

TRANSPORTS

URBAINS



ÉTUDE DIAGNOSTIC

SORTIE DE CRISE SANITAIRE

ÉDITION 2022


**MINISTÈRE
DU TRAVAIL,
DE L'EMPLOI
ET DE L'INSERTION**
*Liberté
Égalité
Fraternité*


Mobilités
Compétences en mouvement

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

Contexte de l'étude et moyens mobilisés

Face au contexte particulier de la crise sanitaire, la branche du Transport urbain souhaite disposer d'une meilleure visibilité sur les besoins en emplois et compétences à court terme. Il s'agit notamment de cerner les stratégies de sortie de crise, mais aussi les freins à la reprise.

L'étude s'est attachée à :

- Mesurer et analyser les conséquences de la crise sanitaire sur les entreprises de la branche, et leurs salariés (**notamment les jeunes, les seniors et les salariés fragilisés**) : impacts économiques, financiers, sociaux, organisationnels...
- Déterminer les **stratégies mises en place par les entreprises et les dispositifs** utilisés pour faire face au contexte de crise (activité partielle, instauration des protocoles sanitaires, réorganisation interne, apprentissage...).
- Identifier les **besoins de formation à court terme** afin d'identifier l'impact sur l'emploi et les compétences lors de la reprise de l'activité.
- Identifier les **aires de mobilité** intrabranche, mais aussi les possibilités de passerelles interbranches.

LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Établir des données objectives quantitatives et qualitatives permettant d'évaluer l'impact de la crise sanitaire et ses conséquences économiques en matière d'emplois et de **compétences** en repérant particulièrement les publics les plus fragilisés et évaluant les évolutions induites en termes de condition de travail et de sociodémographie.
- **Cerner les stratégies de sortie de crise et de relance et repérer les freins à la reprise** pour mettre en évidence les priorités d'accompagnement à envisager.
- **Anticiper les besoins en emplois et compétences en lien avec la reprise et la relance** pour cadrer les priorités d'action
- **Proposer des actions et mesures d'accompagnement** : formation reconversion, communication ...

LES MOYENS MOBILISÉS

- **Analyse documentaire large** (*études menées par les différents syndicats, baromètres UTP, etc.*)
- **Recensement et l'analyse des données statistiques existantes** (*INSEE, DARES, ACOSS, traitement KYU...*)
- **80 répondants à l'enquête à destination des entreprises**



SOMMAIRE

1

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

2

PRÉSENTATION DE LA BRANCHE

3

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET
PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

4

IDENTIFICATION DES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE
FACE À LA CRISE

5

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LA
FORMATION ET LES COMPÉTENCES

PARTIE 1

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

- ▶ Démarche détaillée et moyens engagés
- ▶ Note méthodologique

A photograph showing the interior of a bus. The bus has blue seats and yellow handrails. A driver in a light-colored shirt is visible in the center, looking towards the front. Passengers are seated on both sides of the aisle. The number '01' is overlaid in large white font on the right side of the image.

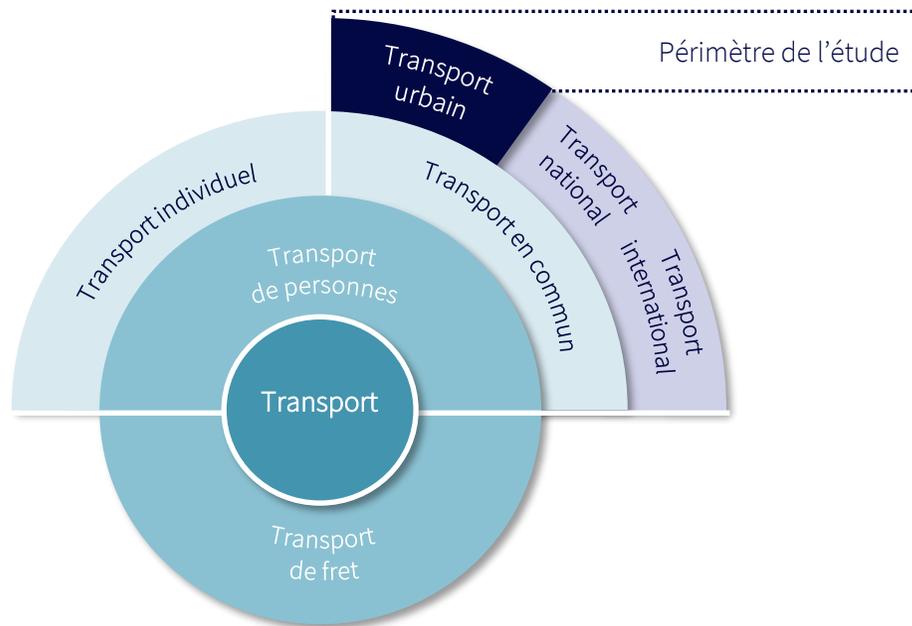
01

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

Une analyse statistique de l'impact de la crise sanitaire

Pour mesurer l'impact de la crise sanitaire sur les activités de la branche, plusieurs sources de données ont été mobilisées

Les entreprises et salariés de la branche du transport urbain sont ceux couverts par l'IDCC 1424 dont le code NAF est 4931Z hors RATP.



- ✓ Part des salariés en situation de handicap (2018)
- ✓ Répartition des effectifs salariés par classe d'entreprise (2020)
- ✓ Évolution de la fréquentation des réseaux (2020)
- ✓ Nombre d'offres d'emplois publiées par sous-secteur d'activité (2021)
- ✓ Nombre de salariés de la branche et nombre de salariés par sous-secteur (données DADS, 2020)
- ✓ Nombre d'entreprises par sous-secteur (2021)
Évolution du chiffre d'affaires de la branche (2021)
Évolution du chiffre d'affaires par sous-secteur (2021)
- ✓ Évolution du besoin de main-d'œuvre (nombre de projets de recrutement / pourcentage de recrutements difficiles) par métier (2021)
- ✓ Nombre de créations et de radiations d'établissement (2019 à 2021)

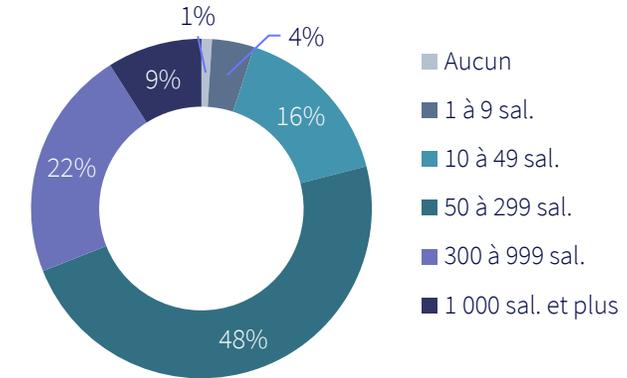
OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

Une enquête en ligne auprès de 80 répondants

- Une enquête lancée entre novembre et décembre à laquelle 77 participants ont répondu
- Une enquête couvrant l'ensemble des types d'établissements et de réseaux (taille de l'agglomération, région, nombre de salariés, appartenance à un groupe ou non)
- Un redressement des résultats selon la taille des agglomérations des réseaux et le nombre de salariés a été réalisé pour assurer la juste représentativité des résultats

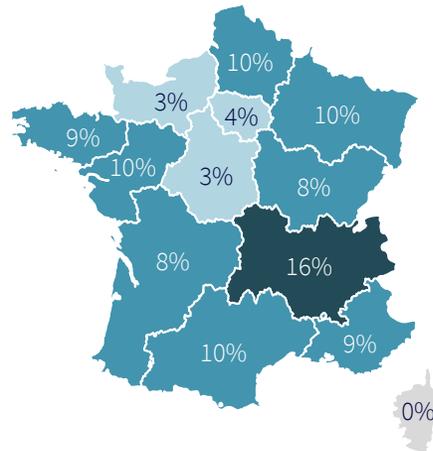
Répartition des répondants selon la taille de leur établissement

Source : enquête et traitement KYU



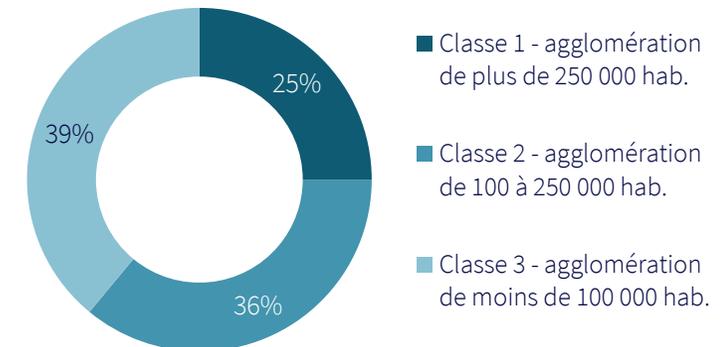
Répartition des répondants selon la région de leur réseau

Source : enquête et traitement KYU



Répartition des répondants selon la taille de l'agglomération de leur réseau

Source : enquête et traitement KYU



PARTIE 2

PRÉSENTATION DE LA BRANCHE

- ▶ Situation de la branche avant la crise sanitaire
- ▶ Diversité des organisations et des réseaux
- ▶ Facteurs d'évolution identifiés

A photograph showing the interior of a bus. The bus is filled with passengers, some sitting on blue seats and others standing. A driver in a light-colored shirt is visible in the foreground, looking towards the front of the bus. The bus has yellow handrails and blue seats. The overall atmosphere is busy and public.

02

SITUATION DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Une activité réglementée à la croissance soutenue par la transition énergétique et la hausse des besoins de mobilité

Une diversité de l'organisation des transports publics urbains

Le secteur des transports publics urbains mobilise différents acteurs institutionnels aux compétences propres :

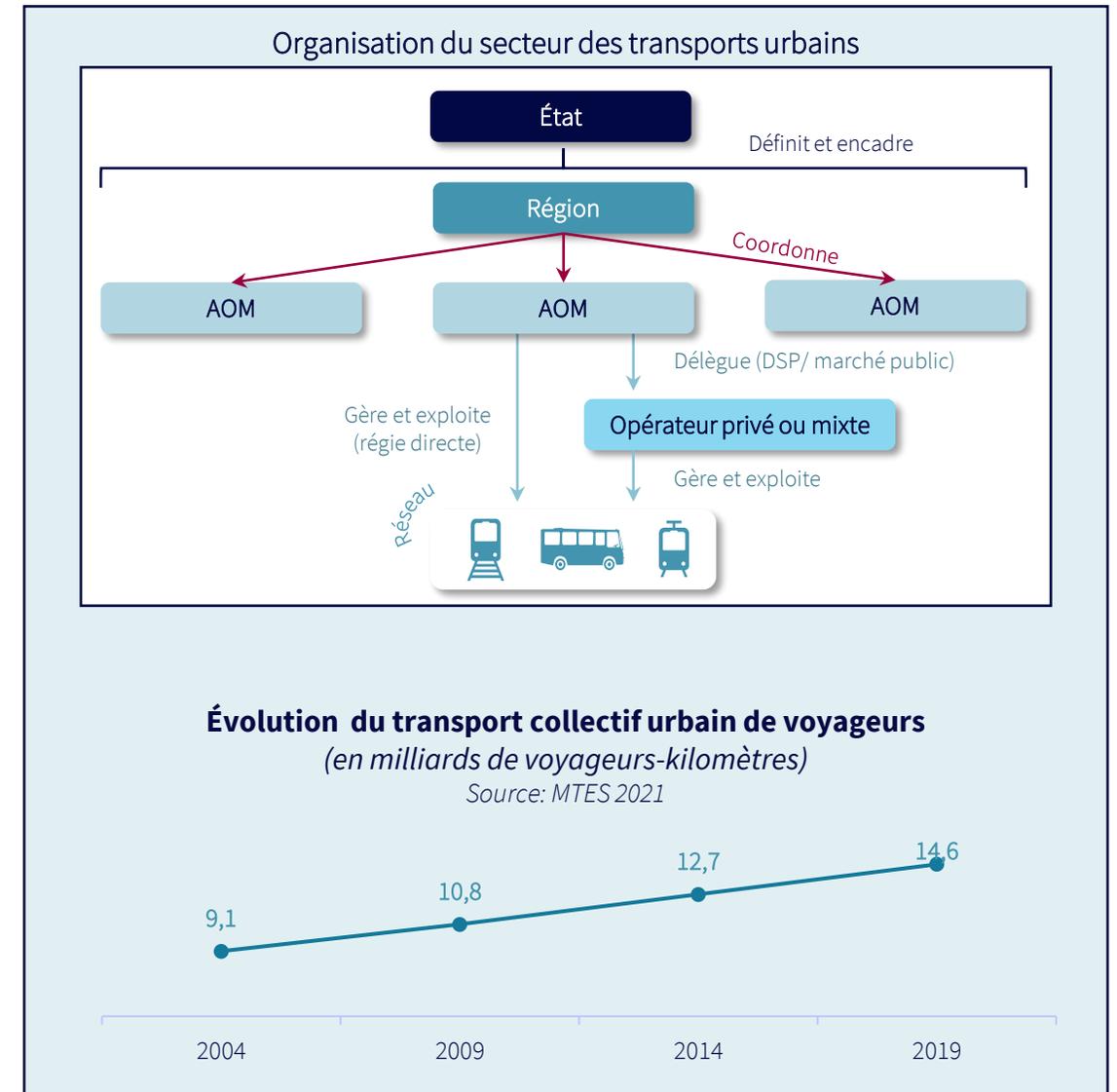
- Les **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** assurent l'organisation des réseaux sur leur périmètre depuis la loi LOTI du 30 décembre 1982. **La région** est compétente pour l'organisation des transports sur son territoire et chargée de l'intermodalité. **L'État**, quant à lui, définit le cadre réglementaire du secteur et peut financer une partie de certaines infrastructures lourdes (création / extension de ligne ferrée, etc.).

Les réseaux de transport sont régis par **différents modes de gestion** :

- **La gestion publique dite en régie**, l'AOM gère et exploite directement le réseau.
- **La gestion déléguée à un opérateur privé** : qu'elle soit par le biais d'un marché public ou d'une délégation de service public (dans la majorité des cas), ce mode octroie la gestion et l'exploitation à un opérateur privé ou mixte dans le cas des SEM. Elle concerne 90% des réseaux de France.
- **La gestion par un exploitant indépendant**, très minoritaire (elle fonctionne par le biais d'appels d'offres publics)

Un secteur en cœur de la transition énergétique dont l'activité a fortement augmenté

- Le développement du transport urbain de passagers est l'un des principaux leviers mobilisés par les collectivités locales pour lutter contre l'autosolisme et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, les besoins en transport urbain ont crû de manière continue. Sa production a ainsi augmenté de 35% depuis 2009 atteignant 14,6 milliards de voyageurs-kilomètres en 2019.
- Longtemps due à l'extension des réseaux, cette croissance est désormais portée par l'augmentation de la fréquentation et l'optimisation des réseaux et de l'offre de transport (renforcement des fréquences de passage, plus grande capacité d'accueil des véhicules).



SITUATION DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Une croissance plus limitée du nombre d'entreprises et de salariés

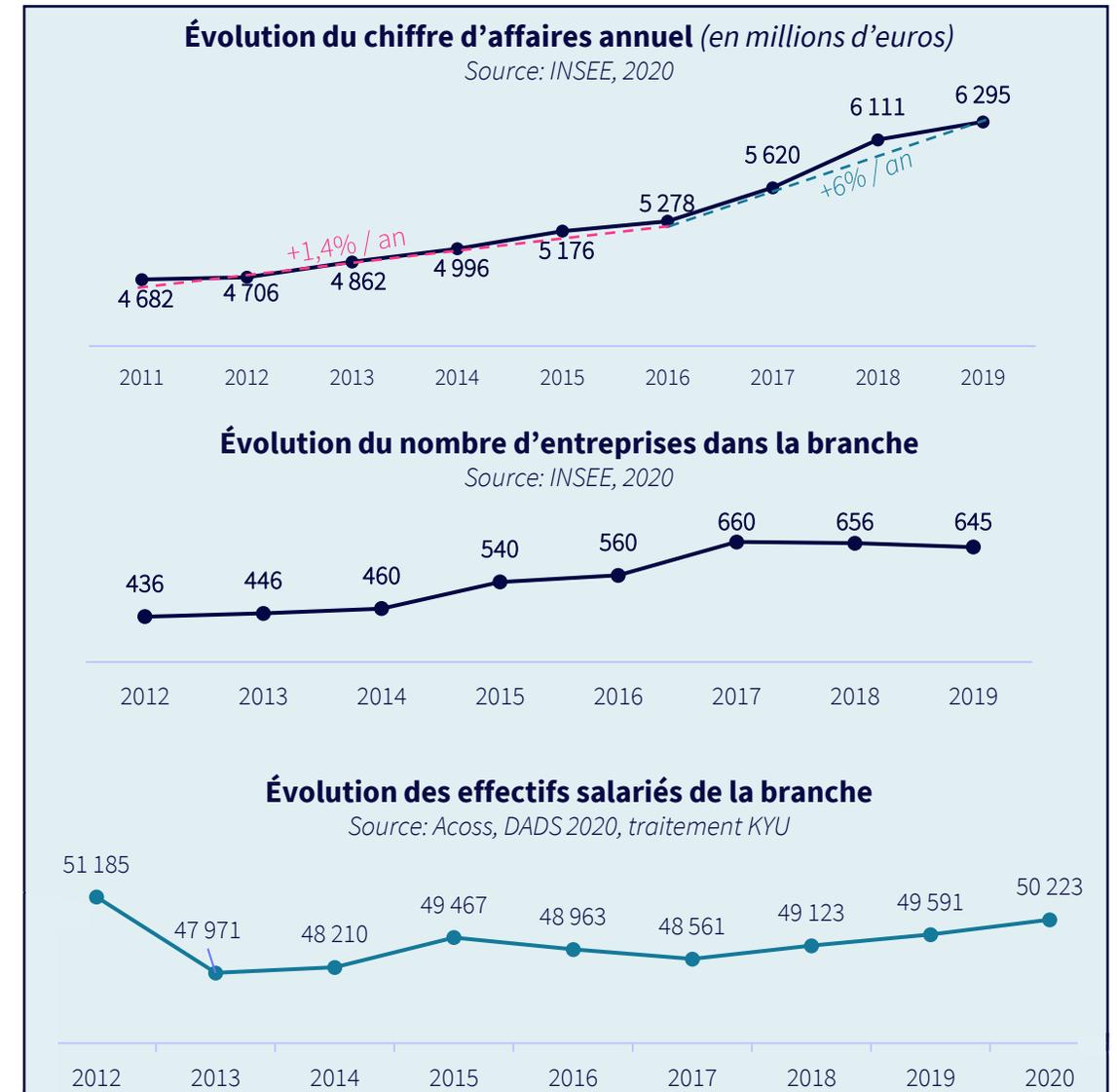
Une croissance de l'activité se traduisant par une forte augmentation du chiffre d'affaires des entreprises

- Le chiffre d'affaires des entreprises de transport urbain repose sur l'ensemble des recettes des exploitants de réseaux (recettes commerciales, versement mobilité, concours public). Avant la crise sanitaire, celui-ci suivait une trajectoire de croissance continue. Après une **croissance moyenne de 1,4% par an de 2011-2016**, celle-ci avait **accéléré sensiblement entre 2016 et 2019** pour atteindre un **rythme annuel de 6%**.
- Cette hausse tendancielle est soutenue par plusieurs facteurs:
 - L'augmentation de l'offre kilométrique sur l'ensemble du territoire, qui a progressé constamment entre 2000 et 2018 (UTP) et qui a contribué à capter de nouveaux usagers ;
 - Une hausse globale de la capacité d'accueil des transports urbains (remplacement de véhicules, fréquence de passage renforcée...);
 - Un renforcement des subventions publiques aux transports, porté par une forte volonté politique de favoriser les modes de transports « propres » et de lutter contre l'autosolisme.

Un léger recul du nombre d'entreprises et une croissance modérée des effectifs

- Après une période d'expansion importante entre 2012 et 2017 (+51%), le nombre d'entreprises a eu tendance à diminuer les dernières années depuis 2017 (-2%). Ce phénomène s'explique par la stagnation du nombre de réseaux de transport après une période de fort développement dans les collectivités locales.
- Alors que les effectifs de la branche ont connu une période de recul entre 2015 et 2017 (-2%), ceux-ci connaissent depuis une période de croissance. Ils ont ainsi crû de 3% depuis 2017 à un rythme annuel de 1,7%.

Rappel: Le chiffre d'affaires des sociétés de transport urbain de voyageurs est comptabilisé en application des conditions du contrat signé avec l'autorité organisatrice et tient compte de tous les avenants et droits acquis. Il comprend donc l'ensemble des recettes des exploitants de réseaux (commerciales, versement mobilité, concours public et autres recettes).



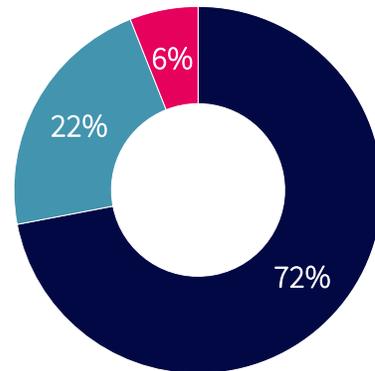
SITUATION DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Une diversité des organisations et des réseaux

Répartition des effectifs salariés par classe d'entreprise, 2020

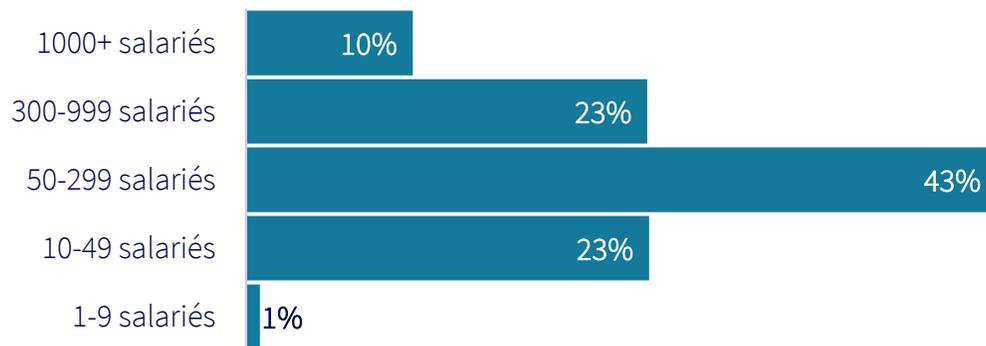
Source: UTP, sur la base d'un panel de 90% des entreprises de la branche, 2021

- Classe 1 (agglomération de plus de 250 000 habitants)
- Classe 2 (agglomération entre 100 et 250 000 habitants)
- Classe 3 (agglomération de moins de 100 000 habitants)



Répartition des entreprises par nombre de salariés en 2020

Source: UTP, base panel, 2021



Des effectifs concentrés dans les grands réseaux malgré la croissance des petits réseaux

- La grande majorité des emplois du secteur des transports urbains sont concentrés dans les réseaux de classe 3, c'est-à-dire ceux desservant les plus grandes agglomérations (de plus de 250 000 habitants). Avec 72% des salariés de la branche, cette part est en léger recul par rapport à 2019 (77%).
- La répartition des effectifs par classe d'entreprise cache néanmoins des différences significatives de dynamiques. Ainsi, les plus grands réseaux connaissent un ralentissement de la croissance de leurs effectifs (+1,4% en 2020), après plusieurs années de forte augmentation. À l'inverse, les réseaux de plus petite taille voient leurs effectifs croître à un rythme soutenu. Les entreprises de classe 2 ont ainsi connu une croissance de leurs effectifs de plus de 2,8% l'année passée. Les plus petits réseaux ont quant à eux retrouvé une croissance soutenue (+2,2%) après le recul de leurs effectifs en 2019 (-0,4%).

Une prépondérance d'entreprises ayant entre 50 et 299 salariés

- Plus de 4 entreprises sur 10 comptent entre 50 et 299 salariés. Celles-ci sont majoritairement présentes dans les réseaux de classe 2.
- Derrière, près d'un tiers des entreprises comptent plus de 300 salariés, elles correspondent très majoritairement à des réseaux de classe 1. Près d'une entreprise sur 5 dispose de moins de 50 salariés.

Évolution des effectifs par classe d'entreprise, 2020/2019

Source: UTP, Rapport social 2021

	En nombre d'emplois	En%
Classe 1	+ 478	+ 1,4%
Classe 2	+ 301	+ 2,8%
Classe 3	+ 65	+ 2,2%

SITUATION DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Des évolutions qui transforment profondément les modes d'organisation et d'exploitation des réseaux

Alors que le secteur fait face à la baisse du trafic et de ses ressources liées à la crise sanitaire du COVID-19, les opérateurs de réseaux ont vu depuis quelques années leur modèle d'organisation se transformer (à différentes vitesses en fonction de la taille des réseaux). Au cœur des politiques de la ville et de la transition énergétique, les réseaux sont confrontés à de nombreuses évolutions sociales et technologiques.



Évolutions politiques et sociales

- L'**intermodalité** prend une place de plus en plus importante dans le débat sur le transport public: l'objectif d'une meilleure complémentarité des modes de transports modifie en profondeur les réseaux (billettique, infrastructures...)
- Le **service à l'utilisateur se renforce** avec les exigences accrues des AOM (information, ponctualité...) et des comportements des usagers faisant évoluer les métiers y compris de conducteurs (SAEIV* générant une pression accrue).
- Les **aménagements des réseaux évoluent** (voies partagées, bus à haut niveau de service...).
- La **réduction des moyens des AOM**, accentuée par la possible baisse des fonds versés aux exploitants avec la crise, contraint les opérateurs à **rationaliser l'offre** (fermeture de certaines lignes,, baisse des fréquences de passage..) tout en augmentant sa rentabilité.
- Les réflexions et les expériences relatives à la **gratuité des transports urbains** se développent, bien que la pertinence de ce mode de fonctionnement reste très contestée.



Transition énergétique

L'enjeu global de transition énergétique se traduit de différentes manières sur les politiques de transport urbain:

- La lutte publique contre « l'autosolisme » **participe au développement de l'activité** et à la hausse du trafic du secteur.
- Les parcs de véhicules évoluent: la part de la motorisation diesel diminue au profit de **motorisations alternatives décarbonées** (véhicules hybrides, électriques, hydrogènes, au gaz naturel). Si, parmi les mutations en cours aucun modèle unique n'émerge, cela génère de nouvelles contraintes d'exploitation et des besoins nouveaux en compétence pour la maintenance des véhicules.
- Les opérateurs peuvent intégrer la **gestion de modes de transports doux** (vélos en libre-service...) à leur offre de service.



Développement du numérique

- La **gestion et l'exploitation** du réseau s'appuie davantage sur les données produites par les équipements embarqués à bord du matériel roulant, participant de l'effort de rationalisation de l'offre.
- La **billettique** se dématérialise et les canaux de vente se multiplient (téléphones personnels, automates...).
- Le modèle prédictif de la **maintenance** s'accroît sous l'impulsion des données relatives à l'état du parc roulant.
- La **communication** passe par les réseaux sociaux et diffuse l'information en temps réel (applications mobiles, SI de suivi des lignes aux arrêts...).
- Alors que les Systèmes d'Aides à l'Exploitation sont courants, **les matériels roulants s'automatisent peu à peu**.

*SAEIV : système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs

PARTIE 3

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

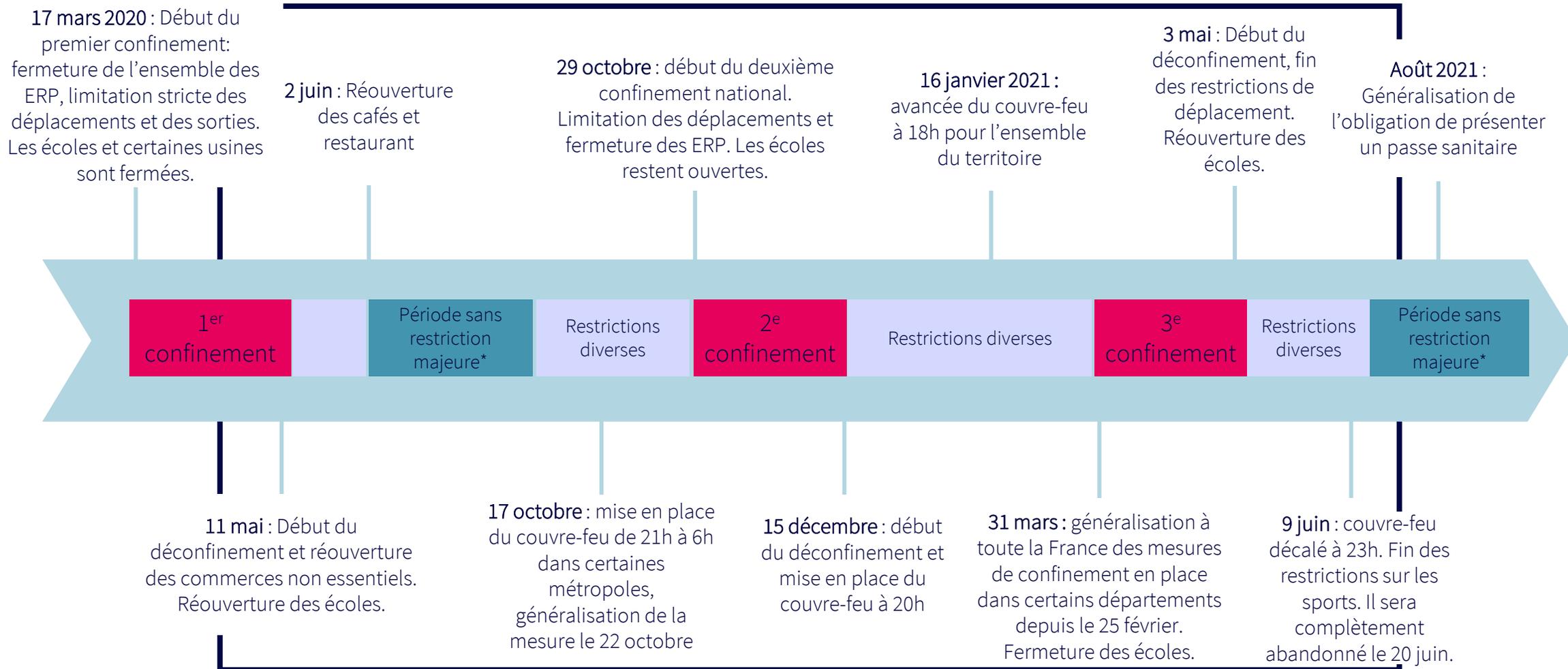
- ▶ Les impacts sur les habitudes de déplacement
- ▶ Les impacts sur l'activité des réseaux
- ▶ Les impacts économiques de la crise
- ▶ Une diversité des situations selon les réseaux

A photograph showing the interior of a bus. The bus is filled with passengers, some sitting and some standing. A driver in a light-colored shirt is visible in the center, looking towards the front. The bus has blue seats and yellow handrails. The number '03' is overlaid in large white font on the right side of the image.

03

RAPPEL RESTRICTIONS GOUVERNEMENTALES 2020-2021

L'ensemble des restrictions mises en place depuis mars 2020 ont pesé sur l'activité économique générale, impactant négativement le transport urbain dans son ensemble.



Au total, les périodes sans restriction majeure n'ont concerné qu'environ 30 % des jours depuis mars 2020.

*hors DROM-COM

LES IMPACTS SUR LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Une perte d'attractivité réelle, aux conséquences de long terme

Plus de la moitié des usagers ont changé durablement leurs habitudes de mobilité

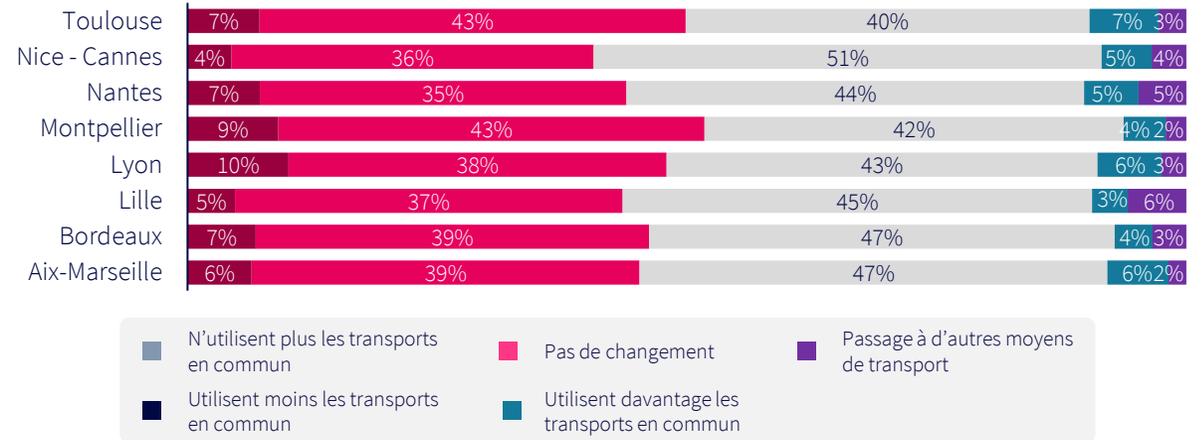
- Pour la majorité des grandes métropoles, les habitudes de transport des usagers ont changé depuis la crise sanitaire puisque plus d'un usager sur deux a changé durablement ses habitudes.
- Près de 4 usagers du 10 déclarent utiliser moins souvent les transports urbains qu'avant la crise (développement du télétravail, utilisation d'autres modes de transport...). Ce délaissement, s'il n'est que partiel, pourrait entraîner une réduction durable de la fréquentation.
- Si les personnes déclarant ne plus du tout avoir recours aux transports urbains sont minoritaires, elles représentent tout de même entre 8 et 15% des usagers d'avant-crise. À l'inverse, celles qui déclarent utiliser davantage les transports en commun ne permettent pas de compenser les baisses de fréquentation (en moyenne, seules 5,4% des personnes sont concernées).

Si la plupart des mesures mises en place pendant la crise sanitaire sont ponctuelles, certaines pourraient être pérennisées pour maintenir l'attractivité du service

- Interrogés sur les mesures qui les inciteraient à davantage utiliser les transports urbains pendant la crise sanitaire, les usagers plébiscitent naturellement le respect des gestes barrières (distanciation sociale, gel hydroalcoolique, désinfection...).
- Le déploiement de l'information en temps réel sur tous les horaires ainsi que l'augmentation des fréquences de passage, permettant de diminuer la densité de passagers ont été les mesures les plus plébiscitées et la demande des passagers en ce sens pourrait s'intensifier durablement.

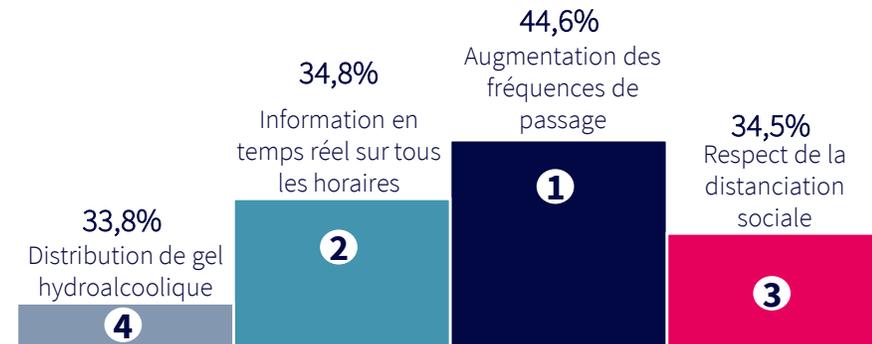
Impact de la crise sur l'utilisation des transports publics urbains (en % des usagers)

Source: Moovit, 2020, Traitement KYU



Principales mesures plébiscitées par les usagers pendant la crise sanitaire

Source: Moovit, 2020, Traitement KYU

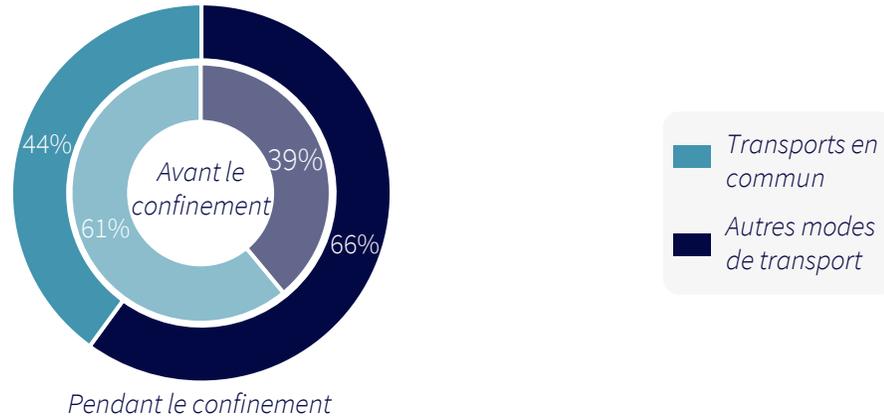


LES IMPACTS SUR LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Baisse sensible et durable de la fréquentation (1/2)

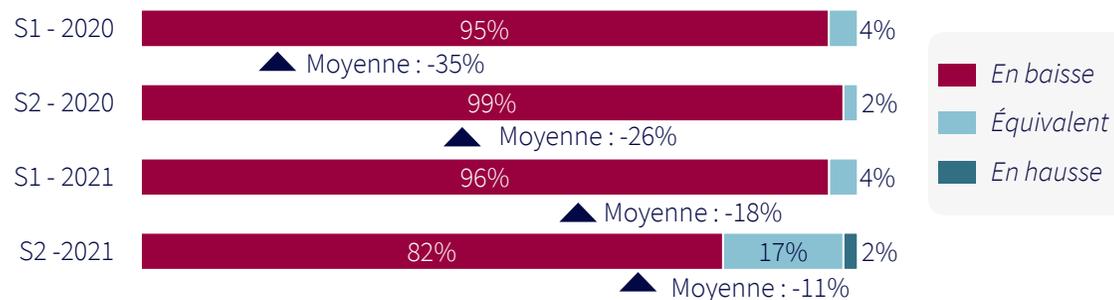
Répartition des modes de transport privilégiés avant et pendant le 1^{er} confinement

Source: Observatoire de la mobilité 2020 (IFOP/UTP)



Répartition des entreprises selon l'évolution de leur fréquentation par rapport à la même période en 2019

Source : enquête et traitement KYU



Note de lecture : 96% des entreprises répondantes ont enregistré une baisse de la fréquentation au S1 2021 par rapport au S1 2019. En moyenne cette fréquentation a reculé de 18%.

Une fréquentation en très forte baisse en 2020

- Sur l'ensemble de l'année 2020, la fréquentation a connu un recul de 31,5% par rapport à son niveau de 2019. Celui-ci s'explique par :
 - La réduction des besoins de déplacements liés aux mesures de restrictions de déplacements et au développement du télétravail
 - La diversification des modes de déplacement au détriment des modes de transport collectifs (avec un essor particulier des modes « actifs » que sont le vélo et la marche)
 - Le manque de confiance de certains publics, les transports publics ayant pâti d'une mauvaise publicité et ayant été soupçonnés de participer à la diffusion du virus (Source: GART).
- En parallèle l'offre de l'offre des opérateurs de transport a également été réduite pendant la période (30% de l'offre normale en moyenne).

Un impact négatif durable particulièrement fort lors des deux premiers confinements

- Selon l'observatoire de la mobilité 2020, 47% des Français ont été contraints de se déplacer pendant le 1^{er} confinement et seuls 44% ont privilégié les transports en commun (61% en temps normal). Pendant le 1^{er} confinement, la fréquentation au niveau national a ainsi été inférieure de 20% de son niveau de 2019 (avril 2020, source: rapport Duron).
- Le 2^e confinement a lui aussi entraîné une chute de la fréquentation, bien que moins forte qu'en mars 2020. Elle a ainsi entre 45 et 50% de son taux habituel, en Île-de-France comme en région.
- En dehors des périodes de confinement, la fréquentation n'a jamais retrouvé son niveau d'avant crise et lui est demeurée inférieure de 15 à 30% en moyenne. En septembre 2021, le taux de fréquentation moyen des réseaux français atteignait tout juste 85%, avec toutefois certaines exceptions (entre 90 et 95% à Rennes, St-Etienne et Montpellier, par exemple – source: Le Monde).

LES IMPACTS SUR LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Baisse sensible et durable de la fréquentation (2/2)

Évolution moyenne de la fréquentation, par rapport à 2019

Source: Enquête et traitement KYU

		S1-2020	S2-2020	S1-2021	S2-2022
Par classe de réseau	Classe 1	- 38%	- 32%	- 23%	- 11%
	Classe 2	- 35%	- 28%	- 17%	- 10%
	Classe 3	- 35%	- 22%	- 16%	- 12%
Par nombre de salariés	Moins de 50 salariés	- 33%	- 21%	- 14%	- 11%
	50-299 salariés	- 34%	- 26%	- 18%	- 11%
	Plus de 300 salariés	- 40%	- 29%	- 21%	- 11%

Un retour à un niveau de fréquentation normal pas avant 2023

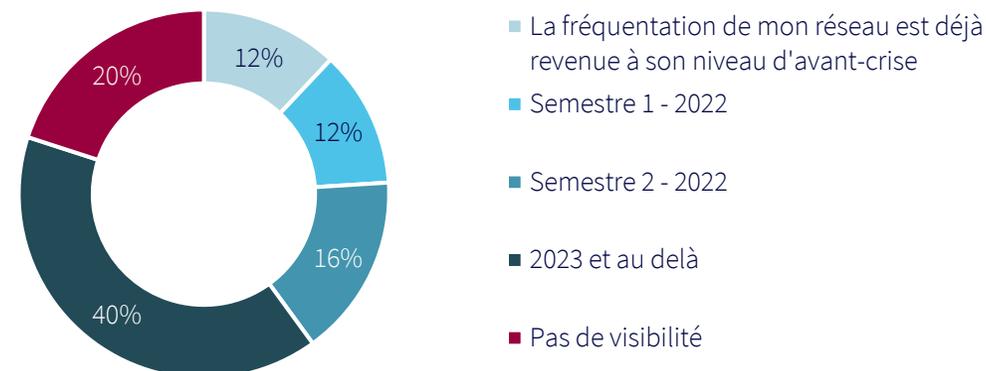
- Seules **12%** des entreprises de la branche déclarent avoir déjà retrouvé leur niveau de fréquentation d'avant-crise. Toutefois, parmi ces entreprises certaines soulignent que cette reprise est essentiellement due à une **hausse de leur offre** prévue avant crise (BHNS, nouvelle ligne de tramway...). À un niveau d'offre équivalent, leur fréquentation serait ainsi inférieure à leur niveau de 2019.
- La majorité des autres exploitants n'attend pas de retour à la normale avant au moins **2023 (40%)** quand 20% déclarent n'avoir aucune visibilité.
- Des différences entre les classes de réseaux sont à noter : si la part des répondants à n'attendre aucun retour à la fréquentation de 2019 avant 2023 est proche sur les trois catégories, **les réseaux des agglomérations de taille modeste sont relativement plus nombreux avoir enregistré un retour à la normale.**

Une crise affectant plus durement la fréquentation des grands réseaux

- Si lors du S1 2020 la **baisse du niveau de fréquentation** était sensiblement la même quelque soit la taille des réseaux, celle-ci a été ensuite **plus importante et plus durable dans les réseaux de grande taille** (classe 1). Cela peut notamment s'expliquer par le recours accru au télétravail dans les grandes unités urbaines.
- Ainsi, la chute de la fréquentation sur les réseaux de classe 1 a été supérieure de 3 points à la baisse enregistrée sur les réseaux de classe 2 et 3 au premier semestre 2020, une différence qui s'est accentuée fin 2020 (+4 et 10 points par rapport aux classes 2 et 3) et début 2021 (+6 et 7 points par rapport aux classes 2 et 3).
- Cette baisse accrue de la fréquentation dans les plus grands réseaux se traduit également par **une diminution renforcée de la fréquentation dans les plus grands établissements** : au premier semestre 2020, la chute a été plus importante de 7 points dans les réseaux de plus de 300 salariés par rapport à ceux de moins de 50 salariés.

Anticipation du retour de la fréquentation à son niveau d'avant crise par les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



LES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ DES RÉSEAUX

Une offre fortement réduite (1/2)

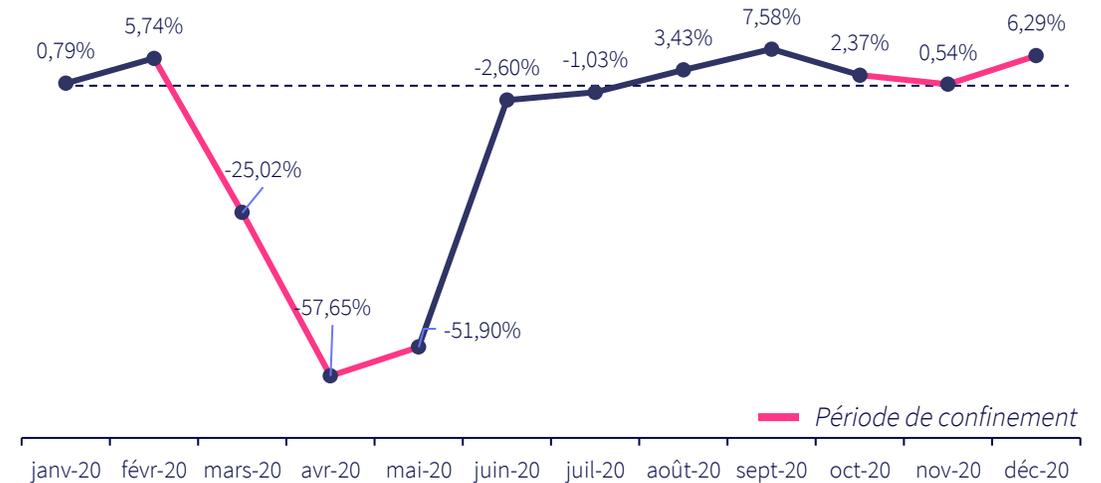
Une offre très fortement réduite pendant le premier confinement

- Sur l'ensemble de l'année 2020, la baisse de l'offre est relativement modérée (-10%).
- Toutefois, la chute des kilomètres parcourus pendant le premier confinement est très importante. L'offre a ainsi chuté de plus de 25% en mars 2020 (le confinement n'ayant débuté qu'au milieu du mois) puis de 58% en avril, et de 52% en mai par rapport aux mêmes mois de 2019.
- Le déconfinement des mois de juin et juillet 2020 a permis un redressement de l'offre, qui est néanmoins restée inférieure à son niveau habituel jusqu'au mois d'août, pendant lequel l'essentiel des restrictions avait été levé.
- Le deuxième semestre 2020 est caractérisé par une hausse de l'offre kilométrique par rapport à son niveau de 2019 qui s'explique par la réouverture complète des réseaux et par l'augmentation « naturelle » de l'offre déterminée en amont de la crise sanitaire (création de nouvelles lignes, de la prolongation de lignes existantes, augmentation des fréquences de passage...).

Si l'offre kilométrique est graduellement revenue à son niveau d'avant-crise (et ce malgré la baisse durable de la fréquentation), les nouvelles restrictions mises en place début 2021 (couvre-feu à 18h puis troisième confinement) ont poussé les réseaux à réduire à nouveau leur offre. Ainsi, sur les trois premiers mois de l'année 2021, l'offre kilométrique de transport urbain est en recul de 4,5% par rapport à 2019. Le différentiel est par ailleurs plus important pour les petits réseaux (-8%) que pour les autres (-3 à -5% sur la période).

Évolution de l'offre kilométrique par rapport au même mois de l'année précédente

Source: UTP/GART/CGEDD, Traitement KYU



De fortes disparités entre les différents types de réseaux

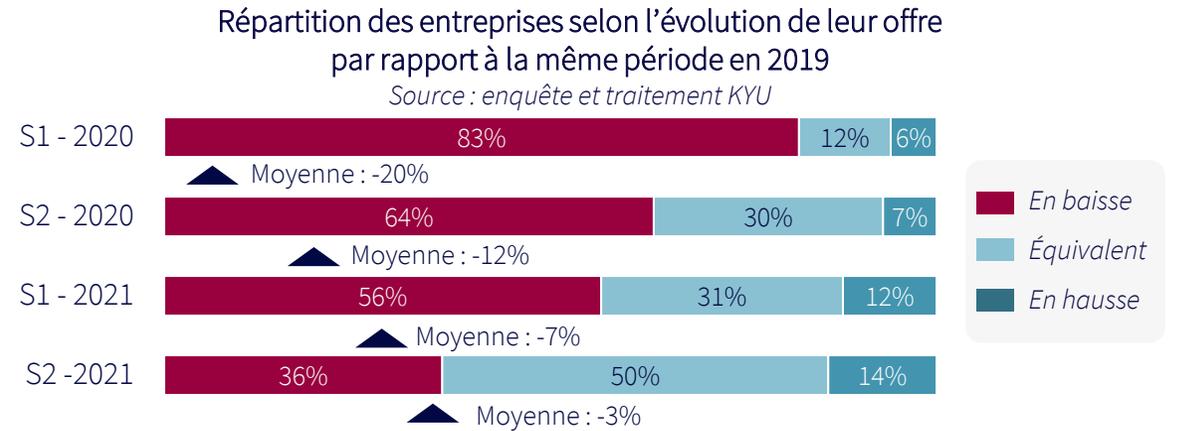
- Selon le rapport Duron - commandé par le Ministère de la transition énergétique et solidaire (MTES) à la suite de la crise sanitaire – la baisse de l'offre de transports urbains en 2020 est caractérisée par d'importantes différences entre les réseaux. Ceux desservant des agglomérations de plus de 400 000 habitants (avec Transport en commun en site propre) ont ainsi enregistré une baisse plus faible sur l'ensemble de l'année (-7,25%) que les réseaux de taille plus modeste (avec un ressort territorial), dont l'offre a connu un recul moyen de 12%.

LES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ DES RÉSEAUX

Une offre fortement réduite (2/2)

Une offre encore réduite et un retour à la normale très progressif

- La **baisse générale de l'offre de transports urbains** pendant le premier semestre 2020 (83% des réseaux concernés) **s'est maintenue en 2021**. Ainsi, au premier semestre 2021, plus de la moitié des entreprises de la branche disposaient toujours d'une offre amoindrie par rapport à 2019.
- Le **deuxième semestre 2021 a cependant marqué le retour à la normale pour 50% des entreprises de la branche**. 14% d'entre elles ont même renforcé leur offre par rapport à 2019 (mise en circulation de nouveaux matériels, ouverture de nouvelles lignes, transport à la demande...). Toutefois, en moyenne l'offre demeure réduite de 3% par rapport à l'avant-crise.



Note de lecture : 64% des entreprises répondantes ont eu une offre réduite au S2 2020 par rapport au S2 2019. En moyenne cette offre a reculé de 12%.

Évolution moyenne de l'offre de transport, par rapport à 2019

Source: Enquête et Traitement KYU, 2022

		S1-2020	S2-2020	S1-2021	S2-2022
Par classe de réseau	Classe 1	- 39%	- 29%	- 23%	- 4%
	Classe 2	- 17%	- 13%	- 7%	- 2%
	Classe 3	- 15%	- 12%	- 4%	- 2%
Par nombre de salariés	Moins de 50 salariés	- 14%	- 14%	- 4%	- 3%
	50-299 salariés	- 15%	- 9%	- 5%	- 1%
	Plus de 300 salariés	- 34%	- 26%	- 20%	- 4%

Des disparités importantes selon les tailles de réseau

- Les baisses d'offres n'ont jamais été uniformes sur l'ensemble des réseaux. Ainsi, **les entreprises les plus importantes** et celles opérant dans les agglomérations les plus grandes ont bien davantage réduit leur offre kilométrique que les autres.
- Sur le premier semestre 2020 par exemple, la baisse de l'offre a atteint 39% dans les réseaux de classe 1, quand elle était limitée à 15% dans les plus petits réseaux (dans lesquels les marges de manœuvre sont moins élevées du fait du nombre réduit de lignes et de la faiblesse relative des fréquences de passage). La même observation pouvait être faite début 2021 (-23% contre -12%).
- Ces baisses plus importantes sont à mettre en relation avec une chute de la fréquentation également plus importante dans les grandes villes.

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA CRISE

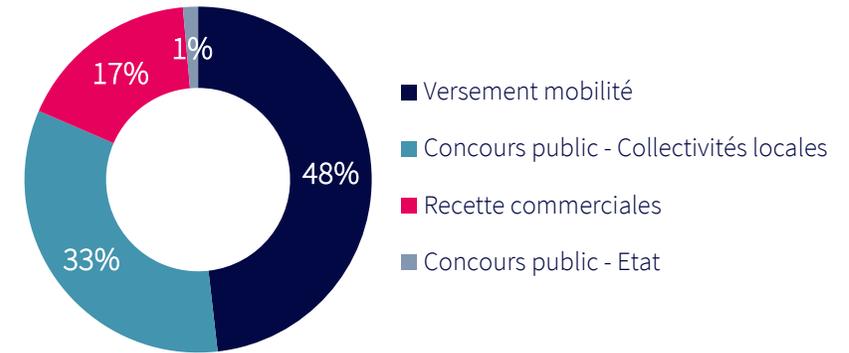
Des pertes de recettes plurielles

4 sources de financement des transports urbains

- Le financement des transports publics urbains repose en grande partie sur le **versement mobilité** (VM) qui représente entre 40% et 70% des recettes des réseaux. Cette contribution payée par les employeurs dans les communes concernées dès lors que l'effectif de leur entreprise dépasse les 10 salariés peut être complétée, selon les cas, par un versement mobilité additionnel (VMA).
- Le **concours public** (i.e. les subventions publiques) versé par les collectivités locales concernées forme une autre part importante des recettes.
- Les **recettes commerciales** reposant sur la vente de tickets et les abonnements représentent 15 à 35% des ressources des réseaux.
- Enfin, d'autres **ressources annexes** peuvent contribuer au financement des réseaux (recettes publicitaires, contraventions...).

Répartition nationale des ressources des AOM selon leur origine

Source: Rapport Duron, 2021



Évolution des recettes commerciales par rapport au même mois de l'année précédente

Source: UTP/GART/CGEDD, Traitement KYU



Des recettes fortement impactées par la crise sanitaire

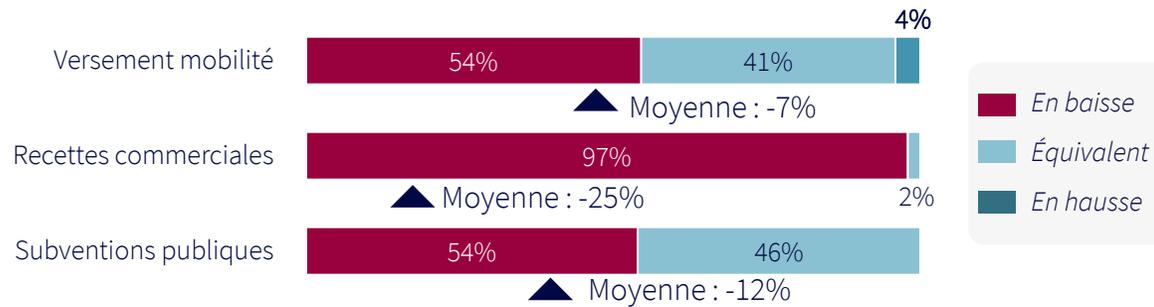
- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur les recettes des réseaux qui ont, à partir du 1^{er} confinement et tout au long de l'année 2020, été inférieures à leur niveau de 2019. Le premier confinement a engendré la baisse des recettes la plus importante de l'année avec au mois d'avril des recettes inférieures de près de 90% à leur niveau d'avril 2019.
- La part des ressources des AOM la plus affectée par la crise sanitaire est celle issue des **recettes commerciales** qui ont en moyenne diminué de 30%. Dépendantes de la fréquentation des réseaux, ces dernières ont connu une forte diminution en 2020 et 2021, particulièrement lors du 1^{er} et du 2^e confinement.
- Le **versement mobilité** a aussi connu un recul significatif. En moyenne, les recettes des AOM liées au versement mobilité ont reculé de 5,1% sur 2020. Selon les réseaux, cette baisse a pu dépasser -10% sur un an.
- Le **concours public des collectivités** a permis de maintenir un certain niveau de recettes en **comblant une partie de ces pertes** (le cas de figure d'une baisse brutale de la fréquentation étant souvent prévu par les contrats entre AOM et opérateurs).

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA CRISE

Structure des pertes et compensations

Évaluation des recettes des entreprises en 2020 par rapport à la même période en 2019

Source : enquête et traitement KYU



Malgré les nombreux dispositifs d'aide publique mis en place, des inquiétudes subsistent

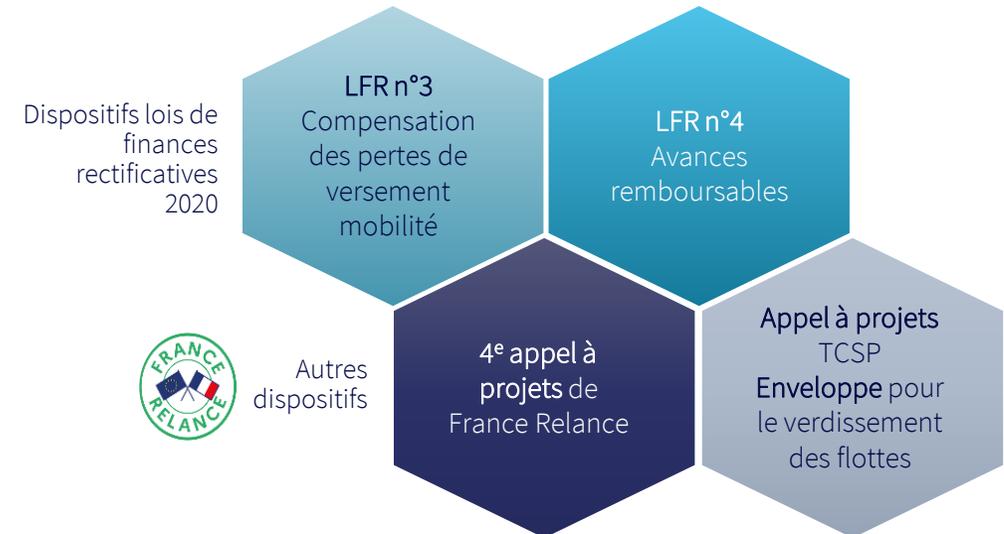
- Face aux baisses importantes de recettes, les pouvoirs publics ont mis en place une **réponse biforme** : d'un côté, des **mesures compensatoires directes** votées dans les lois de finances rectificatives (LFR) de 2020, de l'autre, des **mesures destinées à financer les investissements** dans les transports urbains (via le plan de relance, notamment):
 - La **LFR n°3 2020** prévoit ainsi une compensation directe des pertes de VM enregistrées par les AOM, sous forme de subvention (avec deux cas de figure: les EPCI ont bénéficié d'une clause de sauvegarde de leurs recettes fiscales et les syndicats mixtes d'un dispositif compensatoire spécifique): au total, environ **un tiers des pertes de VM ont été comblées** par ce dispositif. La **LFR n°4 2020** a quant à elle mis en place un **dispositif d'avance remboursable** (à taux 0, et à échéance 6-10 ans) afin d'assurer aux AOM une trésorerie suffisante pour compenser les baisses de VM et de recettes commerciales.
 - Le **plan France relance** a lui permis d'abonder davantage l'**appel à projets TCSP** (dont bénéficie notamment l'extension du métro toulousain), de consacrer une **enveloppe de 100M€ pour le verdissement des flottes** de véhicules de transport urbain et de financer un **appel à projets dédié au développement des transports en commun** en région (à hauteur de 400M€, plus 450M€ de rallonge annoncés en septembre 2021)

Une diminution de l'ensemble des recettes des entreprises

- Sur l'année 2020, le versement mobilité versé aux AOM a été en recul de 5,1%, pour un total de **8 689M€** (contre 9 158M€ en 2019, source: URSSAF).
- Les plus grands réseaux, situés dans des agglomérations de taille importante, ont connu un recul du montant du versement mobilité plus important. Desservant des aires urbaines les plus dotées en grandes entreprises, ces réseaux ont été particulièrement exposés à la diminution du versement mobilité (le VM correspondant à une part de la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés).

Principaux dispositifs de compensation mis en place

Source: Rapport Duron, MTES

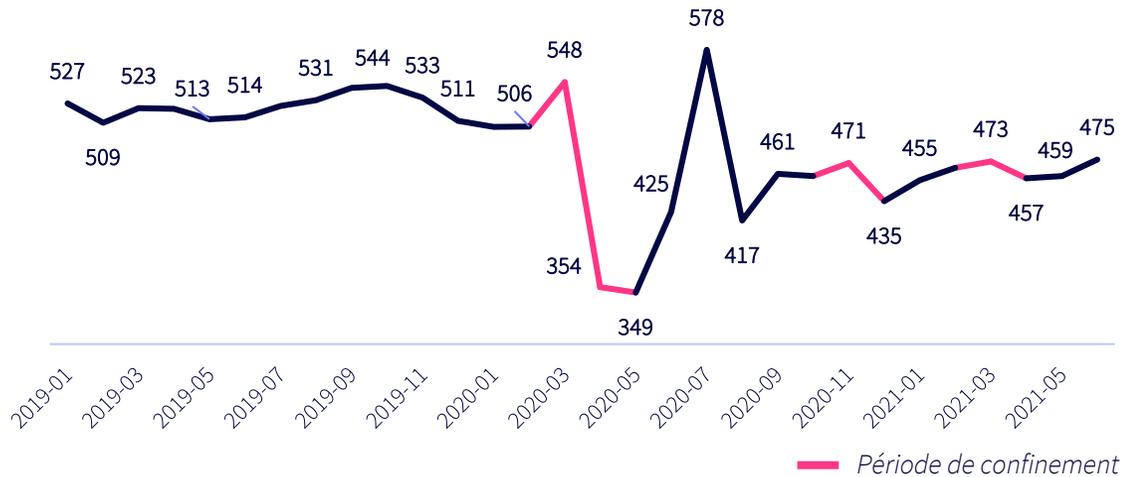


LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA CRISE

Impact de la crise sanitaire sur le chiffre d'affaires des entreprises (1/2)

Évolution du chiffre d'affaires des transports urbains (en millions d'euros)

Source: INSEE, Traitement KYU



Une vision indiciaire et trimestrielle du chiffre d'affaires de la branche montre clairement le recul durable de l'activité

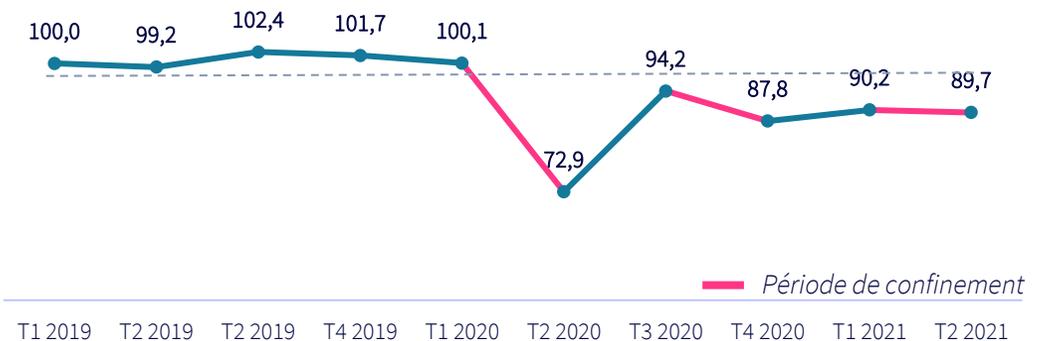
- Si la fréquentation des lignes plafonne aux alentours de 75-80% de son niveau habituel, notamment en semaine, le chiffre d'affaires trimestriel de la branche est légèrement moins impacté, mais reste environ 10% en deçà de son niveau d'avant-crise.
- La levée de la totalité des restrictions de déplacement au deuxième trimestre 2021 n'a pas provoqué de retour immédiat à la normale, mais certains opérateurs constatent déjà que la fréquentation des lignes le week-end est revenue à son niveau de 2019 (source: *Le Figaro*).

Le chiffre d'affaires de la branche est affecté durablement par la crise sanitaire

- Compte tenu de la forte baisse des recettes des réseaux, les entreprises de la branche ont vu leur chiffre d'affaires diminué. Ainsi sur l'ensemble de l'année 2020, le chiffre d'affaires de la branche est en recul de 12,5% par rapport à 2019.
- Le premier confinement et les mesures strictes de restrictions des déplacements associées, ainsi que le recours intensif au télétravail, ont provoqué une chute de la fréquentation de transport urbain aux mois d'avril et de mai 2020. La baisse des recettes lors de cette période s'est traduite par un recul de 32,2% du chiffre d'affaires en avril et de 32% en mai 2020, par rapport aux mêmes périodes en 2019.
- Le maintien d'une partie du chiffre d'affaires est en partie lié au lissage sur l'année produit par les abonnements d'une grande partie des passagers, d'une part, ainsi qu'à la part subventions publiques et versement mobilité du chiffre d'affaires des opérateurs (~70% des ressources pour la plupart des opérateurs, source bilan social RATP).

Évolution du chiffre d'affaires des transports urbains (base 100 T1 2019)

Source: INSEE, Traitement KYU



LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA CRISE

Impact de la crise sanitaire sur le chiffre d'affaires des entreprises (2/2)

Un niveau de chiffre d'affaires encore inférieur à celui de 2019

- Pour 2022, les entreprises de la branche anticipent un chiffre d'affaires en recul de 12% en moyenne par rapport à celui d'avant-crise. Si le retour à la normale n'est pas encore atteint, l'impact de la crise est moins important qu'au début de celle-ci (en 2020, la chute de chiffre d'affaires atteignait 32% en moyenne).
- Toutefois, il existe une diversité des situations en fonction de la typologie des réseaux :
 - Les réseaux organisés en délégation de service public ont connu des baisses de chiffre d'affaires moins importantes que les autres types de réseaux ;
 - Les autres réseaux, et notamment les réseaux en régie, ont connu des baisses nettement plus conséquentes, notamment en 2020 (-55% en moyenne pour les réseaux en régie, contre -28% en moyenne pour les réseaux en DSP).

Évolution moyenne du chiffre d'affaires, par rapport à 2019

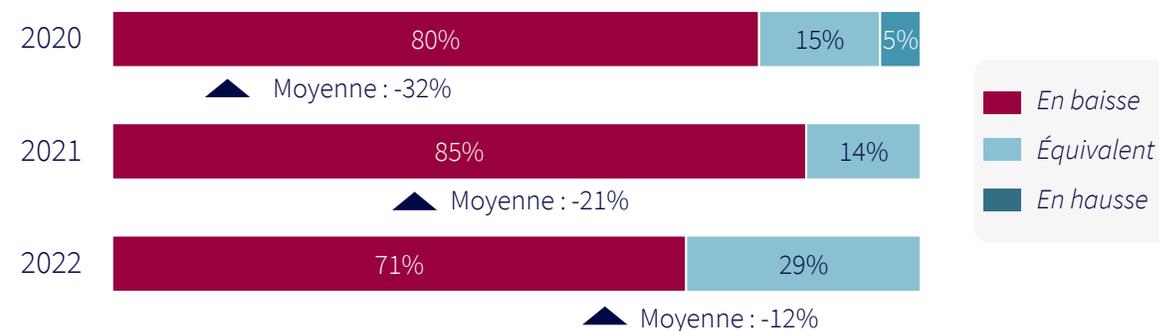
Source: Enquête et Traitement KYU, 2022

		S1-2020	S2-2020	S1-2021
Par classe de réseau	Classe 1	- 28%	- 20%	- 7%
	Classe 2	- 39%	- 24%	- 12%
	Classe 3	- 27%	- 19%	- 13%

		S1-2020	S2-2020	S1-2021
Par nombre de salariés	Moins de 50 salariés	- 31%	- 21%	- 17%
	50-299 salariés	- 36%	- 23%	- 11%
	Plus de 300 salariés	- 25%	- 18%	- 8%

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur chiffre d'affaires par rapport à la même période en 2019

Source : enquête et traitement KYU



La crise a particulièrement affecté les plus petits réseaux et les réseaux des villes moyennes

- Une analyse du chiffre d'affaires des réseaux par taille de l'agglomération desservie montre que les entreprises opérant dans les aires urbaines de taille intermédiaire ont été les plus touchées en termes de chiffre d'affaires (-39% en moyenne en 2020) devant les réseaux des petites et des grandes villes.
- Les réseaux de classe 1 sont par ailleurs ceux qui devraient connaître le rebond le plus important en 2022.
- Si l'on s'intéresse au nombre de salariés des entreprises de la branche, il apparaît que les plus petites d'entre elles sont également celles avec les baisses de chiffre d'affaires les plus importantes et les plus durables (encore -17% par rapport à 2019 pour les réseaux de moins de 50 salariés, par exemple).

LES IMPACTS DE LA CRISE SUR LES RÉSEAUX

Une diversité des situations : l'exemple de trois agglomérations de taille différentes

Un impact de la crise pour l'ensemble des réseaux, mais des conséquences parfois différentes sur le financement des opérateurs

- Les effets de la crise sanitaire se sont fait ressentir aussi fortement dans l'ensemble des réseaux, quels que soient leur taille et leur mode de gestion compte tenu de la portée nationale des mesures de restrictions de la circulation.
- Si l'ensemble des réseaux ont connu une forte diminution de leur fréquentation, cette baisse a pu être légèrement moins importante dans les réseaux de petite taille où le tissu économique rend plus complexe le télétravail (territoires industriels, services nécessitant une présence physique...).
- Si les différences de diminution des recettes commerciales liées à la baisse de la fréquentation sont relativement similaires d'un réseau à l'autre, les écarts liés au versement mobilité sont plus importants. Ce dernier a par exemple connu un important recul à Clermont-Ferrand (-2%), mais une chute très importante sur le réseau toulousain (-10,2%). Cette différence marquée entre les grands pôles économiques et les pôles secondaires s'explique par l'impact de crise sanitaire sur les grands groupes, qui sont majoritairement basés dans les grandes villes (phénomène renforcé dans le cas de Toulouse, dont l'industrie aéronautique a été particulièrement fragilisée par la pandémie). Ainsi, la crise sanitaire a pu avoir un impact financier plus important dans les grands réseaux dont le financement repose en plus grande partie sur le versement mobilité des entreprises.

Si le versement mobilité a été impacté par la crise au même titre que les autres recettes des réseaux de transport urbain, les dernières tendances disponibles pour 2021 montrent que ce dernier a renoué avec la croissance: au premier semestre 2021, il a ainsi connu une hausse de 17,2% par rapport à 2020, ou encore de 2,3% par rapport à la même période en 2020 (rapport Duron).



Un réseau de petite taille : Laon

Gestion en délégation de service public

- Offre très réduite pendant le premier confinement, retour progressif à la normale pendant le déconfinement
- -10,3% du nombre de kilomètres parcourus en 2020
- -28,8% de la fréquentation annuelle en 2020
- -30,1% de recettes commerciales en 2020 (196k€ de manque à gagner)



Un réseau de taille intermédiaire : Clermont-Ferrand

Gestion en régie

- Offre réduite à 30% de la normale pendant le premier confinement
- -7,1% du nombre de kilomètres parcourus en 2020
- -38,7% de la fréquentation annuelle en 2020
- -37% de recettes commerciales en 2020 (5,7 M€ de manque à gagner)
- -2,4% du versement mobilité en 2020



Un réseau de grande taille, avec métros : Toulouse

Gestion en EPIC

- Offre réduite à 40% du niveau habituel pendant le premier confinement
- -7% nombre de kilomètres parcourus en 2020
- -39% de la fréquentation annuelle en 2020
- -35,2% de recettes commerciales en 2020 (35,9M€ de manque à gagner)
- -10,2% du versement mobilité en 2020

PARTIE 4

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LA FORMATION ET LES COMPÉTENCES

- ▶ Les impacts sur l'emploi
- ▶ Les impacts sur les besoins en compétences
- ▶ Les impacts sur les besoins en formation

A photograph showing the interior of a bus. The bus has blue seats and yellow handrails. A driver in a light-colored shirt is visible in the center, looking towards the front. Passengers are seated on the blue seats. The number '04' is overlaid in large white font on the right side of the image.

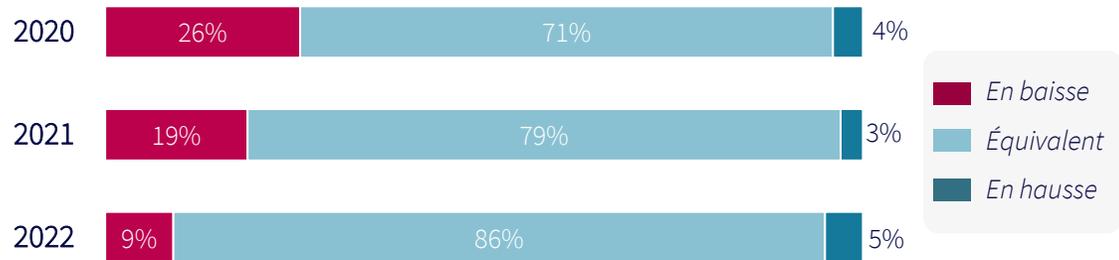
04

LES IMPACTS DE LA CRISE SUR L'EMPLOI

Effets de la crise sur les effectifs et les recrutements

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur niveau d'emploi par rapport à 2019

Source : enquête et traitement KYU



Un impact plus limité sur les besoins en recrutement des entreprises

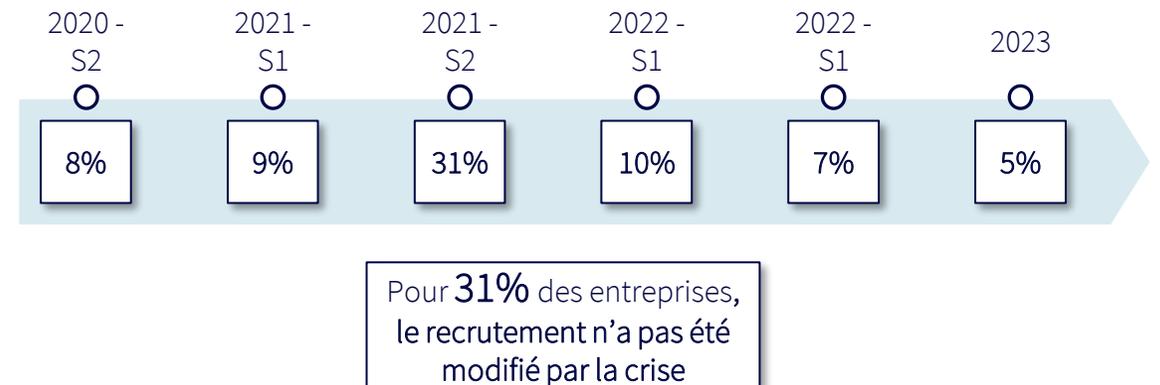
- Pour près d'un tiers des entreprises de la branche interrogées (31%), le rythme de leur recrutement n'a pas été modifié par les perturbations d'activité liées à la crise sanitaire. Malgré un niveau d'emploi en baisse ou équivalent, les besoins en remplacement ont soutenu les recrutements sur la période.
- 40% des entreprises ont repris leur rythme d'avant crise en 2021. Début 2022, ce retour à la normale concerne déjà près de 80% des entreprises de la branche. Outre un retour progressif à un niveau d'activité relativement proche à celui de 2019, cette reprise rapide de l'emploi s'explique notamment par la persistance des fortes tensions de recrutement qui existent pour deux métiers clés du secteur : les conducteurs et les métiers de la maintenance (cf. *infra*) : nombre d'entreprises opéraient déjà avec des déficits d'effectifs avant la crise sanitaire, une situation que cette dernière n'a que très ponctuellement changée.
- Toutefois, quelques réseaux (notamment ceux de taille plus modeste) n'anticipent pas de retour à la normale avant le deuxième semestre 2022 (7%) voire avant 2023 (5%).

Un impact important sur l'emploi en 2020 et un retour progressif

- La crise sanitaire a eu un impact important sur l'emploi notamment à ses débuts. Ainsi en 2020 plus d'un quart des entreprises interrogées ont déclaré avoir enregistré une baisse de leur emploi par rapport à 2019.
- En 2021, l'emploi a, selon les entreprises interrogées, continué d'être inférieur à son niveau de 2019 malgré une reprise (19% des entreprises ayant enregistré une baisse de leur emploi).
- En 2022, seule moins d'une entreprise sur 10 continue d'enregistrer un niveau d'emploi inférieur à celui de 2019 – une proportion en baisse de 17 points par rapport à 2020. Exception faite d'une minorité de réseau ayant connu une croissance de leurs effectifs salariés sur les trois dernières années (5%), l'immense majorité des entreprises de la branche ont aujourd'hui un effectif équivalent à 2019 (86%).

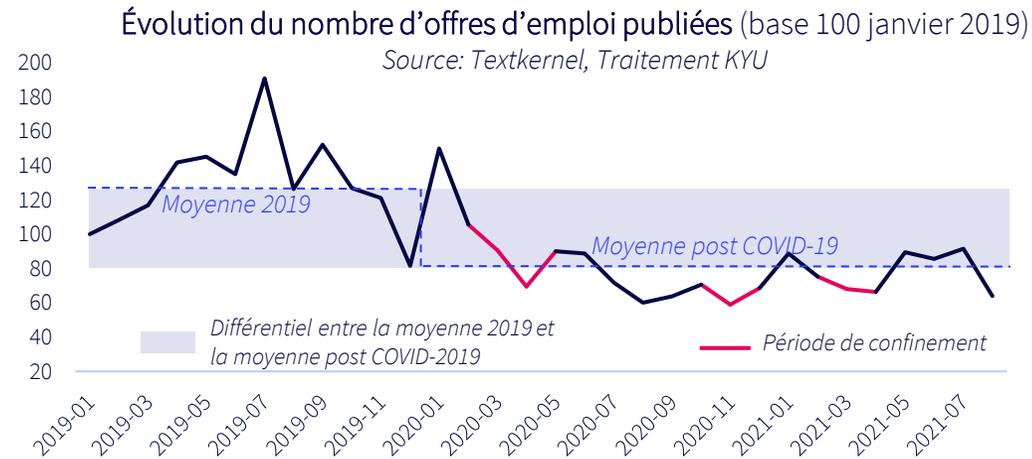
Répartition des entreprises selon la reprise de leur rythme de recrutement habituel

Source : enquête et traitement KYU



LES IMPACTS DE LA CRISE SUR L'EMPLOI

Effets de la crise sur les besoins et les difficultés de recrutement



Des besoins et des difficultés de recrutement qui demeurent pour certains métiers de la branche malgré la crise sanitaire

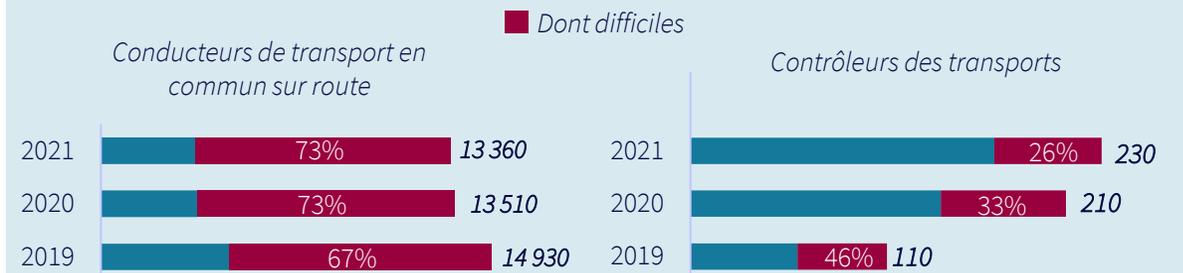
- Cette baisse du nombre d'offres d'emplois publiées ne se retrouve que partiellement dans les besoins de mains-d'œuvre des principaux métiers de la branche. Ainsi, le nombre de conducteurs recherchés reste sur un plateau haut observable depuis 2019. Les tensions observables sur le métier de conducteur de transport en commun ont par ailleurs été renforcées par la crise. Ainsi la part des recrutements anticipés comme difficiles par les entreprises atteint 73% en 2021 contre 67% en 2019.
- Si les besoins en recrutement sur le métier de contrôleur a continué d'augmenter malgré la crise sanitaire, la proportion de projets difficiles connaît une baisse sensible: passant de 46% en 2019 à 26% en 2021.

Une baisse sensible du nombre d'offres d'emplois après la crise sanitaire

- Après une année 2019 caractérisée par une forte demande en recrutement dans la branche, une baisse sensible du nombre d'offres d'emplois publiées est observable sur l'ensemble de la période post COVID-19. En moyenne sur la période 2020-21, les offres d'emplois ne représentent que 74,2% de leur niveau de janvier 2019, quand sur l'ensemble de l'année 2019, elles représentent 128,3%.
- On observe un recul de 54% du nombre d'offres publiées entre janvier et avril 2020, c'est-à-dire avant et pendant le premier confinement. Si la baisse est moins importante lors des deuxième et troisième confinements, le niveau d'offres publiées ne semble pas, en juillet 2021, avoir entamé retrouvé son niveau d'avant crise. .

Évolution du besoin en main-d'œuvre par métier, en nombre de projets

Source: Enquête BMO, Pôle emploi



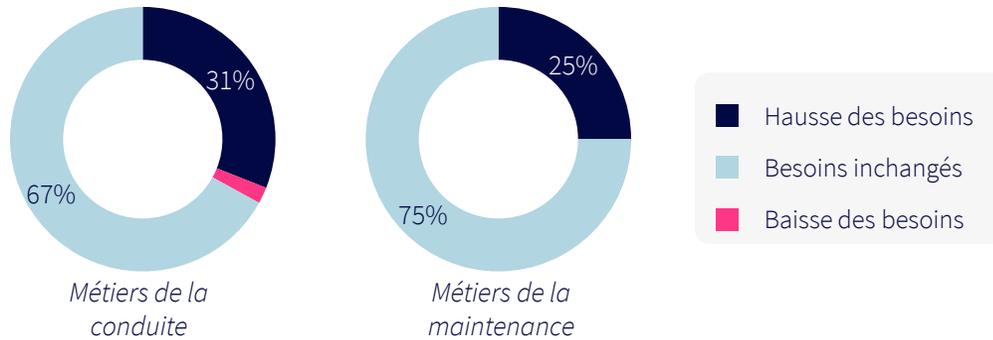
Note: le périmètre de l'analyse BMO repose sur le métier, ces besoins en recrutement portent ainsi sur l'ensemble des secteurs économiques (branche des TU et hors branche) disposant de métiers de conducteurs de transport en commun sur route et de contrôleurs des transports. Les données permettent néanmoins d'identifier les grandes tendances à l'œuvre pour ces métiers.

LES IMPACTS DE LA CRISE SUR L'EMPLOI

Les tensions au recrutement, un phénomène global encore accentué par la crise sanitaire

Évolution des besoins sur certains métiers du fait de la crise

Pourcentage des entreprises
Source : enquête et traitement KYU



Des tensions souvent accentuées par la crise sanitaire

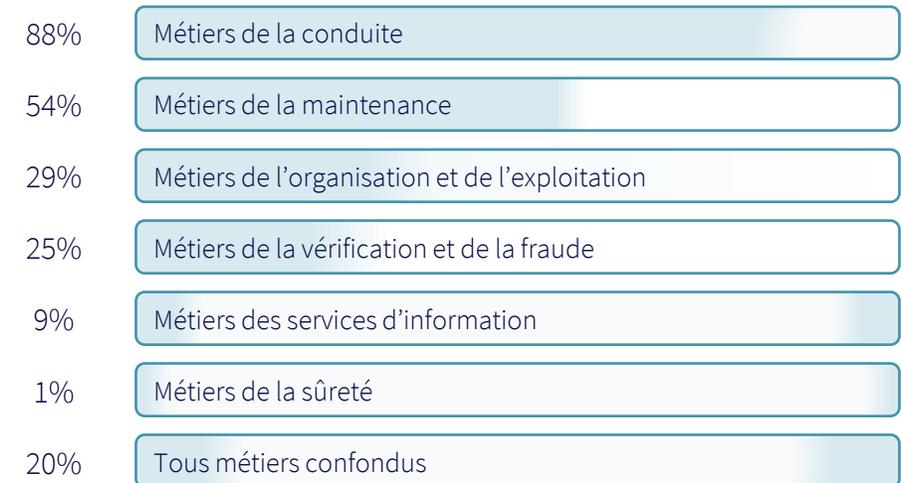
- Pour la majorité des entreprises de la branche interrogées, la crise sanitaire a accentué les tensions de recrutement sur les métiers qui étaient déjà les plus concernés : les conducteurs et les mécaniciens (maintenance). En cause, des métiers qui « n'attirent plus » selon plusieurs responsables de réseaux. Faiblesse des rémunérations, difficulté du permis D, contact parfois difficile avec les usagers sont ainsi quelques-unes des récriminations faites à ces carrières.
- Plusieurs facteurs expliquent ce renforcement des tensions :
 - La fermeture des centres de formation pendant les confinements a causé un tassement du vivier de candidats disponibles, particulièrement dans le cas des conducteurs,
 - La moindre motivation des candidats (qui parfois, entament la formation par défaut) a conduit à une forte hausse du taux d'échec à l'examen du permis D.

Des besoins en recrutement potentiellement accrus par la crise

- Malgré une activité qui ne devrait pas augmenter prochainement, les besoins des entreprises pourraient augmenter du fait de la crise sanitaire. Les professionnels interrogés mettent en effet en avant une forte augmentation de départs volontaires dans la branche (reconversion, retraites anticipées, projet personnel...), ainsi qu'un taux d'absentéisme en forte croissance (atteignant parfois les 25% - garde d'enfants, cas positifs et cas contacts, etc.) qui pourront renforcer les besoins en recrutement.
- Les besoins sur les métiers de la maintenance et de la conduite pourraient ainsi augmenter pour plus d'un quart des entreprises de la branche.
- Si quelques transfuges du transport de marchandises peuvent ponctuellement étoffer le vivier de candidats, l'apport qu'ils représentent est loin d'être suffisant pour combler les besoins de réseaux opérant bien souvent en sous-effectif.

Part des entreprises anticipant une intensification des tensions au recrutement du fait de la crise sanitaire

Source : enquête et traitement KYU

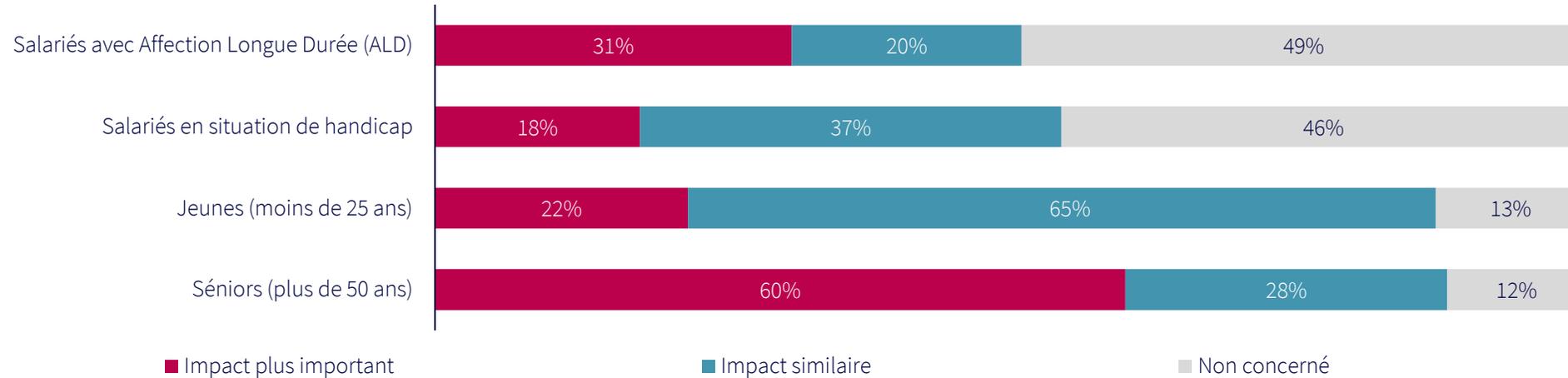


LES IMPACTS DE LA CRISE SUR L'EMPLOI

Des conséquences amplifiées sur certains profils de salariés

Évaluation de l'impact de la crise sur les profils suivants par rapport au reste des salariés

Source : enquête et traitement KYU



Les salariés seniors davantage impactés que les autres

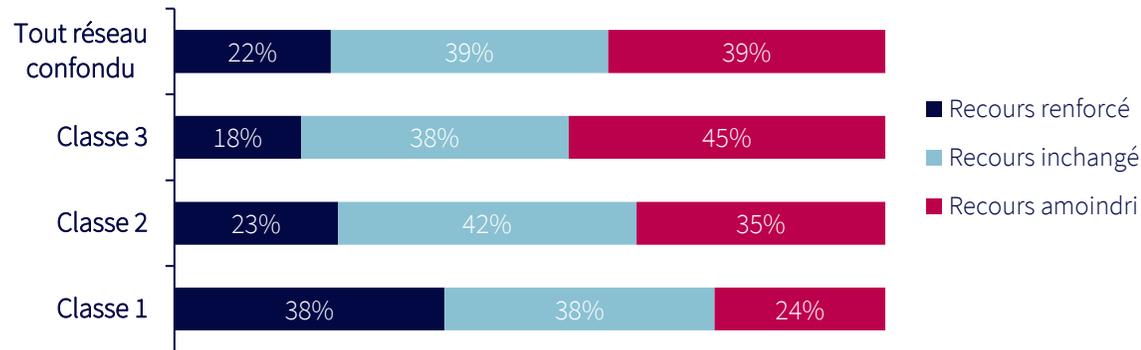
- Si les entreprises interrogées ne sont respectivement que 18 et 22% à remonter des difficultés particulières liées à la crise pour les salariés les plus jeunes ou en situation de handicap, **elles sont quasiment deux tiers à noter des fragilités renforcées chez les plus de 50 ans**. Ce phénomène a pu avoir des ressorts d'autant plus importants que les salariés de la branche, et à plus forte raison les conducteurs, sont nombreux dans cette tranche d'âge.
- Parmi les difficultés rencontrées, ressortent surtout les **risques liés à la santé** de ces personnels plus à risque que les autres, qui ont pu craindre une exposition trop importante au virus (particulièrement dans les premières phases de l'épidémie).
- Pour des raisons similaires, les salariés avec affection longue durée (ALD) ont également davantage été impactés par la crise sanitaire que les autres.

LES IMPACTS DE LA CRISE SUR L'EMPLOI

Effets de la crise sur les contrats courts

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur recours à des contrats courts en 2020-2021 par rapport à 2019

Source : enquête et traitement KYU



Les contrats courts ont principalement servi à compenser un manque de conducteurs

- La différence de recours aux contrats courts entre grands réseaux et exploitants plus modestes s'explique principalement par les déficits d'effectifs de conducteurs auxquels peuvent faire face les premiers. Dans ce contexte, **les contrats courts (l'intérim, notamment) ont largement été utilisés pour compenser des postes laissés vacants** faute de candidats suffisants.
- Ainsi, la totalité des entreprises de la branche ayant eu davantage recours aux contrats courts les a notamment utilisés pour des postes de conduite.

*note de lecture : parmi les entreprises qui ont augmenté leur recours à des contrats courts, 20% d'entre elles ont augmenté leur recours pour les métiers du commercial voyageurs

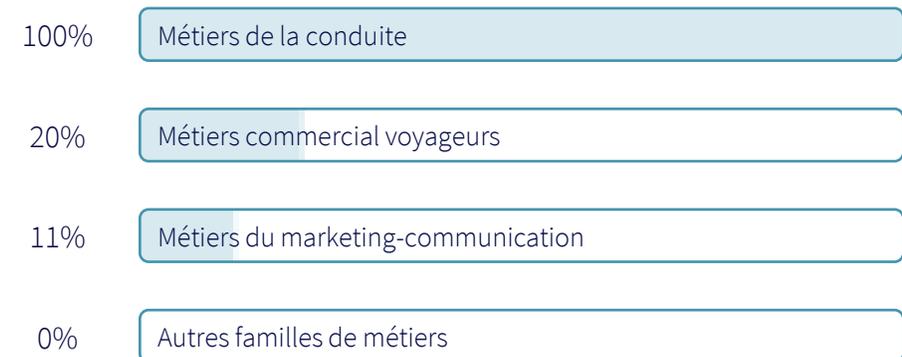
Un recours aux contrats courts globalement amoindri par rapport à 2019

- Alors que plus de la moitié des entreprises jugent que les **contrats courts ont été plus exposés à la crise sanitaire**, près de 4 entreprises sur 10 ont réduit leur recours aux contrats courts pour faire face aux baisses d'activité.
- Toutefois l'impact de la crise sur ces contrats varie fortement d'un réseau à l'autre. Si les réseaux de classe 3 ont majoritairement réduit leur recours à ces contrats, les réseaux de classe 1 l'ont à l'inverse renforcé notamment pour faire face aux besoins de remplacement des conducteurs (départ, maladies...).

57% des entreprises considèrent que la crise a eu impact plus important sur les salariés en contrat court que sur les autres

Familles de métiers les plus concernées par l'augmentation du recours aux contrats courts*

Source : enquête et traitement KYU



LES IMPACTS DE LA CRISE SUR LES ÉVOLUTIONS TENDANCIELLES

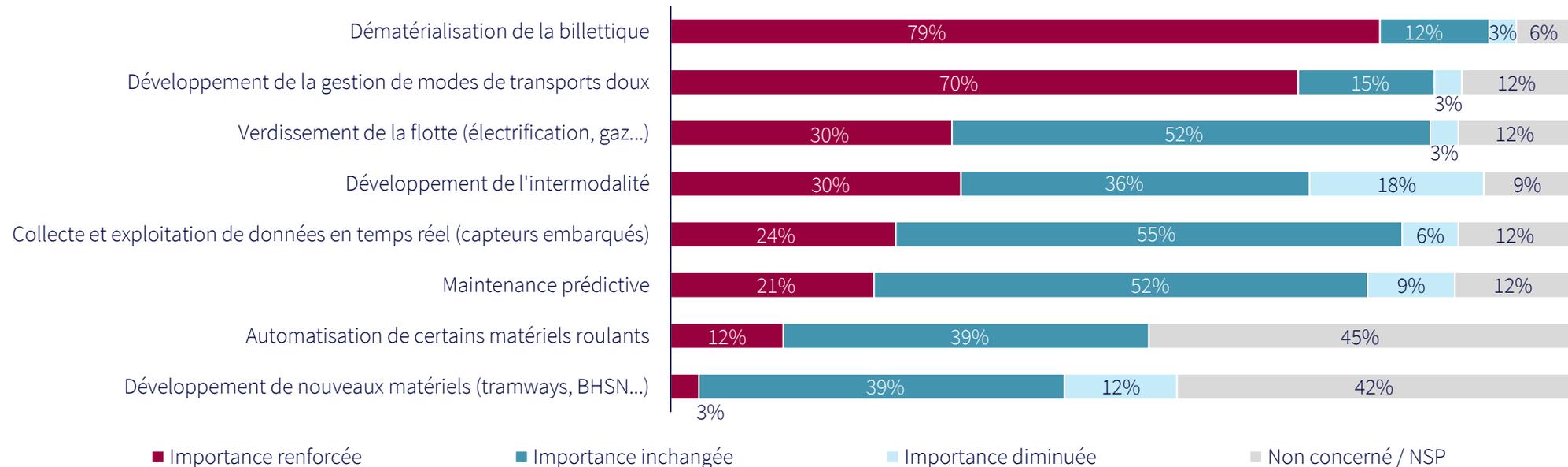
La crise sanitaire a renforcé de nombreux phénomènes déjà à l'œuvre dans la branche

La crise a accéléré les transitions numérique et énergétique des réseaux

- 79% des entreprises interrogées ont renforcé la **dématérialisation de la billettique** à l'aune de la crise sanitaire. Les considérations sanitaires ont ainsi largement accéléré cette transition déjà à l'œuvre dans de nombreux réseaux avant 2019. La **suspension de la vente de tickets à bord** des véhicules a également été plébiscitée par les réseaux.
- La **crise sanitaire a également été l'occasion de déployer de nouveaux outils à bord des véhicules** : 24% des réseaux déclarent que la crise a renforcé l'importance de la collecte de données en temps réel via des capteurs embarqués et 21% constatent la même évolution pour le déploiement d'outils de maintenance prédictive.
- Enjeu majeur depuis de nombreuses années, la **transition énergétique des réseaux** semble également avoir été accentuée par la crise : 70% des exploitants constatent une importance renforcée du développement de modes de transports doux, et 30% identifient une évolution similaire sur le verdissement des flottes.

L'impact de la crise sur les dynamiques à l'œuvre

Source : enquête et traitement KYU



LES IMPACTS DE LA CRISE SUR L'ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DES SALARIÉS

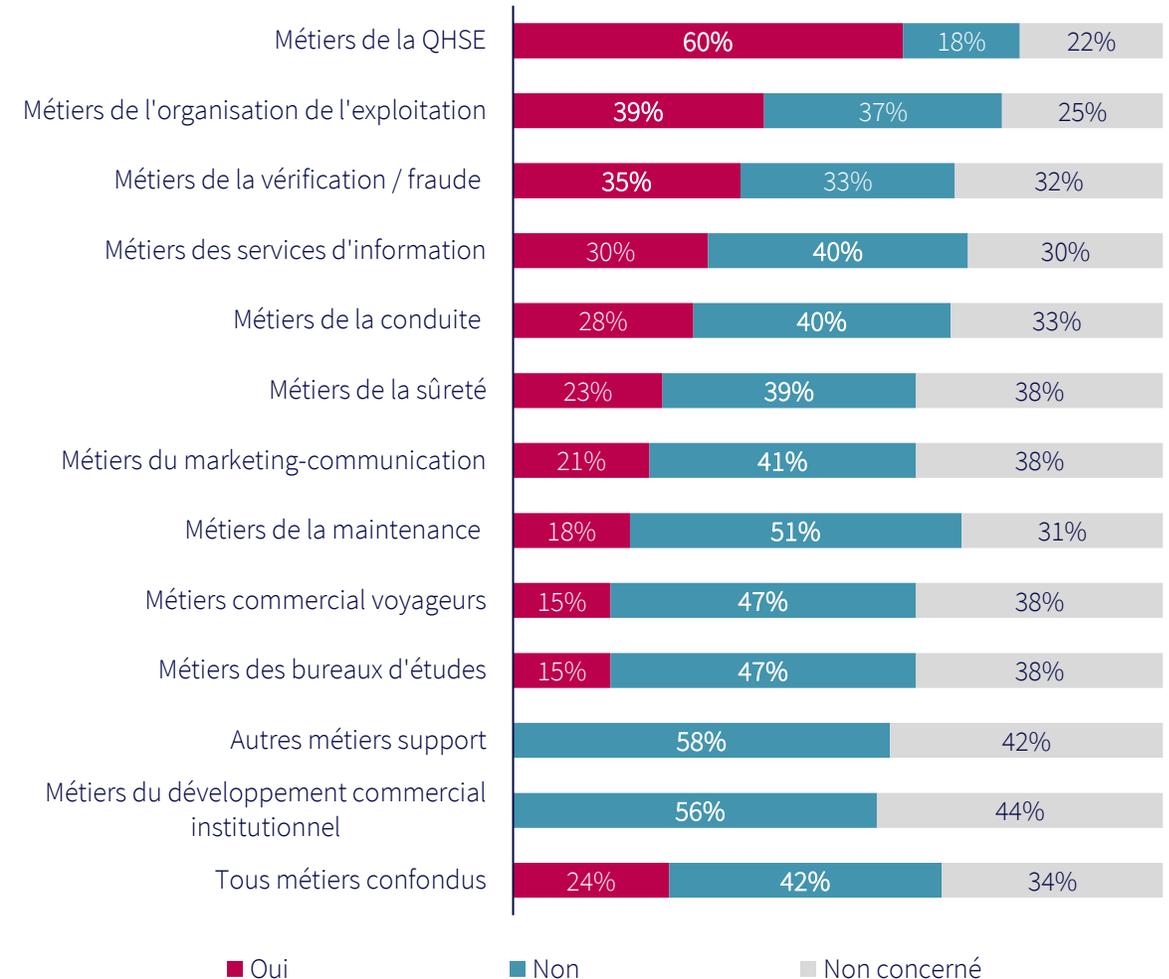
Une évolution forte des activités et de l'environnement de travail de certains métiers pendant la crise

Une demande accrue de flexibilité et de réactivité pendant la crise sanitaire

- Les changements d'activité et de gestion des réseaux dus à la crise sanitaire ont modifié le quotidien de nombreux salariés des transports publics. La crise a en effet induit une gestion des réseaux dans un contexte plus tendu et en forte évolution. Un fonctionnement nécessitant une **gestion de crise**. Cette évolution du contexte de travail a généré un besoin important de **réactivité**, de **flexibilité** et de **capacité d'adapter sa manière de communiquer** (pédagogie avec les usagers, nouveaux médias) pour les salariés.
- **Les métiers les plus concernés** par ces évolutions sont les plus en prise avec les considérations sanitaires. Sont ainsi particulièrement concernés les métiers impliqués directement dans la gestion ou le contact avec les usagers et les métiers responsables de la veille et du respect des protocoles sanitaires :
 - Côté protocole sanitaire, **60% des exploitants considèrent que les métiers de la QHSE ont connu une évolution de leurs activités** nécessaires du fait de la crise ;
 - Côté gestion, **39%** des réseaux rapportent des évolutions dans leurs activités pour les **métiers de l'organisation et de l'exploitation** ;
 - Enfin, côté contact avec les usagers, les exploitants sont respectivement **35 et 28%** à percevoir des changements dans l'activité et l'environnement de travail des **contrôleurs et des conducteurs**.
- Outre ces métiers, **les métiers du management de proximité ont également été fortement sollicités** pendant la crise puisque chargés de faire appliquer les nouveaux protocoles sanitaires au sein des équipes, de gérer les tensions et d'informer également les passagers.
- Une part non négligeable des entreprises de la branche ne relèvent toutefois aucun changement majeur depuis la crise : 42% estiment que sur l'ensemble des métiers, aucune évolution n'a été globalement requise.

Évolution des activités des métiers du fait de la crise sanitaire selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



LES IMPACTS SUR LES BESOINS EN FORMATION

Évolution de la consommation et freins à la formation

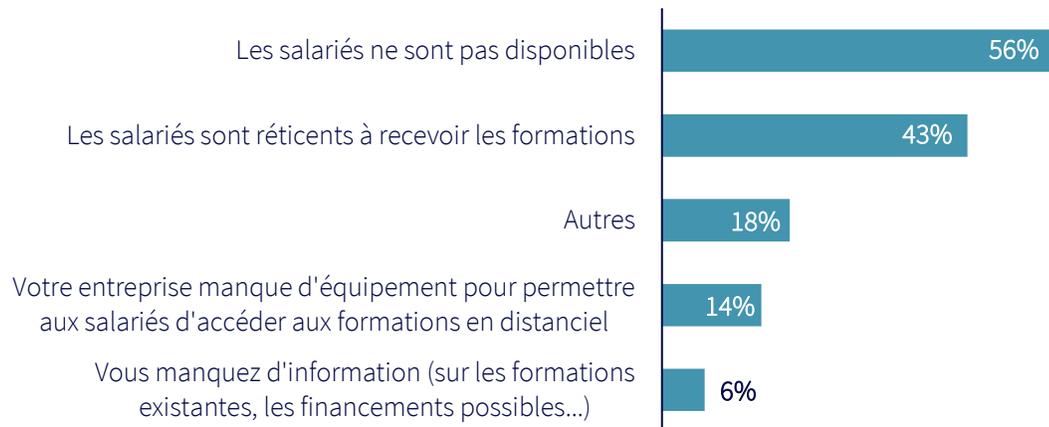
De nombreuses entreprises vont augmenter leur consommation de formation en 2022

- La crise sanitaire n'a pas eu d'impact négatif sur la formation des entreprises. Aucune entreprise interrogée n'anticipe ainsi une diminution de son recours à la formation en 2022. Elles sont à l'inverse un tiers à vouloir augmenter leur recours aux formations obligatoires (FCO...) – certaines formations ayant pu être gelées lors des confinements - et plus de la moitié à augmenter leur recours à d'autres thématiques de formation ((développement personnel, langues, etc.), avec dans certains cas une première mobilisation du FNE formation).
- Dans le même temps, le recours à l'alternance devrait également se développer.
- La crise a également eu un impact sur l'évolution des modalités de formation avec le développement du e-learning et des formations mixtes y compris pour les métiers de terrain (avec une partie théorique à distance et une partie pratique en physique).

11% des entreprises ont développé leur recours à l'alternance du fait de la crise

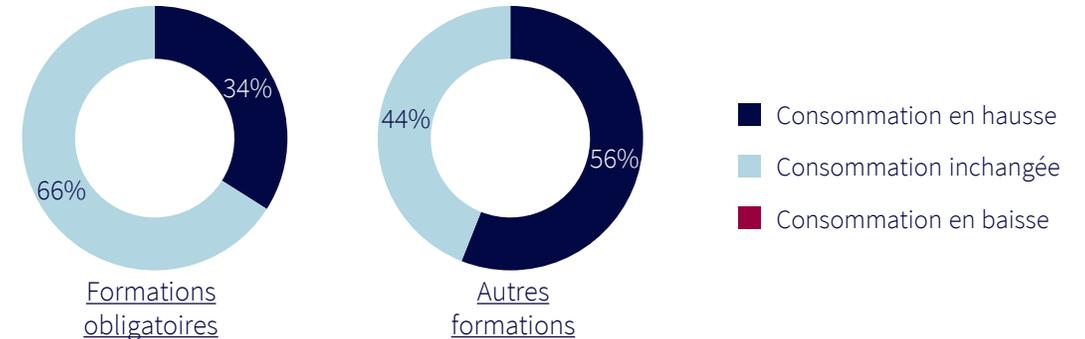
Les principales difficultés rencontrées par les entreprises dans la formation de leurs salariés

Source : enquête et traitement KYU



Évolution de la consommation en formation des entreprises anticipée pour 2022

Source : enquête et traitement KYU



Le manque de disponibilité et la réticence des salariés limitent les politiques de formation des entreprises

- Le manque de disponibilité des salariés et la réticence de certains d'entre eux sont les deux premiers freins à la formation identifiés par les entreprises interrogées (cités par 56% et 43% d'entre elles respectivement).
- Si le sujet reste minoritaire, le manque d'équipement pour assurer le suivi des formations en distanciel est également mis en avant par 14% des entreprises de la branche.
- Parmi les raisons « autres », l'on retrouve principalement la problématique du manque de budget disponible. Les entreprises du plus de 50 salariés déplorent de ne plus être éligibles aux financements de l'OPCO, et beaucoup ont en conséquence réduit leur politique de formation.
- Le manque d'information reste en revanche assez peu répandu (6% des répondants).

PARTIE 5

IDENTIFICATION DES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE FACE À LA CRISE

- ▶ Principales difficultés rencontrées
- ▶ Les aides mobilisées
- ▶ Stratégies propres aux réseaux

A photograph showing the interior of a bus. The bus is filled with passengers, some sitting on blue seats and others standing. A driver in a light-colored shirt is visible in the foreground, looking towards the front of the bus. The bus has yellow handrails and blue seats. The number '05' is overlaid in large white font on the right side of the image.

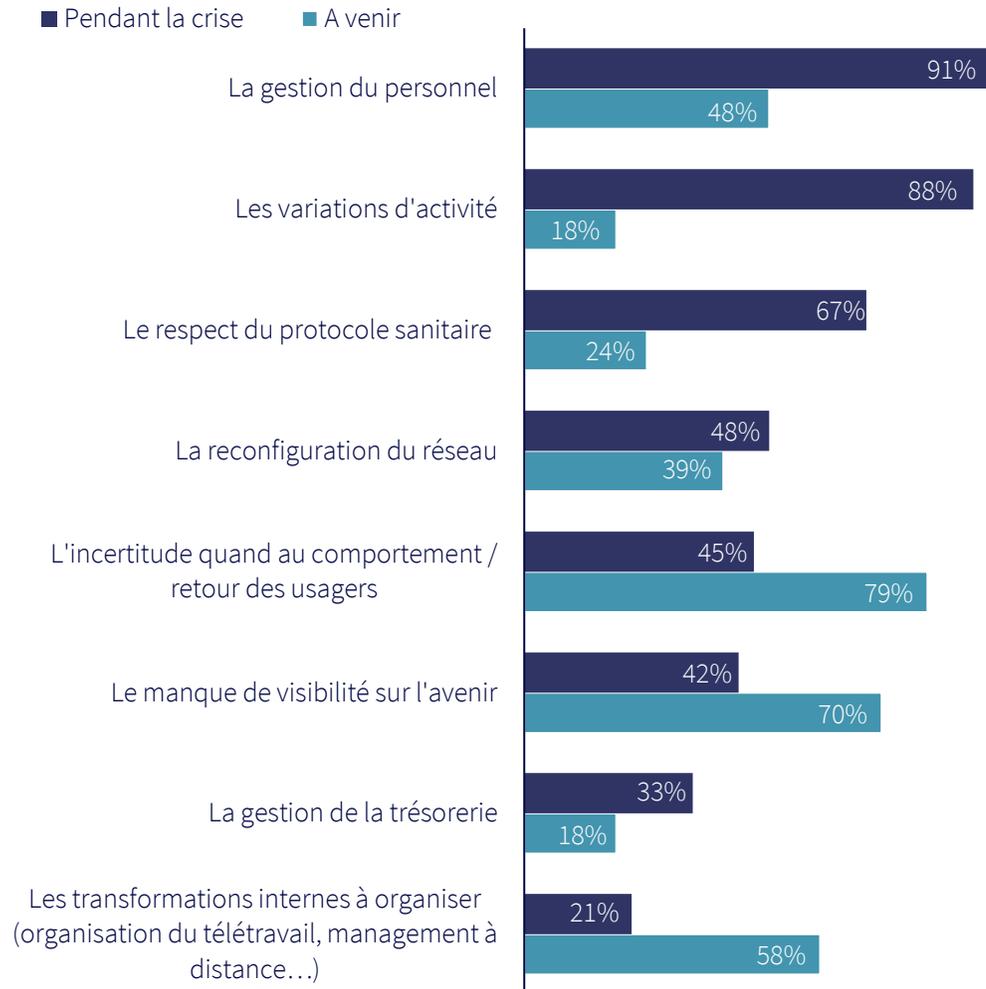
05

LES PRINCIPALES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LA BRANCHE

Pendant la crise et dans les mois à venir : persistance de l'incertitude et gestion du personnel

Les principales difficultés rencontrées et anticipées par les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



Des difficultés concentrées sur la gestion du personnel, les variations d'activité et le respect du protocole sanitaire pendant la crise

- Près de 9 entreprises sur 10 ont fait face à des difficultés liées à la gestion du personnel ainsi qu'aux variations d'activité pendant la crise sanitaire. Alors que la succession des différentes restrictions de déplacement ont obligé les entreprises à reconfigurer leur réseau de manière régulière, celles-ci soulignent également une difficulté de gérer les **droits de retrait** déposés par certains salariés, l'accompagnement des personnels face à une **recrudescence des agressions à bord des transports publics** ou encore la difficulté de concilier volonté des salariés et impératifs des réseaux sur certains sujets (activité partielle, formation...).
- 67% des entreprises citent également le **respect du protocole sanitaire comme difficulté majeure** pendant la crise. La nouveauté des dispositifs et le temps resserré pour s'adapter à des contraintes inédites ont en effet pu poser d'importants problèmes d'organisation, notamment sur les réseaux moins riches en ressources.
- Près d'un exploitant sur deux note également des **difficultés dans la reconfiguration des réseaux** (baisse de l'offre, réorganisation du TAD...). Ils sont également 33% à avoir déploré des **problèmes liés à la gestion de la trésorerie** – une proportion plus faible que dans les autres secteurs d'activité, qui s'explique notamment par le rôle central joué par l'AOM dans le financement des réseaux.
- Toutefois, plus d'un quart des entreprises ont noté une amélioration de la qualité du dialogue social pendant la crise.

Des difficultés anticipées concernant l'évolution du comportement des usagers et les transformations internes à organiser

- À l'avenir les principales difficultés rencontrées pendant la crise devraient certes persister (près d'une entreprise sur deux anticipant des difficultés dans la gestion du personnel) mais globalement s'atténuer.
- À l'inverse, **passé la gestion de la crise et de ses difficultés, les entreprises redoutent un niveau d'activité à venir inférieur à celui d'avant crise**. Ainsi près de 8 entreprises présentent des incertitudes quant au comportement et au retour des usagers alors que 70% d'entre elles soulignent le manque de visibilité sur l'avenir.
- En parallèle, **les forts impacts de la crise** (sur le modèle économique du secteur et sur l'organisation du travail...) pourraient pousser les **entreprises à organiser des transformations internes** pour s'adapter au nouveau contexte (réduction de la fréquentation, déploiement du télétravail...).

DISPOSITIFS D'AIDES MOBILISÉS PAR LES ACTEURS DE LA BRANCHE (1/2)

Les dispositifs les plus utilisés par les réseaux

L'activité partielle

L'employeur en difficulté peut faire prendre en charge une partie du coût de rémunération des salariés sans activité. Le salarié reçoit 70% de son salaire brut – soit environ 85% de son salaire net – et l'État verse à l'entreprise une allocation de 85% des indemnités d'activité partielle. Dans la branche, les métiers les plus concernés sont : les conducteurs (100% des entreprises), les métiers de contrôle et de lutte contre la fraude (40%) et les commerciaux voyageurs (35%).

Recours à l'aide pour le recrutement d'un jeune ou d'un alternant

Prolongée jusqu'en juin 2022, l'aide à l'embauche en faveur de l'alternance (ou désormais, d'un demandeur d'emploi longue durée) atteint 5 000 ou 8 000€ selon des conditions d'âge et de durée du contrat. L'entreprise doit avoir moins de 250 salariés ou respecter des quotas d'alternant ou de contrats d'insertion professionnelle.

Report ou exonérations de charges sociales

Les entreprises qui connaissent une baisse de leur activité du fait des mesures décidées par les pouvoirs publics peuvent reporter tout ou une partie du paiement de leurs cotisations salariales et patronales. Elles peuvent ainsi reporter tout ou partie du paiement de leurs cotisations salariales et patronales pour les échéances des 5 et 15 novembre 2020, sans majoration ni pénalité.

Activité partielle longue durée

Prenant le relais de l'activité partielle, l'APLD (ouverte jusqu'en juin 2022) permet à une entreprise en difficulté de réduire le temps de travail de ses salariés, selon des modalités proches de l'activité partielle (mais avec une moindre prise en charge de l'État). L'APLD suppose un engagement des entreprises bénéficiaires sur le maintien de l'emploi.

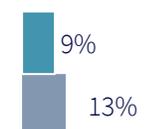
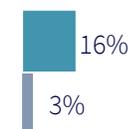
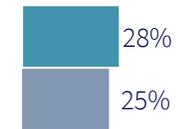
Recours au FNE Formation

Le FNE formation a pour objet la prise en charge des frais pédagogiques des entreprises ayant recours à l'activité partielle, à l'APLD ou étant en difficulté au sens de l'article L1233-3 du Code du travail. Il vise à favoriser l'adaptation des salariés à de nouveaux emplois en cas de changements professionnels dus à l'évolution technique ou à la modification des conditions de production.

Recours à des aides sectorielles

Les aides sectorielles ont été davantage adressées aux AOM pour soutenir les réseaux. La LFR n°3 2020 prévoit une compensation directe des pertes de versement mobilité enregistrées par les AOM, sous forme de subvention. La LFR n°4 2020 a mis en place un dispositif d'avance remboursable (à taux 0, et à échéance 6-10 ans) afin d'assurer aux AOM une trésorerie suffisante pour compenser les baisses de VM et de recettes commerciales.

Part des entreprises ayant eu recours au dispositif



DISPOSITIFS D'AIDES MOBILISÉS PAR LES ACTEURS DE LA BRANCHE (2/2)

Les autres dispositifs

Part des entreprises ayant eu recours au dispositif

Recours à des aides régionales

Des entreprises ont cherché à compenser les dépenses représentées par l'achat des matériels de protection individuels (plexiglas, masques...) et la mise en place des protocoles sanitaires (gel hydroalcoolique notamment) en ayant recours à des aides publiques spécifiques. Plusieurs entreprises ont par exemple fait appel aux préfectures pour obtenir des remboursements des masques chirurgicaux.

Non-paiement de certains loyers (crédit d'impôt pour les bailleurs)

Il s'agit d'un crédit d'impôt dont le but est d'inciter les bailleurs à abandonner des loyers au profit des locataires de locaux professionnels. Les bailleurs qui renoncent aux loyers d'entreprises peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt égal à 30 à 66% du montant des loyers impayés, en fonction de la taille d'entreprise occupant les locaux. Le crédit d'impôt bailleur est différent selon le nombre de salariés.

Prêts garantis par l'État (PGE)

L'entreprise contracte auprès d'un établissement bancaire un prêt garanti par l'État, d'un montant maximum de 3 mois de chiffre d'affaires 2019 ou 2 années de masse salariale pour les entreprises récentes. Le taux pour les PME est compris entre 1 et 2,5%. Aucun remboursement n'est exigé la 1^{re} année. L'entreprise peut soit rembourser immédiatement soit l'amortir sur 1 à 10 ns.

Recours au fonds de solidarité

Le fonds de solidarité doit prévenir la fermeture des petites entreprises. Les entreprises peuvent prétendre à une aide compensant leur perte de chiffre d'affaires dans la limite de 10 000€ maximum, si elles ont perdu au moins 50% de leur CA sur un mois. Dispositif de soutien à la trésorerie des entreprises ayant connu des baisses importantes de leur chiffre d'affaires. Les aides cumulées ne peuvent dépasser 2,3M€ (plafond UE).

Différé de remboursement des PGE

Les entreprises qui ont contracté un PGE peuvent demander à leur banque un différé d'un an avant de commencer à rembourser – *mesure mise en place à l'occasion du reconfinement*. Un nouveau différé de quelques mois a pu être accordé aux entreprises les plus en difficulté.

Prêts directs de l'État

Rares, les prêts directs de l'État ont pu concerner les entreprises de taille modeste n'ayant pu obtenir de PGE. Le taux d'intérêt a été fixé à 3,5%, avec un amortissement maximal sur 7 ans.



LES STRATÉGIES PROPRES AUX ENTREPRISES

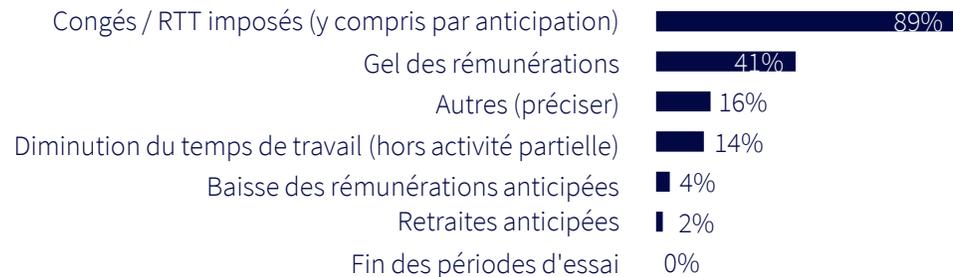
Les entreprises ont cherché à limiter leurs dépenses

Une activité partielle concentrée sur les métiers de la conduite

- Alors que l'ensemble des entreprises ont eu recours à l'activité partielle, celles-ci l'ont **mobilisé sur les métiers de la conduite** pour accompagner la réduction de l'offre de transport notamment lors des périodes de confinement.
- Les **métiers en relation avec les passagers et voyageurs ont été les deuxièmes types** de métiers les plus concernés par l'activité partielle. Ainsi, plus d'un tiers des entreprises ont mobilisé ce dispositif sur les métiers du commercial voyageurs et de la vérification.
- La réduction de l'offre de transport a également pu entraîner **une diminution du besoin sur les métiers de l'organisation de l'exploitation** pour lesquels 30% des entreprises ont eu recours à l'activité partielle.

Répartition des entreprises selon les mesures RH mises en place pour faire face à la crise (hors activité partielle)

Source : enquête et traitement KYU



Part des entreprises ayant eu recours à l'activité partielle sur les familles de métiers suivantes*

Source : enquête et traitement KYU



Des mesures de gestion restrictives pour limiter les dépenses

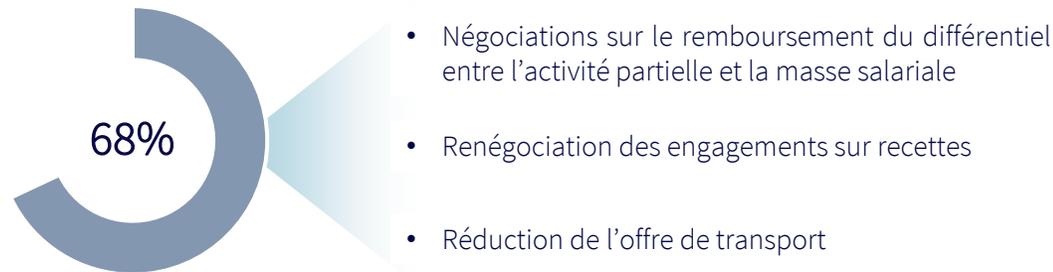
- Si l'immense majorité des entreprises de la branche n'a procédé à aucun licenciement sur la période, certaines ont tout de même eu recours à des **mesures restrictives de gestion des ressources humaines**.
- La **pause contrainte de congés et de RTT** a ainsi été mobilisée par une majorité d'**exploitants** qui sont 89% à déclarer y avoir eu recours.
- Les **gels de rémunération** ont également été très répandus, avec 41% de réseaux concernés. Une minorité d'entreprises a également pu avoir recours à des **mobilités internes**, avec des changements de postes ponctuels destinés à contenir les conséquences des variations d'activité.

LES STRATÉGIES PROPRES AUX ENTREPRISES

Évolutions des contrats passés avec les AOM

Part des entreprises dont le contrat avec l'AOM a été modifié au cours des deux dernières années et principaux sujets de renégociation

Source : enquête et traitement KYU



Les prochaines années devraient être marquées par un arrêt du développement de l'offre

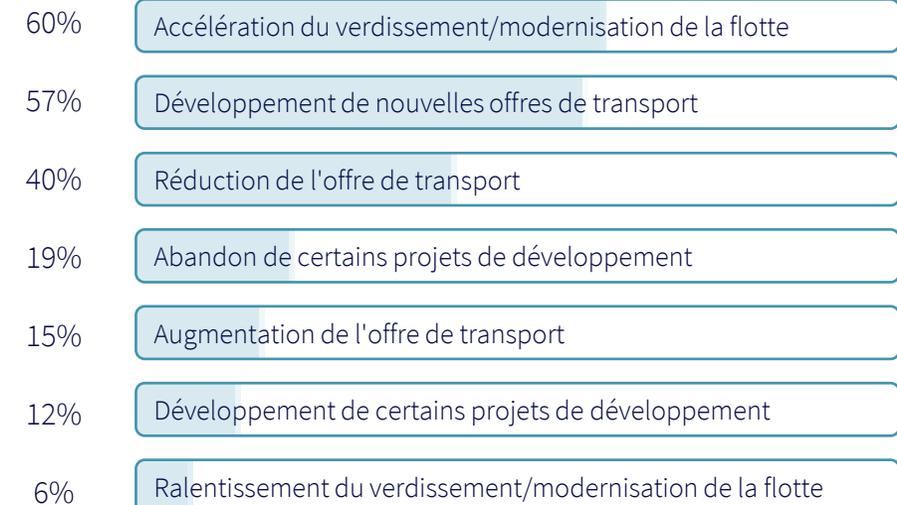
- Les exploitants anticipent des changements importants dans les exigences des AOM sur l'organisation des réseaux. **60% d'entre eux considèrent probable une accélération du verdissement des flottes.**
- En revanche, **près d'une entreprise sur cinq anticipe l'abandon de certains projets de développement prévus avant la crise** – une conséquence directe de la baisse prolongée de la fréquentation sur les réseaux.
- Concernant l'offre de transports, les réseaux ne devraient pas tous faire face aux mêmes évolutions : **40% devraient connaître une réduction significative**, quand 15% devraient au contraire voir leur offre s'étoffer au cours des prochaines années.
- Enfin, le **développement de nouvelles offres de transports**, notamment de modes « doux » (vélos en libre-service...) et du transport à la demande semble lui voué à devenir une **nouvelle norme des appels d'offres publics** pour le transport urbain (57% des entreprises l'anticipent). Le **développement d'offres de gratuité** des transports (totales ou uniquement pour certains publics ou période) est également une demande croissante des AOM pour redynamiser la fréquentation des transports.

La majorité des contrats liant les exploitants et les AOM ont fait l'objet de renégociations

- **68% des entreprises de la branche déclarent avoir renégocié le contrat qui les lie à leur AOM** au cours des deux dernières années. Si une portion non négligeable de ces négociations étaient prévues avant la crise, certaines ont été déclenchées pour prendre en compte les conséquences de la crise sanitaire.
- Un des points principaux des négociations semble avoir été le **remboursement par les AOM du différentiel entre l'activité partielle et la masse salariale aux exploitants**. Sur ce point, certains réseaux ont obtenu gain de cause. D'autres points abordés ont pu porter sur la **renégociation des engagements sur recettes**, voire sur la **réduction de l'offre de transport** pour les réseaux connaissant les difficultés les plus prononcées.

Principales évolutions des exigences des AOM anticipées par les réseaux de transport urbain*

Source : enquête et traitement KYU





« Cette action a bénéficié d'un cofinancement et de l'expertise du ministère en charge de l'Emploi [DGEFP] au titre du Plan d'Investissement dans les Compétences [PIC]. »

