



Observatoire de la mobilité 2022

&

Attentes du secteur des transports urbains et ferroviaires

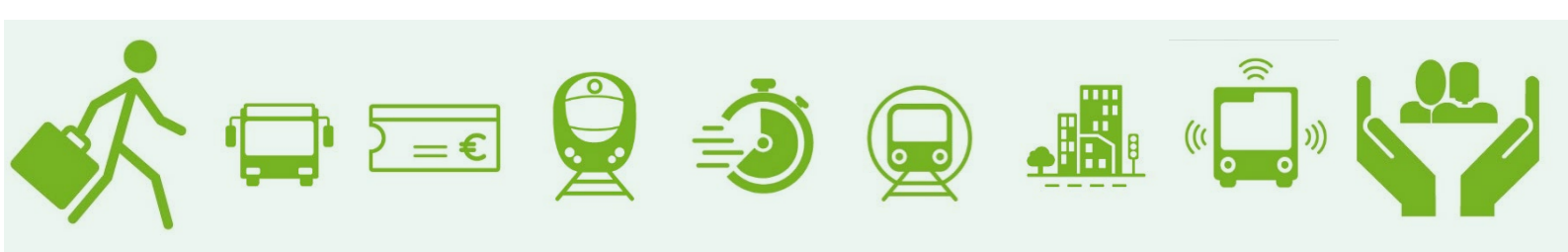
Contacts presse :

- **Union des Transports Publics et ferroviaires**

Dominique Fèvre, directrice de la communication - dfevre@utp.fr - 01 48 74 73 46

Louis-Nicolas Doumet, chargé de mission communication - Indoumet@utp.fr - 01 48 74 73 70

- Martin Kolle – martin.kolle@lobbycom.fr - 06 89 70 17 51





« Pouvoir se déplacer sans trop dépenser tout en préservant la planète : les transports publics remplissent une mission essentielle dans le contexte actuel. Il faut les renforcer sur tout le territoire pour répondre aux besoins des Français. »

Marie-Ange Debon, présidente de l'UTP

« L'Observatoire de la mobilité permet de décrypter les évolutions en matière de mobilité, de capter les grandes tendances, et d'anticiper les demandes des citoyens, qui convergent toutes vers un développement des transports publics. »

Florence Sautejeau, déléguée générale de l'UTP



SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE 2022 : RESULTATS ET ENSEIGNEMENTS | 7 |
| L'utilisation des transports publics..... | 8 |
| La fréquentation dans le transport urbain | 8 |
| L'économie du transport urbain..... | 9 |
| Les avantages des transports publics selon les Français..... | 11 |
| Les raisons des déplacements | 11 |
| Les bénéfices pour les utilisateurs | 13 |
| Le transport public, un atout pour le pouvoir d'achat..... | 15 |
| Le transport public, un allié de l'environnement..... | 18 |
| Faire baisser la pollution | 18 |
| Améliorer notre qualité de vie | 19 |
| Les transports publics, une machine à décarboner | 21 |
| Les attentes des Français : un choc d'offre | 24 |
| La nécessité de développer l'offre | 24 |
| Les moyens financiers pour développer l'offre..... | 25 |
| Les attentes des Français, une sûreté encore renforcée | 27 |
| Améliorer encore la sûreté..... | 27 |
| Lutter contre la fraude | 29 |
| LES ATTENTES DE L'UTP DANS LE CADRE DU PROCHAIN PROJET DE LOI DE FINANCES | 31 |
| 5 mesures prioritaires dans le cadre du projet de loi de finances 2023 | 32 |
| 1. Protéger les services d'intérêt général de la hausse des prix de l'énergie | 32 |
| 2. Renforcer le dispositif de soutien aux opérateurs de fret ferroviaire | 32 |
| 3. Développer tout aménagement et service permettant d'accroître l'efficacité et l'attractivité des transports publics urbains dans tous les territoires | 33 |
| 4. Accélérer la modernisation du réseau ferroviaire..... | 33 |
| 5. Aider à l'acquisition de véhicules propres et au déploiement de bornes de recharge..... | 34 |
| AUTRES SUJETS D'ACTUALITE..... | 35 |
| La gratuité totale, une fausse bonne idée..... | 36 |
| Abonnements des salariés exonérés de cotisations fiscales et sociales jusqu'à 75% : une vraie bonne idée..... | 38 |
| La pénurie de conducteurs..... | 39 |
| Etat des lieux et causes explicatives..... | 39 |
| Les actions menées pour lutter contre la pénurie | 40 |
| Le risque de délestages en gaz qui pourraient totalement perturber les transports publics urbains..... | 41 |

L'UTP en quelques mots et chiffres

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain et de la branche ferroviaire. A ce titre, elle gère deux conventions collectives : la convention collective des réseaux de transports publics urbains de voyageurs et la convention collective de la branche ferroviaire, qui est en voie de finalisation. En France, le secteur du transport public urbain et la branche ferroviaire représentent plus de 260 000 emplois directs.

LE TRANSPORT PUBLIC URBAIN

L'UTP réunit 171 entreprises de transport urbain réparties sur tout le territoire français. Certaines sont liées à des groupes de transport comme Keolis, RATP, Transdev ; d'autres sont indépendantes et peuvent faire partie de l'association AGIR - Transport. Ces entreprises comptent près de 100 000 salariés et représentent 90% de l'activité en France.

LA BRANCHE FERROVIAIRE

L'UTP fédère également les entreprises de transport ferroviaires (voyageurs et fret) et les gestionnaires d'infrastructures. Ces entreprises emploient 160 000 salariés en France.

UN SAVOIR-FAIRE QUI S'EXPORTE

Trois des adhérents de l'UTP font partie des cinq leaders mondiaux du secteur du transport urbain et ferroviaire. Présentes dans plus de 60 pays sur les cinq continents, ces entreprises françaises représentent 380 000 salariés à l'international.

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE 2022 : RESULTATS ET ENSEIGNEMENTS

Méthodologie

Les résultats de l'Observatoire de la mobilité sont issus d'un sondage qui a été réalisé par l'IFOP du 10 au 20 juin 2022 auprès d'un échantillon de 1 501 personnes âgés de 18 ans et plus, vivant dans une agglomération de 50 000 habitants ou plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, catégorie d'agglomération, région, catégorie socio-professionnelle).

L'utilisation des transports publics

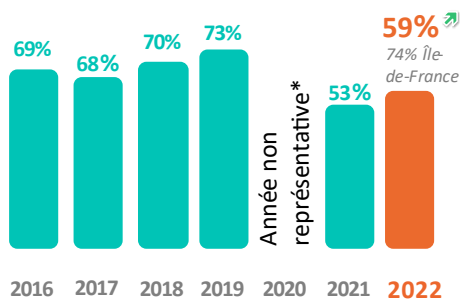
La fréquentation dans le transport urbain

Les résultats de l'IFOP

Combien de Français utilisent régulièrement les transports publics ?

A tous.

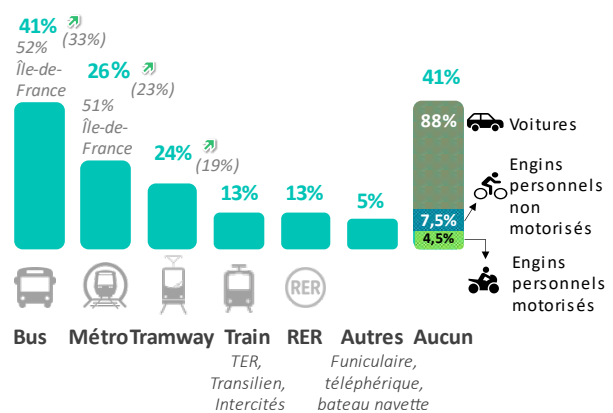
Utilisez-vous régulièrement les transports publics?



*pour cause de crise sanitaire

📈 : évolution significative par rapport à l'édition précédente

Quel(s) mode(s) utilisez-vous régulièrement ?



Avant la crise sanitaire, la part des Français déclarant se déplacer régulièrement en transports publics augmentait chaque année jusqu'à atteindre 73% en 2019. En 2021, 53% des Français déclaraient utiliser les transports publics ; aujourd'hui, ils sont 59% (soit une progression de 6 points sur un an).

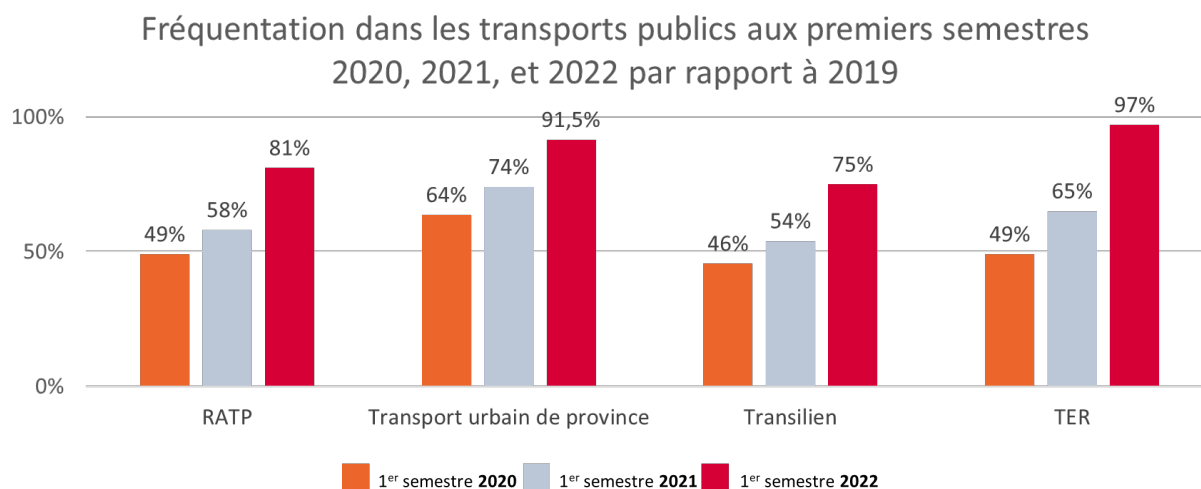
Le premier mode de transport utilisé est le bus (cité par 41% des voyageurs), en hausse de 8 points sur un an. Le bus reste le mode le plus répandu en France, car il est adapté à tous les territoires. 26% des voyageurs citent le métro (+ 3 points comparé à 2021) et 24% le tramway (+ 5 points comparé à 2021). Parmi les 41% de Français qui n'utilisent pas les transports publics, la majorité (88%) se déplacent en voiture.

Pour mémoire : en 2020, le sondage a été réalisé en septembre après un confinement de 1 mois et 25 jours (17 mars au 10 mai 2020 et la conférence de presse s'est tenue fin novembre pendant le 2^e confinement (du 30 octobre au 13 décembre). Du fait des restrictions de déplacement, l'IFOP n'a pas pu poser la question « Utilisez-vous régulièrement les transports publics ? »

Les éclairages de l'UTP

Entre 2019 et 2020, du fait de la crise sanitaire, la part des déplacements en véhicule particulier a augmenté de 80,8% à 85% tandis que celle des transports collectifs a baissé de 17,6% à 14% (Cf. Dossier de presse UTP 2021). En 2020, les véhicules particuliers (deux-roues motorisés inclus) représentaient 85% du transport de voyageurs en France et les transports collectifs, 14% (en voyageurs-kilomètres). Pour mémoire : en France, les voitures particulières sont occupées en moyenne par 1,3 personne.

L'évolution de la fréquentation depuis 2019, année de référence (du fait de la crise sanitaire), montre sans ambiguïté le retour des Français dans les transports publics urbains et ferroviaires.



Le comparatif entre les premiers semestres 2020, 2021, et 2022 indique ainsi une reprise très nette de la fréquentation. Entre le 1^{er} semestre 2020 et le 1^{er} semestre 2022, elle a augmenté :

- de 28 points dans le transport urbain en province (de 64% à 91,5%) ;
- de 29 points dans le transport public ferroviaire francilien (de 46% à 75%) ;
- de 32 points dans le réseau RATP (de 49% à 81%) ;
- de 48 points dans le transport public ferroviaire en province (de 49% à 97%).

La suppression de l'obligation du port du masque, d'une part, et l'augmentation des prix des carburants (avant la mise en place du bouclier énergétique), d'autre part, ont fait revenir les voyageurs dans les transports publics.

Le report de la voiture individuelle vers les modes collectifs explique cette hausse de la fréquentation. Cette dernière varie selon les territoires ; dans certaines grandes agglomérations, le télétravail peut avoir un impact, mais, à ce jour, aucune étude ne permet d'établir le lien entre télétravail et déplacement en transports publics.

L'économie du transport urbain

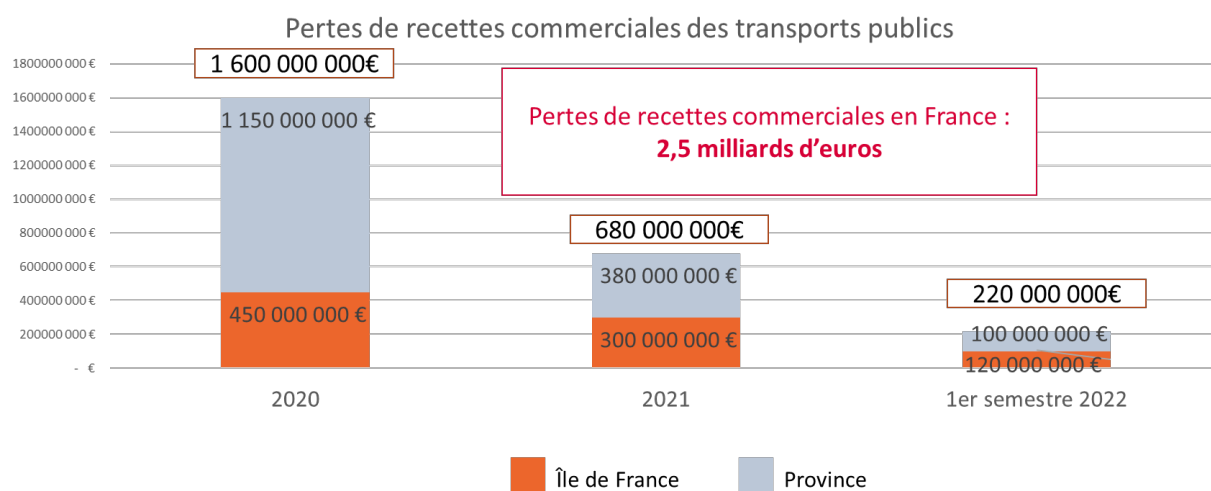
Les éclairages de l'UTP

En moyenne, le prix payé par un passager (billetterie) représente moins du tiers du coût de son voyage. Le reste est financé, à parts à peu près égales, par l'Autorité organisatrice de la mobilité (impôts locaux) et le versement mobilité (redevable par les employeurs publics et privés).

En 2020, les pertes de recettes commerciales du transport urbain (billetterie) s'élevaient à 1,150 milliard d'euros en Île-de-France et à 450 millions d'euros en province, soit un total de 1,6 milliard d'euros. En 2021, ces pertes représentaient 380 millions d'euros en Île-de-France et 300 millions d'euros en province, soit 680 millions d'euros au total.

Pour le premier semestre 2022, les pertes de recettes commerciales sont estimées à 100 millions d'euros en province et 120 millions d'euros pour RATP. Au total, depuis la crise sanitaire, les pertes s'élèvent à 2,5 milliards d'euros.

Le versement mobilité, un des trois piliers du financement de l'exploitation, a baissé de 5% en 2020 (-230 millions d'euros). Il s'est redressé en 2021 (de +9%, soit 365 millions d'euros), mais n'a pas permis de compenser la baisse de recettes.



Sources : Flash Mob 2021, département des Affaires économiques, techniques et prospective de l'UTP ; Île-de-France Mobilités ; RATP

Les effets des crises

Depuis 2017, le ratio Recettes/Dépenses (R/D) commençait à se redresser après une dizaine d'années de recul ; en 2019, le voyageur contribuait au coût de son voyage à hauteur de 34%.

La crise sanitaire a brutalement stoppé cette dynamique : la chute de la fréquentation a de facto fait plonger les recettes. Résultat : le ratio R/D est retombé à 30% et le modèle économique du transport public urbain est reparti dix ans en arrière.

Dans la foulée de la crise sanitaire, le transport public a dû faire face à la crise de l'énergie. Les carburants et électricité représentaient en 2019 environ 10% des dépenses d'exploitation des transports publics urbains, soit 800 M€/an. Dans le transport public urbain de province, la hausse des prix des énergies s'est traduite par un surcoût de 250 M€ en 2021. La guerre en Ukraine a aggravé la situation et compte tenu du contexte géopolitique, le prix des énergies risque encore d'augmenter, et ce poste de peser de plus en plus lourd dans les comptes d'exploitation des opérateurs.

En conclusion

- Le versement mobilité est indispensable au financement de l'exploitation : sans cette contribution, les transports publics ne peuvent pas fonctionner.
- Le versement mobilité doit être sécurisé et pérennisé ; à défaut, le modèle économique du transport public, déjà fragilisé, serait mis en péril.
- Le versement mobilité bénéficie aux employeurs, aux territoires et aux voyageurs. (Sur ce sujet, consulter sur www.utp.fr la note de l'UTP : l'UTP réaffirme son soutien au versement mobilité)

Les avantages des transports publics selon les Français

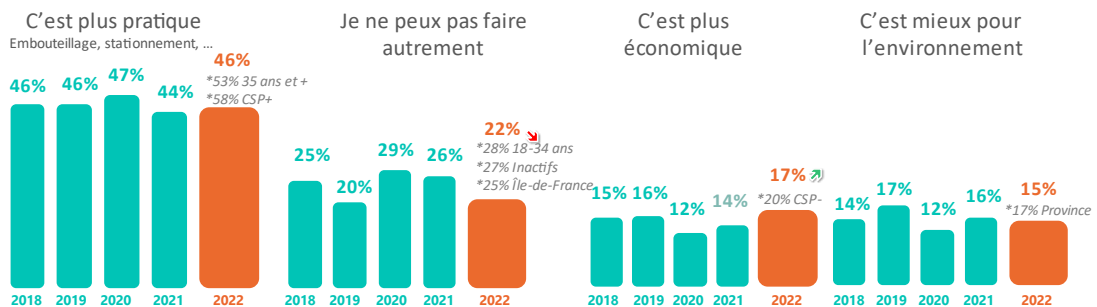
Les raisons des déplacements

Les résultats de l'IFOP

Pour quelles raisons se déplace t-on en transports publics?

Aux utilisateurs de transports publics - une seule réponse possible.

Parmi les propositions suivantes, quelle est celle qui vous correspond le plus?



La praticité est l'argument n°1 mis en avant par les voyageurs. La part des voyageurs qui disent ne pas avoir d'autre choix que de se déplacer en transports publics baisse de 4 points passant de 26% en 2021 à 22% cette année. C'est plus économique : cet argument arrive en seconde position après la praticité. Il progresse lentement mais régulièrement et aujourd'hui, il est cité par 17% des voyageurs (14% en 2021). La part des voyageurs qui utilisent les transports publics pour préserver l'environnement reste stable (14% en 2018 ; 17% en 2019 ; 12% en 2020 ; 16% en 2021 ; 15% en 2022).

Le sondage a été mené en juin 2022 ; après un été 2022 chaotique et une crise énergétique qui perdure, ces résultats seraient plus élevés aujourd'hui.

Les éclairages de l'UTP

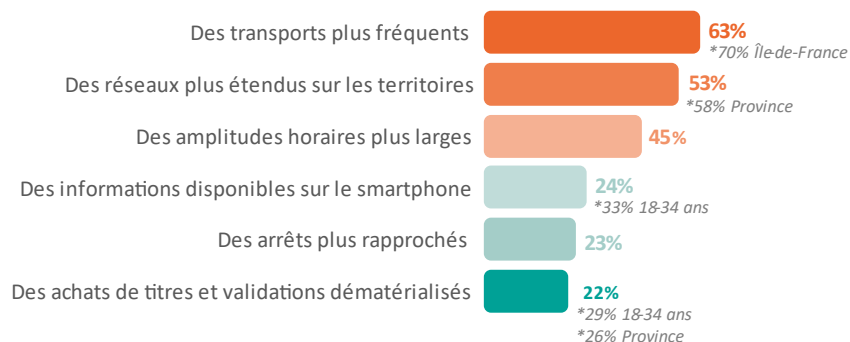
Depuis la création de l'Observatoire de la mobilité en 2014, les voyageurs disent se déplacer en transports publics pour des raisons pratiques. Cette tendance ne s'est jamais infléchie.

La part des voyageurs qui disent ne pas avoir d'autre choix que de se déplacer en transports publics baisse de 4 points passant de 26% en 2021 à 22% cette année. Ce résultat est encourageant : il signifie que les Français ne se déplacent pas en transports publics par défaut, mais par choix.

Comment rendre les transports publics encore plus pratiques ?

Aux utilisateurs de transports publics plusieurs réponses possibles.

Selon vous, comment rendre les déplacements en bus, tram, métro, TER et transilien, encore plus pratiques ?



Pour rendre les transports publics encore plus pratiques, 63% des voyageurs préconisent des transports plus fréquents, 53% des réseaux plus étendus sur les territoires et 45% des amplitudes horaires plus larges. Les autres propositions obtiennent des scores beaucoup élevés : la disponibilité des informations sur smartphone est citée par 24% des voyageurs, les arrêts plus rapprochés par 23% et les achats de titres et validations dématérialisés par 22%.

Les éclairages de l'UTP

Les trois premiers items cités par les voyageurs pour rendre les transports publics encore plus pratiques ("plus de fréquence", "des réseaux plus étendus", "des amplitudes horaires plus larges") montrent très clairement que la praticité des transports publics est directement liée à l'offre de service.

Pour les voyageurs, plus l'offre augmentera (aux plans quantitatif et qualitatif), plus les transports publics seront pratiques. Les informations sur smartphone et les achats de titres et validations dématérialisés sont jugés moins importants car le client voyageur attend d'abord une offre physique solide.

En conclusion

- Les transports publics répondent aux trois préoccupations majeures des Français : une vie quotidienne facilitée, des dépenses allégées et un environnement mieux protégé.
- Le report modal de la voiture vers les transports publics ne pourra se concrétiser que si les avantages des transports publics s'approchent de ceux de la voiture. Pour augmenter les fréquences, les amplitudes horaires et le maillage attendus par les voyageurs, il faut un choc d'offre.
- Le MaaS permet d'orchestrer l'offre disponible et de faciliter les trajets des voyageurs.

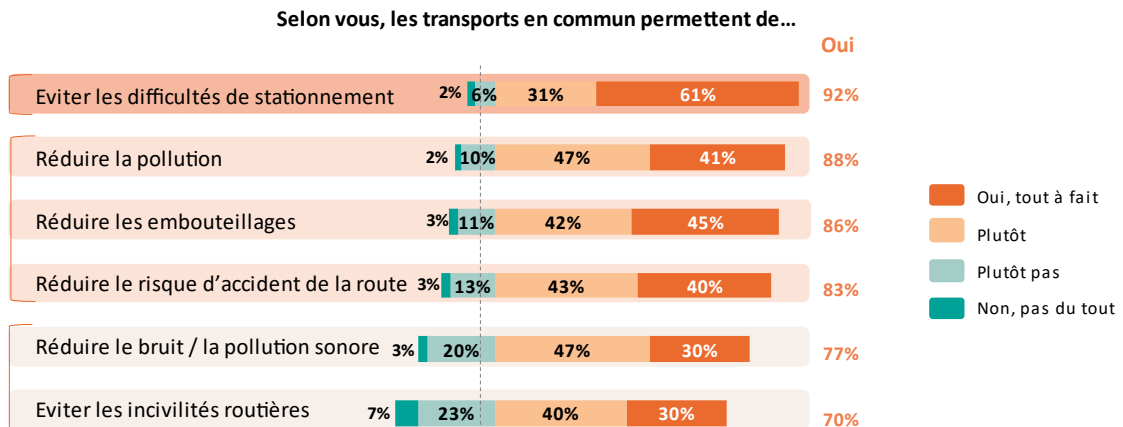
Les bénéfices pour les utilisateurs

Les résultats de l'IFOP

Quels bénéfices des transports publics pour les utilisateurs?



Aux utilisateurs de transports publics.



92% des voyageurs estiment que les transports publics leur permettent d'éviter les difficultés de stationnement. Pour 88% d'entre eux, c'est moins de pollution et pour 86% moins d'embouteillages. 83% des sondés estiment que les déplacements en transports publics réduisent le risque d'accident de la route et 77% citent la réduction du bruit/pollution sonore. Pour 70% des voyageurs, les déplacements en transports publics leur évitent les incivilités routières.

Les éclairages de l'UTP

Le transport public pour éviter les difficultés de stationnement

En moyenne, chaque semaine, les automobilistes perdent une demi-heure pour trouver une place de stationnement. Outre le temps perdu, ce sont aussi des dépenses non négligeables. Le coût mensuel du stationnement est estimé à 59€ en 2021 dans les plus grandes villes de France. Et il augmente : près de 2% de 2020 à en 2021. A Paris, c'est 115€/mois ; Nice : 97€/mois ; Metz : 88€/mois.¹

Le transport public pour réduire la pollution

Un tramway émet 62 fois moins de CO2 qu'une voiture. Un métro 54 fois moins. Un autobus standard peut transporter un nombre de voyageurs équivalent à 40 voitures.²

Le transport public pour réduire les embouteillages

En 2019, les automobilistes parisiens et franciliens ont perdu 163 heures (presque une semaine) à cause des bouchons. C'est 156 heures à Bordeaux, 151 heures à Marseille, 142 heures à Lyon.³

¹ Source : baromètre YesPark

² Source : base carbone

³ Source : TOMTOM trafic index, (janvier 2020).

Le transport public pour éviter les accidents de la route

Après avoir nettement reculé en 2020 et 2021 en raison des confinements et des restrictions de mobilités, l'accidentologie routière augmente à nouveau. Sur les cinq premiers mois de l'année, la sécurité routière a ainsi enregistré 21 000 accidents, un chiffre en hausse de 12,3% par rapport à 2021 sur la même période.⁴

En conclusion

- Ils permettent de gagner du temps et de l'argent : pas de recherche ni de paiement pour le stationnement, pas d'embouteillages.
- Ils sont bons pour la santé et la sécurité de tous : moins de pollution et pas d'accidents de la route.
- Les transports publics améliorent la qualité de vie et offrent un quotidien plus serein.
- Ils apaisent la ville : moins de nuisances sonores, davantage de fluidité.

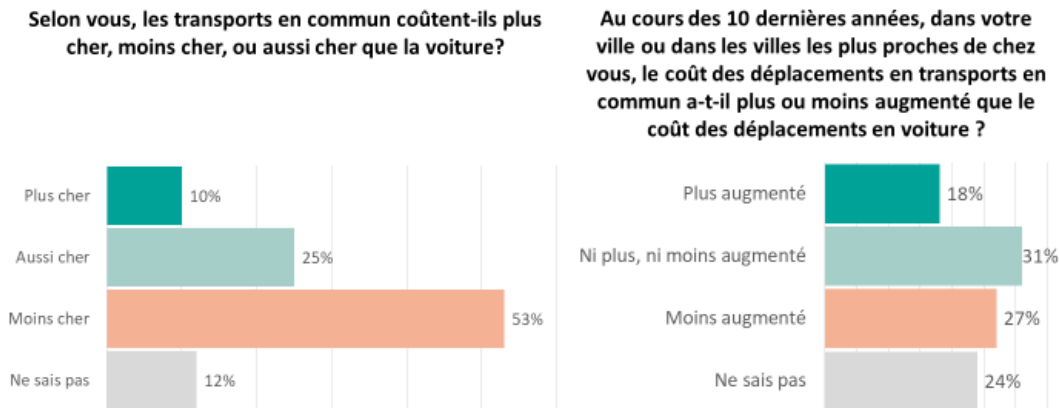
⁴ Observatoire national interministériel de la Sécurité Routière

Le transport public, un atout pour le pouvoir d'achat

Les résultats de l'IFOP

Les transports publics coûtent-ils plus cher que la voiture?

A tous - une seule réponse possible.



A la question, « Au cours des dix dernières années, le coût des déplacements en transport en commun a-t-il plus ou moins augmenté que le coût des déplacements en voiture » : près d'un tiers des sondés (31%) pensent que le coût de la voiture n'a ni plus, ni moins augmenté que les transports publics au cours des dix dernières années. 27% disent qu'il a davantage augmenté que celui des transports publics et 18% disent le contraire. Près d'un quart des sondés ne savent pas.

Les éclairages de l'UTP

La perception des coûts et leur réalité

La question concernant le coût des transports publics et le coût de la voiture aujourd'hui et depuis 10 ans a été posée à tous les sondés ; 41% d'entre eux (cf. page 8) ne se déplacent pas en transports publics et ne connaissent pas les tarifs pratiqués.

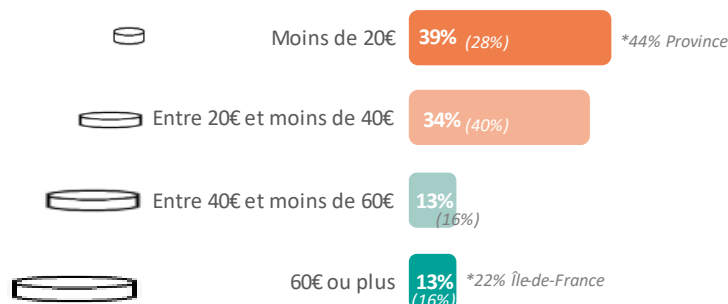
Il existe aussi probablement une méconnaissance du vrai coût des transports en commun par les utilisateurs. Un travail de pédagogie doit être mené auprès des Français pour que leur perception des coûts soit plus proche de la réalité. Les transports publics sont incontestablement moins onéreux que ceux de la voiture individuelle, notamment en zone urbaine.

Les résultats de l'IFOP

Quel budget mensuel des utilisateurs de transports publics pour leurs déplacements quotidiens ?

Aux utilisateurs de transports publics.

Combien vous coûtent vos déplacements en transports en commun par mois (tram, bus métro, RER, TER) pour vos trajets de tous les jours (domicile-travail, domicile-loisirs, études, achats, etc.) ?



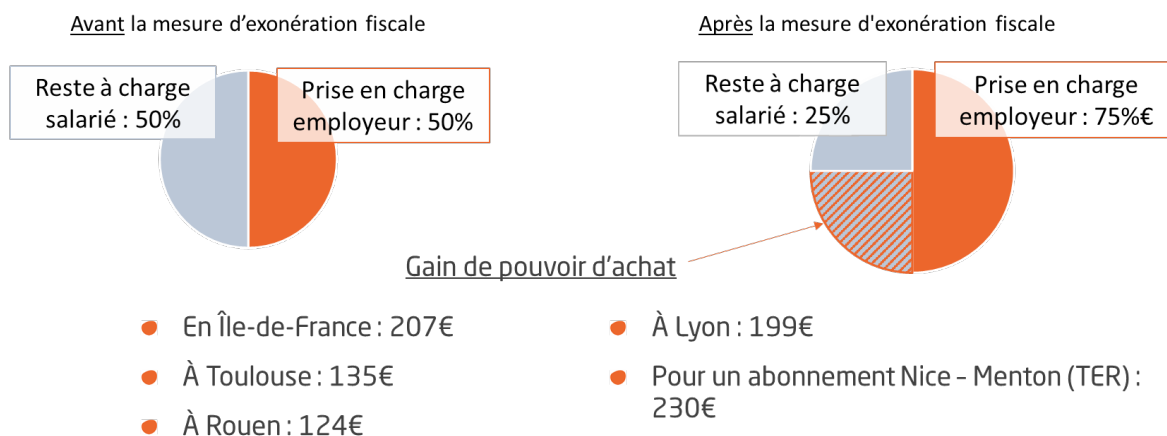
Pour leurs déplacements quotidiens, 39% des utilisateurs de transports publics estiment dépenser moins de 20€ par mois, 34% entre 20€ et moins de 40€, 13% entre 40€ et moins de 60€, et 13% 60€ ou plus.

Les éclairages de l'UTP

L'abonnement des salariés désormais exonéré de cotisation fiscale et sociale jusqu'à 75%

Jusqu'à présent, les employeurs prenaient en charge 50% de l'abonnement de transport public de leurs salariés et disposaient, en retour, d'une exonération de cotisations et contributions sociales. La loi de finances rectificative 2022 a pris une mesure qui permet à l'employeur de donner un coup de pouce au pouvoir d'achat de ses salariés abonnés aux transports publics.

La loi de finance rectificative 2022 étend cette exonération jusqu'à 75% de prise en charge de l'abonnement par l'employeur jusqu'en 2023. A noter que cette mesure est cumulable avec le forfait mobilité durable, qui peut aller jusqu'à 800€ par an et par salarié.



L'UTP se félicite de cette mesure qui permettra aux employeurs, qui le peuvent et le souhaitent, de participer davantage à la prise en charge des frais de transports publics de leurs salariés afin de revaloriser leur pouvoir d'achat.

A titre d'exemples, si l'employeur le souhaite, le salarié verrait son pouvoir d'achat augmenter, sans impôt sur le revenu :

- de 207€ en Ile-de-France où l'abonnement annuel en transport public est de 827,20€ ;
- de 199€ à Lyon où l'abonnement annuel en transport public urbain est de 796,80€ ;
- de 135€ à Toulouse où l'abonnement annuel en transport public urbain est de 540€ ;
- de 124€ à Rouen où l'abonnement annuel en transport public urbain est de 495€ ;
- de 230€ pour un abonnement annuel Nice-Menton en TER qui est de 919,20€.

Le transport public : un atout pour le pouvoir d'achat

Les dépenses contraintes des Français représentent aujourd'hui 35% de leurs revenus nets moyens. En un an (août 2021 / août 2022), l'inflation a augmenté de 5,9%.

Dans ce contexte, la question du pouvoir d'achat préoccupe de plus en plus les Français.

58% attendent que le Gouvernement traite ce sujet en priorité, loin devant environnement/l'écologie (cités par 30% des sondés) et la sécurité (citée par 28%).⁵

Les Français estiment que les déplacements comptent parmi les dépenses qui ont le plus augmenté ces derniers mois.⁶ Cette perception est partagée par 41% des habitants de l'agglomération parisienne et par 59% des habitants des moyennes et grandes agglomérations. Elle est nettement plus marquée dans les communes rurales (citée par 71% des sondés) et les petites agglomérations (citée par 75% des sondés). Dans les territoires ruraux, il n'y a pas ou peu de transports publics car ils n'y sont pas pertinents ; en outre, les habitants sont très pénalisés par la hausse des prix des carburants. Pour rappel : en mars dernier, le prix du litre de gazole a atteint un pic historique, à plus de 2€.

Une voiture coûte, en moyenne, 420 euros par mois, soit 5 000€ par an⁷. En province, un abonnement bus/tram/métro coûte, en moyenne, 31€ par mois... : 1 euro par jour pour un nombre de déplacements illimité. En Ile-de-France, l'abonnement annuel (12 mois dont un offert) revient à payer son voyage 2 euros par jour et l'abonnement mensuel coûte 75€ par mois pour une offre très dense et très complète (métro, tram, bus, RER, trains...) et qualitative (amplitudes horaires, fréquence, etc.) et là aussi pour un nombre de déplacements illimité.

Chaque mode de transport a sa zone de pertinence

Entre 2009 et 2019, les territoires desservis par le transport urbain ont augmenté de 32% tandis que la densité de la population de ces territoires baissait de 38%, ce qui provoque un effet de ciseaux. Il y a 20 ans, les recettes commerciales des réseaux urbains couvraient 50% des dépenses d'exploitation. Aujourd'hui, elles en couvrent moins d'un tiers en moyenne. Cet équilibre reste très fragile d'autant plus que la densité de population des nouveaux territoires desservis baisse.

Dans ce contexte, les réseaux de transport urbain sont tenus d'optimiser leur production sans dégrader ni l'offre ni leur ratio de couvertures des dépenses par les recettes (R/D). Les transports publics sont

⁵ Sondage Elabe BFM-TV, août 2022

⁶ Elabe-BFM TV, mai 2022

⁷ Dont : achat moins reprise, frais financiers, assurance, carburant, entretien, garage du véhicule, péage Source : le budget de l'automobiliste 2020, Automobile Club Association

pertinents en zones denses, urbaine et périurbaine, et le sont moins dans d'autres car la massification des flux de passagers n'est pas possible.

Les transports publics jouent la complémentarité

Dans les territoires moins denses et plus ruraux, les opérateurs proposent alors des solutions alternatives complémentaires aux transports publics : parkings relais, transport à la demande (TAD), covoiturage... Tous ces dispositifs permettent de rapprocher les transports publics des populations des zones peu denses.

En conclusion

- Seules des ressources suffisantes, des financements adéquats et pérennes et une juste contribution des voyageurs au service rendu peuvent permettre d'équilibrer le modèle économique des transports publics.
- Il faut investir davantage dans les transports publics et ferroviaires : c'est cette stratégie-là, et non la question tarifaire, qui favorisera le report modal.
- Chaque mode de transport a sa zone de pertinence.
- Les opérateurs proposent une palette de solutions là où le transport collectif ne se justifie pas.
- L'UTP prône la complémentarité des modes pour permettre à tous de se déplacer de bout en bout.

Le transport public, un allié de l'environnement

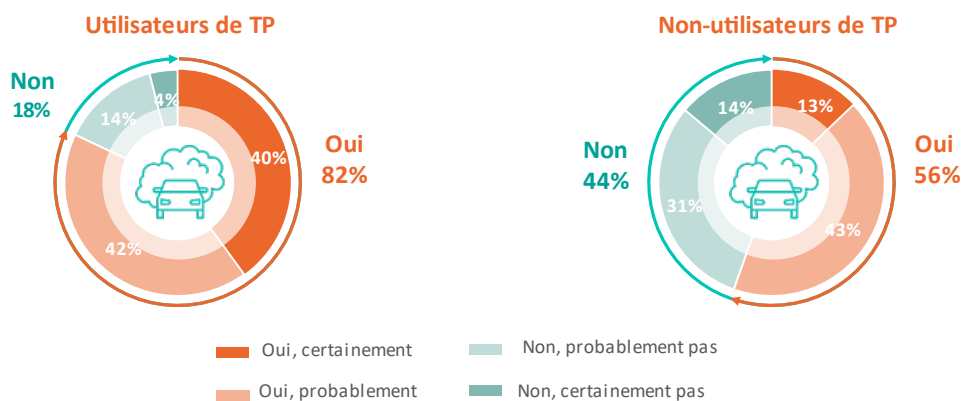
Faire baisser la pollution

Les résultats de l'IFOP

Les transports publics, une solution pour préserver l'environnement ?

A tous.

Votre volonté de faire baisser la pollution et de contribuer à préserver l'environnement vous convaincrat-elle de prendre davantage les transports en commun dans les 2 ans à venir ?



A la question : « Votre volonté de faire baisser la pollution et de contribuer à préserver l’environnement vous convaincrat-elle de prendre davantage les transports en commun dans les 2 ans à venir ? », la majorité voyageurs (82%) répondent par l’affirmative et plus de la moitié des non-utilisateurs de transport public donnent la même réponse.

Les éclairages de l’UTP

Les transports urbains et ferroviaires : une solution pour lutter contre le réchauffement climatique

Dans son dernier rapport, le GIEC alerte sur l’urgence climatique : si nous voulons limiter le réchauffement climatique à 1,5° d’ici à 2050, il nous reste trois ans pour inverser la courbe de nos émissions de CO2. Le report modal de l’autosolisme vers les transports publics est une solution reconnue pour lutter contre le dérèglement climatique.

Dans ce rapport, le GIEC* pointe, par ordre décroissant, 60 actions individuelles les plus efficaces pour réduire notre empreinte carbone. “Passer aux transports publics” est la 5eme action citée après “Vivre sans voiture” (N°1), “Passer au véhicule électrique” (N°2), “Faire un vol long-courrier en moins par an” (N°3) et “Utiliser l’électricité renouvelable” (N°4).⁸

L’environnement : une priorité pour les Français

Pour 30% des Français, après le pouvoir d’achat, l’environnement devrait être la deuxième priorité d’action du président de la République et du Gouvernement dans les prochains mois (Cf. sondage Elabe-BFM TV, août 2022).

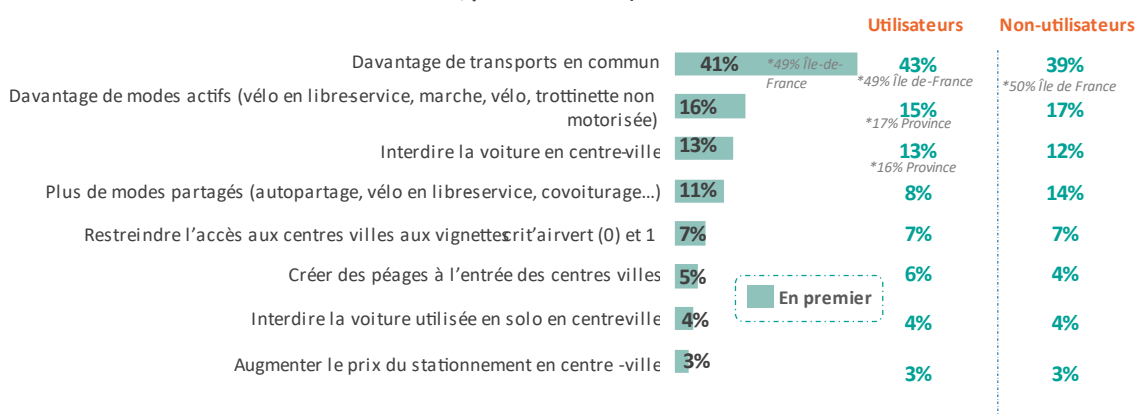
Améliorer notre qualité de vie

Les résultats de l’IFOP

Les transports publics, efficaces pour réduire la pollution globale?

A tous – à classer en 1er ? En 2ème ?

Parmi les mesures suivantes lesquelles seraient efficaces pour réduire la pollution globale (nuisances sonores, pollution de l’air) en centre-ville ?



A la question “Parmi les mesures suivantes lesquelles seraient efficaces pour réduire la pollution globale (nuisances sonores, pollution de l’air) en centre-ville ?”, 41% des Français répondent “davantage de

⁸ Options (Ivanova et al. 2020) Quantifying the potential for climate change mitigation of consumption

transports en commun, 16% “davantage de modes actifs”. Pour 13% des sondés, il faudrait interdire la voiture en centre-ville et pour 11%, plus de modes partagés. Les autres options sont peu citées : restriction de l'accès aux centres villes aux vignettes Crit'Air vert (7%) ; création de péages à l'entrée des centres villes (5%) ; interdiction de l'autosolisme en centre-ville (4%) ; hausse du prix du stationnement en centre-ville (3%).

Les éclairages de l'UTP

Les transports en commun permettent d'améliorer notre qualité de vie, dès maintenant

Sur la base du taux d'occupation moyen d'une voiture individuelle (1,3 passager), un autobus standard permet de retirer 40 voitures de la circulation ; un métro, 600 et un RER, 1 500. Les transports publics permettent de réduire la pollution et la congestion mais aussi de limiter le bruit de la circulation et les accidents de la route.

Les transports en commun : un levier au service de la sobriété énergétique

Les opérateurs sont très attentifs à consommer mieux pour consommer moins à toutes les étapes du processus de production : amélioration de l'efficacité énergétique des bus, amélioration du rendement des moteurs, réduction du poids des véhicules, par exemple. Ils appliquent la sobriété énergétique également dans leurs locaux techniques et bâtiments (éclairage, chauffage, climatisation, informatique...).

Le transport public n'a pas attendu la crise pour former ses conducteurs à l'écoconduite ; les formations existent depuis une dizaine d'années.

Les transports collectifs permettent de répartir la consommation d'énergie entre tous les voyageurs et, donc, de réduire la consommation de chacun. Le report de la voiture individuelle vers les transports en commun, c'est, de fait, un acte de sobriété.

En conclusion

- Les transports en commun permettent d'éviter les désagréments qui « polluent » le quotidien (mauvaise qualité de l'air, congestion, pollution sonore, etc.).
- Ils servent de levier au service de la sobriété énergétique.
- Les transports publics sont une solution reconnue par le GIEC pour lutter contre le réchauffement climatique et pour préserver l'environnement.
- Il s'agit d'une préoccupation collective, qui dépend de l'offre de transport disponible, et qui n'est pas toujours facile à décliner à l'échelle individuelle.

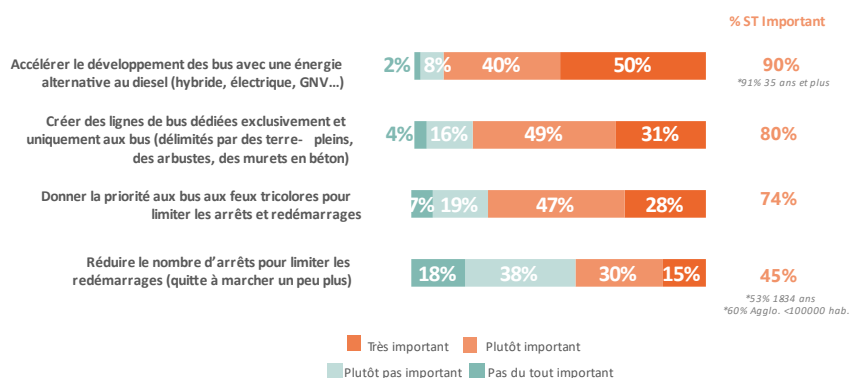
Les transports publics, une machine à décarboner

Les résultats de l'IFOP

Mesures rendant le bus plus respectueux de l'environnement

Pour chacune des affirmations suivantes, diriez-vous qu'elles sont très importantes, plutôt importantes, plutôt pas importantes ou pas du tout importantes ? Base : Utilisateurs de transports publics.

Selon vous, quelles mesures permettraient de rendre les bus plus respectueux de l'environnement ?



Pour rendre les bus plus respectueux de l'environnement, 90% des voyageurs estiment important d'accélérer le développement des véhicules utilisant une énergie alternative au gazole (hybride, électrique, GNV...) et 82% de créer des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). "Donner la priorité aux bus aux feux tricolores pour limiter les arrêts et redémarrages" est une mesure importante pour 78% des voyageurs. Les trois quarts des voyageurs considèrent que réduire le nombre d'arrêts (quitte à marcher un peu plus) pour limiter les redémarrages est une action qui permettrait aussi de rendre les bus plus respectueux de l'environnement.

Les éclairages de l'UTP

Les transports publics et ferroviaires : une machine à décarboner...

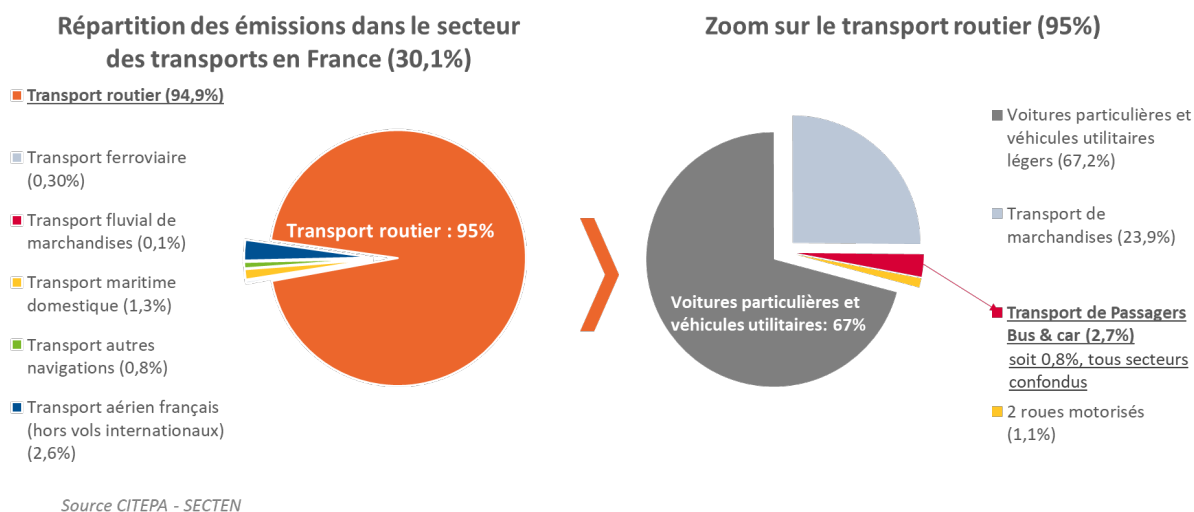
Les transports urbains et ferroviaires effectuent 7,2 milliards de voyages par an : 6 milliards en transport urbain et 1,2 milliard en transport ferroviaire régional. Aujourd'hui, 60% des voyages en transport urbain se font en mode électrique. Les métros, trams et trains génèrent 50 fois moins de CO2 que les modes routiers.

Les transports publics et ferroviaires, très peu émetteurs de gaz à effets de serre

Le secteur des transports, dans son ensemble, génère 30,1% des émissions de CO2 en France. 95% de ces émissions sont dus aux transports routiers : 67,2% à la voiture, 24% au fret routier, 2,7% au transport de passagers par bus et cars et 0,3% au transport ferroviaire.

In fine, la part cumulée des émissions du transport collectif routier de passagers (bus et cars) et du transport ferroviaire représente moins de 3% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Le transport public et ferroviaire représente moins de 3% des émissions de GES du secteur des transports



La transition énergétique du parc de bus en nette progression

Au 1er janvier 2022, le parc comptait 29 481 autobus. 50% des bus achetés en 2019 utilisent une énergie alternative au tout-gazole. Cette part est montée à 70% en 2020 pour atteindre 85% en 2021. Il s'agit majoritairement d'autobus au GNV, électriques et hybrides. L'UTP présentera sa dernière étude du Parc lors d'un point presse spécifique, le 18 octobre prochain.

Le coût de la transition écologique du parc de bus

Le coût d'un bus s'amortit, en moyenne, sur 15 ans. Les autorités organisatrices (propriétaires à 78% du parc routier) et les opérateurs continuent de « verdir » leurs bus.

Le coût des bus

Pour un bus standard de 12 mètres

| Energie utilisée | Coût à l'achat | Coût moyen au Km* |
|------------------|----------------|----------------------|
| Bus Euro VI | 200 000 € | entre 1,02 et 1,08€. |
| GNV | 220 000 € | entre 1,02 et 1,08€ |
| Biogaz | 220 000€ | entre 1,02 et 1,08€ |
| Électrique | 500 000 € | 1,50€ |
| Hydrogène | 620 000€ | entre 2,10 et 2,15€ |

*Coût global d'un bus par Km (TCO) (dépôt, achat, station gaz/élec, énergie, maintenance)

Source : CATP, étude centrale d'achat Agir

L'acquisition des bus utilisant une énergie alternative au tout gazole implique d'importants moyens financiers. Il ne faut pas imposer aux autorités organisatrices de la mobilité et aux opérateurs des contraintes budgétaires telles qu'ils renonceraient à investir en faisant vieillir les véhicules ou en réduisant l'offre, la rendant moins attractive pour les utilisateurs.

- Un bus au GNV (220 000€ à l'achat) permet de réduire les émissions de particules fines de 90% par rapport au gazole (ADEME).
- Un bus au biogaz (220 000 € à l'achat) assure une nette réduction des émissions et une moindre dépendance aux énergies fossiles ; cette énergie peut participer à l'économie circulaire quand les bus roulent au biogaz issu des déchets verts de la ville (méthanisation).
- Un bus électrique coûte beaucoup plus cher que les bus GNV et biogaz. Au coût d'acquisition (environ 500 000 €), il faut ajouter l'investissement non négligeable pour installer les stations d'avitaillement et adapter le processus de maintenance (dont la formation des personnels). Son coût moyen au km est également bien plus élevé (1,50€) que les bus GNV et biogaz.
- Un bus à hydrogène coûte environ 620 000€ euros, le triple du prix d'un bus au GNV. Rapporté au kilomètre, son coût est plus de deux fois supérieur à un bus GNV ou biogaz. Aujourd'hui, les aides publiques vont au développement de la production d'hydrogène, pas à l'acquisition de bus.

Un mix énergétique pour s'adapter aux spécificités des territoires.

En montagne, par exemple, un autobus électrique n'est pas efficient. Certains réseaux trouvent pertinent d'adapter l'énergie de leurs autobus en fonction des infrastructures disponibles localement, comme une station de bioGNV issu d'une usine de méthanisation à proximité, par exemple. Toutes les énergies ne sont pas adaptées à toutes les typologies de territoire. Pour cette raison, l'UTP préconise un mix énergétique favorisant les énergies les plus pertinentes selon la typologie des territoires.

88% des voyageurs (ils étaient 85% en 2021) estiment que les transports en commun devraient être une priorité des gouvernements pour lutter contre le réchauffement climatique. Les transports publics urbains et ferroviaires représentent moins de 3% des émissions de GES du secteur des transports et moins de 1% des émissions, tous secteurs confondus.

Le biogaz, une énergie à très faibles émissions

Aujourd'hui, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, 50% des véhicules renouvelés doivent être à véhicule faible émission, dont 50% à très faible émission (électrique ou hydrogène). Le biogaz permet de s'affranchir de la dépendance aux énergies fossiles importées et affiche des atouts environnementaux indéniables.

En conclusion

- Les transports publics sont vertueux : ils font partie des solutions pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre
- Les autorités organisatrices de la mobilité et les opérateurs continuent d'investir pour verdir leurs modes, transport routier urbain et ferroviaire (lignes non électrifiées).
- Les transports publics ont besoin de soutien pour accélérer leur décarbonation, acquérir de nouveaux véhicules et accélérer la dynamique enclenchée.
- Le biogaz doit être reconnu comme une alternative crédible aux énergies fossiles.
- Chaque énergie a sa zone de pertinence et les opérateurs préconisent donc un mix énergétique.

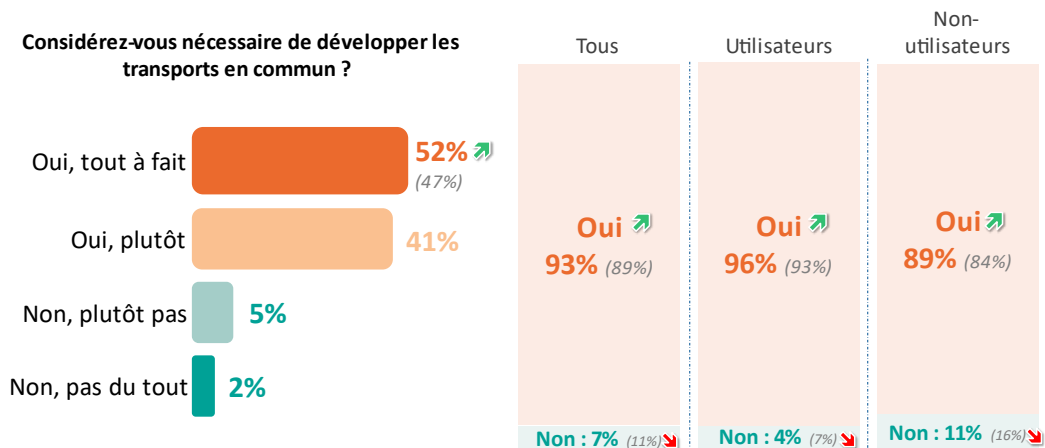
Les attentes des Français : un choc d'offre

La nécessité de développer l'offre

Les résultats de l'IFOP

Faut-il développer l'offre de transports publics ?

A tous-une seule réponse possible.



Les Français sont très nettement favorables au développement de l'offre de transports publics. A la question « Considérez-vous nécessaire de développer les transports en commun ? », 93% des sondés répondent positivement. Et, plus frappant encore, 89% des non-utilisateurs de transports publics estiment nécessaires de les développer, c'est 5 points de plus par rapport à 2021. On peut supposer que ces non-utilisateurs de transports publics expriment l'idée que les transports publics ne sont pas seulement un moyen de déplacement, mais aussi un outil au service de la qualité des villes et/ou de l'environnement. Utilisateurs comme non-utilisateurs, tous sont favorables à leur développement, et ils le sont davantage d'année en année.

Les éclairages de l'UTP

Les transports publics incarnent la mobilité pour tous

Quel que soit son âge, son travail, sa situation, chacun a sa place dans les transports publics et ferroviaires. Ils concourent à l'intégration dans la société des populations les plus fragilisées et des personnes en situation de handicap, en leur offrant la possibilité de se déplacer. Ils s'articulent avec les nouveaux modes de déplacement (vélo, trottinette, autopartage, co-voiturage, transport à la demande ...) pour permettre à chacun de se déplacer au quotidien.

Les transports publics permettent d'accéder à l'emploi et à la formation...

Les bus, métros, tramways et trains élargissent les bassins d'emplois et multiplient les opportunités de recrutement. Près d'un Français sur quatre, et d'un jeune sur deux, déclarent avoir déjà renoncé à un

travail ou à une formation faute de moyen de déplacement. Enfin, près de neuf Français sur dix estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi.⁹

Les transports publics favorisent le lien social

Sans solution de mobilité, les citoyens ne peuvent pas avoir de vie sociale. De nombreux Français utilisent les transports publics pour faire leurs courses, se soigner, se cultiver, se divertir...

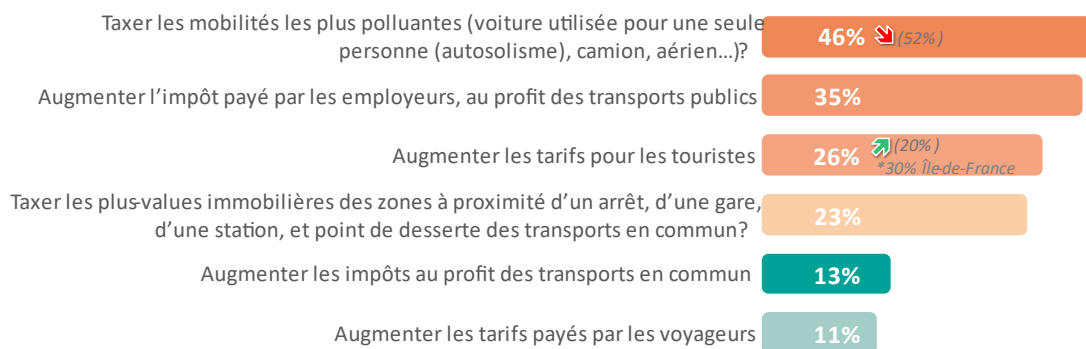
Les moyens financiers pour développer l'offre

Les résultats de l'IFOP

Quels moyens financiers pour développer les transports publics?

Aux utilisateurs de transports publics Plusieurs réponses possibles.

Quels moyens financiers devraient être utilisés pour développer les transports en commun ?



Tous les utilisateurs sont très favorables au développement des transports publics, les Français sont moins unanimes sur les moyens financiers à utiliser à cet effet. Taxer les mobilités les plus polluantes reste l'option préférée des Français (46%), mais celle-ci est en baisse de 6 points par rapport à 2021. Le versement mobilité, impôt payé par les employeurs au profit des transports publics, est la deuxième option privilégiée pour financer les transports publics et reste populaire chez les Français. Enfin, un des enseignements de ce sondage : les Français souhaitant augmenter les tarifs payés par les voyageurs restent minoritaires.

Les éclairages de l'UTP

La tarification en France

En France, les utilisateurs de transports publics ne souhaitent pas payer davantage.

⁹ Laboratoire de la mobilité inclusive (2016)

Pourtant, ils ne contribuent (recette) qu'à un tiers du coût de leur déplacement. A Francfort ou à Bilbao par exemple, les dépenses sont couvertes à environ 45% par les recettes commerciales (Source : Baromètre EMTA 2022, données 2020).¹⁰

En France, la moyenne du prix d'un titre de transport dans les villes de plus de 250 000 habitants est de 1,54€. A titre d'illustration, en 2022, un titre de transport à Stockholm coûte 3,50€, 3€ à Berlin, ou 3,50€ à Munich.

Il faudrait que la tarification se rapproche progressivement du vrai coût des transports : faire augmenter le ratio des recettes sur dépenses, autrement dit la part payée par les voyageurs (sans toucher à la tarification solidaire ni à la gratuité). L'UTP souhaiterait que la tarification se rapproche progressivement du vrai coût des transports publics, pour que le ratio des recettes sur les dépenses, augmente, autrement dit, accroître la part payée par les voyageurs si leurs revenus le leur permettent, sans toucher à la tarification solidaire ni à la gratuité quand elles se justifient.

Le transport est un secteur qui fonctionne sur un temps long : une ligne de métro court au moins sur 50 ans, une ligne de tramway sur 30 ans, une ligne de BHNS court au moins sur 20 à 25 ans. Ces durées appellent des financements durables réguliers. Pour cette raison, l'UTP appelle à sécuriser et pérenniser le versement mobilité.

En conclusion

- Les transports publics incarnent la mobilité pour tous, partout, ils permettent d'accéder à l'emploi et à la formation et favorisent le lien social.
- Les tarifs en France sont parmi les moins chers d'Europe
- Le transport public appelle des financements durables et pérennes

¹⁰ Source : Baromètre EMTA 2022, avec données de 2020

Les attentes des Français, une sûreté encore renforcée

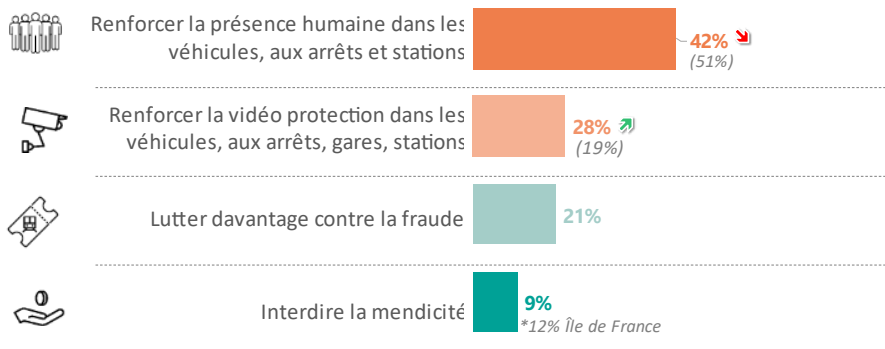
Améliorer encore la sûreté

Les résultats de l'IFOP

Comment améliorer la sûreté dans les transports publics?

Aux utilisateurs de transports publics.

Quel serait le moyen le plus efficace pour améliorer la sûreté/sécurité des transports en commun ?



Les sondés sont particulièrement sensibles à la présence humaine dans les transports (42%). Cependant, on observe que la présence de caméras de surveillance est un élément de plus en plus rassurant (en forte hausse, de 9 points par rapport à 2021) pour les Français, et c'est un sujet sur lequel les opérateurs investissent pour renforcer encore la sûreté dans les transports en commun.

Les éclairages de l'UTP

Les Français souhaitent plus de sécurité

La sécurité dans les transports reflète une demande de sécurité plus globale de la population française. Un sondage¹¹ indique que pour les Français, la sécurité devrait être la troisième priorité d'action pour Emmanuel Macron et le gouvernement. Cette demande de sécurité en général est en hausse dans toutes les catégories de population.

La sûreté est un sujet prioritaire pour l'UTP et ses adhérents.

L'UTP est partenaire et participe à la conférence internationale sur la sûreté dans les transports (*conférence internationale sur l'observation, l'analyse et la prévention de l'insécurité*), organisée par le centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC) du 4 au 6 octobre 2022. Cette conférence accueille des intervenants d'une dizaine de pays et va leur permettre de dresser l'état des lieux en matière de sûreté, de partager des retours d'expérience et d'échanger les bonnes pratiques.

¹¹ ELABE-BFMTV réalisé en août 2022

Les effets de la crise sanitaire

Dans les transports, les années 2020 et 2021 ont été particulières du fait de la Covid-19. Le port du masque notamment, a généré des tensions entre les voyageurs, et parfois entre voyageurs et conducteurs. L'année 2022 connaît une amélioration, mais les opérateurs de transports s'investissent toujours plus pour renforcer la sécurité de leurs personnels et des voyageurs.

Doubler les effectifs de police dans les transports

Aujourd'hui, près de 5 000 salariés des opérateurs de transport sont dédiés à la sûreté en France. L'UTP ne peut que saluer la décision du Gouvernement de doubler les effectifs des forces de sécurité intérieure dans les transports en commun, en particulier aux horaires où ces agressions sont le plus souvent constatées. Mais les opérateurs devront cependant être associés au déploiement de cette mesure pour assurer une bonne articulation avec les équipes de sûreté déjà présentes, et pour que ces effectifs soient le plus efficaces possibles pour lutter contre l'insécurité. La LOPMI, dont le texte doit être présenté au Sénat début novembre, prévoit également l'aggravation de la peine d'amende pour le délit d'outrage sexiste, ce que l'UTP salue également.

Les caméras intelligentes, un outil efficace

Aujourd'hui, 75% des affaires en matière de sûreté sont élucidées grâce à la vidéo protection. L'intelligence artificielle permet des innovations dont il faut savoir tirer profit pour renforcer la sûreté dans les réseaux. Intégrer l'intelligence artificielle peut, par exemple, aider les opérateurs à détecter les comportements anormaux, où encore repérer un bagage abandonné, première cause d'irrégularité du trafic.

L'obligation de reclasser un salarié faisant l'objet d'un avis d'incompatibilité rendu pour occuper une fonction sensible

Aujourd'hui, lorsqu'un salarié fait l'objet d'un avis d'incompatibilité rendu pour occuper une fonction sensible dans une entreprise, il doit être reclassé dans l'entreprise. Or, dans certains cas, le reclassement n'est tout simplement pas possible. Cette obligation fait peser un risque pour les entreprises et pour les salariés.

En conclusion

- L'UTP salue la volonté du Gouvernement de doubler les effectifs de police dans les transports en commun, sous réserve d'un travail à réaliser avec les opérateurs pour un meilleur fléchage des effectifs.
- Les caméras intelligentes sont un levier pour encore plus de sûreté.
- Les entreprises ne doivent pas être obligées de reclasser un salarié faisant l'objet d'un avis d'incompatibilité rendu pour occuper une fonction sensible

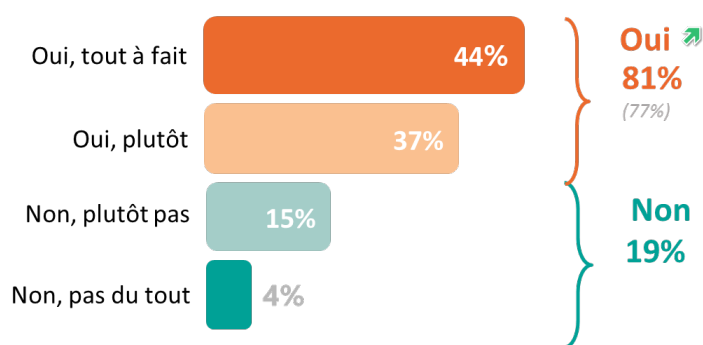
Lutter contre la fraude

Les résultats de l'IFOP

Faut-il intensifier la lutte contre la fraude ?

Aux utilisateurs de transports publics.

Selon vous, la lutte contre la fraude dans les transports publics devrait-elle être intensifiée ?



La lutte contre la fraude reste un sujet majeur dans les transports publics. En effet, 81% des sondés estiment que la lutte contre la fraude devrait être intensifiée.

Les éclairages de l'UTP

La fiabilisation des adresses de fraudeurs : pour en finir avec les 50% d'amendes impayées

Outre les pertes de recettes conséquentes, évaluées par l'UTP à 600 millions d'euros par an en 2016, la fraude contribue à une sensation d'insécurité et à un sentiment d'inégalité parmi les voyageurs qui s'acquittent de leur titre de transport. En effet, un certain nombre de fraudeurs ne payent jamais leurs amendes ; 15 à 50% des procès-verbaux reviennent en « NPAI » (« n'habite pas à l'adresse indiquée ») car les contrevenants ont donné une adresse erronée. Depuis 2016, la loi Savary – Le Roux prévoit une plateforme permettant de fiabiliser l'adresse des contrevenants.

L'UTP s'est mobilisée avec ses adhérents, elle a financé une plateforme, mais le Conseil d'Etat a considéré que le support législatif ne permettait pas à un organisme privé de gérer cette plateforme. L'UTP a donc remis cette plateforme à l'ANTAI. En 2021, l'UTP demandait, de manière très insistante, que l'ANTAI en fasse une priorité pour 2022. Aujourd'hui, ce sujet ne semble pas avoir avancé, et l'UTP s'interroge sur les raisons de cette inertie.

En conclusion

- Il est indispensable de renforcer la lutte contre la fraude qui contribue au sentiment d'insécurité et représente d'importantes pertes de recettes.
- La lutte contre la fraude mobilise des moyens humains et matériels qui pourraient être dédiés à la qualité de service.
- Il est indispensable de pouvoir recouvrer les amendes pour « casser » le sentiment d'impunité des fraudeurs.



LES ATTENTES DE L'UTP DANS LE CADRE DU
PROCHAIN PROJET DE LOI DE FINANCES



5 mesures prioritaires dans le cadre du projet de loi de finances 2023

1. Protéger les services d'intérêt général de la hausse des prix de l'énergie

Le coût de l'électricité et des carburants pèse énormément sur nos opérateurs, grands consommateurs d'énergie, que ce soit dans le transport urbain ou dans le transport ferroviaire.

Cette situation met en grande tension leur situation financière ainsi que celle des Autorités Organisatrices, déjà lourdement pénalisées par la crise sanitaire. Cette tension ne doit en aucun cas se traduire par une réduction de l'offre de transport public qui risquerait d'en détourner les voyageurs et dont toute la société pâtirait.

Il est donc urgent que le Gouvernement accompagne les Autorités Organisatrices de la Mobilité pour faire face à l'envolée des prix de l'énergie.

Attente vis-à-vis du législateur :

L'UTP demande aux pouvoirs publics la création d'un mécanisme de compensation de la hausse des tarifs de l'électricité pour les gros consommateurs qui réalisent des missions d'intérêt général et participent à la décarbonation de la société.

2. Renforcer le dispositif de soutien aux opérateurs de fret ferroviaire

Dans le fret ferroviaire, le surcoût (GNR + électricité) sur un an est de l'ordre de 55 millions d'euros en 2022 et sera plus du double (110 millions) en 2023 (en comparaison à 2021).

Dans ce contexte, le Gouvernement a mis en place pour 2022 un dispositif de soutien au fret ferroviaire dans le cadre du plan de résilience. Ce dernier prend la forme d'une baisse des péages fret à hauteur de 26 millions d'euros, entièrement compensée par l'Etat à SNCF Réseau.

L'augmentation du coût de l'électricité est sans commune mesure avec celle du gazole routier, sans soutien au secteur ferroviaire, c'est la part du train par rapport aux camions qui risque de s'éroder, dans un secteur où le prix est un facteur de choix déterminant pour les chargeurs. Ceci irait totalement à l'encontre de l'objectif de doublement de la part modale d'ici 2030 fixé par le Gouvernement dans le cadre de la *Stratégie nationale pour le fret ferroviaire*.

Attente vis-à-vis du législateur :

L'UTP demande aux pouvoirs publics de prolonger et d'amplifier le dispositif en 2023 pour aider le secteur à faire face aux surcoûts énergétiques.

NB : L'UTP sera aussi vigilante quant à la reconduction des aides au fret ferroviaire et à l'achat de sillons sur lesquelles le Gouvernement s'est engagé dans le cadre de la Stratégie nationale pour le fret ferroviaire (à hauteur de 170 millions par an).

3. Développer tout aménagement et service permettant d'accroître l'efficacité et l'attractivité des transports publics urbains dans tous les territoires

Depuis 2008, l'État a organisé 4 appels à projets pour contribuer au développement des transports en site propre (bus, trams, métros) et des pôles multimodaux, lieux où se connectent plusieurs moyens de transport : train, métro, bus, vélo, ...

Ce dispositif joue un effet de levier considérable : quand l'Etat investit 10 euros, la collectivité locale peut en investir 100. La participation de l'Etat rassure en effet les organismes bancaires. En rapprochant les avantages des transports publics de ceux de la voiture individuelle (vitesse, praticité, fluidité), ces investissements se révèlent essentiels pour convaincre les Français de limiter l'usage de leur véhicule particulier.

Attente vis-à-vis du législateur :

L'UTP demande aux pouvoirs publics de soutenir les projets de développement et de modernisation des infrastructures et systèmes de transport urbain ou périurbain portés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité de toutes tailles, et ce grâce à une dotation pérenne de 500 millions par an.

4. Accélérer la modernisation du réseau ferroviaire

En Allemagne, l'âge moyen du réseau ferroviaire est de 17 ans, en France il atteint 35 ans et un quart des voies ferrées dépassent leur durée de vie normale. En 2017, 5 500 km de voies ont subi des ralentissements étaient ralenties pour cause de réseau dégradé contre 2 500 km en 2008.

L'investissement actuel dans la rénovation du réseau ferré est sous-dimensionné face aux besoins. Il est donc impératif d'accélérer et d'augmenter les investissements de rénovation et de modernisation pour assurer la survie du système ferroviaire.

Ces investissements devront notamment permettre de développer les mobilités du quotidien et d'accompagner la rénovation des lignes et la transformation digitale du système ferroviaire.

Attente vis-à-vis du législateur :

L'UTP demande aux pouvoirs publics de débloquent une enveloppe d'au moins 6 milliards d'euros par an, sur le quinquennat, pour permettre non seulement de mettre un terme à la dégradation du plus grand patrimoine ferroviaire d'Europe mais aussi d'enclencher un cercle vertueux, aussi bien pour l'environnement que pour l'économie du pays, et permettre ainsi de rattraper le retard que nous avons vis-à-vis de nos voisins européens.

5. Aider à l'acquisition de véhicules propres et au déploiement de bornes de recharge

Pour réduire davantage l'empreinte environnementale des flottes de véhicules, l'électricité, l'hydrogène et le bioGNV ont déjà fait leur entrée dans les parcs d'autobus tandis que les locomotives à hydrogène et hybrides permettent de remplacer les locomotives diesel sur les tronçons non-électrifiés du réseau ferroviaire.

Or la transition énergétique de ces flottes a un coût.

Dans le cas du transport urbain, ces investissements pèsent très fortement sur les finances des collectivités territoriales, d'autant plus que les bus à très faibles émissions coûtent considérablement plus cher que les bus au gazole sur l'ensemble du cycle de vie. Jusqu'à présent, la France a choisi de soutenir, en priorité, la transition des véhicules particuliers alors que l'Allemagne a décidé pour sa part de subventionner la conversion des bus urbains à la motorisation électrique à hauteur de 1,25 milliard d'euros sur 2 ans.

Dans le cas du fret ferroviaire, ces investissements viennent alourdir les coûts des opérateurs et donc la facture des clients finaux, avec le risque de voir ceux-ci se détourner du mode ferroviaire au profit du transport routier.

Attente vis-à-vis du législateur :

L'UTP demande aux pouvoirs publics de soutenir massivement la poursuite des efforts de verdissement des flottes de bus. Une mesure forte consisterait pour l'Etat à soutenir à hauteur de 100 000€ l'achat d'un bus à faibles émissions pour accélérer la décarbonation et améliorer la qualité de l'air dans chaque réseau.

Dans le champ du fret ferroviaire, l'UTP demande aux pouvoirs publics d'accompagner financièrement les efforts de décarbonation des opérateurs en mettant en place un dispositif d'aide à l'acquisition de locomotives fret hybrides, à même de circuler sur le réseau électrifié comme sur les voies d'accès aux zones logistiques qui ne le sont pas.

AUTRES SUJETS D'ACTUALITE

La gratuité totale, une fausse bonne idée

Si la gratuité peut sembler attractive pour les usagers, l'UTP rappelle qu'elle n'est pas sans impacts réels sur la mobilité durable, et qu'elle ne permet pas de répondre aux 3 principales préoccupations des Français : le pouvoir d'achat, l'environnement et la sécurité.

Le pouvoir d'achat : un gain en trompe-l'œil

Certes, le prix du ticket en moins apparaît immédiatement comme du pouvoir d'achat en plus mais à moyen terme, lorsque la gratuité mène à la réduction de l'offre, c'est moins d'offre de mobilité pour ceux qui n'ont pas les moyens de recourir à des modes de transport individuels.

La gratuité totale va à l'encontre de l'équité sociale car ce sont les plus fragiles (populations éloignées des centres-villes, populations qui ne peuvent pas assumer le coût d'une voiture, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.) qui subissent le plus durement l'absence d'offre de transport public.

A l'inverse, la tarification solidaire répond pleinement au droit à la mobilité pour tous et à la justice sociale puisque chaque voyageur contribue selon ses moyens, en fonction des charges et revenus totaux du foyer, rapportés au nombre de personnes le composant. Tous les réseaux proposent des tarifications adaptées aux publics les plus fragiles. De fait, 67 % des voyages en transport public urbain sont réalisés chaque année avec un titre à tarif réduit ou gratuit pour les personnes dont les faibles ressources le justifient.

L'environnement : une fausse bonne idée

La gratuité est souvent présentée comme le moyen de convaincre les automobilistes d'abandonner leur véhicule, or le coût annuel total d'une voiture s'élève à environ 5 000 euros par an, contre 282 euros pour un abonnement annuel en transport public en province et 827 euros en Ile-de-France.

Pour les Français qui se déplacent chaque jour seul en voiture, leur pouvoir d'achat n'est donc pas leur première motivation ; ils continueront donc très majoritairement à utiliser leur voiture, même si le transport public est gratuit. L'attractivité des transports publics passe avant tout par une meilleure efficacité de l'offre : bus plus fréquents, réguliers, voire cadencés, sur une plage horaire étendue tôt le matin et tard en soirée, bus équipés de wifi, etc. autant de services dont la gratuité ne permet pas le financement.

La sécurité : la gratuité ne permet pas de resserrer le lien social

L'essence du transport public est de transporter une grande diversité de publics et de traduire le vivre ensemble au quotidien. De fait, un haut niveau de service qualitatif et quantitatif attire toutes les catégories sociales et d'âge et pas les seuls voyageurs captifs. La part de non-captifs dans les réseaux dépend d'abord de la qualité de service (fréquence, maillage, amplitude horaire, information voyageurs) dont le financement ne peut se passer des recettes commerciales.

In fine, la gratuité totale fragilise tout le modèle économique des transports publics urbains

La gratuité totale donne des arguments supplémentaires aux détracteurs du versement mobilité, contribution financière des employeurs privés et publics au transport public : si les autorités organisatrices peuvent se dispenser de la contribution des voyageurs, cela signifie qu'elles ont des ressources abondantes qui ne justifient pas qu'elles maintiennent, voire augmentent, la contribution des employeurs de plus de 11 salariés.

Pour l'UTP, au moment où la demande n'a jamais été aussi forte et où les citoyens sont appelés à lutter contre le changement climatique et la pollution de l'air en ville en évoluant dans leurs actes de la vie quotidienne, toutes les ressources, y compris celles des voyageurs en capacité de contribuer au financement du service de mobilité qu'ils utilisent, devraient être mobilisés en premier lieu pour développer qualitativement et quantitativement l'offre de transport public et de services de mobilité partagée.¹²

L'exemple du « 9€ ticket » en Allemagne, même phénomène que la gratuité

Il s'est traduit par un bond de fréquentation (+46% au 2e trimestre 2022 par rapport au 1er (office fédéral allemand de la statistique), mais pas de report modal : la part de la voiture reste quasiment la même. Il s'agit du même phénomène que la gratuité : baisser les prix incite les gens à monter dans les transports, mais pas à descendre de leur voiture.

Pour rappel, l'Allemagne a aussi pris une mesure pour baisser les prix des carburants pour les automobilistes (environ 30 cts/l pour essence et 14 cts/l pour diesel) en réduisant les taxes au minimum autorisé par l'UE. Le soutien de l'Etat fédéral est de 2,5 milliards pour 3 mois (juin à août).

Cette mesure n'est pas un choc d'offre, mais de la demande. Le choc d'offre, c'est davantage de transports publics. Dans notre secteur, c'est l'offre qui crée la demande

Du point de vue des chercheurs, le prix d'un titre de transport en commun n'est pas déterminant pour la réussite à long terme du redressement du trafic. « *Si nous voulons vraiment une croissance stable des transports publics, nous devons avant tout augmenter les capacités en conséquence* ». « *D'après les études précédentes, on ne constate qu'un léger déplacement de la route vers les transports publics d'au mieux deux à trois pour cent* », déclare le Professeur Christian Böttger (Université de Berlin).

¹² Pour en savoir plus, consulter la note de l'UTP disponible sur utp.fr : *la gratuité totale, une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés*

Abonnements des salariés exonérés de cotisations fiscales et sociales jusqu'à 75% : une vraie bonne idée

La loi de finances rectificative 2022 prévoit une mesure clé pour le pouvoir d'achat et pour l'environnement. Cette dernière permet aux employeurs de donner un coup de pouce à leurs salariés qui se déplacent en transports publics.

A noter, cette mesure est cumulable avec le forfait mobilité durable, qui peut aller jusqu'à 800 euros par an et par salarié.

Un plus pour le pouvoir d'achat des salariés...

Jusqu'à présent, les employeurs prenaient en charge 50% de l'abonnement de transport public de leurs salariés et disposaient, en retour, d'une exonération de cotisations et contributions sociales. La Loi de finance rectificative 2022 étend cette exonération jusqu'à 75% de prise en charge de l'abonnement par l'employeur pour 2022 et 2023.

Cette mesure permettra aux salariés de bénéficier d'un gain supplémentaire de pouvoir d'achat exonéré d'impôt sur le revenu. A titre d'exemples, si l'employeur le souhaite, un salarié verrait son pouvoir d'achat augmenter :

- de 207€ en Ile-de-France où l'abonnement annuel en transport public est de 827,20€ ;
- de 199€ à Lyon où l'abonnement annuel en transport public urbain est de 796,80€ ;
- de 135€ à Toulouse où l'abonnement annuel en transport public urbain est de 540€ ;
- de 124€ à Rouen où l'abonnement annuel en transport public urbain est de 495€ ;
- de 230€ pour un abonnement annuel Nice-Menton en TER qui est de 919,20€.

...et pour la planète

Les métros, bus, trams et trains sont un atout majeur pour répondre aux enjeux climatiques. Les transports publics urbains et ferroviaires génèrent en effet 5 à 50 fois moins de gaz à effet de serre (GES) que la route. Parallèlement, la transition énergétique du parc de bus se poursuit : en 2021, 85% des bus achetés utilisent une énergie alternative diesel.

Il appartient désormais aux employeurs de se saisir de cette opportunité.

La pénurie de conducteurs

Etat des lieux et causes explicatives

Le secteur du transport urbain représente un peu plus de 100 000 salariés en France et recrute environ 6 000 conducteurs de bus par an, partout en France. Les entreprises sont confrontées à des difficultés de recrutements pour les conducteurs mais aussi d'une façon globale sur tous les postes comme ceux de la maintenance. Le manque de personnel et tout particulièrement de conducteurs s'explique par une pluralité de facteurs.

1. Des difficultés rencontrées par tous les secteurs d'activité qui accentuent les tensions de recrutement

Les difficultés de recrutement impactent tous les secteurs professionnels, le transport urbain, comme la restauration, les services à la personne, le BTP ou la métallurgie. Pour le seul secteur de la restauration, les besoins, en termes de recrutement, sont de 200 000 personnes. En France, on estime à 4,5 millions le nombre de recrutements dans les 12 prochains mois, dont 43% en CDI.¹³

2. Une image peu attractive

La hausse du niveau de qualification global des jeunes fait qu'ils se détournent des métiers manuels (et en particulier de la maintenance, voire la conduite). En outre, les horaires décalés qui sont inhérents aux métiers de conducteurs de bus, de tram ou métro attirent moins les personnes en recherche d'emploi. Enfin, les incivilités subies par les contrôleurs et les conducteurs ainsi que la médiatisation des agressions dont sont victimes ces personnels détériorent l'image de ces métiers.

3. Une pyramide des âges et un absentéisme élevés

Le secteur est marqué par une pyramide des âges élevée : la part des salariés de plus de 55 ans représentent plus de 20% de l'effectif (cette part monte à quasiment 40% si l'on englobe les salariés de 50 ans et plus). Cette caractéristique démographique entraîne des besoins de recrutement accrus pour faire face aux départs en retraite à venir sur les prochaines années.

Le secteur est également marqué par un fort absentéisme ; ainsi, le nombre de jours moyen d'arrêt par salarié et par an est de 39 jours en 2021, contre 31,5 jours en 2019.¹⁴ L'absentéisme est un phénomène qui concerne tous les secteurs. Globalement, la durée annuelle d'absence pour un salariés en 2021 est de 38,8 jours, contre 36,2 jours en 2019.¹⁵

4. Des préjugés erronés alors que le secteur présente de réels atouts

On observe beaucoup de préjugés erronés sur ce métier : les bus seraient difficiles à conduire, les positions de conduite inconfortables, ou encore la nécessité de réparer les bus en panne... Mais le parc de bus a amplement et rapidement évolué. Les bus sont aujourd'hui modernes - l'âge moyen d'un bus est de 8 ans - et équipés de nombreuses technologies d'assistance à la conduite. L'ergonomie est un sujet sur lequel les opérateurs et les constructeurs de bus ont beaucoup travaillé, pour offrir des postes de conduite confortables et éviter les troubles musculo-squelettiques.

Par ailleurs, le salaire brut à l'embauche d'un conducteur de bus est en moyenne de 2 500€ brut/mois. Le secteur propose des emplois stables : 98% sont en CDI, et 94,1% sont à temps plein, et les formations

¹³ Étude Adecco-Analytics (septembre 2022)

¹⁴ Hors RATP – Bilan social urbain de l'UTP

¹⁵ Baromètre Verlingue, 2022

dispensées vont au-delà des obligations légales. Il s'agit enfin d'une profession qui se féminise et qui ne demande qu'à se féminiser encore plus (notamment par les actions sur l'ergonomie des postes).

Les actions menées pour lutter contre la pénurie

1. Une campagne d'attractivité des métiers en préparation

L'UTP et ses adhérents se mobilisent pour recruter dans plus de 200 métiers et prioritairement des conducteurs de bus et des agents de maintenance.

Pour faciliter les recrutements, l'UTP lancera prochainement une marque employeur pour le transport urbain, qui sera déployée par une vaste campagne de communication nationale.

2. Le lancement dans le cadre de France 2030 d'une cartographie des formations et de travaux pour aider les entreprises à trouver les compétences

L'UTP va lancer dans les prochaines semaines – par le biais de France 2030 – un vaste chantier de cartographie des compétences actuelles et surtout sur celles de demain pour accompagner les entreprises et leurs salariés à anticiper les évolutions technologiques.

Cette cartographie va permettre d'avoir une description des compétences nécessaires pour répondre à la transition écologique (par exemple les nouvelles motorisations) ou à la digitalisation. Elle servira pour construire des parcours de formation adaptés à ces besoins de compétence avec la création et/ou l'adaptation de certification / diplômes.

3. La nécessité de réduire les délais d'attribution des permis de conduire

L'UTP porte des demandes pour que le dispositif d'attribution des permis de conduire des jeunes en formation soit plus rapide afin de permettre à ces derniers de pouvoir prendre le volant dès le lendemain des résultats d'examen (et non pas deux à trois mois après comme c'est le cas aujourd'hui).

4. Des actions des entreprises sur la qualité de vie au travail

Les opérateurs mettent en place des dispositifs notamment en matière qualité de vie au travail, de sécurité, d'ergonomie des postes et d'organisation du travail.

Mais il faut aussi renforcer le volet « contrôle » pour lutter contre les arrêts de travail injustifiés.

Le risque de délestages en gaz qui pourraient totalement perturber les transports publics urbains

Un décret publié en avril 2022 prévoit la procédure de délestage de la consommation de gaz naturel en cas de crise d'approvisionnement. Il revient ainsi aux Préfets d'établir un ordre de priorité parmi les consommateurs de gaz naturel de plus de 5 GWh/an. Ces derniers devront donner la priorité aux consommateurs « assurant des missions d'intérêt général liées à la satisfaction des besoins essentiels de la nation, en matière notamment de sécurité, de défense et de santé ».

Le transport public n'étant pas expressément mentionné dans la liste des secteurs prioritaires, plusieurs dizaines de réseaux de transport public urbain en France sont aujourd'hui inquiets face au risque de ne pas être identifiés par les préfets comme consommateurs prioritaires et d'être donc exposés au risque de rationnement. De nombreuses agglomérations, et parmi elles toutes les plus grandes de France, disposent d'autobus fonctionnant au GNV ou au BioGNV plébiscités pour leurs performances environnementales, afin de permettre chaque jour à des citoyens d'aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, etc.

Grands consommateurs de gaz, les transports publics sont un service essentiel et un éventuel rationnement aurait des conséquences négatives majeures sur les populations et l'économie locale en impactant la continuité du service public.

Par conséquent, l'UTP a sollicité le Gouvernement début septembre afin que ce dernier demande aux Préfets, à travers une circulaire, de reconnaître expressément notre secteur comme une activité essentielle assurant « des missions d'intérêt général liées à la satisfaction des besoins essentiels de la nation » et de garantir ainsi qu'il serait traité comme tel dans l'établissement des listes de consommateurs prioritaires dans les nombreux départements concernés.

Le 16 septembre, le Gouvernement a finalement adressé aux Préfets une circulaire dans laquelle il ne prévoit aucune exception sectorielle. La circulaire demande cependant aux Préfets de procéder à « un ajustement au cas par cas afin de tenir compte [...] de l'importance de l'activité concernée pour la continuité de l'approvisionnement de la Nation en biens ou services essentiels ».

| |
|--|
| L'UTP demande donc aux Préfets de reconnaître le caractère de « service essentiel » du transport public urbain sur leurs territoires et les alerte sur le risque qu'un délestage en gaz présenterait sur l'offre de transport aux citoyens, parmi lesquels les nombreux travailleurs et scolaires. |
|--|

