



# LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT PUBLIC URBAIN

Étude 2024 - 2025

<b>1.</b>	<b>Répartition des modes de gestion .....</b>	<b>Page 04</b>
	Rappel des différents modes de gestion .....	Page 05
	Répartition des modes de gestion en fonction du nombre de réseaux opérés.....	Page 07
	Répartition des modes de gestion en fonction de la population desservie.....	Page 08
	Focus sur la gestion déléguée .....	Page 09
	Focus sur la gestion directe .....	Page 09
<b>2.</b>	<b>Changements de mode de gestion .....</b>	<b>Page 10</b>
	Focus 2024-2025 .....	Page 11
	Focus 2006-2025.....	Page 12
<b>3.</b>	<b>Gestion déléguée : changements d'opérateurs sur la période 2024-2025 .....</b>	<b>Page 14</b>
<b>4.</b>	<b>Gestion déléguée : photographie des acteurs en présence .....</b>	<b>Page 18</b>
	Répartition des contrats selon les opérateurs.....	Page 19
	Répartition des contrats selon les opérateurs tenant compte des populations desservies.....	Page 20
<b>5.</b>	<b>Point d'étape sur l'ouverture à la concurrence des transports publics par bus en Île-de-France .....</b>	<b>Page 22</b>
	Grande couronne.....	Page 24
	Paris et petite couronne .....	Page 25

## Introduction

Tous les deux ans, l'UTPF publie une analyse approfondie de la concurrence et des dynamiques du marché des transports publics urbains en France. Cette étude, fondée sur un suivi rigoureux des appels d'offres et des évolutions des modes de gestion, couvre l'ensemble des réseaux adhérents à l'UTPF ainsi que les réseaux urbains métropolitains non-adhérents dont le ressort territorial dépasse 50 000 habitants.

Pour ce focus 2024-2025, l'étude porte au total sur 222 réseaux, un périmètre élargi par rapport à l'édition 2022-2023 (209 réseaux) et basé sur la liste<sup>1</sup> des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) mise à jour par le Gouvernement en décembre 2025.

Cette étude examine les évolutions contractuelles, les modifications de modes de gestion ou changements d'opérateurs intervenus entre le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le 31 décembre 2025<sup>2</sup>, offrant ainsi une vision actualisée des dynamiques au sein du secteur.

1/ <https://www.data.gouv.fr/datasets/liste-et-composition-des-autorites-organisatrices-de-la-mobilite-aom>  
2/ Par conséquent, les résultats des appels d'offres intervenus en 2025 pour des contrats débutant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 ne sont pas inclus dans cette étude 2024-2025 mais ils le seront dans la suivante.

# Répartition des modes de gestion

## RAPPEL DES DIFFÉRENTS MODES DE GESTION

### Gestion déléguée

Cette gestion implique que l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) reste responsable du service mais choisit d'externaliser son exploitation – après mise en concurrence – à un opérateur économique distinct.

#### → Cette exploitation peut être organisée par :

- **délégation de service public (DSP)**  
→ Définie à l'article L.1121-3 du Code de la commande publique, la DSP est un contrat par lequel une personne publique confie la gestion d'un service public à un opérateur dont la rémunération dépend largement des résultats du service, ce qui signifie que l'opérateur supporte un risque d'exploitation significatif.
- **marché public (MP)**  
→ Conformément à l'article L.1111-1 du Code de la commande publique, l'opérateur est un prestataire rémunéré par un prix versé par la collectivité qui conserve les recettes du service et assume le risque financier.

*A noter qu'au sein de la gestion déléguée, le contrat de concession de services (DSP) est beaucoup plus répandu que les marchés publics.*

#### → La structure exploitante peut être :

- un **opérateur économique traditionnel**  
→ Ces opérateurs économiques peuvent être soit des entreprises liées à un groupe (à l'instar de Transdev, Keolis, RATP DEV ou Moventis) soit des entreprises indépendantes, souvent des PME.
- une **SEM** (Société d'Économie Mixte Locale)  
→ Régie notamment par les articles L.1521-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, la SEM est une société commerciale dont le capital est majoritairement détenu par des collectivités territoriales mais qui associe également des partenaires privés et peut être chargée de l'exploitation du service.
- une **SEMOP** (Société d'Économie Mixte à OPération unique)  
→ Prévues aux articles L.1541-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, la SEMOP est une société créée conjointement par une collectivité et un opérateur privé pour l'exécution d'un contrat unique portant sur la gestion d'un service public ou d'une opération déterminée pendant la durée du contrat.

## Gestion directe

C'est le mode de gestion par lequel l'AOM décide de gérer directement le service de transport. Celle-ci n'est alors pas soumise aux obligations de publicité et de mise en concurrence prévues par le Code de la commande publique pour la conclusion de DSP ou de marchés publics.

### → L'opérateur en gestion directe peut être :

- une régie, avec deux formes possibles :
  - **La régie dotée de la seule autonomie financière**  
→ Le service constitue alors un service de la collectivité. Ses recettes et ses dépenses d'exploitation sont retracées dans un budget annexe distinct du budget général.
  - **La régie dotée à la fois de l'autonomie financière et de la personnalité juridique**  
→ Appelée régie personnalisée, elle prend la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle dispose d'organes de gestion propres, d'un patrimoine et d'un budget distincts de ceux de la collectivité qui l'a créée.

*A noter que les régies peuvent exercer des activités accessoires pour des tiers.*

- une **Société publique locale (SPL)**  
Les SPL ont été créées par la loi n° 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales. Constituées en sociétés anonymes, elles sont composées d'actionnaires publics. Leur activité doit être exclusivement réalisée pour le compte des collectivités actionnaires et leur périmètre d'activité doit correspondre exactement à celui du territoire desdites collectivités

*Ces régies et SPL peuvent également être adhérentes de l'association AGIR Transport.*

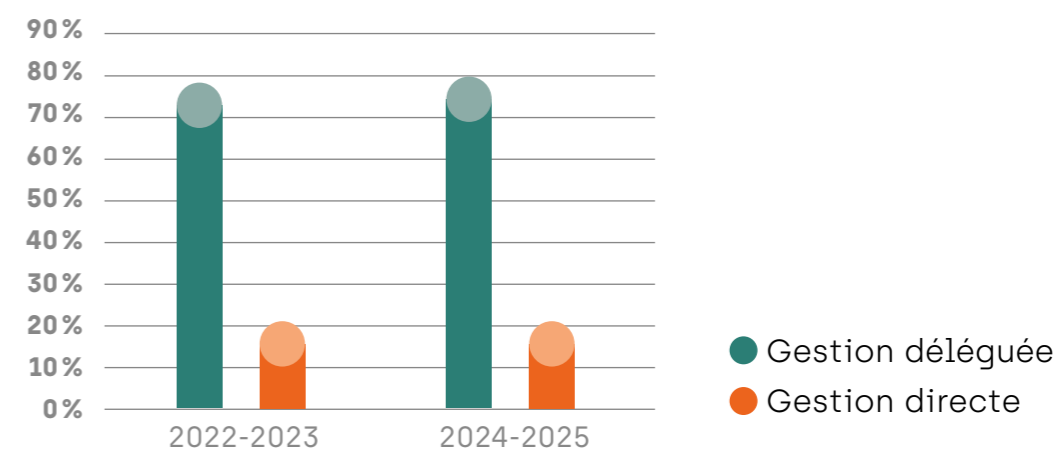
## RÉPARTITION DES MODES DE GESTION EN FONCTION DU NOMBRE DE RÉSEAUX OPÉRÉS

### Points méthodologiques importants :

- Pour distinguer les réseaux entre gestion directe et gestion déléguée, l'étude prend en compte le contrat principal pour l'exploitation du service de transport public urbain. Il arrive que des AOM ayant opté pour la gestion directe pour l'exploitation de leur réseau principal lancent également des appels d'offre pour la gestion de services de transports spécifiques comme le transport scolaire, le transport à la demande ou le transport de personnes à mobilité réduite. Mais ni ces contrats ni les contrats de sous-traitance ou d'assistance technique ne sont pris en compte dans la présente étude.
- A noter que pour le décompte des réseaux, et dans les cas très spécifiques de certaines grandes AOM comme la Métropole Aix-Marseille-Provence ou le SYTRAL, ont bien été pris en considération d'autres réseaux urbains que ceux de la «ville-centre», à condition bien-sûr qu'ils soient adhérents de l'UTPF ou que leurs populations desservies dépassent 50 000 habitants [cf. les cas d'Aix-en-Provence, Aubagne, Fos-sur-Mer/Istres, Salon de Provence, Martigues ou encore Villefranche-sur-Saône].

L'équilibre actuel entre gestion déléguée et gestion directe ne traduit pas une opposition entre modèles, mais plutôt une diversité d'outils mobilisés par les collectivités en fonction de leurs stratégies territoriales, de leurs capacités d'ingénierie et de leurs choix politiques.

Répartition des modes de gestion en fonction du nombre de réseaux opérés



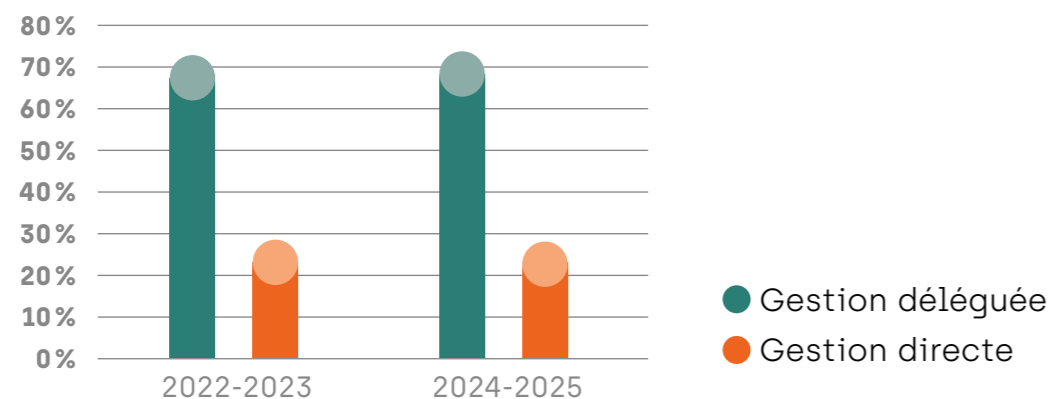
Au 31 décembre 2025, sur les 222 réseaux étudiés, **176 réseaux sont exploités en gestion déléguée, soit 79,3% du périmètre total**, et **46 réseaux relèvent d'une gestion directe**, représentant **20,7%** de l'ensemble.

La répartition des modes de gestion entre 2022-2023 et 2024-2025 reste globalement stable, la gestion déléguée passant de 78,8% à 79,3% et la gestion directe de 21,2% puis 20,7%. L'évolution observée est donc marginale, avec une légère progression de la gestion déléguée.

*A noter que nous nous sommes basés ici sur le même périmètre (2024-2025) afin d'obtenir des données comparables pour la précédente période (en gardant à l'esprit que 5 nouveaux réseaux<sup>1</sup> de transport urbain se sont constitués lors de la période 2024-2025).*

## RÉPARTITION DES MODES DE GESTION EN FONCTION DE LA POPULATION DESSERVIE

Répartition des modes de gestion en fonction de la population desservie

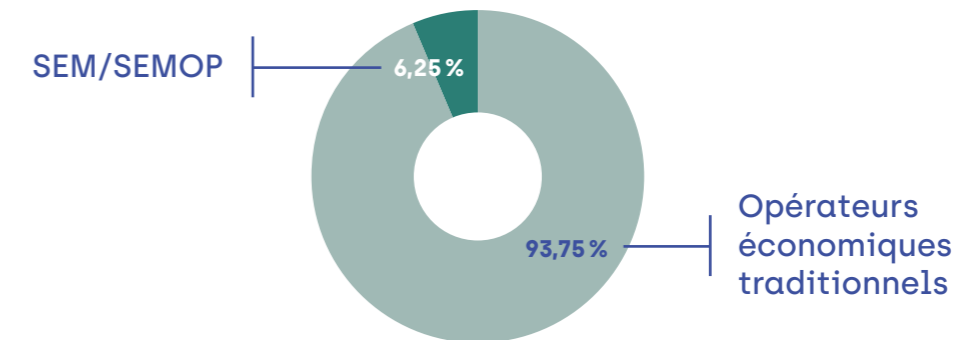


Si la gestion directe représente 20,7% des réseaux opérés fin 2025, elle couvre en revanche 26% des populations desservies, ce qui s'explique du fait de la présence de réseaux opérés en régies ou SPL dans des grands centres urbains comme Marseille, Toulouse, Montpellier, Nice, Strasbourg, Grenoble ou Clermont-Ferrand. En comparaison, le chiffre fin 2023 s'élevait à 26,6%. Quant à la gestion déléguée, cette dernière couvre 74% des populations desservies à la fin de l'année 2025 contre 73,4% fin 2023.

<sup>1/</sup> CC Auray Quiberon Terre Atlantique, CA Clisson Sèvre et Maine Agglo, CC Rives de Moselle (Maizières-lès-Metz), CA Pornic Agglo Pays de Retz et CA Redon Agglomération.

## FOCUS SUR LA GESTION DÉLÉGUÉE

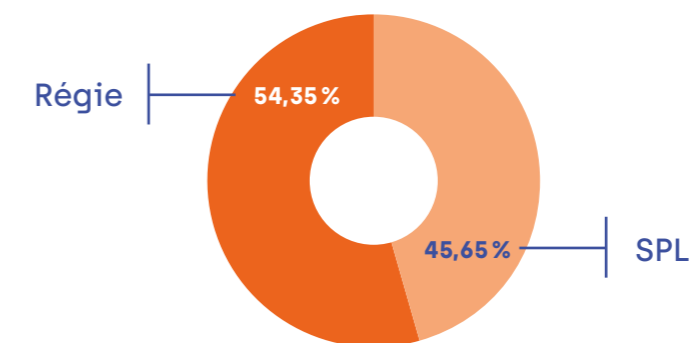
**GESTION DÉLÉGUÉE**  
Répartition en fonction des structures d'entreprises à la fin de l'année 2025



Au sein de la gestion déléguée, et avec un taux de 93,75%, le recours à un opérateur économique traditionnel l'emporte largement sur les sociétés d'économie mixte (SEM) et les sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP).

## FOCUS SUR LA GESTION DIRECTE

**GESTION DIRECTE**  
Répartition en fonction des formes juridiques à la fin de l'année 2025



Au sein de la gestion directe, la part des régies s'établit à 54,35%. Bien que créées par une loi en 2010 seulement, les SPL représentent à date 45,65% des réseaux de l'étude opérés en gestion directe.

NB : En prenant le même périmètre, il s'avère que la répartition régies-SPL était identique à la fin de l'année 2023.

# 2

## Changements de modes de gestion

### FOCUS 2024-2025

L'analyse des évolutions intervenues entre 2024 et 2025 montre une stabilité particulièrement marquée.

Sur les 222 réseaux étudiés, **seuls 2 réseaux ont connu un changement de mode de gestion** sur la période.

Il s'agit de :

- **La Rochelle** dont le réseau est passé de la gestion directe à la gestion déléguée en adoptant la forme d'une SEMOP ;
- **Longwy** dont le réseau est passé d'une gestion déléguée (SEM) à une gestion directe sous la forme d'une SPL.

Ceci signifie que 99,1% des réseaux ont conservé leur mode de gestion au cours de la période étudiée. Cette stabilité est d'autant plus significative que le périmètre 2025 est élargi à 222 réseaux au lieu de 209.



## FOCUS 2006-2025

Sans prétendre à l'exhaustivité et sachant que l'étude a vu son périmètre évoluer au fil des éditions, l'UTPF a connaissance de **36 changements<sup>1</sup> de mode de gestion** sur la période **2006-2025**.

### → Sont passés à la gestion directe :

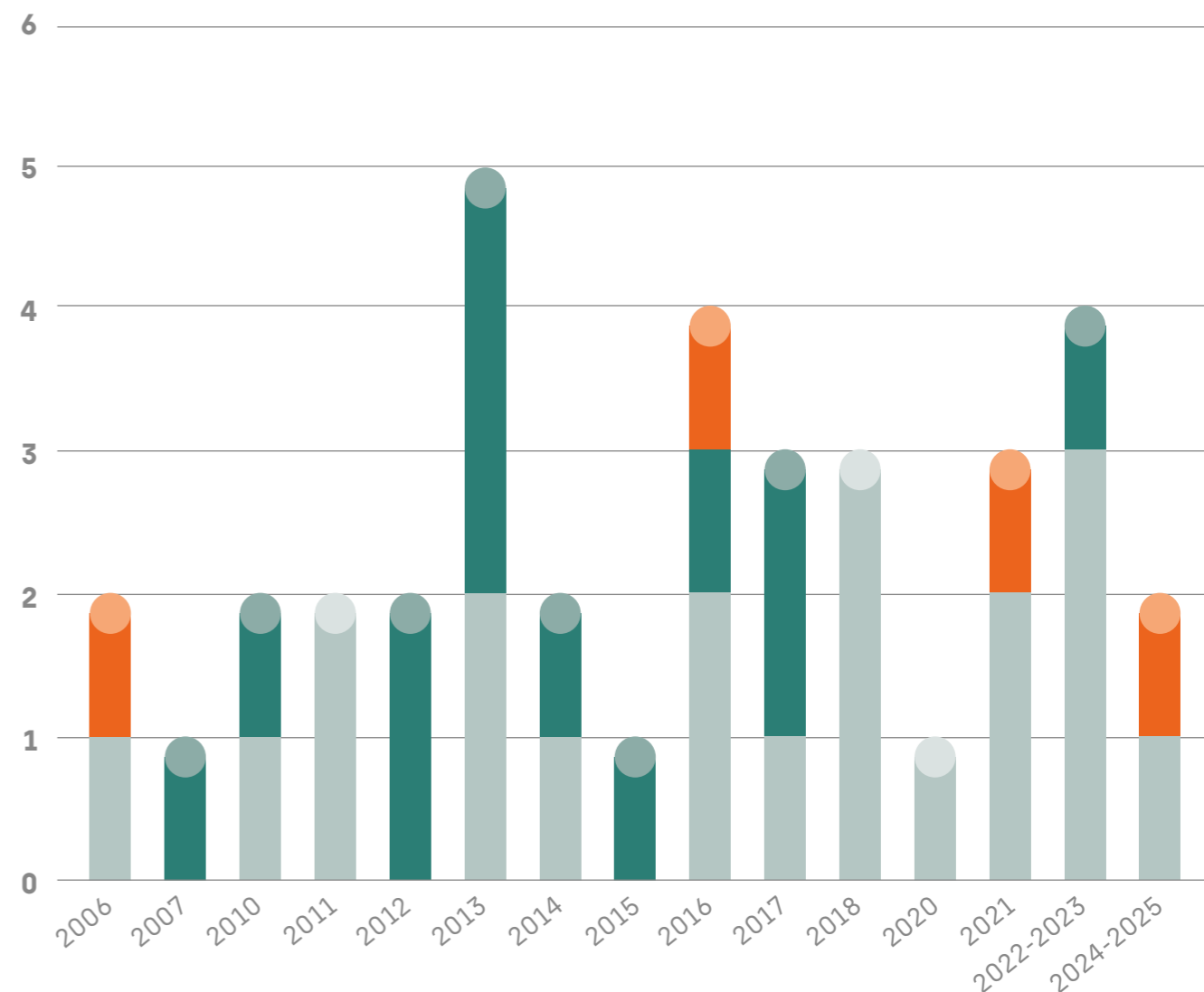
- 20 réseaux<sup>2</sup> auparavant exploités en gestion déléguée sous forme de société d'économie mixte (SEM) → dont 14 sont passés en SPL
- 12 réseaux<sup>3</sup> auparavant exploités en gestion déléguée via une Délégation de Service Public (DSP) → dont 6 sont passés en SPL

Ainsi, nous constatons que les principaux changements de mode de gestion reflètent une transition d'une exploitation déjà semi-publique (SEM) vers une gestion entièrement publique, généralement réalisée au moyen d'une SPL.

### → Sont passés à la gestion déléguée :

- 4 réseaux auparavant exploités en gestion directe : trois sous forme de régies<sup>4</sup> et un sous forme de SPL<sup>5</sup>.

Évolution des modes de gestion sur la période 2006-2025



- La gestion déléguée (SEM) vers la gestion directe
- La gestion déléguée (DSP) vers la gestion directe
- La gestion directe vers la gestion déléguée

1/ A noter que le réseau de réseau de TEMO Territoires et Mobilités Moselle Nord (Thionville) a été comptabilisé une seule fois. Il constitue un cas particulier car il est passé de la gestion déléguée à une SPL puis de nouveau à la gestion déléguée.  
 2/ SM des transports en commun du Territoire-de-Belfort, CA de Forbach Porte de France, CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE), CA Saumur Val de Loire, SM des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTIC), CA Saint-Brieuc Armor Agglomération, CA du Bassin d'Aurillac, CA de la Baie de Somme, CA du Grand Annecy, SM Pau Béarn Pyrénées mobilités, CA du Grand Angoulême, CA du Grand Cognac, CA Evreux Portes de Normandie, Martinique Transport, Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, Eurométropole de Strasbourg, CA du Grand Avignon (COGA), Montpellier Méditerranée Métropole, CA Intercommunale de la Réunion Est (CIREST), SM intercommunal des transports de l'agglomération de Longwy (ordre chronologique).  
 3/ SM des transports en commun de l'agglomération toulousaine, CA Gaillac-Graulhet, CA du Grand Dax, SM de transports urbains de la Sambre (Maubeuge), CA Cannes Pays de Lérins, Métropole Nice Côte d'Azur, CA Le Grand Périgueux, CA Chartres Métropole, CA du Pays Ajaccien, Métropole Aix-Marseille-Provence (Aubagne), Métropole Aix-Marseille-Provence (La Ciotat) et CA Annonay Rhône Agglo (ordre chronologique).  
 4/ CA Beauce Côte et Sud, CA du Pays de Saint Malo Agglomération et plus récemment CA de La Rochelle.  
 5/ TEMO Territoires et Mobilités Moselle Nord (Thionville).

# Gestion déléguée : changements d'opérateurs sur la période 2024-2025

Dans le cas de la gestion déléguée **hors Île-de-France**, le marché est structuré à date autour de plusieurs groupes, en l'occurrence Transdev, Keolis, RATP DEV et Moventis, auxquels s'ajoutent une série d'acteurs indépendants, souvent des PME.

**Parmi les 176 réseaux exploités en gestion déléguée, l'UTPF recense pour la période de cette étude un total de 45 procédures d'appels d'offres dont :**

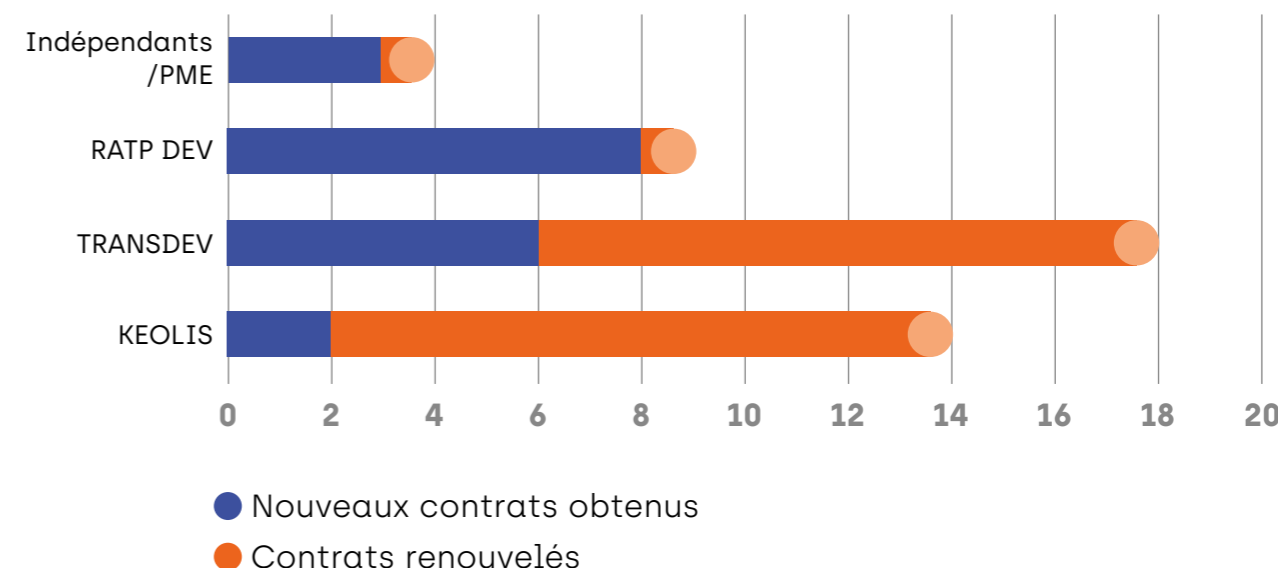
- 5 pour la création de nouveaux réseaux<sup>1</sup> de transport urbain
- 40 pour des réseaux déjà constitués parmi lesquels 14 ont donné lieu à un changement d'opérateur, soit un taux de changement de 35 %.

Pour rappel, pour la précédente période 2022-2023, on avait recensé un total de 31 procédures d'appels d'offres dont 7 avaient donné lieu à un changement d'opérateur, soit un taux de changement de 23 %. Le taux de changement est donc en hausse.

Point important : le graphique ci-après présente les résultats des appels d'offres pour les contrats ayant débuté entre le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le 31 décembre 2025. Pour rappel, les résultats des appels d'offres intervenus en 2025 pour des contrats débutant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 ne sont pas inclus dans cette étude 2024-2025 mais ils le seront dans la suivante.

Les contrats attribués par les AOM sont répartis dans le graphique en deux catégories selon qu'il s'agisse d'un renouvellement (en orange) ou d'un nouveau contrat obtenu (en bleu).

Résultats des appels d'offres 2024 et 2025



1/ CC Auray Quiberon Terre Atlantique, CA Clisson Sèvre et Maine Agglo, CC Rives de Moselle (Maizières-lès-Metz), CA Pornic Agglo Pays de Retz et CA Redon Agglomération.

## Contrats attribués aux opérateurs ayant débuté en 2024-2025

### KEOLIS

12

#### contrats renouvelés

- CA Hérault-Méditerranée [Agde]
- CA Agglomération d'Agen
- CA Amiens Métropole
- CU Grand Besançon Métropole
- Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise [Grésivaudan]
- Métropole Européenne de Lille
- SYTRAL Mobilités [réseau bus TCL à Lyon]
- Metz Métropole
- CA Morlaix Communauté
- CA Moulins Communauté
- Orléans Métropole
- CA Riom Limagne et Volcans

2

#### nouveaux contrats

- CA de Nîmes Métropole *(anciennement exploité par Transdev)*
- CC Rives de Moselle [Maizières-Lès-Metz] [constitution d'un nouveau réseau]

### TRANSDEV

12

#### contrats renouvelés

- SM des transports du bassin de Briey
- CA Le Grand Chalon [Chalon-sur-Saône]
- Métropole Aix-Marseille-Provence [Fos-sur-Mer/Istres]
- CA Flers Agglo
- SM Artois Mobilités [Lens]
- CU Limoges Métropole
- CA Mâconnais Beaujolais Agglomération
- CA Mulhouse Alsace Agglomération
- CA Rochefort Océan
- SI des transports urbains soissonnais [SITUS]
- Valence-Romans déplacements
- CA du Grand Verdun

5

#### nouveaux contrats

- CC Auray Quiberon Terre Atlantique [constitution d'un nouveau réseau]
- CA du Grand Chambéry *(anciennement exploité par Keolis)*
- CA de La Rochelle *(anciennement sous gestion directe)*
- CA du Pays du Saint-Malo Agglomération *(anciennement exploité par RATP DEV)*
- CC Vierzon-Sologne-Berry *(anciennement exploité par RATP DEV)*

### RATP DEV

1

#### contrats renouvelés

- Ardenne Métropole [Charleville-Mézières]

8

#### nouveaux contrats

- Syndicat des mobilités Pays Basque - Adour [Bayonne/zone littorale] *(anciennement exploité en partie par Keolis et par Transdev)*
- CA de Béziers-Méditerranée *(anciennement exploité par Vectalia)*
- CA du Bassin de Brive [Brive-la-Gaillarde] *(anciennement exploité par Transdev)*
- CU Caen la Mer *(anciennement exploité par Keolis)*
- SYTRAL Mobilités [réseau métro, tram, funiculaire TCL à Lyon] *(anciennement exploité par Keolis)*
- CA Le Grand Narbonne *(anciennement exploité par Keolis)*
- CA de Saintes *(anciennement exploité par Keolis)*
- CA Quimper Bretagne Occidentale *(anciennement opéré par Keolis)*

### Indépendants/PME

1

#### contrat renouvelé

- CA Rodez Agglomération

3

#### nouveaux contrats

- CA Clisson Sèvre et Maine Agglo [constitution d'un nouveau réseau]
- CA Pornic Agglo Pays de Retz [constitution d'un nouveau réseau]
- CA Redon Agglomération [constitution d'un nouveau réseau]

# Gestion déléguée : photographie des acteurs en présence

## RÉPARTITION DES CONTRATS SELON LES OPÉRATEURS

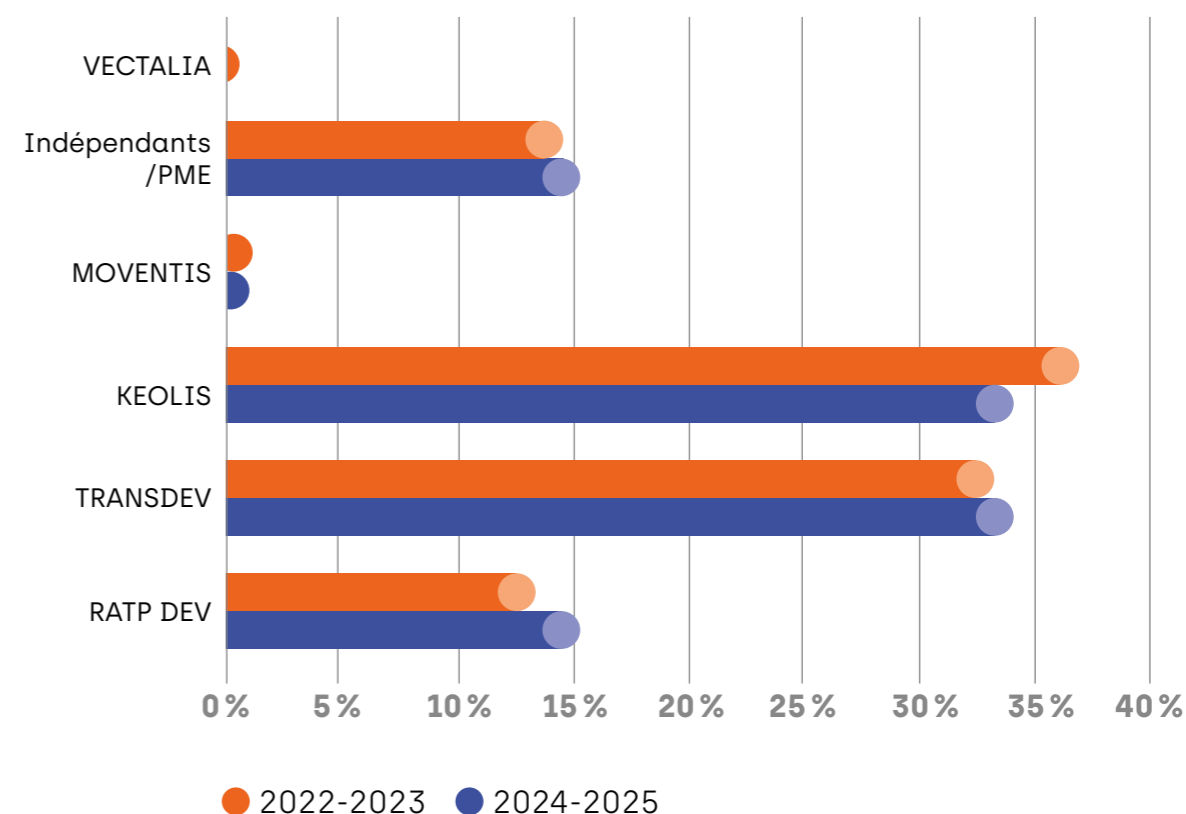
Le diagramme ci-après représente la répartition des contrats selon les opérateurs en gestion déléguée, basée sur le nombre de réseaux opérés, à la fin de l'année 2025 et, par comparaison, à la fin de l'année 2023.

A noter qu'il ne s'agit pas de parts de marché basées sur la valeur des contrats mais uniquement d'une répartition en fonction du nombre de contrats remportés par les différents opérateurs présents sur le marché.

Keolis et Transdev arrivent en tête avec tous deux 34,1 %, suivis par RATP DEV et les indépendants/PME avec 15,3 % chacun. Avec 2 réseaux opérés à la date de décembre 2025<sup>1</sup>, Moventis représente pour sa part 1,1 %.

Keolis et Transdev arrivaient déjà en tête fin 2023 mais avec une avance alors un peu plus marquée pour Keolis. De son côté, RATP DEV a augmenté sa part avec + 2 points. A noter également le désengagement entre-temps de Vectalia du marché français.

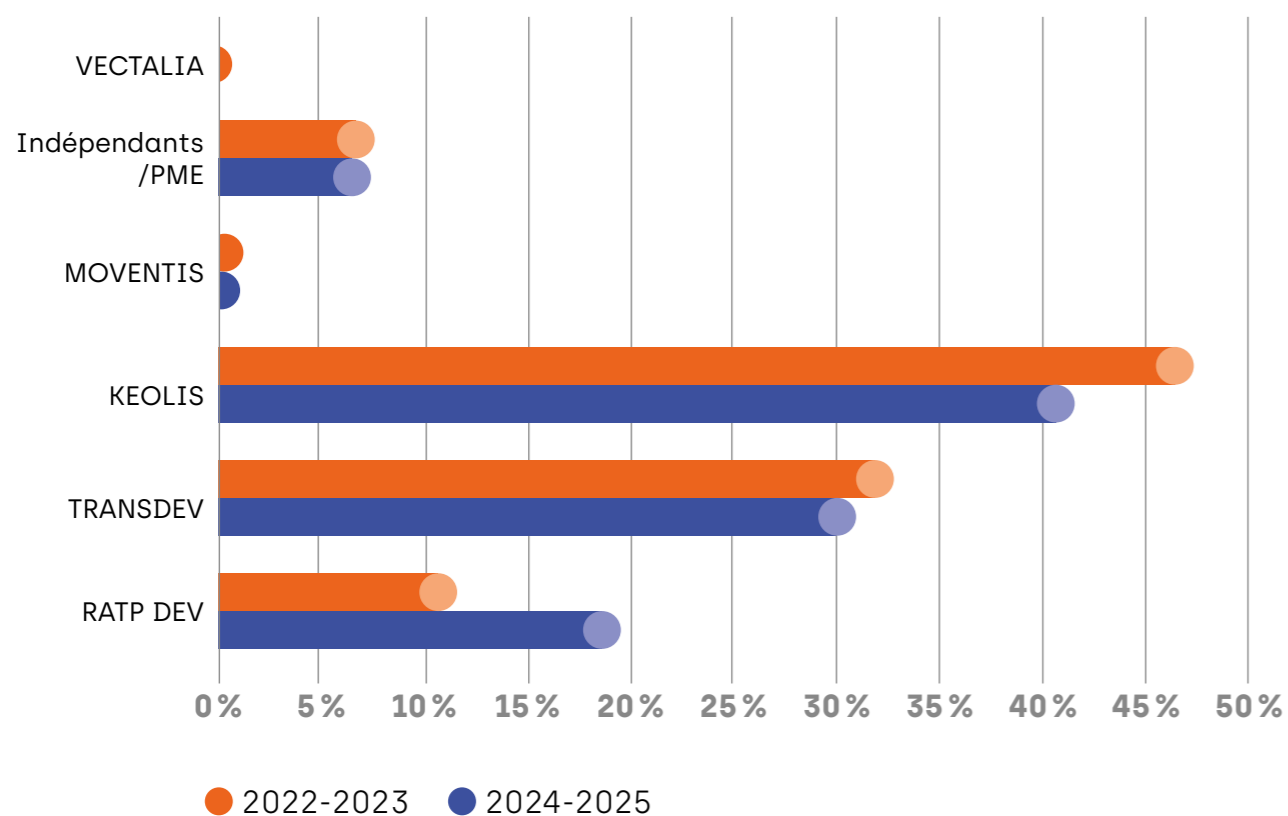
GESTION DÉLÉGUÉE  
Répartition en fonction du nombre de réseaux opérés



1/ C'est seulement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 que Moventis débutera l'exploitation du réseau de Châlons-en-Champagne.

## RÉPARTITION DES CONTRATS SELON LES OPÉRATEURS TENANT COMPTE DES POPULATIONS DESSERVIES

GESTION DÉLÉGUÉE  
Répartition des contrats selon les opérateurs tenant compte des populations desservies



Ce graphique présente la répartition des contrats en gestion déléguée en fonction de la population desservie.

Keolis et Transdev restent sur les deux premières marches du podium, mais s'ils étaient à égalité par rapport au nombre de réseaux opérés, l'écart passe à 10 points (au profit de Keolis) quand est prise en compte la taille de ces réseaux. De même, si RATP DEV et les indépendants/PME ont la même part (15,3%) en fonction du nombre de réseaux opérés, l'écart se creuse de plus de 12 points une fois la population prise en considération, RATP DEV grim pant à 19,5% et les indépendants/PME (davantage présents dans les petites et moyennes agglomérations) atteignant pour leur part 7,3%.

Ces écarts mettent en lumière le fait que certains acteurs opèrent dans des réseaux couvrant des populations plus importantes, ce qui modifie leur poids relatif selon l'indicateur considéré.

A titre de comparaison, la situation fin 2023 montrait un écart plus important entre Keolis et Transdev, à savoir presque 15 points (contre 10 fin 2025). RATP DEV confirme sa dynamique, sa part passant de 11% à 19,5%, tandis que les indépendants/PME montrent une stabilité.

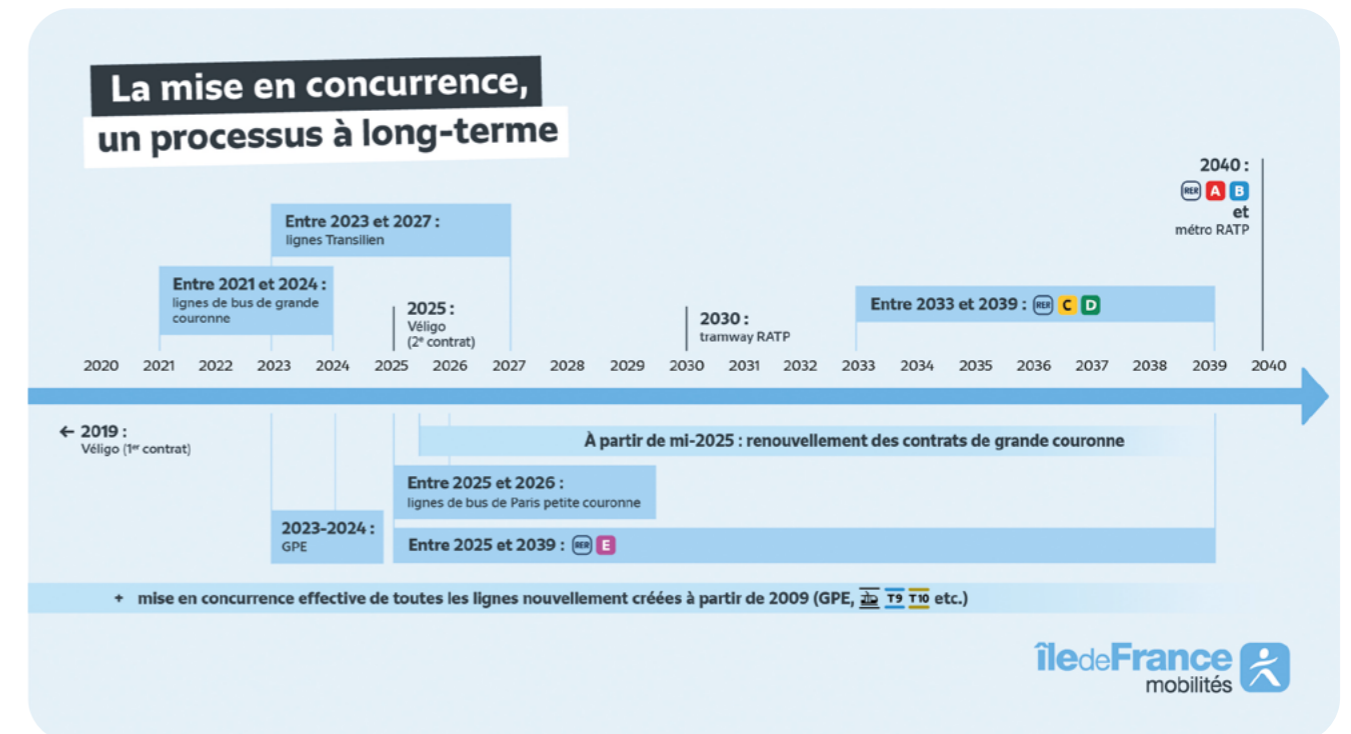
# Point d'étape sur l'ouverture à la concurrence des transports publics par bus en Île-de-France

La loi du 8 décembre 2009 a programmé l'ouverture à la concurrence des transports publics en Île-de-France, incluant bus, métro et tramways.

Île-de-France Mobilités (IDFM) a planifié une progression chronologique, débutant par l'ouverture des lignes de bus de la grande couronne, représentant environ 20 % du réseau francilien.

Comme le montre le graphique d'IDFM ci-après, s'en est suivie plus récemment la mise en concurrence des lignes de bus de Paris & petite couronne.

On compte au total pour le réseau de bus 36 lots attribués en DSP (dont un lot, le n°24, subdivisé en 2) et déjà mis en service pour la grande couronne et 12 lots attribués pour Paris & petite couronne mis en service progressivement d'ici fin 2026.

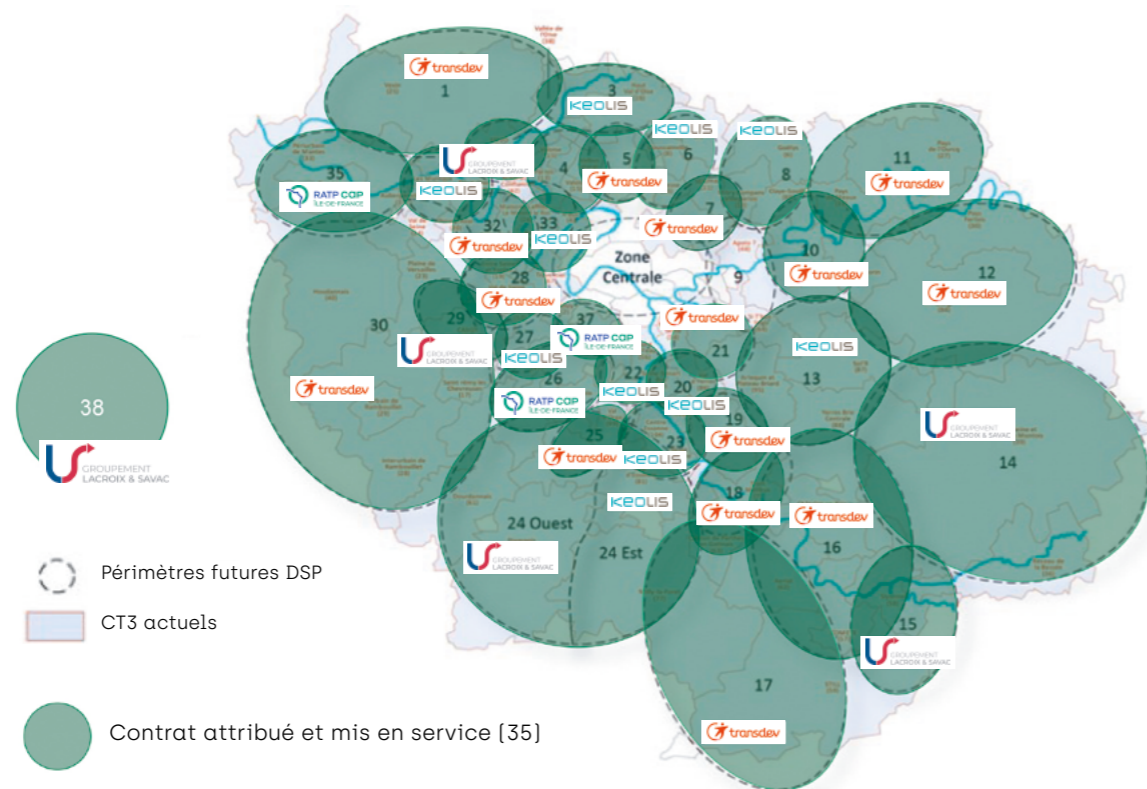


D'ici la fin de cette année, l'ensemble des lots sera effectivement exploité par différents opérateurs, confirmant la transformation progressive du réseau francilien.

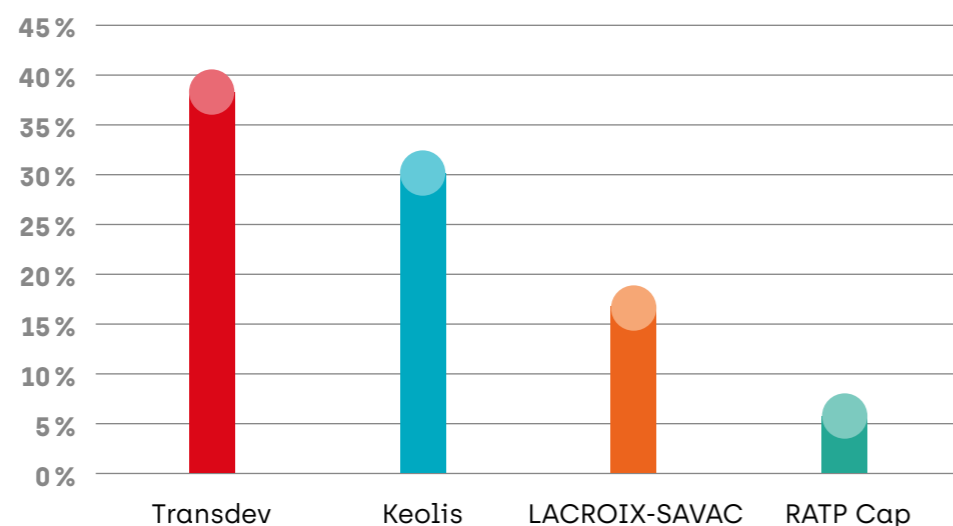
Les résultats des appels d'offres montrent que le marché francilien se construit autour de quelques grands acteurs du secteur que sont Keolis, Transdev et RATP Cap Île-de-France, auxquels il faut ajouter LACROIX-SAVAC et un tout nouvel opérateur sur le marché français : ATM France, filiale d'Azienda Trasporti Milanesi S.p.A.

Les cartes ci-après, fournies par IDFM, indiquent la répartition géographique des acteurs en fonction des lots remportés, que ce soit en grande couronne ou à Paris & petite couronne.

## GRANDE COURONNE



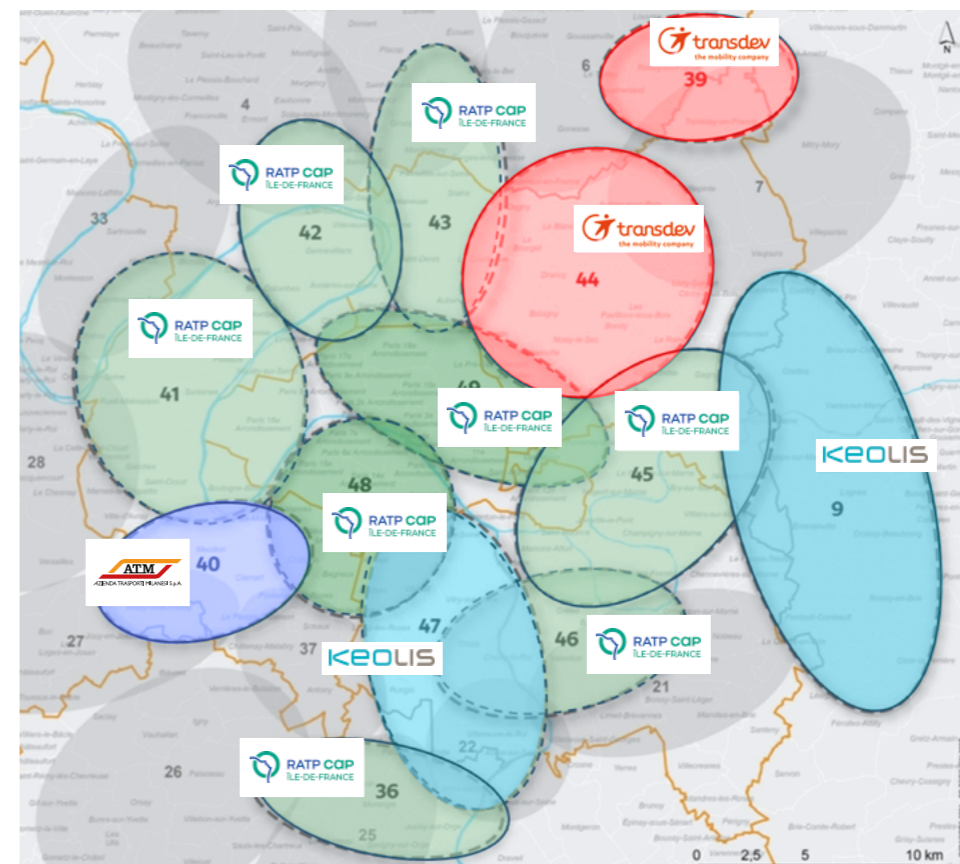
Répartition des lots attribués par IDFM pour la grande couronne



En grande couronne, la répartition des 37 contrats pour les 36 lots attribués se présente comme suit : Transdev arrive en tête avec environ 40,5% du nombre de contrats, suivi par Keolis avec environ 32,4%, LACROIX-SAVAC 18,9% et RATP Cap Île-de-France 8,1%.

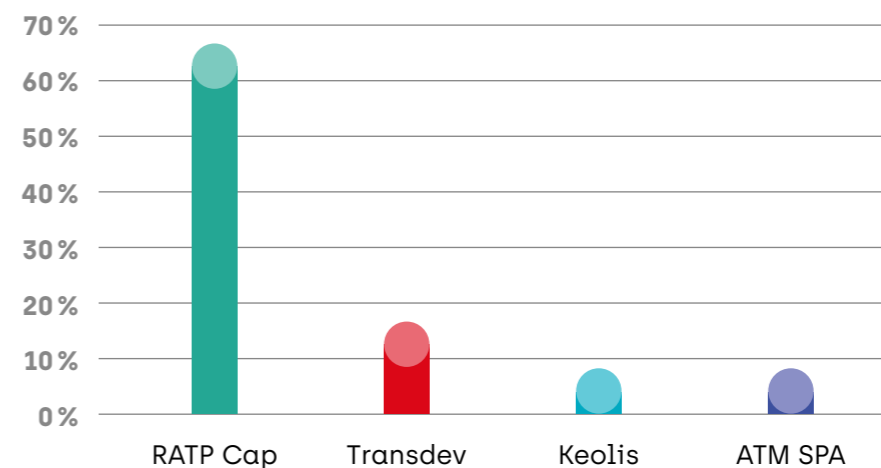
A noter qu'il ne s'agit pas de parts de marché basées sur la valeur des contrats mais uniquement d'une répartition en fonction du nombre de contrats remportés par les différents opérateurs présents sur le marché.

## PARIS ET PETITE COURONNE



NB : En accord avec IDFM, la DSP 9 a finalement été comptabilisée dans la grande couronne.

Répartition des lots attribués par IDFM pour Paris et petite couronne



Pour Paris & petite couronne, le volume de lots attribués à RATP Cap Île-de-France est plus important en comparaison de la grande couronne [66,7% vs 8,1%] du fait que RATP était l'opérateur sortant puisqu'en monopole. Transdev arrive deuxième avec 16,7% et Keolis et ATM représentent chacun 8,3%.

A noter qu'il ne s'agit pas de parts de marché basées sur la valeur des contrats mais uniquement d'une répartition en fonction du nombre de contrats remportés par les différents opérateurs présents sur le marché.

**Union des Transports Publics et Ferroviaires**  
17, rue d'Anjou - 75008 Paris  
01 48 74 63 51 - [communication@utpf-mobilites.fr](mailto:communication@utpf-mobilites.fr)  
Juliette FRAILE : [jfraile@utpf-mobilites.fr](mailto:jfraile@utpf-mobilites.fr)

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

