

UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC



SOMMAIRE

2	Les principaux chiffres de l'année 2020	
3	L'éditorial	
4	Le contexte macroéconomique du secteur des transports publics urbains	
9	Les principaux résultats de l'année 2020	
	• Les évolutions sur un an	10
	• Focus sur les principales catégories de réseaux	13
14	Focus méthodologique de l'année 2020	
17	Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans	
25	Les données et ratios par réseau de l'année 2020	
	• Classe 1 Populations desservies supérieures à 250 000 habitants	26
	• Classe 2 Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants	30
	• Classe 3 Populations desservies inférieures à 100 000 habitants	38
50	Le lexique	
51	Les publications de l'UTP	
52	La présentation de l'UTP	

Les principaux chiffres de l'année 2020

LES RÉSULTATS DE L'ACTIVITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN POUR L'ANNÉE 2020 SONT ÉTABLIS PAR L'UTP

à partir d'une enquête annuelle commune à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM / MTES), au Groupement des Autorités Responsables de 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 2022.

LE TRANSPORT RÉGIONAL
200 000
 RAMES.KILOMÈTRES PRODUITS
720
 MILLIONS DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS
13 300
 RAMES



158
 réseaux de transport urbain français
 incluant UTP
 + périmètre RATP

26 500
 véhicules déployés

3,7
 milliards de voyages réalisés,
 dont 49 % en province

34,2
 millions d'habitants desservis

103 000
 femmes et hommes employés sur les territoires,
 dont 57 % d'effectifs roulants

8,3
 milliards d'euros mobilisés pour l'exploitation



UNE SITUATION EXCEPTIONNELLE

Il y aura un avant et un après

À l'heure où ces lignes sont écrites - fin 2022 - les conséquences de la crise sanitaire ne sont pas encore clairement connues. Des hypothèses formulées ont été confirmées, d'autres infirmées, de nouveaux événements mondiaux sont survenus. L'incertitude et les crises marqueront de leur empreinte la décennie, faisant de l'année 2020 une année charnière, avec un avant et un après.

Quelles ont été les conséquences pour le secteur des Transports? C'est l'objectif des *Chiffres Clés du transport public* de poursuivre l'analyse des séries statistiques des opérateurs de transport et de tenter de discerner des tendances impactantes à plus ou moins long terme.

Le refuge vers les mobilités individuelles va-t-il perdurer après la crainte sanitaire? L'émergence du télétravail va-t-elle amorcer de nouvelles organisations du temps de travail et redéfinir certains acquis de l'exploitation des réseaux de transport? Comment les gratuités temporaires mises en place vont-elles avoir un impact sur les habitudes de consommation des services de mobilité et plus généralement le modèle économique? Des recompositions territoriales sont-elles à prévoir afin de prendre en compte ces changements?

Une myriade de questionnements, c'est la nouvelle norme pour les dirigeants du secteur et leurs clients, élus des collectivités locales. Mais au-delà de la crise, c'est également l'occasion de repenser des fonctionnements, d'accélérer des projets d'innovations et de s'associer à d'autres acteurs centraux de la vie des Français afin de concevoir un meilleur futur pour les citoyens et la planète.

La conclusion sera un remerciement. Un remerciement à l'ensemble des personnels composant la grande famille du transport public. La réorganisation dans l'urgence a nécessité des efforts multiples des équipes de terrain pour garantir une mobilité à ceux qui n'avaient pas le choix de se déplacer, les soignants tout d'abord, mais également tous ceux qui se sont révélés des maillons essentiels au bon fonctionnement de notre société.

Florence Sautejeau

LE CONTEXTE MACROÉCONOMIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

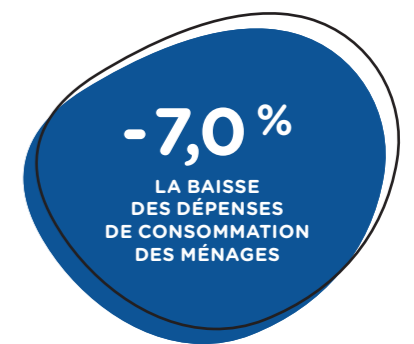


Le contexte sanitaire exceptionnel impacte directement l'économie du pays et des différents secteurs d'activité.

LES GRANDS INDICATEURS

Les qualificatifs manquent pour situer l'année 2020 en économie : « du jamais vu depuis la seconde guerre mondiale », « crise sans précédent » ; c'est surtout une rupture dans une économie de plus en plus mondialisée qui, du jour au lendemain, a dû se poser des questions de fermetures de frontières, de pénuries et d'immobilisme dans une société promulguant le déplacement émancipatoire.

Au niveau national, le PIB est ainsi en baisse de - 8,2 %. L'inflation, malgré l'injection de liquidités avec les mécanismes de protection, est stabilisée autour de + 0,5 %. C'est un indicateur à surveiller au regard de la baisse de - 7,0 % dans les dépenses de consommation des ménages et dans leurs investissements (- 15 %), laissant transparaître un surplus d'épargne pour une partie de la population.



LES GRANDS INDICATEURS

	2017	2018	2019	2020
Produit intérieur brut (en volume)	2,3 %	1,7 %	1,5 %	- 8,2 %
Indice des prix à la consommation	1,0 %	1,8 %	1,6 %	0,5 %
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	1,1 %	0,8 %	1,6 %	- 7,0 %
Exportations (en volume)	4,7 %	3,5 %	1,8 %	- 16,6 %
Importations (en volume)	4,1 %	1,2 %	2,6 %	- 12,0 %
Formation brute de capital fixe (en volume)	4,7 %	2,8 %	4,3 %	- 10,4 %
- Entreprises non financières	4,4 %	3,9 %	3,7 %	- 9,0 %
- Ménages	5,6 %	2,0 %	1,8 %	- 15,0 %
- Administrations publiques	1,6 %	2,4 %	7,7 %	- 10,0 %
Production de l'industrie manufacturière	3,0 %	0,5 %	0,5 %	- 13,0 %

Source : INSEE.

LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Avec une année marquée par une baisse d'activité exceptionnelle, supportée par des mesures sociales qui le sont tout autant, la lecture des indicateurs s'en retrouve fortement biaisée.

Ainsi, les effectifs des secteurs productifs sont tous en baisse sur la période, de même que le tertiaire marchand avec - 2,6 %, principalement impacté dans le tourisme-restauration. Seuls les effectifs de l'administration publique sont en légère augmentation (+ 0,8 %), les besoins en termes de santé et d'action sociale étant au maximum.

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

	2017	2018	2019	2020
Industrie	0,1 %	0,4 %	0,3 %	- 1,8 %
- Fabrication de matériel de transport	- 0,3 %	0 %	0,4 %	- 2,9 %
- Industrie automobile	- 1,6 %	- 1,5 %	- 2,2 %	- 4,1 %
- Fabrication d'autres matériels de transport	1,4 %	2 %	3,4 %	- 1,6 %
Construction	1,6 %	2,6 %	3,4 %	2,2 %
Tertiaire marchand	2,6 %	1 %	1,6 %	- 2,6 %
- Transports et entreposage	1,2 %	1,3 %	1,1 %	- 0,8 %
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	- 0,1 %	- 0,4 %	0,2 %	0,8 %
ENSEMBLE	1,4 %	0,6 %	1,1 %	- 1,1 %

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

Le taux de chômage, inférieur aux valeurs des années précédentes, ne doit pas cacher de nombreuses disparités survenues au cours de l'année (un pic à 9,1 % au T3) et le trompe-l'œil du chômage partiel qui risque de reporter les conséquences sur les années suivantes.

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

	T4 2017	T4 2018	T4 2019	T4 2020
Femmes	8,9 %	8,8 %	8 %	7,9 %
- de 15 à 24 ans	20,0 %	19,1 %	19 %	17,7 %
- de 25 à 49 ans	8,6 %	8,5 %	7,6 %	7,6 %
- 50 ans et plus	6,1 %	6,6 %	5,6 %	5,7 %
Hommes	9,1 %	8,7 %	8,2 %	8 %
- de 15 à 24 ans	22,0 %	19,5 %	20,6 %	19 %
- de 25 à 49 ans	8,1 %	8 %	7,2 %	7,4 %
- 50 ans et plus	6,8 %	6,2 %	6 %	5,7 %
Ensemble	9 %	8,8 %	8,1 %	8 %
- de 15 à 24 ans	21,1 %	19,3 %	19,9 %	18,4 %
- de 25 à 49 ans	8,4 %	8,2 %	7,4 %	7,5 %
- 50 ans et plus	6,5 %	6,4 %	5,8 %	5,7 %

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

LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Alors que les collectivités avaient réussi à absorber efficacement les réformes des dernières années impactant leurs recettes fiscales (baisse des dotations, suppression de la taxe d'habitation), ce qui s'était traduit par de bons niveaux d'autofinancement et d'investissement, la crise sanitaire a compromis la tendance, qui plus est dans une temporalité charnière (début des mandats municipaux, fin des mandats régionaux et départementaux).

Ainsi, les dépenses de fonctionnement augmentent de 1,4 %, ce qui est respectable par rapport aux objectifs de 1,2 %

fixés par l'État, mais cachent un transfert de financement de l'apprentissage qui aurait porté la hausse à 2,2 % sans cela. La volonté de soutenir les tissus économiques, associatifs et sociaux locaux dans ce contexte difficile, couplée aux dépenses exceptionnelles va avoir des conséquences sur moyen terme avec les mécanismes d'étalement des charges pouvant porter sur 5 ans.

La baisse de recettes de - 2,0 % provient de sources multiples et disparates en fonction des territoires: alors que les impôts reposant sur les valeurs locatives restent plutôt dynamiques, ceux sur les droits de mutation (- 10 %), liés au tourisme, ou encore le versement mobilité sont en baisse plus ou moins marquée.

FINANCES LOCALES (EN MDE)

	2017	2018	2019	2020 (p)
Recettes de fonctionnement	219,2	222,5	228,6	224,1
Recettes fiscales	140	147,3	152,8	149,5
Dotations de l'État	38,4	34,4	34,5	35,3
Autres recettes	41,8	41	41,3	39,2
Dépenses de fonctionnement	185,2	186,2	189,3	191,9
Dépenses de personnel	65,4	65,8	66,8	67,9
Charges à caractère général	38,8	39,7	41	42,1
Dépenses d'intervention	72,6	73,1	74	74,4
Autres dépenses	4,1	3,5	3,6	3,8
Intérêts de la dette	4,3	4,1	3,9	3,6
Épargne brute	40	32,7	39,3	32,2
Dépenses d'investissement	47,3	50,9	60,4	56,9
Encours de la dette au 31/12	172,2	173,7	175	176,1

Source: La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2020, septembre 2020.

LE BUDGET DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE

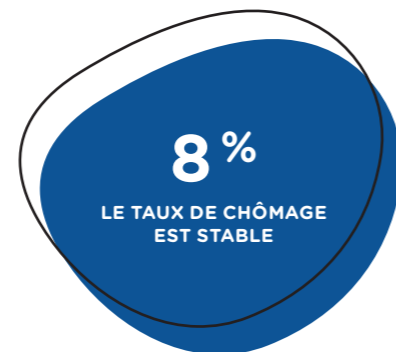
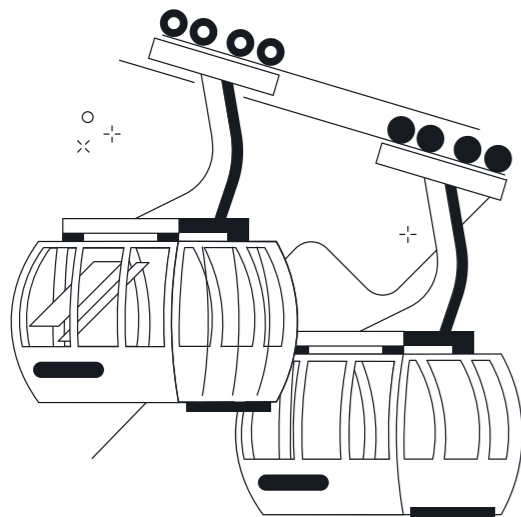
Les dépenses de fonctionnement augmentent de + 3,0 % de manière plutôt uniforme sur les différents secteurs, tantôt dans le rythme naturel (frais de personnel), tantôt liées à la crise. Les recettes ont bien résisté en 2020 (+ 0,8 %), mais un report des impacts de la crise est attendu en 2021.

L'épargne brute est en forte baisse (- 12,7 %) ce qui va impacter les dépenses d'investissement (- 7,4 %), notamment celles d'équipement, baisse accentuée par le décalage des élections municipales et la suspension de nombreux appels d'offres pendant la crise sanitaire.

LES BUDGETS DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE (EN MDE)

	MONTANT 2020	ÉVOLUTION 2020/2019
Recettes	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	40,5	3
Hors reversements fiscaux	28,9	4,7
Charges 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

Source: La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2020, septembre 2020.



LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La situation a été très fluctuante entre les différents trimestres, mais sur l'ensemble de l'année, l'activité du secteur du transport de marchandises est plutôt épargnée (- 2,8 %), les besoins en produits essentiels ayant été quasi constants, voire renforcés dans le secteur de la santé.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'année a été marquée par des mesures restrictives sur les déplacements, ce qui explique bien entendu la baisse de 25 % des déplacements globaux. Dans le détail, entre des injonctions de distanciation sociale contraires au concept même de transports collectifs et l'émergence du télétravail, majoritairement usité par des utilisateurs de transports publics, ces derniers connaissent une chute conséquente, aux alentours de - 42 %. Concernant les mobilités longue distance, elles ont été entravées par l'arrêt du tourisme d'affaire et l'intermittence du tourisme domestique.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

	NIVEAU		ÉVOLUTIONS ANNUELLES (EN %)	
	2020 (e)	2018	2019	2020 (e)
Transport ferroviaire	30,9	- 4,2	1,7	- 5,1
Transport routier	315	1,2	2,8	- 2,3
Transport fluvial	6,3	- 0,2	9,8	- 14,7
Transport par oléoducs	9,3	4	- 5,1	- 21,1
ENSEMBLE DES TRANSPORTS TERRESTRES, Y COMPRIS OLÉODUCS	361,5	0,8	2,5	- 3,3
ENSEMBLE DES TRANSPORTS TERRESTRES, HORS OLÉODUCS	352,2	0,7	2,8	- 2,8

Unité : milliards de t-km.
(e) estimations UTP d'après CGDD, SDDS, Datalab, avril 2021.
Source : CGDD, SDES, Les Comptes des Transports en 2019 et Datalab avril 2021.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

	NIVEAU		ÉVOLUTIONS ANNUELLES (EN %)	
	2020 (e)	2018	2019	2020 (e)
Transport individuel en véhicules particuliers	631	0	- 0,3	- 21
Transports collectifs	109,8	- 0,8	2,7	- 42,1
Transports routiers	36,1	1	- 0,1	- 40,6
Autocars ⁽¹⁾	24,8	0,7	- 1,1	- 45
Autobus et tramways	11,3	1,9	2,8	- 28
Transports ferrés	66,2	- 2,3	4,3	- 41,2
Transport ferroviaire	59	- 3	5,1	- 42,3
- Train à grande vitesse	35,5	- 1,8	5,6	- 42,7
- Trains interurbains (dont TET) ⁽²⁾	2,2	- 23,4	- 1,3	- 59,7
- Trains sous convention des Conseils régionaux ⁽³⁾	10,5	0,5	10,6	- 30,6
- Trains et RER d'Île-de-France	10,7	- 1,6	1,3	- 45
Métros	7,2	4,2	- 2,2	- 32
Transports aériens ⁽⁴⁾	7,6	3,1	2	- 53,1
ENSEMBLE	740,8	- 0,2	0,2	- 25

(1) Transport occasionnel régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel.
(2) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors TGV).
(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « Express d'Intérêt Régional ».
(4) Vols Intérieurs à la métropole uniquement.
Champ : France métropolitaine
Sources : SDES, à partir de : Arafar, Bilan de la circulation, DGAC, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP), ensemble des opérateurs ferroviaires, STIF-Omnif, UTP.
(e) estimations UTP d'après CGDD, SDES, Datalab, avril 2021.

LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ANNÉE 2020



ÉVOLUTION SUR UN AN

Coup d'arrêt énorme pour le secteur après une fin de décennie fructueuse. La stabilisation des périmètres pouvait pourtant laisser entrevoir une année relativement sereine, permettant aux réseaux de capitaliser sur les recompositions d'offres entreprises.

LA FIN DE L'ORTHODOXIE DE PRODUCTION

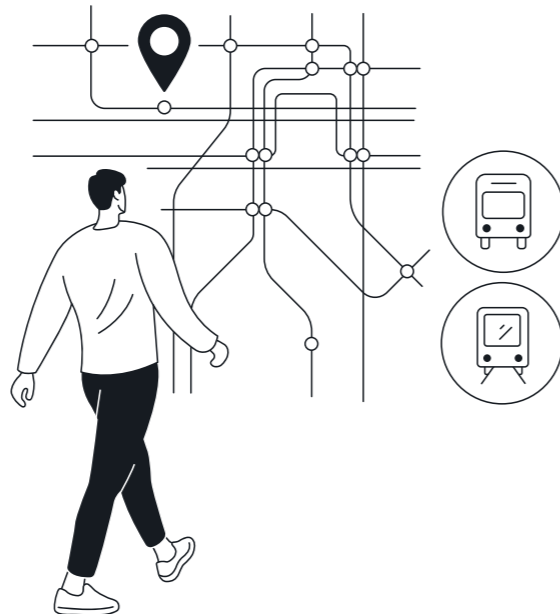
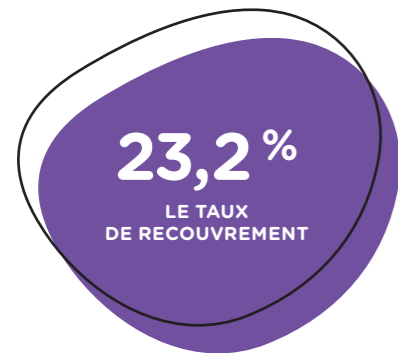
Conséquence principale de la démobilité forcée de 2020 et des injonctions au maintien de l'offre pour conserver la mobilité des personnels de première ligne, la chute de près de - 35 % de trafic n'est pas corrélée à la baisse de production qui se maintient à un niveau proche des - 10 %. Ce déséquilibre, loin de l'orthodoxie habituelle des opérateurs soucieux de rationaliser leurs coûts, impacte forcément les ratios associés, en témoignent les - 27,5 % pour les voyages par kilomètre.

La conservation de la majorité des services a ainsi permis de garantir le maillon de base de la mobilité, notamment pour les personnels des secteurs essentiels. Concernant les effectifs de la profession des transports publics urbains, ceux-ci restent stables en raison de mécanismes de maintien de l'emploi efficaces et de l'activité qu'il a fallu effectuer en protégeant au mieux les conducteurs, qui n'ont pas été épargnés par la réalité sanitaire.

DES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES IMPORTANTES

Le premier confinement a eu comme conséquence directe d'imposer une période de gratuité sur certains réseaux, qu'elle soit instituée ou tacite, ou bien un remboursement de certains abonnements *a posteriori*. Lissée sur l'année, la perte de fréquentation suit sensiblement la perte de recettes située à - 31,7 %. Paradoxe de la situation, les recettes par voyage augmentent de 4,5 %, probablement portées par une tendance des abonnés à moins se déplacer (moins de motifs ou télétravail) ou un report vers des titres unitaires correspondant davantage à leurs besoins.

À cette baisse des recettes inédite s'ajoutent les coûts sanitaires exceptionnels. Dans ce contexte, en dépit de la production kilométrique en baisse de - 10 %, les dépenses globales de fonctionnement diminuent seulement de - 3,5 %. Le taux de recouvrement atteint donc 23,2 %, en chute de près de 10 points sur un an.



DONNÉES 2020 DE L'ACTIVITÉ RÉGIONALE SNCF

	PARC (RAMES OU VOITURES)	KILOMÈTRES EN MILLIERS (RAMES-KM OU TRAINS-KM)	VARIATION 2020/2019	VOYAGES (EN MILLIONS)	VOYAGEURS. KM (EN MILLIONS)	VARIATION 2020/2019
Île-de-France (Transilien)	5 489 caisses	51 524	- 9,7 %	503	7 679	- 45,0 %
Régions (TER)	7 822 caisses	148 000	- 13,3 %	217	10 777	- 29,9 %

DONNÉES 2020 DE LA RATP

	NOMBRE DE COMMUNES	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIONS D'HABITANTS)	SUPERFICIE	LONGUEUR LIGNES	KM.V (EN MILLIONS)	VOYAGES (EN MILLIONS)	VOYAGES.KM (EN MILLIONS)
RATP (bus/tram)*	238	6 957	695	3 897	205	883	2 482
RATP total*	238	6 957	695	4 229	531	1 900	9 340
RATP (BUS/TRAM)* ÉVOLUTION	13,3 %	2,1 %	0,1 %	- 1,1 %	- 5,2 %	- 29,0 %	- 29,0 %
RATP TOTAL* ÉVOLUTION	13,3 %	2,1 %	0,1 %	- 1,0 %	- 8,4 %	- 41,3 %	- 44,5 %

	PARC	PERSONNEL	ROULANT	RECETTES (EN M€)	DÉPENSES (EN M€)	VITESSE (EN KM/H)
RATP (bus/tram)*	5 022	19 160	15 740	nc	1 668	15,0
RATP total*	6 082	44 113	19 680	1 905	3 781	nc
RATP (BUS/TRAM)* ÉVOLUTION	- 0,2 %	0,7 %	4,3 %	nc	7,9 %	- 8,4 %
RATP TOTAL* ÉVOLUTION	- 0,1 %	0,2 %	3,7 %	- 30,9 %	4,2 %	nc

* En euros.

DONNÉES 2020 DE GENÈVE

	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	SURFACE DESSERVIE (EN KM²)	KILOMÈTRES (EN MILLIERS)	VOYAGES (EN MILLIERS)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)
	508,7	188	26 607	152 227	120 185
ÉVOLUTION 2020/2019	0,4 %	0,0 %	- 0,9 %	- 33,2 %	- 33,2 %

	PARC	EFFECTIF DU PERSONNEL	AGENTS ROULANTS	RECETTES COMMERCIALES* (EN MILLIONS)	DÉPENSES D'EXPLOITATION* (EN MILLIONS)
	450	2 659	1 803	130	383
ÉVOLUTION 2020/2019	0,0 %	4,5 %	5,3 %	- 24,6 %	2,6 %

* En euros, taux de change moyen 2019 : 1 CHF = 0,93 €.

DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES

DONNÉES 2020 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	28	14 676	17 112	473	1 446	40 978	25 747	842	3 216
Classe 2	43	6 499	20 556	170	288	11 663	8 708	133	872
Classe 3	64	3 860	21 222	65	82	3 882	3 174	38	279
TOTAL PROVINCE	135	25 035	58 889	708	1 816	56 523	37 629	1 014	4 367

VARIATION 2020/2019			PRODUCTION	TRAFIC					
Classe 1	28	0,6 %	0,5 %	-9,0 %	-35,8 %	1,0 %	1,5 %	-32,5 %	-3,2 %
Classe 2	43	1,1 %	4,2 %	-10,6 %	-30,9 %	2,0 %	1,2 %	-28,0 %	-4,1 %
Classe 3	64	0,3 %	0,3 %	-10,9 %	-32,6 %	-2,2 %	-1,7 %	-27,7 %	-4,0 %
MOYENNE PROVINCE	135	0,7 %	1,7 %	-9,6 %	-34,9 %	1,0 %	1,2 %	-31,7 %	-3,5 %

RATIOS 2020 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	28	32,2	98,5	3,1	18 377	0,58	2,22	6,80	26,2
Classe 2	43	26,2	44,3	1,7	19 559	0,46	3,03	5,12	15,3
Classe 3	64	16,7	21,3	1,3	20 326	0,47	3,39	4,32	13,8
MOYENNE PROVINCE	135	28,3	72,6	2,6	18 815	0,56	2,40	6,17	23,2

VARIATION 2020/2019		OFFRE KILOMÈTRE	FRÉQUENTATION	TAUX D'UTILISATION			COÛT KILOMÉTRIQUE	R/D	
Classe 1	28	-9,6 %	-36,2 %	-29,4 %	-10,4 %	5,2 %	50,6 %	6,4 %	-30,2 %
Classe 2	43	-11,6 %	-31,7 %	-22,7 %	-11,7 %	4,1 %	38,8 %	7,3 %	-25,0 %
Classe 3	64	-11,1 %	-32,8 %	-24,3 %	-9,3 %	7,1 %	42,3 %	7,7 %	-24,7 %
MOYENNE PROVINCE	135	-10,2 %	-35,3 %	-28,0 %	-10,7 %	4,9 %	48,3 %	6,8 %	-29,3 %

DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES

FOCUS SUR LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE RÉSEAUX

RÉSEAUX DE PLUS DE 250 000 HABITANTS: LES PLUS TOUCHÉS

Situation compliquée pour les grands réseaux puisqu'ils affichent la moindre baisse dans les kilomètres produits (-9 %) et de dépenses (-3,2 %), tout en ayant les pertes de fréquentation (-35,6 %) et de recettes (-32,5 %) les plus importantes. Les territoires métropolitains conjuguent un effet réel télétravail - les catégories socio-professionnelles susceptibles de le pratiquer sont localisées à proximité des pôles économiques des grandes villes - et un effet statistique lié à leur plus grande proportion de relevés de fréquentation proches du réel (voir p. 15).

RÉSEAUX INFÉRIEURS À 100 000 HABITANTS: LES PLUS RÉSILIENTS ?

Avec une volumétrie de voyages modeste, une clientèle davantage captive (scolaires et publics sociaux notamment) et des territoires historiquement structurés pour le déplacement automobile, les petits réseaux n'enregistrent qu'une baisse des voyages de -32,6 % pour près de -11 % de kilomètres produits. Pourtant, il y a fort à parier que les fermetures d'écoles d'un côté et les consignes sanitaires auprès des seniors de l'autre ont eu un impact sur ces classes de clientèle.

RÉSEAUX ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS: LES PLUS ÉCONOMES

L'augmentation de surface est en trompe-l'œil puisqu'essentiellement portée par un réseau ayant repris la compétence scolaire sur son périmètre. Globalement, les réseaux de la classe 2 ont été les plus « rationalisés », avec la plus importante baisse de kilomètres produits (-11,7 %) et de dépenses de fonctionnement (-4,1 %). Néanmoins, les indicateurs avancés des recettes par voyage et du coût kilométrique ne sont pas favorables et soulignent les difficultés à trouver les chemins pertinents en contexte de crise, s'ils existent.

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.

FOCUS MÉTHODOLOGIQUE DE L'ANNÉE 2020



Section habituellement destinée à décrire les tendances de l'année n+1, dans ce cas 2021, il a été préféré de porter l'attention sur des clés de lecture supplémentaires des données. En effet, les bases ne sont pas statiques et évoluent au fur et à mesure des corrections qui y sont faites.

QUALITÉ DE LA DONNÉE

Depuis le passage de l'enquête de référence Transport en Commun Urbain (TCU) dans le giron du GART et de l'UTP lors de l'édition 2017, de nombreuses corrections ont été effectuées sur la base de données UTP permettant de produire les *Chiffres Clés*. Une raison technique fait que l'effort correctif est essentiellement porté sur la période 2017-2020, créant ainsi un effet de seuil qui sera lissé au fil de l'eau. La principale donnée impactée est celle de la fréquentation puisque lors d'un changement de méthodologie, des différences de volume importantes peuvent survenir. Un travail de reprise des données à la lumière de la nouvelle fréquentation mesurée est alors effectué.



NOMBRE DE VOYAGES DES TRANSPORTS PUBLICS

Cette année, une distinction a été faite dans les grands tableaux de données (voir pp. 25-49) entre les réseaux renseignant le nombre de voyages en validations réelles (billettique ou méthode approchante de type cellules de comptage), et ceux continuant d'utiliser les clés de mobilité, la méthode « historique ».

Les clés de mobilité sont décidées contractuellement entre l'autorité organisatrice de mobilité et l'exploitant à l'issue d'études permettant de jauger de l'intensité de l'usage des titres limités dans le temps, mais illimités dans l'usage. Bien que des ajustements de clés puissent être effectués par des mesures ponctuelles, elles sont souvent supérieures à la réalité, si bien qu'une différence de l'ordre de - 25 % à - 50 % peut être constatée lors du passage d'une clé de mobilité vers la billettique.

Ainsi, dans un souci de transparence entre les réseaux comparés, d'autant plus que plusieurs ratios utilisés se basent sur le nombre de voyages, une mention différente est apposée. La tendance à la modernisation devrait progressivement voir les clés de mobilité s'effacer au profit de méthodes plus fiables, mais ce sont des investissements et une ingénierie qui peuvent légitimement ne pas être jugés prioritaires. En effet, assez paradoxalement, les tendances d'évolutions d'une période à l'autre restent plutôt cohérentes en clés, seul le volume diffère. Un bémol néanmoins : dans cette période exceptionnelle post-Covid, la chute de fréquentation - et son parallèle le suivi de la reprise - est différemment marquée pour les réseaux en clés qui n'ont pas modifié leur méthode pour prendre en compte le contexte.



LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS

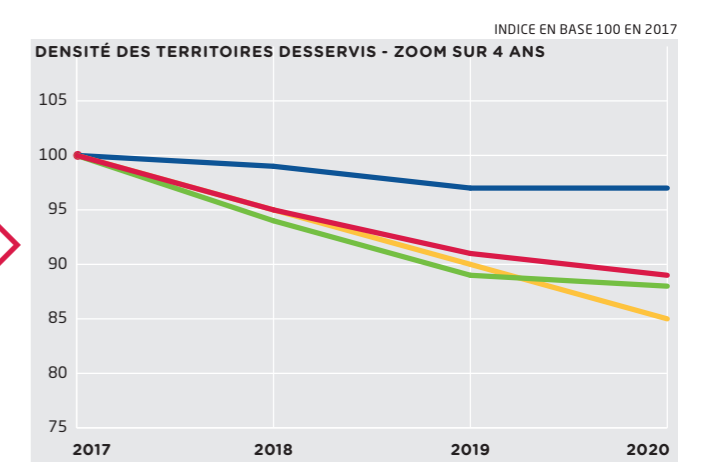
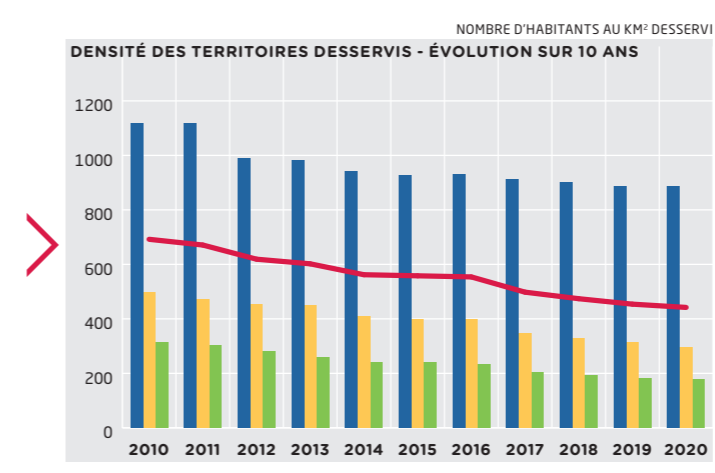
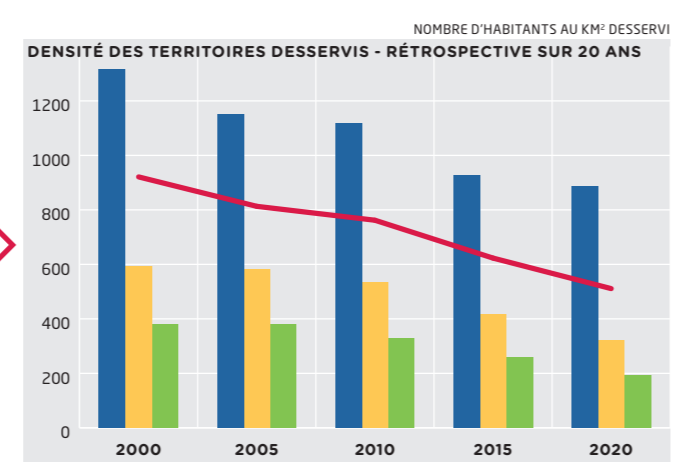


LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS

La bonne dynamique de la fin de la décennie 2010 est coupée net par le contexte sanitaire. Les indicateurs économiques qui s'étaient stabilisés repartent dans le rouge.

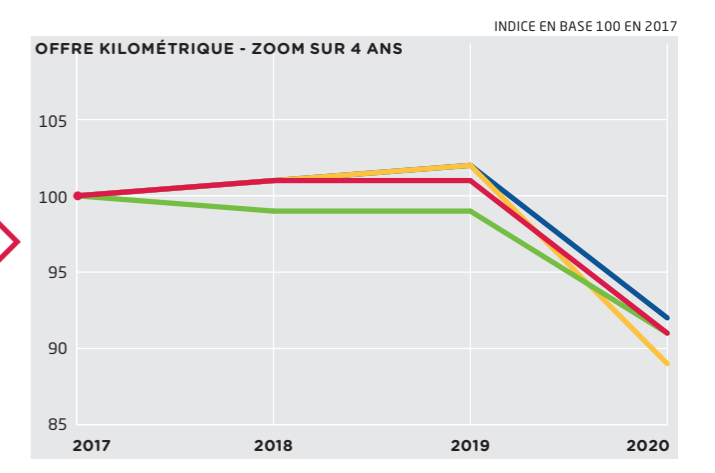
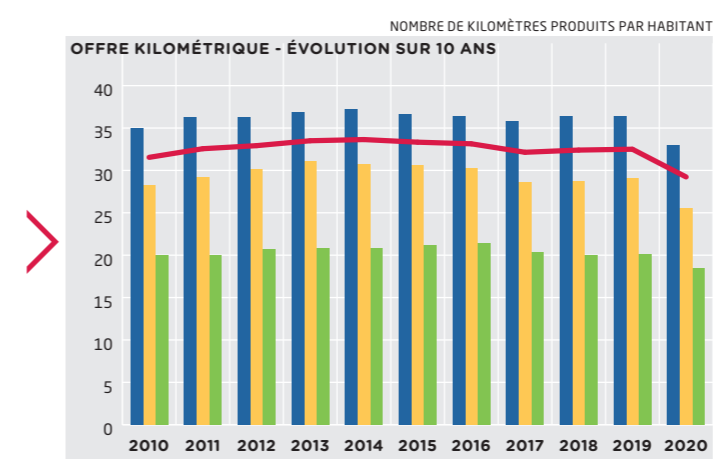
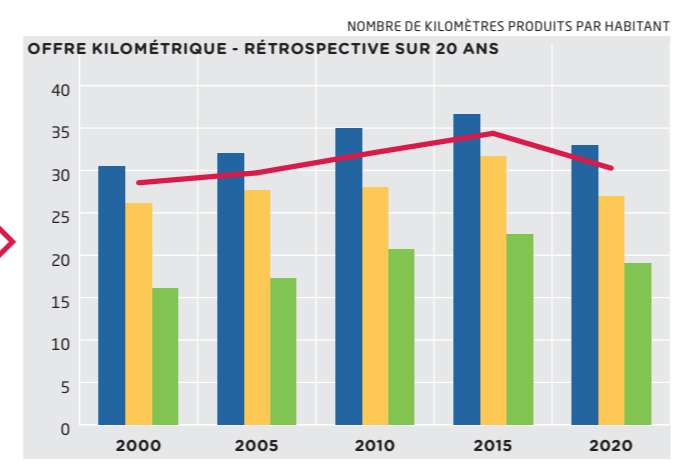
DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS

L'effritement de la densité n'est pas encore totalement arrêté, la faute à quelques extensions de dessertes massives survenues en 2020 (4 réseaux à plus de 200 % d'augmentation), mais le plateau est proche avec une baisse sur 10 ans de - 36 %, en progression de 2 points par rapport à la comparaison à 10 ans effectuée lors de l'édition précédente.



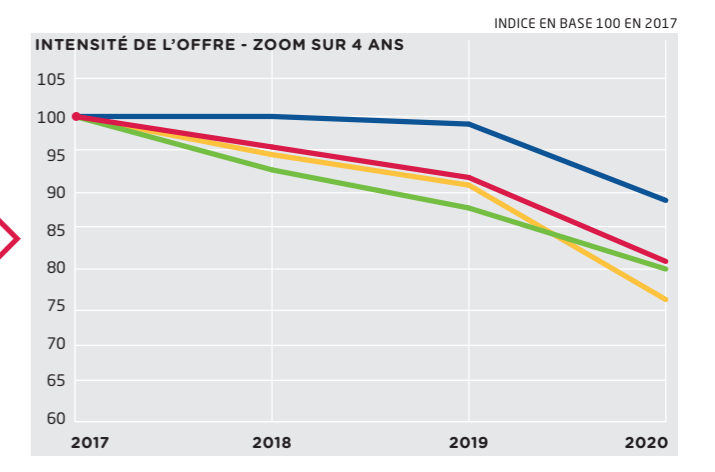
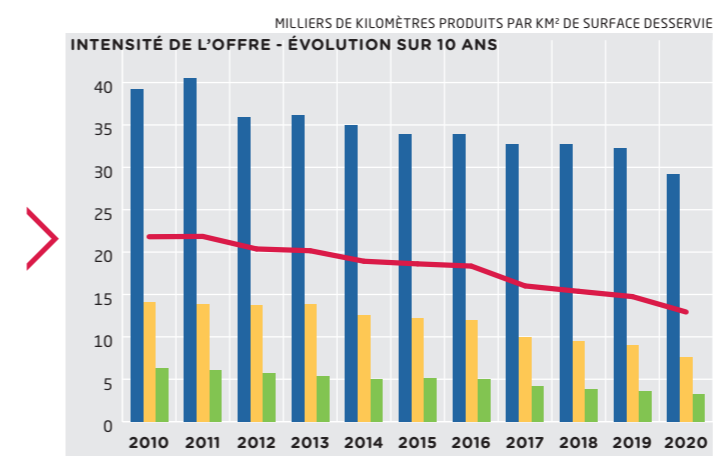
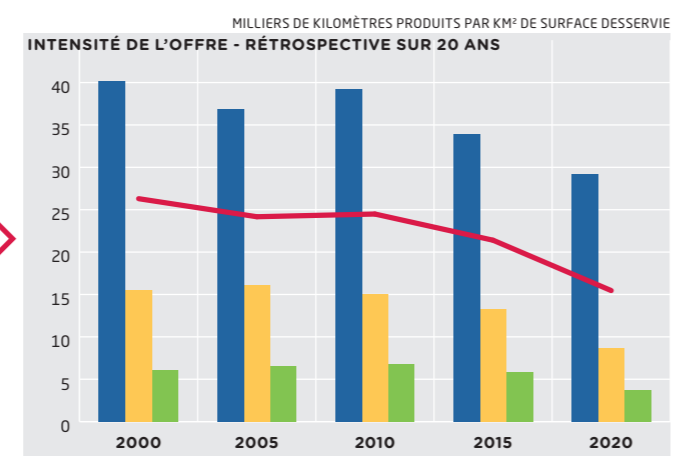
OFFRE KILOMÉTRIQUE

En progression lente sur les deux dernières années et avec une variabilité très faible sur 10 ans, l'offre kilométrique est logiquement en baisse en même temps que le recul de la production kilométrique. L'indicateur n'avait pas été aussi bas depuis 2006, et ce, malgré l'augmentation des bassins de population.



INTENSITÉ DE L'OFFRE

Alors que l'intensité de l'offre était déjà un indicateur en baisse depuis 2011 (- 32 % entre 2010 et 2019), la tendance s'accroît en 2020, avec une comparaison 2010/2020 située à - 41 % en raison de l'effet cumulé d'augmentation des surfaces et de baisse conjoncturelle de la production en 2020.



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.

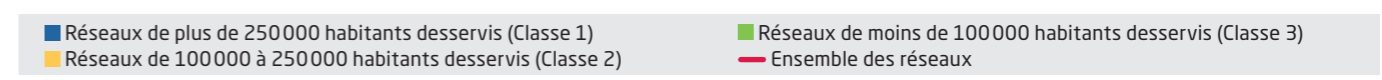
Les graphiques représentés ci-dessous sont, par conséquent, réalisés sur deux échantillons de réseaux distincts mais néanmoins représentatifs :

• **l'échantillon des graphiques sur 10 et 4 ans** comporte 110 des 159 réseaux de province renseignés en 2020. Il inclut 26 réseaux de classe 1, 40 réseaux de classe 2 et 44 réseaux de classe 3.

• **l'échantillon des graphiques sur 20 ans** est réduit à 86 réseaux (26 réseaux de classe 1, 32 réseaux de classe 2 et 28 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.

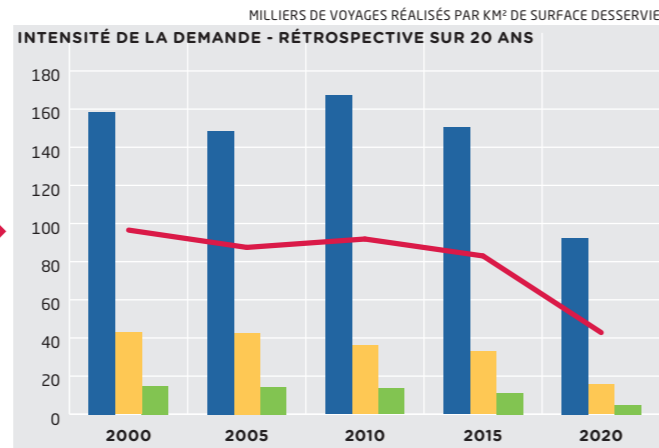
Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants 2020, donc corrigés de l'inflation.



DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES

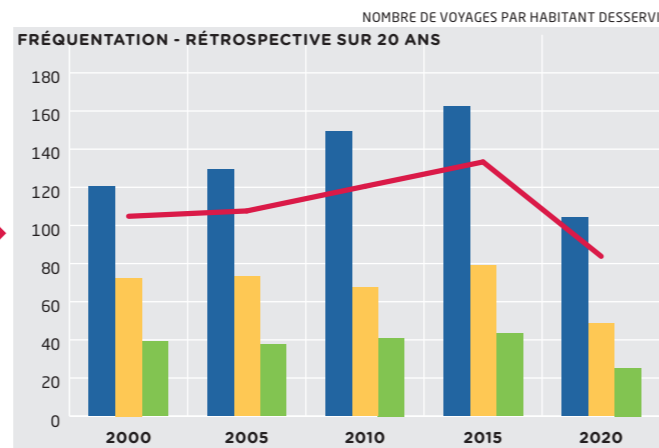
INTENSITÉ DE LA DEMANDE

L'intensité de la demande suivait historiquement celle de l'offre, mais la chute historique de fréquentation impacte davantage l'indicateur de demande avec - 57 % sur 10 ans et - 37 % entre 2019 et 2020.



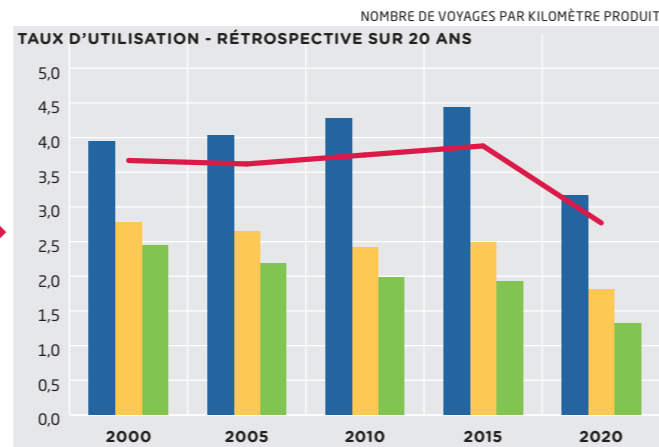
FRÉQUENTATION

Indicateur en croissance constante depuis 2000 (+ 24 % en se situant en 2019), notamment porté par les réseaux de classe 1, il chute en 2020 dans toutes les catégories avec une moyenne de - 32 % par rapport à 2010 et des niveaux au plus bas.



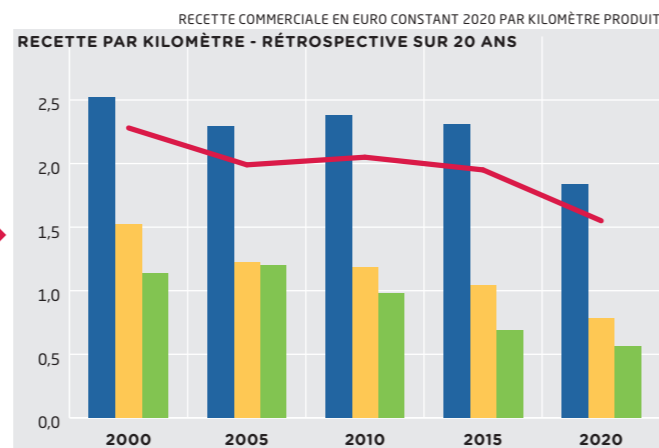
TAUX D'UTILISATION

L'habituelle stabilité de cet indicateur depuis 2000 mettait en avant l'efficacité des opérateurs toutes classes confondues pour adapter leur offre en fonction de la demande, l'écart entre catégories étant notamment dû à des infrastructures lourdes davantage capacitaires. L'année 2020 s'absout de l'orthodoxie de production kilométrique avec un taux d'utilisation en baisse de - 28 % entre 2019 et 2020.

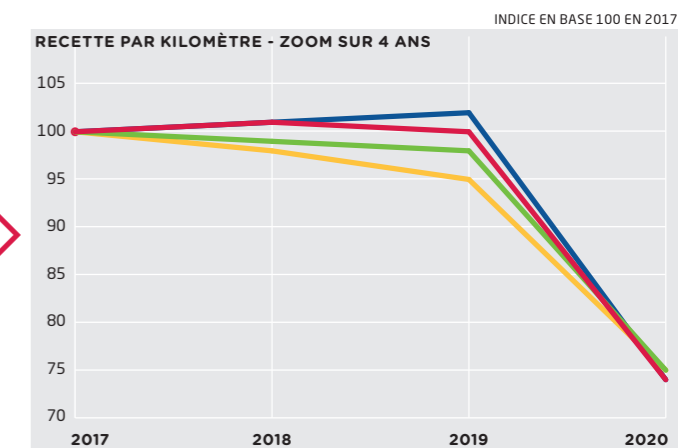
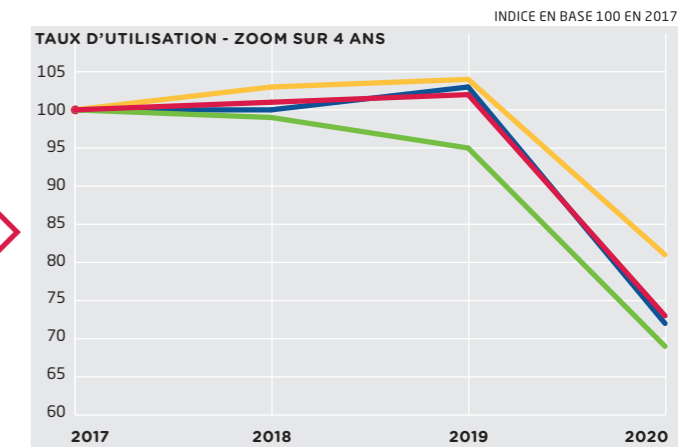
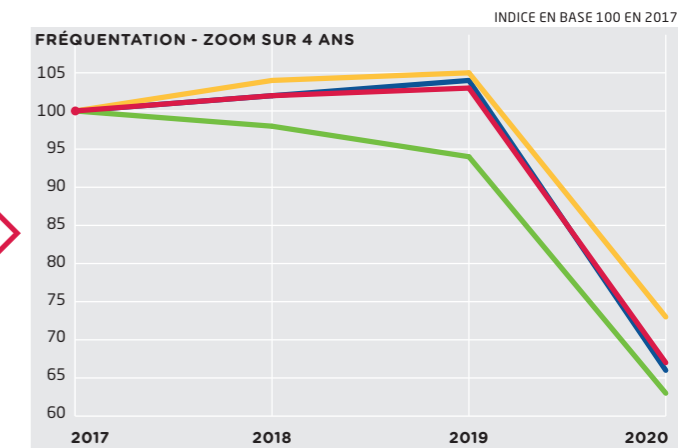
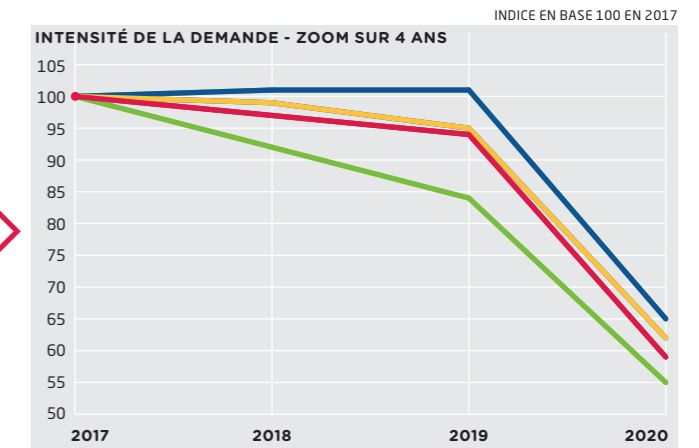
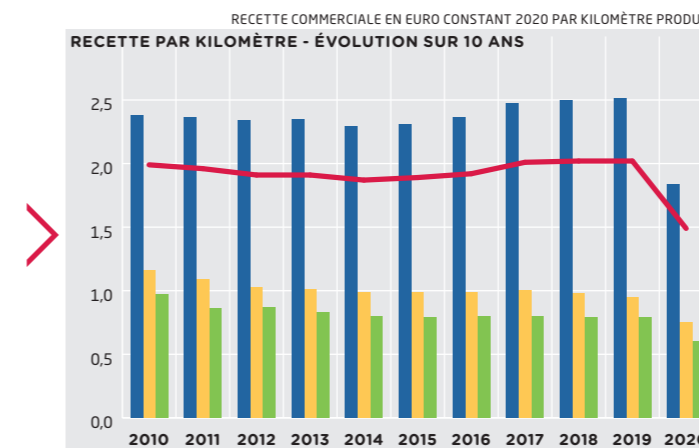
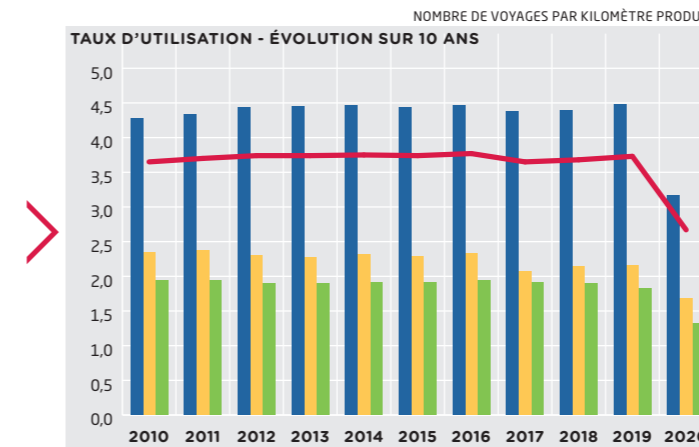
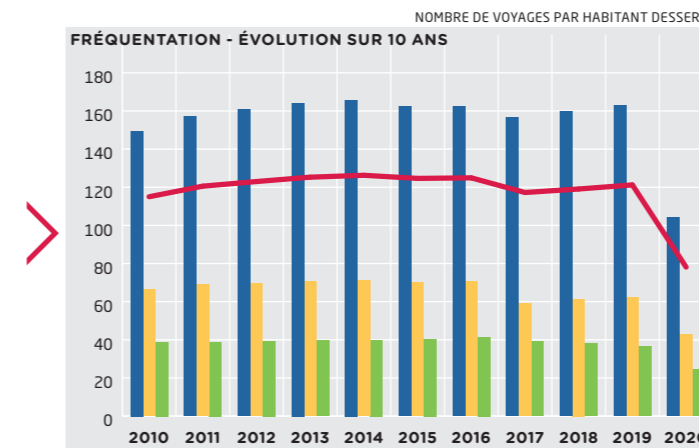
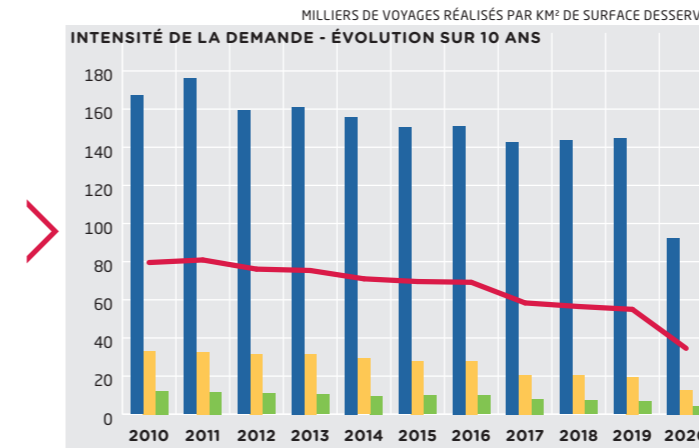


RECETTE PAR KILOMÈTRE

Les réseaux de classes 2 et 3 ne semblent pas trouver la parfaite équation sur cet indicateur avec une baisse de près de - 20 % sur la période 2010/2019, tandis que les réseaux de classe 1 connaissent une progression de 6 %. Les pertes de recettes de 2020 sont logiquement plus marquées pour ces derniers (- 27 %, contre - 21 % et - 23 % pour les classes 2 et 3).



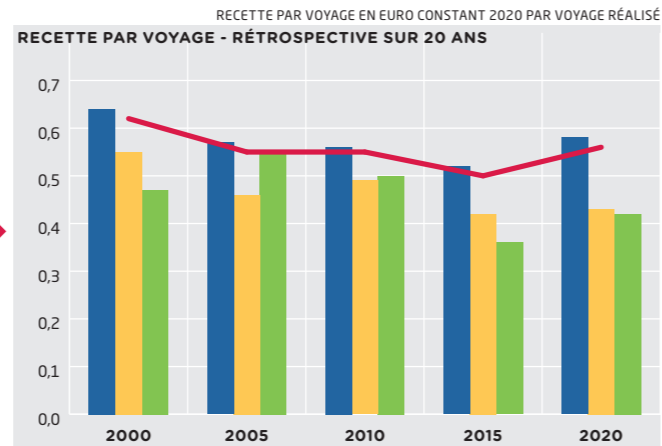
DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES



DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES

RECETTE PAR VOYAGE

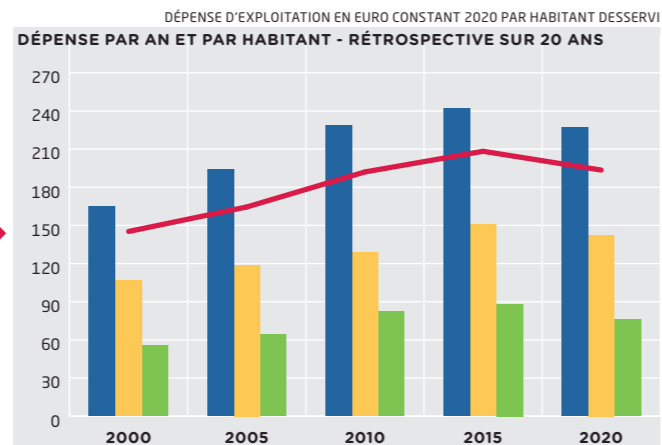
La baisse de fréquentation est plutôt bien corrélée aux pertes de recettes avec une augmentation portée par toutes les classes à hauteur de + 3 %. Les nombreuses occurrences de remboursement/prolongation d'abonnements qui ont pu avoir lieu sur l'initiative des AOM, sont compensées par des tendances pour une partie de la clientèle à conserver leurs abonnements mais à moins l'utiliser.



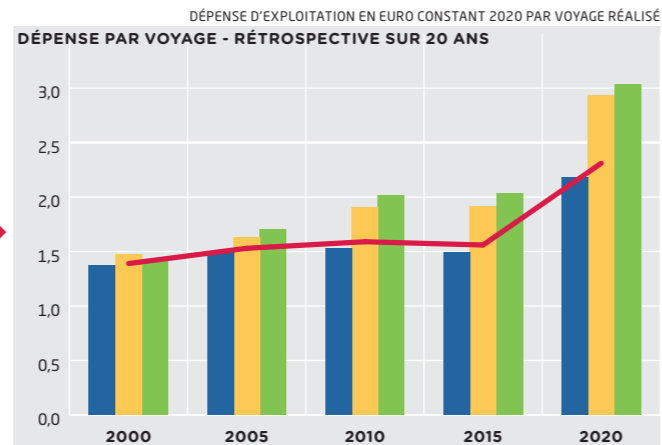
DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES

DÉPENSE PAR AN ET HABITANT

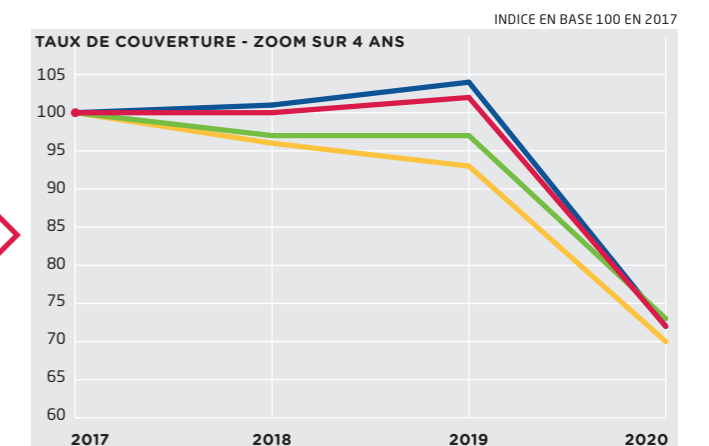
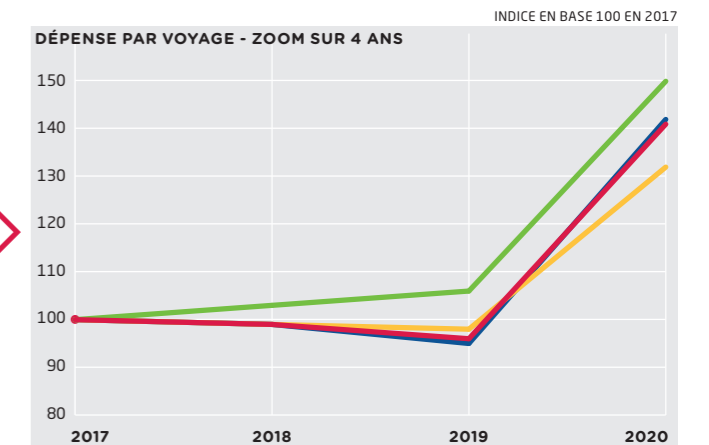
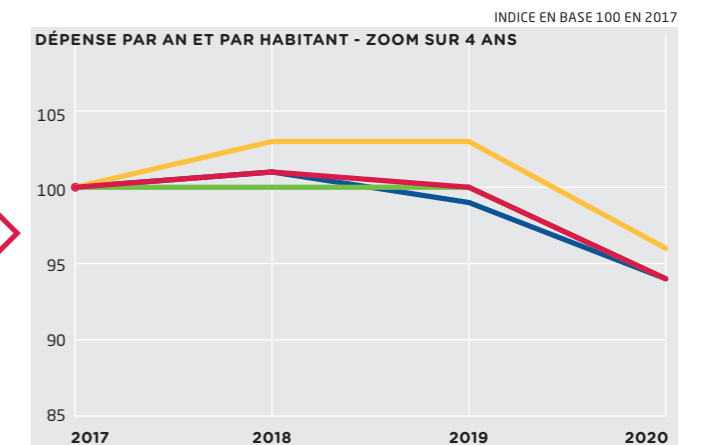
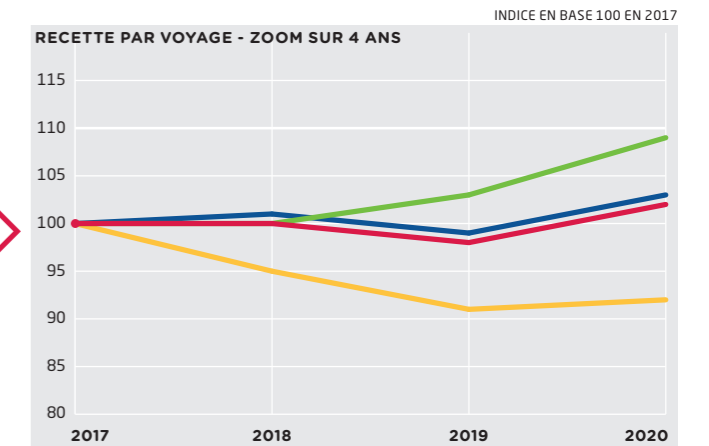
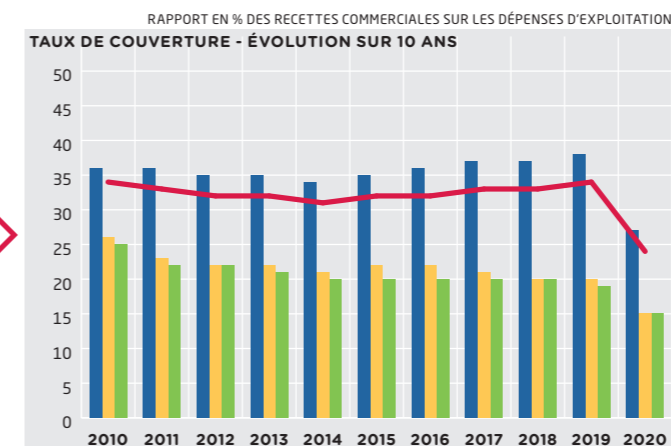
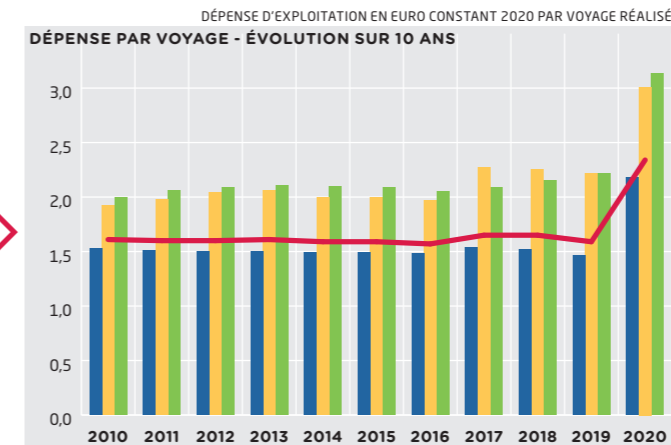
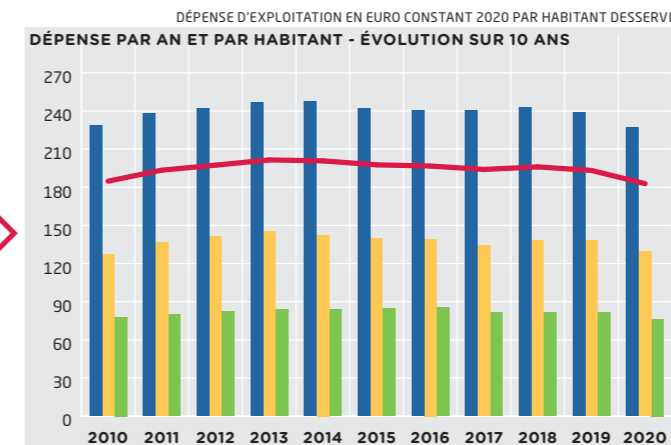
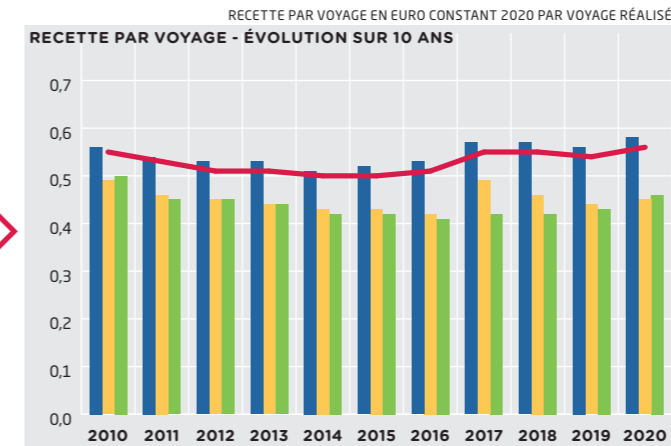
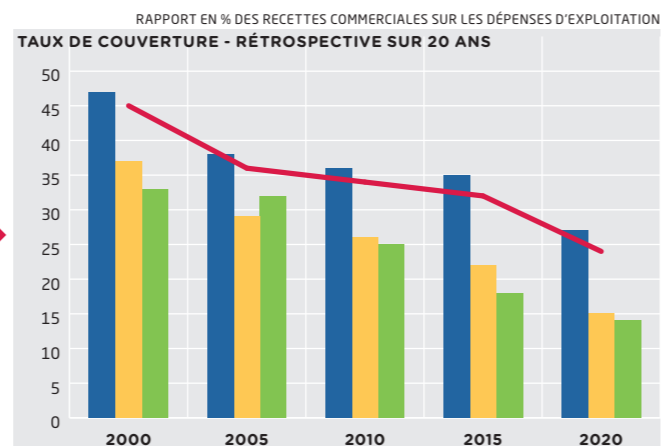
Légère baisse de - 5 % pour cet indicateur en 2020 avec l'effet conjugué de baisse des dépenses et des dernières augmentations de périmètre des RTAOM. La trajectoire à la baisse de la seconde partie des années 2010 subit donc ici une accélération qu'il faudra surveiller dans une logique d'exploitation à coût maîtrisé, tout en conservant une offre de qualité.

**DÉPENSE PAR VOYAGE**

La chute de fréquentation agit défavorablement sur cet indicateur avancé puisqu'il augmente de + 47 % en 2020, majoritairement chez les réseaux de classe 1 qui génèrent plus de fréquentation. La comparaison par rapport à 2010 confirme tout de même l'écart de tendance constaté antérieurement sur la série chronologique, avec une accentuation plus importante chez les réseaux de classes 2 et 3 (+ 57 % pour les deux).

**TAUX DE COUVERTURE**

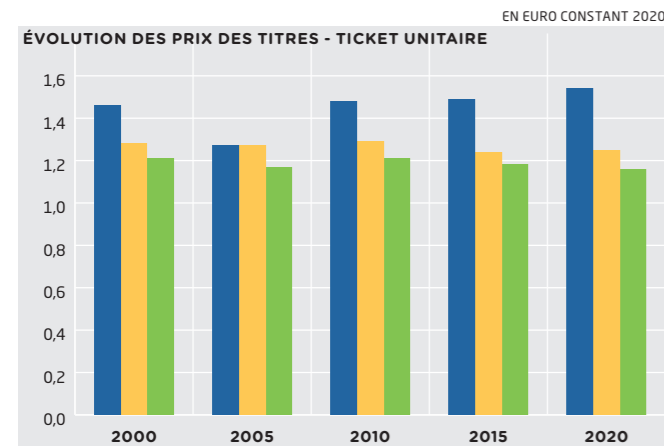
Alors que le niveau moyen du recouvrement des dépenses par les recettes avait enfin fini par retrouver en 2019 un niveau équivalent à 2010, celui-ci chute drastiquement en 2020, perdant en moyenne 10 points. Les réseaux de classe 1, s'appuyant davantage sur les recettes commerciales, connaissent une chute de - 30 % tandis que les deux autres classes baissent de - 25 %.



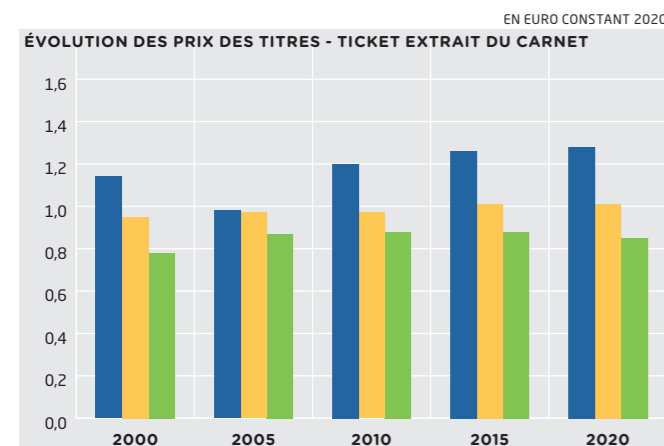
DONNÉES IMPACTÉES PAR LA COVID NON SIGNIFICATIVES

PRIX DES PRINCIPAUX TITRES

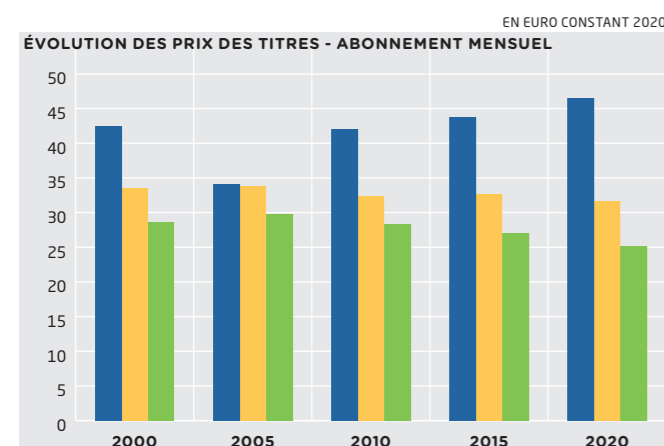
L'ensemble des comparaisons est effectué à euros constants. Aussi sur la période 2000/2020, l'inflation cumulée des prix à la consommation est de 32,5 %.

**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 réseaux de classe 1 (+ 6,1 % depuis 2000 et + 4,6 % depuis 2010). Les autres catégories de réseaux connaissent même une baisse de - 2,7 % et - 4,5 % en euros constants sur la dernière décennie.

**TICKET ISSU DU CARNET**

Depuis 2000, c'est le titre qui a le plus augmenté toutes classes confondues, avec une moyenne de + 9,3 %. Depuis 2010, le rythme d'augmentation est moins important et les réseaux de classe 3 affichent même une légère baisse de - 3,1 % en euros constants. L'avantage tarifaire du ticket issu du carnet par rapport au ticket unitaire reste néanmoins plus marqué dans les petits réseaux en 2020 (en moyenne 26 % de réduction) que dans les moyens (- 19 %) et les grands (- 17 %).

**ABONNEMENT MENSUEL**

Suivant une trajectoire très similaire au ticket unitaire alors qu'il ne s'adresse vraisemblablement pas aux mêmes catégories de clients et qu'il est remboursé pour moitié aux salariés, l'abonnement mensuel est dans une tendance d'évolution contrastée entre les catégories de réseaux. Sur la décennie passée, les classes 1 affichent une augmentation de + 10 %, concordante aux investissements effectués dans la qualité et quantité de l'offre. Les classes 2 peinent à augmenter et le prix baisse même de - 2 % en euros constants. Enfin, l'abonnement moyen pour les réseaux de classe 3 baisse, lui, de - 11 %.

LES DONNÉES ET RATIOS PAR RÉSEAU DE L'ANNÉE 2020

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

Celle-ci est menée conjointement par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) sous l'impulsion de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du ministère (DGITM/MTES).

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 :

136 réseaux

SUR 158 ADHÉRENTS UTP

28

RÉSEAUX DE PLUS DE 250 000 HABITANTS SUR 28

44


RÉSEAUX DE 100 000 À 250 000 HABITANTS SUR 53

64





























RÉSEAUX DE MOINS DE 100 000 HABITANTS SUR 77

DONNÉES 2020 • CLASSE 1

POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES
À 250 000 HABITANTS


 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.

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

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS) D'HABITANTS	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM ²)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTES COMMER- CIALES (EN K€)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Angers		306	1,0	667	-	1 862	9 966	-14,5	26 590	-34,1	29 249	nc	349	2,0	609	-15,7	12 793	-33,7	52 293	-17,1	16	-1,8
Bordeaux		811	1,1	578	-	1 240	33 527	-7,9	114 701	-32,4	87 558	-32,4	717	-0,4	3 209	4,0	55 537	-32,5	219 639	-2,5	14,9	-
Caen		273	0,4	363	-	743	10 144	-9,5	13 090	-29,7	0	-	235	-1,7	633	-6,2	9 369	-25,9	58 318	-2,5	0	-
Clermont-Ferrand		305	1,4	321	-	1 042	8 009	-13,5	19 303	-29,5	28 167	-	292	0,4	858	0,4	9 649	-38,0	70 028	-1,6	15,1	-
Dijon		259	0,4	240	-	546	9 459	-15,0	31 115	-32,6	24 754	-33,4	231	-3,3	807	-1,0	14 770	-32,0	63 451	-5,3	14,5	6,6
Grenoble		457	1,4	552	1,2	515	16 594	-9,2	43 033	-45,6	41 248	-44,2	382	4,9	1 676	-1,1	28 076	-30,0	110 865	-7,6	16,9	9,7
Havre (Le)		273	-0,1	496	-	446	9 048	-1,7	20 583	-20,0	16 080	-20,0	224	22,4	633	2,0	10 328	-31,4	55 354	1,8	17,5	7,4
Lens		651	0,1	997	-	4 610	12 636	-10,4	8 712	-33,1	14 467	-13,1	494	5,1	720	9,1	3 793	-21,8	62 678	-4,5	17,3	-2,8
Lille		1 161	0,3	648	-	1 808	36 787	-10,3	106 784	-39,6	90 090	-39,2	798	-0,4	3 113	-1,3	67 414	-33,0	286 756	-4,4	14,4	-0,7
Lyon		1 460	0,9	628	-	4 516	54 311	-5,1	289 397	-34,5	244 251	-21,7	1 453	3,1	4 731	-0,2	165 281	-34,5	397 620	-3,3	14,9	-2,0
Marseille		1 449	-1,2	1 181	-	1 437	41 297	-6,6	109 254	-40,0	0	-	1 055	-2,0	4 365	2,6	86 135	-31,9	318 463	-1,9	0	-
Montpellier		488	1,9	422	-	401	13 308	-4,1	43 959	-47,6	34 396	-47,4	298	2,8	1 256	4,2	29 181	-37,4	99 847	-1,5	13,1	-0,8
Mulhouse		278	0,2	439	-	319	6 137	-18,3	22 959	-20,9	18 426	-21,2	211	-2,3	556	-0,5	8 534	-29,0	44 579	-8,9	14,7	-0,7
Nancy		262	0,2	142	-	380	7 786	-10,4	15 967	-41,2	12 794	-42,2	246	28,3	817	0,9	12 717	-36,0	61 077	-2,7	10,7	-1,8
Nantes		672	1,5	559	-	758	26 075	-10,9	95 398	-35,8	72 948	-35,7	778	2,5	2 419	2,6	52 876	-30,7	173 795	-1,1	17,7	-0,6
Nice		546	0,4	1 466	-	2 428	19 828	-4,7	53 655	-28,2	41 732	-29,0	550	6,8	2 015	6,4	30 052	-37,5	163 647	3,6	13,3	-0,7
Nîmes		248	-0,1	677	-	938	6 562	-6,2	8 551	-39,5	6 429	-40,5	248	18,7	488	2,1	4 371	-32,8	36 082	-1,7	14,1	-1,4
Orléans		293	0,2	334	-	493	10 453	-11,9	22 872	-37,7	16 906	-37,0	264	-	743	-0,7	13 824	-27,1	60 624	-5,9	0	-
Perpignan		272	0,1	617	-	6 010	7 457	-10,7	7 004	-28,5	6 008	-27,9	233	4,0	445	-0,8	4 189	-25,5	30 322	-5,4	16,6	-
Rennes		461	1,0	705	-	2 050	21 033	-10,8	55 938	-36,7	45 111	-37,2	577	0,2	1 564	1,4	29 975	-29,8	129 240	-1,4	19,2	-2,0
Rouen		419	0,7	387	-	679	13 280	-7,9	37 717	-34,5	29 747	-34,4	332	1,5	1 152	1,2	22 914	-31,7	91 776	-6,2	16,3	1,2
Saint-Étienne		410	0,9	724	10,8	849	9 713	-8,9	30 364	-29,7	19 807	-30,4	312	-2,5	860	1,5	13 603	-27,2	59 074	-1,7	14,5	-5,2
Strasbourg		506	1,3	338	-	607	16 697	-10,9	88 399	-30,7	65 480	-30,7	432	2,1	1 644	1,5	42 357	-31,8	125 688	-2,4	12,7	-0,8
Toulon		445	0,9	366	-	1 383	11 779	-10,9	20 925	-32,8	20 847	-27,6	403	21,4	948	1,9	14 453	-22,4	72 377	-2,8	12,8	-
Toulouse		1 043	1,5	1 044	-	1 545	37 146	-7,0	122 142	-38,5	85 455	-38,8	887	0,2	2 930	-0,1	70 191	-32,8	235 964	-3,7	14,2	1,4
Tours		312	0,4	446	-	613	9 584	-18,5	22 743	-38,1	16 481	-38,1	250	10,1	774	-0,8	17 892	-30,3	59 612	-8,3	0	-
Valence / Romans		263	0,6	1 141	-	1 369	7 123	-13,4	7 758	-36,9	5 703	-34,8	213	-1,4	519	1,0	3 653	-24,6	26 771	-5,3	15,3	-
Valenciennes		355	0,1	635	-	631	7 417	-12,9	7 081	-35,3	0	-	243	2,1	495	2,5	8 307	-24,9	49 701	-1,4	17,5	1,2
TOTAL CLASSE 1 (28 RÉSEAUX)		14 676	0,6	17 112	0,5	40 216	473 157	-9,0	1 445 994	-35,8	1 074 134	-30,2	12 707	2,9	40 978	1,0	842 234	-32,5	3 215 641	-3,2		-7,7
TOTAL CLASSE 1 À TCSP LOURD (24 RÉSEAUX)		13 449	0,6	14 311	0,5	30 517	440 236	-8,9	1 401 756	-35,8	1 035 147	-30,2	11 610	2,2	38 578	1,0	815 568	-32,7	3 050 089	-3,2		-9,0

RATIOS 2020 • CLASSE 1

POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES
À 250 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.

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

RÉSEAU	TCS LOURD	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Angers		459	1,0	32,5	-15,4	86,8	-34,8	2,7	-22,9	16 372	1,3	24 101	5,7	0,48	0,6	1,97	25,7	5,25	-3,0	24,5	-20,0
Bordeaux		1 403	1,1	41,3	-8,9	141,4	-33,1	3,4	-26,6	10 448	-11,5	15 364	-12,6	0,48	-0,2	1,91	44,2	6,55	5,9	25,3	-30,8
Caen		753	0,4	37,1	-9,9	47,9	-30,0	1,3	-22,3	16 035	-3,5	21 689	-1,4	0,72	5,3	4,46	38,6	5,75	7,7	16,1	-24,0
Clermont-Ferrand		952	1,4	26,2	-14,7	63,3	-30,5	2,4	-18,5	9 330	-13,8	16 432	-12,2	0,50	-12,1	3,63	39,5	8,74	13,6	13,8	-37,0
Dijon		1 080	0,4	36,5	-15,4	120,1	-32,8	3,3	-20,6	11 716	-14,2	16 823	-14,5	0,47	0,8	2,04	40,3	6,71	11,4	23,3	-28,2
Grenoble		828	0,2	36,3	-10,5	94,2	-46,4	2,6	-40,1	9 901	-8,2	15 640	-5,9	0,65	28,7	2,58	70,1	6,68	1,8	25,3	-24,3
Havre (Le)		550	-0,1	33,2	-1,6	75,5	-19,9	2,3	-18,6	14 301	-3,6	20 768	-1,4	0,50	-14,3	2,69	27,1	6,12	3,5	18,7	-32,6
Lens		653	0,1	19,4	-10,4	13,4	-33,1	0,7	-25,3	17 553	-17,9	23 439	-17,4	0,44	16,9	7,19	42,7	4,96	6,6	6,1	-18,1
Lille		1 792	0,3	31,7	-10,5	92,0	-39,8	2,9	-32,7	11 817	-9,1	22 140	-9,3	0,63	10,9	2,69	58,3	7,79	6,5	23,5	-29,9
Lyon		2 324	0,9	37,2	-6,0	198,2	-35,1	5,3	-30,9	11 480	-4,9	18 937	-5,7	0,57	-0,1	1,37	47,6	7,32	2,0	41,6	-32,3
Marseille		1 227	-1,2	28,5	-5,4	75,4	-39,3	2,6	-35,8	9 461	-8,9	16 877	-11,0	0,79	13,6	2,91	63,6	7,71	5,0	27,0	-30,6
Montpellier		1 156	1,9	27,3	-5,9	90,2	-48,6	3,3	-45,3	10 597	-8,0	16 221	-9,5	0,66	19,4	2,27	88,0	7,50	2,8	29,2	-36,5
Mulhouse		633	0,2	22,1	-18,5	82,5	-21,0	3,7	-3,1	11 045	-17,9	17 609	-14,7	0,37	-10,3	1,94	15,2	7,26	11,6	19,1	-22,1
Nancy		1 839	0,2	29,8	-10,6	61,0	-41,3	2,1	-34,3	9 526	-11,2	13 895	-11,3	0,80	8,7	3,83	65,4	7,84	8,7	20,8	-34,3
Nantes		1 202	1,5	38,8	-12,2	141,9	-36,8	3,7	-28,0	10 780	-13,2	16 918	-13,8	0,55	7,9	1,82	54,0	6,67	10,9	30,4	-29,9
Nice		372	0,4	36,3	-5,1	98,3	-28,5	2,7	-24,7	9 840	-10,4	14 526	-12,7	0,56	-13,0	3,05	44,2	8,25	8,6	18,4	-39,6
Nîmes		366	-0,1	26,5	-6,0	34,5	-39,4	1,3	-35,6	13 447	-8,1	18 264	-8,8	0,51	11,1	4,22	62,6	5,50	4,8	12,1	-31,7
Orléans		876	0,2	35,7	-12,1	78,1	-37,9	2,2	-29,4	14 074	-11,2	21 574	-12,1	0,60	17,2	2,65	51,1	5,80	6,7	22,8	-22,4
Perpignan		442	0,1	27,4	-10,8	25,7	-28,6	0,9	-20,0	16 772	-9,9	22 474	-8,8	0,60	4,2	4,33	32,3	4,07	5,9	13,8	-21,2
Rennes		654	1,0	45,6	-11,7	121,3	-37,3	2,7	-29,0	13 452	-12,1	23 519	-11,9	0,54	10,9	2,31	55,8	6,14	10,5	23,2	-28,8
Rouen		1 081	0,7	31,7	-8,6	90,1	-34,9	2,8	-28,8	11 529	-9,0	18 787	-22,4	0,61	4,1	2,43	43,1	6,91	1,9	25,0	-27,2
Saint-Étienne		566	-9,0	23,7	-9,7	74,1	-30,3	3,1	-22,9	11 289	-10,2	16 547	-10,2	0,45	3,6	1,95	39,9	6,08	7,9	23,0	-25,9
Strasbourg		1 499	1,3	33,0	-12,1	174,7	-31,6	5,3	-22,2	10 156	-12,3	15 389	-13,4	0,48	-1,6	1,42	40,9	7,53	9,6	33,7	-30,1
Toulon		1 214	0,9	26,5	-11,7	47,0	-33,3	1,8	-24,5	12 427	-12,5	18 685	-4,0	0,69	15,4	3,46	44,6	6,14	9,1	20,0	-20,2
Toulouse		1 000	1,5	35,6	-8,3	117,1	-39,4	3,3	-33,9	12 678	-6,8	22 426	-7,0	0,57	9,3	1,93	56,6	6,35	3,5	29,7	-30,2
Tours		699	0,4	30,7	-18,8	73,0	-38,3	2,4	-24,1	12 379	-17,8	17 199	-18,4	0,79	12,6	2,62	48,1	6,22	12,5	30,0	-24,0
Valence / Romans		231	0,6	27,1	-13,9	29,5	-37,3	1,1	-27,2	13 716	-14,2	17 821	-14,4	0,47	19,5	3,45	50,0	3,76	9,3	13,6	-20,4
Valenciennes		559	0,1	20,9	-13,0	20,0	-35,3	1,0	-25,7	14 994	-15,0	25 281	-10,1	1,17	16,0	7,02	52,4	6,70	13,3	16,7	-23,9
MOYENNE CLASSE 1 (28 RÉSEAUX)		858	0,1	32,2	-9,6	98,5	-36,2	3,1	-29,4	11 547	-9,9	18 377	-10,4	0,58	5,2	2,22	0,5	6,80	6,4	26,2	-30,2
MOYENNE CLASSE 1 À TCS (24 RÉSEAUX)		940	0,1	32,7	-9,5	104,2	-36,2	3,2	-29,5	11 412	-9,8	18 324	-10,6	0,58	4,9	2,18	0,5	6,93	6,2	26,7	-30,4
MOYENNE PROVINCE (135 RÉSEAUX)		425	-1,0	28,3	-10,2	72,6	-35,3	2,6	-28,0	12 526	-10,5	18 815	-10,7	0,56	4,9	2,40	0,5	6,17	6,8	23,2	-29,3

DONNÉES 2020 • CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM ²)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTES COMMER- CIALES (EN K€)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Aix-en-Provence	🚊	159	0,4	240	-	384	6 434	-7,3	7 091	-29,4	0	-	198	57,1	476	3,8	3 834	-23,1	32 801	-0,9	13,9	6,9
Alès	🚊	146	0,5	1 003	-	0	2 298	-16,5	1 600	-32,8	0	-	111	-	84	-	822	-13,5	10 307	-4,9	15,4	-
Amiens	🚊	184	0,0	349	-	448	6 136	-7,5	9 639	-27,7	0	-	154	8,5	457	-4,0	4 142	-25,5	32 182	-9,8	14	-6,7
Angoulême		142	0,3	536	-	583	4 851	-3,4	8 161	-24,9	6 662	-24,9	149	3,5	272	4,6	3 205	-29,4	18 390	1,1	18,9	1,1
Anncy	🚊	203	7,1	429	9,8	1 989	5 511	-1,7	10 153	-46,3	0	-	179	6,5	312	1,1	5 417	-27,8	24 613	2,1	0	-
Antibes		181	0,6	466	-	337	3 585	nc	0	-	0	-	107	-2,7	233	-3,1	nc	nc	nc	nc	17	nc
Arras		110	0,6	306	-	1 126	3 089	-7,6	9 333	-14,8	0	-	107	7,0	184	1,1	1 307	-28,8	13 338	-5,3	0	-
Aubagne	🚊 🚋	117	2,3	277	-	263	2 486	-8,1	4 580	-30,4	0	-	77	16,7	205	2,5	0	-100,0	13 910	-5,1	19,4	-0,5
Avignon	🚊 🚋	197	-0,1	303	-	823	5 689	-7,1	7 004	-34,6	5 356	-36,8	174	30,8	449	10,6	4 190	-27,4	34 180	-3,9	15,7	4,7
Bayonne	🚊	168	1,2	176	-	517	5 388	-12,9	6 313	-29,3	0	-	148	-4,5	401	6,2	3 892	-24,6	28 642	-3,1	17,5	15,9
Belfort	🚊	145	-0,4	609	-	1 620	4 746	-10,4	5 281	-39,1	4 267	-36,2	153	9,3	287	-2,8	2 161	-31,9	18 116	-7,3	17,5	-
Berre (Étang de)	🚊	139	0,1	193	-	532	3 312	-12,4	2 255	-31,0	1 916	-30,2	162	4,5	240	9,6	1 269	-14,0	20 318	-	19,2	-
Besançon	🚊 🚋	126	0,6	81	-	207	5 152	-10,7	14 970	-29,1	17 232	-14,6	153	0,7	485	-2,0	8 105	-22,0	34 586	-4,7	15,3	-3,2
Béziers	🚊	128	0,7	303	-	342	3 119	-4,5	2 873	-35,4	0	-	69	-	210	3,5	nc	nc	14 143	-5,5	15	-
Blois		108	-0,4	792	-	385	2 345	-15,2	6 926	-10,2	5 772	-10,2	92	2,2	158	2,6	nc	nc	10 687	-3,4	15,7	-
Bourg-en-Bresse	🚊	138	1,4	1 286	3,8	2 707	2 389	15,8	3 589	-18,6	4 130	-	135	13,4	144	7,5	1 371	-18,5	12 357	21,4	14,8	1,4
Boulogne-sur-Mer	🚊	114	-0,4	205	-	180	2 421	-10,6	2 533	-29,7	2 375	-31,1	79	1,3	175	-2,1	1 742	-25,5	12 550	-4,8	14	-
Bourges	🚊	109	0,2	434	-	1 847	2 997	-9,5	3 755	-30,5	0	-	109	10,1	228	-0,8	1 659	-24,2	13 799	-6,0	18,1	-
Brest	🚊 🚋	214	0,1	218	-	527	6 611	-14,7	21 917	-23,0	18 732	nc	169	-5,6	574	2,9	9 697	-38,3	42 754	-7,6	17,1	-
Brive-la-Gaillarde	🚊	110	-0,2	809	-	109	1 137	-16,9	812	-37,2	0	-	33	3,1	58	9,8	485	-30,2	4 435	-7,1	0	-
Calais	🚊	111	1,5	211	20,3	406	2 734	4,3	5 111	-32,8	0	-	65	12,1	177	8,6	630	-72,7	13 437	3,8	18,6	2,2
Chalon-sur-Saône	🚊	112	0,0	463	-	292	2 143	-21,3	2 182	-39,3	2 230	-38,3	49	2,1	95	-6,0	1 299	-28,7	10 014	-8,3	15	-
Chambéry	🚊	140	0,6	527	-	630	4 030	-18,6	4 822	-49,0	3 751	-43,5	136	-0,7	334	1,0	3 392	-32,5	22 124	-8,4	17,6	2,3
Charleville-Mézières	🚊	117	-0,5	440	-	338	1 909	-4,1	1 918	-32,4	1 768	nc	58	3,6	126	0,8	1 358	-36,2	8 605	-2,2	15,2	-
Cholet		107	0,4	788	-	639	2 259	-16,1	3 531	-30,3	2 611	-30,4	62	1,6	99	-3,4	1 816	-25,0	7 189	-4,0	22,5	-
Colmar		116	0,0	244	-	403	1 930	-7,0	6 587	-17,4	6 587	-16,6	51	-	105	-3,9	1 514	-33,8	7 990	-4,7	13,1	-
Dreux	🚊	115	-0,2	1 013	-	80	956	-14,2	879	-32,6	887	-32,0	29	11,5	59	-	751	-17,7	5 062	-5,5	0	-
Dunkerque	🚊	199	-0,5	300	-	333	8 457	-13,2	14 202	-18,9	14 202	-18,9	153	0,7	490	1,7	1	nc	45 675	-3,6	20,2	-
Évreux	🚊	112	-0,9	660	-	187	1 627	-11,3	2 004	-61,9	0	-	53	1,9	115	1,5	888	-43,1	8 487	-4,1	0	-
Fos-sur-Mer	🚊	176	0,5	457	-	0	3 147	-10,4	1 536	-31,1	0	-	93	3,3	233	90,8	490	-14,3	9 759	-3,4	16	-23,8
Fréjus/Saint-Raphaël	🚊	117	1,8	347	-	850	1 461	-3,6	1 279	-30,7	1 264	-31,0	64	6,7	83	-21,5	1 002	-16,4	8 169	0,9	19,1	3,2


📄 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.

Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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
















DONNÉES 2020 • CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.

Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM ²)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTES COMMER- CIALES (EN K€)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (EN K€)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Grasse		102	-1,3	490	-	1 474	1 652	-3,6	0	-	0	-	78	77,3	89	2,0	409	-25,5	7 722	-11,9	0	-
Isle d'Abeau (L')		109	0,7	246	-	459	2 275	-9,9	1 553	-33,1	0	-	81	3,8	140	1,7	1 015	-14,2	9 980	-2,4	18,9	8,0
Limoges		211	-0,2	521	-	497	5 069	-9,3	10 234	-36,7	8 911	-21,6	141	4,4	357	2,5	4 799	-11,0	22 596	-3,8	15,3	11,7
Lorient		209	0,4	739	-	1 729	6 472	-18,9	17 103	-16,1	0	-	198	88,6	259	-6,4	4 293	-30,7	32 886	-1,6	0	-
Mans (Le)		210	0,3	267	-	618	7 308	-12,0	19 167	-37,1	15 457	-37,1	203	1,0	620	-5,2	10 232	-28,9	44 108	-5,5	15,1	-0,7
Maubeuge		129	-0,5	366	-	1 709	2 519	-8,5	3 960	-23,8	0	-	64	-3,0	158	-0,2	980	-33,1	13 417	-2,8	18	-5,3
Metz		225	0,1	306	-	652	8 056	-12,2	15 027	-36,0	11 437	-36,0	188	1,6	582	-0,4	11 530	-22,3	38 957	-8,8	15,8	-
Montbéliard		143	0,2	449	-	1 565	3 919	-15,1	6 321	-20,9	0	-	142	-5,3	255	0,9	1 470	-32,4	17 725	-9,2	19,2	-
Nancy Suburbain		163	18,8	281	40,2	16	1 325	42,2	1 136	-14,1	977	-6,3	50	78,6	70	37,9	nc	nc	nc	nc	19,5	-
Niort		125	0,4	815	-	584	2 949	-3,2	4 039	-29,4	0	-	119	13,3	186	-0,4	132	61,0	12 680	-3,1	14,8	-
Pau		183	-0,1	414	-	1 165	4 821	-11,0	6 237	-33,3	0	-	141	-10,2	412	6,0	3 518	-18,9	25 850	-2,8	17,3	1,2
Poitiers		199	26,3	1 065	199,2	1 628	5 364	-5,5	7 980	-32,7	5 862	-34,3	199	12,2	325	-1,3	4 215	-27,8	25 086	0,1	17,6	-
Quimper		104	0,4	479	-	431	3 227	-12,0	3 583	-35,9	3 583	-35,9	113	5,6	158	1,7	1 979	-24,8	13 438	-4,6	16,2	1,9
Reims		225	0,2	179	-	246	6 008	-16,5	11 356	-43,8	23 429	-27,3	157	-	562	1,5	11 730	-32,5	48 151	-5,7	14,2	6,8
Roanne		103	-0,2	689	-	371	1 516	-9,3	1 791	-34,1	1 791	-34,1	55	-	83	-1,2	952	-31,2	7 550	-6,5	15,9	-
Rochelle (La) (RTCR)		129	1,2	115	-	291	2 956	-6,9	5 929	-33,0	0	-	85	3,7	271	-1,6	4 836	-28,4	18 756	-2,9	16,9	-0,6
Salon-de-Provence		129	0,3	573	nc	nc	nc	nc	nc	nc	-	nc	nc	nc	-	388	-31,0	5 419	-4,1	nc	-	
Sète		127	0,9	310	-	301	2 486	-8,0	2 256	-28,7	0	-	68	33,3	138	-1,8	1 232	-28,2	11 325	2,0	18,3	-
Tarbes		128	58,4	615	363,1	273	1 420	3,9	783	-46,8	0	-	61	22,0	100	33,3	437	-37,5	7 298	42,4	17,8	-
Troyes		176	0,3	890	-	299	3 309	-13,8	5 650	-40,6	4 428	-40,3	108	5,9	261	2,8	2 712	-29,3	16 341	-7,2	15,7	2,6
Thionville		189	0,4	375	-	799	3 317	-23,8	2 794	-40,9	0	-	134	-4,3	298	-4,2	2 638	-11,5	17 372	-4,6	16,5	-
Vannes		175	0,8	807	-	360	3 853	-13,3	6 202	-18,8	5 393	-18,8	157	7,9	147	3,8	3 292	-25,5	16 413	-5,2	16	-0,6
TOTAL CLASSE 2 (43 RÉSEAUX)		6 499	1,1	20 556	4,2	29 887	170 322	-10,6	288 142	-30,9	172 997	-24,7	5 205	7,6	11 663	2,0	133 466	-28,0	872 392	-4,1		-4,4
TOTAL CLASSE 2 À TCSP (6 RÉSEAUX)		1 090	0,4	1 325		2 684	33 254	-12,1	78 994	-32,8	80 206	-6,1	933	5,1	2 895	1,0	43 954	-31,0	217 689	-5,5		0,9

RATIOS 2020 • CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCS LOURD	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Aix-en-Provence	🚊	660	0,4	40,6	-7,6	44,7	-29,7	1,1	-23,9	13 517	-10,7	17 044	-10,6	0,54	8,9	4,63	40,4	5,10	6,9	11,7	-22,4
Alès	🚊	145	0,5	15,8	-16,9	11,0	-33,1	0,7	-19,5	27 319	-16,5	31 999	-16,5	0,51	28,7	6,44	41,5	4,49	14,0	8,0	-9,0
Amiens	🚊	528	0,0	33,3	-7,5	52,3	-27,8	1,6	-21,9	13 415	-3,7	18 685	-3,3	0,43	3,1	3,34	24,8	5,24	-2,6	12,9	-17,4
Angoulême		265	0,3	34,1	-3,7	57,3	-25,1	1,7	-22,2	17 856	-7,7	23 770	-5,2	0,39	-6,0	2,25	34,6	3,79	4,7	17,4	-30,2
Annecy	🚊	473	-2,4	27,1	-8,2	50,0	-49,8	1,8	-45,4	17 676	-2,8	22 278	-3,6	0,53	34,3	2,42	90,1	4,47	3,8	22,0	-29,3
Antibes		389	0,6	19,8	nc	0,0	-	0,0	-	15 388	nc	20 488	nc	nc	-	nc	-	nc	nc	nc	nc
Arras		361	0,6	28,0	-8,1	84,6	-15,3	3,0	-7,8	16 770	-8,6	20 732	-8,2	0,14	-16,4	1,43	11,1	4,32	2,5	9,8	-24,8
Aubagne	🚊	423	2,3	21,2	-10,2	39,0	-31,9	1,8	-24,2	12 128	-10,3	15 836	-10,4	0,00	-	3,04	36,3	5,59	3,3	0,0	-100,0
Avignon	🚊	650	-0,1	28,9	-6,9	35,6	-34,5	1,2	-29,6	12 669	-16,0	16 161	-17,6	0,60	11,0	4,88	46,8	6,01	3,4	12,3	-24,4
Bayonne	🚊	955	1,2	32,1	-13,9	37,6	-30,1	1,2	-18,8	13 423	-18,0	16 791	-16,3	0,62	6,6	4,54	37,1	5,32	11,3	13,6	-22,2
Belfort	🚊	238	-0,4	32,7	-10,0	36,4	-38,8	1,1	-32,0	16 535	-7,8	21 561	-7,5	0,41	11,8	3,43	52,1	3,82	3,4	11,9	-26,4
Berre (Étang de)	🚊	721	0,1	23,8	-12,5	16,2	-31,1	0,7	-21,2	13 800	-20,1	41 399	76,3	0,56	24,7	9,01	45,0	6,13	14,2	6,2	-14,0
Besançon	🚊	1 563	0,6	40,8	-11,3	118,5	-29,5	2,9	-20,6	10 635	-8,8	15 294	-8,8	0,54	9,9	2,31	34,4	6,71	6,7	23,4	-18,2
Béziers	🚊	422	0,7	24,4	-5,2	22,5	-35,9	0,9	-32,4	14 851	-7,8	18 564	-7,7	0,64	31,1	4,92	46,4	4,53	-1,0	13,1	-10,4
Blois		137	-0,4	21,6	-14,9	63,9	-9,9	3,0	5,9	14 805	-17,4	17 320	-17,1	0,17	-6,6	1,54	7,6	4,56	14,0	11,0	-13,3
Bourg-en-Bresse	🚊	108	-2,3	17,3	14,2	26,0	-19,7	1,5	-29,7	16 599	7,7	19 201	2,9	0,38	0,0	3,44	49,1	5,17	4,8	11,1	-32,9
Boulogne-sur-Mer	🚊	558	-0,4	21,1	-10,3	22,1	-29,4	1,0	-21,3	13 813	-8,8	18 017	-7,7	0,69	5,9	4,95	35,4	5,18	6,6	13,9	-21,8
Bourges	🚊	250	0,2	27,6	-9,7	34,5	-30,7	1,3	-23,3	13 155	-8,7	18 954	-8,9	0,44	9,1	3,67	35,3	4,60	3,9	12,0	-19,4
Brest	🚊	981	0,1	30,9	-14,8	102,3	-23,1	3,3	-9,7	11 515	-17,1	15 504	-16,9	0,44	-19,9	1,95	20,0	6,47	8,4	22,7	-33,3
Brive-la-Gaillarde	🚊	136	-0,2	10,3	-16,8	7,4	-37,0	0,7	-24,3	19 543	-24,4	25 275	-26,0	0,60	11,0	5,46	47,9	3,90	11,9	10,9	-24,9
Calais	🚊	529	-15,6	24,6	2,7	45,9	-33,8	1,9	-35,5	15 446	-4,0	21 194	-8,7	0,12	-59,4	2,63	54,4	4,91	-0,4	4,7	-73,7
Chalon-sur-Saône	🚊	242	0,0	19,1	-21,3	19,5	-39,3	1,0	-22,9	22 606	-16,3	28 651	-15,0	0,60	17,5	4,59	51,1	4,67	16,5	13,0	-22,2
Chambéry	🚊	265	0,6	28,9	-19,2	34,5	-49,4	1,2	-37,3	12 084	-19,5	16 564	-17,3	0,70	32,4	4,59	79,7	5,49	12,6	15,3	-26,3
Charleville-Mézières	🚊	265	-0,5	16,4	-3,6	16,4	-32,0	1,0	-29,5	15 191	-4,8	18 238	-2,2	0,71	-5,6	4,49	44,6	4,51	1,9	15,8	-34,7
Cholet		136	0,4	21,0	-16,5	32,9	-30,6	1,6	-17,0	22 912	-13,1	29 531	-12,8	0,51	7,7	2,04	37,8	3,18	14,4	25,3	-21,8
Colmar		475	0,0	16,6	-7,0	56,8	-17,4	3,4	-11,2	18 415	-3,2	24 491	-3,7	0,23	-19,9	1,21	15,4	4,14	2,5	18,9	-30,6
Dreux	🚊	113	-0,2	8,3	-14,0	7,7	-32,5	0,9	-21,5	16 128	-14,2	21 019	-14,2	0,85	22,3	5,76	40,3	5,29	10,2	14,8	-12,8
Dunkerque	🚊	663	-0,5	42,6	-12,7	71,5	-18,4	1,7	-6,5	17 260	-14,6	22 314	-15,2	0,00	nc	3,22	18,9	5,40	11,1	0,0	nc
Évreux	🚊	170	-0,9	14,5	-10,6	17,8	-61,6	1,2	-57,0	14 121	-12,6	19 695	-10,7	0,44	49,3	4,24	151,8	5,22	8,2	10,5	-40,7
Fos-sur-Mer	🚊	386	0,5	17,8	-10,9	8,7	-31,5	0,5	-23,1	13 519	-53,1	16 357	-60,9	0,32	24,4	6,35	40,2	3,10	7,8	5,0	-11,3
Fréjus/Saint-Raphaël	🚊	336	1,8	12,5	-5,3	11,0	-31,9	0,9	-28,1	17 555	22,8	20 747	10,9	0,78	20,7	6,39	45,7	5,59	4,7	12,3	-17,1


🚊 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.

Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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


















RATIOS 2020 • CLASSE 2

POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.


Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	TCSP LOURD	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Grasse		209	-1,3	16,2	-2,3	0,0	-	0,0	-	18 620	-5,5	21 646	-1,5	nc	-	nc	-	4,68	-8,6	5,3	-15,4
Isle d'Abeau (L')		445	0,7	20,8	-10,5	14,2	-33,6	0,7	-25,8	16 276	-11,5	20 761	-9,3	0,65	28,3	6,43	46,0	4,39	8,4	10,2	-12,1
Limoges		405	-0,2	24,0	-9,1	48,5	-36,6	2,0	-30,2	14 183	-11,5	18 129	-11,8	0,47	40,7	2,21	52,0	4,46	6,0	21,2	-7,4
Lorient		283	0,4	30,9	-19,2	81,7	-16,4	2,6	3,4	24 960	-13,3	33 310	-16,6	0,25	-17,4	1,92	17,2	5,08	21,2	13,1	-29,5
Mans (Le)			787	0,3	34,8	-12,2	-37,2	2,6	-28,5	11 794	-7,2	17 366	-6,6	0,53	13,0	2,30	50,2	6,04	7,4	23,2	-24,8
Maubeuge		353	-0,5	19,5	-8,1	30,6	-23,4	1,6	-16,7	15 912	-8,3	22 134	-8,7	0,25	-12,2	3,39	27,5	5,33	6,2	7,3	-31,2
Metz		736	0,1	35,7	-12,3	66,7	-36,0	1,9	-27,1	13 840	-11,9	18 423	-12,9	0,77	21,3	2,59	42,4	4,84	3,8	29,6	-14,8
Montbéliard		318	0,2	27,5	-15,2	44,3	-21,0	1,6	-6,8	15 393	-15,8	19 634	-18,1	0,23	-14,6	2,80	14,7	4,52	6,9	8,3	-25,5
Nancy Suburbain		582	-15,2	8,1	19,7	7,0	-27,7	0,9	-39,6	19 065	3,1	21 268	13,2	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Niort		153	0,4	23,7	-3,6	32,4	-29,7	1,4	-27,1	15 822	-2,8	18 160	-3,7	0,03	nc	3,14	37,4	4,30	0,1	1,0	66,1
Pau		442	-0,1	26,3	-10,9	34,1	-33,2	1,3	-25,0	11 699	-16,0	14 977	-17,7	0,56	21,5	4,14	45,6	5,36	9,2	13,6	-16,6
Poitiers		187	-57,8	27,0	-25,2	40,2	-46,7	1,5	-28,8	16 489	-4,2	23 111	-2,3	0,53	7,2	3,14	48,7	4,68	5,9	16,8	-27,9
Quimper		217	0,4	31,0	-12,4	34,5	-36,2	1,1	-27,2	20 452	-13,6	26 325	-11,3	0,55	17,4	3,75	48,9	4,16	8,4	14,7	-21,1
Reims			1 260	0,2	26,6	-16,7	-43,9	1,9	-32,7	10 684	-17,7	14 797	-18,2	1,03	20,1	4,24	67,8	8,02	13,0	24,4	-28,5
Roanne		149	-0,2	14,7	-9,2	17,4	-34,0	1,2	-27,3	18 310	-8,3	26 230	-7,5	0,53	4,4	4,22	42,0	4,98	3,2	12,6	-26,5
Rochelle (La) (RTCR)		1 121	1,2	22,9	-7,9	45,9	-33,8	2,0	-28,1	10 904	-5,3	16 911	-2,5	0,82	6,9	3,16	45,0	6,35	4,3	25,8	-26,3
Salon-de-Provence		225	0,3	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	7,2	-28,0
Sète		409	0,9	19,6	-8,8	17,8	-29,3	0,9	-22,5	17 989	-6,3	21 230	-5,1	0,55	0,7	5,02	43,0	4,56	10,9	10,9	-29,6
Tarbes		208	-65,8	11,1	-34,4	6,1	-66,4	0,6	-48,8	14 195	-22,1	16 700	-21,8	0,56	17,6	9,32	167,9	5,14	37,0	6,0	-56,1
Troyes		198	0,3	18,8	-14,1	32,0	-40,7	1,7	-31,0	12 684	-16,2	17 556	-13,6	0,48	18,9	2,89	56,1	4,94	7,7	16,6	-23,8
Thionville		503	0,4	17,6	-24,1	14,8	-41,1	0,8	-22,4	11 131	-20,4	15 077	-24,1	0,94	49,7	6,22	61,3	5,24	25,1	15,2	-7,2
Vannes		216	0,8	22,1	-14,0	35,5	-19,4	1,6	-6,3	26 280	-16,4	34 276	-14,2	0,53	-8,3	2,65	16,7	4,26	9,3	20,1	-21,4
MOYENNE CLASSE 2 (43 RÉSEAUX)		316	-2,9	26,2	-11,6	44,3	-31,7	1,7	-22,7	14 604	-12,4	19 559	-11,7	0,46	4,1	3,03	0,4	5,12	7,3	15,3	-25,0
MOYENNE CLASSE 2 À TCSP (6 RÉSEAUX)		823	0,4	30,5	-12,5	72,5	-33,0	2,4	-23,5	11 489	-13,0	15 842	-13,4	0,56	2,7	2,76	0,4	6,55	7,5	20,2	-26,9
MOYENNE PROVINCE (135 RÉSEAUX)		425	-1,0	28,3	-10,2	72,6	-35,3	2,6	-28,0	12 526	-10,5	18 815	-10,7	0,56	4,9	2,40	0,5	6,17	6,8	23,2	-29,3

DONNÉES 2020 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES
À 100 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.


Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2020/2019 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2020/2019 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2020/2019 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2020/2019 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (EN K€)	VAR. 2020/2019 (EN %)	VITESSE D'EXPLOITATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2020/2019 (EN %)
Agde	81	0,7	387	-	76	633	-2,1	324	-41,2	0	-	18	-21,7	26	-	246	-26,8	2 488	2,7	17,8	-
Agen	99	-0,5	481	-	779	1 612	-10,7	3 039	-11,0	2 814	-11,0	60	-3,2	108	9,0	663	-36,7	7 163	-11,2	17	-
Aix-les-Bains	62	1,1	152	-	267	1 045	-23,0	733	-58,4	0	-	41	-4,7	65	-3,7	997	-20,0	3 981	-8,6	17,5	0,6
Ajaccio	89	0,4	269	-	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
Alençon	58	-0,3	462	-	237	893	-11,9	738	-33,4	0	-	42	5,0	46	-	487	-19,4	3 674	-4,2	21	-4,5
Annemasse	92	0,6	78	-	176	1 520	-16,5	2 012	-62,2	0	-	49	-14,0	113	-28,0	2 085	-37,1	8 060	-27,1	12,7	-
Annonay	36	0,1	195	-	65	340	-5,7	358	-35,8	0	-	14	-	17	4,2	145	-28,2	1 482	-1,4	21,3	-
Arcachon	80	1,8	382	-	1 427	1 887	-11,8	1 127	-35,7	1 207	-27,7	65	-	75	-	493	-27,6	5 491	-2,3	0	-
Auch	33	0,7	296	-	155	473	-13,3	428	-28,2	428	-28,2	19	11,8	27	-	197	-19,6	1 817	-4,0	20,9	-
Aurillac	55	0,1	492	-	0	954	-20,8	1 472	-43,9	0	-	61	3,4	72	2,9	619	-34,0	4 238	-7,3	16	-
Auxerre	70	0,2	434	-	1 586	1 645	-0,9	1 365	-29,5	0	-	70	11,1	50	-17,6	887	-24,4	6 351	-9,9	20,4	-0,5
Arles	85	-1,2	1 446	-	553	1 725	-17,9	1 170	-36,1	0	-	64	10,3	105	0,2	554	-36,5	8 903	-3,8	19,2	-5,4
Bar-le-Duc	36	-1,1	400	-	330	703	-19,0	645	-40,1	0	-	28	-	35	-	241	-26,1	2 546	-4,1	18	-
Bastia	63	4,0	68	-	320	1 088	-18,2	1 917	-35,8	0	-	56	-	66	-9,1	469	-42,8	4 631	-6,3	11,9	-3,3
Bayeux	18	-0,2	36	-	29	38	-21,0	30	-34,8	0	-	4	33,3	3	-	20	-16,7	247	-27,1	0	-
Beaune	53	-0,5	559	-	10	490	-12,6	390	-20,7	0	-	25	8,7	26	-	84	-25,7	1 778	-0,8	15,4	-
Beauvais	84	0,8	312	-	209	1 092	-31,6	2 681	-42,2	0	-	46	-	107	-8,5	413	-45,1	6 163	-16,0	12,8	-3,0
Briançon	13	-3,9	86	-	11	213	-13,3	459	-18,5	471	nc	5	25,0	15	4,2	154	-8,3	1 128	0,4	16,2	-
Châlons en-Champagne	81	11,2	810	21,9	429	1 728	-16,2	3 487	-25,7	5 066	8,0	64	16,4	88	-10,7	1 434	-17,5	6 889	1,4	17,5	4,2
Châteauroux	75	-0,5	538	-	268	1 601	-8,2	3 533	-34,7	3 533	-34,6	42	2,4	79	-2,5	38	40,7	5 390	-7,0	17,2	0,6
Châtelleraut	55	-0,3	387	-	415	1 001	-10,2	1 909	-21,4	1 909	-2,1	42	-	49	4,3	703	-24,2	3 575	-8,3	19,5	-
Chaumont	32	0,1	445	-	250	704	-17,1	394	-32,5	394	-38,2	25	13,6	39	4,0	619	-13,7	3 389	-8,3	15,7	-
Cherbourg	82	-0,1	69	-	224	2 148	-10,7	5 312	-20,3	0	-	57	-5,0	136	-8,0	1 710	-22,1	8 966	-10,5	0	-
Concarneau	56	9,5	426	14,7	997	1 118	-4,1	1 039	-14,8	0	-	48	6,7	46	-	433	-10,0	2 993	8,8	0	-
Creil	88	0,6	83	-	38	1 564	21,0	1 843	-37,2	0	-	51	8,5	129	11,4	705	-19,5	7 807	29,5	0	-
Creusot (Le)	73	-1,4	203	-	121	787	-5,4	380	-27,3	0	-	20	-	39	-	401	-30,6	3 336	-2,7	18,3	-
Dieppe	47	-1,2	129	-	325	956	-11,8	1 344	-36,0	1 089	nc	51	8,5	72	-0,6	554	-43,0	4 116	-5,9	12	-
Dôle	56	0,3	424	-	243	804	-11,0	854	-34,0	626	-32,8	34	9,7	48	0,4	223	-26,9	4 295	3,3	0	-
Elbeuf	92	-	148	-	229	1 817	-12,7	1 880	-38,0	2 200	-38,0	63	-1,6	130	-	1 183	-32,2	8 681	-8,2	20,7	4,0
Épernay	54	14,1	536	7,0	104	708	10,4	704	-21,3	677	-21,3	24	9,1	43	-	nc	nc	nc	nc	16	-
Épinal	47	1,3	86	-	83	1 076	-10,4	1 850	-36,4	1 793	nc	27	-	70	-	877	-42,3	4 260	-5,4	0	-

DONNÉES 2020 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES
À 100 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.


Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2020/2019 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2020/2019 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2020/2019 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2020/2019 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (EN K€)	VAR. 2020/2019 (EN %)	VITESSE D'EXPLOITATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2020/2019 (EN %)
Flers	55	-0,3	568	-	45	402	-17,2	299	-29,3	0	-	11	37,5	22	-4,3	141	-20,8	1 381	-6,2	20,3	6,3
Hagenau	53	0,6	232	-	128	899	-7,2	1 475	-23,8	0	-	24	-4,0	30	-22,8	486	-25,0	3 592	-0,5	18,9	-
Honfleur	10	-2,8	19	-	197	183	-16,8	235	-26,3	0	-	9	28,6	8	-	181	-18,5	861	1,9	15,9	10,4
Laon	44	-0,6	315	-	409	733	-14,0	764	-29,1	0	-	42	-2,3	65	-	774	-23,2	4 364	-7,1	18,3	-
Laval	101	0,3	433	-	143	2 815	-15,7	3 728	-35,2	0	-100,0	104	5,1	179	-12,7	1 836	-13,4	11 757	-6,0	0	-
Libourne	93	0,0	569	-	357	1 385	69,6	902	10,7	0	-	39	14,7	50	2,0	51	131,8	4 195	85,2	15,5	-1,9
Lisieux	24	-0,7	37	-	57	220	-12,6	389	-29,3	389	-29,3	9	-	15	-	171	-29,3	1 198	-12,1	10,8	3,8
Longwy	76	1,1	189	-	395	1 186	-6,9	1 343	-53,0	0	-	44	4,8	61	-	680	-9,9	3 961	2,4	20,4	-
Lunéville	22	-1,4	51	-	25	245	-6,9	54	-32,5	0	-	4	-	10	-	68	-54,1	857	-6,5	21,4	-
Mâcon	80	0,6	298	-	109	857	-2,6	966	-30,8	966	-30,8	35	34,6	51	6,3	380	-27,5	3 653	1,6	15,6	-
Marmande	32	nc	120	nc	30	527	nc	167	nc	0	-	22	nc	27	nc	0	-	0	-	20	nc
Menton	75	10,9	660	281,2	457	1 951	nc	1 013	nc	937	nc	64	nc	129	nc	nc	nc	nc	nc	14,2	nc
Monaco	38	2,8	2	3,0	75	1 268	-0,5	4 944	-28,9	4 407	-29,9	45	-	148	1,4	3 476	-33,6	12 033	12,2	12,03	1,9
Montauban	80	0,2	281	-	395	1 442	-13,2	1 831	-22,7	1 831	-22,7	57	7,5	82	-	815	-21,9	5 632	-6,9	15,6	-
Montargis	64	0,6	231	-	637	968	-8,8	1 080	-57,8	991	-59,3	41	2,5	63	10,6	696	-27,0	4 316	-6,3	0	-
Mont-de-Marsan	56	0,6	481	-	152	776	-11,8	477	-48,9	0	-	24	-	41	-	229	-43,9	3 249	-1,6	0	-
Montluçon	60	-1,2	201	-	212	775	-15,2	667	-36,9	0	-	33	-	56	0,4	502	-41,1	3 981	-8,3	15,8	-18,1
Morlaix	67	0,5	680	-	993	1 418	-12,6	2 363	-12,2	2 020	-3,7	70	7,7	60	-0,7	613	-16,0	5 520	-4,3	15,8	-14,6
Moulins	67	-0,6	1 336	-	97	786	-17,2	671	-37,2	0	-	27	17,4	50	-	238	-58,8	3 457	-15,4	0	-
Nevers	68	0,2	250	-	389	1 612	-15,1	2 903	-11,9	0	-	48	-7,7	98	-1,4	950	-39,1	6 076	-10,9	19,2	-
Oyonnax	40	-0,4	167	-	471	416	-12,5	551	-32,6	551	-32,6	28	7,7	33	-	186	-31,4	2 026	-4,8	19,2	3,2
Périgueux	87	0,2	435	-	252	1 222	-12,4	1 088	-33,7	0	-	43	2,4	89	0,9	915	-25,4	5 822	-7,5	18,7	nc
Puy-en-Velay (Le)	50	0,1	139	-	3 602	1 595	49,9	869	-44,6	0	-	83	167,7	76	-0,4	528	-7,5	4 126	-8,6	18,8	-
Quimperlé	94	nc	1 004	nc	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
Riom	69	0,2	402	-	454	1 028	-14,7	389	-17,9	389	-10,6	57	7,5	52	-	336	-9,4	2 724	-1,3	22,9	15,7
Rochefort	65	-0,5	421	-	242	1 662	-9,6	984	-34,9	820	-34,9	40	-	60	1,7	593	-20,8	4 968	-5,3	22,5	-
Roche-sur-Yon (La)	101	0,8	499	-	218	2 069	-12,0	2 281	-29,1	2 048	-29,1	62	-1,6	127	2,7	1 391	-24,5	8 241	-5,6	18	-
Rodez	59	0,3	205	-	514	781	-11,5	1 170	-40,1	0	-	56	5,7	78	-4,2	384	-23,5	5 286	-2,0	11,8	-4,1
Royan	85	0,8	604	-	891	1 417	-14,1	778	-37,6	778	-37,6	66	6,5	69	1,2	678	-	5 454	-1,1	18,3	-

DONNÉES 2020 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES
À 100 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.


Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (EN MILLIERS D'HABITANTS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (EN KM²)	VAR. 2020/2019 (EN %)	LONGUEUR DES LIGNES (EN KM)	KILOMÈTRES PRODUITS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	VOYAGES (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	DÉPLACEMENTS (EN MILLIERS)	VAR. 2020/2019 (EN %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2020/2019 (EN %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2020/2019 (EN %)	RECETTES COMMERCIALES (EN K€)	VAR. 2020/2019 (EN %)	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (EN K€)	VAR. 2020/2019 (EN %)	VITESSE D'EXPLOITATION BUS (EN KM/H)	VAR. 2020/2019 (EN %)
Saint-Avoid	54	35,0	348	217,6	120	496	27,6	295	-53,7	0	-	31	106,7	38	123,5	nc	nc	nc	nc	0	-
Saint-Claude	9	-2,4	70	-	43	141	-14,8	130	-40,4	0	-	7	-	9	-	65	-33,0	571	-1,0	19,5	-10,1
Saint-Dié	77	-0,3	980	-	33	298	-5,6	305	-39,8	0	-	15	25,0	12	-	203	-23,4	1 369	-5,2	0	-
Saint-Dizier	58	-1,4	930	-	9	1 065	-12,0	110	-33,3	434	-22,5	41	-	50	-	459	-15,8	3 310	-3,4	23	-
Saint-Jean-de-Luz	81	0,8	337	-	1 070	1 196	13,3	615	-16,8	0	-	20	5,3	40	-	376	-10,5	4 800	9,2	16,4	-7,9
Saint-Malo	86	1,2	246	-	1 685	3 388	15,1	3 379	-21,3	0	-	75	8,7	150	32,7	1 487	-37,5	9 551	-11,1	17,8	-2,2
Saint-Quentin	83	-0,1	293	-	64	1 583	-13,5	3 873	-21,2	3 098	-21,8	44	2,3	109	0,9	1 351	-37,5	7 917	-6,4	11,4	-
Saintes	62	-0,2	475	-	586	1 088	-17,6	1 323	-21,9	1 323	-21,9	44	2,3	53	-1,8	525	-27,5	3 938	-11,3	19,1	2,7
Sens	61	0,8	375	-	370	808	-9,6	600	-37,6	0	-	26	-16,1	39	-18,8	655	-15,3	4 161	6,4	0	-
Val de Briey	78	0,0	603	-	170	1 013	-27,3	171	1,8	0	-	79	6,8	65	-4,4	nc	nc	4 427	1,8	0	-
Verdun	29	-1,1	301	-	74	384	-2,9	372	-38,3	0	-	13	-	18	-1,1	176	-25,1	1 889	7,6	18,1	-0,5
Vesoul	33	-0,2	145	-	118	529	-14,0	425	-32,5	0	-	23	-	27	-	276	-10,1	2 220	-2,0	16,3	1,2
Vichy	55	1,4	87	-	67	812	-10,1	772	-34,1	772	nc	20	11,1	52	-	472	-33,5	3 685	-4,0	15,5	-
Vienne	74	1,0	289	-	82	958	-12,2	1 081	-35,4	0	-	30	-	56	-12,0	765	-22,6	4 292	-8,8	13,5	0,7
Vierzon	26	-0,7	75	-	41	320	-6,8	511	-11,1	465	-11,1	14	-6,7	27	-7,0	220	-14,7	1 938	1,0	12,2	-
Villefranche-sur-Saône	74	-0,6	168	-	77	790	-6,8	2 260	-30,0	0	-	29	11,5	66	2,5	940	-3,3	4 599	-2,6	15,6	-1,3
Voiron (Réunir Dauphiné)	30	1,2	35	-	41	63	-	1 115	22,9	0	-	14	-	33	-	nc	nc	nc	nc	12,7	-
TOTAL CLASSE 3 (64 RÉSEAUX)	3 860	0,3	21 222	0,3	18 293	64 518	-10,9	82 265	-32,6	37 746	-43,2	2 386	2,7	3 882	-2,2	38 363	-27,7	278 522	-4,0		-0,3
TOTAL MOINS DE 50 000 HABITANTS (18 RÉSEAUX)	540	-0,3	2 858	0,0	2 758	8 939	-11,1	13 883	-31,5	9 987	6,2	367	3,7	636	0,3	8 400	-31,2	46 942	-0,7		0,2


















RATIOS 2020 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES
À 100 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.


Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	
Agde		210	0,7	7,8	-2,7	4,0	-41,6	0,5	-39,9	24 731	-2,1	33 676	22,9	0,76	24,5	7,68	74,6	3,93	4,9	9,9	-28,7
Agen		205	-0,5	16,3	-10,3	30,8	-10,6	1,9	-0,3	14 969	-18,1	18 279	-16,2	0,22	-28,8	2,36	-0,3	4,44	-0,6	9,3	-28,7
Aix-les-Bains		409	1,1	16,8	-23,8	11,8	-58,9	0,7	-46,1	16 034	-20,0	18 503	-20,5	1,36	92,4	5,43	120,0	3,81	18,7	25,0	-12,5
Ajaccio		331	0,4	0,0	-100,0	0,0	-	nc	nc	nc	nc	-	nc	-	nc	-	nc	nc	nc	nc	-
Alençon		125	-0,3	15,5	-11,6	12,8	-33,2	0,8	-24,4	19 407	-11,9	23 493	-11,9	0,66	21,1	4,98	43,8	4,12	8,7	13,3	-15,8
Annemasse		1 175	0,6	16,6	-16,9	21,9	-62,4	1,3	-54,7	13 454	16,1	18 540	28,3	1,04	66,1	4,01	92,7	5,30	-12,7	25,9	-13,8
Annonay		184	0,1	9,4	-5,7	9,9	-35,9	1,1	-32,0	19 643	-9,5	23 764	-10,3	0,41	11,9	4,14	53,7	4,36	4,5	9,8	-27,2
Arcachon		209	1,8	23,6	-13,4	14,1	-36,8	0,6	-27,0	25 230	-11,8	29 034	-11,8	0,44	12,5	4,87	51,9	2,91	10,9	9,0	-25,9
Auch		111	0,7	14,3	-13,9	13,0	-28,7	0,9	-17,1	17 843	-13,3	20 558	-13,3	0,46	12,0	4,25	33,7	3,84	10,8	10,8	-16,2
Aurillac		112	0,1	17,3	-20,9	26,6	-43,9	1,5	-29,1	13 252	-23,0	16 451	-22,2	0,42	17,6	2,88	65,2	4,44	17,1	14,6	-28,8
Auxerre		162	0,2	23,4	-1,1	19,4	-29,6	0,8	-28,8	32 900	20,2	39 166	24,3	0,65	7,2	4,65	27,7	3,86	-9,0	14,0	-16,1
Arles		59	-1,2	20,3	-16,9	13,8	-35,3	0,7	-22,2	16 385	-18,1	20 863	-18,3	0,47	-0,7	7,61	50,6	5,16	17,2	6,2	-34,1
Bar-le-Duc		89	-1,1	19,7	-18,1	18,1	-39,4	0,9	-26,1	20 072	-19,0	24 225	-19,0	0,37	23,4	3,95	60,1	3,62	18,3	9,5	-22,9
Bastia		920	4,0	17,4	-21,4	30,6	-38,3	1,8	-21,5	16 489	-10,0	18 138	-6,5	0,24	-10,9	2,42	46,0	4,26	14,6	10,1	-39,0
Bayeux		500	-0,2	2,1	-20,9	1,6	-34,7	0,8	-17,4	12 832	-21,0	12 832	-21,0	0,67	27,8	8,23	11,7	6,42	-7,7	8,1	14,4
Beaune		95	-0,5	9,2	-12,2	7,4	-20,3	0,8	-9,3	18 832	-12,6	20 401	-12,6	0,22	-6,2	4,56	25,1	3,63	13,5	4,7	-25,0
Beauvais		271	0,8	12,9	-32,2	31,7	-42,7	2,5	-15,4	10 203	-25,3	12 996	-21,9	0,15	-5,0	2,30	45,3	5,65	22,8	6,7	-34,6
Briançon		156	-3,9	15,8	-9,7	34,2	-15,1	2,2	-6,0	14 169	-16,7	21 044	-5,5	0,34	12,4	2,46	23,2	5,31	15,8	13,7	-8,7
Châlons-en-Champagne		101	-8,8	21,2	-24,7	42,8	-33,1	2,0	-11,2	19 703	-6,2	23 768	-6,8	0,41	11,0	1,98	36,4	3,99	21,0	20,8	-18,6
Châteauroux		140	-0,5	21,2	-7,7	46,9	-34,4	2,2	-28,9	20 268	-5,9	22 239	-5,6	0,01	115,7	1,53	42,5	3,37	1,3	0,7	51,4
Châtelleraut		142	-0,3	18,2	-10,0	34,7	-21,2	1,9	-12,4	20 640	-13,9	24 717	-12,5	0,37	-3,5	1,87	16,6	3,57	2,2	19,7	-17,3
Chaumont		72	0,1	21,8	-17,1	12,2	-32,6	0,6	-18,6	18 041	-20,3	21 988	-18,4	1,57	28,0	8,60	35,9	4,82	10,6	18,3	-5,8
Cherbourg		1 189	-0,1	26,3	-10,7	65,2	-20,3	2,5	-10,8	15 851	-2,9	18 693	-1,6	0,32	-2,2	1,69	12,3	4,17	0,2	19,1	-12,9
Concarneau		133	-4,6	19,8	-12,4	18,4	-22,1	0,9	-11,1	24 565	-4,1	29 806	-29,7	0,42	5,6	2,88	27,6	2,68	13,4	14,5	-17,2
Creil		1 056	0,6	17,7	20,2	20,9	-37,6	1,2	-48,1	12 146	8,6	14 955	4,9	0,38	28,1	4,24	106,1	4,99	7,1	9,0	-37,9
Creusot (Le)		360	-1,4	10,8	-4,0	5,2	-26,3	0,5	-23,2	20 430	-5,4	29 132	-5,4	1,06	-4,5	8,78	34,0	4,24	2,9	12,0	-28,7
Dieppe		367	-1,2	20,2	-10,8	28,4	-35,2	1,4	-27,4	13 346	-11,3	15 264	-11,3	0,41	-11,0	3,06	46,9	4,31	6,7	13,5	-39,4
Dôle		133	0,3	14,3	-11,2	15,2	-34,2	1,1	-25,9	16 894	-11,4	20 726	-11,4	0,26	10,8	5,03	56,5	5,34	16,0	5,2	-29,2
Elbeuf		623	-	19,8	-12,7	20,5	-38,0	1,0	-29,0	13 974	-12,7	20 185	-2,0	0,63	9,3	4,62	47,9	4,78	5,1	13,6	-26,1
Épernay		101	6,6	13,0	-3,2	13,0	-31,0	1,0	-28,7	16 461	10,4	24 408	10,4	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Épinal		546	1,3	22,8	-11,6	39,2	-37,2	1,7	-29,0	15 460	-10,4	17 467	-10,4	0,47	-9,4	2,30	48,7	3,96	5,6	20,6	-39,1

RATIOS 2020 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES
À 100 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.


Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Flers	98	-0,3	7,2	-16,9	5,4	-29,1	0,7	-14,6	18 266	-13,4	23 638	-12,3	0,47	12,1	4,62	32,7	3,44	13,3	10,2	-15,6
Haguenau	227	0,6	17,1	-7,8	28,0	-24,2	1,6	-17,9	29 577	20,3	24 041	-9,7	0,33	-1,6	2,44	30,5	3,99	7,2	13,5	-24,6
Honfleur	521	-2,8	18,4	-14,4	23,6	-24,2	1,3	-11,4	23 779	-16,8	28 609	-16,8	0,77	10,7	3,66	38,3	4,70	22,5	21,0	-20,0
Laon	139	-0,6	16,8	-13,5	17,5	-28,7	1,0	-17,5	11 283	-14,0	14 381	-14,0	1,01	8,2	5,71	31,0	5,95	8,0	17,7	-17,4
Laval	232	0,3	28,0	-15,9	37,0	-35,4	1,3	-23,2	15 727	-3,4	16 179	-17,1	0,49	33,7	3,15	45,1	4,18	11,5	15,6	-7,9
Libourne	163	0,0	14,9	69,6	9,7	10,7	0,7	-34,7	27 709	66,2	32 220	69,6	0,06	109,5	4,65	67,3	3,03	9,2	1,2	25,2
Lisieux	643	-0,7	9,1	-12,0	16,2	-28,8	1,8	-19,1	14 637	-12,6	18 297	-12,6	0,44	-0,1	3,08	24,3	5,46	0,6	14,3	-19,6
Longwy	400	1,1	15,7	-7,8	17,7	-53,5	1,1	-49,5	19 436	-6,9	26 347	-6,9	0,51	91,5	2,95	117,6	3,34	9,9	17,2	-12,0
Lunéville	431	-1,4	11,1	-5,6	2,4	-31,5	0,2	-27,5	25 247	-6,9	31 397	-12,9	1,26	-31,9	15,87	38,5	3,50	0,4	7,9	-50,8
Mâcon	268	0,6	10,7	-3,2	12,1	-31,2	1,1	-29,0	16 798	-8,3	19 923	-11,7	0,39	4,8	3,78	46,8	4,26	4,3	10,4	-28,6
Marmande	269	nc	16,2	nc	5,2	nc	0,3	nc	19 511	nc	21 072	nc	0,00	nc	0,00	nc	0,00	nc	nc	-
Menton	114	-70,9	26,0	nc	13,5	nc	0,5	nc	15 122	nc	17 418	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Monaco	18 438	-0,2	33,1	-3,2	128,9	-30,9	3,9	-28,6	8 568	-1,8	12 680	1,5	0,70	-6,6	2,43	57,8	9,49	12,7	28,9	-40,8
Montauban	285	0,2	18,0	-13,4	22,9	-22,8	1,3	-10,9	17 580	-13,2	21 842	-13,2	0,45	1,1	3,08	20,4	3,91	7,3	14,5	-16,1
Montargis	278	0,6	15,1	-9,4	16,8	-58,0	1,1	-53,7	15 420	-17,6	20 091	-17,9	0,64	72,7	4,00	121,8	4,46	2,8	16,1	-22,1
Mont-de-Marsan	116	0,6	13,9	-12,3	8,6	-49,2	0,6	-42,1	19 008	-11,8	20 792	-11,8	0,48	9,8	6,81	92,4	4,19	11,5	7,0	-42,9
Montluçon	298	-1,2	13,0	-14,1	11,2	-36,1	0,9	-25,6	13 741	-15,5	15 196	-21,3	0,75	-6,6	5,97	45,4	5,14	8,1	12,6	-35,8
Morlaix	98	0,5	21,3	-13,1	35,5	-12,6	1,7	0,6	23 552	-12,1	31 790	-9,1	0,26	-4,4	2,34	9,0	3,89	9,6	11,1	-12,3
Moulins	50	-0,6	11,7	-16,7	10,0	-36,8	0,9	-24,1	15 663	-17,2	19 559	-17,2	0,35	-34,5	5,15	34,7	4,40	2,3	6,9	-51,4
Nevers	271	0,2	23,8	-15,2	42,9	-12,1	1,8	3,7	16 444	-13,8	20 019	-14,2	0,33	-30,9	2,09	1,2	3,77	4,9	15,6	-31,7
Oyonnax	242	-0,4	10,3	-12,1	13,6	-32,3	1,3	-23,0	12 490	-12,5	13 416	-12,5	0,34	1,8	3,68	41,1	4,87	8,7	9,2	-27,9
Périgueux	200	0,2	14,1	-12,5	12,5	-33,8	0,9	-24,3	13 766	-13,2	20 106	-13,3	0,84	12,6	5,35	39,5	4,76	5,6	15,7	-19,3
Puy-en-Velay (Le)	357	0,1	32,1	49,8	17,5	-44,6	0,5	-63,0	20 959	50,5	32 551	79,0	0,61	66,8	4,75	64,9	2,59	-39,1	12,8	1,2
Quimperlé	94	nc	0,0	nc	0,0	nc	nc	-	nc	-	nc	-	nc	-	nc	-	nc	-	nc	-
Riom	171	0,2	14,9	-14,9	5,7	-18,1	0,4	-3,8	19 761	-14,7	21 408	-14,7	0,86	10,4	7,00	20,3	2,65	15,7	12,3	-8,2
Rochefort	153	-0,5	25,7	-9,1	15,2	-34,6	0,6	-28,0	27 702	-11,1	30 895	-11,2	0,60	21,7	5,05	45,5	2,99	4,7	11,9	-16,4
Roche-sur-Yon (La)	202	0,8	20,5	-12,7	22,6	-29,6	1,1	-19,4	16 275	-14,3	21 392	-13,3	0,61	6,4	3,61	33,1	3,98	7,3	16,9	-20,0
Rodez	287	0,3	13,3	-11,7	19,9	-40,2	1,5	-32,3	10 003	-7,6	12 187	-10,1	0,33	27,6	4,52	63,5	6,77	10,7	7,3	-21,9
Royan	141	0,8	16,7	-14,8	9,2	-38,1	0,5	-27,3	20 512	-15,1	26 103	-12,5	0,87	60,2	7,01	58,5	3,85	15,2	12,4	1,1

RATIOS 2020 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES
À 100 000 HABITANTS

 En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées. Si la case reste blanche, le réseau renseigne ses voyages en clés de mobilités.

Lignes sur fond gris : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

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

RÉSEAU	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	RECETTE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (EN €)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D EN %)	VAR. 2020/ 2019 (EN %)
Saint-Avold	155	-57,5	9,2	-5,5	5,5	-65,7	0,6	-63,7	13 052	-42,9	15 030	-49,7	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Saint-Claude	133	-2,4	15,1	-12,7	13,9	-38,9	0,9	-30,0	15 350	-14,8	17 435	-14,8	0,50	12,4	4,39	65,9	4,04	16,1	11,4	-32,3
Saint-Dié	78	-0,3	3,9	-5,3	4,0	-39,6	1,0	-36,3	24 811	-5,6	24 811	-5,6	0,67	27,3	4,49	57,6	4,60	0,5	14,8	-19,2
Saint-Dizier	63	-1,4	18,2	-10,8	1,9	-32,4	0,1	-24,2	21 293	-12,0	23 145	-12,0	4,17	26,3	30,09	45,0	3,11	9,9	13,9	-12,9
Saint-Jean-de-Luz	240	0,8	14,8	12,4	7,6	-17,4	0,5	-26,5	29 683	13,3	38 096	13,3	0,61	7,6	7,80	31,2	4,01	-3,6	7,8	-18,0
Saint-Malo	351	1,2	39,3	13,7	39,2	-22,2	1,0	-31,6	22 633	-13,3	26 595	-13,7	0,44	-20,6	2,83	12,9	2,82	-22,8	15,6	-29,7
Saint-Quentin	281	-0,1	19,2	-13,4	46,9	-21,1	2,4	-8,9	14 523	-14,3	18 196	-14,5	0,35	-20,7	2,04	18,8	5,00	8,2	17,1	-33,2
Saintes	131	-0,2	17,5	-17,5	21,3	-21,7	1,2	-5,1	20 404	-16,1	24 494	-16,3	0,40	-7,2	2,98	13,5	3,62	7,7	13,3	-18,2
Sens	162	0,8	13,3	-10,3	9,9	-38,1	0,7	-31,0	20 710	11,3	26 054	-3,7	1,09	35,9	6,94	70,7	5,15	17,7	15,7	-20,4
Val de Briey	129	0,0	13,0	-27,3	2,2	1,8	0,2	40,1	15 578	-24,0	20 252	-9,9	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Verdun	96	-1,1	13,2	-1,8	12,8	-37,6	1,0	-36,5	21 317	-1,8	23 540	-2,9	0,47	21,4	5,08	74,5	4,92	10,8	9,3	-30,4
Vesoul	230	-0,2	15,8	-13,8	12,7	-32,4	0,8	-21,6	19 877	-14,0	22 403	-14,0	0,65	33,3	5,22	45,3	4,20	14,0	12,4	-8,3
Vichy	632	1,4	14,8	-11,4	14,1	-35,1	1,0	-26,7	15 771	-10,1	19 572	-10,1	0,61	0,9	4,77	45,7	4,54	6,8	12,8	-30,7
Vienne	255	1,0	13,0	-13,0	14,7	-36,0	1,1	-26,4	17 207	-0,2	21 733	-5,4	0,71	19,7	3,97	41,1	4,48	3,9	17,8	-15,2
Vierzon	352	-0,7	12,2	-6,2	19,5	-10,5	1,6	-4,6	12 058	0,2	16 730	-3,4	0,43	-4,0	3,79	13,6	6,06	8,4	11,4	-15,6
Villefranche-sur-Saône	442	-0,6	10,7	-6,2	30,5	-29,6	2,9	-24,9	11 966	-9,1	15 670	-9,8	0,42	38,2	2,03	39,2	5,82	4,5	20,4	-0,7
Voiron (Réunir Dauphiné)	842	1,2	2,1	-1,1	37,4	21,5	17,8	22,9	1 926	-	2 052	-	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
MOYENNE CLASSE 3 (64 RÉSEAUX)	182	0,0	16,7	-11,1	21,3	-32,8	1,3	-24,3	16 621	-8,9	20 326	-9,3	0,47	7,1	3,39	0,4	4,32	7,7	13,8	-24,7
MOYENNE - 50 000 HAB. (18 RÉSEAUX)	189	-0,3	16,6	-10,8	25,7	-31,3	1,6	-22,9	14 056	-11,4	17 497	-10,7	0,61	0,5	3,38	0,4	5,25	0,1	17,9	-30,7
MOYENNE PROVINCE (135 RÉSEAUX)	425	-1,0	28,3	-10,2	72,6	-35,3	2,6	-28,0	12 526	-10,5	18 815	-10,7	0,56	4,9	2,40	0,5	6,17	6,8	23,2	-29,3

LEXIQUE

COÛT KILOMÉTRIQUE

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

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

DÉPLACEMENT

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

DESSERTE

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

EFFECTIF DU PERSONNEL

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

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

Une commune ou plusieurs réunies au sein d'un établissement de coopération intercommunale (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou de communes...) ou d'un syndicat mixte doté de la compétence d'organisation des services de transport public urbain

et de mobilité. Cette appellation est issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM. Elle remplace la notion de périmètre de transport urbain (PTU) dans le cadre des dispositions de la loi n° 2015- 991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de la mobilité (AOM), anciennement autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES

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

TAUX DE COUVERTURE (R/D)

Rapport entre les recettes commerciales et les dépenses de fonctionnement.

TAUX D'UTILISATION

Nombre de voyages par kilomètre produit.

TRAFIC

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

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.

LES PUBLICATIONS DE L'UTP

LE PARC DES VÉHICULES DES SERVICES URBAINS - AU 1^{ER} JANVIER 2022

Cette publication fait un état des lieux des véhicules et rames au 1^{er} janvier 2020: nombre, typologie, âge moyen, équipements en lien avec l'exploitation et l'accessibilité, énergie, etc. L'analyse des nouveaux types de motorisations permet d'apprécier les efforts des adhérents UTP dans le verdissement des flottes.

10 IDÉES REÇUES SUR LE FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ PAR LES EMPLOYEURS

Les employeurs sont aux premiers rangs des bénéficiaires d'une offre de transport public et de services de mobilité partagés de qualité sur leurs territoires. Cette offre en accroît l'attractivité tout en élargissant les zones de recrutement. Les entreprises et les administrations sont donc mises à contribution pour financer ces services à travers le versement mobilité, impôt acquitté par tous les employeurs d'au moins 11 salariés. Elles encouragent par ailleurs leurs salariés à utiliser les modes de transports durables en remboursant une partie de leur abonnement. En partant d'idées reçues sur le financement de la mobilité, l'UTP publie un fascicule pédagogique destiné à éclaircir certaines situations parfois complexes pour les employeurs.



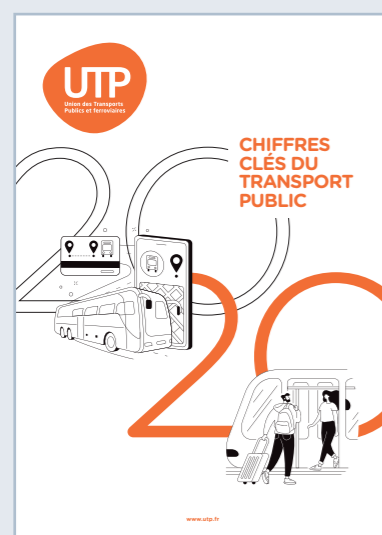
PRÉSENTATION DE L'UTP

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 :**

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

Responsable de la publication: Florence Sautejeau, Déléguée générale

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

Conception graphique: Agence Kazoar

Crédits illustrations: bwink_tsp/Freepik

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

Édité en décembre 2022



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

