

Conférence de presse – 9 octobre 2013



Quelles stratégies pour l'avenir du transport public ?

Dossier de presse

Contacts :

Dominique Fèvre : 01 48 74 73 46 / dfevre@utp.fr

Romain Rannou : 01 48 74 73 70 / rrannou@utp.fr

Sommaire

Avant-propos de Jean-Marc Janailac	p. 03
L'UTP : missions, membres, gouvernance, commissions	p. 04
L'actualité de la profession	p. 07
L'actualité nationale	
L'actualité européenne	
L'emploi dans le transport public urbain	p. 09
L'économie du transport public urbain	p. 11
Un modèle économique qui se fragilise	p. 11
Rééquilibrer l'économie du transport public...	
... Les pistes à court terme	p. 19
... Les pistes à moyen terme	p. 21
Les Rencontres nationales du transport public	p. 22
Le Salon européen de la mobilité	p. 23

Annexes contenues dans le dossier de presse

- Lettre au Premier Ministre du 16 septembre 2013 cosignée par la FNAUT, la FNTV, le GART et l'UTP.
- Communiqué de presse « TVA : la FNAUT, la FNTV, le GART et l'UTP réitèrent leur demande d'un taux à 5% dans les transports publics du quotidien » (16 septembre 2013).
- Position : « Gouvernance ferroviaire : les recommandations des Entreprises Ferroviaires » (10 mai 2012).
- Position : « Le stationnement : un outil stratégique aux mains des collectivités locales en charge de la mobilité » (10 mai 2012).
- Synthèse du bilan social transport urbain pour 2012.
- Note d'information : « Affichage de la quantité de CO² des prestations de transport » (30 septembre 2012).

Avant-propos de Jean-Marc Janailac

Le 13 juin dernier, le Conseil d'administration de l'UTP a été renouvelé pour un mandat de deux ans. J'ai l'honneur et le plaisir de le présider aux côtés de quatre Vice-Présidents : Sophie Boissard, Directrice générale déléguée Stratégie et Développement de la SNCF, Marc Delayer, Directeur général des Transports publics du Choletais (Agir), Jean-Pierre Farandou, Président du Directoire de Keolis et François Saglier, membre du Comité Exécutif, Directeur en charge du Service, de la Relation Clients et des Espaces au groupe RATP.

Pour la première année de notre mandat, nous avons plusieurs grands chantiers à mener. En ce mois d'octobre 2013, nous sommes à un moment d'intense activité. Nous avons, dans un avenir proche, de nombreux projets importants à mener à bien au plan européen et au niveau national : la transcription de la directive Concessions en droit français et le 4^{ème} paquet ferroviaire actuellement débattu en première lecture à Bruxelles ; et en France, le texte sur l'acte III de la décentralisation, la hausse de la TVA, la fiscalité écologique, les retraites et la pénibilité ainsi que le projet de loi sur la réforme du ferroviaire.

La mise en œuvre des résultats de l'accord national interprofessionnel sur la sécurisation de l'emploi sont aussi des sujets majeurs en matière sociale. Sans oublier la négociation de branche et l'élaboration du Code du réseau dans le domaine ferroviaire.

Mais, aujourd'hui, l'économie du transport public reste l'un des sujets majeurs de préoccupation et de mobilisation de la profession. En l'état actuel, le modèle économique est extrêmement fragilisé. Pourtant, il existe des pistes à court et moyen termes pour retrouver l'équilibre. Ces pistes, pour partie identifiées grâce à un travail et une collaboration efficace avec le GART, seront largement relayées lors des Rencontres nationales du transport public qui se tiendront à Bordeaux à la fin du mois de novembre. Ces Rencontres nationales du transport public constituent le premier temps fort de notre profession. Le second temps fort sera le Salon européen de la mobilité en juin 2014. Cet événement phare porte désormais un important enjeu international. Le salon est en effet une formidable vitrine des produits et des services, de la créativité et des innovations du transport public « made in France ».

Jean-Marc Janailac

Président de l'UTP

L'UTP, aujourd'hui

Les missions

L'UTP représente l'ensemble des acteurs de la chaîne de la mobilité : exploitants, constructeurs, gestionnaires d'infrastructures, ingénieurs et génie-civilistes, opérateurs de téléphonie et opérateurs de stationnement.

Organisation professionnelle des entreprises du transport urbain, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures, l'UTP remplit cinq missions :

1) représenter les grands acteurs de la mobilité, 2) intensifier le dialogue social, 3) valoriser le savoir-faire « à la française » de la filière aux plans technique et juridique, 4) analyser les données du secteur, et 5) nourrir la réflexion collective.

L'UTP porte des projets de mobilité cohérents au service de la qualité de vie des citoyens. Son action s'inscrit dans un partenariat étroit avec les pouvoirs publics, les collectivités territoriales, les organisations syndicales et tous les acteurs du ferroviaire.

Les membres

L'UTP regroupe plus de 210 membres : des membres adhérents, des membres partenaires et des membres associés. Les membres de l'UTP disposent d'informations sectorielles, d'espaces de réflexion et de conseils juridiques et techniques.

Les 173 membres adhérents sont des entreprises de transport urbain (160 réseaux opérant sur l'ensemble du territoire national), des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures (13 membres).

En 2013, les gestionnaires d'infrastructures et les OFP ont adhéré à l'UTP, et aujourd'hui, l'organisation professionnelle incarne l'unité ferroviaire.

L'UTP compte 3 membres partenaires et 38 membres associés. En 2013, les opérateurs de stationnement, Effia et Vinci Park, ont rejoint l'UTP en qualité de membres partenaires. Leur adhésion témoigne de l'évolution du champ d'action de l'UTP et de son passage du transport public à la mobilité.

La gouvernance

L'UTP est dirigée par un Conseil d'administration composé de 24 administrateurs, élus pour un mandat de deux ans. Le Conseil se réunit une fois par mois pour définir les orientations de la profession, valider les positions qui seront portées par l'organisation professionnelle et orienter les actions d'influence en fonction des calendriers législatifs.

Le 13 juin 2013, le Conseil d'administration a été renouvelé. Le nouveau Conseil d'administration est présidé par Jean-Marc Janaillac, Président directeur général de Transdev. Dans cette mission, il est accompagné de quatre Vice-Présidents : Sophie Boissard, Directrice générale déléguée Stratégie et Développement de la SNCF, Marc Delayer, Directeur général des Transports publics du Choletais (Agir), Jean-Pierre Farandou, Président du Directoire de Keolis et François Saglier, membre du Comité Exécutif, Directeur en charge du Service, de la Relation Clients et des Espaces au groupe RATP. Sous l'égide du Président et du Conseil d'administration, le Délégué général, Bruno Gazeau, propose et conduit la mise en œuvre de la stratégie de l'UTP.

Le comité financier

Le comité financier est composé de quatre administrateurs de l'UTP et du Délégué général. Ce comité examine les comptes de l'UTP. Il se réunit notamment pour préparer le budget avant de le soumettre à l'approbation du Conseil d'administration.

Les commissions

Le Conseil d'administration s'appuie sur le travail de cinq commissions. Ces commissions sont composées de représentants des membres adhérents urbains et/ou ferroviaires de l'UTP.

Chaque commission est présidée par un membre du Conseil d'administration.

- **La commission Affaires ferroviaires**

Présidée par Jacques Damas, Directeur général délégué de l'Epic SNCF, cette commission regroupe toutes les entreprises ferroviaires. Elle traite les sujets sociaux, juridiques et techniques liés à l'exploitation. Elle organise la concertation, puis les positions portées dans l'intérêt commun.

Parmi les 45 recommandations de l'ARAF dans son avis relatif au DRR pour l'horaire de service 2014 (avis N°2013-002 du 30 janvier 2013), 30 préconisations émanant de cette commission ont été retenues.

- La commission Affaires sociales dans le transport urbain

Présidée par Jérôme Nanty, administrateur de l'UTP et Secrétaire général de Transdev, cette commission s'attache à anticiper l'avenir du secteur des transports urbains au plan social en mettant en œuvre, au sein des instances paritaires, un travail de réflexion et de préparation aux enjeux futurs.

En 2012, cette commission a tenu 15 réunions avec les organisations syndicales et a répondu à 480 questions posées par les membres adhérents de l'UTP.

- La commission Législation et Affaires européennes

Présidée par Sophie Boissard, Vice-Présidente de l'UTP et Directrice générale déléguée Stratégie et Développement de la SNCF, cette commission œuvre à la prise en compte des intérêts du secteur lors de l'élaboration des textes aux niveaux national et européen. Elle assure la veille, l'anticipation et le suivi de ces projets et la mise en perspective de leurs conséquences.

- La commission Economie et Mobilité

Présidée par François Saglier, Vice-Président de l'UTP et membre du Comité Exécutif, Directeur en charge du Service, de la Relation Clients et des Espaces, au sein du Groupe RATP, cette commission travaille sur un modèle global visant à améliorer le service rendu au voyageur en prenant en compte tous les modes de transport. Elle travaille sur l'économie et le marché des transports et sur la mobilité durable.

- La commission Techniques, Exploitation et Développement durable

Présidée par Marc Delayer, Vice-Président de l'UTP et Directeur général des Transports publics du Choletais (Agir), cette commission concentre son travail sur les responsabilités des acteurs et sur les fondamentaux du métier de l'exploitation, répond aux préoccupations du quotidien, facilite l'application opérationnelle des lois et anticipe les enjeux de demain.

L'actualité de la profession

Le 5 septembre 2013, les administrateurs de l'UTP se sont réunis pour tenir leur séminaire stratégique. Ce séminaire n'a pas vocation à prendre des décisions : celles-ci sont arrêtées par le Conseil d'administration, mais c'est une séance importante de débats, d'échanges et d'orientations donnée aux commissions et aux équipes de l'UTP pour leur permettre d'organiser et de structurer leurs missions et leurs travaux.

L'actualité nationale

En France, l'activité parlementaire en cours va influencer très fortement les conditions d'exercice de la profession.

Le texte sur l'acte III de la décentralisation

La première partie de ce texte sur les métropoles devrait faire franchir une étape décisive aux politiques de transports publics et, en y intégrant le stationnement, les mettre définitivement sur le chemin des politiques de mobilité.

Le texte pose encore beaucoup de questions sur le périmètre « métropolitain » nouvellement créé, son lien avec le Versement Transport (VT) et avec les conventions collectives urbaines et interurbaines. Dans le cadre de l'APAM, l'UTP travaille, avec la FNTV, à la rédaction d'un document pédagogique commun pour présenter les champs d'application des conventions collectives urbaines et interurbaines et expliquer en quoi ces deux conventions couvrent des activités proches, mais distinctes.

Le projet de loi ferroviaire

Dans le cadre de ce projet de loi, l'UTP souhaite un État fort, stratège et garant de la sécurité, une ARAF renforcée et un transport ferroviaire considéré comme un système. Loin d'une économie ferroviaire administrée, l'UTP veut assumer ses responsabilités et obligations en matière de négociation sociale et de gouvernance opérationnelle.

La loi de finance 2014 et le débat sur les retraites et la pénibilité

Le Parlement français va étudier l'éventualité d'une hausse du taux de TVA, notamment dans les transports publics.

Parallèlement, le débat sur les retraites et la pénibilité va également impacter l'activité de la profession.

L'actualité européenne

La directive Concessions

Au mois de juillet dernier, la proposition de directive Concessions a fait l'objet d'un accord au sein des institutions européennes. Elle doit maintenant être transcrite en droit français. Or, l'accord trouvé à Bruxelles sur les concessions pourrait fragiliser le double équilibre existant : équilibre européen avec le Règlement Obligation de Service Public (ROSP) qui a toujours fait ses preuves ; équilibre français, avec la possible remise en cause de la loi Sapin lors de la transposition de cette directive.

Au-delà de la reconnaissance de tous les modes de gestion, l'UTP rappelle les deux principes qui rassemblent ses membres : la reconnaissance des rôles spécifiques et différents de l'autorité organisatrice de transport et de l'entreprise-opérateur, et l'exigence du contrat qui lie ces deux parties.

Le 4^{ème} paquet ferroviaire

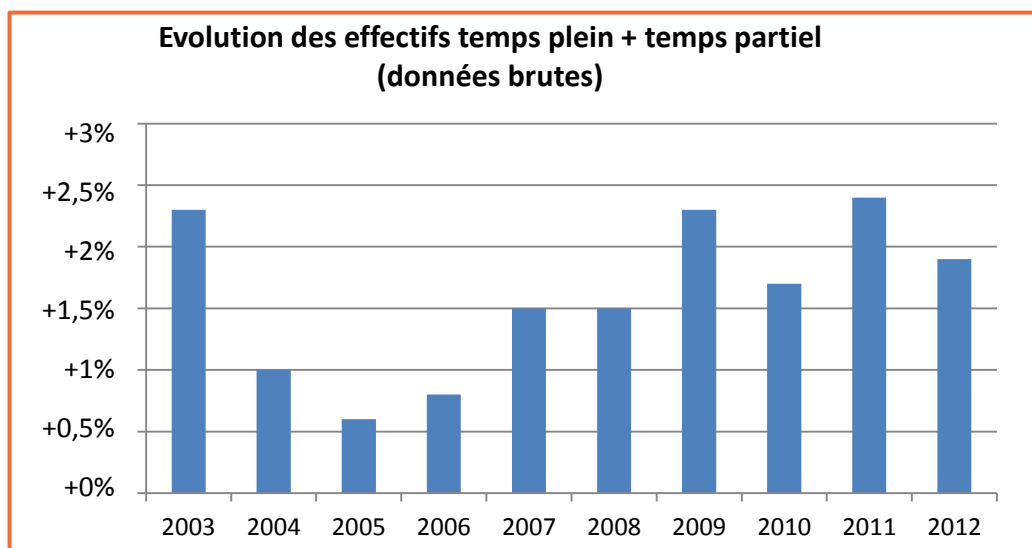
Dans le cadre de sa première lecture, le 4^{ème} paquet ferroviaire, qui est étroitement corrélé au projet de loi ferroviaire en France, fait aujourd'hui l'objet de débats intenses. L'UTP veut défendre les spécificités des transports publics urbains et ferroviaires et elle s'interroge sur la mise en œuvre du principe de réciprocité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

L'emploi dans le transport public urbain

Le transport public urbain est structurellement créateur d'emplois. Chaque année, il recrute et, chaque année, il crée de nouveaux emplois. La grande majorité des salariés sont embauchés sous contrat à durée indéterminée et la plupart travaillent à temps plein.

Des recrutements et des créations d'emplois

En 2012, la croissance française a été atone ; et pourtant, en région, le transport public urbain a poursuivi ses recrutements. Le secteur a ainsi effectué près de 2 700 recrutements sur l'année. Le secteur est aussi source de nouveaux emplois : en 2012, 842 nouveaux emplois ont été créés. Bien que plus mesurée qu'en 2011, la hausse des effectifs (+ 1,9 %) est l'une des plus importantes depuis dix ans.



Source : Bilans sociaux UTP 2003 à 2012

Des emplois pérennes

Dans le transport public urbain, 98 % des salariés sont sous CDI et 95 % travaillent à temps complet.

La part des salariés à temps partiel s'établit à 4,8 % contre 16,1 % au niveau national. Les CDD (contrats à durée déterminée) ne représentent que 1,9 % des effectifs. Au niveau national, la proportion de salariés travaillant sous CDD s'établit à 7,4 %.

Des investissements importants dans la formation continue

En 2012, le secteur a consacré plus de 55 millions d'euros à la formation continue, soit 3,9 % de sa masse salariale.

Comme les années précédentes, les investissements du secteur dans la formation continue sont plus de deux fois supérieurs aux obligations conventionnelles de la branche du transport urbain, qui s'élèvent à 1,9 % de la masse salariale, et aux obligations légales, qui sont de 1,6 %.

Une féminisation des métiers en progression

En 2012, les femmes représentent 17,8 % des effectifs. D'année en année, ce chiffre augmente de manière linéaire et très progressive. Le pourcentage de femmes dans les entreprises du secteur s'établissait ainsi à 11,4 % en 1997, et à 14 % en 2003.

La catégorie professionnelle dans laquelle la proportion de femmes est la plus élevée reste celle des employés (58,8 %), même si cette catégorie est la seule où la part des femmes n'a pas progressé en 2012¹.

¹ Source : Bilan social de l'UTP.

L'économie du transport public urbain

Le contexte économique de cette rentrée se caractérise par deux faits marquants pour la profession.

Le premier fait marquant conjugue trois phénomènes : une offre qui se contracte (+ 0,9 % en cumul au premier semestre 2013), une croissance du trafic voyageurs qui décélère (+ 2,5 % en cumul au premier semestre 2013, après des hausses de 3,5 % en 2012 et de 5,3 % en 2011) et un ratio R/D (recettes/dépenses) qui ne cesse de se dégrader. Le second fait marquant, c'est la forte contrainte des collectivités locales au plan budgétaire.

Ces deux faits marquants font peser une double menace sur la profession. D'une part, si le modèle économique actuel du transport public n'est pas compensé par un report modal accru et des gains de productivité significatifs, ce modèle, déjà déséquilibré, ne pourra pas perdurer.

D'autre part, les transports publics risquent d'entrer dans un cycle non vertueux, qui conduira inévitablement à leur paupérisation croissante.

Un modèle économique qui se fragilise

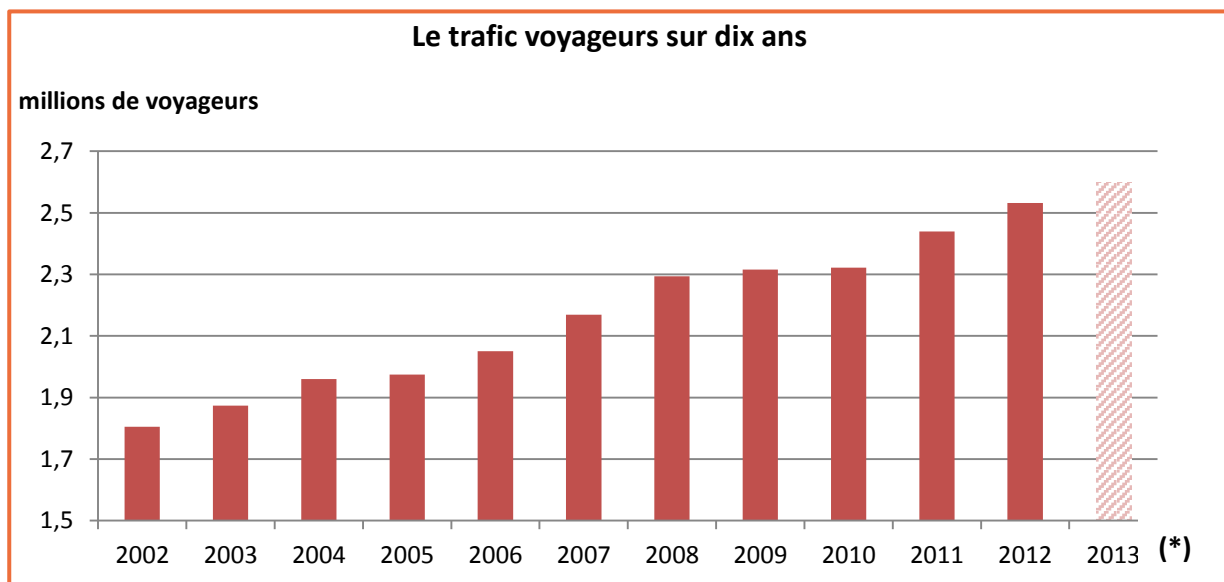
En France, le ratio R/D (recettes/dépenses d'exploitation) ne cesse de se dégrader. Ce ratio est passé de 39 % en 2002 à 31,5 % en 2012. Alors que le R/D diminue de façon continue en France, en Allemagne, par exemple, la tendance est exactement inverse. Outre-Rhin, le R/D augmente, en effet, très régulièrement depuis dix ans : il est passé de 41,9 % en 2002 à 48,3 % en 2012 ².

En France, la dégradation du R/D s'explique par un phénomène aisé à comprendre : la demande de transport croît plus vite que les recettes. Or, seules les recettes permettent d'investir et d'assurer le service pour répondre aux attentes des Français en matière de transport public urbain.

² Source : DVD.

La demande de transport

Depuis une décennie (2002 à 2012), le trafic voyageurs a augmenté de 40,3 %. De 2011 à 2012, il a encore progressé de 4 %. En 2013, la demande devrait croître de 2,5 %.

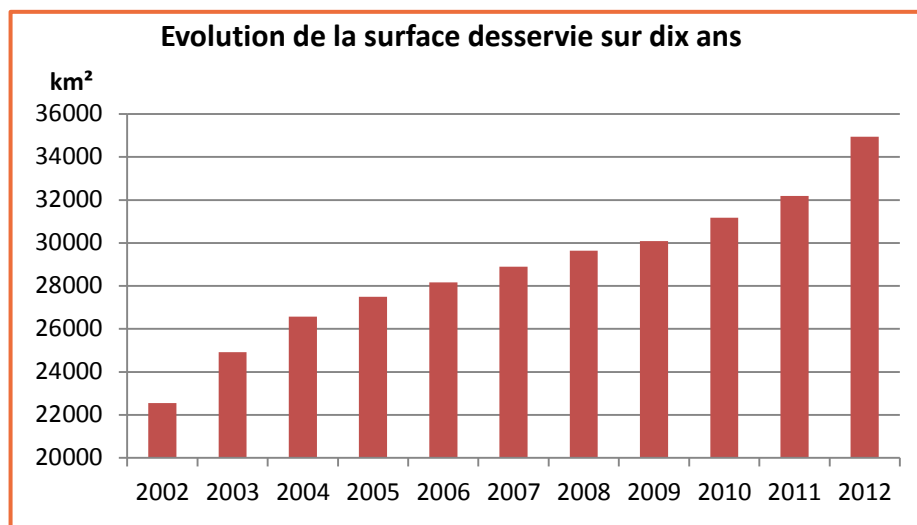


Sources : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

(*) : Prévision UTP, d'après le 1^{er} semestre 2013.

Deux raisons expliquent la progression du trafic voyageurs. Pour répondre à l'évolution du mode de vie des Français : aujourd'hui, 50 % des déplacements sont autres que les trajets « domicile-travail » et « domicile-école », les horaires de service se sont élargis. D'autre part, l'offre de transport s'est étendue au rythme des périmètres de transport urbain (PTU).

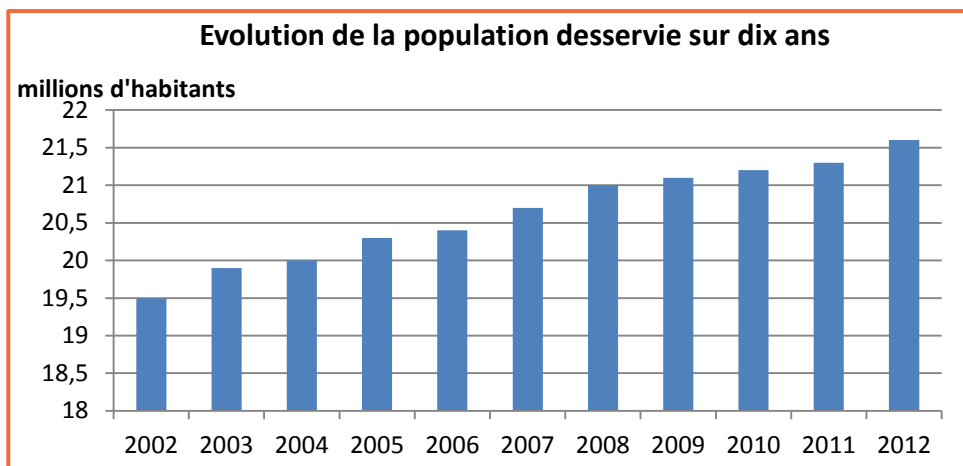
L'élargissement des périmètres de transport urbain (PTU)



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Au cours des dix dernières années, les périmètres de transport urbain se sont agrandis à de nouvelles communes, à un rythme accéléré et continu. De 22 546 km² en 2002, la surface desservie atteint 34 947 km² en 2012, soit une hausse de 55 %.

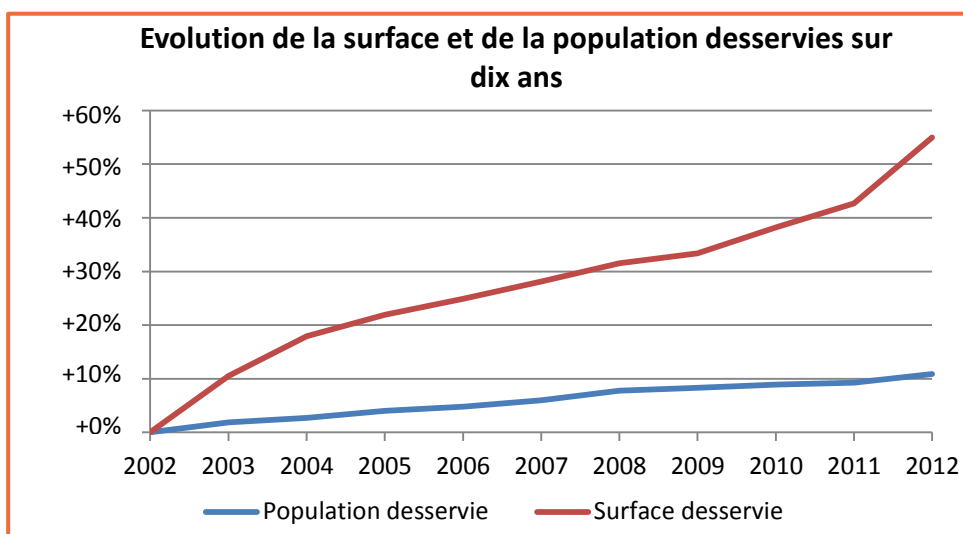
La population desservie



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Au cours des dix dernières années, la population desservie par les transports publics a augmenté de plus de deux millions. Le nombre d'habitants ayant accès à un réseau de transport urbain est passé de 19,5 millions en 2002 à 21,6 millions d'habitants en 2012, soit une progression de 11 %. Chaque année, depuis dix ans, entre 200 000 et 400 000 Français sont « raccordés » à un réseau de transport public urbain.

Comparaison surface desservie et population desservie



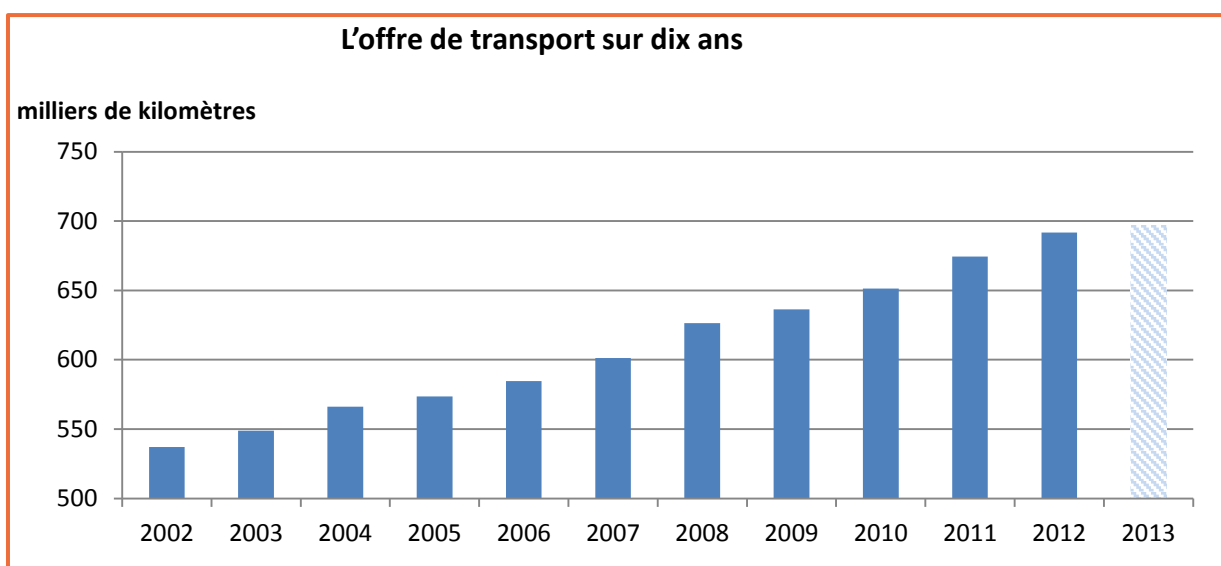
Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

La comparaison entre la surface desservie et la population desservie par les transports publics urbains montre que la première augmente beaucoup plus vite que la seconde.

Cet écart trouve son origine dans l'extension des réseaux à des communes de plus en plus éloignées de la « ville centre », qui compte peu d'habitants. Ainsi les territoires desservis en 2012 sont 28 % moins denses (habitants/km²) qu'en 2002.

L'offre de transport

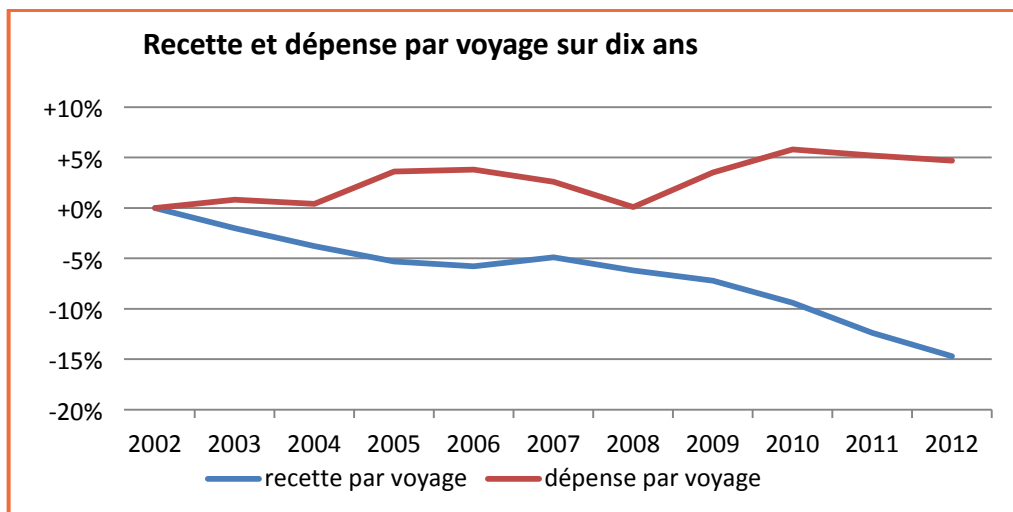
Au cours des dix dernières années (2002 à 2012), la production kilométrique (offre de transport) a augmenté de près de 29 %. De 2002 à 2012, elle est en effet passée de 537 000 à 692 000 km, soit 155 000 km supplémentaires sur la décennie.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

La dépense et la recette par voyageur

Dans le domaine des transports publics urbains, les dépenses sont structurellement supérieures aux recettes. Mais aujourd'hui, l'écart entre dépenses et recettes se creuse et met en péril la viabilité du service. Entre 2002 et 2012, la dépense par voyageur est passée de 1,44 € à 1,52 €, soit une progression de 4,7 % en dix ans. Dans le même temps la recette par voyageur est passée de 0,56 € à 0,48 €, soit une baisse de 15 %.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Trois sources de financement qui n'augmentent plus

Le transport public urbain est financé de trois façons : la tarification (prix de vente des titres de transport), le Versement Transport des employeurs, et la contribution des Autorités Organisatrices de Transport via la fiscalité locale.

Aujourd'hui, ces sources de financement ne progressent plus et peuvent difficilement progresser davantage.

Le Versement Transport

Compte tenu du contexte économique en France, les employeurs sont globalement dans une situation tendue ; en conséquence, le Versement Transport a peu de marge de progression.

Le budget des Autorités Organisatrices de Transport

Alimenté par la fiscalité locale, le budget des Autorités Organisatrices du transport peut difficilement progresser. Les collectivités locales sont dans une phase de réduction de leurs dépenses et les dotations de l'Etat sont gelées jusqu'en 2016.

La tarification

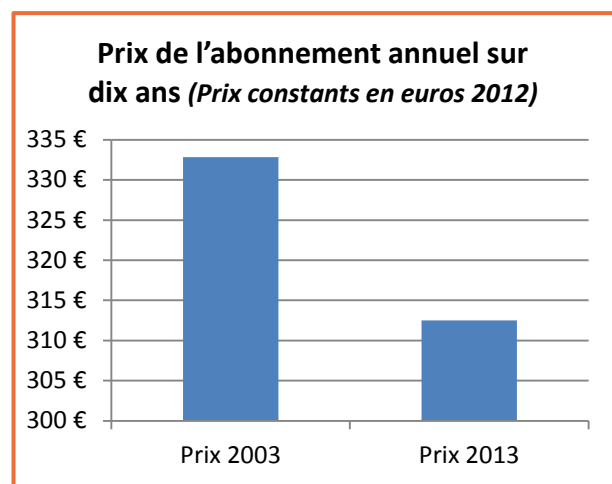
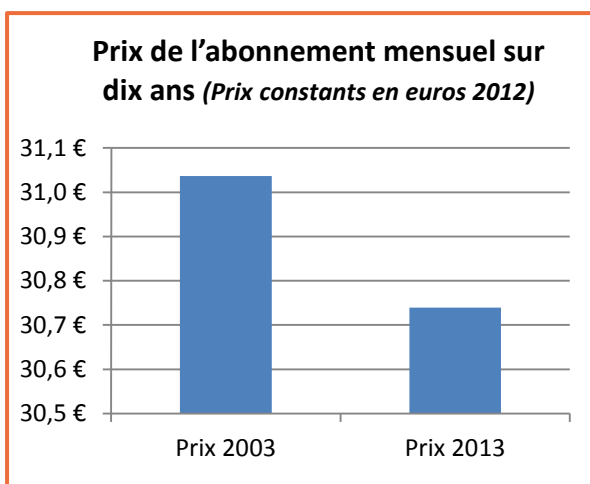
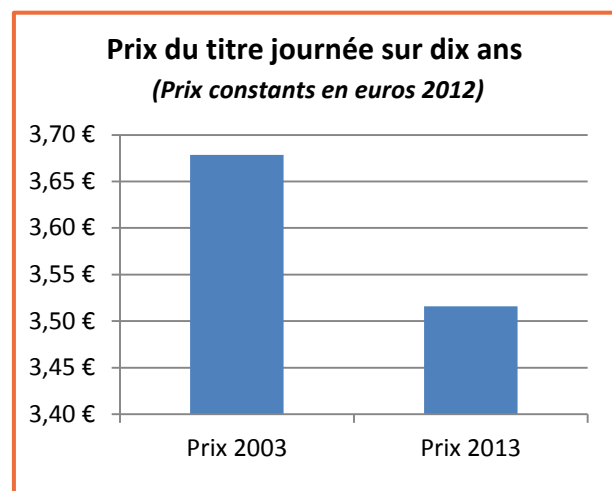
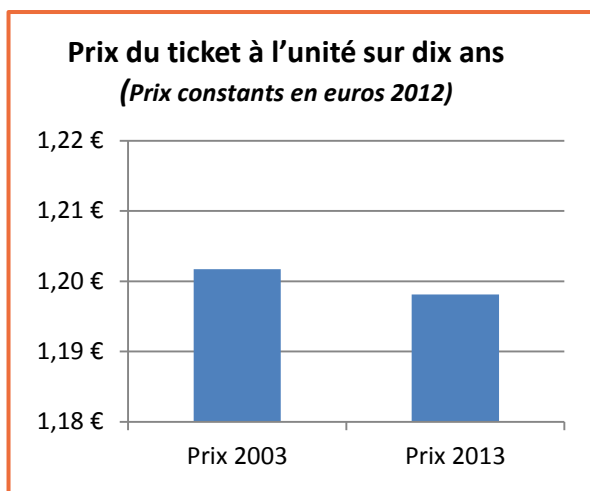
Depuis dix ans, la quasi-totalité des titres de transport ont vu leur prix baisser en euros constants ; ticket unitaire : - 0,3 % ; titre pour une journée : - 4,4 % ; abonnement mensuel : - 1% et abonnement annuel : - 6,1 %.

Cette tendance à la baisse tient, pour partie, au fait que la tarification n'est pas indexée sur l'inflation.

Prix des titres de transport sur dix ans
(Prix constants en euros 2012)

	Prix en 2003	Prix en 2013	Evolution du prix 2003/2013
Ticket unitaire	1,20 €	1,20 €	- 0,3%
Ticket issu du carnet	0,92 €	0,95 €	+ 3,0%
Titre journée	3,68 €	3,52 €	- 4,4%
Abonnement mensuel	31,04 €	30,74 €	- 1,0%
Abonnement annuel	332,83 €	312,52 €	- 6,1%

Source : Annuaire de la tarification GART-UTP

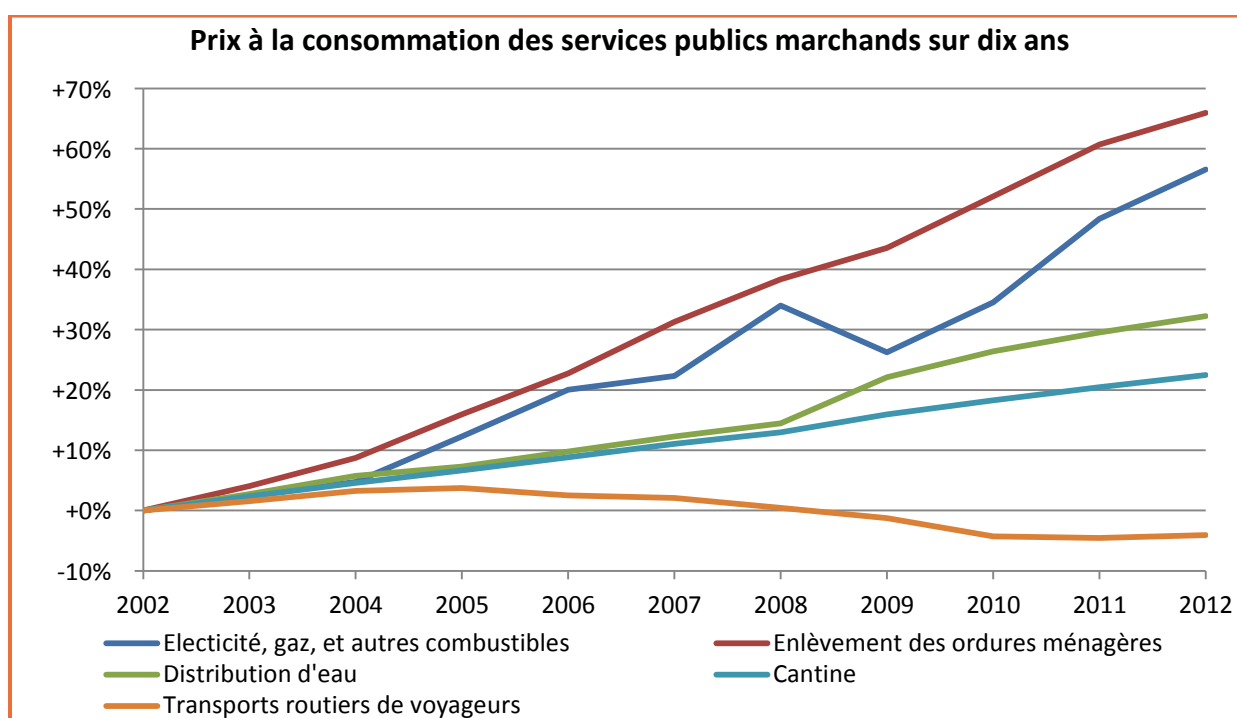


Source : Annuaire de la tarification GART - UTP

La tarification des autres services publics marchands

Au cours de la dernière décennie (2002 à 2012), les tarifs des transports routiers de voyageurs³ ont baissé de 4,1 % alors que, dans le même temps, les prix des autres services publics marchands (cantine, distribution d'eau, électricité, gaz et autres combustibles, et enlèvement des ordures ménagères) ont augmenté.

Sur une décennie (de 2002 à 2012), les tarifs de ces autres services ont en effet régulièrement progressé. Leurs hausses tarifaires oscillent entre 22,5 % et 66 %. Ainsi, le tarif de l'enlèvement des ordures ménagères a augmenté de 66 % et celui de la distribution d'énergie de 56,6 %. La distribution d'eau et la cantine ont vu leur tarif respectif croître de 32,3 % et de 22,5 %.



Source : INSEE

En conclusion, si les trois sources de financement des transports publics ne peuvent plus progresser, l'offre risque d'être pénalisée.

Entre les premiers semestres 2012 et 2013, l'offre a déjà commencé à se contracter. Au premier semestre 2013 (comparé à la même période de 2012), l'offre a diminué en moyenne de 1,9 % dans les réseaux de moins de 100 000 habitants et de 0,1 % dans les réseaux de 100

³ Urbain et interurbain.

à 250 000 habitants. Si, tous réseaux confondus, la progression atteint 0,9 %, c'est grâce aux grands réseaux (plus de 250 000 habitants) dont l'offre progresse de 1,5 %.

La hausse du taux de TVA

Chez plusieurs des voisins européens de la France, le taux de TVA est inférieur à 7 %. Au Danemark, en Slovaquie et au Royaume Uni, il n'y a pas de TVA sur les transports publics ou bien ils en sont exonérés.

En Belgique, au Portugal et en Suède : le taux de TVA est de 6 %. En Allemagne, il est de 7 %⁴. En 2012, le taux de TVA pour les transports publics est passé en France de 5,5 % à 7 %, soit un montant de 84 millions d'euros (dont 18 millions pour les réseaux de province).

En 2014, une nouvelle hausse du taux de 7 à 10 % se chiffrerait à 168 millions d'euros supplémentaires (dont 36 millions pour les réseaux de province) .

Cette hausse du taux de TVA pénaliserait les voyageurs, mais aussi les employeurs et les Autorités Organisatrices du Transport.

Les voyageurs risquent de voir leur pouvoir d'achat baisser avec l'augmentation prévisible du prix des titres de transport. Et leur offre de transport se réduire alors que leur demande reste soutenue.

Pour les employeurs, qui remboursent la moitié du prix d'abonnement de transport de leurs salariés, une hausse du taux de TVA signifierait une charge additionnelle dans une conjoncture économique déjà difficile.

Pour les Autorités Organisatrices de Transport (État et collectivités), cette hausse du taux de TVA se traduirait par une augmentation des subventions versées pour assurer l'équilibre économique du service de transport au moment où ces autorités doivent, plus que jamais, maîtriser leurs dépenses.

⁴ Source : « Taux de TVA appliqués dans les pays de l'Union Européenne », Union Européenne, Situation au 1er juillet 2013.

Rééquilibrer l'économie du transport public : les pistes à court terme

L'UTP préconise plusieurs pistes qui, à court terme, permettraient au secteur de faire face à la stagnation, voire à la baisse, de ses sources de financement et au modèle économique du transport de retrouver l'équilibre. Parmi ces pistes : l'essor du report modal et la décentralisation du stationnement.

Le Tour de France GART/UTP et les débats sur le stationnement ont déjà considérablement fait évoluer les mentalités en matière de politiques tarifaires, de partage de la voirie et d'intégration du stationnement dans une politique plus large de la mobilité.

Le Tour de France réalisé par le GART et l'UTP est le fruit d'un travail de longue haleine qui a débuté il y a près de trois ans. En 2011, l'UTP a fait réaliser une étude pour détecter les leviers d'action qui pourraient avoir un impact positif sur l'équilibre économique du transport public urbain. L'UTP a présenté les premiers résultats de cette étude au GART. Dans la foulée, les deux organisations ont décidé de s'engager ensemble dans l'élaboration de recommandations communes pour encourager le report modal et rééquilibrer l'économie du transport public urbain.

De fin 2012 à mi-2013, l'UTP et le GART ont organisé 7 rencontres dans 7 grandes villes de France : Lille, Lyon, Nantes, Orléans, Nice, Toulouse et Strasbourg. Lors de ces rencontres, les deux organisations ont consulté leurs adhérents respectifs et établi un document d'orientation commun.

L'UTP et le GART ont ainsi identifié 7 leviers d'action pour favoriser le report modal et équilibrer l'économie du transport public : 1) la vitesse commerciale, 2) la politique de stationnement, 3) la tarification, 4) l'étendue géographique de l'offre, 5) l'étendue horaire de l'offre, 6) la fréquence et la capacité de l'offre, et 7) la gestion du parc et des équipements.

Ces leviers seront dévoilés à Bordeaux lors des Rencontres nationales du transport public où ils feront l'objet des deux tables rondes plénières.

Dans un document commun, l'UTP et le GART détailleront leurs recommandations pour chacun des sept leviers identifiés.

L'acte III de la décentralisation : la décentralisation du stationnement

Sans vouloir préjuger du texte final, son adoption cet été en première lecture par le Sénat et l'Assemblée Nationale représente un vrai progrès.

Depuis longtemps, l'UTP appelle de ses vœux la création d'autorités organisatrices de la mobilité durable aux larges compétences : transport, stationnement, voirie...

Si elle est adoptée, cette disposition relative à la dépenalisation du stationnement encouragera le report modal dans les politiques de mobilité des agglomérations. Elle accroîtra la nécessité de trouver des modes de déplacement alternatifs à l'utilisation individuelle de l'automobile : transports publics, vélo, marche, autopartage, covoiturage... Elle rendra plus urgente la prise en compte de l'intermodalité.

L'UTP estime que, s'il est voté, le texte ira dans le sens d'une réponse complémentaire aux engagements de la France en matière de développement durable.

En France, 35 % des automobilistes paient leur stationnement ; un taux assez faible au regard de nos voisins européens : en Espagne, 70 % des automobilistes s'acquittent de ce paiement et en Grande Bretagne, ils sont 95 %.

En France, si le paiement du stationnement augmentait de 15 % (de 35 % à 50 %), le budget ainsi dégagé serait de l'ordre de 300 à 400 millions d'euros supplémentaires par an.

Aujourd'hui, seulement 20 % des 65 % de Français verbalisés acquittent leur amende. La décentralisation du stationnement devrait permettre d'améliorer ce taux de recouvrement des amendes.

Rééquilibrer l'économie du transport public : les pistes à moyen terme

La prise en compte des externalités et/ou leur transformation en moyens de financement des transports publics urbains est une des voies possibles pour rééquilibrer le modèle économique du transport public et encourager le report modal.

Les externalités sont les coûts des nuisances pour la société, notamment la pollution, l'accidentologie et la congestion auxquelles s'ajoute le coût d'usage des routes généré par les véhicules individuels.

Les estimations chiffrées donnent l'ampleur de ces coûts en France.

- La pollution (particules fines) représente 442 €/personne/an, autrement dit le prix d'un abonnement annuel dans un grand réseau de transport public urbain de province. En 2012, cette pollution aurait coûté 27,4 milliards d'euros⁵.
- L'accidentologie coûte 500 €/personne/an, soit 23,4 milliards d'euros pour l'année 2012⁶.
- Le coût de la congestion est évalué à 32,3 milliards d'euros en 2012.
- Le coût d'usage des routes par les véhicules particuliers totalise 22,2 milliards d'euros par an⁷.

Additionnés, ces coûts totalisent un montant de 105 milliards d'euros par an, soit 5,2 % du PIB. 105 milliards d'euros, cela représente 15 fois le montant annuel du versement transport (7 milliards d'euros).

⁵ Rapport Boiteux.

⁶ Observatoire national interministériel de sécurité routière 2010.

⁷ CGDD.

Les Rencontres Nationales du Transport Public : l'événement français de la filière

Les Rencontres nationales du transport public ont lieu tous les deux ans, les années impaires. Pour leur 24^{ème} édition, elles se dérouleront cette année à Bordeaux, du 27 au 29 novembre. Au fil des années, les RNTP se sont imposées comme LE rendez-vous incontournable de la profession en région.

Elles sont un lieu de convivialité et d'échanges entre les différents acteurs français du transport : autorités organisatrices, constructeurs, ingénieristes, opérateurs...

Cette 24^{ème} édition aura pour thème central les résultats du Tour de France sur les conditions de réussite du report modal, Tour de France réalisé par le GART et l'UTP en 2012 et 2013.

Points clés sur le salon

Dates : 27 – 29 novembre 2013 à Bordeaux, 150 exposants, 5 000 participants, 14 000 m² d'exposition, 80 journalistes, 9 tables rondes, 40 intervenants.

Le Salon européen de la mobilité : le rendez-vous international de la filière

Une manifestation d'envergure internationale

Vitrine mondiale de la filière, le Salon européen de la mobilité est essentiel pour la profession. Et aujourd'hui, plus que jamais, l'enjeu de cette manifestation est international.

Une filière française connue et reconnue à l'étranger

Les entreprises françaises sont très bien positionnées à l'international : trois d'entre-elles figurent parmi les 5 leaders mondiaux.

En moins d'un an, ces trois grands acteurs ont gagné une trentaine de contrats à l'international et sur tous les continents : en Asie, en Amérique du Nord et Amérique Latine, en Océanie, en Europe et en Afrique du Nord.

Les entreprises tricolores sont en effet présentes dans une vingtaine de pays : Algérie, Allemagne, Australie, Brésil, Chine, Etats-Unis, Inde, Suède, Maroc, Mexique, Pays Bas, Royaume-Uni...

Aujourd'hui, le Salon européen de la mobilité constitue une « base arrière » qui permet aux entreprises et aux industriels de développer leurs activités à l'export.

Les chiffres, témoins du caractère de plus en plus international du salon

Lors de l'édition précédente, en 2012, le salon a accueilli 30 % de visiteurs étrangers, venus de tous les continents et d'une cinquantaine de pays : Algérie, Australie, Brésil, Canada, Emirats Arabes Unis, Etats-Unis, Israël, Maroc, Mexique, Russie, Turquie...

Cette année, la part des visiteurs étrangers devrait être aussi, voire encore plus, importante. Côté exposants, l'international est très bien représenté avec 250 exposants internationaux et 55 pays.

La locomotive de l'innovation mondiale

Le Salon européen de la mobilité est LE lieu de la créativité et de l'innovation. Il permet d'enrichir les produits et la filière française, notamment dans la perspective de développer encore davantage son activité à l'export.

De nombreuses innovations ont été présentées lors des précédentes éditions du Salon européen de la mobilité.

Dans le domaine informatique : les plateformes de services et l'interconnexion des différents outils des opérateurs (SAE, Info voyageurs, billettique, géolocalisation...) pour faciliter l'échange de tout type de données à visée professionnelle (exploitation / conduite / maintenance...).

Du côté des véhicules autobus : bus hybrides ou électriques, nouvelles batteries et nouvelles modalités de rechargement, fonctionnalité Stop & Start (coupure du moteur aux arrêts), nouvelle conception du design intérieur et extérieur, ergonomie du poste de conduite...

Du côté des véhicules tramway ou train : train à deux niveaux, modularité et standardisation.

Dans le domaine des services aux voyageurs : borne d'informations, centrale multimodale temps réel, hub d'information voyageurs multimodal et multi transporteurs, nouveaux médias pour l'information, billettique intermodale.

En juin 2014, de nombreuses innovations dans tous les domaines seront à nouveau présentées aux participants.

Le sujet phare en 2014 : les « mobilités connectées »

Il y a six ans, la technologie NFC – Near Field Communication – faisait son apparition. Après de multiples phases de test, l'appel à projets « ville numérique » va permettre des réalisations en grande nature. Le NFC appelle aujourd'hui à une forte mobilisation de l'UTP pour finaliser les réflexions sur ce nouvel écosystème. Parallèlement, la démarche Open Data commence à se développer ainsi que les nouveaux textes juridiques français et européens en faveur de l'ouverture des données publiques. Sur ce sujet aussi, l'UTP compte se mobiliser.

Le partenariat avec l'UITP

Le Salon Européen de la Mobilité marquera aussi le partenariat avec l'UITP suite à l'accord signé à Genève en mai 2013. Il prévoit la co-organisation par le Comité UE de l'UITP et l'UTP d'une journée « politique européenne ». Cette action vise à rendre audibles et claires les demandes de la profession au niveau européen, ses propositions et ses prises de position dans tous les débats dont se sont saisis la Commission et le Parlement.

Points clés sur le salon

Dates : 10-12 juin 2014 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, à Paris, 55 pays représentés, 30 000 m² d'exposition, 250 exposants internationaux, 10 000 participants, 250 journalistes européens.



17, rue d'Anjou

75 008 Paris

Tél : 01 48 74 63 51

www.utp.fr