



**UTP**

Union des Transports  
Publics et ferroviaires

CHIFFRES CLÉS DU  
**TRANSPORT PUBLIC**

2015

ÉDITION 2016

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





## SOMMAIRE

Les principaux chiffres  
de l'année 2015

P.04

L'éditorial

P.05

Le contexte macroéconomique  
du secteur des transports publics  
urbains

P.06

Les principaux résultats  
de l'année 2015

P.10

L'évolution sur un an

P.12

Les perspectives pour 2016

P.14

Les résultats globaux  
et leur évolution sur 10 et 25 ans

P.16

### **DONNÉES ET RATIOS PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2015**

P.23

Populations desservies supérieures  
à 250 000 habitants (classe 1)

P.24

Populations desservies comprises  
entre 100 000 et 250 000 habitants  
(classe 2)

P.28

Populations desservies inférieures  
à 100 000 habitants (classe 3)

P.36

Le lexique

P.48

Les publications de l'UTP

P.49

La présentation de l'UTP

P.50

## LES PRINCIPAUX CHIFFRES DE L'ANNÉE 2015

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2015 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/MEEM), 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 5 décembre 2016.

### Le transport urbain

# 156

réseaux de transport urbain français  
(province + RATP)

# 31,7

millions d'habitants desservis  
par des transports publics urbains

# 3 732

communes desservies en province et  
204 en Île-de-France

# 6

milliards de voyages réalisés,  
dont 46 % en province

# 97 600

femmes et hommes travaillent  
dans ce secteur d'activité

# 7,8

Plus de  
milliards d'euros mobilisés pour l'exploitation

### Le transport régional

# 234 000

Près de  
rames.kilomètres produits

# 1,15

milliard de voyageurs  
transportés

### Le réseau de Genève

# 200

millions de voyageurs  
transportés

# 146

millions de recettes  
commerciales générées

**Claude Faucher,**  
Délégué général  
de l'UTP



## Le transport public urbain, enjeu durable de la mobilité de demain

La dégradation continue des ratios financiers du transport public urbain au fil des ans ne pouvait que se heurter à l'épuisement des ressources des collectivités locales. 2015 a donc été l'année de l'optimisation des réseaux pour redresser le taux de couverture de leurs dépenses d'exploitation par leurs recettes de trafic. De ce point de vue, le succès a été au rendez-vous. Mais, il s'est réalisé au prix d'une réduction de l'offre kilométrique, une première depuis presque vingt ans. Ce signal fort interroge les politiques de mobilité développées dans les réseaux. Faut-il renoncer à desservir certains territoires ? Convient-il de concentrer le service là où le potentiel de clientèle est conséquent ? Comment valoriser l'accroissement de la qualité de service des réseaux ? Jusqu'où faut-il jouer la complémentarité avec les nouveaux modes partagés, venus élargir le spectre des transports collectifs ? Bien que les réseaux n'aient eu de cesse de tenter de réduire la fracture territoriale malgré l'extension de leurs périmètres de desserte, celle-ci se creuse. Il leur faut donc trouver des solutions pertinentes, souples et innovantes pour garantir le droit au transport pour tous. L'UTP, la FNTV, la FNAUT, le GART, Régions de France et TDIE ont contribué à dégager des idées et dispositifs novateurs dans le cadre de la consultation nationale des États généraux de la mobilité durable, via un questionnaire en ligne, puis lors de six étapes en France au second semestre 2016. Les propositions issues de l'expression de l'ensemble des parties prenantes de la mobilité seront adressées aux candidats à la prochaine élection présidentielle. Gageons que nous pourrons, tous ensemble, faire émerger un modèle économique pérenne et cohérent avec les objectifs ambitieux de transition énergétique, de préservation de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie. ●

# LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Les grands indicateurs de l'économie française ont montré des signes encourageants en 2015. L'année s'est achevée sur un affermissement de la croissance du PIB, un rebond de l'investissement comme de la production manufacturière et des créations d'emplois.

+1,2%

Le chiffre de la progression du produit intérieur brut pour l'année 2015.

LES GRANDS INDICATEURS ÉCONOMIQUES	2012	2013	2014	2015
<b>PIB en volume (moyenne annuelle)</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,2%</b>	<b>1,2%</b>
<b>Indice des prix à la consommation</b>	<b>2,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,0%</b>
<b>Dépenses de consommation des ménages (en volume)</b>	<b>-0,4%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,5%</b>
<b>Exportations (en volume)</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,4%</b>	<b>2,4%</b>	<b>6,0%</b>
<b>Importations (en volume)</b>	<b>-0,9%</b>	<b>0,8%</b>	<b>3,8%</b>	<b>6,4%</b>
<b>Formation brute de capital fixe (en volume)</b>	<b>-1,2%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>0,9%</b>
Entreprises non financières	-1,9%	-0,6%	2,0%	2,7%
Ménages	-0,4%	-3,1%	-5,3%	-0,8%
Administrations publiques	-0,6%	1,1%	-6,9%	-3,9%
<b>Indice de production dans l'industrie manufacturière</b>	<b>-2,8%</b>	<b>-1,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,5%</b>

Source: INSEE.

## LES GRANDS INDICATEURS

Sans présenter de rupture significative avec les années précédentes, dans un contexte mondial qui demeure morose, l'année 2015 a donné des signes de redressement de l'économie française.

Premier indicateur révélateur: le produit intérieur brut a progressé de 1,2%. Cette évo-

lution reste très modeste et insuffisante pour créer de l'emploi, mais elle rompt avec les taux de croissance proches de zéro des trois années précédentes. Les dépenses de consommation des ménages sont, elles aussi, reparties à la hausse, favorisées par des prix de carburants historiquement bas. De fait, la production automobile sur le sol français a connu un nouvel

essor grâce à un marché national comme international solide. Le commerce extérieur a lui aussi bénéficié de cet état de fait et s'est montré particulièrement dynamique, avec les importations qui progressaient de 6,4%. Au final, le solde commercial s'est légèrement amélioré grâce à des exportations dont le rythme de croissance a été multiplié par trois en un an. ●

## LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Il est beaucoup trop tôt pour évoquer un retournement du marché du travail en France. Toutefois, pour la première fois depuis 2011, l'économie française n'a pas été destructrice d'emplois en 2015. Les effectifs dans le secteur tertiaire marchand ont rebondi, notamment dans l'hébergement et la restauration. Ces deux

activités sont étroitement liées à la consommation des ménages qui a accéléré son redressement. Il en va de même pour le commerce de détail, mais dans une moindre mesure.

À l'inverse, l'industrie et la construction continuent à réduire significativement leurs effectifs (respectivement -3,3% et -3,7%). Le net rebond de la production en 2014 et 2015

n'a pas inversé la tendance à la baisse du nombre de salariés dans l'industrie automobile, ininterrompue depuis plus de dix ans.

Ces évolutions ont conduit à un taux de chômage en très léger repli, celui-ci ayant en premier lieu bénéficié aux femmes de 25 à 49 ans (-0,5 point), qui sont plébiscitées dans les emplois du tertiaire marchand. ●

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS DIFFÉRENTS SECTEURS DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE	2012	2013	2014	2015
<b>Industrie</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-1,1%</b>	<b>-1,1%</b>	<b>-1,3%</b>
Fabrication de matériel de transport	0,4%	-0,8%	-2,2%	-1,9%
Industrie automobile	-1,9%	-4,1%	-4,8%	-3,7%
Fabrication d'autres matériels de transport	4,4%	4,6%	1,5%	0,5%
<b>Construction</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-2,4%</b>	<b>-3,3%</b>
<b>Tertiaire marchand</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>0,4%</b>	<b>1,0%</b>
Transports et entreposage	-0,3%	-0,3%	-0,5%	0,0%
<b>Admin. publique, enseignement, santé humaine et action sociale</b>	<b>1,0%</b>	<b>0,8%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,1%</b>
<b>Ensemble (secteurs marchands hors agriculture)</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,1%</b>

Unité : variation annuelle des effectifs trimestriels (hors intérim) en %, CVS.  
Source : DARES (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité).

Le taux de chômage en très léger repli en 2015.

TAUX DE CHÔMAGE (AU SENS DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL)	2012	2013	2014	2015
<b>Ensemble</b>	<b>9,7%</b>	<b>9,7%</b>	<b>10,1%</b>	<b>9,9%</b>
De 15 à 24 ans	25,4%	23,0%	24,0%	23,9%
De 25 à 49 ans	8,8%	9,2%	9,5%	9,2%
50 ans et plus	6,3%	6,4%	6,8%	6,7%
<b>Hommes</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,8%</b>	<b>10,5%</b>	<b>10,4%</b>
De 15 à 24 ans	25,5%	22,5%	25,4%	25,4%
De 25 à 49 ans	8,7%	9,3%	9,6%	9,4%
50 ans et plus	6,7%	6,4%	7,3%	7,2%
<b>Femmes</b>	<b>9,6%</b>	<b>9,7%</b>	<b>9,7%</b>	<b>9,4%</b>
De 15 à 24 ans	25,3%	23,5%	22,3%	22,0%
De 25 à 49 ans	8,9%	9,2%	9,5%	9,0%
50 ans et plus	6,0%	6,5%	6,4%	6,3%

Unité : part des demandeurs d'emploi dans la population active en France métropolitaine en %. Taux de chômage au 4<sup>e</sup> trimestre.  
Source : INSEE, DARES (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité).

# LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

## LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

La modération fiscale due aux échéances électorales de 2014 a cédé la place à une majoration, en 2015, des taux de taxe d'habitation et de taxe foncière dans certaines communes. Les recettes fiscales et les autres

recettes apparaissant, en effet, comme l'un des moyens de compenser la nouvelle baisse des dotations de l'État, les communes sont tentées d'utiliser leur pouvoir de fixation des taux. Néanmoins, la modération de leurs dépenses apparaît comme la principale stratégie adoptée pour équilibrer leurs finances.

Après un effondrement en 2014 (-14,1%), leurs dépenses d'investissement se sont de nouveau repliées en 2015 (-7,8%), de sorte qu'elles s'élèvent désormais en moyenne à 308 euros par habitant et par an, contre 381 euros en moyenne sur la mandature précédente. ●

FINANCES DES COMMUNES	Variation 2014/2013	2014 en M€ <sup>(e)</sup>	Variation 2015/2014	2015 en M€ <sup>(e)</sup>
<b>Total Recettes</b>	<b>0,0%</b>	<b>79,3</b>	<b>0,6%</b>	<b>79,8</b>
Recettes fiscales	0,9%	48,8	2,9%	50,2
Dotations de l'État	-4,2%	18,1	-7,4%	16,7
Autres recettes	2,9%	12,4	3,3%	12,8
<b>Total Dépenses</b>	<b>1,6%</b>	<b>68,4</b>	<b>1,4%</b>	<b>69,4</b>
Charges de personnel	4,0%	36,4	2,7%	37,4
Autres dépenses	-1,0%	29,7	0,1%	29,7
Intérêts de la dette	-0,6%	2,3	-1,7%	2,2
<b>Épargne brute</b>	<b>-9,0%</b>	<b>10,9</b>	<b>-4,4%</b>	<b>10,4</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>-14,1%</b>	<b>22,1</b>	<b>-7,8%</b>	<b>20,4</b>

(e) Estimation La Banque Postale et AMF. Source : AMF/La Banque Postale, « Territoires et Finances », novembre 2015.

## LE BUDGET DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE

La contribution des groupements à fiscalité propre au redressement des comptes publics s'est traduite en 2015 par une accélération de la baisse des dotations de l'État. Celle-ci a néanmoins été compensée par la

hausse des recettes fiscales grâce à l'impulsion des contributions économiques (diverses cotisations des entreprises et taxes sur les surfaces commerciales).

Pour autant, le ralentissement des dépenses de fonctionnement étant insuffisant pour égaler celui des recettes, les groupe-

ments à fiscalité propre ont de nouveau réduit leur épargne brute. Cette situation limite leurs capacités d'autofinancement pour l'avenir alors que les dépenses intercommunales d'investissement ont de nouveau nettement baissé et ont ainsi retrouvé leur niveau de 2010. ●

FINANCES DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE (COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATIONS, COMMUNAUTÉS DE COMMUNES, COMMUNAUTÉS URBAINES, SYNDICATS D'AGGLOMÉRATION NOUVELLE)	Variation 2014/2013	2014 en M€ <sup>(e)</sup>	Variation 2015/2014	2015 en M€ <sup>(e)</sup>
<b>Total recettes</b>	<b>1,7%</b>	<b>35,3</b>	<b>1,3%</b>	<b>36,7</b>
Recettes fiscales	3,9%	22,4	4,3%	24,3
Dotations de l'État	-1,9%	8,6	-7,4%	8,4
Autres recettes	-1,7%	4,2	3,7%	4,1
<b>Total dépenses</b>	<b>4,1%</b>	<b>30,7</b>	<b>2,1%</b>	<b>32,3</b>
Charges de personnel	7,2%	7,2	4,2%	7,7
Autres dépenses	3,3%	22,8	1,6%	23,9
Intérêts de la dette	0,0%	0,7	-1,9%	0,7
<b>Épargne brute</b>	<b>-11,9%</b>	<b>4,6</b>	<b>-3,8%</b>	<b>4,4</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>-7,3%</b>	<b>9,0</b>	<b>-6,8%</b>	<b>8,5</b>

(e) Estimation La Banque Postale et AMF. Source : AMF/La Banque Postale, « Territoires et Finances », novembre 2015.

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'année 2015 a été marquée par le décrochage du pavillon français dans le transport routier de marchandises (-5,7%). La hausse de 3% du trafic de poids-lourds sur les autoroutes concédées et la très bonne tenue du commerce

extérieur sont donc à mettre au crédit des opérateurs étrangers dont la part de marché ne cesse de croître. Tous les types de produits ont contribué au repli de l'activité nationale (-6,5%) comme internationale (-11,3%) des entreprises françaises de fret routier, mais ce sont les matériaux de construction et les produits manu-

facturés qui l'ont accentué, avec des baisses de respectivement 6,1% et 6,7% des tonnes-kilomètres. De son côté, le fret ferroviaire de marchandises a bénéficié d'un net rebond de ses segments de marché en France comme vers et de l'étranger. Il a achevé l'année sur une hausse de 5,1% des volumes transportés. ●

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES	2012	2013	2014	2015
<b>Transport routier</b>	<b>288,4</b>	<b>292,0</b>	<b>288,6</b>	<b>281,4</b>
Pavillon français	188,4	188,1	182,6	172,2
Pavillon étranger	100,0	103,9	106,0	109,2
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>32,5</b>	<b>32,2</b>	<b>32,6</b>	<b>34,3</b>
National	22,1	20,3	20,1	21,4
International	7,4	8,6	9,2	9,5
Transit	3,1	3,3	3,2	3,3
<b>Transport fluvial</b>	<b>7,8</b>	<b>7,9</b>	<b>7,8</b>	<b>7,5</b>
<b>Transport par oléoducs</b>	<b>15,2</b>	<b>11,5</b>	<b>11,1</b>	<b>11,4</b>
<b>Ensemble</b>	<b>343,9</b>	<b>343,7</b>	<b>340,0</b>	<b>334,6</b>

Unité: milliard de t-km. Source: CGDD, « Comptes Transport 2015 », édition 2016.

## LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le repli de plus de 47% du prix du baril de pétrole et le gel des tarifs autoroutiers en 2015 ont eu pour conséquence directe un net accroissement de la mobilité en voiture particulière (+2,4%). Les modes alternatifs ont naturellement subi les effets de cette

concurrence, notamment pour les longues distances. Le trafic aérien et ferroviaire sont demeurés atones (+1% et +0,6%), tandis que le nombre de voyageurs en train interurbain s'est replié (-2%). Cet état de fait s'est traduit par une nouvelle augmentation du nombre de personnes tuées sur les routes (+2,4% sur l'année).

Le transport collectif sur courtes distances est parvenu à contrer l'expansion du véhicule particulier dans les agglomérations de taille moyenne à grande, ainsi que sur le réseau ferroviaire régional en Île-de-France. La congestion des centres urbains lui permet en effet d'y faire valoir ses avantages en termes d'efficacité et de fiabilité. ●

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS	2012	2013	2014	2015
<b>Véhicules particuliers</b>	<b>710,7</b>	<b>712,9</b>	<b>720,9</b>	<b>738,0</b>
<b>Transports collectifs</b>	<b>187,0</b>	<b>187,2</b>	<b>186,7</b>	<b>189,9</b>
Autobus, autocars, tramways et métros	69,0	69,5	70,0	71,2
Transports ferrés	104,0	103,3	102,6	104,5
Train à grande vitesse	54,0	53,8	53,7	54,1
Train interurbain (hors grande vitesse)	8,7	8,2	7,7	7,6
Train sous convention régionale hors Île-de-France	14,2	14,0	13,6	13,6
Train sous convention régionale Île-de-France	11,8	12,1	12,1	13,9
Transport aérien (vols intérieurs)	14,0	14,5	14,1	14,3
<b>Ensemble</b>	<b>897,7</b>	<b>900,1</b>	<b>907,6</b>	<b>927,9</b>

Unité: milliard de voy-km. Source: CGDD, « Comptes Transport 2015 », édition 2016.

# LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ANNÉE 2015

Les grands réseaux urbains ont entrepris une démarche d'optimisation de leur offre en 2016. En France comme en Suisse, la production kilométrique a nettement marqué le pas par rapport à l'an passé.

30,4%

Le taux de couverture moyen des dépenses pour 150 réseaux de province.

## DONNÉES 2015 DE L'ACTIVITÉ RÉGIONALE DE SNCF MOBILITÉS

	Parc (rames ou voitures)	Kilomètres (en milliers de rames-km ou trains-km)	Variation 2015/2014	Voyages (en millions)	Voyageurs.km (en millions)	Variation 2015/2014
Île-de-France (Transilien)	4 957 caisses	59 500	0,8%	819	13 892	–
Régions (TER)	7 049 caisses	173 400	3,7%	330	13 602	-0,2%

## DONNÉES 2015 DE LA RATP

	Nombre de communes	Population desservie (en milliers d'habitants)	Surface desservie (en km²)	Longueur des lignes (en km)	Km. voiture (en millions)	Voyages (en millions)	Voy.km (en millions)
RATP (bus/tram)	207	6 821	687	3 876,6	210,3	1 259,5	3 804,4
RATP total	207	6 821	687	4 198,0	585,0	3 255,0	16 638,0
Évolution 2015/2014 RATP (bus/tram)	2,0%	0,3%	0,6%	0,6%	3,3%	3,1%	2,5%
RATP total	2,0%	0,3%	0,6%	0,6%	1,0%	1,1%	0,1%

	Parc (véhicules et rames)	Effectif du personnel	Agents roulants	Recettes commerciales (en M€)	Dépenses de fonctionnement (en M€)	Vitesse commerciale (en km/h)
RATP (bus/tram)	4 886	17 811	13 579	–	1 414	13,3
RATP total	5 934	42 757	17 441	2 425	3 535	–
Évolution 2015/2014 RATP (bus/tram)	2,8%	1,5%	2,5%	–	2,8%	-13,3%
RATP total	1,9%	0,8%	2,1%	1,4%	6,3%	–

**DONNÉES 2015 DE 150 RÉSEAUX DE PROVINCE**

	Nombre de réseaux	Population desservie (en milliers d'habitants)	Surfaces desservies	Kilomètres produits (en millions)	Voyages (en millions)	Effectif du personnel	Personnel roulant	Recettes commerciales (en M€)	Dépenses de fonctionnement (en M€)
Plus de 250 000 habitants	25	12 881	13 876	466	2 081	36 646	22 556	1 023	2 954
De 100 000 à 250 000 habitants	43	6 680	14 559	209	515	12 488	9 400	210	969
Moins de 100 000 habitants	82	4 667	20 712	94	163	4 875	3 943	67	353
<b>Total province</b>	<b>150</b>	<b>24 228</b>	<b>49 147</b>	<b>768</b>	<b>2 760</b>	<b>54 009</b>	<b>35 899</b>	<b>1 300</b>	<b>4 275</b>

Variation 2015/2014				Production	Trafic				
Plus de 250 000 habitants	25	1,1%	1,5%	0,6%	1,8%	0,9%	0,3%	2,2%	1,5%
De 100 000 à 250 000 habitants	43	1,3%	3,1%	0,8%	2,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,7%
Moins de 100 000 habitants	82	1,1%	0,8%	2,0%	1,9%	1,5%	0,9%	1,2%	1,7%
<b>Total province</b>	<b>150</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,8%</b>	<b>1,9%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,3%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,3%</b>

**RATIOS 2015 DE 150 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 kilomètre (en euros courants)	Taux de couverture des dépenses
Plus de 250 000 habitants	25	36,2	161,6	4,5	20 652	0,49	1,42	6,34	34,6
De 100 000 à 250 000 habitants	43	31,2	77,1	2,5	22 192	0,41	1,88	4,64	21,7
Moins de 100 000 habitants	82	20,2	35,0	1,7	23 827	0,41	2,16	3,75	19,1
<b>Moyenne province</b>	<b>150</b>	<b>31,7</b>	<b>113,9</b>	<b>3,6</b>	<b>21 404</b>	<b>0,47</b>	<b>1,55</b>	<b>5,56</b>	<b>30,4</b>

Variation 2015/2014		Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation				Coût kilométrique	R/D
Plus de 250 000 habitants	25	-0,4%	0,7%	1,2%	0,3%	0,3%	-0,3%	0,9%	0,7%
De 100 000 à 250 000 habitants	43	-0,5%	0,7%	1,2%	0,8%	-0,7%	-1,2%	0,0%	0,5%
Moins de 100 000 habitants	82	0,9%	0,8%	-0,1%	1,1%	-0,7%	-0,1%	-0,2%	-0,5%
<b>Moyenne province</b>	<b>150</b>	<b>-0,3%</b>	<b>0,7%</b>	<b>1,0%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,1%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,6%</b>

**DONNÉES 2015 DU RÉSEAU DE GENÈVE**

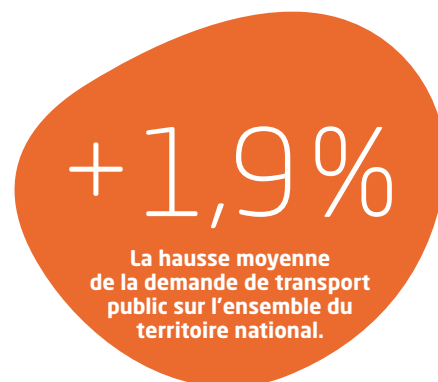
	Nombre de communes	Population desservie (en milliers d'habitants)	Surface desservie (en km <sup>2</sup> )	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres (en milliers)	Voyages (en millions)	Déplacements (en millions)
Réseau de Genève	45	481	177	423	25 659	200,3	158,1
Évolution 2015/2014	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	-1,9%	1,6%	1,6%

	Parc	Effectif du personnel	Agents roulants	Recettes commerciales* (en millions)	Dépenses d'exploitation* (en millions)
Réseau de Genève	439	2 198	1 511	146	298
Évolution 2015/2014	3,1%	-1,4%	2,8%	-4,8%	6,0%

\*En euros, taux de change moyen 2015: 1 CHF = 0,87€.

# L'ÉVOLUTION SUR UN AN

Comme le laissait présager la fin d'année 2014, 2015 a été marquée par de profonds ajustements dans le secteur du transport public urbain. Maîtrise de l'offre et ralentissement substantiel des dépenses ont su être menés sans entamer la fréquentation. En effet, ces efforts se sont avérés payants dans la plupart des réseaux avec une amélioration globale des grands ratios de la profession.



**A**vec un recul du taux de couverture de presque un point par an depuis plus de deux décennies, le transport public urbain est arrivé aux limites de son modèle économique. La baisse des dotations de l'État et les faibles perspectives de croissance du versement transport accentuent une crise de financement inédite pour le secteur. L'urgence de pérenniser l'offre de mobilité, dans un contexte de besoins croissants et d'enjeux environnementaux majeurs, a conduit les acteurs à mener des politiques d'optimisation des services au cours de l'année 2015.

## UNE RECHERCHE D'EFFICACITÉ DE L'OFFRE

En 2015, les acteurs du secteur ont privilégié une stratégie de rationalisation de la production kilométrique. Ainsi, le nombre de kilomètres produits enregistre une hausse de 0,8%, ce qui constitue l'évolution la plus faible depuis près de 15 ans. Cet état de fait se remarque particulièrement dans les grandes et les moyennes agglomérations. Au cours de l'année, elles ont, de nouveau, dû faire face à un accroissement significatif de leurs surfaces à desservir (+1,5% pour les grandes agglomérations et +3,1% pour celles de taille moyenne). La production y est restée concentrée sur les zones à fort potentiel de trafic pour ne pas la disperser vers des zones où elle ne serait pas pertinente. En la matière, la tâche a été plus ardue pour les petites agglomérations : elles ne bénéficient pas de l'effet d'attraction d'une ville centre importante, donc les services à assurer sont naturellement plus diffus. Par ailleurs, l'enjeu pour ces agglomérations consiste à

rendre le transport public crédible par rapport à la voiture particulière, notamment pour limiter le deuxième voire le troisième véhicule des ménages. Dans cet objectif, elles poursuivent leurs efforts de desserte en soirée et/ou pendant les petites vacances et les week-ends. La production y a donc progressé davantage que les surfaces à desservir (+2% contre +0,8%).

## UNE DEMANDE QUI RÉPOND FAVORABLEMENT

Le ralentissement de l'offre s'est inscrit dans un contexte de baisse des prix des carburants favorable à l'usage de la voiture. Cela n'a pourtant eu qu'un impact très limité sur la demande de transport public. En hausse de 1,9% en moyenne, elle progresse à peu près partout de façon homogène. Cette tendance témoigne de la pertinence des stratégies menées au cours des dernières années. Mise en service de systèmes en site propre dans les agglomérations où la congestion est un puissant vecteur de report modal et accroissement des fréquences et des amplitudes de service dans les réseaux à plus faible densité, ont en effet prouvé leur efficacité et permis de fidéliser de nouveaux voyageurs.

Pour autant, cet engouement n'a pas suscité d'impact positif sur les recettes, sauf dans les grandes agglomérations. En effet, la plupart d'entre elles ont, depuis plusieurs années, adopté une revalorisation systématique de leurs tarifs, aidées en cela par l'image positive que les TCSP lourds apportent à leurs réseaux et qui illustrent la montée en gamme de l'offre. Pour les moyennes et petites agglomérations, en revanche, l'accroissement qualitatif et sur-

tout quantitatif du service, quand il ne se matérialise pas par un véhicule spécifique, est moins mesurable pour l'utilisateur du quotidien. De fait, ce dernier accepte moins aisément des revalorisations tarifaires. En conséquence, la recette au voyage s'est de nouveau repliée (-0,7%) dans ces réseaux. Elle parvient cependant à se stabiliser en moyenne nationale (toutes catégories d'agglomérations confondues).

## UN REDRESSEMENT DU R/D GRÂCE À LA MAÎTRISE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Bien qu'il n'ait pas fallu attendre des recettes un redressement significatif des ratios financiers du secteur, la maîtrise des dépenses a permis de les améliorer.

D'une part, celles-ci ont bénéficié de la rationalisation de la production qui, en se concentrant sur les zones les plus denses et en ralentissant le rythme des services vers les territoires les plus excentrés, a pu être optimisée en termes de personnel roulant. L'effectif a progressé de 0,7% en moyenne nationale, avec une hausse plus marquée dans les petits réseaux (+1,5%), en concordance avec la progression du nombre de kilomètres produits. D'autre part, le contexte de baisse des prix des carburants, encore largement issus du pétrole, a contribué à une progression très limitée des dépenses d'exploitation (+1,3%), de même que l'inflation nulle pour ce qui concerne les autres postes de dépenses. L'année 2015 s'est donc achevée sur un rebond du taux de couverture des coûts de fonctionnement par les revenus du trafic, qui s'est établi à 30,4%. ●

+ 2,2%

L'augmentation des recettes commerciales pour les réseaux de plus de 250 000 habitants.

+ 0,7%

Le faible accroissement des dépenses des réseaux entre 100 000 et 250 000 habitants.

+ 2,2%

La hausse, en 2015, des surfaces à desservir pour les réseaux de moins de 50 000 habitants.

## FOCUS SUR LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE RÉSEAUX

### RÉSEAUX DE PLUS DE 250 000 HABITANTS : TOUS LES SIGNAUX SONT AU VERT

Il faut remonter à plusieurs années pour constater une amélioration de l'ensemble des ratios d'activité des grands réseaux urbains de province. Si le nombre de voyages par habitant progresse peu, l'offre plus ciblée a permis d'augmenter le taux d'utilisation de 1,2%. Les moyens nécessaires à sa mise en œuvre ont, par ailleurs, fait l'objet d'une optimisation, de sorte que le nombre de kilomètres parcourus par les agents roulants évolue favorablement (+0,3%).

Mais c'est cependant en termes de recettes commerciales que l'embellie s'est plus nettement matérialisée. En hausse de 2,2% sur l'année, elles dépassent la croissance du nombre de voyageurs (+1,8%) et sont la preuve que l'augmentation régulière des tarifs ne nuit pas à la fréquentation (+0,7% sur l'année). Cette tendance permet par ailleurs de redresser le taux de couverture, qui s'établit à 34,6%, et offre aux agglomérations de plus de 250 000 habitants une accalmie dans la dégradation de leurs finances.

### RÉSEAUX ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS : LE DÉCROCHAGE ENTRE TRAFIC ET RECETTES

Les réseaux de taille moyenne bénéficient de la plus forte progression du trafic. Ils enregistrent également une hausse de leur taux d'utilisation, comparable aux grands réseaux, notamment ceux dotés de TCSP. Ces résultats

encourageants s'inscrivent, par ailleurs, dans un contexte de maîtrise des coûts ambitieux. Leurs dépenses ont progressé de 0,7% en 2015, ce qui tranche nettement avec les franches évolutions constatées au cours des quinze dernières années.

À tous ces signaux positifs (une demande fidèle et croissante ainsi qu'une réussite manifeste de l'optimisation de l'offre) s'ajoute un taux de couverture qui s'est amélioré. Ce rebond incombe exclusivement à la maîtrise des dépenses. L'évolution des recettes n'a pour sa part pas suivi celle du trafic.

Si la baisse des prix des titres n'était pas d'actualité en 2015 (avant le passage en gratuité totale de deux réseaux de l'échantillon, à brève échéance), les glissements tarifaires peuvent expliquer ce décrochage qui ternit le bilan d'une année pourtant de bonne tenue.

### RÉSEAUX ENTRE 50 000 ET 100 000 HABITANTS : UN TAUX DE COUVERTURE À NOUVEAU DÉGRADÉ

Entre une progression du trafic à l'unisson avec celle de la production kilométrique (+2%) et des dépenses qui croissent en harmonie avec l'effectif salarié (environ +1,7%), les réseaux de taille intermédiaire sont parvenus à faire évoluer leurs principaux indicateurs à un rythme coordonné. Les principaux ratios tels que le taux d'utilisation ou le nombre de kilomètres produits par salarié s'en trouvent confortés. La dépense au voyage et le coût au kilomètre vont, eux aussi, dans le sens d'une amélioration.

Seule exception et de taille : les recettes commerciales, dont la croissance s'inscrit en retrait de 0,8 point par rapport à celle du nombre de voyageurs transportés (soit +1,3%). Il n'en faut pas plus pour dégrader de nouveau le taux de couverture des coûts d'exploitation par les revenus du trafic. Il s'est établi à 18,1% en 2015, soit le taux le plus faible de l'ensemble de l'échantillon.

### RÉSEAUX DE MOINS DE 50 000 HABITANTS : UNE OFFRE CONSOLIDÉE DE PLUS EN PLUS CRÉDIBLE

Alors que l'année 2014 n'avait pas épargné les plus petits réseaux de l'échantillon, l'année 2015 leur a offert quelques marges de manœuvre. Certes, les dépenses de fonctionnement y ont progressé de 1,8%, soit la plus forte croissance de tout le panel, mais il leur a fallu composer avec des surfaces à desservir en hausse de 2,2% et une production kilométrique à l'avenant.

Le trafic (+0,9%) n'a pas encore répondu tout à fait favorablement à cette offre en augmentation. Mais ces réseaux pourront en tirer deux enseignements majeurs pour le futur : les dépenses ont été fermement contenues au regard de la production à assurer et la progression des recettes (+1,1%) a devancé celle du trafic.

Les conditions sont donc désormais réunies pour qu'à l'avenir la fréquentation et les revenus qui y sont liés progressent grâce à la crédibilité de l'offre qui se consolide de mois en mois. Cela leur permettra d'améliorer leur taux de couverture qui s'est établi à 22,8% en 2015, en baisse de 0,7% sur un an.

# LES PERSPECTIVES POUR 2016

Les perspectives du transport public urbain sont nettement contrastées selon la taille des réseaux et entre la province et l'Île-de-France. Fortement soumis à des décisions extérieures, le secteur doit s'adapter à la nouvelle donne.



L'évolution de la tarification constitue l'un des leviers fondamentaux des politiques publiques menées sur les réseaux de transport. Si de nombreuses études ont montré que le prix des titres de transport n'était pas l'élément principal du choix modal, il revêt néanmoins un caractère sensible lié au droit à la mobilité pour tous et à l'équité des territoires.

Le début d'année 2016 semble refléter, avec une acuité particulière, les stratégies tarifaires menées dans les réseaux français.

## DES SITUATIONS TRÈS CONTRASTÉES

L'Île-de-France s'illustre particulièrement de ce point de vue, avec des recettes de son

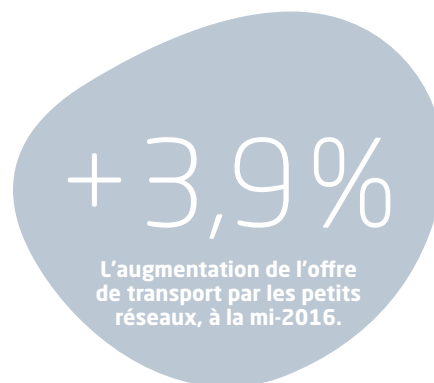
opérateur principal en baisse de plus de 6 % sur les six premiers mois de l'année. La suppression pour les abonnements de la tarification zonale sur l'intégralité de la région est au cœur de ces résultats, avec des glissements tarifaires probables du ticket unitaire vers les forfaits mensuels, voire annuels. Cela a, par ailleurs, certainement contribué à l'accroissement de 2,7 % du trafic, malgré une désaffection de la clientèle touristique depuis les événements de janvier et de novembre 2015.

La situation est tout autre en province, où les grands réseaux ont entrepris la reconquête de leur recette au voyage, qui s'achemine vers une hausse de 2 % sur l'année. Les années passées ont mis en exergue le danger d'une nouvelle dégradation des ratios financiers qui

compromettrait le maintien de l'offre et la fidélité des voyageurs.

Cette stratégie anime également les réseaux de taille intermédiaire dont le trafic montre des signes de tassement, mais qui parviennent à accroître leurs revenus.

Les petits réseaux, en revanche, ont davantage de difficultés à redresser leurs recettes. Leurs efforts en termes d'offre sont pourtant conséquents (+ 3,7 %) et convainquent les voyageurs d'opérer le report modal vers les transports publics. Mais c'est au prix de concessions tarifaires importantes qui ne pourront pas être maintenues sans le concours croissant des budgets des collectivités locales. Une perspective peu crédible compte tenu du contexte actuel. ●



LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE	2016 (acquis 2 <sup>e</sup> trimestre)
PIB en volume	1,1 %
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	1,5 %
Pouvoir d'achat du revenu disponible des ménages	1,4 %
Formation brute de capital fixe (en volume)	2,3 %
Entreprises non financières	3,4 %
Ménages	0,1 %
Administrations publiques	2,1 %
Taux de chômage	9,6 %

Source : INSEE.

LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES PRÉVISIONS		Montant en Md€ en 2016	Évolution 2016/2015
RECETTES	<b>Total</b>	<b>219,9</b>	<b>1,0%</b>
	Recettes fiscales	136,8	3,0%
	Dotations de l'État	41,4	-8,0%
	Autres recettes	41,6	4,0%
DÉPENSES	<b>Total</b>	<b>230,9</b>	<b>1,3%</b>
	Charges de personnel	65,0	1,9%
	Achats	39,1	0,5%
	Prestations sociales et transferts versés	62,2	2,8%
	Autres dépenses	11,4	1,8%
	Intérêts de la dette	5,1	-1,9%
	Dépenses d'investissement	48,1	-0,4%

Source : La Banque Postale, Note de conjoncture « Les Finances locales, tendances 2016 », mai 2016.

#### MÉTHODOLOGIE

Ce tableau 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 plus que l'échantillon présenté dans les données et ratios 2015,

- 31 réseaux de 100 000

à 250 000 habitants, soit 72 % de l'échantillon 2015,

- 45 réseaux de moins de 100 000 habitants, soit 55 % de l'échantillon 2015.

#### RÉSULTATS À FIN JUIN 2016 EN PROVINCE

UNITÉ : VARIATION EN % DES 6 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2016 CONSOLIDÉS PAR RAPPORT AUX 6 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2015 CONSOLIDÉS.

	Production	Trafic	Recettes
<b>Plus de 250 000 habitants</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,2%</b>	<b>3,2%</b>
<b>De 100 000 à 250 000 habitants</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,9%</b>
<b>Moins de 100 000 habitants</b>	<b>3,9%</b>	<b>4,7%</b>	<b>0,8%</b>
<b>Total province</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,2%</b>	<b>3,2%</b>

Source : UTP (enquête mensuelle de conjoncture).

#### RÉSULTATS À FIN JUIN 2016 POUR LA RATP

UNITÉ : VARIATION EN % DES 6 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2016 CONSOLIDÉS PAR RAPPORT AUX 6 PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2015 CONSOLIDÉS.

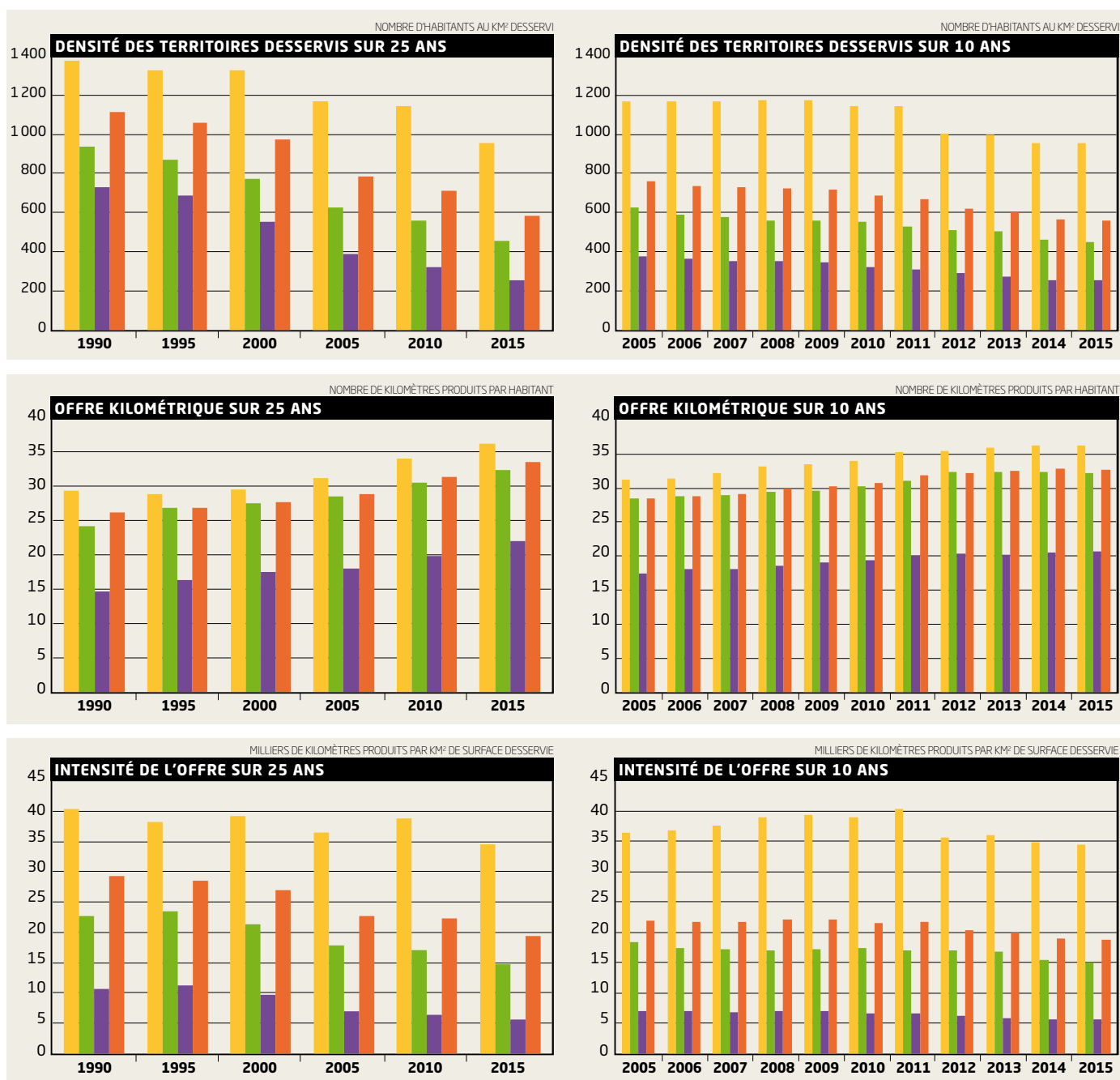
	Production	Trafic	Recettes
<b>Réseau souterrain</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,7%</b>	
<b>Réseau de surface</b>	<b>3,6%</b>	<b>4,4%</b>	
<b>Total RATP</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,7%</b>	<b>-6,4%</b>

Source : RATP.

# LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 25 ANS

**-65%**  
La baisse de la densité dans les petites agglomérations en 25 ans.

L'éclairage sur 25 ans des principaux indicateurs du transport public urbain permet de situer la rupture dans leur évolution. Les 10 dernières années ont en effet amplifié une dégradation entamée au tout début des années 2000.



## MÉTHODOLOGIE

Compte tenu des changements de contrats ou de l'absence de réponse à l'enquête « Cahiers verts » certaines années, certains réseaux ne peuvent pas être suivis sur longue période. Les graphes représentés ci-dessous sont, par conséquent, réalisés sur deux échantillons constants de réseaux :

- l'échantillon des graphes sur 10 et 4 ans comporte

122 des 155 réseaux de province ayant répondu en 2015. Il comprend 24 réseaux de classe 1, 40 réseaux de classe 2 et 58 réseaux de classe 3.

Ces 122 réseaux représentent 89% de la population desservie, 93% de la production kilométrique et 97% du trafic du panel de 155 réseaux présentés pour 2015.

- l'échantillon des graphes

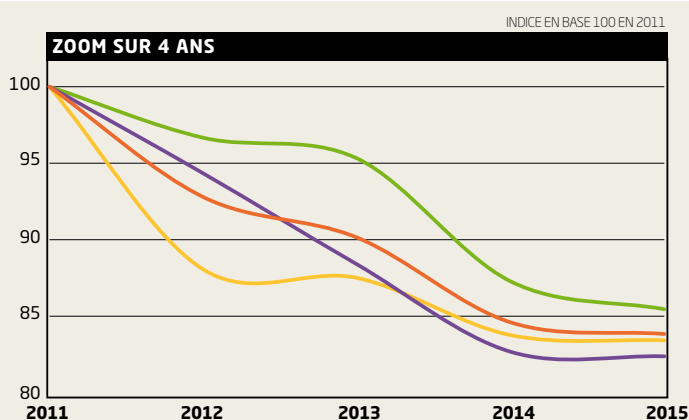
sur 25 ans est réduit à 104 réseaux (les 24 réseaux de classe 1, 39 réseaux de classe 2 et 41 réseaux de classe 3).

Des écarts peuvent donc apparaître entre ces échantillons pour une même variable, notamment pour ce qui concerne les plus petits réseaux, pour lesquels l'échantillon sur 25 ans est nettement restreint (41 réseaux) au regard de

celui de l'analyse sur 1 an (82 réseaux) et sur 10 ans (58 réseaux).

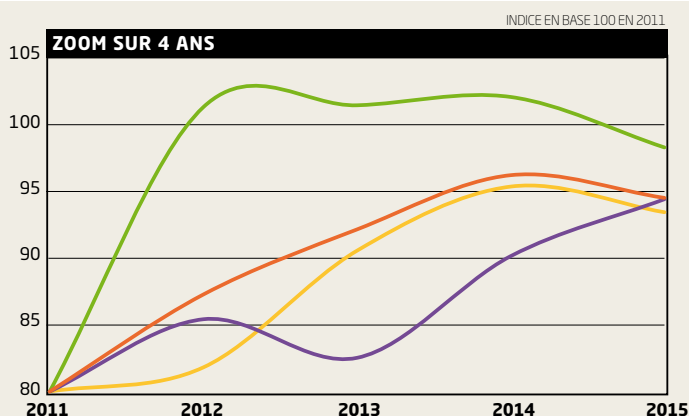
Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants 2015, donc corrigés de l'inflation.

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



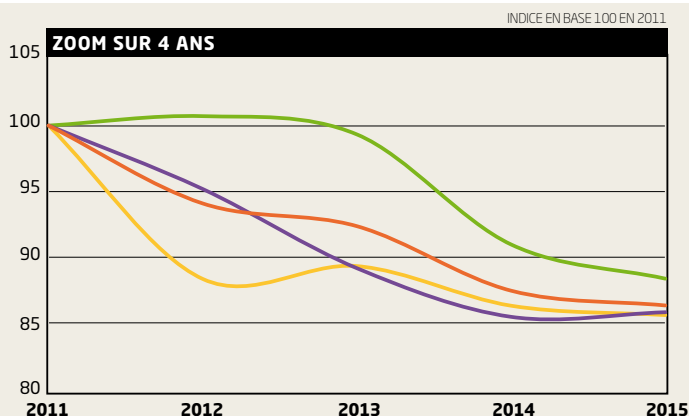
## DENSITÉ : UNE RÉDUCTION DE MOITIÉ EN 25 ANS

Le processus de coopération intercommunale, engagé au cours de la décennie 1990, a conduit les communautés de communes et d'agglomérations à s'étendre à des zones de moins en moins denses. Ce sont les plus petites intercommunalités, non pourvues d'un grand centre urbain à même de capter une partie de la population des zones périurbaines, voire rurales, qui enregistrent le plus grand recul de leur densité. Ce recul s'établit à 65% en 25 ans entre 1990 et 2015, dont 26% au cours des 10 dernières années



## OFFRE KILOMÉTRIQUE : 2015 MET UN TERME À LA PROGRESSION, SAUF DANS LES PETITS RÉSEAUX

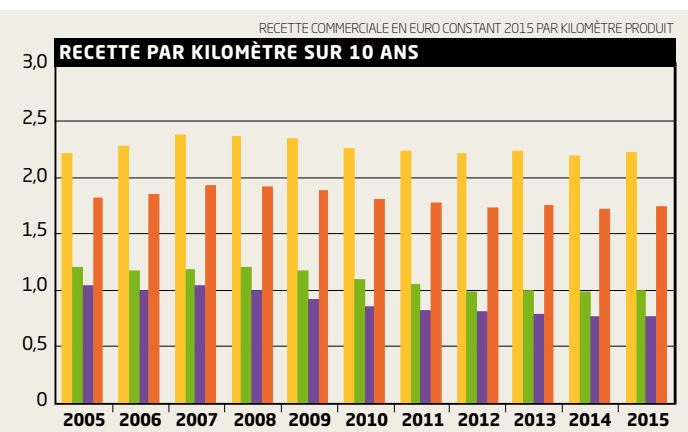
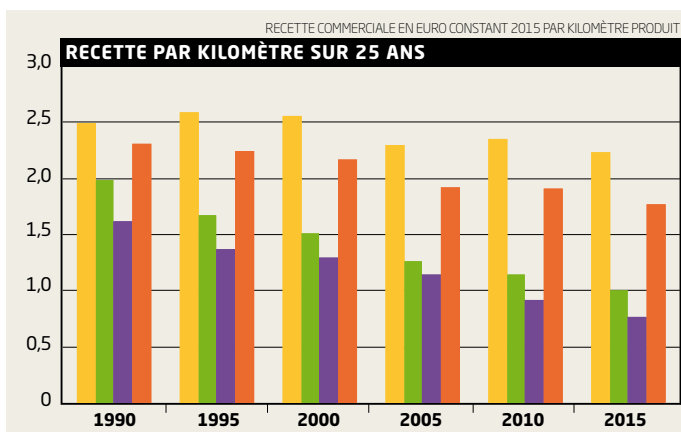
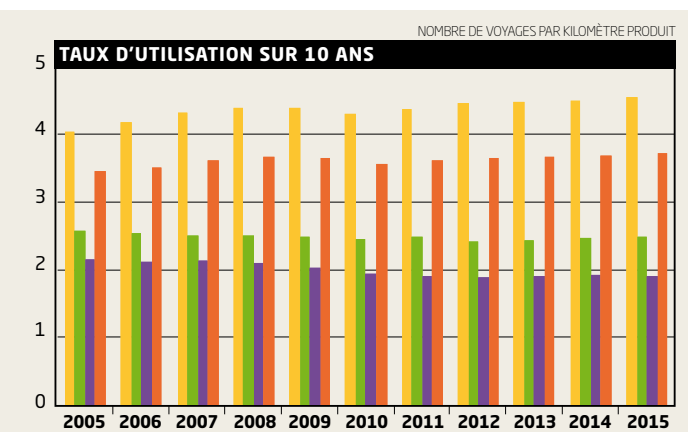
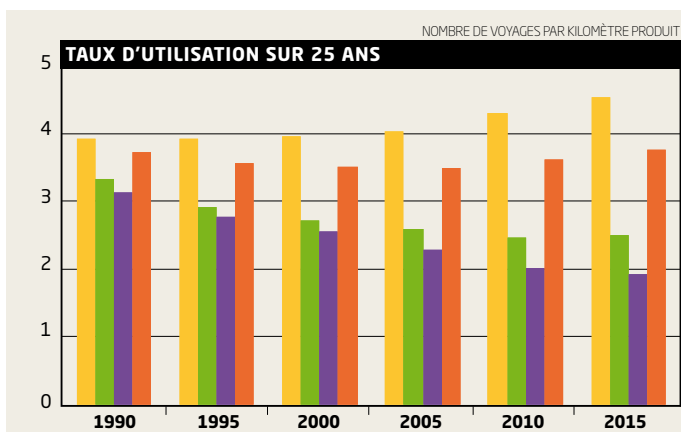
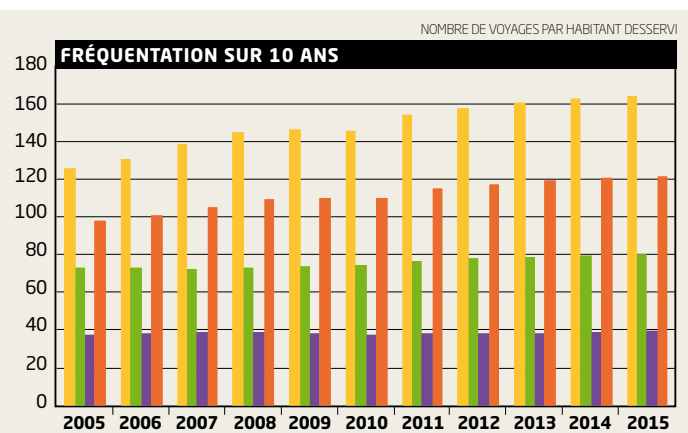
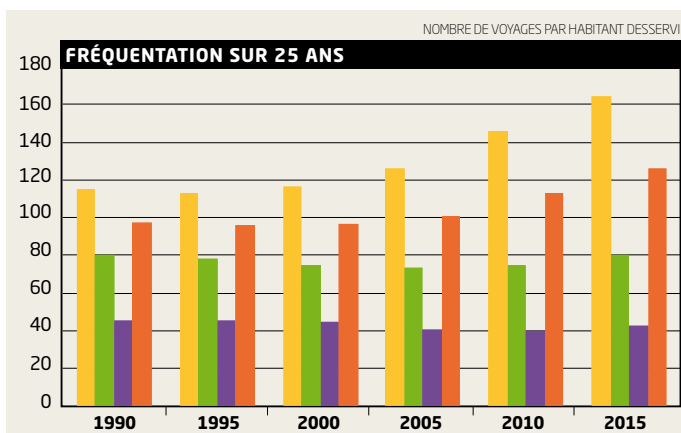
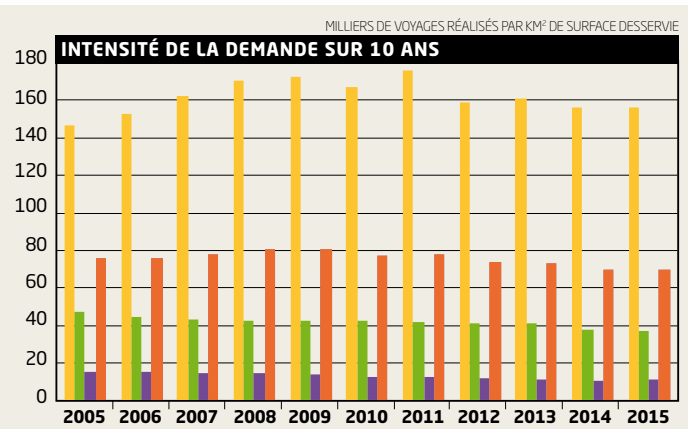
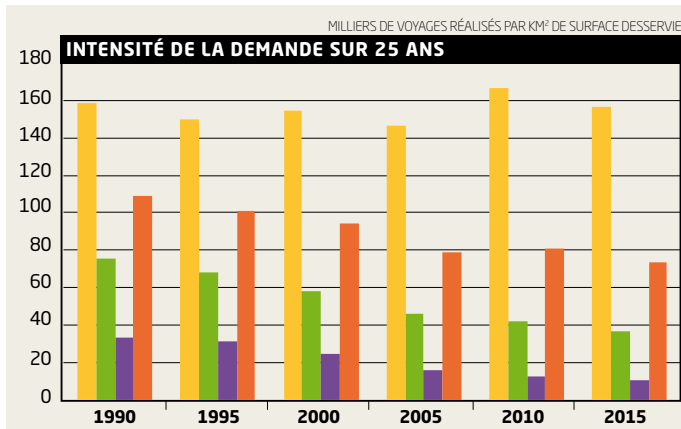
L'accroissement des fréquences et des amplitudes de service couplés à l'augmentation des distances à parcourir pour couvrir des ressorts territoriaux de plus en plus vastes ont joué de concert pour faire progresser le ratio d'offre au cours des 10 dernières années au rythme de 1,4% par an. 2015 est une année de rupture : en effet, ce ratio s'inscrit en baisse de 0,3%. Seuls les réseaux de petite taille ont poursuivi leur course pour aller chercher des clients potentiels de plus en plus loin avec une surface à desservir qui a progressé de plus de 7%.

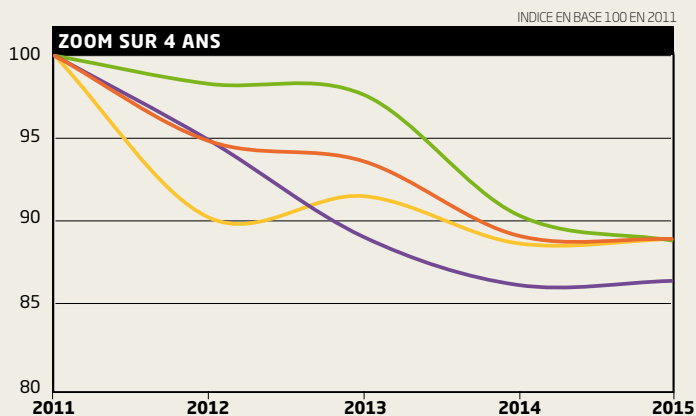


## INTENSITÉ DE L'OFFRE : LA DILUTION MARQUE LE PAS EN 2015

L'accroissement de 140% des territoires à desservir en 25 ans a abouti à une réduction du nombre de kilomètres produits par kilomètre carré, de l'ordre de 33% en moyenne en province. Les petites agglomérations sont les plus touchées par la dilution de l'offre, qui atteint 47,5% sur longue période et 18% sur la décennie passée. L'année 2015 marque cependant un coup d'arrêt à cette tendance.

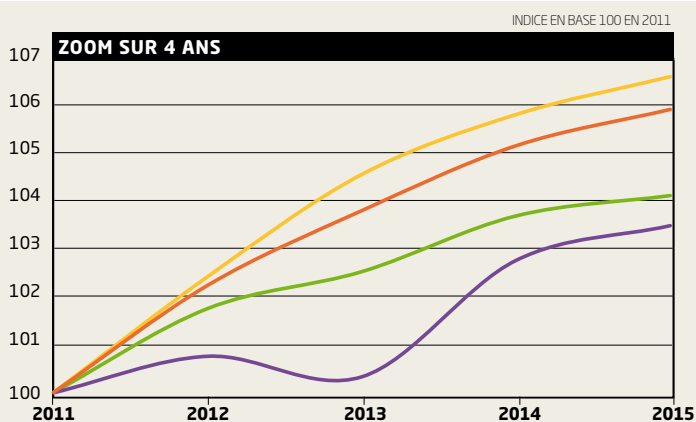
# LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 25 ANS





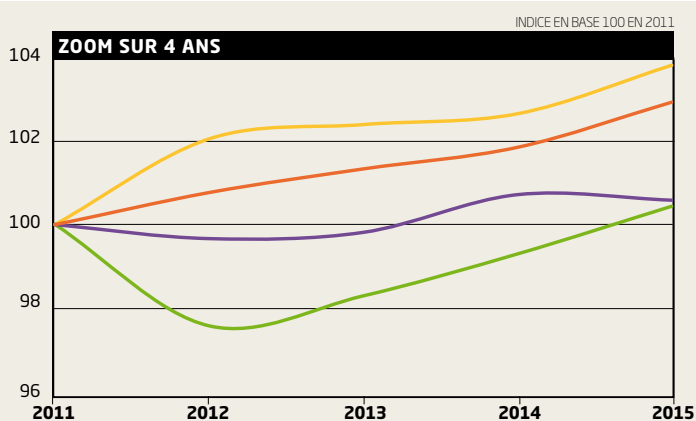
### INTENSITÉ DE LA DEMANDE : FACE À L'EXTENSION CONTINUE DE LEURS PÉRIMÈTRES, LES PETITS RÉSEAUX NE PARVIENNENT PAS À INVERSER LA TENDANCE

Les accroissements successifs des périmètres de transport ont été concomitants à la mise en service de modes lourds dans les grands réseaux, entraînant ainsi une demande croissante. Rapportée aux surfaces desservies, celle-ci reste relativement stable depuis un quart de siècle. Dans les petits réseaux, en revanche, le décrochage est prégnant. L'intensité de la demande a été réduite de deux tiers en 25 ans, passant de 33 voyages au kilomètre carré en 1990 à 11 en 2015.



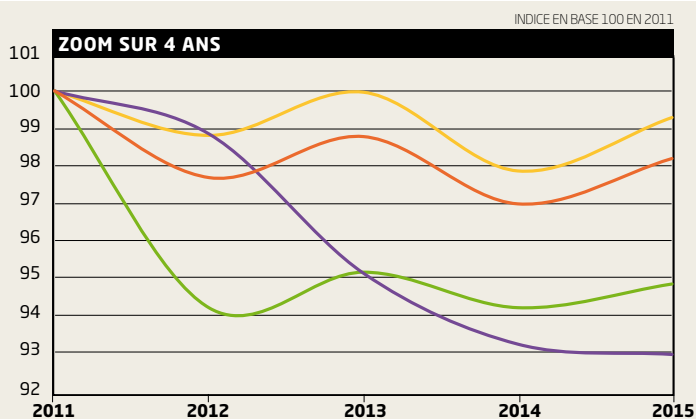
### FRÉQUENTATION : LES GRANDS RÉSEAUX SE DISTINGUENT PAR LEUR VIVACITÉ

Sur une longue période, la fréquentation des moyens et petits réseaux reste atone, la hausse du trafic étant globalement proportionnelle à celle de la population desservie. Depuis 25 ans, elle se stabilise ainsi autour de 80 voyages par habitant dans les agglomérations de taille moyenne et 40 pour les petits réseaux. Dans les grands réseaux, en revanche, la mise en service de TCSP et la densité urbaine dans les villes-centres ont fait bondir la fréquentation à plus de 164 voyages par an et par habitant.



### TAUX D'UTILISATION : LES ÉCARTS SE CREUSENT ENTRE LES CLASSES D'AGGLOMÉRATIONS

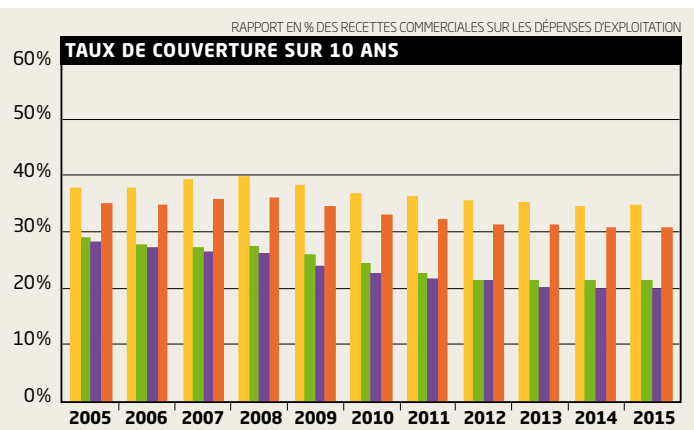
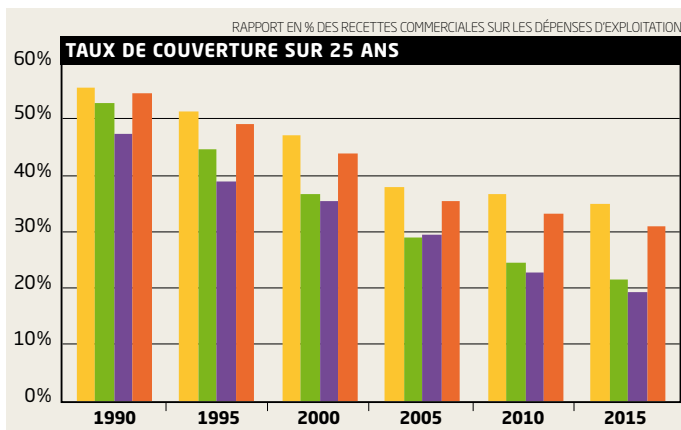
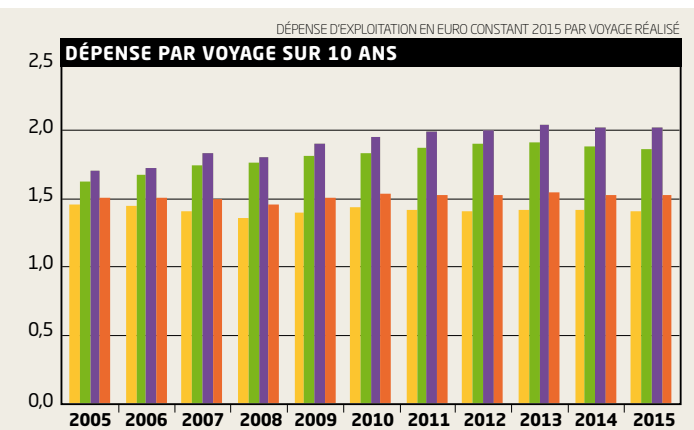
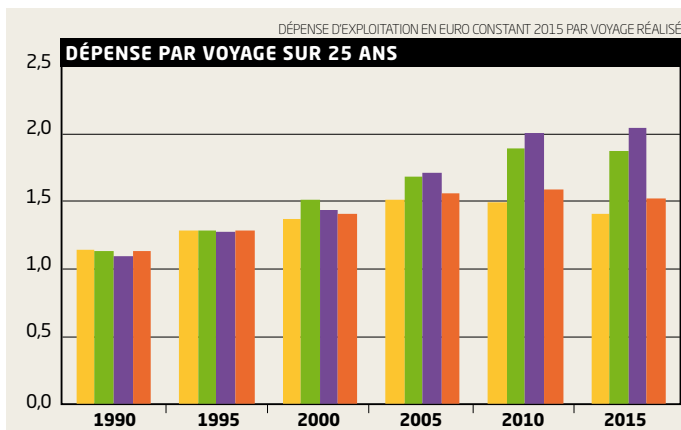
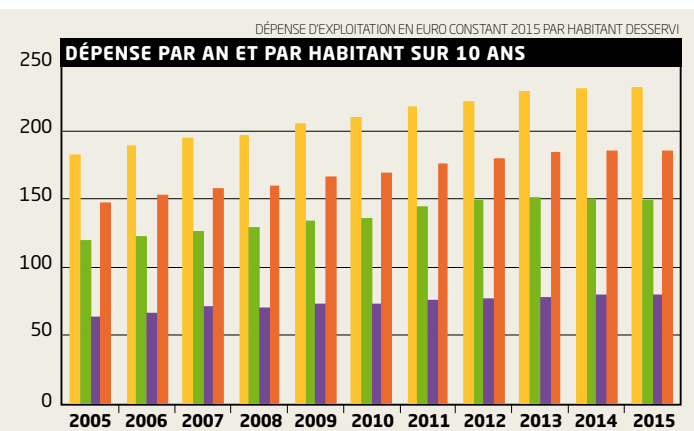
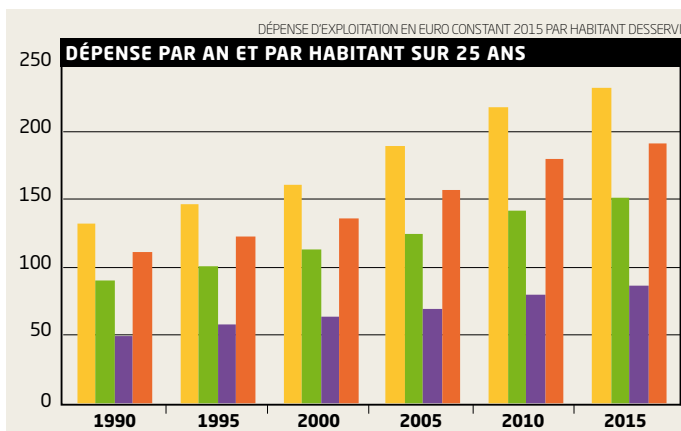
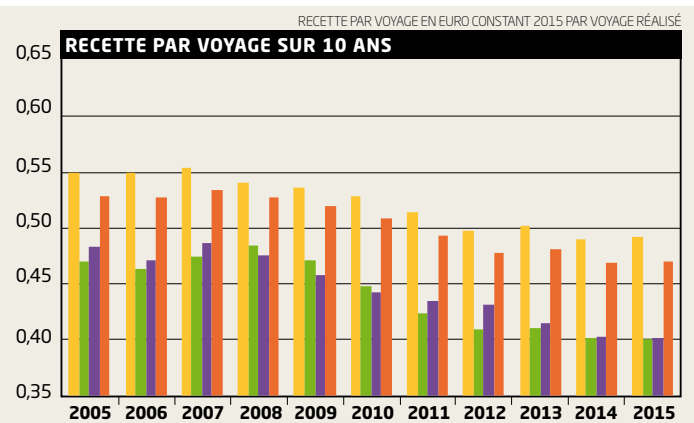
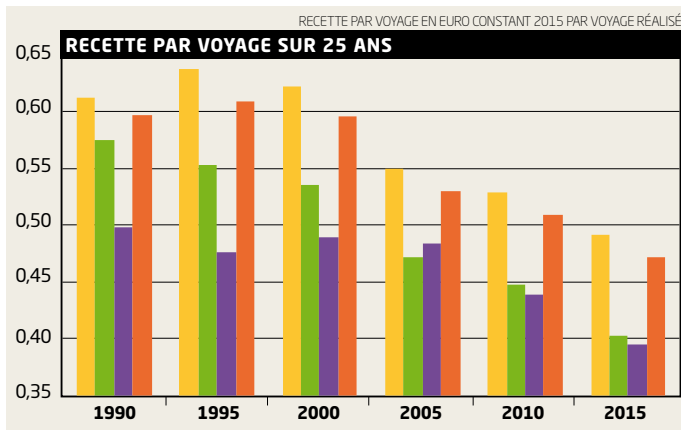
Un décrochage s'opère entre les grands réseaux et les autres en termes de nombre de voyages par kilomètre. Les premiers bénéficient d'une offre globalement concentrée dans le centre des villes, où l'augmentation des fréquences sur les axes structurants participe de beaucoup à la croissance de l'offre. Pour les autres, c'est l'accroissement des distances à parcourir en zones peu denses qui concourt à la progression des kilomètres. De ces deux stratégies, la première est naturellement la plus efficace pour attirer la clientèle.

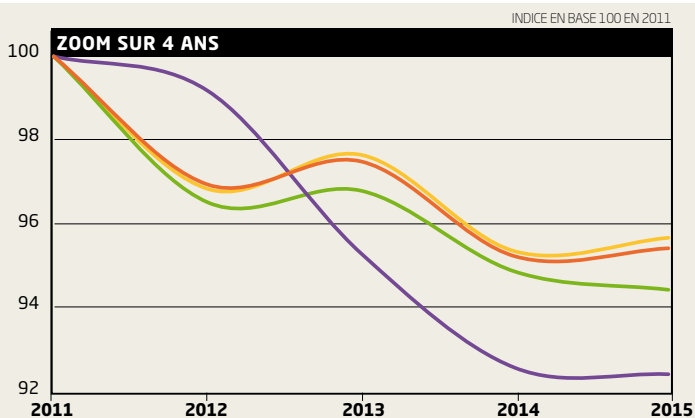


### RECETTE PAR KILOMÈTRE : À L'UNISSON DU TAUX D'UTILISATION

À l'instar du nombre de voyages par kilomètre, la recette par kilomètre est fortement conditionnée par la densité des territoires desservis. Son évolution est donc la réplique de celle du taux d'utilisation. Les grands réseaux bénéficient d'un revenu ramené à la production qui oscille entre 2 et 2,50 euros depuis 25 ans, tandis qu'il ne dépasse pas 1,5, voire 1 euro, dans les agglomérations de moins de 250 000 habitants.

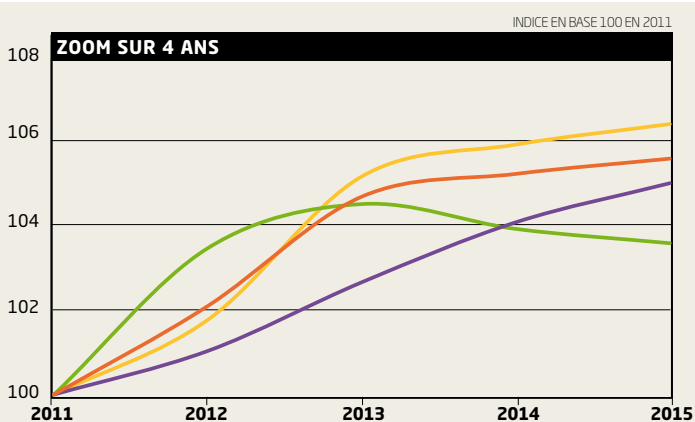
# LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 25 ANS





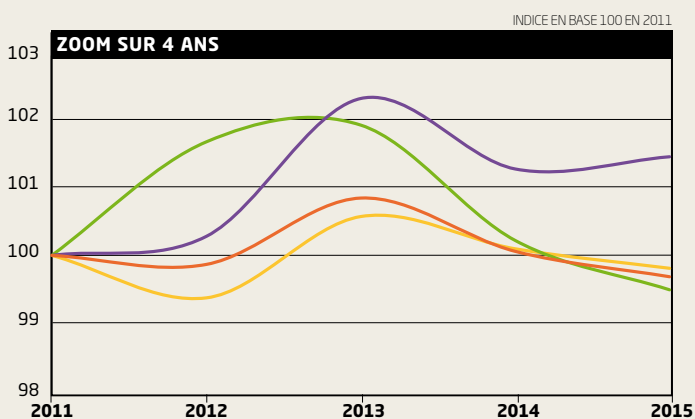
### RECETTE PAR VOYAGE : RETOUR À LA TENDANCE PASSÉE

L'observation de la recette par voyage sur une longue période montre que le repli de ce ratio s'est accéléré au début des années 2000. Paradoxalement, à cette époque, les tarifs du transport urbain ont cessé d'être encadrés. L'inflation, autour de 2% par an entre 2000 et 2005, n'a donc plus servi de guide à partir de ce moment. Les réseaux s'en sont donc détachés pour revoir leurs tarifs ou se dispenser de le faire. Cela vaut aussi pour 2015 où le rebond de la recette par voyage tranche avec une inflation nulle.



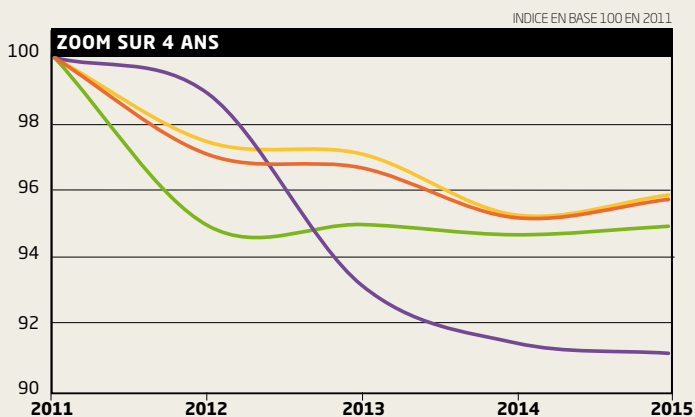
### DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT : UN EFFORT DE LONGUE HALEINE DE LA PART DES COLLECTIVITÉS

Les préoccupations environnementales, sociales et sociétales ont conduit les collectivités locales à consacrer des investissements de plus en plus importants au transport. L'accroissement des périmètres de desserte vers les territoires de moins en moins denses a contribué à ce que ces investissements, rapportés au nombre d'habitants desservis, progressent de 72% en euros constants en 25 ans. Les agglomérations de taille moyenne s'illustrent en 2015, et pour la deuxième année consécutive, en mettant un terme à cette tendance.



### DÉPENSE PAR VOYAGE : UNE STABILISATION AU COURS DE LA PÉRIODE RÉCENTE

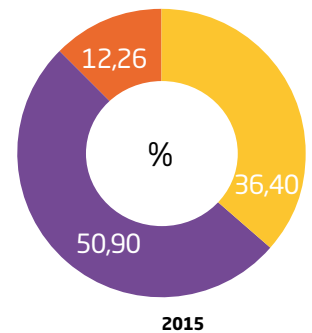
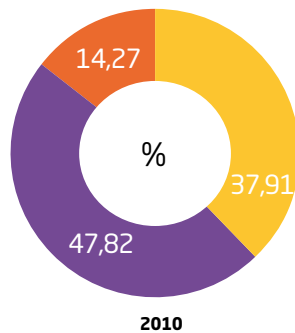
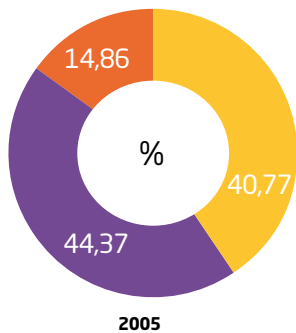
Au coude à coude dans les années 1990 pour les trois strates de réseaux, la dépense par voyage a commencé à se détacher pour les moyens, puis les petits réseaux au début de la décennie 2000. Aujourd'hui, malgré des écarts importants selon les tailles d'agglomérations, cet indicateur est relativement stable partout depuis environ 4 ans, à la faveur d'un trafic dynamique dans l'ensemble des réseaux et d'une optimisation des dépenses.



### TAUX DE COUVERTURE : LE RETOURNEMENT ?

En baisse constante au cours des 25 dernières années, le ratio des recettes commerciales rapportées aux dépenses d'exploitation n'avait connu qu'un léger rebond en 2008. Le sursaut de l'année 2015, même s'il est loin de pouvoir combler 25 points de couverture perdus en un quart de siècle, est un signal fort pour la profession. La participation des utilisateurs au service s'inscrit désormais autour de 30% en moyenne, mais à 19% dans les petites agglomérations, contre 47% en 1990.

# LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 25 ANS

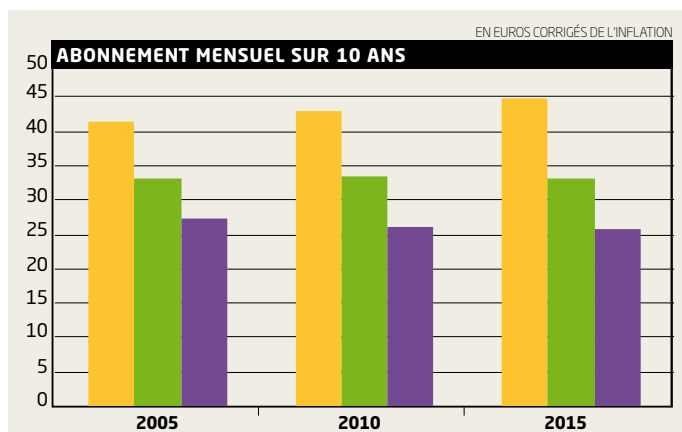
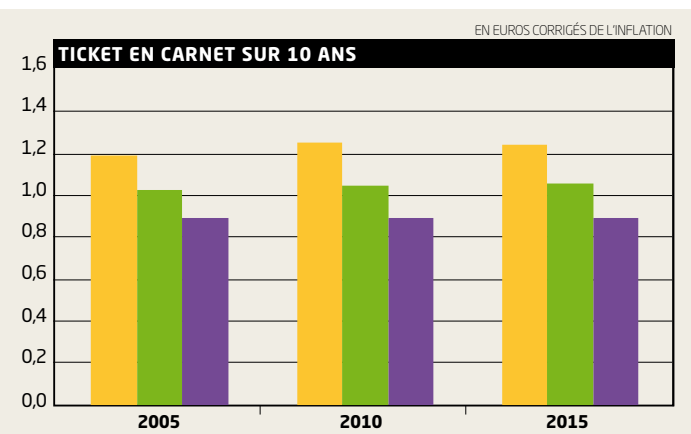
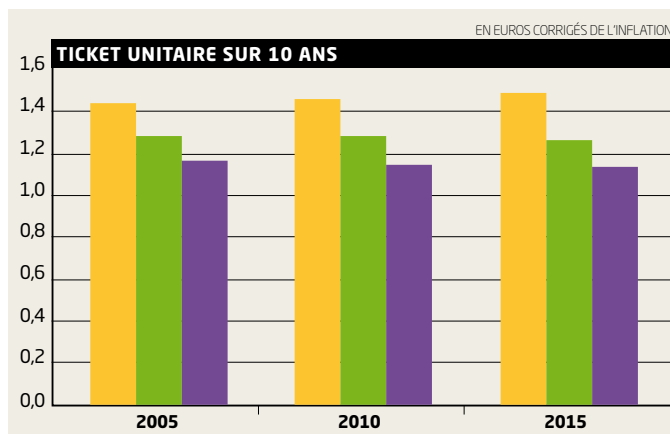


■ TITRES PLEIN TARIF ■ TITRES RÉDUITS ■ TITRES GRATUITS

## RÉPARTITION DES VOYAGES PAR TITRES : LES VOYAGES À TARIF RÉDUIT DOMINENT (PART DES VOYAGES)

Le recul de la recette par voyage et des grands ratios financiers du transport public urbain n'incombe pas qu'aux prix des titres qui n'évoluent pas avec l'inflation. La part croissante

des voyages à tarif réduit, reflet d'une société vieillissante et où, par ailleurs, la précarité s'accroît, apporte un autre éclairage à cet état de fait. Ainsi, en 10 ans, la part des voyages à plein tarif a reculé de 4 points tandis que celle des voyages à tarif réduit progressait de 6 points, au détriment aussi des voyages gratuits (-2 points).



■ CLASSE 1 ■ CLASSE 2 ■ CLASSE 3

## PRIX DES PRINCIPAUX TITRES : SEULS LES GRANDS RÉSEAUX S'AUTORISENT UNE RÉÉVALUATION SIGNIFICATIVE

S'ils ne représentent plus que 36% des voyages, les titres « toutes clientèles » sont perçus et intégrés par les voyageurs. Leur évolution est donc observée avec soin. De fait, elle est très limitée malgré la progression de l'offre et des services. Les prix du titre unitaire et de l'abonnement mensuel n'ont augmenté que dans les grands réseaux au cours de la décennie passée alors qu'ils ont baissé dans les autres. Le ticket en carnet a, pour sa part, progressé dans les moyens comme dans les grands réseaux, mais s'est contracté dans les petits.

# 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/MEEM), 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 cette année

**150 réseaux** dont :

- > l'ensemble des **25 réseaux** de plus de **250 000 habitants**,
- > **43 réseaux** de **100 000 à 250 000** habitants sur 46,
- > **82 réseaux** de moins de **100 000 habitants** sur 84.

# DONNÉES 2015

## POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES À 250 000 HABITANTS

	Population desservie (en milliers d'habitants)	Var. 2015/2014 (en %)	Surface des communes desservies (en km <sup>2</sup> )	Var. 2015/2014 (en %)	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres produits (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Déplacements (en milliers)
Angers*	279	0,7	538	0,0	1086	10744	0,6	35983	3,9	29278
<b>Bordeaux*</b>	<b>764</b>	<b>1,6</b>	<b>578</b>	<b>0,0</b>	<b>1225</b>	<b>34040</b>	<b>1,6</b>	<b>130833</b>	<b>3,9</b>	<b>99873</b>
Clermont-Ferrand*	260	0,4	159	0,0	212	7925	1,2	31542	6,5	28314
<b>Dijon*</b>	<b>254</b>	<b>0,6</b>	<b>240</b>	<b>0,0</b>	<b>545</b>	<b>11292</b>	<b>-1,7</b>	<b>47333</b>	<b>4,5</b>	<b>38111</b>
<b>Grenoble*</b>	<b>451</b>	<b>0,6</b>	<b>546</b>	<b>0,0</b>	<b>488</b>	<b>17421</b>	<b>3,7</b>	<b>85667</b>	<b>5,3</b>	<b>69238</b>
<b>Lens</b>	<b>600</b>	<b>0,2</b>	<b>766</b>	<b>0,6</b>	<b>4392</b>	<b>13398</b>	<b>8,3</b>	<b>17926</b>	<b>6,4</b>	<b>16976</b>
<b>Lille*</b>	<b>1146</b>	<b>0,8</b>	<b>612</b>	<b>0,0</b>	<b>1369</b>	<b>44073</b>	<b>-0,4</b>	<b>175200</b>	<b>2,4</b>	<b>120560</b>
Lyon*	1430	3,8	759	22,8	3926	57151	-2,0	455089	0,7	275812
Marseille*	953	1,1	404	8,8	848	29196	3,0	166969	0,4	104050
<b>Montpellier*</b>	<b>449</b>	<b>2,2</b>	<b>422</b>	<b>2,4</b>	<b>365</b>	<b>13285</b>	<b>1,3</b>	<b>84592</b>	<b>11,5</b>	<b>65166</b>
<b>Mulhouse*</b>	<b>271</b>	<b>0,6</b>	<b>346</b>	<b>0,0</b>	<b>374</b>	<b>6955</b>	<b>-0,1</b>	<b>27731</b>	<b>9,4</b>	<b>22256</b>
<b>Nancy*</b>	<b>260</b>	<b>-0,8</b>	<b>142</b>	<b>0,0</b>	<b>416</b>	<b>10527</b>	<b>-4,6</b>	<b>26681</b>	<b>2,7</b>	<b>21175</b>
<b>Nantes*</b>	<b>625</b>	<b>1,0</b>	<b>523</b>	<b>0,0</b>	<b>682</b>	<b>27498</b>	<b>1,7</b>	<b>132607</b>	<b>1,7</b>	<b>99182</b>
<b>Nice*</b>	<b>543</b>	<b>-0,3</b>	<b>1466</b>	<b>0,0</b>	<b>1889</b>	<b>19167</b>	<b>0,4</b>	<b>66809</b>	<b>1,8</b>	<b>54322</b>
<b>Orléans*</b>	<b>284</b>	<b>0,5</b>	<b>334</b>	<b>0,0</b>	<b>473</b>	<b>11869</b>	<b>-0,2</b>	<b>31315</b>	<b>2,3</b>	<b>23097</b>
<b>Perpignan</b>	<b>267</b>	<b>1,0</b>	<b>617</b>	<b>0,0</b>	<b>5766</b>	<b>9035</b>	<b>-2,3</b>	<b>10053</b>	<b>0,5</b>	<b>8551</b>
<b>Rennes*</b>	<b>439</b>	<b>1,3</b>	<b>705</b>	<b>0,0</b>	<b>1948</b>	<b>23386</b>	<b>3,0</b>	<b>77400</b>	<b>0,3</b>	<b>62419</b>
Rouen*	416	0,0	387	0,0	705	14327	1,9	50225	-2,1	39420
Saint-Étienne*	390	0,1	529	0,0	615	10975	-1,3	43660	0,7	27995
<b>Strasbourg*</b>	<b>483</b>	<b>0,5</b>	<b>314</b>	<b>0,0</b>	<b>532</b>	<b>17930</b>	<b>0,4</b>	<b>120496</b>	<b>0,7</b>	<b>86069</b>
<b>Toulon</b>	<b>432</b>	<b>-0,1</b>	<b>366</b>	<b>0,0</b>	<b>1304</b>	<b>12343</b>	<b>1,6</b>	<b>28777</b>	<b>-0,1</b>	<b>26597</b>
Toulouse*	980	1,7	1020	0,9	1281	38253	-0,4	170670	-2,3	121329
Tours*	308	0,3	446	0,0	619	10241	1,1	35527	4,3	25559
<b>Valence/Romans</b>	<b>252</b>	<b>0,1</b>	<b>1051</b>	<b>0,0</b>	<b>300</b>	<b>5863</b>	<b>5,2</b>	<b>11438</b>	<b>3,8</b>	<b>-</b>
Valenciennes*	347	-0,1	605	1,9	680	8917	-0,3	16667	-2,8	13295
<b>Total plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>	<b>12 881</b>	<b>1,1</b>	<b>13 876</b>	<b>1,5</b>	<b>32 039</b>	<b>465 810</b>	<b>0,6</b>	<b>2 081 190</b>	<b>1,8</b>	<b>1 478 644</b>
<b>Total plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>	<b>11 330</b>	<b>1,2</b>	<b>11 076</b>	<b>1,9</b>	<b>20 277</b>	<b>425 171</b>	<b>0,4</b>	<b>2 012 996</b>	<b>1,8</b>	<b>1 426 520</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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2015/2014 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2015/2014 (en %)	Recettes commerciales (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépenses de fonctionnement (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Vitesse d'exploitation bus (en km/h)	Var. 2015/2014 (en %)	
3,9	247	0,0	697,0	1,9	15 411	3,7	55 230	0,3	16,7	-0,6	Angers*
3,9	672	1,5	2 779,5	2,8	63 586	14,0	203 530	4,0	15,7	-1,3	<b>Bordeaux*</b>
6,5	232	6,4	782,9	1,4	15 900	-0,9	58 871	1,3	15,2	-1,9	Clermont-Ferrand*
4,5	236	1,7	761,9	0,4	17 872	3,6	64 795	1,0	13,9	0,0	<b>Dijon*</b>
4,6	372	-2,1	1 639,9	0,7	35 765	6,0	117 345	0,2	15,6	0,0	<b>Grenoble*</b>
6,4	443	46,7	644,9	3,1	5 152	-2,4	54 523	-0,5	17,4	0,6	<b>Lens</b>
-5,9	756	0,0	2 788,0	1,0	89 422	3,8	306 505	2,2	15,6	-6,0	<b>Lille*</b>
0,7	1 328	4,6	4 998,1	-0,5	207 697	4,8	378 275	-0,6	15,2	0,0	Lyon*
0,2	789	3,6	3 598,3	2,3	105 315	-6,0	278 757	1,9	12,0	-0,8	Marseille*
12,5	296	3,1	1 228,7	2,3	39 097	1,3	98 431	2,7	13,1	0,0	<b>Montpellier*</b>
9,4	205	0,5	619,8	2,1	12 688	6,2	46 175	1,5	14,3	-1,4	<b>Mulhouse*</b>
2,7	274	0,0	868,8	0,9	18 197	2,5	68 070	1,0	13,5	0,7	<b>Nancy*</b>
1,7	730	3,3	2 139,8	2,2	65 556	3,8	160 269	2,7	18,3	0,5	<b>Nantes*</b>
2,2	473	3,3	1 663,5	1,4	44 670	-0,2	137 999	1,0	13,3	0,8	<b>Nice*</b>
1,6	243	4,3	756,4	-1,0	18 122	1,6	65 731	4,2	–	–	<b>Orléans*</b>
-1,8	214	-8,2	439,7	2,1	5 266	0,7	31 109	-5,4	17,7	-2,2	<b>Perpignan</b>
0,3	532	3,7	1 308,4	0,6	38 312	-1,1	111 968	1,2	18,3	0,0	<b>Rennes*</b>
-2,2	316	-0,6	1 169,8	-4,7	24 725	-6,5	93 004	-3,6	16,2	0,6	Rouen*
0,7	315	-0,6	817,2	-0,8	17 574	0,0	59 536	-0,2	14,8	1,4	Saint-Étienne*
0,7	377	-0,8	1 537,0	0,4	51 386	1,5	119 283	-0,2	14,4	0,0	<b>Strasbourg*</b>
0,5	308	1,3	898,0	0,9	16 365	-0,1	65 406	-0,5	17,1	0,0	<b>Toulon</b>
-2,0	840	0,5	2 965,9	1,8	75 620	0,4	240 185	5,2	14,1	0,0	Toulouse*
3,5	213	0,5	724,8	-0,7	20 117	9,1	58 665	3,4	16,2	0,6	Tours*
–	171	2,4	308,9	0,4	5 143	1,5	28 070	4,2	15,8	3,9	<b>Valence/Romans</b>
-1,3	216	-3,6	508,8	-3,7	14 251	-0,8	51 934	3,7	19,9	1,0	Valenciennes*
<b>1,2</b>	<b>10 798</b>	<b>2,9</b>	<b>36 646,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1 023 209</b>	<b>2,2</b>	<b>2 953 666</b>	<b>1,5</b>	–	–	<b>Total plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>
<b>1,2</b>	<b>9 662</b>	<b>1,8</b>	<b>34 355,0</b>	<b>0,8</b>	<b>991 283</b>	<b>2,2</b>	<b>2 774 558</b>	<b>1,6</b>	–	–	<b>Total plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>

# RATIOS 2015

## POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES À 250 000 HABITANTS

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2015/ 2014 (en %)
Angers*	519	0,7	38,5	0,0	129	3,2	3,3	3,1	15 415	-1,2
Bordeaux*	1 320	1,6	44,6	0,0	171	1,8	3,8	0,0	12 247	-1,2
Clermont-Ferrand*	1 632	0,4	30,5	0,7	121	5,2	4,0	5,3	10 123	-0,2
Dijon*	1 060	0,6	44,4	-2,2	186	3,9	4,2	7,7	14 821	-2,1
Grenoble*	826	0,6	38,7	3,2	190	4,4	4,9	2,1	10 623	2,9
Lens	784	-0,4	22,3	8,3	30	7,1	1,3	-7,1	20 775	5,1
Lille*	1 873	0,8	38,5	-1,0	153	1,3	4,0	2,6	15 808	-1,4
Lyon*	1 883	-15,5	40,0	-5,7	318	-3,0	8,0	3,9	11 435	-1,6
Marseille*	2 358	-7,1	30,6	1,7	175	-0,6	5,7	-3,4	8 114	0,7
Montpellier*	1 065	-0,1	29,6	-1,0	188	8,7	6,4	10,3	10 812	-1,1
Mulhouse*	784	0,6	25,6	-0,8	102	8,5	4,0	11,1	11 221	-2,2
Nancy*	1 826	-0,7	40,5	-3,8	103	4,0	2,5	4,2	12 116	-5,5
Nantes*	1 194	0,9	44,0	0,7	212	0,5	4,8	0,0	12 851	-0,5
Nice*	370	-0,4	35,3	0,6	123	1,7	3,5	2,9	11 522	-1,0
Orléans*	850	0,5	41,8	-0,7	110	1,9	2,6	0,0	15 691	0,8
Perpignan	432	1,0	33,9	-3,1	38	0,0	1,1	0,0	20 548	-4,2
Rennes*	622	1,3	53,3	1,7	177	-0,6	3,3	-2,9	17 874	2,4
Rouen*	1 073	0,0	34,5	2,1	121	-1,6	3,5	-2,8	12 247	6,8
Saint-Étienne*	736	0,1	28,2	-1,4	112	0,9	4,0	2,6	13 430	-0,5
Strasbourg*	1 539	0,5	37,1	0,0	249	0,0	6,7	0,0	11 665	0,0
Toulon	1 179	-0,1	28,6	1,8	67	0,0	2,3	-4,2	13 745	0,7
Toulouse*	961	0,9	39,0	-2,3	174	-3,9	4,5	-2,2	12 898	-2,1
Tours*	691	0,2	33,2	0,9	115	3,6	3,5	2,9	14 129	1,8
Valence/Romans	240	0,3	23,3	5,4	45	2,3	2,0	0,0	18 979	4,8
Valenciennes*	574	-2,0	25,7	0,0	48	-2,0	1,9	0,0	17 519	3,6
<b>Total plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>	<b>928</b>	<b>-0,5</b>	<b>36,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>162</b>	<b>0,7</b>	<b>4,5</b>	<b>1,2</b>	<b>12 711</b>	<b>-0,3</b>
<b>Total plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>	<b>1 023</b>	<b>-1,8</b>	<b>37,5</b>	<b>-0,8</b>	<b>178</b>	<b>0,6</b>	<b>4,7</b>	<b>1,4</b>	<b>12 376</b>	<b>-0,5</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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Recette par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par kilomètre (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2015/2014 (en %)	
20863	-2,9	0,43	0,0	1,53	-3,8	5,14	-0,4	27,9	3,3	Angers*
18516	0,2	0,49	11,4	1,56	0,6	5,98	2,4	31,2	9,5	<b>Bordeaux*</b>
17117	-4,7	0,50	-7,4	1,87	-4,6	7,43	0,1	27,0	-2,2	Clermont-Ferrand*
21059	-1,5	0,38	0,0	1,37	-3,5	5,74	2,9	27,6	2,6	<b>Dijon*</b>
18051	3,4	0,42	2,4	1,37	-4,9	6,74	-3,3	30,5	5,9	<b>Grenoble*</b>
25048	5,6	0,29	-6,5	3,04	-6,5	4,07	-8,1	9,4	-2,1	<b>Lens</b>
30249	-0,7	0,51	2,0	1,75	0,0	6,95	2,5	29,2	1,7	<b>Lille*</b>
19218	-1,4	0,46	4,5	0,83	-1,2	6,62	1,5	54,9	5,4	Lyon*
15868	0,5	0,63	-6,0	1,67	1,2	9,55	-1,0	37,8	-7,6	Marseille*
17085	-0,8	0,46	-9,8	1,16	-7,9	7,41	1,4	39,7	-1,5	<b>Montpellier*</b>
18226	0,2	0,46	-2,1	1,67	-7,2	6,64	1,7	27,5	4,6	<b>Mulhouse*</b>
18771	3,3	0,68	0,0	2,55	-1,5	6,47	5,9	26,7	1,5	<b>Nancy*</b>
20608	-1,1	0,49	2,1	1,21	0,8	5,83	1,0	40,9	1,0	<b>Nantes*</b>
16624	0,0	0,67	-1,5	2,07	-0,5	7,20	0,6	32,4	-0,9	<b>Nice*</b>
24753	1,0	0,58	0,0	2,10	1,9	5,54	4,5	27,6	-2,5	<b>Orléans*</b>
26841	-3,9	0,52	0,0	3,09	-6,1	3,44	-3,4	16,9	6,3	<b>Perpignan</b>
27840	1,7	0,49	-2,0	1,45	1,4	4,79	-1,6	34,2	-2,3	<b>Rennes*</b>
20469	6,1	0,49	-5,8	1,85	-1,6	6,49	-5,4	26,6	-2,9	Rouen*
20061	-0,5	0,40	-2,4	1,36	-1,4	5,42	1,1	29,5	0,3	Saint-Étienne*
18020	4,2	0,43	2,4	0,99	-1,0	6,65	-0,7	43,1	1,7	<b>Strasbourg*</b>
18902	1,6	0,57	0,0	2,27	-0,4	5,30	-2,0	25,0	0,4	<b>Toulon</b>
23893	-2,3	0,44	2,3	1,41	7,6	6,28	5,7	31,5	-4,5	Toulouse*
19177	2,2	0,57	5,6	1,65	-0,6	5,73	2,3	34,3	5,5	Tours*
27563	4,7	0,45	-2,2	2,45	0,4	4,79	-0,8	18,3	-2,7	<b>Valence/Romans</b>
27353	4,6	0,86	2,4	3,12	6,8	5,82	3,9	27,4	-4,5	Valenciennes*
<b>20652</b>	<b>0,3</b>	<b>0,49</b>	<b>0,3</b>	<b>1,42</b>	<b>-0,3</b>	<b>6,34</b>	<b>0,9</b>	<b>34,6</b>	<b>0,7</b>	<b>Total plus de 250 000 hab. (25 réseaux)</b>
<b>20423</b>	<b>0,1</b>	<b>0,49</b>	<b>0,4</b>	<b>1,38</b>	<b>-0,2</b>	<b>6,53</b>	<b>1,2</b>	<b>35,7</b>	<b>0,6</b>	<b>Total plus de 250 000 hab. à TCSP (21 réseaux)</b>

# DONNÉES 2015

## POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

	Population desservie (en milliers d'habitants)	Var. 2015/ 2014 (en %)	Surface des communes desservies (en km <sup>2</sup> )	Var. 2015/ 2014 (en %)	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres produits (en milliers)	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages (en milliers)	Var. 2015/ 2014 (en %)	Déplacements (en milliers)
Aix-en-Provence	157	0,3	240	0,0	571	7302	-2,9	14 541	-3,9	–
Alès	136	56,0	758	119,5	103	2814	61,3	3 197	43,2	–
<b>Amiens</b>	179	0,2	310	0,0	365	6393	2,5	15 585	5,3	12 988
<b>Angoulême</b>	112	-0,2	193	0,0	683	4771	1,7	9 958	1,4	8 129
Anncy	149	1,8	128	0,0	1742	4627	1,2	15 843	0,2	14 273
Antibes	173	nc	172	nc	410	4806	nc	6 340	nc	–
<b>Arras</b>	106	-0,3	263	0,0	454	2778	4,0	9 997	7,6	8 925
Aubagne*	111	0,1	277	0,0	337	2 671	0,2	5 694	18,1	–
<b>Avignon</b>	188	0,7	276	0,0	282	6 295	-1,8	10 654	1,4	8 626
Bayonne	147	0,9	112	0,0	412	5 505	1,5	8 723	0,7	7 092
<b>Belfort</b>	148	0,2	609	0,0	1 311	5 881	-9,9	8 950	-5,0	6 838
<b>Berre (Étang de)</b>	140	-0,6	193	0,0	1 000	3 690	0,7	2 582	0,1	2 237
<b>Besançon*</b>	190	3,6	463	7,1	217	6 604	2,2	25 609	14,8	22 865
<b>Béziers</b>	116	2,4	249	0,0	279	2 772	-0,8	6 714	1,2	6 132
<b>Blois</b>	108	-0,1	792	0,0	392	2 620	3,2	6 639	3,3	5 533
<b>Boulogne-sur-Mer</b>	119	-0,6	205	0,0	180	2 791	-5,6	8 380	-2,1	8 380
<b>Bourges</b>	111	0,6	434	0,0	1 080	3 178	0,2	9 892	-3,5	8 993
<b>Brest*</b>	213	0,1	218	0,0	397	7 672	-4,3	25 180	0,6	21 521
<b>Caen*</b>	242	-1,0	222	-5,4	681	10 170	1,0	30 929	0,4	25 044
<b>Calais</b>	103	0,3	124	0,0	353	2 365	-2,2	6 807	0,8	6 188
<b>Chalon-sur-Saône</b>	110	0,7	438	0,0	311	3 037	-1,7	7 742	1,2	7 236
<b>Chambéry</b>	130	0,9	264	0,0	507	4 843	4,9	13 256	0,4	11 119
Colmar	115	0,8	252	0,0	400	2 051	-0,3	7 419	2,8	7 419
<i>Douai</i>	194	-0,5	298	0,0	214	4 127	1,9	4 427	6,6	4 427
<b>Dunkerque</b>	202	-0,4	280	2,4	197	7 981	-0,9	15 922	4,7	14 702

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2015/2014 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2015/2014 (en %)	Recettes commerciales (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépenses de fonctionnement (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Vitesse d'exploitation bus (en km/h)	Var. 2015/2014 (en %)	
-	185	-0,5	455,0	2,5	6 301	25,9	32 295	0,5	13,3	-5,0	Aix-en-Provence
-	105	69,4	110,1	38,8	659	39,0	7 617	23,7	15,3	-3,2	Alès
5,3	136	-1,4	454,3	-1,0	5 630	9,9	30 705	-3,4	14,3	0,0	<b>Amiens</b>
1,4	105	4,0	227,8	1,5	4 077	1,7	15 720	-0,3	19,8	0,0	<b>Angoulême</b>
0,2	153	4,8	258,2	0,5	5 515	0,0	18 976	-0,2	16,6	0,6	Annecy
-	109	nc	240,0	nc	-	-	-	-	-	-	Antibes
6,6	75	41,5	149,6	0,1	1 317	-6,4	11 049	3,3	15,1	0,0	<b>Arras</b>
-	88	1,1	176,6	25,9	1 185	-8,6	15 561	3,8	-	-	Aubagne*
1,8	142	-0,7	401,5	-1,5	5 076	-1,2	31 091	0,9	14,6	0,7	<b>Avignon</b>
1,5	129	0,0	313,3	-4,7	6 042	0,7	24 096	1,1	15,9	-1,2	<b>Bayonne</b>
-2,7	148	-1,3	259,9	-4,4	3 250	15,7	18 943	-6,8	17,6	-0,6	<b>Belfort</b>
-3,2	117	0,0	163,4	-0,4	2 035	5,5	17 647	1,2	-	-	<b>Berre (Étang de)</b>
15,8	186	-4,1	535,8	-0,1	9 915	5,1	38 456	4,2	14,5	0,0	<b>Besançon*</b>
1,2	62	0,0	179,0	0,6	1 282	11,1	12 703	2,1	15,8	0,0	<b>Béziers</b>
-13,9	81	0,0	132,5	-1,7	1 449	-10,0	10 245	-0,6	14,5	0,0	<b>Blois</b>
-2,0	79	0,0	173,8	-1,8	2 085	-13,8	12 859	-4,6	18,0	12,5	<b>Boulogne-sur-Mer</b>
-3,5	109	-0,9	169,5	1,4	2 732	3,4	13 845	0,4	14,2	0,0	<b>Bourges</b>
0,6	159	-7,0	519,5	-2,6	15 108	-3,4	42 458	-1,2	16,2	-2,4	<b>Brest*</b>
0,4	206	-1,4	642,4	-2,3	12 882	-0,7	52 503	1,5	15,8	0,6	<b>Caen*</b>
1,7	56	0,0	137,0	1,5	2 369	-3,5	11 156	0,1	17,0	0,0	<b>Calais</b>
1,2	52	2,0	114,9	0,4	1 540	-3,1	10 625	-1,3	15,0	0,0	<b>Chalon-sur-Saône</b>
0,4	122	0,0	313,1	-1,7	4 352	-1,7	22 849	-0,4	15,3	0,0	<b>Chambéry</b>
2,8	47	0,0	109,4	7,4	2 067	2,6	7 848	1,0	14,5	0,0	Colmar
nc	86	-2,3	212,7	4,7	-	-	-	-	17,5	0,0	Douai
4,7	133	1,5	418,0	0,0	4 409	-11,7	33 150	-1,2	20,9	0,0	<b>Dunkerque</b>

# DONNÉES 2015

## POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

	Population desservie (en milliers d'habitants)	Var. 2015/2014 (en %)	Surface des communes desservies (en km <sup>2</sup> )	Var. 2015/2014 (en %)	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres produits (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Déplacements (en milliers)
Fos-sur-Mer	166	8,8	431	0,0	2 401	2 633	58,4	1 464	13,0	–
Fréjus/Saint-Raphaël	111	0,7	347	0,0	872	1 630	8,8	1 017	3,1	–
Havre (Le)*	240	-0,4	191	0,0	465	9 357	0,3	29 659	3,5	23 027
Isle-d'Abeau (L')	105	1,5	246	0,0	–	2 297	-0,7	2 395	1,5	1 331
Limoges	211	-0,2	503	0,0	447	5 312	4,4	15 013	1,6	10 572
Lorient	207	0,6	739	0,0	487	8 767	5,9	17 420	0,9	15 095
Mans (Le)*	205	0,3	218	0,0	453	8 227	4,0	29 433	5,2	23 102
Maubeuge	119	-0,3	227	0,0	248	2 853	0,3	4 781	-3,1	–
Metz	226	-0,4	306	0,0	726	9 403	-0,3	18 728	9,1	14 518
Montbéliard	119	-0,8	179	0,0	202	4 552	0,4	8 512	-4,3	7 275
Nancy Suburbain	220	-0,8	164	0,0	67	1 122	-4,2	1 446	-0,9	1 139
Nîmes	250	2,0	688	0,0	963	8 007	-5,7	16 214	-2,3	14 740
Niort	122	0,2	815	0,0	1 262	3 899	-1,5	6 725	9,4	5 802
Pau	168	-0,3	272	0,0	1 058	5 394	0,3	12 173	-2,3	11 076
Poitiers	143	0,1	274	0,0	765	5 950	-1,2	14 805	-0,3	–
Reims*	224	0,3	179	0,0	248	7 687	-4,4	35 187	-3,9	30 597
Roanne	104	-0,2	689	0,0	170	1 230	-1,1	2 628	-8,8	2 346
Rochelle (La) (RTCR)	131	0,5	111	0,0	246	3 595	-2,4	7 118	2,4	–
Thionville	187	0,4	375	0,0	–	5 147	4,6	5 000	ns	4 200
Troyes	137	0,3	168	0,0	282	3 959	-0,1	9 282	4,1	7 392
Vannes	141	1,3	511	0,0	372	3 924	3,2	10 707	2,5	9 262
<b>Total 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)</b>	<b>6 681</b>	<b>1,3</b>	<b>14 559</b>	<b>3,1</b>	<b>23 984</b>	<b>208 608</b>	<b>0,8</b>	<b>514 920</b>	<b>2,0</b>	<b>376 812</b>
<b>Total 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)</b>	<b>1 425</b>	<b>0,3</b>	<b>1 768</b>	<b>1,0</b>	<b>2 798</b>	<b>52 388</b>	<b>-0,2</b>	<b>181 691</b>	<b>3,1</b>	<b>146 156</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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2015/2014 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2015/2014 (en %)	Recettes commerciales (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépenses de fonctionnement (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Vitesse d'exploitation bus (en km/h)	Var. 2015/2014 (en %)	
-	48	-5,9	126,7	0,0	486	-13,5	8 782	4,1	17,2	1,8	Fos-sur-Mer
-	52	8,3	79,0	0,0	614	4,1	5 945	5,2	20,0	nc	<b>Fréjus/Saint-Raphaël</b>
3,5	179	1,1	622,5	2,3	12 880	5,8	52 252	3,0	16,8	-0,6	<b>Havre (Le)*</b>
nc	71	0,7	130,3	-2,5	1 195	-1,3	8 987	-2,7	19,3	-4,0	Isle-d'Abeau (L')
1,6	135	0,0	351,3	3,5	5 886	0,7	21 909	0,9	15,1	1,3	<b>Limoges</b>
1,0	217	1,4	357,4	2,2	6 171	1,3	30 410	4,5	19,3	-1,5	<b>Lorient</b>
5,2	192	0,0	658,6	5,8	13 345	4,0	46 742	3,0	15,3	-0,6	<b>Mans (Le)*</b>
-	70	0,0	176,0	9,7	1 599	-4,3	13 023	-3,8	16,7	nc	Maubeuge
12,5	183	-4,2	602,9	-7,8	12 764	5,5	43 433	-2,6	16,1	7,3	<b>Metz</b>
-4,3	87	-4,4	252,6	0,8	2 411	0,3	17 904	-3,1	18,7	1,6	<b>Montbéliard</b>
14,5	25	0,0	49,3	-3,9	796	-3,4	4 378	-6,3	20,3	3,0	<b>Nancy Suburbain</b>
-2,3	244	-3,6	438,1	-4,4	7 114	0,9	49 178	2,6	13,0	-5,8	<b>Nîmes</b>
9,4	109	-3,5	190,4	-0,3	1 767	1,6	13 713	-2,4	17,1	0,0	<b>Niort</b>
-2,3	97	2,1	337,0	-0,5	4 105	-7,1	25 427	-0,3	16,4	-0,6	<b>Pau</b>
-	169	0,6	337,7	2,7	5 847	2,5	24 572	3,2	16,9	0,0	<b>Poitiers</b>
-3,9	155	-8,8	592,3	-5,2	15 981	-2,6	53 359	0,2	14,4	4,3	Reims*
-8,8	54	12,5	75,2	-3,6	1 094	1,3	6 749	6,4	15,9	0,0	<b>Roanne</b>
-	100	-7,4	285,6	-2,0	6 007	-2,6	18 530	0,9	17,2	-2,3	Rochelle (La) (RTCR)
-39,8	151	6,3	295,6	-9,9	3 170	3,4	21 595	5,2	23,2	0,0	Thionville
-1,1	91	2,2	243,8	1,8	4 196	1,8	15 509	5,7	16,8	-1,8	Troyes
2,5	78	5,4	166,7	0,7	4 156	2,7	15 350	0,9	17,5	0,0	<b>Vannes</b>
-2,3	5 031	0,5	12 488,0	0,0	209 691	1,3	968 549	0,7	-	-	<b>Total</b> 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)
2,9	1 165	-2,9	3 747,7	0,7	81 296	0,7	301 331	1,8	-	-	<b>Total</b> à TCSP (7 réseaux)

# RATIOS 2015

## POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2015/ 2014 (en %)
Aix-en-Provence	655	0,3	46,4	-3,3	92	-5,2	2,0	0,0	16 049	-5,4
Alès	179	-28,9	20,8	3,5	24	-7,7	1,1	-15,4	25 560	16,2
<b>Amiens</b>	577	0,2	35,7	2,3	87	4,8	2,4	0,0	14 073	3,6
<b>Angoulême</b>	578	-0,2	42,7	1,9	89	1,1	2,1	0,0	20 944	0,2
Anncy	1 168	1,8	31,0	-0,3	106	-1,9	3,4	-2,9	17 921	0,7
Antibes	1 003	nc	27,8	nc	37	nc	1,3	nc	20 024	nc
<b>Arras</b>	401	-0,3	26,3	4,4	95	8,0	3,6	2,9	18 568	3,9
Aubagne*	401	0,1	24,0	0,0	51	18,6	2,1	16,7	15 123	-20,4
<b>Avignon</b>	680	0,7	33,5	-2,3	57	1,8	1,7	6,2	15 678	-0,3
<b>Bayonne</b>	1 313	0,9	37,4	0,5	59	0,0	1,6	0,0	17 570	6,4
<b>Belfort</b>	243	0,4	39,8	-10,0	61	-4,7	1,5	7,1	22 629	-5,7
<b>Berre (Étang de)</b>	727	-0,6	26,3	1,2	18	0,0	0,7	0,0	22 584	1,0
<b>Besançon*</b>	410	-3,1	34,8	-1,4	135	10,7	3,9	11,4	12 325	2,3
<b>Béziers</b>	466	2,3	23,9	-2,8	58	0,0	2,4	0,0	15 487	-1,3
<b>Blois</b>	137	0,0	24,2	3,4	61	3,4	2,5	0,0	19 775	5,0
<b>Boulogne-sur-Mer</b>	581	-0,6	23,4	-5,3	70	-1,4	3,0	3,4	16 056	-3,9
<b>Bourges</b>	255	0,8	28,7	-0,7	89	-4,3	3,1	-3,1	18 750	-1,2
<b>Brest*</b>	976	0,1	36,0	-4,5	118	0,0	3,3	6,5	14 767	-1,8
<b>Caen*</b>	1 089	4,7	42,0	1,9	128	1,6	3,0	-3,2	15 831	3,4
<b>Calais</b>	832	0,3	23,0	-2,5	66	0,0	2,9	3,6	17 262	-3,6
<b>Chalon-sur-Saône</b>	252	0,8	27,6	-2,5	70	0,0	2,5	0,0	26 429	-2,2
<b>Chambéry</b>	494	0,9	37,2	3,9	102	0,0	2,7	-6,9	15 468	6,7
Colmar	455	0,7	17,9	-1,1	65	3,2	3,6	2,9	18 745	-7,2
<i>Douai</i>	650	-0,5	21,3	2,4	23	9,5	1,1	10,0	19 402	-2,7
<b>Dunkerque</b>	722	-2,7	39,4	-0,5	79	5,3	2,0	5,3	19 092	-0,9

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Recette par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par kilomètre (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2015/2014 (en %)	
19 066	-3,8	0,43	30,3	2,22	4,7	4,42	3,5	19,5	25,0	Aix-en-Provence
28 687	5,2	0,21	0,0	2,38	-13,8	2,71	-23,2	8,7	13,0	Alès
19 997	3,0	0,36	2,9	1,97	-8,4	4,80	-5,9	18,3	13,7	<b>Amiens</b>
27 547	1,2	0,41	0,0	1,58	-1,9	3,29	-2,1	25,9	2,0	<b>Angoulême</b>
22 671	-0,6	0,35	0,0	1,20	0,0	4,10	-1,4	29,1	0,3	Annecy
23 216	nc	–	–	–	–	–	–	–	–	Antibes
22 657	4,7	0,13	-13,3	1,11	-3,5	3,98	-0,7	11,9	-9,2	<b>Arras</b>
22 750	-22,1	0,21	-22,2	2,73	-12,2	5,83	3,7	7,6	-11,6	Aubagne*
19 162	1,3	0,48	-2,0	2,92	-0,3	4,94	2,7	16,3	-2,4	<b>Avignon</b>
21 303	6,4	0,69	0,0	2,76	0,4	4,38	-0,2	25,1	-0,4	<b>Bayonne</b>
27 203	-7,7	0,36	20,0	2,12	-1,9	3,22	3,2	17,2	24,6	<b>Belfort</b>
32 513	0,2	0,79	5,3	6,83	1,0	4,78	0,4	11,5	3,6	<b>Berre (Étang de)</b>
18 751	4,4	0,39	-7,1	1,50	-9,1	5,82	1,9	25,8	0,8	<b>Besançon*</b>
19 251	-0,8	0,19	11,8	1,89	0,5	4,58	2,9	10,1	8,6	<b>Béziers</b>
23 648	1,5	0,22	-12,0	1,54	-3,8	3,91	-3,7	14,1	-9,6	<b>Blois</b>
19 569	-7,8	0,25	-10,7	1,53	-3,2	4,61	1,1	16,2	-9,5	<b>Boulogne-sur-Mer</b>
24 335	-1,8	0,28	7,7	1,40	3,7	4,36	0,2	19,7	2,6	<b>Bourges</b>
20 051	-0,9	0,60	-3,2	1,69	-1,7	5,53	3,2	35,6	-2,2	<b>Brest*</b>
21 021	3,0	0,42	0,0	1,70	1,2	5,16	0,4	24,5	-2,4	<b>Caen*</b>
25 705	-2,2	0,35	-2,8	1,64	-0,6	4,72	2,4	21,2	-3,6	<b>Calais</b>
36 151	0,2	0,20	-4,8	1,37	-2,8	3,50	0,6	14,5	-2,0	<b>Chalon-sur-Saône</b>
21 306	8,0	0,33	-2,9	1,72	-1,1	4,72	-5,0	19,0	-1,6	<b>Chambéry</b>
25 958	-0,3	0,28	0,0	1,06	-1,9	3,83	1,6	26,3	1,5	Colmar
30 797	-3,8	–	–	–	–	–	–	–	–	Douai
25 579	0,9	0,28	-15,2	2,08	-5,9	4,15	-0,5	13,3	-10,7	<b>Dunkerque</b>

# RATIOS 2015

## POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2015/2014 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2015/2014 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2015/2014 (en %)
Fos-sur-Mer	386	8,7	15,8	45,0	9	12,5	0,6	-25,0	20779	58,4
Fréjus/Saint-Raphaël	320	0,7	14,7	8,1	9	0,0	0,6	-14,3	20638	8,8
Havre (Le)*	1258	-0,4	39,0	0,5	124	4,2	3,2	3,2	15032	-2,0
Isle-d'Abeau (L')	427	1,6	21,9	-2,2	23	0,0	1,0	0,0	17628	1,8
Limoges	419	-0,2	25,2	4,6	71	1,4	2,8	-3,4	15122	0,8
Lorient	280	0,6	42,4	5,2	84	0,0	2,0	-4,8	24529	3,6
Mans (Le)*	941	0,3	40,2	3,9	144	5,1	3,6	2,9	12492	-1,7
Maubeuge	522	-0,3	24,1	0,8	40	-2,4	1,7	0,0	16209	-8,5
Metz	740	-0,3	41,6	0,2	83	9,2	2,0	11,1	15597	8,2
Montbéliard	662	-0,8	38,4	1,3	72	-2,7	1,9	-5,0	18022	-0,3
Nancy Suburbain	1343	-0,8	5,1	-3,8	7	0,0	1,3	8,3	22753	-0,3
Nîmes	364	2,1	32,0	-7,5	65	-4,4	2,0	0,0	18277	-1,4
Niort	150	0,2	31,9	-1,5	55	10,0	1,7	6,2	20480	-1,2
Pau	617	-0,4	32,1	0,6	73	-1,4	2,3	0,0	16005	0,8
Poitiers	523	0,2	41,6	-1,4	104	0,0	2,5	0,0	17618	-3,8
Reims*	1253	0,3	34,3	-4,7	157	-4,3	4,6	2,2	12979	0,8
Roanne	151	0,0	11,8	-0,8	25	-10,7	2,1	-8,7	16360	2,6
Rochelle (La) (RTCR)	1185	0,5	27,4	-2,8	54	1,9	2,0	5,3	12586	-0,4
Thionville	498	ns	27,6	ns	27	ns	1,0	ns	17412	ns
Troyes	811	0,3	29,0	-0,3	68	3,0	2,3	0,0	16239	-1,8
Vannes	276	1,3	27,8	1,8	76	1,3	2,7	0,0	23542	2,5
<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)</b>	<b>459</b>	<b>-1,8</b>	<b>31,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>77</b>	<b>0,7</b>	<b>2,5</b>	<b>1,2</b>	<b>16705</b>	<b>0,8</b>
<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)</b>	<b>806</b>	<b>-0,7</b>	<b>36,8</b>	<b>-0,5</b>	<b>128</b>	<b>2,8</b>	<b>3,5</b>	<b>3,3</b>	<b>13979</b>	<b>-0,9</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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Recette par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par kilomètre (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2015/2014 (en %)	
29 187	58,4	0,33	-23,3	6,00	-7,8	3,34	-34,3	5,5	-17,9	Fos-sur-Mer
25 083	8,8	0,60	0,0	5,85	2,1	3,65	-3,2	10,3	-1,0	<b>Fréjus/Saint-Raphaël</b>
21 919	-1,7	0,43	2,4	1,76	-0,6	5,58	2,8	24,6	2,5	<b>Havre (Le)*</b>
21 689	3,3	0,50	-2,0	3,75	-4,3	3,91	-2,0	13,3	1,5	Isle-d'Abeau (L')
19 638	1,3	0,39	-2,5	1,46	-0,7	4,12	-3,3	26,9	0,0	<b>Limoges</b>
30 589	7,8	0,35	0,0	1,75	3,6	3,47	-1,4	20,3	-2,9	<b>Lorient</b>
17 183	-2,5	0,45	-2,2	1,59	-1,9	5,68	-1,0	28,6	1,1	<b>Mans (Le)*</b>
22 115	-10,7	0,33	-2,9	2,72	-0,7	4,56	-4,2	12,3	0,0	Maubeuge
19 855	8,2	0,68	-4,2	2,32	-10,8	4,62	-2,3	29,4	8,5	<b>Metz</b>
25 763	2,2	0,28	3,7	2,10	1,0	3,93	-3,4	13,5	3,8	<b>Montbéliard</b>
25 321	0,1	0,55	-1,8	3,03	-5,3	3,90	-2,3	18,2	3,4	<b>Nancy Suburbain</b>
26 056	-1,5	0,44	2,3	3,03	4,8	6,14	8,9	14,5	-1,4	<b>Nîmes</b>
25 093	-4,9	0,26	-7,1	2,04	-10,9	3,52	-0,8	12,9	4,0	<b>Niort</b>
19 542	-4,4	0,34	-2,9	2,09	2,0	4,71	-0,6	16,1	-6,9	<b>Pau</b>
24 925	-3,7	0,39	2,6	1,66	3,7	4,13	4,6	23,8	-0,8	<b>Poitiers</b>
17 894	1,1	0,45	0,0	1,52	4,8	6,94	4,8	29,9	-2,9	Reims*
22 009	-1,1	0,42	10,5	2,57	16,8	5,49	7,6	16,2	-4,7	<b>Roanne</b>
18 586	-1,1	0,84	-5,6	2,60	-1,5	5,16	3,4	32,4	-3,6	Rochelle (La) (RTCR)
23 929	ns	0,63	ns	4,32	ns	4,20	ns	14,7	ns	Thionville
21 458	-2,8	0,45	-2,2	1,67	1,2	3,92	5,9	27,1	-3,6	Troyes
28 835	2,4	0,39	0,0	1,43	-2,1	3,91	-2,3	27,1	1,9	<b>Vannes</b>
<b>22 192</b>	<b>0,8</b>	<b>0,41</b>	<b>-0,7</b>	<b>1,88</b>	<b>-1,2</b>	<b>4,64</b>	<b>0,0</b>	<b>21,7</b>	<b>0,5</b>	<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. (43 réseaux)</b>
<b>19 611</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,45</b>	<b>-2,4</b>	<b>1,66</b>	<b>-1,3</b>	<b>5,75</b>	<b>2,0</b>	<b>27,0</b>	<b>-1,1</b>	<b>Moyenne 100 000 à 250 000 hab. à TCSP (7 réseaux)</b>

# DONNÉES 2015

## POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

	Population desservie (en milliers d'habitants)	Var. 2015/2014 (en %)	Surface des communes desservies (en km <sup>2</sup> )	Var. 2015/2014 (en %)	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres produits (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Déplacements (en milliers)
<b>Abbeville</b>	32	-1,3	112	0,0	93	481	-1,3	1 458	3,6	–
<b>Agde</b>	74	1,7	371	0,0	81	540	-10,3	386	13,9	–
Agen	99	4,3	481	6,2	1 435	1 966	-5,8	2 681	6,9	2 483
<i>Aix-les-Bains</i>	60	2,0	152	0,0	–	1 202	ns	1 795	ns	–
<b>Ajaccio</b>	83	1,8	269	0,0	417	1 161	3,5	2 214	-11,4	–
Alençon	56	0,0	373	0,0	49	806	4,0	1 482	-2,2	1 300
<b>Annemasse</b>	88	2,9	78	0,0	163	1 950	0,9	6 338	7,0	5 659
Annonay	20	0,0	27	0,0	98	320	3,6	522	5,9	–
<b>Arcachon</b>	65	0,3	329	0,0	236	1 314	6,5	690	3,4	639
<b>Auch</b>	33	0,3	296	0,0	145	490	8,7	461	-1,9	461
<b>Aurillac</b>	56	-0,5	492	0,0	–	1 211	-0,9	2 100	nc	–
<b>Auxerre</b>	67	-0,3	345	0,0	380	1 377	5,9	1 947	13,8	1 806
Bar-le-Duc	38	-0,3	400	0,0	330	875	45,7	1 134	47,5	–
<b>Bastia</b>	58	-1,7	68	0,0	332	1 352	1,7	2 810	-1,0	–
<b>Bayeux</b>	19	2,2	36	0,0	22	45	-3,3	49	0,0	–
<b>Beauvais</b>	82	1,4	307	0,0	167	1 438	-4,4	4 362	1,4	–
<b>Bourg-en-Bresse</b>	75	0,8	284	0,0	361	2 146	1,1	3 799	6,3	3 422
Brive-la-Gaillarde	86	5,4	370	6,8	1 263	1 533	-0,1	2 293	6,0	2 270
<b>Cahors</b>	43	-0,9	593	0,0	43	592	-4,8	858	4,0	–
<i>Cambrai</i>	48	-0,2	50	0,0	72	418	0,0	324	ns	–
<b>Châlons-en-Champagne</b>	73	0,0	665	0,0	330	2 017	23,1	4 761	2,3	4 011
Charleville-Mézières	81	-0,9	220	0,0	126	1 426	-0,8	2 527	-2,6	–
<b>Châteauroux</b>	78	0,4	538	0,0	264	1 416	3,0	4 384	-4,5	3 950
<b>Châtelleraut</b>	55	-0,2	387	0,0	416	1 054	2,3	2 121	-0,6	1 697
<b>Chaumont</b>	33	-0,6	445	0,0	125	867	0,2	959	-6,0	859
<b>Cherbourg</b>	84	-0,2	69	0,0	224	2 283	11,1	6 413	5,3	5 725
<b>Cholet</b>	84	-0,2	333	0,0	174	2 106	3,1	4 624	1,6	3 612
<b>Concarneau</b>	51	1,2	371	0,0	128	593	12,1	773	4,9	–
<b>Creil</b>	73	0,8	34	0,0	104	1 424	0,3	3 871	15,9	3 638

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2015/2014 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2015/2014 (en %)	Recettes commerciales (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépenses de fonctionnement (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Vitesse d'exploitation bus (en km/h)	Var. 2015/2014 (en %)	
-	19	0,0	31,2	0,0	-	-	-	-	20,4	4,1	<b>Abbeville</b>
-	17	0,0	22,3	9,9	231	-2,1	1772	2,7	12,0	-13,7	<b>Agde</b>
6,9	90	76,5	100,7	4,0	761	-2,9	7024	-1,2	17,0	0,0	Agen
-	30	0,0	51,7	ns	-	-	-	-	22,3	nc	<i>Aix-les-Bains</i>
-	44	4,8	100,0	1,0	1097	-19,3	8044	-0,9	14,8	0,0	<b>Ajaccio</b>
-2,3	32	28,0	36,0	0,0	615	-8,8	2517	-1,9	14,8	0,0	Alençon
7,0	52	0,0	137,0	0,7	3423	13,9	9763	5,1	16,6	0,0	<b>Annemasse</b>
-	11	10,0	15,8	0,0	202	4,7	1336	9,1	18,8	0,0	Annonay
3,4	34	3,0	43,8	0,0	498	36,8	3700	11,3	-	-	<b>Arcachon</b>
-1,9	16	6,7	34,0	0,0	146	9,8	1644	9,1	17,1	-1,2	<b>Auch</b>
-	43	4,9	48,0	4,3	979	-8,7	4157	-6,0	16,0	0,0	<b>Aurillac</b>
15,0	31	0,0	39,2	12,0	903	7,8	5468	17,0	16,0	0,0	<b>Auxerre</b>
-	28	3,7	33,5	6,3	298	68,4	2665	34,5	18,3	0,0	Bar-le-Duc
-	53	0,0	71,0	2,9	776	-5,7	5055	-2,2	13,2	0,0	<b>Bastia</b>
-	3	0,0	3,0	0,0	22	0,0	327	0,3	-	-	<b>Bayeux</b>
-	48	6,7	96,0	1,1	729	-3,7	7262	1,1	11,2	-2,6	<b>Beauvais</b>
6,3	52	0,0	102,2	-1,1	1555	-2,0	7986	-0,4	-	-	<b>Bourg-en-Bresse</b>
6,0	31	10,7	64,3	-2,9	673	2,0	4562	2,2	15,0	0,0	Brive-la-Gaillarde
-	17	-10,5	30,5	0,0	173	-0,6	1667	-0,5	-	-	<b>Cahors</b>
-	12	0,0	28,0	0,0	200	ns	-	-	-	-	<i>Cambrai</i>
-0,9	51	-12,1	76,7	0,0	1602	5,5	6546	10,4	16,7	0,0	<b>Châlons-en-Champagne</b>
-	50	-5,7	105,0	1,0	1764	10,0	6929	0,7	13,6	0,0	Charleville-Mézières
-4,5	40	17,6	77,1	10,0	32	60,0	4606	4,5	14,7	-7,5	<b>Châteauroux</b>
-0,5	40	5,3	49,0	2,1	788	-0,4	3485	-4,4	19,5	-8,5	<b>Châtelleraut</b>
-7,3	22	0,0	32,5	0,0	321	-4,7	2706	8,5	15,5	1,3	<b>Chaumont</b>
5,3	56	7,7	144,3	7,4	1935	-4,0	9260	3,8	15,6	4,0	<b>Cherbourg</b>
1,6	51	-8,9	90,8	3,4	2067	8,2	6558	0,6	21,1	0,0	<b>Cholet</b>
-	19	26,7	23,0	-10,2	290	-4,9	1627	-18,2	18,3	nc	<b>Concarneau</b>
15,9	31	0,0	84,0	3,7	1202	0,8	7143	-1,0	14,1	0,0	<b>Creil</b>

# DONNÉES 2015

## POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

	Population desservie (en milliers d'habitants)	Var. 2015/2014 (en %)	Surface des communes desservies (en km <sup>2</sup> )	Var. 2015/2014 (en %)	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres produits (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Déplacements (en milliers)
<b>Dax</b>	57	0,5	344	0,0	84	1081	9,6	1060	16,5	–
<b>Dieppe</b>	50	-0,8	129	0,0	155	912	3,8	1856	2,4	–
<b>Dôle</b>	54	-0,6	378	0,0	135	1222	-11,0	1036	-4,3	952
Dreux	57	0,5	199	0,0	50	876	-1,0	1063	0,0	1032
Élbeuf	57	0,0	96	0,0	251	1725	13,5	2451	9,7	2118
<b>Épernay</b>	40	1,8	168	0,0	79	626	1,8	776	1,4	–
Épinal	47	-0,4	86	0,0	77	1290	4,6	2469	4,0	2290
<b>Évreux</b>	85	0,4	292	0,0	136	1769	3,3	4196	4,5	3753
<b>Flers</b>	37	-0,5	272	0,0	70	345	-0,1	571	2,0	–
<b>Haguenau</b>	40	0,0	193	0,0	126	845	3,2	1541	2,9	–
<b>Honfleur</b>	13	-0,8	34	0,0	138	216	1,7	364	5,5	–
<b>Laval</b>	99	0,0	433	0,0	135	3701	0,1	9537	1,0	8417
<b>Libourne</b>	72	0,7	471	-2,6	69	357	1,2	656	1,4	629
<b>Lisieux</b>	25	-0,4	37	0,0	56	250	-1,5	543	-18,5	543
<b>Longwy</b>	64	-2,0	115	-18,8	427	1251	0,7	797	4,5	–
<b>Lunéville</b>	30	-1,0	175	0,0	89	284	-2,6	192	-11,5	–
<b>Mâcon</b>	68	0,9	239	0,0	559	1327	-10,8	2986	-0,7	2699
Marmande	62	44,6	479	11,6	44	830	-9,5	250	-22,1	–
Menton	66	-1,5	173	0,0	350	1605	9,2	1789	-9,2	1770
Monaco	37	0,0	2	0,0	62	1283	0,2	7305	-4,2	6632
<b>Montargis</b>	64	0,6	231	0,0	303	1066	0,2	2200	1,2	2095
<b>Montauban</b>	73	1,8	238	0,0	–	1590	-3,8	2250	0,3	–
<b>Mont-de-Marsan</b>	57	0,9	481	0,0	153	912	3,7	772	4,5	–
<b>Montluçon</b>	62	0,2	185	0,0	108	1213	-10,1	2289	-2,3	2289
Morlaix	26	-1,1	81	0,0	64	565	-1,7	958	3,5	819
<b>Moulins</b>	56	1,1	757	0,0	210	879	-4,4	995	0,6	–
<b>Nevers</b>	70	-1,1	219	0,0	418	1778	-3,7	2880	1,2	–
Oyonnax	41	-0,7	167	0,0	422	452	6,6	692	3,0	521
Périgueux	81	5,0	294	14,7	251	1801	-1,4	1801	-14,3	–
Pontarlier	21	-0,9	50	0,0	51	127	4,0	373	-5,3	355

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2015/2014 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2015/2014 (en %)	Recettes commerciales (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépenses de fonctionnement (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Vitesse d'exploitation bus (en km/h)	Var. 2015/2014 (en %)	
-	28	12,0	55,0	0,2	248	-0,8	3948	-0,6	18,0	4,0	<b>Dax</b>
-	23	0,0	52,5	0,0	888	4,2	3550	-3,9	12,3	0,0	<b>Dieppe</b>
-4,5	34	-8,1	52,6	-13,6	251	0,0	3964	-6,2	21,7	2,4	<b>Dôle</b>
0,0	25	0,0	43,8	-1,1	871	-4,9	3190	0,1	-	-	Dreux
12,8	66	46,7	129,3	24,3	1373	10,2	7846	9,2	17,1	6,2	Elbeuf
-	19	5,6	36,0	-7,5	400	-12,7	2214	2,1	-	-	<b>Épernay</b>
2,0	31	6,9	63,6	0,0	1400	0,4	4481	0,7	16,6	0,0	Épinal
4,5	48	0,0	113,4	9,6	1446	-3,1	8290	10,4	18,3	34,6	<b>Évreux</b>
-	11	0,0	24,0	0,0	160	-8,6	1275	-2,4	14,2	0,0	<b>Flers</b>
-	22	0,0	34,0	0,0	607	8,2	2913	-6,1	19,4	0,0	<b>Hagenau</b>
-	6	0,0	8,4	0,0	209	4,0	796	0,0	17,0	0,0	<b>Honfleur</b>
1,0	107	0,9	166,5	0,0	2164	-0,7	12955	0,1	17,0	0,0	<b>Laval</b>
1,3	10	0,0	19,0	0,0	5	-73,7	1321	1,1	15,2	0,0	<b>Libourne</b>
-18,5	9	0,0	14,0	0,0	228	1,3	1201	1,3	19,0	0,0	<b>Lisieux</b>
-	42	10,5	59,5	0,0	674	-2,2	3717	4,4	20,4	0,0	<b>Longwy</b>
-	11	0,0	15,0	0,0	83	5,1	1133	0,1	17,0	0,0	<b>Lunéville</b>
-0,4	45	-8,2	74,0	-3,9	633	-11,3	4679	-2,9	17,8	nc	<b>Mâcon</b>
-	53	39,5	27,8	-1,4	248	10,2	1968	-8,2	-	-	Marmande
nc	40	0,0	98,8	2,9	1224	1,1	7504	2,4	-	-	Menton
-3,4	42	0,0	129,0	2,4	5026	0,2	9425	1,1	12,2	0,0	Monaco
1,2	40	8,1	55,7	4,5	866	-0,3	3884	1,8	17,8	nc	<b>Montargis</b>
-	55	1,9	55,0	1,9	1099	15,2	5574	0,9	-	-	<b>Montauban</b>
-	18	0,0	39,8	5,3	286	-5,0	3160	7,3	-	-	<b>Mont-de-Marsan</b>
-2,3	41	-4,7	63,7	-15,6	1013	-3,2	5282	-4,3	17,5	19,9	<b>Montluçon</b>
3,5	15	0,0	31,8	5,3	360	1,7	2207	-8,1	15,5	0,0	Morlaix
-	29	0,0	55,0	1,9	599	-4,3	3431	-2,7	19,0	0,0	<b>Moulins</b>
-	59	3,5	110,0	-5,7	1653	6,3	6732	0,8	18,5	8,8	<b>Nevers</b>
-3,9	24	4,3	31,6	-3,4	203	-5,1	1878	-1,1	17,2	0,0	Oyonnax
-	47	-2,1	92,7	2,1	1097	-13,8	6364	3,6	17,5	-4,9	Périgueux
-5,3	11	0,0	8,6	10,3	66	0,0	690	1,0	17,1	0,0	Pontarlier

# DONNÉES 2015

## POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

	Population desservie (en milliers d'habitants)	Var. 2015/2014 (en %)	Surface des communes desservies (en km <sup>2</sup> )	Var. 2015/2014 (en %)	Longueur des lignes (en km)	Kilomètres produits (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages (en milliers)	Var. 2015/2014 (en %)	Déplacements (en milliers)
Puy-en-Velay (Le)	50	0,0	139	0,0	259	958	-0,1	1 648	0,1	–
<b>Quimper</b>	92	0,2	289	0,0	430	3 266	1,8	5 292	-0,5	4 811
Quimperlé	63	0,2	756	0,0	975	1 414	1,0	750	1,1	395
<b>Rochefort</b>	65	0,6	421	0,0	160	1 491	4,3	1 008	4,6	849
<b>Roche-sur-Yon (La)</b>	98	0,5	499	0,0	205	2 519	3,4	2 643	6,1	2 359
<b>Rodez</b>	61	1,5	256	0,0	775	1 175	-2,1	2 282	4,0	–
<b>Royan</b>	83	1,3	604	0,0	849	1 485	8,1	983	4,9	983
<b>Saint-Avoid</b>	41	-1,0	109	0,0	48	365	0,9	644	-6,3	–
<b>Saint-Claude</b>	11	-1,8	70	0,0	43	191	0,6	239	-4,8	–
<b>Saint-Dié</b>	22	-2,7	46	0,0	15	299	0,6	439	-1,3	–
Saint-Dizier	27	1,1	48	0,0	66	376	2,1	573	2,5	–
Saint-Lô	40	27,2	148	62,6	65	462	10,9	632	1,1	–
<b>Saint-Malo</b>	83	0,7	246	0,0	560	2 805	7,0	3 460	0,3	2 836
<b>Saint-Quentin</b>	75	-0,7	157	0,0	64	1 660	1,0	4 853	-0,9	4 493
Saintes	42	0,5	158	0,0	167	841	3,3	1 126	3,2	1 096
Salon-de-Provence	91	1,4	373	0,0	178	2 384	12,0	1 771	8,7	–
<b>Sens</b>	48	0,4	230	0,0	205	921	-4,5	1 173	10,3	1 161
<b>Tarbes</b>	80	-0,6	133	0,0	176	1 404	0,4	2 852	1,6	2 593
Verdun	26	-1,9	53	0,0	24	331	7,4	585	9,6	585
<b>Vesoul</b>	35	0,0	146	0,0	114	584	-1,2	576	1,8	–
Vichy	56	-0,2	87	0,0	325	944	-1,5	1 302	3,0	–
<b>Vienne</b>	71	0,9	275	0,0	82	1 133	-1,8	1 550	1,9	–
<b>Vierzon</b>	28	0,0	75	0,0	61	414	-0,1	865	-1,9	698
Villefranche-sur-Saône	60	0,5	48	0,0	96	1 212	-0,4	2 658	9,4	–
Voiron (Réunir Dauphiné)	29	1,0	35	0,0	53	372	0,0	865	4,2	–
<b>Total moins de 100 000 hab. (82 réseaux)</b>	<b>4 667</b>	<b>1,1</b>	<b>20 712</b>	<b>0,8</b>	<b>18 709</b>	<b>93 958</b>	<b>2,0</b>	<b>163 434</b>	<b>1,9</b>	<b>101 305</b>
<b>Total moins de 50 000 hab. (30 réseaux)</b>	<b>1 030</b>	<b>2,5</b>	<b>4 912</b>	<b>2,2</b>	<b>3 250</b>	<b>16 895</b>	<b>2,2</b>	<b>30 840</b>	<b>0,9</b>	<b>16 020</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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Nombre de véhicules et rames en parc	Var. 2015/2014 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2015/2014 (en %)	Recettes commerciales (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépenses de fonctionnement (en milliers d'euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Vitesse d'exploitation bus (en km/h)	Var. 2015/2014 (en %)	
–	28	0,0	56,4	-3,4	604	1,9	3 629	1,0	18,8	0,0	Puy-en-Velay (Le)
-0,5	89	0,0	154,3	6,4	2 531	-1,9	12 085	2,1	15,9	-4,2	<b>Quimper</b>
-15,2	53	6,0	56,6	0,5	354	3,5	3 575	4,8	30,1	0,0	Quimperlé
-2,6	36	5,9	58,2	7,8	766	19,7	4 305	5,6	22,0	0,0	<b>Rochefort</b>
6,0	58	-3,3	122,0	-4,7	1 622	3,0	8 441	-0,2	18,0	0,0	<b>Roche-sur-Yon (La)</b>
–	44	0,0	81,0	-4,7	359	-10,9	5 550	2,8	12,7	6,7	<b>Rodez</b>
4,9	46	-2,1	53,7	0,0	613	0,0	4 858	6,9	17,8	0,0	<b>Royan</b>
–	15	15,4	16,5	6,5	175	-21,2	1 569	6,8	18,0	0,0	<b>Saint-Avoid</b>
–	7	0,0	7,9	-10,2	109	5,8	631	-0,3	17,2	-2,3	<b>Saint-Claude</b>
–	11	10,0	15,5	6,9	241	-4,4	1 121	-2,9	14,1	0,0	<b>Saint-Dié</b>
–	10	0,0	20,5	10,8	314	-13,5	1 469	-5,7	16,0	0,0	Saint-Dizier
–	18	12,5	21,0	0,0	317	17,8	1 631	5,4	–	–	Saint-Lô
0,3	71	2,9	121,9	8,5	1 653	1,6	9 075	7,2	20,4	5,7	<b>Saint-Malo</b>
-0,9	41	-2,4	105,0	1,9	2 180	-0,3	6 948	-9,5	13,5	0,0	<b>Saint-Quentin</b>
9,6	28	0,0	38,9	0,0	598	4,0	2 695	-3,4	–	–	Saintes
–	51	6,3	95,0	1,1	513	10,8	5 382	7,1	–	–	Salon-de-Provence
9,7	25	4,2	26,0	8,3	551	8,0	3 592	4,8	17,5	0,0	<b>Sens</b>
1,6	48	2,1	83,2	-0,6	726	5,2	4 782	3,0	17,8	0,0	<b>Tarbes</b>
9,6	9	0,0	15,0	-6,3	187	16,1	1 333	10,0	17,0	6,3	Verdun
–	18	0,0	33,0	0,0	313	-7,1	1 084	-1,5	16,3	0,0	<b>Vesoul</b>
–	25	0,0	48,9	-4,7	536	0,2	3 375	-4,8	14,0	0,0	Vichy
–	29	0,0	60,7	-3,0	827	2,4	4 411	2,7	14,2	0,0	<b>Vienne</b>
-5,0	15	0,0	29,0	-1,7	354	-2,7	2 305	5,9	12,3	0,0	<b>Vierzon</b>
–	29	3,6	69,5	-0,1	836	6,0	5 175	1,0	12,6	0,8	Villefranche-sur-Saône
–	17	6,3	34,5	6,2	641	0,8	2 035	2,9	10,0	0,0	Voiron (Réunir Dauphiné)
nc	2 814	4,4	4 875,0	1,5	66 881	1,2	352 787	1,7	–	–	<b>Total moins de 100 000 hab. (82 réseaux)</b>
nc	571	5,0	919,0	0,8	15 055	1,1	65 970	1,8	–	–	<b>Total moins de 50 000 hab. (30 réseaux)</b>

# RATIOS 2015

## POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2015/ 2014 (en %)
<b>Abbeville</b>	283	-1,1	15,3	0,0	46	4,5	3,0	3,4	15 426	-1,3
<b>Agde</b>	198	1,5	7,3	-12,0	5	0,0	0,7	16,7	24 202	-18,3
Agen	207	-1,7	19,8	-9,6	27	3,8	1,4	16,7	19 520	-9,5
<i>Aix-les-Bains</i>	396	2,1	20,0	0,0	30	-16,7	1,5	-16,7	23 248	4,7
<b>Ajaccio</b>	310	1,7	13,9	1,5	27	-12,9	1,9	-13,6	11 608	2,4
Alençon	151	-0,2	14,3	4,4	26	-3,7	1,8	-10,0	22 375	4,0
<b>Annemasse</b>	1 128	2,9	22,1	-2,2	72	4,3	3,3	6,5	14 231	0,1
Annonay	743	0,1	16,1	3,9	26	4,0	1,6	0,0	20 228	3,6
<b>Arcachon</b>	198	0,5	20,2	6,3	11	10,0	0,5	0,0	30 002	6,5
<b>Auch</b>	111	0,6	14,9	8,0	14	0,0	0,9	-10,0	14 421	8,7
<b>Aurillac</b>	114	-0,6	21,6	-0,5	37	0,0	1,7	0,0	25 219	-5,0
<b>Auxerre</b>	193	-0,4	20,6	6,2	29	11,5	1,4	7,7	35 135	-5,5
Bar-le-Duc	94	-0,3	23,3	46,5	30	50,0	1,3	0,0	26 113	37,0
<b>Bastia</b>	844	-1,7	23,5	3,5	49	0,0	2,1	0,0	19 035	-1,2
<b>Bayeux</b>	511	2,2	2,4	-4,0	3	0,0	1,1	0,0	14 833	-3,3
<b>Beauvais</b>	268	1,5	17,5	-5,9	53	0,0	3,0	3,4	14 974	-5,4
<b>Bourg-en-Bresse</b>	265	0,6	28,5	0,4	50	4,2	1,8	5,9	20 999	2,2
Brive-la-Gaillarde	233	-1,2	17,8	-5,3	27	0,0	1,5	7,1	23 835	2,9
<b>Cahors</b>	72	-1,2	13,8	-4,2	20	5,3	1,4	7,7	19 413	-4,8
<i>Cambrai</i>	954	-0,2	8,7	0,0	7	75,0	0,8	60,0	14 943	0,0
<b>Châlons-en-Champagne</b>	110	-0,1	27,6	23,2	65	1,6	2,4	-14,3	26 300	23,1
Charleville-Mézières	368	-0,8	17,6	0,0	31	-3,1	1,8	0,0	13 579	-1,7
<b>Châteauroux</b>	145	0,6	18,2	2,8	56	-5,1	3,1	-6,1	18 359	-6,4
<b>Châtelleraut</b>	141	-0,1	19,3	2,1	39	0,0	2,0	-4,8	21 516	0,2
<b>Chaumont</b>	75	-0,1	26,1	0,8	29	-6,5	1,1	-8,3	26 686	0,2
<b>Cherbourg</b>	1 223	-0,3	27,2	11,0	77	5,5	2,8	-6,7	15 818	3,4
<b>Cholet</b>	251	-0,3	25,2	3,3	55	1,9	2,2	0,0	23 195	-0,3
<b>Concarneau</b>	138	1,3	11,6	10,5	15	0,0	1,3	-7,1	25 783	24,8
<b>Creil</b>	2 147	0,8	19,4	-0,5	53	15,2	2,7	12,5	16 948	-3,3
<b>Dax</b>	166	0,4	18,9	9,2	19	18,8	1,0	11,1	19 647	9,4

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Recette par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par kilomètre (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2015/2014 (en %)	
21203	-1,2	0,34	-2,9	1,61	-3,6	4,88	0,8	21,2	0,5	<b>Abbeville</b>
26851	-19,2	0,60	-14,3	4,59	-9,8	3,28	14,3	13,0	-5,1	<b>Agde</b>
22910	-7,6	0,28	-9,7	2,62	-7,4	3,57	5,0	10,8	-1,8	Agen
28414	3,8	–	–	–	–	–	–	–	–	<i>Aix-les-Bains</i>
13819	3,5	0,50	-7,4	3,63	11,7	6,93	-4,1	13,6	-19,0	<b>Ajaccio</b>
28768	4,0	0,41	-6,8	1,70	0,6	3,12	-5,7	24,4	-7,2	Alençon
18392	3,7	0,54	ns	1,54	ns	5,01	4,4	35,1	8,3	<b>Annemasse</b>
24969	3,6	0,39	0,0	2,56	3,2	4,18	5,3	15,1	-4,4	Annonay
33869	6,5	0,72	30,9	5,36	7,6	2,82	4,8	13,5	22,7	<b>Arcachon</b>
16907	8,7	0,32	14,3	3,57	11,2	3,35	0,3	8,9	1,1	<b>Auch</b>
31855	-8,7	0,47	-7,8	1,98	-5,7	3,43	-5,2	23,6	-2,9	<b>Aurillac</b>
39128	-6,7	0,46	-6,1	2,81	2,9	3,97	10,6	16,5	-7,8	<b>Auxerre</b>
33389	51,2	0,26	13,0	2,35	-8,9	3,05	-7,6	11,2	25,8	Bar-le-Duc
21452	3,3	0,28	-3,4	1,80	-1,1	3,74	-3,9	15,4	-3,1	<b>Bastia</b>
14833	-3,3	0,45	0,0	6,67	0,3	7,35	3,7	6,7	0,0	<b>Bayeux</b>
18196	-3,2	0,17	-5,6	1,66	-0,6	5,05	5,6	10,0	-4,8	<b>Beauvais</b>
27235	2,1	0,41	-6,8	2,10	-6,3	3,72	-1,6	19,5	-1,5	<b>Bourg-en-Bresse</b>
26288	6,6	0,29	-6,5	1,99	-3,4	2,98	2,4	14,8	0,0	Brive-la-Gaillarde
23220	-4,8	0,20	-4,8	1,94	-4,4	2,82	4,8	10,4	0,0	<b>Cahors</b>
17433	0,0	0,62	-32,6	–	–	–	–	–	–	<i>Cambrai</i>
34600	23,1	0,34	3,0	1,37	7,9	3,25	-10,2	24,5	-4,3	<b>Châlons-en-Champagne</b>
15668	-0,8	0,70	12,9	2,74	3,4	4,86	1,5	25,5	9,4	Charleville-Mézières
22684	4,3	0,01	ns	1,05	9,4	3,25	1,2	0,7	40,0	<b>Châteauroux</b>
25715	-0,2	0,37	0,0	1,64	-4,1	3,31	-6,5	22,6	4,1	<b>Châtelleraut</b>
31538	0,1	0,33	0,0	2,82	15,1	3,12	8,3	11,9	-11,9	<b>Chaumont</b>
19084	1,5	0,30	-9,1	1,44	-1,4	4,06	-6,5	20,9	-7,5	<b>Cherbourg</b>
29663	0,2	0,45	7,1	1,42	-0,7	3,11	-2,5	31,5	7,5	<b>Cholet</b>
33503	24,1	0,38	-7,3	2,10	-22,2	2,74	-27,1	17,8	16,3	<b>Concarneau</b>
22597	-1,3	0,31	-13,9	1,85	-14,4	5,02	-1,4	16,8	1,8	<b>Creil</b>
24283	-1,4	0,23	-14,8	3,72	-14,7	3,65	-9,4	6,3	0,0	<b>Dax</b>

# RATIOS 2015

## POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2015/ 2014 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2015/ 2014 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2015/ 2014 (en %)
<b>Dieppe</b>	388	-0,7	18,2	4,6	37	2,8	2,0	-4,8	17 371	3,8
<b>Dôle</b>	143	-0,3	22,7	-10,3	19	-5,0	0,8	0,0	23 232	3,0
Dreux	287	0,7	15,4	-1,3	19	0,0	1,2	0,0	20 000	0,1
Elbeuf	598	-0,1	30,2	13,5	43	10,3	1,4	-6,7	13 343	-8,7
<b>Épernay</b>	236	1,8	15,8	0,0	20	0,0	1,2	0,0	17 381	10,0
Épinal	547	-0,4	27,3	5,0	52	4,0	1,9	0,0	20 277	4,6
<b>Évreux</b>	292	0,3	20,7	3,0	49	4,3	2,4	4,3	15 599	-5,7
<b>Flers</b>	135	-0,8	9,4	1,1	16	6,7	1,7	6,2	14 371	-0,1
<b>Haguenau</b>	208	0,1	21,1	2,9	39	5,4	1,8	0,0	24 850	3,2
<b>Honfleur</b>	373	-0,8	17,3	3,0	29	7,4	1,7	6,2	25 679	1,7
<b>Laval</b>	229	0,2	37,4	0,3	96	1,1	2,6	0,0	22 226	0,1
<b>Libourne</b>	153	3,6	5,0	2,0	9	0,0	1,8	0,0	18 763	1,2
<b>Lisieux</b>	673	-0,4	10,0	-1,0	22	-15,4	2,2	-15,4	17 843	-1,5
<b>Longwy</b>	554	20,8	19,6	2,6	12	0,0	0,6	0,0	21 024	0,7
<b>Lunéville</b>	169	-0,9	9,6	-2,0	6	-14,3	0,7	0,0	18 953	-2,6
<b>Mâcon</b>	283	1,0	19,6	-11,7	44	-2,2	2,2	10,0	17 938	-7,2
Marmande	129	29,5	13,4	-37,4	4	-50,0	0,3	0,0	29 849	-8,2
Menton	381	-1,4	24,4	10,9	27	-6,9	1,1	-15,4	16 247	6,1
Monaco	18 500	0,0	34,7	0,3	197	-4,4	5,7	-5,0	9 946	-2,2
<b>Montargis</b>	275	0,8	16,8	-0,6	35	2,9	2,1	5,0	19 133	-4,1
<b>Montauban</b>	307	1,7	21,7	-5,7	31	0,0	1,4	0,0	28 907	-5,6
<b>Mont-de-Marsan</b>	118	0,8	16,1	3,2	14	7,7	0,8	0,0	22 912	-1,5
<b>Montluçon</b>	333	0,1	19,7	-10,0	37	-2,6	1,9	11,8	19 038	6,6
Morlaix	317	-1,1	21,9	-0,5	37	5,7	1,7	6,2	17 755	-6,6
<b>Moulins</b>	74	0,6	15,6	-5,5	18	0,0	1,1	0,0	15 987	-6,1
<b>Nevers</b>	321	-1,1	25,4	-2,3	41	2,5	1,6	6,7	16 160	2,1
Oyonnax	243	-0,8	11,1	6,7	17	6,3	1,5	-6,3	14 291	10,3
Périgueux	276	-8,5	22,1	-6,4	22	-18,5	1,0	-16,7	19 425	-3,4
Pontarlier	418	-0,8	6,0	5,3	18	-5,3	2,9	-9,4	14 733	-5,6
Puy-en-Velay (Le)	355	0,0	19,3	-0,5	33	0,0	1,7	0,0	16 977	3,5

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Recette par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par kilomètre (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2015/2014 (en %)	
22 244	3,8	0,48	2,1	1,91	-6,4	3,89	-7,6	25,0	8,2	<b>Dieppe</b>
28 821	8,7	0,24	4,3	3,83	-2,0	3,24	5,2	6,3	6,8	<b>Dôle</b>
23 175	0,3	0,82	-4,7	3,00	0,0	3,64	1,1	27,3	-4,9	Dreux
16 702	-12,1	0,56	0,0	3,20	-0,6	4,55	-3,8	17,5	1,2	Elbeuf
23 174	5,5	0,52	-13,3	2,85	0,4	3,54	0,3	18,1	-14,2	<b>Épernay</b>
23 447	5,7	0,57	-3,4	1,81	-3,7	3,47	-3,9	31,2	-0,3	Épinal
21 892	-1,5	0,34	-8,1	1,98	5,9	4,69	6,8	17,4	-12,6	<b>Évreux</b>
21 290	-0,1	0,28	-9,7	2,23	-4,3	3,70	-2,4	12,5	-6,7	<b>Flers</b>
28 163	3,2	0,39	5,4	1,89	-8,7	3,45	-9,0	20,8	14,9	<b>Haguenau</b>
43 140	1,7	0,57	-1,7	2,19	-5,2	3,69	-1,6	26,3	4,0	<b>Honfleur</b>
27 413	0,1	0,23	0,0	1,36	-0,7	3,50	0,0	16,7	-0,6	<b>Laval</b>
22 281	1,2	0,01	-66,7	2,01	-0,5	3,71	0,0	0,4	-73,3	<b>Libourne</b>
20 817	-1,5	0,42	23,5	2,21	24,2	4,81	2,8	19,0	0,0	<b>Lisieux</b>
28 756	7,6	0,85	-5,6	4,66	0,0	2,97	3,8	18,1	-6,7	<b>Longwy</b>
23 692	-2,6	0,43	19,4	5,90	13,0	3,99	2,8	7,3	4,3	<b>Lunéville</b>
20 112	-6,8	0,21	-12,5	1,57	-1,9	3,52	8,6	13,5	-8,8	<b>Mâcon</b>
32 163	-8,1	0,99	41,4	7,87	17,8	2,37	1,3	12,6	20,0	Marmande
19 155	6,9	0,68	11,5	4,19	12,6	4,67	-6,4	16,3	-1,2	Menton
14 580	-2,1	0,69	4,5	1,29	5,7	7,35	1,0	53,3	-0,9	Monaco
25 495	-7,7	0,39	-2,5	1,77	0,6	3,64	1,4	22,3	-2,2	<b>Montargis</b>
42 970	1,4	0,49	14,0	2,48	0,8	3,51	5,1	19,7	13,9	<b>Montauban</b>
25 472	-2,4	0,37	-9,8	4,09	2,8	3,47	3,6	9,1	-10,8	<b>Mont-de-Marsan</b>
24 206	2,7	0,44	-2,2	2,31	-1,7	4,36	6,6	19,2	1,1	<b>Montluçon</b>
22 951	-4,9	0,38	0,0	2,30	-11,2	3,91	-6,5	16,3	10,9	Morlaix
20 449	-4,4	0,60	-4,8	3,45	-3,4	3,90	1,6	17,5	-1,1	<b>Moulins</b>
19 534	5,5	0,57	3,6	2,34	-0,4	3,79	5,0	24,6	5,6	<b>Nevers</b>
15 257	7,0	0,29	-9,4	2,71	-3,9	4,16	-7,1	10,8	-4,4	Oyonnax
28 136	-1,4	0,61	0,0	3,53	20,9	3,53	5,1	17,2	-16,9	Périgueux
21 117	4,0	0,18	5,9	1,85	6,9	5,45	-2,9	9,6	-1,0	Pontarlier
22 529	3,4	0,37	2,8	2,20	0,9	3,79	1,1	16,6	0,6	Puy-en-Velay (Le)

# RATIOS 2015

## POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2015/2014 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2015/2014 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2015/2014 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2015/2014 (en %)
<b>Quimper</b>	317	0,4	35,7	1,7	58	0,0	1,6	-5,9	21 165	-4,4
Quimperlé	84	0,6	22,4	0,9	12	0,0	0,5	0,0	24 975	0,5
<b>Rochefort</b>	155	0,5	22,8	3,6	15	0,0	0,7	0,0	25 622	-3,3
<b>Roche-sur-Yon (La)</b>	195	0,3	25,8	2,8	27	3,8	1,0	0,0	20 648	8,5
<b>Rodez</b>	239	1,5	19,2	-3,5	37	2,8	1,9	5,6	14 505	2,7
<b>Royan</b>	138	1,6	17,9	6,5	12	9,1	0,7	0,0	27 650	8,1
<b>Saint-Avoid</b>	378	-0,8	8,8	1,1	16	0,0	1,8	-5,3	22 133	-5,2
<b>Saint-Claude</b>	154	-1,7	17,7	2,9	22	-4,3	1,3	0,0	24 165	12,1
<b>Saint-Dié</b>	465	-2,8	13,9	3,0	20	0,0	1,5	0,3	19 297	-5,9
Saint-Dizier	558	1,2	14,1	0,7	22	4,8	1,5	-1,2	18 332	-7,9
Saint-Lô	271	-21,8	11,5	-12,9	16	-20,0	1,4	-6,7	22 014	10,9
<b>Saint-Malo</b>	337	0,6	33,9	6,3	42	0,0	1,2	-7,7	23 007	-1,3
<b>Saint-Quentin</b>	475	-0,6	22,3	1,8	65	0,0	2,9	-3,3	15 811	-0,9
Saintes	266	0,3	19,9	2,6	27	3,8	1,3	0,0	21 622	3,3
Salon-de-Provence	245	1,6	26,1	10,1	19	5,6	0,7	-12,5	25 092	10,8
<b>Sens</b>	208	0,5	19,3	-4,9	25	13,6	1,3	18,2	35 427	-11,8
<b>Tarbes</b>	605	-0,6	17,5	1,2	36	2,9	2,0	0,0	16 869	1,0
Verdun	478	-2,0	13,0	10,2	23	9,5	1,8	5,9	22 060	14,6
<b>Vesoul</b>	237	0,0	16,9	-1,2	17	6,3	1,0	0,0	17 706	-1,2
Vichy	649	-0,2	16,8	-1,2	23	4,5	1,4	7,7	19 299	3,3
<b>Vienne</b>	257	0,9	16,0	-3,0	22	0,0	1,4	7,7	18 664	1,3
<b>Vierzon</b>	373	0,0	14,9	0,0	31	-3,1	2,1	0,0	14 283	1,6
Villefranche-sur-Saône	1 247	0,5	20,3	-1,0	45	9,8	2,2	10,0	17 445	-0,3
Voiron (Réunir Dauphiné)	816	1,0	12,9	-0,8	30	3,4	2,3	4,5	10 794	-5,8
<b>Total moins de 100 000 hab. (82 réseaux)</b>	225	0,3	20,1	0,9	35	0,8	1,7	-0,1	19 273	0,5
<b>Total moins de 50 000 hab. (30 réseaux)</b>	210	0,3	16,4	-0,3	30	-1,6	1,8	-1,3	18 395	1,5
<b>Moyenne province (150 réseaux)</b>	493	-0,5	31,7	-0,3	114	0,7	3,6	1,0	14 227	0,1

- \* 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 RTAOM.
- 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. 2015/2014 (en %)	Recette par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par voyage (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Dépense par kilomètre (en euros)	Var. 2015/2014 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2015/2014 (en %)	
27 629	-4,1	0,48	-2,0	2,28	2,2	3,70	0,3	20,9	-4,1	<b>Quimper</b>
30 141	1,0	0,47	2,2	4,77	3,7	2,53	3,7	9,9	-1,0	Quimperlé
30 065	-2,9	0,76	15,2	4,27	0,9	2,89	1,4	17,8	13,4	<b>Rochefort</b>
28 626	10,4	0,61	-3,2	3,19	-6,2	3,35	-3,5	19,2	3,2	<b>Roche-sur-Yon (La)</b>
18 075	3,9	0,16	-11,1	2,43	-1,2	4,72	4,9	6,5	-13,3	<b>Rodez</b>
33 143	7,8	0,62	-4,6	4,94	1,9	3,27	-1,2	12,6	-6,7	<b>Royan</b>
28 092	-6,8	0,27	-15,6	2,44	14,0	4,30	5,9	11,2	-25,8	<b>Saint-Avoid</b>
28 074	3,6	0,46	12,2	2,64	4,8	3,31	-0,9	17,3	6,1	<b>Saint-Claude</b>
23 928	0,6	0,55	-3,5	2,55	-1,9	3,75	-3,4	21,5	-1,4	<b>Saint-Dié</b>
22 106	-9,9	0,55	-15,4	2,56	-8,2	3,91	-7,6	21,4	-8,2	Saint-Dizier
23 115	10,9	0,50	16,3	2,58	4,0	3,53	-4,9	19,4	11,5	Saint-Lô
27 495	-2,4	0,48	2,1	2,62	6,9	3,24	0,3	18,2	-5,2	<b>Saint-Malo</b>
19 764	1,0	0,45	0,0	1,43	-8,9	4,19	-10,3	31,4	10,2	<b>Saint-Quentin</b>
26 121	3,3	0,53	0,0	2,39	-6,6	3,20	-6,7	22,2	7,8	Saintes
29 070	12,0	0,29	3,6	3,04	-1,3	2,26	-4,2	9,5	3,3	Salon-de-Provence
38 379	-12,4	0,47	-2,1	3,06	-5,3	3,90	9,6	15,3	2,7	<b>Sens</b>
19 602	-0,3	0,25	0,0	1,68	1,8	3,41	2,7	15,2	2,0	<b>Tarbes</b>
25 454	7,4	0,32	6,7	2,28	0,4	4,03	2,3	14,0	5,3	Verdun
20 148	-1,2	0,54	-10,0	1,88	-3,6	1,86	0,0	28,9	-5,6	<b>Vesoul</b>
21 845	-0,8	0,41	-2,4	2,59	-7,5	3,58	-3,2	15,9	5,3	Vichy
22 170	-5,8	0,53	0,0	2,85	1,1	3,89	4,3	18,7	-0,5	<b>Vienne</b>
18 827	2,1	0,41	0,0	2,66	7,7	5,56	5,9	15,4	-7,8	<b>Vierzon</b>
20 308	-0,3	0,31	-3,1	1,95	-7,6	4,27	1,4	16,2	5,2	Villefranche-sur-Saône
11 822	-6,4	0,74	-3,9	2,35	-1,3	5,46	2,8	31,5	-2,2	Voiron (Réunir Dauphiné)
23 827	1,1	0,41	-0,7	2,16	-0,1	3,75	-0,2	19,0	-0,5	<b>Total moins de 100 000 hab. (82 réseaux)</b>
22 789	1,6	0,49	0,3	2,14	0,9	3,90	-0,4	22,8	-0,7	<b>Total moins de 50 000 hab. (30 réseaux)</b>
21 404	0,5	0,47	0,1	1,55	-0,5	5,56	0,5	30,4	0,6	<b>Moyenne province (150 réseaux)</b>

# LE LEXIQUE

## **AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)**

Collectivité locale compétente en matière de transports collectifs urbains de personnes. Elle remplace, depuis la loi de modernisation de l'action publique territoriale d'affirmation des métropoles n° 2014-50 du 27 janvier 2014 dite « loi MAPTAM », l'Autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) et dispose de compétences élargies (optionnelles) aux usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), aux modes actifs et à la logistique urbaine.

## **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 et des redevances de crédit-bail.

## **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 allers et retours, qu'ils soient identiques ou non. Les lignes de transport à la demande ne sont pas prises en compte.

## **OFFRE KILOMÉTRIQUE**

Rapport entre la production et la population desservie.

## **PARC DE VÉHICULES ET RAMES**

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

## **PLACE-KILOMÈTRE OFFERTE (PKO)**

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

## **PERSONNEL ROULANT**

Conducteur en équivalent temps plein affecté à l'activité urbaine au 31 décembre (personnel permanent, extérieur et sous-traitant). Les contrôleurs peuvent être considérés comme faisant

partie du personnel roulant si leur mission est étroitement liée à l'organisation du service de transport.

## **POPULATION DESSERVIE**

Population totale (avec doubles comptes) issue des recensements complémentaires permanents de l'INSEE des communes desservies par le réseau de transport urbain. La population desservie ne correspond pas forcément à celle du RTAOM (voir définition ci-dessous).

## **PRODUCTION**

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

## **RECETTES COMMERCIALES**

Recettes procurées par la clientèle du réseau et par l'entreprise elle-même. Sont retenus les prestations de services (ventes de titres aux usagers et aux collectivités locales, y compris titres scolaires, produit des activités annexes), les autres produits de gestion courante et les produits financiers (comptes 70, 75 et 76 du compte d'exploitation, exprimés hors TVA). Les compensations tarifaires de l'AOM (compte 7 411) et les subventions aux transports scolaires (compte 7 415) n'y sont pas intégrés.

## **RESSORT TERRITORIAL DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (RTAOM)**

Une commune ou plusieurs réunies au sein d'une structure intercommunale dotée de la compétence d'organisation d'un service de transport public urbain. Il remplace la notion de Périmètre de transport urbain (PTU) dans le cadre des dispositions de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe ».

## **SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES**

Somme des surfaces des com-

munes desservies par le réseau de transport, qui ne correspond pas forcément à la surface du RTAOM.

## **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

**TRANSPORT PUBLIC**  
*Le magazine qui fait circuler les idées*

www.revue-transport-public.com  
Mensuel édité par l'Union des Transports Publics et ferroviaires

- ▶ Tarifs pour 11 numéros + 2 numéros spéciaux :
- France métropolitaine: 153 €
- Étranger et DOM TOM: 172 €
- Transport Public + MobiliCités : 450 € au lieu de 513 €
- dont 2,1 % de TVA



**LE PARC DES VÉHICULES DES SERVICES URBAINS**  
Au 1<sup>er</sup> janvier 2016

**TARIFICATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS URBAINS**  
État des lieux 2015  
Rétrospective 2006-2015



# LA PRÉSENTATION DE L'UTP, LA VOIX DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

**L**es *Chiffres clés du transport public* sont une des publications annuelles de l'UTP.

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 de Colas Rail, 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 :

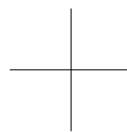
200 € HT + TVA à 20% + frais de port

Également disponible accompagné d'une clé USB comportant les tableaux au format tableur au tarif de 250 € HT.

Édité en décembre 2016



© FOTOLIA



**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)





# UTP

Union des Transports  
Publics et ferroviaires

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

