



Conférence de presse – 28 octobre 2014

Dossier de presse, partie I
Les résultats de l'Observatoire
de la mobilité durable 2014

Contacts :

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

Virginie Billet : 01 48 74 73 70 / vbillet@utp.fr

Sommaire

L'UTP : missions, membres, gouvernance, commissions **p.03**

L'UTP, en chiffres **p.06**

**Habitudes, impacts de la crise et attentes des voyageurs :
résultats de l'Observatoire de la mobilité 2014** **p.07**

Combien de Français utilisent les transports publics, quelles sont leurs habitudes ?	p.7
Quels sont les motifs de déplacement en transport public ?	p.9
La crise a-t-elle impacté les habitudes des utilisateurs de transports publics ?	p.13
Quelles sont les améliorations perçues au cours des cinq dernières années ?	p.15
Pourquoi les voyageurs recommandent-ils les transports publics ?	p.19
Quels sont leurs critères essentiels de qualité et leurs attentes ?	p.20

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,
- 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 et Jean-Marc Janailac, Président Directeur Général de Transdev a été élu Président de l'UTP.

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, représentant le groupe RATP. Sous l'égide du Président et du Conseil d'administration, le Délégué général, Claude Faucher, 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 Claude Solard, 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.

- 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.

- 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, représentant le 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'UTP en chiffres

Les **24 membres** du **Conseil d'administration** représentent toutes les entreprises : indépendants, adhérents d'Agir et sociétés liées aux groupes français et européens.

110 experts issus des entreprises adhérentes travaillent au sein des 5 commissions de l'UTP.

Près de 3700 réponses économiques, juridiques, et techniques fournies par l'UTP à ses adhérents en 5 ans.

Les adhérents de l'UTP réalisent un chiffre d'affaires de près de **35 milliards d'euros** par an.

Les entreprises de transport public urbain qui adhèrent à l'UTP représentent plus de **90 %** de l'activité en France.

88 % des adhérents sont gérés en gestion déléguée.

Les entreprises de transport public urbain adhérentes réalisent **973 millions de kilomètres** par an... soit **67 fois** le **tour** de la **terre** chaque **jour**.

Les adhérents de l'UTP emploient **250 000 salariés** en France.

En cinq ans, les adhérents de l'UTP ont effectué près **50 000 recrutements dont 13 000** dans les réseaux urbains de province.

En cinq ans, les urbains de province adhérents de l'UTP ont créé **4000 emplois**. **98 %** des salariés sont employés en contrat à durée indéterminée. **95 %** des salariés travaillent à temps complet.

Le transport public urbain consacre **55 millions d'euros par an** à la formation continue, soit 3,9 % de sa masse salariale. **82 %** des adhérents sont engagés dans une démarche qualité.

3 adhérents de l'UTP font partie des **5 leaders mondiaux** du secteur.

Les **entreprises françaises** de transport public réalisent près de **15 milliards d'euros** de chiffre d'affaires par an à l'international. Les opérateurs **français** sont présents dans **près de 70 pays** sur les **5 continents**.

Habitudes, impacts de la crise et attentes des voyageurs : résultats de l'Observatoire de la mobilité 2014

En 2008, l'UTP a mis en place un Observatoire de la mobilité, centré sur les non-utilisateurs comme sur les utilisateurs des transports publics urbains. Cet Observatoire a fait l'objet de trois éditions : en 2008, 2009 et 2010.

Cette année, l'UTP a souhaité le focaliser sur les seuls utilisateurs, en intégrant tous les modes de déplacement du quotidien, y compris les trains régionaux. Ce 4^{ème} Observatoire de la mobilité permet de chiffrer le nombre de Français qui prennent régulièrement les transports collectifs, d'identifier leurs habitudes, les impacts de la crise sur leurs déplacements, les raisons pour lesquelles ils utilisent les transports publics et celles qui les motiveraient à les emprunter davantage.

Les indicateurs de l'Observatoire sont issus d'une enquête réalisée par l'IFOP du 8 au 15 septembre 2014. L'Institut de sondage a contacté un échantillon de 2119 personnes âgées de 18 ans et plus pour obtenir 1003 utilisateurs des transports publics du quotidien (bus, tramway, métro, RER et TER).

Cet échantillon est issu du panel GMI. Sa représentativité a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, type d'agglomération, catégorie socio-professionnelle). Ces quotas sont « nationaux représentatifs », c'est-à-dire qu'ils sont représentatifs de la population française, selon l'INSEE.

Combien de Français utilisent les transports publics, quelles sont leurs habitudes ?

Les résultats auprès des Français

* Un Français sur deux utilise régulièrement les transports publics : bus, métro, tramway, RER et TER.

Les utilisateurs les plus réguliers sont :

- les Franciliens : 76 % contre 44 % pour les provinciaux ;

- les habitants des grandes agglomérations (100 000 habitants et plus) : 70 % contre 27 % pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants ;
- les jeunes (18-34 ans) : 65 % contre 44 % pour les 35 ans et plus ;
- les cadres : 66 % contre 46 % pour les employés, 41 % pour les artisans et 38 % pour les ouvriers ;
- les CSP+ : 61 % contre 47 % pour les CSP-.

Les résultats auprès des utilisateurs de transport public

*Les deux tiers des Français qui se déplacent en transport public utilisent, en plus, la voiture ou le vélo. Les trois quarts possèdent une voiture, 39 % l'utilisent au moins deux fois par semaine et 43 % presque tous les jours.

*Parmi les utilisateurs réguliers des transports collectifs (1), 69 % se déplacent en bus et 47 % en métro. Ces deux modes sont les plus empruntés avant le tramway (39 %), le RER (24 %) et le TER (23 %).

*Parmi les utilisateurs fréquents des transports collectifs (2), 63 % se déplacent en RER, 62 % en métro, 60 % en bus, 52 % en tramway et 40 % en TER.

*En moyenne, les voyageurs utilisent deux modes de transports collectifs pour se déplacer.

Les enseignements sur la rationalité des voyageurs

Les utilisateurs des transports publics sont très rationnels. Ils savent que chaque mode a sa zone de pertinence. Au quotidien, ils pratiquent donc :

- l'intermodalité, qui consiste à prendre successivement plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement : bus + tramway + train, par exemple ;
- la multi-modalité, qui consiste à utiliser plusieurs modes de transport dans les déplacements habituels : bus le lundi, voiture le mardi, vélo le jeudi, par exemple ;
- la pluri-modalité, qui consiste à arbitrer entre plusieurs modes de transport disponibles sur un même parcours, bus à l'aller et tram au retour, par exemple.

Aujourd'hui, chaque mode a son domaine de légitimité : la voiture individuelle, la voiture partagée, le vélo, et la marche à pied.

Quels sont les motifs de déplacement en transport public ?

Les résultats

*Près de 90 % des sondés utilisent les transports collectifs pour se rendre sur leurs lieux de loisirs, faire leurs achats et aller dans les établissements administratifs ou de santé :

- 86 % prennent les transports collectifs pour rendre visite à leur famille/amis et pour leurs loisirs ;

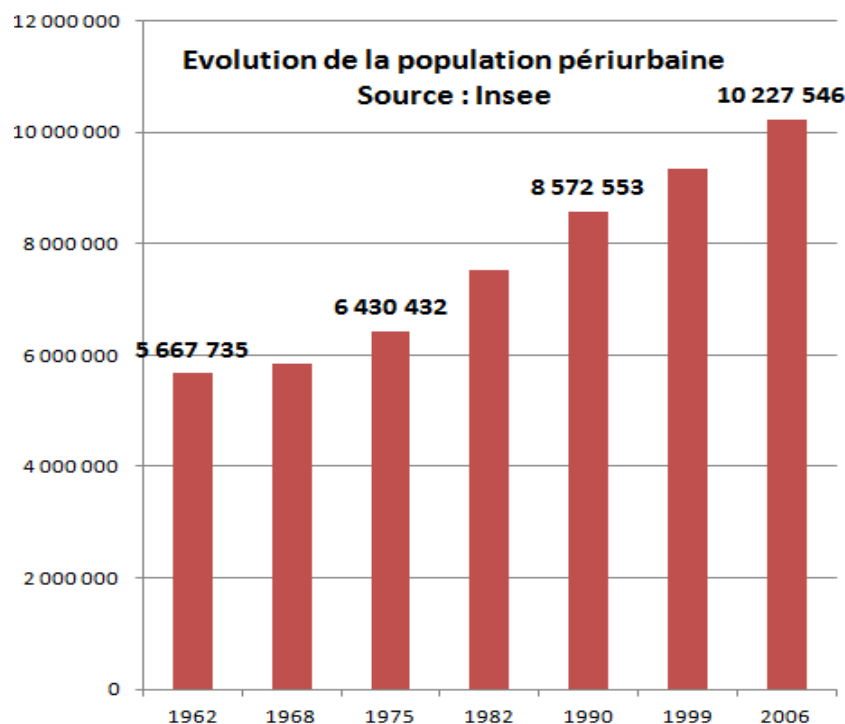
- 85 % pour faire leurs achats et aller dans les lieux administratifs et de santé.

*66 % des sondés utilisent les transports publics pour rejoindre leur lieu de travail ou d'études.

Les enseignements sur les trajets domicile-travail

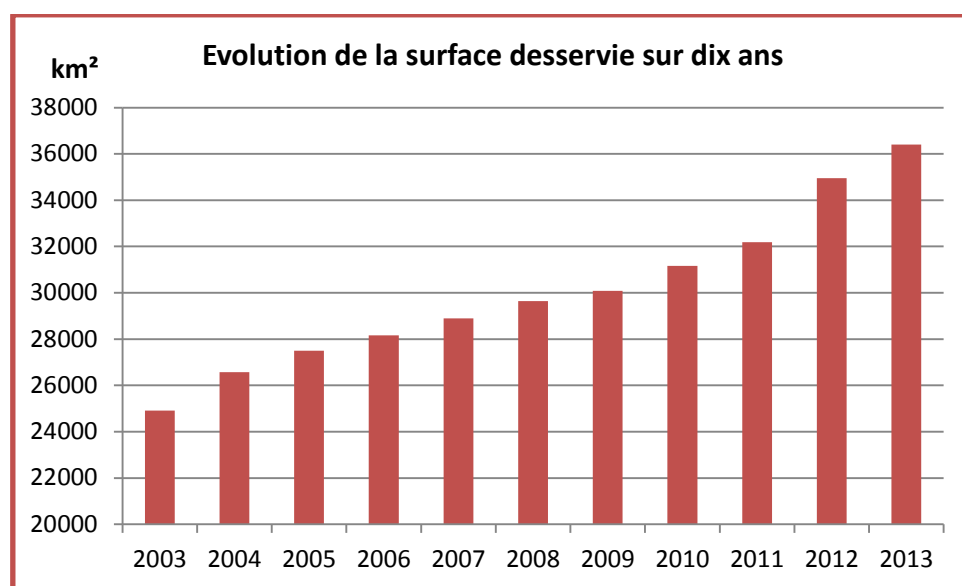
Aujourd'hui, la part des actifs dans les utilisateurs des transports publics urbains oscille entre 15 % et 40 % selon les réseaux (3).

Ce phénomène s'explique par plusieurs raisons. Pour des motifs économiques, notamment la hausse des prix de l'immobilier en ville, et parce qu'ils aspirent à un autre style de vie (posséder une maison, disposer d'espaces verts à proximité...), les Français se sont progressivement de plus en plus loin éloignés des centres urbains. Au total, la population périurbaine a doublé passant de 5,6 à 10,2 millions d'habitants entre 1962 et 2006. Plus d'un Français sur six vit dans ce type de territoire.



Aujourd'hui, 58 % des Français et 74, 5 % des Franciliens travaillent hors de leur commune de résidence (4). La distance quotidiennement parcourue pour rejoindre leur lieu de travail s'allonge d'année en année. Elle a augmenté de plus de 2 km entre 1994 (23,1 km) et 2008 (25,2 km) (5).

Les trajets domicile-travail constituent un enjeu essentiel pour la société française. Ils représentent 20 % des déplacements quotidiens des Français (6). Chaque jour, près de 25 millions d'actifs quittent leur domicile pour rejoindre leur lieu de travail (7). Parmi eux, 18 millions effectuent ce trajet en voiture alors plus de moitié, principalement dans les zones urbaines, pourraient ne pas l'utiliser. Très souvent, des réseaux de transport publics se trouvent à proximité de leur habitation et desservent leur entreprise. En effet, de 2003 à 2013, les périmètres de transport urbain se sont agrandis à de nouvelles communes, à un rythme accéléré et continu. La surface desservie a augmenté de près de 48 %, passant de 26 625 km² en 2003 à 36 410 km² en 2013.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

En France, 40 % des trajets quotidiens parcourus en voiture font moins de 2 km (8). L'utilisation individuelle de la voiture pour se rendre au travail a des impacts négatifs en termes de santé, de sécurité et de coûts tant pour les salariés que pour les employeurs. Le coût moyen annuel des trajets entre le domicile et le travail s'élève à 3, 4 % du salaire net (9). La location d'une place de stationnement en surface pour les salariés coûte en

moyenne 900 euros par an. La création d'une place de parking en surface représente, hors foncier, un investissement minimum de 1500 à 2500 euros pour l'entreprise (10).

Concernant la santé et la sécurité, les conséquences sont lourdes : près de 16 % des accidents de la route mortels touchent des conducteurs qui se rendent sur leur lieu de travail ou qui effectuent une mission professionnelle (11).

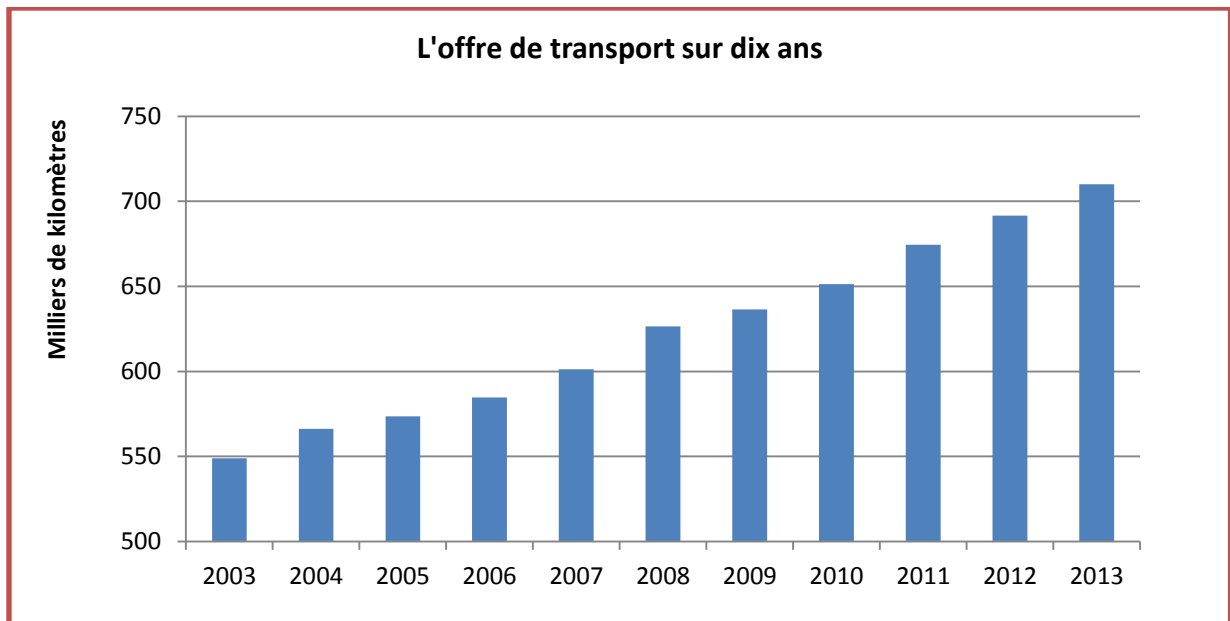
Près des deux tiers des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation. La durée moyenne d'un arrêt de travail pour un accident lié à la circulation automobile est de deux mois (12).

Les enseignements sur les trajets-loisirs

Au cours de la dernière décennie, les modes de vie ont sensiblement évolué en France. Tout mode de transport confondu, y compris la voiture, dans plus de 50 % des cas, les Français se déplacent pour une autre raison que pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études. Aujourd'hui, ils consacrent plus de temps à se distraire et à créer du lien que par le passé.

Pour coller aux attentes et aux besoins correspondant à cette évolution des modes de vie, les réseaux de transports publics ont développé leur offre en proposant des horaires élargis en soirée et le week-end.

Au cours des dix dernières années, l'offre de transport a augmenté de 30 %. De 2003 à 2013, elle est en effet passée de 548 000 à 710 000 km, soit 162 000 km supplémentaires sur la décennie.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Selon une étude centrée sur les trajets-loisirs (13), pour 80 % des Français, les transports publics présentent de réels atouts pour se rendre sur leurs lieux de loisirs. Les deux premiers avantages des transports collectifs sont le prix et la rapidité : deux critères cités respectivement par 47 % et 35 % des Français. Parmi les autres atouts, les Français mentionnent le respect de l'environnement et la moindre fatigue.

Pour les trajets loisirs, les principaux points forts sont la fréquence de passage (pour 47 % d'entre eux) et le titre unique pour tous les modes (42 %). Les voies réservées aux transports publics, la bonne desserte des lieux de loisirs et l'amplitude horaire sont également cités respectivement par 38 %, 36 % et 35 % des Français (13).

La crise a-t-elle impacté les habitudes des utilisateurs de transports publics ?

Les résultats sur les habitudes

*Avec la crise économique, 53 % des sondés ont maintenu leurs déplacements en ville en général et 41 % les ont diminués. C'est le cas notamment dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants (52 %), chez les ruraux (48 %) et chez les utilisateurs âgés de 35 ans et plus (46 %).

*11 % des sondés ont diminué leurs déplacements en transports publics en ville.

*47 % des sondés ont diminué leurs déplacements en ville en voiture.

*Les utilisateurs de moyens de transports plus économiques et/ou plus écologiques ont augmenté leurs déplacements en ville avec ces modes.

- Le covoiturage : 57 % de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements (10 % les ont diminués).

- La marche à pied : 54 % de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements (3 % les ont diminués).

- Le vélo : 44 % de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements (9 % les ont diminués).

- Le vélo en libre-service : 40 % de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements (15 % les ont diminués).

- L'auto-partage en libre-service: 39 % de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements (15 % les ont diminués).

- Les deux roues motorisées : 37 % de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements (16 % les ont diminués).

Les enseignements sur la crise et ses impacts

Les modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo connaissent un essor important.

Avec les technologies de l'information et de la communication, le voyageur construit lui-même son parcours intermodal. Il les utilise pour préparer et optimiser son déplacement. En la matière, les outils et les usages se multiplient : 24, 1 millions de

Français possèdent un smartphone, soit près de 45 % de la population française et 21 % des foyers sont équipés de tablettes (+ 132 % sur un an).

Concernant les usages, 83 % des Français utilisent Internet contre 75 % en moyenne en Europe et près de 80 % des détenteurs d'un smartphone utilisent l'Internet mobile : chaque mois, 7,3 millions de Français téléchargent des applications mobiles. Près de 30 millions de Français sont inscrits sur Facebook : 83 % des 15-24 ans, 62 % des 25-34 ans, 31 % des 35-49 ans, 16 % des 50-64 ans et 4 % des 65 ans et plus. Chaque jour, 22 % de la population française se connecte à Facebook qui n'est pas le seul réseau social : il en existe aussi d'autres (Google +, Twitter, Instagram, LinkedIn, Pinterest ...) (14).

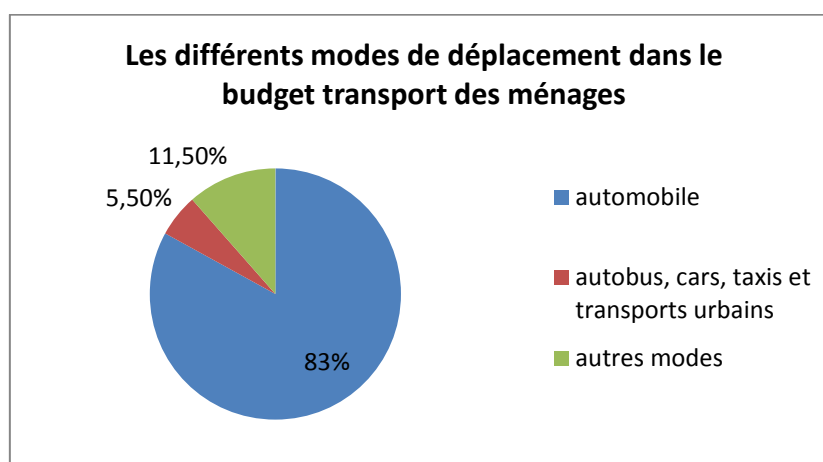
Les résultats sur les coûts

*Si la moitié des voyageurs estiment que le coût des transports publics a moins augmenté au cours des dix dernières années que celui des déplacements en voiture individuelle, 37 % ont le sentiment inverse.

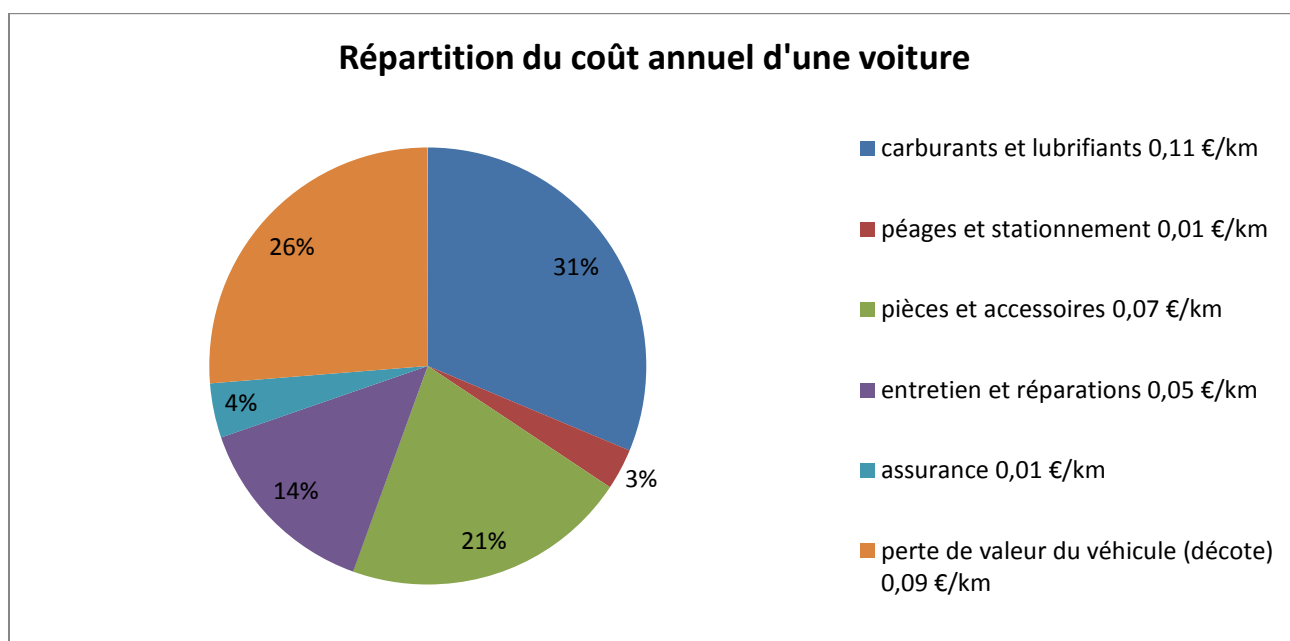
*Parmi les arguments qui les inciteraient à utiliser les transports publics : la difficulté à circuler (pour 35 %), la hausse du prix du carburant (pour 26 %), la volonté de faire baisser la pollution et de contribuer à la protection de l'environnement (16 %) et la hausse du prix du stationnement (11 %).

Les enseignements sur les coûts

Dans le budget transport des ménages français, la part consacrée à la voiture reste largement supérieure à celle du transport public. Elle en représente plus de 80 % et les transports publics et taxis seulement 5,5 % (15).



Globalement, les Français ont tendance à penser que le coût d'une voiture se limite au plein de carburant et à l'achat. Pourtant, il convient de prendre en compte le prix de l'assurance automobile, les frais de révisions et d'entretien du véhicule, de parking et de stationnement. Tout compris, le budget annuel moyen de l'automobiliste s'élève à 4350 euros(16).



Quelles sont les améliorations perçues au cours des cinq dernières années ?

Résultat

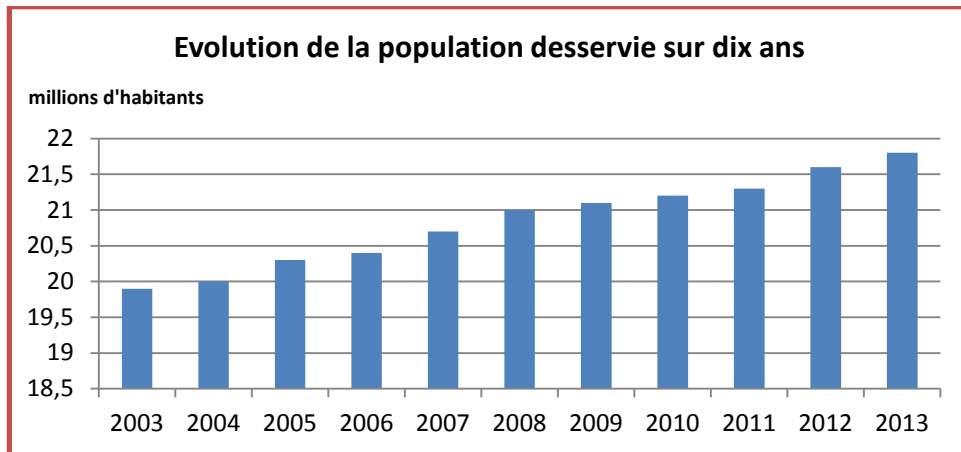
Pour 60 % des utilisateurs, la qualité de service et pour 56 % la sécurité des matériels et des équipements se sont améliorés au cours des cinq dernières années. 37 % citent la sûreté et 29 % la tarification.

Enseignements sur la qualité de service

Les voyageurs apprécient et reconnaissent les efforts consentis et les investissements déployés par les réseaux de transport pour améliorer l'offre tant au plan de la quantité que de la qualité.

Au cours de la dernière décennie, l'offre a progressé de 30 %. La population desservie a augmenté de plus de deux millions. Le nombre d'habitants ayant accès à un réseau de

transport urbain est passé de 19,7 millions en 2003 à 21,8 millions d'habitants en 2013, dont 70 % en province, soit une progression de près de 11 %. Chaque année, depuis dix ans, entre 200 000 et 400 000 Français sont « raccordés » à un réseau de transport public urbain.

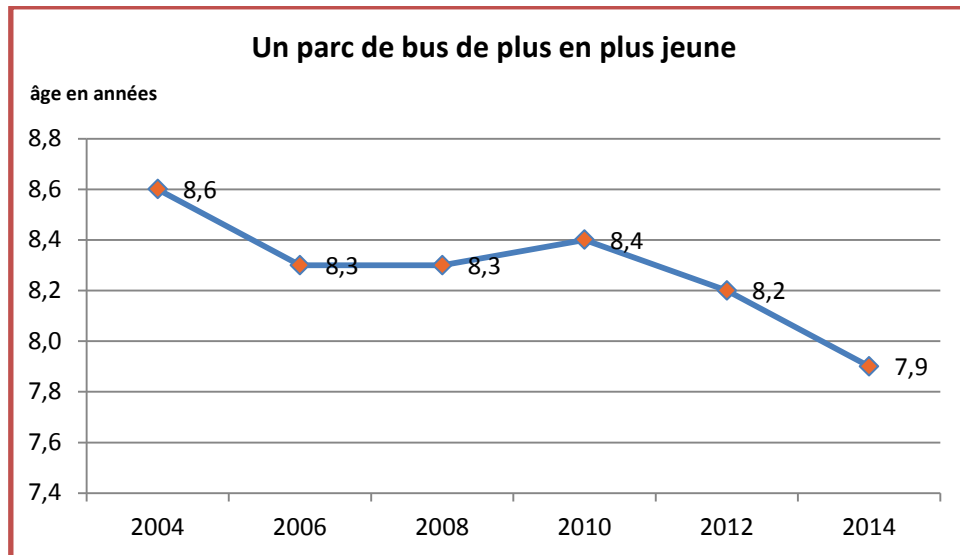


Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Pour répondre au niveau de qualité de service attendu par les voyageurs, la majorité des réseaux de transport public ont mis en place des démarches « qualité ».

Aujourd'hui, 82 % des réseaux disposent d'une démarche qualité, et dans 40 % des cas, elle fait partie du contrat liant l'opérateur et son Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD). 88 % des démarches suivent la ponctualité, la propreté, l'attitude du conducteur, l'accueil et l'information aux arrêts (17).

Depuis 2004, les réseaux de transports publics ont considérablement renouvelé leur parc d'autobus. De fait, l'âge moyen du parc, qui était proche de 9 ans en 2004, a sensiblement rajeuni et s'élève en moyenne à 7,9 ans. (18)



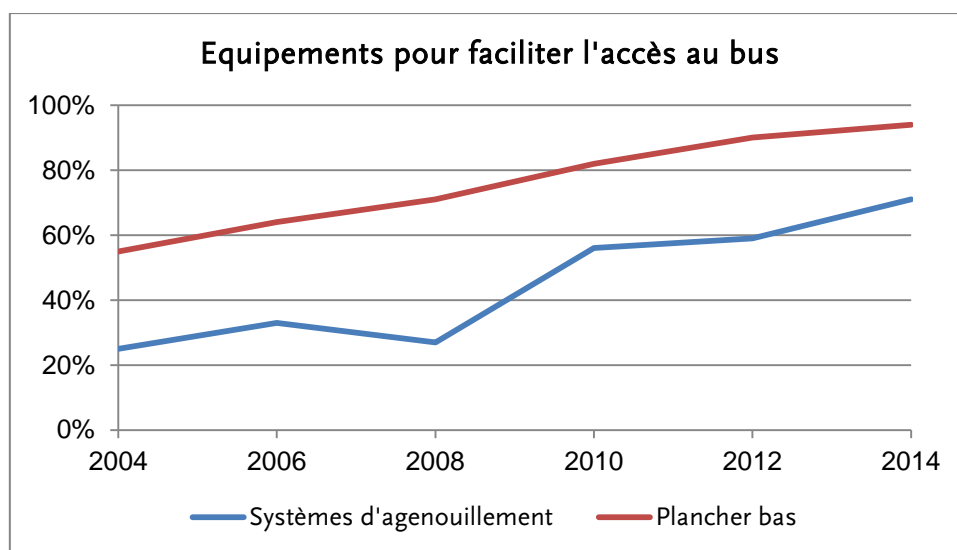
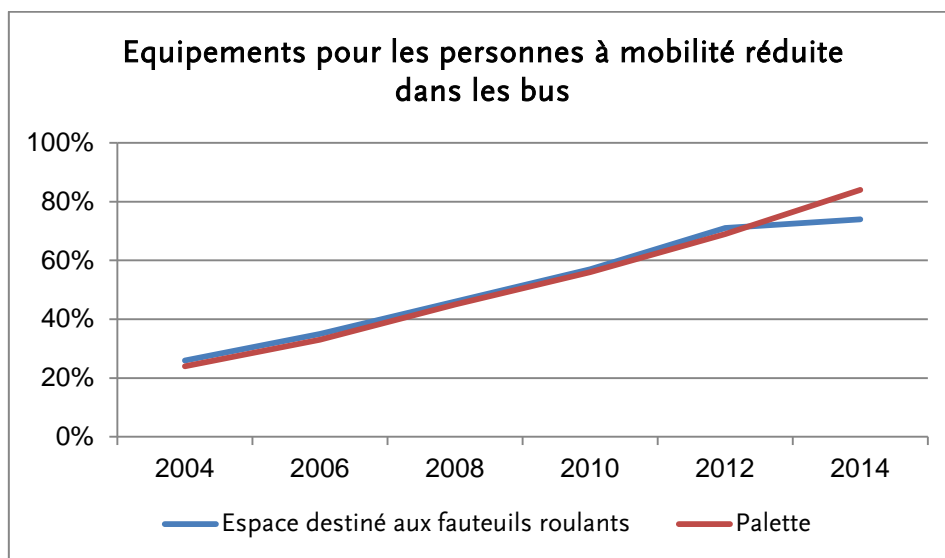
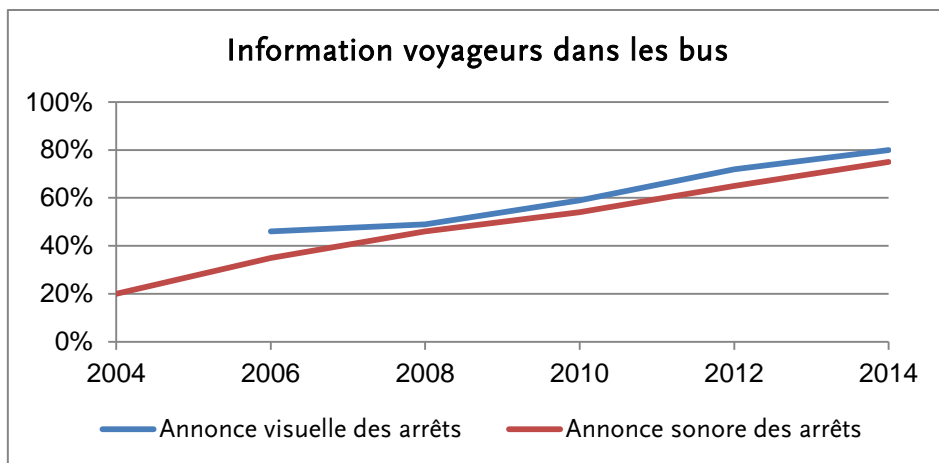
Source : Enquête Parc - UTP

En matière d'accessibilité, les réseaux de transport ont progressé de manière notable.

Les annonces visuelles et sonores des arrêts existent aujourd'hui respectivement dans 80 % et 75 % des bus (contre 46 % en 2006 pour les premières et 20 % en 2004 pour les secondes).

Pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux bus, plus de huit véhicules sur dix sont équipés de palettes (contre 24 % en 2004) et près des trois quarts sont dotés d'espaces destinés aux fauteuils roulants (contre 26 % en 2004).

Pour faciliter l'accès au véhicule, la quasi-totalité des bus (91 %) dispose de plancher bas (contre 50 % en 2004) et près des trois quarts sont dotés de système d'agenouillement, dispositif qui met le plancher du bus à la hauteur du trottoir.



Pourquoi les voyageurs recommandent-ils les transports publics ?

Résultats

*Les transports publics sont choisis d'abord pour leur praticité : plus de la moitié des utilisateurs (53 %) expliquent que ces modes de déplacement leur évitent notamment de perdre du temps dans les embouteillages et/ou à chercher une place de stationnement autorisé. Si 28 % disent de pas avoir d'autres choix pour se déplacer, 18 % prennent les transports publics parce qu'ils considèrent que c'est bénéfique à la protection de l'environnement.

*Les voyageurs sont les meilleurs ambassadeurs des transports publics : 82 % les recommandent autour d'eux. Ils conseillent à leur entourage de les utiliser parce qu'ils sont pratiques (38 %), économiques (28 %), contribuent à la protection de l'environnement (26 %) et parce qu'ils sont rapides (18 %).

Enseignements sur la praticité des transports publics

Pour les Français, la praticité des transports publics ne fait aucun doute. Ils ne veulent pas perdre de temps dans la circulation automobile.

En 2013, le temps supplémentaire passé dans les bouchons par rapport à un trafic fluide est de 35 % à Marseille, 27 % à Lyon, 26 % à Bordeaux et à Nice, 24 % à Montpellier et Toulouse, 23 % à Strasbourg et 20 % à Lille et à Nantes (19).

Pour trouver une place autorisée, un conducteur perd 41 mn à Lyon quartier Presqu'île, 42 mn à Paris - quartier Saint Germain, 20 mn à Paris-quartier Commerce et 14 mn à Grenoble - quartier Vaucresson (20).

La part des conducteurs stationnant sur des emplacements interdits atteints 62 % à Paris - quartier Saint Germain, 28 % à Paris-quartier Commerce, 6 % à Lyon quartier Presqu'île et 1 % à Grenoble - quartier Vaucresson (20). Dans les centres urbains, entre 5 et 10 % de de la circulation engendrée par la recherche d'un stationnement est estimée (21).

50 % des parcs de stationnements publics ne sont rarement, voire jamais saturés, et ils accueillent moins d'un client horaire par place et par jour (hors client abonné au parc de stationnement) (22).

Enseignements sur la protection de l'environnement

Concernant la protection de l'environnement, les récents pics de pollution et leur répétition dans le temps amènent les Français à vouloir préserver la qualité de l'air.

Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂)/voyageur/km sont de 3,5 grammes pour les trams, RER et métro, de 112 grammes pour un deux roues, de 125 grammes pour un bus articulé, et de 185 grammes pour une voiture particulière. A Nice, par exemple, les émissions de CO₂ proviennent à 38 % des voitures, à 15 % du transport de marchandises, à 20 % du transport aérien et à 0,4% seulement des transports publics (23). Il faut rappeler qu'un bus émet 40 fois moins de monoxyde de carbone qu'une voiture. La contribution des transports collectifs (métro, bus, cars et trains) à la pollution urbaine reste minime. Depuis 15 ans, les réseaux réalisent des efforts constants : 15 % des bus utilisaient une énergie propre en 2000, cette proportion atteint près de 80 % aujourd'hui.

Quels sont leurs critères essentiels de qualité et leurs attentes ?

Résultats

*La ponctualité, la fréquence et la sûreté sont les trois critères cités en premier par les utilisateurs.

*54 % des voyageurs considèrent la ponctualité comme un critère essentiel pour un service de transport de qualité.

*Parmi les mesures les plus efficaces pour permettre aux bus de circuler plus rapidement, 30 % des utilisateurs citent l'augmentation des voies réservées, 24 % la création de lignes express, 22 % la réduction de la circulation automobile, 14 % leur donner la priorité aux feux tricolore et 8 % la diminution du nombre d'arrêts, quitte à marcher un peu.

* En matière de sûreté, la vidéo-protection et la présence humaine sont citées par 8 voyageurs sur 10. Ils évoquent ensuite la lutte contre la fraude (73 %) et la mendicité (62 %).

Enseignements sur la ponctualité et la fréquence

Les réseaux de transports collectifs se sont considérablement améliorés en termes de ponctualité et de fréquence, notamment grâce à la création de transports en site propre ces dernières années.

Ce n'est pas un hasard si, dans les réseaux de province, ces modes voient leur trafic augmenter dans les proportions les plus fortes de 2012 à 2013. Le nombre d'utilisateurs de ces modes a ainsi augmenté de + 3,4 % entre 2012 et 2013 alors que la moyenne tout type de modes a progressé de + 2,7 %.

L'amélioration de la vitesse de circulation des bus est un facteur important d'attractivité et de performance. En site propre, un bus roule à 22 km/h alors qu'il ne dépasse pas 17 km/h dans la circulation automobile (23).

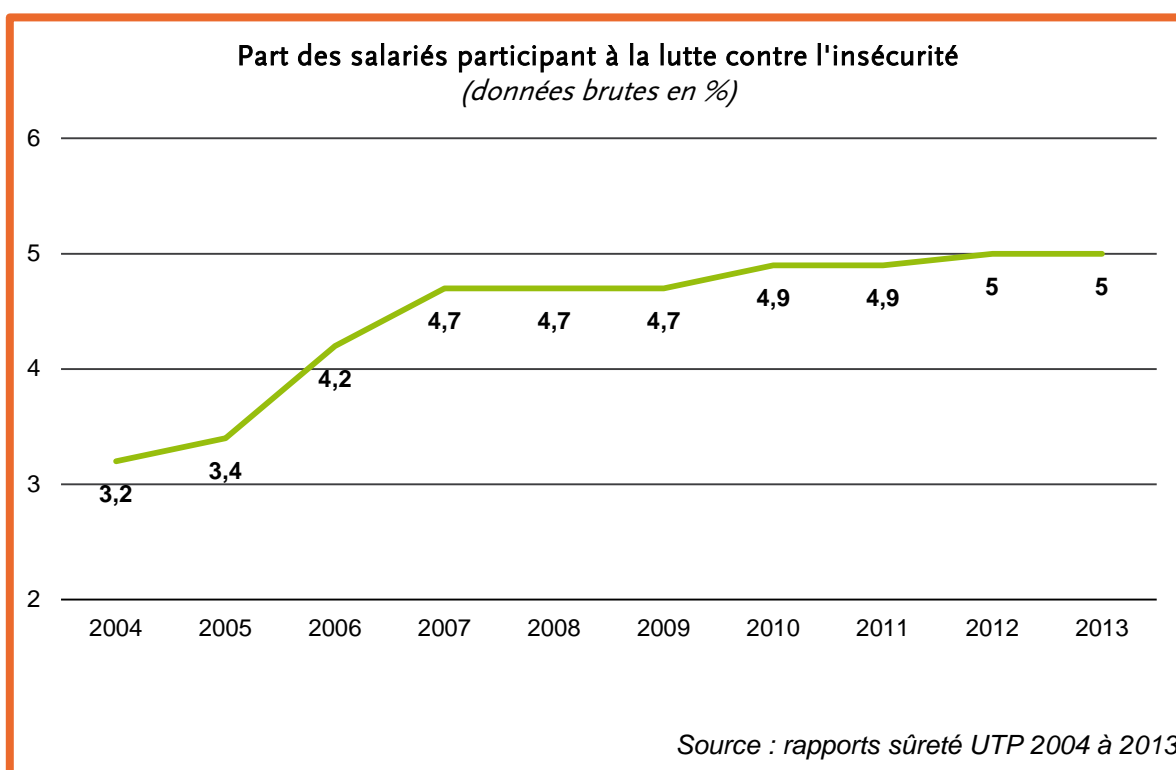
Certes, le bus en site propre implique un gros investissement, mais il permet d'économiser près de 120 000 euros par an en coût de fonctionnement (23).

Enseignements sur la sûreté

En matière de sûreté, les réseaux répondent déjà aux attentes des voyageurs qui souhaitent un renforcement de la présence humaine et des équipements de vidéo-protection. Au cours de la dernière décennie, la sûreté s'est, en effet, considérablement améliorée grâce aux importants investissements des réseaux de transport public urbain en matériels et en moyens humains. Le nombre d'agressions sur les voyageurs en 2013 est de 1,37 sur un million de voyages contre 1,6 en 2003.

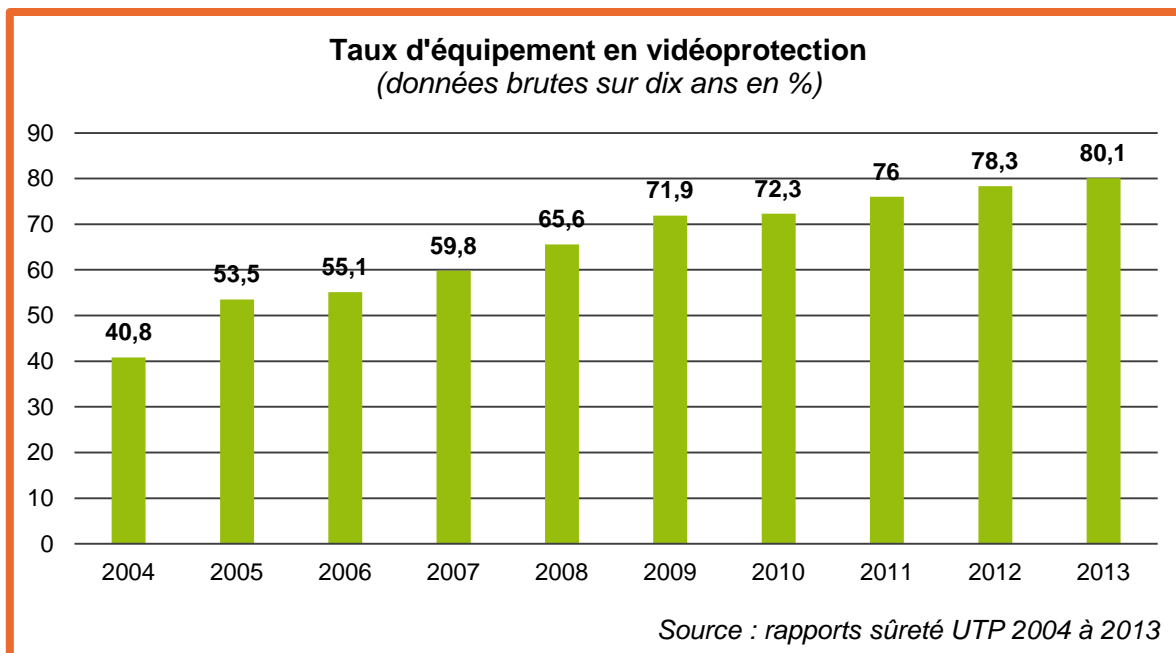
De plus en plus de réseaux disposent aujourd'hui d'un service dédié spécifiquement à la lutte contre l'insécurité. C'est le cas dans près de 60 % des réseaux de transport public urbain de province ; une proportion qui a progressé de dix points en neuf ans(24).

En 2004, 3 % du total des personnels du transport travaillaient à la sûreté dans les réseaux. Aujourd'hui, cette part atteint 5 % des effectifs : près de 2 500 salariés y sont affectés. En 2013, le coût des emplois contribuant à la sûreté est évalué, pour les réseaux de province, à près de 126 millions d'euros, soit une hausse de plus de 9 % par rapport à 2012 (24). Entre 2008 et 2010, le nombre de formations au titre de la sûreté a quasiment quadruplé, puis a progressé de près de 35 % entre 2012 et 2013 (13 000 salariés formés). Les salariés des entreprises des réseaux de transport public urbain ont suivi 113 000 heures de formation à la sûreté en 2013 contre 111 000 heures en 2012 (24).



La vidéo-protection dans les véhicules de transport public urbain en province a connu un développement très important. Aujourd'hui, plus de 80 % des véhicules en sont équipés ; il y a 15 ans, c'était le cas de 13,7 % d'entre eux.

100 % des tramways et trolleybus en sont dotés. L'équipement des bus et des métros en système de vidéo-protection est en progression constante : il s'élève à 78,1 % pour les premiers et à 80,1 % pour les seconds.



La profession a la volonté de progresser encore davantage dans le domaine de la sûreté. C'est pourquoi les entreprises de transport urbain s'impliquent fortement, notamment en concluant des contrats locaux de sécurité (CLS), dont certains sont spécifiquement consacrés au transport. Ces contrats regroupent les représentants de l'Etat, les collectivités territoriales et les différents acteurs concernés (entreprises de transport, caisses d'assurance-maladie, etc.).

Parallèlement, l'UTP renforce son partenariat avec les services de Police et Gendarmerie. Une convention cadre UTP/DGGN/DGPN est en cours de finalisation afin d'optimiser la coordination opérationnelle de ces différents services en faveur de la sécurité dans les transports publics.

Concernant la fraude, qui représenterait un manque à gagner de l'ordre de 500 millions d'euros par an, l'UTP travaille à ce que le nombre d'infractions minimum pour délit de fraude d'habitude soit réduit de dix à cinq infractions sur les 12 derniers mois. Elle prépare actuellement des propositions concrètes de modifications des textes législatifs pour améliorer la lutte contre la fraude et interpelle régulièrement les pouvoirs publics sur des mesures à mettre en œuvre. Elle a mis en place, l'année dernière, un groupe de travail « fraude » chargé de réfléchir aux conséquences économiques et sociales de la fraude pour les entreprises de transport. Ces travaux seront poursuivis en 2015 pour dresser un état des lieux précis et complet et préconiser des mesures sociétales, juridiques et de communication qui seront transmises au Gouvernement.

Parallèlement, les adhérents de l'UTP réalisent un important travail de lutte contre la fraude en inventant des pratiques innovantes, en travaillant sur la dissuasion et sur l'amélioration du recouvrement des amendes.

Pour limiter la mendicité, l'UTP propose des mesures législatives pour permettre de mieux la « canaliser » lorsqu'elle perturbe la tranquillité des voyageurs.

Notes

- 1) Plus d'une fois par mois.
- 2) De deux à quatre fois ou plus par semaine.
- 3) UTP, Compilation Enquête ménages/déplacements.
- 4) CES Région Ile de France 2007.
- 5) ENTD, Edition 2010.
- 6) Certu septembre 2010 page 10.
- 7) Bilan annuel de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière 2010.
- 8) Planetoscope.com
- 9) Etude Régus septembre 2010.
- 10) Ademe, 2010.
- 11) Bilan annuel de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière 2013.
- 12) Rapport de l'Assurance maladie- risques professionnels 2010.
- 13) Sondage IPSOS effectué en août 2014 pour la Journée du Transport public.
- 14) Médiamétrie – 2012.
- 15) Insee, 2006.
- 16) Adetec, juillet 2012
- 17) Etude GART/UTP, « Les démarches qualité dans le transport public urbain »,2014.
- 18) UTP, enquête Parc.
- 19) Etude Inrix Tom Tom
- 20) Etude Sareco, 2005.
- 21) Etude Crema/ Chronos, février 2014.
- 22) Ademe, 2010.
- 23) Publication « De l'idée vraie à l'idée reçue », UTP, 2009.
- 24) Rapport Sûreté 2013.
- 25) Etude Inrix, 2013.
- 26) « Tarification des réseaux de transports urbains », publication GART/UTP, 2014.
- 27) « Transports urbains – Bilan social 2013 », UTP.