



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

TRANSPORTS URBAINS

Bilan social 2015

Convention Collective Nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs



Édition 2016

www.utp.fr

SOMMAIRE

Avant-propos	4
Principales données du bilan social 2015	5



1 Effectifs des entreprises de transport urbain	9
1.1 Salariés en Contrat à Durée Indéterminée	10
Toutes catégories de salariés	10
Par classe d'entreprises	11
Évolution des effectifs	14
Motif des départs	15
Temps partiel	16
Travail féminin	18
Répartition des effectifs par catégorie professionnelle	20
Répartition des effectifs par âge	21
Répartition des effectifs par ancienneté	23
1.2 Salariés en Contrat à Durée Déterminée (CDD)	25
1.3 Salariés intérimaires	27



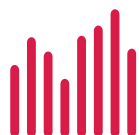
2 Durée du travail et absentéisme	29
2.1 Durée du travail	30
2.2 Absentéisme	31



3 Rémunérations	35
3.1 Valeur du point	36
3.2 Rémunérations	36



4 Formation professionnelle	39
4.1 Investissements consacrés à la formation continue	40
4.2 Investissements consacrés au plan de formation	41
4.3 Nature des stages de formation	41
4.4 Nombre de stagiaires	42
4.5 Nombre d'heures de stage	43
4.6 Utilisation du Compte personnel de formation (CPF)	44
4.7 Périodes de professionnalisation	44
4.8 Contrats d'apprentissage, contrats de professionnalisation et contrats aidés	45
4.9 Niveau de formation du personnel embauché	46
4.10 Bilan d'activité de la section transports urbains de l'OPCA Transports et Services	46



5 Données de cadrage économique	49
5.1 Le contexte économique national en 2015	50
5.2 Les budgets des collectivités locales	52
5.3 Le secteur transports	53

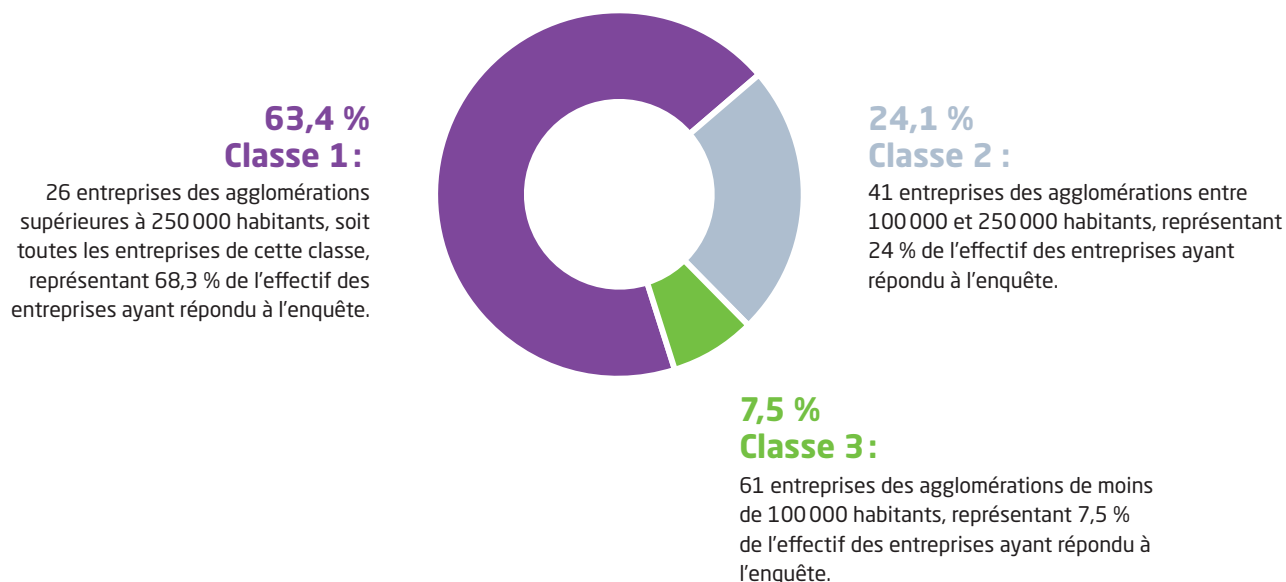
AVANT-PROPOS

Ce rapport de branche a été réalisé à partir des données sociales des entreprises soumises à la Convention Collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs. Il ne comprend ni les données de la RATP, ni celles de la SNCF.

Les résultats présentés par le bilan social sont issus d'un panel identique d'entreprises sur trois années consécutives. Ont donc été sélectionnées les données des entreprises ayant répondu à l'enquête sociale au cours des trois dernières années 2013, 2014 et 2015. Un **panel de 128 entreprises** a ainsi été obtenu.

Ces entreprises emploient **47 955** salariés (temps plein + temps partiel) ce qui correspond à **47 211** salariés équivalents temps plein. Nous pouvons estimer l'effectif de l'ensemble des entreprises de transport urbain à un total de **52 000** salariés en 2015.

CERTAINS RÉSULTATS DE CE RAPPORT SONT PRÉSENTÉS EN DISTINGUANT TROIS CLASSES D'ENTREPRISES :



Sauf indications contraires, la mention de l'effectif total recouvre l'effectif temps plein + temps partiel.

L'utilisation d'un panel identique d'entreprises permet d'obtenir des résultats strictement comparables d'une année sur l'autre.

Le panel du précédent rapport n'est pas le même que celui de cette année: ceci est dû aux mouvements entre les différentes classes d'entreprises, à l'absence de réponse régulière de certaines entreprises, ou encore à la modification de la structure juridique de certaines (fusion entre deux entreprises par exemple). Ainsi, le panel de ce bilan 2015 est de 128 entreprises, il était de 125 pour le bilan 2014 et de 121 pour celui de 2013.

En revanche, à l'issue de certains chapitres, est présenté un graphique montrant l'évolution des résultats sur les dix dernières années, entre 2006 et 2015. Faute de pouvoir établir un panel identique d'entreprises sur dix ans, ces graphiques sont établis en « données brutes »: cela signifie que pour chaque année, le résultat correspond aux réponses de toutes les entreprises, qu'elles aient ou non répondu l'année précédente, soit, pour 2015, 139 entreprises.

Ces graphiques présentant des évolutions de données exprimées en pourcentage, ils conservent toute leur pertinence de comparaison, car chaque année, les entreprises répondant à l'enquête représentent plus de 90 % de l'effectif de la profession.

Principales données du bilan social 2015

Les résultats du présent bilan social sont établis sur un **panel de 128 entreprises** identiques sur les trois années observées, soumises à la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs. L'effectif de la profession étant estimé à un total de **52 000 salariés** (hors RATP et hors SNCF), le panel étudié représente plus de 90 % des effectifs de la profession.

Chaque année, de nouveaux emplois créés

Après plusieurs années de hausse, l'augmentation des effectifs des entreprises du panel se poursuit sur un rythme plus modéré que les années précédentes. L'emploi au sein du secteur du transport urbain continue de progresser, malgré une croissance nationale fébrile (+1,1 % en 2015), avec **303 emplois créés en 2015**.

Cette progression de l'effectif se poursuit en raison de l'augmentation de l'offre de transport (prolongement des lignes existantes, renforcement des fréquences) par certaines entreprises de notre panel. À titre de comparaison, dans le secteur de l'industrie, les effectifs au titre de l'année 2015 ont diminué de **-1,3 %** (source : INSEE).



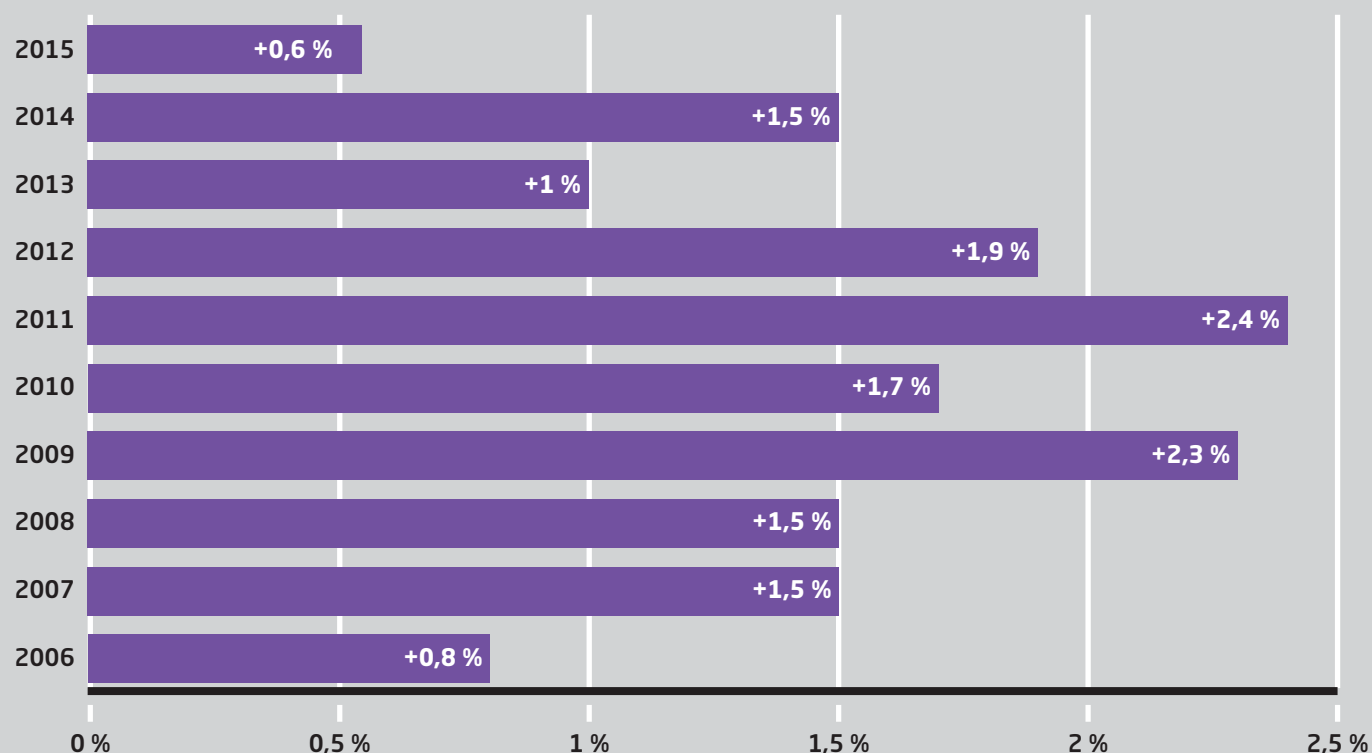
+0,6 %

Des effectifs en hausse



303
emplois créés
en 2015

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS TEMPS PLEIN + TEMPS PARTIEL (données brutes)



Source : bilans sociaux UTP 2006 à 2015

Les investissements en formation demeurent d'un niveau élevé

4,1 % de la masse salariale des entreprises, soit près de 64 millions d'euros, investis dans la formation professionnelle

Les investissements consacrés à la formation sont en augmentation constante en termes de montants, et dépassent les 63 millions d'euros en 2015, soit 4,1 % de la masse salariale des entreprises.

En 2015, 67,8 % des salariés ont effectué une formation, soit +4,3 % par rapport à 2014. Ce nombre est en hausse, et s'établit à 32 532, soit près de deux tiers de l'effectif.

Comme les années précédentes, la grande majorité de ces salariés sont des conducteurs (61,8 %), ce qui s'explique notamment par l'obligation pour ces salariés de suivre, tous les 5 ans, une Formation Continue Obligatoire.

La durée moyenne des formations suivies par chaque stagiaire a légèrement diminué et s'établit à 31 heures.

12,1 millions d'euros de collecte brute, dont 11,2 millions après le reversement au FPSPP

Selon les données de l'OPCA Transports et Services, en 2015, la collecte brute totale du secteur des transports urbains s'élevait à 12,1 millions d'euros. Sur cette somme :

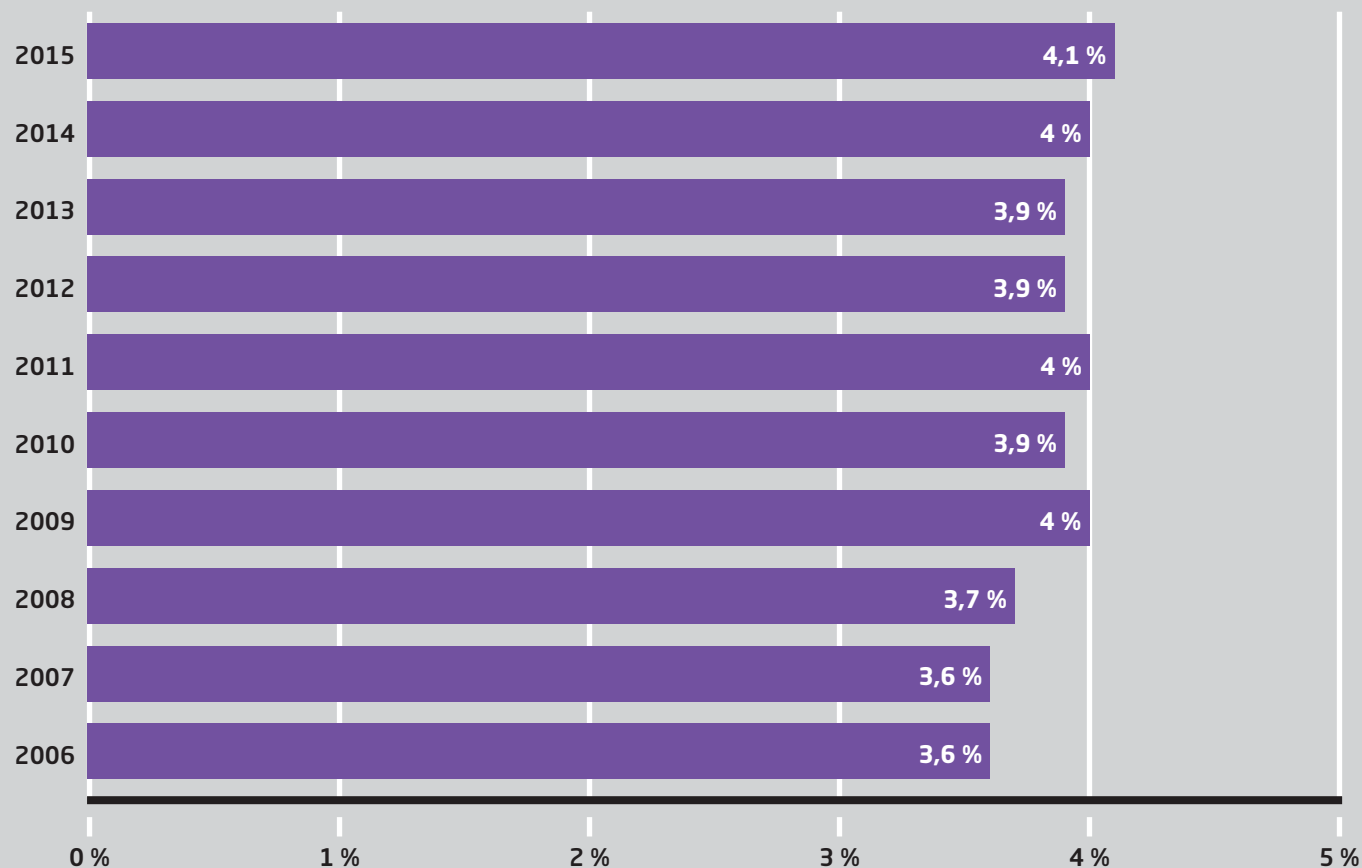
- 896 740 euros ont été reversés, en application de la loi, au Fonds Paritaire de Sécurisation des Parcours Professionnels (Ci-après : « FPSPP »);
- Le solde de 11,2 millions a été utilisé par l'OPCA Transports et Services pour le financement des actions au titre du 0,5 % « *financement des priorités de formation* » et du 0,3 % « *actions prioritaires de formation* ».



Près de **68 %** des salariés ont suivi une formation

Pour mémoire, les données relatives à la formation ont évolué en 2015 du fait de l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 « *relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale* ».

INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À LA FORMATION CONTINUE (en pourcentage de la masse salariale, données brutes)



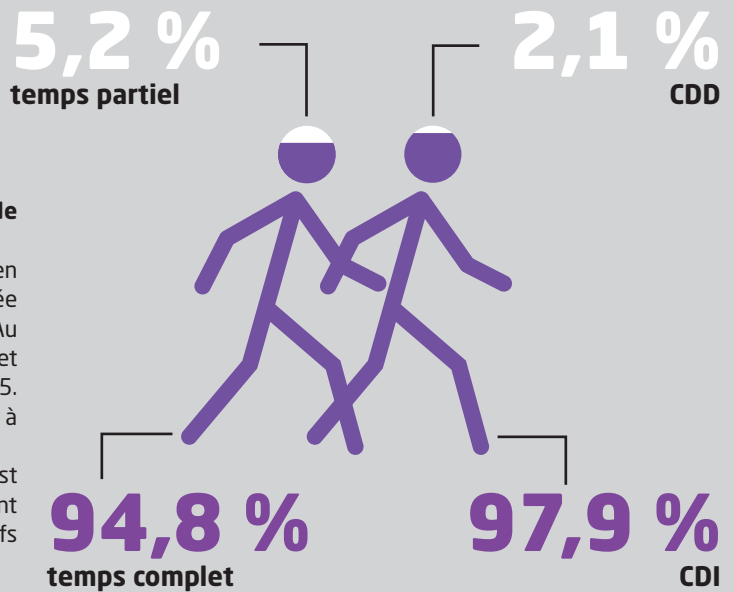
Source : bilans sociaux UTP 2006 à 2015

Une structure de l'emploi stable

Un recours résiduel au temps partiel et au travail temporaire

Au même titre que les années précédentes, **la structure de l'emploi du secteur des transports urbains est stable :**

- La part des salariés à temps partiel s'établit en 2015 à **5,2 %**. Bien qu'elle constitue une légère hausse en comparaison de l'année 2014, elle reste moindre au regard des moyennes nationales. Au niveau national, **15,9 %** des salariés travaillent à temps partiel, et pour le secteur des transports ce taux s'élève à **10,6 %** en 2015. Ainsi, près de 95 % des salariés de la branche sont employés à temps complet.
- Le recours aux salariés en Contrat à Durée Déterminée (CDD) est en diminution par rapport à l'année précédente : ils représentent **2,1 %** de l'effectif. En conséquence, près de **98 %** des effectifs sont en Contrat à Durée Indéterminée (CDI) dans la branche.



Une durée hebdomadaire du travail inférieure à 35 heures

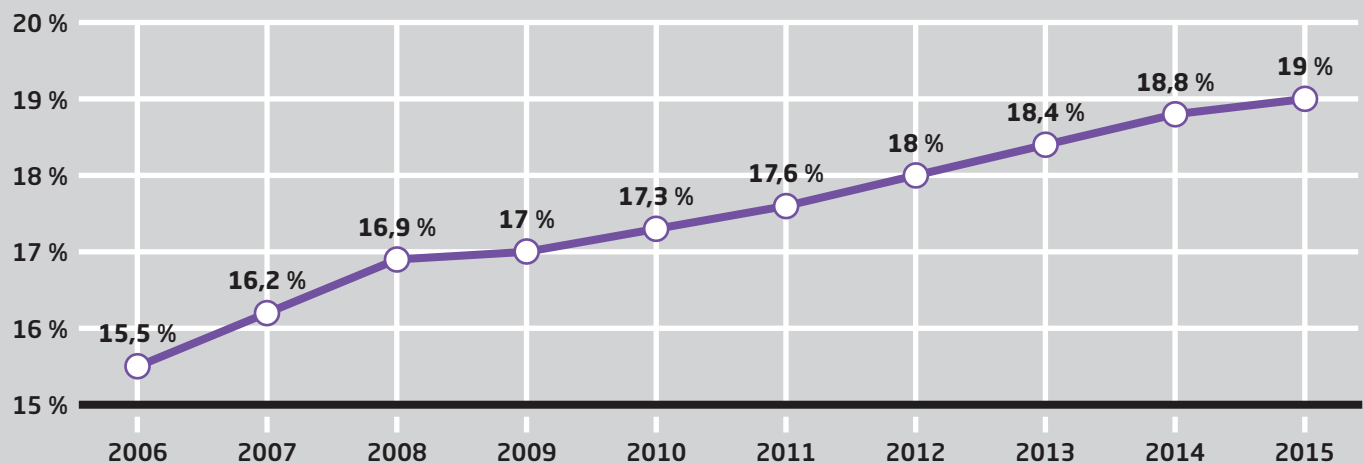
Si la durée moyenne hebdomadaire de travail des salariés de la branche progresse légèrement, elle reste inférieure à la durée observée au niveau national (**35,6 heures**) et s'établit à **34,5 heures** par semaine. Pour mémoire, près de 40 % des salariés de la branche ont une durée inférieure à 35 heures, contre **3,3 %** des salariés au niveau national et **1,8 %** des salariés du secteur des transports.

Une féminisation constante des effectifs

La féminisation des effectifs dans la branche du transport urbain continue sa progression. La part des femmes s'établit en 2015 à **19 % des effectifs**. Ce chiffre augmente d'année en année, de manière linéaire et très progressive depuis 10 ans. Le pourcentage de salariées dans les entreprises de notre panel s'établissait ainsi à 15,5 % en 2006, soit une augmentation de **+3,5 points en 10 ans**. La catégorie professionnelle dans laquelle la proportion de femmes est la plus élevée reste celle des employés (60,2 % contre 59,1 % en 2013).

Pour mémoire, l'UTP a, d'une part, signé le plan sectoriel en faveur de la mixité en juillet 2014, et d'autre part, conclut l'accord portant mise en œuvre du Pacte de responsabilité dans la branche en novembre 2014 comportant des engagements en la matière.

ÉVOLUTION DE L'FFECTIF FÉMININ (en pourcentage de l'effectif total, données brutes)



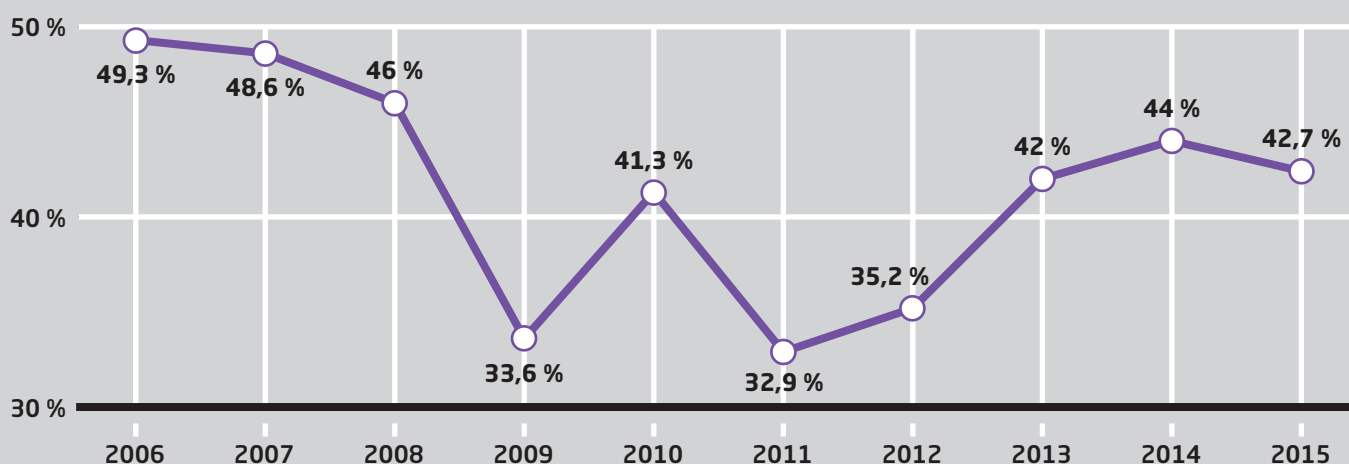
Source : bilans sociaux UTP 2006 à 2015

Les départs en retraite demeurent la première cause des départs

Les départs en retraite constituent, depuis plusieurs années, la première cause des départs des salariés du secteur des transports urbains. Elle représente **42,7 % des départs en 2015**, soit une hausse de **+7,5 points** par rapport à 2012. Les départs sont en quasi-totalité à l'initiative du salarié, la part des mises à la retraite à l'initiative de l'employeur a sensiblement diminué en 2015 avec une baisse de **-0,7 point par rapport à 2014**.

L'augmentation des départs en retraite peut s'expliquer par la pyramide des âges de la profession, les salariés âgés de plus de 55 ans représentant **19,7 %** des effectifs, chiffre en hausse de **+1,1 point depuis 2014** (cf. tableau « Répartition des effectifs par âge », page 21).

DÉPARTS EN RETRAITE RAPPORTÉS AU NOMBRE DE DÉPARTS (données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015

Un taux d'absentéisme record s'élevant à 7,35 %

L'absentéisme au sein de la branche du transport urbain a atteint son plus haut niveau depuis 10 ans. Le taux d'absentéisme des salariés des entreprises du panel s'établit à **7,35 %**, soit **+0,23 point** par rapport à l'année 2014. La moyenne de jours d'absence par salarié a ainsi été de **29 jours** en 2015 contre **22,3 jours** en 2006, soit une progression de +6,7 jours. **Près de 89 % des effectifs**, soit 42 672 salariés, ont été absents au moins une fois en 2015.



1,2 %

Augmentation du salaire moyen par rapport à 2014

Des rémunérations en augmentation régulière

En 2015, la hausse des rémunérations, en moyenne pondérée, était comprise entre **+1 % à +1,3 %** pour l'ensemble des salariés, et selon l'ancienneté. Les conducteurs-receveurs ont bénéficié d'une augmentation comprise entre **+1 % à +1,2 %** pour l'année 2015 tandis que leur salaire moyen à l'embauche s'établit à 2 382 €. La rémunération moyenne atteint 3 021 € après 25 ans d'ancienneté, soit une progression de **+1,2 %** par rapport à 2014.

Les augmentations sont supérieures à la moyenne nationale, qui est de **+0,8 %** en 2015 dans le secteur du transport et de l'entreposage pour les employés.

(Source: DARES, *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2015, mars 2016*).

Rappelons que les rémunérations comprennent le salaire mensuel et les primes proratisées sur le mois.

1 Effectifs des entreprises de transport urbain




1 Effectifs des entreprises de transport urbain

1.1 Salariés en Contrat à Durée Indéterminée

(au 31 décembre 2015)




Toutes catégories de salariés

 : dont femmes




Effectif temps plein + temps partiel (2015): **47 955** (47 652 en 2014 et 46 953 en 2013)
 Effectif temps plein + équivalent temps plein (2015): **47 211** (46 926 en 2014 et 46 267 en 2013)






EFFECTIF À TEMPS PLEIN (hors CDD, intérimaires et temps partiel)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	804	213	825	227	814	226
	%	1,8 %	2,8 %	1,8 %	2,9 %	1,8 %	2,8 %
Maîtrises techniciens	Nbre	7 629	1 245	7 763	1 323	7 883	1 409
	%	17,1 %	16,5 %	17,1 %	16,9 %	17,3 %	17,7 %
Employés	Nbre	2 304	1 272	2 345	1 312	2 318	1 321
	%	5,2 %	16,9 %	5,2 %	16,8 %	5,1 %	16,6 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	30 312	4 660	30 673	4 795	30 842	4 881
	%	67,9 %	61,9 %	67,8 %	61,5 %	67,8 %	61,2 %
Ouvriers non roulants	Nbre	3 604	145	3 660	149	3 618	144
	%	8 %	1,9 %	8,1 %	1,9 %	8 %	1,7 %
Total		44 653	7 535	45 266	7 806	45 475	7 981

EFFECTIF À TEMPS PARTIEL (hors CDD et intérimaires)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	48	37	50	39	54	36
	%	2,1 %	3,3 %	2,1 %	3,4 %	2,2 %	3,1 %
Maîtrises techniciens	Nbre	253	174	275	179	291	179
	%	11 %	15,3 %	11,5 %	15,6 %	11,7 %	15,5 %
Employés	Nbre	438	350	441	348	441	339
	%	19 %	30,8 %	18,5 %	30,3 %	17,8 %	29,4 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	1 426	540	1 494	549	1 570	569
	%	62 %	47,5 %	62,6 %	47,7 %	63,3 %	49,3 %
Ouvriers non roulants	Nbre	135	36	126	34	124	31
	%	5,9 %	3,1 %	5,3 %	3 %	5 %	2,7 %
Total		2 300	1 137	2 386	1 149	2 480	1 154

ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DU PERSONNEL À TEMPS PARTIEL

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	37,7	30	38,7	31,5	42,5	28,8
	%	2,3 %	3,6 %	2,3 %	3,7 %	2,4 %	3,4 %
Maîtrises techniciens	Nbre	190,5	137,5	205,9	143,6	214	137,2
	%	11,8 %	16,5 %	12,4 %	17 %	12,3 %	16,2 %
Employés	Nbre	308,5	254,5	303,8	251,7	309,4	249,3
	%	19,1 %	30,6 %	18,3 %	29,8 %	17,8 %	29,4 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	989,2	383,6	1 028,9	394,1	1 089,3	410,8
	%	61,3 %	46,2 %	62 %	46,7 %	62,8 %	48,4 %
Ouvriers non roulants	Nbre	88,2	25,3	82,8	23,1	80,6	23,1
	%	5,5 %	3,1 %	5 %	2,8 %	4,7 %	2,6 %
Total		1 614	830,7	1 660	843,8	1 735,8	849,2



Par classe d'entreprises




Classe 1

 : dont femmes




Effectif temps plein + temps partiel (2015): **32 789** (32 529 en 2014 et 31 946 en 2013)
 Effectif temps plein + équivalent temps plein (2015): **32 299** (32 062 en 2014 et 31 512 en 2013)






EFFECTIF À TEMPS PLEIN (hors CDD, intérimaires et temps partiel)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	613	160	636	175	627	176
	%	2 %	3,5 %	2 %	3,7 %	2 %	3,6 %
Maîtrises techniciens	Nbre	6109	926	6208	982	6302	1045
	%	20 %	20,3 %	20 %	20,6 %	20,2 %	21,3 %
Employés	Nbre	1519	769	1551	795	1533	808
	%	5 %	16,8 %	5 %	16,7 %	4,8 %	16,5 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	19531	2606	19824	2691	19984	2760
	%	63,9 %	57 %	63,8 %	56,5 %	64 %	56,4 %
Ouvriers non roulants	Nbre	2779	110	2830	121	2803	107
	%	9,1 %	2,4 %	9,2 %	2,5 %	9 %	2,2 %
Total		30551	4571	31049	4764	31249	4896

EFFECTIF À TEMPS PARTIEL (hors CDD et intérimaires)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	41	33	41	34	43	31
	%	2,9 %	4,8 %	2,8 %	4,8 %	2,8 %	4,4 %
Maîtrises techniciens	Nbre	192	130	217	141	219	139
	%	13,8 %	18,9 %	14,7 %	19,9 %	14,2 %	19,6 %
Employés	Nbre	279	209	287	210	284	202
	%	20 %	30,4 %	19,4 %	29,7 %	18,4 %	28,5 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	788	293	842	301	904	318
	%	56,5 %	42,6 %	56,9 %	42,5 %	58,7 %	44,8 %
Ouvriers non roulants	Nbre	95	23	93	22	90	19
	%	6,8 %	3,3 %	6,2 %	3,1 %	5,9 %	2,7 %
Total		1395	688	1480	708	1540	709

ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DU PERSONNEL À TEMPS PARTIEL

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	31,9	26,7	31,5	27,3	32,9	24,3
	%	3,3 %	5,4 %	3,1 %	5,3 %	3,1 %	4,7 %
Maîtrises techniciens	Nbre	143,5	101,8	159,4	112,2	159,8	105,2
	%	14,9 %	20,5 %	15,7 %	21,7 %	15,2 %	20,5 %
Employés	Nbre	192,5	147,9	194,5	148,4	192	143,5
	%	20 %	29,8 %	19,2 %	28,7 %	18,3 %	28 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	531,4	202,9	566,2	212,3	605,1	223,7
	%	55,3 %	40,8 %	55,9 %	41,1 %	57,7 %	43,7 %
Ouvriers non roulants	Nbre	62	17,7	61	16,7	59,6	15,6
	%	6,5 %	3,5 %	6,1 %	3,2 %	5,7 %	3,1 %
Total		961,3	497	1012,6	516,9	1049,5	512,3

1 Effectifs des entreprises de transport urbain




Classe 2

 : dont femmes




Effectif temps plein + temps partiel (2015): **11 551** (11 530 en 2014 et 11 464 en 2013)
 Effectif temps plein + équivalent temps plein (2015): **11 360** (11 338 en 2014 et 11 271 en 2013)






EFFECTIF À TEMPS PLEIN (hors CDD, intérimaires et temps partiel)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	149	43	151	42	150	41
	%	1,4 %	2 %	1,4 %	1,9 %	1,4 %	1,8 %
Maîtrises techniciens	Nbre	1 219	230	1 252	249	1 270	260
	%	11,3 %	10,9 %	11,6 %	11,5 %	11,7 %	11,7 %
Employés	Nbre	592	360	596	372	596	372
	%	5,5 %	17,1 %	5,5 %	17,1 %	5,5 %	16,8 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	8 071	1 445	8 113	1 483	8 113	1 508
	%	75,1 %	68,5 %	74,9 %	68,2 %	74,9 %	68 %
Ouvriers non roulants	Nbre	721	33	718	27	703	36
	%	6,7 %	1,5 %	6,6 %	1,3 %	6,5 %	1,7 %
Total		10 752	2 111	10 830	2 173	10 832	2 217

EFFECTIF À TEMPS PARTIEL (hors CDD et intérimaires)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	7	4	8	5	10	5
	%	1 %	1,1 %	1,1 %	1,4 %	1,4 %	1,5 %
Maîtrises techniciens	Nbre	49	37	47	32	51	33
	%	6,9 %	10,5 %	6,7 %	9,2 %	7,1 %	9,6 %
Employés	Nbre	124	107	119	105	121	104
	%	17,4 %	30,2 %	17 %	30,3 %	16,8 %	30,2 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	496	194	496	193	506	190
	%	69,7 %	54,8 %	70,9 %	55,8 %	70,4 %	55,2 %
Ouvriers non roulants	Nbre	36	12	30	11	31	12
	%	5 %	3,4 %	4,3 %	3,3 %	4,3 %	3,5 %
Total		712	354	700	346	719	344

ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DU PERSONNEL À TEMPS PARTIEL

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	5,8	3,3	6,7	4,2	8,1	4,5
	%	1,1 %	1,3 %	1,3 %	1,6 %	1,5 %	1,8 %
Maîtrises techniciens	Nbre	37,8	30,2	38,6	26,7	38,5	26,4
	%	7,3 %	11,6 %	7,6 %	10,3 %	7,3 %	10,3 %
Employés	Nbre	89,2	80,6	86,8	79,7	88,5	78,8
	%	17,2 %	30,9 %	17,1 %	30,8 %	16,7 %	30,7 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	362	139,9	356,2	141,9	373,3	139,3
	%	69,8 %	53,6 %	70 %	54,9 %	70,7 %	54,3 %
Ouvriers non roulants	Nbre	24	6,9	20,1	6,1	20	7,5
	%	4,6 %	2,6 %	4 %	2,4 %	3,8 %	2,9 %
Total		518,8	260,9	508,4	258,6	528,4	256,5






Classe 3

 : dont femmes




Effectif temps plein + temps partiel (2015): **3 615** (3 593 en 2014 et 3 543 en 2013)
 Effectif temps plein + équivalent temps plein (2015): **3 552** (3 526 en 2014 et 3 481 en 2013)






EFFECTIF À TEMPS PLEIN (hors CDD, intérimaires et temps partiel)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	42	10	38	10	37	9
	%	1,3 %	1,2 %	1,1 %	1,2 %	1,1 %	1 %
Maîtrises techniciens	Nbre	301	89	303	92	311	104
	%	9 %	10,4 %	8,9 %	10,6 %	9,2 %	12 %
Employés	Nbre	193	143	198	145	189	141
	%	5,8 %	16,8 %	5,8 %	16,7 %	5,6 %	16,2 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	2710	609	2736	621	2745	613
	%	80,9 %	71,4 %	80,8 %	71,4 %	80,9 %	70,6 %
Ouvriers non roulants	Nbre	104	2	112	1	112	1
	%	3 %	0,2 %	3,4 %	0,1 %	3,2 %	0,2 %
Total		3350	853	3387	869	3394	868

EFFECTIF À TEMPS PARTIEL (hors CDD et intérimaires)

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	0	0	1	0	1	0
	%	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0,5 %	0 %
Maîtrises techniciens	Nbre	12	7	11	6	21	7
	%	6,2 %	7,4 %	5,3 %	6,3 %	9,5 %	6,9 %
Employés	Nbre	35	34	35	33	36	33
	%	18,1 %	35,4 %	17 %	34,4 %	16,3 %	32,7 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	142	53	156	55	160	61
	%	73,6 %	56,1 %	75,7 %	58,2 %	72,4 %	60,4 %
Ouvriers non roulants	Nbre	4	1	3	1	3	0
	%	2,1 %	1,1 %	1,5 %	1,1 %	1,3 %	0 %
Total		193	95	206	95	221	101

ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DU PERSONNEL À TEMPS PARTIEL

		2013 		2014 		2015 	
Ingénieurs et cadres	Nbre	0	0	0,5	0	1,5	0
	%	0 %	0 %	0,3 %	0 %	1 %	0 %
Maîtrises techniciens	Nbre	9,2	5,5	7,9	4,7	15,7	5,6
	%	6,9 %	7,5 %	5,7 %	6,9 %	9,9 %	7 %
Employés	Nbre	26,8	26	22,5	23,6	28,9	27,1
	%	20 %	35,6 %	16,2 %	34,4 %	18,3 %	33,7 %
Ouvriers roulants (Conducteurs)	Nbre	95,7	40,8	106,5	39,9	110,8	47,7
	%	71,5 %	55,9 %	76,6 %	58,2 %	70,2 %	59,3 %
Ouvriers non roulants	Nbre	2,3	0,7	1,6	0,3	1	0
	%	1,6 %	1 %	1,2 %	0,5 %	0,6 %	0 %
Total		134	73	139	68,5	157,9	80,4

1 Effectifs des entreprises de transport urbain

Évolution des effectifs

Si la progression des effectifs est plus modérée que les années précédentes, **303 nouveaux emplois** ont malgré tout été créés au titre de l'année 2015 dans les entreprises de notre panel. Le nombre de salariés s'établit donc à **47 955 salariés en 2015 contre 47 652 en 2014** et représente une hausse de **+0,6%**. Précisons que ces créations d'emplois sont exclusivement à temps plein.

Si la hausse est moins marquée que celle de l'année précédente (+1,5%), la création d'emplois se poursuit et ce, malgré une activité économique faible de +1,1% en 2015 (source: INSEE). Notons que l'emploi recule dans d'autre secteur, notamment celui de l'industrie où a été observée au quatrième trimestre 2015 une baisse de **-1,3% de l'effectif**, soit **-8 900 emplois** (source: INSEE). Parmi les facteurs de cette augmentation des effectifs, relevons que les entreprises ont poursuivi le renforcement de leur offre de transport, avec l'ouverture de nouvelles lignes de bus ou de tramway ou l'extension de celles existantes, et que certaines d'entre elles ont vu le réseau qu'elles exploitaient restructuré.



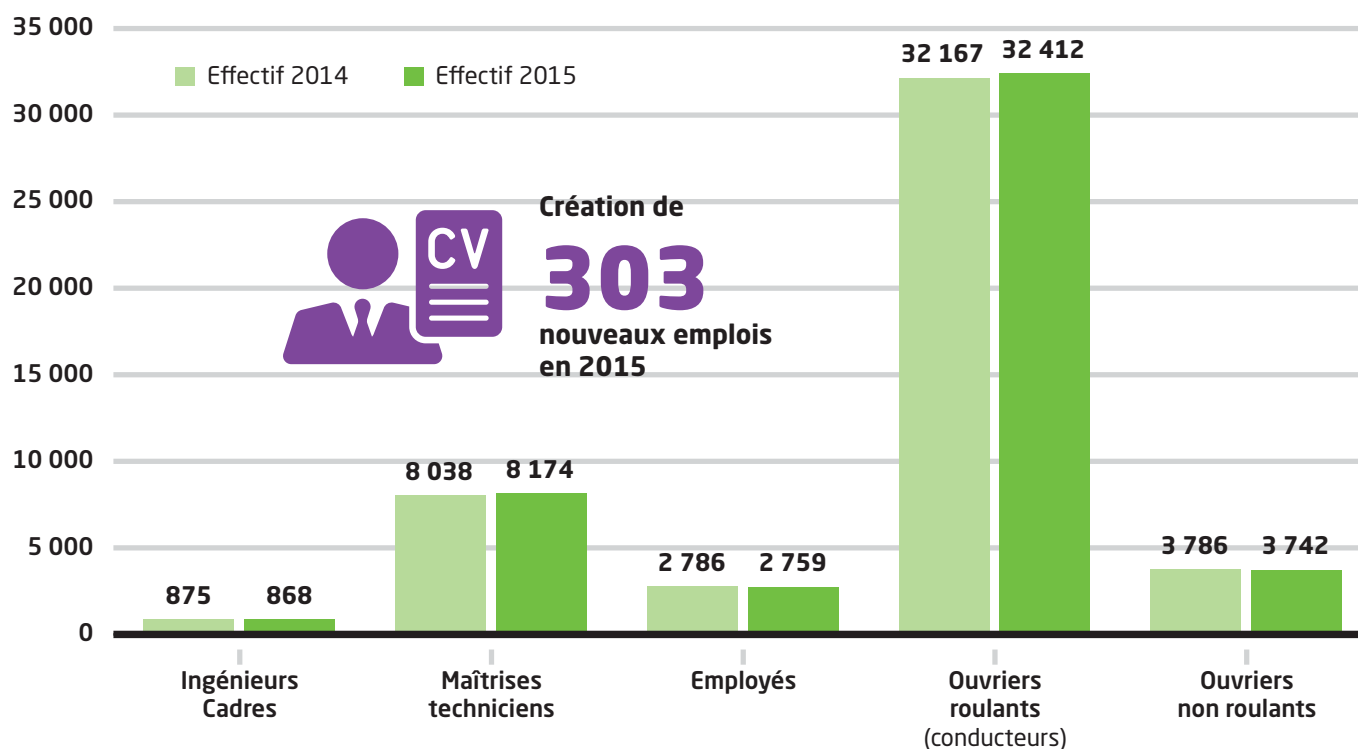
Effectifs:
+0,6 %
de hausse

L'augmentation des effectifs est constatée sur l'ensemble des trois classes d'entreprises de notre panel. En nombre comme en pourcentage, les créations d'emplois sont les plus élevées au sein des entreprises de classe 1 (+260 emplois créés, soit +0,8%). Aussi, les créations d'emplois en 2015 bénéficient majoritairement à la catégorie des ouvriers roulants avec 245 emplois créés, suivis par les agents de maîtrise et techniciens (136 emplois créés).

	Ingénieurs Cadres	Maîtrises techniciens	Employés	Ouvriers roulants (conducteurs)	Ouvriers non roulants	Total
Effectif 2015	868	8174	2759	32412	3742	47955
Effectif 2014	875	8038	2786	32167	3786	47652
Effectif 2013	852	7882	2742	31738	3739	46953
Solde (2015-2014)	-7	+136	-27	+245	-44	+303

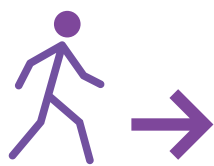
	En nombre d'emplois	En % de l'effectif de la classe
Classe 1	+260	+0,8 %
Classe 2	+21	+0,2 %
Classe 3	+22	+0,6 %

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS



Motif des départs

Depuis 2003, les départs à la retraite constituent le principal motif des cessations de fonction dans les entreprises de transport urbain. Ces départs atteignent 42,7 % du total des départs, soit une augmentation de +0,8 point depuis 2013. L'augmentation constatée concerne les départs à la retraite à l'initiative du salarié (+2,3 points par rapport à 2013). En revanche, la part des mises à la retraite diminue sensiblement par rapport aux



42,7 %

des départs concernent la retraite

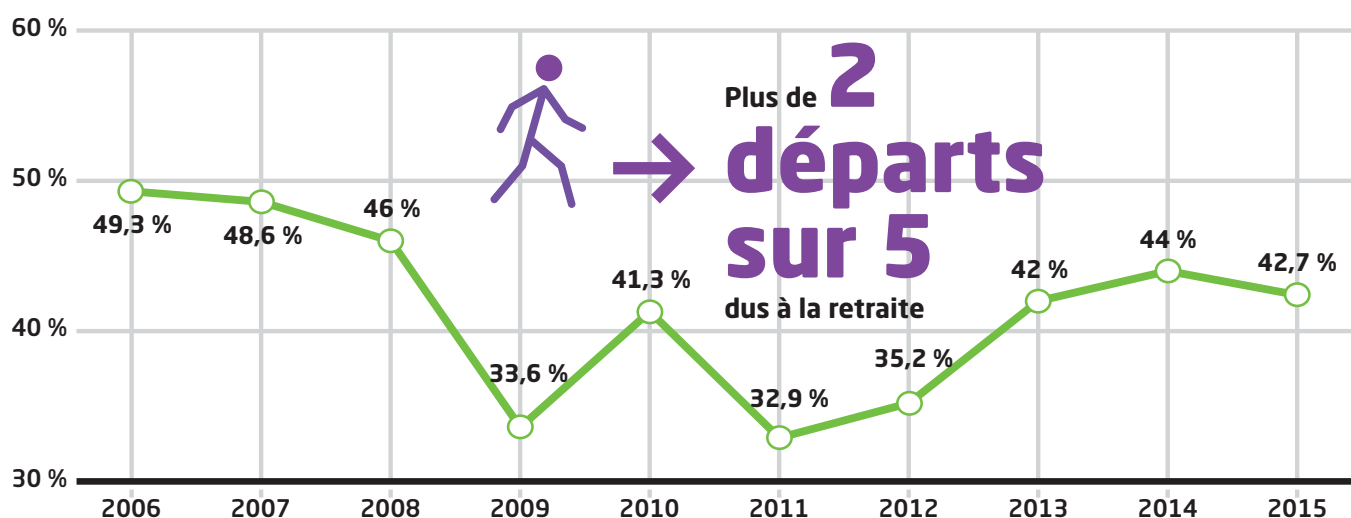
années 2013 et 2014 avec une baisse de -1,5 points par rapport à l'année 2013 (7 cas en 2015 contre 39 en 2013).

Aussi, relevons que la part des démissions en 2015 (296 cas) est inférieure à celle de 2013 (344 cas) et que les ruptures conventionnelles sont en légères augmentation (180 cas).



	2013		2014		2015	
	Nombre	% des départs	Nombre	% des départs	Nombre	% des départs
Départs à la retraite	878	40,1 %	945	43,2 %	980	42,4 %
Mises à la retraite	39	1,8 %	21	1 %	7	0,3 %
Démissions	344	15,7 %	280	12,8 %	296	12,8 %
Licenciements	495	22,6 %	475	21,7 %	513	22,2 %
Rupture en cours de période d'essai	166	7,6 %	156	7,1 %	151	6,5 %
...dont rupture en cours de période d'essai à l'initiative de l'employeur	127	5,8 %	116	5,3 %	118	5,1 %
...dont rupture en cours de période d'essai à l'initiative du salarié	39	1,8 %	40	1,8 %	33	1,4 %
Décès	83	3,8 %	61	2,8 %	61	2,6 %
Rupture conventionnelle	120	5,5 %	150	6,9 %	180	7,8 %
Autre (hors décès et rupture conventionnelle)	62	2,9 %	100	4,5 %	122	5,4 %

DÉPARTS EN RETRAITE RAPPORTÉS AU NOMBRE DE DÉPARTS (données brutes)



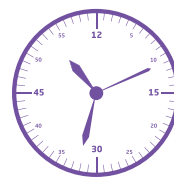
Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015

1 Effectifs des entreprises de transport urbain

Temps partiel

En 2015, les salariés travaillant à temps partiel représentent **5,2 % des effectifs de la branche**. Le taux reste très stable d'année en année, et ce depuis 2010. La moyenne des salariés employés à temps partiel dans la branche reste nettement inférieure à la moyenne nationale. Nous pouvons en effet observer qu'au niveau national, le taux de salariés travaillant à temps partiel s'élève, tous secteurs d'activité confondus, à **15,9 %** et à **10,6 %** dans le secteur des transports et de l'entreposage au quatrième trimestre 2015 (source: DARES, *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2015, mars 2016*).

En 2015, parmi les entreprises de notre panel, le temps de travail d'un salarié à temps partiel représente, en moyenne et toutes catégories confondues, **70,3 % d'un temps plein** (70 % en 2014 et 69,8 % en 2013). Les salariés à temps plein travaillant en



Près de **95 %** de salariés à temps complet

moyenne **34,5 heures** par semaine (cf. « *Durée du travail* », page 30), le temps de travail moyen d'un salarié à temps partiel peut être évalué à **24,4 heures**. Pour mémoire, en application des lois n° 2013-504 du 14 juin 2013 « *relative à la sécurisation de l'emploi* » et n° 2014-288 du 5 mars 2014 « *relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale* », depuis le 30 juin 2014, en principe et sauf dérogation, les nouveaux contrats à temps partiel conclus ont une durée minimale hebdomadaire de 24 heures.

Rapport entre l'effectif à temps partiel et l'effectif total de la branche



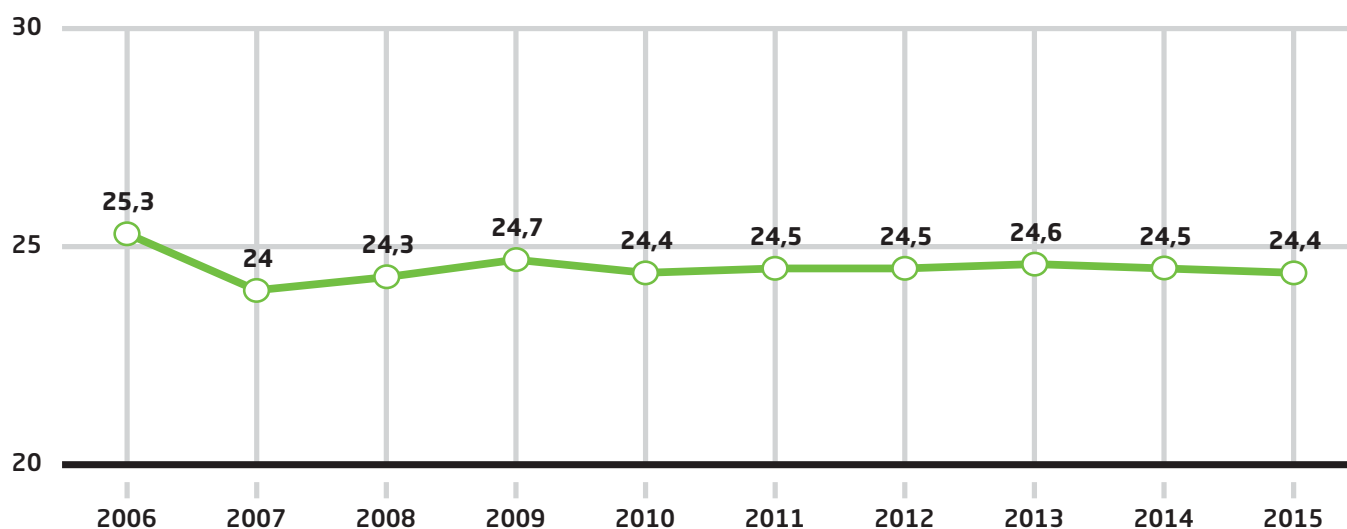
2013	2014	2015
4,9 %	5 %	5,2 %

Par classe d'entreprises, rapport entre l'effectif à temps partiel et l'effectif total



	2013	2014	2015
Classe 1	4,4 %	4,5 %	4,7 %
Classe 2	6,2 %	6,1 %	6,2 %
Classe 3	5,4 %	5,7 %	6,1 %

ÉVOLUTION, EN HEURES, DE LA DURÉE DU TRAVAIL DES SALARIÉS À TEMPS PARTIEL (données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015



Par catégorie professionnelle

(Rapport entre l'effectif à temps partiel de la catégorie et l'effectif total de la catégorie)

Comme les années précédentes, la catégorie des employés est celle qui emploie le plus de salariés à temps partiel (**15,8 %**). Du fait notamment de la prédominance des ouvriers roulants dans les effectifs des entreprises de notre panel, leur catégorie regroupe la

plus grande partie des salariés employés selon cette modalité (**61,5 %**).

La proportion de femmes parmi les salariés à temps partiel diminue légèrement en 2015 (**47 %**).

↓

	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	5,3 %	4,9 %	5,8 %
Maîtrises et techniciens	3 %	3,3 %	3,2 %
Employés	15,8 %	15,9 %	15,8 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	4,5 %	4,5 %	4,4 %
Ouvriers non roulants	3,5 %	3,7 %	3,5 %

Structure du temps partiel

(Rapport entre l'effectif à temps partiel de la catégorie et l'effectif total à temps partiel)

↓

	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	1,9 %	1,8 %	2,2 %
Maîtrises et techniciens	10,4 %	11,3 %	11,2 %
Employés	18,8 %	18,5 %	19,2 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	63,2 %	62,3 %	61,5 %
Ouvriers non roulants	5,7 %	6,1 %	5,9 %

Répartition hommes/femmes des salariés à temps partiel

↓

	2013	2014	2015
Hommes	51 %	52 %	53 %
Femmes	49 %	48 %	47 %

1 Effectifs des entreprises de transport urbain

Travail féminin

La féminisation poursuit sa lente progression, la proportion de femmes dans les effectifs passe de 18,8 % en 2014 à **19 % en 2015**, contre 15,5 % en 2006.

Les femmes occupent **17,6 % des emplois à temps plein**, en hausse par rapport à l'année 2014 (17,2 %), et 46,5 % des emplois à temps partiel, en baisse par rapport à 2014 (48,5 %).

La proportion des femmes reste la plus élevée parmi la catégorie des employés avec **60,2 % de salariées**. Aussi, la catégorie des ouvriers roulants recense **16,8 % de femmes** parmi son personnel, soit une progression de **+0,2 point depuis 2014**.

Les classes 2 et 3 demeurent les classes d'entreprises dans lesquelles la féminisation est la plus élevée (respectivement **22,2 % et 26,8 % de femmes**).

Par ailleurs, il convient de rappeler l'engagement fort de la profession en faveur de la mixité, matérialisé notamment par la signature par l'UTP du plan sectoriel sur la mixité en juillet 2014, ainsi que par la conclusion d'un accord portant mise en œuvre du Pacte de responsabilité dans la branche en novembre 2014 contenant des engagements en la matière.



19 %

Effectifs féminins



Rapport entre l'effectif féminin et l'effectif total de la branche
Rapport entre l'effectif féminin à temps plein et l'effectif à temps plein de la branche
Rapport entre l'effectif féminin à temps partiel et l'effectif à temps partiel de la branche

2013	2014	2015
18,5 %	18,8 %	19 %
16,9 %	17,2 %	17,6 %
49,4 %	48,1 %	46,5 %

Par classe d'entreprises

Rapport entre l'effectif féminin de la classe et l'effectif total de la classe

Classe 1
Classe 2
Classe 3

2013	2014	2015
16,5 %	16,8 %	17,1 %
21,5 %	21,8 %	22,2 %
26,7 %	26,8 %	26,8 %

Rapport entre l'effectif féminin à temps plein de la classe et l'effectif total à temps plein de la classe

Classe 1
Classe 2
Classe 3

2013	2014	2015
15 %	15,3 %	15,7 %
19,6 %	20,1 %	20,5 %
25,5 %	25,7 %	25,6 %

Rapport entre l'effectif féminin à temps partiel de la classe et l'effectif total à temps partiel de la classe

Classe 1
Classe 2
Classe 3

2013	2014	2015
49,3 %	47,8 %	46 %
49,7 %	49,4 %	47,8 %
49 %	45,9 %	45,7 %



Par catégorie professionnelle

(Rapport entre l'effectif féminin de la catégorie et l'effectif total de la catégorie)



	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	29,3 %	30,4 %	30,2 %
Maîtrises et techniciens	18 %	18,7 %	19,4 %
Employés	59,1 %	59,6 %	60,2 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	16,4 %	16,6 %	16,8 %
Ouvriers non roulants	4,8 %	4,8 %	4,7 %

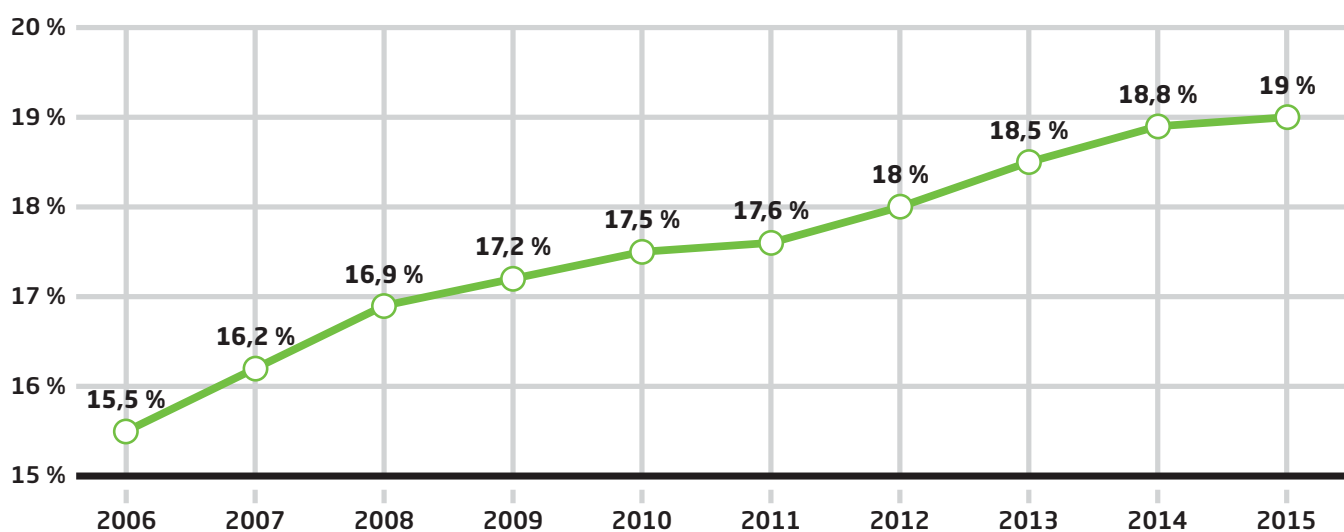
Structure du travail féminin à temps plein

(Rapport entre l'effectif féminin de la catégorie professionnelle et l'effectif féminin total)



	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	2,8 %	2,9 %	2,8 %
Maîtrises et techniciens	16,6 %	16,9 %	17,6 %
Employés	16,9 %	16,9 %	16,6 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	61,8 %	61,4 %	61,2 %
Ouvriers non roulants	1,9 %	1,9 %	1,8 %

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF FÉMININ (données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015

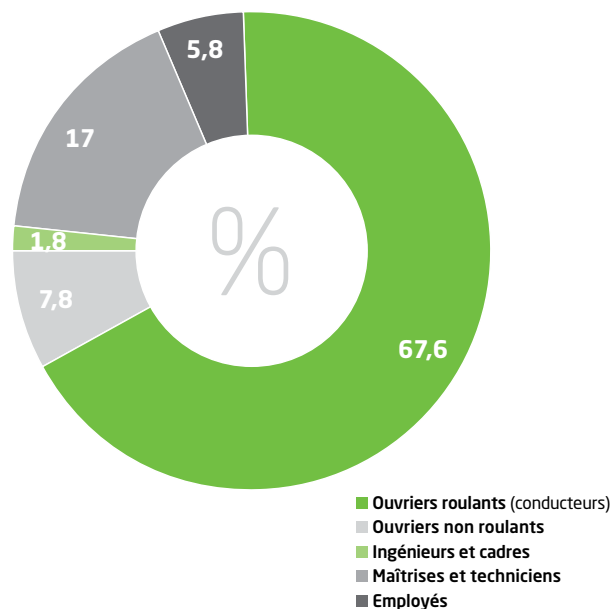
1 Effectifs des entreprises de transport urbain

Répartition des effectifs par catégorie professionnelle

(Rapport entre l'effectif de la catégorie et l'effectif total de la branche)

La répartition des effectifs par catégorie connaît **peu d'évolutions depuis plusieurs années** : les conducteurs représentant **67,6 % des effectifs de la branche**, chiffre qui s'élève à **80,4 % pour les entreprises de classe 3**.

Hormis la légère diminution des ouvriers non-roulants (**7,8 % en 2015 contre 8 % en 2014**), l'ensemble de la part des autres catégories professionnelles au sein de l'effectif total reste à l'identique ou augmente légèrement.



↓

	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	1,8 %	1,8 %	1,8 %
Maîtrises et techniciens	16,8 %	16,9 %	17 %
Employés	5,8 %	5,8 %	5,8 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	67,6 %	67,5 %	67,6 %
Ouvriers non roulants	8 %	8 %	7,8 %

Répartition par classe d'entreprises par rapport à l'effectif total de la classe

Ingénieurs et cadres

↓

	2013	2014	2015
Classe 1	2 %	2,1 %	2 %
Classe 2	1,4 %	1,4 %	1,4 %
Classe 3	1,2 %	1,1 %	1,1 %

Maîtrises et techniciens

↓

	2013	2014	2015
Classe 1	19,7 %	19,8 %	19,9 %
Classe 2	11,1 %	11,3 %	11,4 %
Classe 3	8,8 %	8,7 %	9,2 %

Employés

↓

	2013	2014	2015
Classe 1	5,6 %	5,6 %	5,5 %
Classe 2	6,2 %	6,2 %	6,2 %
Classe 3	6,4 %	6,5 %	6,2 %

Ouvriers roulants (conducteurs)

↓

	2013	2014	2015
Classe 1	63,6 %	63,5 %	63,7 %
Classe 2	74,7 %	74,7 %	74,6 %
Classe 3	80,5 %	80,5 %	80,4 %

Ouvriers non-roulants

↓

	2013	2014	2015
Classe 1	9,1 %	9 %	8,8 %
Classe 2	6,6 %	6,4 %	6,4 %
Classe 3	3,1 %	3,2 %	3,1 %



Répartition des effectifs par âge

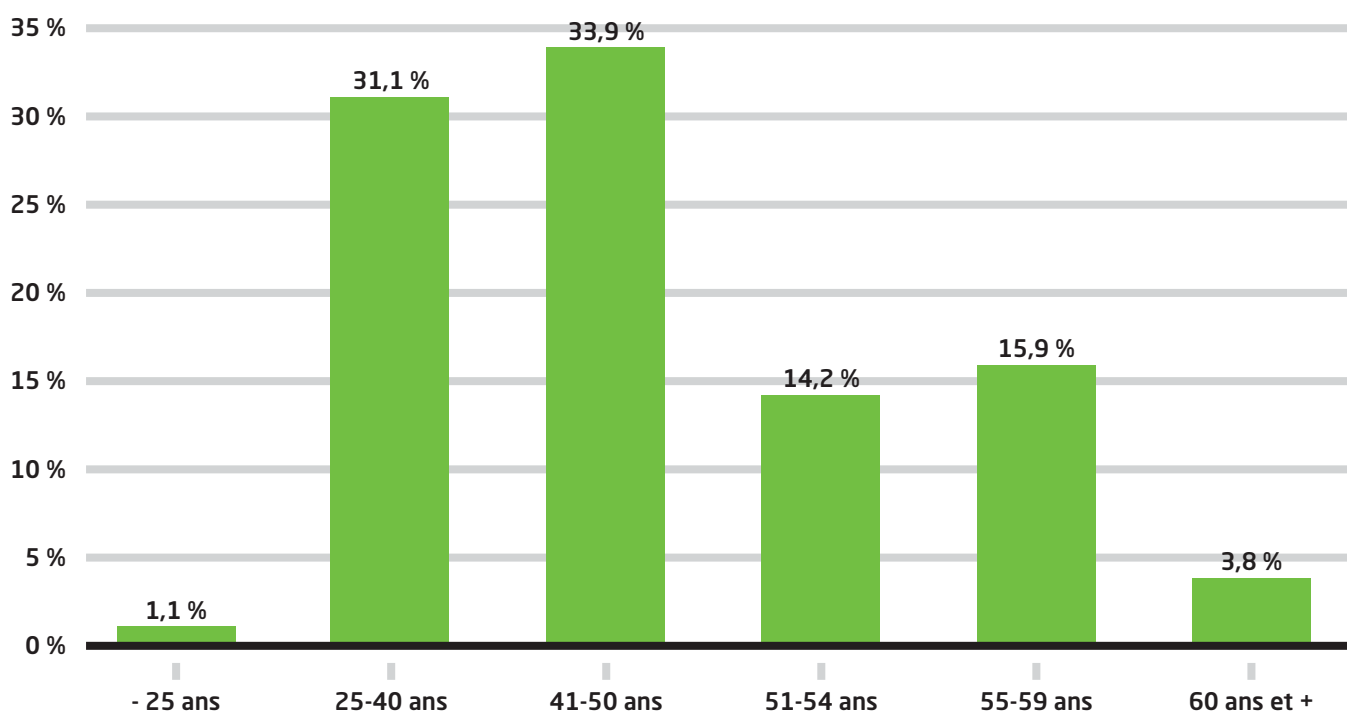
Depuis plusieurs années, une modification de la pyramide des âges peut être observée, avec **une diminution progressive de la part de l'effectif âgé de 25 à 50 ans**, au bénéfice de **la part de l'effectif âgé de plus de 50 ans**. En 2015, cette dernière a encore connu une augmentation (+1 point) et s'établit désormais à **33,9 %**, la proportion de l'effectif âgé de 25 à 50 ans connaissant une diminution similaire (-1 point), tout en restant largement majoritaire (**65 %**).

Cette répartition se retrouve, avec quelques nuances, dans l'ensemble des catégories professionnelles. Les employés connaissent la part de l'effectif âgé de 25 à 50 ans la plus élevée (**68,4 %**), alors que pour les cadres celle-ci est moins élevée que pour les autres catégories (**57,2 %**).



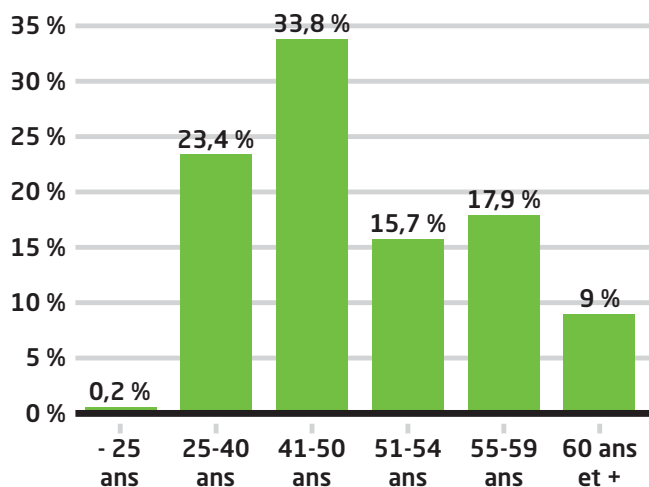
Âge	2013		2014		2015	
	Nombre de salariés	% de l'effectif	Nombre de salariés	% de l'effectif	Nombre de salariés	% de l'effectif
-25 ans	528	1,1 %	547	1,2 %	509	1,1 %
25-40 ans	15 377	32,8 %	15 244	32 %	14 934	31,1 %
41-50 ans	16 008	34,1 %	16 223	34 %	16 276	33,9 %
51-54 ans	6 613	14,1 %	6 683	14 %	6 781	14,2 %
55-59 ans	7 136	15,2 %	7 355	15,4 %	7 646	15,9 %
60 ans et +	1 291	2,7 %	1 600	3,4 %	1 809	3,8 %
Total	46 953	100 %	47 652	100 %	47 955	100 %

RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR ÂGE TOUTES CATÉGORIES DE SALARIÉS CONFONDUES

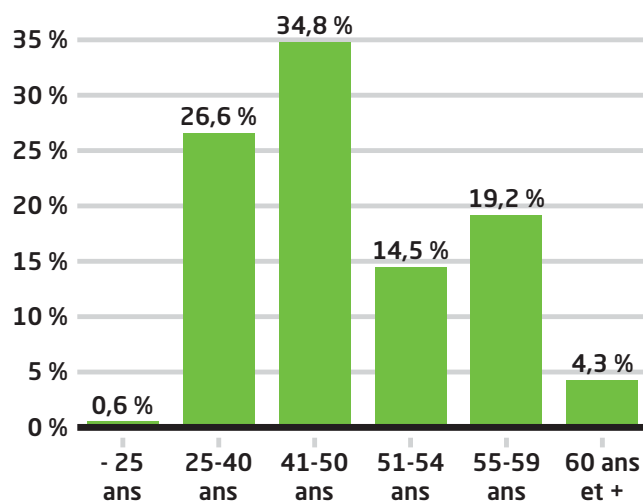


1 Effectifs des entreprises de transport urbain

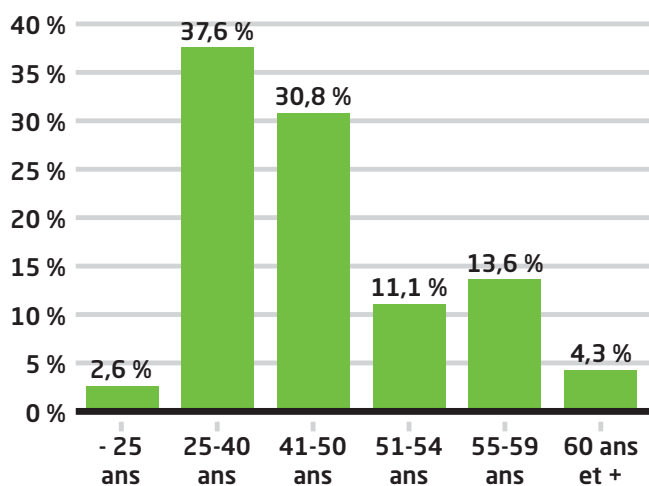
INGÉNIEURS ET CADRES



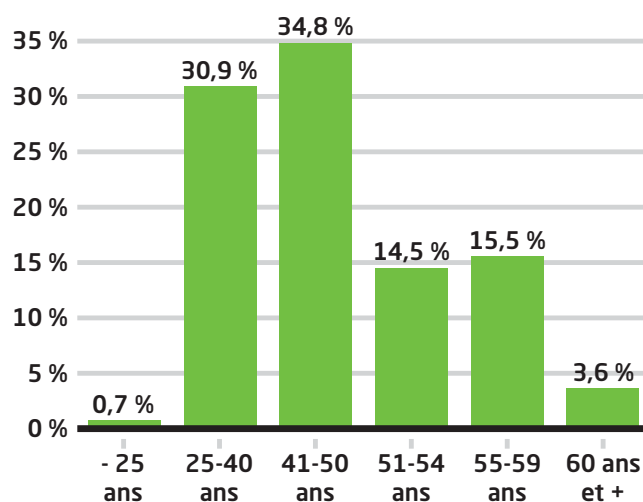
MAÎTRISES ET TECHNICIENS



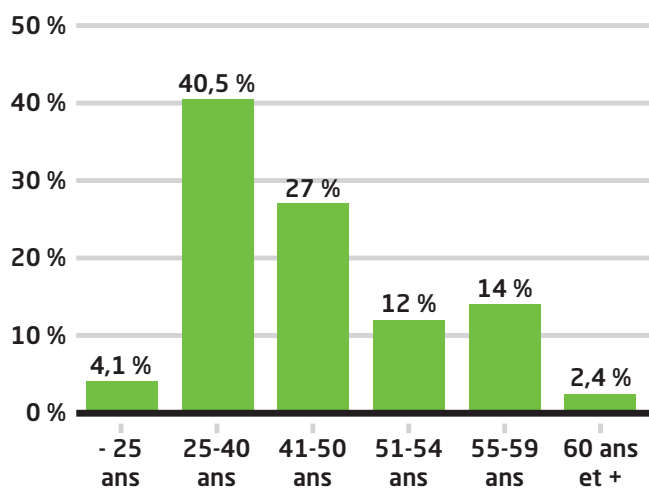
EMPLOYÉS



OUVRIERS ROULANTS (CONDUCTEURS)



OUVRIERS NON ROULANTS





Répartition des effectifs par ancienneté

La répartition des effectifs par ancienneté est **stable** en 2015 par rapport aux années précédentes.

Les salariés dont l'ancienneté est comprise **entre 5 et 15 ans** représentent la part la plus élevée des effectifs (**40,3 %**).

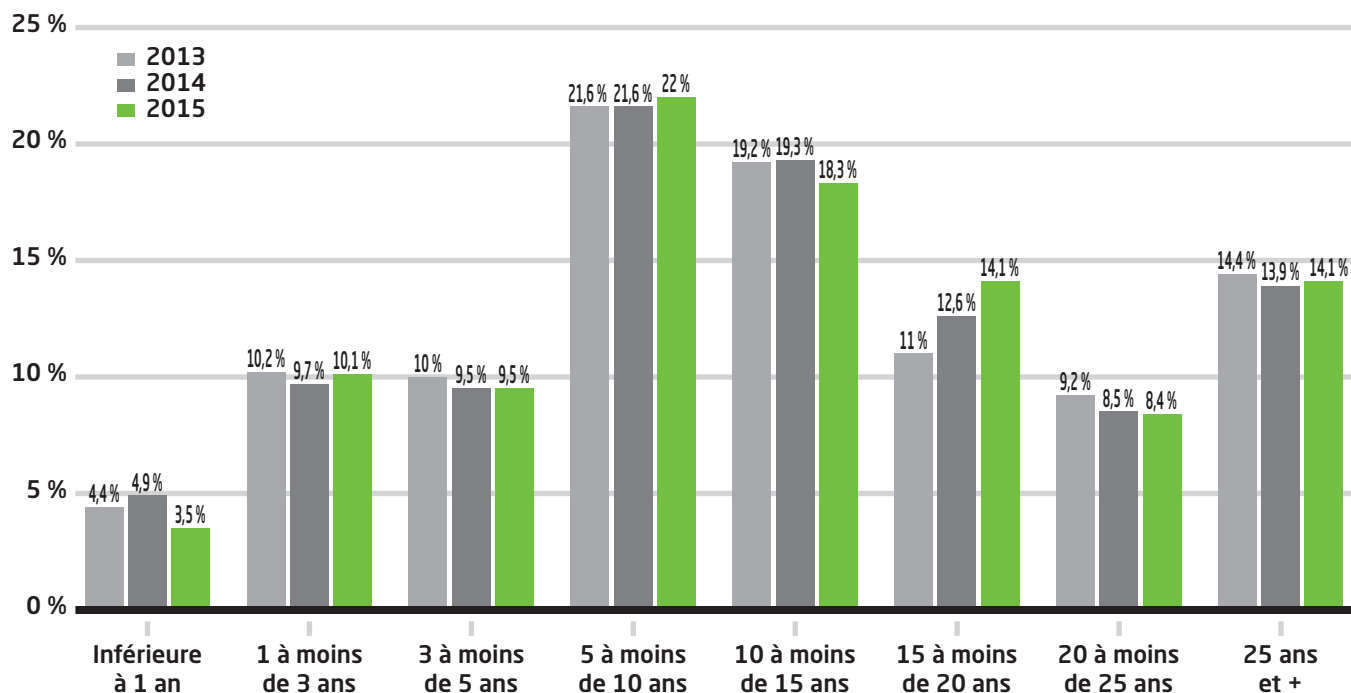
La part des salariés ayant la plus faible ancienneté est en baisse. Ainsi, la proportion de salariés de moins de trois ans d'ancienneté diminue de **-1 point entre 2014 et 2015**. À l'inverse, celle des salariés ayant une ancienneté supérieure à 15 ans augmente de **+1,6 % entre 2014 et 2015**.

La catégorie des agents de maîtrise et techniciens est celle regroupant le plus de salariés ayant l'ancienneté la plus longue, **26 %** des salariés de cette catégorie ont 25 années d'ancienneté et plus. À l'inverse, seuls 10,7 % des conducteurs ont plus de 25 années d'ancienneté (cf. graphique page 24).



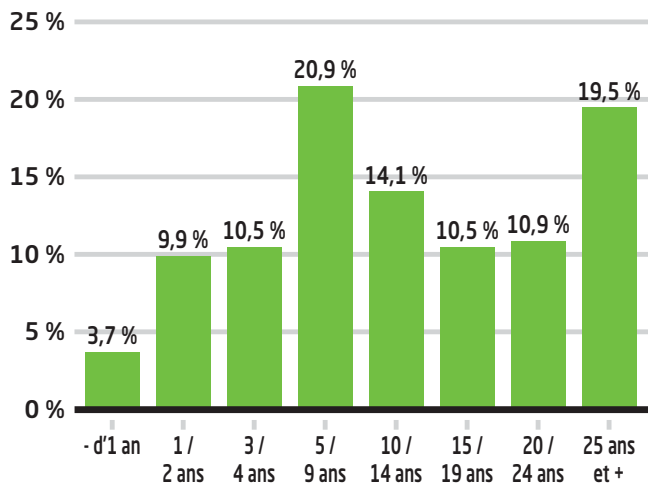
Ancienneté	2013		2014		2015	
	Nombre de salariés	% de l'effectif	Nombre de salariés	% de l'effectif	Nombre de salariés	% de l'effectif
Inférieure à 1 an	2 056	4,4 %	2 324	4,9 %	1 684	3,5 %
1 à moins de 3 ans	4 817	10,2 %	4 645	9,7 %	4 835	10,1 %
3 à moins de 5 ans	4 697	10 %	4 524	9,5 %	4 549	9,5 %
5 à moins de 10 ans	10 133	21,6 %	10 287	21,6 %	10 563	22 %
10 à moins de 15 ans	9 035	19,2 %	9 139	19,3 %	8 772	18,3 %
15 à moins de 20 ans	5 149	11 %	6 015	12,6 %	6 776	14,1 %
20 à moins de 25 ans	4 317	9,2 %	4 071	8,5 %	4 006	8,4 %
25 ans et +	6 749	14,4 %	6 647	13,9 %	6 770	14,1 %
Total	46 953	100 %	47 652	100 %	47 955	100 %

RÉPARTITION DES EFFECTIFS PAR ANCIENNETÉ TOUTES CATÉGORIES DE SALARIÉS CONFONDUES

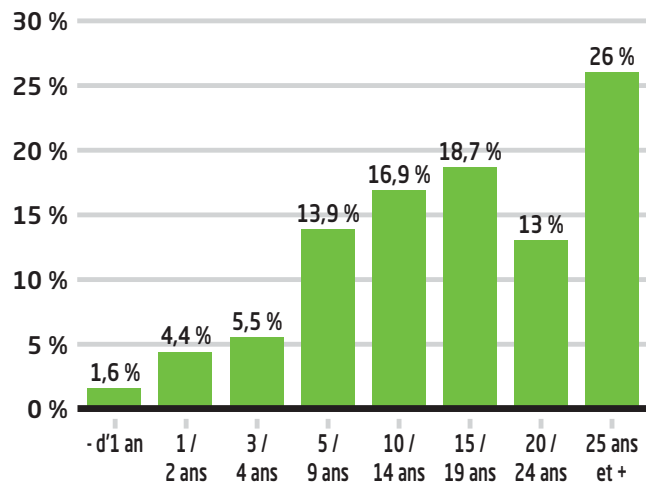


1 Effectifs des entreprises de transport urbain

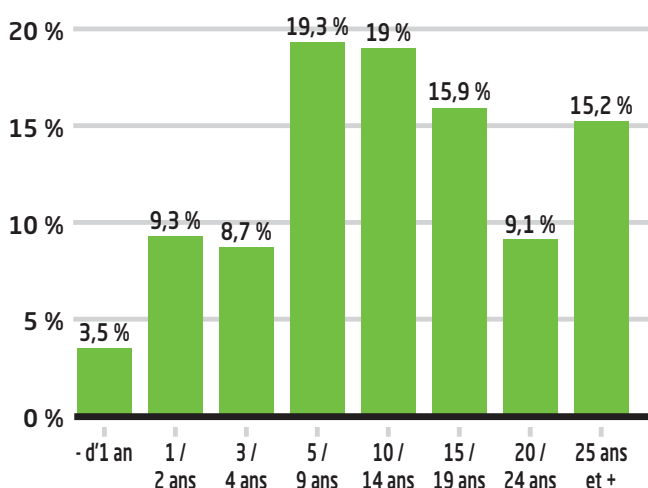
INGÉNIEURS ET CADRES



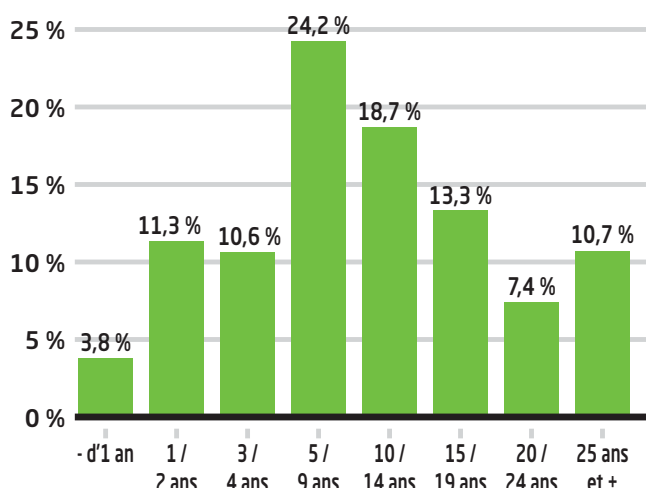
MAÎTRISES ET TECHNICIENS



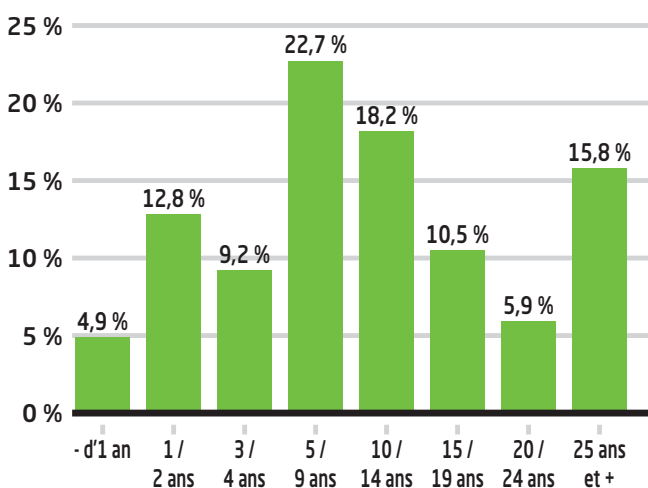
EMPLOYÉS



OUVRIERS ROULANTS (CONDUCTEURS)



OUVRIERS NON ROULANTS





1.2 Salariés en Contrat à Durée Déterminée (CDD)

Alors que la moyenne nationale de la proportion de salariés en CDD s'établit à **8,1 % des effectifs** et que la moyenne du secteur du transport et de l'entreposage était de 5,7 % au 31 décembre 2015 (source : DARES, *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2015, mars 2016*), la part des salariés en contrat à durée déterminée atteint **2,1 % en 2015** au sein des entreprises de notre panel et est en légère baisse par rapport à 2014 (2,2 %). Toutefois, une hausse a été observée au sein des entreprises de classe 3 (**5,4 % en 2015 contre 4,1 % en 2014**). Cette progression s'explique par le recours à des salariés en CDD pour faire face aux absences, ou pour mettre en place de nouveaux services ponctuels.



Près de
98 %
de CDI

La structure des CDD a légèrement évolué : la part des ouvriers roulants a augmenté, passant de **58,1 %** en 2014 à **60,6 %** en 2015. Cette catégorie représente, et ce depuis plusieurs années, la majeure partie des CDD conclus dans la branche.

CDD entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre

	2013				2014				2015			
	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Équivalent temps plein	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Équivalent temps plein	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Équivalent temps plein
Ingénieurs et cadres	8	33	12	2,7	4	11	6	0,9	8	26	9	2,1
Maîtrises et techniciens	72	468	97	39	90	514	105	42,8	92	474	97	39,5
Employés	819	2450	1097	204,2	727	2938	922	244,8	691	2640	878	220
Ouvriers roulants (conducteurs)	1392	6584	3338	548,7	1475	7137	2923	594,7	1401	7108	4284	592,4
Ouvriers non roulants	2579	10444	4916	870,4	2693	12293	4394	1024,4	2487	11737	5635	978,1

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)

2013	2014	2015
1,9 %	2,2 %	2,1 %

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)

	2013	2014	2015
Classe 1	1,6 %	2,1 %	1,8 %
Classe 2	2 %	1,8 %	1,9 %
Classe 3	4,2 %	4,1 %	5,4 %

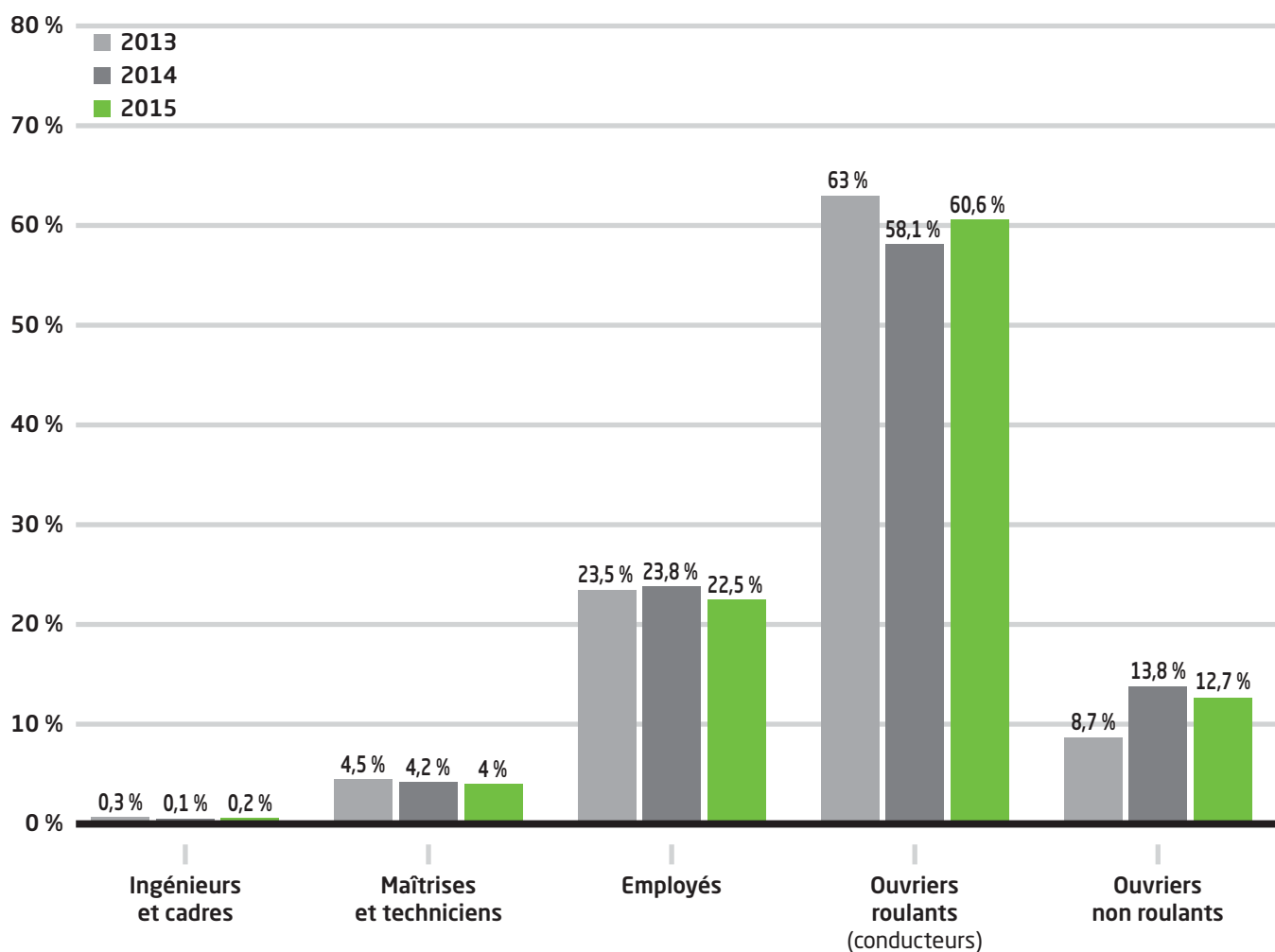
1 Effectifs des entreprises de transport urbain

Structure des CDD

(Rapport entre l'effectif CDD équivalent temps plein de la catégorie et l'effectif total CDD équivalent temps plein)

	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	0,3 %	0,1 %	0,2 %
Maîtrises et techniciens	4,5 %	4,2 %	4 %
Employés	23,5 %	23,8 %	22,5 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	63 %	58,1 %	60,6 %
Ouvriers non roulants	8,7 %	13,8 %	12,7 %

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE PROFESSIONNELLE DES CDD 2013, 2014 ET 2015

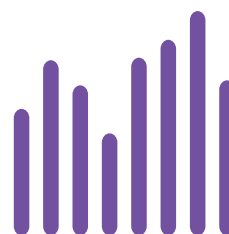




1.3 Salariés intérimaires

Le recours aux contrats d'intérim des entreprises de notre panel est stable depuis 2013. Le taux s'établit à **1,1 % en 2015**. Cette proportion, stable depuis trois ans, est très inférieure au taux observé au niveau national, qui s'élève à **3,3 % pour 2015**, et au niveau du secteur du transport et de l'entreposage, qui s'établit à **3,7 %** (source: DARES, *L'emploi intérimaire poursuit sa hausse au 4^e trimestre 2015, mars 2016*).

Les conducteurs (49,7 %) et les employés (29,5 %) constituent la majeure partie des contrats d'intérim en équivalents temps plein. Néanmoins, si le recours aux contrats d'intérim a sensiblement progressé pour les conducteurs, le taux de recours pour les employés a diminué de **-2,9 %** par rapport à 2014.



Un taux de recours
aux contrats d'intérim
stable

Intérimaires entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre

↓

	2013				2014				2015			
	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Équivalent temps plein	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Équivalent temps plein	Nombre de personnes	Nombre de mois	Nombre de contrats	Équivalent temps plein
Ingénieurs et cadres	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maîtrises et techniciens	24	93	67	7,8	27	87	43	7,2	24	77	67	6,4
Employés	1 774	1 861	7 522	155,1	1 926	2 027	6 899	168,9	1 606	1 885	6 618	157,1
Ouvriers roulants (conducteurs)	683	3 226	17 436	268,8	913	2 786	17 749	232,2	910	3 174	20 867	264,5
Ouvriers non roulants	441	1 123	1 933	93,6	641	1 354	2 040	112,8	655	1 250	1 914	104,2

Taux de recours aux contrats d'intérim

(Rapport entre l'effectif en contrat d'intérim en équivalent temps plein et l'effectif total temps plein + équivalent temps plein, y compris les intérimaires)

↓

	2013	2014	2015
	1,1 %	1,1 %	1,1 %

Par classe d'entreprises

(Rapport entre l'effectif en contrat d'intérim équivalent temps plein de la classe et l'effectif temps plein + équivalent temps plein de la classe, y compris les intérimaires)

↓

	2013	2014	2015
Classe 1	1,1 %	1,2 %	1 %
Classe 2	1,2 %	0,7 %	1,4 %
Classe 3	1,2 %	1,8 %	1,7 %

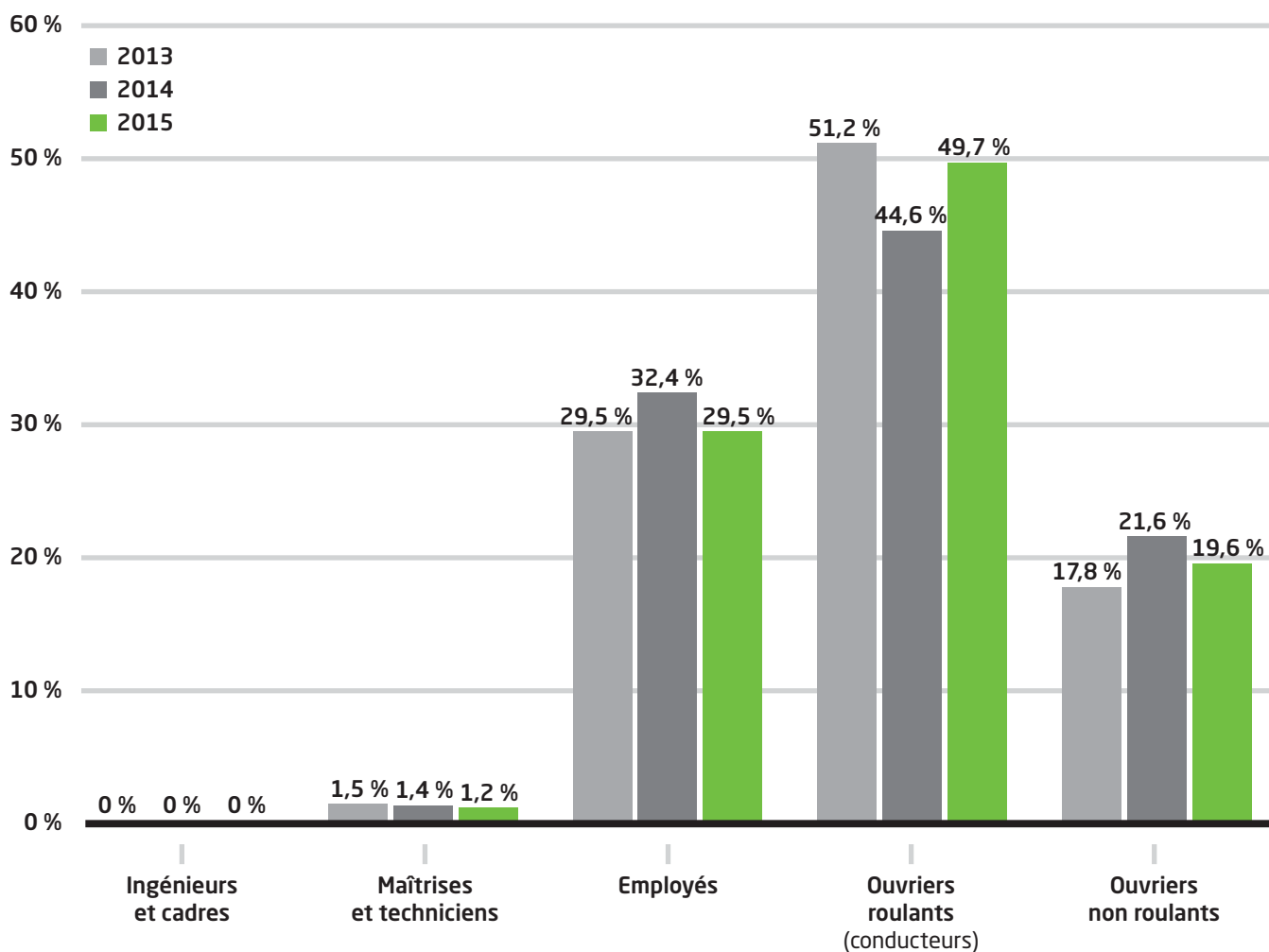
1 Effectifs des entreprises de transport urbain

Structure des contrats d'intérim

(Rapport entre l'effectif intérimaires en équivalent temps plein de la catégorie et l'effectif total intérimaires en équivalent temps plein)

	2013	2014	2015
Ingénieurs et cadres	0 %	0 %	0 %
Maîtrises et techniciens	1,5 %	1,4 %	1,2 %
Employés	29,5 %	32,4 %	29,5 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	51,2 %	44,6 %	49,7 %
Ouvriers non roulants	17,8 %	21,6 %	19,6 %

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE PROFESSIONNELLE DES CONTRATS D'INTÉRIM 2013, 2014 ET 2015



2 **Durée du travail et absentéisme dans les transports urbains**



2 Durée du travail et absentéisme

2.1 Durée du travail

(au 31 décembre 2015)

La durée moyenne hebdomadaire, en très légère augmentation depuis 2014, reste inférieure à la durée légale de 35 heures. Elle s'établit ainsi à **34,5 heures** en 2015 (34,5 en 2013 et 34,4 en 2014). Elle demeure en deçà de la moyenne nationale, de 35,6 heures en 2015, et de la moyenne du secteur des transports, de 36,1 heures (source: DARES, *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2015, mars 2016*).

Comme les années précédentes, aucune entreprise de notre panel n'applique une durée collective de travail supérieure à 35 heures. Ainsi, près de **40 % des salariés de la branche** (28 % des



Une durée hebdomadaire **inférieure** à la durée légale

entreprises) ont une **durée hebdomadaire de travail inférieure à 35 heures en 2015**.

Cette proportion est très supérieure aux taux observés au niveau national, **3,3 % des salariés** ayant une durée du travail inférieure à 35 heures en 2015, ainsi que dans le secteur des transports, où ce taux s'élève à **1,8 %** (source: DARES, *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2015, mars 2016*).

Durée hebdomadaire (DH) constatée

		2013		2014		2015	
		Entreprises	Salariés*	Entreprises	Salariés*	Entreprises	Salariés*
DH < 35 h	Nbre	36	18 252	36	18 458	36	17 930
	%	28,1 %	39,5 %	28,1 %	39,3 %	28,1 %	38 %
DH = 35 h	Nbre	92	28 015	92	28 468	92	29 281
	%	71,9 %	60,5 %	71,9 %	60,7 %	71,9 %	62 %
DH > 35 h	Nbre						
	%						
Total		128	46 267	128	46 926	128	47 211

* Temps plein + équivalent temps plein

Durée moyenne effective de travail

La durée moyenne effective annualisée du travail, pondérée par l'effectif des entreprises du panel, s'est élevée à **1 559,4 heures en 2015**.

	2013	2014	2015
En nombre d'heures par salarié	1 561,5	1 556,5	1 559,4
En nombre d'heures/semaine* par salarié	34,5	34,4	34,5

*(Nombre d'heures par semaine / 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).

Le nombre d'heures supplémentaires réalisé par les salariés des entreprises de notre panel diminue de manière régulière depuis 3 ans, et s'établit pour 2015 à **18,2 heures** en moyenne.

À l'inverse, le volume d'heures complémentaires par salarié stagne depuis deux ans à **2,1 heures**.

	2013	2014	2015
Nombre d'heures supplémentaires effectuées par salarié	20,6	19,3	18,2
Nombre d'heures complémentaires effectuées par salarié	2	2,1	2,1



2.2 Absentéisme

L'absentéisme atteint son plus haut niveau depuis 10 ans en 2015. Le volume de jours d'absence poursuit sa progression passant de près de 1 354 000 en 2014 à plus 1 391 000 en 2015. L'absentéisme, au sein des entreprises de notre panel, connaît une augmentation constante depuis trois ans.

Cette progression se matérialise ainsi à travers deux éléments :

- D'une part, l'augmentation du nombre total de jours d'absence par salarié qui s'établit cette année à **29,02 jours** au total, soit **+0,61 jour par rapport à 2014**.
- D'autre part, une hausse du taux d'absentéisme des entreprises de la branche qui dépasse depuis deux années consécutives les 7 % (7,35 %, soit +0,23 % supplémentaire). Ce taux d'absentéisme a été calculé, comme il est d'usage habituel, en ne prenant en compte que les absences pour les motifs suivants : maladie, accident du travail, maladie professionnelle et accident de trajet.

Le nombre de salariés absents par rapport à l'effectif total connaît, une fois de plus, **une augmentation en 2015 avec 88,98 % des salariés qui ont été absents**, soit **+2,3 points** par rapport à l'année 2014. Ces chiffres illustrent la hausse généralisée de l'absentéisme dans les entreprises du transport urbain.

Sur l'ensemble des entreprises du panel, le nombre de jours d'absence par salarié augmente également et s'établit à **29,02 jours en 2015** (+0,61 jour). Les absences ont donc été à la fois plus longues et ont concerné plus de salariés que les années précédentes.

Si les absences pour maladie ont connu une légère baisse en 2014, elles restent toujours le principal motif des absences (72,2 %), et connaissent une augmentation de près de **+1 point par rapport à 2014**. À l'inverse, le nombre d'absence pour accident du travail et maladie professionnelle diminue en 2015. Ainsi, **3 852 salariés** ont été absents pour ce motif en 2015 contre 3 952 salariés en 2014.



Un absentéisme élevé :

29,02 jours

d'absence par an et par salarié

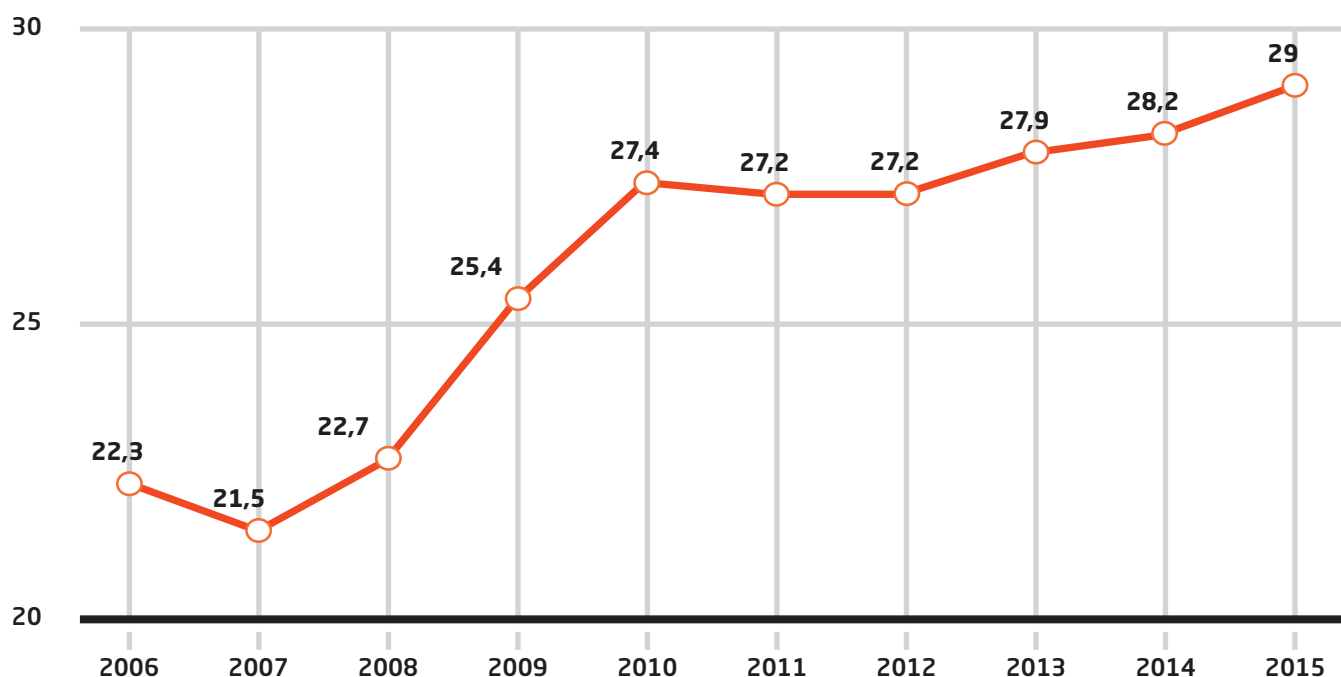
	2013				2014				2015			
	Jours d'absence par salarié ⁽¹⁾	En % par rapport au nombre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nombre total de salariés de la branche ⁽²⁾	Jours d'absence par salarié ⁽¹⁾	En % par rapport au nombre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nombre total de salariés de la branche ⁽²⁾	Jours d'absence par salarié ⁽¹⁾	En % par rapport au nombre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nombre total de salariés de la branche ⁽²⁾
Maladie	20,03	71,4 %	22 302	47,5 %	20,25	71,26 %	22 858	47,97 %	20,96	72,2 %	24 578	51,25 %
Accident du travail et maladie professionnelle	5,39	19,22 %	3 702	7,88 %	5,6	19,7 %	3 952	8,29 %	5,46	18,8 %	3 852	8,03 %
• dont accident du travail	5,13	18,3 %	3 632	7,73 %	5,36	18,87 %	3 864	8,11 %	5,26	18,11 %	3 781	7,89 %
• dont maladie professionnelle	0,26	0,92 %	70	0,15 %	0,24	0,83 %	88	0,18 %	0,2	0,69 %	71	0,14 %
Accident de trajet	0,35	1,25 %	383	0,82 %	0,37	1,32 %	372	0,78 %	0,41	1,4 %	350	0,73 %
Maladie/Paternité	1,04	3,71 %	1 608	3,42 %	0,99	3,49 %	1 677	3,52 %	1,02	3,5 %	1 624	3,39 %
• dont maternité	0,72	2,59 %	317	0,67 %	0,67	2,37 %	305	0,64 %	0,69	2,35 %	320	0,67 %
• dont paternité	0,32	1,12 %	1 291	2,75 %	0,32	1,12 %	1 372	2,88 %	0,33	1,15 %	1 304	2,72 %
Absence non motivée	0,27	0,96 %	3 436	7,32 %	0,26	0,91 %	4 283	8,99 %	0,25	0,85 %	4 445	9,27 %
Absence motivée	0,97	3,46 %	6 991	14,89 %	0,94	3,32 %	8 163	17,13 %	0,92	3,25 %	7 823	16,31 %
Total	28,05	100 %	38 422	81,83 %	28,41	100 %	41 304	86,68 %	29,02	100 %	42 672	88,98 %

(1) Il s'agit de la moyenne de jours calendaires 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 20,96 jours pour maladie en 2015.

(2) Lire par exemple 51,25 % des salariés ont été absents au moins une fois pour maladie en 2015.

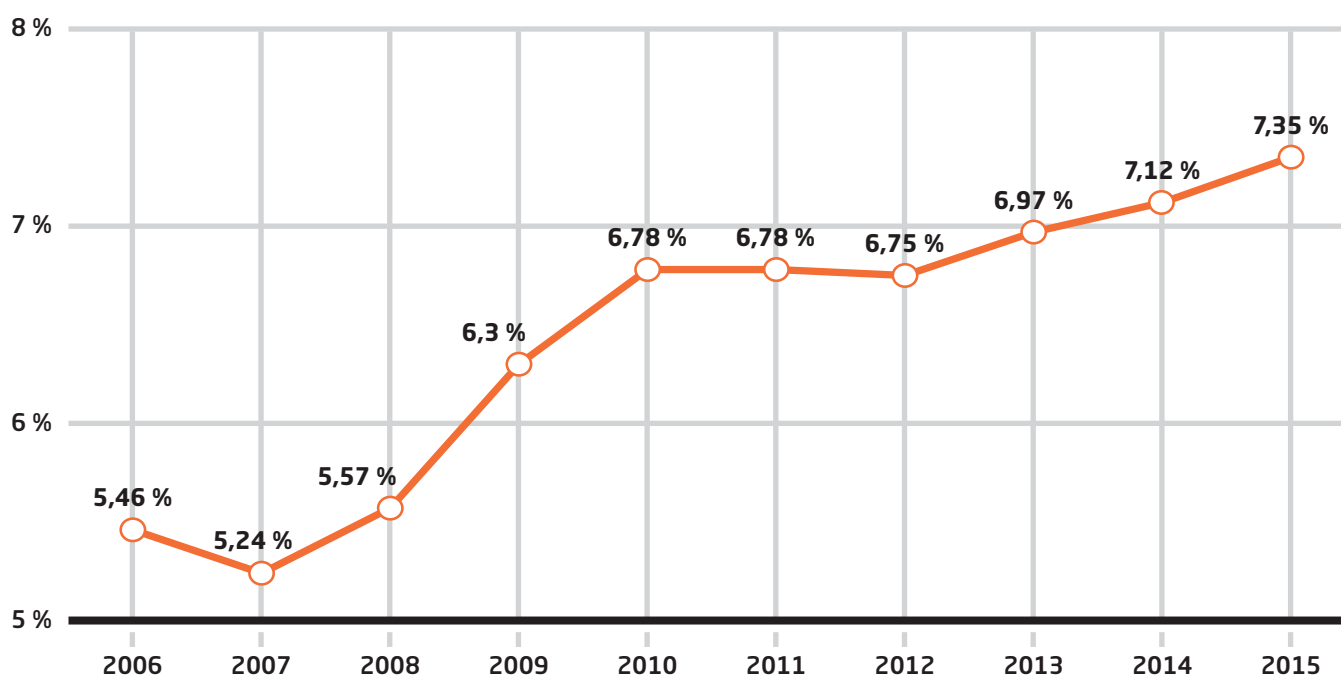
2 Durée du travail et absentéisme

Évolution de l'absentéisme moyen dans la profession (données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015

Taux d'absentéisme de la branche des transports urbains (données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015

Ce taux d'absentéisme est calculé selon la formule suivante : Nombre de jours calendaires d'absence pour maladie, accident du travail, maladie professionnelle et accident de travail x 100 / Nombre de jours calendaires dans l'année x Effectifs en CDI et CDD (temps plein + équivalents temps plein).



Répartition par classe d'entreprises



Classe 1

	2013				2014				2015			
	Jours d'absence par salarié	En % par rapport au nombre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nombre total de salariés de la branche	Jours d'absence par salarié	En % par rapport au nombre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nombre total de salariés de la branche	Jours d'absence par salarié	En % par rapport au nombre total de jours d'absence	Nombre de salariés	En % par rapport au nombre total de salariés de la branche
Maladie	20,3	69,81 %	15 349	48,05 %	20,51	69,5 %	15 581	47,9 %	21,25	70,49 %	17 096	52,14 %
Accident du travail et maladie professionnelle	5,98	20,56 %	2 650	8,29 %	6,35	21,51 %	2 844	8,74 %	6,2	20,56 %	2 839	8,66 %
• dont accident du travail	5,78	19,89 %	2 612	8,17 %	6,14	20,82 %	2 800	8,61 %	6,02	19,97 %	2 804	8,55 %
• dont maladie professionnelle	0,2	0,69 %	38	0,12 %	0,21	0,69 %	44	0,13 %	0,18	0,59 %	35	0,11 %
Accident de trajet	0,39	1,35 %	285	0,89 %	0,42	1,44 %	283	0,87 %	0,47	1,57 %	262	0,8 %
Maladie/Paternité	1,08	3,7 %	1 157	3,62 %	0,98	3,32 %	1 089	3,35 %	1	3,31 %	1 135	3,46 %
• dont maternité	0,73	2,48 %	207	0,65 %	0,67	2,27 %	198	0,61 %	0,64	2,13 %	206	0,63 %
• dont paternité	0,35	1,22 %	950	2,97 %	0,31	1,05 %	891	2,74 %	0,36	1,18 %	929	2,83 %
Absence non motivée	0,29	1,01 %	2 558	8,02 %	0,24	0,8 %	3 083	9,48 %	0,24	0,82 %	3 158	9,63 %
Absence motivée	1,04	3,57 %	5 397	16,89 %	1,01	3,43 %	6 496	19,96 %	0,98	3,25 %	5 940	18,11 %
Total	29,08	100 %	27 395	85,76 %	29,51	100 %	29 374	90,3 %	30,14	100 %	30 429	92,8 %



Classe 2

Maladie	19,76	74,62 %	5 567	48,56 %	19,95	74,75 %	5 920	51,35 %	20,74	75,73 %	6 187	53,56 %
Accident du travail et maladie professionnelle	4,45	16,79 %	865	7,55 %	4,37	16,36 %	926	8,03 %	4,2	15,33 %	832	7,2 %
• dont accident du travail	4,04	15,24 %	841	7,34 %	4,02	15,06 %	888	7,71 %	3,94	14,36 %	805	6,97 %
• dont maladie professionnelle	0,41	1,55 %	24	0,21 %	0,35	1,3 %	38	0,32 %	0,26	0,97 %	27	0,23 %
Accident de trajet	0,27	1,01 %	83	0,72 %	0,28	1,06 %	73	0,63 %	0,27	0,99 %	76	0,66 %
Maladie/Paternité	1,03	3,86 %	375	3,27 %	1,05	3,92 %	475	4,12 %	1,09	3,97 %	393	3,4 %
• dont maternité	0,77	2,89 %	84	0,73 %	0,71	2,64 %	82	0,71 %	0,8	2,91 %	90	0,78 %
• dont paternité	0,26	0,97 %	291	2,54 %	0,34	1,28 %	393	3,41 %	0,29	1,06 %	303	2,62 %
Absence non motivée	0,19	0,72 %	750	6,54 %	0,32	1,19 %	1 086	9,42 %	0,24	0,89 %	1 173	10,16 %
Absence motivée	0,79	3 %	1 361	11,88 %	0,72	2,72 %	1 432	12,42 %	0,85	3,09 %	1 414	12,24 %
Total	26,49	100 %	9 001	78,52 %	26,69	100 %	9 913	85,97 %	27,39	100 %	10 075	87,22 %



Classe 3

Maladie	18,42	77,25 %	1 386	39,13 %	18,76	78,54 %	1 357	37,77 %	18,95	78,8 %	1 296	35,85 %
Accident du travail et maladie professionnelle	3,14	13,17 %	187	5,28 %	2,77	11,57 %	182	5,07 %	2,73	11,38 %	181	5,01 %
• dont accident du travail	2,83	11,85 %	179	5,06 %	2,59	10,83 %	176	4,9 %	2,52	10,49 %	172	4,77 %
• dont maladie professionnelle	0,31	1,32 %	8	0,22 %	0,18	0,74 %	6	0,17 %	0,21	0,89 %	9	0,24 %
Accident de trajet	0,26	1,09 %	15	0,42 %	0,2	0,85 %	16	0,45 %	0,21	0,86 %	12	0,33 %
Maladie/Paternité	0,78	3,28 %	76	2,15 %	0,91	3,79 %	113	3,15 %	0,96	3,98 %	96	2,66 %
• dont maternité	0,62	2,62 %	26	0,73 %	0,61	2,52 %	25	0,7 %	0,68	2,83 %	24	0,69 %
• dont paternité	0,16	0,66 %	50	1,42 %	0,3	1,27 %	88	2,45 %	0,28	1,15 %	72	1,99 %
Absence non motivée	0,32	1,36 %	128	3,61 %	0,26	1,09 %	114	3,17 %	0,26	1,08 %	114	3,16 %
Absence motivée	0,92	3,85 %	233	6,58 %	0,99	4,16 %	235	6,53 %	0,94	3,9 %	469	12,98 %
Total	23,84	100 %	2 025	57,17 %	23,89	100 %	2 017	56,14 %	24,05	100 %	2 168	59,99 %

3 Rémunérations dans les transports urbains

Fiche de paie

--	--

€

3 Rémunérations

3.1 Valeur du point

La valeur du point connaît une hausse moyenne de +0,9 % et s'établit en moyenne à 9,07 €. Cette progression, légèrement inférieure à celle de 2014 (+1,1 %), est plus mesurée que les années précédentes. Comme en 2014, le fait que la valeur du point évolue de manière plus modérée s'explique par le contexte économique difficile, ainsi que par l'inflation nulle en 2015 et une faible progression du SMIC (+0,8 % en 2015 selon l'INSEE).



+0,9 %
Progression de la valeur
du point

Pour mémoire, en application de l'accord de branche du 5 mars 2015, la valeur du point de branche en 2015 était de 8,31 €, pour une durée moyenne hebdomadaire du travail de 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 2013	Valeur du point brut 2014	Valeur du point brut 2015	Évolution 2015/2014
Moyenne	8,89	8,99	9,07	+0,9 %
Moyenne pondérée	9,17	9,28	9,34	+0,6 %
Médiane ⁽¹⁾	8,8	8,9	8,96	+0,7 %
Minimum	8,17	8,25	8,31	
Maximum	10,47	10,57	10,95	

2013

(1) 50 % des entreprises, représentant **78,5 %** de l'effectif total, se situent au-dessus de cette valeur. 50 % des entreprises, représentant **21,5 %** de l'effectif total, se situent au-dessous.

2014

(1) 50 % des entreprises, représentant **78,44 %** de l'effectif total, se situent au-dessus de cette valeur. 50 % des entreprises, représentant **21,56 %** de l'effectif total, se situent au-dessous.

2015

(1) 50 % des entreprises, représentant **72,28 %** de l'effectif total, se situent au-dessus de cette valeur. 50 % des entreprises, représentant **27,72 %** de l'effectif total, se situent au-dessous.

3.2 Rémunérations

En moyenne pondérée, les rémunérations des salariés des entreprises du panel ont augmenté de **+0,9 % à +1,3 %** en 2015 en fonction des catégories professionnelles et de l'ancienneté.

Le salaire moyen à l'embauche des conducteurs-receveurs s'établit ainsi à **2 382 €**, en hausse de +1 %. Il atteint 3 021 €, soit une augmentation de 1,2 %, après 25 ans d'ancienneté. Les augmentations en moyenne pondérée des chefs de ligne sont légèrement plus élevées à celles des conducteurs avec une progression de +1,2 %. La progression la plus importante a été observée parmi la catégorie des secrétaires avec **+1,3 % en 2015 après 25 ans d'ancienneté**, soit 3 029 euros.

Comme les années précédentes, 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.



Conducteurs: entre

+1 %
à +1,2 %
d'augmentation en moyenne



3

Conducteurs-receveurs

	À l'embauche 2013	À l'embauche 2014	À l'embauche 2015 ⁽¹⁾	Évolution 2015 - 2014
Moyenne pondérée	2 321	2 358	2 382	+1 %
Répartition par classe				
Classe 1	2 368	2 405	2 427	+0,9 %
Classe 2	2 266	2 301	2 328	+1,2 %
Classe 3	2 063	2 104	2 139	+1,7 %
Minimum	1 724	1 792	1 817	
Maximum	2 741	2 820	2 865	

	Après 10 ans d'ancienneté 2013	Après 10 ans d'ancienneté 2014	Après 10 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
Moyenne pondérée	2 654	2 696	2 724	+1,1 %
Répartition par classe				
Classe 1	2 695	2 737	2 762	+0,9 %
Classe 2	2 623	2 664	2 696	+1,2 %
Classe 3	2 378	2 417	2 463	+1,9 %
Minimum	2 001	2 038	2 053	
Maximum	3 066	3 120	3 209	

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

	Après 13 mois d'ancienneté 2013	Après 13 mois d'ancienneté 2014	Après 13 mois d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
	2 483	2 523	2 548	+1 %
	2 534	2 574	2 596	+0,9 %
	2 425	2 462	2 491	+1,2 %
	2 208	2 251	2 288	+1,7 %
	1 887	1 917	1 944	
	2 932	3 017	3 066	

	Après 25 ans d'ancienneté 2013	Après 25 ans d'ancienneté 2014	Après 25 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
	2 934	2 985	3 021	+1,2 %
	2 995	3 041	3 071	+1 %
	2 868	2 933	2 978	+1,6 %
	2 587	2 635	2 685	+1,9 %
	2 188	2 204	2 245	
	3 383	3 460	3 517	

O.P. 3

	À l'embauche 2013	À l'embauche 2014	À l'embauche 2015 ⁽¹⁾	Évolution 2015 - 2014
Moyenne pondérée	2 291	2 331	2 355	+1 %
Répartition par classe				
Classe 1	2 307	2 347	2 366	+0,8 %
Classe 2	2 288	2 331	2 368	+1,6 %
Classe 3	2 122	2 154	2 188	+1,6 %
Minimum	1 772	1 776	1 817	
Maximum	2 812	2 861	2 996	

	Après 10 ans d'ancienneté 2013	Après 10 ans d'ancienneté 2014	Après 10 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
Moyenne pondérée	2 651	2 700	2 725	+0,9 %
Répartition par classe				
Classe 1	2 671	2 723	2 739	+0,6 %
Classe 2	2 647	2 693	2 738	+1,6 %
Classe 3	2 432	2 472	2 521	+2 %
Minimum	1 980	2 000	2 020	
Maximum	3 050	3 172	3 214	

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

	Après 13 mois d'ancienneté 2013	Après 13 mois d'ancienneté 2014	Après 13 mois d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
	2 452	2 494	2 520	+1 %
	2 469	2 511	2 532	+0,8 %
	2 448	2 494	2 533	+1,6 %
	2 270	2 305	2 341	+1,6 %
	1 895	1 900	1 944	
	3 009	3 061	3 205	

	Après 25 ans d'ancienneté 2013	Après 25 ans d'ancienneté 2014	Après 25 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
	2 933	2 989	3 018	+1 %
	2 969	3 023	3 043	+0,6 %
	2 902	2 969	3 023	+1,8 %
	2 648	2 685	2 730	+1,7 %
	2 144	2 200	2 250	
	3 375	3 437	3 493	

3 Rémunérations

Secrétaires

(Employé de la filière administrative à l'exclusion des secrétaires et assistantes de direction)

	À l'embauche 2013	À l'embauche 2014	À l'embauche 2015 ⁽¹⁾	Évolution 2015 - 2014		Après 13 mois d'ancienneté 2013	Après 13 mois d'ancienneté 2014	Après 13 mois d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
Moyenne pondérée	2 278	2 315	2 343	+1,2 %	↓	2 437	2 477	2 506	+1,2 %
Répartition par classe									
Classe 1	2 300	2 335	2 362	+1,1 %		2 461	2 499	2 527	+1,1 %
Classe 2	2 260	2 304	2 334	+1,3 %		2 418	2 465	2 497	+1,3 %
Classe 3	2 113	2 146	2 180	+1,6 %		2 260	2 296	2 332	+1,6 %
Minimum	1 710	1 773	1 790			1 683	1 897	1 915	
Maximum	2 840	2 899	2 953			3 039	3 102	3 160	
					↓				↓
	Après 10 ans d'ancienneté 2013	Après 10 ans d'ancienneté 2014	Après 10 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014		Après 25 ans d'ancienneté 2013	Après 25 ans d'ancienneté 2014	Après 25 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
Moyenne pondérée	2 625	2 679	2 710	+1,2 %	↓	2 939	3 029	3 029	+1,3 %
Répartition par classe									
Classe 1	2 649	2 705	2 735	+1,1 %		2 993	3 041	3 079	+1,2 %
Classe 2	2 612	2 661	2 693	+1,2 %		2 869	2 936	2 974	+1,3 %
Classe 3	2 433	2 476	2 519	+1,7 %		2 631	2 685	2 735	+1,9 %
Minimum	1 712	2 011	2 031			2 009	2 157	2 178	
Maximum	3 204	3 269	3 340			3 501	3 541	3 586	

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

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 2013	À l'embauche 2014	À l'embauche 2015 ⁽¹⁾	Évolution 2015 - 2014		Après 13 mois d'ancienneté 2013	Après 13 mois d'ancienneté 2014	Après 13 mois d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
Moyenne pondérée	2 818	2 884	2 918	+1,2 %	↓	3 015	3 085	3 122	+1,2 %
Répartition par classe									
Classe 1	2 871	2 939	2 969	+1 %		3 072	3 145	3 176	+1 %
Classe 2	2 760	2 823	2 863	+1,4 %		2 954	3 020	3 063	+1,4 %
Classe 3	2 498	2 556	2 620	+2,5 %		2 673	2 735	2 804	+2,5 %
Minimum	1 946	1 963	1 991			2 082	2 100	2 130	
Maximum	3 505	3 580	3 620			3 750	3 830	3 873	
					↓				↓
	Après 10 ans d'ancienneté 2013	Après 10 ans d'ancienneté 2014	Après 10 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014		Après 25 ans d'ancienneté 2013	Après 25 ans d'ancienneté 2014	Après 25 ans d'ancienneté 2015	Évolution 2015-2014
Moyenne pondérée	3 236	3 308	3 347	+1,2 %	↓	3 589	3 678	3 720	+1,2 %
Répartition par classe									
Classe 1	3 294	3 377	3 412	+1,1 %		3 684	3 779	3 817	+1 %
Classe 2	3 175	3 229	3 267	+1,2 %		3 456	3 538	3 582	+1,3 %
Classe 3	2 882	2 924	2 988	+2,2 %		3 121	3 182	3 261	+2,5 %
Minimum	2 221	2 263	2 319			2 385	2 443	2 503	
Maximum	3 900	3 987	4 030			4 200	4 302	4 350	

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

4 Formation professionnelle dans les transports urbains

Certificat



4 Formation professionnelle



Une participation égale à
4,1 %
de la masse salariale

Pour mémoire, la loi du 5 mars 2014 « relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale » réforme en profondeur la formation professionnelle. Elle a, d'une part, refondu le financement de la formation professionnelle par la création d'une contribution unique et obligatoire (1 % pour les entreprises d'au moins 10 salariés), et d'autre part, créé le Compte Personnel de Formation (CPF), dispositif remplaçant le Droit Individuel à la Formation (DIF) et mis en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2015.

4.1 Investissements consacrés à la formation continue

Les nouvelles règles en matière de formation professionnelle imposent le versement d'une contribution unique de 1 % du montant des rémunérations versées pendant l'année de référence pour les entreprises de plus de 10 salariés à l'OPCA Transports et Services. Pour mémoire, elle remplace la contribution de 1,6 % (0,9 % au titre du plan de formation, 0,5 % au titre de la professionnalisation et 0,2 % au titre du CIF) que les entreprises de plus de 10 salariés devaient affecter. Cette contribution unique sera collectée pour l'année 2016 au titre des contributions dues sur les rémunérations versées en 2015. En conséquence, la collecte effectuée par l'OPCA Transports et Services pour l'année 2015 est assise sur les contributions versées en 2014, soit sur la base du système de financement antérieur.

Les investissements des entreprises consacrés à la formation professionnelle sont en augmentation constante en termes de montants, **passant de 57 à plus de 63 millions entre 2013 et 2015.**

Ces montants représentent ainsi **4,1 % de la masse salariale** des entreprises (+0,1 point par rapport à l'année dernière), pourcentage relativement stable (3,9 % en 2013, 4 % en 2014).

L'obligation de détenir une **Formation Initiale Minimum Obligatoire** (ci-après: « FIMO ») et de suivre tous les cinq ans, une Formation Continue Obligatoire (ci-après: « FCO ») pour les conducteurs en application du décret du 11 septembre 2007 contribue, en partie, à ces taux élevés.



2013	2014	2015
------	------	------

Montant des investissements en formation continue

En euros	57 401 900	60 873 700	63 783 200
en % de la masse salariale des entreprises de la branche	3,9 %	4 %	4,1 %

Par classe d'entreprises

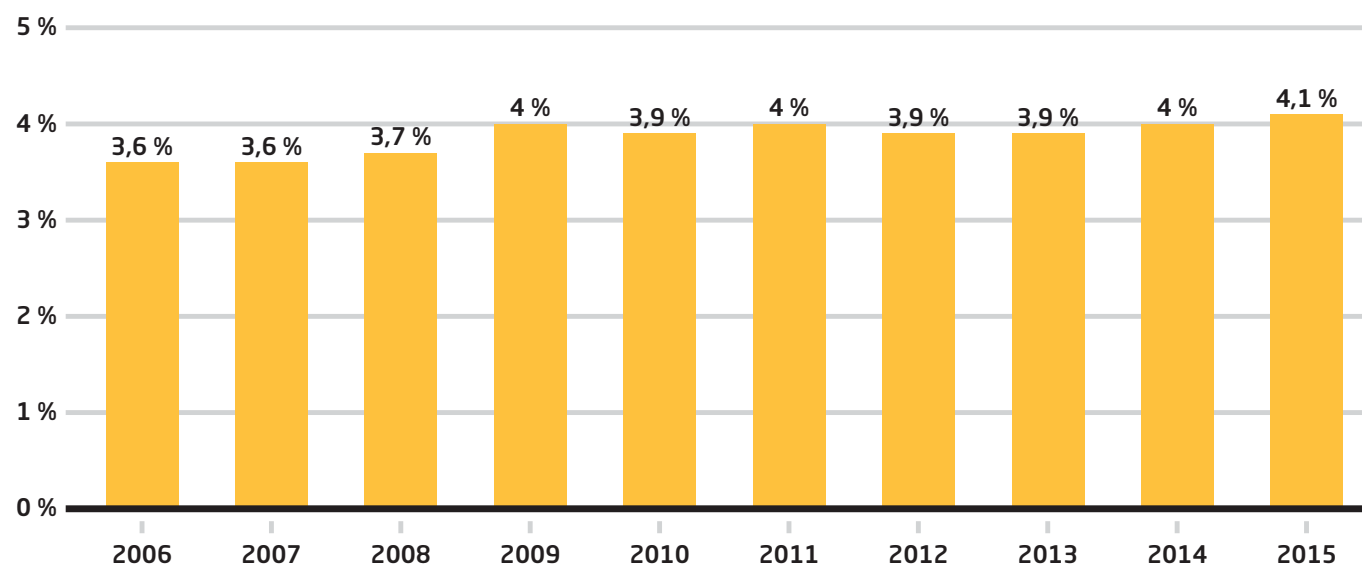
Montant des investissements en formation continue (en euros)

Classe 1	46 502 100	48 618 500	50 825 300
Classe 2	8 784 300	10 142 800	10 678 900
Classe 3	2 115 500	2 112 400	2 279 000

En % de la masse salariale des entreprises de la branche

Classe 1	4,3 %	4,4 %	4,6 %
Classe 2	2,7 %	3,1 %	3,2 %
Classe 3	2,7 %	2,7 %	2,9 %

Investissements consacrés à la formation (en % de la masse salariale, données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015



4.2 Investissements consacrés au plan de formation

À l'image du montant total des investissements en formation continue, les investissements consacrés au plan de formation atteignent en 2015 **3,1 % de la masse salariale** des entreprises de la branche, soit une progression de **+0,1 point par rapport à 2014**. En termes de montants, la progression est constante entre 2013 et 2015.

L'augmentation de la part de la masse salariale consacrée au plan de formation concerne toutes les classes d'entreprise.



2013	2014	2015
------	------	------

Montant des investissements en formation continue

En euros	41 830 100	45 043 600	47 200 900
en % de la masse salariale des entreprises de la branche	2,9 %	3 %	3,1 %

Par classe d'entreprises

Montant des investissements en formation continue (en euros)

Classe 1	35 013 100	36 717 800	38 064 800
Classe 2	5 358 000	6 729 900	7 408 900
Classe 3	1 459 000	1 595 900	1 727 200

En % de la masse salariale des entreprises de la branche

Classe 1	3,2 %	3,4 %	3,4 %
Classe 2	1,7 %	2 %	2,2 %
Classe 3	1,9 %	2,1 %	2,2 %

4.3 Nature des stages de formation

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

Même si leur part est en baisse, les stages suivis par les salariés concernent majoritairement **la technique professionnelle** (56,9 % en 2015 contre 58,3 % en 2014). Les formations à l'hygiène et à la sécurité sont en hausse, représentant **13,8 % des stages suivis en 2015**, alors que celles relatives à la bureautique et l'informatique diminuent (2,5 % en 2015 contre 2,9 % en 2014). Les stages de langues étrangères représentent une part de plus en plus faible, passant de 0,9 % en 2013 à 0,3 % en 2015.



2013	2014	2015
------	------	------

Hygiène et sécurité	9,5 %	11,9 %	13,8 %
Gestion des situations conflictuelles ou sécurité des personnes et des biens	7,1 %	7,5 %	7,4 %
Technique professionnelle	60,6 %	58,3 %	56,9 %
Bureautique et informatique	2,8 %	2,9 %	2,5 %
Gestion & management	2,3 %	2,8 %	2,8 %
Langues étrangères	0,9 %	0,6 %	0,3 %
Développement personnel	5,2 %	5,3 %	5 %
Autres	11,6 %	10,7 %	11,3 %

4 Formation professionnelle

Répartition des formations selon le dispositif

	2013		2014		2015	
	Plan de formation (y compris le 0,3 %)	Congé individuel de formation (CIF)	Plan de formation (y compris le 0,3 %)	Congé individuel de formation (CIF)	Plan de formation (y compris le 0,3 %)	Congé individuel de formation (CIF)
Hygiène et sécurité	99,5 %	0,5 %	100 %	0 %	99,3 %	0,7 %
Gestion des situations conflictuelles ou sécurité des personnes et des biens	100 %	0 %	97,6 %	2,4 %	100 %	0 %
Technique professionnelle	97,3 %	2,7 %	97,6 %	2,4 %	97,8 %	2,2 %
Bureautique et informatique	99,4 %	0,6 %	84,7 %	15,3 %	93,8 %	6,2 %
Gestion & management	94,9 %	5,1 %	83,5 %	16,5 %	96,8 %	3,2 %
Langues étrangères	96,1 %	3,9 %	91,5 %	8,5 %	71,2 %	28,8 %
Développement personnel	74,8 %	25,2 %	69 %	31 %	72,7 %	27,3 %
Autres	77,1 %	22,9 %	85 %	15 %	80,4 %	19,6 %

4.4 Nombre de stagiaires

En 2015, **67,8 %** des salariés des entreprises du panel ont suivi une formation, soit une augmentation de **+4,3 points** par rapport à l'année 2014.

Cette augmentation est portée par la progression observée dans les entreprises de classe 1 et 2 (de respectivement, +3,5 points et +10,2 points). À l'inverse, la proportion de salarié ayant suivi une formation en classe 3 est en baisse en 2015 avec une diminution de -7 points par rapport à l'année précédente.

Comme les années précédentes, la grande majorité des stagiaires étaient des conducteurs, **soit 61,8 %**. Si le pourcentage est en baisse par rapport à 2014 (63,5 %), le nombre de stagiaires chez les conducteurs augmente, passant de **19 204 en 2014 à 20 100 en 2015**. Ce chiffre élevé s'explique notamment par l'obligation pour ces salariés de suivre une FCO tous les cinq ans.



Près de
68 %
des salariés ont suivi
une formation

	2013	2014	2015
--	------	------	------

Salariés ayant suivi une formation

En nombre	2013	2014	2015
	30 132	30 236	32 532
dont stagiaires au titre du 0,3 %	9 132	10 766	10 531
En % de l'effectif total des entreprises de la branche	64,2 %	63,5 %	67,8 %

Par classe d'entreprises

Salariés ayant suivi une formation (en nombre)

	2013	2014	2015
Classe 1	23 456	22 982	24 334
Classe 2	5 348	5 348	6 536
Classe 3	1 328	1 906	1 662

Salariés ayant suivi une formation

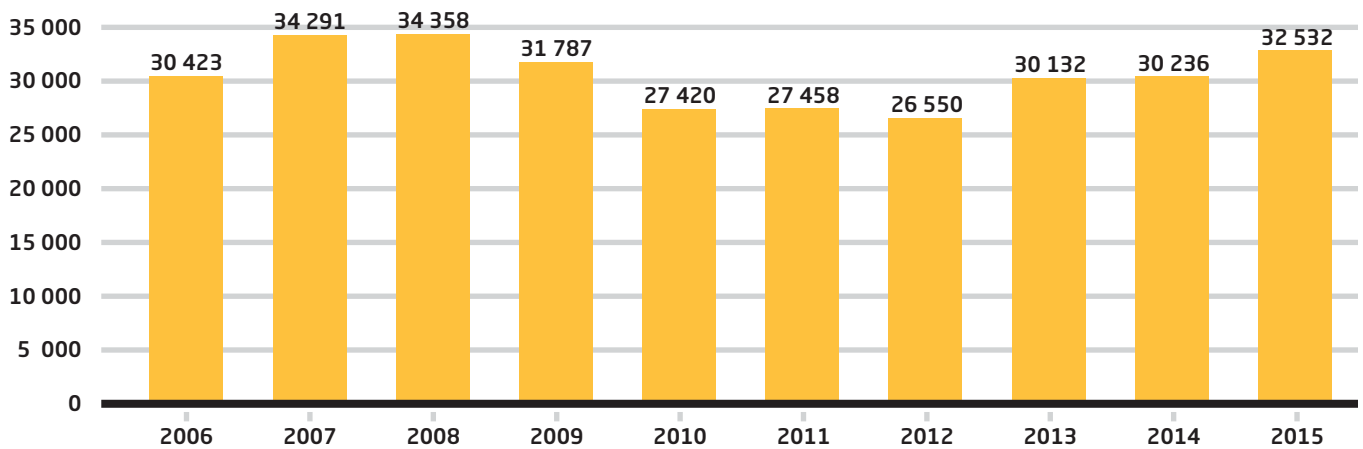
(en % de l'effectif total des entreprises de la classe)

	2013	2014	2015
Classe 1	73,4 %	70,7 %	74,2 %
Classe 2	46,7 %	46,4 %	56,6 %
Classe 3	37,5 %	53 %	46 %

Par catégorie professionnelle

	2013		2014		2015	
	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
Ingénieurs et cadres	586	1,9 %	619	2 %	644	2 %
Maîtrises techniciens	6 821	22,6 %	6 174	20,4 %	7 111	21,9 %
Employés	1 692	5,6 %	1 631	5,4 %	1 919	5,9 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	18 602	61,7 %	19 204	63,5 %	20 100	61,8 %
Ouvriers non roulants	2 431	8,2 %	2 608	8,7 %	2 758	8,4 %

Évolution du nombre de salariés ayant suivi une formation (données brutes)



Source: bilans sociaux UTP 2006 à 2015

4.5 Nombre d'heures de stage

En 2015, plus d'1 million d'heures de formation ont été suivies par les salariés des entreprises de notre panel, ce qui représente en moyenne **31 heures par stagiaire**. Le nombre d'heures de stage diminue ainsi de -1,7 %. Le nombre de stagiaires ayant augmenté, les stages ont donc été d'une durée plus courte. Les ouvriers non roulants effectuent les stages les plus longs, en moyenne de **40,5 heures**, suivis par les conducteurs avec **34,1 heures** de formations en moyenne. Ces derniers totalisent plus de **66 %** des heures de stage réalisées.



Une moyenne de
31 heures
de stage par stagiaire



	2013	2014	2015
--	------	------	------

Salariés ayant suivi une formation

Nombre d'heures de stage	905 097	989 099	1 009 760
Nombre moyen d'heures de stage par stagiaire	30	32,7	31

Par classe d'entreprises

Nombre d'heures de stage

Classe 1	740 842	816 731	831 590
Classe 2	130 232	145 561	146 557
Classe 3	34 023	26 807	31 613

Nombre moyen d'heures de stage par stagiaire

Classe 1	31,6	35,5	34,2
Classe 2	24,4	27,2	22,4
Classe 3	25,6	14,1	19

Par catégorie professionnelle



	2013			2014			2015		
	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
Ingénieurs et cadres	12 005	20,5	1,3 %	14 378	23,2	1,5 %	14 772	22,9	1,4 %
Maîtrises techniques	155 519	22,8	17,2 %	169 330	27,4	17,1 %	169 195	23,8	16,8 %
Employés	38 515	22,8	4,3 %	40 888	25,1	4,1 %	37 861	19,7	3,7 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	598 196	32,2	66,1 %	655 181	34,1	66,2 %	676 221	33,6	67 %
Ouvriers non roulants	100 863	41,5	11,1 %	109 321	41,9	11,1 %	111 712	40,5	11,1 %

4 Formation professionnelle

4.6 Utilisation du Compte personnel de formation (CPF)

Pour mémoire, le DIF a été supprimé à compter du 1^{er} janvier 2015 et a été remplacé par le CPF, qui n'obéit pas aux mêmes règles d'éligibilité des formations mobilisables.

Au regard de la nouveauté du dispositif, les données consolidées au titre de l'année 2015 ne permettent pas d'avoir une visibilité sur le nouveau mécanisme. En conséquence, il conviendra de se reporter aux chiffres publiés pour l'année 2016 pour avoir une vision réelle des formations mobilisées au titre du CPF par les salariés de la branche.



2015

	Nombre de salariés	En % de l'effectif total	Nombre d'heures	Nombre moyen d'heures effectué par salarié
Ingénieurs et cadres	2	0,2 %	111	56
Maîtrises techniciens	2	0 %	50	25
Employés	1	0 %	14	14
Ouvriers roulants (conducteurs)	20	0,1 %	728	36
Ouvriers non roulants	1	0 %	14	14
Total	26	0,1 %	917	35

4.7 Périodes de professionnalisation

Le recours aux périodes de professionnalisation pour les salariés de la branche a progressé de manière importante entre l'année 2014 et 2015, **près de 2 900 salariés ont pu bénéficier d'un tel dispositif en 2015 contre 1 730 en 2014**, soit une augmentation de **+2,4 points**. Il s'agit du taux le plus élevé enregistré en 10 ans.

L'augmentation concerne plus particulièrement la catégorie des ouvriers non roulants avec **15,3 %** de l'effectif total, soit **575 salariés**. Si cette catégorie connaît la plus forte progression (5 % en 2014) en 2015, les conducteurs représentent la part la plus importante en nombre de salariés (**1 402 en 2015**) avec une augmentation de +0,5 point par rapport à l'année précédente. Toutefois, si la progression apparaît plus que modérée chez les ouvriers roulants, elle peut s'expliquer par une inscription tardive à l'Inventaire de l'habilitation tramway et autres systèmes de transport guidé. Depuis le 18 septembre 2015, à la suite d'une action menée par l'UTP, les formations prévoyant la délivrance de cette habilitation ont été de nouveau rendues éligibles aux périodes de professionnalisation et donc prises en charge financièrement par l'OPCA Transports et Services.



Période de professionnalisation :

6 %

de l'effectif soit le taux le plus élevé en 10 ans

Les périodes de professionnalisation ont notamment permis aux salariés de passer la FIMO voyageurs, des formations passerelles, l'habilitation à la conduite du tramway, des titres professionnels (Agent de Médiation et Information Service; Conducteur de Transport Routier Interurbain de Voyageurs), ou encore, de suivre des cursus de management de proximité.



2015

Concernés par une période de professionnalisation	2013		2014		2015	
	Nombre de salariés	en % de l'effectif total	Nombre de salariés	en % de l'effectif total	Nombre de salariés	en % de l'effectif total
Ingénieurs et cadres	8	0,9 %	18	2,1 %	19	2,2 %
Maîtrises techniciens	131	1,7 %	213	2,6 %	663	8,1 %
Employés	81	3 %	72	2,6 %	226	8,2 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	1 177	3,7 %	1 238	3,8 %	1 402	4,3 %
Ouvriers non roulants	208	5,6 %	189	5 %	575	15,3 %
Total	1 605	3,4 %	1 730	3,6 %	2 885	6 %

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

Davantage de contrats de professionnalisation ont été conclus en 2015 qu'en 2014 (**289 en 2015 et 227 en 2014**). Aussi, le nombre de contrats de professionnalisation en cours est en hausse, passant de **303 en 2014 à 331 en 2015**.

Le nombre de contrats d'apprentissage conclus, qui était en hausse en 2014, diminue en 2015 passant de 120 à 113 contrats.

Les contrats d'apprentissage et de professionnalisation ont notamment permis la préparation de titres professionnels (Conducteur de Transport Routier Interurbain de Voyageurs, Agent de Médiation et Information Service), de Baccalauréats

professionnels (maintenance véhicule, mécanique, logistique, gestion), de BTS (Maintenance Industrielle, management des unités commerciales), de DUT (Gestion logistique Transport), de licences professionnelles (logistique, ressources humaines) ou de masters 2 (marketing, ressources humaines).

Enfin, les contrats aidés diminuent légèrement, passant de **133 à 116 contrats conclus au titre de l'année 2015**. Le nombre de contrats aidés en cours s'établit à 207 au 31 décembre 2015, contre 205 au 31 décembre 2014, soit une très légère augmentation.



Contrats d'apprentissage

En cours au 31 déc. 2013	En cours au 31 déc. 2014	En cours au 31 déc. 2015
152	170	170
Dont conclus en 2013	Dont conclus en 2014	Dont conclus en 2015
92	120	113

Contrats de professionnalisation

En cours au 31 déc. 2013	En cours au 31 déc. 2014	En cours au 31 déc. 2015
386	303	331
Dont conclus en 2013	Dont conclus en 2014	Dont conclus en 2015
265	227	289

Autres types de contrats aidés

	En cours au 31 déc. 2013	En cours au 31 déc. 2014	En cours au 31 déc. 2015
Contrats adultes relais	8	16	7
Contrats uniques d'insertion	65	33	49
Emplois d'avenir*	70	149	142
Contrats de génération**		7	9
	Dont conclus en 2013	Dont conclus en 2014	Dont conclus en 2015
Contrats adultes relais		4	2
Contrats uniques d'insertion	32	19	27
Emplois d'avenir*	70	103	80
Contrats de génération**		7	7


* Nouveau contrat applicable depuis novembre 2013

** Nouveau contrat applicable depuis mars 2014

4 Formation professionnelle

4.9 Niveau de formation du personnel embauché

Les salariés de niveau IV et V (niveau CAP et bac) représentent **69,2 % des recrutements**. Il convient de noter que l'embauche des salariés de niveau I/II (bac +2) et de niveau VI (équivalent au niveau de la scolarité obligatoire) est en progression. Le premier passant de **5,5 % à 7,4 %**, soit une augmentation de +2 points par rapport à l'an dernier, et le second passant de **7,3 % à 13,4 %** en 2015.



	2013	2014	2015
Niveau VI	14,4 %	7,3 %	13,4 %
Niveau V	46,5 %	52,4 %	46,6 %
Niveau IV	22,9 %	24,4 %	22,6 %
Niveau III	9,6 %	10,4 %	10 %
Niveau I & II	6,6 %	5,5 %	7,4 %

4.10 Bilan d'activité de la section transports urbains de l'OPCA Transports et Services

(Données fournies par l'OPCA Transports et Services)

Près de 12,2 millions d'euros ont été versés à l'OPCA Transports et Services en 2015 au titre du 0,5 % « financement des priorités de formation » et du 0,3 % « actions prioritaires de formation » par la branche des transports urbains. Conformément aux textes en vigueur, 13 % de la collecte dus au titre du financement des priorités de formation de branche, soit 6,9 millions d'euros, ont été reversés au Fonds Paritaire de Sécurisation des Parcours Professionnels (FPSPP), soit **896 740 euros**.

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

Les dispositions de l'accord de branche du 28 janvier 2010 « *relatif à l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie professionnelle* » prévoyaient un versement à l'OPCA Transports et Services correspondant à 0,5 % de la masse salariale des entreprises pour le financement des priorités de formation de branche. Aux termes de ces dispositions conventionnelles, ces priorités de formation inclues notamment les formations au titre des contrats de professionnalisation, des périodes de professionnalisation, ou des Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE).

Ces dispositions étaient toujours en vigueur en 2015, et des engagements ont donc été pris par l'OPCA dans ce cadre pour l'année 2015 à titre transitoire.

Néanmoins, la collecte opérée par l'OPCA Transport et Services, effectuée le 28 février 2016 au titre de l'année 2015, a obéi aux nouvelles règles mises en place par la réforme de la formation professionnelle, soit la contribution unique de 1 %.

Dès lors, si les engagements pour 2015 obéissent encore aux règles posées par l'accord de branche précité (soit le 0,5 %), la collecte brute, effectuée au 28 février 2016 par l'OPCA Transports et Services au titre de l'année 2015, respecte les nouvelles dispositions légales et conventionnelles. Cette période de transition justifie donc une collecte brute inférieure par rapport à l'année 2014.

Ainsi, en 2015, l'OPCA Transports et Services a financé **1 718 actions de formation**. Cette forte diminution s'explique par la mise en place du CPF. Effectif au 1^{er} janvier 2015, mais financé à compter de la collecte effectuée au 28 février 2016, ce nouveau dispositif ne s'est pas encore solidement installé dans les entreprises de notre panel, et très peu de formations éligibles au CPF ont été mobilisées par les salariés.

À compter de 2016, les engagements de l'OPCA obéiront intégralement aux nouvelles règles posées par le nouvel accord de branche du 7 juillet 2015.

Professionnalisation



	Exercice 2013	Exercice 2014	Exercice 2015
Collecte brute (en M€)	7,8	8,6	6,9
Collecte après reversement au FPSPP (en M€)	6,4	7	6
Engagements (en M€)	9,11	8,1	4,41
Écart entre la collecte après reversement au FPSPP et les engagements (en M€)	-2,71	-1,1	1,59
Nombre de contrats de professionnalisation	516	422	383
Nombre de périodes de professionnalisation financées	1875	1 713	1 030
Nombre de formations au titre du DIF financées	2 143	2 643	-
Nombre de formations tuteurs financées	112	77	132
Nombre de POE individuelles financées	203	157	173
Total des actions de formations financées	4 849	5 012	1 718

0,3 % actions prioritaires de formation spécifiques



	Exercice 2013 (0,3 %)	Exercice 2014 (0,3 %)	Exercice 2015 (0,3 %)*
Collecte (en €)	4 829 227	4 978 935	5 249 233
Engagements (en €)			
au titre de la VAE	0	0	0
au titre de la Sécurité	5 497 971	5 887 366	3 486 310
Total	5 497 971	5 887 366	3 486 310
Engagements (en €)			
au titre de la VAE	0	0	0
au titre de la Sécurité	13 045 (dont 3 360 FCO)	14 296 (dont 6 502 FCO)	15 271 (dont 8 718 FCO)
Total	13 045	14 296	15 271

* Chiffres provisoires fournis par l'OPCA Transports et Services, arrêtés au 10 avril 2016

N.B.: Les chiffres de l'exercice 2014 ont fait l'objet d'un réajustement dans la mesure où les chiffres publiés l'année précédente, fournis par l'OPCA Transports et Services, n'étaient que provisoires.

En application de l'accord de branche précité du 7 juillet 2015, reprenant les accords antérieurs, les actions de formation spécifiques à la branche sont financées par un versement à l'OPCA Transports et Services correspondant à **0,3 % de la masse salariale brute des entreprises**. Ces actions spécifiques sont notamment les formations relatives à la sécurité (gestion des situations conflictuelles) et celles effectuées dans le cadre de la validation des acquis de l'expérience.

L'examen des chiffres fournis par l'OPCA Transports et Services permet d'observer que les engagements au titre de la sécurité ont augmenté entre 2013 et 2015 avec **+2 226 formations financées**. L'augmentation par rapport à l'année précédente peut notamment s'expliquer par le nombre de FCO prises en charge en 2015 qui est de **8 718**, soit +2 216 par rapport à 2014.

La collecte s'établit à plus de 5 millions d'euros en 2015, soit une hausse de +270 298 euros par rapport à 2014.

5 Données de cadrage économique



5 Données de cadrage économique

Pour information, le document « Les chiffres clés du transport public urbain » présentant les données définitives du secteur des transports urbains de voyageurs au titre de l'année 2015 sera édité par l'UTP dans le courant de l'automne 2016. Ce document présentera les résultats réseau par réseau des adhérents de l'UTP.

5.1 Le contexte économique national en 2015


Les grands indicateurs

Sans présenter de rupture significative avec les années précédentes dans un contexte mondial qui demeure morose, l'année 2015 a donné des signes de redressement de l'économie française.

Premier indicateur révélateur, le produit intérieur brut a progressé de plus de 1 %. Cette évolution reste très modeste et insuffisante pour créer de l'emploi, mais elle rompt avec les taux de croissance proches de zéro des trois années précédentes.

Les dépenses de consommation des ménages sont elles aussi reparties à la hausse, favorisées par des prix des carburants historiquement bas. De fait, la production automobile sur le sol français a connu un nouvel essor grâce à un marché national comme international solide.

Le commerce extérieur a lui aussi bénéficié de cet état de fait et s'est montré particulièrement dynamique. En attestent les importations en hausse de 6,5 %. La balance commerciale s'est toutefois légèrement améliorée grâce à des exportations dont le rythme de croissance a été multiplié par trois en un an.



	2012	2013	2014	2015
Produit intérieur brut en volume (moyenne annuelle)	0 %	+0,4 %	+0,2 %	+1,1 %
Indice des prix à la consommation	+2 %	+0,9 %	+0,5 %	0 %
Dépenses de consommation des ménages (en volume)	-0,4 %	+0,3 %	+0,6 %	+1,4 %
Exportations (en volume)	+2,5 %	+2,4 %	+2,4 %	+6,1 %
Importations (en volume)	-0,9 %	+0,8 %	+3,8 %	+6,5 %
Formation brute de capital fixe (en volume)	-1,2 %	-0,8 %	-1,2 %	-0,2 %
Entreprises non financières	-1,9 %	-0,6 %	+2 %	+2 %
Ménages	-0,4 %	-3,1 %	-5,3 %	-3,3 %
Administrations publiques	-0,6 %	+1,1 %	-6,9 %	-3,1 %
Indice de production dans l'industrie manufacturière	-2,8 %	-1 %	0 %	+2,1 %
Industrie automobile	-11,8 %	-6 %	+3,4 %	+5,2 %

Source: INSEE

Le marché du travail

Il est beaucoup trop tôt pour évoquer un retournement du marché du travail en France. Toutefois, pour la première fois depuis 2011, l'économie française n'a pas été destructrice d'emplois en 2015. Les effectifs dans le secteur tertiaire marchand ont rebondi, notamment dans l'hébergement et la restauration. Ces deux activités sont étroitement liées à la consommation des ménages qui a accéléré son redressement. Il en va de même pour le commerce de détail, mais dans une moindre mesure.

À l'inverse, l'industrie et la construction continuent à réduire significativement leurs effectifs (respectivement -3,3 % et -3,7 %). Le net rebond de la production en 2014 et 2015 n'a pas inversé la tendance à baisse du nombre de salariés dans l'industrie automobile, ininterrompue depuis plus de 10 ans.

Ces évolutions ont conduit à un taux de chômage en très léger repli, celui-ci ayant en premier lieu bénéficié aux femmes de 25 à 49 ans (-0,5 point), qui sont plébiscitées dans les emplois du tertiaire marchand.

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



	2012	2013	2014	2015
Industrie	-0,6 %	-1,1 %	-1,1 %	-1,3 %
dont				
<i>Fabrication de matériel de transport</i>	0,4 %	-0,8 %	-2,2 %	-1,9 %
<i>Industrie automobile</i>	-1,9 %	-4,1 %	-4,8 %	-3,7 %
<i>Fabrication d'autres matériels de transport</i>	4,4 %	4,6 %	1,5 %	+0,5 %
Construction	-0,7 %	-1,9 %	-2,4 %	-3,3 %
Tertiaire marchand	-0,2 %	-0,3 %	+0,4 %	+1 %
dont				
<i>Transports et entreposage</i>	-0,3 %	-0,3 %	-0,5 %	0 %
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	+1 %	+0,8 %	+1 %	+1,1 %
ENSEMBLE (secteurs marchands hors agriculture)	-0,3 %	-0,6 %	-0,2 %	+0,1 %

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

Source: DARES

Chômage



	T4 2012	T4 2013	T4 2014	T4 2015
Ensemble	9,7 %	9,7 %	10,1 %	10 %
- de 15 à 24 ans	25,4 %	22,8 %	24 %	24 %
- de 25 à 49 ans	8,8 %	9,2 %	9,5 %	9,3 %
- 50 ans et plus	6,4 %	6,5 %	6,9 %	6,9 %
Hommes	9,9 %	9,8 %	10,5 %	10,5 %
- de 15 à 24 ans	25,5 %	22,5 %	25,5 %	25,6 %
- de 25 à 49 ans	8,7 %	9,2 %	9,6 %	9,5 %
- 50 ans et plus	6,8 %	6,5 %	7,4 %	7,4 %
Femmes	9,6 %	9,7 %	9,7 %	9,4 %
- de 15 à 24 ans	25,2 %	23,4 %	22,2 %	22 %
- de 25 à 49 ans	8,9 %	9,2 %	9,5 %	9 %
- 50 ans et plus	6 %	6,5 %	6,4 %	6,3 %

Unité: %, part des demandeurs d'emploi dans la population active en France métropolitaine

(p) données provisoires

Source: INSEE, DARES (ministère des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité)

5 Données de cadrage économique

5.2 Les budgets des collectivités locales

Le budget des communes

La modération fiscale due aux échéances électorales de 2014 a cédé sa place à une majoration des taux de taxe d'habitation et de taxe foncière en 2015 dans certaines communes. Les recettes fiscales et les autres recettes apparaissant en effet comme l'un des moyens de compenser la nouvelle baisse des dotations de l'État, les communes sont tentées d'utiliser leur pouvoir de taux. Néanmoins,

la modération de leurs dépenses apparaît comme la principale stratégie adoptée pour équilibrer leurs finances. Après un effondrement en 2014 (-14,1 %), leurs dépenses d'investissement se sont de nouveau repliées en 2015 (-7,8 %), de sorte qu'elles s'élèvent désormais en moyenne à 308 euros par habitant et par an, contre 381 euros en moyenne sur la mandature précédente.

Finances des communes



		Variation 2014/2013	2014 (e)	Variation 2015/2014	2015 (e)
Recettes	Total	0 %	79,3	0,6 %	79,8
	Recettes fiscales	0,9 %	48,8	2,9 %	50,2
	Dotations de l'État	-4,2 %	18,1	-7,4 %	16,7
	Autres recettes	2,9 %	12,4	3,3 %	12,8
Dépenses	Total	1,6 %	68,4	1,4 %	69,4
	Charges de personnel	4 %	36,4	2,7 %	37,4
	Autres dépenses	-1 %	29,7	0,1 %	29,7
	Intérêts de la dette	-0,6 %	2,3	-1,7 %	2,2
Épargne brute		-9 %	10,9	-4,4 %	10,4
Dépenses d'investissement		-14,1 %	22,1	-7,8 %	20,4

(e) estimation Banque Postale et AMF

Source: AMF/ La Banque Postale, Territoires et Finances, novembre 2015

Le budget des groupements à fiscalité propre

La contribution des groupements à fiscalité propre au redressement des comptes publics s'est traduite en 2015 par une accélération de la baisse des dotations de l'État. Celle-ci a néanmoins été compensée par la hausse des recettes fiscales grâce à l'impulsion des contributions économiques (diverses cotisations des entreprises et taxes sur les surfaces commerciales). Pour autant, le ralentissement

des dépenses de fonctionnement étant insuffisant pour atteindre celui des recettes, les groupements à fiscalité propre ont de nouveau réduit leur épargne brute. Cette situation limite leurs capacités d'autofinancement pour l'avenir alors que les dépenses intercommunales d'investissement ont de nouveau nettement baissé et ont ainsi retrouvé leur niveau de 2010.

Finances des groupements à fiscalité propre (communautés d'agglomérations, communautés de communes, communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle)



		Variation 2014/2013	2014 (e)	Variation 2015/2014	2015 (e)
Recettes	Total	1,7 %	35,3	1,3 %	36,7
	Recettes fiscales	3,9 %	22,4	4,3 %	24,3
	Dotations de l'État	-1,9 %	8,6	-7,4 %	8,4
	Autres recettes	-1,7 %	4,2	3,7 %	4,1
Dépenses	Total	4,1 %	30,7	2,1 %	32,3
	Charges de personnel	7,2 %	7,2	4,2 %	7,7
	Autres dépenses	3,3 %	22,8	1,6 %	23,9
	Intérêts de la dette	0 %	0,7	-1,9 %	0,7
Épargne brute		-11,9 %	4,6	-3,8 %	4,4
Dépenses d'investissement		-7,3 %	9	-6,8 %	8,5

(e) estimation Banque Postale et AMF

Source: AMF/ La Banque Postale, Territoires et Finances, novembre 2015

5.3 Le secteur transports

Le transport de marchandises

L'année 2015 a été marquée par le décrochage du pavillon français dans le transport routier de marchandises (-6,9 %). La hausse de 3 % du trafic de poids-lourds sur les autoroutes concédées et la très bonne tenue du commerce extérieur sont donc à mettre au crédit des opérateurs étrangers dont la part de marché ne cesse de croître. Tous les types de produits ont contribué au repli de l'activité nationale (-6,7 %) comme internationale (-11,3 %) des entreprises

de fret routier françaises, mais ce sont les matériaux de construction et les autres produits manufacturés qui l'ont accentué, avec des baisses de respectivement 9,1 % et 14,4 % des tonnes-kilomètres. De son côté, le fret ferroviaire de marchandises a bénéficié d'un net rebond de ses segments de marché en France comme vers et de l'étranger. Il a achevé l'année sur une hausse de 5,6 % des volumes transportés.



Transports intérieurs de marchandises	2012	2013	2014	2015
Transport routier	288,3	292	288,5	290
<i>Pavillon Français</i>	188,2	188,1	182,6	170
<i>Pavillon étranger</i>	100	103,9	105,9	120
Transport ferroviaire	32,5	32	32,2	34
<i>National</i>	22	20,3	20,1	21,4
<i>International</i>	7,3	8,4	9	9,4
Transit	3,1	3,3	3,1	3,3
Transport fluvial	7,9	8	7,8	7,5
Transport par oléoducs	15,1	11,5	11,1	11,3
Ensemble	343,7	343,4	339,6	342,8

Unité: milliards de t-km

Le transport de voyageurs

Le repli de plus de 47 % de prix du baril de pétrole et le gel des tarifs autoroutiers en 2015 ont eu pour conséquence directe un net accroissement de la mobilité en voiture particulière (+2 %). Les modes alternatifs ont naturellement subi les effets de cette concurrence, notamment pour les longues distances. Le trafic aérien et en train à grande vitesse sont demeurés atones (+0,1 % et +0,6 %) tandis que le nombre de voyageurs en train interurbain s'est replié de 2 %. Cet état de fait s'est traduit par une nouvelle

augmentation du nombre de tués sur les routes, de 2,4 % sur l'année.

Le transport collectif sur courtes distances est parvenu à contrer l'expansion du véhicule particulier dans les agglomérations de taille moyenne à grande ainsi que sur le réseau ferroviaire régional en Ile-de-France. La congestion des centres urbains lui permet en effet d'y faire valoir ses avantages en termes d'efficacité et de fiabilité.



Transports intérieurs de voyageurs	2012	2013	2014	2015
Véhicules particuliers	816	820,0	829,6	846,2
Transports collectifs	169,9	170,2	170,5	172,1
<i>Autobus, autocars, tramways et métros</i>	62	62,9	64,2	65,5
<i>Transports ferrés</i>	93,8	92,7	92,2	92,5
<i>Train à grande vitesse</i>	54	53,4	53,6	53,9
<i>Train interurbain (hors grande vitesse)</i>	8,7	8,2	7,7	7,6
<i>Train sous convention régionale hors IdF</i>	14,2	14	13,6	13,6
<i>Train sous convention régionale IdF</i>	16,8	17	17,2	17,4
<i>Transport aérien (vols intérieurs)</i>	14	14,5	14,1	14,2
Ensemble	985,9	990,2	1 000,1	1 018,3

Unité: milliard de voy. km

(e) estimations UTP d'après SOeS

Source: CGDD, SOeS, Bulletin mensuel statistique des transports, avril 2016

5 Données de cadrage économique

Focus sur le transport urbain de voyageurs en province

L'année 2015 s'est achevée sur un tour de force pour les transports publics urbains : stabiliser l'offre après plus de 15 ans de hausse ininterrompue à un rythme annuel moyen de l'ordre de +2,6 % et accroître la clientèle tout en redressant la recette au voyage. Cette gageure s'inscrit par ailleurs dans un contexte inédit de repli des prix des carburants, et donc de durcissement de la concurrence du

véhicule particulier, ainsi que de baisse des dotations de l'État. Si le bilan d'ensemble met en exergue la réussite de ce défi, il masque cependant une réalité plus difficile pour les petits réseaux, qui paient le repli de leur offre kilométrique (amorcée dès 2014) au prix d'un recul de leur trafic (-0,3 %), le premier observé depuis 2009.



	Production		Trafic	
	2014	2015 ^(p)	2014	2015 ^(p)
Ensemble des réseaux de province	+2,2 %	0 %	+3 %	+2,1 %
Réseaux de plus de 250 000 habitants desservis	+2,7 %	+0,1 %	+3,3 %	+2,6 %
Réseaux entre 100 000 et 250 000 habitants desservis	+1,3 %	-0,7 %	+1,9 %	+1 %
Réseaux de moins de 100 000 habitants desservis	+1,7 %	+0,5 %	+2,1 %	-0,3 %

(p) données provisoires

Sources : UTP, Chiffres Clés 2014 et indicateurs mensuels de conjoncture 2015

● **Réalisation et rédaction du bilan social:**

Département des affaires sociales

Benoît Juéry, *directeur du département*

Aurélie Jabeur, *chargée du pôle social transport urbain et sûreté*

Jean Lagrange, *chargé de mission*

Roxane Blondin, *assistante de direction*

● **Rédaction des données économiques:**

Département Affaires Économiques et Techniques (AET)

Stéphanie Lopes d'Azevedo, *chargée de mission*

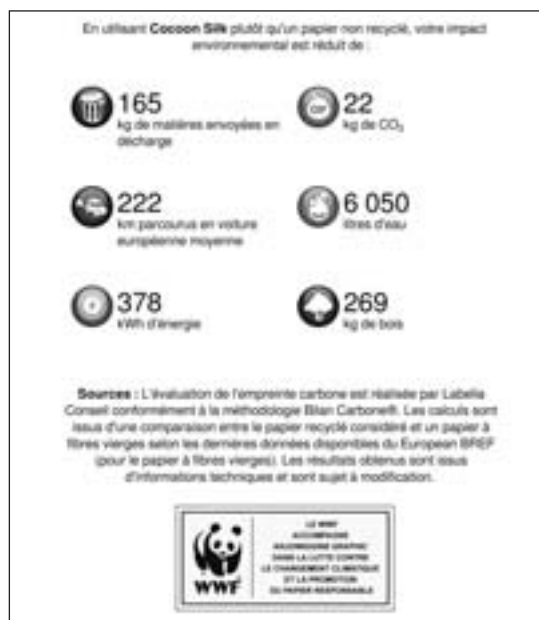
Conception graphique et réalisation:



Communication et Arts graphiques

Impression:

Imprimerie Frazier - Paris



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

17, rue d'Anjou 75008 Paris

T +33 (0)1 48 74 63 51

F +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

