

Un plan de soutien massif aux transports publics locaux pour surmonter la crise et construire un avenir durable et inclusif

L'UTP appelle à la mise en place d'un plan de soutien massif pour les transports publics locaux, durement impactés par la crise. Sans transport public, il ne peut y avoir de mobilité moins polluante et plus équitable. La crédibilité des engagements du Gouvernement en faveur du développement durable exige de ne pas casser la dynamique en faveur d'une mobilité vertueuse et inclusive.

Garants d'une mobilité durable, inclusive et sûre, les transports publics locaux permettent de répondre aux besoins de mobilité des Français.

LES TRANSPORTS PUBLICS, COLONNE VERTÉBRALE DE LA MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

Chaque jour, les transports en commun sont utilisés par dix millions de Français pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, faire des démarches administratives, se cultiver et se distraire.

- Les transports en commun sont la seule réponse possible aux besoins de flux importants de mobilité. Les engins de déplacement personnel tels que vélo ou trottinette, malgré leurs qualités, consomment beaucoup plus d'espace public de circulation et de stationnement par voyageur.
- Ils émettent en moyenne 5 fois moins de CO₂ par voyageur que les véhicules particuliers, encore moins à chaque opportunité de les utiliser davantage et à chaque renouvellement par des motorisations à faibles émissions de GES.
- Ils sont beaucoup moins accidentogènes pour leurs voyageurs mais aussi pour les tiers et notamment lorsqu'ils utilisent des espaces dédiés, ils réduisent la pollution sonore.
- Ils participent à l'inclusion sociale de toutes les personnes qui n'ont pas d'autre moyen de mobilité : jeunes, aînés, non détenteurs de permis de conduire, personnes en situation de handicap.
- Ils contribuent à la prospérité du commerce de proximité et à l'attractivité des territoires. La qualité des transports publics figure parmi les premiers critères d'attractivité de nombreuses métropoles françaises.

Gages d'une mobilité durable, pour tous et partout, ils permettent de réduire les fractures sociales et territoriales en connectant les hommes et les territoires et en revitalisant les quartiers qu'ils desservent.

Un plan de soutien massif aux transports publics locaux pour surmonter la crise et construire un avenir durable et inclusif

LES TRANSPORTS PUBLICS : UN SECTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR ET LEVIER D'EMPLOIS LOCAUX

Les transports publics urbains en régions et les transports publics franciliens emploient directement près de 130 000 salariés.

Chaque année, ils recrutent plus de 8 000 personnes - du non diplômé au bac +5 - dans des emplois stables et non délocalisables et investissent dans leur formation bien au-delà de leurs obligations légales.

Les transports publics tirent toute une filière industrielle : leur activité génère ainsi plus de 100 000 emplois indirects dans les services, l'ingénierie, le BTP, l'énergie, la construction de véhicules, etc.

Les opérateurs de transport public, les ingénieristes et les industriels français figurent d'ailleurs parmi les leaders mondiaux et constituent une filière d'excellence à l'international.

EN PREMIÈRE LIGNE FACE À LA CRISE, LE TRANSPORT PUBLIC CONFRONTÉ À DES DIFFICULTÉS IMMÉDIATES ET DURABLES

Pendant la crise sanitaire, les autorités organisatrices et les opérateurs de transport public ont, une nouvelle fois, prouvé leur savoir-faire dans la gestion de crise.

Ils ont garanti la continuité du service public, la sécurité sanitaire de leurs voyageurs et de leurs salariés, adapté l'offre de transport avec pragmatisme, en veillant à desservir les sites stratégiques, notamment les établissements de soins et médico-sociaux et les activités économiques essentielles.

Mais, alors qu'ils ont assuré cette continuité du service public, la crise sanitaire a provoqué une réduction brutale et considérable de leurs ressources.

Les pertes sur le Versement Mobilité sont estimées à au moins deux milliards d'euros en 2020.

Les recettes commerciales chuteraient de 50 % sur l'année, soit une perte de l'ordre de deux milliards d'euros sans compter la chute des recettes annexes.

Dans le même temps, ils ont dû supporter les surcoûts liés aux obligations sanitaires et les incidences des retards sur les programmes d'investissement.

Les dispositifs d'aide d'urgence, principalement le soutien à l'activité partielle, ont bien sûr permis de réduire certaines dépenses, mais sans commune mesure avec les pertes subies : faire circuler un bus, un tramway, un métro ou un train à 5 % de ses capacités en voyageurs coûte aussi cher que s'il circule à pleine charge et même plus pour assurer nettoyage renforcé et désinfection. Ni les autorités organisatrices ni leurs opérateurs ne peuvent y faire face.

Compte tenu d'une reprise économique progressive et d'un lent retour à une fréquentation normale des transports en commun, ces pertes s'inscriront bien au-delà de 2020.

À défaut de soutien, de très nombreux autorités organisatrices et opérateurs de réseau de transport public connaîtront des difficultés économiques majeures à la rentrée et devront réduire massivement, voire supprimer, leur offre de service.

Au plan national, une contraction des ressources de 30 % menacerait ainsi 15 000 emplois directs dans les réseaux de province.

L'URGENCE D'UN PLAN DE SOUTIEN MASSIF, IMMÉDIAT ET DURABLE

À l'image des mesures déjà engagées par de nombreux pays étrangers tels l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni ou encore les États-Unis, l'UTP appelle la puissance publique à mettre en œuvre, au plus tôt, un plan de soutien massif aux transports publics.

Ce plan de soutien doit se décliner en trois volets : **un soutien financier immédiat, une relance des investissements et un assouplissement du cadre juridique.**

1. Un soutien financier immédiat, dès la loi de finances rectificative et à poursuivre en 2021 pour pérenniser l'offre de transports publics

Afin d'accompagner les autorités organisatrices et les opérateurs à surmonter la crise, l'État doit :

- **compenser, dès 2020, la baisse du Versement Mobilité et la perte de recettes commerciales** liées aux dispositions imposées aux voyageurs, aux collectivités locales et aux opérateurs pour faire face à la crise sanitaire ;
- **ramener la TVA applicable aux transports publics au taux réduit de 5,5 %** après les hausses successives à 7 % en 2012 et 10 % en 2014, pour consacrer pleinement leur caractère de **services publics essentiels** ;

- **apporter, en 2021, un soutien adapté en fonction des évolutions prévisibles** du Versement Mobilité, des autres recettes fiscales et des recettes commerciales, en fonction du niveau de service nécessaire pour répondre aux besoins des populations, des territoires et de la reprise économique.

2. Un plan de relance de l'investissement pour une mobilité durable et inclusive

L'État doit organiser un nouvel appel à projets, doté d'au moins un milliard d'euros, pour soutenir les investissements des collectivités dans :

- **les extensions capacitaires de réseaux et la maintenance des infrastructures actuelles**, pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien ;
- la poursuite du **verdissement de leur flotte de véhicules** (aide à l'acquisition de véhicules, à l'adaptation et l'équipement des dépôts, installation de dispositifs de charges, etc.) pour des modes propres, silencieux, respectueux de l'environnement ;
- **les applications digitales** de type MaaS pour développer les mobilités partagées, l'intégration multimodale, des tarifications simples et flexibles, des organisations agiles ;
- **l'automatisation des transports** pour favoriser l'adéquation en temps réel de l'offre à la demande ;
- **l'innovation**, notamment pour le développement du véhicule autonome partagé ;

- **les aménagements favorisant l'intermodalité avec les modes actifs** sur les premiers et derniers kilomètres pour favoriser une chaîne complète de déplacement alternative à la voiture particulière ;

- **le développement d'un fret urbain**, aussi décarboné que possible.

3. Un assouplissement du cadre juridique pour finaliser les projets en cours

Des avenants importants aux contrats liant autorité organisatrice et opérateur sont rendus nécessaires par la crise sanitaire. Il est donc attendu que les **dispositions concernant l'assouplissement de la commande publique soient prolongées** au-delà de la période prévue actuellement, afin de permettre la conclusion de ces avenants et de prolonger le cas échéant la durée des contrats en cours, notamment lorsque les opérateurs portent des investissements.

LES TRANSPORTS PUBLICS AU CŒUR DE LA CROISSANCE VERTE DANS LES PROCHAINES DÉCENNIES

Assurer une offre de service de transport du quotidien nécessaire aux besoins des populations et des territoires, conserver les emplois de la filière, éviter la marginalisation sociale des plus fragiles - au moment où certains auront, plus que jamais, besoin des transports publics pour

accéder à la formation, à l'emploi ou au lien social -, prévenir la menace du déclassement et de la fracture territoriale : telles sont aujourd'hui les missions du transport public.

En l'état de leur situation et du modèle économique actuels, les transports publics ne peuvent que faire un bond en arrière de dix ans, retirant alors toute crédibilité aux engagements politiques en faveur du développement durable, tels les accords de

Paris, la loi d'orientation des mobilités en France et le Green Deal en Europe,

Seul un acte fort de la puissance publique permettra de dépasser la crise et de mettre en œuvre des solutions améliorant durablement la vie quotidienne et la mobilité de millions de Français. Les opérateurs sont prêts à apporter toute leur expérience et leur énergie à la réussite d'un tel acte de la puissance publique.

CONTACTS

Claude Faucher

Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Stéphanie Lopes d'Azevedo

Département Affaires
économiques et techniques
slazevedo@utp.fr
+33 (0)148 74 73 31

Valérie Beaudouin

Département Législation
et Affaires européennes
vbeaudouin@utp.fr
+33 (0)148 74 73 49

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public urbain, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain, soit 53 000 salariés, et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire, soit 160 000 salariés, répartis sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Keolis, groupe RATP, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, Arriva, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gare & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, Thello, Transdev, Transdev Rail Bretagne, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

