

## 1.2. Salariés en Contrat à Durée Déterminée (CDD)

Depuis quelques années, la part des salariés sous contrat à durée déterminée dans les entreprises de la branche connaît une quasi stagnation : **1,8 %** en 2007 et 2006, contre 1,7 % en 2005.

Rappelons que les entreprises de transport urbain recourent peu aux salariés sous contrat à durée déterminée puisque le taux de CDD en France, tous secteurs confondus, s'est élevé à 6,9 % en 2007 contre 6,6 % l'année précédente (source : DARES, *activité et conditions d'emploi de la main d'œuvre au 4<sup>e</sup> trimestre 2007*).

### CDD entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre

	2005				2006				2007			
	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Equivalent temps plein	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Equivalent temps plein	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Equivalent temps plein
<b>Cadres Ingénieurs</b>	18	119	22	10	12	74	13	6,2	5	18	6	1,5
<b>Maîtrises techniciens</b>	42	231	47	19,2	34	183	37	15,3	50	298	66	24,9
<b>Employés</b>	677	2 056	807	171,3	766	2 326	906	193,8	771	2 173	920	181,1
<b>Ouvriers roulants (conducteurs)</b>	933	4 763	2 024	396,9	905	5 072	1 757	422,6	974	5 224	1 801	435,3
<b>Ouvriers non roulants</b>	213	774	237	64,5	274	936	304	78	310	1 055	346	87,9
<b>TOTAL</b>	<b>1 883</b>	<b>7 943</b>	<b>3 137</b>	<b>661,9</b>	<b>1 991</b>	<b>8 591</b>	<b>3 017</b>	<b>715,9</b>	<b>2 110</b>	<b>8 768</b>	<b>3 139</b>	<b>730,7</b>

#### ■ Part des CDD dans l'effectif total

(rapport entre l'effectif CDD équivalent temps plein et l'effectif total temps plein + équivalent temps plein, CDI et CDD compris) :

2005	2006	2007
1,7 %	1,8 %	1,8 %

#### ■ Par classe d'entreprises (rapport entre

l'effectif CDD équivalent temps plein de la classe et l'effectif temps plein + équivalent temps plein de la classe, CDI et CDD compris) :

	2005	2006	2007
<b>Classe 1</b>	1,6 %	1,8 %	1,8 %
<b>Classe 2</b>	1,7 %	1,9 %	1,8 %
<b>Classe 3</b>	2,6 %	2,1 %	2,3 %

■ **Structure des CDD** (rapport entre l'effectif CDD équivalent temps plein de la catégorie et l'effectif total CDD équivalent temps plein)

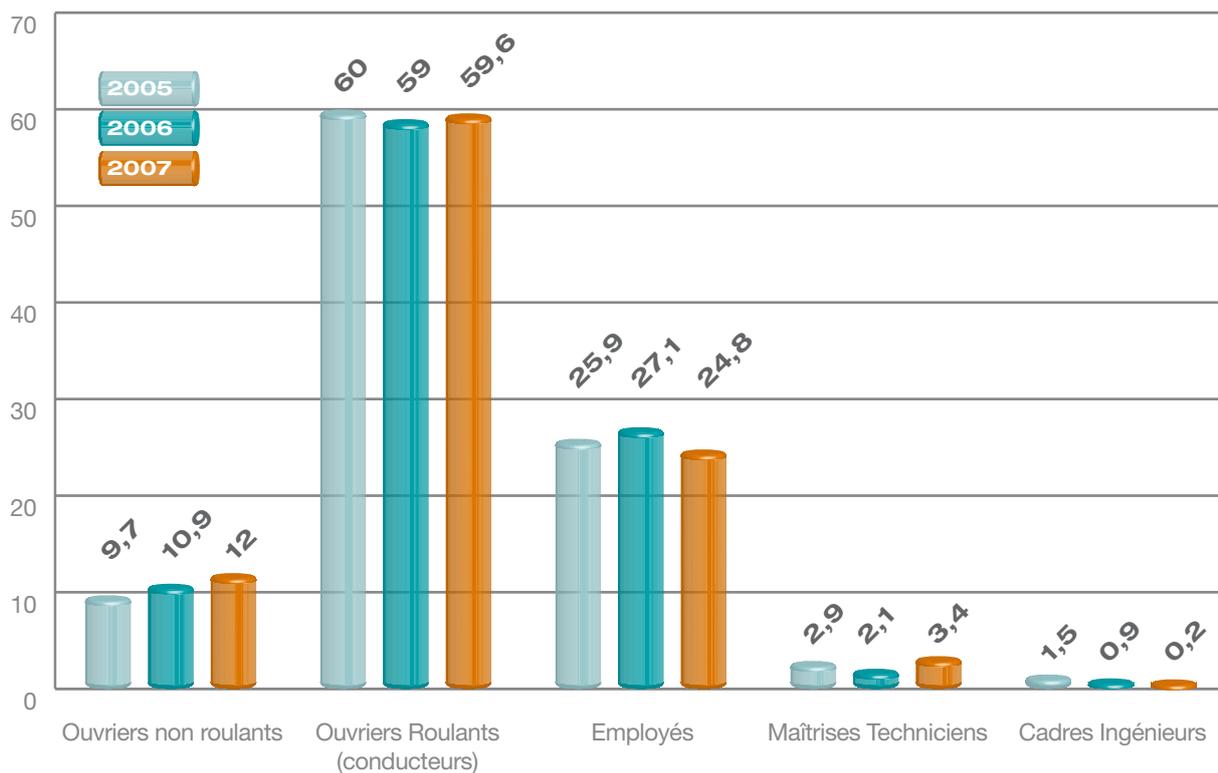
Sur 100 CDD on trouve :

	2005	2006	2007
Ingénieurs et cadres	1,5	0,9	0,2
Maîtrise et techniciens	2,9	2,1	3,4
Employés	25,9	27,1	24,8
Ouvriers roulants (conducteurs)	60	59	59,6
Ouvriers non roulants	9,7	10,9	12
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>



A noter que le nombre d'ingénieurs et cadres et d'agents de maîtrise et techniciens employés sous CDD étant très faible par rapport aux autres catégories professionnelles, il n'est pas possible de considérer les évolutions comme significatives.

**CDD 2005, 2006 et 2007 (sur 100 CDD)**



## 2.1. Durée du travail

La durée hebdomadaire du travail dans les entreprises de la branche connaît une relative stabilité depuis 2005. Elle s'établit ainsi à 34,30 heures en 2007 contre 34,31 heures l'année précédente et 34,32 heures en 2005.

Si la majorité des réseaux de transport urbain ont une durée du travail égale à 35 heures, près de 35 % d'entre eux appliquent une durée

inférieure, représentant ainsi 40,7 % des salariés de la profession (contre 34,9 % des entreprises qui représentaient 40,9 % des salariés en 2006).

Rappelons, pour mémoire, que les entreprises de la branche sont en-deçà de la durée hebdomadaire moyenne de travail, laquelle s'est élevée à 35,6 heures en 2007 (source : DARES, *activité et conditions d'emploi de la main d'œuvre au 4<sup>e</sup> trimestre 2007*).

### ■ Durée hebdomadaire (dh) constatée

		2005		2006		2007	
		Entreprises	Salariés*	Entreprises	Salariés*	Entreprises	Salariés*
dh < 35 h		37	15 850	38	16 045	38	16 326
	%	33,9 %	41,1 %	34,9 %	40,9 %	34,9 %	40,7 %
dh = 35 h		72	22 755	71	23 150	71	23 783
	%	66,1 %	58,9 %	65,1 %	59,1 %	65,1 %	59,3 %
<b>TOTAL</b>		<b>109</b>	<b>38 605</b>	<b>109</b>	<b>39 195</b>	<b>109</b>	<b>40 109</b>

\* Temps plein + équivalent temps plein

### ■ Durée moyenne effective de travail

La durée moyenne effective annualisée du travail pondérée par l'effectif des entreprises de notre panel s'est élevée à 1 550,5 heures en 2007, contre 1 551,11 heures en 2006 et 1 551,68 heures en 2005.

	2005	2006	2007
En nombre d'heures par salarié	1 551,68	1 551,11	1 550,5
En nombre d'heures/semaine* par salarié	34,32	34,31	34,3

\* (1551,6/45,2 semaines) les 45,2 semaines ont été calculées par retranchement des congés annuels et fêtes légales.

### ■ Heures supplémentaires et complémentaires

Rappelons que les heures complémentaires sont :

- pour les salariés à temps partiel : les heures effectuées jusqu'à 10 % au-dessus de leur durée normale du travail, et,
- pour les salariés à temps plein dont la durée hebdomadaire moyenne du travail est inférieure à 35 h : les heures qu'ils effectuent entre leur durée du travail et 35 h (exemple : les heures accomplies entre 34 h et 35 h).

	2005	2006	2007
Heures supplémentaires	17	16,3	20,5
Heures complémentaires	4,1	2,2	2,6

Inversant les tendances observées l'an passé, le nombre moyen d'heures supplémentaires et complémentaires a

augmenté entre 2006 et 2007, s'établissant respectivement à un niveau de 20,5 et 2,6 heures en moyenne par salarié. En effet, le développement de certains grands réseaux, qui a engendré un nombre important d'embauches (cf. évolution des effectifs page 12), a pu nécessiter

l'intervention ponctuelle de salariés en poste. De plus, les nouvelles mesures de détaxation des heures supplémentaires (loi TEPA du 21 août 2007) peuvent éventuellement expliquer cette hausse.

## 2.2. Absentéisme (en jours calendaires d'absence par an et par salarié)

L'absentéisme dans les entreprises de transport urbain poursuit une légère baisse déjà observée l'an passé : de 23,34 jours d'absence par an et par salarié en 2005, ce chiffre est passé à 22,41 jours en 2006 et à **21,49 jours** en 2007.

Ce seuil d'absentéisme reste néanmoins à un niveau élevé : il représente un volume de **880 000 jours d'absence** en 2007 contre 905 000 jours en 2006 et 936 000 jours en 2005.

Comme l'année précédente, le nombre de jours d'absence diminue, mais le nombre de salariés absents au moins une fois dans l'année connaît une augmentation puisque

79,96 % des salariés de la branche ont été absents au moins une fois en 2007, contre 75,22 % en 2006 et 69,53 % en 2005.

Enfin, les accidents du travail ont été moins nombreux en 2007 qu'en 2006 (2 456 salariés accidentés en 2007 contre 2 574 l'année précédente). Leur niveau de gravité est resté relativement stable : le nombre de jours d'absence par an et par salarié est ainsi passé de 3,27 jours en 2006 à 3,37 jours en 2007.

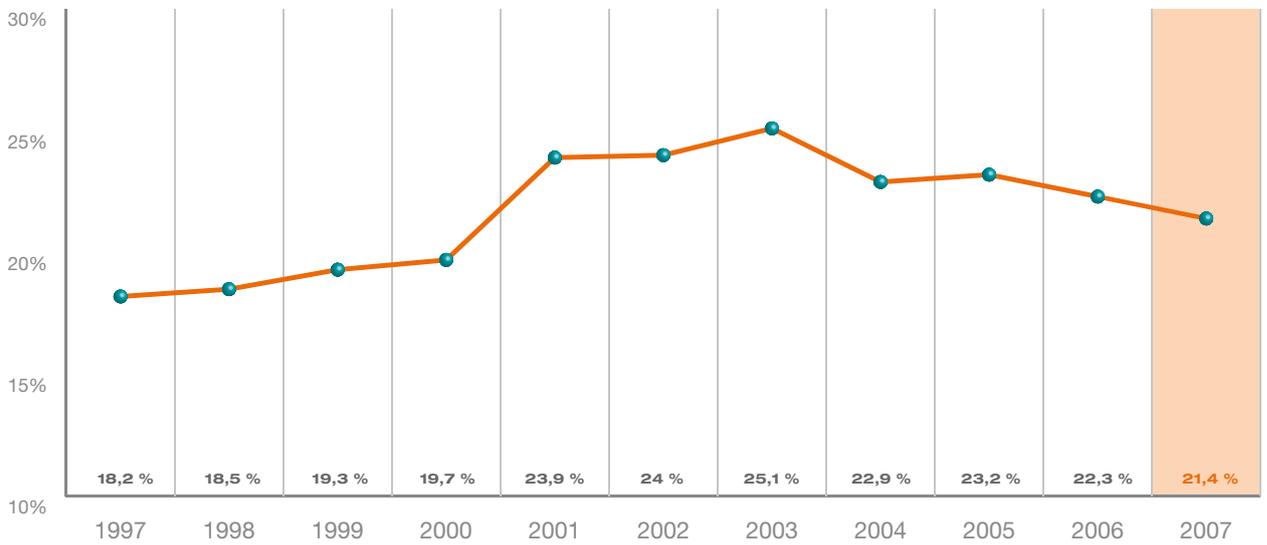
	2005				2006				2007			
	Jours d'absence par salarié <sup>1</sup>	En % par rapport au nbre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nbre total de salariés de la branche <sup>2</sup>	Jours d'absence par salarié <sup>1</sup>	En % par rapport au nbre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nbre total de salariés de la branche <sup>2</sup>	Jours d'absence par salarié <sup>1</sup>	En % par rapport au nbre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nbre total de salariés de la branche <sup>2</sup>
<b>Maladie</b>	16,87 j	72,29 %	16 807	41,93 %	16,13 j	72 %	16 765	41,50 %	15,12 j	70,35%	18 464	44,92 %
<b>Accident du travail et maladie professionnelle</b>	3,54 j	15,15 %	2 511	6,26 %	3,41 j	15,22 %	2 608	6,45 %	3,56 j	16,57 %	2 514	6,12 %
• dont accident du travail	3,4 j	14,58 %	2 474	6,17 %	3,27 j	14,58 %	2 574	6,37 %	3,37 j	15,70 %	2 456	5,98 %
• dont maladie professionnelle	0,14 j	0,57 %	37	0,09 %	0,14 j	0,64 %	34	0,08 %	0,19 j	0,87 %	58	0,14 %
<b>Accident de trajet</b>	0,31 j	1,31 %	203	0,50 %	0,28 j	1,26 %	282	0,70 %	0,32 j	1,49 %	234	0,57 %
<b>Maternité/Paternité</b>	0,98 j	4,19 %	1 420	3,54 %	1,01 j	4,50 %	1 461	3,62 %	0,94 j	4,37 %	1 510	3,67 %
• dont maternité	0,65 j	2,78 %	246	0,61 %	0,68 j	3,03 %	310	0,77 %	0,62 j	2,90 %	287	0,70 %
• dont paternité	0,33 j	1,41 %	1 174	2,93 %	0,33 j	1,47 %	1 151	2,85 %	0,32 j	1,47 %	1 223	2,97 %
<b>Absence non motivée</b>	0,21 j	0,91 %	2 280	5,69 %	0,22 j	0,96 %	3 087	7,64 %	0,24 j	1,11 %	4 113	10,01 %
<b>Absence motivée</b>	1,43 j	6,15 %	4 653	11,61 %	1,36 j	6,06 %	6 183	15,31 %	1,31 j	6,11 %	6 028	14,67 %
<b>TOTAL</b>	<b>23,34 j</b>	<b>100 %</b>	<b>27 874</b>	<b>69,53 %</b>	<b>22,41 j</b>	<b>100 %</b>	<b>30 386</b>	<b>75,22 %</b>	<b>21,49 j</b>	<b>100 %</b>	<b>32 863</b>	<b>79,96 %</b>

(1) Il s'agit de la moyenne de jours d'absence dans l'année calculée pour l'ensemble des salariés des entreprises du panel. Par exemple, il faut lire qu'en moyenne, un salarié d'une entreprise de transport public urbain a été absent 15,12 jours pour maladie en 2007.

(2) Lire par exemple 44,92 % des salariés ont été absents au moins une fois pour maladie en 2007.

■ Évolution de l'absentéisme moyen dans la profession (données brutes sur onze ans)

Evolution de l'absentéisme en jours d'absence par an et par salarié



Source : Bilans sociaux UTP 1997 à 2007



## Répartition par classe d'entreprises

	2005				2006				2007			
	Jours d'absence par salarié	En % par rapport au nbre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nbre total de salariés de la branche	Jours d'absence par salarié	En % par rapport au nbre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nbre total de salariés de la branche	Jours d'absence par salarié	En % par rapport au nbre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nbre total de salariés de la branche
<b>Classe 1</b>												
Maladie	17,13 j	70,62 %	10 724	39,71 %	16,4 j	70,21 %	11 024	40,54 %	14,89 j	69,06 %	11 958	43,16 %
Accident du travail et maladie professionnelle	4,06 j	16,71 %	1 819	6,73 %	3,9 j	16,72 %	1 847	6,79 %	3,8 j	17,63 %	1 612	5,82 %
• dont accident du travail	3,90 j	16,04 %	1 796	6,65 %	3,78 j	16,22 %	1 832	6,74 %	3,72 j	17,26 %	1 597	5,77 %
• dont maladie professionnelle	0,16 j	0,67 %	23	0,08 %	0,12 j	0,50 %	15	0,05 %	0,08 j	0,37 %	15	0,05 %
Accident de trajet	0,32 j	1,31 %	130	0,48 %	0,31 j	1,31 %	211	0,77 %	0,31 j	1,45 %	154	0,56 %
Maternité/Paternité	0,92 j	3,81 %	958	3,55 %	0,99 j	4,26 %	1 022	3,76 %	0,91 j	4,22 %	1 046	3,77 %
• dont maternité	0,58 j	2,39 %	146	0,54 %	0,63 j	2,73 %	208	0,77 %	0,58 j	2,69 %	181	0,65 %
• dont paternité	0,34 j	1,42 %	812	3,01 %	0,36 j	1,53 %	814	2,99 %	0,33 j	1,53 %	865	3,12 %
Absence non motivée	0,25 j	1,02 %	1 687	6,25 %	0,25 j	1,08 %	2 380	8,75 %	0,27 j	1,27 %	3 465	12,50 %
Absence motivée	1,59 j	6,53 %	3 626	13,42 %	1,5 j	6,42 %	4 967	18,27 %	1,37 j	6,37 %	4 714	17,02 %
<b>TOTAL</b>	<b>24,27 j</b>	<b>100 %</b>	<b>18 944</b>	<b>70,14 %</b>	<b>23,35 j</b>	<b>100 %</b>	<b>21 451</b>	<b>78,88 %</b>	<b>21,55 j</b>	<b>100 %</b>	<b>22 949</b>	<b>82,83 %</b>
<b>Classe 2</b>												
Maladie	16,18 j	75,51 %	4 877	48,08 %	15,95 j	75,41 %	4 651	45,39 %	15,90 j	73,20 %	5 361	51,84 %
Accident du travail et maladie professionnelle	2,47 j	11,53 %	569	5,61 %	2,43 j	11,48 %	644	6,28 %	2,87 j	13,19 %	735	7,11 %
• dont accident du travail	2,39 j	11,16 %	558	5,50 %	2,25 j	10,61 %	632	6,16 %	2,62 j	12,05 %	708	6,85 %
• dont maladie professionnelle	0,08 j	0,37 %	11	0,11 %	0,18 j	0,87 %	12	0,12 %	0,25 j	1,14 %	27	0,26 %
Accident de trajet	0,32 j	1,51 %	66	0,65 %	0,27 j	1,28 %	66	0,64 %	0,42 j	1,96 %	75	0,72 %
Maternité/Paternité	1,15 j	5,38 %	363	3,58 %	1,11 j	5,26 %	361	3,52 %	1 j	4,59 %	381	3,68 %
• dont maternité	0,85 j	3,97 %	79	0,78 %	0,82 j	3,89 %	82	0,80 %	0,69 j	3,18 %	83	0,80 %
• dont paternité	0,3 j	1,41 %	284	2,80 %	0,29 j	1,37 %	279	2,72 %	0,31 j	1,41 %	298	2,88 %
Absence non motivée	0,15 j	0,69 %	453	4,47 %	0,15 j	0,69 %	612	5,97 %	0,17 j	0,77 %	554	5,36 %
Absence motivée	1,15 j	5,38 %	836	8,24 %	1,24 j	5,88 %	1 091	10,65 %	1,37 j	6,29 %	1 139	11,01 %
<b>TOTAL</b>	<b>21,42 j</b>	<b>100 %</b>	<b>7 164</b>	<b>70,63 %</b>	<b>21,15 j</b>	<b>100 %</b>	<b>7 425</b>	<b>72,45 %</b>	<b>21,73 j</b>	<b>100 %</b>	<b>8 245</b>	<b>79,72 %</b>
<b>Classe 3</b>												
Maladie	16,85 j	78,51 %	1 206	41,12 %	14,36 j	79,39 %	1 090	36,92 %	14,52 j	72,35 %	1 145	37,51 %
Accident du travail et maladie professionnelle	2,43 j	11,34 %	123	4,17 %	2,28 j	12,63 %	116	3,93 %	3,75 j	18,70 %	167	5,47 %
• dont accident du travail	2,37 j	11,07 %	120	4,07 %	2,05 j	11,34 %	109	3,69 %	2,81 j	14 %	151	4,95 %
• dont maladie professionnelle	0,06 j	0,27 %	3	0,10 %	0,23 j	1,29 %	7	0,24 %	0,94 j	4,70 %	16	0,52 %
Accident de trajet	0,14 j	0,65 %	7	0,24 %	0,12 j	0,63 %	5	0,17 %	0,05 j	0,24 %	5	0,16 %
Maternité/Paternité	0,89 j	4,15 %	99	3,36 %	0,77 j	4,22 %	79	2,67 %	1 j	4,99 %	83	2,72 %
• dont maternité	0,58 j	2,72 %	21	0,70 %	0,55 j	3,03 %	20	0,67 %	0,78 j	3,89 %	23	0,75 %
• dont paternité	0,31 j	1,43 %	78	2,66 %	0,22 j	1,19 %	59	2 %	0,22 j	1,10 %	60	1,97 %
Absence non motivée	0,13 j	0,61 %	140	4,77 %	0,13 j	0,70 %	95	3,22 %	0,16 j	0,80 %	94	3,08 %
Absence motivée	1,02 j	4,74 %	191	6,51 %	0,44 j	2,43 %	125	4,23 %	0,59 j	2,92 %	175	5,73 %
<b>TOTAL</b>	<b>21,46 j</b>	<b>100 %</b>	<b>1 766</b>	<b>60,17 %</b>	<b>18,1 j</b>	<b>100 %</b>	<b>1 510</b>	<b>51,14 %</b>	<b>20,07 j</b>	<b>100 %</b>	<b>1 669</b>	<b>54,67 %</b>

En 2007, les rémunérations des conducteurs ont connu une augmentation comparable à celle observée en 2006 (de +2,6 % à +3 % selon les anciennetés) de même que celles des chefs de ligne (de +2,8 % à +3,2 % selon les anciennetés).

Les rémunérations des OP3 et des secrétaires ont, pour leur part, connu une augmentation plus importante en 2007 qu'en 2006 (de +2,7 % à +3,4 % selon les anciennetés).

Notons, comme les années précédentes, que la faiblesse des effectifs d'OP3 et chefs de

ligne dans les entreprises de la classe 3 ne permet pas de considérer les évolutions comme significatives.

La valeur du point a connu une augmentation de +2,4 % dans les entreprises de transport urbain en 2007 (à titre de comparaison, le taux d'inflation hors tabac pour l'année 2007 s'est établi à +1,5 % en moyenne annuelle selon l'INSEE et l'augmentation du SMIC pour la même année a été de +2,05 %). Cette augmentation est comparable à celle observée les années précédentes :

+2,3 % en 2006 ; +2,5 % en 2005 ; +2,2 % en 2004 ; +2,3 % en 2003 ; +1,8 % en 2002.

## 3.1. Valeur du point

Rappelons pour mémoire que le dernier accord de branche en la matière, du 23 janvier 2007 a fixé la valeur du point à :

– 7,28 € à compter du 1<sup>er</sup> février 2007

– 7,32 € à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007

pour une durée moyenne hebdomadaire du travail à 35 heures, à l'exception des coefficients 145 à 175 pour lesquels un salaire forfaitisé a été déterminé.

### Valeur du point dans les entreprises :

	Valeur du point brut 2005	Valeur du point brut 2006	Valeur du point brut 2007	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne</b>	7,53	7,70	7,88	+2,4 %
<b>Moyenne pondérée</b>	7,78	7,96	8,15	+2,4 %
<b>Médiane <sup>(1)</sup></b>	7,40	7,60	7,80	+2,6 %
<b>Maximum</b>	9	9,10	9,30	

2005

(1) 50 % des entreprises, représentant **77,19** % de l'effectif total, se situent au-dessus de cette valeur.

50 % des entreprises, représentant **22,81** % de l'effectif total, se situent au-dessous.

2006

(1) 50 % des entreprises, représentant **76,27** % de l'effectif total, se situent au-dessus de cette valeur.

50 % des entreprises, représentant **23,73** % de l'effectif total, se situent au-dessous.

2007

(1) 50 % des entreprises, représentant **77,77** % de l'effectif total, se situent au-dessus de cette valeur.

50 % des entreprises, représentant **22,23** % de l'effectif total, se situent au-dessous.

## 3.2. Rémunérations

Rappelons que les rémunérations comprennent le salaire mensuel et les primes ramenées au mois.

### ■ Conducteurs-receveurs

	À l'embauche (1) 2007	À l'embauche 2006	À l'embauche 2005	Évolution 2006/2007	Après 13 mois d'ancienneté 2007	Après 13 mois d'ancienneté 2006	Après 13 mois d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	2 010	1 960	1 906	+2,6 %	2 151	2 097	2 040	+2,6 %
<b>Répartition par classe</b>								
<b>Classe 1</b>	2 049	1 999	1 942	+2,5 %	2 192	2 138	2 077	+2,5 %
<b>Classe 2</b>	1 963	1 911	1 861	+2,7 %	2 100	2 044	1 992	+2,7 %
<b>Classe 3</b>	1 806	1 757	1 716	+2,8 %	1 933	1 880	1 836	+2,8 %
<b>Minimum</b>	1 562	1 513	1 473		1 671	1 619	1 576	
<b>Maximum</b>	2 330	2 243	2 220		2 493	2 418	2 415	

	Après 10 ans d'ancienneté 2007	Après 10 ans d'ancienneté 2006	Après 10 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007	Après 25 ans d'ancienneté 2007	Après 25 ans d'ancienneté 2006	Après 25 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	2 307	2 248	2 185	+2,6 %	2 536	2 461	2 392	+3 %
<b>Répartition par classe</b>								
<b>Classe 1</b>	2 346	2 286	2 222	+2,6 %	2 590	2 515	2 444	+3 %
<b>Classe 2</b>	2 262	2 206	2 141	+2,6 %	2 467	2 390	2 323	+3,3 %
<b>Classe 3</b>	2 080	2 019	1 971	+3 %	2 252	2 191	2 136	+2,8 %
<b>Minimum</b>	1 769	1 684	1 674		1 925	1 885	1 829	
<b>Maximum</b>	2 618	2 548	2 461		2 935	2 840	2 757	

### ■ O.P. 3

	À l'embauche (1) 2007	À l'embauche 2006	À l'embauche 2005	Évolution 2006/2007	Après 13 mois d'ancienneté 2007	Après 13 mois d'ancienneté 2006	Après 13 mois d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	1 992	1 938	1 894	+2,8 %	2 131	2 073	2 027	+2,8 %
<b>Répartition par classe</b>								
<b>Classe 1</b>	2 016	1 963	1 919	+2,7 %	2 157	2 100	2 053	+2,7 %
<b>Classe 2</b>	1 959	1 904	1 863	+2,9 %	2 096	2 037	1 994	+2,9 %
<b>Classe 3</b>	1 874	1 814	1 760	+3,3 %	2 006	1 941	1 884	+3,3 %
<b>Minimum</b>	1 434	1 390	1 362		1 534	1 487	1 457	
<b>Maximum</b>	2 305	2 202	2 151		2 466	2 357	2 302	

	Après 10 ans d'ancienneté 2007	Après 10 ans d'ancienneté 2006	Après 10 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007	Après 25 ans d'ancienneté 2007	Après 25 ans d'ancienneté 2006	Après 25 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	2 299	2 240	2 182	+2,7 %	2 530	2 447	2 385	+3,4 %
<b>Répartition par classe</b>								
<b>Classe 1</b>	2 329	2 271	2 216	+2,6 %	2 574	2 490	2 427	+3,4 %
<b>Classe 2</b>	2 257	2 197	2 137	+2,7 %	2 467	2 387	2 331	+3,4 %
<b>Classe 3</b>	2 155	2 086	2 008	+3,3 %	2 327	2 244	2 166	+3,7 %
<b>Minimum</b>	1 632	1 586	1 547		1 925	1 925	1 828	
<b>Maximum</b>	2 593	2 548	2 452		2 893	2 845	2 787	

(1) Estimation sur la base de 93 % du salaire versé après 13 mois.

## ■ Secrétaires

(Employée de la filière administrative à l'exclusion des secrétaires et assistant(e)s de direction).

	À l'embauche (1) 2007	À l'embauche 2006	À l'embauche 2005	Évolution 2006/2007	Après 13 mois d'ancienneté 2007	Après 13 mois d'ancienneté 2006	Après 13 mois d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	1 957	1 902	1 855	+2,9 %	2 094	2 036	1 984	+2,9 %
Répartition par classe								
<b>Classe 1</b>	1 968	1 914	1 870	+2,8 %	2 106	2 048	2 001	+2,8 %
<b>Classe 2</b>	1 967	1 915	1 859	+2,7 %	2 105	2 049	1 989	+2,7 %
<b>Classe 3</b>	1 807	1 741	1 676	+3,8 %	1 934	1 863	1 794	+3,8 %
<b>Minimum</b>	1 515	1 460	1 424		1 621	1 562	1 524	
<b>Maximum</b>	2 385	2 315	2 274		2 552	2 478	2 433	

	Après 10 ans d'ancienneté 2007	Après 10 ans d'ancienneté 2006	Après 10 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007	Après 25 ans d'ancienneté 2007	Après 25 ans d'ancienneté 2006	Après 25 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	2 255	2 192	2 135	+2,9 %	2 495	2 412	2 344	+3,4 %
Répartition par classe								
<b>Classe 1</b>	2 272	2 209	2 157	+2,9 %	2 521	2 436	2 372	+3,5 %
<b>Classe 2</b>	2 256	2 195	2 129	+2,8 %	2 486	2 407	2 333	+3,3 %
<b>Classe 3</b>	2 079	2 011	1 926	+3,4 %	2 262	2 190	2 096	+3,3 %
<b>Minimum</b>	1 722	1 689	1 658		1 849	1 814	1 780	
<b>Maximum</b>	2 716	2 637	2 590		2 975	2 888	2 836	

## ■ Chefs de ligne

(Agent de maîtrise de la filière exploitation chargé d'encadrer l'ensemble des conducteurs affectés à une ligne, quelle que soit son appellation, Chef de ligne ou Contrôleur d'exploitation par exemple).

	À l'embauche (1) 2007	À l'embauche 2006	À l'embauche 2005	Évolution 2006/2007	Après 13 mois d'ancienneté 2007	Après 13 mois d'ancienneté 2006	Après 13 mois d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	2 414	2 341	2 281	+3,1 %	2 583	2 504	2 440	+3,1 %
Répartition par classe								
<b>Classe 1</b>	2 447	2 369	2 320	+3,3 %	2 618	2 534	2 482	+3,3 %
<b>Classe 2</b>	2 388	2 324	2 244	+2,7 %	2 555	2 487	2 401	+2,7 %
<b>Classe 3</b>	2 186	2 119	2 017	+3,2 %	2 339	2 267	2 158	+3,2 %
<b>Minimum</b>	1 565	1 533	1 495		1 674	1 640	1 600	
<b>Maximum</b>	3 025	2 932	2 824		3 237	3 137	3 021	

	Après 10 ans d'ancienneté 2007	Après 10 ans d'ancienneté 2006	Après 10 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007	Après 25 ans d'ancienneté 2007	Après 25 ans d'ancienneté 2006	Après 25 ans d'ancienneté 2005	Évolution 2006/2007
<b>Moyenne pondérée</b>	2 764	2 689	2 608	+2,8 %	3 068	2 973	2 867	+3,2 %
Répartition par classe								
<b>Classe 1</b>	2 806	2 732	2 655	+2,7 %	3 134	3 036	2 930	+3,2 %
<b>Classe 2</b>	2 724	2 647	2 560	+2,9 %	2 984	2 890	2 788	+3,3 %
<b>Classe 3</b>	2 494	2 412	2 309	+3,4 %	2 732	2 643	2 525	+3,4 %
<b>Minimum</b>	1 913	1 844	1 775		2 146	2 106	2 053	
<b>Maximum</b>	3 477	3 359	3 235		3 806	3 665	3 529	

(1) Estimation sur la base de 93 % du salaire versé après 13 mois.



## 4.1. Investissements consacrés à la formation continue

(Plan de formation + 0,5 % priorités de formation + CIF\*, mais hors apprentissage)

En 2007, les investissements consacrés à la formation professionnelle dans les entreprises de transport urbain se sont stabilisés à 3,5 % de la masse salariale (3,6 % en 2006 et 3,1 % en 2005). Après avoir augmenté en 2006 sous l'effet de l'entrée en vigueur de l'accord de branche « relatif à l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie professionnelle » du 31 mars 2005, les investissements retrouvent ainsi un rythme de croissance normal (cf. graphique ci-dessous). Ils restent bien supérieurs aux obligations légales (1,6 %) et conventionnelles (1,8 %).

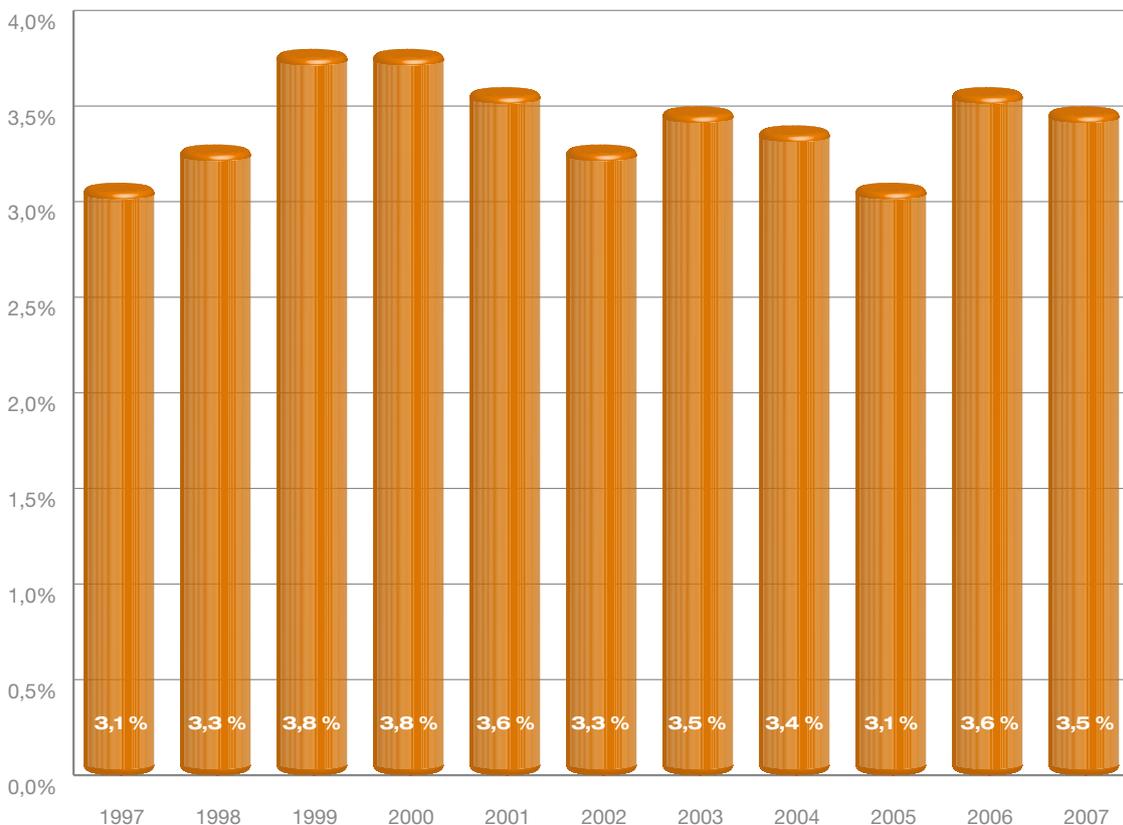
\* CIF : Congé Individuel de Formation

	2005	2006	2007
<b>Montant des investissements en formation continue</b>			
En euros	30 758 900	36 248 700	36 179 700
En % de la masse salariale des entreprises de la branche	3,1	3,6	3,5

### ■ Par classe d'entreprises

En euros			
Classe 1	23 432 200	28 150 800	26 966 900
Classe 2	5 862 600	6 834 800	7 673 900
Classe 3	1 464 100	1 263 100	1 538 900
<b>En % de la masse salariale des entreprises de la branche</b>			
Classe 1	3,4	4	3,7
Classe 2	2,4	2,8	3
Classe 3	2,3	2,1	2,4

### ■ Investissements consacrés à la formation continue (en % de la masse salariale) (donnée brutes sur onze ans)

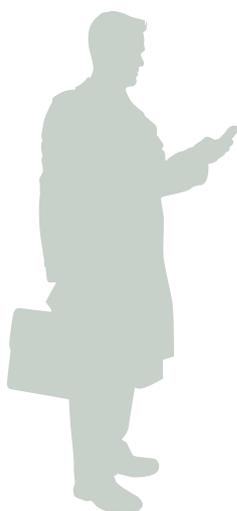


Source : Bilans sociaux UTP 1997 à 2007

## 4.2. Investissements consacrés au plan de formation

Les investissements consacrés au plan de formation dans les entreprises de la branche se sont stabilisés à 2,7 % de leur masse salariale entre 2006 et 2007.

Rappelons que ce niveau de participation au plan de formation reste à un niveau bien supérieur aux obligations conventionnelles (pour mémoire, 0,9 % de la masse salariale auquel s'ajoute une contribution conventionnelle obligatoire de 0,2 % de la masse salariale afin de financer les actions de formation relatives à la sécurité des personnes et des biens et à la validation des acquis de l'expérience).



	2005	2006	2007
<b>Montant des investissements en plan de formation</b>			
En euros	23 491 200	27 690 100	28 211 500
En % de la masse salariale des entreprises de la branche	2,4	2,7	2,7

### ■ Par classe d'entreprises

En euros			
<b>Classe 1</b>	18 275 100	22 125 400	21 354 800
<b>Classe 2</b>	4 290 000	4 710 600	5 781 400
<b>Classe 3</b>	926 100	854 100	1 075 300
<b>En % de la masse salariale des entreprises de la branche</b>			
<b>Classe 1</b>	2,4	3,1	3
<b>Classe 2</b>	1,7	1,9	2,3
<b>Classe 3</b>	1,6	1,5	1,7

## 4.3. Nature des stages de formation

(En pourcentage par rapport au total des heures de formation)

D'année en année, les stages relatifs à la technique professionnelle représentent la majeure partie des stages de formation (65,5 %). Viennent ensuite les stages consacrés à l'hygiène et à la sécurité (8 %) et ceux relatifs à la gestion des situations conflictuelles ou sécurité des personnes et des biens (7,4 %). Ces derniers font l'objet d'un financement spécifique additionnel au plan de formation en vertu de l'accord-cadre du 17 avril 2007 relatif à la sécurité des personnes et des biens dans les entreprises de transport public urbain (rappelons que ce financement était déjà prévu dans l'accord-cadre du 11 juin 2002 sur la sécurité des personnes et des biens).

	2005	2006	2007
<b>Hygiène et sécurité</b>	5,1 %	7,5 %	8 %
<b>Gestion des situations conflictuelles ou sécurité des personnes et des biens</b>	9,2 %	9 %	7,4 %
<b>Technique professionnelle</b>	70,6 %	65,1 %	65,5 %
<b>Bureautique et informatique</b>	3,5 %	4,4 %	5,3 %
<b>Gestion</b>	0,8 %	1,9 %	1,3 %
<b>Management</b>	3,4 %	4,8 %	3,8 %
<b>Langues étrangères</b>	0,1 %	0,2 %	0,2 %
<b>Développement personnel</b>	4,8 %	4,5 %	6,2 %
<b>Autres</b>	2,5 %	2,6 %	2,3 %

■ Répartition des formations selon le dispositif

	2005		2006		2007	
	Plan de formation (0,9 % + 0,2 %)	Congé individuel de formation (CIF)	Plan de formation (0,9 % + 0,2 %)	Congé individuel de formation (CIF)	Plan de formation (0,9 % + 0,2 %)	Congé individuel de formation (CIF)
Hygiène et sécurité	100 %	0 %	99 %	1 %	100 %	0 %
Gestion des situations conflictuelles ou sécurité des personnes et des biens	100 %	0 %	100 %	0 %	100 %	0 %
Technique professionnelle	96,9 %	3,1 %	97,1 %	2,9 %	93,4 %	6,6 %
Bureautique et informatique	95,7 %	4,3 %	96,4 %	3,6 %	96,8 %	3,2 %
Gestion	92,8 %	7,2 %	92,9 %	7,1 %	74,6 %	25,4 %
Management	98,8 %	1,2 %	100 %	0 %	99,6 %	0,4 %
Langues étrangères	83,3 %	16,7 %	35,4 %	64,6 %	42 %	58 %
Développement personnel	52,1 %	47,9 %	39,4 %	60,6 %	26,7 %	73,3 %
Autres	90,4 %	9,6 %	91,2 %	8,8 %	71,2 %	28,8 %

## 4.4. Nombre de stagiaires

Le nombre de salariés ayant bénéficié d'une formation professionnelle a connu une nette progression en 2007 (+12,6 %) et en 2006 (+5,2 %). 82,7 % des salariés des entreprises de notre panel ont ainsi pu bénéficier d'un stage de formation en 2007 contre 74,7 % en 2006 et 71,6 % l'année précédente.

Notons que cette augmentation se retrouve principalement dans les réseaux de la classe 1 et de la classe 3 (cf. tableau ci-contre).

	2005	2006	2007
<b>Salariés ayant suivi une formation</b>			
En nombre	28 695	30 175	33 991
Dont stagiaires au titre du 0,2%	3 438	5 843	3 556
En % de l'effectif total des entreprises de la branche	71,6 %	74,7 %	82,7 %

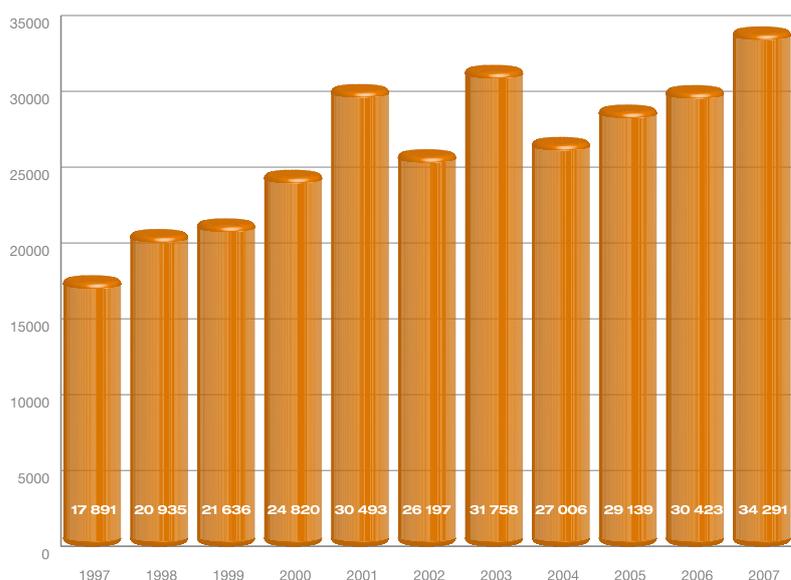
■ Par classe d'entreprises

En nombre	2005	2006	2007
<b>Classe 1</b>	22 606	22 179	25 536
<b>Classe 2</b>	4 863	6 989	7 162
<b>Classe 3</b>	1 226	1 007	1 293
En % de l'effectif total des entreprises de la classe			
<b>Classe 1</b>	83,7 %	81,6 %	92,2 %
<b>Classe 2</b>	47,9 %	68,2 %	69,3 %
<b>Classe 3</b>	41,7 %	34,1 %	42,3 %

■ Par catégorie professionnelle

	2005		2006		2007	
	Nombre de salariés ayant suivi une formation	en % du nombre total de stagiaires	Nombre de salariés ayant suivi une formation	en % du nombre total de stagiaires	Nombre de salariés ayant suivi une formation	en % du nombre total de stagiaires
Cadres Ingénieurs	544	1,9 %	657	2,2 %	969	2,8 %
Maîtrises techniciens	6 809	23,7 %	6 940	23 %	7 464	22 %
Employés	1 498	5,2 %	1 563	5,2 %	1 797	5,3 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	16 298	56,8 %	17 913	59,3 %	20 659	60,8 %
Ouvriers non roulants	3 546	12,4 %	3 102	10,3 %	3 102	9,1 %

## ■ Évolution du nombre de salariés ayant suivi une formation (données brutes sur onze ans)



Source : Bilans sociaux UTP 1997 à 2007

## 4.5. Nombre d'heures de stage

Le nombre d'heures de formation professionnelle suivies par les salariés des entreprises de la branche connaît une augmentation entre 2006 et 2007 (+9 %), mais moins soutenue par rapport à celle observée entre 2005 et 2006 (+19 %).

Corrélativement, le nombre moyen d'heures de formation par stagiaire s'est élevé à 23 heures en 2007 contre 23,8 heures l'année précédente, ce qui représente un léger repli par rapport à l'augmentation constatée entre 2005 et 2006.

	2005	2006	2007
Nombre d'heures de stage	603 249	718 265	782 661
Nombre moyen d'heures de stage par stagiaire	21	23,8	23

### ■ Par classe d'entreprises

Nombre d'heures de stage			
Classe 1	485 141	582 695	634 237
Classe 2	100 977	119 036	129 910
Classe 3	17 131	16 534	18 514
Nombre moyen d'heures de stage par stagiaire			
Classe 1	21,5	26,3	24,8
Classe 2	20,8	17	18,1
Classe 3	14	16,4	14,3

### ■ Par catégorie professionnelle

	2005			2006			2007		
	Nombre d'heures de stage	Nombre d'heures par stagiaire	En % du nombre total des heures de stages	Nombre d'heures de stage	Nombre d'heures par stagiaire	En % du nombre total des heures de stages	Nombre d'heures de stage	Nombre d'heures par stagiaire	En % du nombre total des heures de stages
<b>Cadres Ingénieurs</b>	10 800	19,9	1,8 %	12 525	19,1	1,7 %	15 408	15,9	2 %
<b>Maîtrises techniciens</b>	119 006	17,5	19,7 %	154 082	22,2	21,5 %	153 434	20,6	19,6 %
<b>Employés</b>	27 960	18,7	4,6 %	28 000	17,9	3,9 %	33 417	18,6	4,3 %
<b>Ouvriers roulants (conducteurs)</b>	362 473	22,2	60,1 %	443 478	24,8	61,7 %	499 420	24,2	63,8 %
<b>Ouvriers non roulants</b>	83 010	23,4	13,8 %	80 180	25,8	11,2 %	80 982	26,1	10,3 %

## 4.6. Droit individuel à la formation (DIF)

Le DIF a connu une augmentation importante puisque 1 878 salariés ont bénéficié de ce dispositif en 2007 (4,6 % de l'effectif total), contre 822 en 2006 (2 % de l'effectif total). Le nombre moyen d'heures de formation effectué par ces salariés a également augmenté, passant ainsi de 17 heures en 2006 à 25 heures en 2007.

Comme en 2006, les formations en informatique et en langues étrangères figurent parmi les plus demandées, suivies par d'autres formations très hétérogènes comme le secourisme ou des stages de développement personnel. Rappelons que le DIF est un nouveau dispositif issu de la réforme de la formation professionnelle et que chaque salarié acquiert 20 heures de formation par an au titre du DIF.

	2006				2007			
	Nombre de salariés	En % de l'effectif total	Nombre d'heures	Nombre d'heures moyen effectué par salarié	Nombre d'heures de stage	En % de l'effectif total	Nombre d'heures	Nombre d'heures moyen effectué par salarié
<b>Cadres Ingénieurs</b>	45	5,7 %	929	21	70	8,8 %	1 052	15
<b>Maîtrises techniciens</b>	176	2,7 %	3 206	18	373	5,5 %	7 479	20
<b>Employés</b>	84	3,4 %	1 462	17	147	6 %	3 912	27
<b>Ouvriers roulants (conducteurs)</b>	488	1,8 %	7 946	16	1 200	4,4 %	32 485	27
<b>Ouvriers non roulants</b>	29	0,8 %	556	19	88	2,5 %	1 256	14
<b>TOTAL</b>	<b>822</b>	<b>2 %</b>	<b>14 099</b>	<b>17</b>	<b>1 878</b>	<b>4,6 %</b>	<b>46 184</b>	<b>25</b>

## 4.7. Périodes de professionnalisation

Le nombre de salariés ayant suivi une période de professionnalisation est resté stable, passant ainsi de 871 salariés en 2006 à 883 salariés en 2007 (soit plus de 2 % de l'effectif total des entreprises de notre panel). Comme en 2006, ce sont les conducteurs et les ouvriers non roulants qui ont principalement bénéficié des périodes de professionnalisation (respectivement 2,1 % et 3,5 % de l'effectif des entreprises de la branche), notamment pour des habilitations à la conduite du tramway et pour le passage de l'examen du permis C ou D.

	2006		2007	
	Nombre de salariés	En % de l'effectif total	Nombre de salariés	En % de l'effectif total
<b>Cadres Ingénieurs</b>	2	0,3 %	3	0,4 %
<b>Maîtrises techniciens</b>	99	1,5 %	135	2 %
<b>Employés</b>	6	0,2 %	37	1,5 %
<b>Ouvriers roulants (conducteurs)</b>	635	2,3 %	584	2,1 %
<b>Ouvriers non roulants</b>	129	3,7 %	124	3,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>871</b>	<b>2,2 %</b>	<b>883</b>	<b>2,1 %</b>



## 4.8. Contrats d'apprentissage, contrats de professionnalisation et contrats aidés

Comme les années précédentes, le nombre de contrats d'apprentissage conclus par les salariés des entreprises de transport public urbain connaît une augmentation : 135 de ces contrats ont ainsi été conclus en 2007, contre 112 en 2006 et 93 l'année précédente.

De la même façon, le nombre de contrats de professionnalisation connaît une augmentation, mais plus soutenue : de 93 contrats conclus en 2005, ce chiffre est passé à 261 en 2006 et à 341 en 2007. Rappelons que les contrats de

professionnalisation remplacent les contrats de qualification depuis 2005, étant précisé que ces derniers ne peuvent plus être conclus depuis cette date.

A l'inverse, les autres types de contrats aidés connaissent une diminution significative puisque 32 d'entre eux ont été conclus en 2007, contre 40 en 2006 et 65 en 2005. Notons que cette baisse s'observe essentiellement pour la catégorie des contrats initiative emploi (20 contrats conclus en 2007 contre 36 en 2006 et 62 l'année précédente).

### ■ Contrats d'apprentissage

	En cours au 31 déc. 2005	En cours au 31 déc. 2006	En cours au 31 déc. 2007
Contrats d'apprentissage	143	154	188
	Dont conclus en 2005	Dont conclus en 2006	Dont conclus en 2007
Contrats d'apprentissage	93	112	135

### ■ Contrats de professionnalisation

	En cours au 31 déc. 2005	En cours au 31 déc. 2006	En cours au 31 déc. 2007
Contrats de professionnalisation	94	295	388
	Dont conclus en 2005	Dont conclus en 2006	Dont conclus en 2007
Contrats de professionnalisation	93	261	341

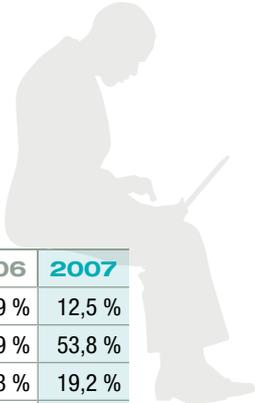
### ■ Autres types de contrats aidés

	En cours au 31 déc. 2005	En cours au 31 déc. 2006	En cours au 31 déc. 2007
Contrats emploi solidarité / emploi consolidé (CES/CEC)	8	3	1
Contrats initiative emploi	134	115	48
Contrats emploi jeune	32	8	0
Contrats jeune (loi Fillon)	7	3	5
Contrats adultes relais	12	14	19
<b>TOTAL</b>	<b>193</b>	<b>143</b>	<b>73</b>
	Dont conclus en 2005*	Dont conclus en 2006*	Dont conclus en 2007*
Contrats emploi solidarité / emploi consolidé (CES/CEC)	2	0	0
Contrats initiative emploi	62	36	20
Contrats emploi jeune			
Contrats jeune (loi Fillon)	1	2	4
Contrats adultes relais	0	2	8
<b>TOTAL</b>	<b>65</b>	<b>40</b>	<b>32</b>

\* Les cases en gris correspondent aux contrats qui ne peuvent plus être conclus à compter de 2005.

## 4.9. Niveau de formation du personnel embauché

Comme les années précédentes, le niveau de formation du personnel recruté dans les entreprises de notre panel connaît peu d'évolutions. La part des salariés embauchés au niveau V de l'Education nationale, qui représente la majorité des recrutements, reste à un niveau stable (53,8 % en 2007 contre 53,9 % en 2006 et 52,9 % l'année précédente) tandis que la part des salariés embauchés au niveau VI de l'Education nationale, qui avait connu une diminution entre 2005 et 2006 (18,7 % à 10,9 %), passe à 12,5 % des recrutements en 2007.



	2005	2006	2007
Niveau VI	18,7 %	10,9 %	12,5 %
Niveau V (BEP/CAP)	52,9 %	53,9 %	53,8 %
Niveau IV (BAC)	17,8 %	19,3 %	19,2 %
Niveau III (BTS)	7,1 %	10,6 %	8,3 %
Niveau I et II (Bac +3 et plus)	3,5 %	5,3 %	6,2 %

## 4.10. Bilan d'activité de la section transports urbains de l'OPCA Transports

(Données fournies par l'OPCA Transports)

Avec 7,95 M€ versés à l'OPCA Transports en 2007 (7,42 M€ en 2006) au titre du 0,5 % «financement des priorités de formation» et du 0,2 % «actions prioritaires de formation», les transports urbains demeurent le deuxième contributeur derrière les marchandises et avant les interurbains de voyageurs.

### 0,5 % «financement des priorités de formation de branche».

L'accord de branche du 31 mars 2005 «relatif à l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie professionnelle» prévoit une contribution obligatoire de 0,5 % de la masse salariale des entreprises destinée notamment à financer les priorités de formation définies par la branche. L'article 1 de l'accord du 31 mars 2005 dresse la liste de ces priorités.

Les chiffres publiés ci-après correspondent à la dernière collecte du 0,5 % opérée en 2007 sur la masse salariale 2006.

En 2007, le nombre de contrats en alternance ayant fait l'objet d'un financement de l'OPCA connaît une diminution, s'établissant ainsi à 298 contrats cette année-là contre 382 en 2006.

A l'inverse, les formations au titre des périodes de professionnalisation et du droit individuel à la formation (DIF), qui ont été créées à la suite de la réforme de la formation professionnelle, sont en nette augmentation, particulièrement pour le DIF : 981 périodes de professionnalisation en 2007 contre 882 en 2006, et 1 210 formations au titre du DIF contre 736 l'année précédente ont ainsi été financées par l'OPCA transports.

Pour la deuxième année consécutive, l'écart entre la collecte des fonds (5,54 M€ en 2007 contre 5,12 M€ en 2006) et les engagements au titre du 0,5 % «actions prioritaires» de la branche (6,58 M€ en 2007 contre 7,31 M€ l'année précédente) affiche un résultat négatif : il s'établit ainsi à -1,04 M€ en 2007 et à -2,19 M€ en 2006. Ce

résultat s'explique notamment par le développement des nouveaux dispositifs de formation professionnelle, comme le DIF ou les périodes de professionnalisation, obligeant

désormais l'OPCA à encadrer plus fortement les conditions de remboursement de ces actions de formation.

	Exercice 2005	Exercice 2006	Exercice 2007
Montant de la collecte (en M€)	5,37	5,12	5,54
Engagements (en M€)	2,35	7,31	6,58
Nombre de contrats financés	108	382	298
Nombre de périodes de professionnalisation financées	26	882	981
Nombre de formations au titre du DIF financées	-	736	1 210
Ecart entre la collecte et les engagements (en M€)	3,03	- 2,19	-1,04

### 0,2 % actions prioritaires de formation spécifiques

L'accord de branche sur la formation professionnelle du 19 novembre 1996 avait défini deux types de formations prioritaires, qui ont été reconduites par l'accord de branche du 20 mai 2003 puis par l'accord de branche du 31 mars 2005 «relatif à l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie professionnelle», à savoir :

– les formations sécurité (gestion des situations conflictuelles) ;

– les formations effectuées dans le cadre de la validation des acquis de l'expérience.

Ce même accord prévoit un financement spécifique pour ces actions prioritaires consistant en un versement par chaque entreprise de la branche de 0,2 % de leur masse salariale à l'OPCA Transports.

	Exercice 2005	Exercice 2006	Exercice 2007*
<b>Collecte (en €)</b>	<b>2 007 000</b>	<b>2 373 000</b>	<b>2 412 000</b>
<b>Engagements (en €)</b>			
Au titre de la validation des acquis professionnels	0	0	0
au titre de la sécurité	1 687 000	1 605 000	1 299 000
<b>TOTAL</b>	<b>1 687 000</b>	<b>1 605 000</b>	<b>1 299 000</b>
<b>Nombre de stagiaires</b>			
Au titre de la validation des acquis professionnels	0	0	0
au titre de la sécurité	4 447	4 270	3 419
<b>TOTAL</b>	<b>4 447</b>	<b>4 270</b>	<b>3 419</b>

\* Chiffres provisoires fournis par l'OPCA Transports, arrêtés au 30 avril 2008.

NB : Les chiffres de l'exercice 2006 ont fait l'objet d'un réajustement dans la mesure où les chiffres publiés l'année précédente, fournis par l'OPCA Transports, n'étaient que provisoires.



# Le contexte économique national et international en 2007

## ■ Les grands indicateurs économiques

Affichant près de 4 % de croissance en 2007, le PIB mondial a fait preuve d'une bonne tenue malgré de nombreux soubresauts : flambée des prix des matières premières agricoles, records historiques du prix du baril de pétrole, crise des « subprimes » aux Etats-Unis qui n'a pas encore montré toute son ampleur, etc. Les pays émergents, notamment la Chine et l'Inde ont fortement contribué au maintien du rythme de croissance de l'économie mondiale, prenant le relais des pays industrialisés qui montraient des signes de faiblesse. Ainsi, le PIB asiatique (hors Japon) a progressé de plus de +9 % (une performance supérieure à celle de 2006) tandis que la zone euro, fortement affectée par le renchérissement de sa monnaie, devait se contenter de +2,6 %, les Etats-Unis de +2,3 %, et le Japon, de +1,9 %, tous se heurtant à un ralentissement de leur économie par rapport à 2006.

Les pays émergents ont par ailleurs joué un rôle de plus en plus actif dans la création de richesse au sein de l'économie mondiale. L'émergence d'une classe moyenne en Inde et en Chine notamment, fait jouer à ces pays non plus le seul rôle d'exportateurs, mais également d'importateurs de produits manufacturés.

La situation est toute autre dans les pays industrialisés, où c'est justement la consommation des ménages qui s'est montrée défailante en 2007 : cette dernière a en effet ralenti tant dans la zone euro qu'aux Etats-Unis et au Japon, or elle est généralement le principal moteur de la croissance. Le durcissement des conditions d'accès aux crédits est venu ajouter une dose de morosité dans les « vieilles » économies, qui ont amorcé une année 2008 qui s'annonce encore plus difficile.



La situation en France ne fait pas exception : la consommation des ménages a ralenti tout au long de l'année, à mesure que l'inflation grandissait. Ainsi, si les résultats de l'année ne sont pas alarmants (+2,1 % en volume pour la consommation des ménages et +1,5 % d'inflation), ils masquent de fortes disparités entre le premier et le second semestre.

Autre motif d'inquiétude : le déficit commercial s'est de nouveau nettement creusé pour atteindre 32 milliards d'euros, un record. Les échanges de produits manufacturés sont naturellement les plus gros contributeurs de ce déficit (pour 33,5 milliards d'euros), et plus particulièrement les biens de consommation (les importations dépassent de 20,3 milliards d'euros les exportations), tandis que les échanges de produits énergétiques sont déficitaires de 21,8 milliards d'euros, déficit pourtant moindre qu'en 2006 grâce au renchérissement du cours de l'euro, les transactions étant souvent réglées en dollars.

Au final, la bonne nouvelle pour l'économie française provient des entreprises, qui ont maintenu un rythme de croissance dynamique de leurs investissements. La production industrielle est en effet restée bien orientée (+1,5 % en volume, mieux qu'en 2006), grâce à des secteurs tels que les matériels de transport (aéronautique, automobile) et la pharmacie, tandis que le marché de la construction demeurait le plus dynamique (+3,6 %) bien qu'accusant un nouveau ralentissement de sa croissance.

	2006	2007	2008 (p)
<b>PIB en volume</b> (moyenne annuelle)	+2,2 %	+1,9 %	+1,9 %
<b>Evolution de la production</b> (en volume)	+2,3 %	+2,2 %	↗
<b>Indice des prix à la consommation</b> (moyenne annuelle)			
- avec tabac	+1,6 %	+1,5 %	+2,1 %
- sans tabac	+1,7 %	+1,5 %	+2,1 %
<b>Dépenses de consommation des ménages</b> (en volume)	+2,3 %	+2,1 %	↗
<b>Exportations</b> (en volume)	+6,3 %	+2,7 %	↗
<b>Importations</b> (en volume)	+7,1 %	+3,6 %	↗
<b>Investissement des entreprises non financières</b> (en volume)	+4,6 %	+4,9 %	→

Source : INSEE, Prévisions : Dexia Crédit Local via Coe-Rexecode

## ■ Le marché du travail

294 200 nouveaux postes ont été créés dans le secteur marchand en 2007 en France, c'est 106 000 de plus qu'en 2006. Mais ces créations se sont largement concentrées sur le premier semestre, les entrepreneurs devenant de plus en plus attentistes à mesure que la conjoncture économique se dégradait. Par ailleurs, le secteur du bâtiment, traditionnel pourvoyeur d'emplois, a montré des signes de ralentissement dans son offre.

**Activité et conditions d'emploi :** 84,3 % des travailleurs français employés dans des entreprises de plus de 10 salariés travaillaient à temps complet au quatrième trimestre 2007. Parmi ceux-ci, 77,9 % travaillaient entre 35 et 36 heures par semaine (4,5% entre 32 et 35 heures, 8,7 % entre 36 et 39 heures et 8,9 % plus de 39 heures).

Atteignant 15,7 % des salariés tous secteurs confondus, le temps partiel est majoritairement plébiscité dans les petites entreprises (de 10 à 19 salariés, où il touche 18,4% de salariés) ou, à l'inverse, dans les très grosses entreprises (+ de 500 salariés, où il concerne 16,5 % des employés).

Pour ce qui est des contrats à durée déterminée, dont la proportion a sensiblement augmenté en 2007 passant de 6,6 % des salariés à 6,9 %, les

disparités sont moins nettes selon la taille des entreprises. Globalement, leur part dépasse légèrement 7 % dans les entreprises de moins de 100 salariés (entre 7,2 % et 7,4 % selon la taille) tandis qu'elle s'inscrit à un niveau compris entre 6,4 % et 6,8 % dans les plus grosses.

Les disparités sectorielles concernant les conditions d'emploi s'expliquent en partie par le fait que certains secteurs, à l'instar de l'industrie, de la construction, de l'informatique ou encore des services à la personne manquent cruellement de main d'œuvre ou éprouvent de réelles difficultés à recruter. Ces secteurs souffrent soit d'un problème de valorisation des métiers qu'ils offrent, soit d'un manque de personnel qualifié sur le marché du travail (informatique) pour les autres, ou encore d'une inadéquation entre leur offre (temps partiel, CDD pour les services à la personne) et la demande d'emploi des Français.

	% de salariés en CDD		% de salariés à temps partiel	
	4 <sup>e</sup> trimestre 2006	4 <sup>e</sup> trimestre 2007	4 <sup>e</sup> trimestre 2006	4 <sup>e</sup> trimestre 2007
<b>Ensemble</b>	6,6 %	6,9 %	15,4 %	15,7 %
Industries agricoles et alimentaires	6,3 %	6,4 %	6,6 %	6,3 %
Industrie des biens de consommation	4,6 %	4,5 %	8,4 %	8,6%
Industrie automobile	2,3 %	2,5 %	2,7 %	3,1%
Industrie des biens d'équipement	3,1 %	3,2 %	4 %	4 %
Industrie des biens intermédiaires	3,4 %	3,3 %	4,5 %	4,1 %
Energie	2 %	2,1 %	13,3 %	12,7 %
Construction	4,6 %	4,8 %	3,5 %	3,4 %
Commerce	7,8 %	7,8 %	19,5 %	19,5 %
Transports	4,9 %	4,7 %	8,5 %	8,4 %
Activités financières	4,2 %	4,3 %	11,9 %	12 %
Activités immobilières	5,1 %	5,2 %	13,1 %	11,3 %
Services aux entreprises	7,6 %	8,7 %	21,8 %	22,9 %
Services aux particuliers	13 %	12,4 %	31,1 %	31,1 %
Education, santé, action sociale	10,6 %	10,7 %	30,4 %	30,1 %

Source : Enquête trimestrielle sur les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (ACEMO), entreprises de 10 salariés ou plus, DARES

## Salaires

Les évolutions de salaires ont été très proches d'une catégorie socioprofessionnelle à une autre en 2007, à l'instar de 2006. Si les ouvriers constituaient toujours la catégorie dont les salaires étaient les plus revalorisés, la progression de ces derniers ne s'est pas nettement démarquée de la hausse des rétributions des autres catégories. Ainsi, les rémunérations ont augmenté en moyenne de +2,6 %, avec un maximum de +2,7 % pour les ouvriers et un minimum de +2,5 % pour les cadres. Le fait marquant de l'année fut la revalorisation de +2,1 % du SMIC à l'été. Alors qu'il progressait depuis plusieurs années plus rapidement que les

salaires mensuels de base, sa hausse en 2007 s'est inscrite nettement en dessous de l'évolution de ces derniers.

Du côté de l'évolution des salaires par grands secteurs d'activité, c'est le bâtiment qui a procédé aux revalorisations les plus notables : +3,1 % pour l'ensemble de ses salariés, avec, là encore, un avantage aux ouvriers : +3,2 % en moyenne. A l'inverse, le secteur des services aux particuliers, où la part des contrats à durée indéterminée est la plus élevée comme le temps partiel, l'évolution des salaires n'a pas excédé +2,4 % en 2007, avec seulement +1,9 % pour les cadres.

<i>Valeur et progression en moyenne annuelle</i>	2006	2007
<b>SMIC (horaire/brut)</b>	+3 %	8,44 € (au 1 <sup>er</sup> juillet), soit +2,1 %
<b>Plafond de la Sécurité Sociale (mois)</b>	+2,9 %	2 682 € (au 1 <sup>er</sup> janvier), soit +3,6 %
<b>Taux de salaire horaire ouvrier*</b>	+3 %	+2,8 %
<b>Taux de salaire mensuel de base*</b>	+2,8 %	+2,7 %

\* Hors agriculture

Sources : INSEE, DARES

Catégories socioprofessionnelles (hors agriculture)	Variation annuelle des salaires mensuels de base 2007/2006
<b>Ensemble des salariés</b>	+2,6 %
Ouvriers	+2,7 %
Employés	+2,6 %
Professions intermédiaires	+2,6 %
Cadres	+2,5 %

Source : ACEMO, DARES



## ■ Chômage

Le taux de chômage s'est établi à 7,5 % au 4<sup>e</sup> trimestre 2007 en France métropolitaine, ce qui correspond à 2,084 millions de chômeurs sur le territoire. Ce résultat constitue une baisse de près d'un point par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre 2006.

Contrairement aux années précédentes, la baisse du taux de chômage a profité à l'ensemble des catégories de demandeurs d'emploi. Certes, les jeunes et les femmes demeurent les plus fragiles, mais ils ne sont pas en reste puisque les moins de 25 ans sont ceux dont la proportion de chômeurs dans la population active a le plus sensiblement baissé (-4 points pour les hommes et -2,8 points pour les femmes). Au final, ce sont les populations traditionnellement les plus à l'abri des

aléas du marché du travail, à savoir les hommes de 25 à 49 ans qui ont enregistré la moins forte baisse de leur taux de chômage sur l'année (-0,5 point).

Deux ombres viennent néanmoins ternir ce tableau encourageant pour 2007 : le taux de sous-emploi (travailleurs à temps partiel souhaitant travailler davantage) est resté à un niveau toujours élevé, ce qui prouve que le marché du travail n'apporte pas à ce jour de réponse à davantage de Français que le taux de chômage tend à l'indiquer. D'autre part, la hausse totale du nombre d'emplois créés en France en 2007 (+1,8 %) est restée inférieure à la variation du PIB déjà fort peu dynamique (+1,9 %), ce qui laisse augurer que le mouvement de baisse du chômage pourrait vite s'essouffler, d'autant que les facteurs démographiques qui ont largement contribué à sa réduction (départ en retraite des « papy boomers ») vont eux aussi se tarir.

Taux de chômage en France métropolitaine (au sens du Bureau International du Travail : demandeurs / pop. active)	4 <sup>e</sup> trimestre 2006	4 <sup>e</sup> trimestre 2007
<b>Ensemble</b>	8,4 %	7,5 %
<b>Hommes</b>	8 %	7 %
moins de 25 ans	21,5 %	17,5 %
de 25 à 49 ans	6,8 %	6,3 %
49 ans et plus	5,7 %	4,6 %
<b>Femmes</b>	8,9 %	8 %
moins de 25 ans	21,6 %	18,8 %
de 25 à 49 ans	8,4 %	7,6 %
49 ans et plus	5,8 %	5,1 %

Source : INSEE



## ■ Les ressources financières des collectivités locales

Le compte des collectivités locales regroupe à la fois les collectivités territoriales à compétence générale (communes, départements, régions), les groupements de communes à fiscalité propre (communautés de communes, d'agglomérations et urbaines, syndicats d'agglomérations nouvelles), les syndicats intercommunaux et les régies des collectivités locales.

L'année 2007 s'est traduite par un ralentissement du rythme de progression des recettes comme des dépenses. L'année 2008 marquera un tournant dans le budget des collectivités locales car le calendrier électoral, avec la perspective des scrutins municipal et départemental en début d'année, mettra un coup d'arrêt aux projets d'investissement, avant une reprise les années suivantes.

**Les recettes courantes** ont progressé de 5,2 % en 2007. **Les recettes fiscales** se sont élevées à 103,3 milliards d'euros, composés pour 62,1 milliards du produit des 4 taxes directes locales (taxe d'habitation, taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, taxe professionnelle), pour 10,7 milliards des nouvelles ressources fiscales (TIPP des départements et des régions, taxe spéciale sur les conventions d'assurance et taxe additionnelle à la taxe d'apprentissage), pour 27,5 milliards des autres recettes fiscales (droits de mutation, versement transport, cartes grises, taxe d'enlèvement des ordures ménagères) et pour 2,9 milliards de compensations fiscales.

**Les dotations de l'Etat** ont évolué selon les règles fixées par le contrat de croissance de solidarité. Le concours de l'Etat est désormais indexé sur la hausse prévisionnelle des prix (hors tabac) et sur une fraction (1/3) de la croissance en volume du PIB de l'année précédente. Pour l'année 2007, leur progression a atteint +3,2 %.

**Les autres recettes de fonctionnement** incluent des produits domaniaux, des produits financiers, des recettes tarifaires ou des versements de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie. Sont venues s'ajouter, en 2007, le transfert du

Fonds de mobilisation départementale pour l'insertion et de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie, dont une partie est destinée à couvrir les dépenses d'allocation personnalisée d'autonomie.

**Les dépenses de gestion** regroupent trois grands postes : les charges de personnel (36 %), les achats de biens et services (31 %) et les transferts versés et autres dépenses (33 %). Leur progression a atteint +5,7 % en 2007.

**Les charges de personnel** ont progressé de +8,2 % en 2007. L'intégration des personnels techniciens, ouvriers et de service de l'éducation nationale aux départements ou aux régions (45 000 personnes au total) explique en grande partie cette croissance très vive. Il en sera de même en 2008 avec le transfert des directions départementales de l'équipement.

**Les achats de biens et services** ont représenté 41,6 milliards d'euros en 2007 (+3,5 %). Leur croissance s'explique en grande partie par la hausse du prix de l'énergie (10 % du budget d'une commune, hors masse salariale) qui s'est répercutée sur le coût du ramassage scolaire, de l'enlèvement des ordures ménagères ou encore de l'éclairage public.

**Les transferts versés et autres dépenses** concernent notamment les prestations sociales versées aux ménages, le RMI, l'allocation personnalisée d'autonomie, la prestation de compensation du handicap. En hausse de +5,2 % en 2007, ils progresseront encore de +3,1 % en 2008 avec la mise en place du revenu de solidarité active (RSA), qui sera expérimenté dans une quarantaine de départements volontaires.

**Les dépenses d'investissement** sont composées à 90 % de dépenses d'équipement direct. Elles ont progressé de +6,7 % en 2007, portées par les projets de transport en commun en site propre ainsi que de rénovation urbaine qui y sont liés et qu'il était urgent d'achever avant les échéances électorales.

		Montant 2007	Crois. 06/07	Montant 2008	Crois. 07/08
<b>Recettes</b>	Recettes fiscales	103,3 Md €	+6,4 %	107,3 Md €	+4,7 %
	Dotations de l'Etat	62,1 Md €	+3,2 %	64,5 Md €	+3,7 %
	Autres recettes	43,6 Md €	+1,7 %	45 Md €	+1,1 %
	<b>Total</b>	<b>174,6 Md €</b>	<b>+5,2 %</b>	<b>181,5 Md €</b>	<b>+4 %</b>
<b>Dépenses</b>	Charges de personnel	47,6 Md €	+8,2 %	51,5 Md €	+8,1 %
	Achats de biens et services	41,6 Md €	+3,5 %	43,2 Md €	+3,8 %
	Transferts et autres dépenses	43,5 Md €	+5,2 %	44,9 Md €	+3,1 %
	<b>Total</b>	<b>132,7 Md €</b>	<b>+5,7 %</b>	<b>139,5 Md €</b>	<b>+5,1 %</b>
<b>Epargne de gestion</b>		<b>41,8 Md €</b>	<b>+3,5 %</b>	<b>42 Md €</b>	<b>+0,4 %</b>
<b>Epargne brute</b>		<b>36,7 Md €</b>	<b>+2,4 %</b>	<b>36,5 Md €</b>	<b>-0,5 %</b>
<b>Dépenses d'investissement</b>		<b>53,4 Md €</b>	<b>+6,7 %</b>	<b>54,2 Md €</b>	<b>+1,5 %</b>

Source : Dexia Crédit Local, Les Finances Locales en France, Note de Conjoncture février 2008

## Le secteur Transports

Ce secteur comprend tous les types de modes : aérien, routier, ferroviaire et maritime et tous les types de transports : marchandises et voyageurs.

Les données présentées sont essentiellement issues de la version provisoire du 45<sup>e</sup> rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation sur les premiers résultats de l'année 2007 (mars 2008), réalisé par le Service Economique, Statistiques et Prospective de la Direction des Affaires Economiques et Internationales du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables et par l'INSEE. Le rapport final paraîtra au cours de l'été 2008.

■ **La production totale des branches du transport** s'est de nouveau inscrite en forte hausse en 2007, après une année 2006 déjà remarquable. Le volume des prestations a progressé de +4,4 % dans son ensemble, avec une dynamique plus marquée pour ce qui est du transport de marchandises (+6,5 %). Le ralentissement de l'économie a néanmoins entamé les perspectives de la branche en fin d'année, limitant ainsi une progression portée jusqu'alors par l'industrie et la construction.

■ **Le transport des marchandises** : contrairement à 2006 où toutes les branches s'étaient inscrites à la hausse, l'année 2007, bien que plus dynamique dans son ensemble, s'est soldée par le recul de la production de trois branches du transport de marchandises. Le transport ferroviaire, qui avait amorcé une timide reprise en 2006, s'est de nouveau contracté en 2007 et ce malgré la montée en puissance des nouveaux opérateurs. La mauvaise saison céréalière et la réorientation des exportations de produits de

l'agriculture vers les pays voisins et non plus vers les pays plus lointains via les ports expliquent en grande partie ce recul. Il en va de même pour le transport fluvial dont l'activité s'est contractée de -5,7 % sur l'année.

■ **L'activité du transport de voyageurs** a enregistré une croissance en concordance avec la tendance à l'œuvre depuis le début des années 2000. En hausse de +3,8 % en 2007, elle a progressé à un rythme proche du rythme annuel moyen depuis 2000, à savoir +3,5 %. Exception faite du transport maritime de voyageurs, qui rebondit depuis 2 ans après 3 années de fort repli, l'ensemble des branches du transport de voyageurs progresse à un rythme régulier qui se traduit dans l'évolution annuelle moyenne sur 7 ans.

■ **La circulation automobile** a rebondi (+1,6 %) après trois années de baisse en 2007, et malgré le renchérissement du prix de l'essence. L'évolution du parc roulant (+1 %), et la hausse du parcours moyen (+0,6 %) ont contribué de concert à ce résultat. Autre fait marquant pour 2007 : la forte poussée de la circulation des deux roues à moteur (+5,5 %) due à l'accroissement du parc.

Croissance de la production* en volume	2006/2005	2007/2006	Évolution annuelle moyenne entre 2000 et 2007
<b>Transports de voyageurs</b>	+3,4 %	+3,8 %	+3,5 %
Transport ferroviaire de voyageurs (hors Transilien)	+4 %	+2,3 %	+2,5 %
Transports collectifs urbains de voyageurs ou routier de voyageurs (yc Transilien)	+2,1 %	+3,8 %	+3,2 %
Transport maritime de voyageurs	+2,9 %	+2 %	+0,2 %
Transport aérien de voyageurs	+4,5 %	+4,6 %	+4,5 %
<b>Transports de marchandises</b>	+5,2 %	+6,5 %	+2,5 %
Transport routier de marchandises	+4 %	+6,6 %	+2,2 %
Transport ferroviaire de marchandises	+0,1 %	-1,1 %	-4,2 %
Transport fluvial de marchandises	+2,3 %	-5,7 %	+0,7 %
Transport maritime de marchandises	+14,2 %	+10,3 %	+6,6 %
Transport aérien de marchandises	+5,4 %	+3,5 %	+3,2 %
Transport par conduites	+4,5 %	-2 %	-0,1 %
<b>Services auxiliaires de transports</b>	+3,2 %	+2,1 %	+1,6 %
<b>Ensemble des transports</b>	<b>+4,1 %</b>	<b>+4,4 %</b>	<b>+2,6 %</b>

\* L'indice de la production couvre l'ensemble des services de transports pour compte d'autrui (activités marchandes).

Source : MEDAD/SESP, Pré-rapport « Les Transports en 2007 »

# Le secteur des Transports Urbains de Voyageurs

Les données fournies ci-dessous concernent l'année 2006. Elles sont présentées plus en détail dans la brochure « Les chiffres-clés du transport public urbain de l'année 2006, édition 2007 », éditée en octobre 2007. Ce document est réalisé à partir d'une enquête menée conjointement par l'UTP, le GART, la DGMT et le CERTU. Les données relatives à l'année 2007 sont en cours de collecte et feront l'objet d'une publication détaillée à l'automne 2008.

Les résultats de l'année 2006 tranchent nettement avec ceux enregistrés en 2005. Le franc rebond du trafic, qui dépasse le seuil symbolique des 2 milliards de voyages en province tandis qu'il maintenait le cap de la croissance en Ile-de-France, contribue à double titre à l'embellie du secteur.

L'évolution des résultats entre 2005 et 2006 montre une nette amélioration des principaux indicateurs, et ce pour les différentes tailles d'agglomérations.

A la faveur d'un franc rebond du nombre de voyages (+4,4 %) et d'une hausse contenue de la population desservie (+0,4 %) comme des kilomètres produits (+1,6 %), les ratios tels que la fréquentation et le taux d'utilisation se sont améliorés. Ainsi, le nombre de voyages par habitant a frôlé la barre symbolique de 100 (pour s'établir à 99, soit +4 % d'augmentation sur un an) tandis que le nombre de voyages par kilomètre s'établissait à 3,5, en hausse de +2,4 %.

Seuls les résultats financiers altèrent quelque peu ce bilan. Certes, la recette par voyage a progressé de +1,1 % en 2006, mais son évolution n'a pas égalé celle de la dépense par voyage, qui a augmenté de +1,4 %. Logiquement, le taux de couverture s'est de nouveau dégradé, pour atteindre 37 %, soit un recul de -0,3 %. En effet, si les recettes commerciales ont cru de +5,6 % grâce à un nombre de voyageurs en nette évolution, les réseaux de province ont du faire face à la forte croissance de leurs dépenses d'exploitation, qui ont progressé de +5,9 % en 2006. Ceci s'explique en partie par la forte augmentation de leurs achats (+8 % en moyenne) en raison de la hausse du prix du gazole. Ainsi, la dégradation du ratio recettes/dépenses apparaît finalement limitée au regard de l'accroissement d'un poste qui représente près de 12 % des dépenses totales d'exploitation.

L'année 2005 avait laissé craindre une dégradation de la situation des transports publics dans les petites agglomérations. Le fort accroissement des territoires desservis au cours des années précédentes avait entamé la fréquentation des réseaux, qui dépassait à peine 37 voyages par habitant en 2005. L'année 2006 a permis de rétablir les résultats, grâce à un ralentissement de l'accroissement des dessertes (+0,2 %) et à un rebond notable des voyages (+4,4 %). Au final, le nombre de voyages par habitant s'est établi à 39.

Ces résultats sont naturellement sans commune mesure avec ceux des réseaux de plus de 250 000 habitants, puisque la fréquentation y atteint 135 voyages par habitant en 2006. Là aussi, l'accroissement de la population desservie a marqué le pas en 2006 (+0,2 %) tandis que les voyages progressaient de +5,4%. Pour autant, la hausse de l'offre kilométrique a été limitée (+1,6 %), notamment grâce aux TCSP inaugurés dans l'année et qui ont fourni les occasions de restructurer les réseaux.

L'année s'est en revanche achevée en demi-teinte pour les réseaux de taille intermédiaire (entre 100 000 et 250 000 habitants), qui ont à la fois dû faire face à un nouvel accroissement de leur desserte (+0,8 %) mais également à une progression du nombre de voyages nettement inférieure à celles constatées dans les autres classes (+1,5 %), ce qui a abouti à une hausse des recettes elle aussi limitée (+3,1 % contre +6,4 % pour les grands réseaux et +3,9 % pour les petits). Autre facteur handicapant pour les résultats, la production a progressé plus nettement que les voyages, faisant ainsi reculer le taux d'utilisation de -1,1 % (à 2,5 voyages par kilomètre). En toute logique compte tenu de ces résultats, c'est la situation financière des réseaux de taille moyenne qui a subi le plus net recul, avec un taux de couverture des dépenses qui s'est établi à 30,3 %, en retrait de 0,6 point par rapport à 2005.

Évolution annuelle en % (136 réseaux pris en compte)	Variation 2006/2005
Offre (km par habitant)	+1,6 %
Fréquentation (voyages par habitant)	+4 %
Taux d'utilisation	+2,4 %
Kilomètres par agent	-0,1 %
Coût kilométrique	+3,8 %
Recette par voyage	+1,1 %
Taux de couverture	-0,3 %

Source : « Les chiffres-clés du transport public urbain pour l'année 2006, édition 2007 », UTP



Les tableaux ci-dessous présentent les principales données globales ainsi que les ratios 2006, selon les trois strates de population retenues par l'UTP. Pour permettre des comparaisons

d'une année sur l'autre, il convient de ne retenir que les réseaux ayant communiqué les données analysées en 2005 et 2006, soit 136 réseaux.

Dans le premier tableau, figurent les données globales 2006 pour ces 136 réseaux de province et leurs indices de variation par rapport à 2005.

136 réseaux pris en compte	Population desservie en millions d'habitants	Voyages en millions	Kilomètres produits en millions	Effectif du personnel	Recettes commerciales en millions d'Euros	Dépenses de fonctionnement en millions d'Euros
<b>Données globales</b>	<b>20 788</b>	<b>2 067</b>	<b>591</b>	<b>42 974</b>	<b>1 023</b>	<b>2 767</b>
<b>Variation 2006/2005</b>	+0,4 %	+4,4 %	+2 %	+2,1 %	+5,6 %	+5,9 %

Le second tableau présente les ratios par habitant pour l'année 2006 ainsi que les taux de variation 2006/2005 pour les 3 classes de population.

136 réseaux pris en compte	Kilomètres par habitant	Voyages par habitant	Voyages par kilomètre	Kilomètres par agent	Recette par voyage (€)	Dépense par kilomètre	Dépense par voyage	Taux de couverture des dépenses
<b>+ de 250 000 hab. (22)</b>	<b>31,8</b>	<b>135</b>	<b>4,3</b>	<b>12 104</b>	<b>0,52</b>	<b>5,45</b>	<b>1,28</b>	<b>40,4 %</b>
<b>100 à 250 000 hab. (38)</b>	29,6	74	2,5	16 618	0,45	3,73	1,49	30,3 %
<b>- de 100 000 hab. (76)</b>	<b>17,5</b>	<b>39</b>	<b>2,2</b>	<b>18 140</b>	<b>0,41</b>	<b>3,26</b>	<b>1,46</b>	<b>28,1 %</b>
<b>moyenne province (136)</b>	28,5	99	3,5	13 764	0,5	4,68	1,34	37 %
Variations 2006/2005 en %	Offre kilométrique	Fréquentation	Taux d'utilisation		Coût kilométrique			R/D
<b>+ de 250 000 hab. (22)</b>	<b>+1,4 %</b>	<b>+5,1 %</b>	<b>+3,7 %</b>	<b>-0,7 %</b>	<b>+0,9 %</b>	<b>+4,7 %</b>	<b>+0,9 %</b>	<b>0 %</b>
<b>100 à 250 000 hab. (38)</b>	+1,8 %	+0,7 %	-1,1 %	+1,1 %	+1,5 %	+2,4 %	+3,5 %	-1,9 %
<b>- de 100 000 hab. (76)</b>	<b>+2,3 %</b>	<b>+4,2 %</b>	<b>+1,9 %</b>	<b>+0,6 %</b>	<b>-0,4 %</b>	<b>+2,2 %</b>	<b>+0,3 %</b>	<b>-0,7 %</b>
<b>moyenne province (136)</b>	+1,6 %	+4 %	+2,4 %	-0,1 %	+1,1 %	+3,8 %	+1,7 %	-0,3 %

Le tableau ci-dessous présente les données globales des 145 réseaux qui ont répondu à l'enquête statistique de l'exercice 2006.

Données globales en 2006	Population desservie en millions d'habitants	Longueur des lignes en km	Nombre de véhicules & rames en parc	Voyages en millions	Kms parcourus en millions	Effectif du personnel	Recettes commerciales en millions d'€*	Dépenses de fonctionnement en millions d'€
<b>144 réseaux de province</b>	21 464	34 625	15 632	2 083	601	43 690	1 029	2 789
<b>RATP total</b>	<b>7 416</b>	<b>4 534</b>	<b>5 292</b>	<b>2 865</b>	<b>212</b>	<b>42 934</b>	<b>3 556</b>	<b>3 114</b>
<b>145 réseaux (province + RATP)</b>	28 880	39 159	20 924	4 948	813	86 624	4 585	5 903

\* Les recettes de la RATP intègrent la compensation tarifaire du STIF, contrairement aux réseaux de province.



Réalisation et rédaction du bilan social : Département des affaires sociales - 01 48 74 73 22 - social@utp.fr  
Sylvette Mougey, chef du département – Benoît Juéry, chargé de mission – Jean-Marie Raymond, chargé de mission  
Olivier Missioux, chargé d'études juridiques – Roxane Blondin, assistante du département  
Rédaction des données économiques : Stéphanie Lopes d'Azevedo,  
chargée de mission au Département Clientèles Exploitation Recherche (CER)  
Conception graphique, maquette et exécution : Z&A conseil - membre du groupe Une Belle Agence



**UNION**  
DES TRANSPORTS  
PUBLICS  
ET  
FERROVIAIRES

5-7 rue d'Aumale  
75009 Paris  
Tél.: 01 48 74 63 51  
Fax: 01 40 16 11 72  
**www.utp.fr**