,6	0,9	4 120	0,5	14 672	2,1	17,1	0,6	Troyes
6,7	74,0	1,4	165,6	3,3	4 046	4,8	15 210	0,6	17,5	-1,7	Vannes
1,7	4 985,5	1	12 485,1	1,3	208 739	1,5	971 318	1,7	-	-	Total 100 000 à 250 000 hab. (42 réseaux)
3,4	1 192,0	1,4	3 722,3	1,7	80 747	2,6	295 910	2,8	-	-	Total 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)

# Ratios 2014

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

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2014/2013 en %
Aix-en-Provence	653	0,3	48,0	-6,3	97	22,8	2,0	33,3	16957	-8,2
Amiens	576	-0,3	34,9	-2,0	83	9,2	2,4	14,3	13 588	-0,8
Angoulême	579	0,3	41,9	0,5	88	2,3	2,1	0,0	20894	0,5
Annecy	1 148	0,4	31,1	0,0	108	0,0	3,5	0,0	17 799	0,6
Arras	402	-9,6	25,2	5,0	86	2,4	3,4	-2,9	17 871	4,5
Aubagne*	401	-0,5	24,0	2,1	43	-2,3	1,8	-5,3	19 003	-4,0
Avignon	676	-10,3	34,3	-4,5	56	-3,4	1,6	0,0	15 721	-1,4
Bayonne	1 301	1,7	37,1	-1,1	59	1,7	1,6	0,0	16 503	-0,7
Belfort	242	0,4	44,2	22,4	64	8,5	1,4	-12,5	23 999	23,5
Berre (Étang de)	731	0,8	26,0	-1,1	18	-5,3	0,7	0,0	22 352	3,3
Besançon*	423	0,5	35,3	-0,3	122	5,2	3,5	6,1	12 048	-6,1
Béziers	456	2,0	24,6	-0,8	58	1,8	2,4	4,3	15 697	-0,1
Blois	137	0,1	23,4	21,2	59	13,5	2,5	-7,4	18 841	17,4
Boulogne-sur-Mer	585	0,1	24,7	-4,6	71	-1,4	2,9	3,6	16 709	0,6
Bourges	253	-8,7	28,9	3,6	93	-1,1	3,2	-5,9	18 983	4,2
Brest*	975	-0,1	37,7	0,8	118	1,7	3,1	0,0	15 040	3,0
Caen*	1 040	-4,4	41,2	4,3	126	1,6	3,1	0,0	15 315	5,1
Calais	829	-0,3	23,6	-5,6	66	3,1	2,8	7,7	17 909	-5,3
Cayenne	516	nc	9,4	nc	23	nc	2,4	nc	7 766	nc
Chalon-sur-Saône	250	1,7	31,8	17,3	70	6,1	2,2	-8,3	30 364	15,1
Chambéry	489	0,0	35,8	1,1	102	0,0	2,9	0,0	14 497	2,8
Colmar	452	0,1	18,1	0,6	63	0,0	3,5	0,0	20 194	5,0
Douai	653	-0,4	20,8	5,6	21	-4,5	1,0	-9,1	19 931	5,1
Dunkerque	758	-0,1	40,3	0,5	76	-1,3	1,9	0,0	19 307	-0,2
Fos-sur-Mer	289	0,4	23,4	ns	13	ns	0,6	ns	6 372	ns

- \* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.
- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2014/2013 en %	Recette par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par kilomètre en euros	Var. 2014/2013 en %	Taux de couverture des dépenses R/D en %	Var. 2014/2013 en %	
19815	-7,7	0,33	-8,3	2,36	-20,3	4,74	3,9	14,0	14,8	Aix-en-Provence
19410	2,9	0,35	6,1	2,15	-10,8	5,10	-0,6	16,1	15,8	Amiens
27225	0,0	0,41	-6,8	1,61	-0,6	3,36	0,0	25,4	-5,9	Angoulême
22819	-0,1	0,35	0,0	1,20	0,0	4,16	0,0	29,0	-1,7	Annecy
21636	4,1	0,15	-6,3	1,17	1,7	4,01	0,2	13,1	-7,7	Arras
29202	10,3	0,27	35,0	3,11	17,8	5,62	14,7	8,6	13,2	Aubagne*
18925	-0,5	0,49	-3,9	2,93	1,0	4,81	2,1	16,7	-5,1	Avignon
20011	-0,9	0,69	-1,4	2,75	-2,8	4,39	-0,2	25,2	2,0	Bayonne
29486	22,7	0,30	-9,1	2,16	-0,9	3,12	-12,1	13,8	-9,2	Belfort
32441	8,5	0,75	-7,4	6,76	15,6	4,76	11,7	11,1	-19,6	Berre (Étang de)
17967	5,0	0,42	0,0	1,65	3,1	5,71	8,8	25,6	-3,8	Besançon*
19403	3,0	0,17	0,0	1,88	3,9	4,45	7,2	9,3	1,1	Béziers
23300	27,9	0,25	8,7	1,60	-2,4	4,06	-7,7	15,7	13,8	Blois
21231	0,2	0,28	3,7	1,58	1,3	4,56	4,8	17,9	5,3	Boulogne-sur-Mer
24781	4,5	0,26	4,0	1,35	2,3	4,35	-2,0	19,2	2,1	Bourges
20242	2,9	0,62	5,1	1,72	-1,7	5,36	-1,1	36,4	8,0	Brest*
20414	5,1	0,42	-6,7	1,68	1,8	5,14	-1,0	25,1	-8,4	Caen*
26279	-3,9	0,36	-10,0	1,65	0,0	4,61	8,5	22,0	-7,9	Calais
16158	nc	0,76	nc	3,12	nc	7,51	nc	24,4	nc	Cayenne
40532	12,0	0,21	-8,7	1,41	-7,2	3,10	-16,4	14,8	0,0	Chalon-sur-Saône
19723	2,9	0,34	3,0	1,74	-0,6	4,97	-2,0	19,3	2,7	Chambéry
26048	-0,5	0,28	-3,4	1,08	-1,8	3,77	-2,1	25,9	-0,4	Colmar
32016	1,3	0,64	-14,7	4,91	15,3	5,03	7,2	13,1	-26,0	Douai
25350	-1,9	0,33	-2,9	2,21	3,3	4,17	1,0	14,9	-6,9	Dunkerque
8488	ns	0,43	ns	6,51	ns	3,59	ns	6,7	ns	Fos-sur-Mer

# Ratios 2014 (suite)

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

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2014/2013 en %
Fréjus/Saint-Raphaël	318	1,0	13,6	-4,9	9	0,0	0,7	16,7	18 963	-4,3
Grasse	212	nc	19,5	nc	–	–	–	–	21 755	nc
Havre (Le)*	1 263	-0,4	38,8	5,7	119	2,6	3,1	-3,1	15 337	2,2
Isle d'Abeau (L')	420	-1,9	22,4	0,9	23	15,0	1,0	11,1	17 316	-0,8
Limoges	420	-0,3	24,1	0,4	70	1,4	2,9	0,0	15 365	-4,3
Lorient	279	-30,4	40,3	-2,2	84	-6,7	2,1	-4,5	23 680	0,4
Mans (Le)*	938	0,4	38,7	3,8	137	7,0	3,5	2,9	12 711	0,3
Maubeuge	524	0,1	23,9	1,3	41	0,0	1,7	0,0	16 298	0,4
Metz	743	-7,6	41,5	7,0	76	16,9	1,8	5,9	14 416	-2,3
Montbéliard	667	-0,5	37,9	-1,8	74	-1,3	2,0	0,0	19 089	-2,0
Nancy Suburbain	1 354	-0,3	5,3	3,9	6	0,0	1,1	0,0	22 830	14,7
Nîmes	357	1,3	34,6	-2,5	68	-2,9	2,0	0,0	18 533	-0,5
Niort	150	-24,4	32,4	-13,6	50	-5,7	1,6	14,3	20 726	14,0
Pau	619	-0,5	31,9	0,0	74	1,4	2,3	0,0	15 874	-3,5
Poitiers	522	-6,0	42,2	-2,3	104	-3,7	2,5	0,0	18 312	-3,0
Reims*	1 249	1,0	36,0	1,1	164	1,2	4,5	-2,2	12 877	3,6
Roanne	151	-79,5	11,9	-39,0	28	-31,7	2,3	9,5	14 464	-11,8
Rochelle (La) (RTCR)	1 179	0,4	28,2	-2,1	53	-1,9	1,9	0,0	12 638	-2,9
Thionville	496	ns	26,4	ns	44	ns	1,6	ns	17 517	ns
Troyes	808	-1,1	29,1	0,0	66	1,5	2,3	4,5	16 533	0,1
Vannes	272	0,7	27,3	2,6	75	7,1	2,7	3,8	22 973	0,1
Moyenne 100 000 à 250 000 hab. (42 réseaux)	476	-8,0	31,6	1,0	76	1,8	2,4	0,8	16 368	-0,9
Moyenne 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)	811	-0,4	37,0	2,7	124	2,8	3,4	0,1	14 103	1,3
Moyenne province (144 réseaux)	520	-5,0	32,0	1,0	114	1,5	3,6	0,5	14 239	0,7

- \* Le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.
- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2014/2013 en %	Recette par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par kilomètre en euros	Var. 2014/2013 en %	Taux de couverture des dépenses R/D en %	Var. 2014/2013 en %	
23 048	-5,8	0,60	-7,7	5,73	-2,9	3,77	4,1	10,4	-6,3	Fréjus/Saint-Raphaël
25 938	nc	–	–	–	–	3,68	nc	–	–	<i>Grasse</i>
22 297	3,4	0,42	2,4	1,77	-1,7	5,43	-4,7	24,0	4,8	Havre (Le)*
20 993	-2,5	0,51	-8,9	3,92	-12,1	3,99	-2,9	13,1	4,0	Isle d'Abeau (L')
19 986	-5,2	0,40	0,0	1,47	0,0	4,26	1,2	26,9	-2,2	Limoges
28 369	-2,1	0,35	-2,8	1,69	0,0	3,52	-4,1	20,9	-0,9	Lorient
17 617	-0,6	0,46	-4,2	1,62	-3,0	5,74	-0,2	28,3	-0,4	Mans (Le)*
22 081	-0,1	0,34	-5,6	2,74	0,0	4,76	0,8	12,3	-5,4	Maubeuge
18 342	-5,6	0,71	-13,4	2,63	-13,8	4,79	-5,9	26,8	0,0	Metz
27 213	2,6	0,27	-3,6	2,08	4,0	4,07	4,1	13,0	-8,5	Montbéliard
25 296	13,6	0,66	-18,5	3,76	1,6	3,99	-1,7	17,6	-19,3	Nancy Suburbain
26 465	-3,9	0,43	19,4	2,89	-5,6	5,64	-6,8	14,7	23,5	Nîmes
26 391	20,2	0,28	12,0	2,29	-6,1	3,55	2,9	12,4	19,2	Niort
20 443	-4,0	0,35	2,9	2,05	2,0	4,74	2,8	17,3	1,8	Pau
25 882	0,1	0,39	-2,5	1,60	3,9	3,95	2,9	24,0	-6,6	Poitiers
17 704	1,1	0,45	-2,2	1,45	-4,0	6,62	-3,8	30,8	0,7	Reims*
19 466	-10,3	0,38	-17,4	2,20	6,3	5,10	16,4	17,0	-24,4	Roanne
18 789	-1,8	0,89	-1,1	2,64	1,9	4,99	3,1	33,6	-3,2	Rochelle (La) (RTCR)
24 112	ns	0,38	ns	2,53	ns	4,17	ns	14,9	ns	<i>Thionville</i>
22 081	1,1	0,46	-2,1	1,65	1,2	3,70	0,8	28,1	-1,4	Troyes
28 159	-0,7	0,39	-2,5	1,46	-6,4	4,00	-2,7	26,6	4,3	Vannes
21 794	-0,4	0,41	-1,8	1,94	-1,5	4,66	-0,7	21,4	-0,3	Moyenne 100 000 à 250 000 hab. (42 réseaux)
19 721	3,1	0,46	-0,6	1,68	-0,4	5,64	-0,3	27,3	-0,2	Moyenne 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)
21 397	1,0	0,47	-1,9	1,56	-0,4	5,57	0,1	30,2	-1,5	Moyenne province (144 réseaux)

# Données 2014

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2014/2013 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2014/2013 en %	Voyages en milliers	Var. 2014/2013 en %	Déplacements en milliers
Abbeville	32	0,3	112	0,0	91	487	0,5	1 408	12,8	1 088
Agde	72	1,5	371	0,0	127	601	3,3	339	0,3	–
Agen	95	0,4	453	0,0	582	2 088	16,2	2 509	27,4	2 323
Aix-les-Bains	59	1,0	152	0,0	–	1 177	1,0	2 101	0,1	2 050
Ajaccio	82	-0,2	269	0,0	417	1 122	-0,7	2 498	20,7	–
Alençon	56	0,0	373	0,0	49	775	10,8	1 516	-7,2	1 330
Alès	87	0,9	345	0,0	269	1 745	1,1	2 233	ns	2 127
Annemasse	86	2,0	78	0,0	145	1 915	0,4	5 921	8,0	5 287
Annonay	20	-1,5	27	0,0	98	309	-3,7	493	-0,2	–
Arcachon	65	2,2	329	0,0	236	1 234	1,2	658	3,3	618
Auch	33	22,9	296	185,7	145	451	3,3	470	-8,6	470
Aurillac	56	0,2	492	0,0	–	1 222	ns	–	–	–
Auxerre	69	2,7	345	0,0	380	1 301	11,2	1 711	5,7	1 570
Bar-le-Duc	38	3,0	400	18,7	330	601	98,8	769	44,5	–
Bastia	59	1,4	68	0,0	332	1 329	2,2	2 839	2,4	–
Bayeux	18	1,1	36	0,0	22	46	-0,9	49	14,0	–
Beauvais	81	0,0	307	0,0	167	1 504	-1,6	4 301	10,2	–
Bourg-en-Bresse	75	0,7	284	0,0	292	2 122	4,9	3 573	15,3	3 219
Brive-la-Gaillarde	82	-1,0	346	0,0	1 598	1 534	10,4	2 163	5,1	2 142
Cahors	43	nc	593	nc	43	622	nc	825	nc	–
Cambrai	48	0,2	50	0,0	72	418	ns	203	ns	–
Châlons-en-Champagne	62	0,5	109	0,0	330	1 638	20,3	4 653	11,7	4 046
Charleville-Mézières	82	8,7	220	57,6	126	1 437	3,8	2 594	-0,4	–
Châteauroux	78	-0,6	538	0,0	256	1 374	1,7	4 591	1,7	4 136
Châtelleraut	55	-0,4	387	0,0	779	1 031	-5,8	2 133	-0,7	–
Chaumont	33	-0,3	445	0,0	125	866	3,3	1 020	4,0	927
Cherbourg	84	-0,6	69	0,0	225	2 055	0,1	6 091	2,8	5 438
Cholet	84	0,0	333	0,0	174	2 042	1,1	4 550	0,3	3 555
Concarneau	51	-0,2	371	0,0	125	529	1,7	737	4,1	–

- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Var. 2014/2013 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2014/2013 en %	Effectif du personnel	Var. 2014/2013 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2014/2013 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2014/2013 en %	Vitesse d'exploitation bus en km/h	Var. 2014/2013 en %	
0,3	19	0,0	31,2	-14,5	497	-3,7	2358	2,0	19,6	-1,5	Abbeville
–	17	0,0	20,3	0,0	236	6,3	1725	-3,4	14,0	6,9	Agde
27,4	51	6,3	96,8	-7,5	784	22,7	7107	6,8	17,0	0,0	Agen
0,1	30	0,0	53,0	0,4	958	19,9	4447	5,9	–	–	Aix-les-Bains
–	42	-4,5	99,0	-2,5	1360	17,2	8113	-1,6	14,8	-3,3	Ajaccio
-7,2	25	4,2	36,0	0,0	674	0,0	2566	3,8	14,8	0,0	Alençon
ns	62	0,0	79,3	1,0	474	-5,6	6159	3,6	15,8	0,0	Alès
8,1	52	10,6	136,0	14,3	3006	8,7	9287	14,9	16,6	-3,5	Annemasse
–	10	0,0	15,8	0,0	242	-8,0	1225	4,2	18,8	0,0	Annonay
nc	37	0,0	43,8	0,0	364	4,9	3324	5,8	–	–	Arcachon
-8,6	15	0,0	34,0	56,7	133	nc	1536	nc	17,3	nc	Auch
–	64	ns	46,0	ns	266	ns	4420	ns	16,0	1,9	Aurillac
4,7	31	0,0	35,0	0,0	838	4,2	4719	-0,1	16,0	0,0	Auxerre
–	27	200,0	31,5	103,2	490	54,1	1981	58,5	18,3	nc	Bar-le-Duc
–	53	1,9	69,0	7,8	823	0,0	5168	0,2	13,2	1,5	Bastia
–	3	0,0	3,0	0,0	22	10,0	326	-1,5	–	–	Bayeux
–	45	2,3	95,0	3,3	757	5,9	7183	-1,3	11,5	0,0	Beauvais
15,4	52	10,6	103,3	2,8	1586	6,8	8016	10,0	16,3	0,0	Bourg-en-Bresse
5,1	28	3,7	66,2	15,5	660	3,3	4462	9,7	15,0	0,0	Brive-la-Gaillarde
–	20	nc	30,5	nc	174	nc	1676	nc	–	–	Cahors
–	12	0,0	28,0	-3,4	186	ns	–	–	–	–	Cambrai
11,7	76	111,1	76,7	0,0	1519	5,5	5929	5,4	16,7	0,0	Châlons-en-Champagne
–	51	24,4	104,0	6,1	1604	0,1	6883	7,7	13,6	-2,9	Charleville-Mézières
0,8	34	0,0	70,1	-0,3	20	-23,1	4409	1,4	15,9	1,3	Châteauroux
–	38	0,0	48,0	10,9	791	-7,4	3645	-10,5	21,3	-1,8	Châtellerault
3,9	22	0,0	32,5	-9,7	337	-5,9	2922	-5,1	15,3	0,7	Chaumont
8,7	52	10,6	126,3	-3,2	2015	-11,3	8919	4,2	15,0	-1,3	Cherbourg
0,3	52	2,0	87,8	1,2	1910	2,1	6516	-0,3	21,1	-4,5	Cholet
–	15	0,0	25,6	0,0	305	-5,0	1990	2,5	–	–	Concarneau

# Données 2014 (suite)

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2014/2013 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2014/2013 en %	Voyages en milliers	Var. 2014/2013 en %	Déplacements en milliers
Creil	73	0,0	34	0,0	76	1 419	-6,6	3 340	2,7	3 139
Dax	57	1,4	344	0,0	74	986	16,2	910	18,5	–
Dieppe	50	-1,2	129	0,0	153	879	-3,1	1 813	-0,8	–
Dôle	54	-0,2	378	0,0	133	1 374	11,8	1 082	4,7	997
Dreux	57	1,4	199	0,0	50	885	-5,1	1 063	4,9	1 032
Elbeuf	57	0,7	96	0,0	208	1 520	3,2	2 191	4,3	1 877
Épernay	39	-2,3	184	9,7	79	615	-5,0	761	-1,9	–
Épinal	47	-0,2	86	0,0	74	1 233	-2,8	2 373	5,4	2 245
Évreux	85	0,7	292	0,0	291	1 712	-0,4	4 015	2,4	3 592
Flers	37	-0,8	272	0,0	38	325	3,9	560	4,9	–
Haguenau	40	-0,5	193	0,0	126	819	5,5	1 497	7,4	–
Honfleur	13	0,8	34	0,0	138	212	3,1	345	-6,5	–
Laval	99	0,0	433	0,0	140	3 698	1,9	9 443	0,1	8 335
Libourne	71	0,4	483	0,0	69	352	2,3	647	7,7	621
Lisieux	25	-0,4	37	0,0	56	245	2,1	666	-2,8	666
Longwy	65	0,2	142	0,0	103	1 785	0,1	763	-7,1	–
Lunéville	30	0,0	175	0,0	89	292	0,0	216	1,9	–
Mâcon	67	-0,9	239	0,0	380	1 489	3,5	3 008	11,9	2 710
Menton	67	nc	173	nc	350	1 470	nc	1 970	nc	–
Monaco	37	0,0	2	0,0	62	1 281	-3,3	7 626	-0,6	6 868
Montargis	63	nc	231	nc	189	1 030	nc	2 173	nc	2 070
Montauban	72	0,7	238	0,0	–	1 653	18,3	2 243	5,9	–
Mont-de-Marsan	56	0,2	481	0,0	68	879	0,8	690	6,5	–
Montélimar	63	65,4	370	669,8	56	639	22,3	2 413	25,2	2 298
Montluçon	62	-0,2	185	0,0	108	1 349	0,5	2 344	-3,6	2 344
Morlaix	26	-0,4	81	0,0	64	574	3,9	926	6,6	791
Moulins	56	-0,2	757	0,0	194	920	-20,7	989	10,3	–
Nevers	71	-1,1	219	0,0	955	1 847	2,9	2 845	4,6	2 586
Oyonnax	41	0,0	167	0,0	264	424	0,2	672	4,7	542

- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Var. 2014/2013 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2014/2013 en %	Effectif du personnel	Var. 2014/2013 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2014/2013 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2014/2013 en %	Vitesse d'exploitation bus en km/h	Var. 2014/2013 en %	
2,7	31	0,0	81,0	8,0	1 193	2,8	7 216	-2,5	14,1	-4,7	Creil
-	25	4,2	54,9	0,0	250	28,2	3 972	16,1	17,3	0,0	Dax
-	23	0,0	52,5	0,0	852	-7,6	3 695	12,4	12,3	-4,7	Dieppe
4,3	37	0,0	60,9	1,8	251	4,1	4 226	6,8	21,2	-1,9	Dôle
5,0	25	4,2	44,3	10,8	916	4,6	3 188	1,1	-	-	Dreux
4,3	45	9,8	104,0	-1,9	1 246	-0,8	7 186	5,6	16,1	-1,2	Elbeuf
-	18	-5,3	38,9	0,0	458	-6,5	2 169	-1,9	-	-	Épernay
10,6	29	7,4	63,6	0,0	1 394	-9,7	4 452	-2,4	16,6	-0,6	Épinal
2,5	48	9,1	103,5	-0,8	1 492	0,9	7 511	-0,3	13,6	-4,2	Évreux
-	11	10,0	24,0	41,2	175	-0,6	1 307	5,0	14,2	0,0	Flers
-	22	0,0	34,0	0,0	561	-2,3	3 101	14,3	19,4	0,0	Hagenau
-	6	0,0	8,4	0,0	201	-2,4	796	3,4	17,0	0,0	Honfleur
0,1	106	1,9	166,5	0,0	2 179	4,1	12 939	1,9	17,0	-1,7	Laval
7,6	10	0,0	19,0	0,0	19	-24,0	1 306	1,2	15,2	0,0	Libourne
-2,8	9	0,0	14,0	-17,6	225	1,4	1 186	7,8	19,0	0,0	Lisieux
-	49	-12,5	89,8	-0,9	570	-15,4	3 145	-2,3	20,4	0,0	Longwy
-	11	0,0	15,0	0,0	79	-1,3	1 132	2,9	17,0	0,0	Lunéville
16,1	49	-3,9	57,4	-6,5	714	18,0	4 817	2,8	-	-	Mâcon
-	40	nc	96,0	nc	1 211	nc	7 331	nc	-	-	<i>Menton</i>
-1,8	42	0,0	126,0	1,6	5 017	-4,5	9 322	0,8	12,2	-0,8	Monaco
-4,5	35	nc	53,3	nc	964	nc	3 665	nc	-	-	Montargis
-	74	37,0	54,0	3,8	1 222	9,2	6 076	10,2	-	-	Montauban
-	18	0,0	37,8	0,0	301	29,7	2 944	5,6	-	-	Mont-de-Marsan
25,2	29	61,1	22,0	4,8	501	-4,0	2 791	19,7	-	-	Montélimar
9,0	43	-18,9	75,5	2,3	1 047	-4,0	5 520	2,1	14,6	2,1	Montluçon
6,5	15	7,1	30,2	3,4	354	0,3	2 401	4,8	15,5	2,6	Morlaix
-	29	-6,5	54,0	5,9	626	13,4	3 569	-0,5	19,0	2,7	Moulins
4,5	57	-3,4	116,7	9,1	1 555	2,5	6 676	6,3	17,0	0,0	Nevers
-5,4	23	0,0	16,7	-5,6	214	19,6	1 898	-2,2	17,2	0,0	Oyonnax

# Données 2014 (suite)

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2014/2013 en %	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2014/2013 en %	Voyages en milliers	Var. 2014/2013 en %	Déplacements en milliers
<i>Périgueux</i>	77	0,5	257	0,0	230	1 825	1,7	2 101	-4,5	–
Pontarlier	21	-1,9	50	0,0	51	122	10,8	394	0,3	375
Puy-en-Velay (Le)	50	-0,2	139	0,0	259	958	0,6	1 647	-2,5	–
<b>Quimper</b>	90	-1,1	289	0,0	394	3 209	0,9	5 316	1,3	4 833
Quimperlé	63	0,3	756	0,0	0	1 400	0,2	742	15,6	466
<b>Rochefort</b>	65	3,3	421	21,8	160	1 430	5,8	964	4,7	872
<b>Roche s/Yon (La)</b>	97	0,7	499	0,0	179	2 437	3,8	2 492	6,9	2 351
Rodez	60	7,9	256	34,9	777	1 265	-1,8	2 194	12,1	–
Royan	82	0,6	604	0,0	190	1 374	0,5	937	-5,0	937
<b>Saint-Avold</b>	42	0,0	109	0,0	48	362	-2,6	687	-2,0	–
<b>Saint-Claude</b>	11	-0,9	70	0,0	43	190	0,4	251	-11,9	235
<b>Saint-Dié</b>	22	-1,3	46	0,0	15	297	-3,5	445	-0,7	–
Saint-Dizier	26	1,5	48	0,0	66	368	9,4	559	4,7	–
Saint-Lô	32	0,3	91	0,0	65	417	4,0	625	4,7	–
<b>Saint-Malo</b>	82	-0,4	246	0,0	556	2 621	8,1	3 449	-2,9	2 827
<b>Saintes</b>	42	0,5	158	0,0	31	814	4,3	1 091	-0,5	1 000
<i>Salon-de-Provence</i>	89	nc	388	nc	176	2 129	nc	1 629	nc	–
Sens	41	0,2	98	nc	205	964	17,0	1 063	7,0	1 058
<b>Tarbes</b>	81	nc	133	nc	171	1 398	nc	2 808	nc	2 553
<b>Verdun</b>	26	0,4	53	0,0	24	308	3,1	534	-0,4	534
Vichy	56	0,7	87	0,0	165	958	12,1	1 264	8,2	–
<b>Vienne</b>	70	0,7	275	0,0	84	1 153	7,3	1 867	6,9	1 530
<b>Vierzon</b>	28	1,1	75	0,0	61	415	0,2	882	-0,9	735
Villefranche-sur-Saône	59	1,7	48	0,0	96	1 218	0,8	2 429	19,4	–
Voiron (Réunir Dauphiné)	29	1,8	35	0,0	53	372	0,0	830	12,8	–
<b>Total moins de 50 000 hab. (29 réseaux)</b>	940	3,4	3 891	18,0	2 777	15 006	4,6	31 272	4,1	19 832
<b>Total moins de 100 000 hab. (77 réseaux)</b>	4 323	1,3	18 130	5,1	15 350	85 795	3,3	152 897	4,2	105 050

- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Var. 2014/2013 en %	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2014/2013 en %	Effectif du personnel	Var. 2014/2013 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2014/2013 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2014/2013 en %	Vitesse d'exploitation bus en km/h	Var. 2014/2013 en %	
-	48	0,0	90,8	-1,3	1 273	ns	5 963	ns	18,4	4,0	<i>Périgueux</i>
0,3	11	10,0	7,8	0,0	66	-2,9	683	-0,7	17,1	0,0	Pontarlier
-	28	0,0	58,4	-0,8	593	-3,3	3 594	2,8	18,8	0,0	Puy-en-Velay (Le)
1,3	89	1,1	145,0	4,4	2 579	-3,9	11 841	1,9	16,8	-4,0	<b>Quimper</b>
-5,7	50	0,0	56,3	0,0	342	6,9	3 614	1,5	30,1	0,0	Quimperlé
4,2	34	6,3	54,0	5,3	640	34,7	4 078	0,7	22,0	nc	<b>Rochefort</b>
13,0	60	-4,8	128,0	-1,8	1 536	9,2	8 462	2,8	18,0	0,0	<b>Roche s/Yon (La)</b>
-	44	10,0	85,0	4,2	403	23,2	5 398	9,5	11,9	0,0	<b>Rodez</b>
-5,0	47	4,4	52,0	-1,9	562	-1,2	4 546	0,3	17,8	0,0	<b>Royan</b>
-	13	8,3	15,5	6,9	222	20,0	1 469	12,3	18,0	5,9	<b>Saint-Avold</b>
-12,0	7	0,0	8,8	0,0	103	-8,0	633	9,7	17,6	-0,6	<b>Saint-Claude</b>
-	10	0,0	14,5	-6,5	252	-3,8	1 155	0,3	14,1	0,0	<b>Saint-Dié</b>
-	10	-9,1	18,5	-2,6	363	12,4	1 558	7,1	16,0	0,0	Saint-Dizier
-	14	-12,5	21,0	7,1	269	-1,8	1 548	4,4	-	-	Saint-Lô
-5,2	69	19,0	112,4	11,3	1 627	5,3	8 464	7,2	19,3	-2,5	<b>Saint-Malo</b>
-0,5	28	7,7	38,9	-0,5	575	-1,5	2 791	5,3	-	-	<b>Saintes</b>
-	48	nc	94,0	nc	508	nc	4 625	nc	-	-	<i>Salon-de-Provence</i>
6,5	24	20,0	24,0	2,1	510	4,9	3 429	-4,1	17,5	0,0	Sens
3,2	47	nc	83,7	nc	690	nc	4 641	1,5	17,8	0,0	<b>Tarbes</b>
-0,4	8	0,0	15,0	0,0	161	-6,9	1 212	0,5	16,0	0,0	<b>Verdun</b>
-	22	4,8	51,3	2,6	535	2,7	3 544	10,3	14,0	0,0	Vichy
6,8	29	0,0	58,8	-5,2	799	2,7	4 296	9,2	14,2	0,0	<b>Vienne</b>
-0,9	15	0,0	29,5	-4,5	364	-5,7	2 177	-0,7	12,3	0,0	<b>Vierzon</b>
-	28	7,7	69,6	-3,6	789	-3,9	5 126	2,1	12,5	0,0	Villefranche-sur-Saône
-	16	0,0	32,5	3,2	634	0,6	2 112	1,3	10,0	0,0	Voiron (Réunir Dauphiné)
nc	495	8,1	825	3,4	15 012	-1,9	63 264	3,6	-	-	<b>Total moins de 50 000 hab. (29 réseaux)</b>
nc	2 561	5,8	4 418,0	2,5	61 595	2,2	325 492	3,8	-	-	<b>Total moins de 100 000 hab. (77 réseaux)</b>

# Ratios 2014

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2014/2013 en %
Abbeville	286	0,3	15,3	0,0	44	12,8	2,9	11,5	15 622	17,5
Agde	195	1,5	8,3	1,2	5	0,0	0,6	0,0	29 626	3,3
Agen	211	0,7	21,9	15,9	26	23,8	1,2	9,1	21 566	25,6
Aix-les-Bains	388	1,1	20,0	0,0	36	0,0	1,8	0,0	22 215	0,6
Ajaccio	305	-0,1	13,7	-0,7	31	24,0	2,2	22,2	11 332	1,8
Alençon	151	-0,2	13,7	10,5	27	-6,9	2,0	-13,0	21 514	10,8
Alès	252	1,0	20,1	0,5	26	ns	1,3	ns	22 006	0,1
Annemasse	1 096	2,0	22,3	-1,8	69	6,2	3,1	6,9	14 082	-12,2
Annonay	743	-1,4	15,5	-2,5	25	4,2	1,6	6,7	19 532	-3,7
Arcachon	197	2,2	19,0	-1,0	10	0,0	0,5	0,0	28 169	1,2
Auch	110	-57,1	13,8	-15,9	14	-26,3	1,0	-16,7	13 262	-34,1
Aurillac	115	0,5	21,7	ns	-	-	-	-	26 554	ns
Auxerre	200	2,9	18,9	8,6	25	4,2	1,3	-7,1	37 163	11,2
Bar-le-Duc	94	-13,5	15,9	91,6	20	33,3	1,3	-27,8	19 063	-2,2
Bastia	859	1,4	22,7	0,9	49	2,1	2,1	0,0	19 258	-5,2
Bayeux	500	1,1	2,5	-3,8	3	50,0	1,1	22,2	15 333	-0,9
Beauvais	264	0,0	18,6	-1,6	53	10,4	2,9	11,5	15 827	-4,7
Bourg-en-Bresse	263	0,6	28,4	4,4	48	14,3	1,7	13,3	20 545	2,1
Brive-la-Gaillarde	236	-0,9	18,8	11,2	27	8,0	1,4	-6,7	23 169	-4,4
Cahors	73	ns	14,4	ns	19	ns	1,3	ns	20 400	ns
Cambrai	960	nc	8,7	nc	4	nc	0,5	nc	14 943	nc
Châlons-en-Champagne	570	0,6	26,3	19,5	75	11,9	2,8	-9,7	21 356	20,3
Charleville-Mézières	371	-31,0	17,6	-4,9	32	-8,6	1,8	-5,3	13 813	-2,2
Châteauroux	144	-0,7	17,7	2,3	59	1,7	3,3	0,0	19 606	2,0
Châtelleraut	141	-0,5	18,9	-5,5	39	0,0	2,1	5,0	21 469	-15,0
Chaumont	75	-0,4	25,9	3,6	31	6,9	1,2	0,0	26 646	14,4
Cherbourg	1 226	-0,6	24,5	0,8	73	4,3	3,0	3,4	16 272	3,4
Cholet	252	0,1	24,4	1,2	54	0,0	2,2	0,0	23 259	0,0
Concarneau	136	-0,4	10,5	1,9	15	7,1	1,4	0,0	20 664	1,7

- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2014/2013 en %	Recette par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par kilomètre en euros	Var. 2014/2013 en %	Taux de couverture des dépenses R/D en %	Var. 2014/2013 en %	
21 471	23,9	0,35	-14,6	1,67	-9,7	4,84	1,5	21,1	-5,4	<b>Abbeville</b>
33 227	3,3	0,70	6,1	5,09	-3,6	2,87	-6,5	13,7	10,5	<b>Agde</b>
24 793	21,5	0,31	-3,1	2,83	-16,3	3,40	-8,1	11,0	14,6	<b>Agen</b>
27 381	0,5	0,46	21,1	2,12	6,0	3,78	5,0	21,5	13,2	<b>Aix-les-Bains</b>
13 356	3,4	0,54	-3,6	3,25	-18,5	7,23	-1,0	16,8	19,1	<b>Ajaccio</b>
27 661	10,8	0,44	7,3	1,69	11,9	3,31	-6,5	26,3	-3,7	Alençon
27 267	-3,1	0,21	ns	2,76	ns	3,53	2,3	7,7	-8,3	Alès
17 571	-7,9	0,51	2,0	1,57	6,1	4,85	14,4	32,4	-5,3	<b>Annemasse</b>
24 109	-3,7	0,49	-7,5	2,48	4,2	3,97	8,2	19,8	-11,6	Annonay
31 799	1,2	0,55	1,9	5,05	2,4	2,69	4,3	11,0	0,0	<b>Arcachon</b>
15 548	-44,1	0,28	nc	3,27	nc	3,41	nc	8,7	nc	<b>Auch</b>
34 900	ns	–	–	–	–	3,62	ns	6,0	ns	<b>Aurillac</b>
41 958	11,2	0,49	-2,0	2,76	-5,5	3,63	-10,1	17,8	4,7	<b>Auxerre</b>
22 077	-5,0	0,64	6,7	2,58	9,8	3,30	-20,3	24,7	-2,8	<b>Bar-le-Duc</b>
20 763	-9,0	0,29	-3,3	1,82	-2,2	3,89	-2,0	15,9	0,0	<b>Bastia</b>
15 333	-0,9	0,45	-4,3	6,65	-13,6	7,09	-0,6	6,7	11,7	<b>Bayeux</b>
18 795	-1,6	0,18	0,0	1,67	-10,2	4,78	0,4	10,5	7,1	<b>Beauvais</b>
26 662	4,8	0,44	-8,3	2,24	-4,7	3,78	5,0	19,8	-2,9	<b>Bourg-en-Bresse</b>
24 659	-10,3	0,31	0,0	2,06	4,0	2,91	-0,7	14,8	-5,7	Brive-la-Gaillarde
24 400	ns	0,21	ns	2,03	ns	2,69	ns	10,4	ns	<b>Cahors</b>
17 433	nc	0,92	nc	–	–	–	–	–	–	<i>Cambrai</i>
28 096	20,3	0,33	-5,7	1,27	-5,9	3,62	-12,3	25,6	0,0	Châlons-en-Champagne
15 787	-6,5	0,62	1,6	2,65	8,2	4,79	3,7	23,3	-7,2	Charleville-Mézières
21 747	2,0	0,00	-100	0,96	0,0	3,21	-0,3	0,5	-16,7	<b>Châteauroux</b>
25 763	-12,6	0,37	-7,5	1,71	-10,0	3,54	-4,8	21,7	3,3	<b>Châtelleraut</b>
31 491	12,7	0,33	-8,3	2,86	-8,9	3,37	-8,2	11,5	-0,9	<b>Chaumont</b>
20 288	0,5	0,33	-13,2	1,46	0,7	4,34	4,1	22,6	-14,7	<b>Cherbourg</b>
29 596	-1,8	0,42	2,4	1,43	-0,7	3,19	-1,5	29,3	2,4	<b>Cholet</b>
26 990	1,7	0,41	-8,9	2,70	-1,5	3,76	0,8	15,3	-7,3	<b>Concarneau</b>

# Ratios 2014 (suite)

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2014/2013 en %
Creil	2 129	0,0	19,5	-6,7	46	2,2	2,4	14,3	17 519	-13,5
Dax	165	nc	17,3	nc	16	nc	0,9	nc	17 951	nc
Dieppe	391	-1,1	17,4	-2,2	36	0,0	2,1	5,0	16 735	-3,1
Dôle	144	0,2	25,3	11,9	20	5,3	0,8	0,0	22 557	9,7
Dreux	285	1,4	15,6	-6,6	19	5,6	1,2	9,1	19 973	-14,3
Elbeuf	598	0,6	26,6	2,7	38	2,7	1,4	0,0	14 612	5,2
Épernay	211	-11,0	15,8	-3,1	20	5,3	1,2	0,0	15 805	-5,0
Épinal	549	-0,3	26,0	-2,6	50	6,4	1,9	5,6	19 392	-2,8
Évreux	291	0,7	20,1	-1,5	47	2,2	2,3	0,0	16 540	0,4
Flers	136	-0,8	8,8	4,8	15	7,1	1,7	0,0	13 554	-26,4
Haguenau	208	-0,4	20,5	6,2	37	5,7	1,8	0,0	24 074	5,5
Honfleur	376	0,8	16,8	1,8	27	-10,0	1,6	-11,1	25 238	3,1
Laval	229	0,2	37,3	1,9	95	0,0	2,6	0,0	22 208	1,9
Libourne	148	0,6	4,9	2,1	9	12,5	1,8	5,9	18 542	2,3
Lisieux	676	-0,3	9,7	2,1	26	-3,7	2,7	-6,9	17 514	24,0
Longwy	459	0,3	27,4	0,0	12	-7,7	0,4	-20,0	19 881	1,0
Lunéville	171	0,3	9,8	0,0	7	0,0	0,7	0,0	19 467	0,0
Mâcon	280	-0,9	22,2	4,2	45	12,5	2,0	5,3	25 932	10,7
Menton	387	nc	22,0	nc	29	nc	1,3	nc	15 308	nc
Monaco	18 450	0,0	34,7	-3,3	207	-0,5	6,0	3,4	10 167	-4,8
Montargis	273	-23,0	16,3	-4,1	34	-5,6	2,1	0,0	19 325	-2,3
Montauban	302	0,8	23,0	17,3	31	3,3	1,4	-6,7	30 609	13,9
Mont-de-Marsan	117	0,2	15,6	0,6	12	0,0	0,8	14,3	23 259	0,8
Montélimar	170	-78,5	10,2	-26,1	38	-25,5	3,8	2,7	29 041	16,8
Montluçon	333	0,0	21,9	0,9	38	-2,6	1,7	-5,6	17 864	-1,7
Morlaix	321	-0,3	22,0	4,3	35	6,1	1,6	0,0	19 010	0,5
Moulins	74	0,4	16,5	-20,7	18	12,5	1,1	37,5	17 033	-25,2
Nevers	325	-1,0	26,0	4,0	40	5,3	1,5	0,0	15 825	-5,6
Oyonnax	245	0,0	10,4	1,0	16	0,0	1,6	6,7	25 359	6,2

- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2014/2013 en %	Recette par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par kilomètre en euros	Var. 2014/2013 en %	Taux de couverture des dépenses R/D en %	Var. 2014/2013 en %	
22887	-11,1	0,36	0,0	2,16	-4,8	5,09	4,5	16,5	5,1	Creil
24638	nc	0,27	nc	4,36	nc	4,03	nc	6,3	nc	Dax
21429	-0,7	0,47	-6,0	2,04	13,3	4,21	16,0	23,1	-17,5	Dieppe
26519	8,1	0,23	0,0	3,91	2,1	3,08	-4,3	5,9	-3,3	Dôle
23102	-15,8	0,86	0,0	3,00	-3,5	3,60	6,5	28,7	3,2	Dreux
18995	-0,6	0,57	-5,0	3,28	1,2	4,73	2,4	17,3	-6,5	Elbeuf
21957	-8,4	0,60	-4,8	2,85	0,0	3,53	3,2	21,1	-5,0	Épernay
22424	-1,7	0,59	-14,5	1,88	-7,4	3,61	0,6	31,3	-7,4	Épinal
22232	-0,1	0,37	-2,6	1,87	-2,6	4,39	0,2	19,9	1,5	Évreux
20080	-10,2	0,31	-6,1	2,33	0,0	4,02	1,0	13,4	-5,0	Flers
27283	9,0	0,37	-9,8	2,07	6,2	3,79	8,3	18,1	-14,2	Haguenau
42400	3,1	0,58	3,6	2,31	10,5	3,75	0,3	25,3	-5,6	Honfleur
27390	1,9	0,23	4,5	1,37	1,5	3,50	0,0	16,8	1,8	Laval
22019	2,3	0,03	-25	2,02	-6,0	3,71	-1,1	1,5	-21,1	Libourne
20433	10,6	0,34	6,3	1,78	10,6	4,84	5,7	19,0	-5,9	Lisieux
25216	1,1	0,75	-8,5	4,12	5,1	1,76	-2,8	18,1	-13,4	Longwy
24333	0,0	0,37	-2,6	5,24	1,0	3,88	2,9	7,0	-4,1	Lunéville
28406	9,4	0,24	4,3	1,60	-8,0	3,24	-0,6	14,8	14,7	Mâcon
17922	nc	0,61	nc	3,72	nc	4,99	nc	16,5	nc	<i>Menton</i>
14895	-3,3	0,66	-2,9	1,22	0,8	7,28	4,3	53,8	-5,3	Monaco
26753	-3,8	0,44	10,0	1,69	3,7	3,56	2,0	26,3	7,8	Montargis
42382	18,3	0,54	1,9	2,71	4,2	3,68	-6,8	20,1	-1,0	Montauban
26089	0,8	0,44	22,2	4,27	-0,7	3,35	4,7	10,2	22,9	Mont-de-Marsan
39931	22,3	0,21	-22,2	1,16	-4,1	4,37	-2,2	18,0	-19,6	Montélimar
23579	1,6	0,45	0,0	2,35	5,9	4,09	1,5	19,0	-5,9	Montluçon
24122	0,5	0,38	-7,3	2,59	-1,9	4,18	0,7	14,7	-4,5	Morlaix
21391	-28,1	0,63	1,6	3,61	-9,8	3,88	25,6	17,5	13,6	Moulins
18524	-6,4	0,55	-1,8	2,35	1,7	3,61	3,1	23,3	-3,7	Nevers
30912	7,5	0,32	14,3	2,82	-6,6	4,48	-2,4	11,3	22,8	Oyonnax

# Ratios 2014 (suite)

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par habitant	Var. 2014/2013 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2014/2013 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2014/2013 en %
<i>Périgueux</i>	302	ns	23,6	ns	27	ns	1,2	ns	20104	ns
Pontarlier	422	-1,7	5,7	11,8	19	5,6	3,2	-11,1	15 615	10,8
Puy-en-Velay (Le)	355	-0,2	19,4	1,0	33	-2,9	1,7	-5,6	16 409	1,4
<b>Quimper</b>	312	-1,2	35,5	2,0	59	3,5	1,7	0,0	22 133	-3,3
Quimperlé	84	0,9	22,2	0,0	12	20,0	0,5	0,0	24 861	0,2
<b>Rochefort</b>	154	-15,4	22,0	2,3	15	0,0	0,7	0,0	26 483	0,5
<b>Roche-sur-Yon (La)</b>	194	0,5	25,1	2,9	26	8,3	1,0	0,0	19 035	5,7
<b>Rodez</b>	236	-19,9	21,0	-8,7	36	2,9	1,7	13,3	14 881	-5,7
<b>Royan</b>	136	0,8	16,8	0,0	11	-8,3	0,7	0,0	26 425	2,4
<b>Saint-Avold</b>	381	0,0	8,7	-2,2	16	-5,9	1,9	0,0	23 342	-8,9
<b>Saint-Claude</b>	157	-0,7	17,2	1,2	23	-11,5	1,3	-13,3	21 557	0,4
<b>Saint-Dié</b>	478	-1,4	13,5	-2,2	20	0,0	1,5	3,2	20 510	3,1
Saint-Dizier	551	1,5	14,0	7,7	21	0,0	1,5	-5,4	19 903	12,3
Saint-Lô	347	0,5	13,2	3,9	20	5,3	1,5	0,0	19 852	-2,9
<b>Saint-Malo</b>	335	-0,3	31,9	8,5	42	-2,3	1,3	-13,3	23 315	-2,9
<b>Saintes</b>	265	0,7	19,4	3,7	26	0,0	1,3	-7,1	20 933	4,9
<i>Salon-de-Provence</i>	229	nc	23,9	nc	18	nc	0,8	nc	22 650	nc
Sens	419	0,3	23,6	16,8	26	8,3	1,1	-8,3	40 183	14,6
<b>Tarbes</b>	608	-1,1	17,3	1,2	35	6,1	2,0	5,3	16 703	-10,2
<b>Verdun</b>	488	0,4	11,8	2,6	21	0,0	1,7	-5,6	20 533	3,1
Vichy	651	0,8	17,0	11,1	22	4,8	1,3	-7,1	18 682	9,3
<b>Vienne</b>	255	0,8	16,5	7,1	27	8,0	1,6	0,0	19 612	13,1
<b>Vierzon</b>	373	1,0	14,9	-0,7	32	0,0	2,1	-4,5	14 058	5,0
Villefranche-sur-Saône	1 241	1,7	20,5	-1,0	41	17,1	2,0	17,6	17 496	4,6
Voiron (Réunir Dauphiné)	808	1,8	13,0	-2,3	29	11,5	2,2	10,0	11 458	-3,1
<b>Moyenne moins de 50 000 hab. (29 réseaux)</b>	242	-12,4	16,0	1,1	33	0,6	2,1	-0,4	18 185	1,2
<b>Moyenne moins de 100 000 hab. (77 réseaux)</b>	237	-3,6	19,9	1,9	35	2,7	1,8	0,8	19 480	0,8
<b>Moyenne province (144 réseaux)</b>	520	-5,0	32,0	1,0	114	1,5	3,6	0,5	14 239	0,7

- Réseau (caractère non gras) : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.
- Réseau non retenu (caractère italique) pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).
- ns : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).
- nc : non connu (donnée manquante l'année précédente).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2014/2013 en %	Recette par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par voyage en euros	Var. 2014/2013 en %	Dépense par kilomètre en euros	Var. 2014/2013 en %	Taux de couverture des dépenses R/D en %	Var. 2014/2013 en %	
28 522	ns	0,61	ns	2,84	ns	3,27	ns	21,3	ns	<i>Périgueux</i>
20 300	10,8	0,17	0,0	1,73	-1,1	5,61	-10,4	9,7	-2,0	Pontarlier
21 780	1,7	0,36	0,0	2,18	5,3	3,75	2,2	16,5	-5,7	Puy-en-Velay (Le)
28 809	-2,8	0,49	-3,9	2,23	0,9	3,69	1,1	21,8	-5,6	<b>Quimper</b>
29 844	0,2	0,46	-8,0	4,87	-12,3	2,58	1,2	9,5	5,6	Quimperlé
30 955	-0,8	0,66	26,9	4,23	-3,9	2,85	-4,7	15,7	34,2	<b>Rochefort</b>
25 920	10,4	0,62	3,3	3,40	-3,7	3,47	-0,9	18,2	6,4	<b>Roche s/Yon (La)</b>
18 332	-8,1	0,18	5,9	2,46	-2,4	4,27	11,5	7,5	13,6	<b>Rodez</b>
31 301	-11,4	0,60	3,4	4,85	5,4	3,31	0,0	12,4	-1,6	<b>Royan</b>
30 150	-2,6	0,32	23,1	2,14	14,4	4,06	15,3	15,1	7,1	<b>Saint-Avold</b>
27 100	0,4	0,41	5,1	2,52	24,8	3,34	9,5	16,3	-16	<b>Saint-Claude</b>
23 792	4,2	0,57	-1,7	2,60	1,2	3,88	4,0	21,8	-4,4	<b>Saint-Dié</b>
24 547	9,4	0,65	8,3	2,79	2,6	4,23	-2,1	23,3	5,0	Saint-Dizier
20 845	2,0	0,43	-6,5	2,48	0,0	3,71	0,3	17,4	-5,9	Saint-Lô
28 178	-3,0	0,47	9,3	2,45	10,4	3,23	-0,9	19,2	-2,0	<b>Saint-Malo</b>
25 289	5,0	0,53	0,0	2,56	5,8	3,43	1,2	20,6	-6,4	<b>Saintes</b>
25 965	nc	0,31	nc	2,84	nc	2,17	nc	11,0	nc	<i>Salon-de-Provence</i>
43 836	14,4	0,48	-2,0	3,23	-10,3	3,56	-18,0	14,9	9,6	Sens
19 662	-9,8	0,25	0,0	1,65	-1,8	3,32	1,5	14,9	2,1	<b>Tarbes</b>
25 667	3,2	0,30	-6,3	2,27	0,9	3,94	-2,5	13,3	-7,0	<b>Verdun</b>
22 032	16,0	0,42	-6,7	2,80	1,8	3,70	-1,6	15,1	-6,8	Vichy
25 513	18,7	0,43	-4,4	2,30	2,2	3,73	1,9	18,6	-6,1	<b>Vienne</b>
18 431	2,9	0,41	-4,7	2,47	0,4	5,25	-0,9	16,7	-5,1	<b>Vierzon</b>
20 363	4,9	0,32	-20,0	2,11	-14,6	4,21	1,2	15,4	-6,1	Villefranche-sur-Saône
12 624	-3,4	0,76	-11,6	2,54	-10,2	5,67	1,3	30,0	-0,7	Voiron (Réunir Dauphiné)
22 924	1,4	0,48	-5,8	2,02	-0,5	4,22	-0,9	23,7	-5,3	Moyenne moins de 50 000 hab. (29 réseaux)
24 044	0,5	0,40	-1,8	2,13	-0,3	3,79	0,5	18,9	-1,5	Moyenne moins de 100 000 hab. (77 réseaux)
21 397	1,0	0,47	-1,9	1,56	-0,4	5,57	0,1	30,2	-1,5	Moyenne province (144 réseaux)

### COÛT KILOMÉTRIQUE

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

### DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Charges consacrées par le réseau à son strict fonctionnement (hors investissements). Sont globalisés les achats, les services extérieurs, les charges de personnel, les impôts et taxes ainsi que les autres charges de gestion courante (comptes 60 à 65), diminués de la 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 (sauf pour la RATP).

### 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. Depuis 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 & 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'AOM. Les véhicules en sous-traitance sont pris en compte en équivalent véhicule-année. Les métros et tramways sont comptés en rame et non en voiture, une rame étant composée de plusieurs voitures.

### PLACE.KILOMÈTRE OFFERTE (PKO)

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

### 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 la mobilité (AOM), anciennement Autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

Cette nouvelle appellation est issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM. Par ailleurs, la notion de PTU est appelée à disparaître au profit du «ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité» dans le cadre des dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe.

### PERSONNEL ROULANT

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

### POPULATION DESSERVIE

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

### RECETTES COMMERCIALES

Recettes procurées par la clientèle du réseau

et par l'entreprise elle-même. Sont retenus les prestations de services (ventes de titres aux usagers et aux collectivités locales, y compris titres scolaires, produit des activités annexes), les autres produits de gestion courante et les produits financiers (comptes 70, 7415, 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 intégrés.

### 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...) et les structures des réseaux (possibilité de correspondance) peuvent sensiblement en modifier la valeur.

### VOYAGEURS.KILOMÈTRES

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



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

## TRANSPORT PUBLIC

*Le magazine qui fait circuler les idées*

Mensuel édité par l'Union des Transports Publics et ferroviaires

Prix au numéro : 9€ TTC

Tarifs pour 11 numéros + 2 numéros spéciaux :

France métropolitaine :

Édition papier : 153 €

Édition numérique : 153 €

Papier + numérique : 193 €

Transport Public + MobiliCités : 430€ au lieu de 515€ dont 2,1% de TVA

Étranger et DOM-TOM :

Édition papier : 172 €

Édition numérique : 172 €

Papier + numérique : 212 €

# LES PUBLICATIONS DE L'UTP

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



## OPTIMISER LES RESSOURCES DU TRANSPORT PUBLIC :

Les recommandations GART-UTP



**RECETTE AU VOYAGE EN REPLI : la pérennité de l'offre menacée**

# La présentation de l'UTP, la voix des entreprises de transport

**L'**Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, 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 170 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français. Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP, SNCF Mobilités, Transdev, Vectalia 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'EuroCargoRail, Europorte, Eurostar International, Groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thalys, Thello, Transdev, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

Prix de vente: 160€ HT + TVA à 20%  
+ frais de port.  
Également disponible accompagné  
d'un CD au tarif de 220€ HT.  
Édité en décembre 2015.



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

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

**Conception graphique et réalisation:** A noir, [www.anoir.fr](http://www.anoir.fr)

**Impression:** STIPA. [www.stipa.fr](http://www.stipa.fr)





17, rue d'Anjou 75008 Paris  
Téléphone: +33(0)1 48 74 63 51  
[www.utp.fr](http://www.utp.fr)

