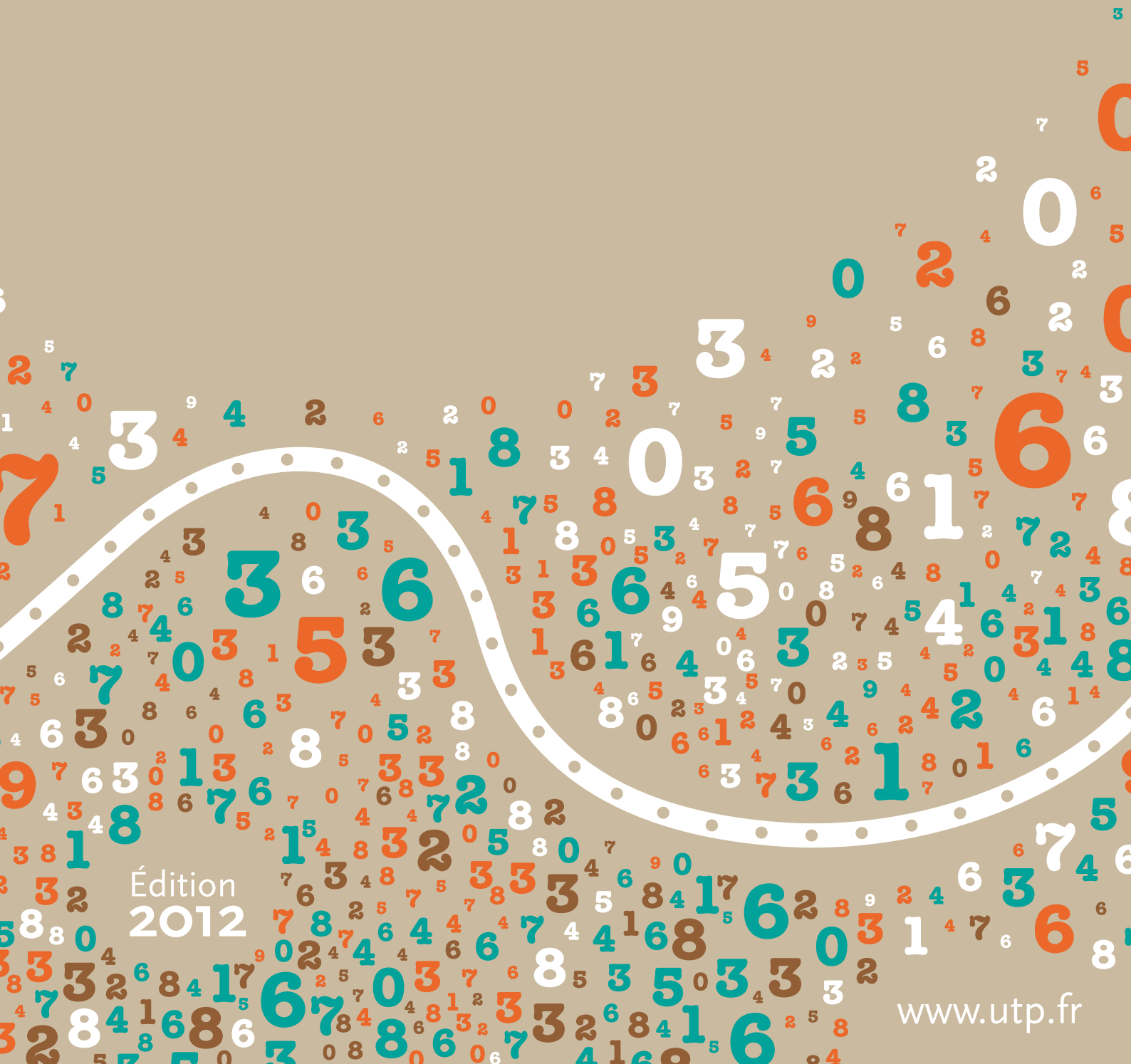


Les chiffres clés du transport public urbain 2011



Édition
2012

www.utp.fr

Sommaire

Les résultats de l'activité des réseaux de transport public urbain pour l'année 2011 sont établis par l'UTP à partir d'une enquête annuelle commune à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM / MEDDE), au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), au Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et à l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). Les résultats publiés sont ceux extraits de la base de données commune au 12 octobre 2012.

Le secteur des transports publics urbains dans son contexte macroéconomique	p. 4
La mise en œuvre de l'obligation d'information du contenu en CO₂ des prestations de transport	p. 8
Les principaux résultats de l'année 2011	p. 10
Évolution sur un an	p. 12
Évolution sur 10 ans	p. 16
Les données et ratios 2011	p. 22
Populations desservies supérieures à 250 000 habitants (classe 1)	p. 22
Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants (classe 2)	p. 26
Populations desservies inférieures à 100 000 habitants (classe 3)	p. 34
Lexique	p. 46

PRINCIPAUX RÉSULTATS

151 réseaux (province + RATP, hors SNCF)

31,2 millions d'habitants desservis par des transports publics urbains, dont 23,2 dans 2 827 communes de province

5,6 milliards de voyages réalisés, dont 44,5% en province

952 millions de kilomètres parcourus en bus, tramway, val ou métro, dont 75,3% en province

93 168 femmes et hommes travaillent dans ce secteur d'activité, dont 54,4% en province

7 milliards d'euros de chiffre d'affaires (dépenses d'exploitation)

Province

110 voyages par habitant desservi

30,9 kilomètres produits par habitant desservi

Une recette au voyage de **0,50 euro** pour une dépense au voyage de **1,48 euro**

Editorial



Une attractivité croissante, mais à quel(s) prix ?

Faut-il se réjouir que le transport public urbain séduise de plus en plus de voyageurs ? À cette question volontairement provocatrice, qui se préoccupe de qualité de vie, de sécurité des déplacements, de préservation de l'environnement, de solidarité entre les générations, de droit à la mobilité, répondra naturellement « *oui, bien sûr !* ». Pourtant, le transport public urbain est aujourd'hui dans une situation inédite tout autant que délicate.

Malgré le regain de clientèle à un niveau identique à celui observé dans les années dites exceptionnelles de 2007 et 2008 (+5 % en 2011), la recette par voyage continue de fondre (-0,4 %). Et le taux de couverture des dépenses par les recettes commerciales poursuit sa dégradation.

En effet, la hausse de la fréquentation fait écho à la montée en puissance de l'offre de transport, tant en couverture spatiale qu'en volume horaire, au cours des dernières années. Or, cette stratégie a un coût. Et aujourd'hui, du redressement du ratio R/D dépendent la pérennisation des services et la fidélisation de voyageurs.

Les stratégies de productivité interne des opérateurs ont certes porté leurs fruits en 2011, mais la progression des dépenses reste vive.

Il est donc urgent de résoudre l'équation suivante : comment maintenir un rythme de production soutenu et de qualité pour répondre à une demande croissante si les voyageurs contribuent de moins en moins au coût de leur déplacement ?

Une partie de la réponse se trouve sans conteste dans l'élargissement attendu des compétences des autorités organisatrices de transport urbain, qui, légitimes à faire des choix de partage de la voirie et de stationnement, donneraient davantage la priorité aux modes collectifs, engendrant ainsi des gains de productivité externes à même de soulager leurs budgets transport. Des bus plus rapides et plus fréquents, des temps de parcours encore plus fiables rendraient alors plus acceptable une revalorisation des tarifs pour les clientèles qui en ont les capacités contributives.

Bruno Gazeau
Délégué général

Le secteur des transports publics urbains dans son contexte macroéconomique

Les grands indicateurs économiques

Après une année 2010 très difficile, l'année 2011 s'est achevée en demi-teinte. La croissance du produit national brut s'est légèrement renforcée (à +1,7% contre +1,4% en 2010) mais les dépenses de consommation des ménages n'ont presque pas évolué (+0,3%) tandis que l'augmentation de l'indice des prix à la consommation dépassait le seuil symbolique de +2%.

En conséquence, le commerce extérieur de la France a ralenti, avec des progressions des exportations et des importations deux fois moindres qu'en 2010.

L'élément le plus positif est issu des chiffres de la formation brute de capital fixe, notamment du côté des ménages, puisque leurs dépenses d'investissement avaient baissé en 2010 et se sont redressées en 2011. Les entreprises ont quant à elles renoué avec le dynamisme de l'investissement, avec une hausse de +4,3% de leurs dépenses en 2011. Mais cette croissance traduit davantage des dépenses de remplacement des matériels, que l'anticipation d'un rebond de l'activité. Les perspectives pour 2012 demeurent en effet plutôt sombres.

+1,7%

de croissance nationale

Grands indicateurs économiques

	2010	2011
PIB en volume (moyenne annuelle)	+1,4%	+1,7%
Indice des prix à la consommation	+1,5%	+2,1%
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	+1,3%	+0,3%
Pouvoir d'achat du revenu disponible brut	+0,8%	+1,0%
Exportations (en volume)	+9,3%	+5,0%
Importations (en volume)	+8,3%	+4,8%
Formation brute de capital fixe (en volume)	-1,4%	+2,9%
<i>Entreprises non financières</i>	+2,0%	+4,3%
<i>Ménages</i>	-1,4%	+2,6%
<i>Administrations publiques</i>	-9,7%	-0,1%
Indice de production dans l'industrie manufacturière	+4,4%	+3,8%
<i>Équipements électriques et électroniques</i>	+4,5%	+5,6%
<i>Textile, habillement, cuir</i>	+3,3%	-2,1%
<i>Bois, papier, imprimerie</i>	-0,6%	-3,2%
<i>Métallurgie et produits métalliques</i>	+7,2%	+4,1%
<i>Matériel de transport</i>	+9,4%	+4,1%
<i>dont</i>		
<i>Industrie automobile</i>	+13,3%	+3,6%
<i>Industrie des autres matériels de transport</i>	+5,0%	+4,7%

Source : INSEE

Le marché du travail

Si les entreprises françaises ont renoué avec la croissance dynamique de l'investissement en 2011, force est de constater que les recrutements n'ont pas été relancés pour autant. La hausse de +0,4% des effectifs dans les secteurs marchands (hors agriculture) est en effet encore loin de compenser les pertes nettes d'emplois des années 2008 et 2009. Par ailleurs, comme ce fut déjà le cas en 2010, ce sont les secteurs tertiaires marchands, l'administration publique et le secteur médico-social qui portent la croissance du nombre de salariés, tandis que l'industrie et la construction continuent de réduire leurs effectifs.

En outre, cette relative hausse du nombre de salariés ne suffit pas à intégrer l'ensemble des nouveaux travailleurs arrivant sur le marché pour des raisons démographiques, de sorte que le taux de chômage est resté relativement stable entre 2010 et 2011, à 9,2% de la population active. Plus inquiétant encore, la part des chômeurs de longue durée dans les demandeurs d'emploi a augmenté d'un point en un an, atteignant 41,5%, son taux le plus haut depuis 5 ans.

Évolution des effectifs salariés dans les différents secteurs de l'économie française

	2008	2009	2010	2011
Industrie	-2,2%	-4,7%	-1,8%	-0,1%
<i>dont</i>				
<i>Fabrication de matériel de transport</i>	-2,6%	-5,1%	-3,2%	+2,0%
Construction	+0,7%	-2,6%	-0,9%	-0,8%
Tertiaire marchand	-1,1%	-0,6%	+1,6%	+0,7%
<i>dont</i>				
<i>Commerce, réparation automobile et motocycles</i>	-0,6%	-1,2%	+0,1%	+0,7%
<i>Transports et entreposage</i>	-0,2%	-1,9%	-0,7%	+0,3%
<i>Hébergement et restauration</i>	-0,6%	+0,6%	+1,6%	+1,5%
<i>Activités financières et d'assurance</i>	-0,5%	-0,9%	+0,9%	+2,3%
<i>Activités immobilières</i>	-3,5%	-1,5%	+2,3%	+0,1%
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	+1,9%	+2,7%	+2,5%	+0,7%
Ensemble des secteurs marchands hors agriculture	-0,8%	-1,2%	+0,8%	+0,4%

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



Chômage

Taux de chômage (au sens du Bureau International du Travail en France métropolitaine)	2010	2011
Ensemble	9,3%	9,2%
- de 15 à 24 ans	22,8%	22,0%
- de 25 à 49 ans	8,3%	8,4%
- 50 ans et plus	6,3%	6,3%
Hommes	9,0%	8,8%
- de 15 à 24 ans	22,2%	21,1%
- de 25 à 49 ans	7,9%	7,8%
- 50 ans et plus	6,1%	6,1%
Femmes	9,7%	9,7%
- de 15 à 24 ans	23,6%	23,1%
- de 25 à 49 ans	8,9%	9,0%
- 50 ans et plus	6,5%	6,5%
Part des chômeurs de longue durée dans le chômage	40,4%	41,5%

Unité : %, part des demandeurs d'emploi dans la population active en France métropolitaine
Source : DARES Analyses (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité), juillet 2012

Les budgets des collectivités locales

La suppression de la taxe professionnelle en 2010 a profondément modifié la structure des budgets des collectivités locales, en les amputant d'une grande part de leurs recettes fiscales, et en augmentant les dotations de l'État ou ses transferts au titre de la compensation.

Par ailleurs, la réforme de la fiscalité locale a généré une nouvelle répartition des recettes entre collectivités : les départements se sont vus allouer la part régionale de la taxe foncière sur les propriétés bâties, tandis que les communes et groupements à fiscalité propre ont encaissé la part départementale de la taxe d'habitation, ainsi que les parts régionale et départementale de la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

+1,8%
de hausse des
recettes
tarifaires

Les recettes courantes

Les recettes fiscales (59,1% des recettes de fonctionnement) sont composées pour partie du produit de 3 taxes directes locales : taxe d'habitation et taxes foncières (propriétés bâties et non bâties). Elles sont complétées depuis 2011 par les ressources de remplacement de la taxe professionnelle à savoir, entre autres : l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER, elle-même composée de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises et de la cotisation foncière des entreprises) et la contribution économique territoriale

(CET). La taxe intérieure sur les produits pétroliers, qui fait également partie de cet ensemble, a généré un produit de 10,8 milliards d'euros en 2011 (6,6 milliards pour les départements et le solde pour les régions).

Les dotations de l'État (23,6% des recettes) sont majoritairement constituées de la dotation globale de fonctionnement. Celle-ci évolue en fonction de la moitié de l'inflation. La suppression de la taxe professionnelle a par ailleurs transféré une partie des recettes anciennement perçues par l'État vers les collectivités locales tandis qu'une dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle a été créée (3 milliards d'euros).

Les autres recettes de fonctionnement (17,3% des recettes), sont composées majoritairement par les recettes tarifaires issues de la vente de biens et services aux usagers, dont les prix sont librement déterminés par les collectivités depuis 2006. Elles ont augmenté de 1,8% en 2011, après une progression de 3,1% en 2010.

Les dépenses de gestion

Les charges de personnel constituent 35% des dépenses des collectivités. Leur évolution est essentiellement dépendante des recrutements, de l'évolution des salaires, de l'avancement automatique du personnel en place et de la poursuite des transferts de personnels de l'État vers les collectivités locales.

Les achats de biens et services (23,5% des dépenses) croissent en raison d'une augmentation des achats en

Budget des collectivités locales 2009-2011

		Montant 2010	Croissance 2010/2009	Montant 2011	Croissance 2011/2010
Recettes	Recettes fiscales	115,7 Md€	+6,2%	120,9 Md€	+4,5%
	Dotations de l'État	47,8 Md€	+0,7%	48,1 Md€	+0,5%
	Autres recettes	34,8 Md€	+3,1%	35,4 Md€	+1,8%
	Total	198,3 Md€	+4,2%	204,3 Md€	+3,1%
Dépenses	Charges de personnel	55,0 Md€	+2,9%	56,1 Md€	+2,0%
	Achats de biens et services	36,8 Md€	+1,7%	37,6 Md€	+2,3%
	Prestations sociales et transferts versés	53,0 Md€	+5,3%	54,5 Md€	+3,0%
	Autres dépenses de fonctionnement	11,6 Md€	+2,3%	11,8 Md€	+1,8%
	Total	156,3 Md€	+2,7%	160,0 Md€	+2,4%
	Épargne de gestion	42,0 Md€	+9,9%	44,4 Md€	+5,7%
	Épargne brute	37,4 Md€	+12,6%	39,4 Md€	+5,3%
	Dépenses d'investissement	50,4 Md€	-4,9%	51,9 Md€	+2,9%

Source : Dexia Crédit Local, Les Finances Locales en France, Note de Conjoncture Novembre 2011

volume, notamment du fait des recrutements et des besoins en matériels qui y sont liés.

Les prestations sociales et transferts versés (34 % des dépenses) sont constitués en grande partie par le revenu de solidarité active (RSA), l'allocation personnalisée d'autonomie et la prestation de compensation du handicap, ainsi que l'aide à la famille et à l'enfance. Leur évolution dépend notamment de facteurs démographiques et de l'évolution du niveau d'emploi en France.

Les autres dépenses de fonctionnement (7,4 % des dépenses) regroupent notamment les subventions versées aux organismes privés ou publics.

Les dépenses d'investissement sont composées à 90 % de dépenses d'équipement direct. Elles ont augmenté de 2,9 % en 2011 après avoir baissé de 4,9 % en 2010. Les programmes d'investissement, malgré un contexte tendu, ont en effet été relancés pour atteindre un montant de 51,9 milliards d'euros. Cet investissement est majoritairement financé par les ressources propres et l'autofinancement à 75 %, et les recettes d'investissement (20 %). Le recours à l'endettement n'a pas dépassé 2,7 milliards d'euros, soit 5 % du total.

Les collectivités locales qui portent les investissements en tant que maîtres d'ouvrage sont à 46 % les communes suivies dans 20 % des montants par les groupements à fiscalité propre, puis par les départements (15 %), les syndicats (12 %) et enfin les régions (7 %).

Le secteur transports

Le transport de marchandises

Malgré les bonnes performances de la production industrielle (+3,8 % en 2011), l'activité du transport de marchandises s'est tassée en 2011 en répercussion de la morosité de la conjoncture nationale et internationale. Par ailleurs, les résultats sont très sensiblement contrastés selon les modes. La production du fret ferroviaire a opéré un redressement spectaculaire en 2011 après plusieurs années de baisse continue. Certes, les intempéries avaient nettement entamé l'activité de 2010, un effet de rattrapage s'est donc naturellement produit, mais le rebond est de telle ampleur (+14 %) qu'il témoigne d'une nouvelle dynamique. Celle-ci s'est opérée au détriment du transports de marchandises fluvial, traditionnellement positionné sur des segments proches (produits agricoles, pondéreux, vrac) tandis que le transport routier poursuivait sa croissance, certes ralentie, mais le tassement est davantage à mettre sur le compte du pavillon étranger tandis que le pavillon français reprend des parts de marché.

Le transport de voyageurs

Le transport collectif de voyageurs s'est très nettement redressé en 2011 après deux années atones. Les évolutions de l'activité des différents modes sont à l'exact opposé de ce qu'elles furent en 2010. En effet, les transports de proximité urbains et régionaux ont largement contribué à la dynamique constatée en 2011 alors qu'ils étaient à la peine en 2010, tout comme le transport sur longues distances en mode ferré ou aérien. L'usage du véhicule particulier a quant à lui marqué le pas, avec la fin de la prime à la casse et le renchérissement des prix des carburants.

■ Évolution de la production des transports

Croissance de la production* en volume	2010/2009	2011/2010
Transports intérieurs de marchandises	3,6 %	2,4 %
<i>Transport ferroviaire de marchandises</i>	-6,5 %	14,0 %
<i>Transport routier de marchandises</i>	5,0 %	1,4 %
<i>Pavillon français</i>	5,1 %	2,1 %
<i>Pavillon étranger</i>	4,7 %	0,2 %
<i>Transport fluvial de marchandises</i>	9,5 %	-2,5 %
Transports de voyageurs	0,9 %	0,7 %
<i>Véhicules particuliers</i>	1,0 %	0,2 %
<i>Transports collectifs</i>	0,8 %	3,3 %
<i>Autobus, autocars</i>	2,2 %	2,4 %
<i>Transports ferrés</i>	0,3 %	3,4 %
<i>Transport aérien de voyageurs</i>	-1,0 %	5,9 %

*Évolution des Gt-km et Giga voyageurs-kilomètres.

Source : Les Transports en 2011, Commission des Comptes Transports de la Nation, juin 2012

La mise en œuvre de l'obligation d'information du contenu en CO₂ des prestations de transport

Rendue obligatoire par l'article 228 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle II », l'information concernant le contenu en dioxyde de carbone (CO₂) des prestations de transport devra être fournie à compter du 1^{er} octobre 2013. Toutes les entreprises de transport de voyageurs comme de marchandises sont soumises à cette obligation, y compris pour les prestations gratuites.

Dès les premières tables-rondes de concertation du Grenelle de l'Environnement, fin 2007, alors que la future obligation d'affichage était déjà annoncée, l'UTP a plaidé pour le recours à une moyenne d'émissions de CO₂ par voyage dans le transport urbain.

En effet, contrairement au transport de marchandises, l'utilisation des transports publics urbains pour le voyageur ne relève pas d'un choix entre plusieurs opérateurs mais d'un arbitrage exclusif avec les autres modes (véhicule particulier notamment). Imposer une valeur spécifique par réseau, reviendrait donc à opposer des performances de réseaux avec des topologies, des densités et des contextes socio-économiques incomparables. Le seul distinguo établi a trait à la taille des agglomérations.

Ainsi, le décret d'application de l'article 228, paru le 25 octobre 2011, admet quatre niveaux de précision, dont les moyennes définies par arrêté. Celles-ci seront utilisables par l'ensemble de la profession jusqu'au 1^{er} juillet 2016, date à laquelle les entreprises de plus de 50 salariés devront renseigner une valeur spécifique à leur activité et à leur flotte, sauf avis contraire de la mission en charge d'évaluer le dispositif avant le 1^{er} janvier 2016.

Les 4 niveaux de précision

L'information relative aux émissions de CO₂ peut être fournie au voyageur (ou à la personne qui achète le billet) selon quatre niveaux de précision, du plus général au plus particulier.

- Niveau 1 : ce sont des valeurs par défaut fournies pour chaque taille d'agglomération selon l'énergie de traction thermique ou électrique. Ces moyennes définies par arrêté sont susceptibles d'être actualisées régulièrement. Si elles ne permettent pas de distinguer les performances environnementales d'un réseau par rapport à un autre, elles s'appuient néanmoins sur des données fiabilisées et sont disponibles pour tous.

- Niveau 2 : les valeurs correspondent à des moyennes calculées par l'opérateur sur l'ensemble de ses services (par exemple service régulier et transport à la demande). Les valeurs à utiliser pour le calcul sont propres à l'entreprise à partir de ses moyennes de consommation énergétique et/ou de ses indicateurs de fréquentation.
- Niveau 3 : les valeurs correspondent à des moyennes calculées par l'opérateur à partir d'une décomposition complète de son activité (par type d'itinéraire, par type de véhicule ou type de service). L'opérateur doit par conséquent disposer de la consommation moyenne de chaque type de véhicules, ainsi que le nombre moyen de personnes transportées dans chacun d'eux.
- Niveau 4 : ce niveau implique la collecte d'informations sur les conditions réelles d'exécution de la prestation pour chaque voyageur (consommation énergétique du véhicule emprunté, nombre de voyageurs dans le véhicule, longueur du déplacement) afin d'établir une information CO₂ sur la base informations mesurées. À ce jour, aucun réseau n'est en mesure de fournir l'information à ce niveau.

Les moyennes définies par arrêté permettent de satisfaire au niveau 1, mais tout opérateur peut choisir de collecter les données propres à son réseau pour satisfaire à l'un des niveaux supérieurs.

Facteurs d'émission des carburants

	Emissions de CO ₂ du puits à la roue (phases amont et fonctionnement)
Gazole	3,07 kg CO ₂ /litre
Gaz naturel comprimé	2,13 kg CO ₂ /litre
Gaz de pétrole liquéfié	1,77 kg CO ₂ /litre
B30	2,65 kg CO ₂ /litre
Emulsion Eau-Gazole	Facteur de conversion non publié dans l'arrêté
Essence	2,71 kg CO ₂ /litre
Gasoil bateau	3,76 kg CO ₂ /litre
Electricité	0,053 g CO ₂ /KWh

Source : Journal Officiel de la République française, Arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application des articles 5, 6 et 8 du décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011

Pour chacun de ces niveaux, l'opérateur devra rapporter sa consommation d'énergie aux coefficients parus dans l'arrêté pour les énergies communément utilisées dans le transport public urbain.

Quand et comment fournir l'information ?

Selon la loi, l'information relative aux émissions de CO₂ doit être fournie « avant l'achat du titre de transport et, s'il n'y a pas délivrance d'un titre de transport, au plus tard à la

fin de l'exécution de la prestation ». Dans la mesure où de plus en plus de titres de transport sont dématérialisés, la loi prévoit que l'information puisse être délivrée « par le biais d'un affichage à bord du moyen de transport ou dans les gares ». L'opérateur peut, par ailleurs, donner accès aux informations relatives à la méthode de calcul utilisée pour évaluer les émissions. En tout état de cause, il devra être en mesure de l'expliquer dans un délai de deux mois après la formulation de la demande par le bénéficiaire, qui dispose pour sa part d'un mois après la prestation pour en faire la requête.

La méthode de calcul des moyennes de niveau 1

Afin de proposer à l'ADEME et au Ministère des Transports, une méthodologie partagée de calcul de ces moyennes, l'UTP a constitué un groupe de travail avec l'ensemble de ses composantes. Celui-ci participe par ailleurs à l'Observatoire Énergie Environnement Transport (OEET), dont les travaux en commissions techniques ont alimenté les débats concernant les différents textes réglementaires et les méthodes de calcul des autres niveaux de précision de l'information.

Le groupe de travail s'est appuyé sur des données issues de la base TCU DGITM/CERTU-GART-UTP issue de l'enquête « Cahiers Verts », consolidée par l'enquête « Parc de véhicules urbains » de l'UTP, pour proposer des moyennes selon les classes d'agglomérations retenues par l'UTP dans le traitement de ses enquêtes et selon l'énergie de traction : thermique ou électrique.

Les enquêtes ne permettant pas de différencier les consommations d'énergies selon les services, il est admis que le mode thermique regroupe les services réguliers de bus (toutes tailles de véhicules, y compris articulés et minibus) mais aussi les services tels que le transport à la demande (TAD) ou le transport spécialisé de personnes à mobilité réduite (PMR). Les émissions selon l'énergie de traction électrique regroupent quant à elles l'ensemble des services métro, tramway, funiculaires, trolleybus et VAL.

À partir des données de consommation d'énergies de l'ensemble des trois classes d'agglomérations concernant chacune des énergies de traction, un coefficient de conversion est appliqué afin d'obtenir les émissions totales de la classe. Elles sont rapportées au nombre de voyageurs renseigné dans chaque mode, multiplié par la distance selon la taille des réseaux.

Trois inconnues pour calculer les émissions moyennes

La longueur du déplacement

À l'heure actuelle, faute de ventes de titres selon l'origine et la destination, la longueur moyenne d'un déplacement moyen sur les réseaux urbains français n'est pas une donnée connue. Après enquête auprès de ses adhérents, l'UTP est parvenue à une longueur moyenne selon la taille

d'agglomération. Celle-ci s'établit à 3,62 kilomètres dans les réseaux de classe 1 ; 3,64 kilomètres dans les réseaux de classe 2 et 3,70 kilomètres dans les réseaux de classe 3. Ces moyennes ne sont pas segmentées par modes, de sorte que les valeurs moyennes sont calculées sur la base d'un déplacement empruntant un seul type de véhicule.

La consommation de carburants des sous-traitants

Un autre biais méthodologique est apporté par l'absence d'informations concernant les consommations de carburants des sous-traitants. Leur production étant en revanche connue, il a été admis de leur attribuer les consommations de gazole aux 100 kilomètres suivantes, selon la densité des territoires et le type de service sur la base des données constructeurs (pour les autobus) ou du référentiel ADEME (pour les véhicules TAD et PMR) :

- 49,3 litres pour 100 km des bus dans la classe 1
- 41,2 litres pour 100 km des bus dans la classe 2
- 37 litres pour 100 km des bus dans la classe 3
- 12 litres pour 100 km pour les véhicules PMR (toutes classes)
- 7 litres pour 100 km pour les véhicules légers TAD (toutes classes)

Il est dès lors possible d'estimer les consommations des sous-traitants par taille d'agglomérations et de leur affecter un coefficient de conversion en CO₂.

Les émissions ainsi obtenues entrent dans le calcul des émissions par voyageur.kilomètre des réseaux.

Les trajets à vide

La production kilométrique renseignée dans l'enquête TCU incluant les kilomètres haut-le-pied, ceux-ci sont naturellement intégrés au calcul. Ils ont donc pour effet de minimiser le nombre moyen de voyageurs transportés.

Les calculs ont permis d'évaluer les émissions de CO₂ par voyageur.kilomètre selon les tailles d'agglomérations suivantes :

■ Émissions moyennes par taille d'agglomérations

	Traction thermique	Traction électrique
Classe 1	144 g	6,62 g
Classe 2	154 g	6,89 g
Classe 3	171 g	-

Les principaux résultats de l'année 2011

■ Données 2011 de la RATP et de la SNCF

Ce tableau présente les données 2011 de production et de trafic de la RATP et de la SNCF (au titre de ses activités en Ile-de-France et en régions) et leurs évolutions par rapport à 2010.

		PARC (rames ou voitures)	Kilomètres en milliers (rames-km ou trains-km)	Variation 2011/2010	Voyages en millions	Voyageurs.km en millions	Variation 2011/2010
RATP	RER/Métro	1 063 rames	60 671	1,2 %	1 993	12 597	1,8 %
	Total	5 743 véhicules et rames	238 121	1,1 %	3 102	15 614	1,6 %
SNCF	Ile-de-France (Transilien)	4 002 voitures	61 402	6,2 %	706	11 500	2,5 %
	Régions (TER)	6 657 voitures	169 560	6,8 %		13 488	4,6 %

■ Données 2011 sur 151 réseaux

Les données brutes de l'année 2011 concernent 151 entreprises de transport urbain (dont la RATP).

	Population desservie en milliers d'habitants	Longueur des lignes en km	Kilomètres produits en millions (véhicules & rames-km)	Voyages en millions	Nombre de véhicules & rames en parc	Effectif du personnel	Recettes commerciales en millions d'euros	Dépenses de fonctionnement en millions d'euros
150 réseaux de province	23 213	54 141	714	2 499	17 628	50 714	1 249	3 742
RATP bus/tram/métro/RER	8 015	4 285	238	3 111	5 743	42 454	2 257	3 262
151 réseaux (province + RATP)	31 228	58 426	952	5 610	23 371	93 168	3 506	7 004

Les 151 réseaux adhérents de l'UTP, constituant les trois quarts des entreprises du secteur des transports publics urbains en France, ont généré plus de 952 millions de kilomètres en 2011 et desservi plus de 31 millions d'habitants. Au total, ce sont 5,6 milliards de voyages qui ont été réalisés au cours de l'année, tandis que le chiffre d'affaires (dépenses d'exploitation) du secteur s'élevait à plus de 7 milliards d'euros.

Le poids des transports publics urbains s'apprécie également au regard du nombre d'emplois directs qu'ils représentent. Plus de 93 000 salariés étaient employés dans une entreprise du secteur en 2011 et occupaient des emplois pérennes, non délocalisables et répartis sur l'ensemble du territoire français.

Les moyennes par classe, les ratios et les évolutions 2011/2010 sont calculés sur la base de 142 réseaux de province, ayant répondu les deux années.

Ce nombre reste inférieur à celui des données brutes de l'année 2011 (150 réseaux de province).

La classe des réseaux de plus de 250 000 habitants regroupe 23 agglomérations, les réseaux de 100 000 à

250 000 habitants sont au nombre de 38, y compris Niort qui a basculé dans cet ensemble cette année.

Enfin, 81 réseaux constituent l'échantillon des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

■ Données 2011 (142 réseaux retenus)

Ce tableau présente les données 2011 pour les trois classes de population et pour l'ensemble des 142 réseaux retenus, ainsi que leurs évolutions par rapport à 2010.

Réseaux retenus	Population desservie en milliers d'habitants	Longueur des lignes en km	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	
plus de 250 000 habitants	23	11 818	18 704	417	1 831	33 209	20 716	948	2 507
de 100 000 à 250 000 hab.	38	6 004	17 582	185	448	11 369	8 582	207	807
moins de 100 000 habitants	81	4 491	15 158	88	175	4 710	3 775	72	317
Total province	142	22 313	51 444	689	2 454	49 288	33 073	1 227	3 631
Variation 2011/2010			Production	Trafic					
plus de 250 000 habitants	23	0,0 %	6,4 %	3,5 %	5,4 %	2,1 %	2,6 %	5,4 %	5,8 %
de 100 000 à 250 000 hab.	38	0,8 %	15,1 %	3,7 %	5,2 %	2,4 %	3,3 %	3,0 %	6,2 %
moins de 100 000 habitants	81	0,8 %	3,7 %	4,9 %	5,5 %	3,0 %	3,4 %	4,3 %	7,6 %
Moyenne province	142	0,4 %	8,4 %	3,7 %	5,3 %	2,3 %	2,9 %	4,9 %	6,0 %

■ Ratios 2011 (142 réseaux retenus)

Ce tableau présente des ratios de référence de la profession, ainsi que leurs variations annuelles.

Réseaux retenus	Kilomètres par habitant	Voyages par habitant	Voyages par kilomètre	Kilomètres par salarié	Recette par voyage (euros courants)	Dépense par voyage (euros courants)	Dépense par kilomètre (euros courants)	Taux de couverture des dépenses	
plus de 250 000 habitants	23	35,3	155	4,4	12 550	0,52	1,37	6,02	37,8
de 100 000 à 250 000 hab.	38	30,8	75	2,4	16 249	0,46	1,80	4,37	25,7
moins de 100 000 habitants	81	19,6	39	2,0	18 645	0,41	1,81	3,61	22,6
Moyenne province	142	30,9	110	3,6	13 986	0,50	1,48	5,27	33,8
Variation 2011/2010		Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation			Coût kilométrique	R/D	
plus de 250 000 habitants	23	3,6 %	5,4 %	1,8 %	1,4 %	0,1 %	0,4 %	2,2 %	-0,4 %
de 100 000 à 250 000 hab.	38	2,8 %	4,4 %	1,5 %	1,3 %	-2,2 %	0,9 %	2,4 %	-3,0 %
moins de 100 000 habitants	81	4,1 %	4,6 %	0,6 %	1,8 %	-1,1 %	1,9 %	2,5 %	-3,0 %
Moyenne province	142	3,4 %	5,0 %	1,6 %	1,5 %	-0,4 %	0,7 %	2,2 %	-1,0 %

Évolution sur un an

En Ile-de-France comme en province, dans les grands réseaux à TCSP (transport en commun en site propre) comme dans les petites agglomérations, les résultats du transport public urbain ont tous progressé en 2011... Tous, sauf les ratios qui mettent en regard les recettes et le trafic ou les recettes et les dépenses ou encore les dépenses et la production : le bilan est de ce point de vue nettement plus mitigé.

Une belle harmonie dans les résultats par classe...

Contrairement aux années précédentes, le bilan 2011 reflète une grande homogénéité des résultats selon les tailles de réseaux de transport urbain de province. Dans toutes les catégories d'agglomérations, des plus grandes équipées de systèmes lourds aux plus petites où la concurrence avec la voiture particulière est extrêmement difficile, l'année s'est achevée sur une forte hausse des principaux indicateurs, au premier rang desquels le nombre de voyageurs qui a connu un franc rebond.

Atone en 2010 (+1,8%), le trafic a en effet repris de la vigueur en 2011 (+5,3%), à la faveur de deux facteurs, l'un endogène, l'autre exogène.

D'une part, la montée en puissance de l'offre depuis quelques années, qui a été la stratégie menée par une grande partie des réseaux pour offrir une alternative crédible à la voiture particulière, se révèle peu à peu payante. Augmentation des fréquences (ou maintien des fréquences usuelles pendant les petites vacances scolaires) et extension des amplitudes de service le soir et le week-end ont ainsi amené la production kilométrique à progresser de 3,7% sur l'année, malgré une circulation contrainte dans les réseaux avec travaux en vue de la prochaine mise en service de TCSP.

Cette montée en puissance du transport public dépasse par ailleurs nettement le cadre strictement urbain. En effet, le transport régional avec lequel il est très lié (pour rappel : 30% à 40% des voyageurs issus d'un mode régional empruntent le mode urbain en connexion) affiche lui aussi des résultats très dynamiques pour 2011. La mise en place du cadencement dans un nombre croissant de régions a ainsi permis d'augmenter la production kilométrique (+6,8%) tandis que cette formule rendant l'offre plus attractive, les voyageurs ont accru leur usage de 4,6%.

D'autre part, la hausse des prix des carburants, perçue comme très importante par les Français avec des annonces

à 2 euros le litre, a naturellement eu un effet déclencheur de changement de comportement. Certains voyageurs, longtemps réticents à l'idée d'emprunter les modes collectifs, se sont laissés convaincre de tenter l'expérience. Et l'appui des nouvelles technologies (téléphones « intelligents », ordinateurs portables...), qui contribuent à optimiser et à rendre productif le « temps du voyage », a pu être déterminant pour un changement durable.

Ce tableau très globalement positif du point de vue des indicateurs physiques des réseaux de transport doit cependant être nuancé par le bilan francilien. En effet, l'accroissement de l'offre régionale (+6,2%) y a reçu un accueil moins favorable qu'en province, avec un nombre de voyageurs en hausse de 2,5% sur l'année,

la baisse de l'activité économique y ayant un impact plus important qu'en province. La particularité de l'Ile-de-France permet, néanmoins, de nettement atténuer cette relative contre-performance. La part modale des transports collectifs dans la région capitale est telle que le transport ferré francilien enregistre à lui seul presque autant de voyageurs.kilomètres que dans la France entière (11,5 milliards, contre 13,5 milliards).

S'il en va de même pour le réseau parisien, celui-ci a par ailleurs dû faire face en 2011 (et encore en 2012) à d'importants travaux de voirie dans le cadre des futures mises en place de lignes de tramway. Ce qui a eu un impact substantiel sur son réseau de surface. Là aussi, l'accroissement de l'usage des transports publics sur l'année est



+3,7%
de production
kilométrique

relativement modeste (+1,5%) mais demeure à des niveaux sans commune mesure avec la province (3,1 millions de voyageurs transportés contre 2,5 dans l'ensemble des 150 autres réseaux).

... mais une fausse note : l'évolution des recettes ne suit toujours pas le rythme du trafic

Le réseau parisien se distingue également de la grande majorité des réseaux de province par l'accroissement de sa recette par voyage, à la faveur d'une réévaluation annuelle et programmée de ses tarifs, mais également à une grande part de touristes dans sa clientèle, avec un usage de titres à taux pleins. Ces deux éléments n'étant pas partagés par beaucoup d'autres agglomérations, les recettes commerciales totales des réseaux de province ont progressé de +4,9% en 2011, ce qui pourrait être une augmentation substantielle si elle atteignait celle du trafic. Or, ce n'est pas le cas. Ce découplage devient problématique : la recette par voyage s'est de nouveau réduite (sauf dans les grands réseaux où elle progresse symboliquement de +0,1%).

L'indicateur de recette par voyage renseigne sur deux lignes de conduite des réseaux : la politique sociale et la stratégie commerciale. La première a un effet sur la recette par voyage selon le niveau de réduction accordée aux bénéficiaires et le spectre plus ou moins large de ceux-ci. Si la population se précarise, le nombre de bénéficiaires croît naturellement et tire vers le bas le prix moyen dont les voyageurs s'acquittent. La hausse du chômage en France au cours de l'année 2011 impose de considérer cet effet dans les résultats des réseaux avec l'accroissement inéluctable du nombre d'ayants droit aux titres à tarifs réduits, voire gratuits. L'effet démographique n'est pas non plus à négliger, dans la mesure où de plus en plus de personnes de la génération du baby boom, actuellement âgées de 60 ans et plus, accèdent aux tarifications sous critères d'âge, et celles-ci sont encore, dans un grand nombre de réseaux, déconnectées des niveaux de revenus.

La stratégie commerciale a elle aussi impacté le niveau des recettes. Le fait même de ne pas augmenter les tarifs au rythme de l'inflation constatée pour l'ensemble des biens et services proposés sur le territoire national consiste en soit à les faire reculer. L'étude « Une décennie de tarification » publiée par l'UTP et le GART en juin 2012 a démontré que les tarifs des grands titres des gammes toutes clientèles et commerciales avaient en moyenne baissé en euros constants sur les 12 dernières années.

Ces stratégies se heurtent naturellement à la progression continue des dépenses (+6% en 2011), portée par la montée en puissance et en gamme de l'offre, la hausse du

nombre de personnes mobilisées pour assurer le service (conduite et activités annexes telles que liées à la sécurité), et des coûts d'approvisionnement en carburants et en pièces de maintenance.

La confrontation des charges et des produits a abouti en 2011 à un taux de couverture des premières par les seconds de 33,8% en moyenne nationale, avec une amplitude allant de 22,6% dans les petites agglomérations à 37,8% dans les grandes. L'écart se creuse par ailleurs entre les strates d'agglomérations, avec une baisse du taux de couverture plus marquée dans les petites (-3%) alors que les grandes limitent l'érosion du ratio à -0,4%.

La part des recettes de clientèle dans les dépenses d'exploitation devenant de plus en plus faible, inverser la tendance suppose que les revenus croissent chaque année nettement plus vite que les charges. Une logique qui contredit l'un ou l'autre des paradigmes actuellement en vigueur : accroître la production pour attirer de la clientèle, ou baisser les tarifs dans le même objectif.

2012, et après...

L'année 2012 sera riche d'événements pour le transport public urbain. Trois réseaux feront leur entrée dans le groupe des réseaux dotés de TCSP lourds : Dijon (en septembre), Brest (en juin) et Le Havre (en décembre) tandis que Tours fera ses derniers ajustements pour une mise en service en 2013. S'il est logique d'attendre de ces nouveaux systèmes un accroissement substantiel de la fréquentation, les incertitudes sont plus fortes sur les effets de la poursuite de la hausse du chômage sur la mobilité. Les travailleurs seront moins nombreux à emprunter les transports publics pour se rendre à leur emploi, et ils seront également moins nombreux à se déplacer pour des raisons de loisirs, la morosité ambiante encourageant davantage l'épargne que les dépenses facultatives. Le bulletin mensuel de conjoncture de l'UTP, publié dans la revue « Transport Public » pour le premier semestre 2012, fait d'ailleurs état d'un ralentissement des trois principaux indicateurs enquêtés (trafic, production, recettes commerciales). À ce titre, le tassement de la production fait écho aux difficultés croissantes des collectivités à financer le transport, et certaines ont d'ores et déjà choisi de réduire leur offre.

Parmi les éléments conjoncturels qui ont motivé cette stratégie, la hausse de la TVA à 7% (au lieu de 5,5%) a sérieusement entamé les recettes des réseaux et donc leur propension à maintenir un niveau d'offre élevé. En effet, lorsque le choix a été fait de ne pas la répercuter sur les tarifs, ce sont 1,5% des revenus de clientèle qui sont sortis du budget de financement de l'exploitation.

Focus sur les réseaux

Réseaux de plus de 250 000 habitants

Sur les 23 grands réseaux de province comptant plus de 250 000 habitants du panel pour la province (hors Perpignan, faute de données sur 2010), 19 sont dotés de systèmes de transport en commun en site propre lourd (métro, tramway, VAL). Angers et Mulhouse ont en effet intégré cet ensemble dans le courant de l'année 2011 tandis que Dijon et Tours les rejoindront en 2012/2013. Ces quatre réseaux ont donc subi les effets des travaux dans le courant de l'année étudiée, tout comme Montpellier et Orléans qui ont inauguré de nouvelles lignes. Si les premiers ont commencé à bénéficier de l'effet TCSP, les autres, en revanche, devront patienter pour retrouver des niveaux d'activité conformes aux usages avant les travaux.

Pour autant, la classe des réseaux de grande taille tend à s'homogénéiser : les transports publics y ont trouvé leur place sur la voirie, comme dans les pratiques de mobilité, et ont démontré leur pertinence. Les ratios de ces réseaux se distinguent nettement du reste des réseaux de province, tant du point de vue du nombre moyen de voyages par habitant et par an (155 contre 39 dans les plus petits réseaux) que du nombre de kilomètres offerts par habitant desservi (35,3 contre 19,6) qui donne une indication des amplitudes et des fréquences de services, tout comme l'intensité de production au kilomètre carré desservi : 38 753 kilomètres en 2011 (contre 4 942 dans les réseaux de moins de 50 000 habitants).

La qualité et la quantité d'offre de ces grands réseaux y rend plus faciles les réévaluations tarifaires, de sorte qu'ils se démarquent également des autres en 2011 par un accroissement de leurs recettes commerciales (+5,4%), en phase avec celui du trafic. La hausse contenue des dépenses a ainsi pu limiter l'érosion du taux de couverture à -0,4%, pour atteindre 37,8%.

Réseaux compris entre 100 000 et 250 000 habitants

Contrairement aux grands réseaux, la classe des réseaux moyens est de plus en plus hétérogène. La seule analyse de la densité des territoires desservis fait apparaître des disparités allant presque du simple au décuple (de 265 à 2363 habitants par kilomètre carré selon les réseaux). Comment considérer dans un même ensemble des agglomérations qui suivent des stratégies presque antinomiques telles que Caen ou Le Mans, dotés de tramways depuis plusieurs années, Reims qui inaugurerait le sien en avril 2011, Niort qui multipliait sa surface desservie par 4,5 et Béziers qui baissait le prix de son ticket unitaire de 1,05 euros à 50 centimes d'euros ? S'il fallait définir un réseau type desservant entre 100 000 et 250 000 habitants sur la base de la moyenne des 40 agglomérations du panel, celui-ci desservirait 583 habitants au kilomètre carré (deux fois moins que dans les grands) et afficherait une fréquentation de 75 voyages par habitant et par an, soit une progression de +4,4% sur l'année 2011. Bien peu de réseaux correspondent à ce profil, de sorte que l'analyse d'une moyenne a finalement peu de sens. Les années à venir creuseront naturellement l'écart entre les agglomérations qui vont mettre en place des TCSP, notamment des systèmes de bus à haut niveau de service et les autres.

Une hausse
de fréquentation de

+4,4 %

Réseaux entre 100 000 et 50 000 habitants

Les agglomérations de moins de 100 000 habitants desservis constituent la part la plus importante de l'échantillon de l'enquête (60%) mais ne représentent que 20% de la population desservie.

Les réseaux de taille intermédiaire ont tiré la tendance à l'accroissement de l'offre en 2011. Avec une production de 20,6 kilomètres par habitant desservi, ce sont en effet eux qui enregistrent la plus forte progression sur l'année (+4,7%). Mieux encore, cette stratégie s'est soldée par un franc succès, puisqu'ils s'illustrent également dans la progression de la fréquentation (+5,5%, soit une variation un peu supérieure à celle des grands réseaux). Malheureusement, le revers de la médaille se traduit par une recette au voyage qui est la plus basse de l'échantillon (39 centimes d'euros, en retrait de 1,5% sur l'année). Les populations qui ont été séduites par l'accroissement des fréquences et ont opéré le report modal escompté ne sont donc pas les plus contributives. Dans certains cas (Arras et Auxerre), il s'agit également d'un effet ponctuel de la modification des mécanismes de financement de l'action sociale qui consiste à cesser les ventes de titres aux collectivités locales (auparavant cédés aux voyageurs par les organismes ad hoc) au profit d'une tarification spécifique du réseau.



Réseaux de moins de 50 000 habitants

Dans un ensemble de réseaux français à l'unisson pour adopter des stratégies de montée en gamme de l'offre, les très petits réseaux font figure d'exception. En effet, l'extension des périmètres de desserte (+12,7%) y a davantage motivé l'accroissement de la production (+5,2%, la plus forte croissance du panel) que toute autre politique d'accroissement des fréquences ou des amplitudes de service. La contrainte que posent de nouveaux territoires peu denses à satisfaire a conduit le nombre de voyages par kilomètre parcouru à reculer de 0,5%, la seule baisse de l'ensemble des réseaux de province.

Moins fréquents, nécessairement moins rapides que la voiture particulière dans un contexte qui lui reste très favorable, les transports publics peinent à s'inscrire dans les très petites agglomérations, de sorte que la tentation est grande d'user de l'argument tarifaire pour séduire de nouveaux clients. Ainsi, Libourne a instauré la gratuité en 2011 tandis que Dieppe baissait le prix du titre unitaire de 1,15 à 1 euro.

Si l'équilibre économique reste un enjeu de pérennisation du service, les petits réseaux mettent visiblement l'accent sur la cohésion de leurs territoires et l'accès au transport pour les populations les plus isolées, au risque de renchérir le coût du voyage de +3,7% sur l'année mais au bénéfice des populations souvent exclues des villes pour des raisons financières.

Évolution sur 10 ans

L'analyse sur une décade est impactée par la composition de l'échantillon retenu. Ainsi, les 106 réseaux examinés sur la décade 2001-2011 se répartissent comme suit :

- 23 réseaux de plus de 250 000 habitants
- 33 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants
- 50 réseaux de moins de 100 000 habitants.

Ces 106 réseaux constituent 89% de la population desservie, 93% de la production kilométrique et 95% du trafic des 142 réseaux retenus pour l'évolution 2011/2010.

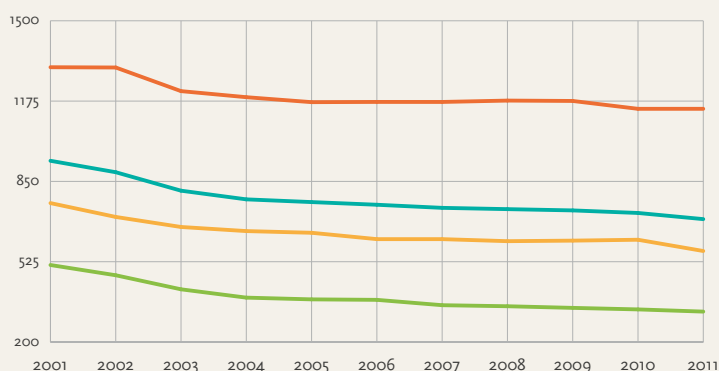
MÉTHODOLOGIE

Les graphes présentent les résultats des principaux indicateurs d'activité sur la décade 2001-2011 de 106 réseaux de province (moyenne globale et par classe de population). Les ratios de recettes et de coûts sont calculés en euros constants.

Pour quatre indicateurs, un focus est réalisé sur les quatre dernières années (évolution en indices 100 pour l'année 2007).

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

Unité : Nombre d'habitants par km² desservi



Densité des territoires desservis

La densité des territoires desservis par les transports publics urbains s'est contractée de 25% en 10 ans au prix d'un accroissement des surfaces de 47,3% et de la population de 10,1%. Cette contraction est loin de se ralentir, puisque les 72 communes supplémentaires (+8 dans les grandes agglomérations, +37 dans les moyennes et +27 dans les petites) desservies entre 2010 et 2011 par les réseaux du panel sont presque exclusivement des villages (définition INSEE) comptant largement moins de 2000 habitants.

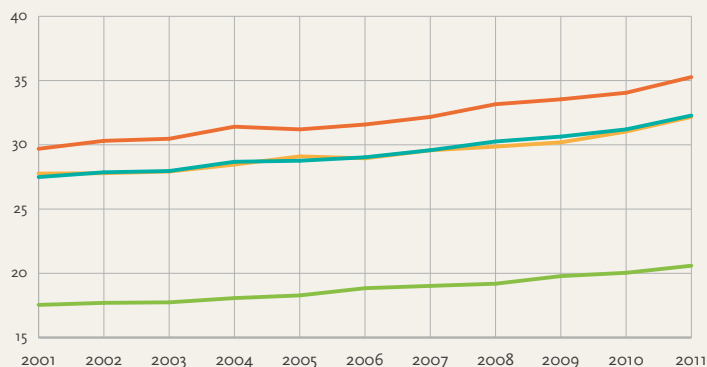
Exceptionnellement en 2011, c'est la densité des réseaux desservant entre 100 000 et 250 000 habitants qui s'est la plus sensiblement réduite (-7,4%) mais cette tendance est plus généralement le fait des petits réseaux, qui comptent désormais 323 habitants en moyenne par kilomètre desservi, contre 511 en 2001. L'érosion de la densité est beaucoup moins flagrante dans les grandes agglomérations, puisqu'elle s'établit à 12,8% sur la décennie, ces territoires bénéficiant de l'attractivité de la ville centre et d'une croissance plus rapide de la population des zones périurbaines (au total, la population y a progressé de 8,7% pour une hausse des surfaces contenue à +24%).

Offre kilométrique

Unité : Km par habitant desservi

Depuis 10 ans, l'offre kilométrique n'a jamais autant progressé qu'en 2011 (+3,4%). Cet état de fait se vérifie pour l'ensemble des classes d'agglomérations (sauf exception pour les petits réseaux, qui avaient déjà enregistré une hausse de 3% en 2009, et confirment avec +2,8% en 2011).

La montée en puissance de l'offre fait écho, d'une part, à l'accroissement des territoires desservis (+47% en 10 ans) et, d'autre part, à la volonté des réseaux d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière afin d'encourager le report modal pour tous les motifs de déplacement. En effet, les services de soirée, de week-end, le maintien de l'offre pendant les petites vacances scolaires ont été des axes de développement privilégiés par les petits et moyens réseaux au cours de la dernière décennie, tandis que les grands réseaux, qui avaient mené ces politiques au préalable, faisaient plutôt croître la fréquence de leurs services. Ces stratégies ont conduit à des progressions de l'offre kilométrique semblables entre les différentes tailles d'agglomération : de l'ordre de +1,6% par an, soit +17,4% entre 2001 et 2011 en moyenne.

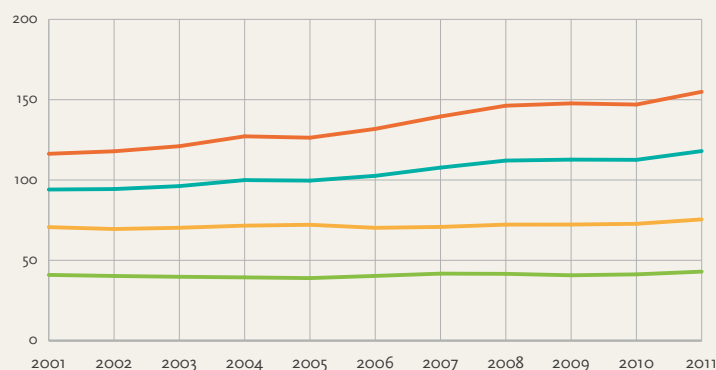


Fréquentation

Unité : Voyage par habitant desservi

Les grandes agglomérations laissent loin derrière elles les réseaux de tailles plus modestes pour ce qui concerne la fréquentation de leurs services de transport urbain. Pour autant, si le nombre de voyages par habitant desservi reste incomparable entre les classes d'agglomérations, la nouveauté de 2011 est sans aucun doute le rythme de croissance inédit de la fréquentation dans les moyens et petits réseaux de province. Certes, il est demeuré inférieur à celui des grandes aires urbaines mais, jamais sur la décennie, les réseaux de moins de 250 000 habitants n'ont enregistré une hausse du nombre de voyages par habitant si forte. Celle-ci s'établit à +3,8% dans les agglomérations de taille intermédiaire en 2011 (pour rappel, la progression moyenne sur la période 2001/2010 ne dépassait pas +0,3% par an) et +4,1% dans les petites (contre +0,1% par an entre 2001 et 2010).

Les écarts en valeur restent sans commune mesure puisqu'entre deux tailles de réseaux, l'écart de la fréquentation atteint 112 voyages par an et par habitant, soit 155 dans les grands et 43 dans les petits.





Unité : Voyage par kilomètre

Taux d'utilisation

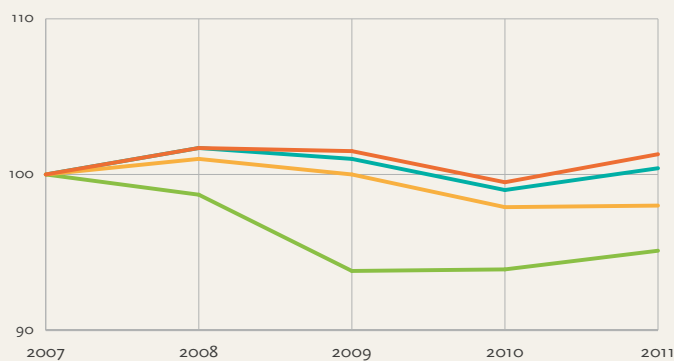
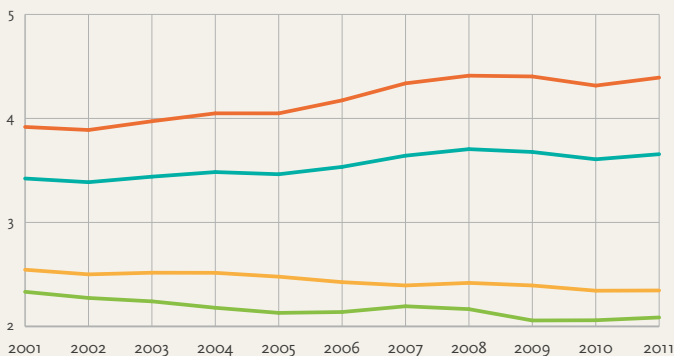
S'il est un indicateur pour lequel les variations diffèrent traditionnellement d'une taille de réseaux à une autre, c'est sans conteste le taux d'utilisation. Plus que des différences de rythme de croissance, qui sont observables dans plusieurs autres variables et ratios du secteur, il s'agit ici, depuis le début de la décennie 2000, d'une opposition nette dans les évolutions. Très schématiquement, les grands réseaux présentent une croissance continue du nombre de voyages réalisés par kilomètre parcouru (+1,1% par an en moyenne entre 2001 et 2011), tandis que les autres tailles d'agglomérations enregistrent une baisse tout aussi continue (entre -0,8% et -1,1% en moyenne par an sur la même période).

Bien que le léger rebond en 2001 ait atténué ce repli annuel moyen, il n'en demeure pas moins que depuis 10 ans, les réseaux qui ont le plus accru les surfaces desservies (pour rappel : entre +46% et +86% sur la décennie) ne parviennent pas à faire croître le nombre de voyageurs au même rythme que les kilomètres à parcourir pour aller chercher ceux-ci dans des zones de moins en moins denses. Au final, avec en moyenne 2 à 2,5 voyages réalisés par kilomètre produit dans les réseaux de moins de 250 000 habitants desservis, l'écart avec les grands (4,32 voyages) est du simple au double.

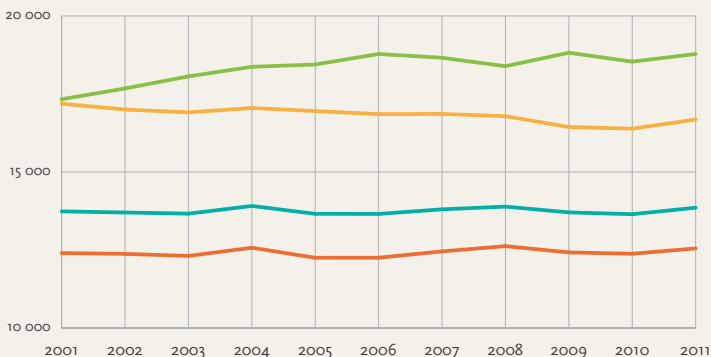
Production kilométrique par salarié

Les 46 100 salariés des entreprises du panel ont parcouru près de 640 000 kilomètres en 2011. Depuis 2001, le secteur a augmenté son offre de 29% avec 28% de personnel en plus, bien qu'une partie croissante de ce personnel ait été affectée à des missions d'humanisation des espaces et de sécurité au cours de la décennie. La productivité du strict point de vue kilométrique est donc relativement stable sur la décennie en moyenne, avec néanmoins de fortes disparités selon les tailles de réseaux.

Dans les grandes agglomérations, les aménagements de voirie (couloirs bus, priorités aux feux) ont permis de faire progresser le nombre de kilomètres parcourus par salarié et d'accroître la vitesse des bus en les isolant de la congestion, tandis que dans les petits réseaux, c'est l'absence de congestion dans les territoires desservis de moins en moins denses qui explique la progression de la productivité sur 10 ans (+8%). Entre ces deux situations opposées, les réseaux de taille moyenne, qui n'ont entrepris que récemment de favoriser la circulation des bus, en récoltent naturellement les fruits. La productivité y a donc progressé de 1,8% en 2011, mais après avoir enregistré une baisse continue sur la décennie.



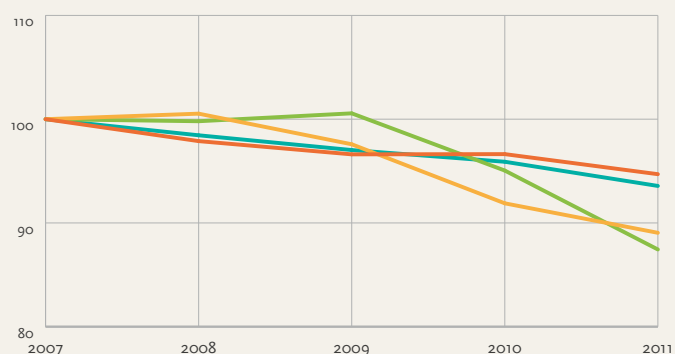
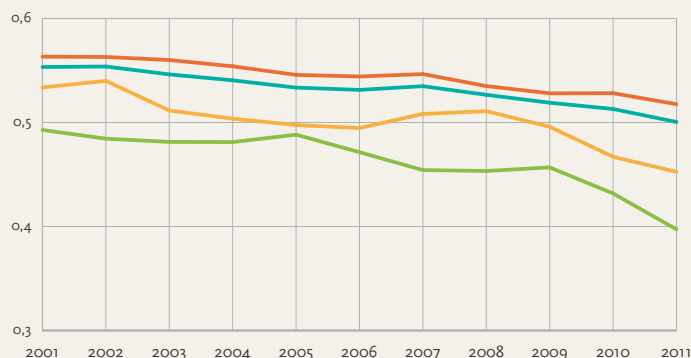
Unité : Km produit par salarié



Recette par voyage

Unité : Euro constant 2011

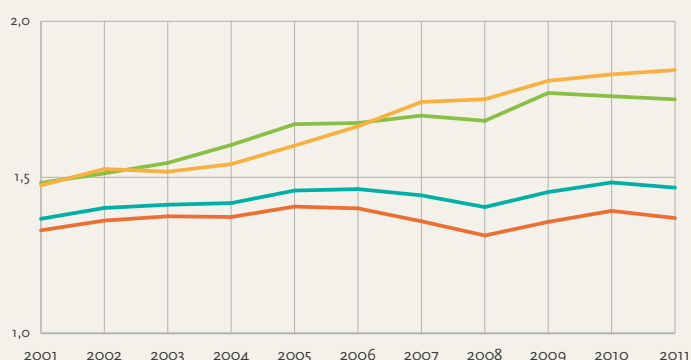
Selon la publication GART/UTP « Une Décennie de tarification dans les réseaux de transport urbain », le prix moyen du ticket unitaire de transport urbain s'établissait à 1,17 euro en 2011 tandis que 60% des voyageurs utilisaient des titres réduits ou gratuits. Si cette part a peu évolué depuis 10 ans, les prix des principaux titres des gammes toutes clientèles et commerciales ont quant à eux sensiblement baissé en euros constants sur la période. Cette baisse, couplée à des tarifs de plus en plus souvent dégressifs pour les titres de la gamme sociale (couplage statut/revenu, tarification au quotient familial ouvrant droit aux réductions non plus seulement à la personne mais à l'ensemble du foyer) fait naturellement fléchir la recette par voyage depuis 2001. Établie à 0,5 euro en 2011, elle s'est repliée de 10% en moyenne en 10 ans. Les grands réseaux tirent leur épingle du jeu en limitant le repli à 8%, tandis que les petits subissent cette tendance de plein fouet avec un recul de 16,8% sur la période.



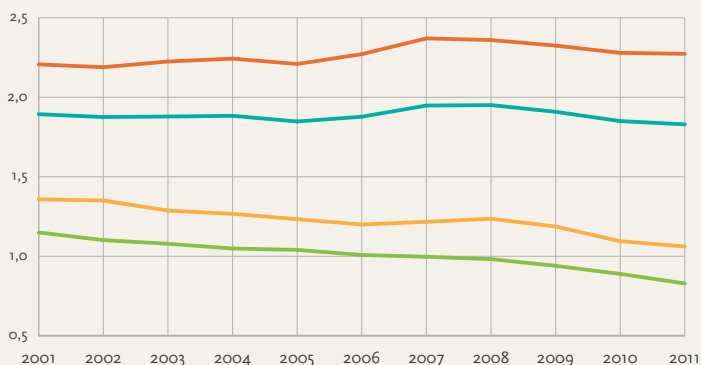
Dépense par voyage

Unité : Euro constant 2011

L'année 2011 est la seconde année de baisse de la dépense par voyage de la décennie passée, après 2008. La forte croissance du nombre de voyageurs a dépassé la hausse des coûts corrigée de l'inflation, de sorte que la dépense d'exploitation générée par voyageur a fléchi de 1,1% et s'est établie à 1,47 euro. Elle demeure néanmoins supérieure de 10 centimes à la dépense par voyage enregistrée en 2001. Cette progression est limitée à 4 centimes dans les grands réseaux, avec l'effet des TCSP qui présentent certes des coûts de fonctionnement plus élevés mais attirent davantage de voyageurs pour la fiabilité du temps de parcours qu'ils offrent. À l'inverse, dans les petits réseaux où le coût kilométrique demeure relativement faible compte tenu de la vitesse qu'il est possible d'atteindre en zones peu denses, les coûts d'exploitation rapportés au trafic sont nettement plus élevés avec un nombre de voyageurs qui ne progresse pas autant que les dépenses pour les faire entrer dans le système de transport. Ils atteignent désormais 1,75 euro; un montant à rapprocher de la recette par voyage qui s'est établie à 40 centimes en 2011. Ainsi, dans les petits réseaux, la contribution de la collectivité par voyageur s'élève désormais à 1,35 euro, contre 85 centimes dans les grandes agglomérations.



Unité : Euro constant 2011

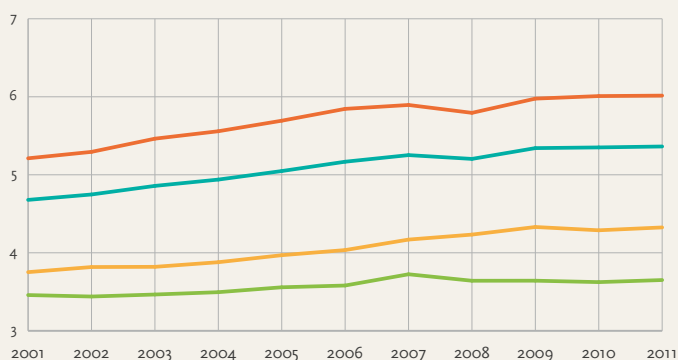


Recette par kilomètre

L'extension des périmètres de transport urbain se traduit par une rentabilité du kilomètre parcouru de moins en moins forte, puisque ce dernier est naturellement réalisé dans des zones de moins en moins denses avec, du fait de cette faible densité, un usage de la voiture particulière beaucoup plus ancré dans les pratiques de mobilité. Desservir les territoires de plus en plus éloignés des centres amène donc deux effets, dont l'un est multiplicateur de l'autre : il y existe moins de clientèle potentielle et celle-ci est moins susceptible d'être attirée par les transports publics que les populations vivant dans les zones plus denses où leur attractivité est évidente pour fuir la congestion et bénéficier de fréquences régulières.

Les évolutions de la recette par kilomètre reflètent naturellement la difficulté qu'ont les petits réseaux à drainer plus de clientèle à mesure qu'ils s'éloignent des centres. Par ailleurs, la mise en place de la tarification unique dans 48 départements rend complexe la pédagogie à l'usage des voyageurs sur les différences de prix du transport entre des périmètres dont ils ne saisissent pas forcément les contours. Au final, avec une recette par kilomètre de 86 centimes, les petits réseaux perçoivent presque 3 fois moins de revenus de leur clientèle que les grands à offre égale.

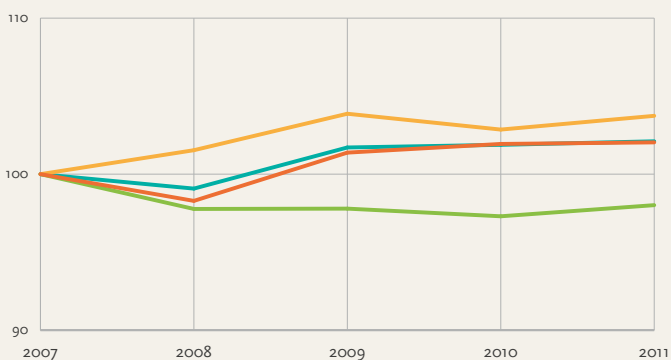
Unité : Euro constant 2011



Coût kilométrique

Si les grands réseaux bénéficient de l'effet de la densité urbaine pour optimiser leur production et générer davantage de trafic, cette même densité contribue également à faire croître le coût de cette production de plus de 15 % sur 10 ans. Entre systèmes de transport lourds (tramways, métro) rendus nécessaires par l'accroissement de la demande des voyageurs, mais dont les coûts de fonctionnement sont plus élevés que les bus, et congestion urbaine qui contraint la circulation des bus hors sites protégés et impose un nombre croissant de véhicules et de personnel mobilisés pour assurer le service, les coûts d'exploitation au kilomètre atteignent désormais 6 euros dans les grandes agglomérations. Ils sont moindres dans les agglomérations moyennes mais ont progressé au même rythme au cours des 10 dernières années.

Les facteurs de hausse du coût kilométrique énoncés précédemment n'ayant pas lieu d'être dans les petits réseaux, la productivité du matériel et du personnel y est supérieure (un salarié y parcourt en moyenne 6 000 kilomètres par an de plus que dans les grands), et ceux-ci ne subissent donc qu'une hausse de 20 centimes en euros constants de leur dépense par kilomètre sur la décennie, pour atteindre 3,65 euros en 2011.

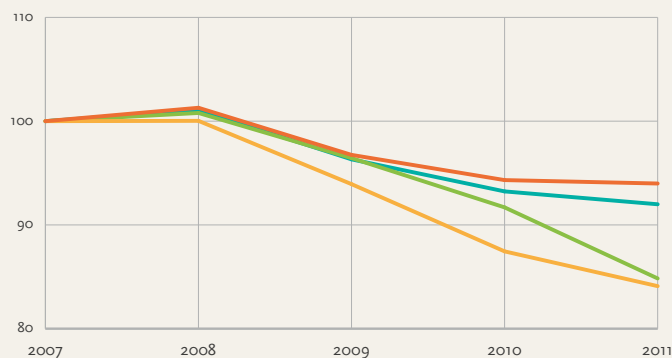
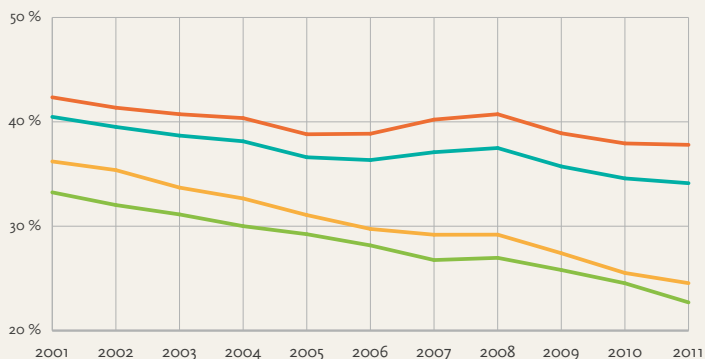


Taux de couverture

Unité : R/D

L'année 2011 aura apporté la preuve que la forte dynamique du trafic ne suffit plus à redresser le taux de couverture des réseaux de transport urbain. Les années 2007 et 2008 avaient pourtant laissé croire le contraire : le nombre de voyageurs avait alors progressé de 6,1% puis de 5,9%, et le poids des recettes commerciales dans les dépenses d'exploitation avait rebondi de 2,1% puis de 1,1% à la faveur d'augmentations des recettes (+6,8% et +4,3%) dépassant celles des dépenses (+4,7% et +3,1%). Mais, en 2011, la forte croissance du trafic (+5,3%) n'a pas entraîné une hausse substantielle des recettes commerciales (+2,7% en euros constants) tandis que les dépenses se renchérisaient de 4,1%, en phase avec la hausse de la production.

L'année s'est donc achevée sur un nouveau recul du ratio R/D de 1,2% pour les opérateurs du panel, pour atteindre 34,2%. À l'instar des deux années précédentes, aucune classe d'agglomérations n'a été épargnée, même si le repli est plus brusque dans les petits réseaux, avec un recul de 4,5% du ratio, soit une contraction supérieure à celle qui était observée en moyenne au cours des 10 années antérieures.



Données 2011

Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2011/2010 en %	Surface des communes desservies en km ²	Var. 2011/2010 en %	Longueur des lignes en Km	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres produits en milliers	Var. 2011/2010 en %	Voyages en milliers	Var. 2011/2010 en %	Déplacements en milliers	Var. 2011/2010 en %
Angers*	270	-0,2	508	0,0	1 148	-1,4	10 203	4,1	27 728	6,7	22 561	6,7
Bordeaux*	722	0,3	552	0,0	1 113	-3,5	32 396	5,1	108 931	6,0	83 153	6,0
Clermont-Ferrand*	256	-0,1	159	0,0	224	0,0	7 471	-0,9	28 547	3,7	25 625	ns
Dijon	250	-0,2	219	0,0	441	0,3	10 549	-0,1	35 882	0,1	30 383	0,1
Grenoble*	404	-0,1	312	0,0	358	-5,7	15 719	2,1	77 213	5,5	61 048	5,3
Lens	602	0,0	761	0,0	1 278	-0,7	11 362	2,1	16 087	4,4	15 234	4,4
Lille*	1 126	0,3	612	0,0	1 880	0,0	41 070	2,9	161 993	4,8	124 610	4,8
Lyon*	1 329	1,3	610	0,0	1 351	4,7	53 337	8,3	400 851	5,8	242 940	5,8
Marseille*	891	-5,7	317	-15,6	706	4,9	26 250	3,6	159 849	4,1	102 254	3,6
Montpellier*	415	0,9	405	0,0	388	0,7	11 702	3,9	62 907	1,9	48 128	3,7
Mulhouse*	256	5,7	314	23,8	221	3,2	6 753	5,0	24 185	1,4	19 410	1,4
Nancy*	263	-0,2	142	0,0	259	0,0	9 654	4,1	26 048	4,0	20 510	3,9
Nantes*	598	0,2	523	0,0	848	1,7	24 018	2,5	116 557	3,0	87 309	3,0
Nice*	526	-1,1	458	0,0	1 219	21,6	18 506	4,7	66 100	13,2	53 740	12,3
Orléans*	280	0,2	334	0,0	486	22,6	10 903	1,4	24 218	-1,7	17 987	-3,3
Perpignan	257	15,4	617	84,9	1 224	nc	7 525	nc	8 870	nc	7 781	nc
Rennes*	405	1,1	608	0,0	1 509	94,3	19 411	3,9	71 622	5,2	57 761	5,2
Rouen*	414	0,0	387	0,0	669	-20,2	13 669	-0,5	47 205	5,9	36 595	6,0
Saint-Etienne*	380	0,0	527	0,0	578	-0,1	10 248	-1,9	42 342	5,7	27 317	2,8
Strasbourg*	476	0,1	314	0,0	407	10,5	17 484	1,7	108 374	8,0	77 410	4,2
Toulon	431	0,0	366	0,0	1 074	4,1	12 368	4,2	26 928	5,5	24 727	5,5
Toulouse*	876	0,8	864	-0,9	1 163	1,8	35 036	6,3	154 568	9,3	110 406	8,5
Tours	305	0,2	446	0,0	938	27,6	9 514	-1,6	24 025	-0,3	19 692	-1,9
Valenciennes*	347	0,4	594	0,0	448	-14,0	9 167	-4,1	18 559	-3,3	14 293	-1,2
Total + de 250 000 hab. (24 réseaux)	12 075	0,2	10 949	2,6	19 928	nc	424 313	nc	1 839 589	nc	1 330 874	nc
Total + de 250 000 hab. à TCSP (19 réseaux)	9 960	-0,1	8 032	-0,1	13 827	7,1	362 792	3,8	1 700 069	5,5	1 210 496	5,3
Genève*	457	2,2	174	0,0	428	16,9	20 373	3,5	177 128	2,9	139 845	2,9
RATP (bus/tram)*	8 015	0,0	1 248	0,0	3 966	1,0	177 450	1,1	1 109 200	2,1		
RATP (Total)*	8 015	0,0	1 248	0,0	4 285	0,9	238 121	1,1	3 111 200	1,7		

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2011/2010 en %	Effectif du personnel	Var. 2011/2010 en %	Recettes commerciales en milliers d' Euros	Var. 2011/2010 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d' Euros	Var. 2011/2010 en %	Vitesse d'exploitation Bus (Km/h)	Var. 2011/2010 en %	
251,0	6,4	657,7	8,0	12 097	13,0	47 299	16,2	17,3	3,0	Angers*
619,0	1,8	2 424,9	-2,5	48 583	10,2	169 268	4,5	15,6	5,4	Bordeaux*
259,0	-1,5	691,1	3,5	15 204	1,5	48 583	1,7	15,8	0,6	Clermont-Ferrand*
262,0	3,1	747,5	3,4	12 867	7,0	54 629	6,0	14,0	0,7	Dijon
404,0	-2,4	1 521,3	0,4	33 661	3,0	102 589	3,1	14,9	0,7	Grenoble*
384,0	7,9	553,8	-0,3	14 757	5,0	47 607	5,0	17,7	-0,6	Lens
738,0	1,9	2 593,1	2,4	79 827	7,5	256 467	6,4	15,6	0,0	Lille*
1 181,0	2,2	4 787,8	5,6	173 174	6,8	345 910	8,7	15,2	4,8	Lyon*
699,0	6,6	3 421,8	1,3	104 546	-3,9	244 749	5,0	12,2	-6,9	Marseille*
258,0	-0,4	1 072,8	0,4	43 769	11,4	77 685	7,3	13,0	0,0	Montpellier*
158,0	0,0	557,4	4,0	10 356	11,9	38 797	3,4	14,5	-0,7	Mulhouse*
235,0	0,4	788,0	-0,2	17 476	2,1	56 281	3,5	13,6	-0,7	Nancy*
670,0	1,2	1 870,9	4,4	51 309	6,3	136 000	6,4	17,2	0,0	Nantes*
475,0	1,5	1 571,5	4,6	41 162	6,6	119 573	5,3	13,0	2,4	Nice*
247,0	1,2	732,8	1,0	19 608	5,1	59 855	6,0	16,7	1,8	Orléans*
212,0	nc	372,0	nc	6 452	nc	27 599	nc	16,0	nc	Perpignan
424,0	-0,2	1 242,2	-0,1	39 336	8,5	91 639	5,4	19,4	1,0	Rennes*
319,0	1,9	1 148,2	-1,8	23 560	0,6	86 678	5,0	15,8	1,9	Rouen*
277,0	-2,1	780,1	-3,3	17 059	5,8	53 264	-0,4	14,4	0,0	Saint-Etienne*
343,0	-1,4	1 448,4	1,6	67 413	7,5	122 096	0,0	14,4	-2,0	Strasbourg*
347,0	2,7	875,6	2,5	18 276	5,7	61 648	6,8	13,4	0,0	Toulon
740,0	2,6	2 487,5	3,2	69 938	6,6	188 869	8,2	14,4	-0,7	Toulouse*
252,0	7,7	674,8	5,4	18 488	5,7	46 482	10,4	13,9	-9,7	Tours
230,0	0,4	559,9	-0,1	15 112	0,4	51 035	4,4	19,4	0,0	Valenciennes*
9 984,0	nc	33 581,0	nc	954 030	nc	2 534 602	nc			Total + de 250 000 hab. (24 réseaux)
8 276,0	1,4	29 700,0	1,9	871 093	5,3	2 249 338	5,5			Total + de 250 000 hab. à TCSP (19 réseaux)
417,0	5,3	2 047,0	3,8	96 088	8,2	181 203	3,6			Genève*
4 672,0	2,0	17 206,0	-0,6					14,5		RATP (bus/tram)*
5 743,0	2,1	42 454,0	-1,0	2 256 645	4,6	3 262 000	1,0			RATP (Total)*

Ratios 2011

Populations desservies supérieures à 250 000 habitants

	Habitant desservi par km ²	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2011/2010 en %
Angers*	533	-0,1	37,7	4,1	103	7,3	2,7	0,0	15 513	-3,6
Bordeaux*	1 308	0,4	44,9	4,7	151	5,6	3,4	3,0	13 360	7,8
Clermont-Ferrand*	1 607	-0,1	29,2	-1,0	112	3,7	3,8	5,6	10 810	-4,3
Dijon	1 140	-0,2	42,2	0,2	143	0,0	3,4	0,0	14 112	-3,3
Grenoble*	1 296	-0,1	38,9	2,1	191	5,5	4,9	2,1	10 333	1,6
Lens	790	0,0	18,9	2,2	27	3,8	1,4	0,0	20 516	2,3
Lille*	1 841	0,4	36,5	2,5	144	4,3	3,9	0,0	15 838	0,5
Lyon*	2 179	1,3	40,1	6,9	302	4,5	7,5	-2,6	11 140	2,5
Marseille*	2 809	11,7	29,5	10,1	179	10,5	6,1	0,0	7 671	2,3
Montpellier*	1 024	1,0	28,2	2,9	152	1,3	5,4	-1,8	10 908	3,5
Mulhouse*	815	-14,6	26,4	-0,8	95	-4,0	3,6	-2,7		
Nancy*	1 845	-0,1	36,8	4,2	99	4,2	2,7	0,0		
Nantes*	1 142	0,2	40,2	2,3	195	2,6	4,9	2,1	12 838	-1,8
Nice*	1 148	-1,1	35,2	6,0	126	14,5	3,6	9,1	11 776	0,1
Orléans*	837	0,2	39,0	1,3	87	-1,1	2,2	-4,3		
Perpignan	416	-37,6	29,3	nc	35	nc	1,2	nc	20 228	nc
Rennes*	667	1,1	47,9	2,8	177	4,1	3,7	2,8	15 626	4,0
Rouen*	1 067	0,0	33,1	-0,3	114	5,6	3,5	9,4	11 905	1,3
Saint-Etienne*	720	0,0	27,0	-1,8	112	5,7	4,1	7,9	13 136	1,5
Strasbourg*	1 515	0,1	36,8	1,7	228	8,1	6,2	6,9	12 071	0,1
Toulon	1 177	0,0	28,7	4,4	62	5,1	2,2	0,0	14 125	1,7
Toulouse*	1 015	1,7	40,0	5,5	176	8,0	4,4	2,3	14 085	3,0
Tours	684	0,1	31,2	-1,6	79	0,0	2,5	0,0	14 099	-6,6
Valenciennes*	584	0,4	26,4	-4,3	53	-5,4	2,0	0,0	16 372	-4,0
Moyenne + de 250 000 hab. (23 réseaux)	1 144	0,0	35,3	3,6	155	5,4	4,4	1,8	12 550	1,4
Moyenne + de 250 000 hab. à TCSP (19 réseaux)	1 198	0,0	36,5	3,8	169	5,6	4,6	1,7	12 287	1,7
Moyenne province (142 réseaux)	635	0,0	30,9	3,4	110	5,0	3,6	1,6	13 986	1,5
Genève*	2 626	2,2	44,6	1,1	388	0,8	8,7	0,0	9 953	-0,3
RATP (bus/tram)*	6 422	0,0	22,1	0,9	138	1,5	6,3	1,6	10 313	1,7
RATP total*	6 422	0,0	29,7	1,0	388	1,6	13,1	0,8	5 609	2,2

Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2011/2010 en %	Recette par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par kilomètre (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2011/2010 en %	
20 929	-0,2	0,44	7,3	1,71	8,9	4,64	11,8	25,6	-2,7	Angers*
18 635	3,0	0,45	4,7	1,55	-1,9	5,22	-0,8	28,7	5,5	Bordeaux*
<i>18 511</i>	<i>-1,8</i>	<i>0,53</i>	<i>-1,9</i>	<i>1,70</i>	<i>-2,3</i>	<i>6,50</i>	<i>2,5</i>	<i>31,3</i>	<i>-0,3</i>	Clermont-Ferrand*
18 703	-1,3	0,36	5,9	1,52	5,6	5,18	6,1	23,6	1,3	Dijon
16 919	2,4	0,44	-2,2	1,33	-2,2	6,53	1,1	32,8	-0,3	Grenoble*
24 460	0,5	0,92	1,1	2,96	0,7	4,19	2,9	31,0	0,0	Lens
32 885	-0,2	0,49	2,1	1,58	1,3	6,24	3,3	31,1	1,0	Lille*
19 123	0,3	0,43	0,0	0,86	2,4	6,49	0,5	50,1	-1,6	Lyon*
<i>13 815</i>	<i>1,0</i>	<i>0,65</i>	<i>-8,5</i>	<i>1,53</i>	<i>0,7</i>	<i>9,32</i>	<i>1,3</i>	<i>42,7</i>	<i>-8,6</i>	Marseille*
17 045	0,8	0,70	9,4	1,23	5,1	6,64	3,3	56,3	3,7	Montpellier*
		0,43	10,3	1,60	1,9	5,74	-1,5	26,7	8,1	Mulhouse*
		0,67	-1,5	2,16	-0,5	5,83	-0,5	31,1	-1,3	Nancy*
19 056	-2,0	0,44	2,3	1,17	3,5	5,66	3,9	37,7	-0,3	Nantes*
17 023	2,4	0,62	-6,1	1,81	-6,7	6,46	0,6	34,4	1,2	Nice*
		0,81	6,6	2,47	7,9	5,49	4,6	32,8	-0,6	Orléans*
<i>26 779</i>	<i>nc</i>	<i>0,73</i>	<i>nc</i>	<i>3,11</i>	<i>nc</i>	<i>3,67</i>	<i>nc</i>	<i>23,4</i>	<i>nc</i>	Perpignan
23 640	9,7	0,55	3,8	1,28	0,0	4,72	1,5	42,9	2,9	Rennes*
20 365	1,4	0,50	-5,7	1,84	-0,5	6,34	5,5	27,2	-4,2	Rouen*
19 538	0,8	0,40	0,0	1,26	-6,0	5,20	1,6	32,0	6,3	Saint-Etienne*
18 138	0,2	0,62	0,0	1,13	-7,4	6,98	-1,8	55,2	7,4	Strasbourg*
20 272	4,8	0,68	0,0	2,29	1,3	4,98	2,5	29,6	-1,3	Toulon
26 686	1,0	0,45	-2,2	1,22	-1,6	5,39	1,7	37,0	-1,6	Toulouse*
18 094	-6,5	0,77	5,5	1,93	10,3	4,89	12,2	39,8	-4,1	Tours
26 123	-2,7	0,81	3,8	2,75	7,8	5,57	8,8	29,6	-3,9	Valenciennes*
20 119	0,9	0,52	0,1	1,37	0,4	6,02	2,2	37,8	-0,4	Moyenne + de 250 000 hab. (23 réseaux)
20 106	1,1	0,51	-0,2	1,33	0,1	6,16	1,8	38,5	-0,3	Moyenne + de 250 000 hab. à TCSP (19 réseaux)
20 843	0,8	0,50	-0,4	1,48	0,7	5,27	2,2	33,8	-1,0	Moyenne province (142 réseaux)
15 570	0,6	0,54	3,8	1,02	0,0	8,89	0,1	53,0	4,3	Genève*
13 946	2,1									RATP (bus/tram)*
14 220	1,9	0,73	2,8	1,05	-0,9	13,70	-0,1	69,2	3,6	RATP total*

Données 2011

Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2011/2010 en %	Surface des communes desservies en km ²	Var. 2011/2010 en %	Longueur des lignes en km	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres produits en milliers	Var. 2011/2010 en %	Voyages en milliers	Var. 2011/2010 en %	Déplacements en milliers	Var. 2011/2010 en %
<i>Aix-en-Provence</i>	149	-0,5	220	0,0	237	0,1	5 293	-2,0	17 345	14,2		
Amiens	179	2,8	310	30,5	365	0,0	5 864	10,1	11 570	11,4	9 642	16,9
Angoulême	109	-1,4	170	0,0	663	0,2	4 484	-0,5	9 528	0,8	7 778	0,8
Annecy	142	0,9	128	0,0	342	-1,2	4 563	2,1	15 073	1,3	13 579	1,2
Avignon	179	-0,3	240	-0,1	340	2,1	4 925	-2,2	9 855	9,4	8 199	9,4
Bayonne	142	4,4	112	12,2	240	6,2	5 364	ns	7 576	ns	5 612	ns
Belfort	146	4,7	609	1,7	288	0,0	4 360	-1,0	7 954	6,0	6 574	6,0
Berre (Étang de)	141	-0,8	193	0,0	210	-15,8	3 965	1,7	2 488	6,4	2 006	-2,2
Besançon	183	0,1	432	0,0	235	nc	6 766	nc	23 921	nc	21 169	nc
Béziers	110	-0,1	249	0,0	409	8,2	2 498	0,8	7 566	-4,9	7 006	-4,9
Boulogne s/mer	121	-0,8	205	0,0	415	-33,1	2 901	4,7	8 221	-6,5	7 515	-6,5
Bourges	109	0,6	394	24,4	215	-1,8	3 138	1,2	10 452	1,7	9 501	1,7
Brest	214	-0,2	218	0,0	627	0,0	7 827	3,9	18 760	5,2		
Caen*	222	-0,4	185	0,0	426	3,9	9 106	2,1	28 526	4,4	23 159	4,7
Calais	103	-0,6	124	0,0	103	0,0	2 346	1,3	6 073	4,2	5 784	4,2
Cannes	139	1,5	59	0,0	302	0,0	3 079	1,4	9 913	5,9	9 195	6,1
Chalon s/Saône	109	-0,2	445	0,0	556	0,0	2 972	17,7	6 716	10,1	6 300	10,6
Chambéry	133	0,2	297	0,0	278	1,2	4 151	4,4	11 049	9,6	9 692	9,6
Colmar	108	0,0	233	0,0	373	0,0	1 937	0,4	6 797	1,3	6 797	1,3
Douai	196	0,1	298	-0,1	740	64,9	3 392	7,0	4 539	9,5		
Dunkerque	201	-0,5	255	0,0	244	0,0	7 804	3,2	14 676	0,5	13 562	0,5

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

nc : non connu, pas d'information disponible.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2011/2010 en %	Effectif du personnel	Var. 2011/2010 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2011/2010 en %	
151,0	11,0	349,0	5,4	4 477	-2,6	23 289	6,0			<i>Aix-en-Provence</i>
142,0	-6,0	485,6	-2,6	5 097	11,9	30 891	10,6	14,6	35,2	Amiens
99,0	3,1	216,1	1,7	4 127	2,0	14 696	2,6	20,4	-1,4	Angoulême
108,0	0,0	242,0	-1,5	7 254	3,4	18 202	3,7	16,1	0,0	Annecy
127,0	-3,8	361,4	0,6	4 742	1,6	27 368	6,6	15,3	2,0	Avignon
116,0	ns	313,0	ns	5 286	ns	22 105	ns	19,2	ns	Bayonne
133,0	3,1	238,4	0,1	5 784	1,3	15 858	12,4	19,2	6,7	Belfort
108,0	-4,4	169,3	4,5	2 172	18,1	12 549	5,1			Berre (Étang de)
177,0	nc	483,6	nc	9 009	nc	30 751	nc	15,2	nc	Besançon
57,0	1,8	173,0	4,2	1 039	-48,4	10 509	7,1	15,8	0,6	Béziers
77,0	-11,5	166,8	-0,7	4 028	-4,8	11 414	0,1	14,6	1,4	Boulogne s/mer
104,0	0,0	169,4	ns	3 964	2,1	12 702	3,4	13,4	-31,6	Bourges
191,0	6,7	527,1	13,7	9 370	-6,8	36 443	8,9	16,7	0,0	Brest
197,0	2,1	647,3	-0,6	18 246	11,2	45 807	3,4	15,6	1,3	Caen*
64,0	0,0	128,0	5,8	2 416	7,6	10 110	4,6	17,0	-0,6	Calais
75,0	-2,6	240,4	2,3	6 663	-3,9	17 293	4,4	12,4	-1,6	Cannes
46,0	0,0	102,7	1,6	1 526	7,3	10 058	4,5	13,8	0,0	Chalon s/Saône
132,0	-4,3	284,2	1,9	3 790	3,8	19 916	5,2	16,4	0,6	Chambéry
54,0	0,0	109,4	1,2	2 304	3,2	7 099	1,4	14,5	0,0	Colmar
85,0	-18,3	196,1	3,8	4 573	-0,1	18 716	1,0	21,6	nc	Douai
140,0	9,4	402,7	2,3	7 097	-1,5	29 829	4,9	16,6	-1,2	Dunkerque

Données 2011 (suite)

Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2011/2010 en %	Surface des communes desservies en km ²	Var. 2011/2010 en %	Longueur des lignes en km	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres produits en milliers	Var. 2011/2010 en %	Voyages en milliers	Var. 2011/2010 en %	Déplacements en milliers	Var. 2011/2010 en %
Havre (Le)	245	-0,5	191	0,0	614	-3,6	9 254	3,8	25 870	-2,3	20 085	-2,3
Limoges	203	2,2	472	8,0	569	33,5	4 808	6,3	14 109	10,8	10 920	10,8
Lorient	192	-0,1	477	0,0	404	0,0	8 041	-2,8	17 133	0,2	14 811	0,0
Mans (Le)*	188	-0,6	158	0,0	193	0,0	7 134	1,0	25 414	6,2	19 948	6,2
Maubeuge	121	-0,4	223	0,0	470	0,0	2 911	2,3	4 597	1,2	3 430	1,2
Metz	224	-0,4	277	0,0	837	3,7	7 874	3,7	15 643	1,8	12 928	1,8
Montbéliard	120	0,2	179	0,0	584	10,9	4 354	3,2	9 410	6,9	7 975	6,9
Nancy Suburbain	223	0,2	164	0,0	81	nc	1 165	-4,8	1 487	-11,2	1 260	-11,9
Nîmes	236	1,0	688	0,0	1 621	-0,2	8 584	1,8	16 700	1,8	15 045	1,8
Niort	105	43,7	537	347,9	2 284	843,4	3 104	50,3	4 745	28,9	4 094	28,9
Pau	170	-0,6	272	0,0	232	-1,7	5 064	23,0	11 754	30,7	10 402	30,7
Poitiers	140	0,1	251	0,0	479	1,5	5 641	4,3	14 848	4,6	13 968	4,6
Reims*	214	-0,1	94	7,3	243	3,5	7 322	3,0	31 991	9,5	27 818	9,5
Rochelle (La)	121	-0,4	91	0,0	270	0,0	4 010	4,6	6 934	7,1		
Saint-Brieuc	118	0,9	253	0,0	343	0,0	3 743	2,1	6 761	10,9	6 063	8,4
Thionville	185	0,6	375	0,0	521	-9,9	6 416	4,3	8 325	-0,4	7 177	-0,4
Troyes	132	1,9	124	15,3	188	6,2	3 698	4,2	8 670	0,2	7 219	0,2
Valence	121	0,2	125	0,0	157	0,0	4 240	2,1	8 405	8,2	6 903	7,9
Vannes	135	1,8	511	0,0	361	1,7	2 763	3,7	8 403	8,6	7 345	7,9
Total de 100 à 250 000 hab. (40 réseaux)	6 328	0,9	10 838	6,3	18 057	nc	196 860	nc	479 797	nc	370 461	nc
Total de 100 à 250 000 hab. à TCSP (3 réseaux)	526	27,4	875	0,0	1 615	3,7	20 222	1,0	45 303	3,6	22 786	2,3

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2011/2010 en %	Effectif du personnel	Var. 2011/2010 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2011/2010 en %	
169,0	-0,6	589,6	4,9	11 299	-3,8	44 749	6,5	15,0	-3,8	Havre (Le)
117,0	7,3	310,5	1,1	5 280	3,7	20 173	8,5	15,1	0,7	Limoges
192,0	0,0	332,5	1,4	6 318	6,7	27 904	5,7	20,8	2,0	Lorient
179,0	0,6	576,4	-0,4	11 990	6,8	41 353	7,9	15,6	0,0	Mans (Le)*
69,0	0,0	166,8	-1,8	3 148	6,5	12 075	-0,9	23,0	0,0	Maubeuge
216,0	2,4	548,5	0,8	11 779	1,9	34 098	7,2	15,0	0,7	Metz
95,0	-2,1	236,9	-1,9	2 660	7,5	16 691	4,5	17,8	0,0	Montbéliard
24,0	-17,2	60,0	-7,7	1 574	4,0	4 453	-4,4	17,3	-29,1	Nancy Suburbain
256,0	0,8	459,0	-0,6	5 798	-7,3	47 505	7,4	12,8	0,0	Nîmes
106,0	58,2	185,1	55,0	1 325	28,3	11 168	51,3	18,6	8,1	Niort
93,0	3,3	308,2	0,6	4 004	39,3	22 636	20,3	16,3	0,0	Pau
160,0	-0,6	317,5	3,1	5 306	-3,8	20 917	4,1	17,1	-0,6	Poitiers
191,0	10,4	656,5	6,2	13 993	10,0	54 387	ns	13,2	-17,5	Reims*
116,0	-2,5	297,2	2,0	7 375	5,5	19 139	7,9	19,7	0,0	Rochelle (La)
72,0	0,0	183,7	2,0	2 457	0,4	12 303	5,2	17,0	-1,2	Saint-Brieuc
162,0	-2,4	316,4	ns	3 445	1,9	19 445	7,5			Thionville
83,0	2,5	227,7	1,8	4 043	3,9	13 348	4,7	17,4	-1,1	Troyes
110,0	-0,9	279,8	-0,3	3 784	7,4	17 005	2,8	15,5	0,0	Valence
50,0	2,0	107,3	-1,7	3 226	5,7	11 591	2,1	18,1	0,6	Vannes
4 843,0	nc	12 165,1	nc	221 768	nc	876 545	nc			Total de 100 à 250 000 hab. (40 réseaux)
478,0	2,1	1 096,5	6,1	18 348	-0,6	81 038	6,9			Total de 100 à 250 000 hab. à TCSP (3 réseaux)

Ratios 2011

Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

	Habitant desservi par km ²	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2011/2010 en %
<i>Aix-en-Provence</i>	677	-0,6	35,6	-1,4	117	14,7	3,3	17,9		
Amiens	578	-21,2	32,7	7,2	65	8,3	2,0	5,3	12 076	13,0
Angoulême	643	-1,4	41,0	0,7	87	2,4	2,1	0,0	20 748	-2,2
Anncy	1 112	0,9	32,1	1,3	106	1,0	3,3	0,0	18 853	3,7
Avignon	749	-0,2	27,5	-1,8	55	10,0	2,0	11,1	13 627	-2,7
Bayonne	1 266	-6,9	37,8	ns	53	ns	1,4	ns	17 138	ns
Belfort	240	3,2	29,9	-5,4	54	0,0	1,8	5,9	18 286	-1,1
Berre (Étang de)	732	-0,7	28,1	2,6	18	12,5	0,6	0,0	23 422	-2,7
Besançon	422	0,0	37,1	nc	131	nc	3,5	nc		
Béziers	443	-0,1	22,6	0,9	69	-4,2	3,0	-6,3	14 437	-3,2
Boulogne s/mer	590	-0,9	24,0	5,7	68	-5,6	2,8	-12,5	17 394	5,4
Bourges	276	-19,2	28,9	0,7	96	1,1	3,3	0,0	18 522	ns
Brest	979	-0,2	36,6	4,3	88	6,0	2,4	0,0	14 849	-8,6
Caen*	1 204	-0,4	41,0	2,8	128	4,9	3,1	0,0	14 068	2,7
Calais	836	-0,6	22,7	1,8	59	5,4	2,6	4,0		
Cannes	2 363	1,5	22,2	0,0	71	4,4	3,2	3,2		
Chalon s/Saône	246	-0,1	27,2	18,3	61	8,9	2,3	-4,2	28 934	15,9
Chambéry	449	0,2	31,1	4,4	83	9,2	2,7	8,0	14 606	2,5
Colmar	463	0,1	18,0	0,6	63	1,6	3,5	0,0	17 709	-0,8
Douai	657	0,2	17,3	6,8	23	9,5	1,3	0,0	17 297	3,1
Dunkerque	788	-0,5	38,9	3,7	73	1,4	1,9	0,0	19 379	0,9

Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2011/2010 en %	Recette par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par kilomètre (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2011/2010 en %	
		0,26	-13,3	1,34	-7,6	4,40	8,1	19,2	-8,1	<i>Aix-en-Provence</i>
18 048	17,4	0,44	0,0	2,67	-0,7	5,27	0,4	16,5	1,2	Amiens
27 157	-2,5	0,43	0,0	1,54	2,0	3,28	3,1	28,1	-0,7	Angoulême
24 438	3,0	0,48	2,1	1,21	2,5	3,99	1,5	39,9	-0,3	Annecy
16 221	-2,7	0,48	-7,7	2,78	-2,5	5,56	9,0	17,3	-4,9	Avignon
21 194	ns	0,70	ns	2,92	ns	4,12	ns	23,9	ns	Bayonne
22 635	-1,7	0,73	-3,9	1,99	5,9	3,64	13,8	36,5	-9,9	Belfort
31 824	4,8	0,87	10,1	5,04	-1,4	3,16	3,3	17,3	12,3	Berre (Étang de)
		0,38	nc	1,29	nc	4,54	nc	29,3	nc	Besançon
18 297	-2,3	0,14	-44,0	1,39	13,0	4,21	6,3	9,9	-51,7	Béziers
22 266	4,4	0,49	2,1	1,39	6,9	3,93	-4,6	35,3	-4,9	Boulogne s/mer
23 752	ns	0,38	0,0	1,22	2,5	4,05	2,3	31,2	-1,3	Bourges
19 179	-11,0	0,50	-10,7	1,94	3,2	4,66	5,0	25,7	-14,3	Brest
18 513	2,2	0,64	6,7	1,61	-0,6	5,03	1,2	39,8	7,6	Caen*
		0,40	2,6	1,66	0,0	4,31	3,1	23,9	3,0	Calais
		0,67	-9,5	1,74	-1,7	5,62	2,9	38,5	-8,1	Cannes
39 940	16,1	0,23	0,0	1,50	-5,1	3,38	-11,3	15,2	2,7	Chalon s/Saône
19 164	1,1	0,34	-5,6	1,80	-4,3	4,80	0,8	19,0	-1,6	Chambéry
23 627	-1,4	0,34	3,0	1,04	0,0	3,66	0,8	32,5	1,9	Colmar
28 966	5,0	1,01	-8,2	4,12	-7,8	5,52	-5,6	24,4	-1,2	Douai
25 620	1,8	0,48	-2,0	2,03	4,1	3,82	1,6	23,8	-5,9	Dunkerque

Ratios 2011 (suite)

Populations desservies comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

	Habitant desservi par km ²	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2011/2010 en %
Havre (Le)	1 284	-0,5	37,8	4,4	106	-1,9	2,8	-6,7		
Limoges	430	-5,4	23,7	3,9	70	9,4	2,9	3,6		
Lorient	401	-0,1	42,0	-2,8	89	0,0	2,1	0,0	24 184	-4,2
Mans (Le)*	1 195	-0,6	37,9	1,6	135	7,1	3,6	5,9	12 377	1,4
Maubeuge	541	-0,4	24,1	2,6	38	0,0	1,6	0,0	17 453	4,2
Metz	809	-0,4	35,1	4,2	70	2,9	2,0	0,0	14 356	2,9
Montbéliard	671	0,2	36,2	2,8	78	6,8	2,2	4,8	18 380	5,2
Nancy Suburbain	1 361	0,2	5,2	-5,5	7	-12,5	1,3	-7,1	19 410	3,2
Nîmes	344	1,1	36,3	0,8	71	1,4	1,9	0,0		
Niort	195	-67,9	29,7	4,6	45	-11,8	1,5	-16,7	16 770	-3,0
Pau	626	-0,6	29,8	24,2	69	30,2	2,3	4,5		
Poitiers	558	0,1	40,3	4,1	106	3,9	2,6	0,0		
Reims*	2 270	-6,9	34,3	3,3	150	9,5	4,4	7,3	11 153	-3,0
Rochelle (La)	1 325	-0,4	33,2	5,1	57	7,5	1,7	0,0	13 493	2,5
Saint-Brieuc	467	0,9	31,7	1,0	57	9,6	1,8	5,9	20 377	0,1
Thionville	492	0,6	34,8	3,6	45	-2,2	1,3	-7,1	20 277	ns
Troyes	1 067	-11,6	28,0	2,2	66	-1,5	2,3	-4,2	16 240	2,3
Valence	964	0,2	35,1	2,0	70	9,4	2,0	5,3	15 154	2,4
Vannes	265	1,9	20,4	2,0	62	6,9	3,0	3,4	25 747	5,5
Moyenne 100 à 250 000 hab. (38 réseaux)	583	-5,4	30,8	2,8	75	4,4	2,4	1,5	16 249	1,3
Moyenne 100 à 250 000 hab. à TCSP (3 réseaux)	1 431	-1,8	37,7	2,4	138	7,2	3,6	4,6	12 532	0,3
Moyenne province (142 réseaux)	635	-2,4	30,9	3,4	110	5,0	3,6	1,6	13 986	1,5

Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2011/2010 en %	Recette par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par kilomètre (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2011/2010 en %	
		0,44	0,0	1,73	8,8	4,84	2,8	25,2	-10,0	Havre (Le)
		0,37	-7,5	1,43	-2,1	4,20	2,2	26,2	-4,4	Limoges
29 727	-8,1	0,37	5,7	1,63	5,8	3,47	8,8	22,6	0,9	Lorient
17 287	2,5	0,47	0,0	1,63	1,9	5,80	7,0	29,0	-1,0	Mans (Le)*
23 668	5,2	0,68	4,6	2,63	-1,9	4,15	-3,0	26,1	7,4	Maubeuge
18 598	3,2	0,75	0,0	2,18	5,3	4,33	3,3	34,5	-5,0	Metz
24 030	2,7	0,28	0,0	1,77	-2,7	3,83	1,1	15,9	2,6	Montbéliard
21 567	-6,9	1,06	17,8	2,99	7,6	3,82	0,3	35,3	8,6	Nancy Suburbain
		0,35	-7,9	2,84	5,2	5,53	5,5	12,2	-13,5	Nîmes
20 544	-2,3	0,28	0,0	2,35	17,5	3,60	0,8	11,9	-15,0	Niort
		0,34	6,3	1,93	-7,7	4,47	-2,2	17,7	15,7	Pau
		0,36	-7,7	1,41	-0,7	3,71	-0,3	25,4	-7,3	Poitiers
15 873	0,1	0,44	0,0	1,70	ns	7,43	ns	25,7	ns	Reims*
19 495	2,9	1,06	-1,9	2,76	0,7	4,77	3,0	38,5	-2,3	Rochelle (La)
25 482	-2,1	0,36	-10,0	1,82	-5,2	3,29	3,1	20,0	-4,3	Saint-Brieuc
27 162	ns	0,41	2,5	2,34	8,3	3,03	3,1	17,7	-5,3	Thionville
21 998	-1,4	0,47	4,4	1,54	4,8	3,61	0,6	30,3	-0,7	Troyes
20 114	1,6	0,45	0,0	2,02	-5,2	4,01	0,8	22,3	4,7	Valence
33 366	4,2	0,38	-2,6	1,38	-6,1	4,20	-1,4	27,8	3,3	Vannes
21 524	0,3	0,46	-2,2	1,80	0,9	4,37	2,4	25,7	-3,0	Moyenne 100 à 250 000 hab. (38 réseaux)
17 251	1,6	0,51	2,6	1,45	-2,8	5,30	1,7	35,4	5,6	Moyenne 100 à 250 000 hab. à TCSP (3 réseaux)
20 843	0,8	0,50	-0,4	1,48	0,7	5,27	2,2	33,8	-1,0	Moyenne province (142 réseaux)

Données 2011

Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2011/2010 en %	Surface des communes desservies en km ²	Var. 2011/2010 en %	Longueur des lignes en km	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres produits en milliers	Var. 2011/2010 en %	Voyages en milliers	Var. 2011/2010 en %	Déplacements en milliers	Var. 2011/2010 en %
Abbeville	32	0,6	112	0,0	91	-31,4	474	4,2	1 169	-2,4	1 017	
Agde	70	nc	371	nc	218	nc	544	nc	280	nc		
Agen	73	1,4	211	0,0	66	0,0	1 307	19,5	1 815	28,3	1 815	nc
Aix-les-Bains	55	0,4	152	0,0	277	9,6	1 142	5,7	2 015	4,9		
Ajaccio	79	-0,6	269	0,0	545	0,0	1 126	-5,9	2 046	-3,7		
Alençon	51	-0,6	182	0,0	25	0,0	688	7,3	1 602	2,9	1 406	3,0
Alès	86	2,0	345	0,0	620	3,2	1 548	0,7	2 560	-3,6	2 438	-3,6
Annemasse	80	1,8	78	0,0	107	-4,0	1 777	-1,4	4 515	6,1	4 031	6,1
Annonay	21	-0,5	27	0,0	98	0,0	273	15,0	470	5,1		
Arcachon	63	0,5	329	0,0			1 134	16,2	596	7,8		
Arras	95	-0,4	170	0,0	609	0,0	1 757	-7,0	7 648	17,4	6 828	nc
Auch	27	0,4	104	0,0	204	0,0	445	4,1	470	7,1	470	7,8
Aurillac	56	-0,5	471	0,0	490	2,7	1 266	-0,8	1 925	0,2	1 604	0,3
Auxerre	66	36,8	325	260,0	381	50,9	1 102	20,5	1 485	-2,3	1 426	-4,2
Bar-le-Duc	20	1,5	47	0,0			313	-2,5	602	4,9		
Bastia	58	1,1	68	0,0	341	-5,6	1 126	-0,9	3 230	3,0		
Beauvais	81	-0,2	307	0,0	273	0,0	1 404	4,5	3 576	7,1	3 281	7,2
Blois	90	-0,6	412	0,0	446	0,0	2 186	2,8	5 112	1,3	5 112	1,3
Bourg-en-Bresse	73	-0,3	284	0,0	155	2,2	1 986	2,9	2 727	4,0	2 416	2,3
Brive-la-Gaillarde	81	0,2	324	0,0	141	-7,8	1 171	20,1	1 816	18,2		
Cahors	25	0,0	81	0,0	51	0,0	536	-1,3	750	7,1	735	7,1
Châlons-en-Champagne	63	-0,2	109	0,0	67	1,5	1 391	5,2	4 284	-0,1	3 726	-0,1
Charleville-Mézières	70	-1,1	96	0,0	138	0,0	1 407	7,0	2 651	7,8		
Chartres	91	0,2	69	0,0	240	2,8	2 315	5,6	7 783	2,1	7 484	2,1
Châteauroux	76	0,4	422	0,0	213	0,0	1 336	3,3	4 613	7,3		
Châtelleraut	55	-1,1	378	0,0	312	-16,8	1 080	-0,6	2 199	5,3	1 946	5,2
Chaumont	33	0,6	388	7,3	324	ns	850	ns	930	ns	845	ns
Cherbourg	86	-1,0	69	0,0	186	0,0	2 088	4,1	5 445	3,0	4 862	3,9
Cholet	83	0,2	333	0,0	171	6,1	1 985	3,9	4 385	2,4	3 426	-0,1
Concarneau	23	-2,9	92	0,0	211	0,0	439	1,6	650	5,2	627	5,2
Creil	73	-1,0	34	0,0	49	0,0	1 296	-1,4	3 121	-22,9	2 690	-16,7

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2011/2010 en %	Effectif du personnel	Var. 2011/2010 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2011/2010 en %	
19,0	0,0	30,0	-9,1	528	12,3	2 205	1,4	22,7	0,4	Abbeville
19,0	nc	19,0	nc	195	nc	1 560	nc	14,2	nc	Agde
32,0	6,7	62,0	18,8	935	9,2	4 311	20,6	17,0	0,0	Agen
30,0	0,0	51,8	2,4	808	9,0	3 999	6,1	20,4	-0,5	Aix-les-Bains
38,0	-2,6	91,5	6,4	1 202	-5,6	6 399	5,2	13,5	-3,6	Ajaccio
23,0	0,0	38,0	1,9	656	-4,0	2 516	9,3	14,8	0,0	Alençon
63,0	1,6	75,5	2,0	494	-1,6	5 703	6,4	15,8	0,0	Alès
42,0	13,5	98,0	4,3	2 506	16,3	5 513	4,8	17,6	0,0	Annemasse
10,0	11,1	16,0	23,1	264	38,8	1 086	10,9	18,8	nc	Annonay
31,0	3,3	40,4	-3,8	304	14,7	2 765	15,6			Arcachon
61,0	1,7	127,8	4,1	1 105	ns	7 347	4,1	16,9	0,0	Arras
14,0	0,0	20,7	0,0					18,1	0,0	Auch
43,0	0,0	64,9	-3,7	932	3,3	4 021	2,8	15,7	0,0	Aurillac
31,0	14,8	35,0	12,9	694	ns	4 483	21,5	16,0	-1,8	Auxerre
8,0	0,0	15,5	10,7	365	6,4	1 149	4,2			Bar-le-Duc
48,0	0,0	41,0	0,0	936	-3,6	4 210	2,6	14,0	0,0	Bastia
44,0	22,2	78,0	8,3	665	-5,9	6 982	13,4			Beauvais
54,0	1,9	109,8	2,3	1 288	3,9	9 011	10,6	14,3	0,0	Blois
47,0	0,0	87,8	2,3	1 543	6,0	6 352	6,2			Bourg-en-Bresse
25,0	4,2	55,5	-2,6	519	-1,3	3 653	16,5	15,0	0,0	Brive-la-Gaillarde
16,0	0,0	20,5	0,0	369	14,2	1 698	6,5	16,4	0,0	Cahors
32,0	0,0	75,7	2,0	2 237	-3,1	5 314	4,0	16,7	0,0	Châlons-en-Champagne
36,0	0,0	84,7	1,1	1 735	10,3	5 726	7,1	15,0	0,0	Charleville-Mézières
64,0	0,0	144,0	1,4	2 348	2,8	8 636	6,6	14,7	0,0	Chartres
34,0	0,0	73,2	3,2	39	ns	4 147	5,1	17,6	nc	Châteauroux
32,0	-11,1	44,0	4,8	835	6,0	3 753	6,4	20,9	11,8	Châtelleraut
25,0	ns	40,0	ns	761	ns	3 045	ns	14,8	ns	Chaumont
51,0	2,0	130,3	-0,3	2 285	1,3	8 305	3,5	15,3	-0,6	Cherbourg
67,0	1,5	84,5	-0,2	1 830	6,5	6 232	5,1	22,0	-10,9	Cholet
14,0	0,0	22,0	4,8	284	3,3	1 638	4,0	16,7	1,2	Concarneau
29,0	-6,5	88,3	0,0	1 343	-11,5	6 191	12,0	17,6	0,0	Creil

Données 2011 (suite)

Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2011/2010 en %	Surface des communes desservies en km ²	Var. 2011/2010 en %	Longueur des lignes en km	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres produits en milliers	Var. 2011/2010 en %	Voyages en milliers	Var. 2011/2010 en %	Déplacements en milliers	Var. 2011/2010 en %
Creusot (Le)	93	-0,4	438	0,0	451	0,0	1 500	0,5	2 365	4,3		
Dieppe	53	19,5	129	119,4	323	nc	874	1,0	1 750	5,0	1 750	5,0
Dôle	54	-0,4	373	0,0	286	0,1	1 244	1,9	989	8,8	946	5,8
Elbeuf	57	0,7	96	0,0	111	0,0	1 347	-3,9	2 021	17,6	1 710	nc
Epernay	38	2,2	115	0,0	203	16,6	635	5,6	800	5,5		
Evreux	86	0,6	292	0,0	430	1,9	1 758	9,6	4 066	2,0	3 535	2,0
Flers	29	-0,3	126	0,0	136	0,0	473	1,1	802	3,1	802	8,8
Fos-sur-Mer	100	0,3	348	0,0			1 446	6,0	741	-7,5	494	-7,5
Haguenau	40	-0,7	193	0,0	114	0,0	755	1,0	1 476	4,0		
Honfleur	13	0,0	34	0,0	114	0,1	203	1,8	394	3,4		
Isle d'Abeau (L)	99	1,2	229	0,0	176	-14,3	2 389	4,9	6 954	38,2		
Laval	99	1,1	433	0,0	140	1,4	3 680	12,8	8 628	8,3	7 615	8,3
Libourne	25	0,4	21	0,0	65	20,2	317	6,6	494	21,1	474	21,5
Lisieux	26	-1,1	37	0,0	58	0,0	219	1,8	630	2,8	630	2,8
Longwy	63	-4,3	113	-7,7	103	0,0	1 822	3,2	2 700	3,5		
Lunéville	30	1,7	175	2,6	28	-29,0	289	27,4	163	ns		
Luxeuil les Bains	8	-2,5	22	0,0	10	0,0	67	2,4	66	6,5	66	6,5
Mâcon	68	0,1	239	0,0	405	0,2	1 316	24,2	3 066	11,8	2 762	11,8
Monaco	35	0,0	2	0,0	62	0,0	1 328	0,5	7 797	5,1	7 025	5,2
Montargis	60	0,2	168	0,0	189	0,0	971	1,1	2 108	2,4	2 007	2,4
Montélimar	37	1,9	47	0,0	52	23,8	402	6,1	1 645	15,6	1 566	15,6
Montluçon	62	-0,5	185	0,0	110	0,0	1 205	-8,8	2 280	-3,3	2 017	-3,4
Morlaix	27	0,0	81	0,0	109	-1,6	538	15,4	819	5,8	700	5,9
Moulins	43	0,7	189	0,0	431	3,6	1 088	2,6	1 417	6,4	1 362	6,3
Nevers	69	0,3	194	0,0	294	3,3	1 744	1,2	2 609	5,5	2 372	5,5
Oyonnax	32	-0,3	74	0,0	127	46,0	343	0,4	448	36,6		
Périgueux	76	1,5	257	0,0	223	5,7	1 621	1,2	2 550	3,4	2 099	3,4
Pontarlier	22	-1,4	50	0,0	110	86,9	101	-3,3	356	-6,6	340	-6,1
Puy-en-Velay (Le)	50	0,0	139	0,0	248	3,1	929	6,1	1 598	4,4		

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2011/2010 en %	Effectif du personnel	Var. 2011/2010 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2011/2010 en %	
48,0	2,1	70,6	12,4	674	ns	5 609	-4,5			Creusot (Le)
31,0	6,9	51,5	-0,6	798	-8,2	3 160	5,4			Dieppe
37,0	0,0	65,3	11,2	203	2,5	3 528	5,8	21,5	0,0	Dôle
38,0	2,7	110,0	11,1	1 251	2,3	6 092	5,8	16,7	-24,8	Elbeuf
19,0	0,0	38,9	0,0	486	6,8	2 113	2,4			Epernay
44,0	0,0	99,2	1,6	1 686	1,8	6 850	6,4	16,6	-1,8	Evreux
20,0	0,0	22,1	-12,3	233	7,9	1 618	8,4	14,4	0,0	Flers
69,0	0,0	80,2	0,0							Fos-sur-Mer
18,0	0,0	29,0	0,0	468	-12,0	2 378	1,8	17,0	0,0	Hagenau
7,0	16,7	8,4	0,0	221	10,5	735	5,0			Honfleur
72,0	2,9	142,6	1,1	969	16,0	9 026	5,6	19,4	-2,0	Isle d'Abeau (L')
104,0	5,1	166,0	2,5	2 104	12,6	12 054	11,1	17,3	1,2	Laval
10,0	-16,7	19,0	18,8	15	-86,6	1 223	12,8	15,2	0,0	Libourne
10,0	25,0	17,0	0,0	263	-12,3	1 047	5,9	11,4	-10,2	Lisieux
55,0	-16,7	88,1	2,4	4 485	1,2	5 670	4,5	20,4	0,0	Longwy
12,0	33,3	15,0	12,8	63	-27,6	1 152	-17,9	17,0	-17,9	Lunéville
2,0	0,0	4,0	0,0	31	3,3	123	0,8	21,3	0,0	Luxeuil les Bains
46,0	9,5	68,1	0,1	573	10,0	4 018	6,3			Mâcon
46,0	4,5	127,0	5,0	5 667	3,5	9 070	1,1	12,3	0,0	Monaco
32,0	0,0	49,6	1,8	823	3,5	3 553	7,9			Montargis
10,0	0,0	20,3	0,0	548	16,8	1 967	10,6			Montélimar
34,0	-10,5	79,0	-6,1	903	-0,3	5 369	4,7	14,3	10,9	Montluçon
14,0	0,0	30,2	3,4	353	12,4	2 126	12,5	15,1	-1,9	Morlaix
30,0	0,0	55,0	0,0	779	15,9	3 867	16,5	18,3	0,0	Moulins
38,0	0,0	88,0	-5,0	1 526	9,0	6 158	4,7	19,1	0,0	Nevers
15,0	25,0	14,7	-2,0	235	-2,5	1 290	7,0	17,2	0,0	Oyonnax
62,0	12,7	83,9	3,6	1 127	2,5	5 437	3,3	17,1	-1,2	Périgueux
16,0	33,3	7,8	-7,1	63	-4,5	721	14,3	17,2	34,4	Pontarlier
30,0	20,0	49,4	-3,1	672	5,2	4 708	12,3	18,8	0,0	Puy-en-Velay (Le)

Données 2011 (suite)

Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Population desservie en milliers d'habitants	Var. 2011/2010 en %	Surface des communes desservies en km ²	Var. 2011/2010 en %	Longueur des lignes en km	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres produits en milliers	Var. 2011/2010 en %	Voyages en milliers	Var. 2011/2010 en %	Déplacements en milliers	Var. 2011/2010 en %
Quimper	90	0,8	289	2,9	498	3,1	2 815	10,9	5 068	0,2	3 959	-10,8
Quimperlé	62	nc	756	nc	47	nc	511	nc	180	nc	134	nc
Roanne	72	1,7	97	0,0	157	0,0	1 357	0,0	2 735	4,2	2 442	-7,0
Rochefort	58	8,3	315	3,5	154	ns	1 284	ns	765	ns	721	ns
Roche s/Yon (La)	94	1,7	499	0,0	136	nc	2 100	27,3	2 196	-0,8		
Rodez	56	0,2	190	0,0	169	0,0	885	0,0	1 229	4,8		
Romans s/Isère	70	0,7	240	0,0	142	79,7	680	34,6	1 180	18,5	1 093	18,5
Royan	76	0,7	532	0,0	393	54,6	1 366	1,1	864	32,1	864	32,1
Saint-Avoid	42	-0,7	109	0,0	48	0,0	353	7,5	624	-9,6		
Saint-Claude	12	-1,7	70	0,0	79	0,0	190	3,2	295	4,2	276	3,8
Saint-Dié	22	-1,8	46	0,0	99	0,0	302	1,3	465	4,3		
Saint-Dizier	27	-1,1	48	0,0	54	nc	328	0,2	524	4,4		
Saint-Lô	31	-0,9	91	0,0	85	21,4	415	7,9	555	ns		
Saint-Malo	84	-0,7	246	0,0	269	0,0	2 459	2,8	3 473	7,1	2 847	7,1
Saintes	39	19,1	132	44,8	29	0,7	612	6,7	1 002	11,2	895	11,3
Sens	42	-0,2	98	0,0	351	25,3	786	22,8	943	16,9	939	16,8
Sète	95	nc	168	nc			1 566	nc	2 196	nc		
Soissons	63	0,0	293	0,0	279	0,0	960	4,3	1 270	6,2		
Tarbes	78	-0,5	116	0,0	161	0,2	1 196	3,4	2 589	2,6	2 354	2,7
Valmorel	1	0,0	22	0,0			68	37,4	6	50,0	6	50,0
Verdun	26	-2,2	53	0,0	24	0,0	291	-4,9	507	1,4	492	1,2
Vesoul	34	0,3	141	0,0	85	-9,7	513	-4,9	936	3,8	936	9,0
Vichy	55	-0,4	87	0,0	165	3,6	773	-5,1	1 644	2,7		
Vienne	70	1,2	275	0,0	53	0,0	1 079	-2,9	1 307	2,3	1 071	nc
Vierzon	28	-1,8	75	0,0	73	6,0	420	1,3	919	-0,9	757	-1,9
Villefranche s/Saône	57	1,1	48	0,0	143	0,0	1 170	28,3	1 712	22,3		
Total moins de 100 000 hab. (86 réseaux)	4 810	nc	16 488	nc	16 156	nc	92 570	nc	179 386	nc	118 243	nc
Total moins de 50 000 hab. (35 réseaux)	1 054	nc	3 494	nc	4 512	nc	17 269	nc	33 957	nc	24 136	nc

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

nc : non connu, pas d'information disponible.

Nombre de véhicules & rames en parc	Var. 2011/2010 en %	Effectif du personnel	Var. 2011/2010 en %	Recettes commerciales en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Dépenses de fonctionnement en milliers d'euros	Var. 2011/2010 en %	Vitesse d'exploitation Bus (km/h)	Var. 2011/2010 en %	
80,0	17,6	132,6	-0,4	2 722	7,8	10 110	13,3	17,3	-15,2	Quimper
<i>43,0</i>	<i>nc</i>	<i>51,6</i>	<i>nc</i>	<i>92</i>	<i>nc</i>			<i>30,1</i>	<i>nc</i>	<i>Quimperlé</i>
48,0	0,0	99,3	0,0	1 277	7,4	5 812	5,1	14,3	-0,7	Roanne
<i>30,0</i>	<i>ns</i>	<i>53,0</i>	<i>ns</i>	<i>408</i>	<i>ns</i>	<i>3 764</i>	<i>ns</i>			<i>Rochefort</i>
57,0	3,6	117,0	23,4	1 410	4,4	7 032	15,0	26,0	0,0	Roche s/Yon (La)
24,0	0,0	75,7	45,9	319	-4,2	3 331	-0,9			Rodez
22,0	-12,0	38,8	4,0	354	29,7	2 542	20,9	19,6	8,9	Romans s/Isère
55,0	0,0	52,2	3,4	503	18,1	4 030	9,4	17,8	-0,6	Royan
12,0	0,0	15,0	36,4	515	nc	1 343	nc	17,0	1,2	Saint-Avold
7,0	0,0	8,8	0,0	121	-1,6	486	0,0	18,0	0,0	Saint-Claude
17,0	-10,5	18,0	0,0	285	12,2	965	11,6	14,1	0,0	Saint-Dié
10,0	11,1	19,0	-2,6	279	14,8	1 238	3,4	16,0	0,0	Saint-Dizier
17,0	0,0	19,4	7,8	260	1,6	1 520	13,8			Saint-Lô
58,0	0,0	104,3	-0,8	1 440	11,3	7 532	5,8	19,8	1,0	Saint-Malo
26,0	4,0	35,7	10,9	600	23,7	2 308	6,0	17,4	0,0	Saintes
18,0	12,5	18,0	0,0	462	11,9	2 906	29,3	17,5	1,2	Sens
<i>31,0</i>	<i>nc</i>	<i>94,0</i>	<i>nc</i>	<i>1 308</i>	<i>nc</i>	<i>5 661</i>	<i>nc</i>	<i>30,0</i>	<i>nc</i>	<i>Sète</i>
30,0	0,0	34,5	2,1	468	1,5	2 000	1,8			Soissons
38,0	0,0	69,8	0,9	823	8,3	4 170	4,9	17,8	0,0	Tarbes
5,0	25,0	9,0	50,0	66	83,3	202	38,4			Valmorel
8,0	0,0	16,0	0,0	178	22,8	1 154	6,5	16,0	0,0	Verdun
18,0	28,6	26,0	0,0	264	8,6	1 241	0,7	16,3	nc	Vesoul
20,0	-13,0	42,0	0,0	587	3,0	2 899	nc	14,0	0,0	Vichy
27,0	0,0	51,0	-7,3	821	nc	3 783	nc	14,2	0,0	Vienne
17,0	-5,6	29,7	1,7	323	5,6	1 897	-3,5	12,3	-20,1	Vierzon
32,0	3,2	71,9	-0,1	662	10,0	4 608	38,5	10,5	29,6	Villefranche s/Saône
2 801,0	nc	4 968,0	nc	73 771	nc	331 146	nc			Total moins de 100 000 hab. (86 réseaux)
582,0	nc	924,0	nc	17 513	nc	67 862	nc			Total moins de 50 000 hab. (35 réseaux)

Ratios 2011

Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km ²	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2011/2010 en %
Abbeville	288	0,7	14,8	3,5	36	-5,3	2,5	-3,8	15 807	14,6
Agde	190	nc	7,7	nc	4	nc	0,5	nc	28 626	nc
Agen	346	1,3	17,9	17,8	25	25,0	1,4	7,7		
Aix-les-Bains	364	0,3	20,7	5,6	36	2,9	1,8	0,0	22 054	3,2
Ajaccio	294	-0,7	14,2	-5,3	26	-3,7	1,8	0,0	12 309	-11,6
Alençon	280	-0,6	13,5	8,0	31	3,3	2,3	-4,2	18 097	5,3
Alès	249	2,2	18,0	-1,6	30	-6,3	1,7	0,0	20 501	-1,3
Annemasse	1 027	1,8	22,1	-3,1	56	3,7	2,5	4,2	18 131	-5,5
Annonay	765	-0,5	13,3	15,7	23	4,5	1,7	-10,5	17 044	-6,5
Arcachon	191	0,5	18,1	16,0	9	0,0	0,5	-16,7	28 072	20,8
Arras	559	-0,3	18,5	-6,6	81	19,1	4,4	29,4	13 746	-10,6
Auch	256	0,6	16,8	3,7	18	5,9	1,1	10,0	21 507	4,1
Aurillac	120	-0,3	22,4	-0,4	34	0,0	1,5	0,0	19 508	3,0
Auxerre	202	-62,0	16,8	-11,6	23	-28,1	1,3	-23,5	31 491	6,7
Bar-le-Duc	418	1,5	15,9	-3,6	31	3,3	1,9	5,6	20 181	-12,0
Bastia	847	1,0	19,5	-2,0	56	1,8	2,9	3,6		
Beauvais	265	-0,2	17,3	4,8	44	7,3	2,5	0,0	17 995	-3,6
Blois	220	-0,4	24,2	3,4	57	1,8	2,3	-4,2		
Bourg-en-Bresse	258	-0,4	27,1	3,4	37	2,8	1,4	0,0		
Brive-la-Gaillarde	251	0,3	14,4	20,0	22	15,8	1,6	0,0	21 092	23,4
Cahors	303	0,0	21,8	-1,4	30	7,1	1,4	7,7	26 166	-1,3
Châlons-en-Champagne	576	-0,2	22,1	5,2	68	0,0	3,1	-3,1	18 371	3,1
Charleville-Mézières	733	-1,1	20,1	8,1	38	8,6	1,9	0,0	16 607	5,8
Chartres	1 314	0,3	25,6	5,3	86	2,4	3,4	-2,9	16 078	4,2
Châteauroux	181	0,3	17,5	2,9	60	7,1	3,5	6,1	18 250	0,1
Châtelleraut	146	-1,4	19,5	0,5	40	8,1	2,0	5,3	24 550	-5,1
Chaumont	86	-6,1	25,5	ns	28	ns	1,1	ns		
Cherbourg	1 256	-1,0	24,3	5,2	63	3,3	2,6	0,0	16 028	4,5
Cholet	249	0,1	23,9	3,5	53	1,9	2,2	0,0	23 491	4,2
Concarneau	254	-2,7	18,8	5,0	28	7,7	1,5	7,1	19 964	-3,0
Creil	2 138	-0,9	17,8	-0,6	43	-21,8	2,4	-22,6	14 675	-1,4

Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

nc : non connu, pas d'information disponible.

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2011/2010 en %	Recette par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par kilomètre (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2011/2010 en %	
21 170	18,6	0,45	15,4	1,89	3,8	4,65	-2,7	23,9	10,6	Abbeville
31 807	nc	0,70	nc	5,57	nc	2,87	nc	12,5	nc	Agde
		0,52	-13,3	2,38	-5,9	3,30	0,9	21,7	-9,2	Agen
28 000	2,6	0,40	2,6	1,98	1,0	3,50	0,3	20,2	2,5	Aix-les-Bains
14 348	-8,9	0,59	-1,7	3,13	9,4	5,68	11,8	18,8	-10,0	Ajaccio
23 714	4,7	0,41	-6,8	1,57	6,1	3,66	1,9	26,1	-12,1	Alençon
25 291	0,4	0,19	0,0	2,23	10,4	3,68	5,4	8,7	-7,4	Alès
21 936	-7,5	0,56	9,8	1,22	-1,6	3,10	6,2	45,5	11,0	Annemasse
21 305	-4,8	0,56	30,2	2,31	5,5	3,98	-3,6	24,3	25,3	Annonay
31 157	18,1	0,51	6,3	4,64	7,2	2,44	-0,4	11,0	-0,9	Arcachon
17 240	-12,4	0,14	ns	0,96	-11,1	4,18	11,8	15,0	ns	Arras
30 286	4,1									Auch
23 844	1,6	0,48	2,1	2,09	2,5	3,18	3,9	23,2	0,4	Aurillac
33 400	5,9	0,47	ns	3,02	24,3	4,07	1,0	15,5	ns	Auxerre
24 062	-10,0	0,61	1,7	1,91	-0,5	3,67	6,7	31,8	2,3	Bar-le-Duc
		0,29	-6,5	1,30	-0,8	3,74	3,3	22,2	-6,3	Bastia
20 641	-9,4	0,19	-9,5	1,95	6,0	4,97	8,5	9,5	-17,4	Beauvais
		0,25	0,0	1,76	8,6	4,12	7,6	14,3	-5,9	Blois
		0,57	1,8	2,33	2,2	3,20	3,2	24,3	0,0	Bourg-en-Bresse
23 988	8,3	0,29	-14,7	2,01	-1,5	3,12	-3,1	14,2	-15,5	Brive-la-Gaillarde
33 525	-1,3	0,49	6,5	2,26	-0,9	3,17	8,2	21,7	6,9	Cahors
24 271	4,6	0,52	-3,7	1,24	4,2	3,82	-1,3	42,1	-6,7	Châlons-en-Champagne
19 811	5,5	0,65	1,6	2,16	-0,5	4,07	0,2	30,3	3,1	Charleville-Mézières
19 620	4,7	0,30	0,0	1,11	4,7	3,73	1,1	27,2	-3,5	Chartres
20 180	1,8	0,01	ns	0,90	-2,2	3,10	1,6	0,9	ns	Châteauroux
29 195	-14,0	0,38	0,0	1,71	1,2	3,47	7,1	22,2	-0,4	Châtelleraut
		0,82	ns	3,27	ns	3,58	ns	25,0	ns	Chaumont
20 139	6,6	0,42	-2,3	1,53	0,7	3,98	-0,5	27,5	-2,1	Cherbourg
29 191	4,2	0,42	5,0	1,42	2,9	3,14	1,3	29,4	1,4	Cholet
27 280	-5,3	0,44	0,0	2,52	-1,2	3,73	2,5	17,3	-1,1	Concarneau
20 900	-1,4	0,43	13,2	1,98	44,5	4,78	13,8	21,7	-21,1	Creil

Ratios 2011 (suite)

Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km ²	Var. 2011/2010 en%	Kilomètres par habitant	Var. 2011/2010 en%	Voyages par habitant	Var. 2011/2010 en%	Voyages par kilomètre	Var. 2011/2010 en%	Kilomètres par salarié	Var. 2011/2010 en%
Creusot (Le)	212	-0,5	16,1	0,6	25	4,2	1,6	6,7	21 241	-10,6
Dieppe	409	-45,5	16,6	-15,3	33	-13,2	2,0	5,3	16 961	1,6
Dôle	146	-0,4	22,9	2,7	18	5,9	0,8	14,3	19 049	-8,4
Elbeuf	599	0,6	23,5	-4,5	35	16,7	1,5	25,0		
Epernay	327	2,1	16,9	3,0	21	0,0	1,3	0,0		
Evreux	293	0,5	20,5	9,0	48	2,1	2,3	-8,0	17 724	7,9
Flers	230	-0,3	16,4	1,9	28	3,7	1,7	0,0		
Fos-sur-Mer	287	0,3	14,5	5,8	7	-12,5	0,5	-16,7	18 031	6,0
Haguenau	209	-0,9	18,7	1,6	37	5,7	2,0	5,3	26 028	1,0
Honfleur	373	0,0	16,2	1,9	32	6,7	1,9	0,0	24 155	1,8
Isle d'Abeau (L')	434	1,2	24,1	3,9	70	37,3	2,9	31,8	16 752	3,7
Laval	229	1,2	37,1	11,4	87	7,4	2,3	-4,2	22 170	10,1
Libourne	1 189	0,4	12,9	5,7	20	17,6	1,6	14,3	16 689	-10,2
Lisieux	692	-1,1	8,5	3,7	24	4,3	2,9	3,6	12 876	1,8
Longwy	560	3,7	28,9	7,8	43	7,5	1,5	0,0	20 677	0,7
Lunéville	169	-0,8	9,8	25,6	6	-33,3	0,6	-50,0	19 273	12,9
Luxeuil les Bains	353	-2,6	8,7	4,8	9	12,5	1,0	11,1	16 800	2,4
Mâcon	283	0,3	19,5	24,2	45	9,8	2,3	-11,5	19 320	24,0
Monaco	17 500	0,0	37,9	0,5	223	5,2	5,9	5,4	10 455	-4,2
Montargis	354	0,1	16,3	1,2	35	0,0	2,2	4,8	19 583	-0,7
Montélimar	789	2,0	10,9	3,8	45	15,4	4,1	7,9	19 788	6,1
Montluçon	337	-0,5	19,3	-8,5	37	-2,6	1,9	5,6	15 258	-2,9
Morlaix	327	0,1	20,2	15,4	31	6,9	1,5	-11,8	17 798	11,6
Moulins	229	0,6	25,1	2,0	33	6,5	1,3	0,0	19 780	2,6
Nevers	356	0,4	25,3	1,2	38	5,6	1,5	7,1	19 818	6,5
Oyonnax	434	-0,2	10,7	0,9	14	40,0	1,3	30,0	23 333	2,5
Périgueux	297	1,6	21,3	-0,5	34	3,0	1,6	6,7	19 322	-2,3
Pontarlier	431	-1,5	4,6	-2,1	16	-5,9	3,5	-5,4	12 923	4,2
Puy-en-Velay (Le)	357	-0,1	18,6	5,7	32	3,2	1,7	-5,6	18 798	9,6

Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2011/2010 en %	Recette par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par kilomètre (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2011/2010 en %	
27 516	-11,8	0,28	ns	2,37	-8,5	3,74	-5,1	12,0	ns	Creusot (Le)
21 838	2,8	0,46	-11,5	1,81	0,6	3,62	4,3	25,3	-12,8	Dieppe
23 470	-6,5	0,21	-4,5	3,57	-2,7	2,84	4,0	5,8	-1,7	Dôle
		0,62	-12,7	3,01	-10,1	4,52	10,0	20,5	-3,3	Elbeuf
		0,61	1,7	2,64	-2,9	3,33	-2,9	23,0	4,5	Epernay
23 226	17,1	0,41	-2,4	1,68	3,7	3,90	-2,7	24,6	-4,3	Evreux
		0,29	3,6	2,02	5,2	3,42	7,2	14,4	-0,7	Flers
24 933	6,0									Fos-sur-Mer
29 031	1,0	0,32	-13,5	1,61	-2,4	3,15	0,6	19,7	-13,6	Haguenau
40 580	1,8	0,56	7,7	1,87	1,6	3,62	3,1	30,1	5,2	Honfleur
22 368	8,0	0,14	-17,6	1,30	-23,5	3,78	0,8	10,7	9,2	Isle d'Abeau (L')
27 464	11,1	0,24	4,3	1,40	2,9	3,28	-1,5	17,5	1,7	Laval
19 819	-13,4	0,03	-88,9	2,48	-6,8	3,86	6,0	1,2	-88,3	Libourne
16 838	1,8	0,42	-14,3	1,66	3,1	4,78	3,9	25,1	-17,2	Lisieux
26 362	4,5	1,66	-2,4	2,10	1,0	3,11	1,0	79,1	-3,1	Longwy
24 092	16,7	0,39	21,9	7,07	156,2	3,98	18,8	5,5	-51,8	Lunéville
16 800	2,4	0,47	-2,1	1,86	-5,6	1,83	-1,6	25,2	2,4	Luxeuil les Bains
21 892	26,0	0,19	0,0	1,31	-5,1	3,05	-14,6	14,3	3,6	Mâcon
15 262	-2,9	0,73	-1,4	1,16	-4,1	6,83	0,6	62,5	2,5	Monaco
25 764	0,9	0,39	0,0	1,69	5,6	3,66	6,7	23,2	-3,7	Montargis
28 091	6,1	0,33	0,0	1,20	-4,0	4,90	4,3	27,9	5,7	Montélimar
18 045	-7,8	0,40	5,3	2,35	8,3	4,45	14,7	16,8	-5,1	Montluçon
22 303	9,1	0,43	4,9	2,60	6,6	3,96	-2,5	16,6	0,0	Morlaix
24 176	2,6	0,55	10,0	2,73	9,6	3,55	13,4	20,1	-1,0	Moulines
22 947	-0,1	0,58	1,8	2,36	-0,8	3,53	3,2	24,8	4,2	Nevers
27 008	6,7	0,52	-28,8	2,88	-21,7	3,76	6,5	18,2	-9,0	Oyonnax
27 018	-2,2	0,44	-2,2	2,13	0,0	3,35	1,8	20,7	-1,0	Périgueux
16 800	-3,3	0,18	5,9	2,03	22,3	7,15	18,0	8,7	-17,1	Pontarlier
25 794	9,1	0,42	0,0	2,95	7,7	5,07	5,8	14,3	-5,9	Puy-en-Velay (Le)

Ratios 2011 (suite)

Populations desservies inférieures à 100 000 habitants

	Habitant desservi par km ²	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par habitant	Var. 2011/2010 en %	Voyages par kilomètre	Var. 2011/2010 en %	Kilomètres par salarié	Var. 2011/2010 en %
Quimper	312	-2,2	31,1	9,9	56	0,0	1,8	-10,0	21 227	11,4
Quimperlé	81	nc	8,3	nc	3	nc	0,4	nc	9 899	nc
Roanne	741	1,7	19,0	-1,6	38	2,7	2,0	5,3	13 668	0,0
Rochefort	186	4,8	22,0	ns	13	ns	0,6	ns	24 221	ns
Roche s/Yon (La)	189	1,8	22,3	25,3	23	-4,2	1,0	-23,1	17 947	3,1
Rodez	295	0,3	15,8	-0,6	22	4,8	1,4	7,7	11 692	-31,4
Romans s/Isère	291	0,7	9,8	34,2	17	21,4	1,7	-15,0	17 521	29,4
Royan	144	0,9	17,9	0,6	11	22,2	0,6	20,0	26 172	-2,2
Saint-Avold	383	-0,7	8,4	7,7	15	-6,3	1,8	-14,3	23 540	-21,2
Saint-Claude	168	-1,7	16,1	5,2	25	4,2	1,6	6,7	21 534	3,2
Saint-Dié	483	-1,7	13,5	3,1	21	5,0	1,5	0,0	16 783	1,3
Saint-Dizier	568	-1,1	12,1	0,8	19	5,6	1,6	6,7	17 279	2,9
Saint-Lô	343	-1,0	13,2	8,2	18	ns	1,3	ns	21 371	0,1
Saint-Malo	341	-0,6	29,4	3,5	42	7,7	1,4	0,0	23 573	3,6
Saintes	293	-17,9	15,8	-10,2	26	-7,1	1,6	0,0	17 146	-3,7
Sens	427	-0,2	18,9	23,5	23	21,1	1,2	-7,7	43 689	22,8
Sète	562	nc	16,6	nc	23	nc	1,4	nc	16 655	nc
Soissons	214	0,0	15,3	4,1	20	5,3	1,3	0,0	27 838	2,2
Tarbes	672	-0,4	15,3	4,1	33	3,1	2,2	0,0	17 129	2,6
Valmorel	37	1,3	85,0	37,3	8	60,0	0,1	0,0	7 556	-8,4
Verdun	490	-2,2	11,1	-2,6	19	0,0	1,7	6,2	18 169	-4,9
Vesoul	243	0,4	15,0	-5,1	27	0,0	1,8	5,9	19 712	-4,9
Vichy	639	-0,4	13,9	-4,8	30	3,4	2,1	5,0		
Vienne	254	1,3	15,5	-3,7	19	0,0	1,2	9,1	21 157	4,7
Vierzon	372	-1,7	15,2	3,4	33	0,0	2,2	0,0	14 155	-0,4
Villefranche s/Saône	1 195	1,1	20,5	27,3	30	20,0	1,5	0,0	16 277	28,5
Moyenne moins de 100 000 hab. (81 réseaux)	310	-1,6	19,6	4,1	39	4,6	2,0	0,6	18 645	1,8
Moyenne moins de 50 000 hab. (34 réseaux)	329	-8,5	16,1	2,0	32	1,5	2,0	-0,5	18 583	2,3
Moyenne province (142 réseaux)	635	0,0	30,9	3,4	110	5,0	3,6	1,6	13 986	1,5

Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé

* : le réseau est équipé d'une ou plusieurs lignes de transport en site propre lourd.

En italique : les communes desservies ne correspondent pas aux communes du PTU.

ns : variation non significative compte-tenu de certaines modifications (structure, taux de mobilité, règles comptables, contrat...).

nc : non connu, pas d'information disponible.

En violet : réseau non retenu pour les ratios, moyennes et évolutions annuelles (données manquantes ou non comparables).

Kilomètres par personnel roulant	Var. 2011/2010 en %	Recette par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par voyage (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Dépense par kilomètre (Euros)	Var. 2011/2010 en %	Taux de couverture des dépenses (R/D en %)	Var. 2011/2010 en %	
26 404	11,5	0,54	8,0	1,99	13,1	3,59	2,0	26,9	-4,9	Quimper
<i>11 505</i>	<i>nc</i>	<i>0,51</i>	<i>nc</i>							<i>Quimperlé</i>
17 072	0,0	0,47	4,4	2,13	0,9	4,28	4,9	22,0	2,3	Roanne
<i>27 907</i>	<i>ns</i>	<i>0,53</i>	<i>ns</i>	<i>4,92</i>	<i>ns</i>	<i>2,93</i>	<i>ns</i>	<i>10,8</i>	<i>ns</i>	<i>Rochefort</i>
23 075	-6,4	0,64	4,9	3,20	15,9	3,35	-9,7	20,1	-9,0	Roche s/Yon (La)
15 862	-24,7	0,26	-7,1	2,71	-5,6	3,76	-1,1	9,6	-3,0	Rodez
23 441	34,6	0,30	11,1	2,15	1,9	3,74	-10,3	13,9	6,9	Romans s/Isère
33 568	-3,8	0,58	-10,8	4,66	-17,2	2,95	8,1	12,5	7,8	Royan
27 162	-17,3	0,83	nc	2,15	nc	3,80	nc	38,3	nc	Saint-Avold
27 071	3,2	0,41	-4,7	1,65	-4,1	2,56	-3,4	24,9	-1,6	Saint-Claude
21 579	1,3	0,61	7,0	2,08	7,2	3,19	10,0	29,5	0,3	Saint-Dié
21 887	0,2	0,53	10,4	2,36	-0,8	3,77	3,3	22,5	10,8	Saint-Dizier
21 371	0,1	0,47	30,6	2,74	46,5	3,67	5,5	17,1	-10,9	Saint-Lô
28 824	5,2	0,41	2,5	2,17	-0,9	3,06	3,0	19,1	4,9	Saint-Malo
19 938	-8,9	0,60	11,1	2,30	-5,0	3,77	-0,8	26,0	16,6	Saintes
56 171	22,8	0,49	-3,9	3,08	10,8	3,70	5,4	15,9	-13,6	Sens
<i>20 332</i>	<i>nc</i>	<i>0,60</i>	<i>nc</i>	<i>2,58</i>	<i>nc</i>	<i>3,62</i>	<i>nc</i>	<i>23,1</i>	<i>nc</i>	<i>Sète</i>
32 013	1,9	0,37	-5,1	1,57	-4,3	2,08	-2,3	23,4	-0,4	Soissons
20 685	4,2	0,32	6,7	1,61	1,9	3,49	1,5	19,7	3,1	Tarbes
8 500	-14,1	11,00	22,2	33,67	-7,8	2,97	0,7	32,7	32,4	Valmorel
22 362	9,8	0,35	20,7	2,28	5,1	3,97	11,8	15,4	14,9	Verdun
23 295	-4,9	0,28	3,7	1,33	-2,9	2,42	5,7	21,3	8,1	Vesoul
		<i>0,36</i>	<i>0,0</i>	<i>1,76</i>	<i>nc</i>	<i>3,75</i>	<i>nc</i>	<i>20,2</i>	<i>nc</i>	<i>Vichy</i>
25 690	-2,9	0,63	nc	2,89	nc	3,51	nc	21,7	nc	Vienne
19 373	3,6	0,35	6,1	2,06	-2,8	4,51	-4,7	17,0	9,0	Vierzon
19 344	24,0	0,39	-9,3	2,69	13,0	3,94	7,9	14,4	-20,4	Villefranche s/Saône
23 264	1,5	0,41	-1,1	1,81	1,9	3,61	2,5	22,6	-3,0	Moyenne moins de 100 000 hab. (81 réseaux)
23 700	2,2	0,51	0,1	1,96	3,7	3,95	3,2	25,8	-3,5	Moyenne moins de 50 000 hab. (34 réseaux)
20 843	0,8	0,50	-0,4	1,48	0,7	5,27	2,2	33,8	-1,0	Moyenne province (142 réseaux)

Lexique

Coût kilométrique

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

Dépenses de fonctionnement

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

Déplacement

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

Desserte

Service de transport offert. Une commune est considérée comme desservie si elle comporte au moins un arrêt d'une ligne de transport urbain. Le périmètre de desserte retenu dans les Chiffres Clés est le périmètre effectif sur la majeure partie de l'année. Sont par conséquent exclus les zones desservies à partir d'une date ultérieure à juin 2011.

Effectif du personnel

Totalité des salariés en équivalent temps plein affectés à l'activité urbaine au 31 décembre 2011 (personnel permanent de l'entreprise, personnel extérieur et sous-traitant). Cette définition est sensiblement plus large que celle retenue dans le bilan social de l'UTP, édité en juin 2012.

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.

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 2011, qu'ils soient propriété de l'exploitant ou mis à sa disposition par l'AOTU. 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 est composée de plusieurs voitures.

Périmètre de transports urbains (PTU)

Une ou plusieurs communes réunies au sein d'une structure intercommunale pour l'organisation d'un service de transport public urbain. Le PTU retenu est celui du 30 juin 2011. La collectivité locale compétente est désignée comme autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

Personnel roulant

Conducteur en équivalent temps plein affecté à l'activité urbaine au 31 décembre 2011 (personnel permanent, extérieur et sous-traitant). Pour certains réseaux, en l'absence de données concernant le personnel affecté à la production sous-traitée, le ratio kilomètres par salarié n'a pas été calculé.

Population desservie

Population totale (avec doubles comptes) issue des recensements complémentaires permanents de l'INSEE des communes desservies par le réseau de transport urbain au 30 juin 2011. La population desservie ne correspond pas forcément à celle du PTU.

Production

Nombre de kilomètres produits pour tous les services du réseau urbain, y compris la sous-traitance.

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, 7415, 75 et 76 du compte d'exploitation, exprimés hors TVA). Les compensations tarifaires de l'AOTU (compte 7411) n'y sont pas intégrées.

Surface des communes desservies

Somme des surfaces des communes desservies par le réseau de transport au 30 juin 2011, qui ne correspond pas forcément à la surface du PTU.

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 bus qui est retenue. En effet, dans les réseaux équipés de TCSP lourds, une vitesse moyenne à partir des différents modes de transport (métro, tramway, bus) a peu de signification.

Voyage

Trajet effectué par un voyageur sur une ligne de transport sans changement. Ainsi, un voyageur effectuant un parcours avec une correspondance est compté pour deux voyages. Sont comptabilisés les voyages payants, réduits et gratuits effectués sur l'ensemble du réseau, y compris ceux effectués dans le cadre de la sous-traitance, sans correction calendaire ou pour cause de grève. Les méthodes d'estimation du trafic (sondage, comptage à partir des ventes, validation systématique...) et les structures des réseaux (possibilité de correspondance) peuvent sensiblement en modifier la valeur.

Voyageurs.kilomètres

Produit du nombre de voyages par la distance moyenne parcourue. Peu fréquent dans l'urbain où les parcours moyens sont rarement établis, cet indicateur est retenu par la SNCF et la RATP.



Pour en savoir plus et suivre mois par mois la conjoncture du transport public urbain :

Transport public

Le magazine qui fait circuler les idées

www.revue-transport-public.com



Mensuel édité par l'Union des Transports Publics et ferroviaires

Tarifs pour 11 numéros + 1 supplément

« Le guide de l'industrie des transports publics »

- France : 153 euros TTC (dont TVA à 2,1%)

- Étranger et DOM-TOM : 172 euros TTC

Prix au numéro : 9 euros TTC

Responsable de la publication

Bruno Gazeau, Délégué général

Réalisation

Stéphanie Lopes d'Azevedo, Chargée de mission du département « Clientèles, Exploitation et Recherche »

Conception graphique

Z&A Conseil

Crédit photo

Jean Chiscano

Impression

Performance Atlantique

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs en France).

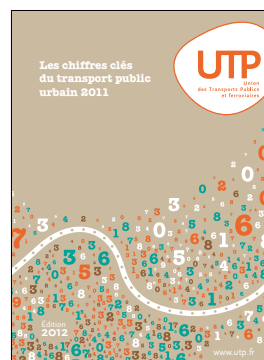
Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes

Depuis 2008, l'UTP accompagne activement le passage du transport public à la mobilité en prônant un système de mobilité globale pour que le voyageur bénéficie du meilleur service de transport.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français. Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Groupe RATP, Keolis, SNCF Proximités, Vectalia France, Veolia Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Groupe RATP, Keolis, SNCF, Thello, Veolia Transdev, VFLI.

Les chiffres clés du transport public sont une des publications annuelles de l'UTP.



Prix de vente :

130,00 € HT + TVA à 19,6%

155,48 € TTC + frais de port

Également disponible accompagné d'un CD au tarif de 180,00 € HT (215,28 € TTC)

Édité en novembre 2012



5-7 rue d'Aumale - 75009 Paris
Tél : +33 (0)1 48 74 63 51
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72
www.utp.fr



www.afnor.org