

## Entreprises de transport collectif terrestre de voyageurs : une activité particulièrement soutenue dans le transport routier

Dominique François (SESP)

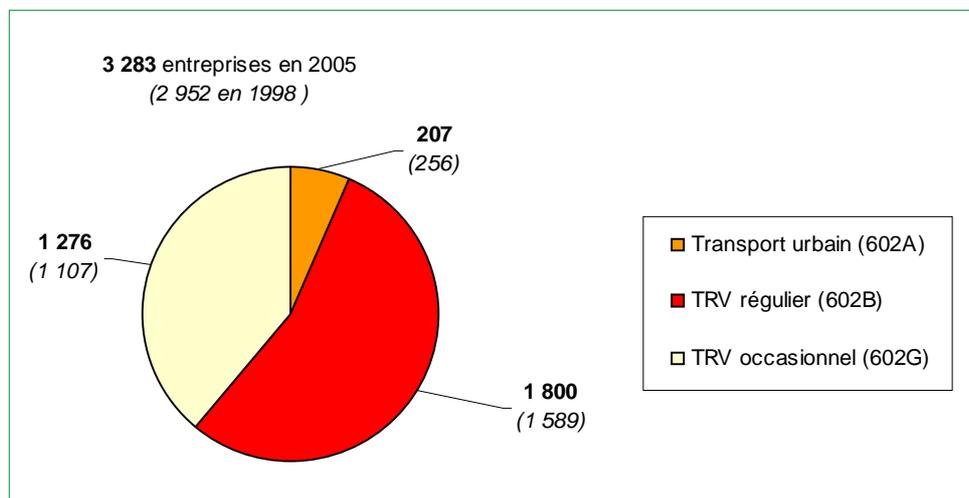
Le transport collectif terrestre de voyageurs, hors SNCF, se divise en deux activités économiques distinctes. Le transport urbain constitue un secteur très concentré où prédominent les grandes entreprises et les groupes. A l'opposé le transport interurbain routier (régulier et occasionnel) est composé de petites et moyennes entreprises. En 2005, le secteur emploie 150 000 personnes et génère un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros (Md€).

Les trois quarts des salariés sont des conducteurs de véhicules, classés en ouvriers qualifiés ; le poids des cadres est très faible, il n'atteint pas les 5 %. Les salaires annuels moyens sont plus élevés dans les grands groupes du transport urbain que dans l'interurbain. Ces écarts résultent surtout de salaires plus importants versés pour toutes les catégories sociales.

L'activité du secteur est en croissance. L'emploi augmente de 2,1 % par an entre 1998 et 2005 et les distances parcourues de 0,8 % sous l'impulsion du transport interurbain et en particulier régulier. Le chiffre d'affaires progresse. Il se distingue dans les petites et moyennes entreprises et dans le transport interurbain régulier. Le taux de résultat net augmente dans le transport régulier et se maintient à son bon niveau dans le transport occasionnel malgré le repli en 2005 du taux de marge brute dû à la hausse du prix des carburants et des achats de matières premières.

Le secteur du transport collectif terrestre de voyageurs hors SNCF regroupe le transport urbain, le transport interurbain routier régulier et le transport interurbain routier occasionnel. Ce dernier se compose essentiellement d'entreprises spécialisées dans le tourisme et, dans une moindre mesure, dans le transport privé de clientèle. En dehors de la SNCF, hors champ de l'étude (*encadré 1*), 3 280 entreprises assurent en France métropolitaine à titre majoritaire une activité de transport collectif de voyageurs effectué par autocar, autobus ainsi que par RER, métro et tramway. La moitié de ces entreprises ont comme activité principale le « transport régulier » et 40 % le « transport occasionnel ». Le « transport urbain », très concentré, ne compte que 207 entreprises (*figure 1*).

Figure 1 - Nombre d'entreprises du secteur des transports collectifs terrestres de voyageurs (hors SNCF)



Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005 et 1998

Par rapport à 1998, le secteur compte 330 entreprises supplémentaires, soit une croissance de 11,2 % en sept ans. Cette augmentation provient de celle du transport interurbain, observée aussi bien dans le régulier que l'occasionnel. En revanche, le nombre d'entreprises de transport urbain varie peu. Il est lié au nombre d'agglomérations urbaines où ces entreprises sont généralement en situation de monopole sur leur aire d'activité. On y observerait même plutôt un phénomène de concentration.

Encadré 1

### **La SNCF exclue du champ de l'étude sur le transport terrestre collectif de voyageurs**

Le champ retenu dans cette étude concerne le transport collectif terrestre de voyageurs effectué par autocar, autobus, RER, métro et tramway. Il exclut l'ensemble du trafic ferroviaire de voyageurs effectué par la SNCF, y compris le transport par RER du réseau SNCF et le Transilien. Il exclut aussi les autres modes de transport terrestre de voyageurs tels que les transports par taxi et fluvial.

Les raisons de ces exclusions sont multiples. La nomenclature officielle d'activité ne distingue pas au sein du transport ferroviaire l'activité fret de l'activité de transport de voyageurs. Les données, en particulier financières, pour la seule activité voyageurs de la SNCF ne sont donc pas disponibles, empêchant, malgré son importance, de l'inclure dans cette étude.

L'exclusion des transports par taxi et fluvial relève d'une autre logique ; les taxis effectuent un transport individuel tandis que le transport fluvial est marginal et relève plus aujourd'hui d'une logique touristique que de transport proprement dit.

Le chiffre d'affaires de l'activité « transport urbain de voyageurs » réalisé par la SNCF s'élève à 2,04 Md€ en 2005, dont 1,78 Md€ hors sous-traitance. Il recouvre l'activité RER et Transilien de la SNCF. Il représente un tiers du chiffre d'affaires du secteur du transport collectif urbain.

Le chiffre d'affaires du transport interurbain de la SNCF (TER et grandes lignes) est nettement supérieur à celui du transport routier interurbain de voyageurs ; il le dépasse de 60 % en 2005.

D'autres entreprises exercent une activité de transports collectifs urbain et routier de voyageurs à titre secondaire et ne relèvent donc pas des secteurs étudiés. Leur chiffre d'affaires est faible (25 millions d'euros). Ces entreprises appartiennent toutes au secteur des transports. En dehors du secteur du transport, on ne relève pas d'activité marchande de transport de voyageurs car cette dernière n'est pas facilement valorisable lorsqu'elle est effectuée en compte propre. Considérée comme une activité auxiliaire des entreprises qui en réalisent pour leur propre compte, cette activité n'est pas estimée par les comptes nationaux. Il n'y a donc aucune source pour l'évaluer actuellement.

## **Le transport urbain est caractérisé par quelques grands groupes**

Le transport interurbain est surtout composé de petites et moyennes entreprises. En 2005, une entreprise de ce secteur emploie en moyenne 21 personnes ; les entreprises de transport régulier sont trois fois plus grosses (29 personnes) que les entreprises de transport occasionnel (10 personnes en moyenne). 80 % des entreprises du transport interurbain ont moins de 20 salariés et la moitié, moins de 6 salariés.

A l'inverse, la concentration des effectifs est importante dans le transport urbain : le tiers des entreprises a plus de 100 salariés et l'effectif moyen est de 415 employés (*figure 2*). La RATP joue un rôle important dans cette concentration ; elle occupe la moitié des effectifs si bien que si on l'exclut, la taille des entreprises n'est plus que de 200 employés en moyenne. Au delà même de la RATP, le transport urbain reste très concentré : 98 % des effectifs du secteur sont employés par la moitié des entreprises. Les principaux groupes sont la RATP, Véolia Transport, Kéolis et Transdev. A eux seuls, avec 106 entreprises, ces quatre groupes emploient 80 % des effectifs.

**Figure 2 - Répartition par taille, des entreprises et de l'emploi (\*) dans le transport collectif urbain et routier de voyageurs**

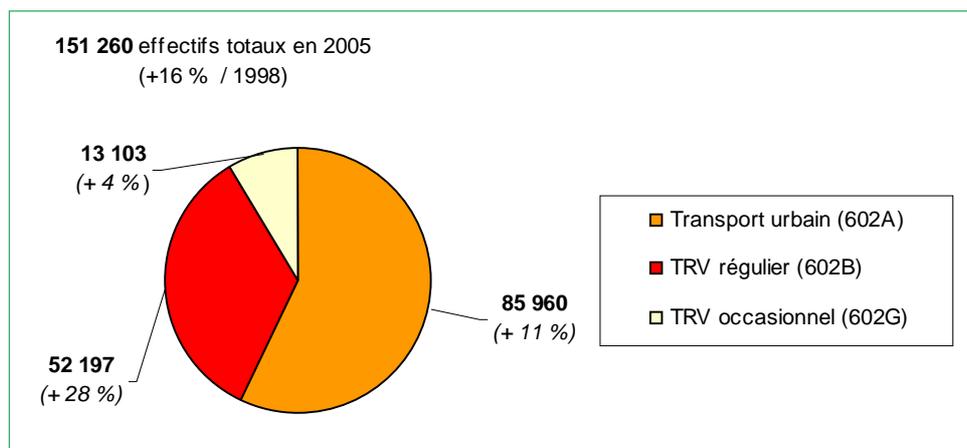
Classe d'effectifs	Transport urbain (602A)		TRV régulier (602B)		TRV occasionnel (602G)		Total 2005		Total 1998	
	nbre d'entrep.	effectifs totaux	nbre d'entrep.	effectifs totaux	nbre d'entrep.	effectifs totaux	nbre d'entrep.	effectifs totaux	nbre d'entrep.	effectifs totaux
< 6 salariés	36	60	734	1 496	721	1 802	1 491	3 358	1 155	2 479
de 6 à 19	17	213	555	5 736	371	3 931	943	9 880	990	10 396
de 20 à 99	82	3 859	380	16 332	178	6 466	640	26 657	650	26 232
100 et plus	72	81 828	131	28 633	6	904	209	111 365	157	91 603
<b>Total</b>	<b>207</b>	<b>85 960</b>	<b>1 800</b>	<b>52 197</b>	<b>1 276</b>	<b>13 103</b>	<b>3 283</b>	<b>151 260</b>	<b>2 952</b>	<b>130 710</b>

\* effectifs totaux = effectifs salariés et non salariés moyens en équivalent temps complet.  
Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005

La structure du secteur influe sur la répartition des 151 300 personnes qui y travaillent en 2005 et qui sont quasiment toutes salariées.

En raison de leur plus grande taille, les entreprises du transport urbain emploient 60 % des effectifs des transports collectifs terrestres (hors SNCF) contre le tiers employé dans les entreprises de transport régulier. Les trois quarts du personnel travaillent dans une entreprise d'au moins 100 salariés et à elles seules, les douze entreprises de plus 1 000 salariés, emploient 43 % du personnel (figure 3).

**Figure 3 - Répartition de l'emploi dans le secteur des transports collectifs terrestres de voyageurs (hors SNCF)**



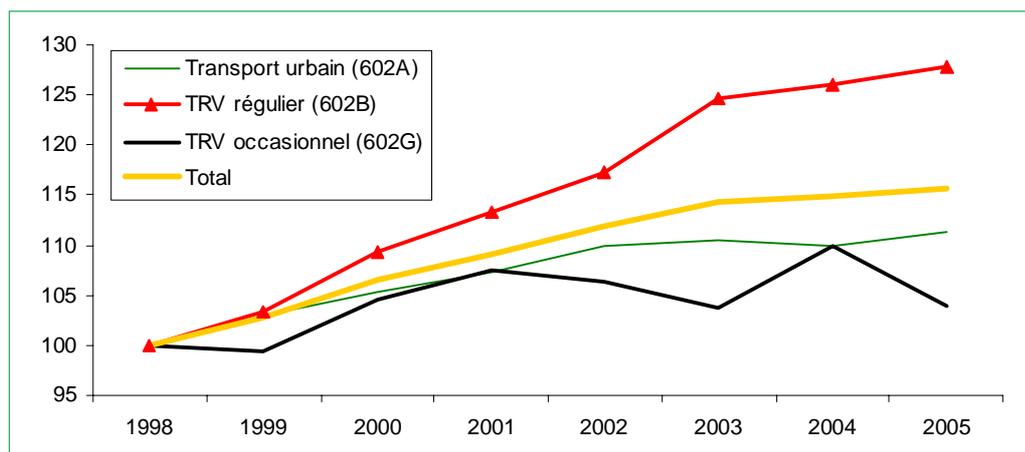
Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005 et 1998

Les quatre grands groupes de transport urbain sont aussi des acteurs importants de l'interurbain de sorte que, dans l'ensemble du secteur du transport collectif urbain et routier de voyageurs, leur part représente 65 % de l'emploi. En outre, si l'activité de la RATP et de Kéolis est concentrée sur le transport de voyageurs, il en va différemment pour Véolia et Transdev qui, bien qu'en position dominante dans le secteur, ont par ailleurs d'autres métiers.

### Croissance régulière et soutenue des effectifs dans le transport interurbain régulier

Les effectifs du secteur se sont accrûs chaque année de 1998 à 2005, mais moins rapidement depuis 2003. En sept ans, ils augmentent de 16 % (+ 20 550 emplois supplémentaires) avec une forte hausse dans le transport régulier (+ 11 700) et dans une moindre mesure dans le transport urbain (+ 8 700), soit une croissance annuelle moyenne de 3,7 % sur la période pour le routier régulier contre 1,5 % pour l'urbain (figure 4). Cette hausse s'observe à la fois dans les petites entreprises de moins de 6 salariés et dans celles de 100 salariés et plus, alors que les effectifs sont stables dans les entreprises moyennes.

**Figure 4 - Évolution de l'emploi par secteur dans le transport collectif urbain et routier de voyageurs (indice 100 en 1998)**



Source : MEEDDAT-SESP, EAE de 1998 à 2005

### Des salaires plus élevés dans le transport urbain

Les ouvriers qualifiés représentent les trois quarts des salariés du secteur étudié : ce sont principalement des conducteurs de véhicules. Cette proportion est particulièrement importante en comparaison avec l'ensemble du secteur des transports où elle est de 55 % et surtout de l'ensemble de l'économie où cette proportion n'est que de 13 %. A l'inverse, la proportion de cadres est très faible et n'atteint pas les 5 %, alors que dans l'ensemble de l'économie, le taux d'encadrement est de l'ordre de 15 %. Cette situation est toutefois moins marquée que dans le transport routier de marchandises dont le taux d'encadrement est seulement de 3 %. Dans les autres secteurs du transport (en particulier aérien et auxiliaires), elle n'est en revanche pas observée, d'où un taux global d'encadrement de 8,8 % dans l'ensemble du secteur du transport.

Une autre particularité du transport collectif terrestre de voyageurs (hors SNCF) est la forte proportion du temps partiel. Il concerne plus d'un salarié sur cinq du secteur, et davantage les salariés du transport interurbain. Par comparaison, seulement un salarié sur dix pour l'ensemble du secteur des transports est à temps partiel.

Le salaire net annuel moyen est de 22 570 € dans le secteur étudié (figure 5). Il est sensiblement plus élevé dans le transport urbain (24 530 €) que dans le transport interurbain régulier (19 580 €) ou occasionnel (18 540 €). A titre de comparaison, il est de 18 350 € dans le transport routier de marchandises, où la structure des emplois est proche.

L'effet structure n'explique qu'une faible part de ces écarts. La plus grande proportion de cadres et de professions intermédiaires dans le transport urbain n'explique que 1,0 point sur les 8,7 % de l'écart avec l'ensemble du transport collectif de voyageurs. Le reste de l'écart provient de salaires plus importants quelle que soit la catégorie sociale des salariés, particulièrement pour les employés dont le salaire est proche de celui des ouvriers qualifiés alors que dans l'interurbain il est proche de celui des ouvriers non qualifiés. Dans l'interurbain l'effet de structure n'explique également qu'une faible part de l'écart (1/2 point pour le régulier, 3 points pour l'occasionnel). Pour autant, une certaine hétérogénéité peut subsister entre les emplois de chaque secteur, par exemple en termes de qualification moyenne des catégories, susceptible d'expliquer les écarts de salaire à temps complet.

Globalement, les salaires versés dans les transports collectifs de voyageurs sont proches de ceux versés dans l'ensemble du secteur des transports. Ils leur sont supérieurs de 2 %, mais les écarts par catégorie sociale sont plus importants et l'effet de structure compense cette différence.

Figure 5 - Structure des emplois et des salaires annuels nets par catégorie socioprofessionnelle en 2005

	Catégorie socioprofessionnelle (PCS)	Structure par PCS (en %)	Temps partiel (en %)	Salaire net temps complet (en euros)
<b>Transports urbains de voyageurs</b>	Cadres	5,1	11,9	46 276
	Professions intermédiaires	15,2	7,4	29 689
	Employés	11,0	15,5	22 934
	Ouvriers qualifiés	67,2	8,8	22 046
	Ouvriers non qualifiés	1,5	8,6	20 496
	<b>Ensemble des salariés</b>	<b>100,0</b>	<b>9,5</b>	<b>24 531</b>
<b>Transports routiers interurbains de voyageurs</b>	Cadres	3,9	13,2	42 535
	Professions intermédiaires	4,7	11,9	23 227
	Employés	7,6	28,8	16 523
	Ouvriers Qualifiés	82,5	37,7	17 889
	Ouvriers non qualifiés	1,3	37,0	15 558
	<b>Ensemble des salariés</b>	<b>100,0</b>	<b>34,9</b>	<b>19 350</b>
<b>Ensemble du transport collectif de voyageurs</b>	Cadres	4,6	12,4	44 844
	Professions intermédiaires	10,4	8,3	28 408
	Employés	9,5	20,4	20 846
	Ouvriers qualifiés	74,1	23,3	20 315
	Ouvriers non qualifiés	1,4	20,6	18 813
	<b>Ensemble des salariés</b>	<b>100,0</b>	<b>20,9</b>	<b>22 571</b>
<b>Ensemble du secteur des transports</b>	Cadres	8,8	9,5	44 580
	Professions intermédiaires	15,2	8,5	25 432
	Employés	15,3	19,5	19 297
	Ouvriers qualifiés	55,1	10,1	18 874
	Ouvriers non qualifiés	5,6	16,6	15 884
	<b>Ensemble des salariés</b>	<b>100,0</b>	<b>11,6</b>	<b>22 161</b>

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEEDDAT-SESP

Le salaire annuel net moyen est calculé à partir des déclarations annuelles de données sociales (DADS) et correspond à la base fiscale nette de cotisations sociales, CSG et CRDS. Il comprend toutes les composantes du salaire, y compris intéressement et avantages en nature, mais pas la participation ni les autres éléments de rémunération non imposables (comme par exemple certaines indemnités de licenciement). Le salaire moyen est calculé pour les seuls salariés à temps complet ; les effectifs sont convertis en année-travail au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires.

## Le transport urbain représente la moitié du chiffre d'affaires du secteur

Le chiffre d'affaires hors sous-traitance des entreprises de transport collectif terrestre de voyageurs hors SNCF s'élève à 10 Md€ en 2005 dont 98 % provient de l'activité transport.

56 % de ce chiffre d'affaires sont réalisés par des entreprises dont l'activité principale relève du « transport urbain », qui comprend notamment les services réguliers en site propre (RER, métro, tramway) dont le chiffre d'affaires est de 2,5 Md€. La part du chiffre d'affaires des entreprises de « transport routier régulier » est du tiers et celle de « transport occasionnel » de 10 %.

Le recours à la sous-traitance est peu important, à peine 8 % du chiffre d'affaires global, bien que cette pratique ait tendance à se développer. Elle est un peu plus importante dans l'interurbain que dans l'urbain et ce sont surtout les activités annexes au transport qui sont sous-traitées.

L'activité en tant que sous-traitant des petites entreprises de moins de 6 salariés s'est considérablement développée ; elle représente 44 % de leur chiffre d'affaires en 2005, alors que ce taux ne dépassait pas les 20 % en 1998. A l'opposé, elle est très faible pour les très grosses entreprises de 1 000 salariés et plus qui sont plutôt donneurs d'ordres et se situe aux alentours de 9 % pour les autres entreprises.

## Chiffre d'affaires très concentré dans le transport urbain

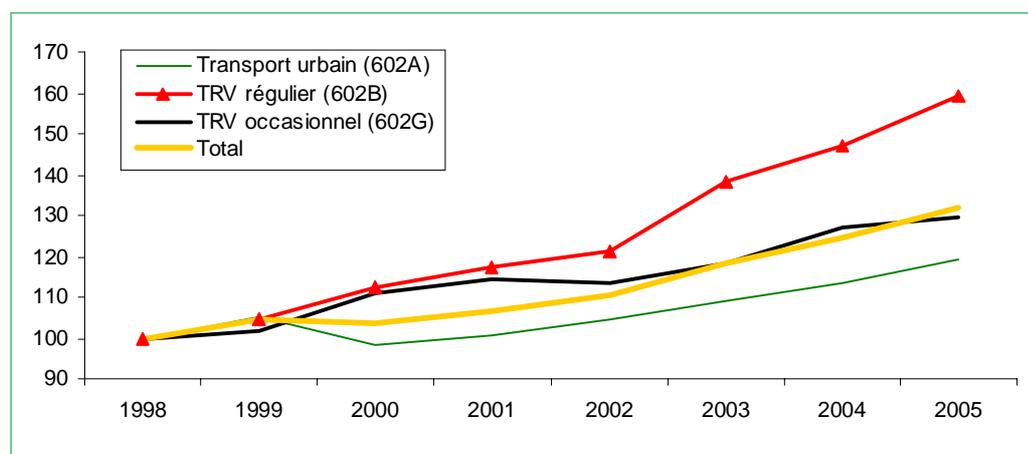
Comme pour l'emploi, le chiffre d'affaires est très concentré dans le transport urbain et relativement dispersé dans le transport routier interurbain. Le chiffre d'affaires moyen par entreprise pour l'ensemble du secteur s'élève en 2005 à 3 millions d'euros (M€), mais est réduit de moitié si l'on exclut le transport urbain. Le secteur considéré dans sa globalité est concentré, avec 10 % des entreprises réalisant 80 % du chiffre d'affaires. Le transport urbain est particulièrement concentré : 96 % du chiffre d'affaires est réalisé par les 100 plus grosses entreprises (soit 48 % des entreprises du secteur). Les quatre principaux groupes, Ratp, Véolia Transport, Kéolis et Transdev, en réalisent 85 %. A l'inverse, les transports routiers interurbains ont des distributions à concentration moins élevée, avec 10 % des entreprises du régulier détenant 62 % de leur chiffre d'affaires et celles de l'occasionnel 49 %. Les trois mêmes groupes (hors RATP), avec 190 entreprises de transport routier régulier ou occasionnel en réalisent 39 % du chiffre d'affaires.

Cette dispersion provient essentiellement de la taille des entreprises, le chiffre d'affaires par tête étant relativement proche d'un secteur à l'autre : de 63 400 €/employé dans le transport occasionnel à 64 300 €/employé dans le transport régulier.

## Le chiffre d'affaires augmente fortement dans le transport interurbain régulier

Par rapport à 1998, le chiffre d'affaires a progressé de 32 % en euros courants. Pour les entreprises de 1 000 salariés et plus, l'évolution n'est que de 17 % contre 46 % pour les autres. Dans le transport routier régulier, la hausse est de 59 %. C'est dans le transport urbain que l'évolution est la moins forte (figure 6).

Figure 6 - Évolution 1998-2005 du chiffre d'affaires, hors sous-traitance, par secteur (base 100 en 1998)



Source : MEEDDAT-SESP, EAE de 1998 à 2005

## Des entreprises très spécialisées

Les activités des entreprises de transport urbain sont spécialisées : elles réalisent 97 % de leur chiffre d'affaires dans l'urbain. Les activités sont moins spécialisées dans l'interurbain où les entreprises de transport régulier font de l'occasionnel et inversement. Les activités autres que le transport restent très limitées, elles représentent moins de 3 % des chiffres d'affaires (figure 7).

Figure 7 - Répartition par branche d'activité du chiffre d'affaires en 2005 selon l'activité principale exercée

en %

Branches d'activité	Transport urbain (602A)	TRV régulier (602B)	TRV occasionnel (602G)	Ensemble
Commerce de véhicules automobiles (501Z)		0,7		0,3
Entretien, réparation des véhicules auto (502Z)		0,7		0,3
Commerce de détail de carburants (505Z)		0,6		0,2
Transport urbain de voyageurs (602A)	<b>96,8</b>	3,9	1,0	<b>54,2</b>
Transport routier régulier / interurbain (602B)		<b>75,8</b>	18,2	<b>29,2</b>
Transport routier occasionnel de voyageurs (602G)		15,6	<b>76,6</b>	<b>13,0</b>
Agences de voyages (633Z)			1,9	0,3
Gestion de support de publicité (744A)	1,4			0,8
Autres	1,8	2,7	2,3	1,7
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005

Lecture : les entreprises relevant du secteur du transport collectif urbain réalisaient en 2005 96,8 % de leur chiffre d'affaires dans cette branche, 1,4 % dans la gestion de support de publicité et 1,8 % dans d'autres activités.

Seules les activités représentant au moins 0,5 % du CA sont mentionnées.

### Le transport de voyageurs est essentiellement assuré par les entreprises du secteur

L'activité de transport de voyageurs par autocar et par autobus est aussi assurée par des entreprises ou des administrations d'autres secteurs d'activités, en particulier des services, pour compte propre ou pour compte d'autrui. Cependant, les entreprises du secteur des transports prédominent ; elles couvrent 90 % des kilomètres parcourus et détiennent 80 % du parc d'autocars et d'autobus (figure 8).

figure 8 - Répartition du parc et des parcours des différents types de transports routiers (autocars et autobus) de voyageurs par activité principale de l'entreprise prestataire en 2005

en %

Activité de l'entreprise		Transport collectif urbain (1)	Transport interurbain régulier	Transport interurbain occasionnel	Ensemble
<b>Transport collectif urbain et routier de voyageurs (602A, 602B, 602G)</b>		100,0	83,1	76,5	<b>87,2</b>
<b>Autres activités principales</b>	<b>structure des km parcourus</b>				
pour compte d'autrui		0,0	8,6	10,5	<b>6,2</b>
pour compte propre		0,0	8,3	13,0	<b>6,7</b>
<b>Total</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Transport collectif urbain et routier de voyageurs (602A, 602B, 602G)</b>		100,0	78,8	62,0	<b>82,2</b>
<b>Autres activités principales</b>	<b>structure du parc</b>				
pour compte d'autrui		0,0	9,6	13,4	<b>7,1</b>
pour compte propre		0,0	11,7	24,7	<b>10,6</b>
<b>Total</b>		<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(1) y compris autobus de la RATP - L'ensemble du transport urbain a été considéré comme du transport pour compte d'autrui.

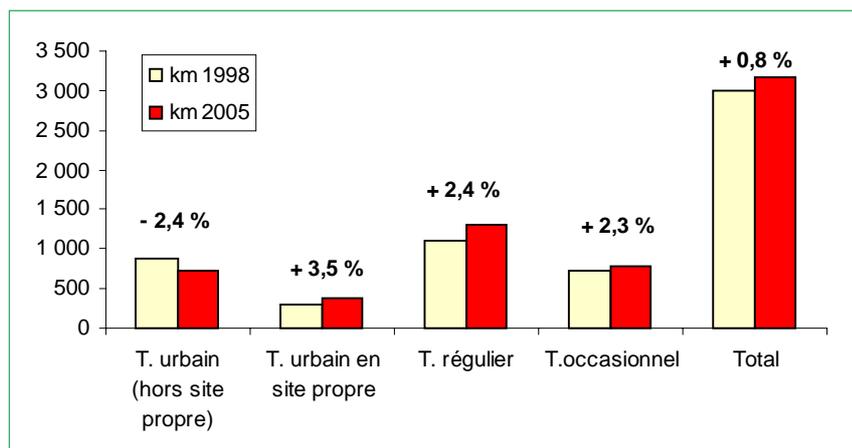
Sources : RATP, enquêtes TRV du MEEDDAT-SESP et TCU du Certu (autobus de province)

### Croissance du chiffre d'affaires par kilomètre parcouru

En 2005, les entreprises du secteur ont effectué 2,8 milliards de kilomètres pour assurer le transport de voyageurs par autocar et autobus, y compris ceux de la RATP. Par ailleurs, 380 millions de kilomètres ont été parcourus en site propre (RER, métro et tramway), soit un total de 3,2 milliards de kilomètres. Par rapport à 1998, globalement, les distances parcourues augmentent de 0,8 % en moyenne annuelle, avec des évolutions divergentes par activité. Cette croissance est due à celle du transport interurbain et à celle du transport urbain en site propre qui progressent respectivement de 2,4 % et 3,5 % en moyenne annuelle. Les distances parcourues du transport urbain hors site propre sont en baisse de 2,4 % par an (figure 9) si bien que compte tenu de leur poids respectif, les distances totales de lignes en urbain diminuent de 1 % par an.

**Figure 9 - Évolutions moyennes de 1998 à 2005 de l'activité de la branche « transport »**

en millions de kilomètres parcourus

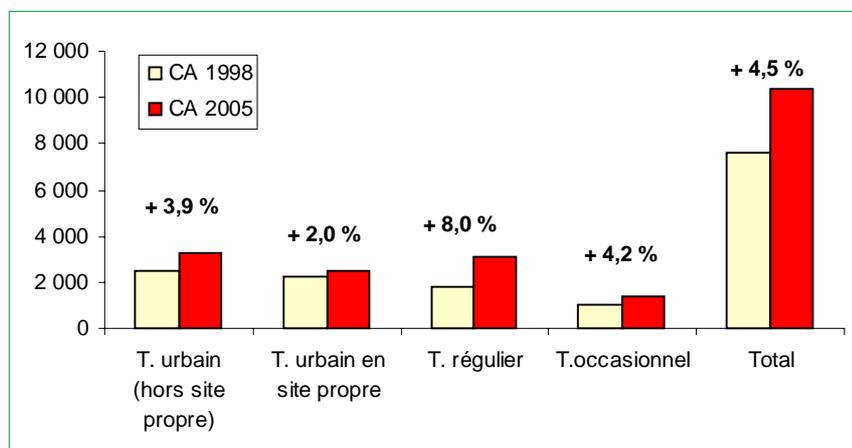


Il s'agit ici uniquement de l'activité « transport » ventilée par branche (et non par activité principale de l'entreprise).  
Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005 et 1998

La progression du chiffre d'affaires de la branche, c'est-à-dire de la seule activité transport de voyageurs des entreprises, est plus forte que celle des kilomètres. Elle est de 36 % sur la période, soit 4,5 % par an en moyenne. Cette hausse est due avant tout à celle du transport régulier (figure 10). Ainsi, le chiffre d'affaires par kilomètre parcouru est en hausse de 3,5 % par an.

**Figure 10 - Évolutions annuelles moyennes de 1998 à 2005 du chiffre d'affaires de la branche « transport »**

en millions d'euros



Il s'agit ici uniquement du chiffre d'affaires net « transport » ventilé par branche (et non par activité principale de l'entreprise).  
Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005 et 1998

Cette progression pourrait être liée pour partie à la hausse du nombre de voyageurs et du remplissage des véhicules. Elle pourrait s'expliquer aussi par une modification de la structure des déplacements et/ou une augmentation des tarifs. L'analyse complète de ce phénomène nécessiterait l'accès à des données sur la période non disponibles à un niveau suffisamment fin.

### Le parc des véhicules routiers, principalement des véhicules d'occasion

Pour assurer le transport de voyageurs, les entreprises du secteur disposent d'un parc de 47 080 autocars et 22 210 autobus de dix places assises et plus (y compris les 3 940 autobus de la RATP). Il s'agit de l'ensemble des véhicules à disposition de l'entreprise, qu'ils soient en propriété, sous contrat de crédit-bail, pris en location ou mis à disposition. La part des véhicules en propriété est de l'ordre de 65 % pour les autocars et de 50 % pour les autobus. Par rapport à 1998, le parc des autobus compte 3 000 véhicules supplémentaires alors que celui des autocars est stable.

L'état du parc d'autocars est très différent d'une entreprise à l'autre. Seulement un quart des entreprises détiennent un parc composé d'au moins 70 % de véhicules achetés neufs (et moins de 30 % d'occasion). *A contrario*, le tiers des entreprises a un parc dont plus de la moitié des véhicules est d'occasion. L'état du parc peut être connu à partir des informations complémentaires sur les véhicules détenus par les entreprises, issues du fichier central des automobiles et du fichier des contrôles techniques géré par l'Utac (Union technique de l'automobile et du cycle).

Les entreprises dont l'activité de transport scolaire est importante ont une proportion de véhicules d'occasion plus importante et un parc plus ancien que celles assurant du transport régulier ou occasionnel. L'état du parc est très lié aussi à la taille de l'entreprise : ainsi 75 % des entreprises de 100 salariés et plus ont un parc dont plus de la moitié est acheté neuf, alors que cette proportion n'est que de 30 % pour les entreprises de 0 à 5 salariés et de 50 % pour celles de 20 à 50 salariés. Par contre, il ne semble pas y avoir de lien évident entre les résultats financiers des entreprises et l'état de leur parc.

### Résultats fortement impactés en 2005 par la hausse des prix des carburants surtout dans l'interurbain

Les éléments disponibles du compte de résultat (*sources et méthodes*) (figure 11) ne concernent que les entreprises de six salariés et plus ou les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 800 000 €. Ils fournissent toutefois une information consistante sur le secteur puisque ces entreprises représentent 97 % du chiffre d'affaires global.

**Figure 11 - Principaux éléments du compte de résultat 2005 des entreprises du secteur du transport collectif urbain et routier de voyageurs**

en M€

	T. urbain (602A)	T. routier régulier (602B)	T. routier occasionnel (602G)	Ensemble
<b>Chiffre d'affaires net</b>	<b>5 816</b>	<b>3 680</b>	<b>911</b>	<b>10 407</b>
sous traitance	333	324	81	738
<b>CA hors sous traitance</b>	<b>5 483</b>	<b>3 356</b>	<b>830</b>	<b>9 669</b>
<b>Consommations intermédiaires (1)</b>	<b>1 388</b>	<b>1 381</b>	<b>383</b>	<b>3 152</b>
dont carburant	219	419	104	742
dont achat matières premières	641	545	135	1 321
dont entretien et réparation	276	122	33	431
<b>Valeur ajoutée (1)</b>	<b>4 095</b>	<b>1 975</b>	<b>447</b>	<b>6 517</b>
subvention d'exploitation	1 035	55	3	1 093
salaires et charges (2)	4 114	1 535	351	6 000
impôt sur la production	398	152	33	583
<b>EBE (1)</b>	<b>619</b>	<b>343</b>	<b>66</b>	<b>1 028</b>
amortissements	695	255	44	994
redevances de crédits-bail	9	127	81	217
locations matériel	15	183	30	228
solde produits exceptionnels	136	103	21	260
impôts sur les bénéfices	10	56	8	74
<b>Bénéfice</b>	<b>62</b>	<b>146</b>	<b>31</b>	<b>239</b>
<b>Taux de marge (EBE/VA)</b>	<b>15,1%</b>	<b>17,4%</b>	<b>14,8%</b>	<b>15,8%</b>
<b>Taux de valeur ajoutée (VA/CA)</b>	<b>74,7%</b>	<b>58,8%</b>	<b>53,9%</b>	<b>67,4%</b>
<b>Taux de résultat net (Bénéfice/CA)</b>	<b>1,1%</b>	<b>4,4%</b>	<b>3,7%</b>	<b>2,5%</b>

(1) voir sources et méthodes, rubrique concepts corrigés.

(2) comprend les rémunérations des intérimaires.

Source : MEEDDAT-SESP, EAE 2005

Champ : entreprises du secteur des transports collectifs urbains et routiers de voyageurs de six salariés et plus ou dont le chiffre d'affaires annuel est supérieur à 800 000€.

En 2005, le secteur du transport collectif de voyageurs a créé 6,5 Md€ de valeur ajoutée, représentant 67,5 % du chiffre d'affaires hors sous-traitance. Ce taux est plus élevé dans le transport urbain (74,5 %) que dans le transport interurbain (58 %). Avec l'augmentation du prix des carburants, il est en baisse par rapport à 2004, de 3 points dans le transport urbain et de 10 points dans l'interurbain.

En lien avec la hausse du prix des carburants, les consommations intermédiaires augmentent. Elles passent de 26,5 % du chiffre d'affaires hors sous-traitance en 2004, à 32,5 % en 2005. Les achats de carburants, qui s'élèvent à 742 M€ en 2005, progressent de 18 % sur un an. Leur poids représente le quart des consommations intermédiaires. Il atteint 30 % dans l'interurbain alors que ce dernier taux n'était que de 17 % en 1998. Il est bien plus faible dans le transport urbain où l'énergie utilisée est souvent l'électricité. Mais pour connaître le montant total des sources d'énergie il faudrait y ajouter la consommation d'électricité qui n'est pas isolée des consommations intermédiaires, comme c'est le cas des achats de carburants. L'augmentation de la facture des achats de carburants et de matières premières fait baisser la valeur ajoutée de 4,4 % en 2005 alors que le chiffre d'affaires augmente de 5 %.

Les charges salariales représentent 92 % de la valeur ajoutée, avec des différences importantes entre le secteur urbain, dont elles dépassent la valeur ajoutée alors qu'elles sont de 78 % dans le transport interurbain. Le poids de ces charges dans la VA croît de près de 5 % par rapport à 2004, du fait de l'augmentation du prix des carburants.

Compte tenu de ces éléments, le taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée) qui s'élève à 16 % pour l'ensemble du secteur est un peu plus faible dans l'urbain et l'occasionnel (15 %) que dans le régulier (17,5 %). Ce taux est en repli par rapport aux années antérieures. L'année 2005 semble marquer une rupture dans les tendances passées, avec une forte baisse du taux de marge surtout dans l'interurbain, en raison de l'augmentation des achats de carburants.

De 2000 à 2004, le taux de marge était en légère progression et proche de 20 %, s'inscrivant alors en rupture avant la période antérieure du fait de la forte progression des subventions d'exploitation reçues par les transports urbains à partir de 2000 (encadré 3). Ainsi, dans les transports urbains, le taux de marge passe de 11 % en 1999 à 18 % en moyenne les années ultérieures. Dans le régulier et l'occasionnel, les taux de marge sont plus élevés et relativement stables sur la période (respectivement de l'ordre de 25 % et 33 %) avec cependant une tendance plutôt haussière dans l'occasionnel contrairement au transport régulier.

Encadré 3

### **Forte hausse des subventions d'exploitation en 2000**

Les subventions d'exploitation s'élèvent à 1 Md€ en 2005, en très légère baisse par rapport à l'année précédente (- 1,2 %). Elles sont attribuées presque exclusivement au transport urbain et compensent l'écart entre la valeur ajoutée et les salaires et charges qui atteignent 4 Md€ dans ce secteur. D'un niveau faible jusqu'en 1999, de l'ordre de 250 M€, elles ont fortement augmenté à partir de l'année 2000.

Ces subventions, en provenance des collectivités locales, sont le fait d'une politique active du développement des transports en commun pour désengorger les agglomérations et sont justifiées par les contraintes de service public en vigueur dans le secteur du transport de voyageurs.

## **Le transport interurbain reste le secteur le plus « rentable » en 2005**

Le taux de résultat net (bénéfice / chiffre d'affaires hors sous-traitance) qui est de 2,5 % pour l'ensemble, est lui aussi très différent d'un secteur à l'autre ; il s'élève à 3,7 % dans l'occasionnel, à 4,4 % dans le régulier et seulement à 1,1 % dans l'urbain, bien que les charges de l'outil de travail (amortissements, frais de location et redevances de crédit-bail) pèsent moins fortement dans l'urbain que dans l'interurbain.

De 1998 à 2005, le taux de résultat net est assez fluctuant, hormis dans le transport routier occasionnel où il n'a cessé de grimper passant de 1,2 % en 1998 pour atteindre 3,9 % en 2004 et 3,7 % en 2005, traduisant le dynamisme de l'activité de ce secteur. Dans le transport régulier, les résultats fluctuent d'une année sur l'autre avec une tendance à la baisse (il est passé de 3,5 % en 1998 à 2,3 % en 2004). Avec un taux de 4,3 %, l'année 2005 marque un record.

D'une façon générale, le taux de résultat net est plus élevé pour les petites entreprises de six à dix-neuf salariés, présentes massivement dans le transport occasionnel et dans une moindre mesure dans le transport régulier.

## Sources et méthodes

### Enquête annuelle d'entreprise de transports (EAE)

Il s'agit d'une enquête annuelle réalisée par le SESP auprès des entreprises du secteur des transports de métropole. Cette enquête permet d'établir des statistiques sur leurs principales caractéristiques économiques (résultats comptables, investissement, emploi...). L'enquête est exhaustive à partir du seuil de vingt salariés. Pour les entreprises de moins de vingt salariés, elle est effectuée par sondage. Les données détaillées du compte de résultat ne sont recueillies que pour les entreprises de six salariés et plus. Outre les données communes à toutes les entreprises du domaine des transports, le questionnaire comprend des volets « spécifiques » pour certaines activités. De tels volets existent actuellement, pour les entreprises de transport aérien, ferroviaire, de manutention et d'entreposage, maritime et côtier, fluvial, d'organisation de transport de fret, de gestionnaires d'infrastructures terrestres, de remontées mécaniques, de marchandises, de transport par conduite, par taxi et de transport urbain et routier de voyageurs.

Sont retenues dans cette étude uniquement les entreprises dont l'activité principale exercée au sens de la nomenclature d'activités française (NAF) relève des classes « 602A=transports urbains de voyageurs », « 602B=transports routiers réguliers de voyageurs ou transports interurbains », « 602G= autres transports routiers de voyageurs ou services occasionnels »).

**L'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport en commun (TRV)** est réalisée par le SESP et concerne le transport des voyageurs par autocar. Cette enquête est effectuée par sondage à partir du fichier des cartes grises (fichier central des automobiles), auprès des détenteurs de véhicules de dix places assises ou plus (y compris le conducteur) et de moins de 26 ans. Le champ de l'enquête TRV porte également sur les autobus d'Île-de-France, à l'exception de ceux de la RATP. Il exclut les autobus de province, couverts aussi par une autre source statistique, l'enquête « transports collectifs urbains » (TCU) réalisée par le Certu.

**Des concepts corrigés** : les consommations intermédiaires calculées à partir des comptes des entreprises comprennent généralement les achats et les variations de stocks matières et marchandises. Ici, afin de se rapprocher des concepts de comptabilité nationale et d'une lecture plus « économique » de ce poste, elles sont diminuées des frais d'intérim (reclassés dans les charges salariales) et des frais de location simple, financière ou de crédit bail (reclassés sous l'excédent brut d'exploitation (EBE). Ainsi, le choix d'un mode de financement des investissements, particulièrement importants dans les transports n'a pas d'effet sur le calcul de la valeur ajoutée ou sur l'EBE.

Il en résulte un montant de valeur ajoutée et d'EBE plus élevé que sans la correction.

