

ANALYSE DE LA FILIÈRE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Mai 2023

1. Décryptage de la filière..... 2	2. ESG 8
1.1 Introduction 2	2.1 Sujets matériels et concepts clés..... 8
1.2 Description du TRP (Transport Routier de Personnes)..... 3	2.2 Adaptation et atténuation des émissions 9
1.3 Analyse SWOT du TRP 4	2.3 Gestion responsable de la chaîne d'approvisionnement..... 10
1.4 Description du TFP (Transport Ferroviaire de Personnes)..... 5	2.4 Pratiques professionnelles et santé et sécurité des employés..... 11
1.5 Description du TAP (Transport Aérien de Personnes)..... 6	2.5 Thématiques à débattre à destination des commerciaux (ESG) 12
1.6 Thématiques à débattre à destination des commerciaux 7	3. Glossaire 13

DÉFINITION

Le transport de voyageurs comprend tout mouvement de voyageurs à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, maritime, aérien, etc. Il se mesure en voyageurs-kilomètres ou, sur un trajet donné, en nombre de voyageurs.

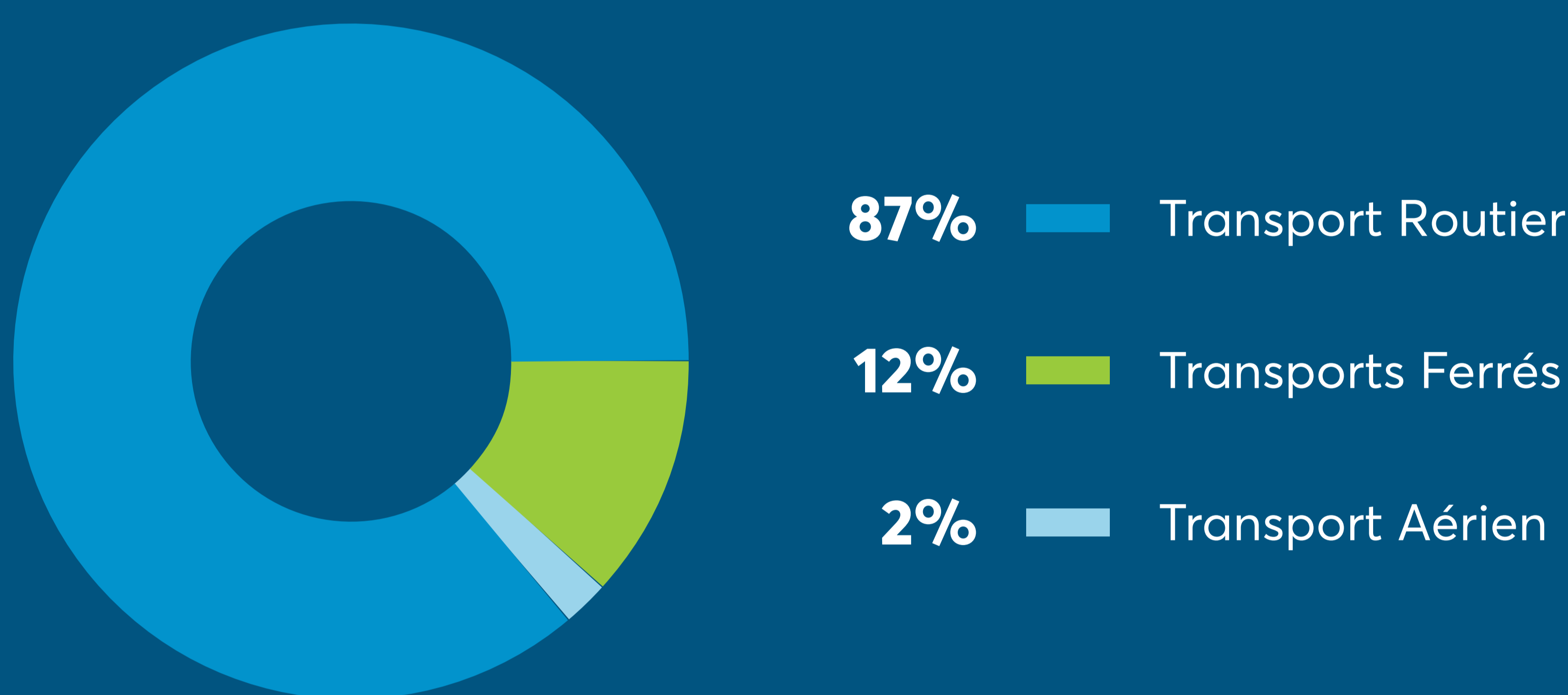
Au cours des dernières années, le secteur du transport de voyageurs a fortement été impacté par la crise du Covid-19, tous les modes de transport ayant été concernés. Les restrictions de déplacement induites par les confinements et les mesures sanitaires ont été un choc très lourd pour le marché, puisqu'il chute au global de 23,5% pour s'établir en 2020 à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres.

La branche la plus affectée en France est le transport intérieur aérien, qui connaît une diminution sans précédent (-55,4% en 2020), suivi par le transport ferroviaire de personnes (-41,9%), talonné par le transport collectif urbain (-41,5%). Le transport individuel (véhicules personnels et particuliers) est la branche la moins affectée, affichant une baisse toutefois lourde de -19,2% et atteint son niveau le plus bas depuis 1994. Selon les chiffres clés des transports en France pour l'année 2021, la part de la route représente désormais 86,8% du transport terrestre hors oléoducs. Les transports ferrés (trains, RER et métros) représentent 11,5% des voyageurs-kilomètres. La part du transport aérien est toujours marginale (1,7%).

Toutefois, dans un contexte de rebond économique amorcé à la fin du printemps avec la levée progressive des restrictions liées à la crise sanitaire, l'activité des transports a redémarré en 2021 et rebondit de +9,6% (866,1 milliards de voyageurs-kilomètres). Avec 449,4 milliards d'euros, les dépenses totales en transports se rapprochent de leur niveau d'avant crise et le transport intérieur de voyageurs repart à la hausse pour tous les modes de transport, bien que le volume global reste inférieur de 13,1% par rapport à 2019.

Au total, le secteur du transport de personnes en France emploie **457 000 personnes** et représente **3% du PB national**.

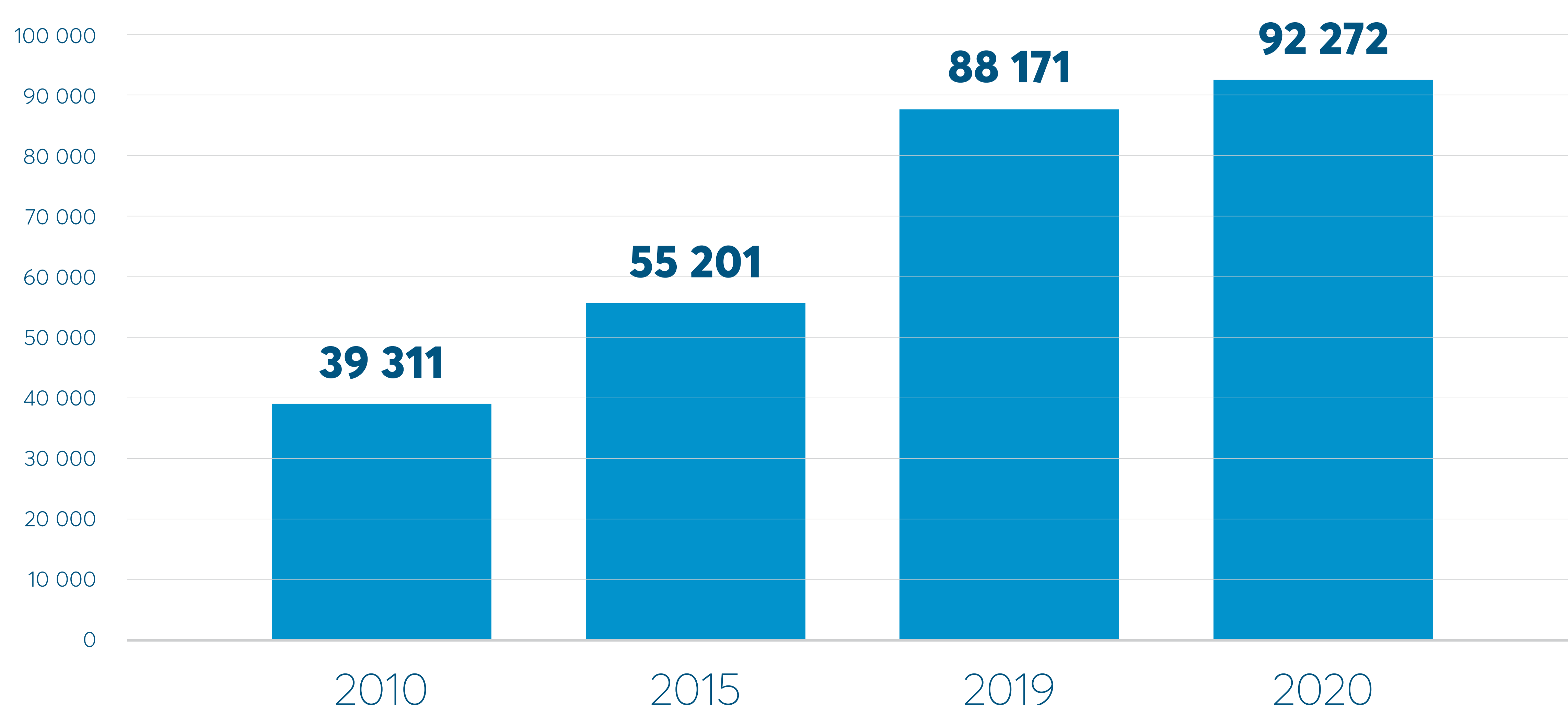
RÉPARTITION DU VOLUME DE PERSONNES TRANSPORTÉES PAR MODE DE TRANSPORT



Le secteur du transport de personnes est **fortement concurrentiel**. En ouvrant aux transporteurs par autocar la possibilité d'assurer des liaisons interurbaines régulières, la loi du 6 août 2015 pour la croissance (dite loi Macron) a libéralisé le transport par autocar. Toutefois, concurrencé par les transports aériens et ferroviaires low-cost (secteur à la concurrence dynamisée par le processus de libéralisation du marché en cours) et le covoiturage, il cherche à s'imposer comme alternative de transport la moins chère, ce qui nuit à la rentabilité générale du secteur.

Une croissance très forte de la concurrence est notée depuis 2010. Il y a en **2020 plus de 92 000 entreprises** de transports de voyageurs tous modes confondus.

NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS



Le secteur du transport routier est principalement dominé par le **duopole** constitué de l'allemand Flixbus (ayant opéré le rachat des activités longue distance Eurolines-Isilines du groupe Transdev en 2019) et BlablaCar (ayant opéré le rachat de Ouibus en 2019) pour un total de 10 opérateurs (-31% entre 2019 et 2021). Le marché est **très concentré** et son attractivité a été fortement impactée par la crise du Covid-19. Ainsi, si la recette par passager aux 100km progresse légèrement entre 2019 et 2021 (+4%), le chiffre d'affaires du secteur a chuté de -57% sur la même période, ainsi que les emplois (-54%). La fréquentation des liaisons de 100km ou moins souffre notamment de la réduction d'activité des aéroports dont la fréquentation a souffert dans le contexte post-pandémie.

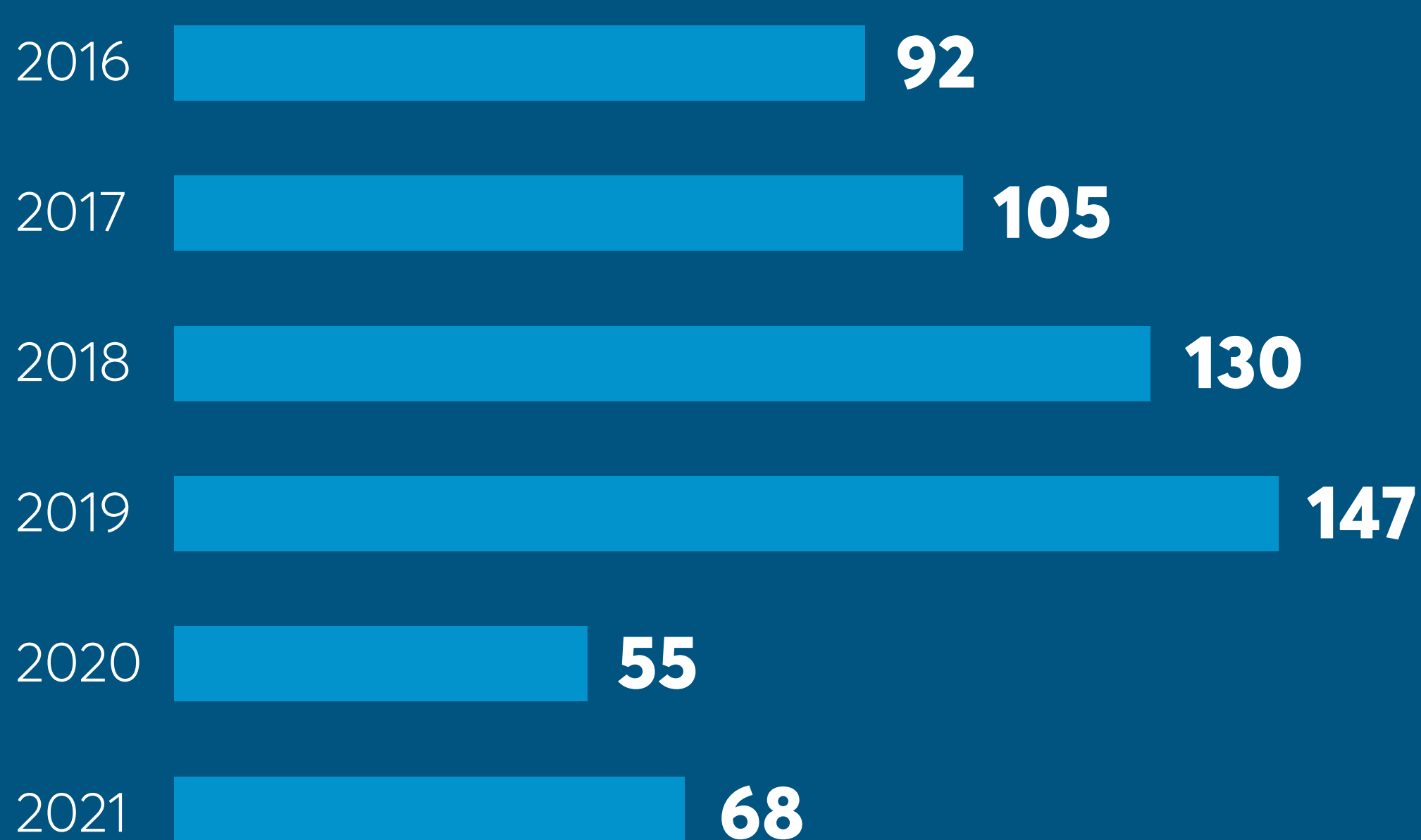
La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a **libéralisé le transport régulier de voyageurs par autocar**, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de 100km ou moins. L'exploitation de Services de Transport par Autocar Librement Organisés (SLO) sur ces liaisons est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande de l'autorité organisatrice des transports concernée, et sous réserve d'avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation, lorsqu'il existe un risque d'atteinte substantielle à l'équilibre économique de services conventionnés.

En 2021, nous ne comptons pas moins de **134 entreprises partenaires des opérateurs SLO**, desquelles 115 étaient françaises (86%). Les dix liaisons les plus fréquentées représentent jusqu'à 38% des passagers transportés (liaison Lille-Paris en tête).

Entre 2016 et 2021, le chiffre d'affaires des SLO a diminué de **26%**. Il a naturellement été très lourdement impacté par la crise du Covid-19 (diminution du chiffre d'affaires du secteur de -63% entre 2019 et 2020). Le volume d'activité progresse de 24% entre 2020 et 2021, essentiellement grâce à la reprise de la fréquentation et dans une moindre mesure, à la hausse de la recette kilométrique (+4% en un an), mais cela ne suffit pas à compenser la baisse de 2020.

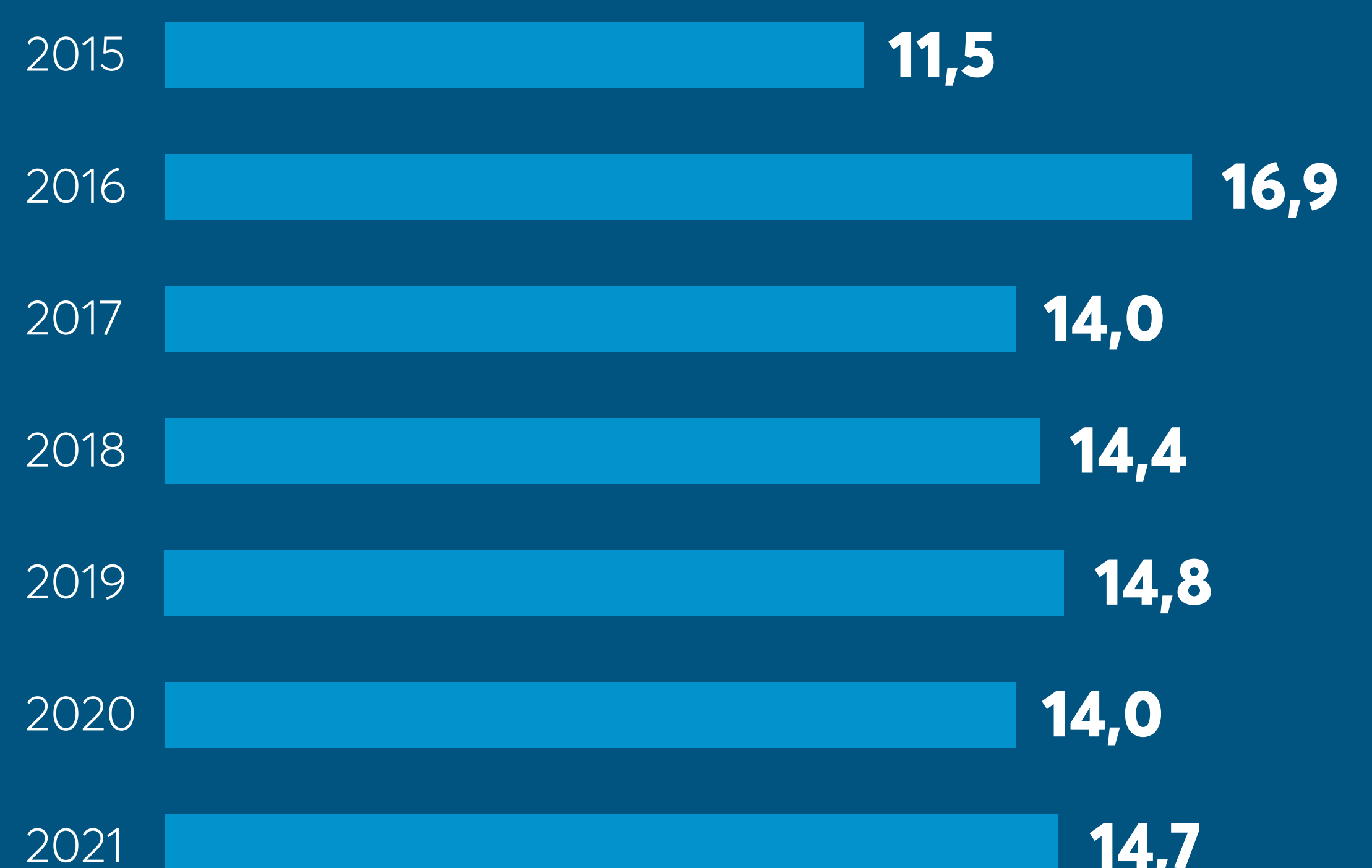
CHIFFRE D'AFFAIRES DES SLO

M€



RECETTE PAR PASSAGER

€HT



La recette moyenne par voyageur est plus stable et a dès 2021 récupéré son niveau pré-pandémie, grâce notamment à l'allongement des trajets réalisés par les passagers.

ANALYSE SWOT

Il semble intéressant de se pencher sur une analyse SWOT du TRP afin de comprendre les dynamiques qui le traversent :

Forces

- **Demande et croissance assurées** : le transport par route a connu une croissance ininterrompue ces dernières années, dynamisée par la recherche par les voyageurs de prix réduits par rapport aux autres modes de transport
- Mode de transport facilitant le **porte à porte**

Faiblesses

- La **sous-traitance** en cascade fragilise l'offre
- Problèmes de **coûts fixes**, de **pics d'activité** liés à un effet saisonnier nettement visible
- Le **duopole** présent sur le marché entraîne une certaine stagnation des prix et de l'offre
- L'**accès à certains aménagements** est payant pour les SLO (5,81 euros le toucher de quai en moyenne en 2021), limitant leur attractivité auprès des opérateurs qui se concentrent sur les accès gratuits (70% des aménagements desservis)

Opportunités

- Les autorités mettent en œuvre une **régulation** orientée vers les aménagements de plus grand intérêt pour les SLO, au service d'un meilleur fonctionnement du marché du transport par autocar
- Les aménagements situés à proximité immédiate d'une **gare ferroviaire** concentrent une grande partie de la fréquentation, indiquant un potentiel de marché important
- L'**unité urbaine de Paris** est le principal nœud du réseau des gares routières et représente une opportunité : elle concentre la plus grande fréquentation et le plus grand nombre de destinations

Menaces

- Une **réglementation accrue** limitant les possibilités de développement, augmentant les coûts pour les opérateurs, imposant des investissements lourds en CAPEX (remplacement des autobus et autocars afin de limiter les émissions de CO2 etc.)
- Le transport de personnes routier présente un **risque d'image** impactant potentiellement son attractivité auprès des clients : en effet, il représente plus de 20% des émissions nationales de carbone en 2021
- Une concurrence accrue des **VTC** (véhicules de tourisme avec chauffeur)
- Une **augmentation des coûts** de carburant et de maintenance impactant la marge des opérateurs

Selon l'Autorité de Régulation des Transports, le transport ferroviaire de voyageurs, à l'inverse du fret ferroviaire voit sa part modale diminuer de **1,3 points en 2021** par rapport à 2019 : elle passe ainsi de 9,9% à 8,6%.

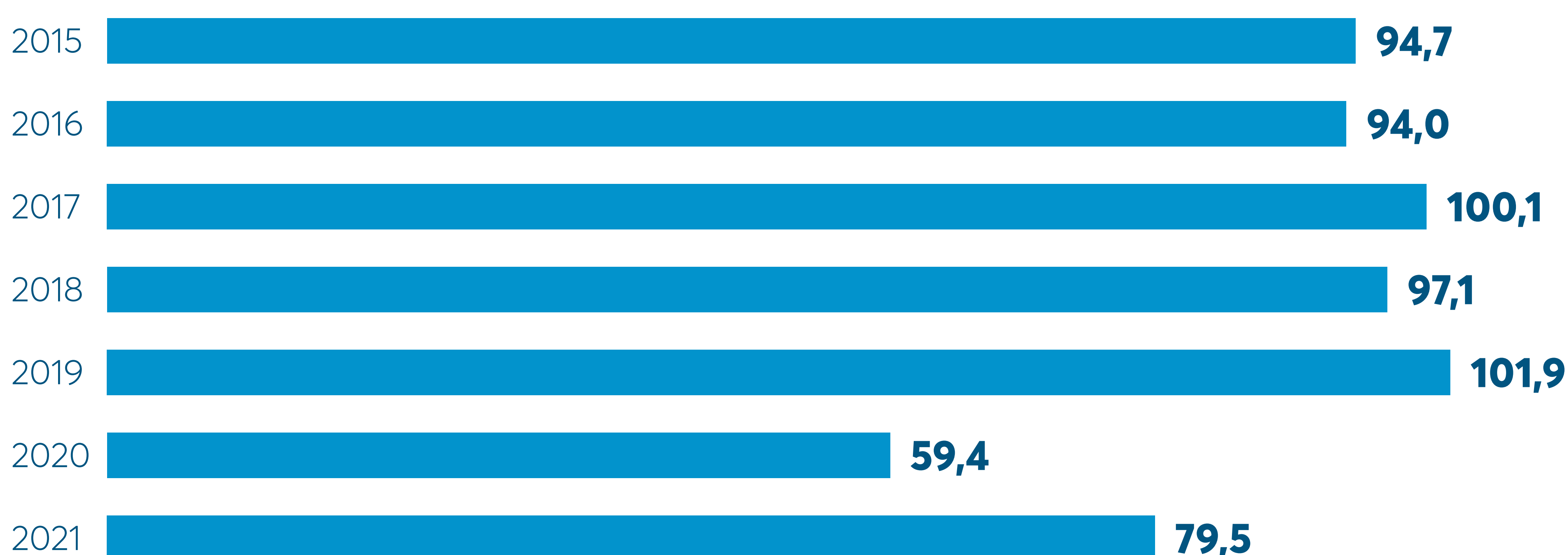
En 2021, l'offre ferroviaire pour les services de transport de voyageurs est inférieure à son niveau de 2019 et se positionne à 361 millions de trains/km. Cette situation est toutefois à nuancer : en effet, l'offre de services conventionnés (TER, Transiliens, RER, Intercités etc.) a dépassé son niveau de 2019 tandis que l'offre de trains internationaux n'est qu'à **53% de son niveau de 2019**. La fréquentation ferroviaire par les voyageurs s'élève en 2021 à 74 milliards de passagers/km tous services confondus. Sans récupérer ses niveaux pré-pandémie, elle atteint 76% de son niveau en 2019. Le taux d'occupation des services ferroviaires est de 38% en 2021, une diminution de 9 points par rapport à 2019.

La fin d'année 2021 a enfin vu l'arrivée effective en France de la **concurrence ferroviaire sur les trajets domestiques**, un projet dont de nombreux retards ont été occasionnés par le Covid-19. L'opérateur italien Trenitalia France (ex-Thello, également premier et unique opérateur ferroviaire à avoir opéré en France depuis la libéralisation des services internationaux de transports de voyageurs en 2009 avec sa ligne Marseille-Nice) a ainsi ouvert une ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Milan en parallèle de l'opérateur SNCF Voyageurs. En parallèle, depuis avril 2022, la filiale OSLO de SNCF Voyageurs (disposant d'une licence propre d'entreprise ferroviaire) a débuté de nouveaux services librement organisés sous l'appellation commerciale « Ouigo Train Classique ». Ainsi, la ligne Paris-Lyon, déjà opérée par TAGV inOui, Ouigo et une offre conventionnée TER, se voit complétée par des offres Trenitalia et OSLO, offrant une diversification de son offre entre 5 services ferroviaires (dont un conventionné). A noter la notification en mars 2022 par la société Midnight Trains de trois projets de trains de nuit visant à desservir depuis Paris, Barcelone, Nice et Venise à partir de fin 2024 - début 2025.

En tout, **41 notifications** de projets de services ferroviaires librement organisés ont été reçus par l'Autorité de Régulation des Transports à juin 2022, répartis entre 7 opérateurs : Trenitalia France, OSLO, Midnight Trains, RENFE Viajeros, FlixTrain, Le Train et Railcoop. L'ouverture de la concurrence sur les trajets domestiques, bien que repoussée par la pandémie, est donc en marche, et devrait fortement s'intensifier à partir de la fin 2024.

Le réseau ferré national (RFN) a été réduit d'environ 150km en 2021 (500km depuis 2018). En effet, les lignes les plus anciennes, peu exploitées et moins ou non rentables ont été sorties du réseau national.

NOMBRE DE VOYAGEURS-KILOMÈTRES ANNUELS PARCOURUS EN TRAIN



Le transport ferroviaire de voyageurs est caractérisé par des **coûts structurellement élevés** : création et entretien des infrastructures très coûteux, acquisition des véhicules, maintenance etc. L'équilibre financier du transport ferroviaire est assuré grâce à des **financements publics importants** (taux de participation publique aux coûts du système : entre 40% et 60% annuels). En comparaison, les modes de transport concurrents (routier, aérien, maritime) bénéficient de coûts de structure plus favorables.



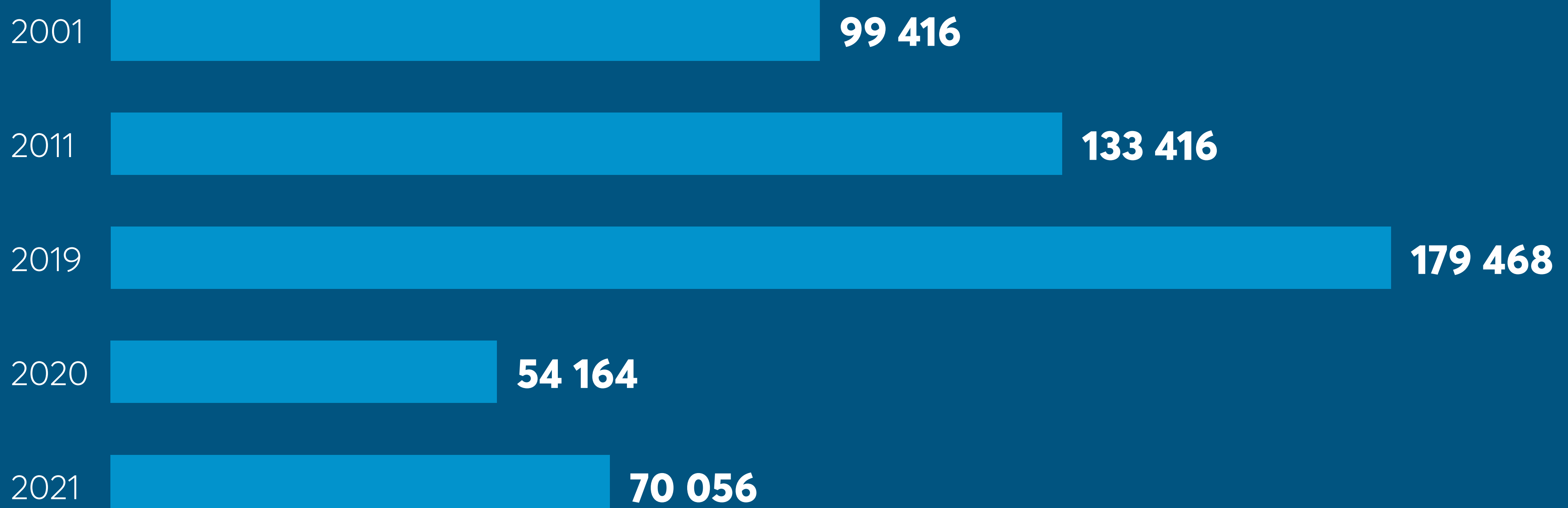
La crise sanitaire a continué à bouleverser le paysage aérien en 2021. Après avoir connu une diminution sans précédent en **2020 (-55,4%)** en raison du Covid-19, l'activité rebondit en **2021 (+39,9%)**. Néanmoins, cette hausse du transport intérieur aérien ne lui permet pas de retrouver ses niveaux pré-pandémie, les chiffres du secteur en 2021 étant toujours inférieurs de 37,9% par rapport à 2019 : seulement 10,1 milliards de voyageurs-kilomètres ont été constatés en 2021 contre 16,2 milliards en 2019.

La part des Transporteurs à Bas Coûts (TBC) dans le total des lignes opérées et celui des passagers en 2021 affiche une croissance par rapport à 2019 : elle grimpe désormais à **58% du trafic** quand elle ne représentait que 48% en 2019. Une situation favorisée notamment par le fait que les compagnies traditionnelles aient été contraintes de fermer plusieurs lignes moyen et long courrier en raison de la situation sanitaire, et la recherche par les voyageurs de tarifs toujours plus bas. Le trio de tête des TBC reste inchangé : Easyjet reste l'acteur dominant (35% de l'activité), suivi par Ryanair (19%) directement talonné par Transavia (18%).

Pour plus d'informations sur les différentes entreprises évoluant sur ce segment de marché, veuillez vous référer à la matrice sectorielle.

ÉVOLUTION DU TRAFIC DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

MILLIERS DE PASSAGERS



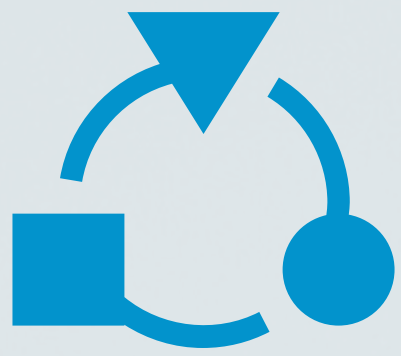
1. Décryptage de la filière

1.6 Thématiques à débattre à destination des commerciaux

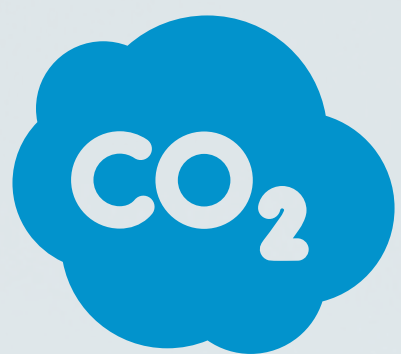


- + Taux de marge et split coûts fixes/coûts variables
- + Politique de prix et capacité à répercuter les coûts sur les clients dans un marché très concurrentiel
- + Verdissement des flottes : moyens déployés afin d'entamer la transition énergétique
- + Partenariats de sous-traitance avec les principaux opérateurs
- + Risque de changements législatifs et des normes (repos des conducteurs, normes de transition écologique, critères d'éligibilité pour l'obtention de marchés et de lignes ferroviaires, normes des infrastructures ...)

Pour le secteur du transport de marchandises et de personnes, les sujets ESG jugés prioritaires en termes de matérialité et les concepts qui y sont associés sont les suivants :



L'**adaptation** fait référence à la mitigation de la vulnérabilité des systèmes ou territoires au dérèglement climatique, par des actions diminuant les impacts effectifs du changement climatique, ou améliorant les capacités de réponse des sociétés et de l'environnement.



L'**atténuation des émissions** inclut des aspects comme la décarbonation, la gestion de l'énergie (adoption de l'écoconduite par exemple), les chiffres clés en matière d'émissions de gaz à effet de serre.



Les **pratiques professionnelles** incluent des aspects comme le nombre de salariés et de travailleurs non-salariés, la captation et rétention des employés, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, la qualité des contrats (couverts par une convention collective, contrats à durée indéterminée ou déterminée, durée, rémunération etc.).



La **santé et sécurité des employés** inclut des aspects comme le système de gestion de la santé et de la sécurité au travail, l'identification et l'évaluation des risques ainsi que les enquêtes sur les incidents, les services de santé au travail, la formation des travailleurs en matière de santé et de sécurité au travail, la promotion de la santé des travailleurs, la prévention et atténuation des impacts sur la santé et la sécurité au travail.



La **gestion responsable de la chaîne d'approvisionnement** inclut des aspects comme les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants, le devoir de vigilance, les engagements sur les pratiques responsables, la mise en place de codes de conduite pour cocontractants.

La **taxonomie européenne** est un système de classification qui introduit une nomenclature des activités économiques qui permet de déterminer si une activité économique peut être considérée comme **écologiquement durable**. La taxonomie a pour double objectif d'inciter les entreprises à déterminer leur positionnement par rapport à la trajectoire de transition durable de l'UE et se faisant, permettre aux acteurs financiers de prioriser l'allocation de financements aux projets et actifs reconnus comme étant les plus contributifs à cette trajectoire.

Les activités liées au transport sont éligibles à la taxonomie puisqu'elles représentent +30% des émissions de gaz à effet de serre (126 millions de tonnes équivalent CO₂) et jouent ainsi un rôle important dans la transition vers une économie durable, étant donné le poids des émissions du secteur.

Les activités liées au transport représentent +30% des émissions.

+95% des émissions proviennent du mode routier, suivi des modes aérien, maritime et ferroviaire.

+160 tonnes/km d'intensité d'émissions du transport intérieur de marchandises.

En matière d'**atténuation climatique**, pour démontrer une réduction substantielle des émissions, une activité peut devenir taxonomique à travers plusieurs leviers :

- Augmentation du nombre de véhicules ou des flottes à émissions faibles ou nulles, et amélioration de leur efficacité
- Augmentation du remplacement des combustibles fossiles par des carburants alternatifs durables et des carburants à zéro émission nette de carbone
- Amélioration de l'efficacité de l'ensemble du système de transport/mobilité, en particulier pour les services de transport routier régulier interurbain de passagers et les activités de transport par navigation

En matière d'**adaptation**, l'activité peut viser à intégrer des mesures physiques et non physiques visant à réduire - dans la mesure du possible - tous les risques climatiques physiques importants pour cette activité, qui ont été identifiés par une évaluation des risques. Notamment dans le cadre des activités de transport par voies navigables et en particulier fluviales, qui seraient bouleversées par l'assèchement des rivières dû au changement climatique.

En ce qui concerne le secteur du transport routier, dans le cas de routes hors d'état dû à des événements climatiques extrêmes (inondations, ramollissement du bitume etc.), des mesures d'adaptation peuvent consister à mettre en place des itinéraires alternatifs, des plans de contingence, des systèmes d'information en temps réel etc.

+50% des offres d'emploi durable (CDI ou CDD de plus de six mois) contre 44% des offres assorties de contrats d'un à six mois et 5% d'offres d'emploi occasionnel (de moins d'un mois).

Alors que dans le transport routier de marchandises, le recours à la sous-traitance est limité à **15% du chiffre d'affaires**, il est **massif dans la messagerie urbaine** dédiée à la collecte et la distribution d'envois de moins de trois tonnes.

Le maillon urbain de la messagerie est particulièrement concerné. La densité de livraison, les difficultés de circulation et de stationnement en ville complexifient les tournées dont le **taux de sous-traitance est particulièrement élevé**. Ceci permet de contourner les obligations du salariat et la législation sur les temps de conduite.

Ici, la zone de risque de sous-traitance se situe en particulier au niveau des sociétés de transport externes : les chauffeurs disposent-ils d'un permis de conduire en règle ? Sont-ils déclarés aux organismes sociaux ? Le transporteur sous-traitant contractuel de l'affréteur fait-il lui-même appel à un sous-traitant ou un travailleur indépendant en règle vis-à-vis du droit du travail (sous-traitance en cascade) ? Les entreprises déléguant à des sous-traitants ou à des fournisseurs de service tout ou partie d'une activité doivent avoir la capacité de gérer le risque de travail dissimulé lié à leurs cocontractants. En effet, pour tout contrat de prestation annuelle de 5.000 EUR ou plus, l'entreprise et son dirigeant sont solidairement responsables des infractions relatives au droit du travail commises par le sous-traitant, sous peine de sanctions financières et pénales.



Dans le transport routier, une perte de +4,5 millions de journées de travail sont entraînées par des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Le transport de personnes représente +15% du total des affections psychiques au travail.

La durée moyenne de travail hebdomadaire est de +45 heures pour les services des conducteurs routiers de poids lourds.

Pour mitiger ces risques, il est opportun d'améliorer la sécurité et les conditions de travail pour réduire l'absentéisme et rendre le métier plus compétitif en matière de captation et de rétention de travailleurs. Un point de départ serait la diffusion des bonnes pratiques au sein de l'entreprise en adoptant quelques mesures simples dans un document unique, par exemple : attendre un peu avant de descendre après une conduite prolongée pour éviter les traumatismes et se réadapter aux mouvements de façon progressive.

D'autres mesures consistent à :

- + Fournir un équipement pour les véhicules de systèmes de sécurité et d'aide à la conduite
- + Mettre en place des entretiens réguliers
- + Aménager le poste de conduite d'un siège à suspension pneumatique réglable, de boîtes de vitesse automatisées ou robotisées, choisir de bons dispositifs de vision panoramique pour assister les conducteurs de véhicules lourds, choisir des sièges de véhicule adaptés
- + Offrir des formations spécifiques et complémentaires en conduite préventive et en conditions difficiles (neige, verglas, montagne etc.) et en gestion des conflits au-delà des formations obligatoires aux bonnes pratiques de santé et de sécurité ainsi que sur les risques qu'ils encourent dans le cadre leur activités



- + L'entreprise a-t-elle mis en place une stratégie d'adaptation au changement climatique ?
- + Quelle est la proportion de véhicules ou flottes à faibles émissions ? Y a-t-il un plan de remplacement des combustibles fossiles par des carburants alternatifs durables et des carburants à zéro émission nette ?
- + L'entreprise fait-elle appel à la sous-traitance pour des contrats de prestation annuelle de 5.000 EUR ou plus ? Existe-t-il des mécanismes automatisés pour simplifier le devoir de vigilance vis-à-vis de cette sous-traitance ?
- + Quelles mesures l'entreprise a-t-elle mis en place pour veiller à la santé, la sécurité et le bien-être des salariés ?



- **Autobus** : véhicule de transport en commun permettant le transport de voyageurs au sein d'une ville.
- **Autocar** : véhicule de transport en commun permettant le transport de voyageurs entre deux villes.
- **GNL** : Gaz Naturel Liquéfié.
- **SLO** : Services de Transport par Autocar Librement Organisés.
- **TBC** : Transporteurs à Bas Coûts.
- **Train-kilomètre** : unité de mesure de la prestation d'exploitation d'un train du point de vue de l'entreprise de transport ferroviaire. Un train-kilomètre équivaut au trajet d'un train sur une distance d'un kilomètre.
- **TRP** : Transport Routier de Personnes.
- **Voyageur-kilomètre** : unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'un voyageur sur un kilomètre.
- **VTC** : Véhicules de Tourisme avec Chauffeur.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Les informations et données incluses dans le présent document sont la propriété d'Inbonis et sont protégées par le droit d'auteur. Pour reproduire, transmettre, transférer, diffuser, traduire, revendre ou stocker en vue d'une utilisation ultérieure à ces fins les informations et les données contenues dans le présent document, il convient de contacter Inbonis, à moins qu'Inbonis n'ait préalablement et expressément autorisé l'utilisation, la reproduction, le transfert, le stockage et/ou la diffusion totale ou partielle du présent rapport.

MÉTHODOLOGIE

Pour l'élaboration du présent document, Inbonis a eu accès à des sources publiques (gratuites et payantes), ainsi qu'à des données quantitatives et qualitatives issues de sa propre base de données.

CADRE LÉGAL

Le présent rapport n'est pas régi par le Règlement (CE) N°1060/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit. Il a été préparé par Inbonis à la demande expresse du destinataire pour son usage exclusif et selon ses conditions.

Les informations et conclusions contenues dans le présent rapport sont fournies à titre indicatif seulement et ne constituent en aucun cas un conseil en investissement ni une recommandation juridique, fiscale ou autre.

ANALYSE DE LA FILIÈRE TRANSPORT DE VOYAGEURS

INBONISRATING
THE CREDIT RATING AGENCY FOR SME

+33 685 24 63 95

info@inbonis.com

inbonis.com