



Chiffres clés du transport public



SOMMAIRE

p. 2

Les principaux chiffres
de l'année 2021

p. 3

Éditorial

p. 4

Le contexte
économique national
en 2021

p. 9

Les principaux
résultats
de l'année 2021

p. 13

Les résultats globaux
et leur évolution
sur 10 et 20 ans

p. 21

Les données et ratios
par réseau
de l'année 2021

CLASSE 1

Populations desservies
supérieures à 250 000 habitants p. 22

CLASSE 2

Populations desservies comprises
entre 100 000 et 250 000 habitants p. 26

CLASSE 3

Populations desservies
inférieures à 100 000 habitants p. 34

p. 46

Lexique

p. 47

Les publications
de l'UTP

p. 48

Présentation
de l'UTP

LE TRANSPORT RÉGIONAL FERROVIAIRE

246 000

RAMES.KILOMÈTRES PRODUITS

874

MILLIONS DE VOYAGEURS
TRANSPORTÉS

14 000

RAMES

Les principaux chiffres de l'année 2021

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2021 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 juin 2023.

158

RÉSEAUX DE TRANSPORT
URBAIN FRANÇAIS
INCLUANT LES ADHÉRENTS
UTP DE PROVINCE
+ LE PÉRIMÈTRE RATP

34,5

MILLIONS D'HABITANTS
DESSERVIS

4,56

MILLIARDS DE VOYAGES
RÉALISÉS, DONT 48 %
EN PROVINCE

103 000

FEMMES ET HOMMES
EMPLOYÉS SUR
LES TERRITOIRES,
DONT 57 % D'EFFECTIFS
ROULANTS

27 800

VÉHICULES
DÉPLOYÉS

8,5

MILLIARDS D'EUROS
MOBILISÉS POUR
L'EXPLOITATION

ÉDITORIAL

Le secteur des transports publics urbains a répondu présent au plus fort de la crise sanitaire de 2020. Il lui a fallu assurer le service pour les salariés « de première ligne », afin que l'économie qui tournait au ralenti ne soit purement et simplement à l'arrêt.

Les incertitudes quant à son avenir sont alors apparues très rapidement : comment faire revenir dans les bus, les tramways et les métros les voyageurs qui s'en étaient détournés, parfois faute de motif de déplacement, mais aussi par crainte ? comment envisager le rebond de l'offre après la crise avec des comptes mis à mal par des recettes qui se sont effondrées ?

L'année 2021 a esquissé une première réponse. En répondant présent en 2020, les transports collectifs ont démontré leur utilité sociale, et ont ainsi réaffirmé leur juste place au service de l'intérêt général. En témoignent les résultats d'activité présentés dans cette publication : les voyageurs sont revenus, certes pas en si grand nombre qu'en 2019, car il faudra du temps, mais leur choix modal n'a, dans la grande majorité des cas, pas été remis en cause.

Or, le pays ne peut pas se contenter de ce retour à la normale d'avant ! Le report de la voiture vers les transports collectifs doit se massifier et s'accélérer. Pour cela, la question du financement de l'offre sur le moyen/long terme se pose avec acuité. Les enjeux sociétaux (inclusion, qualité de vie), économiques (pouvoir d'achat, développement des territoires) et environnementaux (qualité de l'air, effet de serre) nous imposent davantage de transport public.

C'est tout simplement un choc d'offre que les Français qui ne sont plus, ou pas encore, clients du transport public attendent pour franchir le pas du report modal. Plus de bus, de métro, de tramway, plus souvent, sur des plages horaires plus larges et des territoires plus étendus, y compris dans les zones périurbaines : ce sont les ingrédients d'une mobilité durable, inclusive et partagée.

C'est à son service que l'UTP œuvre chaque jour et mobilise son énergie pour trouver les moyens de financer son développement. ●



Un choc d'offre nécessaire pour faire changer les comportements

Florence Sautejeau

Le contexte économique national en 2021



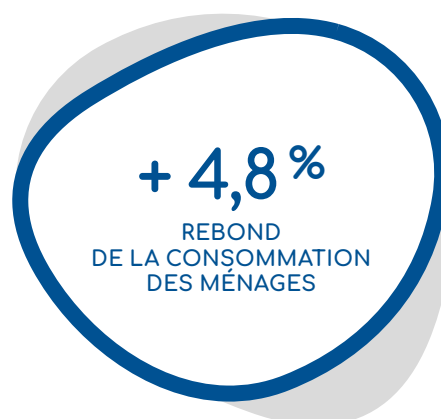
Dans un climat encore empreint d'incertitudes, une reprise significative pour l'ensemble de l'économie nationale.

LES GRANDS INDICATEURS

Le chemin vers la reprise de l'activité économique était semé d'embûches dès le début de l'année 2021, mais les efforts consentis en matière de politiques de maintien de l'emploi conjugués à une stratégie de vaccination de grande échelle ont porté leurs fruits avec un PIB en hausse de 7 % (1,6 % en deçà de son niveau 2019).

En matière de production, les exportations reprennent plus vigoureusement que les importations, davantage portées par les services que les biens, prouvant la résilience de ce type d'activité en contexte de télétravail.

Le rebond de la consommation des ménages est de + 4,8 % alors qu'ils ont pourtant investi en capital fixe à hauteur de + 15,8 %. Il faudra surveiller l'indice des prix à la consommation, dont la hausse a été limitée à + 1,6 %, en 2021 pour entrevoir ou non une forte tendance inflationniste.



LES GRANDS INDICATEURS

	2018	2019	2020	2021
Produit intérieur brut (en volume)	1,7 %	1,5 %	- 8,0 %	7,0 %
Indice des prix à la consommation	1,8 %	1,6 %	0,5 %	1,6 %
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	0,8 %	1,6 %	- 7,2 %	4,8 %
Exportations (en volume)	3,5 %	1,8 %	- 16,1 %	9,0 %
Importations (en volume)	1,2 %	2,6 %	- 12,2 %	7,6 %
Formation brute de capital fixe (en volume)	2,8 %	4,3 %	- 8,9 %	11,6 %
- Entreprises non financières	3,9 %	3,7 %	- 8,1 %	12,2 %
- Ménages	2,0 %	1,8 %	- 12,2 %	15,8 %
- Administrations publiques	2,4 %	7,7 %	- 4,4 %	4,8 %
Production de l'industrie manufacturière	0,5 %	0,5 %	- 13,0 %	6,3 %

Source: INSEE.

LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Après une année 2020 qui avait vu une baisse des effectifs, l'année 2021 marque là aussi la reprise avec + 2,8 % d'effectifs salariés, quasiment exclusivement dans le secteur privé.

La construction n'avait jamais vraiment perdu de main-d'œuvre et confirme sa dynamique, tandis que c'est dans le tertiaire marchand que le rebond est le plus important avec + 4,8 % (+ 1,6 % par rapport à 2019).

Le secteur de la fabrication de matériel de transport reste sur une tendance à la baisse (- 2,5 %), le marché de l'industrie automobile français peinant à aborder l'ère de la transition écologique depuis plusieurs années.

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

	2018	2019	2020	2021
Industrie	0,4	0,3	- 1,7	0,7
- Fabrication de matériel de transport	0,1	0,4	- 2,7	- 2,5
- Industrie automobile	- 1,5	- 2,2	- 4	- 3,5
- Fabrication d'autres matériels de transport	1,9	3,4	- 1,3	- 1,4
Construction	2,5	3,3	2,1	2,5
Tertiaire marchand	1	1,6	- 2,8	4,8
- Transports et entreposage	1,3	1,1	- 1	1,2
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	- 0,4	0,2	0,7	0,6
Ensemble	0,6	1,1	- 1,2	2,8

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

Le taux de chômage au quatrième trimestre 2021 est à son plus bas niveau depuis 2008, ce qui est factuellement une bonne chose, notamment au regard de l'amélioration de la situation pour la tranche des 15/24 ans.

Les indicateurs avancés, comme le halo autour du chômage (personnes considérées comme inactives et non catégorisées en recherche d'emploi) sont à surveiller car fortement influencés par la capacité des personnes concernées à se déplacer.

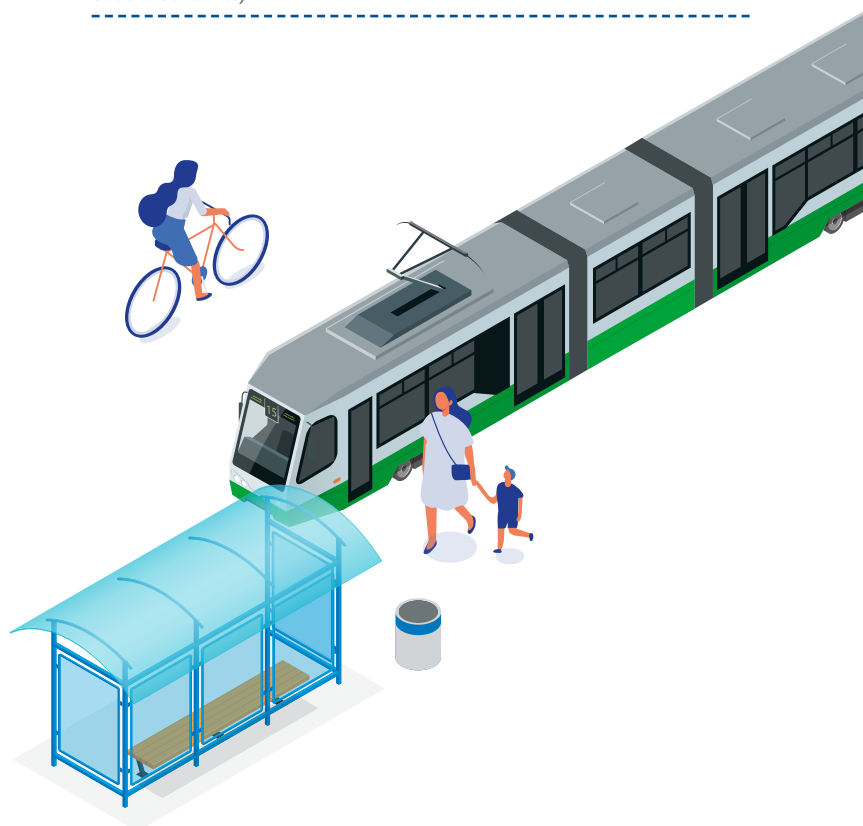
TAUX DE CHÔMAGE (AU SENS DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL)

	T4 2018	T4 2019	T4 2020	T4 2021
Femmes	8,8	8	7,9	7,3
- de 15 à 24 ans	19,1	19	17,7	14,7
- de 25 à 49 ans	8,5	7,6	7,6	6,9
- 50 ans et plus	6,6	5,6	5,7	5,5
Hommes	8,7	8,2	8	7,5
- de 15 à 24 ans	19,5	20,6	19	16,9
- de 25 à 49 ans	8,0	7,2	7,4	6,7
- 50 ans et plus	6,2	6	5,7	6
Ensemble	8,8	8,1	8	7,4
- de 15 à 24 ans	19,3	19,9	18,4	15,9
- de 25 à 49 ans	8,2	7,4	7,5	6,8
- 50 ans et plus	6,4	5,8	5,7	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).

+ 2,8%
D'EFFECTIFS
SALARIÉS



LES BUDGETS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Alors que la mise en veille de certains services avait permis d'atténuer les surcoûts de fonctionnement liés au contexte sanitaire en 2020, ces derniers connaissent une hausse en 2021 de + 2,2 %. De leur côté, les recettes de fonctionnement observent une progression de + 3,3 %, à nuancer car essentiellement portée par les droits de mutation à titre onéreux (+ 20 %) qui rebondissent fortement. Les recettes fiscales traditionnelles s'essoufflent quelque peu dans le sillage de la suppression de la taxe d'habitation et

d'une baisse structurelle de la Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, augmentant dans le même temps la part des dotations de l'État (+ 4,1 %).

Les collectivités locales jouent leur rôle de moteur économique dans un contexte de reprise et enregistrent une hausse de + 6,9 % des investissements. C'est plutôt logique dans un contexte de report du calendrier des dépenses de l'échelon communal en 2020 à la suite des élections municipales, des échéances électorales des départements et régions de 2021 et de la participation au Plan de relance.

FINANCES LOCALES (EN MD€)

		2018	2019	2020	2021 (p)
Recettes de fonctionnement	Total	222,5	228,6	224,6	232
	Recettes fiscales	147,3	152,8	151,1	154,4
	Dotations de l'État	34,4	34,5	34,8	36,2
	Autres recettes	41	41,3	38,7	41,3
Dépenses de fonctionnement	Total	186,2	189,3	189,4	193,5
	Dépenses de personnel	65,8	66,8	67,5	68,6
	Charges à caractère général	39,7	41	39,8	41,5
	Dépenses d'intervention	73,1	74	74,1	76
	Autres dépenses	3,5	3,6	4,2	3,9
	Intérêts de la dette	4,1	3,9	3,7	3,5
Épargne brute		40	32,7	35,2	38,5
Dépenses d'investissement		47,3	50,9	55,9	59,8
Encours de la dette au 31/12		172,2	173,7	179,2	183

Source: La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2021, septembre 2021.

LE BUDGET DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE

Les recettes de fonctionnement, en hausse de + 1,3 %, gardent un faible rythme par rapport à la période pré-COVID, les recettes fiscales étant d'ailleurs en baisse de - 1,7 % (CVAE et cotisation foncière des entreprises notamment). L'évolution des dotations et compensations fiscales est de + 11,7 %, ce qui reste viable mais peut créer un décalage avec le dynamisme économique local espéré dans les années à venir.

Du côté des dépenses de fonctionnement, celles-ci ont une tendance légèrement plus haussière que les recettes (+ 1,4 %) avec notamment les charges à caractère général qui augmentent avec l'inflation et l'absorption des coûts liés aux changements d'organisation du travail.

Comme escompté, les dépenses d'investissement connaissent une forte progression avec + 8,6 %, principalement portées par les dotations et la dette, l'épargne brute n'ayant pas retrouvé son niveau originel.

LES BUDGETS DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE (EN MD€)

		MONTANT 2021	ÉVOLUTION 2021/2020
Recettes	Total	46,5	1,3
	Hors reversements fiscaux	34,9	1,7
	Recettes fiscales	30,3	- 1,7
	Dotations de l'État	9,2	11,7
	Autres recettes	7	2,1
Dépenses	Total	40,6	1,4
	Hors reversements fiscaux	28,9	2
	Charges de personnel	10,4	1,7
	Charges à caractère général	7,4	4,2
	Dépenses d'intervention	8,5	1,5
	Autres dépenses	13,8	0,6
	Intérêts de la dette	0,5	- 5
Épargne brute		5,9	0,2
Dépenses d'investissement		10,4	8,6

Source: La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2021, septembre 2021.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La reprise de l'activité économique se traduit en échanges de marchandises en hausse sur tous les modes, bien que n'atteignant pas les niveaux de 2019.

Le transport ferroviaire bénéficie d'une belle dynamique malgré le contexte, les années pré-COVID n'ayant pas été les plus fastes, un effet rebond est à espérer.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

La poursuite des restrictions de mobilité en 2021 n'a pas entravé la reprise des déplacements sur le territoire avec + 25 % pour l'ensemble des modes recensés.

Le gros de cette reprise se fait essentiellement en véhicules particuliers qui retrouvent quasiment leur niveau de 2019.

Les transports urbains de province semblent retrouver une fréquentation plus rapidement que ceux d'Île-de-France, l'hypothèse la plus probable étant liée à la mise en place du télétravail et à la forte proportion d'emplois télétravaillables sur le territoire.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

	NIVEAU	ÉVOLUTIONS ANNUELLES (en %)		
	2021 (e)	2019	2020	2021 (e)
Transport ferroviaire	35,2	- 1,1	- 7,8	13,1
Transport routier	294,4	3,1	- 3,7	2,7
Pavillon français	168,5	1,5	- 2,3	2,2
Pavillon étranger	125,9	5,3	- 5,6	3,5
Transport fluvial	6,8	9,8	- 11,4	4
Oléoducs	11,9	- 3,6	- 21,8	25
Ensemble des transports terrestres y compris Oléoducs	348,2	1,1	- 4,9	4,2
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	336,3	1,3	- 4,3	3,6

Unité: milliards de t-km. (e) estimations UTP d'après CGDD, SDDS, Datalab, avril 2022.

Source: CGDD, SDES, Les Comptes des Transports en 2020 et Datalab avril 2022.

TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

	NIVEAU	ÉVOLUTIONS ANNUELLES (en %)		
	2021 (e)	2019	2020	2021 (e)
Transport individuel en véhicules particuliers	795,4	- 0,9	- 19,2	24,4
Transports collectifs	140,9	2,3	- 41,7	28,1
Transports routiers	44,9	- 1,1	- 36,9	18,4
Autocars ⁽¹⁾	31,8	- 2,5	- 38,1	15,5
- dont autocars « Macron »	1,3	8,1	- 58,1	5
- dont occasionnel en autocars étrangers	1,8	2	- 74	4
Autobus et tramways	13,1	3	- 33,3	24,8
- Île-de-France	5,5	3,4	- 37,9	27,1
- Hors Île-de-France	7,6	2,7	- 29,7	23,2
- Transports ferrés	87	4,2	- 42,3	34
- Transport ferroviaire	79,5	4,9	- 41,9	34,3
Trains à grande vitesse	48,6	5,6	- 42,3	36
Trains interurbains (dont TET) ⁽²⁾	3,1	- 3,3	- 58,3	38,8
Trains sous convention des conseils régionaux ⁽³⁾	15,1	10,6	- 29,8	40,8
- Trains et RER d'Île-de-France	12,9	1,2	- 45,5	21,3
Métros	7,5	- 2,4	- 46,1	30,7
- Île-de-France	5,2	- 3,8	- 49,7	34,2
- Hors Île-de-France	2,2	1,7	- 35,9	23,2
Transports aériens ⁽⁴⁾	9	2	- 55,4	25,3
Ensemble	936,3	- 0,3	- 23,5	24,9

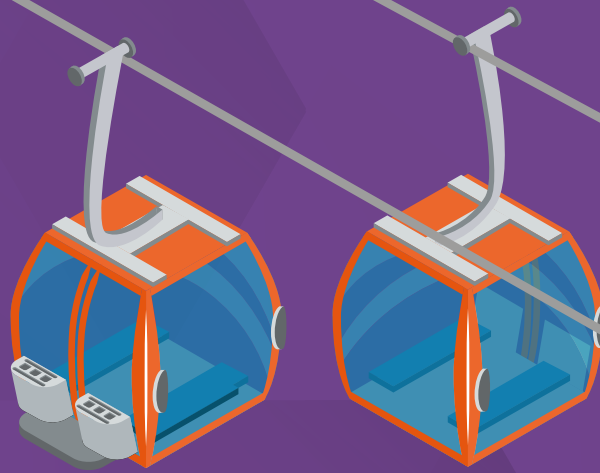
(1) Transport occasionnel régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel. (2) Sous convention avec l'État et non conventionnés (hors TGV).

(3) Trains sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse). Y compris les « Express d'Intérêt Régional ».

Champ: France métropolitaine.

Sources: SDES, à partir de: Arafer, Bilan de la circulation, DGAC, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (Cerema, CGDD, DGITM, Gart, UTP), ensemble des opérateurs ferroviaires, STIF-Omnil, UTP.

(e) estimations UTP d'après CGDD, SDES, Datalab, avril 2022.



Les principaux résultats de l'année 2021

L'arrivée des variants du virus de la COVID-19 contrecarre partiellement la reprise de l'activité des transports publics. Le rebond après une année 2020 particulièrement difficile est cependant notable, mais les niveaux sont loin d'atteindre ceux de référence de 2019.

UNE REPRISE ATTENDUE

Indicateur de production qui avait le moins diminué durant l'année 2020, l'offre kilométrique progresse de manière significative, atteignant déjà des niveaux supérieurs à ceux de l'année 2019 (+ 1,4 %). Cette progression accompagne la reprise de trafic de + 20,1 %, mais celle-ci est encore entravée par des mesures de confinements locaux et nationaux, ce qui explique en partie une différence de - 21,9 % par rapport à 2019.

Les recettes commerciales repartent également à la hausse (+ 15,9 %), et leur évolution comparée à 2019 (- 20,9 %) est très proche de celle des voyages. Plusieurs explications sont plausibles : des tendances de gratuités à l'usage qui se sont maintenues sur la durée ou bien encore le fait que les clients habituels avaient pour certains conservé leurs abonnements en 2020 malgré le contexte et l'ont interrompu en 2021 au profit de titres unitaires (à noter : les conséquences des politiques de remboursements sont mal identifiées dans l'enquête source).

DES CONSÉQUENCES FINANCIÈRES TOUJOURS IMPORTANTES

Les dépenses de fonctionnement, qui n'avaient pas sensiblement diminué en 2020 en raison du maintien de l'offre et des surcoûts sanitaires nombreux, augmentent de + 7 %, en hausse par rapport à 2019 de + 3,3 % sur un an. Une hausse compréhensible (augmentation kilométrique et situation toujours exceptionnelle), mais qui ne permet pas de résorber pleinement les ratios d'efficacité économique.

Ainsi, les recettes par voyage retrouvent un niveau proche de 2019 (+ 1,2 %) après leur gonflement artificiel de 2020 (chute des voyages plus importante que celle des recettes). La tendance de progression est inverse, mais le résultat est similaire pour le coût kilométrique qui baisse en 2021 de - 4,6 % (mais surtout + 1,9 % par rapport à 2019).

C'est du côté des dépenses par voyage que la facture reste importante malgré les efforts entrepris : - 10,9 % en 2021, avec un niveau qui reste supérieur de + 32,2 % par rapport à 2019. Il faudra que la clientèle revienne fortement dans les années suivantes pour espérer retrouver un semblant d'équilibre au sein des réseaux pour cet indicateur.

Enfin, le taux de recouvrement des dépenses par les recettes commerciales atteint 25,1 points, en hausse de + 8,3 % par rapport à l'année précédente, mais toujours en dessous de - 23,5 % par rapport à l'année de référence 2019.

DONNÉES 2021 DE L'ACTIVITÉ RÉGIONALE SNCF

	Parc (rames ou voitures)	Kilomètres (en milliers) (rames-km ou trains-km)	VARIATION 2021/2020	Voyages (en millions)	Voyageurs.km (en millions)	VARIATION 2021/2020
Île-de-France (Transilien)	5 848 caisses	61 114	18,6 %	609	9 295	21,0 %
Régions (TER)	8 243 caisses	185 200	25,0 %	265	14 798	37,0 %

DONNÉES 2021 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)*	213	6 973,0	697	3 896	216	995	2 796
RATP total*	213	6 973,0	697	4 233	585	2 352	11 890
RATP (bus/tram)* Évolution	0,0 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	5,2 %	12,6 %	12,7 %
RATP total* Évolution	0,0 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	10,3 %	23,8 %	27,3 %

	Parc	Personnel	Roulant	Recettes (en M€)	Dépenses (en M€)	Vitesse (en km/h)
RATP (bus/tram)*	5 112	19 699	15 609	nc	1 656	15,7
RATP total*	6 179	44 164	19 515	2 102	3 736	nc
RATP (bus/tram)* Évolution	1,8 %	2,8 %	-0,8 %	nc	-0,7 %	4,7 %
RATP total* Évolution	1,6 %	0,1 %	-0,8 %	10,3 %	-1,2 %	nc

* En euros.

DONNÉES 2021 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	14 822	17 136	523	1 745	41 106	25 982	974	3 407
Classe 2	48	7 190	23 589	208	356	12 772	9 718	164	1 008
Classe 3	59	3 755	21 016	74	92	3 887	3 170	44	298
Total province	135	25 767	61 741	805	2 193	57 765	38 870	1 181	4 713

Variation 2021/2020				Production	Trafic				
Classe 1	28	1,0 %	0,1 %	10,7 %	20,7 %	0,3 %	0,8 %	15,7 %	6,0 %
Classe 2	48	0,7 %	0,6 %	15,2 %	17,7 %	2,0 %	2,1 %	16,9 %	9,8 %
Classe 3	59	1,4 %	3,8 %	13,2 %	20,2 %	2,3 %	2,0 %	15,3 %	9,3 %
Moyenne province	135	1,0 %	1,5 %	12,1 %	20,1 %	0,8 %	1,2 %	15,9 %	7,0 %

Variation 2021/2019				Production	Trafic				
Classe 1	28	1,6 %	0,6 %	0,6 %	-22,5 %	1,3 %	2,5 %	-21,9 %	2,5 %
Classe 2	48	2,4 %	6,5 %	2,8 %	-18,9 %	4,0 %	4,6 %	-15,6 %	5,5 %
Classe 3	58	2,3 %	5,2 %	3,5 %	-20,5 %	0,3 %	0,2 %	-18,1 %	4,8 %
Moyenne province	134	1,9 %	4,4 %	1,4 %	-21,9 %	1,8 %	2,8 %	-20,9 %	3,3 %

Comparaison supplémentaire avec l'année 2019 de référence pré-Covid.

RATIOS 2021 RÉSEAUX DE TRANSPORT URBAIN

	Nombre de réseaux	Kilomètres par habitant	Voyages par habitant	Voyages par kilomètre	Kilomètres par agent roulant	Recette par voyage	Dépense par voyage	Dépense par kilomètre	Taux de couverture des dépenses
Classe 1	28	35,3	117,7	3,3	20 139	0,56	1,95	6,51	28,6
Classe 2	48	28,9	49,5	1,7	21 401	0,46	2,83	4,85	16,3
Classe 3	59	19,7	24,6	1,3	23 279	0,47	3,22	4,03	14,7
Total province	135	31,2	85,1	2,7	20 711	0,54	2,15	5,85	25,1

Variation 2021/2020		Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation				Coût kilométrique	R/D
Classe 1	28	9,7 %	19,5 %	8,9 %	9,8 %	-4,1 %	-12,2 %	-4,3 %	9,2 %
Classe 2	48	14,4 %	16,9 %	2,1 %	12,8 %	-0,7 %	-6,7 %	-4,7 %	6,5 %
Classe 3	59	11,6 %	18,5 %	6,2 %	11,0 %	-4,1 %	-9,1 %	-3,5 %	5,5 %
Moyenne province	135	11,0 %	19,0 %	7,2 %	10,7 %	-3,5 %	-10,9 %	-4,6 %	8,3 %

Variation 2021/2019		Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation				Coût kilométrique	R/D
Classe 1	28	-1,0 %	-23,7 %	-23,0 %	-1,8 %	0,8 %	32,3 %	1,9 %	-23,8 %
Classe 2	48	0,3 %	-20,9 %	-21,1 %	-1,8 %	4,2 %	30,1 %	2,6 %	-19,9 %
Classe 3	58	1,2 %	-22,2 %	-23,1 %	3,2 %	3,0 %	31,8 %	1,3 %	-21,8 %
Moyenne province	134	-0,5 %	-23,3 %	-22,9 %	-1,4 %	1,2 %	32,2 %	1,9 %	-23,5 %

Comparaison supplémentaire avec l'année 2019 de référence pré-Covid.

FOCUS SUR

LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE RÉSEAUX

RÉSEAUX DE PLUS DE 250 000 HABITANTS

LES EFFORTS PAIENT

La moindre augmentation des kilomètres (+ 10,7 %) et des dépenses (+ 6 %) est la résultante d'une politique continue de maintien de l'offre sur les grands réseaux, en témoigne une situation déjà stabilisée par rapport à 2019.

La reprise du trafic y est la plus importante des catégories de réseaux, mais reste à -22,5 % par rapport au niveau de référence, laissant penser que le retour vers un usage nominal - à minima - des services de transport aura lieu durant l'année 2022 pour la plupart des réseaux. Difficile néanmoins de savoir si cela proviendra plutôt d'une nouvelle clientèle attirée par l'augmentation de l'offre et de la qualité des services, du « retour » de télétravailleurs, ou des deux effets conjugués.

Concernant les recettes commerciales et les indicateurs avancés associés, la reprise a lieu mais le choc initial reste important: - 21,9 % de recettes par rapport à 2019 pour un R/D à 28,6 points. Les usages différents de la clientèle (télétravail, tourisme d'affaire) et les gratuités partielles (catégories d'âges et weekend) entravent la dynamique tarifaire.

RÉSEAUX ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS

DES CONTRASTES FORTS

Dans les réseaux de classe intermédiaire, les dépenses de fonctionnement sont en hausse conséquente (+ 9,8 %) pour accompagner une production kilométrique à + 15,2 % et une reprise du trafic bien que dans des proportions un peu plus modestes que les autres catégories (+ 17,7 %). Le rebond des recettes est quant à lui significatif (+ 16,9 %).

Les ratios économiques affichent également des tendances contrastées par rapport à 2019: le coût kilométrique, qui diminue pourtant le plus par rapport à 2020, affiche l'augmentation la plus élevée dans les comparaisons avec 2019 (+ 2,6 %); tandis que les dépenses par voyage (+ 30,1 % d'écart) et le R/D (- 19,9 % d'écart) ont le différentiel le moins important vis-à-vis de l'année de référence.

RÉSEAUX INFÉRIEURS À 100 000 HABITANTS

EN ADÉQUATION AVEC LE CONTEXTE

Les réseaux de classe 3 ont une trajectoire dans la moyenne des autres réseaux: reprise kilométrique et des dépenses d'exploitation associées proche des réseaux de classe 2; trafic et recettes proches des réseaux de classe 1.

Le taux de couverture est en hausse de + 5,5 %, encore en dessous de - 21,8 % par rapport à 2019. La faible dynamique tarifaire et les coûts d'exploitation hauts sur des territoires peu denses impactent négativement ce ratio.

LES VARIABILITÉS INTER ET INTRA CLASSES

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



Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans

PARTICULARITÉS

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 les éditions postérieures à 2017, créant ainsi un effet de seuil qui sera lissé au fil de l'eau.

Compte tenu des changements de contrats ou de l'absence de réponse à l'enquête TCU certaines éditions, les échantillons étudiés sont évolutifs.

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 2021, donc corrigés de l'inflation.

LES PANELS DE CETTE ANNÉE SUR LES 158 ADHÉRENTS UTP

	Analyse sur 20 ans	Analyses sur 10 et 4 ans
Réseaux de classe 1	26	27
Réseaux de classe 2	36	42
Réseaux de classe 3	32	48
Panel total	94	117

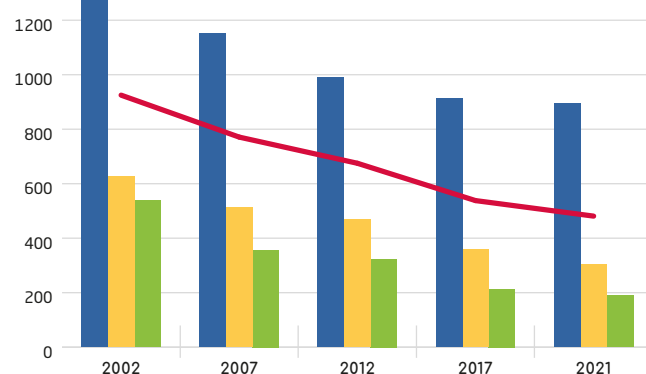
LES RÉSULTATS GLOBAUX ET LEUR ÉVOLUTION SUR 10 ET 20 ANS

La seconde année d'anomalie biaise toujours l'analyse historique récente. Certains indicateurs reviennent au vert, tandis que des tendances de fond restent préoccupantes.

DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS

La densité moyenne des territoires desservis reste toujours alarmante par rapport aux niveaux du début des années 2000 (- 48 %) et elle continue inexorablement de baisser (- 28 % sur 10 ans). Le plateau est néanmoins atteint pour les réseaux de classe 1 avec une stabilisation sur 4 ans.

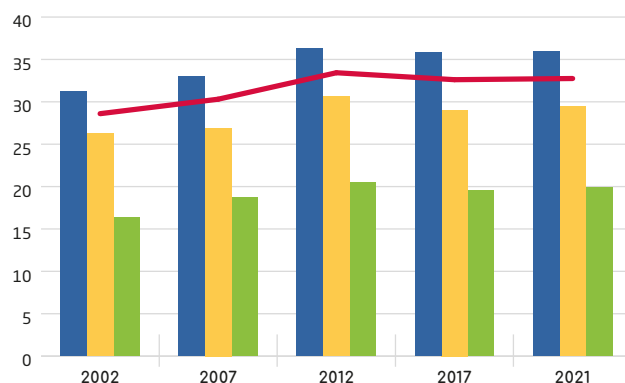
NOMBRE D'HABITANTS AU KM² DESSERVI
DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



OFFRE KILOMÉTRIQUE

Indicateur en hausse régulière depuis plusieurs années, l'offre kilométrique stagnait à la fin de décennie 2010 dans le sillage de l'intégration de nouvelles populations à desservir dans des territoires peu denses. Le choc de 2020 a lui été vite résorbé, avec l'atteinte de niveaux proches des années 2017/2018.

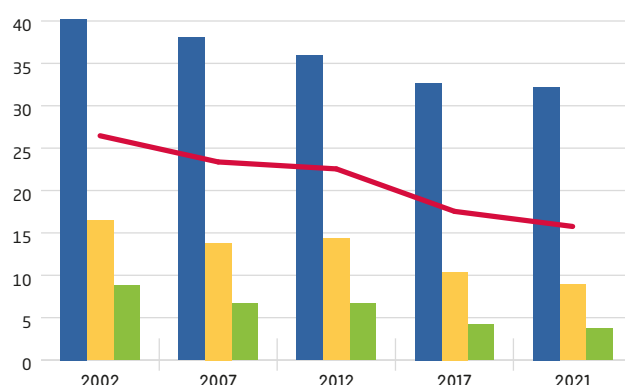
NOMBRE DE KILOMÈTRES PRODUITS PAR HABITANT
OFFRE KILOMÉTRIQUE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



INTENSITÉ DE L'OFFRE

Malgré du mieux en 2021 avec la reprise de la production kilométrique, cet indicateur est fortement influencé par les surfaces en augmentation. Ainsi, l'intensité de l'offre affiche - 40 % par rapport à 2002 et - 30 % par rapport à 2012. Les différences intra-classes sont significatives avec le plateau de densité atteint plus récemment pour les réseaux de classe 1.

MILLIERS DE KILOMÈTRES PRODUITS PAR KM² DE SURFACE DESSERVIE
INTENSITÉ DE L'OFFRE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



MÉTHODOLOGIE

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

Les graphiques représentés ci-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).

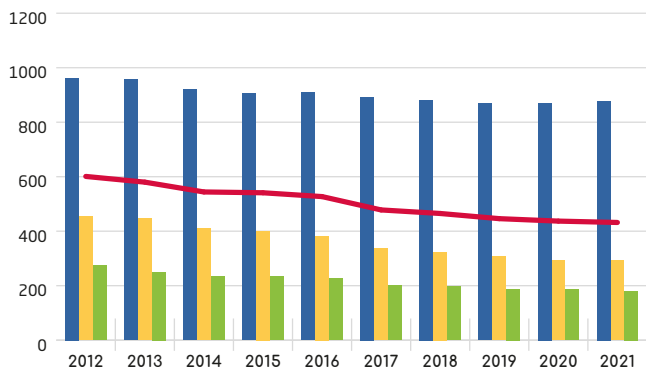
Des écarts entre ces échantillons peuvent donc apparaître pour une même variable, notamment pour les plus petits réseaux dont la récolte des données a pu être plus difficile par le passé et dont un certain nombre a basculé en catégorie 2 au fil du temps.

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

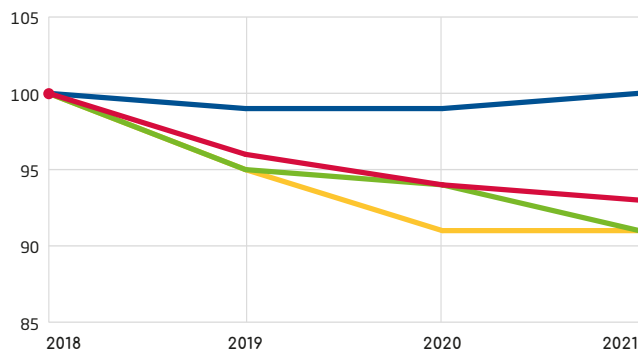
■ Réseaux de plus de 250 000 habitants desservis (Classe 1)
■ Réseaux de 100 000 à 250 000 habitants desservis (Classe 2)

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

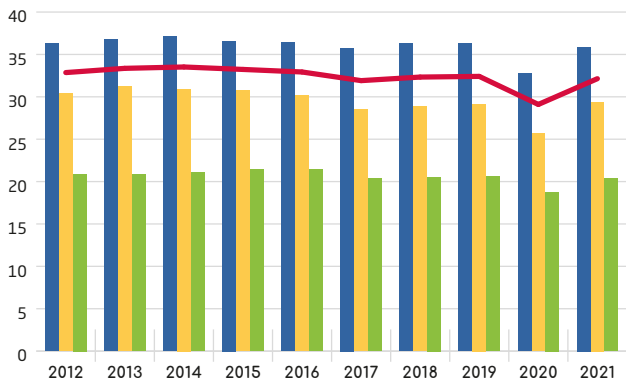
NOMBRE D'HABITANTS AU KM² DESSERVI
DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



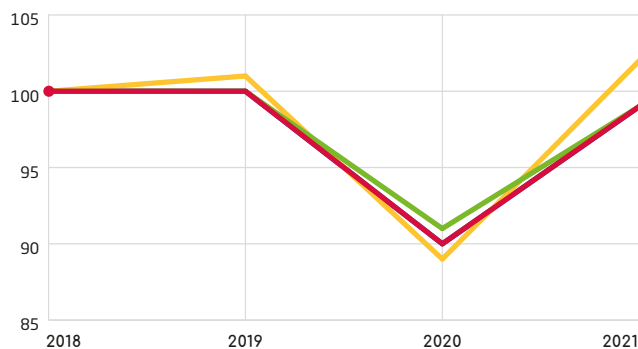
INDICE EN BASE 100 EN 2018
DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS - ZOOM SUR 4 ANS



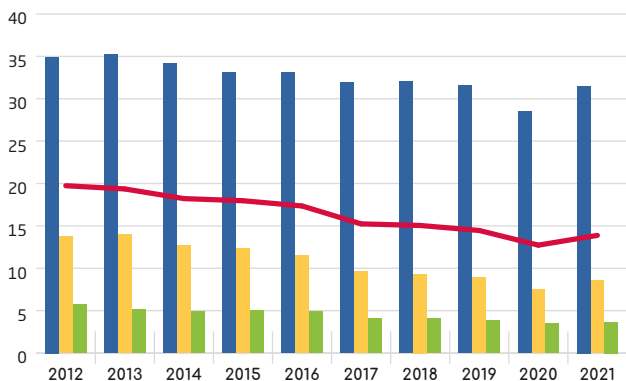
NOMBRE DE KILOMÈTRES PRODUITS PAR HABITANT
OFFRE KILOMÉTRIQUE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



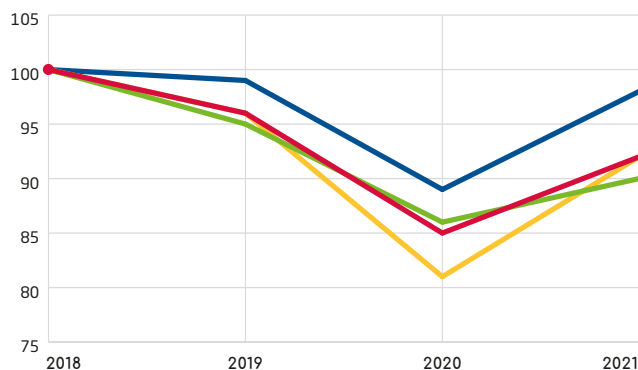
INDICE EN BASE 100 EN 2018
OFFRE KILOMÉTRIQUE - ZOOM SUR 4 ANS



MILLIERS DE KILOMÈTRES PRODUITS PAR KM² DE SURFACE DESSERVIE
INTENSITÉ DE L'OFFRE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



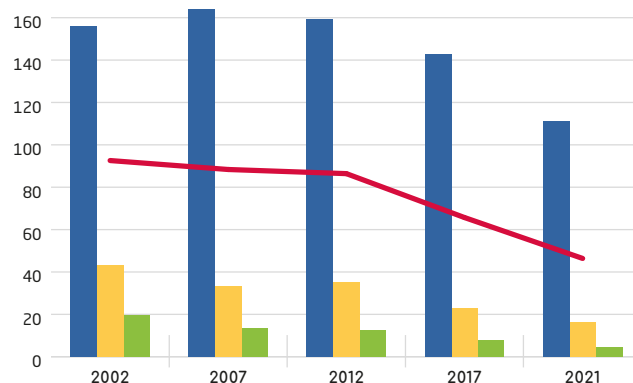
INDICE EN BASE 100 EN 2018
INTENSITÉ DE L'OFFRE - ZOOM SUR 4 ANS



INTENSITÉ DE LA DEMANDE

L'intensité de la demande suit une trajectoire proche de l'offre, mais le différentiel entre classes y est encore plus important. Tandis que les réseaux de classe 1 affichent - 29 % sur 20 ans, avec des capacités de rebond post-2020 plus importantes, les autres catégories subissent respectivement - 63 % et - 76 %.

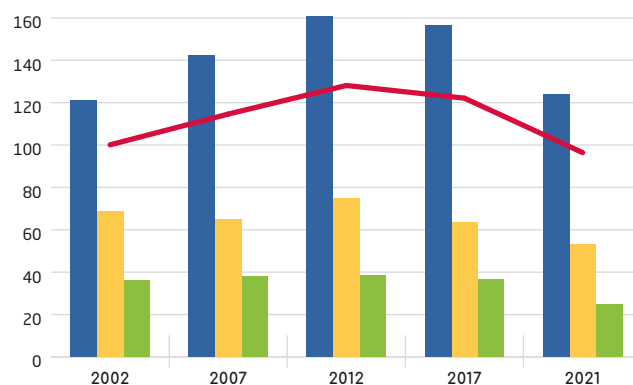
MILLIERS DE VOYAGES RÉALISÉS PAR KM² DE SURFACE DESSERVIE
INTENSITÉ DE LA DEMANDE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



FRÉQUENTATION

La fréquentation est historiquement croissante depuis 2000, mais cache en trompe-l'œil une baisse pour les réseaux de classe 2 et 3. La reprise post-covid, où le niveau était descendu au plus bas sur la période, permet de s'approcher des ratios de 2002 (- 4 % d'écart), mais reste bien en dessous du niveau de 2012 (- 25 %).

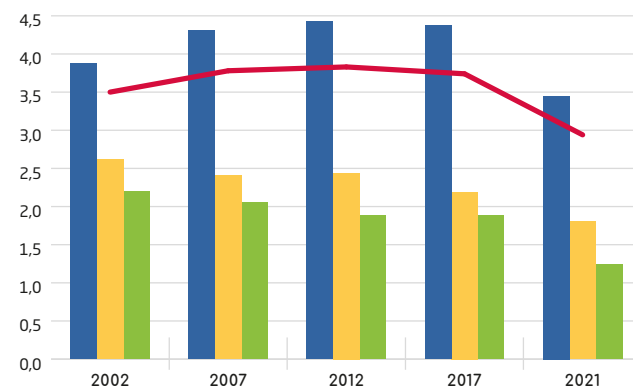
NOMBRE DE VOYAGES PAR HABITANT DESSERVI
FRÉQUENTATION - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



TAUX D'UTILISATION

D'ordinaire témoin de l'efficacité des opérateurs à calibrer la production kilométrique aux voyages effectués sur le réseau, ce ratio connaissait une bonne dynamique pré-covid. Portés par les réseaux de classe 1 (+ 15 % entre 2002 et 2019), les réseaux de classe 2 et 3 entreprenaient eux aussi leur remontée du taux d'utilisation avant que 2020 survienne.

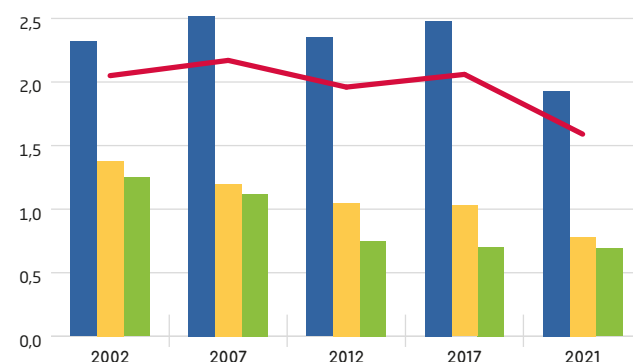
NOMBRE DE VOYAGES PAR KILOMÈTRE PRODUIT
TAUX D'UTILISATION - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



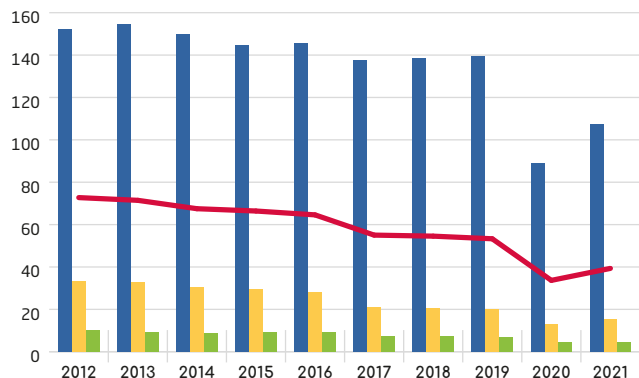
RECETTE PAR KILOMÈTRE

Même sans effet covid, les difficultés des réseaux de classe 2 et 3 à jouer sur la dynamique tarifaire expliquent la trajectoire à la baisse de cet indicateur (- 45 % pour les deux). Dans le même temps, les réseaux de classe 1 ont connu une sinusoïde, marquée par une crise à chaque fin/début de décennie.

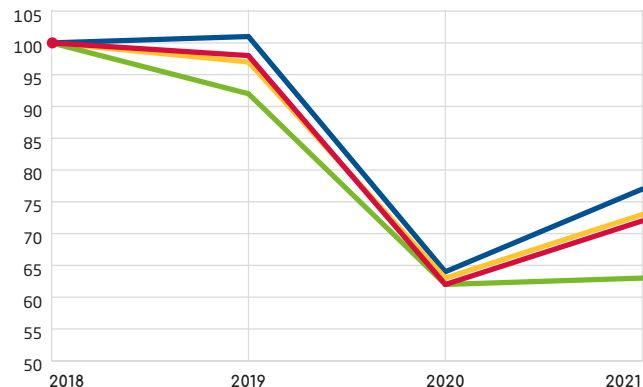
RECETTE COMMERCIALE EN EURO CONSTANT 2021 PAR KILOMÈTRE PRODUIT
RECETTE PAR KILOMÈTRE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



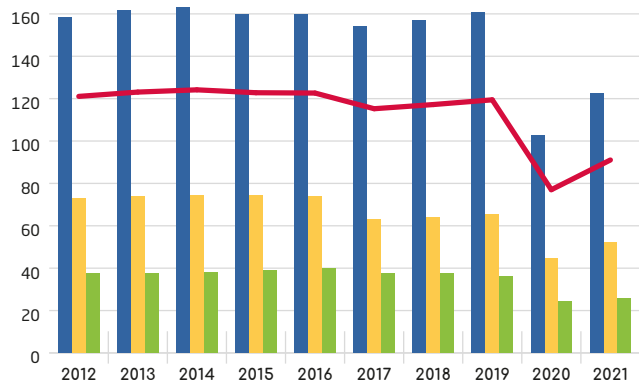
MILLIERS DE VOYAGES RÉALISÉS PAR KM² DE SURFACE DESSERVIE
INTENSITÉ DE LA DEMANDE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



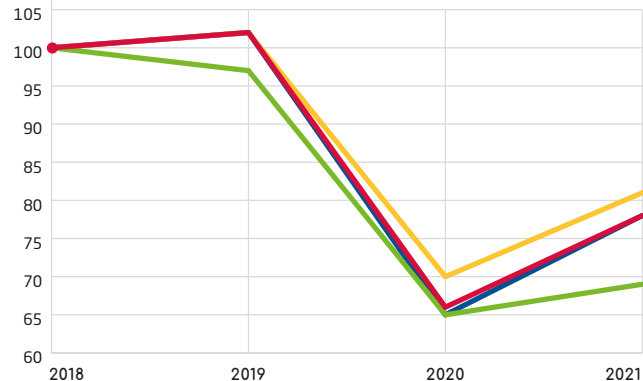
INDICE EN BASE 100 EN 2018
INTENSITÉ DE LA DEMANDE - ZOOM SUR 4 ANS



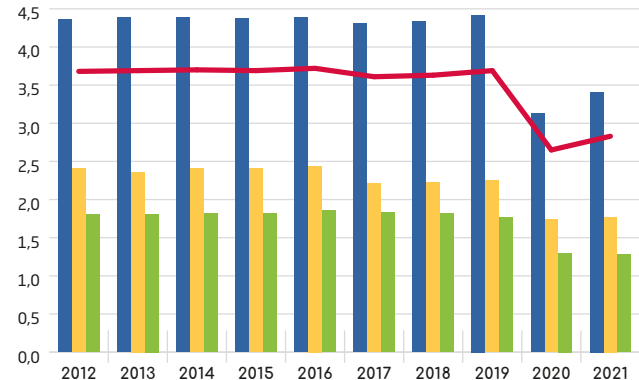
NOMBRE DE VOYAGES PAR HABITANT DESSERVIE
FRÉQUENTATION - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



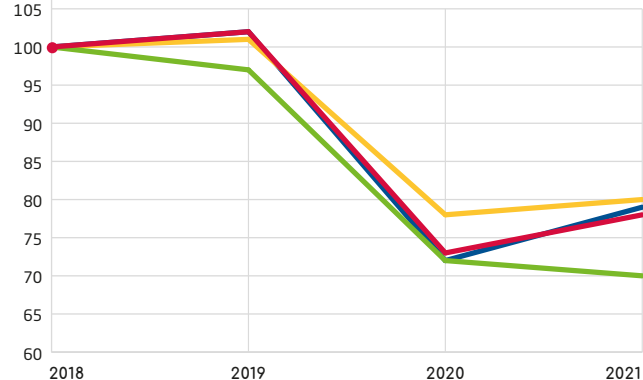
INDICE EN BASE 100 EN 2018
FRÉQUENTATION - ZOOM SUR 4 ANS



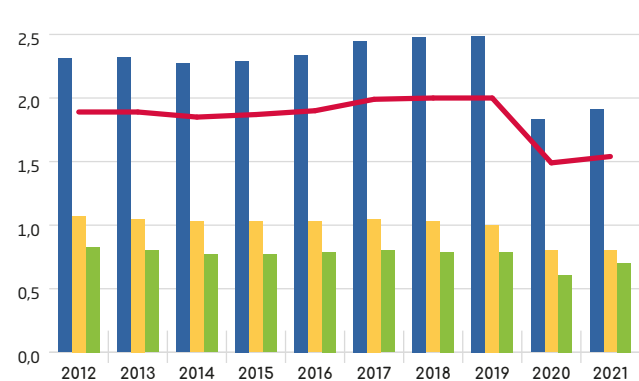
NOMBRE DE VOYAGES PAR KILOMÈTRE PRODUIT
TAUX D'UTILISATION - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



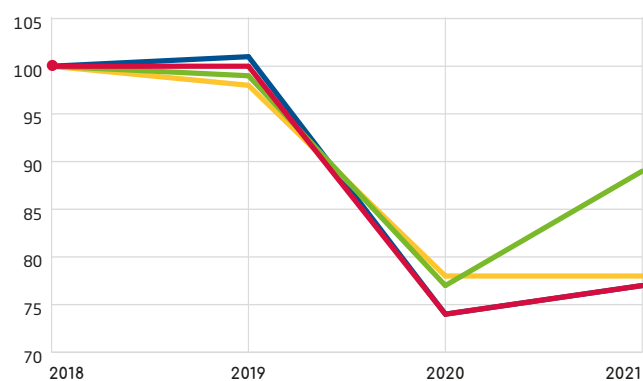
INDICE EN BASE 100 EN 2018
TAUX D'UTILISATION - ZOOM SUR 4 ANS



RECETTE COMMERCIALE EN EURO CONSTANT 2021 PAR KILOMÈTRE PRODUIT
RECETTE PAR KILOMÈTRE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



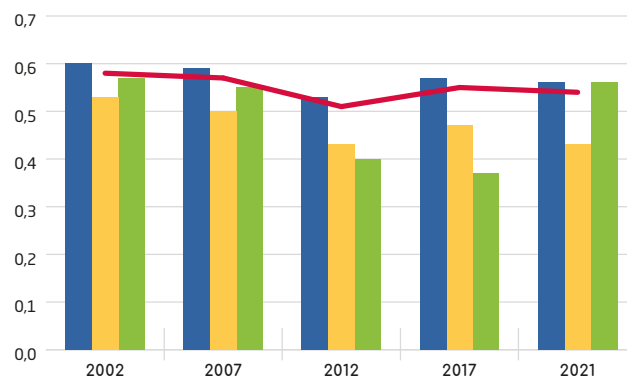
INDICE EN BASE 100 EN 2018
RECETTE PAR KILOMÈTRE - ZOOM SUR 4 ANS



RECETTE PAR VOYAGE

Indicateur habituellement assez uniforme entre les catégories, il devient très volatile dans les réseaux avec une clientèle essentiellement scolaire. En effet, alors que 2020 avait été marquée par des confinements de longue période sur le calendrier scolaire, 2021 a connu plus d'intermittences. Les abonnements ont donc été davantage maintenus, sans pour autant que l'usage n'atteigne son niveau habituel.

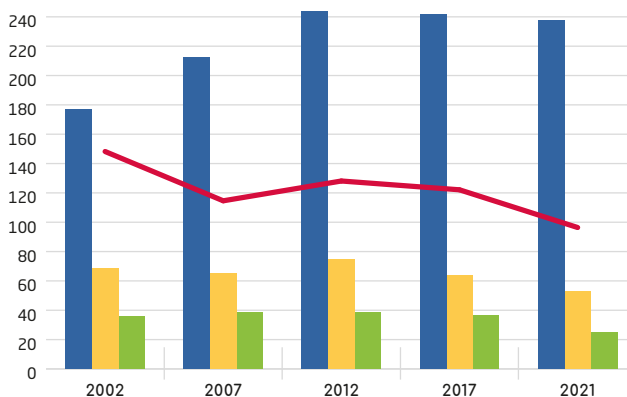
RECETTE PAR VOYAGE EN EURO CONSTANT 2020 PAR VOYAGE RÉALISÉ
RECETTE PAR VOYAGE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT

Avec - 3 % par rapport à 2012, les dépenses par habitant retrouvent quasiment leur niveau nominal de la décennie. Une décennie qui aura donc été marquée par une rationalisation des coûts, malgré des extensions de dessertes et une offre en moyenne de meilleure qualité.

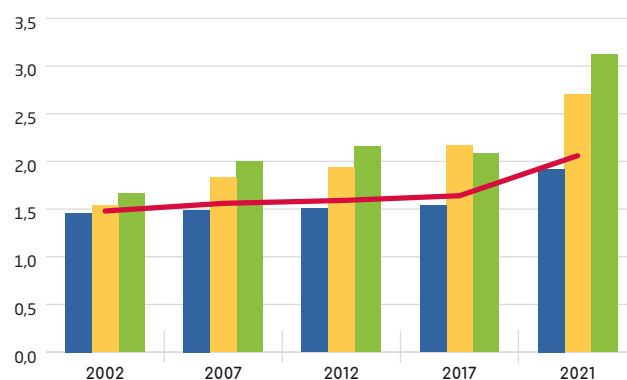
DÉPENSE D'EXPLOITATION EN EURO CONSTANT 2021 PAR HABITANT DESSERVI
DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



DÉPENSE PAR VOYAGE

2021 constitue la seconde année de forte anomalie pour un indicateur dont la moyenne historique reste relativement stable sur 20 ans (7 % de hausse). C'est dans les typologies de réseau que les différences surviennent, avec une hausse progressive pour les réseaux de classes 2 et 3, tandis que ceux de classe 1, par leur forte volumétrie de voyages, ont réussi à faire de bonnes économies d'échelle.

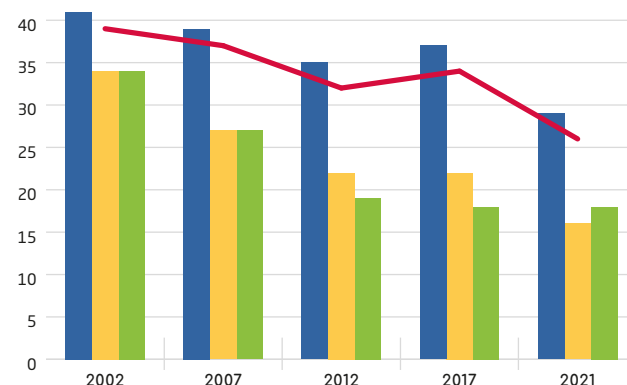
DÉPENSE D'EXPLOITATION EN EURO CONSTANT 2021 PAR VOYAGE RÉALISÉ
DÉPENSE PAR VOYAGE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



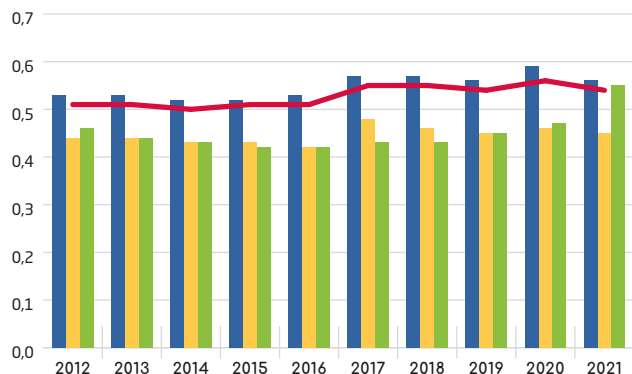
TAUX DE COUVERTURE

L'indicateur de référence retrouvait des couleurs à la fin de la décennie 2010 (plus que 13 points d'écart entre 2002 et 2019), malgré une accentuation des écarts entre les typologies de réseaux. Les pertes de recettes de la période covid n'ont pas été entièrement compensées par des économies sur les coûts (maintien de l'offre, dépenses sanitaires), tandis que des tendances à rendre les réseaux gratuits à l'usage (totale ou partielle) ne vont pas favoriser la remontée du R/D à des taux convenables.

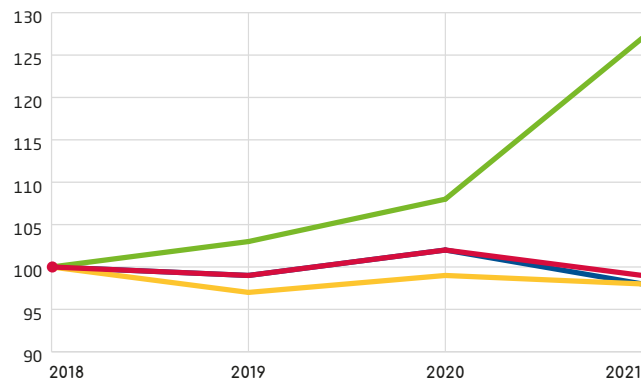
RAPPORT EN % DES RECETTES COMMERCIALES SUR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION
TAUX DE COUVERTURE - RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS



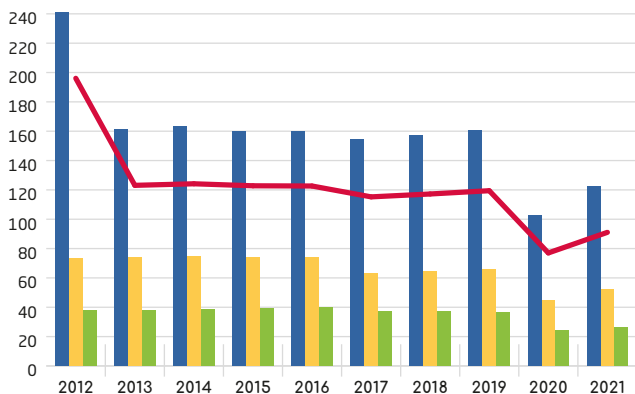
RÉCETTE PAR VOYAGE EN EURO CONSTANT 2020 PAR VOYAGE RÉALISÉ
RÉCETTE PAR VOYAGE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



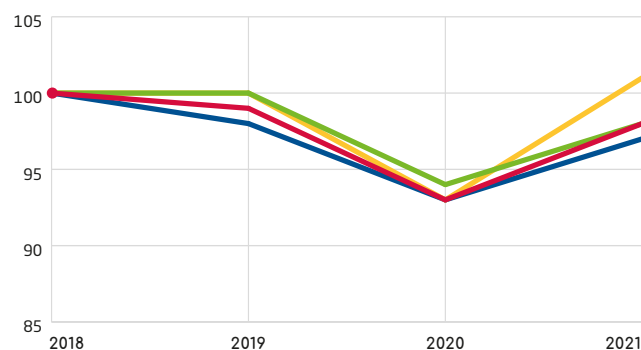
RÉCETTE PAR VOYAGE - ZOOM SUR 4 ANS
 INDICE EN BASE 100 EN 2018



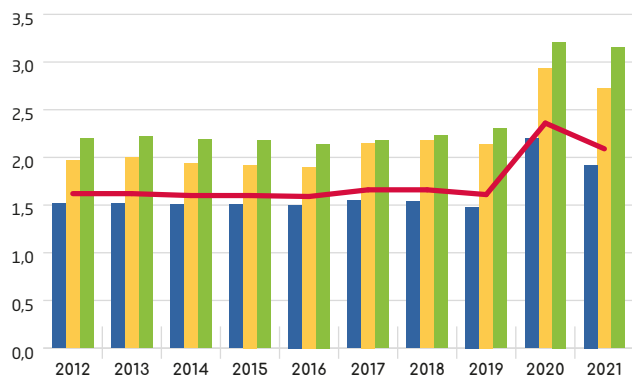
DÉPENSE D'EXPLOITATION EN EURO CONSTANT 2021 PAR HABITANT DESSERVI
DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



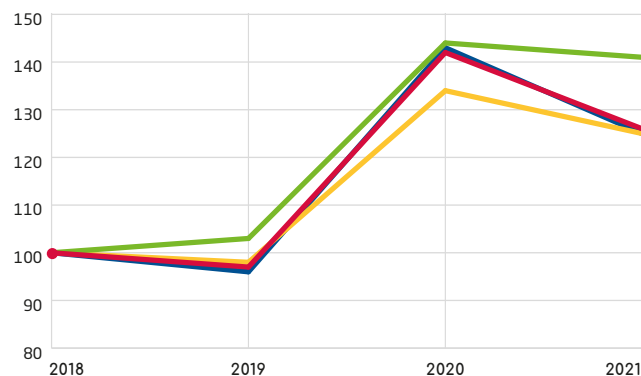
DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT - ZOOM SUR 4 ANS
 INDICE EN BASE 100 EN 2018



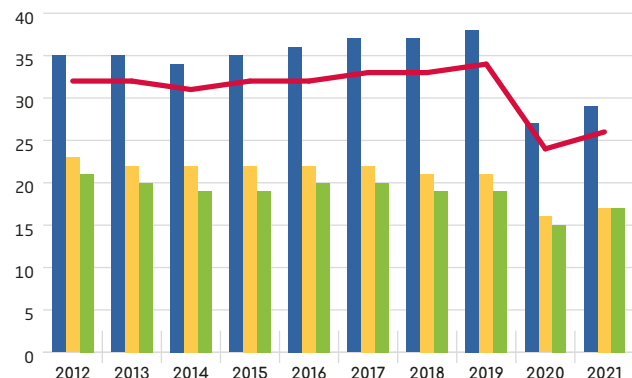
DÉPENSE D'EXPLOITATION EN EURO CONSTANT 2021 PAR VOYAGE RÉALISÉ
DÉPENSE PAR VOYAGE - ÉVOLUTION SUR 10 ANS



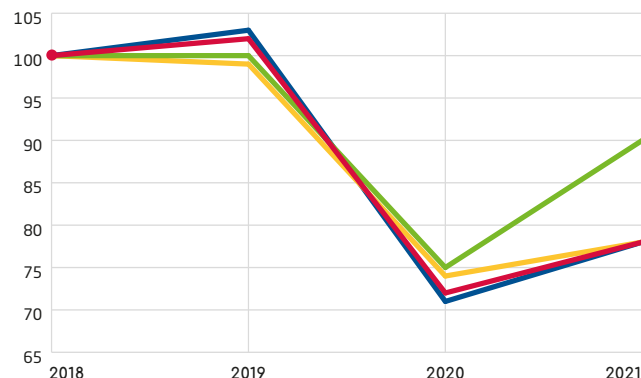
DÉPENSE PAR VOYAGE - ZOOM SUR 4 ANS
 INDICE EN BASE 100 EN 2018



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

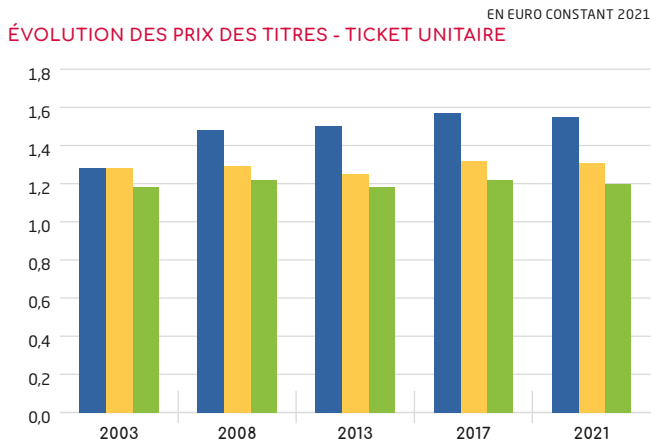


TAUX DE COUVERTURE - ZOOM SUR 4 ANS
 INDICE EN BASE 100 EN 2018



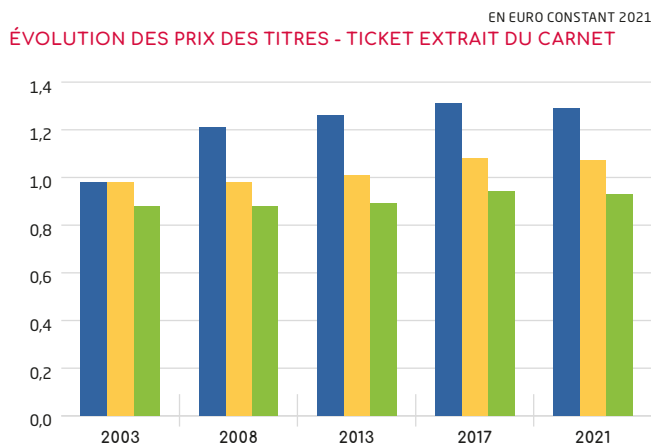
PRIX DES PRINCIPAUX TITRES

L'ensemble des comparaisons est effectué à euros constants. Aussi sur la période 2002/2021, l'inflation cumulée des prix à la consommation est de 25 %.



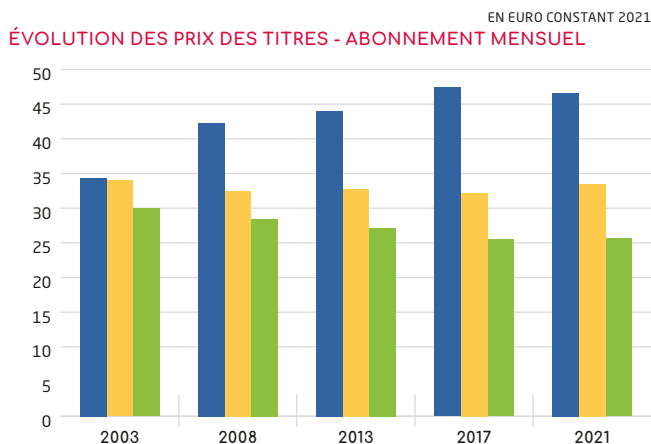
TICKET UNITAIRE

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 est le titre analysé avec la trajectoire d'augmentation la plus faible. Tandis que les réseaux de classe 1 l'augmentent de + 21 % sur 20 ans, les autres catégories peinent à atteindre les 3 % d'augmentation à euro constant 2021.



TICKET ISSU DU CARNET

Titre à mi-chemin entre un usage occasionnel de non-résident et occasionnel de résident du RTAOM, c'est celui qui a le plus augmenté en moyenne sur la période, et ce pour toutes les classes (+ 16 % en moyenne). L'augmentation a lieu de deux façons: le tarif net ou le nombre de ticket qui diminue dans le carnet.



ABONNEMENT MENSUEL

Deux trajectoires très diverses entre des réseaux de classe 1 qui ont pu justifier des augmentations d'abonnement avec l'arrivée de modes lourds depuis 20 ans (+ 35 %) et les réseaux de classe 2 et 3, avec des typologies plus variées, qui ont vu l'abonnement mensuel stagner (- 1 % pour les classes 2), voire baisser (- 14 % pour les classes 3).

Les données et ratios par réseau de l'année 2021

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 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:

135 RÉSEAUX SUR 158 ADHÉRENTS UTP

28

RÉSEAUX DE PLUS
DE 250 000 HABITANTS
SUR 28

48





























RÉSEAUX DE 100 000
À 250 000 HABITANTS
SUR 53

59

RÉSEAUX DE MOINS
DE 100 000 HABITANTS
SUR 77

DONNÉES 2021 • CLASSE 1

POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES À 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (en milliers d'habitants)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (en km ²)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	LONGUEUR DES LIGNES (en km)	KILOMÈTRES PRODUITS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Angers		309	1,0	667	-	1 862	10 543	13,4	31 021	16,7
Bordeaux		824	1,6	578	-	1 237	37 641	12,3	149 866	30,7
Caen		275	0,7	363	-	704	11 304	11,4	16 395	25,2
Clermont-Ferrand		307	0,7	321	-	1 043	8 887	11,0	24 018	24,4
Dijon		260	0,5	240	-	550	10 429	10,3	36 440	17,1
Grenoble		459	0,4	552	-	513	16 519	-0,5	49 927	16,0
Havre (Le)		271	-0,5	496	-	441	10 500	16,0	22 125	7,5
Lens		651	-0,1	997	-	5 013	14 927	18,1	10 965	25,9
Lille		1 190	2,5	672	3,7	1 764	41 220	12,0	124 760	16,8
Lyon		1 474	0,9	628	-	4 638	58 699	8,1	343 992	18,9
Marseille		1 468	1,3	1 181	-	1 432	45 702	10,7	135 044	23,6
Montpellier		498	2,1	422	-	403	13 912	4,5	52 610	19,7
Mulhouse		278	0,0	439	-	482	7 213	17,5	23 691	3,2
Nancy		262	0,2	142	-	380	8 825	13,3	16 811	5,3
Nantes		681	1,4	559	-	751	28 433	9,0	115 997	21,6
Nice		550	0,8	1 466	-	2 452	22 356	12,7	62 773	17,0
Nîmes		247	-0,2	677	-	938	7 155	9,0	10 408	21,7
Orléans		294	0,4	334	-	496	11 527	10,3	27 661	20,9
Perpignan		274	0,6	617	-	6 010	8 373	12,3	8 967	28,0
Rennes		467	1,2	705	-	2 075	22 839	8,6	68 195	21,9
Rouen		421	0,4	387	-	687	14 793	11,4	46 432	23,1
Saint-Étienne		411	0,2	724	-	806	10 843	11,6	37 831	24,6
Strasbourg		511	0,9	338	-	599	18 981	13,7	108 344	22,6
Toulon		449	1,0	366	-	1 203	13 091	11,1	26 583	27,0
Toulouse		1 060	1,5	1 044	-	1 584	40 667	9,5	148 643	21,7
Tours		314	0,6	446	-	551	10 883	13,6	27 945	22,9
Valence / Romans		264	0,2	1 141	-	1 369	8 448	18,6	9 545	23,0
Valenciennes		354	-0,1	635	-	588	8 550	15,3	7 686	8,5
TOTAL CLASSE 1 (28 RÉSEAUX)		14 822	1,0	17 136	0,1	40 568	523 260	10,7	1 744 675	20,7
TOTAL CLASSE 1 À TCSP LOURD (24 RÉSEAUX)		13 588	1,0	14 335	0,2	31 049	486 192	10,6	1 689 172	20,5



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

DÉPLACEMENTS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2021/ 2020 (en %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTES COMMER- CIALES (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (en km/h)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
nc	nc	349	-	609	-3,1	13 866	8,4	56 127	7,3	15,7	-1,9
nc	nc	720	0,4	3 226	0,5	71 617	29,0	237 968	8,3	14,8	-0,7
nc	nc	239	1,7	646	2,2	11 329	20,9	59 178	1,5	nc	nc
21 775	24,4	273	-6,5	820	-4,5	12 109	25,5	70 482	0,6	15,2	0,7
28 990	17,1	227	-1,7	805	-0,3	17 198	16,4	65 770	3,7	14,5	-
48 303	17,1	363	-5,0	1 703	1,6	29 058	3,5	112 235	1,2	16,5	-2,4
17 204	7,0	210	-6,3	628	-0,7	12 483	20,9	60 973	10,2	16,3	-6,9
nc	nc	557	12,8	709	-1,5	4 268	12,5	70 348	12,2	17,6	1,7
105 256	16,8	809	1,4	3 169	1,8	78 187	16,0	295 556	3,1	14,5	0,7
279 601	14,5	1 465	2,2	4 656	-1,6	190 439	15,2	413 852	4,1	14,8	-0,7
nc	nc	1 045	-0,9	4 332	-0,8	107 120	24,4	336 592	5,7	12	nc
41 134	19,6	298	-	1 242	-1,1	29 785	5,2	104 502	5,6	13,1	-
19 014	3,2	233	10,4	600	8,0	9 161	7,3	50 059	12,3	14,7	-
13 512	5,6	254	3,2	845	3,4	12 934	1,7	63 333	3,7	10,6	-0,9
88 683	21,6	790	1,5	2 433	0,6	54 348	2,8	186 394	7,2	17,8	0,6
48 809	17,0	560	1,8	2 038	1,1	35 388	17,8	173 036	5,7	13,1	-1,5
7 825	21,7	231	-	490	0,4	5 278	20,8	39 260	8,8	14	-0,7
20 473	21,1	266	0,8	748	0,6	15 446	11,7	66 919	10,4	nc	nc
nc	nc	224	-3,9	454	2,1	4 714	12,5	32 646	7,7	16,6	-
54 996	21,9	538	-2,5	1 518	-2,9	34 500	15,1	138 418	7,1	19,3	0,5
36 677	23,3	328	-1,2	1 157	0,5	26 997	17,8	100 184	9,2	16	-1,8
27 008	36,4	319	2,2	856	-0,5	15 094	11,0	63 074	6,8	15	3,4
80 255	22,6	439	1,6	1 734	5,5	48 505	14,5	140 204	11,5	12,8	0,8
26 499	27,1	365	7,7	990	4,4	15 211	5,2	76 971	6,3	12,5	-2,3
102 619	20,1	896	1,0	2 902	-0,9	83 431	18,9	248 854	5,5	14,2	-
20 249	22,9	249	-0,4	770	-0,6	21 771	21,7	61 931	3,9	nc	nc
7 361	29,1	232	8,9	521	0,4	4 270	16,9	28 681	7,1	15,6	2,0
0	-	241	-0,8	504	1,9	9 263	11,5	53 794	8,2	18,5	5,7
1 140 749	7,3	12 720	1,1	41 106	0,3	973 770	15,7	3 407 341	6,0		3,2
1 099 064	7,3	11 668	0,9	38 651	0,1	944 297	15,9	3 229 783	5,9		3,8

RATIOS 2021 • CLASSE 1

POPULATIONS DESSERVIES SUPÉRIEURES À 250 000 HABITANTS

RÉSEAU	TCSP LOURD	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Angers		464	1,0	34,1	12,4	100,3	15,6	2,9	2,8
Bordeaux		1 426	1,6	45,7	10,5	181,8	28,6	4,0	16,4
Caen		758	0,7	41,1	10,7	59,6	24,4	1,5	12,4
Clermont-Ferrand		958	0,7	28,9	10,2	78,2	23,6	2,7	12,1
Dijon		1 085	0,5	40,1	9,7	140,0	16,5	3,5	6,2
Grenoble		831	0,4	36,0	-0,8	108,8	15,6	3,0	16,5
Havre (Le)		547	-0,5	38,7	16,6	81,6	8,0	2,1	-7,4
Lens		653	-0,1	22,9	18,2	16,9	26,0	0,7	6,5
Lille		1 771	-1,2	34,6	9,3	104,8	14,0	3,0	4,3
Lyon		2 346	0,9	39,8	7,1	233,4	17,8	5,9	10,0
Marseille		1 243	1,3	31,1	9,2	92,0	22,0	3,0	11,7
Montpellier		1 180	2,1	27,9	2,4	105,7	17,2	3,8	14,5
Mulhouse		633	0,0	25,9	17,5	85,2	3,2	3,3	-12,2
Nancy		1 842	0,2	33,7	13,1	64,1	5,1	1,9	-7,1
Nantes		1 218	1,4	41,7	7,6	170,3	20,0	4,1	11,5
Nice		375	0,8	40,7	11,9	114,2	16,1	2,8	3,8
Nîmes		365	-0,2	29,0	9,2	42,1	22,0	1,5	11,6
Orléans		880	0,4	39,2	9,8	94,1	20,4	2,4	9,7
Perpignan		444	0,6	30,6	11,6	32,7	27,2	1,1	14,0
Rennes		662	1,2	48,9	7,3	146,1	20,4	3,0	12,3
Rouen		1 086	0,4	35,2	10,9	110,4	22,6	3,1	10,5
Saint-Étienne		567	0,2	26,4	11,4	92,1	24,4	3,5	11,6
Strasbourg		1 513	0,9	37,2	12,6	212,1	21,4	5,7	7,8
Toulon		1 226	1,0	29,1	10,1	59,2	25,8	2,0	14,3
Toulouse		1 015	1,5	38,4	7,8	140,3	19,8	3,7	11,2
Tours		703	0,6	34,7	12,9	89,1	22,1	2,6	8,2
Valence / Romans		231	0,2	32,0	18,4	36,2	22,8	1,1	3,7
Valenciennes		558	-0,1	24,1	15,4	21,7	8,7	0,9	-5,8
MOYENNE CLASSE 1 (28 RÉSEAUX)		865	0,8	35,3	9,7	117,7	0,2	3,3	8,9
MOYENNE CLASSE 1 À TCSP (24 RÉSEAUX)		948	0,9	35,8	9,5	124,3	0,2	3,5	8,9
MOYENNE PROVINCE (135 RÉSEAUX)		417	-0,6	31,2	0,1	85,1	0,2	2,7	7,2



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2021/2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2021/2020 (en %)	RECETTE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D en %)	VAR. 2021/2020 (en %)
17 321	17,1	25 498	19,6	0,45	-7,1	1,81	-8,0	5,32	-5,4	24,7	1,0
11 667	11,7	16 985	10,5	0,48	-1,3	1,59	-17,1	6,32	-3,5	30,1	19,0
17 487	9,1	23 413	7,9	0,69	-3,5	3,61	-19,0	5,24	-8,9	19,1	19,2
10 844	16,2	19 323	17,6	0,50	0,9	2,93	-19,1	7,93	-9,3	17,2	24,7
12 951	10,5	18 564	10,4	0,47	-0,6	1,80	-11,5	6,31	-6,0	26,1	12,3
9 700	-2,0	15 152	-3,1	0,58	-10,8	2,25	-12,7	6,79	1,7	25,9	2,2
16 719	16,9	24 498	18,0	0,56	12,4	2,76	2,5	5,81	-5,1	20,5	9,7
21 044	19,9	29 222	24,7	0,39	-10,6	6,42	-10,8	4,71	-5,0	6,1	0,3
13 007	10,1	24 218	9,4	0,63	-0,7	2,37	-11,8	7,17	-8,0	26,5	12,5
12 607	9,8	20 860	10,2	0,55	-3,1	1,20	-12,4	7,05	-3,7	46,0	10,7
10 550	11,5	18 555	9,9	0,79	0,6	2,49	-14,5	7,36	-4,5	31,8	17,7
11 202	5,7	17 047	5,1	0,57	-12,1	1,99	-11,8	7,51	1,0	28,5	-0,3
12 019	8,8	18 749	6,5	0,39	4,0	2,11	8,8	6,94	-4,5	18,3	-4,4
10 442	9,6	15 139	9,0	0,77	-3,4	3,77	-1,5	7,18	-8,5	20,4	-1,9
11 684	8,4	18 272	8,0	0,47	-15,5	1,61	-11,8	6,56	-1,6	29,2	-4,2
10 969	11,5	16 462	13,3	0,56	0,7	2,76	-9,6	7,74	-6,2	20,5	11,4
14 602	8,6	19 859	8,7	0,51	-0,8	3,77	-10,6	5,49	-0,2	13,4	11,0
15 420	9,6	23 796	10,3	0,56	-7,6	2,42	-8,7	5,81	0,1	23,1	1,2
18 452	10,0	24 228	7,8	0,53	-12,1	3,64	-15,9	3,90	-4,1	14,4	4,5
15 047	11,9	24 638	4,8	0,51	-5,6	2,03	-12,1	6,06	-1,4	24,9	7,5
12 782	10,9	20 880	11,1	0,58	-4,3	2,16	-11,3	6,77	-2,0	26,9	7,9
12 663	12,2	18 297	10,6	0,40	-10,9	1,67	-14,3	5,82	-4,4	23,9	3,9
10 946	7,8	16 292	5,9	0,45	-6,6	1,29	-9,0	7,39	-1,9	34,6	2,7
13 226	6,4	19 595	4,9	0,57	-17,2	2,90	-16,3	5,88	-4,3	19,8	-1,0
14 012	10,5	24 891	11,0	0,56	-2,3	1,67	-13,3	6,12	-3,7	33,5	12,7
14 143	14,3	19 588	13,9	0,78	-1,0	2,22	-15,4	5,69	-8,5	35,2	17,1
16 203	18,1	21 042	18,1	0,45	-5,0	3,00	-12,9	3,39	-9,7	14,9	9,1
16 968	13,2	28 616	13,2	1,21	2,7	7,00	-0,3	6,29	-6,1	17,2	3,0
12 730	0,1	20 139	9,8	0,56	-4,1	1,95	-12,2	6,51	-4,3	28,6	9,2
12 579	0,1	20 085	9,9	0,56	-3,8	1,91	-12,1	6,64	-4,2	29,2	9,4
13 936	0,1	20 711	0,1	0,54	-3,5	2,15	-10,9	5,85	-4,6	25,1	8,3

DONNÉES 2021 • CLASSE 2
**POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES
ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS**

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (en milliers d'habitants)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (en km ²)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	LONGUEUR DES LIGNES (en km)	KILOMÈTRES PRODUITS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Aix-en-Provence		161	1,3	240	-	394	7 447	15,7	9 902	39,6
Alès		147	1,0	1 003	-	nc	3 579	55,8	2 266	41,6
Amiens		185	0,6	349	-	448	6 618	7,9	10 385	7,7
Angoulême		143	0,4	536	-	581	5 863	20,9	9 585	17,4
Anancy		212	4,6	508	18,3	2 247	6 183	12,2	11 669	14,9
Antibes		183	1,0	466	-	11 670	3 405	-5,0	4 021	nc
Arras		111	0,3	306	-	1 542	3 394	9,9	9 610	3,0
Aubagne		118	0,7	277	-	257	2 700	8,6	5 478	19,6
Avignon		197	0,3	303	-	823	6 982	24,2	8 973	28,1
Bayonne		170	1,0	176	-	545	6 392	18,6	8 668	37,3
Belfort		144	-0,4	609	-	1 620	5 270	11,1	6 256	18,5
Berre (Étang de)		343	147,0	905	369,0	nc	2 168	nc	1 138	nc
Besançon		127	0,9	81	-	207	5 586	8,4	15 702	4,9
Béziers		129	1,1	303	-	693	3 348	7,4	3 703	28,9
Blois		109	0,1	792	-	805	2 933	25,1	7 085	2,3
Bourg-en-Bresse		139	0,3	1 286	-	2 707	2 710	13,5	4 396	22,5
Boulogne s/mer		114	-0,7	205	-	160	2 647	9,3	3 450	36,2
Bourges		115	6,1	459	5,6	1 993	2 994	-0,1	4 194	11,7
Brest		215	0,5	218	-	517	7 013	6,1	23 096	5,4
Brive-la-Gaillarde		110	-0,2	809	-	111	1 412	24,2	985	21,3
Calais		111	-0,4	211	-	406	2 997	9,6	5 237	2,5
Chalon-sur-Saône		112	0,4	463	-	292	2 776	29,5	3 009	37,9
Chambéry		141	0,9	527	-	634	4 898	21,5	5 667	17,5
Charleville-Mézières		116	-0,3	440	-	338	2 092	9,6	2 317	20,8
Cholet		108	0,0	788	-	661	2 553	13,0	4 762	34,9
Colmar		117	0,5	244	-	403	2 139	10,8	6 978	5,9
Dreux		119	3,7	1 044	3,1	163	2 371	147,9	2 003	127,9
Dunkerque		197	-0,6	300	-	333	9 242	9,3	18 091	27,4
Évreux		112	-0,1	660	-	94	1 818	11,7	2 296	14,6



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

DÉPLACEMENTS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2021/ 2020 (en %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTES COMMER- CIALES (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (en km/h)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
nc	nc	204	3,0	491	3,0	5 103	33,1	36 800	12,2	13,9	-
nc	nc	126	13,5	124	47,9	915	11,3	12 163	18,0	15,6	1,3
nc	nc	154	-	473	3,5	4 598	11,0	34 725	7,9	14,2	1,4
7 824	17,4	148	-0,7	277	2,1	3 655	14,0	19 830	7,8	19,5	3,2
nc	nc	172	-3,9	347	11,2	6 601	22,2	27 647	13,6	15,1	nc
nc	nc	110	2,8	245	5,2	2 501	nc	18 935	5,9	17	-
nc	nc	108	0,9	198	7,5	1 494	14,3	14 035	5,2	nc	nc
nc	nc	77	-	205	-	0	-	14 414	3,6	19,4	-
nc	nc	144	-17,2	449	-	5 662	35,1	37 133	8,6	nc	nc
nc	nc	146	0,7	427	6,4	5 325	36,8	31 282	9,2	16,3	-6,9
5 156	20,8	155	1,3	287	-	2 461	13,9	18 859	4,1	17,5	-
973	nc	171	nc	584	nc	1 275	nc	13 503	nc	25	nc
12 462	4,9	153	-	475	-2,0	9 135	12,7	35 806	3,5	14,5	1,4
nc	nc	68	-1,4	213	1,4	1 955	5,6	15 088	6,7	15	-
5 904	2,3	93	1,1	162	2,0	1 163	-0,9	12 266	14,8	15,3	-2,5
4 148	0,4	133	-	144	0,2	1 543	12,5	12 462	0,8	14,7	-0,7
2 900	22,1	78	-1,3	170	-2,9	1 924	10,4	13 907	10,8	14,3	2,1
nc	nc	109	-	227	-0,4	1 742	5,0	15 205	10,2	18,3	1,1
19 739	5,4	171	1,2	570	-0,7	11 155	15,0	46 135	7,9	16	-6,4
nc	nc	34	3,0	57	-1,4	581	19,8	4 867	9,7	nc	nc
nc	nc	66	1,5	166	-6,2	611	-3,0	14 312	6,5	19,4	4,3
2 849	27,8	47	-4,1	93	-2,1	1 567	20,6	10 453	4,4	15	-
4 395	17,2	136	-	331	-0,8	3 903	15,1	23 746	7,3	17,7	0,6
2 137	20,9	59	1,7	127	0,6	1 534	13,0	9 052	5,2	15,2	-
3 527	35,1	62	-	102	3,2	2 273	25,2	8 001	11,3	22,5	-
6 978	5,9	51	-	115	9,3	1 962	29,6	8 623	7,9	13,1	-
nc	nc	121	317,2	152	155,5	1 057	40,7	9 169	81,1	nc	nc
nc	nc	161	5,2	483	-1,4	0	nc	48 692	6,6	20,2	-
nc	nc	62	17,0	114	-0,8	1 390	56,5	9 218	8,6	nc	nc

DONNÉES 2021 • CLASSE 2
**POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES
ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS**

RÉSEAU	TCSP LOURD	POPULATION DESSERVIE (en milliers d'habitants)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (en km ²)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	LONGUEUR DES LIGNES (en km)	KILOMÈTRES PRODUITS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Fos-sur-Mer		177	0,3	457	-	nc	4 386	39,4	1 686	9,8
Fréjus/Saint-Raphaël		118	1,2	347	-	879	1 686	15,4	1 570	22,8
Isle d'Abeau (L')		111	1,2	246	-	460	2 565	12,7	1 931	24,3
Limoges		211	-0,2	521	-	495	5 725	12,9	12 788	25,0
Lorient		210	0,4	739	-	1 729	7 651	18,2	17 845	4,3
Mans (Le)	 	211	0,6	267	-	657	8 186	12,0	22 297	16,3
Maubeuge		129	-0,1	366	-	1 117	2 698	7,1	4 281	8,1
Metz		228	1,1	306	-	684	9 078	12,7	18 129	20,6
Montbéliard		143	0,0	449	-	1 565	4 533	15,7	6 853	8,4
Nancy Suburbain		163	-0,1	281	-	16	2 203	66,2	1 325	16,6
Niort		125	0,4	815	-	584	3 775	16,8	5 040	24,8
Pau		183	0,0	414	-	1 169	5 518	14,5	7 675	23,1
Poitiers		200	0,6	1 065	-	2 894	6 048	12,7	9 929	24,4
Quimper		104	0,4	479	-	431	3 809	18,0	4 436	23,8
Reims	 	225	-0,2	179	-	246	6 557	9,1	15 075	32,7
Roanne		103	0,0	689	-	371	1 981	30,6	2 093	16,9
Rochelle (La) (RTCR)		131	1,4	115	-	292	3 228	9,2	7 275	22,7
Sète		128	0,8	310	-	321	2 759	11,0	2 797	24,0
Tarbes		128	0,5	615	-	215	2 022	42,5	1 377	75,9
Troyes		177	0,3	890	-	299	3 569	7,8	6 895	22,0
Thionville		191	1,0	375	-	531	3 689	11,2	3 303	18,2
Vannes		177	1,1	807	-	368	4 554	18,2	6 988	12,7
TOTAL CLASSE 2 (48 RÉSEAUX)		7 190	0,7	23 589	0,6	34 278	207 975	15,2	356 026	17,7
TOTAL CLASSE 2 À TCSP (6 RÉSEAUX)		1 095	0,4	1 325		2 707	37 024	11,6	90 621	14,7



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

DÉPLACEMENTS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2021/ 2020 (en %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTES COMMER- CIALES (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (en km/h)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
nc	nc	103	10,8	199	-14,7	426	-13,1	12 088	23,9	16	-
1 546	22,3	68	6,3	77	-7,9	1 200	19,8	9 234	13,0	18,7	-2,1
nc	nc	81	-	141	0,6	1 180	16,3	10 790	8,1	18,7	-1,1
8 515	-4,4	140	-0,7	360	0,8	4 793	-0,1	25 017	10,7	15,4	0,7
nc	nc	201	1,5	384	5,3	5 190	20,9	35 453	7,8	nc	nc
17 981	16,3	212	4,4	643	3,8	11 160	9,1	48 883	10,8	15,1	-
nc	nc	87	35,9	162	2,1	1 128	15,1	14 378	7,2	18	-
13 765	20,4	191	1,6	593	1,9	13 015	12,9	43 167	10,8	16	1,3
nc	nc	148	4,2	303	3,4	1 664	13,2	19 528	10,2	19,6	2,1
1 267	29,7	53	6,0	79	14,1	1 534	nc	8 027	0,1	19,5	-
nc	nc	118	-2,5	174	-6,5	250	89,4	14 955	17,9	14,8	-
nc	nc	174	1,8	409	-0,7	3 714	5,6	28 176	9,0	16,8	-2,9
7 343	25,3	247	24,3	309	-3,6	4 763	13,0	28 150	12,2	18	2,3
3 999	11,6	119	4,4	158	0,4	2 315	17,0	14 824	10,3	16,2	-
nc	nc	157	-	556	-1,1	14 813	26,3	50 057	4,0	14,8	4,2
2 093	16,9	55	-	85	2,2	1 191	25,1	8 068	6,9	15,8	-0,6
nc	nc	87	2,4	282	3,9	5 630	16,4	19 747	5,3	17	0,6
nc	nc	68	-	143	3,8	1 428	15,9	11 925	5,3	18,3	-
nc	nc	67	9,8	92	1,1	763	74,6	8 985	23,1	17,8	-
4 988	12,6	109	0,9	267	2,5	3 065	13,0	19 016	16,4	15,7	-
nc	nc	223	66,4	299	0,3	2 885	9,4	22 242	28,0	18,8	13,9
6 076	12,7	158	0,5	160	8,8	3 969	20,6	19 403	18,2	15,9	-0,6
164 419	10,1	5 851	5,5	12 772	2,0	163 851	16,9	1 007 976	9,8		0,3
50 182	-2,4	914	-2,0	2 898	0,1	51 925	18,1	232 428	6,8		-16,7

RATIOS 2021 • CLASSE 2
**POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES
ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS**

RÉSEAU		TCSP LOURD	HABITANT DESSERVI PAR KM²	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Aix-en-Provence			669	1,3	46,4	14,3	61,7	37,9	1,3	20,7
Alès			147	1,0	24,3	54,3	15,4	40,3	0,6	-9,1
Amiens			532	0,6	35,7	7,2	56,0	7,1	1,6	-0,1
Angoulême			266	0,4	41,0	20,4	67,1	17,0	1,6	-2,8
Anancy			419	-11,6	29,1	7,3	54,9	9,9	1,9	2,4
Antibes			393	1,0	18,6	-6,0	22,0	nc	1,2	nc
Arras			362	0,3	30,7	9,5	86,8	2,6	2,8	-6,3
Aubagne			426	0,7	22,8	7,9	46,3	18,8	2,0	10,1
Avignon			651	0,3	35,4	23,9	45,5	27,8	1,3	3,1
Bayonne			965	1,0	37,6	17,4	51,1	35,9	1,4	15,7
Belfort			237	-0,4	36,5	11,5	43,3	18,9	1,2	6,7
Berre (Étang de)			379	-47,4	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Besançon			1 576	0,9	43,8	7,5	123,2	4,0	2,8	-3,3
Béziers			426	1,1	25,9	6,2	28,7	27,5	1,1	20,1
Blois			137	0,1	27,0	24,9	65,3	2,2	2,4	-18,2
Bourg-en-Bresse			108	0,3	19,5	13,1	31,7	22,1	1,6	8,0
Boulogne s/mer			555	-0,7	23,3	10,0	30,3	37,1	1,3	24,6
Bourges			251	0,5	26,0	-5,8	36,4	5,3	1,4	11,8
Brest			986	0,5	32,6	5,5	107,2	4,9	3,3	-0,7
Brive-la-Gaillarde			136	-0,2	12,8	24,4	8,9	21,6	0,7	-2,3
Calais			526	-0,4	27,0	10,1	47,3	2,9	1,7	-6,5
Chalon-sur-Saône			242	0,4	24,7	29,1	26,8	37,4	1,1	6,5
Chambéry			267	0,9	34,8	20,4	40,2	16,5	1,2	-3,3
Charleville-Mézières			264	-0,3	18,0	9,9	19,9	21,2	1,1	10,2
Cholet			136	0,0	23,8	13,0	44,3	34,8	1,9	19,3
Colmar			477	0,5	18,4	10,3	59,9	5,4	3,3	-4,4
Dreux			114	0,6	19,9	139,1	16,8	119,7	0,8	-8,1
Dunkerque			658	-0,6	46,8	10,0	91,6	28,2	2,0	16,6
Évreux			170	-0,1	16,2	11,8	20,4	14,6	1,3	2,5



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D en %)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
15 182	12,3	19 143	12,3	0,52	-4,7	3,72	-19,7	4,94	-3,1	13,9	18,6
28 771	5,3	32 866	2,7	0,40	-21,4	5,37	-16,7	3,40	-24,2	7,5	-5,7
13 987	4,3	19 375	3,7	0,44	3,0	3,34	0,2	5,25	0,0	13,2	2,9
21 136	18,4	27 946	17,6	0,38	-2,9	2,07	-8,2	3,38	-10,8	18,4	5,8
17 840	0,9	22 052	-1,0	0,57	6,3	2,37	-1,2	4,47	1,2	23,9	7,6
13 900	-9,7	18 211	-11,1	0,62	nc	4,71	nc	5,56	11,5	13,2	nc
17 144	2,2	20 698	-0,2	0,16	11,0	1,46	2,2	4,13	-4,2	10,6	8,6
13 172	8,6	17 199	8,6	0,00	-	2,63	-13,4	5,34	-4,6	0,0	-
15 549	24,2	19 834	24,2	0,63	5,5	4,14	-15,2	5,32	-12,5	15,2	24,4
14 969	11,5	19 607	16,8	0,61	-0,4	3,61	-20,5	4,89	-7,9	17,0	25,3
18 364	11,1	23 946	11,1	0,39	-3,9	3,01	-12,1	3,58	-6,3	13,0	9,4
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
11 761	10,6	16 996	11,1	0,58	7,5	2,28	-1,3	6,41	-4,5	25,5	8,9
15 720	5,9	19 243	3,7	0,53	-18,1	4,07	-17,2	4,51	-0,6	13,0	-1,1
18 159	22,7	21 252	22,7	0,16	-3,2	1,73	12,2	4,18	-8,2	9,5	-13,7
18 794	13,2	22 106	15,1	0,35	-8,1	2,83	-17,7	4,60	-11,1	12,4	11,6
15 553	12,6	20 254	12,4	0,56	-18,9	4,03	-18,6	5,25	1,4	13,8	-0,3
13 189	0,3	19 070	0,6	0,42	-6,0	3,63	-1,3	5,08	10,3	11,5	-4,7
12 303	6,8	16 689	7,6	0,48	9,2	2,00	2,4	6,58	1,7	24,2	6,6
24 606	25,9	33 155	31,2	0,59	-1,2	4,94	-9,5	3,45	-11,6	11,9	9,2
18 053	16,9	26 287	24,0	0,12	-5,3	2,73	3,9	4,78	-2,8	4,3	-8,9
29 913	32,3	40 348	40,8	0,52	-12,5	3,47	-24,3	3,77	-19,4	15,0	15,6
14 811	22,6	20 214	22,0	0,69	-2,1	4,19	-8,7	4,85	-11,7	16,4	7,2
16 540	8,9	19 795	8,5	0,66	-6,5	3,91	-12,9	4,33	-4,0	16,9	7,4
25 083	9,5	32 948	11,6	0,48	-7,2	1,68	-17,5	3,13	-1,5	28,4	12,5
18 682	1,4	23 480	-4,1	0,28	22,3	1,24	1,9	4,03	-2,6	22,8	20,1
15 651	-3,0	17 695	-15,8	0,53	-38,2	4,58	-20,5	3,87	-26,9	11,5	-22,3
19 139	10,9	24 521	9,9	0,00	nc	2,69	-16,3	5,27	-2,4	0,0	nc
15 905	12,6	22 526	14,4	0,61	36,6	4,01	-5,2	5,07	-2,8	15,1	44,1

RATIOS 2021 • CLASSE 2
**POPULATIONS DESSERVIES COMPRISES
ENTRE 100 000 ET 250 000 HABITANTS**

RÉSEAU	TCSP LOURD	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Fos-sur-Mer		387	0,3	24,8	39,0	9,5	9,5	0,4	-21,2
Fréjus/Saint-Raphaël		340	1,2	14,3	14,1	13,3	21,3	0,9	6,3
Isle d'Abeau (L')		450	1,2	23,2	11,4	17,4	22,9	0,8	10,3
Limoges		404	-0,2	27,2	13,2	60,7	25,2	2,2	10,6
Lorient		285	0,4	36,4	17,7	84,9	3,9	2,3	-11,7
Mans (Le)		792	0,6	38,7	11,3	105,5	15,6	2,7	3,8
Maubeuge		353	-0,1	20,9	7,2	33,1	8,2	1,6	0,9
Metz		744	1,1	39,9	11,5	79,6	19,4	2,0	7,1
Montbéliard		318	0,0	31,8	15,7	48,0	8,4	1,5	-6,3
Nancy Suburbain		582	-0,1	13,5	66,4	8,1	16,8	0,6	-29,8
Niort		153	0,4	30,2	16,4	40,3	24,3	1,3	6,8
Pau		442	0,0	30,1	14,4	41,9	23,0	1,4	7,5
Poitiers		188	0,6	30,3	12,1	49,7	23,7	1,6	10,4
Quimper		218	0,4	36,5	17,6	42,5	23,4	1,2	4,9
Reims		1 258	-0,2	29,1	9,4	67,0	33,0	2,3	21,6
Roanne		149	0,0	19,3	30,7	20,3	16,9	1,1	-10,5
Rochelle (La) (RTCR)		1 138	1,4	24,6	7,6	55,5	20,9	2,3	12,4
Sète		413	0,8	21,6	10,1	21,8	23,0	1,0	11,7
Tarbes		209	0,5	15,8	41,8	10,7	75,0	0,7	23,5
Troyes		199	0,3	20,2	7,5	39,0	21,6	1,9	13,2
Thionville		508	1,0	19,4	10,1	17,3	17,0	0,9	6,3
Vannes		219	1,1	25,8	16,9	39,6	11,4	1,5	-4,7
MOYENNE CLASSE 2 (48 RÉSEAUX)		305	0,1	28,9	0,1	49,5	0,2	1,7	2,1
MOYENNE CLASSE 2 À TCSP (6 RÉSEAUX)		826	0,4	33,8	0,1	82,8	0,1	2,4	2,8
MOYENNE PROVINCE (135 RÉSEAUX)		417	-0,6	31,2	0,1	85,1	0,2	2,7	7,2



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2021/2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2021/2020 (en %)	RECETTE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D en %)	VAR. 2021/2020 (en %)
22 084	63,4	28 043	71,4	0,25	-20,8	7,17	12,8	2,76	-11,1	3,5	-29,8
22 014	25,4	25 395	22,4	0,76	-2,4	5,88	-7,9	5,48	-2,1	13,0	5,9
18 230	12,0	22 840	10,0	0,61	-6,5	5,59	-13,0	4,21	-4,1	10,9	7,5
15 884	12,0	20 101	10,9	0,37	-20,1	1,96	-11,4	4,37	-2,0	19,2	-9,8
19 941	12,2	23 717	9,7	0,29	15,9	1,99	3,3	4,63	-8,8	14,6	12,1
12 729	7,9	18 849	8,5	0,50	-6,2	2,19	-4,7	5,97	-1,1	22,8	-1,6
16 694	4,9	22 979	3,8	0,26	6,5	3,36	-0,9	5,33	0,1	7,8	7,4
15 303	10,6	20 159	9,4	0,72	-6,4	2,38	-8,2	4,76	-1,7	30,2	1,9
14 979	11,8	18 910	14,6	0,24	4,4	2,85	1,6	4,31	-4,7	8,5	2,7
<i>27 777</i>	<i>45,7</i>	<i>31 694</i>	<i>49,0</i>	<i>1,16</i>	<i>17,8</i>	<i>6,06</i>	<i>-14,1</i>	<i>3,64</i>	<i>-39,8</i>	<i>19,1</i>	<i>nc</i>
21 669	25,0	25 266	27,0	0,05	51,8	2,97	-5,5	3,96	0,9	1,7	60,6
13 489	15,3	17 876	19,4	0,48	-14,2	3,67	-11,4	5,11	-4,8	13,2	-3,1
19 566	17,0	27 206	12,7	0,48	-9,2	2,84	-9,8	4,65	-0,5	16,9	0,7
24 045	17,6	31 016	17,8	0,52	-5,5	3,34	-10,9	3,89	-6,5	15,6	6,0
11 796	10,4	16 311	10,2	0,98	-4,9	3,32	-21,7	7,63	-4,8	29,6	21,5
23 412	27,9	33 232	26,7	0,57	7,1	3,85	-8,6	4,07	-18,2	14,8	17,1
11 456	5,1	17 089	1,1	0,77	-5,1	2,71	-14,2	6,12	-3,6	28,5	10,6
19 243	7,0	22 767	7,2	0,51	-6,5	4,26	-15,1	4,32	-5,1	12,0	10,1
21 980	40,9	27 327	46,3	0,55	-0,7	6,53	-30,0	4,44	-13,6	8,5	41,8
13 352	5,3	18 705	6,5	0,44	-7,4	2,76	-4,6	5,33	7,9	16,1	-2,9
12 337	10,8	16 766	11,2	0,87	-7,5	6,73	8,3	6,03	15,1	13,0	-14,6
28 551	8,6	37 854	10,4	0,57	7,0	2,78	4,9	4,26	0,0	20,5	2,0
16 283	0,1	21 401	0,1	0,46	-0,7	2,83	-6,7	4,85	-4,7	16,3	6,5
12 776	0,1	17 679	0,1	0,57	3,0	2,56	-6,9	6,28	-4,3	22,3	0,1
13 936	0,1	20 711	0,1	0,54	-3,5	2,15	-10,9	5,85	-4,6	25,1	8,3

DONNÉES 2021 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (en milliers d'habitants)	VAR. 2021/2020 (en %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (en km ²)	VAR. 2021/2020 (en %)	LONGUEUR DES LIGNES (en km)	KILOMÈTRES PRODUITS (en milliers)	VAR. 2021/2020 (en %)	VOYAGES (en milliers)	VAR. 2021/2020 (en %)
Agde	82	0,8	387	-	127	736	16,2	428	32,1
Agen	98	-0,2	481	-	779	1 701	5,5	1 741	nc
Aix-les-Bains	63	1,3	152	-	267	1 131	9,0	1 001	36,6
Ajaccio	90	0,9	269	-	3 240	1 150	nc	nc	nc
Alençon	58	0,2	462	-	237	948	6,2	870	17,9
Annemasse	92	0,2	78	-	153	1 587	4,4	2 595	29,0
Arcachon	81	0,9	382	-	1 427	2 110	11,8	1 527	35,5
Auch	33	0,0	296	-	155	547	15,6	504	17,8
Auxerre	70	-0,7	434	-	1 596	1 547	13,8	1 650	20,9
Bar-le-Duc	35	-0,6	400	-	344	824	17,2	844	30,9
Bastia	73	16,2	113	65,3	327	1 183	8,7	2 416	26,0
Bayeux	18	-1,3	36	-	29	49	26,2	55	83,3
Beaune	53	-0,4	559	-	10	526	7,4	397	1,8
Beauvais	85	0,9	312	-	209	1 382	26,6	3 601	34,3
Châlons-en-Champagne	82	0,1	810	-	429	2 010	16,3	3 913	12,2
Châteauroux	75	-0,3	538	-	268	1 657	3,5	4 472	26,6
Châtelleraut	55	-0,5	387	-	924	1 088	8,7	1 485	-3,0
Chaumont	32	-0,5	445	-	250	959	36,2	552	40,1
Cherbourg	124	52,5	445	549,3	337	nc	nc	nc	nc
Concarneau	57	0,7	426	-	1 017	1 313	17,4	1 289	24,1
Creil	89	1,1	83	-	170	1 755	12,2	2 391	29,7
Creusot (Le)	72	-1,0	203	-	121	930	18,2	459	20,8
Dieppe	47	-0,7	129	-	325	1 135	18,8	1 630	21,3
Dôle	56	0,0	424	-	396	802	4,0	1 071	25,4
Elbeuf	92	0,0	148	-	229	2 083	14,7	2 215	17,8
Épernay	54	-0,2	536	-	104	745	5,2	830	17,9
Épinal	56	19,0	115	32,9	90	1 281	19,1	2 274	22,9
Fliers	55	-0,5	568	-	45	454	12,9	359	20,1



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

DÉPLACEMENTS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2021/ 2020 (en %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTES COMMER- CIALES (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (en km/h)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
nc	nc	20	11,1	26	1,6	321	30,5	2 745	10,3	25,3	42,1
nc	nc	86	43,3	111	3,3	984	nc	8 034	12,2	17	-
nc	nc	42	2,4	63	-3,8	895	-10,2	4 099	3,0	nc	nc
nc	nc	40	nc	121	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
nc	nc	40	-4,8	46	-	555	14,0	3 888	5,8	21	-
nc	nc	50	2,0	119	5,3	2 215	6,2	8 604	6,7	14,4	13,4
nc	nc	65	-	75	-	581	17,8	7 143	30,1	nc	nc
464	8,4	19	-	27	-	nc	nc	nc	nc	18,9	-9,6
nc	nc	71	1,4	43	-14,0	892	0,6	7 337	15,5	19,1	-6,4
nc	nc	29	3,6	36	2,9	303	25,7	2 768	8,7	18	-
nc	nc	56	-	67	1,5	659	40,5	4 800	3,6	11,1	-6,7
nc	nc	4	-	3	10,0	21	5,0	245	-0,8	nc	nc
nc	nc	24	4,3	26	-	96	14,3	1 919	7,9	15,4	-
nc	nc	45	-2,2	98	-8,2	591	43,1	6 963	13,0	12,8	-
nc	nc	61	-4,7	88	-	1 253	12,6	7 534	9,4	17,4	-0,6
nc	nc	42	-	88	11,4	63	65,8	5 596	3,8	17,1	-0,6
nc	nc	42	-	53	9,3	813	15,6	4 068	13,8	19,5	-
463	17,5	25	-	37	-5,1	736	18,9	3 747	10,6	15,7	-
nc	nc	71	24,6	131	-3,3	nc	nc	nc	nc	18,4	nc
nc	nc	49	2,1	50	9,9	467	7,9	2 954	-1,3	nc	nc
nc	nc	53	3,9	138	7,1	1 100	56,0	8 924	14,3	13,6	nc
nc	nc	22	10,0	47	20,8	490	23,7	3 389	6,4	18,3	-
1 324	21,6	51	-	69	-3,2	716	29,2	4 620	12,2	12	-
nc	nc	34	-	46	-4,2	250	12,1	4 395	2,3	15,9	nc
nc	nc	68	7,9	143	10,0	1 272	7,5	9 043	4,2	nc	nc
798	17,9	22	-8,3	43	-	520	20,6	2 860	8,3	16	-
2 219	23,8	31	14,8	71	2,3	977	11,4	5 235	22,9	nc	nc
nc	nc	11	-	22	-	163	15,6	1 457	5,5	19,6	-3,4

DONNÉES 2021 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (en milliers d'habitants)	VAR. 2021/2020 (en %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (en km ²)	VAR. 2021/2020 (en %)	LONGUEUR DES LIGNES (en km)	KILOMÈTRES PRODUITS (en milliers)	VAR. 2021/2020 (en %)	VOYAGES (en milliers)	VAR. 2021/2020 (en %)
Hagenau	53	1,0	232	-	nc	963	7,2	1 926	30,6
Honfleur	10	- 4,2	19	-	202	194	5,8	270	14,9
Laon	43	- 1,1	315	-	496	935	27,4	979	28,1
Laval	101	0,4	433	-	nc	3 273	16,3	4 350	16,7
Libourne	93	0,3	569	-	385	1 774	28,1	1 092	21,1
Lisieux	24	- 0,5	37	-	57	247	12,5	441	13,4
Longwy	76	0,7	189	-	395	1 227	3,5	1 442	7,4
Lunéville	22	- 0,8	51	-	25	198	- 19,3	68	25,9
Mâcon	80	0,4	298	-	109	945	10,3	1 357	40,5
Marmande	32	- 0,3	120	-	30	779	47,9	223	33,5
Menton	75	- 0,1	660	-	457	2 138	9,6	1 318	30,1
Monaco	38	-	2	-	75	1 268	3,2	4 944	16,7
Montauban	80	0,6	281	-	395	1 573	9,1	1 980	8,1
Montargis	65	0,4	231	-	637	1 045	7,9	1 184	9,6
Mont-de-Marsan	56	0,6	481	-	134	825	6,3	578	21,2
Montluçon	62	4,2	378	88,4	nc	956	23,3	789	18,3
Morlaix	67	0,2	680	-	993	1 627	14,7	2 487	5,2
Moulins	67	- 0,8	1 336	-	97	911	15,8	923	37,6
Nevers	67	- 0,4	250	-	389	1 822	13,1	3 214	10,7
Oyonnax	65	61,0	689	312,4	471	531	27,6	560	1,6
Périgueux	87	0,2	435	-	252	1 436	17,5	1 378	26,7
Puy-en-Velay (Le)	50	0,3	139	-	4 618	2 226	39,6	1 052	21,1
Riom	69	0,5	402	-	269	1 122	9,1	528	35,7
Rochefort	65	0,4	421	-	242	1 849	11,2	1 234	25,4
Roche-sur-Yon (La)	102	0,8	499	-	255	2 369	14,5	2 783	22,0
Rodez	59	0,5	205	-	514	861	10,2	1 577	34,8
Royan	85	0,6	604	-	1 328	1 901	34,1	998	28,3



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

DÉPLACEMENTS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2021/ 2020 (en %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTES COMMER- CIALES (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (en km/h)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
<i>nc</i>	<i>nc</i>	24	-	43	7,4	377	- 22,4	3 645	1,5	16,1	- 14,8
<i>nc</i>	<i>nc</i>	8	- 11,1	8	-	217	19,9	877	1,9	15,8	- 0,6
<i>nc</i>	nc	36	- 14,3	63	- 3,1	954	23,3	4 783	9,6	18,1	- 1,1
<i>nc</i>	nc	102	- 1,9	185	3,4	1 856	1,1	12 369	5,2	<i>nc</i>	nc
<i>nc</i>	nc	42	7,7	50	-	112	119,6	4 567	8,9	15,1	- 2,6
<i>nc</i>	nc	11	22,2	15	-	198	15,8	1 335	11,4	11,2	3,7
<i>nc</i>	nc	47	11,9	63	3,3	800	17,6	5 154	30,1	20,4	-
<i>nc</i>	<i>nc</i>	4	-	10	-	61	- 10,3	894	4,3	21,4	-
<i>nc</i>	nc	33	- 5,7	51	-	466	22,6	3 813	4,4	15,6	-
<i>nc</i>	<i>nc</i>	18	- 18,2	30	11,1	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	20	-
<i>nc</i>	nc	66	3,1	131	1,6	1 573	5,5	10 931	7,8	14,2	-
4 407	16,5	45	-	148	3,5	3 476	18,0	12 033	7,3	12,03	- 2,2
<i>nc</i>	nc	57	-	82	-	770	3,2	5 901	4,8	15,5	- 0,6
1 160	17,1	40	-	60	- 4,8	741	6,5	4 680	8,4	<i>nc</i>	nc
<i>nc</i>	nc	32	-	49	0,2	253	10,5	3 219	- 0,9	<i>nc</i>	nc
<i>nc</i>	nc	38	15,2	61	8,0	613	22,1	4 236	6,4	17,9	13,3
1 941	- 3,9	66	-	70	15,4	694	13,2	5 873	6,4	17,6	11,4
<i>nc</i>	nc	27	-	50	- 1,4	491	106,3	3 609	4,4	<i>nc</i>	nc
<i>nc</i>	nc	47	- 2,1	95	- 2,8	1 133	19,3	6 984	14,9	19,2	-
559	1,5	29	3,6	34	2,1	214	15,1	2 338	15,4	18,2	- 5,2
<i>nc</i>	<i>nc</i>	52	20,9	88	- 0,5	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	<i>nc</i>	18,7	-
<i>nc</i>	nc	107	28,9	85	12,2	634	20,1	4 578	11,0	18,8	-
<i>nc</i>	nc	63	10,5	58	10,8	380	13,1	3 011	10,5	21,8	- 4,8
1 028	25,4	40	-	60	-	729	22,9	5 335	7,4	22,5	-
2 493	21,7	62	-	132	3,9	1 446	4,0	9 402	14,1	18	-
<i>nc</i>	nc	55	- 1,8	79	0,8	428	11,5	5 609	6,1	12,3	4,2
<i>nc</i>	nc	66	-	71	3,3	867	27,9	7 144	31,0	30,1	64,5

DONNÉES 2021 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	POPULATION DESSERVIE (en milliers d'habitants)	VAR. 2021/2020 (en %)	SURFACE DES COMMUNES DESSERVIES (en km ²)	VAR. 2021/2020 (en %)	LONGUEUR DES LIGNES (en km)	KILOMÈTRES PRODUITS (en milliers)	VAR. 2021/2020 (en %)	VOYAGES (en milliers)	VAR. 2021/2020 (en %)
<i>Saint-Avold</i>	54	- 0,3	348	-	120	653	31,6	261	- 11,5
Saint-Claude	9	- 1,3	70	-	43	166	17,8	150	15,4
<i>Saint-Dié</i>	76	- 0,7	980	-	nc	781	162,4	431	41,3
Saint-Dizier	58	- 1,2	930	-	9	1 194	12,1	152	38,2
Saint-Jean-de-Luz	81	0,7	337	-	1 070	1 290	7,8	748	21,6
<i>Saint-Julien-en-Genevois</i>	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Saint-Malo	87	0,9	246	-	1 685	3 519	3,9	3 872	14,6
Saint-Quentin	82	- 0,5	293	-	64	1 665	5,2	4 228	9,2
Saintes	63	0,6	475	-	609	1 236	13,6	1 574	19,0
Sens	61	- 0,1	375	-	370	864	7,0	830	38,3
<i>Val de Briey</i>	78	- 0,1	603	-	170	1 118	10,5	195	14,0
Verdun	29	- 0,8	301	-	74	410	6,9	363	- 2,4
Vesoul	33	- 0,4	145	-	123	602	13,8	522	22,8
Vichy	55	0,0	87	-	67	867	6,8	903	17,0
Vienne	75	1,5	289	-	82	1 055	10,1	1 324	22,5
Vierzon	26	- 1,0	75	-	41	347	8,5	418	- 18,2
Villefranche-sur-Saône	74	0,2	168	-	77	920	10,9	3 216	42,3
<i>Voiron (Réunir Dauphiné)</i>	30	1,1	35	-	41	63	-	1 000	- 10,3
TOTAL CLASSE 3 (59 RÉSEAUX)	3 755	1,4	21 016	3,8	25 720	73 791	13,2	92 434	20,2
TOTAL MOINS DE 50 000 HABITANTS (12 RÉSEAUX)	385	- 0,6	2 096		6 475	9 167	21,4	11 950	18,2



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

DÉPLACEMENTS (en milliers)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	NOMBRE DE VÉHICULES & RAMES EN PARC	VAR. 2021/ 2020 (en %)	EFFECTIF DU PERSONNEL	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTES COMMER- CIALES (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSES DE FONCTION- NEMENT (en k€)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VITESSE D'EXPLOI- TATION BUS (en km/h)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
nc	nc	32	3,2	38	-	240	nc	3 197	nc	nc	nc
nc	nc	7	-	9	-	75	15,4	595	4,2	nc	nc
nc	nc	15	-	34	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
nc	nc	41	-	50	-	495	7,8	3 542	7,0	23	-
nc	nc	20	-	49	21,3	401	18,3	5 461	13,8	16,2	-1,2
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
nc	nc	75	-	151	1,1	1 930	29,8	10 207	6,9	17,8	-
3 195	20,4	43	-2,3	103	-2,3	1 589	17,6	8 255	4,3	13,6	-0,7
nc	nc	45	2,3	53	-0,9	631	20,2	4 289	8,9	19,1	-
nc	nc	31	19,2	40	2,6	715	9,2	4 336	4,2	nc	nc
nc	nc	80	1,3	74	13,8	541	4,8	4 346	-1,8	nc	nc
nc	nc	13	-	19	3,9	209	18,8	1 892	0,2	16,9	-6,6
nc	nc	23	-	27	-	296	7,2	2 171	-2,2	nc	nc
nc	nc	20	-	52	-	609	29,0	3 864	4,9	15,5	-
nc	nc	30	-	56	0,9	694	-9,3	4 512	5,1	13,5	-
380	-18,3	15	7,1	26	-3,8	196	-10,9	1 892	-2,4	14,3	17,2
nc	nc	29	-	66	-	1 150	22,3	5 464	18,8	12,6	-19,2
nc	nc	14	-	33	-	nc	nc	nc	nc	12	-5,5
51 268	48,3	2 460	2,3	3 887	2,3	43 767	15,3	297 717	9,3		-3,4
14 563	137,9	366	6,4	537	1,7	7 814	18,6	40 659	7,5		-20,3

RATIOS 2021 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Agde	211	0,8	9,0	15,3	5,2	31,1	0,6	13,7
Agen	205	-0,2	17,3	5,7	17,7	nc	1,0	nc
Aix-les-Bains	414	1,3	18,0	7,7	15,9	34,9	0,9	25,3
Ajaccio	334	0,9	12,8	nc	nc	nc	nc	nc
Alençon	125	0,2	16,4	6,0	15,0	17,7	0,9	11,1
Annemasse	1 177	0,2	17,2	4,2	28,2	28,7	1,6	23,6
Arcachon	211	0,9	26,2	10,8	19,0	34,3	0,7	21,2
Auch	111	0,0	16,6	15,7	15,3	17,8	0,9	1,8
Auxerre	161	-0,7	22,2	14,6	23,6	21,7	1,1	6,2
Bar-le-Duc	88	-0,6	23,3	18,0	23,9	31,7	1,0	11,6
Bastia	647	-29,7	16,2	-6,4	33,2	8,5	2,0	15,9
Bayeux	494	-1,3	2,7	27,9	3,1	85,7	1,1	45,3
Beaune	94	-0,4	10,0	7,8	7,5	2,2	0,8	-5,2
Beauvais	274	0,9	16,2	25,5	42,2	33,1	2,6	6,1
Châlons-en-Champagne	101	0,1	24,6	16,2	48,0	12,1	1,9	-3,5
Châteauroux	140	-0,3	22,0	3,8	59,5	27,0	2,7	22,3
Châtelleraut	141	-0,5	19,9	9,3	27,2	-2,5	1,4	-10,8
Chaumont	72	-0,5	29,9	36,9	17,2	40,8	0,6	2,8
Cherbourg	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Concarneau	134	0,7	23,1	16,6	22,6	23,2	1,0	5,6
Creil	1 067	1,1	19,7	10,9	26,8	28,3	1,4	15,7
Creusot (Le)	357	-1,0	12,8	19,4	6,3	22,0	0,5	2,2
Dieppe	365	-0,7	24,1	19,7	34,6	22,1	1,4	2,1
Dôle	133	0,0	14,2	3,9	19,0	25,4	1,3	20,6
Elbeuf	623	0,0	22,7	14,7	24,1	17,9	1,1	2,7
Épernay	101	-0,2	13,7	5,4	15,3	18,1	1,1	12,0
Épinal	489	-10,4	22,8	0,1	40,5	3,3	1,8	3,2
Flers	97	-0,5	8,2	13,4	6,5	20,6	0,8	6,4



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D en %)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
28 297	14,4	31 988	- 5,0	0,75	- 1,2	6,41	- 16,5	3,73	- 5,1	11,7	18,3
15 284	2,1	18 232	- 0,3	0,57	nc	4,61	nc	4,72	6,3	12,2	nc
18 033	13,4	21 294	16,0	0,89	- 34,3	4,09	- 24,6	3,63	- 5,5	21,8	- 12,8
9 504	nc	13 855	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
20 601	6,2	24 938	6,2	0,64	- 3,3	4,47	- 10,2	4,10	- 0,3	14,3	7,7
13 333	- 0,9	18 666	0,7	0,85	- 17,6	3,32	- 17,2	5,42	2,3	25,7	- 0,5
28 212	11,8	32 465	11,8	0,38	- 13,0	4,68	- 4,0	3,38	16,3	8,1	- 9,4
20 632	15,6	23 771	15,6	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
35 972	32,3	45 494	40,6	0,54	- 16,8	4,45	- 4,4	4,74	1,5	12,2	- 13,0
22 875	14,0	27 450	13,3	0,36	- 3,9	3,28	- 16,9	3,36	- 7,3	10,9	15,6
17 658	7,1	19 395	6,9	0,27	11,5	1,99	- 17,8	4,06	- 4,7	13,7	35,6
14 722	14,7	14 722	14,7	0,38	- 42,7	4,45	- 45,9	5,04	- 21,4	8,6	5,9
20 223	7,4	21 909	7,4	0,24	12,3	4,83	6,0	3,65	0,5	5,0	5,9
14 076	38,0	18 629	43,3	0,16	6,5	1,93	- 15,9	5,04	- 10,8	8,5	26,7
22 923	16,3	27 653	16,3	0,32	0,3	1,93	- 2,5	3,75	- 6,0	16,6	2,9
18 824	- 7,1	20 451	- 8,0	0,01	31,0	1,25	- 18,0	3,38	0,4	1,1	59,7
20 536	- 0,5	24 737	0,1	0,55	19,2	2,74	17,3	3,74	4,7	20,0	1,6
25 910	43,6	31 956	45,3	1,33	- 15,1	6,79	- 21,1	3,91	- 18,9	19,6	7,5
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
26 255	6,9	31 256	4,9	0,36	- 13,1	2,29	- 20,4	2,25	- 16,0	15,8	9,3
12 715	4,7	16 553	10,7	0,46	20,3	3,73	- 11,9	5,09	1,9	12,3	36,5
19 997	- 2,1	26 643	- 8,5	1,07	2,4	7,38	- 11,9	3,64	- 10,0	14,5	16,3
16 383	22,8	18 923	24,0	0,44	6,6	2,83	- 7,4	4,07	- 5,5	15,5	15,1
17 591	8,5	20 674	4,0	0,23	- 10,6	4,10	- 18,4	5,48	- 1,6	5,7	9,6
14 567	4,2	19 840	- 1,7	0,57	- 8,7	4,08	- 11,6	4,34	- 9,2	14,1	3,2
17 321	5,2	24 826	1,7	0,63	2,3	3,45	- 8,2	3,84	2,9	18,2	11,5
17 994	16,4	20 272	16,1	0,43	- 9,4	2,30	0,0	4,09	3,2	18,7	- 9,3
20 618	12,9	26 682	12,9	0,45	- 3,7	4,06	- 12,1	3,21	- 6,5	11,2	9,6

RATIOS 2021 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2021/ 2020 (en %)
Hagenau	229	1,0	18,1	6,1	36,2	29,3	2,0	21,9
Honfleur	500	- 4,2	20,3	10,4	28,4	19,9	1,4	8,6
Laon	137	- 1,1	21,6	28,8	22,7	29,6	1,0	0,6
Laval	233	0,4	32,4	15,8	43,0	16,2	1,3	0,4
Libourne	164	0,3	19,1	27,6	11,7	20,7	0,6	- 5,5
Lisieux	640	- 0,5	10,3	13,1	18,5	13,9	1,8	0,7
Longwy	403	0,7	16,1	2,7	18,9	6,6	1,2	3,7
Lunéville	428	- 0,8	9,0	- 18,7	3,1	26,9	0,3	56,1
Mâcon	270	0,4	11,8	9,8	16,9	39,9	1,4	27,4
Marmande	269	- 0,3	24,1	48,3	6,9	33,9	0,3	- 9,7
Menton	114	- 0,1	28,5	9,8	17,6	30,3	0,6	18,7
Monaco	18 438	-	33,1	3,2	128,9	16,7	3,9	13,2
Montauban	286	0,6	19,6	8,5	24,6	7,5	1,3	- 0,9
Montargis	279	0,4	16,2	7,5	18,3	9,1	1,1	1,6
Mont-de-Marsan	116	0,6	14,7	5,6	10,3	20,4	0,7	14,0
Montluçon	165	- 44,7	15,4	18,3	12,7	13,5	0,8	- 4,1
Morlaix	98	0,2	24,4	14,5	37,3	5,0	1,5	- 8,3
Moulins	50	- 0,8	13,7	16,7	13,9	38,6	1,0	18,8
Nevers	270	- 0,4	27,0	13,5	47,7	11,2	1,8	- 2,1
Oyonnax	95	- 61,0	8,1	- 20,8	8,6	- 36,9	1,1	- 20,3
Périgueux	200	0,2	16,5	17,2	15,8	26,4	1,0	7,8
Puy-en-Velay (Le)	358	0,3	44,6	39,1	21,1	20,7	0,5	- 13,3
Riom	172	0,5	16,2	8,6	7,6	35,1	0,5	24,4
Rochefort	154	0,4	28,5	10,8	19,0	24,9	0,7	12,7
Roche-sur-Yon (La)	204	0,8	23,3	13,6	27,3	21,1	1,2	6,5
Rodez	288	0,5	14,5	9,6	26,6	34,1	1,8	22,4
Royan	141	0,6	22,3	33,4	11,7	27,5	0,5	- 4,4



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2021/2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2021/2020 (en %)	RECETTE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (en €)	VAR. 2021/2020 (en %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D en %)	VAR. 2021/2020 (en %)
22 200	-0,3	23 849	-0,8	0,20	-40,6	1,89	-22,3	3,78	-5,3	10,3	-23,6
25 158	5,8	30 268	5,8	0,80	4,3	3,25	-11,3	4,53	-3,7	24,7	17,7
14 834	31,5	18 506	28,7	0,97	-3,8	4,89	-14,5	5,12	-14,0	19,9	12,5
17 692	12,5	20 981	29,7	0,43	-13,4	2,84	-9,8	3,78	-9,5	15,0	-3,9
35 487	28,1	37 752	17,2	0,10	81,4	4,18	-10,1	2,57	-15,0	2,5	101,7
16 471	12,5	20 589	12,5	0,45	2,1	3,03	-1,7	5,40	-1,0	14,8	3,9
19 476	0,2	25 562	-3,0	0,55	9,6	3,57	21,2	4,20	25,7	15,5	-9,6
20 371	-19,3	25 333	-19,3	0,90	-28,8	13,15	-17,2	4,52	29,3	6,8	-14,0
18 526	10,3	21 972	10,3	0,34	-12,7	2,81	-25,7	4,04	-5,4	12,2	17,5
25 970	33,1	27 825	32,1	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
16 311	7,9	18 692	7,3	1,19	-18,9	8,29	-17,2	5,11	-1,7	14,4	-2,1
8 568	-0,3	12 680	3,2	0,70	1,1	2,43	-8,1	9,49	4,0	28,9	10,0
19 182	9,1	23 832	9,1	0,39	-4,6	2,98	-3,1	3,75	-4,0	13,0	-1,5
17 480	13,4	23 229	15,6	0,63	-2,9	3,95	-1,1	4,48	0,5	15,8	-1,8
16 861	6,1	18 161	6,1	0,44	-8,8	5,57	-18,2	3,90	-6,8	7,9	11,5
15 694	14,2	17 252	13,5	0,78	3,2	5,37	-10,0	4,43	-13,7	14,5	14,8
23 407	-0,6	32 278	1,5	0,28	7,6	2,36	1,1	3,61	-7,3	11,8	6,4
18 395	17,4	23 052	17,9	0,53	50,0	3,91	-24,1	3,96	-9,9	13,6	97,6
19 119	16,3	23 724	18,5	0,35	7,7	2,17	3,8	3,83	1,7	16,2	3,8
15 605	24,9	17 116	27,6	0,38	13,2	4,18	13,5	4,41	-9,5	9,2	-0,3
16 249	18,0	23 940	19,1	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
26 071	24,4	35 796	10,0	0,60	-0,8	4,35	-8,3	2,06	-20,5	13,8	8,2
19 471	-1,5	20 541	-4,1	0,72	-16,7	5,70	-18,6	2,68	1,3	12,6	2,3
30 812	11,2	34 363	11,2	0,59	-2,0	4,32	-14,4	2,89	-3,5	13,7	14,5
17 931	10,2	22 864	6,9	0,52	-14,8	3,38	-6,5	3,97	-0,4	15,4	-8,9
10 935	9,3	13 426	10,2	0,27	-17,3	3,56	-21,3	6,52	-3,7	7,6	5,0
26 630	29,8	33 772	29,4	0,87	-0,3	7,16	2,1	3,76	-2,4	12,1	-2,4

RATIOS 2021 • CLASSE 3

POPULATIONS DESSERVIES INFÉRIEURES À 100 000 HABITANTS

RÉSEAU	HABITANT DESSERVI PAR KM ²	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR HABITANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	VOYAGES PAR KILOMÈTRE	VAR. 2021/ 2020 (en %)
<i>Saint-Avold</i>	155	- 0,3	12,1	32,0	4,9	- 11,2	0,4	- 32,8
Saint-Claude	131	- 1,3	18,0	19,4	16,3	16,9	0,9	- 2,1
<i>Saint-Dié</i>	78	- 0,7	10,2	164,3	5,7	42,3	0,6	- 46,1
Saint-Dizier	62	- 1,2	20,7	13,5	2,6	39,9	0,1	23,3
Saint-Jean-de-Luz	242	0,7	15,8	7,0	9,2	20,8	0,6	12,8
<i>Saint-Julien-en-Genevois</i>	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
Saint-Malo	354	0,9	40,5	2,9	44,5	13,5	1,1	10,3
Saint-Quentin	280	- 0,5	20,3	5,7	51,5	9,7	2,5	3,8
<i>Saintes</i>	132	0,6	19,8	13,0	25,2	18,3	1,3	4,7
Sens	161	- 0,1	14,3	7,1	13,7	38,4	1,0	29,2
<i>Val de Briey</i>	129	- 0,1	14,4	10,5	2,5	14,1	0,2	3,2
Verdun	96	- 0,8	14,3	7,8	12,6	- 1,6	0,9	- 8,7
Vesoul	229	- 0,4	18,1	14,3	15,7	23,3	0,9	7,9
Vichy	632	0,0	15,8	6,8	16,5	17,0	1,0	9,5
<i>Vienne</i>	259	1,5	14,1	8,5	17,7	20,7	1,3	11,2
Vierzon	349	- 1,0	13,3	9,6	16,1	- 17,3	1,2	- 24,6
Villefranche-sur-Saône	443	0,2	12,4	10,7	43,3	42,0	3,5	28,3
<i>Voiron (Réunir Dauphiné)</i>	852	1,1	2,1	- 1,1	33,2	- 11,3	16,0	- 10,3
MOYENNE CLASSE 3 (59 RÉSEAUX)	179	- 2,3	19,7	0,1	24,6	0,2	1,3	6,2
MOYENNE MOINS DE 50 000 HABITANTS (12 RÉSEAUX)	184	- 0,6	23,8	0,2	31,0	0,2	1,3	- 2,6
MOYENNE PROVINCE (135 RÉSEAUX)	417	- 0,6	31,2	0,1	85,1	0,2	2,7	7,2



En réel, le réseau renseigne en majorité des données billettiques ou de cellules de comptage. En estimatif, des clés de mobilités sont utilisées.

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

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

KILOMÈTRES PAR SALARIÉ	VAR. 2021/ 2020 (en %)	KILOMÈTRES PAR PERSONNEL ROULANT	VAR. 2021/ 2020 (en %)	RECETTE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSE PAR VOYAGE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	DÉPENSE PAR KILOMÈTRE (en €)	VAR. 2021/ 2020 (en %)	TAUX DE COUVERTURE DES DÉPENSES (R/D en %)	VAR. 2021/ 2020 (en %)
17 175	31,6	19 777	31,6	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
18 090	17,8	20 546	17,8	0,50	-	3,97	-9,7	3,58	-11,6	12,6	10,7
22 976	-7,4	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
23 872	12,1	25 948	12,1	3,26	-22,0	23,30	-22,6	2,97	-4,6	14,0	0,8
26 374	-11,1	30 853	-19,0	0,54	-2,7	7,30	-6,5	4,23	5,5	7,3	4,0
nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
23 241	2,7	27 255	2,5	0,50	13,3	2,64	-6,7	2,90	2,9	18,9	21,4
16 211	7,6	19 891	6,9	0,38	7,7	1,95	-4,5	4,96	-0,9	19,2	12,8
23 408	14,7	27 527	12,4	0,40	1,0	2,72	-8,5	3,47	-4,2	14,7	10,4
21 612	4,4	27 015	3,7	0,86	-21,1	5,22	-24,7	5,02	-2,6	16,5	4,8
15 114	-3,0	21 509	6,2	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
21 941	2,9	24 135	2,5	0,58	21,7	5,21	2,6	4,61	-6,3	11,0	18,6
22 623	13,8	25 499	13,8	0,57	-12,7	4,16	-20,4	3,61	-14,1	13,6	9,7
16 842	6,8	20 901	6,8	0,67	10,3	4,28	-10,4	4,45	-1,8	15,8	23,0
18 778	9,1	22 217	2,2	0,52	-25,9	3,41	-14,2	4,28	-4,5	15,4	-13,7
13 595	12,7	19 048	13,9	0,47	8,9	4,53	19,3	5,46	-10,0	10,4	-8,7
13 942	10,9	19 874	20,7	0,36	-14,0	1,70	-16,5	5,94	7,2	21,0	3,0
1 926	-	2 052	-	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc
18 984	0,1	23 279	0,1	0,47	-4,1	3,22	-9,1	4,03	-3,5	14,7	5,5
17 071	0,2	22 095	0,2	0,65	0,3	3,40	-9,1	4,44	-11,5	19,2	0,1
13 936	0,1	20 711	0,1	0,54	-3,5	2,15	-10,9	5,85	-4,6	25,1	8,3

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

GUIDE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE – LES BONNES PRATIQUES DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

Du simple fait de la massification des passagers ou des marchandises transportés, les transports publics et ferroviaires en tant que « machines à décarboner » constituent par nature la réponse aux enjeux climatiques actuels et de demain. Les acteurs du secteur des transports publics et ferroviaires s'engagent à réduire leur impact environnemental et leurs consommations d'énergie à chaque étape de leur processus de production.

Ce guide sectoriel, qui recense un large panel de bonnes pratiques de la profession, témoigne des engagements en faveur de la sobriété et a vocation à être une source d'inspiration collective pour l'ensemble des acteurs des transports publics et ferroviaires.

LE FLASH ECO-MOB

Chaque trimestre, le Flash ECO-MOB suit la tendance des trois indicateurs principaux du transport public urbain : kilomètres, voyages, recettes.

Vous y trouverez aussi les actualités et les données marquantes du secteur des transports.



Retrouvez toutes les publications sur www.utp.fr

PRÉSENTATION DE L'UTP

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

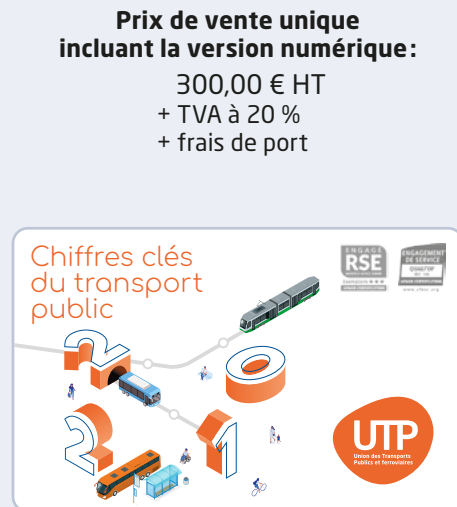
L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. L'UTP représente près de 200 entreprises soit l'équivalent de 213 000 salariés répartis sur le territoire français.

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 d'Arriva, Captrain France, Colas Rail, CargoBeamer AG, Compagnie du Blanc Argent, DB Cargo France, Europorte / Getlink, Eurostar Group, Fret SNCF, Groupe RATP, Keolis, Le Train, MESEA, Objectif OFP, Railcoop, RDT 13, RRT PACA, SBB Cargo international, SNCF Gares & Connexions, Groupe SNCF, SNCF Voyageurs, Thalys International - THI Factory, Transdev, Transdev, TRENITALIA France. 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.



Responsable de la publication: Florence Sautejeau, Déléguée générale

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

Conception graphique: www.kazoar.fr

Crédits illustrations: macrovector/Freepik, katiache/Freepik, raform12/Freepik, Tetiana Lazunova/iStock

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

Édité en septembre 2023



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

