

2022

# CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC 2022

OCTOBRE 2024



# Sommaire

- 4 Les principaux chiffres de l'année 2022
- 5 Édito
- 6 Données de cadrage économique
- 11 Les principaux résultats de l'année 2022
- 15 Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans
- 23 Les données et ratios par réseau de l'année 2022
- 24 **Classe 1**  
Populations desservies supérieures à 250 000 habitants
- 28 **Classe 2**  
Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants
- 36 **Classe 3**  
Populations desservies inférieures à 100 000 habitants
- 48 Lexique
- 50 Les publications de l'UTPF
- 51 Présentation de l'UTPF

# Les principaux chiffres de l'année 2022

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2022 sont établis par l'UTPF 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 Transports (GART) et de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF). Les résultats publiés sont issus de la base de données communes, arrêtée à la date du 2 septembre 2024.

154

réseaux de transport urbain français  
incluant les adhérents de l'UTPF  
et le périmètre RATP.

25,3

millions d'habitants desservis  
dans les réseaux de province

5,4

milliards de voyages réalisés,  
dont 48% en province

98 649

femmes et hommes  
employés sur le territoire  
dont 58% d'effectifs roulants

28 545

véhicules déployés

8,8

milliards d'euros mobilisés  
pour l'exploitation

## Le transport régional ferroviaire

25 400

rames/kilomètres produits

1 035

millions de voyageurs transportés

14 368

rames

# Édito

Au cœur de la transition écologique, proposer un choc d'offre dans les transports publics répond à une double nécessité : le besoin de se déplacer sans se ruiner et celui de concilier nos modes de vie avec les impératifs écologiques et climatiques. Les transports collectifs sont une solution écologique et économique pour les ménages, mais aussi des moyens de repenser nos mobilités, notre usage de l'espace public et la place de chaque mode de transport dans un système de mobilité.

À la suite d'une période de crise sans précédent ayant durablement affecté leurs finances, les transports collectifs font face à de nouveaux défis : celui de la crise énergétique, qui les met face à une augmentation des coûts, et celui de la continuité de l'offre avec des territoires toujours plus vastes à desservir. Mais ce sont des défis auxquels nous ne pouvons nous soustraire, compte tenu de l'urgence écologique et des nouvelles aspirations de nos concitoyens. En ce sens, les transports publics sont exemplaires : alors que la mobilité représente en France un tiers des émissions de gaz à effet de serre, l'ensemble des transports publics et ferroviaires représentent moins d'1 % de ces dernières.

Si les niveaux de fréquentation des réseaux n'atteignaient pas encore les niveaux pré-covid en 2022, ils s'en rapprochaient sensiblement, montrant le retour des usagers dans les transports collectifs après une période très difficile de leur histoire. Ce regain de fréquentation vient souligner un effort considérable des professionnels du secteur pour assurer une offre à la hauteur des besoins de mobilité et ainsi, répondre aux aspirations de nos concitoyens à trouver des alternatives à la voiture individuelle. Le message est clair : lorsque l'offre est là, les usagers répondent présents.

L'UTPF, avec ses adhérents, est au rendez-vous de la transition énergétique, pour contribuer à décarboner nos déplacements. Nous continuerons de porter le choc d'offre nécessaire au développement de l'usage des transports collectifs, et à nous mobiliser pour assurer leur pérennité, grâce à des financements à la hauteur des besoins, dans une logique de long terme.

« Avec ses adhérents,  
l'UTPF est au rendez-vous  
de la transition énergétique. »

**Florence Sautejeau**  
Déléguée Générale



# Données de cadrage économique

+2,6  
%

Le PIB retrouve son  
niveau de 2019, avec  
**+2,6 %** par rapport  
à 2021.

## Le contexte économique national en 2022

### Les grands indicateurs

Le spectre du Covid toujours bien présent, l'année 2022 a été principalement marquée par l'amorce d'une crise énergétique, conséquence directe de la guerre en Ukraine. Il semble bien difficile de mesurer les impacts du renchérissement des coûts sur une économie qui retrouvait de l'allant. Le PIB retrouve ainsi son niveau de 2019, avec un modeste +2,5 % par rapport à 2021 mais, dans le détail, des écarts structurels subsistent. En effet, la production de l'industrie manufacturière stagne

alors qu'elle est loin d'avoir rebondi suffisamment en 2021 après le trou d'air de 2020. La balance commerciale nationale reste donc en déséquilibre avec une hausse des importations de +8,6 %, supérieures aux exportations (+7,1 %). Les ménages ralentissent leurs dépenses de consommation (+2,1 %) et n'arrivent plus à former du capital fixe (+1,4 %), en raison de la tendance inflationniste (+5,2 %).

	2019	2020	2021	2022
Produit intérieur brut en volume	+1,5%	-7,5 %	6,4 %	<b>2,5 %</b>
Indice des prix à la consommation	+1,6%	0,2 %	1,6 %	<b>5,2 %</b>
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	+1,6%	-6,6 %	5,1 %	<b>2,1 %</b>
Exportations (en volume)	+1,8%	-16,9 %	11,0 %	<b>7,1 %</b>
Importations (en volume)	+2,6%	-12,3 %	9,4 %	<b>8,6 %</b>
<b>Formation brute de capital fixe (en volume)</b>	<b>+4,3%</b>	<b>-6,8 %</b>	<b>10,3 %</b>	<b>2,2 %</b>
<i>Entreprises non financières</i>	+3,7%	-5,4 %	9,9 %	3,6 %
<i>Ménages</i>	+1,8%	-8,6 %	15,4 %	-1,4 %
<i>Administrations publique</i>	+7,7%	-5,2 %	2,4 %	1,5 %
Production de l'industrie manufacturière	+0,5%	-11,5 %	5,90 %	1,60 %

Source : INSEE

### Le marché du travail

La reprise de 2021 est confirmée en 2022 avec +1,3 % d'augmentation des effectifs tous secteurs confondus, dépassant ainsi les volumes de 2019. Le tertiaire marchand et l'industrie s'inscrivent dans la moyenne tandis que les secteurs de la construction, qui n'avaient pas particulièrement été ralentis, et des administrations publiques, fortement sollicitées en période sanitaire, se situent dans des tendances de plateau. Le secteur de l'industrie automobile continue

sa longue récession d'effectifs (-2,9%), une trajectoire exogène aux crises actuelles mais qui s'est retrouvée renforcée par celles-ci. Alors que le taux de chômage au 4<sup>ème</sup> trimestre 2021 était le plus bas depuis 2008, il continue encore de diminuer de manière quasiment uniforme en 2022 pour toutes les classes d'âges, atteignant 7,2 % en moyenne. La pérennité de la tendance auprès des jeunes est néanmoins à surveiller, en témoigne la légère hausse pour les hommes de 15-24 ans.

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

	2019	2020	2021	2022
<b>Industrie</b>	<b>0,3</b>	<b>-1,7</b>	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>
<i>dont</i>				
<i>Fabrication de matériel de transport</i>	0,4	-2,7	-1,9	0,6
<i>Industrie automobile</i>	-2,2	-4	-2,9	-2,9
<i>Fabrication d'autres matériels de transport</i>	3,4	-1,3	-0,8	4,3
<b>Construction</b>	<b>3,3</b>	<b>2,1</b>	<b>3,3</b>	<b>0,7</b>
<b>Tertiaire marchand</b>	<b>1,6</b>	<b>-2,8</b>	<b>5,9</b>	<b>2,0</b>
<i>dont</i>				
<i>Transports et entreposage</i>	1,1	-1	1,7	0,7
<b>Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>1,1</b>	<b>-1,2</b>	<b>3,5</b>	<b>1,3</b>

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

## TAUX DE CHÔMAGE [AU SENS DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL]

	T4 2019	T4 2020	T4 2021	T4 2022
<b>Femmes</b>	<b>8,0</b>	<b>7,9</b>	<b>7,3</b>	<b>6,9</b>
- de 15 à 24 ans	19,0	17,7	15,5	14,8
- de 25 à 49 ans	7,6	7,6	6,9	6,4
- 50 ans et plus	5,6	5,7	5,4	5,2
<b>Hommes</b>	<b>8,2</b>	<b>8,0</b>	<b>7,6</b>	<b>7,3</b>
- de 15 à 24 ans	20,6	19,0	17,3	18,5
- de 25 à 49 ans	7,2	7,4	6,5	6,5
- 50 ans et plus	6,0	5,7	5,5	4,8
<b>Ensemble</b>	<b>8,1</b>	<b>8,0</b>	<b>7,3</b>	<b>7,1</b>
- de 15 à 24 ans	19,9	18,4	16,6	16,8
- de 25 à 49 ans	7,4	7,5	6,6	6,4
- 50 ans et plus	5,8	5,7	5,2	5,0

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

## Les budgets des collectivités locales

## Les finances locales

Avec un exercice 2021 réhaussé par rapport aux prévisions, les collectivités locales ont finalement pu reconstituer des marges de manœuvre sur les volets de l'épargne brute et des recettes de fonctionnement. Las, la crise énergétique de 2022 entrave la dynamique annoncée. Les recettes de fonctionnement restent pourtant à la hausse en 2022 avec +3,2%, portées par différentes fiscalités (TVA, taxe foncière sur les propriétés bâties). Dans le même temps,

les dépenses de fonctionnement augmentent de +4,9% sous le double effet de l'inflation et de la revalorisation du point d'indice. Une situation somme toute contrastée et à l'envers de l'année 2021, qui n'avait pas permis de relancer la machine en raison du contexte sanitaire encore bien présent. Conséquence, une épargne brute de nouveau en baisse en 2022 (-4,4%) et une stagnation des dépenses d'investissement qui, ramenées au contexte déflationniste, seront inférieures en volume.

## FINANCES LOCALES

En milliards d'euros		2021/2020 %	2021	2022/2021 %	2022 (p)
<b>Total</b>		<b>+5,4</b>	<b>248,5</b>	<b>+3,2</b>	<b>256,6</b>
<b>Recettes de fonctionnement</b>	Recettes fiscales	+4,1	159,9	+4,0	166,3
	Dotations de l'Etat	+5,6	39,3	+0,6	39,5
	Autres recettes	+10,0	49,4	+2,8	50,8
<b>Total</b>		<b>+3,2</b>	<b>203,5</b>	<b>+4,9</b>	<b>213,5</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	Dépenses de personnel	+2,8	72,2	+4,1	75,2
	Charges à caractère général	+6,0	48,5	+11,6	54,1
	Dépenses d'intervention	+1,8	72,5	+2,3	74,2
	Autres dépenses	+9,0	6,5	+0,4	6,5
	Intérêts de la dette	-8,1	3,8	-5,9	3,8
<b>Epargne brute</b>		<b>+17,2</b>	<b>45,0</b>	<b>-4,4</b>	<b>43,1</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>		<b>+6,9</b>	<b>65,1</b>	<b>+6,9</b>	<b>69,6</b>
<b>Encours de la dette au 31/12</b>		<b>+1,5</b>	<b>200,5</b>	<b>+1,6</b>	<b>203,7</b>

(p) Prévisions / Source : La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2022, septembre 2022

## Le budget des groupements à fiscalité propre

Les recettes de fonctionnement des EPCI connaissent une bonne dynamique avec +3,8% en 2022. Principale raison : des recettes fiscales en hausse de +4,8% qui connaissent pourtant, dans le détail, des effets opposés. Tandis que la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises baisse de -3,1%, la TVA devient le principal impôt intercommunal, en hausse de +9,7%. Les dotations stagnent après avoir connu un fort rebond en 2021, ce qui peut être interprété comme un rééquilibrage entre dépendance et dynamisme fiscal local. Les dépenses de fonctionnement augmentent davantage que

les recettes (+4,7%) dans un contexte multifactoriel. En effet, la forte croissance des charges à caractère général (+11,7%) peut être expliquée par des coûts énergétiques renforcés (chauffage, éclairage, combustibles) et des revalorisations attendues des salaires (hausse de point d'indice, primes), entraînant une hausse des frais de personnel de +5,1%. Du côté de l'investissement, la tendance 2021 est revue à la baisse par rapport aux prévisions (+0,6% au lieu de +8,6% initialement), freinée notamment par les surcoûts dans le secteur de la construction.

## LES BUDGETS DES GROUPEMENTS À FISCALITÉ PROPRE

		Montant en milliards d'euros en 2022 (p)	Évolution 2022/2021 (p)
Recettes	<b>Total</b>	<b>49,2</b>	<b>+3,8</b>
	Hors reversements fiscaux	37,4	+4,8
	<i>Recettes fiscales</i>	32,2	+4,8
	<i>Dotations de l'Etat</i>	9,8	+0,7
	<i>Autres recettes</i>	7,2	+3,5
Dépenses	<b>Total</b>	<b>42,9</b>	<b>+4,7</b>
	Hors reversements fiscaux	31,1	+6,2
	<i>Dépenses de personnel</i>	11,2	+5,1
	<i>Charges à caractère général</i>	8,2	+11,7
	<i>Dépenses d'intervention</i>	9,0	+4,8
	<i>Autres dépenses</i>	14,0	+0,9
	<i>Intérêts de la dette</i>	0,5	-5,4
<b>Epargne brute</b>		<b>6,3</b>	<b>-1,6</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>		<b>10,6</b>	<b>+5,2</b>
<b>Encours de la dette au 31/12</b>		<b>28,3</b>	<b>+0,7</b>

(p) Prévisions / Source : La Banque Postale, Note de conjoncture Les Finances Locales, tendances 2022, septembre 2022

## Le secteur des transports

### Le transport de marchandises

La crise énergétique a coupé les élans de reprise du transport de marchandises sur l'année 2022, accusant ainsi un léger repli de -0,3% en moyenne hors oléoducs.

Le fret ferroviaire subit la même tendance (-1,4%) mais reste tout de même à des niveaux supérieurs à 2019.

	Niveaux en milliards de tonnes-kilomètres				en %
	2019	2020	2021	2022	2022/2021
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>33,9</b>	<b>31,3</b>	<b>35,8</b>	<b>35,3</b>	<b>-1,4</b>
<b>Transport routier</b>	<b>296,8</b>	<b>287</b>	<b>296,2</b>	<b>296,2</b>	<b>+0</b>
<i>Pavillon français</i>	168	162,2	168,1	168,4	+0,2
<i>Pavillon étranger</i>	128,8	124,8	128	127,8	-0,2
<b>Transport fluvial</b>	<b>8</b>	<b>6,9</b>	<b>7,3</b>	<b>6,6</b>	<b>-9,6</b>
<b>Oléoducs</b>	<b>11,8</b>	<b>9,3</b>	<b>10,4</b>	<b>11,2</b>	<b>7,7</b>
<b>Ensemble des transports terrestres yc Oléoducs</b>	<b>349,9</b>	<b>334,1</b>	<b>349,7</b>	<b>349,2</b>	<b>-0,2</b>
<b>Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs</b>	<b>338,7</b>	<b>325,2</b>	<b>339,3</b>	<b>338</b>	<b>-0,3</b>

Unité : milliards de t-km / (e) estimations UTPF d'après CGDD, SDES, Datalab, avril 2023 / Source : CGDD, SDES, Les Comptes des Transports en 2021 et Datalab avril 2023

## Le transport de voyageurs

2022 était l'année anticipée de reprise pour le transport de voyageurs et dans un sens elle n'a pas déçu : +14,4% pour l'ensemble des modes dont +36,5% pour le ferré. C'est sur la longue distance que la reprise se fait la plus forte, dans un rattrapage des interdictions des deux années antérieures.

La reprise du trafic automobile était également attendue (+11,5) mais il est bien difficile d'y discerner des tendances long terme entre la réelle augmentation des coûts du carburant et les boucliers tarifaires. Du côté des transports collectifs urbains, les modes lourds reprennent fort, bien qu'encore inférieurs à 2019, tandis que les transports par autobus ont été impactés par les difficultés de recrutement de conducteurs.

	Niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres				en %
	2019	2020	2021	2022	2022/2021
<b>Transport individuel en véhicules particuliers</b>	<b>845,4</b>	<b>680,5</b>	<b>735,8</b>	<b>820,5</b>	<b>+11,5</b>
<b>Transports collectifs</b>	<b>189,5</b>	<b>109,7</b>	<b>138,2</b>	<b>179,2</b>	<b>+29,6</b>
<b>Transports routiers</b>	<b>61</b>	<b>37,6</b>	<b>41,7</b>	<b>47,9</b>	<b>+14,8</b>
<b>Autocars <sup>(1)</sup></b>	<b>45,7</b>	<b>27,4</b>	<b>29,7</b>	<b>34,5</b>	<b>+16,2</b>
<i>Dont autocars "Macron"</i>	2,9	0,9	1,2	2,2	+100
<i>Dont occasionnel en autocars étrangers</i>	6,8	1,7	2	2,2	+70
<b>Autobus et tramways</b>	<b>15,2</b>	<b>10,1</b>	<b>12,1</b>	<b>13,4</b>	<b>+10,7</b>
<i>Île-de-France</i>	6,8	4,5	5,4	5,8	+6,9
<i>Hors Île-de-France</i>	8,4	5,7	6,7	7,7	+14,9
<b>Transports ferrés</b>	<b>112,3</b>	<b>64,9</b>	<b>86,4</b>	<b>117,9</b>	<b>+36,5</b>
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>101,9</b>	<b>59,3</b>	<b>79,3</b>	<b>108,7</b>	<b>+37</b>
<i>Trains à grande vitesse</i>	61,9	35,7	48,6	68,5	+40,9
<i>Trains interurbains (dont TET) <sup>(2)</sup></i>	5,3	2,2	3,1	3,8	+22,6
<i>Trains sous convention des conseils régionaux <sup>(3)</sup></i>	15,3	10,8	14,4	19,1	+32,6
<i>Trains et RER d'Île-de-France</i>	19,5	10,6	13,1	17,3	+32,1
<b>Métros</b>	<b>10,4</b>	<b>5,5</b>	<b>7,2</b>	<b>9,2</b>	<b>+27,7</b>
<i>Île-de-France</i>	7,8	3,9	5,3	7,0	+33,0
<i>Hors Île-de-France</i>	2,6	1,6	1,9	2,2	+15,8
<b>Transports aériens <sup>(4)</sup></b>	<b>16,2</b>	<b>7,2</b>	<b>10,1</b>	<b>13,5</b>	<b>+33,7</b>
<b>Ensemble</b>	<b>1034,9</b>	<b>790,1</b>	<b>874</b>	<b>999,7</b>	<b>+14,4</b>

(1) Transport occasionnel régulier (dont autocars SNCF), scolaire et de personnel

(2) Sous convention avec l'Etat et non conventionnés (hors TGV)

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

(4) Vols Intérieurs à la métropole uniquement

Champ : France métropolitaine

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

# +14,4%

de voyageurs supplémentaires pour l'ensemble des transports dont + 36,5 % pour le ferré.

# Les principaux résultats de l'année

2022

En 2022, le défi pour les réseaux semble être de répondre à une forte demande, malgré des comptes mis en souffrance par la période de la Covid. L'enjeu est de taille, considérant l'afflux d'usagers sur les réseaux, pour proposer des services de transports publics efficaces et une production suffisante de kilomètres pour être attractive.

**Une reprise significative, mais inégale**

En 2022, l'augmentation de la demande de transport collectif se poursuit, avec une production de kilomètres qui augmente globalement de 4,4 % par rapport à l'année précédente et des voyages qui augmentent de 18% (18,5% pour les grands réseaux). La reprise de la demande apparaît donc encore plus forte que la reprise de l'offre sur cette période. Ainsi, après une période de forte incertitude pour le transport public et sa fréquentation, ces taux permettent de se rapprocher de la moyenne observée en 2019, sans pour autant l'atteindre partout, notamment dans les plus petits réseaux.

Les recettes sont, elles-aussi, en forte augmentation, en lien avec la hausse de la fréquentation. Cette progression des recettes s'accompagne d'une augmentation de 5,9 % du taux de couverture. Cependant, il reste loin derrière les niveaux atteints en 2019, qui demeure l'année de référence pré-Covid. Le ratio recette par voyage, quant à lui, baisse légèrement. Cela peut s'expliquer par une mobilisation plus forte des usagers abonnés, pour qui la contribution financière reste inchangée peu importe le nombre d'utilisations, et par la stabilité (voire la baisse à euros constants) des tarifs.

**Des efforts importants concédés par les réseaux**

Malgré une augmentation de la production kilométrique, et notamment par agent roulant (+4,5 %), celle du personnel est restée très modérée (+0,1 %) : cela montre une grande efficacité de résilience et de rationalisation des réseaux dans une période contrainte.

Néanmoins, les dépenses consacrées par les réseaux augmentent de 8,2 % en 2022. Ces dépenses peuvent tout d'abord s'expliquer de façon contextuelle : le ressort territorial des AOM, à savoir le périmètre territorial à desservir en transports collectifs, augmente (+3,3 % en 2022). Les dépenses à engager sont donc plus importantes pour assurer une desserte optimale pour chaque habitant (on observe une augmentation de 4,4 % de l'offre kilométrique au global et de 10,8 % dans les petits réseaux). Cette augmentation des dépenses, alors que le personnel n'augmente que très peu, est aussi à imputer à la forte hausse du coût de l'énergie.

**DONNÉES 2022 DE L'ACTIVITÉ REGIONALE SNCF**

	Parc (rames ou voitures)	Kilomètres en milliers (rames-km ou trains-km)	Variation 2022/2021	Voyages en millions	Voyageurs.km en millions	Variation 2022/2021
Ile-de-France (Transilien)	6108 caisses	59 407	-2,8 %	689	10 392	12,0 %
Régions (TER)	8 260 caisses	194 600	5,0 %	346	19 214	29,0 %

**DONNÉES 2022 DE LA RATP**

	Nombre de communes	Population desservie (en millions d'habitants)	Superficie	Longueur lignes	Km.V en millions	Voyages en millions	Voy.km en millions
RATP (bus/tram)*	212	6 974,0	699	3 851	197	1 051	3 002
RATP total*	212	6 974,0	699	4 188	573	2 851	11 004
<b>RATP (bus/tram)* Évolution</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>-1,1 %</b>	<b>-8,8 %</b>	<b>5,6 %</b>	<b>7,3 %</b>
<b>RATP total* Évolution</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>-1,0 %</b>	<b>-2,1 %</b>	<b>21,2 %</b>	<b>-7,5 %</b>

	Parc	Personnel	Roulant	Recettes en M€	Dépenses en M€	Vitesse en km/h
RATP (bus/tram)*	5 046	19 017	14 832	na	1 626	15,2
RATP total*	6 133	42 860	18 654	2 560	3 820	na
<b>RATP (bus/tram)* Évolution</b>	<b>-1,3 %</b>	<b>-3,5 %</b>	<b>-5,0 %</b>	<b>nc</b>	<b>-1,8 %</b>	<b>0,3 %</b>
<b>RATP total* Évolution</b>	<b>-0,7 %</b>	<b>-3,0 %</b>	<b>-4,4 %</b>	<b>21,8 %</b>	<b>2,2 %</b>	<b>nc</b>

# +5,9%

de hausse du ratio recettes/dépenses.

## DONNEES 2022 DE GENEVE

	Kilomètres produits en milliers	Voyages en milliers	Parc de véhicules	Effectifs du personnel	Agents roulants	Recettes commerciales (en milliers converties en €)	Dépenses de fonctionnement (en milliers converties en €)	Kilomètres (milliers) par effectifs
<b>Total</b>	29002	203 784,0	478	2 713	1 929	172 515	433 701	16
<b>Variation 2022/2021</b>	2,4 %	21,5 %	40,0 %	-0,8 %	1,5 %	15,1 %	2,1 %	0,9 %

## DONNÉES 2022 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
<b>Classe 1</b>	27	14 393	15 394	525	2 039	40 238	24 353	1 100	3 603
<b>Classe 2</b>	48	7 289	24 519	214	396	11 893	9 388	181	1 071
<b>Classe 3</b>	63	3 659	23 192	72	88	3 656	2 983	48	285
<b>Total province</b>	<b>138</b>	<b>25 341</b>	<b>63 105</b>	<b>811</b>	<b>2 524</b>	<b>55 789</b>	<b>36 724</b>	<b>1 328</b>	<b>4 960</b>
<b>Variation 2022/2021</b>				<i>Production</i>	<i>Trafic</i>				
<b>Classe 1</b>	27	0,6 %	0,5 %	3,4 %	18,5 %	0,4 %	-3,4 %	14,3 %	7,3 %
<b>Classe 2</b>	48	3,0 %	5,6 %	5,1 %	16,0 %	-3,2 %	0,2 %	14,7 %	9,8 %
<b>Classe 3</b>	63	2,0 %	2,7 %	10,8 %	17,3 %	8,8 %	8,9 %	19,7 %	14,2 %
<b>Moyenne province</b>	<b>138</b>	<b>1,5 %</b>	<b>3,3 %</b>	<b>4,4 %</b>	<b>18,0 %</b>	<b>0,1 %</b>	<b>-1,6 %</b>	<b>14,6 %</b>	<b>8,2 %</b>

## RATIOS 2022 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
<b>Classe 1</b>	27	36,5	141,7	3,9	21 564	0,54	1,76	6,75	30,5
<b>Classe 2</b>	48	29,3	54,4	1,9	22 750	0,46	2,70	5,02	16,9
<b>Classe 3</b>	63	19,8	24,1	1,2	24 267	0,54	3,20	4,18	16,7
<b>Total province</b>	<b>138</b>	<b>31,9</b>	<b>99,8</b>	<b>3,1</b>	<b>22 014</b>	<b>0,52</b>	<b>1,96</b>	<b>6,08</b>	<b>26,8</b>
<b>Variation 2022/2021</b>		<i>Offre kilométrique</i>	<i>Fréquentation</i>	<i>Taux d'utilisation</i>				<i>Coût kilométrique</i>	<i>R/D</i>
<b>Classe 1</b>	27	2,9 %	17,8 %	14,5 %	1,7 %	-3,5 %	-9,4 %	3,7 %	6,6 %
<b>Classe 2</b>	48	2,0 %	12,6 %	10,4 %	5,0 %	-1,0 %	-5,4 %	4,4 %	4,6 %
<b>Classe 3</b>	63	8,7 %	15,1 %	5,9 %	3,5 %	1,8 %	-2,9 %	3,8 %	4,8 %
<b>Moyenne province</b>	<b>138</b>	<b>2,9 %</b>	<b>16,3 %</b>	<b>13,0 %</b>	<b>4,5 %</b>	<b>-2,9 %</b>	<b>-8,3 %</b>	<b>3,6 %</b>	<b>5,9 %</b>

# Focus sur les principales catégories de réseaux

+250  
000

Réseaux de plus de 250 000 habitants

## Une dynamique qui porte l'ensemble

Les réseaux de classe 1 sont la catégorie de réseau concentrant la plus grande augmentation des voyages en post-covid (18,5%) se rapprochant peu à peu du niveau de 2019. Ces réseaux observent une bonne dynamique de rattrapage, à offre plus « constante » : la production de kilomètres augmente, mais moins que dans d'autres classes de réseaux. Cela s'explique également par des ressorts territoriaux qui évoluent peu. La demande y est donc de plus en plus importante et densifiée, notamment de la part d'une clientèle probablement «abonnée» . En effet, les recettes y augmentent à un rythme comparable à celui des autres catégories de réseaux.

100  
000  
>> 250  
000

Réseaux entre 100 000 et 250 000 habitants

## Un ensemble stable et solide malgré de nouvelles difficultés

Les évolutions constatées en 2022 sur les réseaux de classe 2 suivent globalement la moyenne des réseaux de province, avec quelques nuances à considérer : la difficulté de recrutement du personnel est accentuée sur ce type de réseaux, avec un impact notable sur la production de kilomètres, qui est en augmentation, mais de façon moins marquée que les autres classes de réseaux. Il faut aussi prendre en considération une population à desservir plus importante, en lien avec l'augmentation des ressorts territoriaux (+5,6% en 2022).

Réseaux de moins de 100 000 habitants

## Des efforts conséquents mais des difficultés qui s'enracinent

Des efforts notables ont été faits dans cette classe de réseaux pour permettre une augmentation de la production de kilomètres très marquée (+10,8% par rapport à 2021). Le rattrapage des voyages est visible, mais moins marqué que dans les autres classes de réseaux, ce qui ne permet pas d'arriver aux niveaux de 2019 en termes de fréquentation. De plus, cette taille d'agglomération doit composer avec des territoires à desservir de plus en plus vastes, en lien avec l'augmentation des ressorts territoriaux des AOM. Cela concorde aussi avec l'augmentation marquée des dépenses sur ce type de réseaux, et des dépenses par voyage beaucoup plus importantes que dans les autres catégories. En outre, les efforts faits pour garantir une offre constante, voire l'améliorer, ne permettent pas encore un rattrapage suffisant des recettes issues de la clientèle pour atteindre un taux de couverture des dépenses sécurisant.

-100  
000

# 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'UTPF lors de l'édition 2017, de nombreuses corrections ont été effectuées sur la base de données UTPF 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.

## Méthodologie

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 2022, donc corrigés de l'inflation.

## Le panel de cette année sur 164 réseaux adhérents à l'UTPF

Analyse sur 20 ans

Analyses sur 10 et 4 ans

25	Classe 1	26
34	Classe 2	42
24	Classe 3	39
<b>82</b>	<b>Panel total</b>	<b>105</b>

# 10 & 20

# Les résultats globaux et leur évolution sur 10 et 20 ans

En 2022, les réseaux continuent à rattraper les impacts de la crise de la Covid19, sans pour autant atteindre complètement les niveaux de 2019 et des années antérieures. Certaines tendances de fond continuent à être très marquées. Dans l'ensemble, cette année conforte les efforts menés par les réseaux pour assurer une continuité et une qualité de service optimale.

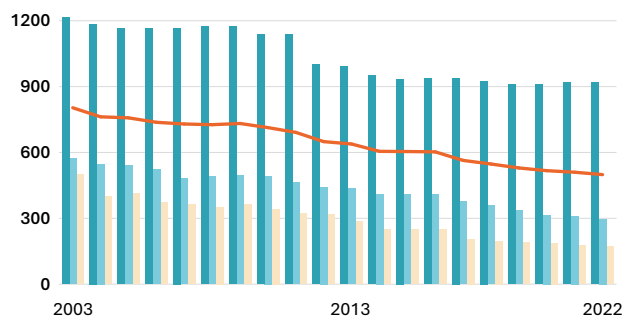
## DENSITÉ DES TERRITOIRES DESSERVIS

(Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>)

- **Au global** : Depuis 20 ans, la densité moyenne des territoires desservis ne cesse de chuter (baisse de près de 50% depuis 2003). Une baisse que l'on peut aisément imputer à l'augmentation croissante de la taille des AOM, et de leur ressort territorial.
- **Après Covid** : Si les réseaux de classe 1 continuent à se stabiliser sur la période post-covid, les réseaux de classe 3, en raison souvent d'une augmentation plus marquée ces dernières années du ressort territorial des AO, eux, font fortement baisser la moyenne des réseaux. La densité des réseaux de classe 2 semble se maintenir et progresser légèrement en 2022 (+1%).

### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>



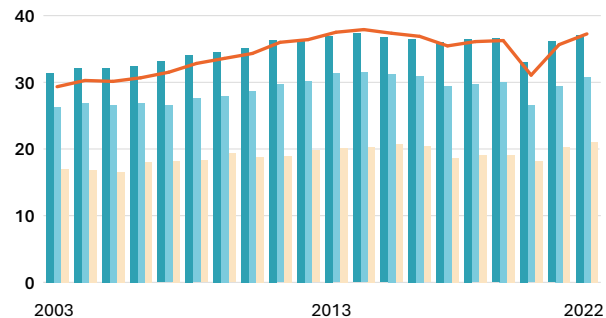
## OFFRE KILOMÉTRIQUE

(Nombre de kilomètres produits par habitant desservi)

- **Au global** : Après avoir été en augmentation constante depuis 20 ans, cette donnée est en légère baisse depuis 2017 avec l'augmentation du ressort des AO et donc l'intégration de nouvelle population à desservir, notamment dans des zones peu denses. Cette baisse a été compensée ces dernières années par une importante production de kilomètres, tout type de réseaux confondus, a fortiori ceux de classe 2.
- **Après Covid** : Après avoir déjà, en 2021, retrouvé les niveaux pré-covid, la production de kilomètres en 2022 augmente de façon dynamique jusqu'à arriver au-dessus des niveaux de 2019, notamment pour les réseaux de classe 3 (augmentation de 5,5%).

### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Nombre de kilomètres produits par habitant desservi



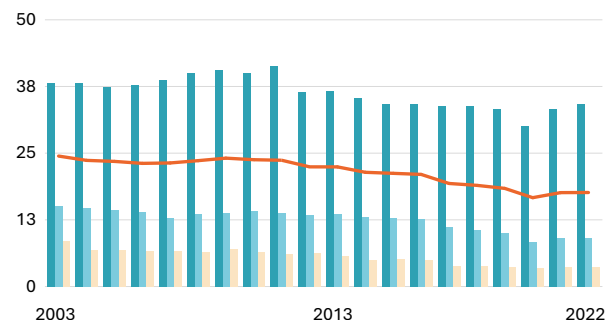
## INTENSITÉ DE L'OFFRE

(Milliers de kilomètres produits par km<sup>2</sup> de surface desservie)

- **Au global** : Cet indicateur reste fortement influencé par l'augmentation des ressorts territoriaux des AOMs et des surfaces à desservir toujours plus étendues. En baisse constante depuis 20 ans, il a chuté fortement depuis 2017 (En 2022, il est de -35% par rapport à 2003 et de -28% par rapport à 2013).
- **Après Covid** : La reprise post-covid a été très marquée, avec des différences entre les classes de réseaux. On observe une augmentation plus forte sur les réseaux de classe 1, et plus faible dans les réseaux de classe 3, influencée notamment par la difficulté des plus petits réseaux de desservir l'ensemble de leur ressort territorial, celui-ci étant en augmentation constante. Ce décrochage augmente très légèrement en 2022, en cohérence avec les données de densité des territoires observées, mais reste modéré en raison de l'effort d'offre kilométrique fait dans les réseaux de plus petite taille.

### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Milliers de kilomètres produits par km<sup>2</sup> de surface desservie

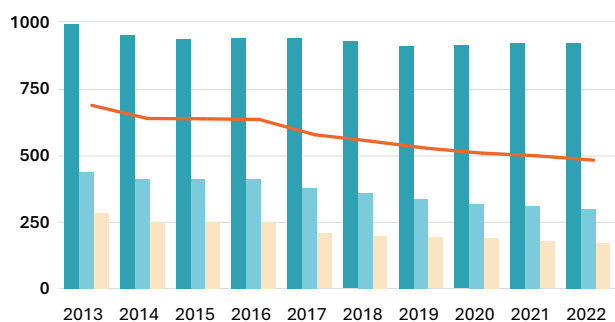


### Légende

- 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

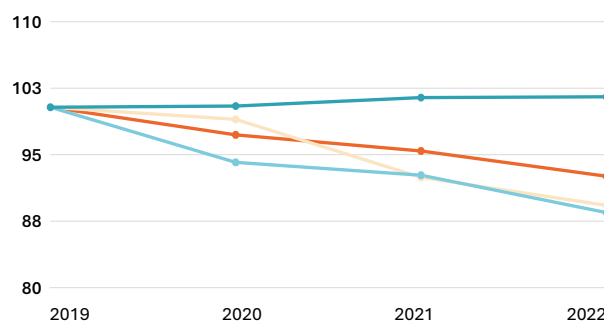
#### ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Nombre d'habitants au km<sup>2</sup>



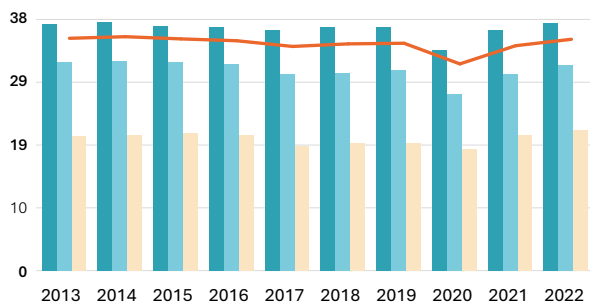
#### ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



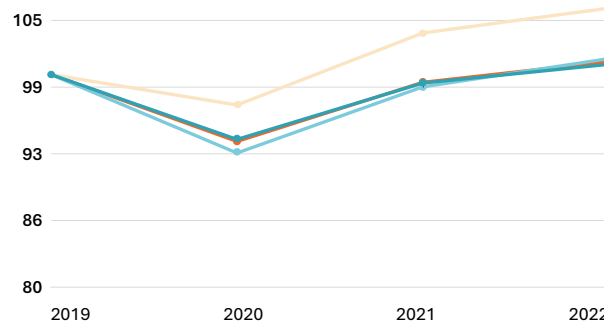
#### ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Nombre de kilomètres produits par habitant desservi



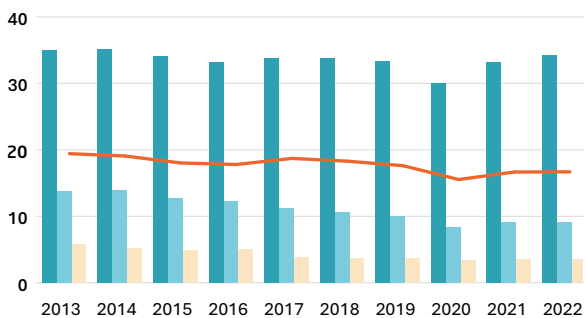
#### ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



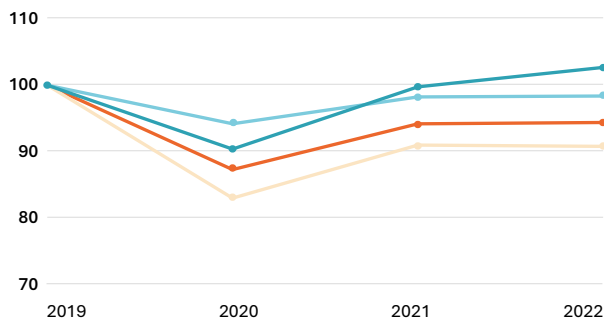
#### ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Milliers de kilomètres produits par km<sup>2</sup> de surface desservie



#### ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



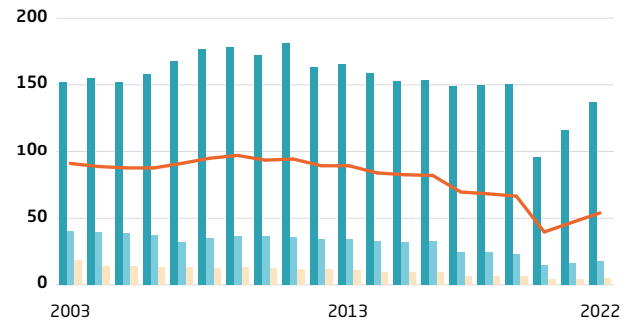
## INTENSITÉ DE LA DEMANDE

(Milliers de voyages réalisés par km<sup>2</sup> de surface desservie)

- **Au global** : Tout comme l'intensité de l'offre, l'intensité de la demande est influencée par l'augmentation des surfaces dans les ressorts territoriaux des AOMs, avec une différence interclasse encore plus marquée, les réseaux de classe 1 affichant une baisse de 29% en 20 ans contre -63% et -76% pour les autres classes de réseaux.
- **Après Covid** : Loin d'atteindre les niveaux de 2019, l'intensité de la demande augmente cependant en 2022. Mais cette augmentation est à regarder dans les détails : les réseaux de classe 1 se démarquent de manière encore plus nette des autres classes de réseaux, quand ceux de classe 3 continuent de stagner sans rattraper réellement le choc de 2020.

### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Milliers de voyages réalisés par km<sup>2</sup> de surface desservie



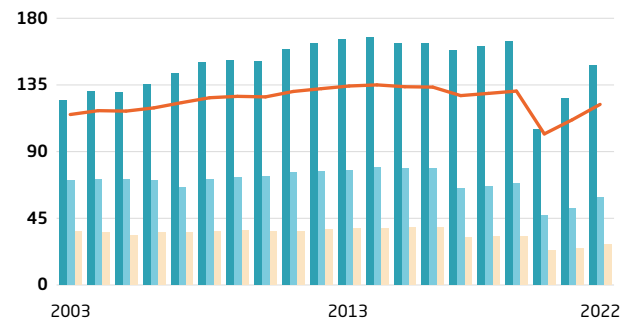
## FRÉQUENTATION

(Nombre de voyages par habitant desservi)

- **Au global** : La fréquentation sur l'ensemble des réseaux a été en hausse jusqu'à 2012/2013, date à laquelle elle a progressivement commencé à stagner malgré une hausse en 2019, portée par les réseaux de classe 1. Les réseaux de classes 2 et 3, eux, n'ont pas suivi la même dynamique à partir de 2012.
- **Après Covid** : La fréquentation continue sa dynamique de rattrapage entamée en 2021 (+38% par rapport à 2020), sans arriver encore aux niveaux de 2019 (-13% au global par rapport à 2019). Ce rattrapage est plus rapide pour les réseaux de classes 1 et 2, il est plus lent pour les réseaux de classe 3.

### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Nombre de voyages par habitant desservi



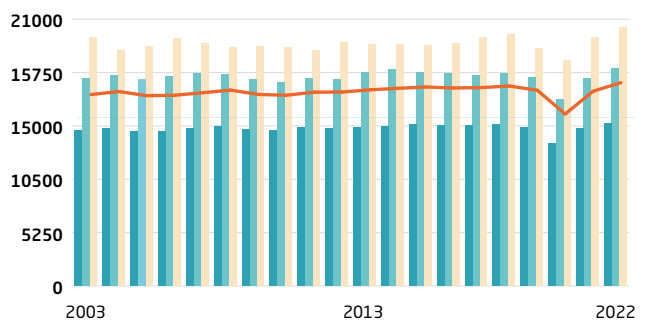
## PRODUCTION

(Nombre de kilomètres par personnel)

- **Au global** : La comparaison depuis 20 ans montre de façon assez claire l'optimisation du personnel, qui au contraire de l'indice du nombre de voyages par personnel, augmente de façon constante depuis les années 2000, notamment pour les réseaux de type 3 où un effort notable est fait (+7% de KM produits), en lien avec l'augmentation de l'offre kilométrique dans des territoires où la vitesse commerciale est supérieure aux autres.
- **Après Covid** : Après une légère baisse en 2020 imputable à la réduction de l'offre en période Covid, la production reprend en 2021 et en 2022, avec une augmentation toujours plus marquée sur les réseaux de classe 3. L'explication peut résider dans un contexte économique restreint, des difficultés actuelles de recrutement et de l'augmentation des ressorts territoriaux et des kilomètres parcourus.

### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Nombre de kilomètres par personnel



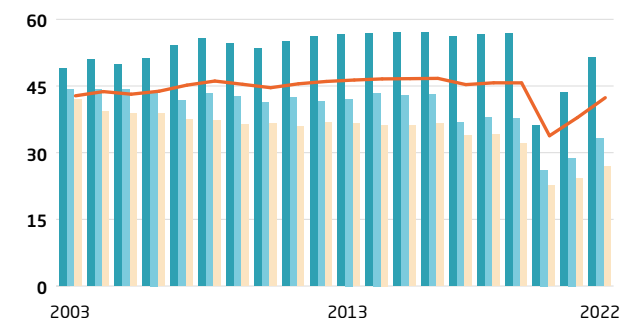
## PRODUCTIVITÉ

(Nombre de voyages par personnel)

- **Au global** : Le nombre de voyages par agent roulant est globalement en baisse depuis 2018. Les réseaux de classe 1, par leur gros volume de voyages, tirent l'ensemble du panel et se maintiennent mieux que les autres, affichant même une évolution dynamique en 2018. Cependant, un décrochage entre les types de réseaux s'observe depuis une dizaine d'années, où les classes 2 et 3 voient leur taux baisser de façon régulière jusqu'à atteindre des taux deux fois inférieurs à ceux des réseaux de classe 1 et raison de la densité décroissante des territoires desservis.
- **Après Covid** : La productivité suit assez logiquement la baisse de fréquentation imputée à la crise du Covid, et la reprise engagée en 2021 et 2022, sans pour autant égaler les données de 2019.

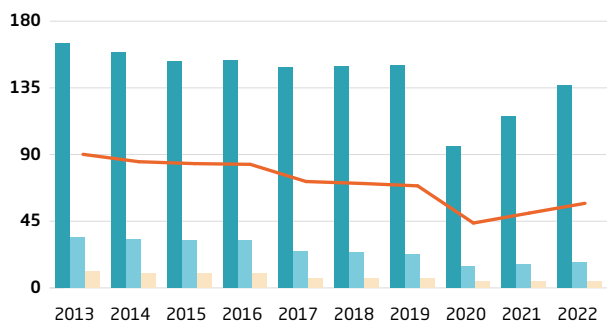
### RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Nombre de voyages par personnel



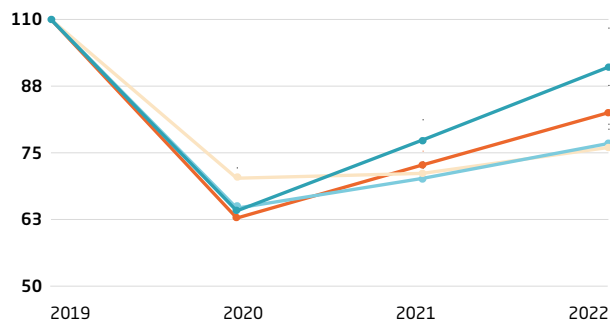
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Milliers de voyages réalisés par km<sup>2</sup> de surface desservie



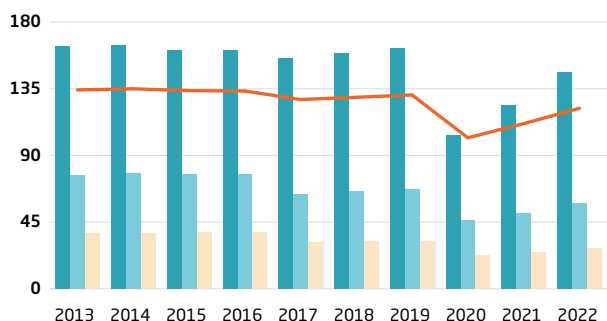
ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



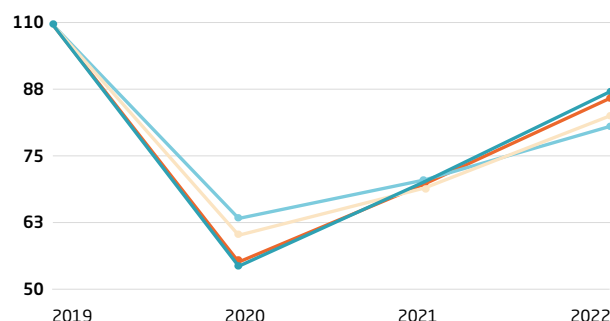
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Nombre de voyages par habitant desservi



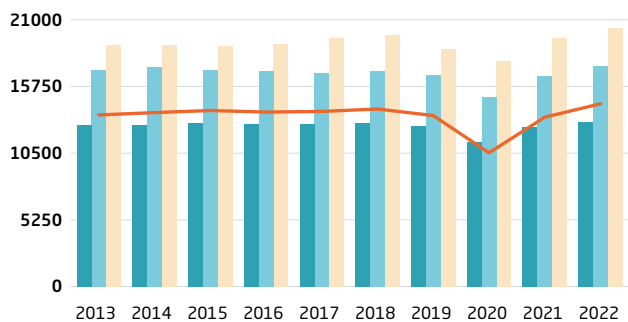
ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



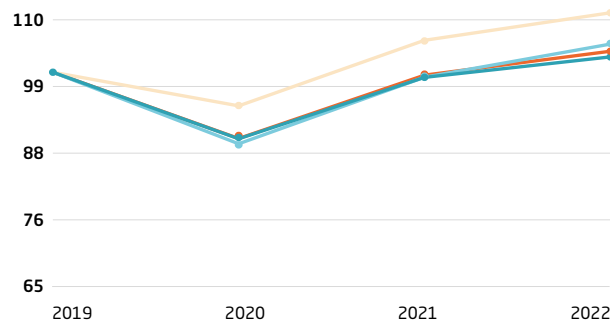
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Nombre de kilomètres par personnel



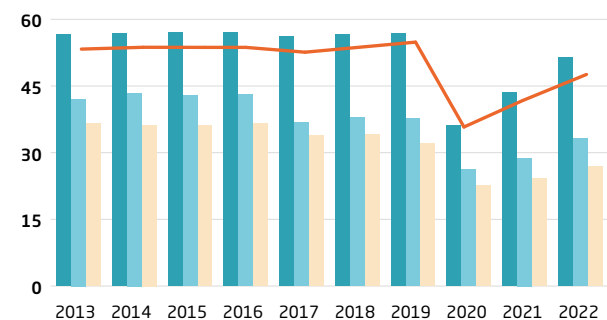
ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



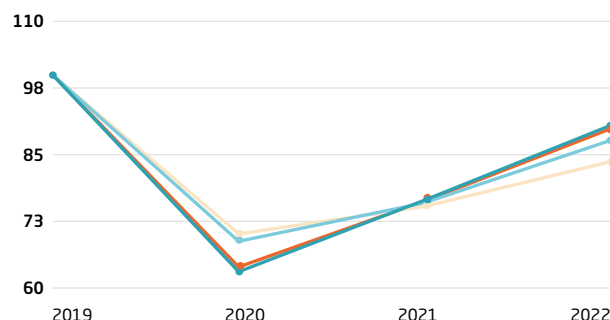
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Nombre de voyages par personnel



ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



## UTPF \_ Chiffres clés du transport public 2022

## RECETTE PAR VOYAGE

(Recette par voyage en euros constants 2022 par voyage réalisé)

- **Au global** : La recette par voyage est relativement stable depuis 20 ans, avec une baisse assez sensible en 2012 pour les réseaux de type 3, et une augmentation sensible en 2017 pour les réseaux de type 1.
- **Après Covid** : Cet indice, en 2020, s'était maintenu de façon assez égale entre les typologies de réseaux. De façon assez surprenante, en 2021, les recettes par voyages pour les réseaux de types 3 augmentent plus vite que celles des réseaux de type 1, qui eux stagnent puis baissent légèrement. Cela s'explique notamment par la reprise des abonnements scolaires en 2021, avec un usage néanmoins moins fort que les années précédentes. En 2022, cet indice continue de progresser légèrement chez les réseaux de classe 3, qui rattrapant l'écart avec les autres typologies de réseaux.

## DÉPENSE PAR AN ET PAR HABITANT

(Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par habitant desservi)

- **Au global** : Les données prises sur 20 ans montrent des nuances très importantes entre le début du XXIème siècle et la dernière décennie. Un pic de dépense par habitant est atteint en 2013, avec une augmentation de +56% par rapport à 2003, dans un contexte de choc d'offre dans le transport public et notamment dans les plus gros réseaux. En revanche, à compter de 2013, ce taux va se stabiliser : En effet, en 2022, on observe une hausse de 2% par rapport à 2012, et une baisse de 2,2% par rapport à 2013. Néanmoins, en 2022, on observe une progression des dépenses par an et par habitant par rapport à 2003, montrant l'effort de déploiement de l'offre significatif fait dans les réseaux.
- **Après Covid** : L'année 2022 se caractérise par une reprise de la dépense par an et par habitant qui suit la droite ligne du rattrapage entamé en 2021, dépassant les dépenses moyennes de 2019. Cette évolution montre l'effort de dépenses effectuées en répercussions de la crise du Covid 19, afin de conforter le retour des usagers dans les transports publics.

## DÉPENSE PAR VOYAGE

(Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par voyage réalisé)

- **Au global** : La dépense par voyage est relativement stable de 2003 à 2019, avec une hausse très modérée de 4,6% en euros constants. Cette donnée est historiquement plus forte dans les réseaux de type 2 et 3, avec un décrochage plus marqué à partir de 2012.
- **Après Covid** : Les réseaux de type 1, par leur plus lourd volume de voyages, subissent une hausse moins importante de leur dépense par voyage que les autres types de réseaux après 2020. La dépense par voyage globale s'amoindrit avec une baisse moins marquée pour les classes 3. Elles ne parviennent cependant pas à retrouver des niveaux antérieurs à la crise du Covid-19.

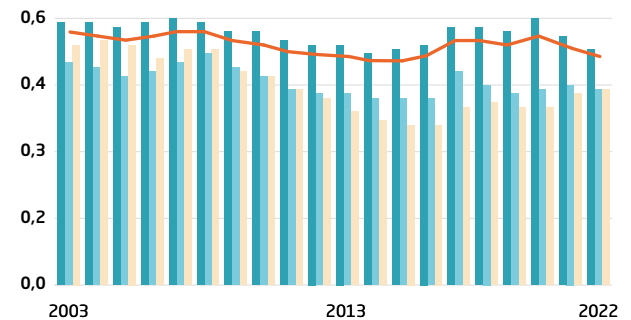
## TAUX DE COUVERTURE

(Rapport en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation)

- **Au global** : Le taux de couverture a connu une baisse au milieu de la décennie 2010, avant un rattrapage à la fin de cette décennie avec des taux les plus hauts de la période en 2018 et 2019, en lien avec la forte augmentation des recettes commerciales.
- **Après Covid** : Le taux de couverture en 2022 reste en moyenne relativement stable par rapport à 2021, qui est à la baisse par rapport à 2019. Les efforts financiers engagés pendant le covid pour maintenir une offre suffisante de service, couplés à la crise énergétique, peuvent expliquer cette tendance. Les écarts entre les typologies de réseaux restent assez forts, les réseaux de type 1 tirant l'ensemble du panel grâce à une densité plus forte et des recettes plus importantes. Néanmoins, sur 2022, les réseaux de classe 3 semblent progresser plus vite que les autres, grâce à une bonne reprise des recettes.

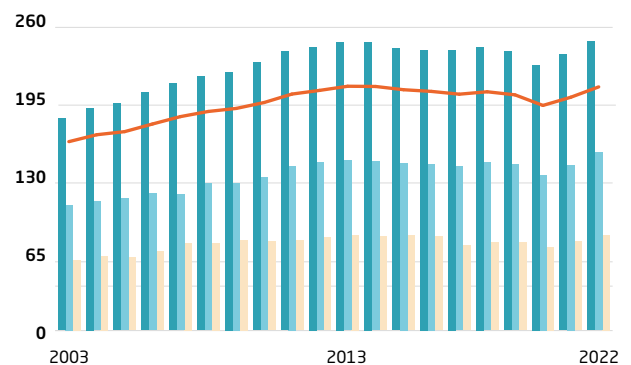
## RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Recette par voyage en euros constants 2022 par voyage réalisé



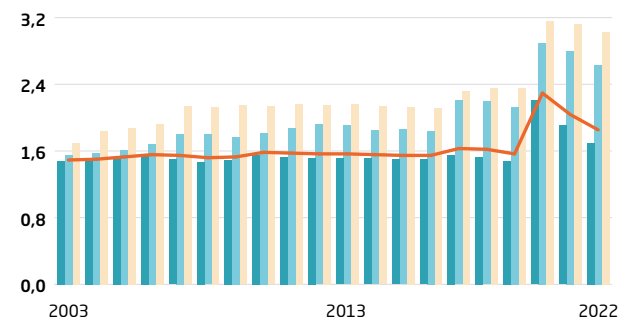
## RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par habitant desservi



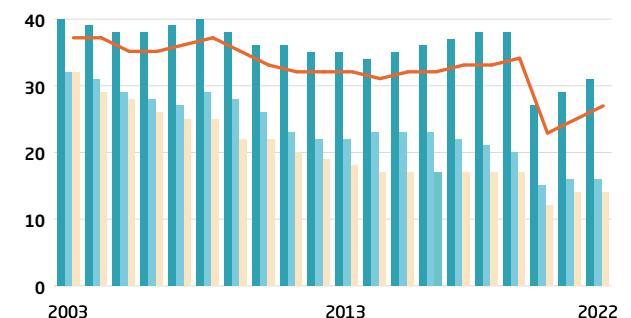
## RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par voyage réalisé



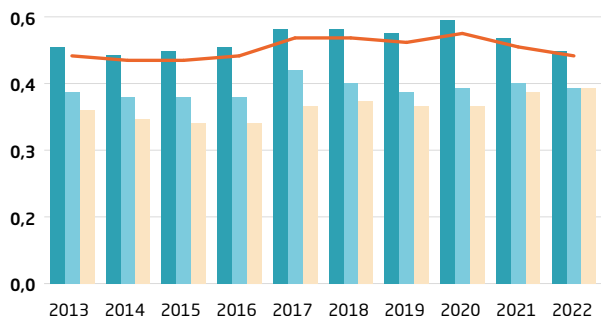
## RÉTROSPECTIVE SUR 20 ANS

Rapport en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation



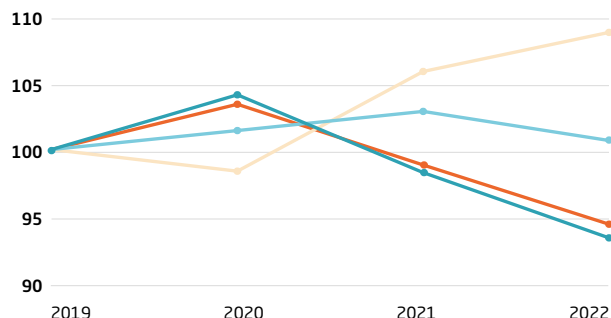
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Recette par voyage en euros constants 2022 par voyage réalisé



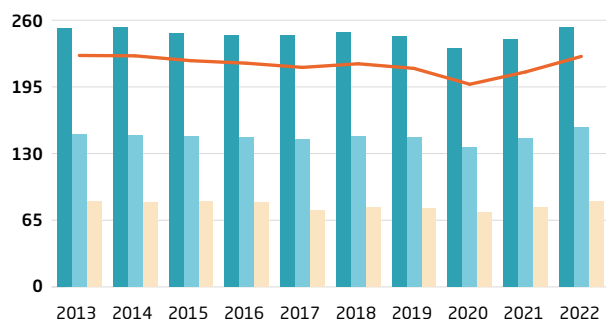
ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



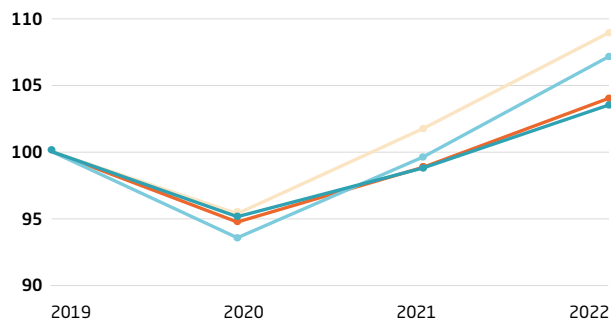
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par habitant desservi



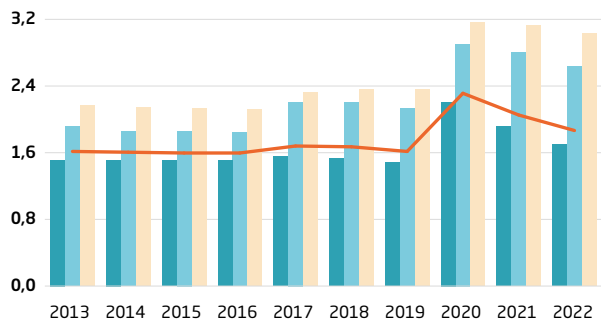
ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



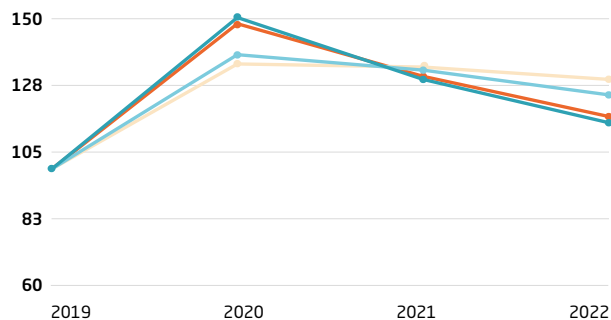
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Dépense d'exploitation en euros constants 2022 par voyage réalisé



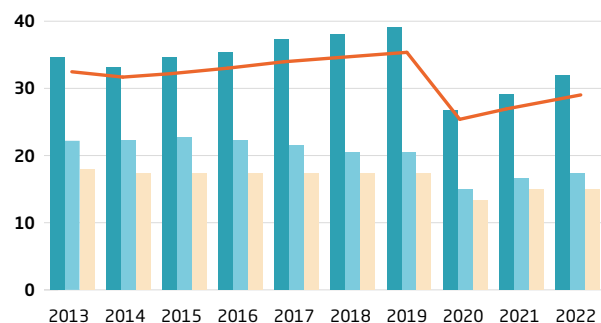
ZOOM SUR LES 4 DERNIÈRES ANNÉES

Indice en base 100 en 2019



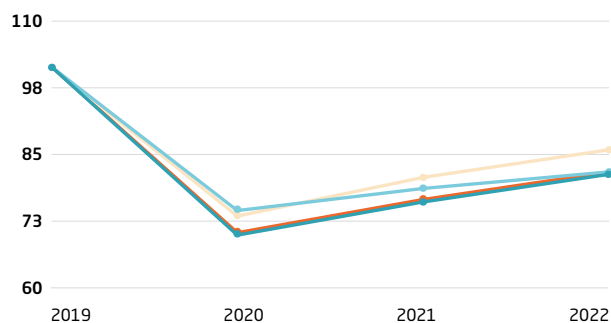
ÉVOLUTION SUR LA DÉCENNIE

Rapport en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation



ZOOM SUR 4 ANS

Indice en base 100 en 2019



L'ensemble des comparaisons est effectué à euros constants.  
Ainsi sur la période 2003/2022, l'inflation cumulée des prix est de 36%.

### Légende

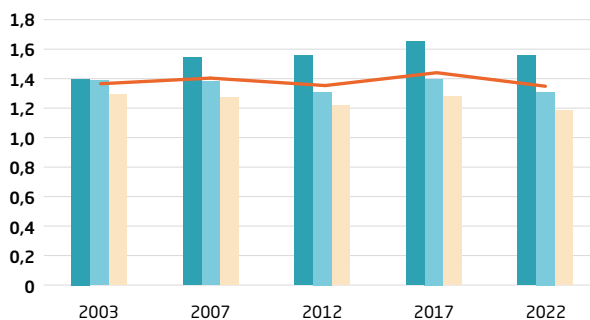
- Réseaux de plus de 250 000 habitants desservis (Classe 1)
- Réseaux de 100 000 à 250 000 habitants desservis (Classe 2)
- Réseaux de moins de 100 000 habitants desservis (Classe 3)
- Ensemble des réseaux

### ÉVOLUTION DU TITRE UNITAIRE

(En euros constants 2022)

Le ticket unitaire est un titre à destination d'un public occasionnel, acheté à une borne ou directement auprès du conducteur. Il n'y a pas d'évolution sensible du prix de ce titre depuis 20 ans, avec seulement un pic de +6% en 2017 par rapport à 2003. Le prix moyen, inflation prise en compte, a même un peu baissé depuis le début du 21<sup>ème</sup> siècle. À noter que les différences inter-classes, notamment entre les classes 2 et 3, est faible. Cependant, dans les réseaux de classe 1, l'augmentation est plus marquée, atteignant 11% en euros constants sur 20 ans. Cependant, depuis quelques années, le prix du ticket unitaire ne semble pas suivre l'inflation, avec une baisse à euros constant de 7,1% de 2017 à 2022.

TICKET UNITAIRE EN EUROS CONSTANTS 2022

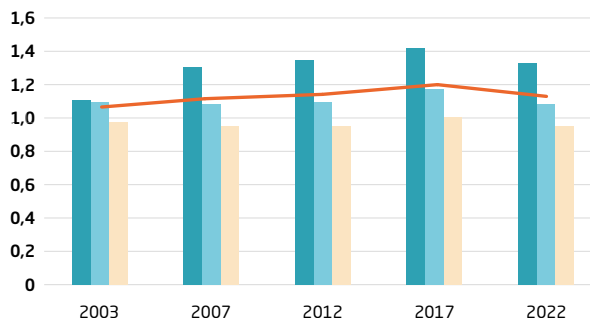


### ÉVOLUTION DES PRIX DES TITRES ISSUS DU CARNET

(En euros constants 2022)

Le ticket issu du carnet, à destination des utilisateurs occasionnels des transports collectifs, est le titre dont le prix augmente le plus sur les 20 dernières années, notamment dans les réseaux de classe 1 (+20% depuis 2003). En 2022, le prix moyen est de 1,31€ pour ce type de réseaux, pour une moyenne globale de 1,10€. Elle reste cependant très modérée pour les réseaux de classe 3, avec des prix en moyenne de moins d'1€ (0.93ct).

TICKET EXTRAIT DU CARNET EN EUROS CONSTANTS 2022

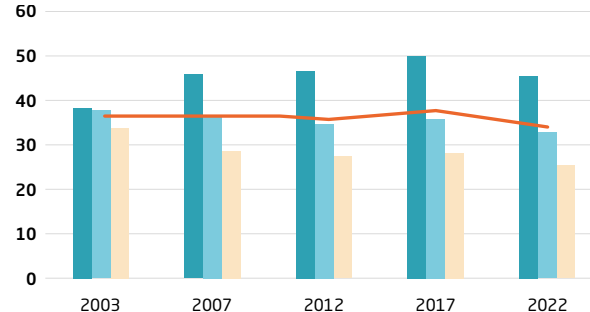


### ÉVOLUTION DES PRIX DES ABONNEMENTS MENSUELS

(En euros constants 2022)

L'évolution du prix de l'abonnement mensuel plein tarif suit une trajectoire irrégulière : la moyenne en euros constants augmente puis baisse de façon épisodique. Cette moyenne est le fruit de grandes disparités entre les classes de réseaux : quand les réseaux de classes 3 voient leurs abonnements baisser de 25% en moyenne sur 20 ans (sur le motif, peut-être, de fidéliser plus facilement une clientèle), les réseaux de classe 1 marquent une hausse de 18% (mais plus lente dès 2007). Les réseaux de classes 2, eux, suivent les évolutions de la moyenne. Une baisse notable est cependant observée dans la moyenne des réseaux de classe 1 en 2022 (45,4€ contre 49,9€ en 2017 à euros constants), en lien peut-être avec les préoccupations de pouvoir d'achat faisant suite à la crise du Covid et l'absence d'indexation des prix des titres sur l'inflation, très forte à cette période.

ABONNEMENT MENSUEL EN EUROS CONSTANTS 2022



# Les données et ratios par réseau de l'année 2022

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 (UTPF) sous impulsion de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère (DGITM / MTES).

L'UTPF 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.

## Le panel de cette année

138

138 réseaux de province  
sur 164 adhérents UTPF

27

27 réseaux de  
classe 1 sur 27

48

48 réseaux de  
classe 2 sur 55

63

63 réseaux de classe 3 sur 67

DONNÉES 2022 • CLASSE 1

# Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

RÉSEAU	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2022 /2021 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)
Angers	311	0,4	667	-	1 862	11 163	5,9	34 087	9,9
Bordeaux	830	0,7	578	-	1 237	38 371	1,9	171 296	14,3
Caen	277	0,7	363	-	854	11 763	4,1	20 895	27,4
Clermont-Ferrand	307	-0,2	321	-	1 029	8 987	1,1	24 321	5,2
Dijon	262	0,6	240	-	553	10 552	1,2	40 787	11,9
Grenoble	461	0,4	552	-	521	17 831	7,9	59 432	19,0
Havre (Le)	269	-0,8	496	-	445	10 625	1,2	24 331	10,0
Lens	651	0,1	997	-	5 095	15 454	3,5	13 701	25,0
Lille	1 193	0,3	672	-	1 697	42 546	3,2	158 076	26,7
Lyon	1 479	0,4	628	-	4 578	58 915	0,4	409 013	18,9
Marseille	1 472	0,3	1 181	-	1 498	47 138	3,1	156 212	15,7
Montpellier	506	1,6	422	-	400	14 297	2,8	46 115	10,7
Mulhouse	278	-0,2	439	-	484	7 582	5,1	26 139	10,3
Nancy	261	-0,4	142	-	386	9 219	4,5	20 048	19,3
Nantes	688	1,1	559	-	753	29 445	3,6	138 526	19,4
Nice	559	1,6	1 480	0,9	2 450	23 304	4,2	77 029	22,7
Orléans	296	0,7	334	-	460	13 263	15,1	32 510	17,5
Perpignan	274	-	617	-	2 410	8 527	1,8	10 608	18,3
Rennes	472	1,1	705	-	2 057	24 708	8,2	88 858	30,3
Rouen	423	0,6	387	-	674	15 705	6,2	55 275	19,0
Saint-Etienne	412	0,3	724	-	861	10 965	1,1	43 252	14,3
Strasbourg	517	1,2	338	-	599	18 436	-2,9	126 800	17,0
Toulon	450	0,3	366	-	1 203	13 426	2,6	29 889	12,4
Toulouse	1 078	1,7	1 111	6,4	1 701	42 697	5,0	180 825	21,7
Tours	316	0,6	446	-	513	11 286	3,7	34 252	22,6
Valence / Romans	264	-	1 141	-	1 369	8 684	2,8	10 963	14,9
Valenciennes	353	-0,5	630	-0,8	588	8 934	4,5	17 105	6,7
<b>Total Classe 1 [27 réseaux]</b>	<b>14 393</b>	<b>0,6</b>	<b>15 394</b>	<b>0,5</b>	<b>32 497</b>	<b>525 139</b>	<b>3,4</b>	<b>2 039 382</b>	<b>18,5</b>
<b>Total Classe 1 à TCSP [24 réseaux]</b>	<b>13 669</b>	<b>0,6</b>	<b>14 411</b>	<b>0,5</b>	<b>31 294</b>	<b>503 186</b>	<b>3,5</b>	<b>1 998 885</b>	<b>18,6</b>



**Méthode voyage :** Le réseau renseigne en majorité des données billettiques. Sinon des clés de mobilité ou cellules de comptage sont utilisés.



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2022 /2021 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2022 /2021 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
349	-	611	0,4	15 229	9,8	62 617	11,6	15,9	1,3	Angers
727	1,0	3 187	-1,2	72 939	1,8	248 337	4,4	15,0	1,4	Bordeaux
244	2,1	657	1,6	13 441	18,6	63 923	8,0	-	-	Caen
279	-0,5	855	4,3	13 906	14,8	78 753	11,7	15,0	-1,3	Clermont-Ferrand
225	-0,9	819	1,7	20 438	18,8	69 795	6,1	14,4	-0,7	Dijon
362	-0,3	1 735	1,9	34 659	19,3	141 697	26,3	15,3	-7,3	Grenoble
210	-	666	6,0	14 319	14,7	65 989	8,2	17,6	8,0	Havre [Le]
558	0,2	772	8,9	5 013	17,5	78 573	11,7	17,4	-1,1	Lens
826	2,1	3 093	-2,4	87 842	12,3	307 473	4,0	14,5	-	Lille
1 474	0,6	4 584	-1,5	217 870	14,4	430 469	4,0	14,8	-	Lyon
1 177	12,6	4 348	0,4	126 489	23,2	346 024	5,7	12,0	-	Marseille
305	2,3	1 268	2,1	28 419	-4,6	108 517	3,8	12,7	-3,1	Montpellier
223	-1,3	619	3,1	10 629	16,0	54 128	8,1	14,9	1,4	Mulhouse
261	2,8	879	4,0	14 055	8,7	67 901	7,2	13,8	nc	Nancy
799	1,1	2 432	-0,1	60 682	11,7	200 452	7,5	18,0	1,1	Nantes
574	2,5	1 988	-2,5	45 422	28,4	179 610	3,8	13,3	1,5	Nice
275	3,4	743	-0,6	18 254	18,2	71 153	6,3	-	-	Orléans
213	-4,9	411	-9,4	5 665	20,2	36 689	12,4	-	-	Perpignan
552	2,8	1 551	2,2	42 197	22,3	157 453	13,8	19,5	1,0	Rennes
358	9,1	1 232	6,5	29 682	9,9	114 896	14,7	15,9	-0,6	Rouen
325	1,9	834	-2,6	14 719	-2,5	68 029	7,9	15,0	-	Saint-Etienne
487	10,9	1 754	1,2	52 679	8,6	148 021	5,6	12,9	0,8	Strasbourg
349	-4,4	994	0,4	17 644	16,0	85 975	11,7	-	-	Toulon
941	5,0	2 941	1,3	102 403	22,7	258 828	4,0	14,4	1,4	Toulouse
257	3,2	767	-0,3	22 448	3,1	69 347	12,0	-	-	Tours
229	0,4	537	3,1	4 896	14,7	30 688	7,0	16,4	5,1	Valence / Romans
246	2,1	499	-0,9	7 868	11,6	57 885	7,6	21,7	17,3	Valenciennes
<b>12 596</b>	<b>2,8</b>	<b>40 238</b>	<b>0,4</b>	<b>1 099 807</b>	<b>14,3</b>	<b>3 603 222</b>	<b>7,3</b>	<b>15,4</b>	<b>1,3</b>	<b>Total Classe 1 [27 réseaux]</b>
<b>12 034</b>	<b>2,9</b>	<b>38 834</b>	<b>0,5</b>	<b>1 071 602</b>	<b>14,3</b>	<b>3 449 870</b>	<b>7,1</b>	<b>15,4</b>	<b>1,3</b>	<b>Total Classe 1 à TCSP [24 réseaux]</b>

## RATIOS 2022 • CLASSE 1

## Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

RÉSEAU	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2022 /2021 (en %)
Angers	466	0,4	36,0	5,4	109,8	9,4	3,1	3,8	18 269	5,5
Bordeaux	1 436	0,7	46,2	1,2	206,3	13,5	4,5	12,1	12 040	3,2
Caen	763	0,7	42,5	3,3	75,4	26,5	1,8	22,5	17 907	2,4
Clermont-Ferrand	956	-0,2	29,3	1,3	79,3	5,4	2,7	4,0	10 510	-3,1
Dijon	1 091	0,6	40,3	0,6	155,7	11,3	3,9	10,6	12 886	-0,5
Grenoble	834	0,4	38,7	7,5	129,0	18,6	3,3	10,3	10 278	6,0
Havre (Le)	543	-0,8	39,5	2,0	90,5	10,9	2,3	8,7	15 963	-4,5
Lens	653	0,1	23,7	3,4	21,0	24,8	0,9	20,7	20 008	-4,9
Lille	1 775	0,3	35,7	3,0	132,5	26,4	3,7	22,8	13 756	5,8
Lyon	2 355	0,4	39,8	0,0	276,5	18,5	6,9	18,5	12 852	1,9
Marseille	1 246	0,3	32,0	2,9	106,1	15,4	3,3	12,2	10 842	2,8
Montpellier	1 199	1,6	28,3	1,1	91,1	8,9	3,2	7,7	11 279	0,7
Mulhouse	632	-0,2	27,3	5,3	94,1	10,5	3,4	5,0	12 255	2,0
Nancy	1 835	-0,4	35,3	4,9	76,8	19,7	2,2	14,2	10 485	0,4
Nantes	1 231	1,1	42,8	2,5	201,2	18,2	4,7	15,3	12 107	3,6
Nice	378	0,7	41,7	2,6	137,9	20,8	3,3	17,7	11 722	6,9
Orléans	886	0,7	44,8	14,3	109,8	16,7	2,5	2,1	17 853	15,8
Perpignan	444	-	31,1	1,8	38,7	18,3	1,2	16,2	20 747	12,4
Rennes	669	1,1	52,4	7,0	188,3	28,9	3,6	20,4	15 931	5,9
Rouen	1 092	0,6	37,1	5,5	130,6	18,3	3,5	12,1	12 745	-0,3
Saint-Etienne	569	0,3	26,6	0,8	105,0	14,0	3,9	13,1	13 143	3,8
Strasbourg	1 531	1,2	35,7	-4,1	245,2	15,6	6,9	20,5	10 509	-4,0
Toulon	1 229	0,3	29,8	2,3	66,4	12,1	2,2	9,6	13 509	2,1
Toulouse	970	-4,4	39,6	3,2	167,8	19,6	4,2	15,9	14 520	3,6
Tours	708	0,6	35,8	3,0	108,5	21,8	3,0	18,2	14 714	4,0
Valence / Romans	231	-	33,0	2,8	41,6	14,9	1,3	11,7	16 160	-0,3
Valenciennes	560	0,4	25,3	5,0	48,5	7,2	1,9	2,1	17 890	5,4
<b>Moyenne Classe 1 (27 réseaux)</b>	<b>935</b>	<b>0,3</b>	<b>36,5</b>	<b>2,9</b>	<b>141,7</b>	<b>17,8</b>	<b>3,9</b>	<b>14,5</b>	<b>13 051</b>	<b>2,8</b>
<b>Moyenne Classe 1 à TCSP (24 réseaux)</b>	<b>949</b>	<b>0,3</b>	<b>36,8</b>	<b>3,4</b>	<b>146,2</b>	<b>16,7</b>	<b>4,0</b>	<b>12,9</b>	<b>12 958</b>	<b>2,6</b>
<b>Moyenne province (138 réseaux)</b>	<b>402</b>	<b>-0,6</b>	<b>31,9</b>	<b>2,9</b>	<b>99,8</b>	<b>16,3</b>	<b>3,1</b>	<b>13,0</b>	<b>14 469</b>	<b>6,9</b>



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2022 /2021 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
26 552	4,1	0,45	-	1,84	1,5	5,61	5,4	24,3	-1,6	Angers
17 641	3,9	0,43	-10,9	1,45	-8,7	6,47	2,4	29,4	-2,4	Bordeaux
23 678	1,1	0,64	-6,9	3,06	-15,2	5,43	3,8	21,0	9,8	Caen
18 535	-4,1	0,57	9,2	3,24	6,2	8,76	10,5	17,7	2,8	Clermont-Ferrand
18 574	0,1	0,50	6,2	1,71	-5,2	6,61	4,9	29,3	12,0	Dijon
16 846	11,2	0,58	0,2	2,38	6,1	7,95	17,0	24,5	-5,5	Grenoble
23 925	-2,3	0,59	4,3	2,71	-1,6	6,21	7,0	21,7	6,0	Havre (Le)
27 475	-6,0	0,37	-6,0	5,73	-10,6	5,08	7,9	6,4	5,2	Lens
25 673	6,0	0,56	-11,3	1,95	-17,9	7,23	0,8	28,6	8,0	Lille
21 565	3,4	0,53	-3,8	1,05	-12,5	7,31	3,6	50,6	10,0	Lyon
18 623	0,4	0,81	6,5	2,22	-8,6	7,34	2,5	36,6	16,5	Marseille
17 194	0,9	0,62	-13,8	2,35	-6,2	7,59	1,0	26,2	-8,1	Montpellier
18 740	-0,1	0,41	5,2	2,07	-2,0	7,14	2,9	19,6	7,3	Mulhouse
15 003	-0,9	0,70	-8,9	3,39	-10,1	7,37	2,6	20,7	1,4	Nancy
18 932	3,6	0,44	-6,5	1,45	-9,9	6,81	3,8	30,3	3,8	Nantes
17 789	8,1	0,59	4,6	2,33	-15,4	7,71	-0,4	25,3	23,7	Nice
27 689	16,4	0,56	0,6	2,19	-9,5	5,36	-7,6	25,7	11,1	Orléans
27 070	11,7	0,53	1,6	3,46	-5,0	4,30	10,4	15,4	6,9	Perpignan
20 420	-2,2	0,47	-6,1	1,77	-12,7	6,37	5,1	26,8	7,5	Rennes
20 420	-2,2	0,54	-7,6	2,08	-3,7	7,32	8,0	25,8	-4,1	Rouen
18 370	0,4	0,34	-14,7	1,57	-5,7	6,20	6,7	21,6	-9,6	Saint-Etienne
16 005	-1,8	0,42	-7,2	1,17	-9,8	8,03	8,7	35,6	2,9	Strasbourg
19 944	1,8	0,59	3,2	2,88	-0,7	6,40	8,9	20,5	3,8	Toulon
25 703	3,3	0,57	0,9	1,43	-14,5	6,06	-0,9	39,6	18,0	Toulouse
20 647	5,4	0,66	-15,9	2,02	-8,6	6,14	8,0	32,4	-7,9	Tours
20 891	-0,7	0,45	-0,2	2,80	-6,8	3,53	4,1	16,0	7,2	Valence / Romans
28 498	-0,4	0,46	4,6	3,38	0,8	6,48	3,0	13,6	3,7	Valenciennes
<b>21 564</b>	<b>1,7</b>	<b>0,54</b>	<b>-3,5</b>	<b>1,75</b>	<b>-9,4</b>	<b>6,80</b>	<b>4,8</b>	<b>30,6</b>	<b>6,6</b>	<b>Moyenne Classe 1 (27 réseaux)</b>
<b>21 047</b>	<b>2,0</b>	<b>0,54</b>	<b>-3,4</b>	<b>1,73</b>	<b>-7,2</b>	<b>6,86</b>	<b>4,4</b>	<b>31,1</b>	<b>4,6</b>	<b>Moyenne Classe 1 à TCSP (24 réseaux)</b>
<b>22 014</b>	<b>4,5</b>	<b>0,52</b>	<b>-2,9</b>	<b>1,96</b>	<b>-8,3</b>	<b>6,80</b>	<b>3,6</b>	<b>26,8</b>	<b>5,9</b>	<b>Moyenne province (138 réseaux)</b>

DONNÉES 2022 • CLASSE 2

# Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

RÉSEAU	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2022 /2021 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kitomètres produits en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)
Aix-en-Provence	163	1,3	240	-	452	6 499	-12,7	10 880	9,9
Alès	149	1,0	1 003	-	-	3 617	1,1	2 556	12,8
Amiens	185	-0,1	349	-	448	6 779	2,4	14 599	40,6
Angoulême	143	-	536	-	579	5 868	0,1	10 916	13,9
Annecy	214	0,9	508	-	2 211	6 928	12,0	15 232	30,5
Antibes	185	1,0	466	-	13 033	3 510	3,1	4 920	22,4
Arras	112	0,7	306	-	1 517	3 847	13,3	10 333	7,5
Aubagne	118	-0,4	277	-	289	2 776	2,8	6 172	12,7
Bayonne	184	8,2	236	34,4	571	5 646	-10,8	9 388	8,3
Beauvais	106	24,9	539	72,9	2 052	1 749	26,5	2 954	22,1
Belfort	143	-0,9	609	-	1 620	5 453	3	7 125	14
Berre (Etang de)	345	nc	906	nc	1 557	7 546	nc	5 245	nc
Besançon	128	0,4	81	-	207	5 839	4,5	19 135	21,9
Béziers	130	0,6	303	-	693	3 316	-1,0	4 800	29,6
Blois	109	0,5	792	-	805	3 132	6,8	7 670	8,3
Boulogne s/mer	114	-0,1	205	-	167	2 748	3,8	3 342	9,4
Bourg-en-Bresse	139	0,5	1 286	-	2 707	2 851	5,2	4 814	9,5
Bourges	115	-0,3	459	-	2 142	3 377	12,8	4 491	7,1
Brest	215	-	218	-	517	7 731	10,2	17 673	
Brive-la-Gaillarde	110	-	809	-	120	1 364	-3,4	1 326	34,6
Calais	106	-4,4	211	-	406	3 199	6,8	6 505	24,2
Chalon s/Saône	112	-0,1	463	-	292	2 897	4,3	3 260	8,3
Chambéry	143	1,3	527	-	634	5 060	0,8	6 495	14,6
Charleville-Mézières	116	-0,1	440	-	338	2 113	1,0	2 598	12,1
Cherbourg	183	nc	1 439	nc	326	4 283	nc	4 103	nc
Cholet	108	0,4	788	-	661	2 723	6,6	4 927	3,5
Colmar	116	-0,2	244	-	560	2 026	-2,2	7 346	5,3
Dreux	119	0,2	1 044	-	2 280	3 088	30,2	3 209	60,2
Dunkerque	195	-1,0	300	-	nc	9 285	0,5	20 964	15,9
Evreux	113	0,6	660	-	94	1 855	2,0	2 835	23,5



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique :** Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2022 /2021 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2022 /2021 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
216	5,9	466	-5,0	6 307	23,6	36 591	-0,6	14,3	2,9	Aix-en-Provence
126	-	125	0,6	933	2,0	12 894	6,0	15,8	1,3	Alès
154	-	464	-2,0	5 462	18,8	37 078	6,8	14,0	-1,4	Amiens
151	2,0	274	-1,3	4 125	14,0	21 200	6,9	19,0	-2,6	Angoulême
177	-1,7	368	6,1	7 383	11,8	31 689	14,6	15,1	-	Annecy
110	-	260	6,1	3 427	37,0	20 384	7,7	16,1	-5,3	Antibes
111	2,8	203	2,5	2 170	45,2	16 105	14,7	15,3	nc	Arras
78	1,3	160	-22,0	-	-	15 905	10,3	20,1	3,6	Aubagne
154	5,5	466	9,2	6 924	30,0	34 641	10,7	16,3	-	Bayonne
128	190,9	151	53,9	608	2,9	8 453	21,4	-	-100,0	Beauvais
157	1	295	3	3 171	29	19 552	4	17,5	-	Belfort
284	nc	520	nc	1 250	nc	39 968	nc	25	-	Berre (Etang de)
157	2,6	486	2,3	10 332	13,1	37 860	5,7	14,5	-	Besançon
68	-	199	-6,6	2 220	13,6	16 227	7,5	18,0	20,0	Béziers
93	-	157	-3,1	1 313	12,9	13 241	7,9	13,2	-13,7	Blois
79	1,3	164	-3,9	2 190	13,8	15 340	10,3	13,6	-4,9	Boulogne s/mer
133	-	145	0,7	1 737	12,6	14 272	14,5	14,7	-	Bourg-en-Bresse
111	1,8	222	-2,6	1 884	8,2	17 604	15,8	18,2	-0,5	Bourges
195	14,0	586	2,8	11 871	6,4	49 511	7,3	16,4	2,5	Brest
33	-2,9	57	-	622	7,1	5 150	5,8	-	-	Brive-la-Gaillarde
66	-	169	1,8	586	-4,1	16 291	13,8	19,2	-1,0	Calais
52	10,6	98	5,5	1 970	25,7	11 299	8,1	15,0	-	Chalon s/Saône
131	-3,7	335	1,1	4 831	23,8	25 800	8,6	17,4	-1,7	Chambéry
59	-	121	-4,0	1 909	24,4	8 690	-4,0	15,2	-	Charleville-Mézières
101	42,3	151	15,3	2 547	nc	16 896	nc	17,2	-6,5	Cherbourg
62	-	107	5,1	2 544	11,9	9 613	20,1	22,8	1,3	Cholet
51	-	118	2,6	2 151	9,6	8 790	1,9	13,1	-	Colmar
121	-	152	-	1 421	34,4	12 038	31,3	-	-	Dreux
137	-14,9	487	0,9	82	nc	54 323	11,6	18,8	-6,9	Dunkerque
58	-6,5	117	2,3	1 476	6,2	9 548	3,6	-	-	Evreux

DONNÉES 2022 • CLASSE 2

# Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

RÉSEAU	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2022 /2021 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kitomètres produits en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)
Fos-sur-Mer/ Salon de Provence	177	-	457	-	2 065	3 083	-30	2 069	23
Frejus/ Saint-Raphaël	119	0,5	347	-	874	2 228	7,6	1 978	26,0
Isle d'Abeau (L')	112	0,9	246	-	460	2 577	0,5	2 018	4,5
Laval	101	0,1	433	-	nc	3 339	2,0	4 988	14,7
Limoges	211	-	521	-	496	5 987	4,6	14 133	10,5
Lorient	211	0,4	739	-	1 747	7 894	3,2	19 119	7,1
Mans (Le)	213	0,7	267	-	627	8 415	2,8	25 468	14,2
Maubeuge	129	-0,3	366	-	1 117	2 712	0,5	4 390	2,5
Metz	231	1,5	313	2,2	679	9 402	3,6	21 967	21,2
Montbéliard	142	-0,3	449	-	1 575	4 797	5,8	7 784	13,6
Nancy Suburbain	267	63,4	296	5,3	306	2 394	8,7	1 463	10,4
Nîmes	247	-0,1	677	-	969	7 679	7,3	11 912	14,5
Niort	125	0,1	815	-	595	3 765	-0,3	5 976	18,6
Pau	184	0,5	414	-	1 169	5 665	2,7	8 951	16,6
Poitiers	201	0,6	1 065	-	2 844	6 555	8,4	11 355	14,4
Quimper	105	0,2	479	-	1 138	4 130	8,4	5 249	18,3
Reims	225	-	179	-	246	6 983	6	18 311	21
Roanne	132	0,6	115	-	294	3 221	-0,2	8 602	18,2
Rochelle (La)	132	0,6	115	-	294	3 221	-0,2	8 602	18,2
Roche s/Yon (La)	102	0,5	499	-	255	2 556	7,9	3 266	17,4
Sète	130	1,2	310	-	302	2 792	1,2	3 281	17,3
Tarbes	129	0,3	615	-	255	2 160	6,8	2 152	56,3
Thionville	192	0,8	375	-	624	4 617	25,2	3 456	4,6
Troyes	178	0,8	890	-	299	3 460	-3,0	6 562	-4,8
Vannes	178	1,0	807	-	371	5 885	8,7	7 544	8,0
<b>Total Classe 2 (48 réseaux)</b>	<b>7 289</b>	<b>3,0</b>	<b>24 515</b>	<b>5,6</b>	<b>38 143</b>	<b>214 558</b>	<b>5,1</b>	<b>396 384</b>	<b>16,0</b>
<b>Total Classe 2 à TCSP (5 réseaux)</b>	<b>899</b>	<b>0,2</b>	<b>1 023</b>	<b>nc</b>	<b>1 886</b>	<b>31 744</b>	<b>5,7</b>	<b>86 759</b>	<b>16,8</b>



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique :** Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2022 /2021 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2022 /2021 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
106	3	192	-3	453	6	9 427	-22	22	37,5	<i>Fos-sur-Mer/ Salon de Provence</i>
76	11,8	73	-5,1	nc	nc	nc	nc	18,6	-0,5	<i>Frejus/ Saint-Raphaël</i>
82	1,2	155	10,1	1 215	3,0	11 435	6,0	18,3	-2,1	<i>Isle d'Abeau (L')</i>
115	12,7	186	0,5	2 035	9,6	14 010	13,3	-	-	<i>Laval</i>
142	1,4	373	3,4	5 103	6,5	26 536	6,1	15,1	-1,9	<i>Limoges</i>
204	1,5	395	2,9	5 625	8,4	38 801	9,4	-	-	<i>Lorient</i>
216	1,9	640	-0,5	12 342	10,6	53 726	9,9	15,1	-	<i>Mans (Le)</i>
85	-2,3	162	0,2	1 137	0,1	14 441	0,4	18,0	-	<i>Maubeuge</i>
225	17,8	611	3,0	15 143	16,4	50 486	17,0	15,9	-0,6	<i>Metz</i>
135	-8,8	268	-11,3	1 853	11,4	21 400	9,6	20,9	6,6	<i>Montbéliard</i>
52	-1,9	82	3,5	1 603	4,5	8 981	11,9	19,5	-	<i>Nancy Suburbain</i>
241	4,3	474	-3,2	5 887	11,5	44 946	14,5	13,8	-1,4	<i>Nîmes</i>
118	-	181	3,6	308	23,2	16 044	7,3	14,8	-	<i>Niort</i>
175	0,6	416	1,7	4 242	14,2	29 700	5,4	16,3	-3,0	<i>Pau</i>
242	-2,0	308	-0,4	5 423	13,9	32 299	14,7	18,5	2,8	<i>Poitiers</i>
120	0,8	167	5,1	2 731	18,0	18 110	22,2	17,2	6,2	<i>Quimper</i>
162	3	552	-1	18 161	23	56 676	13	14,1	-4,7	<i>Reims</i>
86	-1,1	283	0,4	6 512	15,7	21 283	7,8	16,9	-0,6	<i>Roanne</i>
86	-1,1	283	0,4	6 512	15,7	21 283	7,8	16,9	-0,6	<i>Rochelle (La) (RTCR)</i>
62	-	134	1,7	1 605	11,0	10 458	11,2	18,0	-	<i>Roche s/Yon (La)</i>
50	-26,5	149	3,8	1 798	25,9	13 374	12,2	17,3	-5,5	<i>Sète</i>
99	41,4	121	19,8	723	-5,2	9 713	8,1	-	nc	<i>Tarbes</i>
173	-22,4	274	-8,4	2 703	15,0	22 666	37,0	18,2	-3,2	<i>Thionville</i>
118	8,3	282	5,5	3 467	13,1	22 354	17,6	15,7	0,0	<i>Troyes</i>
162	2,5	170	6,8	4 210	6,1	22 255	14,7	15,4	-3,1	<i>Vannes</i>
<b>6 310</b>	<b>7,3</b>	<b>11 893</b>	<b>-3,2</b>	<b>180 773</b>	<b>14,7</b>	<b>1 071 105</b>	<b>9,8</b>	<b>16,9</b>	<b>nc</b>	<b>Total Classe 2 (48 réseaux)</b>
<b>808</b>	<b>5,0</b>	<b>2 424</b>	<b>-1,0</b>	<b>52 706</b>	<b>13,9</b>	<b>213 678</b>	<b>9,4</b>	<b>16,5</b>	<b>nc</b>	<b>Total Classe 2 à TCSP (5 réseaux)</b>

## RATIOS 2022 • CLASSE 2

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

RÉSEAU	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2022 /2021 (en %)
Aix-en-Provence	678	1,3	40,0	-13,9	66,9	8,4	1,7	25,9	13 953	-8,1
Alès	148	1,0	24,3	0,1	17,2	11,7	0,7	11,6	28 887	0,4
Amiens	531	-0,1	36,6	2,5	78,8	40,7	2,2	37,3	14 619	4,5
Angoulême	266	-	41,1	0,1	76,4	13,9	1,9	13,8	21 424	1,4
Annecy	422	0,9	32,3	11,0	71,0	29,4	2,2	16,5	18 848	5,6
Antibes	396	1,0	19,0	2,1	26,7	21,2	1,4	18,7	13 500	-2,9
Arras	365	0,7	34,5	12,5	92,6	6,7	2,7	-5,1	18 951	10,5
Aubagne	424	-0,4	23,6	3,2	52,4	13,1	2,2	9,6	17 353	31,7
Bayonne	777	-19,5	30,7	-17,6	51,1	0,1	1,7	21,5	12 113	-18,3
Beauvais	198	nc	16,4	1,3	27,7	-2,2	1,7	-3,5	11 575	-17,8
Belfort	235	-0,9	38,1	4,4	49,8	14,9	1,3	10,1	18 466	0,6
Berre (Etang de)	381	nc	21,9	nc	15,2	nc	0,7	nc	14 512	nc
Besançon	1 582	0,4	45,7	4,1	149,6	21,4	3,3	16,6	12 014	2,2
Béziers	429	0,6	25,5	-1,5	37,0	28,9	1,4	30,9	16 665	6,0
Blois	138	0,5	28,7	6,2	70,3	7,7	2,4	1,4	20 011	10,2
Boulogne s/mer	554	-0,1	24,2	3,9	29,4	9,5	1,2	5,3	16 809	8,1
Bourg-en-Bresse	108	0,5	20,4	4,6	34,5	8,9	1,7	4,1	19 635	4,5
Bourges	251	-0,3	29,4	13,2	39,0	7,4	1,3	-5,1	15 213	15,9
Brest	986	-	35,9	10,2	82,1	12,5	2,3	2,0	13 195	7,3
Brive-la-Gaillarde	136	-	12,4	-3,4	12,0	34,7	1,0	39,4	23 759	-3,4
Calais	503	-4,4	30,2	11,7	61,4	30,0	2,0	16,3	18 931	4,9
Chalon s/Saône	242	-0,1	25,8	4,5	29,1	8,5	1,1	3,8	29 588	-1,1
Chambéry	271	1,3	35,5	-0,5	45,5	13,1	1,3	13,7	15 126	-0,4
Charleville-Mézières	264	-0,1	18,2	1,0	22,4	12,2	1,2	11,1	17 401	5,2
Cherbourg	127	nc	23,4	nc	22,4	61,3	1,0	-3,7	28 366	nc
Cholet	137	0,4	25,2	6,2	45,6	3,0	1,8	-3,0	25 446	1,4
Colmar	476	-0,2	17,4	-2,0	63,2	5,5	3,6	7,6	17 241	-4,7
Dreux	114	0,2	25,9	30,0	26,9	59,9	1,0	23,0	20 382	30,2
Dunkerque	651	-1,0	47,5	1,5	107,3	17,1	2,3	15,3	19 055	-0,4
Evreux	171	0,6	16,4	1,5	25,1	22,8	1,5	21,0	15 868	-0,2



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique :** Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2022 /2021 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
17 791	-7,1	0,58	12,5	3,36	-9,5	5,63	13,9	17,2	24,3	Aix-en-Provence
33 211	1,1	0,37	-9,6	5,04	-6,0	3,57	4,9	7,2	-3,8	Alès
20 037	3,4	0,37	-15,5	2,54	-24,0	5,47	4,3	14,7	11,3	Amiens
27 996	0,2	0,38	0,1	1,94	-6,1	3,61	6,8	19,5	6,6	Angoulême
22 874	3,7	0,48	-14,3	2,08	-12,2	4,57	2,3	23,3	-2,4	Annecy
17 206	-5,5	0,70	12,0	4,14	-12,0	5,81	4,4	16,8	27,3	Antibes
23 175	12,0	0,21	35,1	1,56	6,7	4,19	1,2	13,5	26,6	Arras
25 013	45,4	-	-	2,58	-2,1	5,73	7,3	-	-	Aubagne
16 071	-17,3	0,74	20,1	3,69	2,2	6,14	24,2	20,0	17,4	Bayonne
14 860	-20,2	0,21	-15,7	2,86	-0,5	4,83	-4,1	7,2	-15,3	Beauvais
23 874	-0,3	0,45	13,1	2,74	-9,0	3,59	0,2	16,2	24,3	Belfort
18 183	nc	0,53	nc	7,62	nc	5,30	nc	7,0	nc	Berre (Etang de)
17 529	3,1	0,54	-7,2	1,98	-13,2	6,48	1,2	27,3	7,0	Besançon
20 650	7,3	0,46	-12,4	3,38	-17,0	4,89	8,6	13,7	5,6	Béziers
23 998	12,9	0,17	4,3	1,73	-0,3	4,23	1,1	9,9	4,6	Blois
21 951	8,4	0,66	4,1	4,59	0,9	5,58	6,3	14,3	3,2	Boulogne s/mer
23 067	4,3	0,36	2,8	2,96	4,6	5,01	8,9	12,2	-1,7	Bourg-en-Bresse
20 719	8,7	0,42	1,0	3,92	8,1	5,21	2,6	10,7	-6,6	Bourges
18 312	9,7	0,67	-5,4	2,80	-4,6	6,40	-2,7	24,0	-0,8	Brest
32 013	-3,4	0,47	-20,5	3,88	-21,4	3,78	9,6	12,1	1,2	Brive-la-Gaillarde
26 441	0,6	0,09	-22,8	2,50	-8,4	5,09	6,6	3,6	-15,7	Calais
39 626	-1,8	0,60	16,0	3,47	-0,2	3,90	3,6	17,4	16,3	Chalon s/Saône
20 476	-1,2	0,74	8,0	3,97	-5,2	5,10	7,8	18,7	13,9	Chambéry
21 210	7,2	0,73	11,0	3,34	-14,4	4,11	-4,9	22,0	29,6	Charleville-Mézières
32 697	nc	0,62	1,3	4,12	0,1	3,94	-3,6	15,1	1,2	Cherbourg
33 408	1,4	0,52	8,2	1,95	16,1	3,53	12,7	26,5	-6,8	Cholet
24 705	8,7	0,29	4,1	1,20	-3,2	4,34	4,2	24,5	7,6	Colmar
23 572	33,2	0,44	-16,1	3,75	-18,1	3,90	0,8	11,8	2,4	Dreux
24 435	-0,4	-	nc	2,59	-3,7	5,85	11,0	0,2	nc	Dunkerque
22 986	2,0	0,52	-14,0	3,37	-16,1	5,15	1,5	15,5	2,5	Evreux

## RATIOS 2022 • CLASSE 2

Populations desservies comprises  
entre 100 000 et 250 000 habitants

RÉSEAU	Habitant desservi par km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2022 /2021 (en %)
Fos-sur-Mer/ Salon de Provence	387	0,1	25,2	1,7	11,7	22,5	0,5	20,5	23 283	5,4
Frejus/ Saint-Raphaël	342	0,5	18,8	7,1	16,7	25,4	0,9	17,0	30 651	13,4
Isle d'Abeau (L')	454	0,9	23,1	-0,4	18,1	3,6	0,8	4,0	16 638	-8,7
Laval	234	0,1	33,0	1,9	49,3	14,6	1,5	12,4	17 950	1,5
Limoges	404	-	28,4	4,6	67,1	10,5	2,4	5,7	16 072	1,2
Lorient	286	0,4	37,4	2,8	90,6	6,7	2,4	3,8	19 996	0,3
Mans (Le)	797	0,7	39,5	2,0	119,6	13,4	3,0	11,1	13 154	3,3
Maubeuge	352	-0,3	21,1	0,8	34,1	2,8	1,6	2,0	16 753	0,4
Metz	739	-0,7	40,7	2,0	95,0	19,4	2,3	17,0	15 383	0,5
Montbéliard	317	-0,3	33,7	6,1	54,7	13,9	1,6	7,3	17 872	19,3
Nancy Suburbain	582	-	14,7	8,7	9,0	10,4	0,6	1,6	29 156	5,0
Nîmes	365	-0,1	31,1	7,4	48,2	14,6	1,6	6,6	16 194	10,9
Niort	154	0,1	30,1	-0,4	47,7	18,5	1,6	18,9	20 860	-3,7
Pau	445	0,5	30,8	2,1	48,6	16,0	1,6	13,6	13 614	0,9
Poitiers	189	0,6	32,6	7,7	56,5	13,7	1,7	5,5	21 283	8,8
Quimper	218	0,2	39,5	8,2	50,2	18,1	1,3	9,1	24 803	3,2
Reims	1 258	-	31,0	6,5	81,4	21,5	2,6	14,1	12 642	7,2
Roanne	150	0,5	24,2	25,8	22,3	9,7	0,9	-12,8	31 864	36,1
Rochelle (La)	1 144	0,6	24,5	-0,8	65,3	17,6	2,7	18,5	11 386	-0,6
Roche s/Yon (La)	205	0,5	25,0	7,3	31,9	16,8	1,3	8,8	19 016	6,1
Sète	418	1,2	21,6	-	25,3	15,9	1,2	15,9	18 754	-2,5
Tarbes	209	0,3	16,8	6,5	16,7	55,8	1,0	46,3	17 854	-10,8
Thionville	512	0,8	24,0	24,1	18,0	3,8	0,7	-16,4	16 855	36,6
Troyes	201	0,8	19,4	-3,8	36,8	-5,6	1,9	-1,8	12 271	-8,1
Vannes	221	1,0	33,0	7,6	42,3	6,9	1,3	-0,7	34 558	1,8
<b>Moyenne Classe 2 (48 réseaux)</b>	<b>295</b>	<b>1,0</b>	<b>29,3</b>	<b>2,0</b>	<b>54,4</b>	<b>12,6</b>	<b>1,8</b>	<b>10,4</b>	<b>17 850</b>	<b>4,2</b>
<b>Moyenne Classe 2 à TCSP (5 réseaux)</b>	<b>879</b>	<b>0,2</b>	<b>35,3</b>	<b>5,2</b>	<b>96,5</b>	<b>16,4</b>	<b>2,7</b>	<b>10,7</b>	<b>13 096</b>	<b>10,3</b>
<b>Moyenne province (138 réseaux)</b>	<b>402</b>	<b>-0,6</b>	<b>31,9</b>	<b>2,9</b>	<b>99,8</b>	<b>16,3</b>	<b>3,1</b>	<b>13,0</b>	<b>14 469</b>	<b>6,9</b>



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique :** Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2022 /2021 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
29 089	3,7	0,22	-13,3	7,19	0,3	3,33	20,8	3,0	-13,6	<i>Fos-sur-Mer/ Salon de Provence</i>
34 494	10,6	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	<i>Frejus/ Saint-Raphaël</i>
21 091	-7,7	0,60	-1,5	5,67	1,4	4,44	5,5	10,6	-2,8	<i>Isle d'Abeau (L')</i>
21 266	1,4	0,41	-4,4	2,81	-1,2	4,20	11,0	14,5	-3,2	Laval
20 694	3,0	0,36	-3,7	1,88	-4,0	4,43	1,4	19,2	0,4	Limoges
24 647	3,9	0,29	1,2	2,03	2,2	4,92	6,1	14,5	-1,0	Lorient
19 313	2,5	0,48	-3,2	2,11	-3,8	6,38	6,9	23,0	0,6	Mans (Le)
23 143	0,7	0,26	-2,4	3,29	-2,1	5,32	-0,1	7,9	-0,3	Maubeuge
19 001	-5,7	0,69	-4,0	2,30	-3,5	5,37	12,9	30,0	-0,5	Metz
23 560	24,6	0,24	-2,0	2,75	-3,5	4,46	3,6	8,7	1,6	Montbéliard
32 656	3,0	1,10	-5,4	6,14	1,3	3,75	3,0	17,8	-6,6	<i>Nancy Suburbain</i>
22 054	11,1	0,49	-2,5	3,77	-	5,85	6,7	13,1	-2,6	Nîmes
24 968	-1,2	0,05	3,9	2,68	-9,5	4,26	7,6	1,9	14,8	Niort
18 093	1,2	0,47	-2,1	3,32	-9,6	5,24	2,7	14,3	8,4	Pau
29 501	8,4	0,48	-0,4	2,84	0,3	4,93	5,9	16,8	-0,8	Poitiers
31 963	3,1	0,52	-0,3	3,45	3,2	4,39	12,7	15,1	-3,4	Quimper
17 454	7,0	0,99	0,9	3,10	-6,8	8,12	6,3	32,0	8,3	Reims
44 250	33,2	0,47	-18,2	3,90	1,1	3,59	-11,8	11,9	-19,1	Roanne
16 918	-1,0	0,76	-2,2	2,47	-8,8	6,61	8,0	30,6	7,3	Rochelle (La)
24 717	8,1	0,49	-5,4	3,20	-5,2	4,09	3,1	15,3	-0,2	Roche s/Yon (La)
22 429	-1,5	0,55	7,3	4,08	-4,4	4,79	10,8	13,4	12,3	Sète
20 574	-15,6	0,34	-39,4	4,51	-30,8	4,50	1,2	7,4	-12,3	Tarbes
nc	nc	0,78	9,9	6,56	30,9	4,91	9,5	11,9	-16,1	Thionville
13 413	-28,3	0,53	18,9	3,41	23,5	6,46	21,2	15,5	-3,8	Troyes
45 836	1,9	0,56	-1,7	2,95	6,2	3,78	5,5	18,9	-7,5	Vannes
<b>22 494</b>	<b>6,7</b>	<b>0,46</b>	<b>-1,0</b>	<b>2,70</b>	<b>-5,4</b>	<b>5,02</b>	<b>4,4</b>	<b>16,2</b>	<b>4,6</b>	<b>Moyenne Classe 2 (48 réseaux)</b>
<b>20 006</b>	<b>13,6</b>	<b>0,61</b>	<b>-3,7</b>	<b>2,46</b>	<b>-6,1</b>	<b>6,73</b>	<b>3,8</b>	<b>24,7</b>	<b>3,8</b>	<b>Moyenne Classe 2 à TCSP (5 réseaux)</b>
<b>22 014</b>	<b>4,5</b>	<b>0,52</b>	<b>-2,9</b>	<b>1,96</b>	<b>-8,3</b>	<b>6,80</b>	<b>3,6</b>	<b>26,8</b>	<b>5,9</b>	<b>Moyenne province (138 réseaux)</b>

DONNÉES 2022 • CLASSE 3

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

RÉSEAU	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2022 /2021 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)
Agde	82	-0,1	387	-	127	800	8,8	589	37,6
Agen	98	-0,2	481	-	779	1 848	8,6	1 799	16,6
Aix-les-Bains	79	26,4	300	97,6	943	1 495	32,2	1 337	33,6
Alençon	58	-0,5	462	-	237	1 006	6,2	995,0	14,4
Annemasse	94	1,8	78	-	153	1 582	-0,3	3 393	30,8
Arcachon	70	-13,7	329	-13,8	1 740	2 596	23,0	1 591	4,2
Auch	33	1	296	-	155	485	-11	474	-6,0
Aurillac	56	0,5	492	-	429	1 263	5,2	1 095	nc
Auxerre	69	-0,6	434	-	1 596	1 560	0,9	1 836	11,3
Bar-le-Duc	35	-1	400	-	202	817	-1	885	5
Bastia	73	-0,2	113	-	278	1 442	21,9	1 996	-17,4
Bayeux	18	0,2	36	-	29	50	3,0	67	21,8
Beaune	52	-1,1	559	-	98	555	5,6	403	1,5
Briançon	13	-2,6	86	-	nc	236	nc	-	-
Châlons-en-Champagne	81	-0,2	810	-	454,5	2 048	1,9	4 034	3,1
Châteauroux	75	0	538	-	250	1 739	5	4 747	6,1
Châtelleraut	74	35,4	727	87,8	555	1 283	17,9	1 482	-0,2
Chaumont	32	-0,4	445	-	250	885	-7,7	513	nc
Concarneau	57	0,9	426	-	1 025	1 369	4,2	1 451	12,6
Creil	90	0,7	83	-	155	2 047	16,7	2 840	18,8
Creusot (Le)	72	-1,1	203	-	121	998	7,3	550	19,8
Dieppe	47	-0,4	129	-	325	1 185	4,4	1 633	23,0
Dôle	56	-0,2	424	-	396	907	4,5	1 184	10,6
Epernay	54	-0,4	536	-	104	752	0,9	927	11,7
Epinal	56	-0,8	115	-	90	1 325	3,4	2 689	18,2
Flers	55	-0,8	568	-	45	476	4,9	419	16,7



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



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C.** : Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2022 /2021 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2022 /2021 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
22	10,0	27	3,8	453	31,7	3 087	12,5	24,7	-2,4	Agde
86	-	111	-	1 031	-5,1	8 594	5,6	17,0	-	Agen
47	11,9	71	12,4	1 220	36,3	6 373	55,5	-	-	Aix-les-Bains
40	-	46	-	625,0	12,6	4045,0	4,0	21,0	-	Alençon
49	-2,0	119	-0,3	2 847	24,8	9 206	7,0	14,1	-2,1	Annemasse
60	-17,8	87	16,0	738	18,6	7 143	24,9	-	-	Arcachon
19	-	24	-9	199	-5,2	2 156	13	18,0	-4,8	Auch
64	4,9	72	-0,3	840	21,4	5 401	12,0	-	-	Aurillac
71	-	43	-	1 181	32,4	7 869	7,3	19,4	1,6	Auxerre
27	-7	36	-	300	-1	2 912	5	18,0	-	Bar-le-Duc
54	-3,6	66	-1,5	721	9,4	5 393	12,4	14,0	26,1	Bastia
5	25,0	3	3,0	40	90,5	225	-8,2	-	-	Bayeux
24	-	25	-3,8	94	-2,1	2 038	6,2	15,4	-	Beaune
5	nc	14	nc	nc	-	nc	-	nc	-	Briançon
61	-	88	-	1 677	33,8	7 541	0,1	17,4	-	Châlons-en-Champagne
42	-	96	9,1	136	116	6 343	13	20,6	20,5	Châteauroux
35	-15,7	53	0,4	852	4,8	4 550	11,8	19,5	-	Châtelleraut
25	-	32	-13,5	700	-4,9	3 947	5,3	15,7	-	Chaumont
48	-2,0	51	1,0	511	9,4	3 396	15,0	-	-	Concarneau
54	1,9	160	15,8	1 422	29,3	10 424	16,8	14,0	2,9	Creil
18	-18,2	44	-5,2	579	18,2	3 915	15,5	19,5	6,6	Creusot (Le)
51	-	66	-4,3	840	17,3	4 681	1,3	12,0	-	Dieppe
34	-	45	-0,7	304	21,6	4 484	2,0	15,9	-	Dôle
24	9,1	43	-	504	-3,1	3 081	7,7	16,0	-	Epernay
31	-	70	-1,4	1 258	25,0	5 817	11,1	-	-	Epinal
11	-	22	-	181	11,0	1 504	3,2	19,6	-	Flers

DONNÉES 2022 • CLASSE 3

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

RÉSEAU	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2022 /2021 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)
Granville	28	nc	84	nc	76	346	36,6	463	43,8
Haguenau	83	56,4	308	32,7	nc	1 470	52,5	2 882	49,6
Honfleur	10	0,1	19	-	202	195	0,4	287	6,3
Laon	43	-0,7	315	-	496	1 084	5,2	1 161	18,6
Libourne	94	0,7	569	-	385	1 903	7,2	1 285	17,7
Lisieux	24	-1,4	37	-	57	268	8,3	449	1,8
Lunéville	22	-0,3	51	-	25	192	-3,1	82	20,6
Mâcon	81	0,9	298	-	109	996	5,4	1 534	13,0
Menton	75	0,1	660	-	453	2 110	-1,3	1 758	33,4
Monaco	38	-	2	-	75	1 349	6,4	6 390	29,2
Montargis	64	-0,3	231	-	648	1 058	1,2	1 430	20,8
Montauban	81	0,6	281	-	395	1 586	0,9	2 096	5,9
Mont-de-Marsan	56	0,5	481	-	129	795	-3,6	656	13,5
Montluçon	62	-0,9	378	-	118	1 054	10,3	884	12,0
Morlaix	67	-0,2	680	-	996	1 703	4,7	2 637	6,0
Moulins	67	-	1 336	-	105	905	-0,6	1 119	21,2
Nevers	66	-1,4	250	-	389	1 829	0,4	3 480	8,3
Oyonnax	65	-0,3	689	-	471	556	4,8	619	10,5
Puy-en-Velay (Le)	50	-0,8	139	-	4 387	2 171	-2,5	1 206	14,6
Quimperlé	94	0,4	1 004	-	838	1 295	nc	746	nc
Riom	69	0,3	402	-	269	1 219	8,7	633	19,9
Rochefort	65	0,6	421	-	242	1 897	2,6	1 356	9,9
Rodez	59	0,1	205	-	514	1 046	21,5	1 883	19,4
Royan	86	0,8	604	-	2 462	1 980	4,1	1 151	15,3



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



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau











**En italique** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C.** : Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2022 /2021 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2022 /2021 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
16	-15,8	33	nc	181	nc	1 792	93,5	14,0	4,5	<i>Granville</i>
33	37,5	59	35,5	905	28	4 729	29,7	17,4	8,1	<i>Haguenau</i>
8	-	8	-	218	0,5	992	13,1	16,2	2,5	<i>Honfleur</i>
36	-	64	0,8	1 104	15,7	5 477	14,5	18,1	-	<i>Laon</i>
37	nc	61	-	251	124,1	4 960	8,6	14,9	-1,3	<i>Libourne</i>
11	-	15	-	214	8,1	1 446	8,3	12,0	7,1	<i>Lisieux</i>
3	-25,0	10	-	59	-3,3	878	-1,8	21,4	-	<i>Lunéville</i>
31	10,7	51	-	526	12,9	4 158	9,5	15,6	-	<i>Mâcon</i>
71	7,6	134	2,1	1 953	24,2	11 819	8,1	14,2	-	<i>Menton</i>
50	11,1	154	4,1	4 274	23,0	12 857	6,8	11,7	-	<i>Monaco</i>
43	7,5	60	-3,4	885	19,4	5 112	9,2	-	-	<i>Montargis</i>
57	-	82	-	972	26,2	6 345	7,5	15,5	-	<i>Montauban</i>
33	3,1	48	-1,8	322	27,3	3 608	12,1	-	-	<i>Mont-de-Marsan</i>
41	7,9	54	-12,0	601	-2,0	4 882	15,3	24,4	36,3	<i>Montluçon</i>
66	-	68	-2,3	478	-31,1	6 385	8,7	15,1	-14,2	<i>Morlaix</i>
30	11,1	49	-2,0	685	21,7	3 776	4,6	17,6	nc	<i>Moulins</i>
47	-	95	-	1 285	13,4	7 493	7,3	19,2	-	<i>Nevers</i>
28	-3,4	34	-	267	24,8	2 487	6,4	18,4	1,1	<i>Oyonnax</i>
114	6,5	81	-4,7	633	6,2	4 878	6,6	18,8	-	<i>Puy-en-Velay (Le)</i>
62	nc	73	nc	439	nc	5 186	nc	28,9	nc	<i>Quimperlé</i>
63	-	58	0,5	466	22,6	3 182	5,7	21,8	-	<i>Riom</i>
44	10,0	64	6,7	822	12,8	5 742	7,6	22,5	-	<i>Rochefort</i>
55	-	79	0,6	503	17,5	6 015	7,2	12,3	-	<i>Rodez</i>
71	7,6	84	17,6	1 075	24,0	7 490	4,8	22,5	-25,2	<i>Royan</i>

DONNÉES 2022 • CLASSE 3

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

RÉSEAU	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2022 /2021 (en %)	Surface des communes desservies en km <sup>2</sup>	Var. 2022 /2021 (en %)	Longueur des lignes en Km	Kilomètres produits en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages en milliers	Var. 2022 /2021 (en %)
Saint-Avoid 	53	-0,7	348	-	250	756	15,8	620	nc
Saint-Claude 	9	-0,9	70	-	32	168	0,8	167	11,3
Saint-Dié 	76	-0,8	980	-	1 171	1 598	nc	520	20,6
Saint-Dizier 	58	0,2	958	3,0	54	1 268	6,2	802	-5,8
Saint-Jean-De-Luz / Urbain pays basque	82	1,0	337	-	1 070	1 337	3,7	642	-14,2
Saint-Malo	88	0,8	246	-	1 685	3 488	-0,9	4 779	23,4
Saint-Quentin	81	-0,8	293	-	64	1 688	1,4	4 773	12,9
Saintes	63	0,5	475	-	609	1 286	4,1	1 710	8,6
Sens 	61	0,2	375	-	524	1 025	18,6	966	16,4
Val de Briey 	78	-0,1	603	-	1 738	1 803	0,6	1 642	2,9
Verdun 	29	-0	301	-	79	446	9	401	10
Vesoul 	33	-0,3	145	-	132	655	4,0	620	18,8
Vichy 	55	1,2	87	-	67	883	1,8	1 104	22,3
Vienne	94	0,7	419	-	604	2 023	nc	2 181	64,7
Vierzon	26	-1,7	75	-	41	372	7,3	506	21,1
Villefranche s/Saône	74	-0,4	161	-3,7	nc	1 144	24,4	3 823	18,9
Voiron (Réunir Dauphiné) 	30	0,3	35	-	41	63	-	913	-8,7
<b>Total Classe 3 (63 réseaux)</b>	<b>3 669</b>	<b>2,0</b>	<b>23 192</b>	<b>2,7</b>	<b>28 430</b>	<b>72 388</b>	<b>10,8</b>	<b>88 309</b>	<b>17,3</b>
<b>Total moins de 50 000 hab. (12 réseaux)</b>	<b>383</b>	<b>-0,5</b>	<b>2 096</b>	<b>nc</b>	<b>1 939</b>	<b>9 420</b>	<b>2,0</b>	<b>13 998</b>	<b>12,9</b>



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



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C.** : Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2022 /2021 (en %)	Effectif du personnel	Var. 2022 /2021 (en %)	Recettes commerciales (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépenses de fonctionnement (k€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
32	-	38	-	258	7,5	3 508	9,7	-	-	Saint-Avold
7	-	9	-	85	13,3	588	-1,2	-	-	Saint-Claude
68	353,3	71	nc	4 240	nc	4 700	nc	-	-	Saint-Dié
40	-2,4	48	-4,0	510	3,0	3 668	3,6	23	-	Saint-Dizier
20	-	48	-1,0	3 277	nc	5 665	3,7	16	-1,2	Saint-Jean-De-Luz / Urbain pays basque
80	6,7	143	5,3	2 504	29,7	11 925	16,8	17,8	-1,2	Saint-Malo
43	-	100	-2,2	2 136	34,4	8 637	4,6	13,6	-	Saint-Quentin
44	-2,2	54	2,8	726	15,1	4 917	14,6	19,1	-	Saintes
44	15,8	40	-	759	6,2	4 763	9,8	-	-	Sens
79	-1,3	74	-	147	7,3	4 376	0,7	-	-	Val de Briey
13	-	20	4,8	225	7,7	2 029	7	16,5	-2	Verdun
23	-	27	-	364	23,0	2 308	6,3	-	-	Vesoul
21	5,0	53	2,3	599	-1,6	4 171	7,9	14,3	-7,7	Vichy
113	242,4	141	nc	877	26,4	10 458	nc	13,9	3,0	Vienne
15	-	26	3,5	233	14,8	2 157	14,0	14,3	-	Vierzon
51	75,9	81	22,0	1 155	0,4	6 215	13,7	11,2	-11,1	Villefranche s/Saône
14	-	33	-	2 788	11,0	2 580	22,4	12,0	-	Voiron (Réunir Dauphiné)
<b>2 389</b>	<b>21,9</b>	<b>3 656</b>	<b>8,8</b>	<b>47 744</b>	<b>19,7</b>	<b>285 928</b>	<b>14,2</b>	<b>17,1</b>	<b>nc</b>	<b>Total Classe 3 (63 réseaux)</b>
<b>285</b>	<b>3,7</b>	<b>533</b>	<b>-1,4</b>	<b>9 012</b>	<b>-0,5</b>	<b>43 505</b>	<b>7,2</b>	<b>15,3</b>	<b>nc</b>	<b>Total moins de 50 000 hab. (12 réseaux)</b>

RATIOS 2022 • CLASSE 3

# Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

RÉSEAU	Habitant desservi par km2	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2022 /2021 (en %)
Agde	211	-0,1	9,8	9,0	7,2	37,8	0,7	26,5	29 648	4,8
Agen	204	-0,2	18,8	8,8	18,3	16,8	1,0	7,3	16 603	8,6
Aix-les-Bains	265	-36,0	18,8	4,6	16,8	5,7	0,9	1,0	21 209	17,6
Alençon	125	-0,5	17,5	6,6	17,3	14,9	1,0	7,7	21 870	6,2
Annemasse	1 198	1,8	16,9	-2,0	36,2	28,5	2,1	31,1	13 327	-
Arcachon	211	0,1	37,3	42,6	22,9	20,8	0,6	-15,3	29 904	6,0
Auch	112	1,0	14,6	-12,2	14,2	-6,9	1,0	6,0	20 204	-2,1
Aurillac	113	0,5	22,7	4,7	19,7	-46,6	0,9	-48,9	17 588	5,5
Auxerre	160	-0,6	22,5	1,4	26,4	11,9	1,2	10,3	36 288	0,9
Bar-le-Duc	88	-1,0	23,3	0,3	25,3	5,9	1,1	5,7	22 703	-0,8
Bastia	645	-0,2	19,8	22,2	27,5	-17,2	1,4	-32,2	21 849	23,7
Bayeux	495	0,2	2,8	2,8	3,7	21,6	1,3	18,3	14 715	-
Beaune	93	-1,1	10,6	6,8	7,7	2,7	0,7	-3,9	22 206	9,8
Briançon	152	-2,6	18,1	nc	-	-	-	nc	16 850	nc
Châlons-en-Champagne	100	-0,2	25,1	2,1	49,5	3,3	2,0	1,2	23 350	1,9
Châteauroux	140	0,4	23,1	4,6	62,9	5,8	2,7	1,1	18 113	-3,8
Châtelleraut	102	-27,9	17,3	-12,9	20,0	-26,3	1,2	-15,3	24 115	17,4
Chaumont	72	-0,4	27,7	-7,3	16,0	-6,7	0,6	0,7	27 656	6,7
Concarneau	135	0,9	23,8	3,3	25,3	11,5	1,1	8,0	27 100	3,2
Creil	1 075	0,7	22,8	15,9	31,7	18,0	1,4	1,8	12 811	0,8
Creusot (Le)	353	-1,1	13,9	8,6	7,7	21,2	0,6	11,6	22 629	13,2
Dieppe	363	-0,4	25,3	4,8	34,8	23,5	1,4	17,8	17 876	9,1
Dôle	132	-0,2	16,1	4,7	21,1	10,7	1,3	5,8	20 024	5,2
Epernay	101	-0,4	13,9	1,3	17,2	12,1	1,2	10,6	17 484	0,9
Epinal	485	-0,8	23,8	4,3	48,3	19,2	2,0	14,4	18 872	4,9
Flers	96	-0,8	8,7	5,7	7,7	17,6	0,9	11,3	21 618	4,9



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique :** Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2022 /2021 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
34 804	8,8	0,77	-4,3	5,24	-18,3	3,86	3,4	14,7	17,1	Agde
19 807	8,6	0,57	-18,6	4,78	-9,4	4,65	-2,8	12,0	-10,1	Agen
24 512	15,1	0,91	2,1	4,77	16,4	4,26	17,6	19,1	-12,3	Aix-les-Bains
26 474	6,2	0,63	-1,5	4,07	-9,0	4,0	-2,0	15,5	8,2	Alençon
18 721	0,3	0,84	-4,5	2,71	-18,2	5,82	7,3	30,9	16,7	Annemasse
34 154	5,2	0,46	13,9	4,49	19,8	2,75	1,5	10,3	-5,0	Arcachon
23 091	-2,9	0,46	13,9	4,55	19,6	4,45	26,9	10,3	-5,0	Auch
21 188	7,7	0,77	<i>nc</i>	4,93	<i>108,4</i>	4,28	6,4	15,6	8,4	Aurillac
45 893	0,9	0,64	19,0	4,29	-3,6	5,0	6,3	15,0	23,4	Auxerre
27 244	-0,8	0,34	-5,6	3,29	0,3	3,56	6,0	10,3	-5,9	Bar-le-Duc
24 863	28,2	0,36	32,4	2,70	36,0	3,74	-7,8	13,4	-2,6	Bastia
14 715	-	0,60	56,4	3,36	-24,6	4,50	-10,8	17,8	<i>nc</i>	Bayeux
23 132	5,6	0,23	-3,5	5,06	4,6	3,67	0,6	4,6	-7,8	Beaune
<i>nc</i>	-	<i>nc</i>	-	<i>nc</i>	-	-	<i>nc</i>	<i>nc</i>	-	Briançon
28 168	1,9	0,42	29,8	1,87	-2,9	3,68	-1,7	22,2	33,7	Châlons-en-Champagne
22 879	11,9	-	-	1,34	6,8	3,65	8,0	2,1	90,5	Châteauroux
30 045	21,5	0,57	5,0	3,07	12,1	3,55	-5,1	18,7	-6,3	Châtellerault
34 038	6,5	1,36	2,3	7,69	13,3	4,46	14,1	17,7	-9,7	Chaumont
32 201	3,0	0,35	-2,8	2,34	2,1	2,48	10,3	15,0	-4,8	Concarneau
16 550	-	0,50	8,8	3,67	-1,7	5,1	0,1	13,6	10,7	Creil
28 595	7,3	1,05	-1,4	7,12	-3,6	3,92	7,6	14,8	2,3	Creusot (Le)
19 753	4,4	0,51	-4,6	2,87	-17,6	3,95	-2,9	17,9	15,8	Dieppe
23 561	5,3	0,26	10,0	3,79	-7,7	4,94	-2,4	6,8	19,2	Dôle
25 061	0,9	0,54	-13,2	3,32	-3,5	4,10	6,7	16,4	-10,0	Epernay
20 319	0,2	0,47	5,8	2,16	-6,0	4,39	7,5	21,6	12,5	Epinal
27 977	4,9	0,43	-4,9	3,59	-11,6	3,16	-1,6	12,0	7,6	Flers

## RATIOS 2022 • CLASSE 3

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

RÉSEAU	Habitant desservi par km2	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2022 /2021 (en %)
Granville	329	nc	12,5	nc	16,7	-31,4	1,3	5,3	10 485	-30,5
Haguenau	270	17,9	17,7	-2,5	34,7	-4,4	2,0	-1,9	24 992	12,6
Honfleur	500	0,1	20,4	0,3	30,1	6,2	1,5	5,9	25 261	0,4
Laon	136	-0,7	25,3	5,9	27,1	19,5	1,1	12,8	17 063	4,3
Libourne	165	0,7	20,3	6,5	13,7	16,9	0,7	9,7	31 194	7,2
Lisieux	631	-1,4	11,4	9,8	19,1	3,3	1,7	-6,0	17 835	8,3
Lunéville	427	-0,3	8,8	-2,8	3,7	20,9	0,4	24,4	19 748	-3,1
Mâcon	272	0,9	12,3	4,5	18,9	12,1	1,5	7,3	19 522	5,4
Menton	114	0,1	28,1	-1,4	23,4	33,3	0,8	35,2	15 770	-3,3
Monaco	18 438	-	35,2	6,4	166,6	29,2	4,7	21,5	8 760	2,2
Montauban	288	0,6	19,6	0,3	25,9	5,3	1,3	5,0	19 347	0,9
Montargis	279	-0,3	16,4	1,5	22,2	21,2	1,4	19,4	17 656	4,7
Mont-de-Marsan	117	0,5	14,1	-4,1	11,7	12,9	0,8	17,7	16 563	-1,8
Montluçon	163	-0,9	17,1	11,3	14,3	13,1	0,8	1,6	19 666	25,3
Morlaix	98	-0,2	25,6	4,8	39,6	6,2	1,5	1,3	25 075	7,1
Moulins	50	-	13,6	-0,6	16,8	21,2	1,2	22,0	18 659	1,4
Nevers	266	-1,4	27,5	1,8	52,4	9,8	1,9	7,9	19 191	0,4
Oyonnax	94	-0,3	8,6	5,1	9,5	10,8	1,1	5,4	16 359	4,8
Puy-en-Velay (Le)	355	-0,8	43,8	-1,7	24,4	15,6	0,6	17,6	26 670	2,3
Quimperlé	94	0,4	13,7	nc	7,9	nc	0,6	nc	17 815	nc
Riom	173	0,3	17,6	8,4	9,1	19,5	0,5	10,3	21 059	8,2
Rochefort	155	0,6	29,1	2,0	20,8	9,2	0,7	7,1	29 643	-3,8
Rodez	289	0,1	17,7	21,4	31,8	19,3	1,8	-1,8	13 207	20,8
Royan	143	0,8	23,0	3,3	13,4	14,4	0,6	10,7	23 572	-11,5



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



**TCSP** : Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique** : Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C.** : Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2022 /2021 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
12 815	-35,2	0,39	<i>nc</i>	3,87	34,6	5,18	41,7	10,1	<i>nc</i>	<i>Granville</i>
26 816	12,4	0,31	-14,7	1,64	-13,3	3,22	-14,9	19,1	-1,6	<i>Haguenau</i>
30 393	0,4	0,76	-5,5	3,46	6,4	5,10	12,6	22,0	-11,2	<i>Honfleur</i>
21 889	7,3	0,95	-2,4	4,72	-3,4	5,05	8,9	20,2	1,1	<i>Laon</i>
32 808	7,2	0,20	90,4	3,86	-7,7	2,61	1,3	5,1	<i>nc</i>	<i>Libourne</i>
22 294	8,3	0,48	6,2	3,22	6,4	5,41	0,0	14,8	-0,2	<i>Lisieux</i>
24 558	-3,1	0,72	-19,8	10,71	-18,6	4,58	1,3	6,7	-1,5	<i>Lunéville</i>
23 154	5,4	0,34	-0,1	2,71	-3,1	4,18	3,9	12,7	3,1	<i>Mâcon</i>
18 509	-1,0	1,11	-6,9	6,72	-18,9	5,60	9,6	16,5	14,8	<i>Menton</i>
12 848	1,3	0,67	-4,9	2,01	-17,3	9,53	0,4	33,2	15,1	<i>Monaco</i>
24 038	0,9	0,46	19,2	3,03	1,6	4,00	6,6	15,3	17,4	<i>Montauban</i>
22 598	1,6	0,62	-1,1	3,57	-9,6	4,8	8,0	17,3	9,3	<i>Montargis</i>
18 068	-0,5	0,49	12,1	5,50	-1,2	4,54	16,2	8,9	13,6	<i>Mont-de-Marsan</i>
24 744	43,4	0,68	-12,5	5,52	2,9	4,63	4,5	12,3	-14,9	<i>Montluçon</i>
31 589	-2,1	0,18	-35,0	2,42	2,5	3,75	3,9	7,5	-36,6	<i>Morlaix</i>
22 910	-0,6	0,61	0,4	3,37	-13,7	4,17	5,3	18,1	16,3	<i>Moulins</i>
23 813	0,4	0,37	4,7	2,15	-0,9	4,10	6,9	17,1	5,7	<i>Nevers</i>
16 854	-1,5	0,43	12,9	4,02	-3,8	4,47	1,5	10,7	17,3	<i>Oyonnax</i>
37 174	3,9	0,52	-7,4	4,04	-7,1	2,25	9,3	13,0	-0,3	<i>Puy-en-Velay (Le)</i>
21 267	<i>nc</i>	0,59	<i>nc</i>	6,95	<i>nc</i>	4,00	<i>nc</i>	8,5	<i>nc</i>	<i>Quimperlé</i>
22 210	8,1	0,74	2,3	5,03	-11,9	2,61	-2,8	14,6	16,0	<i>Riom</i>
32 822	-4,5	0,61	2,6	4,23	-2,1	3,03	4,9	14,3	4,8	<i>Rochefort</i>
16 576	23,5	0,27	-1,6	3,19	-10,2	5,75	-11,8	8,4	9,6	<i>Rodez</i>
30 415	-9,9	0,93	7,5	6,51	-9,1	3,78	0,7	14,4	18,3	<i>Royan</i>

## RATIOS 2022 • CLASSE 3

## Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

RÉSEAU	Habitant desservi par km2	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par habitant	Var. 2022 /2021 (en %)	Voyages par kilomètre	Var. 2022 /2021 (en %)	Kilomètres par salarié	Var. 2022 /2021 (en %)
Saint-Avoid	154	-0,7	14,1	16,6	11,6	139,3	0,8	105,1	19 890	15,8
Saint-Claude	130	-0,9	18,3	1,7	18,3	12,4	1,0	10,5	18 228	0,8
Saint-Dié	77	-0,8	21,1	nc	6,9	21,6	0,3	-41,0	22 512	-2,0
Saint-Dizier	60	-2,7	21,9	5,9	13,9	-6,0	0,6	-11,3	26 408	10,6
Saint-Jean-De-Luz /Urbain pays basque	244	1,0	16,2	2,7	7,8	-15,0	0,5	-17,2	27 624	4,7
Saint-Malo	357	0,8	39,8	-1,7	54,5	22,4	1,4	24,5	24 358	-5,9
Saint-Quentin	278	-0,8	20,7	2,2	58,6	13,8	2,8	11,3	16 813	3,7
Saintes	132	0,5	20,5	3,5	27,2	8,1	1,3	4,4	23 686	1,2
Sens	162	0,2	16,9	18,3	15,9	16,1	0,9	-1,8	25 626	18,6
Val de Briey	129	-0,1	23,3	0,7	21,2	3,1	0,9	2,3	24 369	0,6
Verdun	95	-0,3	15,6	9,1	14,0	10,8	0,9	1,5	22 773	3,8
Vesoul	228	-0,3	18,8	4,3	18,7	19,1	1,0	14,2	23 491	4,0
Vichy	640	1,2	15,9	0,5	19,9	20,8	1,3	20,1	16 754	-0,5
Vienne	224	0,7	21,6	nc	23,3	63,6	1,1	nc	14 326	nc
Vierzon	343	-1,7	14,6	9,2	19,8	23,2	1,4	12,8	14 094	3,7
Villefranche s/Saône	458	3,5	15,5	24,8	51,7	19,3	3,3	-4,4	14 217	2,0
Voiron (Réunir Dauphiné)	854	0,3	2,1	-0,3	30,2	-9,0	14,6	-8,7	1 926	-
<b>Moyenne Classe 3 (63 réseaux)</b>	<b>167</b>	<b>-4,7</b>	<b>19,8</b>	<b>8,7</b>	<b>24,1</b>	<b>15,1</b>	<b>1,2</b>	<b>5,9</b>	<b>19 953</b>	<b>4,4</b>
<b>Moyenne -50 000 hab. (12 réseaux)</b>	<b>183</b>	<b>-19,7</b>	<b>24,6</b>	<b>4,2</b>	<b>36,6</b>	<b>4,2</b>	<b>1,5</b>	<b>7,5</b>	<b>17 660</b>	<b>2,8</b>
<b>Moyenne province (138 réseaux)</b>	<b>402</b>	<b>-0,6</b>	<b>31,9</b>	<b>2,9</b>	<b>99,8</b>	<b>16,3</b>	<b>3,1</b>	<b>13,0</b>	<b>14 469</b>	<b>6,9</b>



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



**TCSP :** Présence d'un transport en commun en site propre dans le réseau

**En italique :** Réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (les données affichées peuvent être biaisées).

**N.C. :** Variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...), ou donnée non connue.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2022 /2021 (en %)	Recette par voyage (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2022 /2021 (en %)	Dépense par kilomètre (€)	Var. 2022 /2021 (en %)	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2022 /2021 (en %)	RÉSEAU
22 903	15,8	0,42	-54,7	5,66	-53,8	4,64	-5,2	7,4	-2,0	Saint-Avold
20 704	0,8	0,51	1,8	3,52	-11,2	3,51	-1,9	14,5	14,7	Saint-Claude
24 218	nc	8,15	nc	9,04	nc	2,94	nc	90,2	nc	Saint-Dié
28 808	11,0	0,64	9,3	4,57	9,9	2,89	-2,5	13,9	-0,5	Saint-Dizier
32 295	4,7	5,10	nc	8,82	20,9	4,24	0,1	57,8	nc	Saint-Jean-De-Luz /Urbain pays basque
29 385	-6,5	0,52	5,1	2,50	-5,3	3,4	17,9	21,0	11,0	Saint-Malo
20 289	2,0	0,45	19,1	1,81	-7,3	5,12	3,2	24,7	28,5	Saint-Quentin
28 902	5,0	0,42	5,9	2,88	5,5	3,8	10,2	14,8	0,4	Saintes
32 032	18,6	0,79	-8,8	4,93	-5,6	4,65	-7,4	15,9	-3,4	Sens
34 679	0,6	0,09	-73,6	2,67	-2,2	2,43	0,1	3,4	-73,0	Val de Briey
27 897	15,6	0,56	-2,5	5,06	-2,9	4,55	-1,4	11,1	0,4	Verdun
26 477	4,0	0,59	3,5	3,72	-10,5	3,69	2,3	15,8	15,7	Vesoul
21 430	2,5	0,54	-19,5	3,78	-11,7	4,72	6,0	14,4	-8,9	Vichy
18 524	nc	0,40	-23,3	4,80	nc	5,17	nc	8,4	nc	Vienne
19 180	0,7	0,46	-5,2	4,26	-5,8	5,80	6,2	10,8	0,7	Vierzon
17 340	-12,8	0,30	-15,5	1,63	-4,3	5,4	-8,5	18,6	-11,7	Villefranche s/Saône
2 052	-	3,05	21,6	2,83	34,1	41,21	22,4	108,1	-9,3	Voiron (Réunir Dauphiné)
<b>24 421</b>	<b>3,5</b>	<b>0,53</b>	<b>1,8</b>	<b>3,20</b>	<b>-2,9</b>	<b>4,18</b>	<b>3,8</b>	<b>16,7</b>	<b>4,8</b>	<b>Moyenne Classe 3 (63 réseaux)</b>
<b>23 120</b>	<b>4,9</b>	<b>0,6</b>	<b>7,6</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>4,6</b>	<b>7,0</b>	<b>20,7</b>	<b>15,0</b>	<b>Moyenne -50 000 hab. (12 réseaux)</b>
<b>22 014</b>	<b>4,5</b>	<b>0,52</b>	<b>-2,9</b>	<b>1,96</b>	<b>-8,3</b>	<b>6,80</b>	<b>3,6</b>	<b>26,8</b>	<b>5,9</b>	<b>Moyenne province (138 réseaux)</b>

# 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 réduction 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'UTPF.

## 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'UTPF

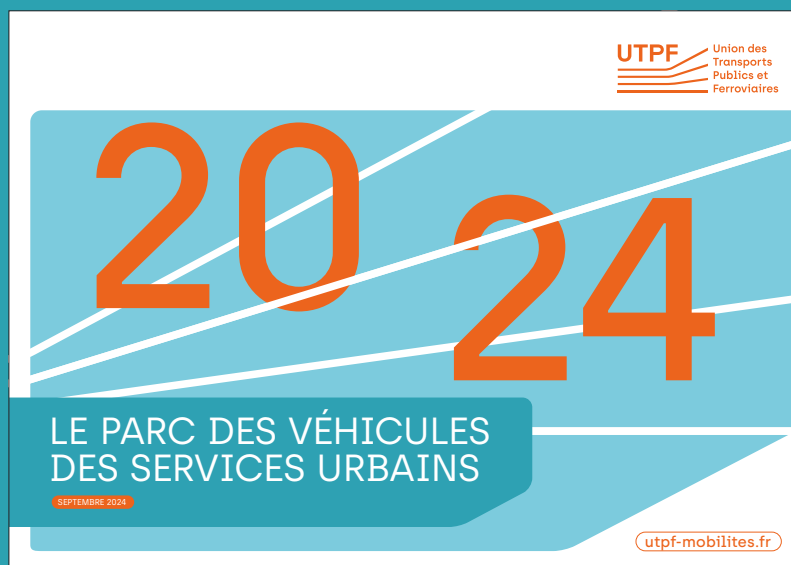


## Le décodeur du Transport Public 24 idées reçues

Les idées reçues sur le transport public sont encore nombreuses. Le décodeur du transport public, élaboré par l'UTPF, décortique ces différents lieux communs pour mieux y distinguer le vrai du faux, en s'appuyant sur les travaux de l'UTPF et de ses partenaires. Cet argumentaire à glisser entre toutes les mains vise à outiller les professionnels du transport public et les décideurs, pour mener des politiques de mobilité ambitieuses. Qu'il s'agisse d'offre, de financement, ou encore d'évolution des usages, ce sont au total 24 idées reçues qui sont examinées, décortiquées, et décodées.

## Le parc des véhicules des services urbains 2024

La quatorzième édition du Parc des véhicules des services urbains est parue. Cette publication est le résultat d'une enquête de l'UTPF menée auprès de 150 réseaux de transport en France, soit 95% de ses adhérents. L'étude offre un panorama détaillé des véhicules utilisés dans les transports publics urbains, notamment les autobus et systèmes de transport guidés (métros et tramways en particulier).



Retrouvez toutes  
les publications sur

[utpf-mobilites.fr](https://utpf-mobilites.fr)

# Présentation de l'UTPF

## Les Chiffres Clés du transport public sont une des publications annuelles de l'UTPF

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. L'UTPF représente près de 200 entreprises soit l'équivalent de 213 000 salariés répartis sur le territoire français. Dans le transport urbain, l'UTPF 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, Moventis 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'UTPF 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, RDT 13, RRT PACA, SBB Cargo international, SNCF Gares & Connexions, Groupe SNCF, SNCF Voyageurs, Thalys International – THI Factory, Transdev, TRENITALIA France. Depuis janvier 2013, l'UTPF accueille également des gestionnaires d'infrastructure (LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

L'UTPF compte également plus de 35 membres associés.

Prix de vente unique de la publication  
incluant la version numérique :  
**300,00 € HT + TVA à 20 %**  
**+ frais de port**

**Responsable de la publication :** Florence Sautejeau, Déléguée générale

**Réalisation :** Alice Bosler, Chargée de mission,  
Véronique Theroux, Assistante de direction,  
Département « Affaires économiques, techniques et prospective »

**Conception graphique :** Annabel Deschamps

**Crédit photo :** Bruno Mazodier

**Impression :** ICS-Imprimerie



Édité en octobre 2024



**Union des Transports Publics et Ferroviaires**  
17, rue d'Anjou - 75008 Paris - Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51



[utpf-mobilites.fr](http://utpf-mobilites.fr)