



CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC 2019



SOMMAIRE

2

**LES PRINCIPAUX CHIFFRES
DE L'ANNÉE 2019**

3

L'ÉDITORIAL

4

**LE CONTEXTE
MACRO-ÉCONOMIQUE
DU SECTEUR
DES TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS**

9

**LES PRINCIPAUX RÉSULTATS
DE L'ANNÉE 2019**

- Évolution sur un an **10**
- Focus sur les principales catégories de réseaux **13**

14

LES TENDANCES 2020

17

**LES RÉSULTATS GLOBAUX
ET LEUR ÉVOLUTION
SUR 10 ET 20 ANS**

25

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**

- Populations desservies supérieures à 250 000 habitants **26**
- Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants **30**
- Populations desservies inférieures à 100 000 habitants **38**

50

LE LEXIQUE

51

LES PUBLICATIONS DE L'UTP

52

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

LES PRINCIPAUX CHIFFRES DE L'ANNÉE 2019

LES RÉSULTATS

de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2019 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/MTES), 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 30 septembre 2021.



158
RÉSEAUX
DE
TRANSPORT
URBAIN
FRANÇAIS
(INCLUANT LA RATP)

33,6
MILLIONS
d'habitants desservis
par des transports
publics urbains

6,1
MILLIARDS
de voyages réalisés,
dont 47 % en province

101 000
FEMMES ET HOMMES
employés sur
les territoires, dont 56 %
d'effectifs roulants

26 500
VÉHICULES
déployés

8,25
MILLIARDS
D'EUROS
mobilisés pour
l'exploitation

**LE TRANSPORT
RÉGIONAL**
227 000
RAMES.KILOMÈTRES PRODUITS

1,23
MILLIARD
de voyages effectués

13 000
RAMES



DES INDICATEURS AU BEAU FIXE AVANT LA TEMPÊTE LES TRANSPORTS PUBLICS ONT FAIT FACE AUX ENJEUX DE LA DÉCENNIE

C'est toujours un exercice délicat de commenter une situation passée en ayant la prescience qu'elle va être remise en cause dans ces fondements quelques mois plus tard. Y a-t-il même un intérêt à le faire autre que de se perdre dans le regret ?

Notre secteur professionnel est vaste, d'un côté garant du contact avec les habitants des territoires et créateur de liens, mais aussi grand utilisateur et producteur de données statistiques devant permettre d'améliorer les services fournis et d'orienter des choix macro-économiques avec des conséquences à long terme.

Cette édition 2019 des *Chiffres Clés du transport public* revêt toute son importance en tant que photographie d'un « avant » sur laquelle s'appuyer pour analyser un « pendant » et ébaucher un « après ». Car cette édition sera finalement le point d'orgue d'une décennie d'adaptation, en sortie d'une crise financière majeure et durant laquelle des réformes territoriales et fiscales ont poussé à recomposer les modèles en place.

Ainsi, il est remarquable que les opérateurs de transport aient réussi, en étroite collaboration avec leurs autorités organisatrices, à maîtriser leurs dépenses de fonctionnement dans un contexte d'élargissement des périmètres de dessertes, alors que le potentiel de massification diminue.

Il est remarquable que le secteur permette de fixer l'emploi de dizaines de milliers de personnes, mobilisant un large panel de compétences diversifiées et en constante évolution, au sein même des territoires, quelles que soient leurs tailles.

Il est remarquable que le secteur reste à la pointe de l'innovation et continue de servir de boussole des investissements à effectuer pour un futur soutenable, que ce soit au niveau des outils numériques d'itinéraires multimodaux, de la transition énergétique, ou bien au travers de la mobilité autonome dont le modèle partagé reste le seul réaliste à ce jour.

Ces événements passés, d'aucuns diront mineurs eu égard à la situation qui va survenir en 2020, soulignent la résilience opérationnelle et structurelle du secteur en tous types de circonstances. Dans une ère d'incertitudes et d'enjeux exogènes prégnants, c'est une capacité précieuse à avoir pour un service public d'intérêt général !

Les voies de sorties de crise devront s'appuyer sur des armatures de services solides, capables de répondre à une multitude d'enjeux, qu'ils soient sociaux en garantissant la mobilité de chacun en fonction de leurs revenus, qu'ils soient environnementaux et étant un acteur majeur de la décarbonation, du report modal et de l'intermodalité ; qu'ils soient sociétaux en accompagnant les évolutions des modes de vie de chacun.

Claude Faucher



LE CONTEXTE MACRO- ÉCONOMIQUE

DU SECTEUR DES TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS



Dans un contexte social pourtant tendu,
la conjoncture économique reste favorable, dans le sillon d'une nette baisse du taux de chômage.
L'activité de transport, notamment collectif, repart à la hausse.

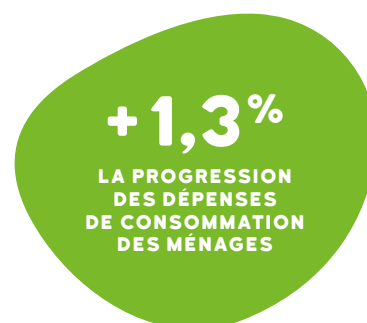
LES GRANDS INDICATEURS

Les tensions politiques liées aux négociations entre la Chine et les États-Unis d'une part, et le Brexit d'autre part, font partie des éléments ayant obscurci les perspectives de croissance de l'économie mondiale, ce qui s'est traduit dans le taux de croissance du PIB français de + 1,3 %. Pourtant, la confiance des ménages s'est redressée, en témoignent les dépenses de consommation en hausse, encouragée par la baisse de la taxe d'habitation qui a accru leur pouvoir d'achat.

Les fluctuations entre les exportations et les importations ont progressé cette année à des rythmes de croissance relativement proches.
Ne pas miser exclusivement ni sur l'un ni sur l'autre est un moindre mal à l'orée d'une année 2020 qui sera marquée par la récession.

LES GRANDS INDICATEURS

	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut (en volume)	1,1 %	2,3 %	1,7 %	1,3 %
Indice des prix à la consommation	0,2 %	1,0 %	1,8 %	1,6 %
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	2,1 %	1,1 %	0,8 %	1,3 %
Exportations (en volume)	1,9 %	4,7 %	3,5 %	1,9 %
Importations (en volume)	4,2 %	4,1 %	1,2 %	2,2 %
Formation brute de capital fixe (en volume)	2,7 %	4,7 %	2,8 %	3,6 %
- Entreprises non financières	3,4 %	4,4 %	3,9 %	4,3 %
- Ménages	2,4 %	5,6 %	2,0 %	2,1 %
- Administrations publiques	- 0,1 %	1,6 %	2,4 %	3,9 %
Production de l'industrie manufacturière	0,6 %	3,0 %	0,5 %	0,5 %
Cours du pétrole brut « Brent »	- 16,0 %	23,9 %	29,4 %	- 9,4 %



LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Le secteur industriel confirme son accroissement d'effectifs entamé en 2018, et ce, malgré une production qui stagne et une industrie automobile en berne, ce qui impacte également la balance du commerce extérieur. La hausse marquée de + 3,1 % d'autres matériels de transport est essentiellement due à la bonne santé des secteurs aéronautique et naval.

Dans le sillage d'une année pré-électorale, le secteur de la construction se porte bien, mais sans réelle surprise connaissant la tendance cyclique des investissements publics.

Après un 1^{er} semestre très dynamique en termes de créations d'emplois (+ 170 000), le second semestre a connu un ralentissement (+ 94 000), suffisant tout de même pour finir l'année 2019 sur un taux de chômage en baisse de - 0,7 %.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LES SECTEURS DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

	2016	2017	2018	2019
Industrie	-1,0 %	-0,4 %	0,4 %	0,5 %
- Fabrication de matériel de transport	-1,4 %	-0,4 %	-0,1 %	0,5 %
• Industrie automobile	-2,7 %	-2,0 %	-1,5 %	-1,7 %
• Fabrication d'autres matériels de transport	0,5 %	1,7 %	1,6 %	3,1 %
Construction	-1,1 %	0,6 %	2,0 %	3,0 %
Tertiaire marchand	1,7 %	2,2 %	1,6 %	1,4 %
- Transports et entreposage	0,6 %	1,0 %	1,4 %	1,2 %
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	0,4 %	0,2 %	-0,3 %	0,2 %
ENSEMBLE	0,8 %	1,2 %	0,8 %	1,0 %

TAUX DE CHÔMAGE (AU SENS DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL)

	T4 2016	T4 2017	T4 2018	T4 2019
Ensemble	10,0 %	9,0 %	8,8 %	8,1 %
- de 15 à 24 ans	23,6 %	21,1 %	19,3 %	20,0 %
- de 25 à 49 ans	9,4 %	8,4 %	8,2 %	7,4 %
- 50 ans et plus	7,0 %	6,5 %	6,4 %	5,8 %
Hommes	10,2 %	9,1 %	8,7 %	8,3 %
- de 15 à 24 ans	24,3 %	21,4 %	19,5 %	20,8 %
- de 25 à 49 ans	9,2 %	8,1 %	8,0 %	7,3 %
- 50 ans et plus	7,4 %	6,5 %	6,2 %	6,1 %
Femmes	9,9 %	8,9 %	8,8 %	8,0 %
- de 15 à 24 ans	25,1 %	20,0 %	19,1 %	18,9 %
- de 25 à 49 ans	9,7 %	8,6 %	8,5 %	7,6 %
- 50 ans et plus	6,5 %	6,1 %	6,6 %	5,6 %

8,1%

LE TAUX DE CHÔMAGE
EN BAISSÉ





LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

En partie soutenue par la hausse de + 8,5 % de l'épargne brute, l'augmentation des dépenses d'investissement s'inscrit dans le cycle électoral en cours puisque traditionnellement, la dernière année pleine des mandats communaux est la plus marquée.

Avec une seconde année consécutive de dépenses de fonctionnement modérée de + 0,9 %, les collectivités parviennent à respecter l'objectif national fixé à + 1,2 % par an. Cela est dû en partie à la croissance mesurée des dépenses de personnel de + 0,7 %, notamment liée au gel du point d'indice de la fonction publique. En revanche, les mesures du protocole Parcours Professionnels, Carrières et Rémunérations mis en place en 2019 pourraient entraîner ce poste à la hausse.

FINANCES LOCALES (EN MDE)

		2016	2017	2018	2019
Recettes de fonctionnement	Total	214,3	219,2	222,5	227,3
	Recettes fiscales	134,7	140	147,3	151,9
	Dotations de l'Etat	41	38,4	34,4	34,5
	Autres recettes	39	41,8	41	23,6
Dépenses de fonctionnement	Total	181,6	185,2	186,2	187,9
	Charges de personnel	64	65,4	65,8	66,2
	Achats de biens et services	37,8	38,8	39,7	40,5
	Prestations sociales et transferts versés	71,5	72,6	73,1	73,9
	Autres dépenses	3,7	4,1	3,5	3,4
	Intérêts de la dette	4,5	4,3	4,1	3,9
Épargne brute		40	32,7	34	39,4
Dépenses d'investissement		47,3	50,9	53,3	58,2
Encours de la dette au 31/12		172,2	173,7	174,6	175,6

LE BUDGET DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE

Après deux années transitoires, 2019 marque la fin des changements majeurs de périmètre et stabilise les prises de compétences des EPCI.

Après une année de diminution, l'épargne brute repart à la hausse avec + 11,2 %, pour partie consacrée au remboursement des emprunts, mais aussi pour financer des investissements en hausse de + 8,9 %, symptomatiques des années pré-électorales.

LES BUDGETS DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE (EN MDE)

		MONTANT 2019	ÉVOLUTION 2019/2018
Recettes	Total	45,5	1,8 %
	Hors reversements fiscaux	33,9	3,2 %
	Recettes fiscales	30,7	2,8 %
	Dotations de l'Etat	8,2	0,0 %
	Autres recettes	6,7	-0,5 %
Dépenses	Total	39,3	0,4 %
	Hors reversements fiscaux	27,6	1,5 %
	Charges de personnel	9,9	2,3 %
	Charges à caractère général	7,1	1,5 %
	Autres dépenses	8,1	1,9 %
	Intérêts de la dette	13,8	-2,0 %
Épargne brute		0,6	-4,1 %
Dépenses d'investissement		6,2	11,2 %
Encours de la dette au 31/12		9,9	8,9 %



LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Malgré une fin d'année civile marquée par une période de grèves, l'activité de fret continue d'augmenter de façon soutenue avec + 3,1 % en 2019.

Seuls les transports par oléoduc et ferroviaire connaissent une légère baisse, pouvant être en partie expliquée pour ce dernier par la conjoncture sociale, ainsi que par l'arrêt du « Train des primeurs » au second semestre.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'activité du transport de voyageurs a résolument repris après une année 2018 en baisse et se situe dorénavant au-delà des volumes de 2017, malgré un 4^e trimestre marqué par des événements sociaux.

Le rebond est d'autant plus significatif chez les transporteurs collectifs avec + 4,1 %, tandis que la mobilité en véhicules particuliers est restée stable.

La mobilité ferroviaire dans les régions connaît la hausse la plus importante avec + 11,6 %, probablement liée à la légère récession qu'elle avait connue en 2018.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

	2016	2017	2018	2019
Transport routier	288,9	307,7	317,3	328,6
- Pavillon français	174,8	187,3	192,9	199,2
- Pavillon étranger	114	120,4	124,4	129,4
Transport ferroviaire	32,6	33,4	32	31,8
Transport fluvial	6,8	6,7	6,7	7,4
Transport par oléoducs	11,4	11,3	12,4	12
ENSEMBLE	339,6	359	368,5	379,8

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

	2016	2017	2018	2019
Véhicules particuliers	756,3	757,3	757,1	757
Transports collectifs	177,9	184	182,1	189,5
Autocars, autobus et tramways	58,9	58,1	58,5	60,3
Transports ferrés	104,2	110,5	107,7	113
- Train à grande vitesse	54,8	59,6	58,6	61,9
- Train interurbain (hors grande vitesse)	7	7,2	5,5	5,5
- Train sous convention régionale hors Île-de-France	13	13,7	13,8	15,4
- Train sous convention régionale IdF	14	14,2	13,7	14
- Métros France entière + RER RATP	15,4	15,7	16,4	16,2
Transport aérien (vols intérieurs)	14,8	15,4	15,8	16,2
ENSEMBLE	932,2	941,3	937,9	946,5



LES PRINCIPAUX RESULTATS

DE L'ANNÉE 2019



ÉVOLUTION SUR UN AN

Fin de décennie très satisfaisante pour l'ensemble des catégories de réseaux avec des indicateurs de production en hausse partout et *a minima* une stabilisation de la situation financière. Le taux de recouvrement remonte à un niveau qu'il connaissait au début de la décennie, mais avec des différences entre les classes davantage marquées.

Comme attendu, les extensions de périmètres de dessertes ralentissent en 2019 par rapport aux deux années précédentes avec 2,3 % d'accroissement comparativement aux 6,3 % de 2018. Cela ne veut pas dire pour autant que la situation est aisée à gérer, puisque le potentiel de clientèle a, lui, très peu évolué, confirmant la faible densité de population des communes nouvellement intégrées.

DES INDICATEURS POSITIFS EN CETTE FIN DE DÉCENNIE

Dans la droite lignée de l'année précédente, la production kilométrique continue de progresser de + 1,3 %, ce qui confirme la tendance haussière de cette fin de décennie en situation de reconfiguration territoriale. C'est d'autant plus satisfaisant que les voyages augmentent davantage sur la même période (+ 2,7 %), permettant au taux d'utilisation d'être en hausse de 1,7 %, soit une évolution deux fois plus importante qu'en 2018.

Au niveau des indicateurs comptables, là aussi la tendance est bonne : les recettes commerciales continuent d'augmenter de + 3,3 %, une hausse bien partagée entre les classes, tandis que les dépenses de fonctionnement sont maîtrisées à + 1,5 %, notamment grâce aux grands réseaux. Le taux de couverture moyen poursuit donc sa lente remontée, atteignant 33,2 %, en croissance pour toutes les classes.

DE LA MESURE OPÉRATIONNELLE QUI OUVRE LA PORTE À UNE DIVERSIFICATION D'ACTIVITÉS

Mais le diable se cache dans les détails. Une baisse des dépenses de fonctionnement dans un contexte d'extension territoriale peut être interprétée comme une inadéquation de moyens à déployer sur ces nouveaux territoires. Gageons que le foisonnement d'initiatives annexes avec des modes complémentaires aux transports publics apportera des solutions de mobilité pertinentes.

En effet, les apports de la LOM en termes de diversification du panel des mobilités, couplés à l'expertise opérationnelle dans ce contexte d'extension des périmètres sur des territoires peu denses, ouvrent la porte à des offres intégrées multi et intermodales. Cette fin de décennie a permis, envers et contre tout, de dessiner une armature solide de transport public, garante de qualité de service sur les espaces suffisamment denses et dont l'interface avec les territoires moins denses doit encore être renforcée.



33,2%

TAUX DE RECOUVREMENT
DES DÉPENSES
PAR LES RECETTES

+ 3,3%

HAUSSE DES RECETTES
COMMERCIALES

**LES PRINCIPAUX RÉSULTATS
DE L'ANNÉE 2019**



DONNÉES 2019 DE L'ACTIVITÉ RÉGIONALE SNCF

	PARC (RAMES OU VOITURES)	KILOMETRES (EN MILLIERS) (RAMES-KM OU TRAINS-KM)	VARIATION 2018/2017	VOYAGES (EN MILLIONS)	VOYAGEURS.KM (EN MILLIONS)	VARIATION 2019/2018
Île-de-France (Transilien)	5 369 caisses	57 082	1,6 %	919	13 951	1,7 %
Régions (TER)	7 691 caisses	170 634	4,3 %	310	15 367	10,5 %

DONNÉES 2019 DE LA RATP

	NOMBRE DE COMMUNES	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIONS D'HABITANTS)	SUPERFICIE	LONGUEUR LIGNES	KM.V (EN MILLIONS)	VOYAGES (EN MILLIONS)	VOY.KM (EN MILLIONS)
RATP (bus/tram)*	210	6,811	694	3941	216	1 245	3 498
RATP total*	210	6,811	694	4 272	579	3 239	16 829
RATP (BUS/TRAM)* ÉVOLUTION	-	-1,3 %	0,3 %	1,2 %	-0,4 %	-6,0 %	-6,4 %
RATP TOTAL* ÉVOLUTION	-	-1,3 %	0,3 %	1,4 %	-3,0 %	-4,4 %	-3,2 %

	PARC	PERSONNEL	PERSONNEL ROULANT	RECETTES COMMERCIALES (EN M€)	DÉPENSES D'EXPLOITATION (EN M€)	VITESSE (EN KM/H)
RATP (bus/tram)*	5 031	19 021	15 084	nc	1 546	16,4
RATP total*	6 089	44 004	18 978	2 759	3 628	nc
RATP (BUS/TRAM)* ÉVOLUTION	-0,3 %	2,5 %	3,5 %	nc	1,5 %	-1,6 %
RATP TOTAL* ÉVOLUTION	-0,4 %	0,7 %	2,8 %	2,0 %	2,1 %	nc

* En euros.

DONNÉES 2019 DE GENÈVE

	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	SURFACE DESSERVIE (EN KM²)	KILOMÈTRES (EN MILLIERS)	VOYAGES (EN MILLIERS)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)
Réseau de Genève	495,8	188	26 858	227 845	179 887
ÉVOLUTION 2019/2018	0,7 %	0,0 %	4,3 %	3,4 %	3,4 %

	PARC	EFFECTIF DU PERSONNEL	AGENTS ROULANTS	RECETTES COMMERCIALES* (EN MILLIONS)	DÉPENSES D'EXPLOITATION* (EN MILLIONS)
Réseau de Genève	450	2 544	1 713	166	359
ÉVOLUTION 2019/2018	-1,7 %	6,9 %	7,1 %	4,6 %	4,9 %

* En euros, taux de change moyen 2019: 1 CHF = 0,90 €.

**LES PRINCIPAUX RÉSULTATS
DE L'ANNÉE 2019**



DONNÉES 2019 DES RÉSEAUX DE TRANSPORT URBAIN

	NOMBRE DE RÉSEAUX	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	SURFACES DESSERVIES	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIONS)	VOYAGES (EN MILLIONS)	EFFECTIF DU PERSONNEL	PERSONNEL ROULANT	RECETTES COMMERCIALES (EN MILLIONS D'EUROS)	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (EN MILLIONS D'EUROS)
Classe 1	27	14 316	16 539	510 884	2 238	39 943	24 917	1 232	3 269
Classe 2	43	6 543	19 450	187 006	449	11 177	8 416	190	900
Classe 3	63	3 699	20 065	68 458	118	3 707	3 032	52	276
TOTAL PROVINCE	133	24 558	56 054	766 347	2 806	54 827	36 365	1 474	4 444

VARIATION 2019/2018				PRODUCTION	TRAFIC				
Classe 1	27	0,4 %	0,3 %	1,0 %	2,9 %	2,8 %	2,5 %	3,4 %	1,0 %
Classe 2	43	1,3 %	4,1 %	1,5 %	3,4 %	1,8 %	1,6 %	2,7 %	2,6 %
Classe 3	63	0,6 %	2,2 %	2,1 %	2,8 %	3,8 %	4,6 %	3,0 %	3,0 %
MOYENNE PROVINCE	133	0,7 %	2,3 %	1,3 %	2,9 %	2,7 %	2,5 %	3,3 %	1,5 %

RATIOS 2019 DES RÉSEAUX DE TRANSPORT URBAIN

	NOMBRE DE RÉSEAUX	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VOYAGES PAR HABITANT	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	KILOMÈTRES PAR AGENT ROULANT	RECETTE PAR VOYAGE (EURO COURANT)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EURO COURANT)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EURO COURANT)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES
Classe 1	27	35,7	156,3	4,4	20 503	0,55	1,46	6,40	37,7
Classe 2	43	28,6	68,7	2,4	22 221	0,42	2,00	4,81	21,2
Classe 3	63	18,5	32,0	1,7	22 580	0,44	2,33	4,03	18,8
TOTAL PROVINCE	133	31,2	114,3	3,7	21 074	0,53	1,58	5,80	33,2

VARIATION 2019/2018		OFFRE KILOMÉTRIQUE	FRÉQUENTATION	TAUX D'UTILISATION				COÛT KILOMÉTRIQUE	R/D
Classe 1	27	0,6 %	2,4 %	1,8 %	- 1,4 %	0,5 %	- 1,8 %	0,0 %	2,3 %
Classe 2	43	0,2 %	2,0 %	1,8 %	- 0,1 %	- 0,6 %	- 0,7 %	1,1 %	0,1 %
Classe 3	63	1,6 %	2,3 %	0,7 %	- 2,4 %	0,2 %	0,1 %	0,8 %	0,1 %
MOYENNE PROVINCE	133	0,6 %	2,3 %	1,7 %	- 1,2 %	0,3 %	- 1,4 %	0,2 %	1,8 %



FOCUS SUR LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE RÉSEAUX

RÉSEAUX DE PLUS DE 250 000 HABITANTS TOUT EST AU VERT

Il apparaît un léger ralentissement de la production kilométrique pour les réseaux de classe 1 par rapport à 2018, probablement en lien avec la très modérée augmentation des surfaces à desservir. Coïncidemment, les dépenses sont maîtrisées, ce qui impacte positivement les coûts kilométriques qui restent stables, alors que les effectifs sont en hausse de 2,8 % et que les kilomètres produits par agents roulants diminuent de -1,4 %. L'offre semble toutefois bien calibrée aux besoins de la clientèle puisque le trafic continue d'augmenter de +2,9 %, avec un taux d'utilisation en hausse et des dépenses par voyages en baisse de -1,8 %. Les recettes ont une trajectoire d'accroissement moindre qu'en 2018, mais qui reste dynamique avec +3,4 %, ce qui a pour effet de porter **le taux de recouvrement à 37,7 %, un taux très proche de ceux du début de la décennie.**

RÉSEAUX ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS DES SATISFACCTIONS

Catégorie de réseaux qui connaît encore le plus de modifications territoriales (+4,1 % de surfaces), elle a accueilli de nouveaux entrants ayant franchi le seuil des 100 000 habitants en raison des ajouts de nouvelles communes. C'est donc encore une fois une catégorie difficile à analyser car hétérogène. Au titre des satisfactions, l'offre kilométrique et les voyages repartent à la hausse après une année 2018 quelque peu flottante de ce point de vue, ce qui donne un taux d'utilisation similaire à la classe 1 (+1,8 %) et des dépenses par voyage en baisse, de -0,7 %. **Globalement les dépenses sont maîtrisées et leur évolution suit cette année celle des recettes, ce qui stabilise le R/D à 21,2 %.**

Neutraliser de l'analyse les trois réseaux ayant mis en place la gratuité totale pour le voyageur aurait, pour effet de rehausser le taux de recouvrement de 1,9 point, passant ainsi à 23,1 %.

RÉSEAUX ENTRE 50 000 ET 100 000 HABITANTS DE DIFFICILES RETOURS SUR INVESTISSEMENT

Cette classe est représentée par 41 réseaux sur des territoires plutôt interstitiels, où les masses critiques de voyageurs non-scolaires sont difficiles à obtenir avec des pôles générateurs de mobilité moindres et plus dispersés. L'année 2019 affiche la plus grosse hausse kilométrique (+2,2 %) et une hausse encourageante de +3 % de trafic. C'est au niveau des ratios de recettes rapportées aux voyages (0,40 €/voy.) et aux kilomètres (0,67 €/km) que les difficultés se font sentir pour les opérateurs qui ne récoltent pas le fruit de leur activité malgré les efforts fournis. **Le R/D reste à son niveau de l'année 2018, à 17,2 %.**

RÉSEAUX DE MOINS DE 50 000 HABITANTS UNE CERTAINE FORME D'ADÉQUATION

Avec 21 réseaux, c'est le plus petit panel étudié et les volumes concernés sont modérés. Pourtant, la tendance exprimée en 2018 se confirme voire s'affirme, puisqu'en plus d'**un taux de couverture atteignant 24,2 %** (en hausse de 0,5 %), les voyages et les kilomètres repartent à la hausse de +2 %. Cette catégorie se situe dans un équilibre surprenant où les dépenses par voyage sont les plus élevées (2,39 €/voy.), mais les recettes par voyage le sont également (0,58 €/voy.), le tout en ayant des recettes par kilomètre très inférieures à la classe 1, mais supérieures à la classe 2 (1,11 €/km).

LES VARIABILITÉS INTER ET INTRA CLASSES

montrent bien les diverses difficultés auxquelles sont confrontés les professionnels du secteur qui doivent répondre à des exigences sociétales et politiques (droit au transport, accessibilité, réformes territoriales) tout en conservant une rationalité économique dans le déploiement de l'offre. Au-delà de la classification arbitraire liée au poids des habitants, se cachent des typologies de territoires variés, avec des populations diverses et des ambitions politiques singulières.



LES TENDANCES

2020



LES TENDANCES 2020

Sans surprise, la conjoncture économique française et internationale est entièrement impactée par la crise sanitaire Covid-19: PIB en chute libre, mesures sociales et économiques sans précédent, le tout marqué par des restrictions de déplacements.

Alors que le début d'année s'inscrivait dans la lignée dynamique de 2019, l'économie française a connu un brusque coup d'arrêt à partir de mars 2020 en raison d'un premier confinement difficilement anticipable encore quelques semaines auparavant. Les mesures successives entraîneront des conséquences économiques et sociales fortes tout du long de l'année.

La chute du PIB est ainsi estimée à -8,2 %, dans le sillage d'un ralentissement des échanges commerciaux et d'une baisse des dépenses de consommation des ménages. La stabilité du taux de chômage au 4^e trimestre est relative en raison des mécanismes de sauvegarde de l'emploi mis en place par le gouvernement. Ces mesures sociales ont permis d'absorber le choc initial dans l'attente d'une reprise économique concomitante au développement de vaccins.

Du côté des collectivités, les dépenses de fonctionnement ont augmenté alors que les recettes ont diminué, une occurrence rare dans une ère où l'austérité budgétaire est prévalente. La situation exceptionnelle a entraîné le report des élections municipales, retardant d'autant les calendriers d'investissements qui sont en baisse de -7,4 % pour les EPCI.

Entre les injonctions à l'immobilisme lors des périodes de confinement, l'essor du télétravail et la diminution des motifs de déplacement loisirs/achats/activités/tourisme lors des périodes plus favorables, c'est la mobilité au sens large qui a été affectée. Naturellement, les transports publics connaissent une année tumultueuse et paradoxale du point de vue des indicateurs de production: un trafic et des recettes en baisse de -31 % tandis que l'offre kilométrique a été maintenue à un niveau à même de soutenir les mobilités des travailleurs « de première ligne ».

Il est difficile de prévoir ce que pourra être la sortie de crise, quand elle aura lieu. Le pessimiste y verra un net recul des mobilités décarbonées et un rejet des communs, tandis que l'optimiste y verra un potentiel de réinvention alors que les impératifs environnementaux deviennent de plus en plus pressants.



LES TENDANCES 2020



LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE

	ÉVOLUTION 2020/2019
PIB (en volume)	- 8,2
Importations	- 12,0
Exportations	- 16,6
Indice des prix à la consommation	0,5
Formation brute de capital fixe (en volume)	- 10,4
- Entreprises non financières	- 9,0
- Ménages	- 15,0
- Administrations publiques	- 10,0
Production de l'industrie manufacturière	- 13,0
Immatriculations de voitures particulières neuves	- 25,0
- dont propulsion électrique	159,0
Taux de chômage au T4 (hors Mayotte)	- 1,2

RÉSULTATS 2020 DU TRANSPORT URBAIN EN PROVINCE

	PRODUCTION	TRAFIC	RECETTES
TOTAL PROVINCE	- 8,9	- 31,2	- 31,9
Plus de 250 000 habitants	- 8,7	- 32,0	- 32,7
De 100 000 à 250 000 habitants	- 9,0	- 26,5	- 27,4
Moins de 100 000 habitants	- 10,8	- 32,8	- 25,0

Source: UTP (enquête de conjoncture mensuelle), panel de 90 réseaux.

RÉSULTATS 2020 POUR LA RATP

	PRODUCTION	TRAFIC	RECETTES
Réseau souterrain	- 10,3	- 49,0	-
Réseau de surface	- 6,1	- 33,3	-
ENSEMBLE TOUS MODES	- 8,7	- 42,7	- 34,1

Source: RATP.

LES FINANCES DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE (EN MDE)

		MONTANT 2020	ÉVOLUTION 2020/2019
Recettes	Total	46	0,8
	Hors reversements fiscaux	34,4	1,4
	Recettes fiscales	30,7	1,1
	Dotations de l'État	8,4	3,2
	Autres recettes	6,9	- 3,1
Dépenses	Total	40,5	3,0
	Hors reversements fiscaux	28,9	4,7
	Dépenses de personnel	10,3	3,4
	Charges à caractère général	7,4	3,3
	Dépenses d'intervention	8,2	3,3
	Autres dépenses	14,1	2,6
	Intérêts de la dette	0,5	- 1,1
Épargne brute		5,5	- 12,7
Dépenses d'investissement		9,6	- 7,4
Encours de la dette au 31/12		26,2	1,1

Source : La Banque postale, Note de conjoncture.



LES RESULTATS GLOBAUX

ET LEUR ÉVOLUTION
SUR 10 ET 20 ANS

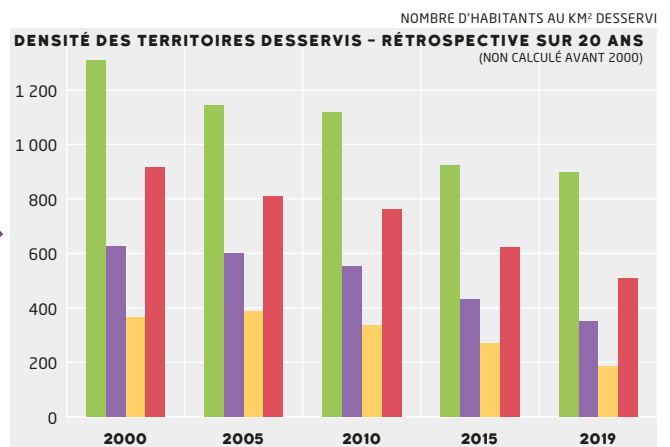


LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS

La décennie passée aura été marquée par différents défis opérationnels liés aux accroissements de territoires à desservir. Après de petites errances en termes d'équilibre recettes/dépenses, les taux remontent peu à peu. L'écart entre les classes est néanmoins de plus en plus marqué.

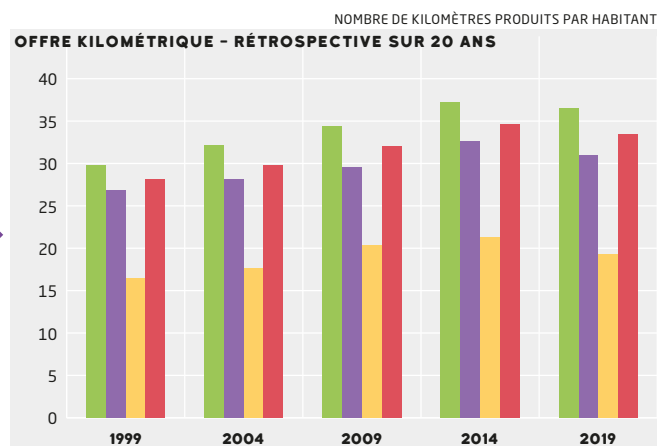
DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS LES DERNIERS SOUBRESAUTS

- 38 % sur la décennie pour - 17 % sur les 4 dernières années: la tendance observée ralentit mais ne se dément pas, les mises en place effectives de dessertes sur les communes intégrées aux nouveaux périmètres des intercommunalités s'étalant sur plusieurs années. 2019 devrait néanmoins marquer la fin des extensions des RTAOM.



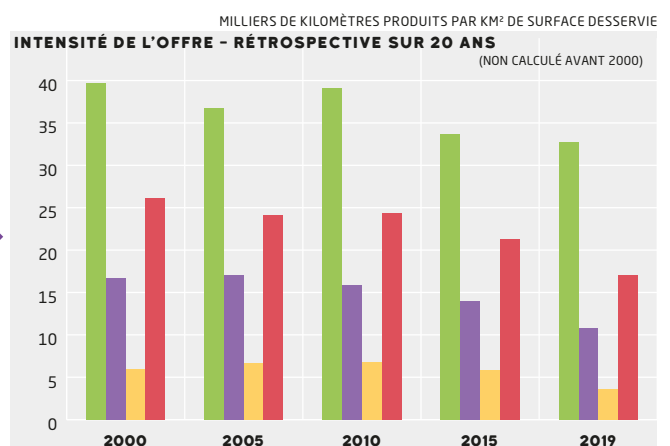
OFFRE KILOMÉTRIQUE DES EFFORTS NOTABLES

Le léger regain observé en 2018 reste pour l'instant au stade de la stabilisation avec 0,9 % d'augmentation sur les deux dernières années. Après une tendance à la baisse depuis 2014, ce rebond traduit les efforts de production kilométrique relativement aux nouvelles populations à desservir.



INTENSITÉ DE L'OFFRE LES PETITS ET MOYENS RÉSEAUX EN QUESTION

Incidentement, c'est sur cet indicateur que le bât blesse toujours avec une confirmation de la tendance baissière principalement sur les petits et moyens réseaux (aux alentours de - 25 % sur les 4 dernières années), dont la densité a de nouveau baissé en 2019. En revanche, pour la première fois, les réseaux de classe 1 connaissent une légère hausse par rapport à l'année précédente (+ 0,56 %), un retournement à mettre en lien avec la stabilisation de leur densité.



LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS

MÉTHODOLOGIE

Compte tenu des changements de contrats ou de l'absence de réponse à l'enquête TCU certaines années, de nombreux réseaux ne peuvent pas être suivis sur une longue période.

Les graphiques représentés ci-après sont, par conséquent, réalisés sur deux échantillons de réseaux distincts mais néanmoins représentatifs :

- **l'échantillon des graphiques sur 10 et 4 ans** comporte 114 des 157 réseaux de province renseignés en 2019. Il inclut 25 réseaux de classe 1, 40 réseaux de classe 2 et 49 réseaux de classe 3 ;

- **l'échantillon des graphiques sur 20 ans** est réduit à 88 réseaux (25 réseaux de classe 1, 32 réseaux de classe 2 et 31 réseaux de classe 3).

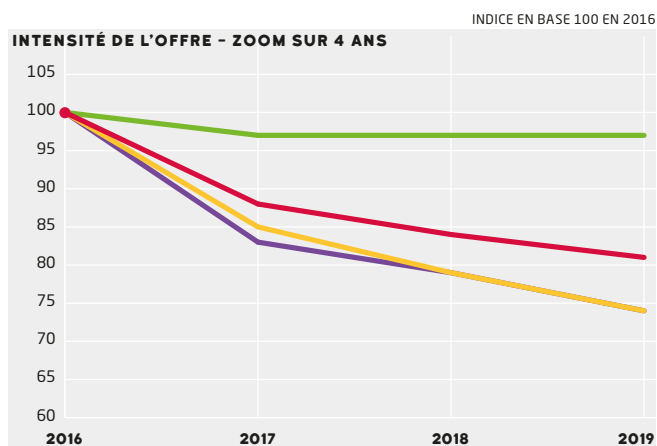
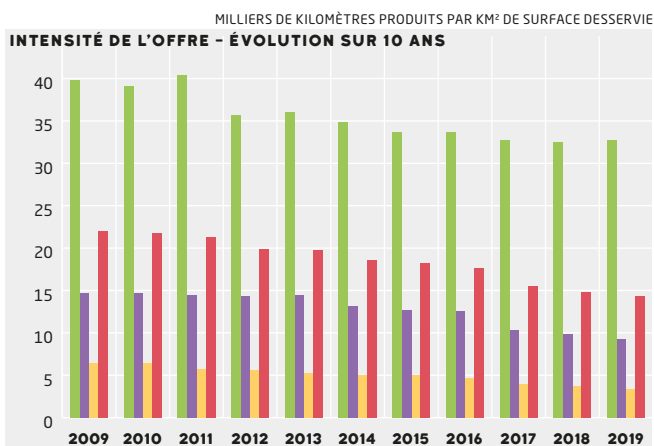
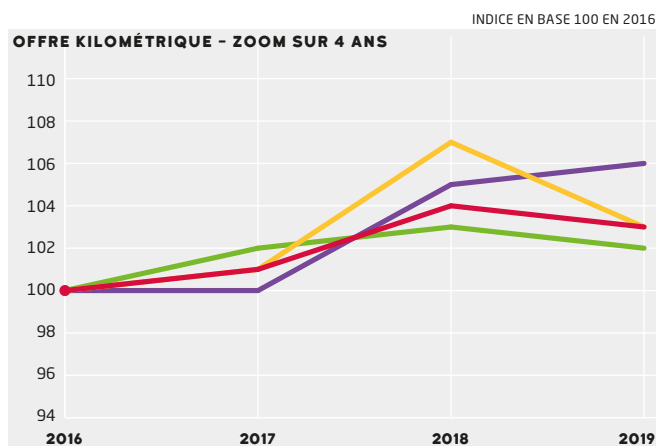
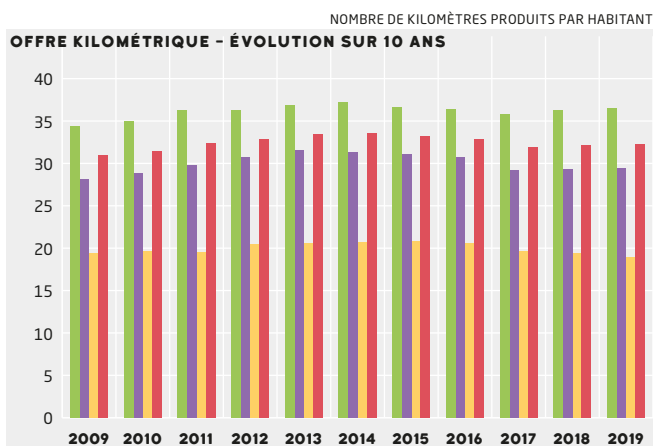
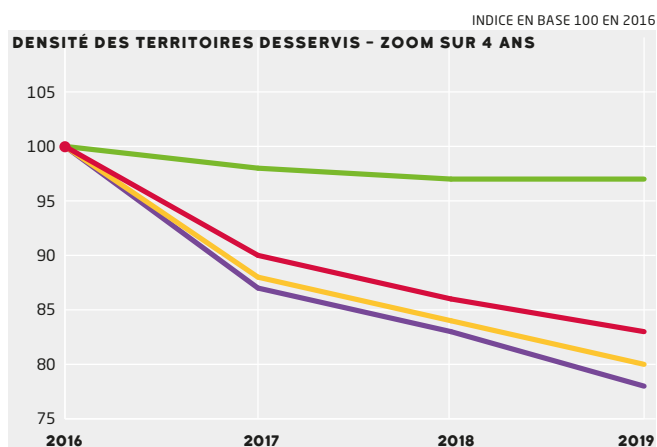
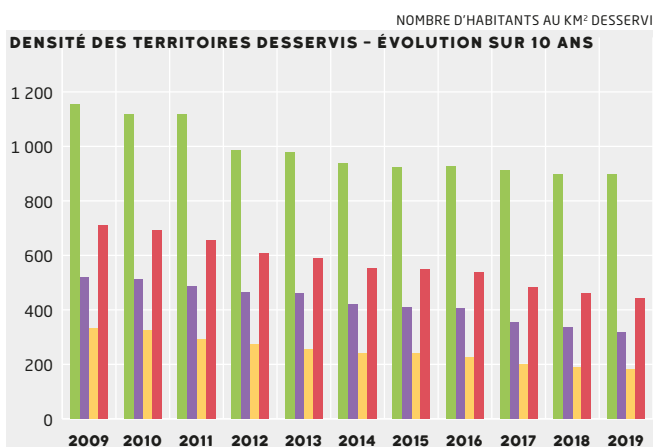
Des écarts entre ces échantillons peuvent donc apparaître pour une même variable, notamment pour les plus petits réseaux dont la récolte des données a pu être plus difficile par le passé et dont un certain nombre a basculé en catégorie 2 au fil du temps.

Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants 2019, donc corrigés de l'inflation.

À noter, l'indicateur de surface est une donnée collectée seulement depuis 2000.

■ Réseaux de plus de 250 000 habitants desservis (Classe 1)
■ Réseaux de 100 000 à 250 000 habitants desservis (Classe 2)

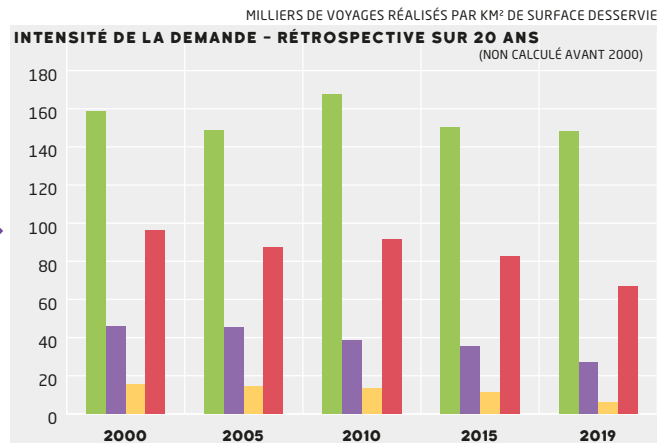
■ Réseaux de moins de 100 000 habitants desservis (Classe 3)
■ Ensemble des réseaux



LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS

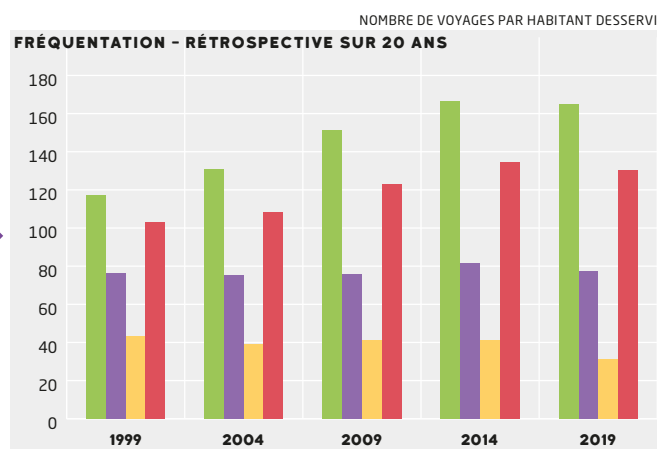
INTENSITÉ DE LA DEMANDE DES ÉCARTS SE CREUSENT

Dans les pas de l'offre, l'intensité de la demande affiche les mêmes trajectoires, confirmant que l'extension territoriale ne signifie pas que le potentiel de clientèle augmente et que la mise en place de solutions de mobilité sur des territoires peu denses a tout intérêt à se faire avec l'ensemble des acteurs du secteur pour conserver sa pertinence. Alors que ce ratio était pour les grands réseaux 13 fois supérieur à celui des plus petits en 2009, il est désormais 25 fois supérieur.



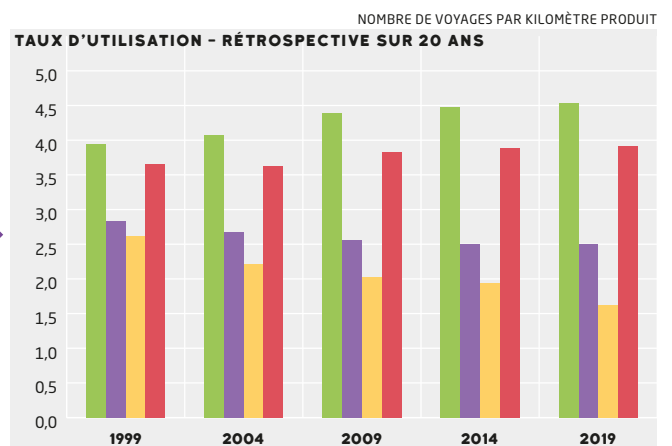
FRÉQUENTATION UNE CROISSANCE RETROUVÉE

Alors que les réseaux de classe 1 ont quasiment retrouvé le niveau de leur pic de 2014 (moins d'1 % d'écart), la classe 2 renoue avec la croissance même si son niveau demeure loin du pic 2014/2016 (écart de - 6,9 %), mais proche du niveau du début de décennie (- 1,6 %). Les classes 3 sont à l'inverse encore dans la partie descendante de la sinusoïde avec - 14,8 % par rapport à 2016.



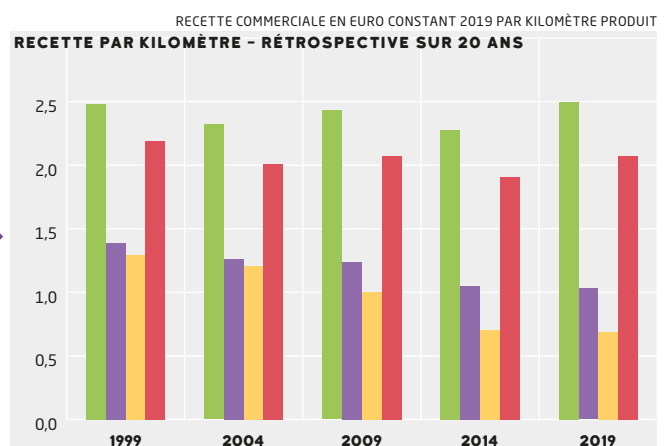
TAUX D'UTILISATION UNE OFFRE CALBRÉE AUX USAGES

Il y a une certaine forme d'inertie dans cet indicateur depuis le début de la décennie, en témoigne sa stabilité avec un écart moyen relatif de 0,65 % pour l'ensemble des réseaux. Les disparités constatées au sein des classes confirment le besoin de masses critiques à atteindre pour que la hausse de kilomètres produits ait un corollaire automatique sur le trafic.

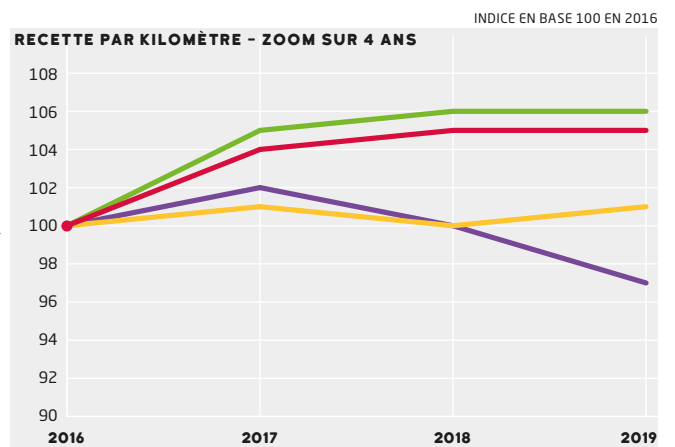
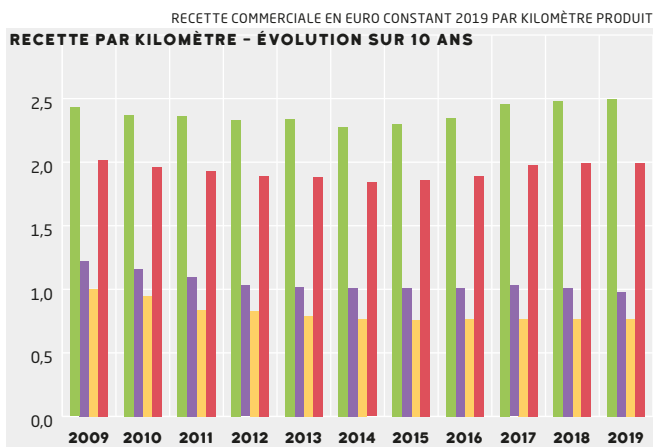
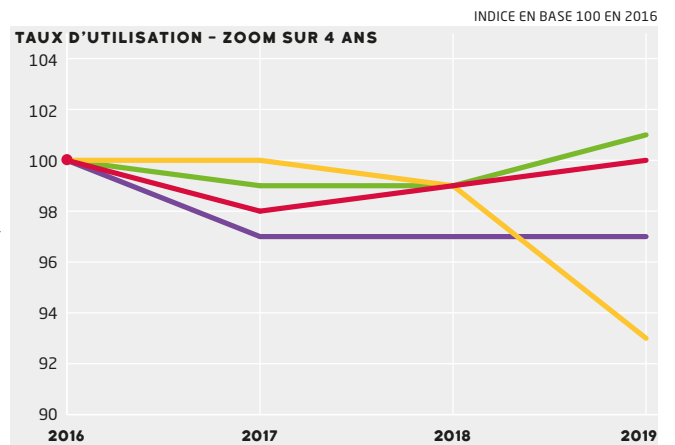
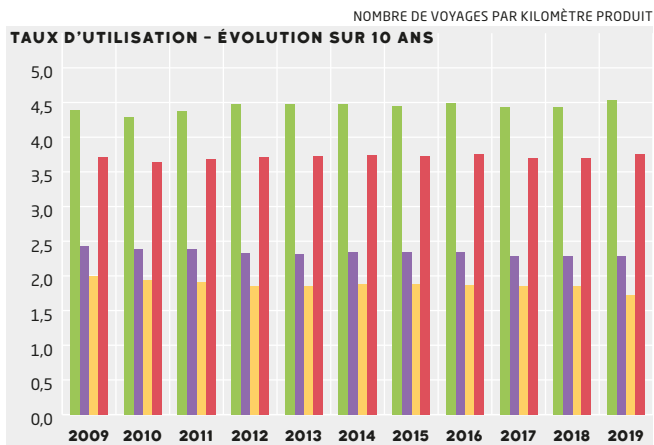
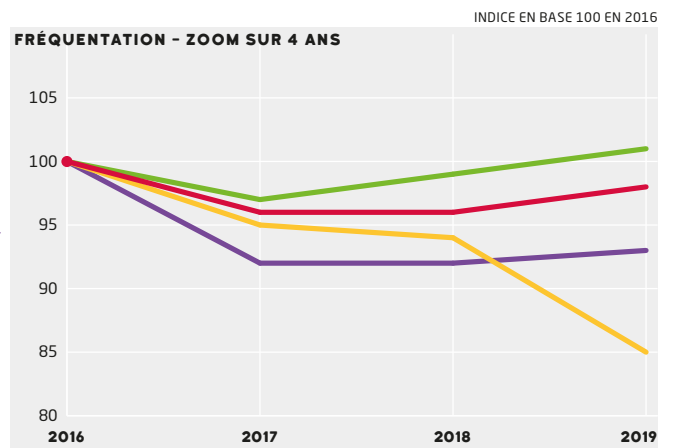
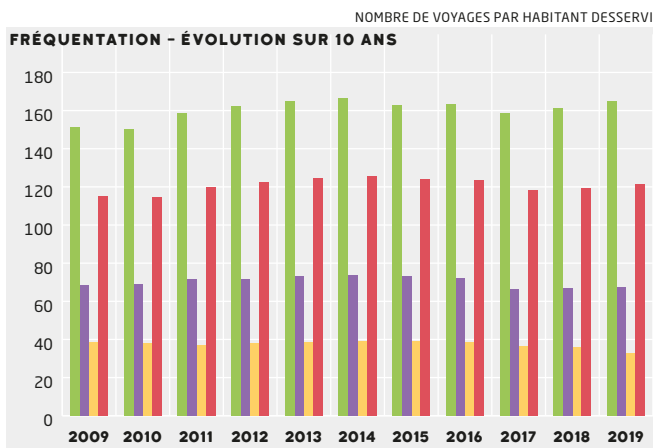
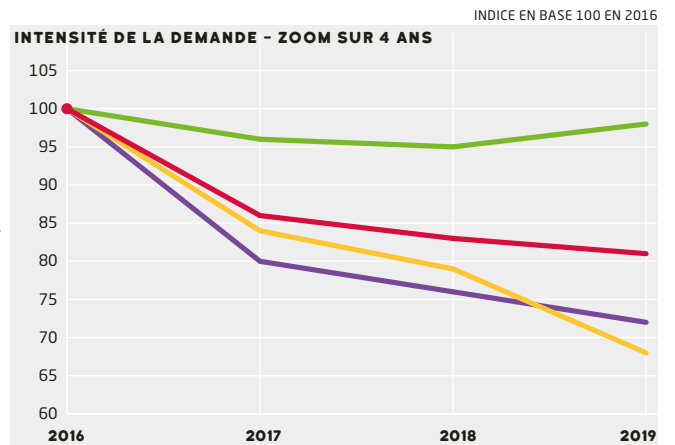
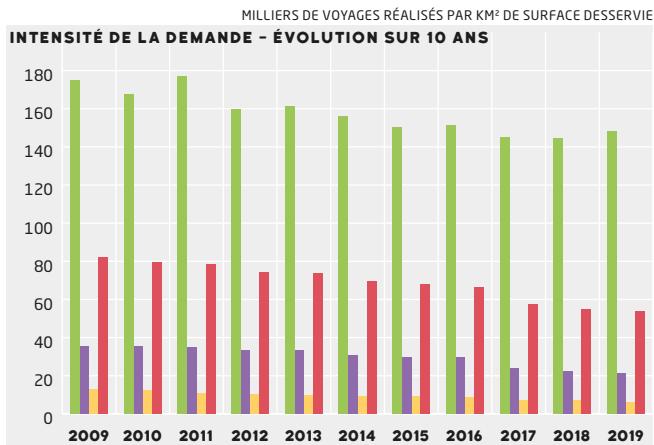


RECETTE PAR KILOMÈTRE TOUJOURS DANS LE HAUT DE LA COURBE

Après un début de décennie compliqué avec une baisse significative jusqu'en 2014, les recettes par kilomètre ne cessent d'augmenter, notamment tirées par les réseaux de classe 1 avec + 6,5 % depuis 2016. Fait notable, les petits réseaux s'en sortent honorablement en étant constants sur la même période, tandis que ce sont les réseaux de classe 2, avec deux passages en gratuité dans le panel, qui voient leur indicateur diminuer de - 3 %.



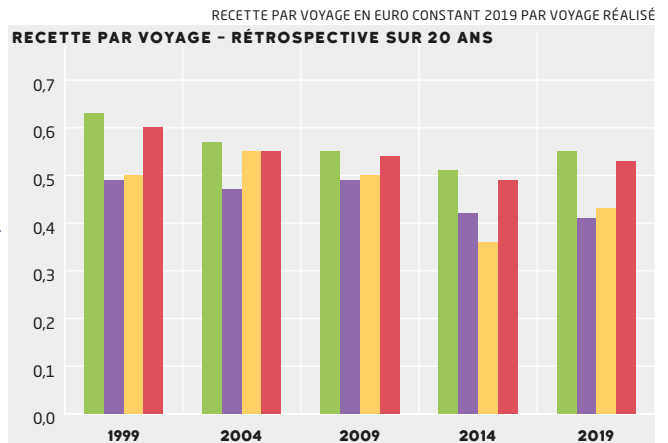
LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS





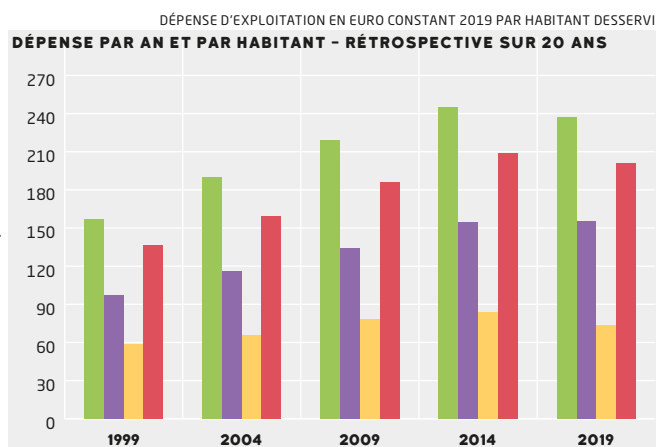
RECETTE PAR VOYAGE DES CLASSES PLUTÔT HOMOGENES

Il apparaît une légère remontée de cet indicateur de 5,2 % sur la période récente, mais il faut bien avoir en tête que la variation de valeur brute reste de l'ordre de quelques centimes. C'est un des indicateurs les plus homogènes dans le sens où il varie moins entre les classes, indiquant bien que la clientèle utilisant les réseaux de transports publics urbains sur tous types de territoires bénéficie généralement de tarifs attractifs pour son usage.



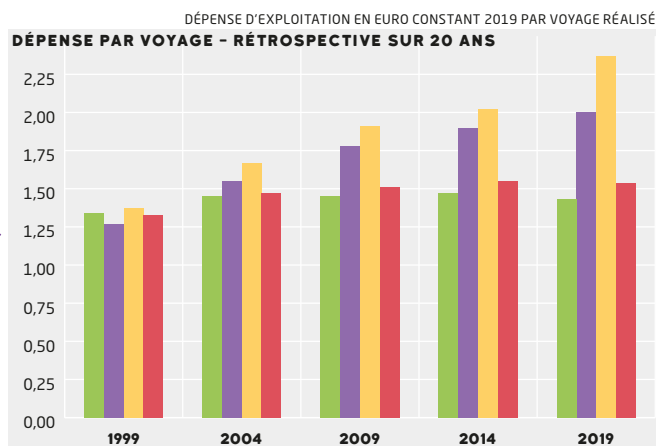
DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT ENTRE RATIONALITÉ ET QUALITÉ DE SERVICE

En croissance régulière entre 2000 et 2013 en accompagnement des investissements liés aux modes lourds, l'indicateur s'est stabilisé ensuite avant de connaître une trajectoire en baisse pour l'ensemble des réseaux (- 1,7 % depuis 2016). Celle-ci est plus marquée chez les petits réseaux avec - 6,2 %, ce qui est logique dans un contexte d'augmentation notable des périmètres, mais qui peut s'avérer à double tranchant quand elle se traduit par du saupoudrage de l'offre dans une optique d'offrir un service de qualité.



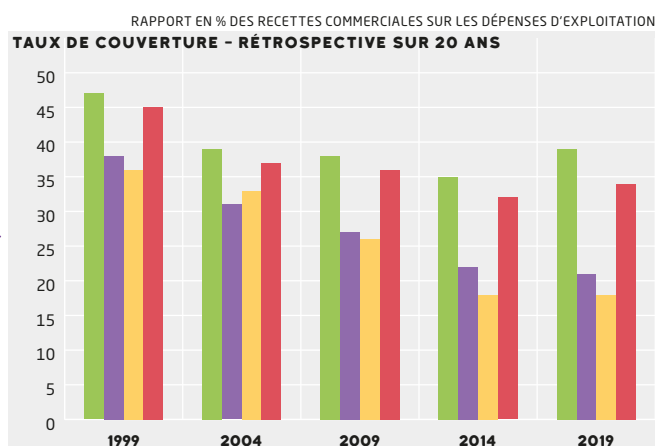
DÉPENSE PAR VOYAGE DES EFFORTS, MAIS DE GRANDES DISPARITÉS

À l'origine un indicateur avec peu de variabilité intra classes, les trajectoires sont très différentes entre les réseaux de classe 1 qui affichent 7,4 % d'augmentation depuis 1999, tandis que les classes 2 affichent + 57,5 % et les classes 3 + 72,5 %. La pertinence des modes lourds est évidente quand ils ont pour corollaire une forte intensité de demande et souligne les difficultés des plus petits réseaux à continuer de servir leur clientèle, située dans des espaces moins denses, à coût constant.



TAUX DE COUVERTURE DES TENDANCES À DEUX VITESSES

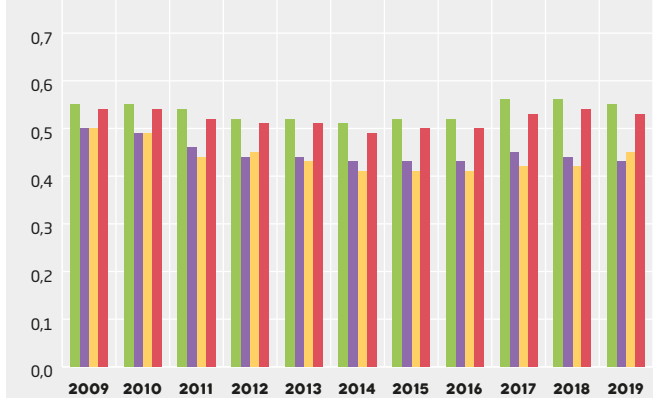
Indubitablement porté par les grands réseaux, qui ont une offre centrale dense bien optimisée et utilisée, le R/D remonte légèrement, bien qu'inégalement avec + 4,9 % depuis 2016 pour atteindre au taux équivalent à 2010. Les différences étaient à l'époque moins marquées entre les classes, pouvant laisser entrevoir un « effet mode lourds », ou tout du moins un effet lié à une offre de qualité en site propre, donc compétitif vis-à-vis des autres modes.



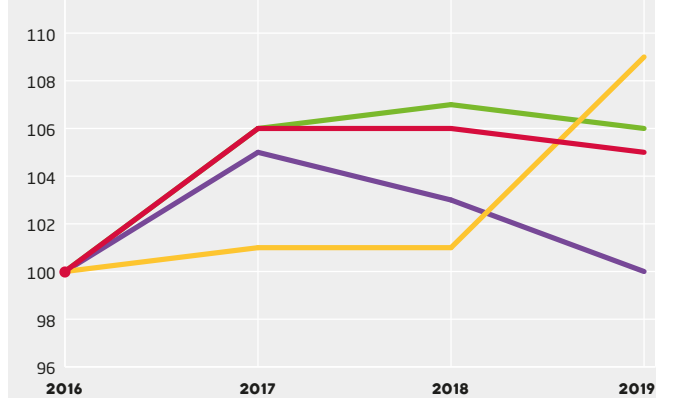
LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS



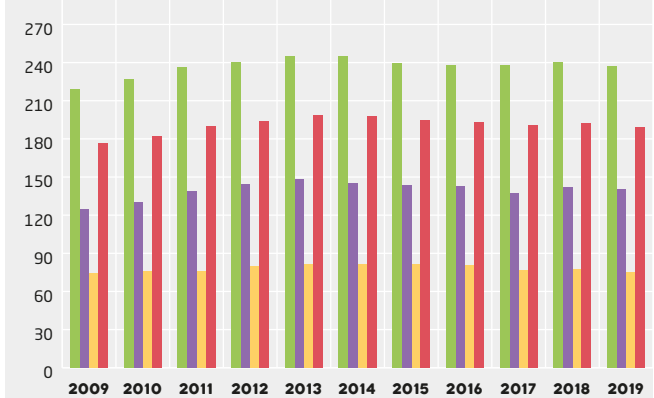
RECETTE PAR VOYAGE EN EURO CONSTANT 2019 PAR VOYAGE RÉALISÉ
RECETTE PAR VOYAGE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



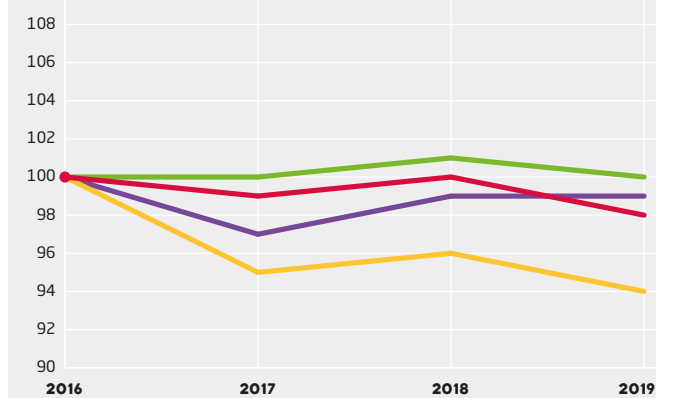
RECETTE PAR VOYAGE - ZOOM SUR 4 ANS
INDICE EN BASE 100 EN 2016



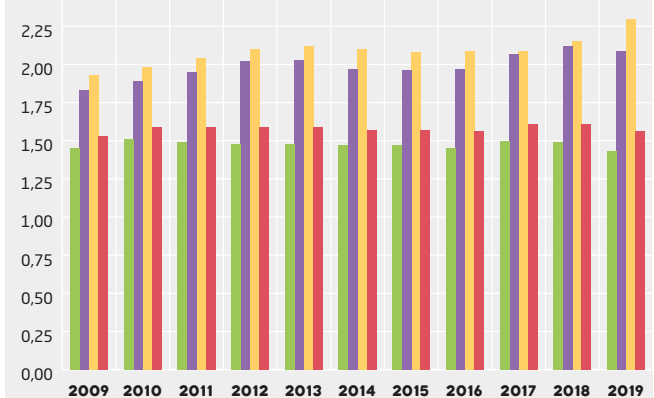
DÉPENSE D'EXPLOITATION EN EURO CONSTANT 2019 PAR HABITANT DESSERVI
DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



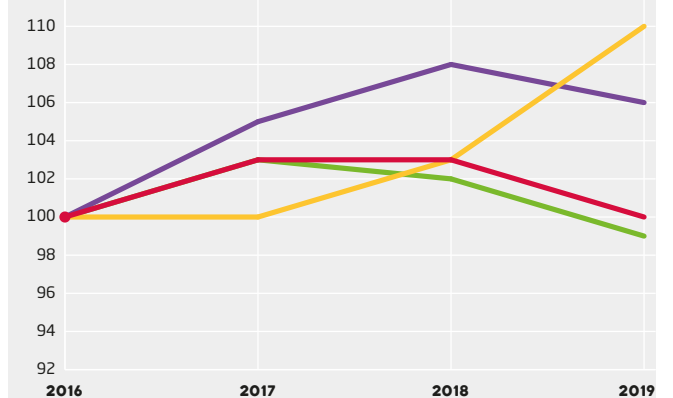
DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT - ZOOM SUR 4 ANS
INDICE EN BASE 100 EN 2016



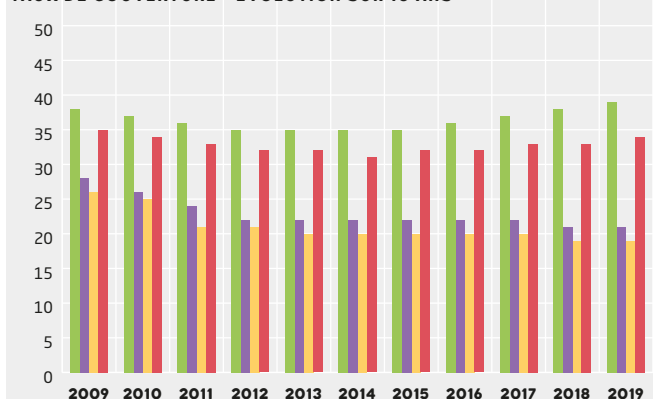
DÉPENSE D'EXPLOITATION EN EURO CONSTANT 2019 PAR VOYAGE RÉALISÉ
DÉPENSE PAR VOYAGE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



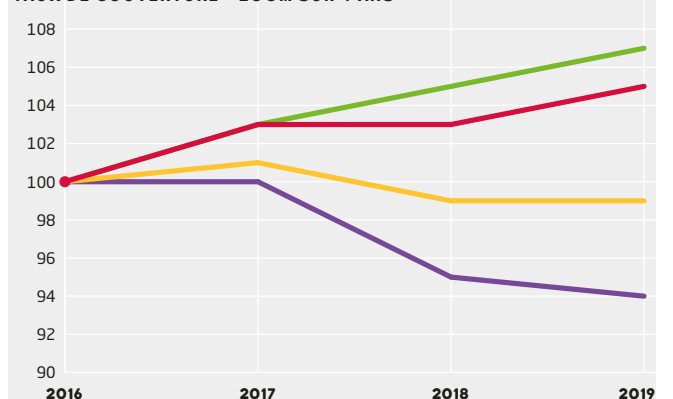
DÉPENSE PAR VOYAGE - ZOOM SUR 4 ANS
INDICE EN BASE 100 EN 2016



RAPPORT EN % DES RECETTES COMMERCIALES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION
TAUX DE COUVERTURE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



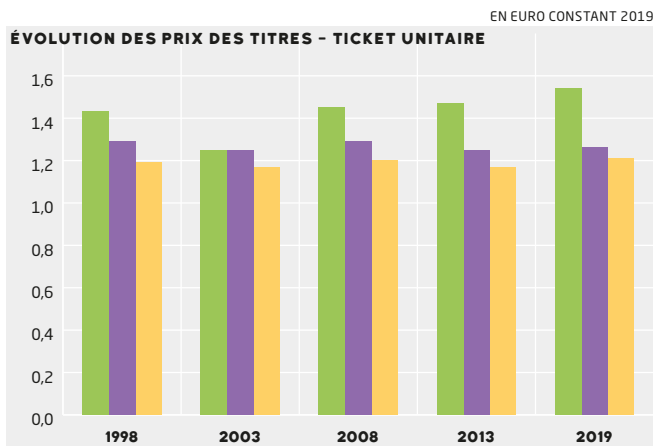
TAUX DE COUVERTURE - ZOOM SUR 4 ANS
INDICE EN BASE 100 EN 2016





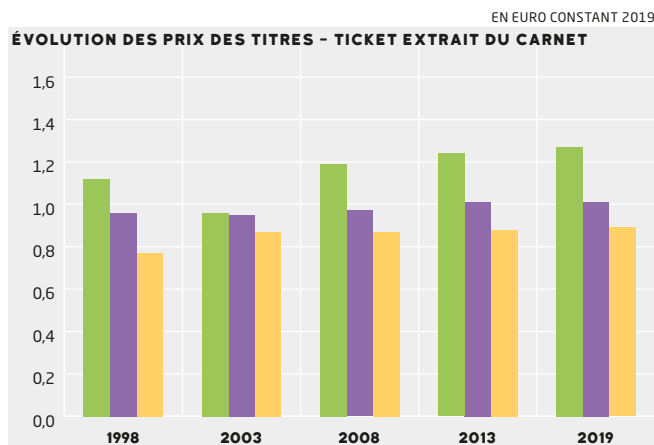
PRIX DES PRINCIPAUX TITRES LA CONTRIBUTION USAGER EN QUESTION

L'ensemble des comparaisons est effectué à euros constants. Aussi sur la période 1999/2019, l'inflation cumulée des prix à la consommation est de 32,5 %.



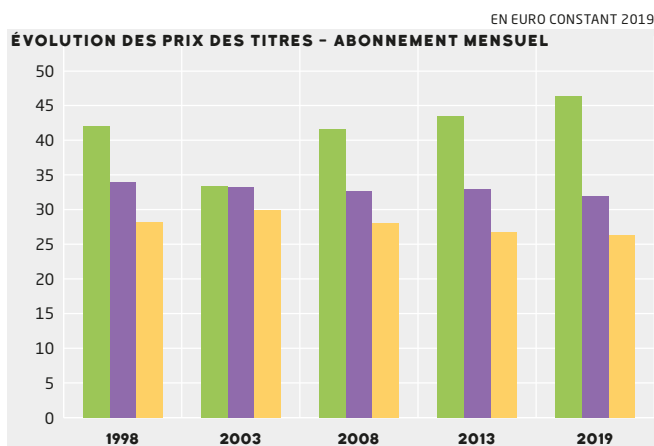
TICKET UNITAIRE

Alors qu'il devrait davantage s'adresser à une clientèle occasionnelle de passage ou à un usage très ponctuel du service, le coût du ticket unitaire reste peu élevé et sur une trajectoire d'augmentation faible, portée principalement par les gros réseaux (+ 4,5 % depuis 2013). Les autres réseaux peinent à calquer l'augmentation sur l'inflation (+ 0,4 % pour la classe 2 sur la même période) alors que des dépenses d'investissements ont dû être effectuées pour améliorer les services et les dessertes.



TICKET ISSU DU CARNET

Probablement plus aisé à faire jouer au niveau élasticité puisque c'est une vente agrégée mais limitée dans l'usage, c'est le titre qui a le plus augmenté, toutes classes confondues, depuis 1999. L'avantage tarifaire du ticket issu du carnet par rapport au ticket unitaire est nettement plus marqué dans les petits réseaux (en moyenne 26,2 % de réduction) que dans les moyens (- 19,2 %) et les grands (- 17,3 %).



ABONNEMENT MENSUEL

S'adressant principalement aux résidents et remboursé partiellement par l'employeur dans la plupart des cas, l'abonnement mensuel connaît une trajectoire divergente entre la classe 1 et les classes 2 et 3. Les premiers ont lentement réussi à l'augmenter après sa dévaluation due au passage à l'euro début 2000 (+ 11 % depuis 2008), en justifiant d'une hausse de la qualité de service et d'un taux d'usage plus important. Les autres classes ont eu tendance à le faire baisser (- 2,2 % et - 5,7 % depuis 2008). Cette frilosité tarifaire peut avoir comme explication un entremêlement des politiques de mobilité avec les politiques sociales (bien qu'ici le titre soit tout public), mais également un avantage comparatif à l'automobile moins important sans réelles infrastructures dédiées.



LES DONNÉES ET RATIOS

PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019

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/MTES), 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 adhérents.

Ces données concernent les principaux indicateurs d'activité du secteur : production, trafic, parc, personnel, recettes commerciales, dépenses d'exploitation...

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

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

Compte tenu des changements de contrats ou de modes de gestion, ou encore de l'absence de réponses à l'enquête l'année précédente, certains réseaux ne peuvent pas intégrer le panel consolidé et ils seront indiqués différemment dans les tableaux. Si les informations affichées sont normalement fiables, elles n'ont pas le même indice de confiance que les autres réseaux, le processus de contrôle des saisies étant systémique, une donnée manquante peut grandement impacter la lecture.

Le panel de cette année: **133 réseaux**

27

RÉSEAUX
DE PLUS DE 250 000
HABITANTS
SUR 27

43

RÉSEAUX
DE 100 000 À 250 000
HABITANTS
SUR 52

63

RÉSEAUX
DE MOINS DE 100 000
HABITANTS
SUR 78


DONNÉES 2019 | CLASSE 1

POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES À 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS) D'HABITANTS	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
Angers	🚆	303	0,4	667	0,3	1 862	11 660	8,0	40 338	3,3
Bordeaux	🚆	802	0,8	578	-	1 246	36 404	2,4	169 623	2,5
Caen	🚆	272	0,2	363	-	743	11 212	0,1	18 614	-3,3
Clermont-Ferrand	🚆	301	0,2	321	-	1 267	9 254	-4,6	30 423	-4,2
Dijon	🚆	258	0,0	240	-	549	11 134	0,7	46 133	2,7
Grenoble	🚆	451	0,1	546	-	512	18 277	4,6	79 174	1,7
Lens	🚆	651	-0,2	997	-	3 785	14 101	12,1	17 574	5,4
Lille	🚆	1 157	0,0	648	-	1 793	40 994	-6,8	176 879	5,1
📍 Lyon	🚆	1 446	0,2	628	-	3 637	57 244	1,7	441 630	3,3
📍 Marseille	🚆	1 466	1,6	1 181	-	1 433	44 205	0,4	182 208	2,3
Montpellier	🚆	479	1,3	422	-	62	13 881	2,0	83 876	1,7
Mulhouse	🚆	278	0,1	439	-	341	7 513	9,1	29 014	-5,4
Nancy	🚆	261	-0,4	142	-	385	8 693	-8,3	27 133	-3,3
📍 Nantes	🚆	662	0,5	559	-	712	29 265	2,4	148 607	3,4
Nice	🚆	544	-0,2	1 466	-	2 021	20 800	2,7	74 713	5,9
📍 Nîmes		248	-1,5	677	-1,5	931	6 993	1,2	14 143	7,4
Orléans	🚆	292	0,8	334	-	481	11 861	2,7	36 737	1,7
Perpignan		272	-0,3	617	-	5 720	8 346	-4,6	9 795	-2,3
Rennes	🚆	457	0,4	705	-	2 067	23 581	-1,5	88 387	3,2
📍 Rouen	🚆	416	-0,3	387	-	682	14 425	-0,1	57 545	1,7
📍 Saint-Étienne	🚆	406	2,2	653	7,6	798	10 657	-0,1	43 202	-0,6
Strasbourg	🚆	499	0,2	338	-	585	18 744	2,8	127 571	2,2
Toulon		441	0,3	366	-	1 383	13 219	1,0	31 118	3,2
📍 Toulouse	🚆	1 028	0,9	1 044	-	1 552	39 924	0,3	198 656	5,7
Tours	🚆	311	-0,3	446	-	613	11 754	14,2	36 735	0,1
Valence/Romans		261	0,4	1 141	-	1 369	8 223	-1,4	12 297	-1,7
Valenciennes	🚆	354	0,1	635	0,8	626	8 519	4,1	16 145	11,1
TOTAL CLASSE 1 (27 RÉSEAUX)		14 316	0,4	16 539	0,3	37 153	510 884	1,0	2 238 270	2,9
TOTAL CLASSE 1 À TCSP LOURD (23 RÉSEAUX)		13 366	0,7	14 234	2,6	28 179	483 308	1,2	2 196 631	2,9

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
nc	nc	342	2,1	722	-0,1	19 298	15,9	63 104	7,3	16,3	-
129 483	2,5	720	3,4	3 085	5,0	82 284	1,1	225 199	0,3	14,9	-0,7
nc	nc	239	-6,6	675	-1,6	12 647	10,2	59 829	4,0	15,1	-
28 167	-4,2	291	3,2	855	3,2	15 565	2,7	71 202	0,6	15,1	-1,3
37 144	2,7	239	1,3	816	2,7	21 721	4,0	67 036	0,4	13,6	-4,2
73 982	2,7	364	-4,2	1 694	1,7	40 137	3,1	119 931	1,1	15,4	-1,3
16 643	-9,6	470	8,5	660	1,9	4 850	-5,5	65 616	10,3	17,8	2,9
148 215	0,2	801	3,4	3 155	4,2	100 691	9,9	300 082	0,3	14,5	-3,3
312 101	6,7	1 409	4,3	4 740	2,6	252 462	4,4	410 981	0,7	15,2	0,7
nc	nc	1 076	8,5	4 255	3,0	126 471	3,7	324 619	-0,5	nc	nc
65 364	2,2	290	-1,4	1 206	0,6	46 647	7,3	101 343	2,5	13,2	-2,9
23 389	3,1	216	9,6	558	-8,4	12 017	-12,8	48 909	1,4	14,8	1,4
22 121	-0,6	192	-22,3	810	5,3	19 883	-0,9	62 749	-4,5	10,9	-26,8
113 386	3,4	759	3,7	2 357	5,2	76 348	-4,3	175 805	0,0	17,8	-0,6
58 815	2,7	515	-2,8	1 893	5,4	48 076	4,3	158 021	7,0	13,4	-0,7
10 796	-9,8	209	-6,3	478	23,5	6 508	-13,8	36 694	-17,2	14,3	10,0
26 827	2,2	264	11,4	748	0,5	18 952	-5,5	64 455	-1,2	nc	nc
8 329	-2,0	224	1,4	448	2,7	5 621	4,6	32 051	2,9	16,6	0,6
71 859	4,0	576	0,5	1 542	6,7	42 700	1,0	131 100	2,9	19,6	7,7
45 364	2,2	327	0,3	1 138	2,2	33 568	6,8	97 867	2,3	16,1	-0,6
28 446	0,1	320	0,3	848	0,6	18 681	3,4	60 094	1,5	15,3	8,5
94 497	2,2	423	0,7	1 619	3,9	62 105	3,2	128 776	2,1	12,8	-7,9
28 813	1,8	332	0,6	931	2,1	18 622	6,2	74 449	1,8	12,8	-
139 575	5,8	885	0,6	2 934	-2,8	104 451	5,1	245 146	0,3	14	-
26 620	0,1	227	20,1	780	8,8	25 661	2,6	65 006	5,6	16,3	-
8 741	-3,0	216	-0,9	514	1,6	4 847	-5,2	28 280	-2,3	15,3	-3,2
13 956	32,0	238	3,9	483	-1,3	11 068	-2,9	50 383	-2,5	17,3	4,8
1 532 633	1,0	12 164	2,2	39 943	2,8	1 231 881	3,4	3 268 727	1,0		-0,6
1 496 043	1,1	11 366	2,5	38 193	2,6	1 211 344	3,5	3 151 647	1,3		-1,1

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.


RATIOS 2019 | CLASSE 1

POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES À 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	HABITANTS DESSERVIS PAR KM ²	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
Angers	🚆	455	0,1	38,5	7,6	133,1	2,9	3,5	-4,4
Bordeaux	🚆	1 388	0,8	45,4	1,7	211,4	1,7	4,7	0,1
Caen	🚆	750	0,2	41,2	-0,1	68,4	-3,5	1,7	-3,4
Clermont- Ferrand	🚆	939	0,2	30,8	-4,8	101,1	-4,4	3,3	0,4
Dijon	🚆	1 075	0,0	43,2	0,7	178,8	2,7	4,1	1,9
Grenoble	🚆	826	0,1	40,6	4,5	175,7	1,5	4,3	-2,9
Lens	🚆	653	-0,2	21,7	12,4	27,0	5,7	1,2	-6,0
Lille	🚆	1 786	0,0	35,4	-6,8	152,9	5,2	4,3	12,8
📍 Lyon	🚆	2 303	0,2	39,6	1,5	305,3	3,1	7,7	1,6
📍 Marseille	🚆	1 242	1,6	30,1	-1,2	124,3	0,7	4,1	1,9
Montpellier	🚆	1 134	1,3	29,0	0,7	175,3	0,4	6,0	-0,3
Mulhouse	🚆	632	0,1	27,1	9,0	104,5	-5,5	3,9	-13,3
Nancy	🚆	1 835	-0,4	33,3	-8,0	103,9	-2,9	3,1	5,5
📍 Nantes	🚆	1 184	0,5	44,2	1,8	224,4	2,8	5,1	0,9
Nice	🚆	371	-0,2	38,3	3,0	137,5	6,2	3,6	3,1
📍 Nîmes		366	0,0	28,2	2,7	57,0	9,0	2,0	6,2
Orléans	🚆	874	0,8	40,6	1,9	125,7	0,9	3,1	-1,0
Perpignan		441	-0,3	30,7	-4,3	36,0	-2,0	1,2	2,4
Rennes	🚆	648	0,4	51,6	-1,9	193,5	2,8	3,7	4,7
📍 Rouen	🚆	1 073	-0,3	34,7	0,2	138,4	1,9	4,0	1,7
📍 Saint-Étienne	🚆	622	-5,0	26,2	-2,2	106,4	-2,8	4,1	-0,6
Strasbourg	🚆	1 479	0,2	37,5	2,6	255,5	2,0	6,8	-0,6
Toulon		1 203	0,3	30,0	0,7	70,6	2,9	2,4	2,2
📍 Toulouse	🚆	985	0,9	38,8	-0,5	193,3	4,8	5,0	5,4
Tours	🚆	696	-0,3	37,9	14,6	118,3	0,4	3,1	-12,4
Valence/Romans		229	0,4	31,4	-1,8	47,0	-2,0	1,5	-0,2
Valenciennes	🚆	558	-0,7	24,0	4,0	45,6	11,0	1,9	6,7
MOYENNE CLASSE 1 (27 RÉSEAUX)		866	0,2	35,7	0,6	156,3	2,4	4,4	1,8
MOYENNE CLASSE 1 À TCSP LOURD (23 RÉSEAUX)		939	-1,8	36,2	0,4	164,3	2,1	4,5	1,7
MOYENNE PROVINCE (133 RÉSEAUX)		438	-1,6	31,2	0,6	114,3	2,3	3,7	1,7

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2019/2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2019/2018 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2019/2018 (EN %)
16 155	8,2	22 801	9,0	0,48	12,2	1,56	3,8	5,41	-0,7	30,6	8,0
11 801	-2,4	17 571	-2,9	0,49	-1,4	1,33	-2,1	6,19	-2,1	36,5	0,8
16 620	1,7	21 997	2,6	0,68	13,9	3,21	7,5	5,34	3,9	21,1	5,9
10 820	-7,5	18 715	-6,2	0,51	7,2	2,34	5,0	7,69	5,5	21,9	2,0
13 648	-2,0	19 685	-2,4	0,47	1,3	1,45	-2,2	6,02	-0,3	32,4	3,6
10 787	2,9	16 617	0,3	0,51	1,4	1,51	-0,5	6,56	-3,4	33,5	1,9
21 371	10,0	28 383	9,5	0,28	-10,4	3,73	4,6	4,65	-1,6	7,4	-14,3
12 994	-10,5	24 420	-9,9	0,57	4,6	1,70	-4,6	7,32	7,6	33,6	9,6
12 077	-0,9	20 085	-1,0	0,57	1,0	0,93	-2,5	7,18	-0,9	61,4	3,6
10 389	-2,5	18 972	-0,8	0,69	1,3	1,78	-2,8	7,34	-0,9	39,0	4,2
11 514	1,3	17 930	0,9	0,56	5,5	1,21	0,8	7,30	0,5	46,0	4,7
13 457	19,2	20 641	17,5	0,41	-7,9	1,69	7,2	6,51	-7,1	24,6	-14,1
10 733	-12,9	15 664	-14,4	0,73	2,4	2,31	-1,2	7,22	4,2	31,7	3,7
12 417	-2,6	19 637	-3,8	0,51	-7,4	1,18	-3,3	6,01	-2,4	43,4	-4,3
10 988	-2,6	16 640	-3,2	0,64	-1,5	2,12	1,1	7,60	4,2	30,4	-2,6
14 630	-18,1	20 020	-27,3	0,46	-19,7	2,59	-22,9	5,25	-18,2	17,7	4,1
15 851	2,2	24 542	1,4	0,52	-7,0	1,75	-2,9	5,43	-3,9	29,4	-4,3
18 625	-7,1	24 633	-7,9	0,57	7,0	3,27	5,3	3,84	7,8	17,5	1,6
15 296	-7,6	26 697	-5,0	0,48	-2,1	1,48	-0,3	5,56	4,4	32,6	-1,9
12 674	-2,2	24 199	13,9	0,58	5,1	1,70	0,6	6,78	2,3	34,3	4,5
12 569	-0,7	18 428	-1,1	0,43	4,0	1,39	2,2	5,64	1,6	31,1	1,8
11 576	-1,0	17 762	-0,9	0,49	0,9	1,01	-0,2	6,87	-0,8	48,2	1,1
14 206	-1,1	19 468	-0,5	0,60	2,9	2,39	-1,4	5,63	0,7	25,0	4,4
13 608	3,2	24 106	4,1	0,53	-0,6	1,23	-5,2	6,14	0,0	42,6	4,8
15 064	5,0	21 072	5,7	0,70	2,5	1,77	5,5	5,53	-7,5	39,5	-2,9
15 989	-3,0	20 828	-2,8	0,39	-3,6	2,30	-0,6	3,44	-0,9	17,1	-3,0
17 645	5,5	28 133	4,9	0,69	-12,6	3,12	-12,3	5,91	-6,4	22,0	-0,4
12 790	-1,7	20 503	-1,4	0,55	0,5	1,46	-1,8	6,40	0,0	37,7	2,3
12 654	-1,4	20 486	-1,0	0,55	0,6	1,43	-1,6	6,52	0,1	38,4	2,2
13 978	-1,4	21 074	-1,2	0,53	0,3	1,58	-1,4	5,80	0,2	33,2	1,8

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.


DONNÉES 2019 | CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISSES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS) D'HABITANTS	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
ⓂⓈ Aix-en-Provence		158	- 0,4	240	-	365	6 939	- 4,2	15 252	3,1
ⓂⓈ Alès		147	- 0,2	1 060	-	nc	2 753	1,4	2 739	5,1
Amiens		184	0,1	349	-	448	6 632	9,5	10 637	nc
ⓂⓈ Angoulême		142	8,8	536	40,5	840	5 024	5,4	10 865	2,5
ⓂⓈ Annecy		190	0,4	391	-	2 000	5 604	9,9	18 898	11,4
Antibes		180	4,7	466	170,3	nc	nc	nc	0	nc
Arras		110	3,9	306	16,2	684	3 353	18,9	10 953	1,4
ⓂⓈ Aubagne	🚆	115	1,6	277	-	275	2 706	1,3	6 577	5,0
Avignon	🚆	197	- 0,5	303	-	1 068	6 121	3,6	10 703	0,6
ⓂⓈ Bayonne		166	10,6	176	56,8	490	6 184	- 1,3	8 927	- 1,3
Belfort		146	- 1,2	609	-	1 620	5 296	- 1,5	8 667	0,4
ⓂⓈ Berre (Étang de)		139	- 1,0	193	-	532	3 781	0,4	3 269	3,1
ⓂⓈ Besançon	🚆	126	- 0,6	81	-	207	5 769	- 5,4	25 674	3,1
Béziers		127	6,1	303	20,2	342	3 267	nc	4 450	2,9
Blois		109	- 0,1	792	-	385	2 767	1,4	7 716	5,2
Bourg-en-Bresse		136	76,7	1 239	336,2	2 140	2 062	nc	4 407	nc
Boulogne-sur-Mer		115	- 1,5	205	-	180	2 710	0,7	3 602	4,3
ⓂⓈ Bourges		108	- 1,2	434	-	1 847	3 310	- 1,2	5 404	nc
Brest	🚆	214	0,1	218	-	527	7 750	3,1	28 452	5,1
Brive-la-Gaillarde		110	- 0,2	809	-	98	1 369	3,7	1 292	2,3
ⓂⓈ Calais		110	- 0,9	175	-	382	2 622	1,1	6 368	6,8
ⓂⓈ Chalon-sur-Saône		112	- 0,3	463	-	292	2 723	- 6,1	3 595	- 5,7
Chambéry		139	0,3	527	-	627	4 926	0,5	9 460	nc
ⓂⓈ Charleville-Mézières		112	- 1,6	397	-	318	1 972	2,7	2 836	- 0,7
Cholet		107	0,3	788	-	639	2 693	2,1	5 068	1,7
Colmar		116	- 0,7	244	-	403	2 075	0,9	7 977	2,9
ⓂⓈ Dreux		115	0,0	1 013	-	80	1 115	3,6	1 305	9,0
Dunkerque		200	- 0,8	300	-	333	9 742	13,4	17 505	36,1
Évreux		113	- 2,3	660	-	187	1 835	2,3	5 261	- 3,6
ⓂⓈ Fos-sur-Mer		175	- 0,7	457	-	nc	3 513	10,3	2 230	1,0
Fréjus/Saint-Raphaël		115	- 0,2	347	-	850	1 515	1,3	1 846	nc
Grasse		104	- 0,3	490	-	1 429	1 713	0,2	nc	nc

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
nc	nc	126	-19,7	459	-4,1	4 986	-7,7	33 089	-4,0	13	1,6
nc	nc	111	0,9	84	0,8	950	3,0	10 834	5,6	15,4	1,3
nc	nc	142	-2,1	476	6,2	5 560	-16,4	35 696	7,7	15	0,7
8 870	1,9	144	13,4	260	4,0	4 541	7,5	18 190	9,2	18,7	-3,1
17 058	11,6	168	-1,2	308	11,8	7 507	18,2	24 101	9,3	15,4	-2,5
nc	nc	110	-1,8	241	3,7	nc	nc	nc	nc	nc	nc
0	nc	100	22,0	182	9,8	1 874	23,5	14 090	16,2	15,6	-
0	nc	66	-2,9	155	1,3	8	166,7	14 653	2,7	19,5	1,6
8 475	-0,3	133	3,9	406	-0,5	5 770	5,5	35 571	8,7	15	8,7
nc	nc	155	9,2	378	-0,6	5 163	10,6	29 545	5,2	15,1	7,1
6 687	1,4	140	-9,1	295	-0,6	3 171	-2,7	19 552	3,5	17,5	-0,6
2 746	1,7	155	-1,3	219	-1,8	1 617	-18,7	20 318	0,8	19,2	-
20 184	-7,6	152	-18,7	495	-0,3	10 396	3,4	36 287	0,0	15,8	13,7
nc	nc	69	15,0	203	nc	2 188	nc	14 965	12,9	15	nc
6 430	5,2	90	-	154	2,7	1 401	0,9	11 063	1,1	15,7	1,9
4 130	nc	119	nc	134	nc	1 683	2,9	10 177	11,5	14,6	nc
3 448	0,8	78	-	179	1,3	2 339	9,5	13 181	0,3	14	-
nc	nc	99	-	230	13,7	2 188	-1,7	14 854	0,8	18,1	nc
nc	nc	179	8,5	558	4,2	15 716	3,9	46 247	3,9	17,1	3,6
nc	nc	32	-	53	1,0	695	-0,4	4 772	1,0	nc	nc
nc	nc	58	1,8	163	3,2	2 310	12,6	12 942	4,1	18,2	1,1
3 614	nc	48	-12,7	101	-9,0	1 821	12,5	10 920	-2,8	15	-
6 641	nc	137	nc	315	38,8	5 026	10,0	24 155	6,3	17,2	-10,4
nc	nc	56	-	125	12,5	2 128	22,5	8 801	3,6	18,6	17,7
3 754	1,7	61	1,7	102	2,5	2 421	4,9	7 490	1,2	22,5	-
7 901	1,9	51	8,5	109	0,6	2 288	3,3	8 385	5,4	13,1	-1,5
1 305	9,0	26	-	59	-	912	10,9	5 358	2,8	0	-
17 504	nc	152	2,7	482	5,2	0	-100,0	47 360	17,6	20,2	-1,0
nc	nc	52	3,4	114	2,4	1 561	-3,5	8 850	-0,7	6,9	-60,8
nc	nc	90	nc	122	nc	572	nc	10 106	nc	21	4,5
1 833	nc	60	-	106	7,9	nc	nc	nc	nc	18,5	21,7
nc	nc	44	-	87	8,7	549	-1,1	8 769	3,4	nc	nc

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.




DONNÉES 2019 | CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRIS ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS) D'HABITANTS	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
Havre (Le)		273	14,7	496	160,0	428	9 205	0,2	25 714	2,4
Isle d'Abeau (L)		109	1,1	246	-	459	2 526	7,7	2 323	-3,3
Limoges		212	-0,3	521	-	522	5 589	0,0	16 176	0,1
Lorient		209	0,3	739	-	1 729	7 976	-7,3	20 378	2,7
Mans (Le)		210	-0,5	267	-	624	8 305	-2,2	30 456	-2,1
Maubeuge		130	-0,1	366	-	1 447	2 753	4,4	5 195	10,4
Metz		225	-0,5	306	-	642	9 174	-1,1	23 466	4,8
Montbéliard		143	-0,3	449	-	1 575	4 615	4,8	7 988	-17,6
Ⓜ Nancy Suburbain		243	-0,8	215	-	16	932	6,3	1 322	26,0
Niort		124	-0,3	815	-	519	3 047	13,3	5 197	9,8
Pau		183	-0,1	414	-	958	5 416	7,8	9 345	3,9
Ⓜ Poitiers		157	0,5	356	-	886	5 675	-2,7	11 853	6,9
Quimper		104	-1,1	479	-	431	3 670	6,9	5 594	3,1
Ⓜ Reims		225	-0,4	179	-	246	7 197	-0,1	37 076	1,3
Roanne		103	-0,7	689	-	371	1 672	-3,0	2 719	0,7
Ⓜ Rochelle (La) (RTCR)		128	-0,3	115	-	289	3 174	-2,3	8 849	8,3
Ⓜ Salon-de-Provence		129	37,0	573	53,5	2 269	2 192	2,4	1 899	-1,1
Ⓜ Sète		123	-0,3	289	-	301	2 702	0,3	3 163	3,1
Troyes		176	0,7	890	-	304	3 841	-2,8	9 504	-3,2
Vannes		173	0,7	807	-	369	4 441	2,4	7 634	3,8
TOTAL CLASSE 2 (43 RÉSEAUX)		6 543	1,3	19 450	4,1	26 289	187 006	1,5	449 352	3,4
TOTAL CLASSE 2 À TCSP LOURD (7 RÉSEAUX)		1 086	-0,2	1 325		2 947	37 848	-0,1	138 938	1,7

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
20 089	2,8	183	2,8	620	0,1	15 061	2,9	54 394	-0,8	16,3	-3,0
nc	nc	78	19,6	137	8,3	1 183	12,7	10 224	8,4	17,5	-0,6
11 368	-4,5	135	-4,9	349	2,0	5 392	0,8	23 498	0,0	13,7	-11,0
nc	nc	105	-0,9	277	-3,9	6 191	-2,2	33 436	-3,8	nc	nc
24 561	-2,1	201	-0,5	654	-0,9	14 388	0,3	46 671	-3,7	15,2	-
nc	nc	66	-	159	-5,4	1 465	1,9	13 809	5,8	19	-
17 875	4,4	185	2,8	584	-0,9	14 845	1,7	42 730	1,5	15,8	-0,6
nc	nc	150	35,1	252	-2,6	2 174	nc	19 522	5,6	19,2	3,2
1 043	nc	28	12,0	50	16,7	1 755	nc	4 963	13,5	19,5	-
nc	nc	105	4,0	187	2,4	82	-43,4	13 082	5,7	14,8	nc
nc	nc	157	14,6	389	11,2	4 338	4,4	26 597	3,4	17,1	9,6
8 920	4,1	177	-1,6	330	-2,7	5 839	-0,2	25 053	-1,8	17,6	5,4
5 594	14,4	107	1,9	155	2,7	2 632	4,5	14 093	4,0	15,9	-
32 240	1,3	157	-	554	-0,2	17 379	3,7	51 035	-2,3	13,3	-8,3
2 719	28,0	55	-	84	-	1 384	2,5	8 072	0,5	15,9	-
nc	nc	82	-	276	6,5	6 752	2,6	19 310	4,3	17	-1,2
nc	nc	66	29,4	145	52,6	562	1,8	5 653	-6,6	nc	nc
nc	nc	51	2,0	141	-1,1	1 715	2,1	11 103	3,7	18,3	-
7 423	-2,5	102	-5,6	254	-0,2	3 836	-0,4	17 613	1,6	15,3	-4,4
6 638	3,8	146	3,6	141	4,6	4 417	4,8	17 316	5,4	16,1	-3,0
246 446	-10,7	4 669	1,8	11 177	1,8	190 965	2,7	899 773	2,6		1,5
85 460	-22,6	888	-2,1	2 821	0,5	63 657	3,1	230 464	0,9		3,0

nc: variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.


RATIOS 2019 | CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISSES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	HABITANTS DESSERVIS PAR KM ²	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
ⓂⓈ Aix-en-Provence		658	- 0,4	43,9	- 3,8	96,6	3,6	2,2	7,7
ⓂⓈ Alès		139	- 0,2	18,7	1,7	18,6	5,3	1,0	3,6
Amiens		528	0,1	36,0	9,4	57,8	nc	1,6	nc
ⓂⓈ Angoulême		265	- 22,6	35,4	- 3,1	76,5	- 5,9	2,2	- 2,8
ⓂⓈ Annecy		485	0,4	29,5	9,4	99,6	10,9	3,4	1,4
Antibes		386	- 61,3	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Arras		359	- 10,6	30,5	14,4	99,8	- 2,5	3,3	- 14,7
ⓂⓈ Aubagne	🚊	414	1,6	23,6	- 0,3	57,3	3,3	2,4	3,6
Avignon	🚊	651	- 0,5	31,1	4,1	54,4	1,1	1,7	- 2,9
ⓂⓈ Bayonne		944	- 29,5	37,2	- 10,8	53,7	- 10,8	1,4	0,1
Belfort		239	- 1,2	36,4	- 0,3	59,5	1,5	1,6	1,9
ⓂⓈ Berre (Étang de)		720	- 1,0	27,2	1,4	23,5	4,1	0,9	2,7
ⓂⓈ Besançon	🚊	1 553	- 0,6	46,0	- 4,8	204,6	3,8	4,4	9,0
Béziers		419	- 11,7	25,7	15,2	35,1	- 3,0	1,4	nc
Blois		137	- 0,1	25,4	1,5	70,9	5,3	2,8	3,8
Bourg-en-Bresse		110	- 59,5	15,1	nc	32,3	nc	2,1	nc
Boulogne-sur-Mer		560	- 1,5	23,6	2,2	31,3	5,9	1,3	3,5
ⓂⓈ Bourges		250	- 1,2	30,5	- 0,1	49,8	nc	1,6	nc
Brest	🚊	980	0,1	36,2	3,0	132,9	5,1	3,7	2,0
Brive-la-Gaillarde		137	- 0,2	12,4	3,9	11,7	2,5	0,9	- 1,4
ⓂⓈ Calais		626	- 0,9	23,9	2,0	58,1	7,8	2,4	5,7
ⓂⓈ Chalon-sur-Saône		242	- 0,3	24,3	- 5,8	32,1	- 5,4	1,3	0,4
Chambéry		263	0,3	35,5	0,1	nc	nc	nc	nc
ⓂⓈ Charleville-Mézières		282	- 1,6	17,6	4,3	25,3	0,9	1,4	- 3,3
Cholet		136	0,3	25,2	1,8	47,4	1,5	1,9	- 0,3
Colmar		474	- 0,7	17,9	1,7	68,8	3,7	3,8	1,9
ⓂⓈ Dreux		114	0,0	9,7	3,6	11,3	9,0	1,2	5,2
Dunkerque		666	- 0,8	48,8	14,2	87,6	37,2	1,8	20,1
Évreux		172	- 2,3	16,2	4,7	46,4	- 1,3	2,9	- 5,7
ⓂⓈ Fos-sur-Mer		384	- 0,7	20,0	nc	12,7	1,7	nc	nc
Fréjus/Saint-Raphaël		330	- 0,2	13,2	1,5	nc	nc	nc	nc
Grasse		211	- 0,3	16,5	0,5	nc	nc	nc	nc

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2019/2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2019/2018 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2019/2018 (EN %)
15 133	-0,2	19 067	4,2	0,33	-10,5	2,17	-6,9	4,77	0,3	15,1	-3,8
32 729	0,6	38 336	1,3	0,35	-2,0	3,96	0,5	3,94	4,1	8,8	-2,5
13 925	3,2	19 314	-0,9	0,52	nc	3,36	nc	5,38	-1,7	15,6	-22,4
19 345	1,3	25 069	-3,3	0,42	4,9	1,67	6,5	3,62	3,6	25,0	-1,6
18 178	-1,7	23 101	-2,4	0,40	6,1	1,28	-1,8	4,30	-0,5	31,1	8,1
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
18 403	8,2	22 655	9,4	0,17	21,8	1,29	14,6	4,20	-2,3	13,3	6,3
17 456	0,0	25 053	0,4	0,00	154,1	2,23	-2,2	5,42	1,3	0,1	159,7
15 076	4,2	19 618	9,5	0,54	4,8	3,32	8,0	5,81	4,9	16,2	-3,0
16 364	-0,8	20 052	-1,1	0,58	12,0	3,31	6,5	4,78	6,6	17,5	5,2
17 940	-0,9	23 309	1,5	0,37	-3,0	2,26	3,1	3,69	5,0	16,2	-5,9
17 266	2,2	23 487	1,0	0,49	-21,1	6,22	-2,2	5,37	0,4	8,0	-19,3
11 665	-5,1	16 762	-4,3	0,40	0,3	1,41	-3,0	6,29	5,7	28,6	3,4
16 103	nc	20 119	nc	0,49	nc	3,36	nc	4,58	nc	14,6	nc
17 922	-1,2	20 900	-2,4	0,18	-4,1	1,43	-3,9	4,00	-0,3	12,7	-0,3
15 410	nc	18 659	nc	0,38	nc	2,31	nc	4,94	nc	16,5	nc
15 140	-0,6	19 511	0,7	0,65	5,0	3,66	-3,8	4,86	-0,4	17,7	9,2
14 409	-13,1	20 802	2,6	nc	nc	nc	nc	4,49	2,0	14,7	-2,5
13 897	-1,1	18 658	-5,7	0,55	-1,2	1,63	-1,2	5,97	0,8	34,0	0,0
25 834	2,7	34 145	5,5	0,54	-2,7	3,69	-1,3	3,49	-2,6	14,6	-1,4
16 087	-2,0	23 205	-1,6	0,36	5,4	2,03	-2,5	4,94	3,0	17,8	8,2
27 014	3,2	33 701	-1,4	0,51	19,3	3,04	3,0	4,01	3,5	16,7	15,8
15 634	nc	21 116	nc	nc	nc	nc	nc	4,90	5,8	20,8	3,5
15 811	-8,8	18 478	-10,2	0,75	23,4	3,10	4,3	4,46	0,9	24,2	18,3
26 372	-0,4	33 869	1,2	0,48	3,1	1,48	-0,5	2,78	-0,9	32,3	3,7
19 021	0,4	25 431	1,3	0,29	0,4	1,05	2,4	4,04	4,4	27,3	-1,9
18 807	3,6	24 511	3,6	0,70	1,8	4,11	-5,7	4,80	-0,8	17,0	8,0
20 212	7,7	26 316	11,5	0,00	-100,0	2,71	-13,6	4,86	3,8	0,0	-100,0
16 164	-0,1	22 051	-2,5	0,30	0,0	1,68	3,0	4,82	-2,9	17,6	-2,9
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
14 295	nc	18 707	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
19 695	nc	21 967	nc	nc	-	nc	-	nc	nc	nc	nc

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.




RATIOS 2019 | CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISSES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	HABITANTS DESSERVIS PAR KM ²	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
Havre (Le)		550	-55,9	33,8	-12,6	94,3	-10,7	2,8	2,2
Isle d'Abeau (L)		442	1,1	23,2	6,5	21,4	-4,3	0,9	-10,2
Limoges		406	-0,3	26,4	0,3	76,5	0,4	2,9	0,1
Lorient		282	0,3	38,2	-7,6	97,7	2,4	2,6	10,8
Mans (Le)		785	-0,5	39,6	-1,7	145,3	-1,6	3,7	0,0
Maubeuge		354	-0,1	21,2	4,5	40,0	10,5	1,9	5,7
Metz		736	-0,5	40,8	-0,5	104,3	5,4	2,6	5,9
Montbéliard		317	-0,3	32,4	5,1	56,0	-17,4	1,7	-21,4
⤷ Nancy Suburbain		1 127	-0,8	3,8	7,1	5,4	27,0	1,4	18,6
Niort		152	-0,3	24,5	13,7	41,9	10,2	1,7	-3,1
Pau		443	-0,1	29,5	7,9	51,0	4,0	1,7	-3,6
⤷ Poitiers		442	0,5	36,1	-3,2	75,4	6,4	2,1	9,9
Quimper		216	-1,1	35,4	8,1	54,0	4,3	1,5	-3,6
⤷ Reims		1 258	-0,4	32,0	0,3	164,7	1,7	5,2	1,3
Roanne		150	-0,7	16,2	-2,3	26,4	1,4	1,6	3,8
⤷ Rochelle (La) (RTCR)		1 109	-0,3	24,9	-2,1	69,3	8,6	2,8	10,9
⤷ Salon-de-Provence		225	-10,7	17,0	-25,2	14,7	-27,9	0,9	-3,5
⤷ Sète		425	-0,3	22,0	0,5	25,8	3,4	1,2	2,9
Troyes		198	0,7	21,8	-3,5	54,0	-3,9	2,5	-0,4
Vannes		214	0,7	25,6	1,7	44,1	3,1	1,7	1,4
MOYENNE CLASSE 2 (43 RÉSEAUX)		336	-2,7	28,6	0,2	68,7	2,0	2,4	1,8
MOYENNE CLASSE 2 À TCSP LOURD (7 RÉSEAUX)		819	-0,2	34,9	0,1	128,0	1,9	3,7	1,8
MOYENNE PROVINCE (133 RÉSEAUX)		438	-1,6	31,2	0,6	114,3	2,3	3,7	1,7

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2019/2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2019/2018 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2019/2018 (EN %)
14 838	0,1	21 055	-2,2	0,59	0,6	2,12	-3,1	5,91	-1,0	27,7	3,8
18 386	-0,6	22 883	-1,6	0,51	16,5	4,40	12,1	4,05	0,7	11,6	3,9
16 029	-2,1	20 549	-2,5	0,33	0,7	1,45	-0,1	4,20	0,1	22,9	0,8
28 805	-3,6	39 920	-1,6	0,30	-4,8	1,64	-6,3	4,19	3,8	18,5	1,6
12 708	-1,3	18 591	-0,7	0,47	2,5	1,53	-1,6	5,62	-1,6	30,8	4,2
17 357	10,4	24 233	9,0	0,28	-7,7	2,66	-4,1	5,02	1,3	10,6	-3,7
15 702	-0,2	21 164	0,5	0,63	-2,9	1,82	-3,2	4,66	2,6	34,7	0,2
18 292	7,6	23 987	7,3	0,27	29,3	2,44	28,2	4,23	0,8	11,1	0,8
18 483	-8,9	18 781	-16,0	nc	nc	3,75	-9,9	5,33	6,8	nc	nc
16 283	10,7	18 864	9,5	0,02	-48,5	2,52	-3,7	4,29	-6,7	0,6	-46,5
13 934	-3,0	18 193	-2,7	0,46	0,5	2,85	-0,5	4,91	-4,1	16,3	1,0
17 219	0,0	23 648	-0,7	0,49	-6,6	2,11	-8,1	4,41	1,0	23,3	1,6
23 659	4,1	29 689	3,0	0,47	1,3	2,52	0,9	3,84	-2,7	18,7	0,4
12 989	0,1	18 083	-1,1	0,47	2,4	1,38	-3,6	7,09	-2,3	34,1	6,1
19 958	-3,0	28 347	-3,0	0,51	1,8	2,97	-0,2	4,83	3,7	17,1	2,0
11 516	-8,3	17 344	-6,3	0,76	-5,2	2,18	-3,7	6,08	6,8	35,0	-1,6
15 114	-32,9	21 486	-17,6	0,30	3,0	2,98	-5,5	2,58	-8,8	9,9	9,0
19 193	1,4	22 371	1,7	0,54	-1,0	3,51	0,5	4,11	3,4	15,4	-1,5
15 134	-2,6	20 322	-3,0	0,40	2,9	1,85	4,9	4,59	4,5	21,8	-1,9
31 430	-2,1	39 938	-3,1	0,58	0,9	2,27	1,5	3,90	3,0	25,5	-0,6
16 732	-0,3	22 221	-0,1	0,42	-0,6	2,00	-0,7	4,81	1,1	21,2	0,1
13 417	-0,6	18 697	-0,7	0,46	1,3	1,66	-0,8	6,09	1,0	27,6	2,2
13 978	-1,4	21 074	-1,2	0,53	0,3	1,58	-1,4	5,80	0,2	33,2	1,8

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.


DONNÉES 2019 | CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2019/2018 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2019/2018 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/2018 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2019/2018 (EN %)
Agde	81	2,0	387	-	76	647	7,2	551	29,6
Agen	99	-0,1	481	-	779	1 806	-2,5	3 415	0,0
ⓂⓈ Aix-les-Bains	61	0,7	152	-	267	1 357	2,6	1 764	-1,3
Ajaccio	89	2,4	269	-	nc	1 150	-3,2	nc	nc
Alençon	58	-1,2	462	-	237	1 013	12,3	1 108	10,4
Annemasse	91	0,7	78	-	176	1 820	0,1	5 318	1,1
ⓂⓈ Annonay	36	-0,7	195	-	65	360	-0,8	558	1,8
ⓂⓈ Arcachon	78	0,8	382	-	1 427	2 201	1,1	1 752	7,0
ⓂⓈ Auch	33	0,9	296	-	155	546	13,1	596	11,0
Aurillac	55	-1,4	492	-	0	1 205	1,3	2 623	3,2
Auxerre	70	-1,8	434	-	1 585	1 661	-10,3	1 935	nc
Arles	86	-0,6	1 446	-	553	2 102	1,1	1 831	2,1
Bar-le-Duc	36	-1,6	400	-	330	867	-0,8	1 077	-4,9
Bastia	60	1,4	68	-	320	1 331	0,9	2 988	2,4
Bayeux	18	-1,5	36	-	22	49	0,5	46	-8,0
Beaune	53	-1,3	559	-	10	560	1,1	492	6,7
ⓂⓈ Beauvais	84	0,5	312	-	209	1 597	7,9	4 638	1,6
Briançon	14	-2,2	86	-	11	245	2,7	563	6,2
ⓂⓈ Cambrai	47	-0,5	50	-	1 375	403	nc	285	nc
ⓂⓈ Châlons-en-Champagne	73	-0,5	665	-	330	2 063	3,1	4 690	0,3
Châteauroux	76	-0,7	538	-	268	1 744	-0,5	5 414	0,6
ⓂⓈ Châtellerault	55	-0,6	387	-	415	1 115	-0,2	2 428	1,5
ⓂⓈ Chaumont	32	-1,6	445	-	250	849	-4,3	584	4,8
ⓂⓈ Cherbourg	82	-1,2	69	-	224	2 405	4,8	6 667	1,2
Concarneau	52	-0,2	371	-	975	1 166	nc	1 219	nc
ⓂⓈ Creil	78	0,1	48	-	nc	nc	nc	nc	nc
ⓂⓈ Creusot (Le)	74	-1,4	203	-	121	832	-1,3	523	2,1
Dieppe	48	-1,9	129	-	335	1 084	15,9	2 099	9,4
Dôle	56	0,1	424	-	243	903	2,9	1 294	4,0
ⓂⓈ Elbeuf	92	-	148	-	229	2 080	-0,9	3 030	3,9
ⓂⓈ Épernay	48	7,2	501	93,9	88	641	2,3	895	1,1
ⓂⓈ Épinal	47	-0,6	86	-	83	1 201	0,2	2 908	3,8

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
nc	nc	23	15,0	26	-	336	22,2	2 423	1,9	17,8	-
3 162	0,0	62	-	99	-3,9	905	-6,7	7 615	0,9	17	-
0	-	43	-	68	-	1 247	5,9	4 355	1,4	17,4	-13,0
nc	nc	nc	nc	130	-	nc	nc	nc	nc	nc	nc
0	-	40	-	46	-	604	-1,8	3 835	7,4	22	-
5 163	1,1	57	-	157	6,8	3 317	2,0	11 057	2,1	12,7	-21,1
0	-	14	-	17	1,2	202	3,1	1 503	5,9	21,3	-
1 669	7,1	65	-	75	-2,2	705	3,5	5 623	-2,3	0	-
596	11,0	17	-	27	-	252	9,6	1 859	6,8	20,9	-
nc	nc	59	-	70	1,4	938	1,6	4 571	-0,2	16	6,7
nc	nc	63	6,8	61	-	1 173	10,0	7 048	-2,2	20,5	28,9
nc	nc	58	3,6	105	-0,8	873	5,3	9 250	-1,6	20,3	-9,0
nc	nc	28	-	35	-	326	-0,9	2 656	2,9	18	-
nc	nc	56	-	73	0,8	820	2,8	4 943	0,1	12,3	6,0
nc	nc	3	-	3	-	24	-7,7	339	3,7	0	-
nc	nc	23	-	26	-5,5	113	17,7	1 793	0,4	15,4	-
nc	nc	46	7,0	117	-3,3	752	-3,3	7 339	1,9	13,2	-
nc	nc	4	-	14	-	231	0,9	1 123	5,1	16,2	-
nc	nc	13	-	26	-3,7	nc	nc	nc	nc	15	-
4 690	12,3	55	-	98	-1,8	1 738	3,3	6 795	4,8	16,8	0,6
5 404	0,6	41	-	81	-	27	80,0	5 798	0,7	17,1	-
1 950	-	42	-	47	-	927	2,9	3 898	1,5	19,5	-
638	1,3	22	-	38	-3,8	717	15,1	3 697	1,1	15,7	-
6 173	4,9	60	-	147	2,5	2 194	3,1	10 021	3,2	16,2	-
0	-	45	nc	nc	nc	481	nc	2 752	nc	nc	nc
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
0	-	20	5,3	39	5,5	578	8,4	3 427	2,7	18,3	-0,5
0	-	47	88,0	72	46,6	972	3,4	4 375	17,6	12	0,8
932	3,3	31	3,3	47	1,5	305	8,9	4 158	0,9	0	-100,0
3 546	42,4	64	-1,5	130	0,8	1 744	9,4	9 457	6,2	19,9	12,4
860	1,5	22	10,0	43	22,9	470	1,7	2 454	5,6	16	-
0	-100,0	27	-	70	10,5	1 521	7,1	4 503	-4,6	0	-

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.


DONNÉES 2019 | CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2019/2018 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2019/2018 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/2018 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2019/2018 (EN %)
Flers	56	-0,8	568	-	45	nc	nc	nc	nc
Ⓜ️ Haguenau	52	0,2	232	-	128	969	12,2	1 935	12,6
Ⓜ️ Honfleur	10	-2,8	19	-	197	220	6,4	319	3,2
Laon	44	-0,5	315	3,2	409	853	-1,5	1 077	-1,5
Ⓜ️ Laval	100	0,5	433	-	143	3 339	0,1	5 756	nc
Libourne	93	26,3	569	20,8	341	817	126,7	815	12,7
Ⓜ️ Lisieux	24	-0,6	37	-	57	251	-0,8	550	1,5
Longwy	75	0,4	189	-	395	1 273	0,9	2 855	4,7
Ⓜ️ Lunéville	22	-2,0	51	-	25	263	20,3	80	-4,8
Mâcon	80	0,0	298	-	109	880	-0,1	1 396	-12,0
Ⓜ️ Menton	68	0,2	173	-	nc	nc	nc	nc	nc
Ⓜ️ Monaco	37	-	2	-	94	1 274	-4,2	6 956	1,5
Montauban	80	2,0	281	6,8	396	1 661	3,6	2 368	6,6
Montargis	64	-0,3	231	-	637	1 062	-9,8	2 557	-2,7
Mont-de-Marsan	55	-0,7	481	-	145	879	-3,5	933	-10,5
Ⓜ️ Montluçon	60	-1,1	201	-	212	913	-9,6	1 057	-0,1
Morlaix	66	-0,7	680	-	961	1 623	14,5	2 690	10,4
Moulins	68	19,1	1 336	76,5	97	nc	nc	nc	nc
Nevers	68	-1,7	250	-	389	1 897	-1,2	3 295	8,0
Ⓜ️ Oyonnax	41	-0,4	167	-	471	475	1,4	817	6,4
Ⓜ️ Périgueux	87	-0,3	435	-	230	nc	nc	1 641	-3,2
Ⓜ️ Puy-en-Velay (Le)	50	-0,4	139	-	277	1 064	2,3	1 568	-4,4
Ⓜ️ Quimperlé	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	-100,0
Riom	69	0,3	402	-	454	1 008	81,0	474	nc
Rochefort	65	-0,2	421	-	242	1 838	0,2	1 512	8,9
Roche-sur-Yon (La)	100	0,6	499	-	218	2 351	1,8	3 215	5,8
Rodez	59	0,4	205	-	514	882	-22,9	1 952	0,1
Royan	84	0,0	604	-	891	1 650	-0,2	1 246	4,3

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
nc	nc	8	-	23	-	178	nc	1 472	nc	19,1	0,5
nc	nc	25	-7,4	39	-	648	2,9	3 610	13,3	18,9	-
nc	nc	7	16,7	8	5,5	222	2,3	845	-0,7	14,4	-15,3
nc	nc	43	26,5	65	6,6	1 008	-1,9	4 695	2,6	18,3	-
nc	nc	99	-	205	10,2	2 121	-1,7	12 511	2,0	0	-
nc	nc	34	240,0	49	157,9	10	nc	2 265	62,5	15,8	3,9
550	1,5	9	-	15	15,4	242	-2,0	1 363	6,7	10,4	2,0
nc	nc	42	2,4	61	-1,6	755	-0,3	3 870	-2,1	20,4	-
nc	nc	4	-60,0	10	-30,7	148	21,3	917	-17,4	21,4	25,9
1 396	nc	26	13,0	46	9,5	524	3,1	3 595	5,3	15,6	-
nc	nc	40	-	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
6 284	1,2	45	-	146	2,8	5 238	3,5	10 727	4,6	11,8	-0,8
2 368	6,6	53	-	82	-	1 495	10,7	6 049	3,1	15,6	-
2 435	-2,7	40	5,3	57	6,8	954	0,2	4 608	6,2	0	-
nc	nc	24	20,0	41	2,5	408	7,7	3 303	0,4	0	-
nc	nc	33	-5,7	56	-0,2	852	9,4	4 339	-3,7	19,3	2,1
2 098	0,5	65	4,8	61	6,5	730	2,4	5 766	9,7	18,5	6,9
nc	nc	23	-20,7	50	-3,5	nc	nc	nc	nc	nc	nc
nc	nc	52	-	99	2,7	1 561	0,1	6 816	-0,9	19,2	-
817	23,8	26	-	33	1,5	271	14,3	2 129	2,5	18,6	-
nc	nc	42	-4,5	88	-4,3	nc	nc	6 294	4,6	nc	nc
nc	nc	31	-3,1	76	4,8	571	0,7	4 516	4,0	18,8	-
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
435	nc	53	1,9	52	-	371	144,1	2 760	127,3	19,8	-8,3
1 260	9,0	40	-	59	-	749	11,0	5 245	2,4	22,5	-
2 890	5,6	63	1,6	124	5,4	1 842	-2,8	8 730	1,4	18	-
nc	nc	53	15,2	82	2,8	502	13,6	5 394	-1,7	12,3	-6,1
1 246	4,3	62	-9,2	68	19,2	678	5,6	5 512	-0,3	18,3	-

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.




DONNÉES 2019 | CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
ⓂⓈ Saint-Avold	40	-0,5	109	-	48	389	4,4	637	-3,3
Saint-Claude	10	-3,0	70	-	43	166	1,0	218	-4,4
Saint-Dié	77	-1,2	980	-	28	315	-5,8	507	3,7
Saint-Dizier	59	-2,2	930	-	9	1 210	1,0	165	-7,3
ⓂⓈ Saint-Jean-de-Luz	80	15,1	337	24,5	1 070	1 056	12,5	739	14,8
Saint-Malo	85	0,2	246	-	1 023	2 945	-1,0	nc	nc
Saint-Quentin	83	-1,1	293	-	64	1 830	-0,3	4 926	1,8
Saintes	62	0,0	475	-	539	1 320	31,3	1 693	28,1
Sens	60	-0,4	375	-	195	893	-1,3	962	2,4
ⓂⓈ Tarbes	81	0,9	133	-	176	1 366	0,3	1 473	2,4
Val de Briey	78	-0,4	603	-	2 134	1 393	nc	168	nc
Verdun	29	-2,1	301	-	70	395	1,7	603	3,1
Vesoul	33	-1,3	145	-	119	615	3,2	630	5,4
ⓂⓈ Vichy	54	-1,0	87	-	67	903	-3,1	1 172	-3,4
ⓂⓈ Vienne	73	-0,2	289	-	82	1 091	-1,5	1 673	0,7
Vierzon	26	-2,2	75	-	41	343	-5,8	575	-0,3
Villefranche-sur-Saône	75	-1,2	168	-2,4	77	847	0,1	3 230	5,1
ⓂⓈ Voiron (Réunir Dauphiné)	29	0,3	35	-	41	63	nc	907	0,9
TOTAL CLASSE 3 (63 RÉSEAUX)	3 699	0,6	20 065	2,2	16 957	68 458	2,1	118 248	2,8
TOTAL MOINS DE 50 000 HABITANTS (21 RÉSEAUX)	679	-0,5	3 607	7,5	3 191	12 148	1,9	23 356	2,0

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
nc	nc	15	-	17	-	171	1,2	1 592	0,8	18	-
nc	nc	7	-	9	-	97	-10,2	577	2,7	21,7	-1,8
nc	nc	12	-52,0	12	-14,3	265	3,9	1 444	4,6	nc	nc
560	1,6	41	-	50	-	674	27,4	3 482	14,0	23	-
nc	nc	19	-	40	30,8	420	8,5	4 396	7,5	17,8	nc
nc	nc	69	-5,5	113	-7,6	2 379	7,4	10 749	7,6	18,2	-5,2
nc	nc	43	-	108	0,9	2 161	4,8	8 454	1,7	nc	nc
1 693	28,2	43	-	50	-5,1	724	-22,2	4 441	15,2	18,6	nc
nc	nc	31	-	48	33,3	773	1,4	3 909	0,9	nc	nc
nc	nc	50	4,2	75	1,4	699	-6,8	5 125	1,4	17,8	-
nc	nc	74	-	68	-1,4	383	nc	4 347	nc	nc	nc
nc	nc	13	18,2	18	-4,2	235	-4,5	1 755	11,6	9,8	-46,2
nc	nc	23	15,0	27	-	361	14,6	2 296	-1,2	16,1	3,9
nc	nc	18	-	52	-	710	-7,3	3 839	1,0	15,5	-
nc	nc	30	-	63	6,0	989	20,8	4 706	3,1	13,4	-5,6
523	-0,4	15	7,1	30	7,3	258	-7,2	1 919	-3,8	12,2	-
nc	nc	26	4,0	64	-1,5	972	-12,5	4 721	3,4	15,8	-
nc	nc	14	-	33	-	nc	nc	nc	nc	12,7	-
58 908	0,5	2 192	3,1	3 707	3,8	51 755	3,0	275 817	3,0		0,7
10 273	-18,6	422	8,5	771	6,6	13 537	3,7	55 840	3,2		-2,0

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.




RATIOS 2019 | CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	HABITANTS DESSERVIS PAR KM²	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
Agde	208	2,0	8,0	5,2	6,8	27,2	0,9	20,9
Agen	206	-0,1	18,2	-2,5	34,5	0,1	1,9	2,6
ⓂⓈ Aix-les-Bains	405	0,7	22,1	1,9	28,7	-2,0	1,3	-3,8
Ajaccio	329	2,4	13,0	-5,5	nc	nc	nc	nc
Alençon	126	-1,2	17,5	13,7	19,1	11,7	1,1	-1,7
Annemasse	1 168	0,7	19,9	-0,6	58,2	0,4	2,9	1,0
ⓂⓈ Annonay	184	-0,7	10,0	-0,2	15,5	2,5	1,5	2,7
ⓂⓈ Arcachon	206	0,8	28,1	0,3	22,3	6,2	0,8	5,9
ⓂⓈ Auch	111	0,9	16,6	12,1	18,2	10,0	1,1	-1,9
Aurillac	112	-1,4	21,8	2,8	47,5	4,7	2,2	1,9
Auxerre	162	-1,8	23,7	-8,7	27,6	nc	1,2	nc
Arles	59	-0,6	24,4	1,7	21,3	2,7	0,9	1,0
Bar-le-Duc	90	-1,6	24,1	0,8	29,9	-3,3	1,2	-4,1
Bastia	885	1,4	22,1	-0,5	49,5	1,0	2,2	1,5
Bayeux	501	-1,5	2,7	2,0	2,5	-6,6	0,9	-8,4
Beaune	95	-1,3	10,5	2,3	9,2	8,1	0,9	5,6
ⓂⓈ Beauvais	269	0,5	19,1	7,3	55,3	1,1	2,9	-5,8
Briançon	162	-2,2	17,5	5,1	40,3	8,6	2,3	3,4
ⓂⓈ Cambrai	940	-0,5	8,5	0,5	nc	nc	nc	nc
ⓂⓈ Châlons-en-Champagne	110	-0,5	28,1	3,6	64,0	0,8	2,3	-2,7
Châteauroux	141	-0,7	23,0	0,2	71,5	1,2	3,1	1,0
ⓂⓈ Châtelleraut	143	-0,6	20,2	0,5	44,0	2,1	2,2	1,7
ⓂⓈ Chaumont	72	-1,6	26,3	-2,7	18,1	6,6	0,7	9,6
ⓂⓈ Cherbourg	1 190	-1,2	29,5	6,1	81,7	2,4	2,8	-3,5
Concarneau	139	-0,2	22,6	nc	23,6	nc	1,0	nc
ⓂⓈ Creil	1 613	0,1	nc	nc	nc	nc	nc	nc
ⓂⓈ Creusot (Le)	365	-1,4	11,2	0,2	7,1	3,6	0,6	3,5
Dieppe	372	-1,9	22,6	18,2	43,8	11,5	1,9	-5,6
Dôle	132	0,1	16,1	2,7	23,1	3,9	1,4	1,1
ⓂⓈ Elbeuf	623	-	22,6	-0,9	33,0	3,9	1,5	4,9
ⓂⓈ Épernay	95	-44,7	13,5	-4,5	18,8	-5,6	1,4	-1,2
ⓂⓈ Épinal	539	-0,6	25,8	0,8	62,5	4,4	2,4	3,6

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2019/2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2019/2018 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2019/2018 (EN %)
25 261	7,2	27 402	7,2	0,61	- 5,8	4,40	- 21,4	3,75	- 5,0	13,9	19,9
18 276	1,4	21 808	1,0	0,27	- 6,7	2,23	0,9	4,22	3,5	11,9	- 7,6
20 046	2,6	23 278	0,5	0,71	7,2	2,47	2,7	3,21	- 1,1	28,6	4,4
8 846	- 3,2	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
22 024	12,3	26 661	12,3	0,55	- 11,0	3,46	- 2,7	3,79	- 4,4	15,7	- 8,5
11 593	- 6,3	14 445	- 7,8	0,62	0,9	2,08	0,9	6,08	2,0	30,0	- 0,1
21 700	- 2,0	26 486	- 0,8	0,36	1,2	2,69	4,0	4,17	6,8	13,4	- 2,7
29 428	3,4	33 865	1,1	0,40	- 3,3	3,21	- 8,7	2,55	- 3,4	12,5	6,0
20 590	13,1	23 724	13,1	0,42	- 1,3	3,12	- 3,8	3,41	- 5,6	13,6	2,6
17 210	- 0,1	21 135	- 0,5	0,36	- 1,6	1,74	- 3,3	3,79	- 1,5	20,5	1,8
27 359	- 10,3	31 513	- 10,3	0,61	nc	3,64	nc	4,24	9,1	16,6	12,5
19 996	1,8	25 535	0,9	0,48	3,2	5,05	- 3,6	4,40	- 2,6	9,4	7,0
24 769	- 0,8	29 893	- 0,8	0,30	4,1	2,47	8,2	3,06	3,7	12,3	- 3,7
18 330	0,0	19 399	0,0	0,27	0,3	1,65	- 2,2	3,71	- 0,7	16,6	2,6
16 254	0,5	16 254	0,5	0,52	0,3	7,37	12,7	6,95	3,2	7,1	- 11,0
21 557	6,9	23 354	3,2	0,23	10,3	3,64	- 5,9	3,20	- 0,6	6,3	17,2
13 649	11,5	16 635	12,4	0,16	- 4,8	1,58	0,3	4,60	- 5,5	10,2	- 5,1
17 014	2,7	22 273	2,7	0,41	- 5,0	1,99	- 1,0	4,58	2,4	20,6	- 4,1
15 495	3,8	15 495	- 11,5	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
21 007	5,0	25 500	3,2	0,37	3,0	1,45	4,5	3,29	1,7	25,6	- 1,5
21 532	- 0,5	23 568	- 0,5	0,00	79,0	1,07	0,1	3,32	1,2	0,5	78,8
23 984	- 0,2	28 234	- 0,2	0,38	1,4	1,61	0,0	3,50	1,7	23,8	1,4
22 631	- 0,5	26 942	0,3	1,23	9,8	6,33	- 3,6	4,36	5,6	19,4	13,8
16 329	2,2	18 998	1,8	0,33	1,9	1,50	2,0	4,17	- 1,6	21,9	- 0,1
nc	nc	nc	nc	0,39	nc	2,26	nc	2,36	nc	17,5	1,1
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	15,2	0,4
21 598	- 6,4	30 798	- 1,3	1,11	6,2	6,55	0,6	4,12	4,1	16,9	5,6
15 051	- 20,9	17 201	- 21,4	0,46	- 5,5	2,08	7,5	4,04	1,4	22,2	- 12,1
19 058	1,3	23 403	1,3	0,24	4,7	3,21	- 3,0	4,60	- 1,9	7,3	8,0
16 001	- 1,7	20 595	- 0,9	0,58	5,3	3,12	2,2	4,55	7,2	18,4	3,0
14 911	- 16,7	22 110	- 4,7	0,53	0,6	2,74	4,4	3,83	3,2	19,2	- 3,7
17 256	- 9,3	19 497	- 13,8	0,52	3,2	1,55	- 8,1	3,75	- 4,8	33,8	12,3

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.




RATIOS 2019 | CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	HABITANTS DESSERVIS PAR KM²	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
Flers	98	- 0,8	nc	nc	nc	nc	nc	nc
)⊙ Haguenau	225	0,2	18,5	12,0	37,0	12,4	2,0	0,3
)⊙ Honfleur	537	- 2,8	21,5	9,5	31,2	6,2	1,4	- 3,0
Laon	139	- 3,6	19,4	- 1,0	24,5	- 0,9	1,3	0,0
)⊙ Laval	232	0,5	33,3	- 0,4	nc	nc	nc	nc
Libourne	163	4,6	8,8	79,5	8,8	- 10,8	1,0	- 50,3
)⊙ Lisieux	647	- 0,6	10,4	- 0,3	22,8	2,1	2,2	2,3
Longwy	396	0,4	17,0	0,5	38,1	4,2	2,2	3,8
)⊙ Lunéville	437	- 2,0	11,7	22,8	3,6	- 2,8	0,3	- 20,8
Mâcon	267	0,0	11,1	- 0,1	17,5	- 12,1	1,6	- 12,0
)⊙ Menton	391	0,2	nc	nc	nc	nc	nc	nc
)⊙ Monaco	18 470	-	34,1	- 4,2	186,4	1,5	5,5	5,9
Montauban	284	- 4,5	20,8	1,6	29,7	4,5	1,4	2,9
Montargis	276	- 0,3	16,6	- 9,5	40,0	- 2,4	2,4	7,8
Mont-de-Marsan	115	- 0,7	15,9	- 2,8	16,9	- 9,8	1,1	- 7,2
)⊙ Montluçon	302	- 1,1	15,1	- 8,6	17,5	1,0	1,2	10,5
Morlaix	97	- 0,7	24,5	15,2	40,7	11,2	1,7	- 3,5
Moulins	51	- 32,5	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Nevers	270	- 1,7	28,1	0,4	48,8	9,8	1,7	9,3
)⊙ Oyonnax	243	- 0,4	11,7	1,8	20,1	6,8	1,7	4,9
)⊙ Périgueux	199	- 0,3	nc	nc	18,9	- 2,9	nc	nc
)⊙ Puy-en-Velay (Le)	357	- 0,4	21,4	2,7	31,5	- 4,0	1,5	- 6,5
)⊙ Quimperlé	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Riom	171	0,3	14,7	80,5	nc	nc	nc	nc
Rochefort	154	- 0,2	28,3	0,4	23,3	9,2	0,8	8,7
Roche-sur-Yon (La)	201	0,6	23,5	1,2	32,1	5,2	1,4	3,9
Rodez	286	0,4	15,0	- 23,1	33,2	- 0,3	2,2	29,7
Royan	139	0,0	19,6	- 0,2	14,8	4,3	0,8	4,4

**LES DONNÉES ET RATIOS
PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019**



 **Communes desservies** ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras: réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2019/2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2019/2018 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2019/2018 (EN %)
21 102	nc	26 964	nc	0,42	nc	3,48	nc	3,03	nc	nc	nc
24 591	12,2	26 618	12,2	0,33	- 8,7	1,87	0,6	3,73	0,9	18,0	- 9,2
28 593	0,9	34 401	- 0,2	0,70	- 0,9	2,65	- 3,8	3,84	- 6,7	26,3	3,0
13 116	- 7,6	16 716	- 13,1	0,94	- 0,4	4,36	4,1	5,51	4,1	21,5	- 4,3
16 288	- 9,2	19 526	- 8,7	nc	nc	nc	nc	3,75	1,9	17,0	- 3,6
16 674	- 12,1	19 000	- 15,6	0,01	- 11,3	2,78	44,1	2,77	- 28,3	0,4	nc
16 747	- 14,0	20 934	- 0,8	0,44	- 3,4	2,48	5,1	5,43	7,5	17,8	- 8,1
20 868	2,6	28 288	0,9	0,26	- 4,7	1,36	- 6,5	3,04	- 3,0	19,5	1,9
27 119	73,7	36 035	nc	1,85	27,4	11,46	- 13,3	3,49	- 31,3	16,1	46,8
19 120	- 8,7	23 771	- 2,8	0,38	17,3	2,58	19,7	4,09	5,4	14,6	- 2,0
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
8 726	- 6,8	12 490	- 8,9	0,75	2,0	1,54	3,1	8,42	9,2	48,8	- 1,1
20 260	3,6	25 172	3,6	0,63	3,9	2,55	- 3,3	3,64	- 0,5	24,7	7,4
18 703	- 15,5	24 478	- 16,8	0,37	3,0	1,80	9,2	4,34	17,7	20,7	- 5,6
21 542	- 5,9	23 564	- 8,7	0,44	20,2	3,54	12,1	3,76	4,1	12,4	7,2
16 254	- 9,4	19 313	- 14,0	0,81	9,5	4,11	- 3,6	4,75	6,6	19,6	13,5
26 783	7,5	34 980	4,3	0,27	- 7,3	2,14	- 0,7	3,55	- 4,2	12,7	- 6,7
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
19 086	- 3,8	23 335	- 2,2	0,47	- 7,3	2,07	- 8,2	3,59	0,4	22,9	1,0
14 266	- 0,1	15 325	0,1	0,33	7,5	2,61	- 3,6	4,48	1,1	12,7	11,6
nc	nc	nc	nc	nc	nc	3,84	8,1	nc	nc	nc	nc
13 923	- 2,4	18 183	- 3,8	0,36	5,3	2,88	8,7	4,25	1,7	12,6	- 3,1
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
19 390	81,0	21 006	81,0	nc	nc	nc	nc	2,74	25,6	13,4	7,4
31 148	0,2	34 806	- 5,1	0,50	1,9	3,47	- 6,0	2,85	2,2	14,3	8,4
18 991	- 3,4	24 670	- 4,5	0,57	- 8,1	2,72	- 4,1	3,71	- 0,4	21,1	- 4,2
10 827	- 24,9	13 555	- 31,0	0,26	13,5	2,76	- 1,8	6,11	27,4	9,3	15,6
24 151	- 16,2	29 299	- 12,9	0,54	1,3	4,42	- 4,4	3,34	- 0,1	12,3	5,9

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.



RATIOS 2019 | CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	HABITANTS DESSERVIS PAR KM ²	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2019/ 2018 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2019/ 2018 (EN %)
⤷ Saint-Avold	366	- 0,5	9,7	5,0	15,9	- 2,8	1,6	- 7,4
Saint-Claude	136	- 3,0	17,3	4,1	22,8	- 1,4	1,3	- 5,3
Saint-Dié	79	- 1,2	4,1	- 4,7	6,6	4,9	1,6	10,1
Saint-Dizier	64	- 2,2	20,4	3,2	2,8	- 5,2	0,1	- 8,2
⤷ Saint-Jean-de-Luz	238	- 7,5	13,2	- 2,3	9,2	- 0,3	0,7	2,0
Saint-Malo	347	0,2	34,6	- 1,2	nc	nc	nc	nc
Saint-Quentin	282	- 1,1	22,1	0,8	59,6	3,0	2,7	2,2
Saintes	131	0,0	21,2	31,2	27,2	28,0	1,3	- 2,5
Sens	160	- 0,4	14,9	- 0,9	16,0	2,9	1,1	3,8
⤷ Tarbes	607	0,9	16,9	- 0,6	18,3	1,5	1,1	2,2
Val de Briey	129	- 0,4	17,9	nc	2,2	nc	0,1	nc
Verdun	97	- 2,1	13,5	3,9	20,6	5,3	1,5	1,3
Vesoul	230	- 1,3	18,4	4,5	18,8	6,7	1,0	2,1
⤷ Vichy	623	- 1,0	16,7	- 2,1	21,7	- 2,4	1,3	- 0,3
⤷ Vienne	252	- 0,2	15,0	- 1,3	22,9	0,9	1,5	2,3
Vierzon	355	- 2,2	13,0	- 3,6	21,7	1,9	1,7	5,7
Villefranche-sur-Saône	444	1,3	11,4	1,3	43,3	6,3	3,8	5,0
⤷ Voiron (Réunir Dauphiné)	832	0,3	2,1	- 0,3	30,8	0,6	14,5	0,9

MOYENNE CLASSE 3 (63 RÉSEAUX)	184	- 1,6	18,5	1,6	32,0	2,3	1,7	0,7
MOYENNE MOINS DE 50 000 HABITANTS (21 RÉSEAUX)	188	- 7,5	17,9	2,4	34,4	2,5	1,9	0,1
MOYENNE PROVINCE (133 RÉSEAUX)	438	- 1,6	31,2	0,6	114,3	2,3	3,7	1,7

LES DONNÉES ET RATIOS PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2019



Communes desservies ne correspondent pas aux communes du RTAOM.

Réseau en gras : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2019/2018 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2019/2018 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2019/2018 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2019/2018 (EN %)
22 871	4,4	29 908	4,4	0,27	4,7	2,50	4,2	4,09	-3,5	10,7	0,4
18 014	1,0	20 460	1,0	0,44	-6,1	2,65	7,4	3,48	1,6	16,8	-12,5
26 291	9,9	26 291	9,9	0,52	0,2	2,85	0,9	4,58	11,1	18,4	-0,7
24 204	1,0	26 309	1,0	4,08	37,4	21,10	23,0	2,88	12,9	19,4	11,8
26 204	-14,1	33 631	-14,0	0,57	-5,4	5,95	-6,3	4,16	-4,4	9,6	1,0
26 104	7,2	30 833	7,0	nc	nc	nc	nc	3,65	8,7	22,1	-0,2
16 943	-1,2	21 277	-2,6	0,44	2,9	1,72	-0,2	4,62	2,0	25,6	3,0
26 355	38,4	29 277	26,3	0,43	-39,2	2,62	-10,0	3,36	-12,2	16,3	-32,4
18 604	-26,0	27 060	-7,3	0,80	-1,0	4,06	-1,5	4,38	2,2	19,8	0,5
18 216	-1,1	21 346	-2,9	0,47	-9,0	3,48	-1,0	3,75	1,1	13,6	-8,1
20 490	nc	22 473	nc	2,28	nc	nc	nc	3,12	nc	8,8	nc
21 708	6,2	24 238	12,4	0,39	-7,3	2,91	8,2	4,44	9,7	13,4	-14,4
23 110	3,2	26 048	3,2	0,57	8,8	3,64	-6,3	3,73	-4,3	15,7	16,1
17 543	-3,1	21 770	-3,1	0,61	-4,1	3,28	4,5	4,25	4,2	18,5	-8,2
17 242	-7,1	22 977	1,8	0,59	19,9	2,81	2,4	4,31	4,7	21,0	17,1
11 624	-12,1	16 486	-12,6	0,45	-6,9	3,34	-3,5	5,60	2,1	13,4	-3,5
13 158	1,6	17 364	5,4	0,30	-16,7	1,46	-1,6	5,57	3,4	20,6	-15,4
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
18 467	-1,6	22 580	-2,4	0,44	0,2	2,33	0,1	4,03	0,8	18,8	0,1
15 752	-4,4	19 763	-6,7	0,58	1,7	2,39	1,2	4,60	1,3	24,2	0,5
13 978	-1,4	21 074	-1,2	0,53	0,3	1,58	-1,4	5,80	0,2	33,2	1,8

nc : variation non significative compte tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.



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, 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 transport à la demande est inclus). Le périmètre de desserte retenu est le périmètre effectif sur la majeure partie de l'année.

EFFECTIF DU PERSONNEL

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

FRÉQUENTATION

Rapport entre le trafic et la population desservie.

KILOMÈTRES PRODUITS

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

LONGUEUR DES LIGNES

Longueur cumulée des lignes, y compris parcours communs, mesurée en kilomètres. La longueur d'une ligne est la moyenne des trajets aller-et-retour, qu'ils soient identiques ou non. Les lignes de transport à la demande ne sont pas prises en compte.

OFFRE KILOMÉTRIQUE

Rapport entre la production et la population desservie.

PARC DE VÉHICULES & RAMES

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

PLACE.KILOMÈTRE OFFERTE (PKO)

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

PERSONNEL ROULANT

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

POPULATION DESSERVIE

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

PRODUCTION

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

RECETTES COMMERCIALES

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

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

Une commune ou plusieurs réunies au sein d'un établissement de coopération intercommunale (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou de communes...) ou d'un syndicat mixte doté de la compétence d'organisation des services de transport public urbain et de mobilité. Cette appellation est issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM. Elle remplace la notion de périmètre de transport urbain (PTU) dans le cadre des dispositions de la loi n° 2015- 991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de la mobilité (AOM), anciennement autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES

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

TAUX DE COUVERTURE (R/D)

Rapport entre les recettes commerciales et les dépenses de fonctionnement.

TAUX D'UTILISATION

Nombre de voyages par kilomètre produit.

TRAFIC

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

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.



POSITION **LES TRANSPORTS PUBLICS DÉTERMINANTS POUR LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET L'EXCLUSION SOCIALE**

Dans le cadre de la loi « Climat et résilience » et du Green Deal, la France et l'Union européenne se fixent des objectifs environnementaux et sociétaux de grande ampleur. La mobilité des citoyens peut y contribuer sous réserve d'être favorable à l'environnement et de concourir à l'inclusion sociale: seuls les transports publics réunissent ces deux atouts.



NOTE TECHNIQUE **RENOUVELLEMENT 2020 DES FLOTTES SOUS LE SIGNE DU GAZ NATUREL ET DE L'HYBRIDE**

Cette note technique, complémentaire à la publication sur « le parc des véhicules des services urbains au 1^{er} janvier 2020 », détaille au niveau national le nombre de véhicules de type autobus et autocars et les énergies déployées depuis 2014. Elle met également en évidence les énergies privilégiées lors de l'acquisition d'autobus de type M2 et M3.



POSITION **SERVICES DE MOBILITÉ AUTONOME ET MAAS: DES INNOVATIONS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DURABLE**

Indéniablement, une des grandes spécificités de ces nouveaux systèmes de mobilité consistera à positionner chaque mode, qu'il soit partagé ou individuel, comme un maillon de la chaîne de mobilité globale d'un territoire pour être tout à la fois au service du voyageur et de l'environnement: l'ère du chacun pour soi et du silotage entre les modes prend fin, pour s'ouvrir sur l'ère de la complémentarité multimodales. Les nouvelles technologies tels que le MaaS ou le véhicule autonome partagé seront alors les outils de la réussite de cette nouvelle mobilité durable pour tous.



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

*Les 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 du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France.

Dans le transport urbain, l'UTP représente près de 170 entreprises, soit l'équivalent de 100 000 salariés. Certaines entreprises sont liées à des groupes de transport comme Keolis, Groupe RATP, Transdev, Vectalia France.

D'autres sont des entreprises privées sans lien avec un groupe de transport ou des entreprises relevant de l'économie publique locale (régies, EPIC, SPL) qui peuvent être membres de l'association AGIR-Transport.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires, soit l'équivalent de 160 000 salariés en France. Il s'agit notamment d'Agenia, Arriva, CargoBeamer, CFTA, Colas Rail, DB Cargo France, Europorte, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, TRENITALIA France, Transdev, Transdev Rail Bretagne, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

L'UTP compte également plus de 35 membres associés.



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

250,00 € HT
+ TVA à 20 %
+ frais de port

Responsable de la publication: Claude Faucher, Délégué général

Réalisation: Hugo Salmon, Chargé de mission du département « Affaires économiques, techniques et prospective »

Conception graphique: Agence Kazoar

Crédits photos de couverture: TransDev, Keolis-David Lee, Moventia

Crédits photos des pages intérieures: p. 2 : Agir, p. 3 : Bruno Mazodier, p. 4 : RATPDEV - M. Ruaud-Andia.fr, p. 6 : Keolis-Sandra-Boivineau, p. 9 : Transdev, p. 10 : Agir, p. 14 : TransDev, p. 15 : RATPDEV-E. Soudan-Andia.fr, p. 17 : RATPDEV-F. Galivel-Andia.fr, p. 25 : Keolis-Régis Guichenducq

Impression: Imprimerie MM - Groupe Jénôme. Papier PEFC 100 %

Édité en décembre 2021



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

