



OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ 2021

Transports publics et ferroviaires :
état des lieux et enjeux
&
Manifeste de l'UTP
avant l'élection présidentielle 2022

- ✓ Répondre aux attentes des Français
- ✓ Relever les défis environnementaux, sociétaux, et économiques





« Alors que les transports publics et ferroviaires répondent à des enjeux et des exigences partagés par tous les Français, ils ne parviennent pas à faire venir les ressources nécessaires à leur fonctionnement et à leur développement ».

Marie-Ange Debon, présidente de l'UTP

« La crise sanitaire a fragilisé l'économie des transports publics et ferroviaires, pourtant ces deux secteurs d'activité sont une réponse à nos problématiques d'environnement, de qualité de vie, d'inclusion sociale et d'économie ».

Claude Faucher, délégué général de l'UTP



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

Table des matières

L'Observatoire de la mobilité	4
1. Fréquentation des transports publics : réalités et tendances	5
Combien de Français utilisent les transports publics, avec quels modes et pour quelle raison ?	5
2. Utilisation des transports publics : motifs, motivations et incitations	16
Motifs de déplacements et occupations dans les transports publics	16
Les conditions pour se déplacer plus souvent en transports publics	17
3. Sûreté : les actions et les moyens prioritaires selon les utilisateurs de transports publics	20
Sûreté : les constats et les chiffres	20
Sûreté : les moyens	22
Les attentes de l'UTP	25
4. Transports publics ou autosolisme	26
Les conséquences de l'autosolisme	26
Les raisons et les mesures qui favoriseraient le report modal	29
5. Développement des transports publics : les attentes	31
La nécessité de développer les transports publics	31
Le développement des transports publics : une nécessité	32
Développer les transports publics : quels moyens ?	34
Le manifeste de l'UTP	35

L'Observatoire de la mobilité

L'Observatoire de la mobilité de l'UTP a été lancé en 2014. Il interroge sur deux thèmes :

- 1 sujet récurrent sur les habitudes de déplacement des Français et des utilisateurs de transport public qui revient chaque année ;
- 1 sujet conjoncturel, en fonction de l'actualité.

Les années précédentes, l'Observatoire de la mobilité a notamment abordé la tarification, le financement, la gratuité, le MaaS et les nouvelles mobilités.

En 2020, l'Observatoire de la mobilité de l'UTP s'est concentré sur la crise sanitaire et ses impacts sur les transports publics (habitudes de déplacement avant la crise, pendant le confinement, et à la sortie du confinement, choix des modes de déplacement à l'avenir...).

Cette année, à cinq mois de l'élection présidentielle, l'IFOP a interrogé les Français et les voyageurs sur leurs habitudes de déplacement, leurs besoins et leurs attentes et leurs souhaits en matière de sûreté dans les transports publics. Il a aussi interrogé les automobilistes sur les actions qui les inciteraient à se reporter sur les transports publics.

Au regard de ces résultats, l'UTP présente son manifeste adressé aux candidat(e)s à l'élection présidentielle de 2022 : « *Donnons enfin la priorité aux transports publics* ».

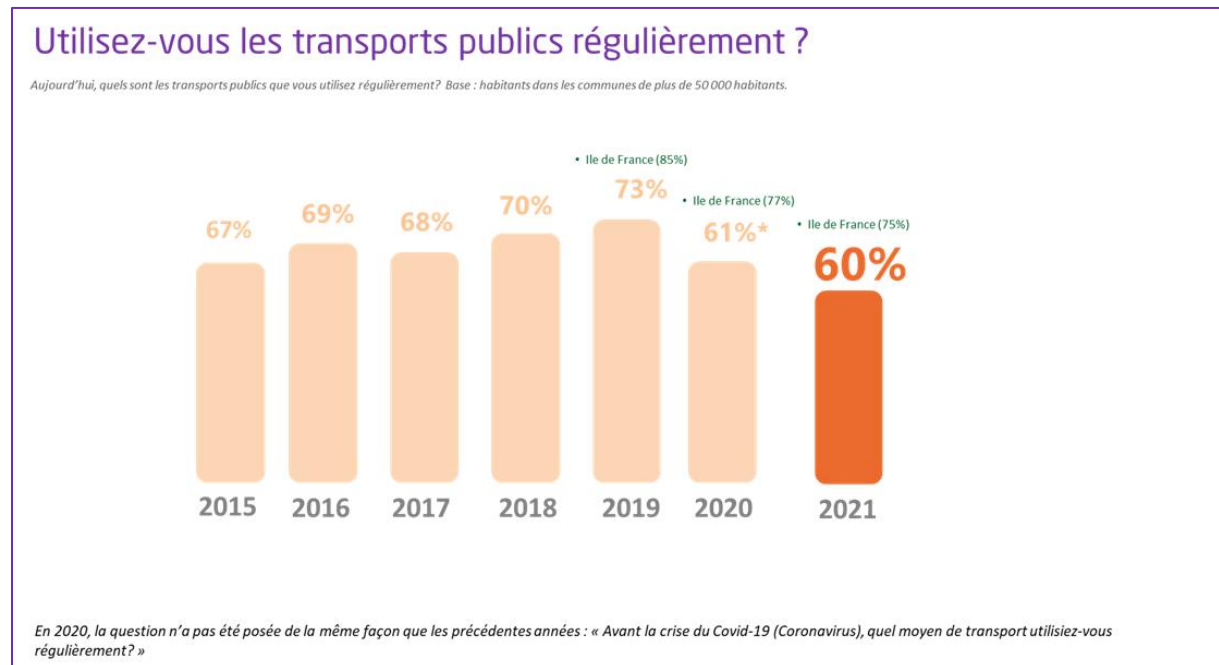
Le sondage a été réalisé par l'IFOP en septembre dernier auprès d'un échantillon de 1 500 individus âgés de 18 ans et plus, vivant dans une agglomération de 50 000 habitants ou plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, catégorie d'agglomération, région, catégorie socio-professionnelle).

Note au lecteur

- Les infographies dont le titre et l'encadrement sont violets sont les résultats de l'Observatoire de la mobilité.
- Les infographies dont le titre et l'encadrement sont oranges sont des éléments qui complètent le propos.
- Les encadrés renvoient au Manifeste de l'UTP.

1. Fréquentation des transports publics : réalités et tendances

Combien de Français utilisent les transports publics, avec quels modes et pour quelle raison ?



Aujourd'hui, 60% des Français utilisent les transports publics pour se déplacer. Comparé à 2019, cette part a baissé en 2020 et en 2021 du fait de la crise sanitaire. De fait, la pandémie était encore très présente dans tous les esprits et les Français n'avaient pas encore repris leur vie quotidienne habituelle : travailler en présentiel, se déplacer, se divertir, faire du sport, ...

En outre, les résultats varient selon la taille de l'agglomération. Ainsi, la part des utilisateurs de transport public est beaucoup plus élevée en région parisienne (75%) ; elle l'est moins dans les agglomérations de 100 000 habitants ou plus en province (58%) et tombe à 34% dans les agglomérations de 50 000 à moins de 100 000 habitants. De fait, les utilisateurs de transports publics sont moins nombreux dans les agglomérations où la circulation en voiture est plus aisée, ce qui est le cas dans nombre de villes moyennes.

En dépit de tout fondement scientifique, certaines personnalités ont, par ailleurs, suggéré, dès le début de la crise sanitaire et notamment dans les médias, que les transports étaient des lieux à risque. Ces propos, de nature à dégrader l'image des transports publics, sont pourtant contredits par de nombreuses études (cf. pages 12 et 13).

Quel(s) mode(s) les utilisateurs de transports publics utilisent-ils?

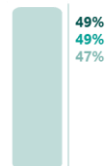
Aujourd'hui, quels sont les transports publics que vous utilisez régulièrement? Plusieurs réponses possibles.

69%



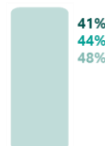
Bus

47%



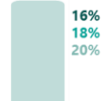
Métro

41%



Tramway

20%



Train

24%



RER

4%



Autres
(funiculaire,
téléphérique,
bateau navette)

En moyenne, les utilisateurs de transport public empruntent 2,1 modes de transport régulièrement. (2,2 en 2020, 2,1 en 2019, 2,1 en 2018)

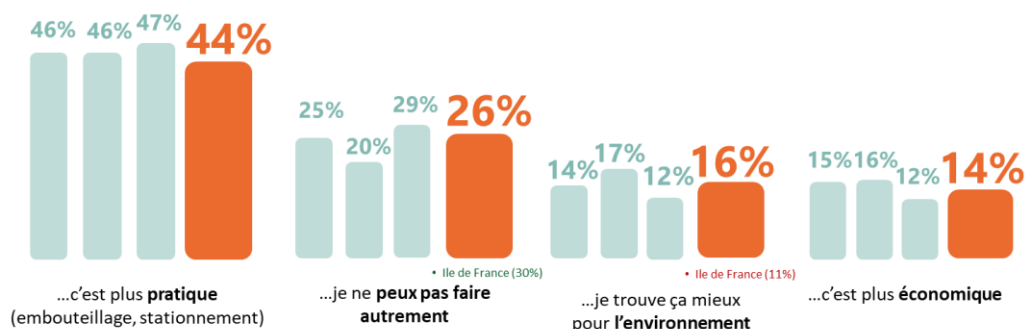
Rappel 2020*
Rappel 2019
Rappel 2018

*En 2020, la question n'a pas été posée de la même façon que les précédentes années : « Avant la crise du Covid-19 (Coronavirus), quel moyen de transport utilisiez-vous régulièrement? »

Les déplacements en bus, métro, tramway sont en baisse car les distances entre les arrêts sont courtes et les utilisateurs de transports publics peuvent se déplacer avec des modes actifs (marche, vélo, vélo à assistance électrique). Ces modes actifs peuvent moins bien se substituer aux déplacements en RER, dont les arrêts sont plus éloignés, ce qui peut expliquer la stabilité de l'usage du RER et l'augmentation des services publics ferroviaires.

Pour quelle raison les voyageurs se déplacent-ils en transport public?

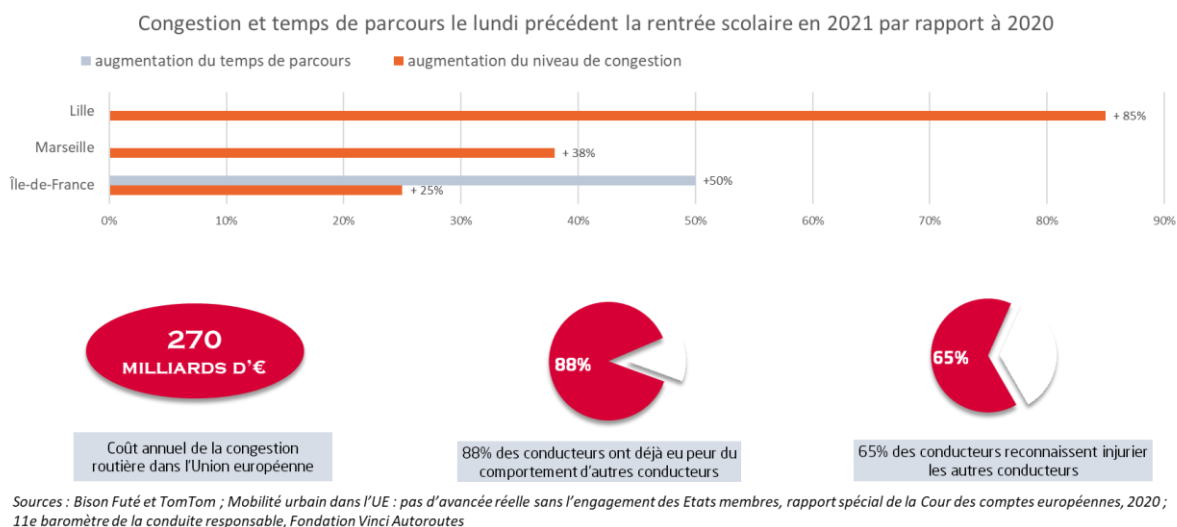
Parmi les propositions suivantes, quelle est celle qui vous correspond le plus?



La praticité : première raison d'utiliser les transports publics

La praticité reste la 1ère raison d'utilisation des transports publics ; ils évitent de perdre du temps du fait des embouteillages ou/et de la recherche d'une place de stationnement.

La congestion automobile



Quand on compare les lundis précédant la rentrée scolaire de 2021 par rapport à 2020, on constate que le niveau de congestion est reparti à la hausse : +25% en Île-de-France, +38% à Marseille et +85% à Lille⁽¹⁾. En Île-de-France, ce niveau de congestion signifie des temps de parcours 50% plus longs comparé à une circulation fluide⁽²⁾.

Dans son 11ème Baromètre de la conduite responsable, la fondation VINCI Autoroutes relève que 65% des automobilistes en France reconnaissent qu'il leur arrive d'injurier les autres conducteurs et 88% déclarent avoir déjà eu peur du comportement agressif des autres conducteurs.

Pour mémoire, la congestion routière représente des coûts sociaux et économiques faramineux : 270 milliards d'euros par an dans l'Union européenne⁽³⁾.

L'économie n'est pas un motif d'utilisation des transports publics

Seuls, 14% des voyageurs disent utiliser les transports publics parce que c'est plus économique. Ils ont bien conscience que le prix de leur service de transport n'est pas élevé.

De fait, le ticket coûte 1,27 euro et l'abonnement mensuel 30,87 euros en moyenne, dans le transport urbain de province. En outre, les utilisateurs constatent que les tarifs des transports urbains de province restent stables, quand ils ne sont pas baisse... Entre 2009 et 2019, le prix du ticket unitaire est passé de 1,26 euro à 1,27 euro (euro constants) et l'abonnement mensuel a baissé de 32,07 à 30,87 euros⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Bison Futé

⁽²⁾ TomTom

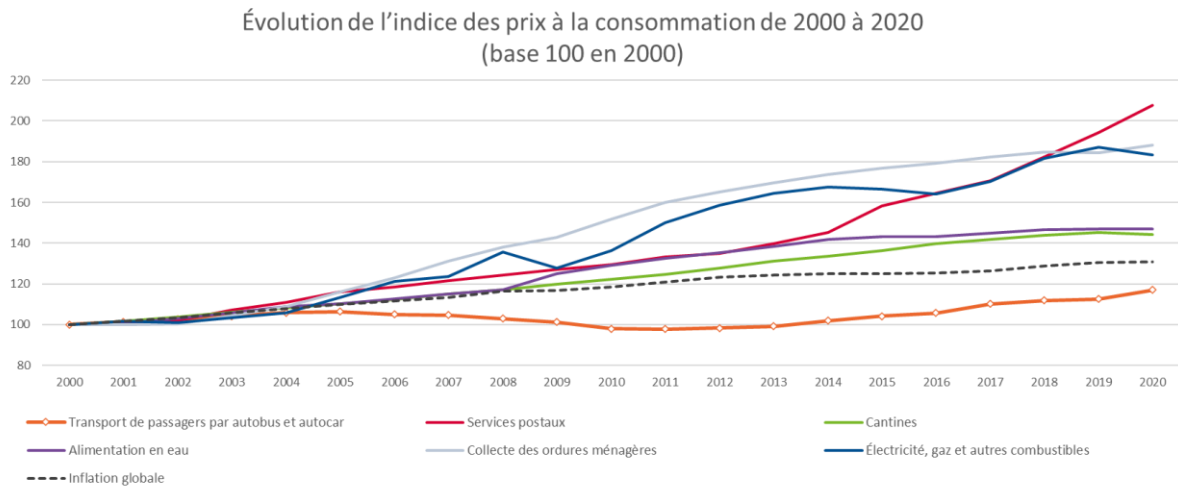
⁽³⁾ Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020

⁽⁴⁾ UTP, AETP

Comme le montre le graphique ci-dessous, le transport par autobus et autocar est le seul service public marchand, qui, au début des années 2000, est passé sous le niveau de l'inflation et qui le reste encore aujourd'hui.

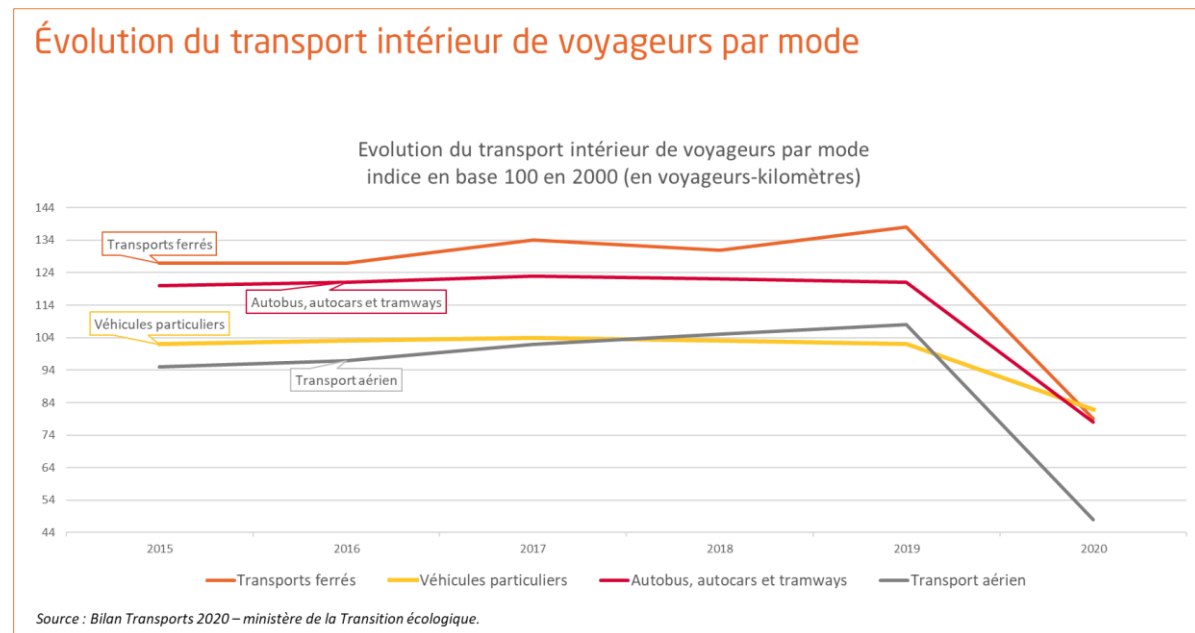
Pourtant, c'est un service de première nécessité, au même titre que la distribution de l'eau, la collecte des ordures ménagères, la distribution d'énergie, les cantines scolaires et universitaires...

Evolution de l'indice des prix à la consommation des services publics marchands

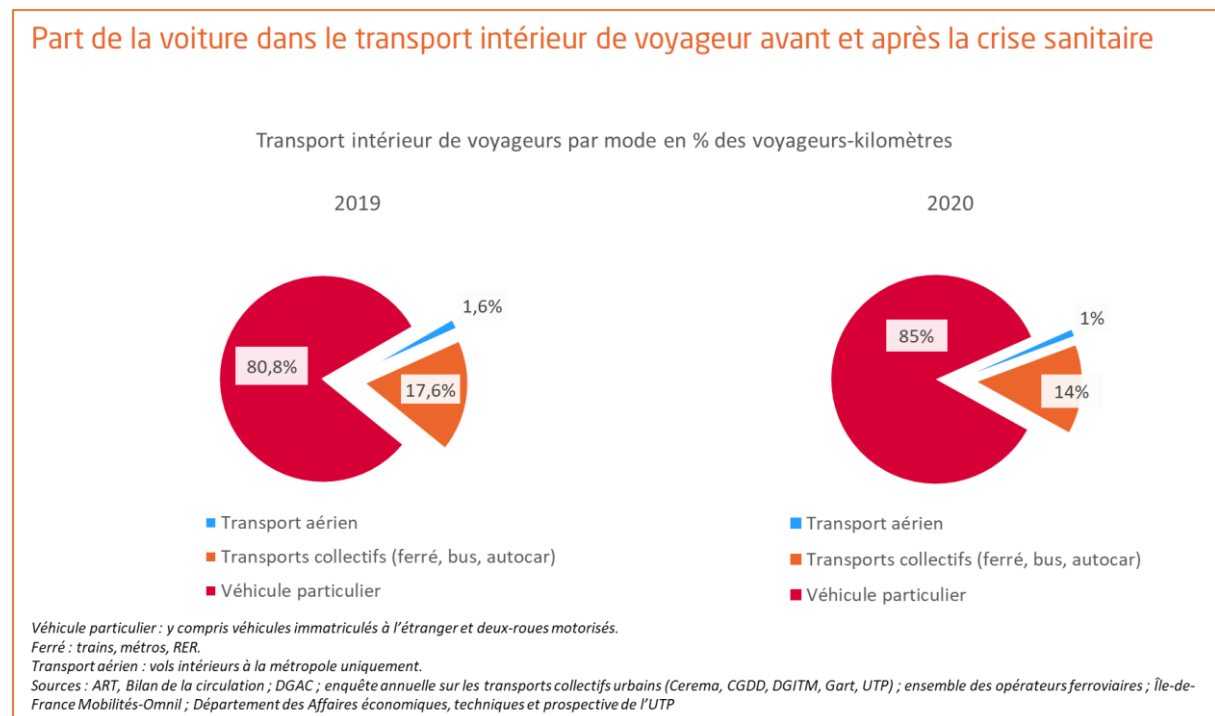


Source : UTP – département des Affaires économiques et techniques, prospective, d'après données INSEE

L'autosolisme, grand gagnant de la crise sanitaire



Les confinements et les restrictions de déplacement pendant la crise sanitaire se sont traduits par une baisse générale de la mobilité des Français : baisse de 24% pour les transports urbains et ferroviaires et baisse de 19% pour les véhicules particuliers.



La part modale des déplacements en véhicules particuliers, qui représentait 80,8% (en voyageurs-kilomètres) du transport intérieur de voyageurs en 2019⁽⁵⁾, a augmenté de 4,4 points en 2020 passant à 85% de la part du transport intérieur de voyageurs tandis que la part modale des déplacements en transports collectifs a diminué de 17,6% en 2019 à 14% en 2020.

En conclusion : l'autosolisme ressort comme le grand gagnant de la crise sanitaire.

⁽⁵⁾ Bilan annuel des transports en 2019, ministère des Transports

Les modes actifs : progression, mais part modale modeste

Concernant les modes actifs, ils ont nettement progressé du fait de la crise sanitaire. L'usage du vélo, par exemple, a augmenté de 27%⁽⁶⁾ (année 2020 hors période de confinement et même période en 2019). Pour autant, les modes actifs, notamment la marche et le vélo, sont surtout utilisés en cœur de métropole. Malgré leur progression, leur part modale reste modeste (cf. graphique ci-dessous).

La complémentarité des modes

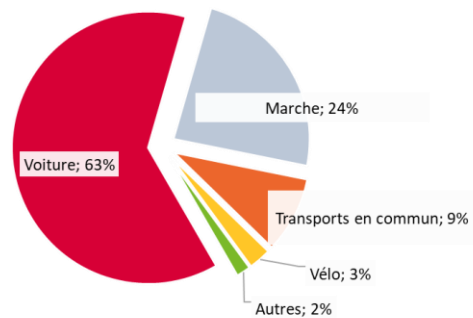
L'UTP est favorable la complémentarité des modes et il ne s'agit pas de dresser un mode contre un autre. Le transport public est complémentaire de tous les autres modes et vice versa, qu'il s'agisse des modes actifs, mais aussi de la voiture, dès lors qu'elle est partagée ou qu'il n'y a pas d'autres offres pour se déplacer.

On le voit sur le graphique ci-dessous : le vélo représente 3% des déplacements. Même en développant et en encourageant son utilisation, le vélo ne pourra pas absorber des flux massifs de voyageurs.

Chaque mode doit être positionné en fonction de sa pertinence économique, sociale et environnementale.

Répartition des modes de transports en 2019

Répartition, en pourcentage, du nombre de déplacements par mode
2019



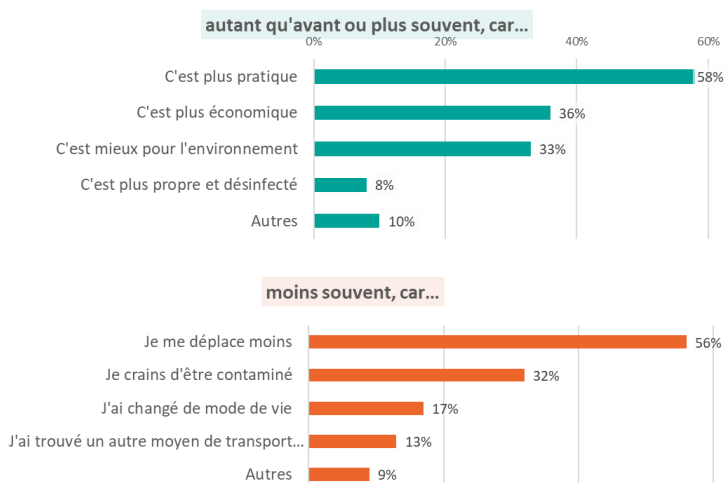
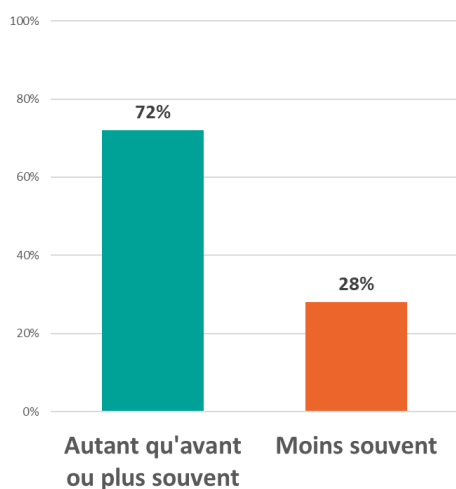
■ Voiture ■ Marche ■ Transports en commun ■ Vélo ■ Autre

Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets).

⁽⁶⁾ Bilan annuel des transports en 2020, Service des Données et des études statistiques, ministère de la Transition écologique

Aujourd'hui, vous prenez les transports publics...

Aujourd'hui, vous prenez les transports publics ? Une seule réponse possible.



Le télétravail : un développement à relativiser

56% des voyageurs utilisent moins souvent les transports publics tout simplement parce qu'ils se déplacent moins. Au moment du sondage, la crise sanitaire était encore d'actualité et les Français n'étaient pas prêts à se déplacer comme avant.

La fréquence des déplacements a sans doute aussi baissé du fait du télétravail. Avant la crise sanitaire, moins de 7% des actifs télétravaillaient ; pendant le premier confinement, ils étaient près de 40% (de 10% à 60% selon les secteurs), mais 60% ont dû se rendre sur leur lieu de travail⁽⁷⁾.

Une grande partie des emplois n'étant pas « télétravaillables », ce phénomène est à relativiser ; de fait, en septembre 2020, 80% des actifs travaillaient en présentiel et 20% en télétravail⁽⁸⁾.

Le télétravail signifie que les actifs vont moins utiliser les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail, mais sur des distances plus longues et les utiliseront davantage pour d'autres motifs, ce qui signifie autant, voire plus, de kilomètres à produire pour les opérateurs.

L'exode urbain : réalité ou fantasme ?

« Avec l'essor du télétravail, souhaitez-vous déménager de votre logement actuel ? »⁽⁹⁾ : à cette question, 23% des habitants des grandes agglomérations répondent « oui » et la moitié d'entre eux déclarent souhaiter aller vivre dans une ville moyenne.

Il a beaucoup été question d'exode urbain, mais aujourd'hui aucun chiffre n'atteste de ce phénomène.

S'il venait à être validé par les chiffres, cela serait une bonne nouvelle pour les transports publics. En effet, les urbains qui déménagent dans des villes de tailles plus modestes vont attendre une offre de transport identique à celle dont ils disposaient auparavant, ce qui signifie un développement de l'offre dans les villes concernées. Par ailleurs, il sera impossible de réduire l'offre dans les grandes métropoles au risque de nuire à la qualité de service.

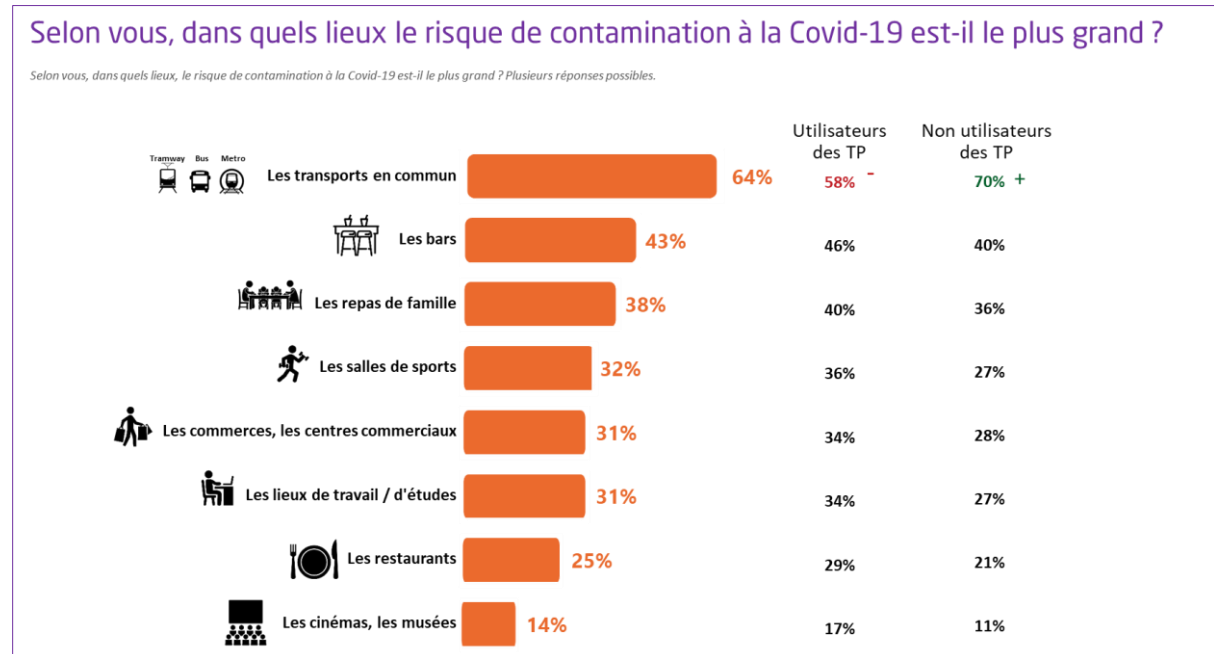
⁽⁷⁾ Enquête, Forum Vie Mobile, avril 2020

⁽⁸⁾ Mobilités et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ? France Stratégie, 10 septembre 2020

⁽⁹⁾ Sondage IFOP, juillet 2020

Lien entre fréquence d'usage et Covid-19

Comme en témoignent les résultats ci-dessous, les transports publics ont vu leur fréquentation baisser, notamment parce qu'il y avait une crainte d'être contaminé par la Covid-19.



Les Français, comme les utilisateurs de transport public, considèrent que le risque de contamination est moins grand dans les lieux qu'ils ont choisi de partager avec d'autres : les bars, les repas de famille, les salles de sport. Dans les transports publics, les « autres » ne sont pas choisis, ce qui augmente la perception du risque de contamination, surtout lorsque le voyageur ne peut pas faire autrement pour se déplacer.

La perception des utilisateurs et des non-utilisateurs de transport public

La différence de perception entre les non-utilisateurs et les utilisateurs est significative. La méfiance des non-utilisateurs est plus forte que celle des utilisateurs de transport public. Ces derniers font, en effet, confiance à leurs opérateurs : 85% déclarent avoir une confiance identique ou meilleure dans les réseaux de transports pour assurer leur sécurité sanitaire à l'avenir, notamment parce qu'ils ont été très réactifs (59%) pendant la crise et parce qu'ils sont exploités par des professionnels (32%) et pilotés par des collectivités locales (27%)⁽¹⁰⁾.

Les études témoignent

Depuis le début de la crise sanitaire, l'UTP tente de comprendre le rôle des transports publics dans la propagation du virus. L'organisation professionnelle a identifié plusieurs études scientifiques, parues dans le monde entier, qui s'interrogent sur la manière dont les transports participent, ou non, à une épidémie.

Santé Publique France

Dès le début de l'épidémie, Santé Publique France, recensait dans son point épidémiologique hebdomadaire, le nombre de clusters par « type de collectivités ». Les lieux identifiés comme à risque étaient notamment les milieux professionnels, les établissements sociaux d'hébergement et d'insertion, ou les établissements de santé. Les transports, quant à eux, n'ont jamais dépassé 1% des clusters recensés.

En 202, ce constat a été confirmé par de nombreuses études dans le monde entier, dans le transport urbain comme dans le transport ferroviaire, parmi les salariés comme parmi les voyageurs.

Etude ComCor – Institut Pasteur

En 2021, de nouvelles études ont été identifiées, et notamment l'étude dite « ComCor », conduite par l'Institut Pasteur, parue le 20 décembre 2020, mise à jour en mars 2021.

⁽¹⁰⁾ Observatoire de la mobilité 2020

L'étude ComCor permet de décrire les lieux et circonstances de contamination. Elle couvre la période du 1er octobre 2020 au 31 janvier 2021, inclut 77 208 participants avec infection aiguë par le SARS-CoV-2, hors personnels soignants. Les résultats ont été publiés dans la revue scientifique *Lancet Regional Health* le 7 juin 2021.

Cette étude met en lumière le rôle central des repas, des bureaux partagés et tous types de réunions physiques dans la transmission du virus. Avoir des enfants scolarisés, avoir pratiqué le covoiturage, ou avoir effectué un voyage à l'étranger sont également des facteurs à risque. Il ressort que les bars, restaurants et salles de sport sont des lieux considérés comme dangereux.

Dans la première publication du 20 décembre 2020, l'étude relève que « *prendre le bus ou le tramway* » est une « *activité qui entraîne une baisse du risque de contamination* ».

Cette première analyse est confirmée en mars 2021. Les résultats indiquent alors, d'une part, qu'« *il n'y a pas de sur-risque documenté dans les transports en commun, probablement parce que les gestes barrières peuvent y être respectés.* » et, d'autre part, que « *les transports en commun ne sont pas associés à un sur-risque d'infection* ».

D'autres études scientifiques, conduites par l'Université technologique de Berlin, l'Université de médecine de Vienne, de l'Université de New-York, la *Charité Research Organisation* (Berlin), et bien d'autres, indiquent que les transports ne sont pas des lieux privilégiés de contamination.

Tous les liens vers ces études sont indiqués sur le site www.utp.fr.

S'il peut paraître contre-intuitif, ce phénomène s'explique par plusieurs raisons.

- Le port du masque est plus respecté qu'ailleurs. Pendant la crise, 95% des usagers portaient le masque dans les transports, alors qu'ils étaient 86% dans l'ensemble des lieux publics⁽¹¹⁾
- La durée des contacts avec d'autres personnes est brève. Or on le sait : le risque d'infection dépend en partie de la durée de contact avec une personne contaminée.
- On observe également que dans les transports, les voyageurs sont silencieux, ou parlent plus doucement. Or, nous émettons 50 fois plus de gouttelettes respiratoires ou en aérosols en criant ou en chantant plutôt qu'en restant silencieux.⁽¹²⁾
- Les transports ne sont pas des espaces clos comme les autres : ils sont ventilés régulièrement. Toutes les 6 minutes dans un train de banlieue en moyenne, toutes les 2,5 minutes dans les TGV.
- Les opérateurs veillent particulièrement à la désinfection et au nettoyage des stations et des véhicules. Certains ont mis en place des distributeurs de gel hydroalcoolique aux points de passage.
- L'offre est maintenue : pendant la crise, l'offre de transport a été trois fois supérieure à la fréquentation.⁽¹³⁾
- Les moyens de paiement sont de plus en plus dématérialisés pour limiter les contacts (applications, paiement par SMS, etc.)
- La nécessité des gestes barrières est régulièrement rappelée dans les transports, plus que dans la rue (annonces vocales, affiches dans les véhicules et en stations, marquage au sol...)

⁽¹¹⁾ Fréquence de l'adoption systématique déclarée du port du masque en public, enquête CoviPrev, France métropolitaine, 23-25 novembre 2020, bulletin épidémiologique de Santé Publique France du 3 décembre 2020

⁽¹²⁾ Modélisation développée par l'équipe du Pr. José Luis Jimenez, University of Colorado

⁽¹³⁾ « Pendant les deux mois de confinement, nous avons enregistré moins de 10% de la fréquentation habituelle, alors qu'en France nous assurions environ 30 % de notre service. » [ITW de Thierry Mallet, président de l'UTP dans l'Usine Nouvelle](#)

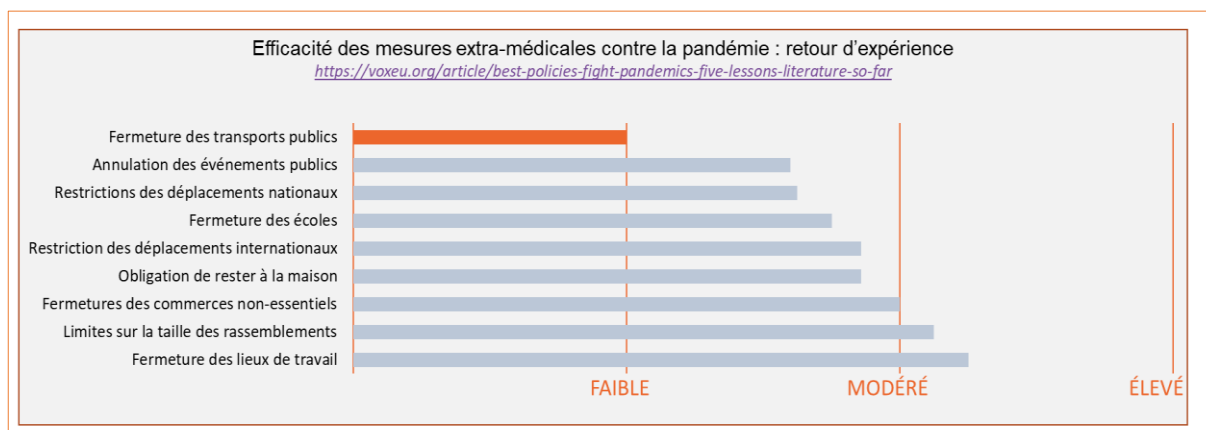
Liste des études indiquant que les transports ne sont pas des lieux de contamination privilégiés

Etude	Auteur	Pays	Date de public.
En France, les clusters dans les transports n'ont jamais dépassés les 1%	Santé Publique France	France	Du 21 mai au 13 novembre 2020
Le taux d'attaque du virus dans un train est de 0,32%	Chinese Academy of Science et Université de Southampton	GB / Chine	29 juillet 2020
Dans une entreprise ferroviaire, les agents de bord sont les moins contaminés	Charité Research Organisation – Deutsche Bahn	Allemagne	Juillet 2020
Dans un bus : 0% de risque de contamination jusqu'à 80 minutes	University of Colorado, Boulder	USA	11 août 2020
Le rail reste toujours bien plus sûr que la route malgré la Covid-19	RSSB	GB	20 août 2020
En Allemagne, le nombre de cas dans les transports est de 0,2%	Robert Koch Institut	Allemagne	21 août 2020
Aux USA, aucune corrélation entre les transports publics et la Covid-19	APTA	USA	Septembre 2020
Aucune trace de Covid-19 relevée dans les transports londoniens	Imperial College – Transport for London	GB	3 novembre 2020
Sur 121 villes, aucun lien entre les transports et les maladies respiratoires	New-York University et du Rudin Center for Transportation	USA	1 ^{er} décembre 2020 new
Prendre le bus ou le tramway est une activité faiblement risquée	Institut Pasteur (étude ComCor)	France	20 décembre 2020 – MàJ mars 2021 new
Le risque d'infection est bien plus élevé dans d'autres lieux clos que dans les transports publics	Université technique de Berlin (TU)	Allemagne	Février 2021 new
Le risque d'infection au Covid-19 n'est pas plus élevé dans les transports publics que dans les autres domaines de la vie publique.	Hans-Petter Hutter, Université de médecine de Vienne	Autriche	Mars 2021 new
Le risque d'infection est le même dans les transports publics et dans les transports privés	Charité Research Organisation	Allemagne	Mai 2021 new
Le risque d'infection COVID-19 dans le transport ferroviaire de voyageurs ainsi que dans le transport local et longue distance de voyageurs n'est pas significatif	Institut Fraunhofer de physique du bâtiment	Allemagne	Juin 2021 new
La fermeture des transports publics n'est pas une mesure efficace pour lutter contre la pandémie	Multiples	Multiples	10 août 2021 new

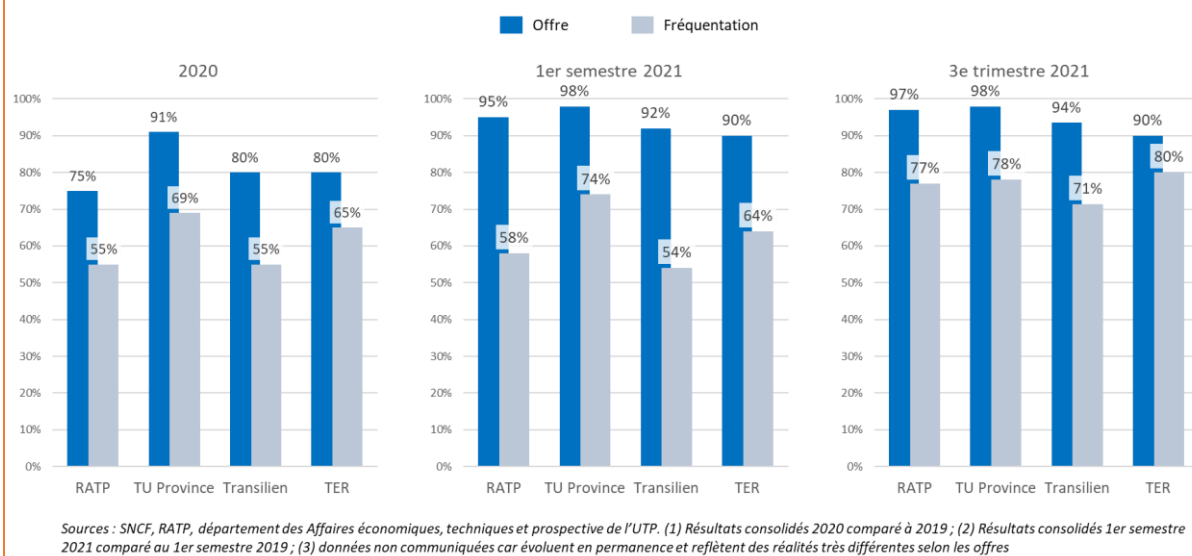
Les mesures les plus efficaces pour lutter contre la pandémie

Sur la base du retour d'expérience des mesures prises pendant le début de l'épidémie de Covid, 8 études scientifiques classent les mesures extra-médicales prises par différents pays selon leur impact sur son évolution : faible, modéré ou élevé.

Il apparaît que la fermeture des transports est une mesure considérée, à l'unanimité des ces études, comme faible pour vaincre l'épidémie.



L'offre et la fréquentation



Dans le transport public urbain de province, au 3ème trimestre 2021, la fréquentation approche 78% par rapport à 2019. Depuis le début de l'année 2021, la fréquentation augmente de plus de 4% chaque trimestre, ce qui laisse présager un retour au niveau de fréquentation d'avant crise début 2022.

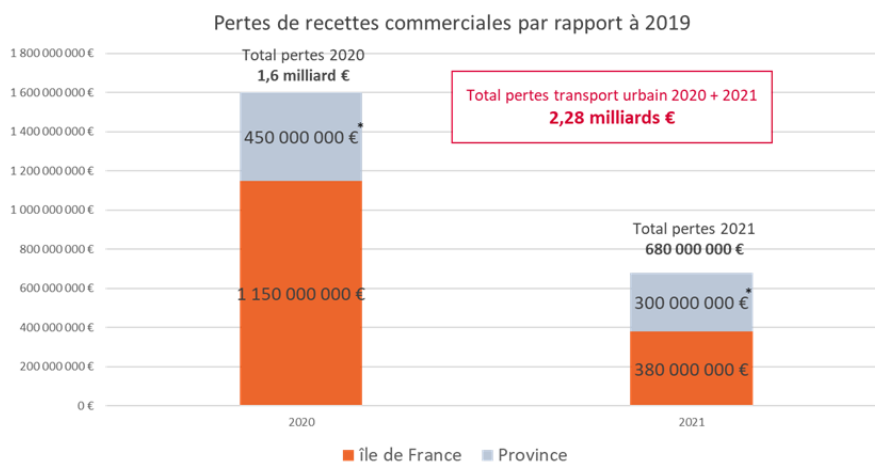
La crise sanitaire : des pertes de recettes tarifaires importantes

L'impact de la crise sanitaire sur les transports publics s'est révélé brutal parce qu'en 2019, le secteur était dans une phase dynamique avec une hausse de la fréquentation de 4% par rapport à 2018.

Cette tendance a été cassée : le nombre de voyageurs transportés a diminué de 30% en 2020 avec, en corollaire, une perte de recettes commerciales de près de 40%, de l'ordre de 1,6 milliard d'euros pour le transport urbain en province et en Ile-de-France.

La persistance de la crise en 2021 va se traduire par de nouvelles pertes de recettes commerciales, de l'ordre de 20% par rapport à 2019, soit 300 millions d'euros pour le transport urbain de province. En Ile-de-France, elles seraient de l'ordre de 380 millions d'euros. Pour l'Île-de-France et la province, on estime le total les pertes de recettes commerciales de 2020 et 2021 à 2,28 milliards d'euros.

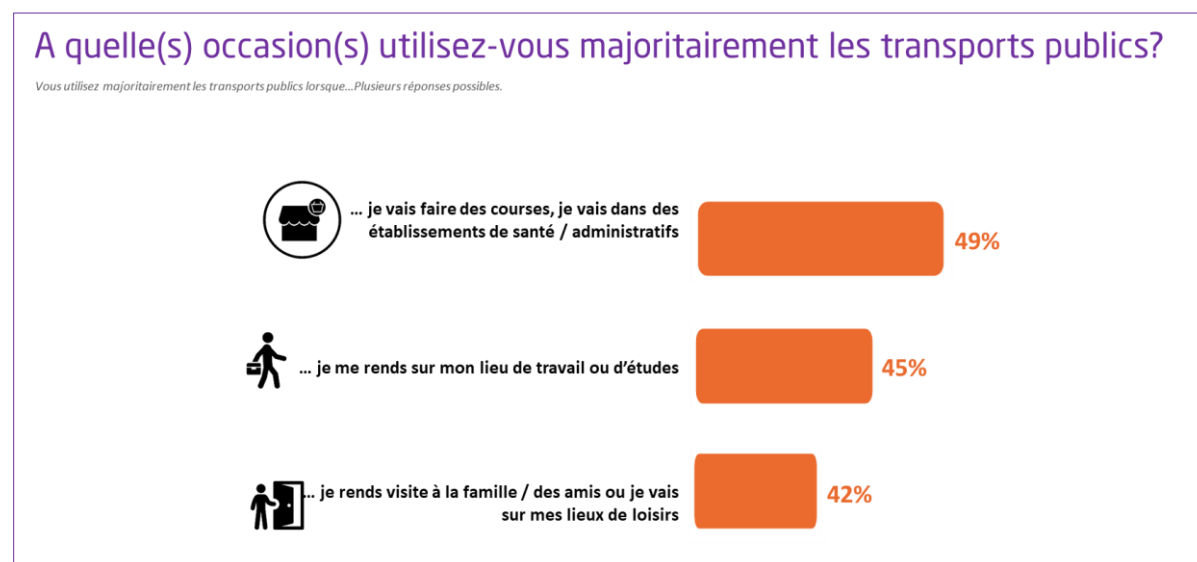
Pertes des recettes commerciales des transports publics



(*) Transport public urbain ; Sources : Flash Mob, département des Affaires économiques, techniques et prospective de l'UTP ; Île-de-France Mobilités

2. Utilisation des transports publics : motifs, motivations et incitations

Motifs de déplacements et occupations dans les transports publics



Le transport public pour vitaliser les centres-villes

Comme le montre le graphique ci-dessus, les occasions de se déplacer en transport public sont multiples et ne se résument pas aux seuls déplacements domicile-travail/études. Le transport public est d'abord utilisé pour faire des achats ou se rendre dans des établissements de santé ou administratifs (49% des voyageurs).

Cela montre que le transport public est un allié précieux pour le commerce de centre-ville et le meilleur atout pour animer, voire revitaliser le centre des villes. Pas besoin de subir la congestion, inutile de perdre du temps à chercher un stationnement. Une fois arrivé à destination, l'utilisateur de transport public peut marcher, flâner et profiter de la qualité de vie d'une ville apaisée. Du reste, 56% des Français souhaitent trouver en priorité des transports publics dans leur centre-ville⁽¹⁴⁾.

Le transport public pour préserver le pouvoir d'achat

Si 45% des voyageurs se rendent sur leur lieu de travail ou d'études en transport public, c'est parce que cela leur permet de préserver leur pouvoir d'achat. Pour mémoire, les employeurs, privés et publics, contribuent pour une partie (au moins 50%) aux abonnements en transport public de leurs salariés.

Par ailleurs, le pouvoir d'achat est le thème qui comptera le plus dans le choix du candidat à l'élection présidentielle (pour 45% des Français) devant la sécurité (pour 30% des Français) et la santé (pour 26% des Français)⁽¹⁵⁾. Selon ce sondage, 57% des Français ont le sentiment que leur pouvoir d'achat a baissé depuis 2017; une part qui atteint 74% chez les Français ayant des difficultés à boucler les fins de mois.

Le transport public pour voyager en toute sérénité

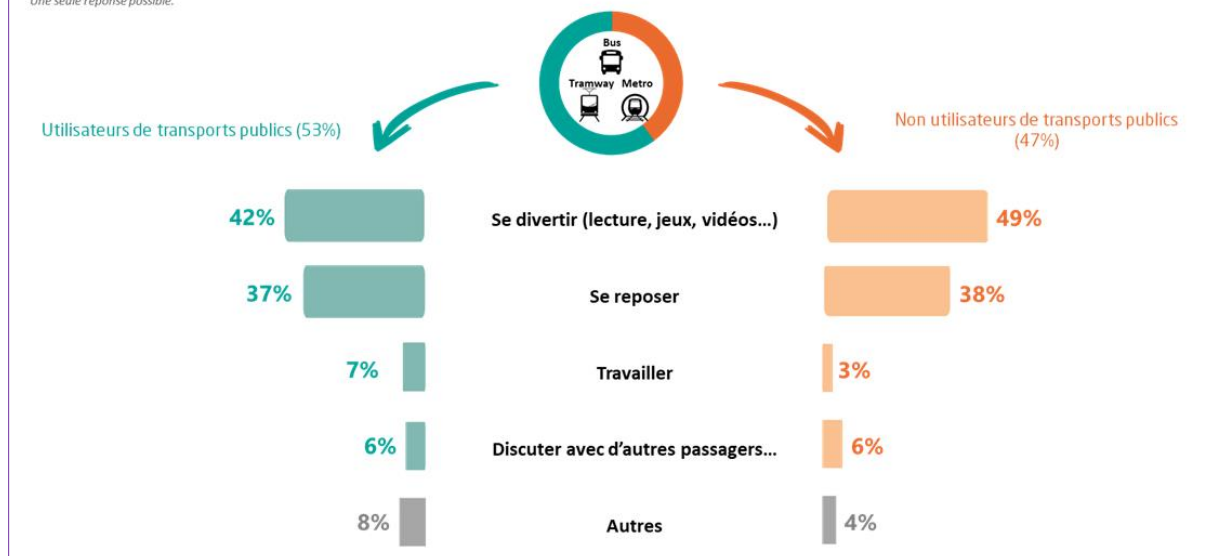
42% des voyageurs se déplacent en transport public pour rendre visite à des amis, de la famille ou aller pratiquer leurs loisirs. Les voyageurs apprécient la sérénité et la sécurité apportées par les transports publics (pas d'obligation à être concentré et attentif à l'instar de la conduite automobile, pas de risque d'accidents de la route).

⁽¹⁴⁾ Baromètre du centre-ville et des commerces, Centre-ville en mouvement, 3 novembre 2021

⁽¹⁵⁾ Sondage d'ELABE, octobre 2021

Quelles sont, ou quelles seraient vos occupations dans les transports publics?

Que faites-vous principalement dans les transports publics pendant vos trajets ? Base : Utilisateurs de transports publics
 Que feriez-vous principalement pendant vos trajets si vous preniez les transports publics ? Base : Non utilisateurs de transports publics
 Une seule réponse possible.



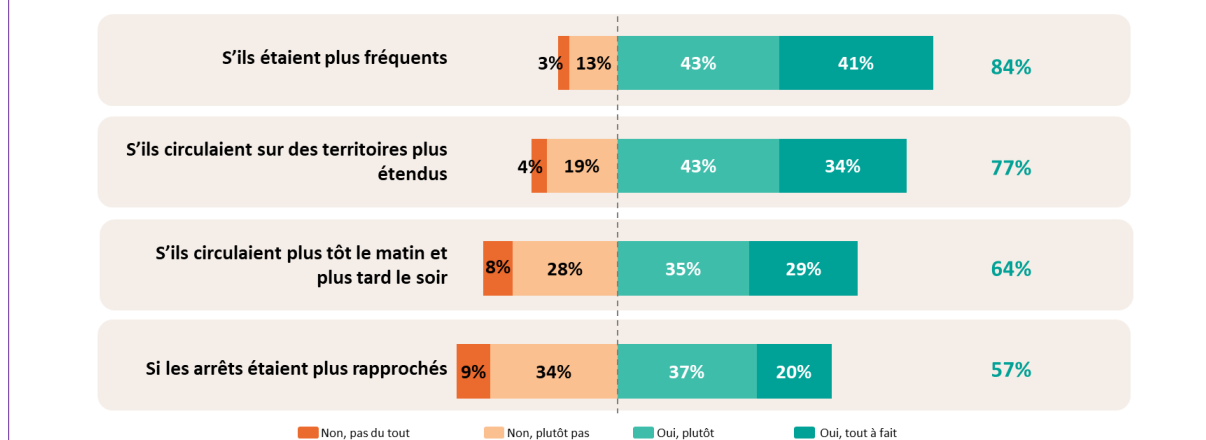
Les deux occupations principales des voyageurs pendant leurs trajets : ils se divertissent ou se reposent, ce qui signifie qu'ils ont du temps pour eux et peuvent, pendant leurs trajets, « déconnecter ».

Les non-utilisateurs disent, eux aussi, que le divertissement et le repos seraient leurs deux principales occupations s'ils utilisaient les transports publics. Ce temps n'est pas disponible au volant d'une voiture : la conduite automobile nécessite une attention permanente ; elle peut, par ailleurs, générer du stress et du temps perdu du fait de la congestion, de la recherche de place de stationnement ou encore du fait de l'agressivité des autres automobilistes (cf. p.7).

Les conditions pour se déplacer plus souvent en transports publics

Utiliser davantage les transports publics, sous quelles conditions ?

Utiliserez-vous davantage les transports publics ...
 Base : Utilisateurs de transports publics – 100%



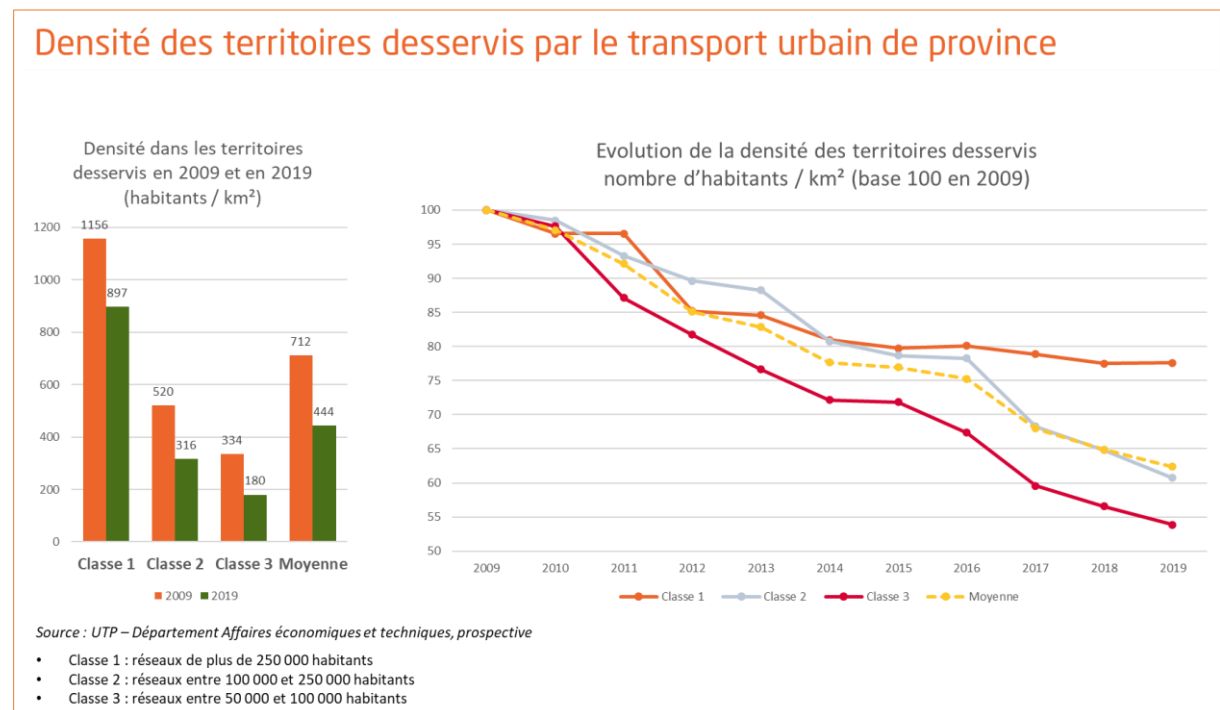
L'offre : 1^{er} facteur pour utiliser davantage les transports publics et favoriser le report modal

L'amélioration de l'offre et de la qualité de service (moins d'affluence et une plus grande agilité : plus de fréquence, d'amplitude horaire, de territoires desservis) est le premier facteur qui inciterait les voyageurs à utiliser davantage les transports publics, cité par 84% des voyageurs. Ce résultat est une bonne nouvelle pour le secteur car il signifie qu'il faut augmenter l'offre de transports publics.

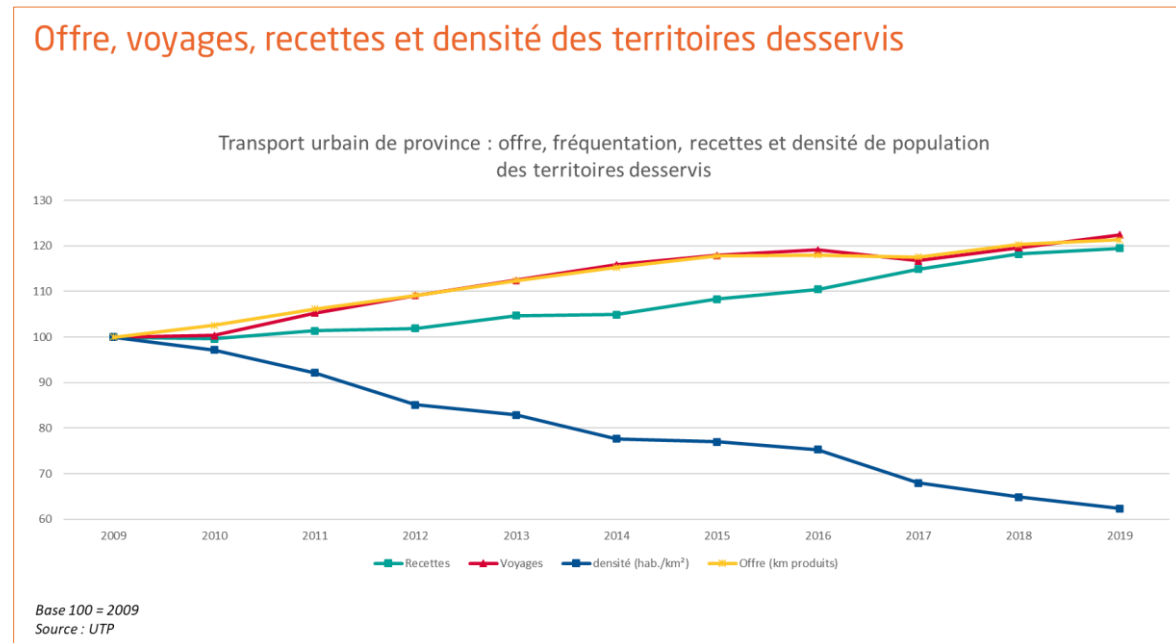
Le transport urbain va de plus en plus loin dans les territoires de moins en moins denses en population

Les graphiques ci-dessous montrent que les transports urbains de province vont de plus en plus loin dans les territoires, et ce, quelle que soit la taille de l'agglomération. Entre 2009 et 2019, la densité des territoires desservis est ainsi passée de 712 à 444 habitants/km² en moyenne.

Le transport urbain ne peut pas desservir des territoires trop diffus ; pour cette raison, l'UTP préconise, dans son manifeste aux candidat(e)s à l'élection présidentielle, d'augmenter le nombre de parking relais près des réseaux de transports collectifs pour permettre aux Français qui habitent dans les zones les moins denses de garer leurs véhicules particuliers et d'utiliser les transports publics pour la suite de leur trajet.

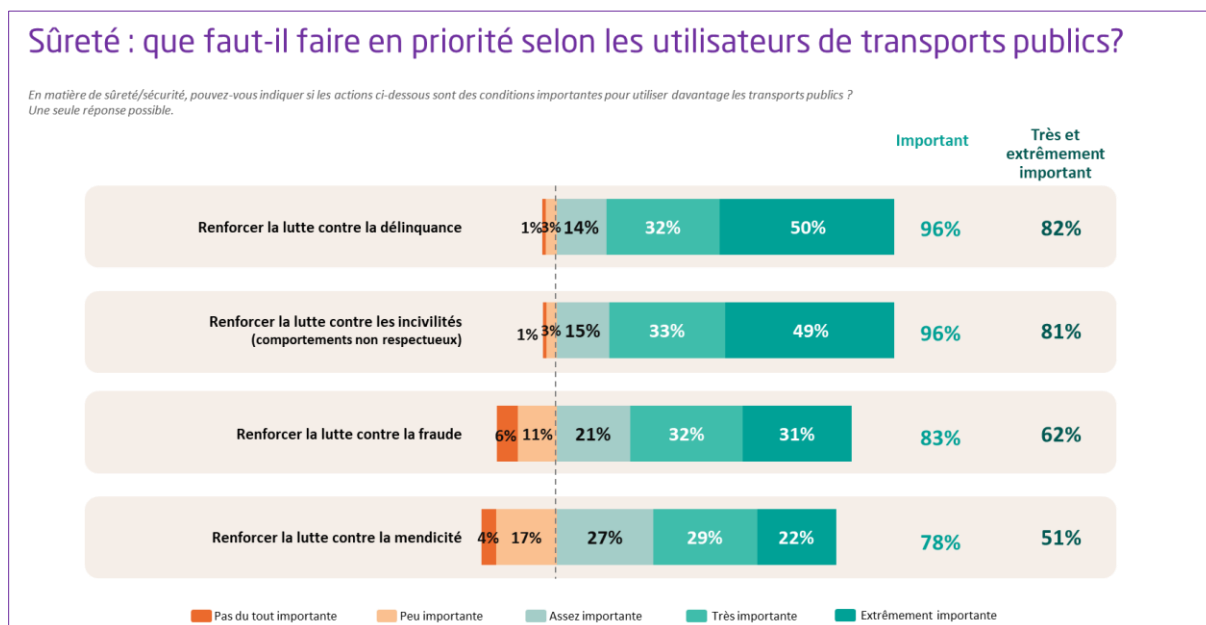


Le graphique ci-dessous permet de dresser deux constats. D'une part, les recettes sur dix ans n'augmentent pas autant que la fréquentation (nombre de voyages), ce qui fragilise l'équilibre du modèle économique du transport urbain de province. D'autre part, quand l'offre évolue positivement, les voyageurs sont là et la fréquentation augmente, ce qui montre bien que, pour développer le report modal vers les transports publics urbains de province, l'offre doit être développée en quantité comme en qualité.



3. Sûreté : les actions et les moyens prioritaires selon les utilisateurs de transports publics

Sûreté : les constats et les chiffres



La délinquance

En valeur absolue, les faits de délinquance dans les transports publics ont diminué, mais pas autant que la fréquentation.

Comme les commerces, bars et restaurant, établissements administratifs sont restés fermés pendant les périodes de confinements et de restrictions des déplacements, les transports publics sont devenus les rares lieux ouverts et fréquentés.

De fait, la délinquance, qui s'opérait dans tous les lieux accueillant du public et envers les touristes, s'est déportée dans les transports collectifs.

En 2020, le nombre d'agressions de voyageurs a évolué de 0,3 point (passant de 1,1 agression de voyageurs/million de voyages en 2019 à 1,4 agression de voyageurs/million de voyages en 2020). Le port et surtout le non-port du masque sont à l'origine d'un certain nombre de tensions entre voyageurs.

Le non-port du masque incarne une nouvelle forme de rébellion, une nouvelle forme d'agressivité vis-à-vis des utilisateurs des transports.

Selon l'Institut Paris-Région⁽¹⁶⁾, 4 Franciliens sur 10 redoutent d'être agressés dans les transports en commun. La crainte est plus forte en dehors du trajet domicile-travail et plus de 50% des femmes déclarent craindre une agression.

Pourtant, les transports collectifs n'enregistrent que 6% des faits de délinquance en France et sont des lieux où la sûreté est de qualité⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Victimation en sentiment d'insécurité en Ile-de-France, Institut Paris Région, décembre 2019

⁽¹⁷⁾ Observatoire de délinquance dans les transports, DGITM

La fraude

Il est indispensable de réduire la fraude, facteur d'aggravation du sentiment d'insécurité, qui peut aussi faire croître le refus du consentement à payer de la part des non-fraudeurs.

Selon les réseaux, le taux de fraude oscille entre 5 et 25%. Dans le transport urbain de province, ce taux dépasserait 15%. En fait, la fraude varie considérablement d'un réseau à l'autre car elle dépend de la situation géographique du réseau et des aménagements et des moyens mis en œuvre.

La fraude représente un manque à gagner pour les transports publics urbain et ferroviaire de l'ordre de 600 millions d'euros par an, ce qui représente 2 390 bus... soit les flottes des réseaux de Lyon, Marseille, Toulouse, Lille et Bordeaux.

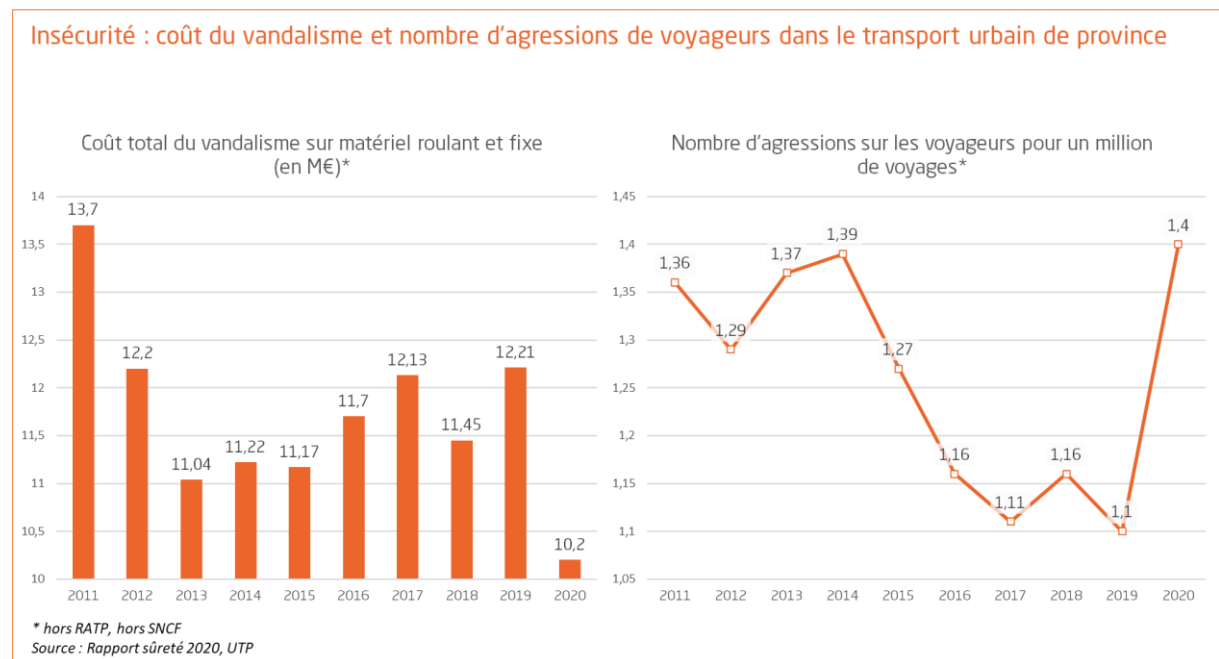
A ce manque à gagner, s'ajoutent les importants moyens humains et matériels mis en place dans les réseaux pour lutter contre la fraude, ils s'élèvent à 195 millions d'euros par an pour les réseaux urbains de province.

Les adresses des contrevenants

Aujourd'hui, entre 15% et 50% des procès verbaux ne parviennent pas à leurs destinataires car leur adresse est erronée. Dans ce cas, non seulement l'amende n'est pas payée, mais elle coûte de l'argent à l'opérateur (contrôle, établissement du PV, relances, ...) et incite le fraudeur à récidiver.

Pour rappel, le Conseil d'Etat n'a pas validé le projet de décret pris en application de l'article 18 de la loi Savary de 2016 autorisant la mise en place effective de VACS, plateforme de fiabilisation des adresses des contrevenants qui aurait permis de renforcer la lutte contre la fraude et la récidive en vérifiant aux adresses des contrevenants. L'UTP met à disposition de l'ANTAI toute la documentation élaborée dans le cadre du projet ainsi que le code source pour que l'ANTAI puisse mener une étude de faisabilité quant à la reprise de la plateforme VACS créée par l'UTP.

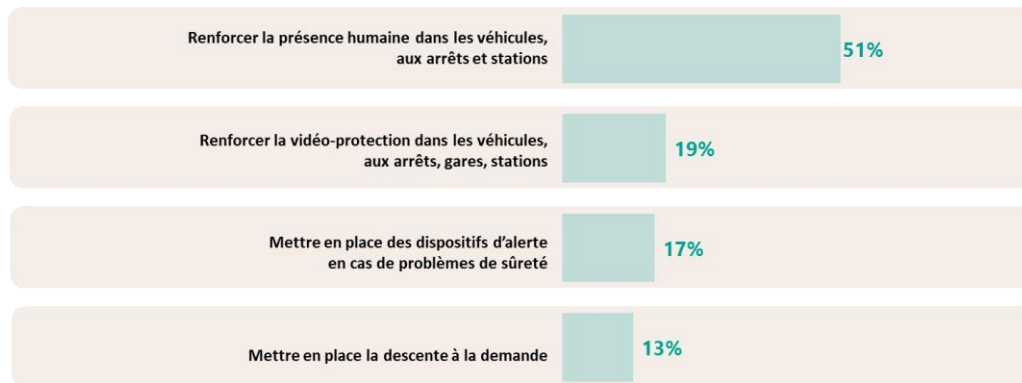
Sûreté : les chiffres



Sûreté : les moyens

Sûreté : les moyens les plus efficaces selon les utilisateurs de transports publics

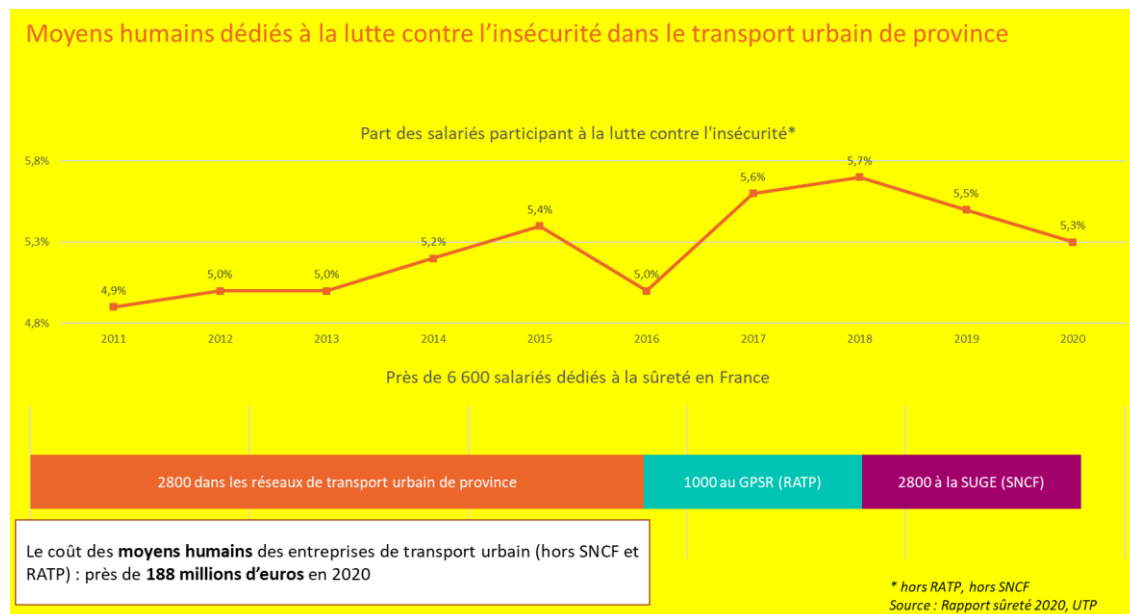
Pour améliorer la sûreté/sécurité, quel serait le moyen le plus efficace pour y parvenir ? Une seule réponse possible.



Pour les voyageurs, l'amélioration de la sûreté passe d'abord par le renforcement de la présence humaine.

Les moyens humains dédiés à la sûreté

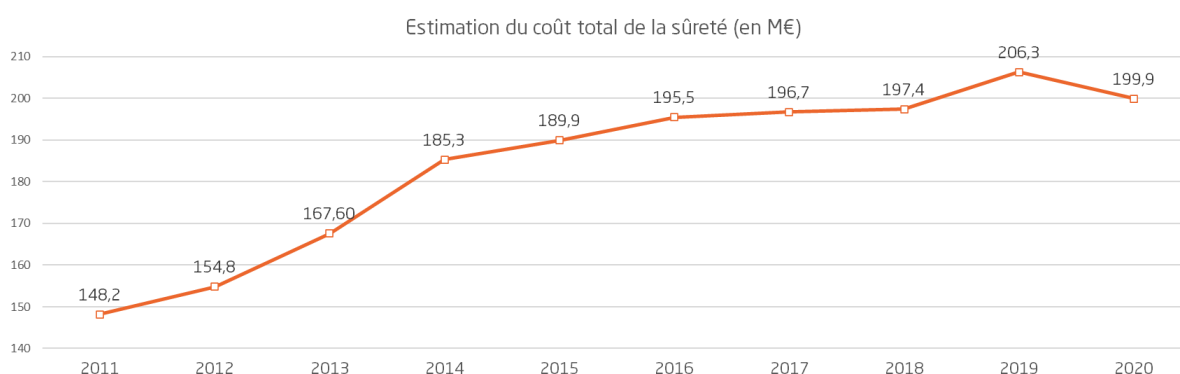
Aujourd'hui, près de 6 600 salariés sont dédiés à la sûreté en France : 2 800 dans les réseaux de transport urbain en province, 1 000 agents du GPSR (RATP) et environ 2 800 agents de la SUGE.



L'investissement dans la sûreté

Dans le transport public urbain en province, les moyens mis en œuvre pour lutter contre l'insécurité s'élèvent à 200 millions d'euros en 2020 et à 1,84 milliard d'euros sur les 10 dernières années.

Moyens financiers consacrés à la sûreté dans le transport urbain de province



Dans le transport public urbain en province, les moyens humains et matériels mis en œuvre pour lutter contre l'insécurité s'élèvent à **200 millions d'euros*** en 2020 et à **1,84 milliard d'euros sur les 10 dernières années.**

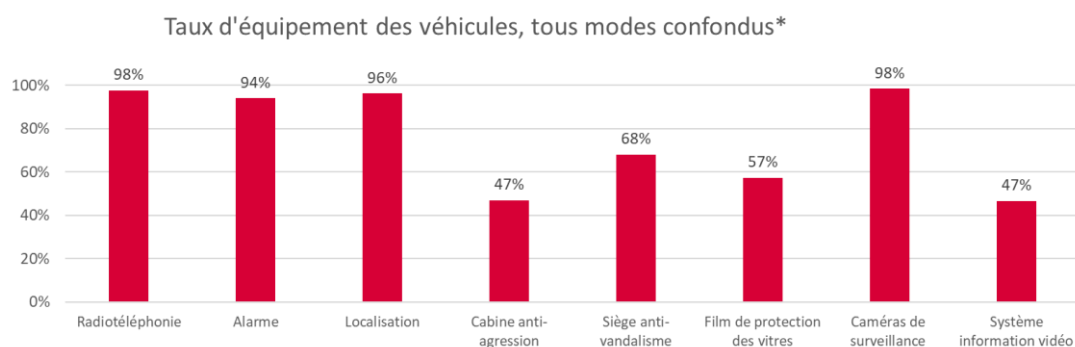
*moyen humains + matériels + divers

Source : Rapport sûreté 2020, département des Affaires sociales et Sûreté de l'UTP

Les outils dédiés à la sûreté

Outre la vidéoprotection, la radiotéléphonie, les alarmes et les systèmes de localisation, sont présents dans plus de 90% des véhicules⁽¹⁸⁾.

Les outils pour lutter contre l'insécurité dans le transport urbain de province

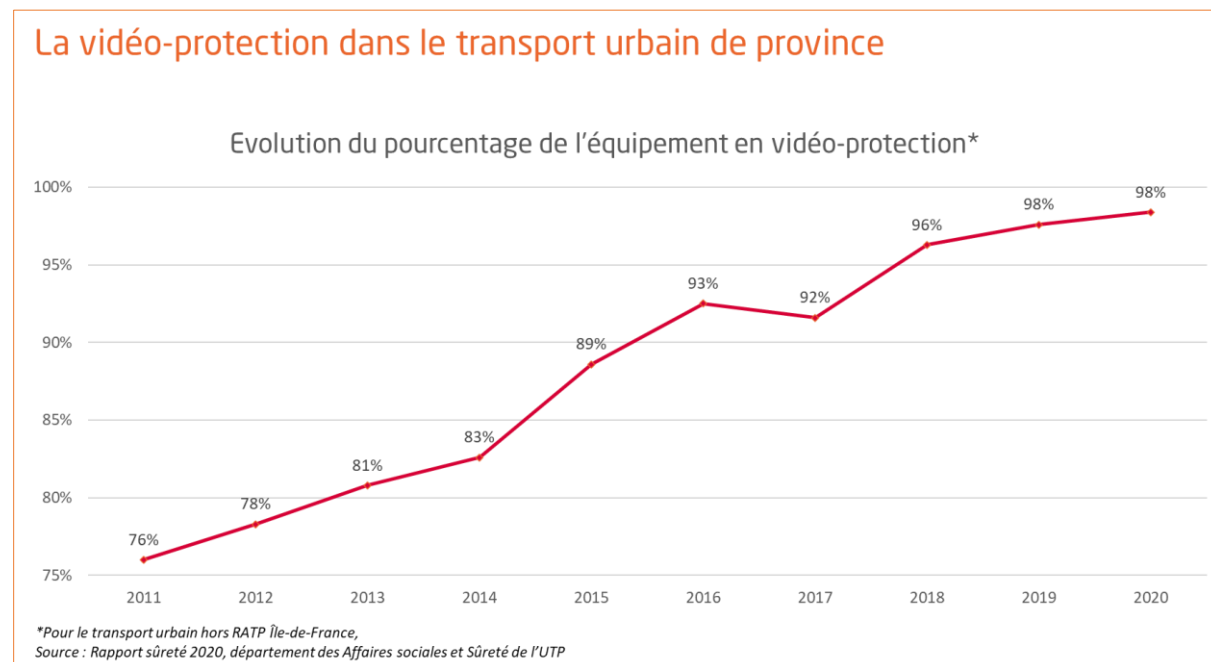


Le coût des investissements en **moyens matériels** des entreprises de transport urbain (hors RATP et SNCF) en 2020 : **plus de 8 millions d'euros.**

*Transport urbain hors RATP Île-de-France,
Source : Rapport sûreté 2020, UTP

⁽¹⁸⁾ Rapport Sûreté 2020, UTP

La vidéo-protection est aujourd’hui installée dans la quasi-totalité des réseaux de transport public.



La coopération avec les acteurs locaux et institutionnels

Pour lutter contre l’insécurité, les opérateurs de transport public travaillent de plus en plus en étroite collaboration avec l’ensemble des acteurs concernés par cette problématique.

Ce travail en commun se mène via les Contrats locaux de sécurité (CLS) qui regroupent principalement les représentants de l’Etat (préfet, police nationale, gendarmerie, justice, éducation nationale, etc.), les collectivités territoriales (maires et conseils généraux), et différents acteurs concernés (sociétés de transport public, caisses d’assurance-maladie, bailleurs sociaux, chambres de commerce et d’industrie, associations, etc.).

Ces contrats peuvent notamment prévoir des informations spécifiques à la sûreté dans les transports publics, des actions de sensibilisation des élèves, des saisies directes du service de police compétent, etc. Dans le transport public urbain de province, il existe aujourd’hui 232 Contrats locaux de sécurité et 26 sont en cours d’élaboration. Par ailleurs, près de la moitié des réseaux de transport urbain de province ont passé des conventions de coopération avec la Police Nationale, et/ou la Gendarmerie Nationale.

Ces partenariats, tout comme les CLS, permettent notamment d’assurer le continuum de sécurité.

La montée par la porte avant

La quasi-totalité des entreprises ont recours à ce dispositif. Malgré sa suspension dans certains réseaux durant la crise sanitaire, ce dispositif reste ancré dans les pratiques des entreprises. Il permet également de maîtriser davantage les entrées dans le véhicule et ce faisant, de diminuer le taux de fraude.

Les attentes de l'UTP

Les principales attentes de l'UTP en matière de sûreté

- La mise en œuvre effective de la vérification des adresses des contrevenants.
- L'extension du droit à mettre en place des caméras frontales aux transports ferroviaires guidés, en particulier les tramways.
- La création d'un délit de « transport surfing ».
- L'extension de l'usage de la force armée en cas de « légitime défense élargie » ou de « périphe meurtrier » pour les agents des services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR).
- La suppression de l'obligation de reclassement en cas d'avis défavorable des autorités chargées de la sécurité intérieure au maintien sur un poste considéré comme sensible au regard de la sécurité des voyageurs et du personnel.

Outre la mise en œuvre effective de la fiabilisation des adresses des contrevenants, l'UTP préconise plusieurs mesures pour lutter contre l'insécurité et améliorer la sûreté dans les transports urbains et ferroviaires :

- la création d'un délit de « transport surfing » ;
- l'extension de l'usage de la force armée en cas de « légitime défense élargie » ou de « périphe meurtrier » pour les agents des services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR) ;
- la suppression de l'obligation de reclassement en cas d'avis défavorable des autorités chargées de la sécurité intérieure considéré comme sensible au regard de la sécurité des voyageurs et du personnel.

L'UTP préconise également l'extension du droit à mettre des caméras frontales aux transports ferroviaires guidés, en particulier aux tramways.

Pour mémoire, la loi du 25 mai 2021 « pour une sécurité globale préservant les libertés » a réservé aux seuls opérateurs de transport public ferroviaire de voyageurs la possibilité d'expérimenter la captation, la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans les lieux ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées sur les matériels roulants.

Pourtant, dans le cadre d'autorisations préfectorales, certains tramways étaient déjà équipés, cela répondant à des objectifs de sûreté et de sécurité comme en témoignent de nombreux rapports du BEATT.

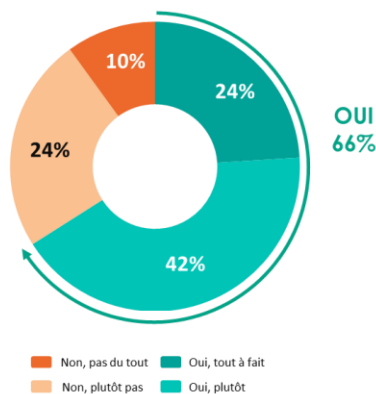
Les opérateurs de transport urbain ne sont plus autorisés à filmer, contrairement aux véhicules privés qui peuvent être équipés de caméras et pourront produire des preuves lorsque cela les arrangera en cas d'accident. Dans son manifeste aux candidat(e)s à la présidentielle, l'UTP préconise de renforcer la sécurité, la sûreté et la lutte contre la fraude dans les transports en permettant notamment l'usage des caméras intelligentes, dans le respect des libertés publiques.

4. Transports publics ou autosolisme

Les conséquences de l'autosolisme

Pensez-vous que l'autosolisme a des conséquences néfastes sur votre qualité de vie?

L'usage de la voiture avec une seule personne à son bord (autosolisme) est en nette progression. Pensez-vous que cette progression a des conséquences néfastes sur notre qualité de vie ?

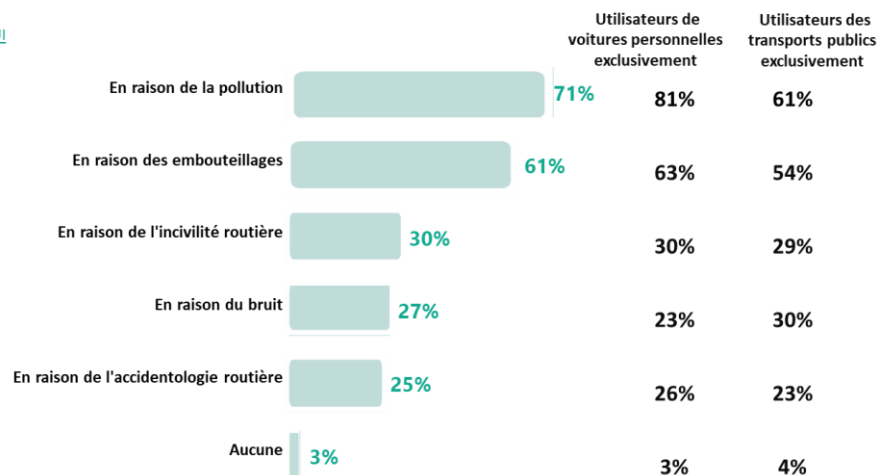


	Utilisateurs de voitures personnelles exclusivement	Utilisateurs des transports publics exclusivement
Oui	57%	78%
Oui tout à fait	17%	33%
Oui plutôt	41%	45%
Non	43%	22%
Non plutôt pas	27%	15%
Non pas du tout	15%	7%

Pour quelle(s) raison(s) estimez-vous que l'autosolisme pourrait nuire à la qualité de vie?

Pour quelle(s) raisons estimez-vous que la progression de l'autosolisme pourrait nuire à la qualité de vie ? Base : Estiment que l'autosolisme a des conséquences néfastes sur la qualité de vie. Plusieurs réponses possibles.

Rappel : 66% de OUI



Les deux graphiques ci-dessus montrent que les utilisateurs de transport public comme les automobilistes ont bien conscience des nuisances induites par l'autosolisme.

La pollution

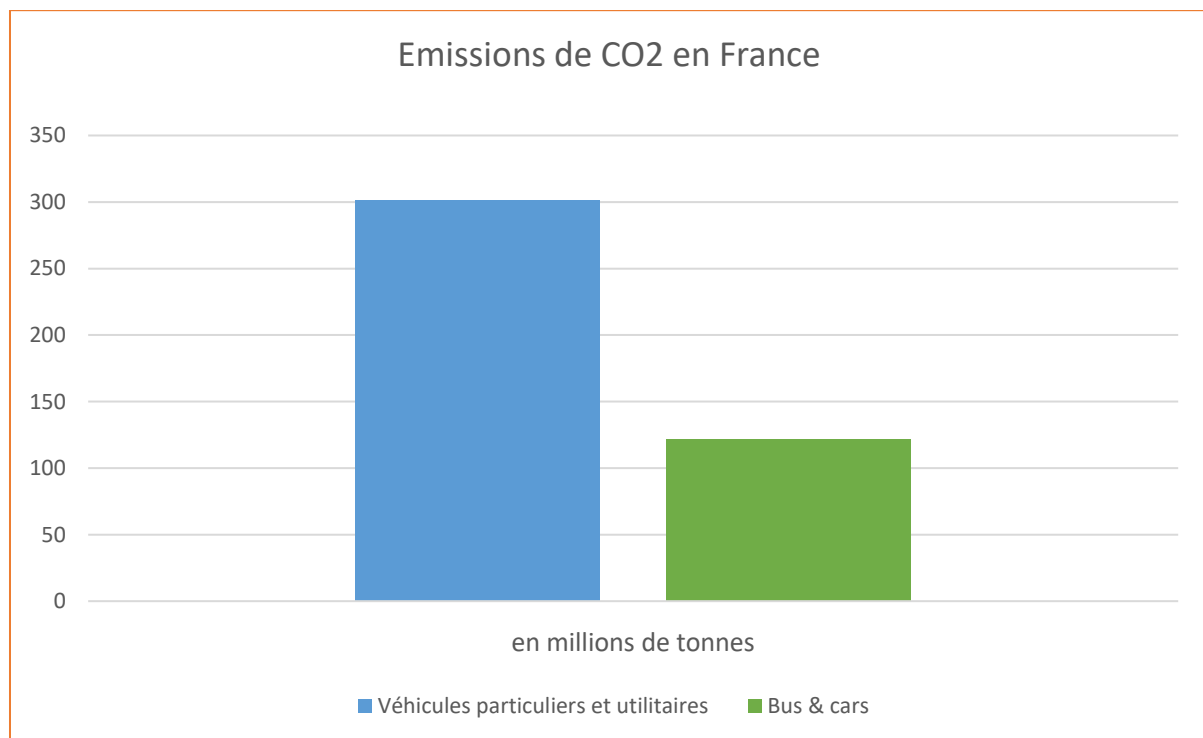
Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France, avec 31% des émissions en 2019⁽¹⁹⁾. Pour mémoire, la pollution a des conséquences sur la santé et provoque 48 000 morts par an en France⁽²⁰⁾.

Le changement climatique compte parmi les premières préoccupations des Français. Chacun a en tête la dernière mise en garde des experts du GIEC : sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris.

Pendant la crise sanitaire, la diminution de la circulation automobile a permis de réduire très nettement les émissions de gaz à effet de serre. Après une chute des émissions mondiales de gaz à effet de serre en 2020 (- 5,4%) du fait de la crise sanitaire, celles-ci sont en passe d'augmenter de 4,9% en 2021, une hausse proche du record historique de 2019⁽²¹⁾.

En favorisant les transports publics et ferroviaires, seuls modes capables d'assurer la mobilité des voyageurs et le transport de marchandises tout en préservant la planète, il est possible de renverser cette tendance.

Agir pour les transports publics et ferroviaires constitue un des leviers les plus efficaces et les moins coûteux pour lutter contre le changement climatique et la pollution locale et améliorer la qualité de vie en ville.



Source : CITEPA, Gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, Bilan des émissions en France, Juillet 2021

Comme le montre le graphique ci-dessus, les transports en commun émettent moins de gaz à effet de serre que les autres modes ; les bus et cars ne représentent que 29% de la totalité des émissions de CO² liées aux déplacements de personnes.

⁽¹⁹⁾ CITEPA, Rapport Secten, traitement SDES, 2021

⁽²⁰⁾ Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air, 2018

⁽²¹⁾ Global Carbon Project, étude publiée le 4 novembre 2021

Donner la priorité à une offre de mobilité respectueuse de la planète

Le député Damien Pichereau, vice-président de la commission Développement Durable de l'Assemblée nationale et rapporteur du programme « Infrastructures et services de transport » du projet de loi de finances 2022 a sollicité la contribution de l'UTP.

Dans sa contribution, l'UTP s'étonne que le bonus et la prime à la conversion (PAC) soient proportionnellement bien plus importants pour les véhicules privés que pour les bus électriques.

En 2021, l'Etat aide les particuliers à hauteur de 6 000 euros et de 5 000 euros en 2022 (sur un coût de 16 000 à 32 000 euros), soit une prise en charge pouvant aller jusqu'au tiers.

Le bonus écologique étendu aux bus début 2021 permet de prendre en charge 30 000 euros maximum sur un coût proche de 400 000 euros, soit une prise en charge de 7,5%.

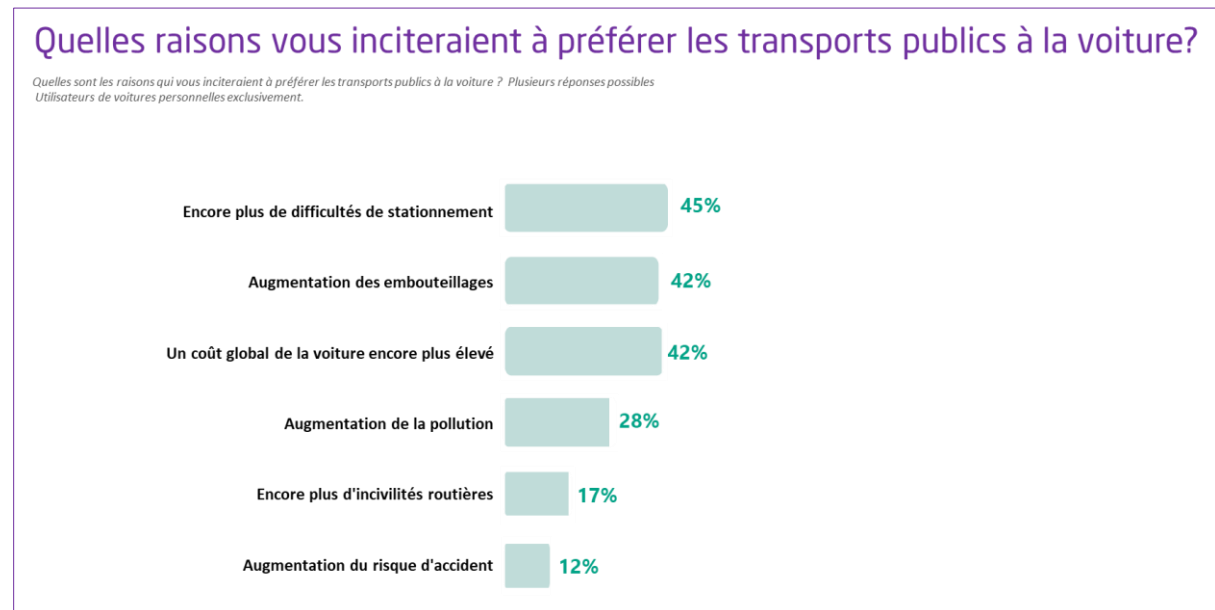
Parallèlement, le programme MoéBUS, qui permettait de prendre en charge jusqu'à 30% du coût d'achat d'autobus 100% électriques, s'achève en décembre prochain.

Le vote sur le Projet de lois de Finance 2022 a eu lieu le 16 novembre à l'Assemblée nationale et le texte est en cours d'examen au Sénat.

Dans son manifeste aux candidat(e)s à l'élection présidentielle de 2022, l'UTP demande de prioriser une offre de mobilité respectueuse de la planète. Pour ce faire, l'UTP propose plusieurs mesures et notamment :

- apporter un soutien financier aux projets de transfert modal du fret routier de marchandises vers des modes de transports alternatifs (ferroviaire et fluvial) au bénéfice des chargeurs et entreprises ferroviaires ou fluviales, notamment dans le cadre des certificats d'économie d'énergie ;
- soutenir financièrement les efforts de verdissement des flottes de transports publics et ferroviaires, notamment dans le cadre du budget de l'État ou de certificats d'économies d'énergie, tout en veillant à la mise en place d'un cadre réglementaire fiscal et normatif simple, clair et efficient adapté au caractère de long terme des investissements du transport public. L'objectif est d'accélérer la transition énergétique (aide à l'acquisition de véhicules propres électriques, à hydrogène, ou bio-GNV, et auetrofit, aide aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne et d'emprises foncières adaptées).

Les raisons et les mesures qui favoriseraient le report modal



Le stationnement

La difficulté de stationnement apparaît comme le 1er motif qui inciterait au report modal. Dans son manifeste aux candidat(e)s à l'élection présidentielle, l'UTP propose de donner aux Autorités organisatrices de la mobilité urbaine qui le souhaitent l'ensemble des compétences relatives à la mobilité notamment le stationnement, mais aussi la voirie, le pouvoir de police, etc.

Les embouteillages

La hausse de la congestion apparaît comme le 2^{ème} motif qui inciterait au report modal. Nous avons vu dans les pages précédentes que la congestion était revenue de plus belle : +25% en Ile-de-France, +38% à Marseille et +85% à Lille le lundi de la rentrée scolaire de 2021 comparé à celui de 2020.

En Ile-de-France, par exemple, ce niveau de congestion signifie des temps de parcours 50% plus longs comparés à une circulation fluide.

Le coût de la voiture

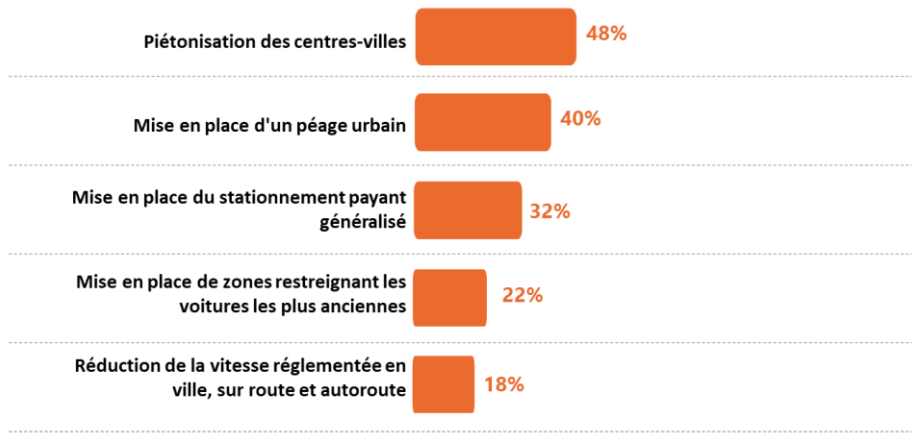
Le coût de la voiture est la 3^e raison qui inciterait au report modal vers les transports publics. La congestion et le prix de l'essence peuvent jouer en faveur du report modal de la voiture vers les modes urbains et ferroviaires.

Soutenir le report modal

Pour développer le report modal de la voiture vers les transports urbains et ferroviaires, il faut déployer les infrastructures et services : augmenter le nombre de parking relais et faire en sorte que les pôles d'échange multimodaux soient accessibles à tous les modes. Il faut également développer des sites propres pour chaque mode, ce qui permet notamment d'accroître la vitesse des autobus.

Quelle(s) mesure(s) (politiques publiques) vous inciteraient à préférer les transports publics à la voiture?

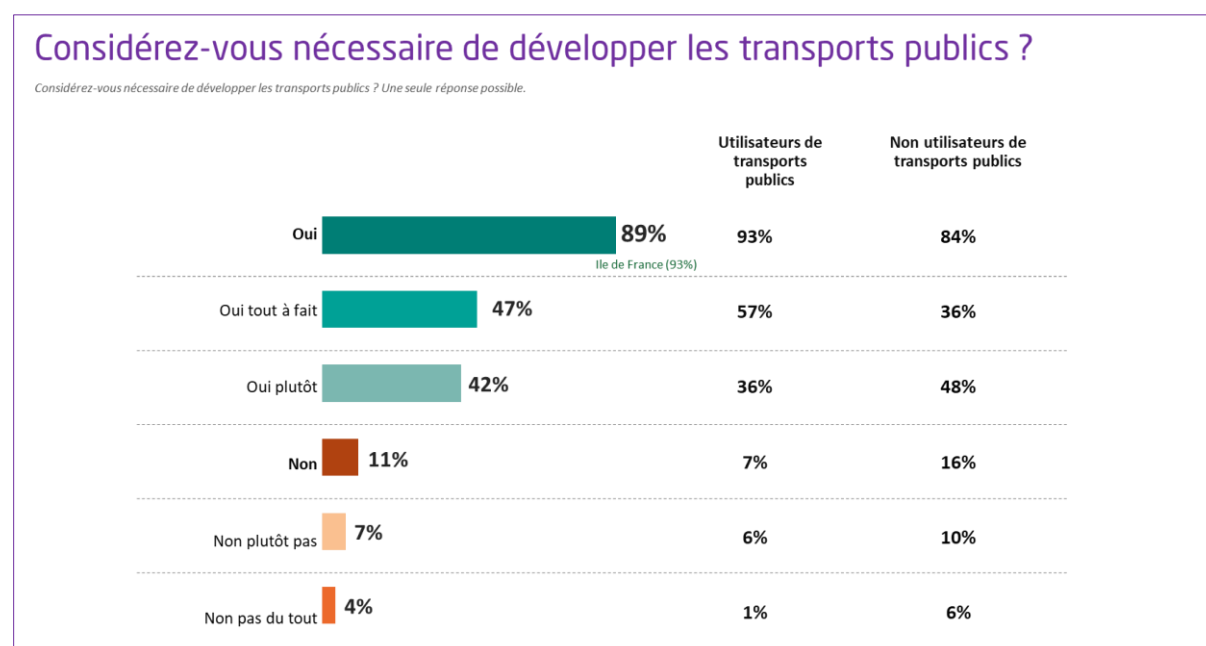
*Parmi les mesures suivantes, lesquelles vous inciteraient à préférer les transports publics à la voiture ? Plusieurs réponses possibles.
Utilisateurs de voitures personnelles exclusivement*



Force est de constater qu'un report modal accru de la voiture utilisée individuellement vers les transports publics dans les territoires qui sont desservis par les transports publics ne pourra pas se faire naturellement et que seules de nouvelles contraintes pourraient inciter à ce report modal.

5. Développement des transports publics : les attentes

La nécessité de développer les transports publics



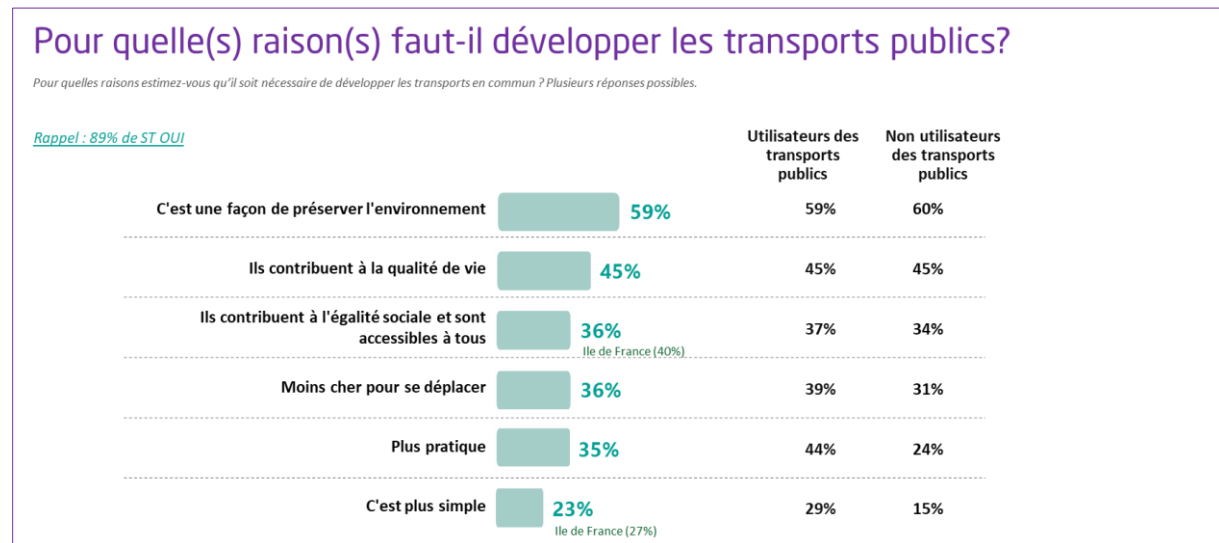
Le développement des transports publics apparaît comme une nécessité pour les utilisateurs comme pour les non-utilisateurs de transports publics.

L'UTP se félicite du 4ème appel à projets « Transports collectifs en site propre et pôles multimodaux » - dont la liste des 159 dossiers retenus (95 transports en site propre et 64 pôles d'échanges multimodaux) a été présentée en octobre dernier par le Gouvernement - et de l'augmentation de l'enveloppe de cet appel à projets de 450 à 950 millions d'euros.

Le dispositif joue un effet de levier financier incontestable et, de ce fait, il doit être amplifié, via un soutien pérenne de l'Etat aux projets de développement des infrastructures et des services de transport publics en passant d'une logique d'appel à projets à une logique d'accompagnement continu, avec une enveloppe de 2,5 milliards d'euros sur le prochain quinquennat.

L'objectif ? Doubler la part modale du transport public urbain en engageant l'État et les collectivités locales et en mobilisant les crédits européens.

Le développement des transports publics : une nécessité



Développer les transports publics pour préserver l'environnement

Pour les Français, utilisateurs comme non utilisateurs des transports publics, le développement des transports publics est nécessaire pour préserver l'environnement.

Pour rappel, les transports en commun émettent moins de gaz à effet de serre que les autres modes ; les bus et cars ne représentent que 29% de la totalité des émissions de CO² liées aux déplacements de personnes⁽²²⁾.

Les transports publics font partie de la solution pour préserver l'environnement et, à ce titre, il ne faut pas leur imposer des contraintes budgétaires telles qu'ils renonceraient à investir dans la transition énergétique en faisant vieillir les véhicules thermiques ou en coupant dans l'offre de service et la rendant ainsi moins attractive pour les utilisateurs.

Ces investissements sont extrêmement coûteux tant en acquisition de véhicules qu'en installation de stations d'avitaillement : sur tout le cycle de vie du véhicule, un bus standard électrique coûte deux fois plus cher qu'un bus Euro6.

Le rapport Duron préconise d'adapter, en lien avec l'Union Européenne, le calendrier des obligations de verdissement des flottes pour laisser le temps aux filières de production européennes de s'organiser.

Développer les transports publics pour la qualité de vie, l'égalité sociale et l'accès à tous

Pour les Français, utilisateurs comme non utilisateurs des transports publics, le développement des transports publics est nécessaire car ils contribuent à la qualité de vie et sont accessibles à tous.

Les transports publics et ferroviaires contribuent à un aménagement plus équilibré du territoire. Ils connectent les régions, relient les quartiers périphériques aux cœurs de villes et sont parfois le dernier des services publics présents sur certains territoires. Ils restent accessibles à tous et participent à la cohésion sociale et territoriale de la France.

Dans un contexte d'envolée des prix des carburants et de dépenses pré-engagées, qui représentent près d'un tiers des dépenses des ménages⁽²³⁾ et pèsent sur leur pouvoir d'achat, les transports publics et ferroviaires, par la modicité du prix payé par les voyageurs, constituent une réponse efficiente aux besoins de mobilité à moindre coût.

⁽²²⁾ CITEPA, gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, bilan des émissions en France, juillet 2021

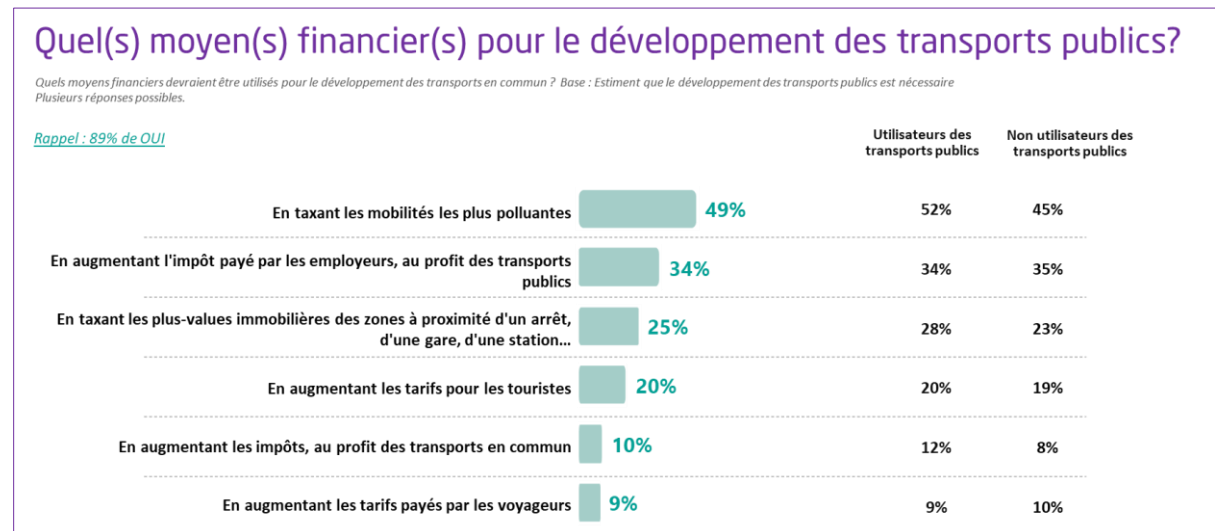
⁽²³⁾ France Stratégie, Note d'analyse N°102, août 2021

Pour cette raison, l'UTP appelle dans son manifeste les candidat(e)s à l'élection présidentielle de privilégier les modes de transport sûrs qui garantissent l'accès à la mobilité pour tous et en toutes circonstances.

Pour atteindre cet objectif, l'UTP préconise notamment de :

- soutenir financièrement la mise en accessibilité des réseaux ;
- favoriser la multimodalité par un déploiement des infrastructures et services qui facilitent l'articulation entre les modes actifs et partagés et en soutenant le déploiement d'une norme commune de billettique dans le cadre d'un schéma national d'interopérabilité des titres de circulation sur l'ensemble des réseaux de transport du quotidien ;
- reconnaître les transports du quotidien comme services essentiels par le retour au taux de TVA à 5,5 % en vigueur jusqu'en 2012, avec l'objectif d'affecter les recettes correspondantes à l'amélioration de l'offre et/ou à l'accélération de la transition énergétique.

Développer les transports publics : quels moyens ?



Pour 52% des utilisateurs de transport public et 45% des non-utilisateurs, le développement des transports publics devrait être financé d'abord par la taxation des mobilités les plus polluantes.

Cette mesure est préconisée par l'UTP dans son manifeste aux candidat(e)s à l'élection présidentielle de 2022. L'UTP propose, ainsi, de développer la mise en œuvre du principe de pollueur-payeur sur les différentes externalités : bruit, congestion, accidentologie, utilisation de l'espace, etc.

Pour donner aux Autorités organisatrices de la mobilité, sociétés de projet (société du Grand Paris, société pour le GPSO, GIP sur la métropole Aix-Marseille-Provence, etc.) et autres maîtres d'ouvrage, tous les leviers financiers et juridiques leur permettant d'assurer une gouvernance cohérente de la mobilité durable sur leur territoire et disposer des moyens nécessaires à l'exercice de leurs compétences et pour refonder le modèle économique des transports publics, lourdement affecté par la crise sanitaire, l'UTP propose également de :

- sanctuariser le versement mobilité ;
- mettre en place un prélèvement sur les plus-values foncières générées par la réalisation d'infrastructures structurantes de transport public urbain (BHNS, tram, métro, etc.) ou ferroviaire (gares, lignes nouvelles) ;
- instaurer une taxation des livraisons par voie routière effectuées par le biais de plateformes numériques.

Le manifeste de l'UTP

Les administrateurs de l'UTP ont décidé, lors de leur séminaire stratégique, de produire un manifeste à l'intention des candidat(e)s à l'élection présidentielle de 2022 (Cf. Manifeste ci-joint). Ce manifeste est intitulé : « Donnons enfin la priorité aux transports publics et ferroviaires ». Dans ce texte, l'UTP les appelle à s'engager pour une mobilité durable au service de tous les Français au travers de 20 mesures selon 4 axes forts.



Donnons enfin la priorité aux transports publics et ferroviaires

PAS D'AMBITIONS CLIMATIQUES SANS TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES !

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français. Chacun a en tête la dernière mise en garde des experts du GIEC : sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris. Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France, avec 31 % des émissions⁽¹⁾ en 2019. Il est désormais urgent de renverser cette tendance. Comment ?

En favorisant résolument les transports publics et ferroviaires, seuls modes capables d'assurer la mobilité du plus grand nombre et le transport de marchandises tout en préservant la planète et la qualité de vie.

Agir pour les transports publics et ferroviaires constitue un des leviers les plus efficaces et les moins coûteux pour lutter contre le changement climatique et la pollution locale et améliorer la qualité de vie en ville.

PAS DE COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE SANS TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES !

Alors que certains experts voient dans l'Archipel français « une nation multiple et divisée »⁽²⁾, il est plus que jamais indispensable de réaffirmer le rôle majeur joué par les transports publics et ferroviaires pour contribuer à un aménagement plus équilibré du territoire.

En connectant les régions, en reliant les quartiers périphériques aux cœurs de villes, en maintenant parfois le dernier des services publics présents sur certains

territoires, et en restant accessibles à tous, ils participent chaque jour à la cohésion sociale et territoriale de notre nation.

Dans un contexte d'envolée des prix des carburants et de dépenses pré-engagées⁽³⁾ qui pèsent sur le pouvoir d'achat des ménages, les transports publics et ferroviaires, par la modicité du prix payé par les voyageurs, constituent une réponse efficace aux besoins de mobilité à moindre coût.

PAS D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE SANS TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES !

Les conséquences mortelles de la pollution sur la santé (48 000 morts par an en France⁽⁴⁾), associées aux coûts sociaux et économiques faramineux de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'UE⁽⁵⁾), doivent faire du développement des

transports publics et ferroviaires une priorité nationale. Eux seuls sont à même de transporter, en toute sécurité et avec un usage réduit de l'espace, des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises chaque jour.

PAS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SANS TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES !

Les transports publics et ferroviaires impactent de façon considérable toutes les facettes de l'économie, à tous les échelons, car ils permettent de transporter chaque jour des millions de voyageurs pour travailler, étudier, se soigner ou se divertir, et que des territoires entiers ont pu se développer en étant connectés.

Le transport ferroviaire de marchandises répond aux enjeux de compétitivité de notre agriculture et de nos entreprises industrielles pour les aider à relever le défi de la lutte contre le changement climatique.

Les transports publics et ferroviaires, c'est aussi en soi un secteur économique phare générant 260 000 emplois⁽⁶⁾ directs

perennes et non-délocalisables et un véritable vecteur d'innovations au cœur d'une filière stratégique. Ainsi, la France, pays fondateur du modèle mixte associant délégation de service public et gestion directe, compte des acteurs de premier rang au niveau mondial dans chacun des segments de cette filière.

Ingénieries technique, juridique et financière ; industriels des matériels roulants, du génie civil et de signalisation, d'infrastructures ou de services (billettique, information voyageurs, MaaS, etc.) ainsi que les opérateurs de transport de voyageurs et/ou de marchandises : tous participent du rayonnement international de la France et de sa souveraineté.

1. CITEPA, Rapport Sectoriel, traitement SDES, 2021.

2. Jérôme Fourquet, L'Archipel français, Ed. Seuil, 2019.

3. France Stratégie, Les dépenses pré-engagées : près d'un tiers des dépenses des ménages en 2017, Note d'analyse N°102, août 2021.

4. Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air, 2018.

5. Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020.

6. Bilan Social urbain et Bilan social ferroviaire UTP/RATP.

L'UTP appelle les candidat(e)s à la Présidence de la République à s'engager pour une mobilité durable au service de tous les Français au travers de 20 mesures concrètes selon 4 axes forts

Premier axe

Des transports publics urbains et ferroviaires au service du développement social et économique

1 - En instaurant un soutien pérenne de l'État aux projets de développement des infrastructures et des services de transport urbain ou périurbain portés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité de toutes tailles, en passant d'une logique d'appel à projets à une logique d'accompagnement continu, avec une enveloppe de 2,5 milliards sur le quinquennat.

Il s'agit de soutenir notamment le développement de nouvelles infrastructures de métro, tramways et Bus à haut niveau de service (BHNS) ainsi que l'aménagement de voies en site propre et de parkings relais.

Il s'agit de **doubler la part modale du transport public urbain** en engageant l'État et les collectivités locales et en mobilisant les crédits européens.

2 - En facilitant les opérations de valorisation urbaine à proximité des pôles d'échanges, des stations et des gares.

3 - En portant, par une mobilisation du budget de l'État et d'éventuels concours de l'Union européenne, l'effort d'investissement de SNCF Réseau à 6 milliards d'euros par an pour moderniser le réseau ferroviaire (dont l'âge moyen est de 30 ans avec 1/4 de voies ferrées qui dépassent leur durée de vie de référence⁽¹⁾), **notamment au service des mobilités du quotidien**, accompagner la rénovation des lignes capillaires et la transformation digitale du système ferroviaire (déploiement de l'ERTMS, digitalisation du fret, etc.).

4 - En engageant ou en accélérant, sans affecter la capacité à assurer la modernisation du réseau ferroviaire, la réalisation des lignes nouvelles planifiées.

Il s'agit de **doubler la part modale du transport ferroviaire de voyageurs et de fret**⁽²⁾ en engageant l'État et les collectivités locales et en mobilisant les crédits européens.

5 - En mettant en place un grand programme national de soutien à l'innovation doté d'un milliard d'euros sur le quinquennat, dédié aux services de transports publics et ferroviaires en tant que filière stratégique pour renforcer le leadership de la France et conforter sa souveraineté en matière de digitalisation (MaaS, mobilité autonome, etc.).

Deuxième axe

Pour une mobilité respectueuse de la planète

6 - En apportant un soutien financier aux projets de transfert modal du fret routier de marchandises vers des modes de transports alternatifs (ferroviaire et fluvial) au bénéfice des chargeurs et entreprises ferroviaires ou fluviales, notamment dans le cadre des certificats d'économie d'énergie.

7 - En soutenant financièrement les efforts de verdissement des flottes de transports publics et ferroviaires, notamment dans le cadre du budget de l'État ou de certificats d'économies d'énergie, tout en veillant à la mise en place d'un cadre réglementaire fiscal et normatif simple, clair et efficient adapté au caractère de long terme des investissements du transport public.

L'objectif est d'accélérer la transition énergétique (aide à l'acquisition de véhicules propres électriques, à hydrogène, ou bio-GNV, et auetrofit, aide aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne et d'emprises foncières adaptées).

8 - En demandant aux employeurs, établissements scolaires, culturels, commerciaux, etc. la mise en place de plans de mobilité durable et en apportant un **soutien financier aux projets de transfert modal** de l'autosolisme vers les transports publics urbains dans le cadre des certificats d'économie d'énergie.

9 - En développant l'éducation à la mobilité durable des enfants dès l'école primaire et des adolescents en collèges et lycées.

10 - En développant l'offre de formation initiale et tout au long de la vie pour renforcer l'attractivité des métiers de la mobilité durable.

20 mesures dès 2022 pour une mobilité durable au service de tous les Français

Troisième axe

Des transports sûrs pour tous, en toutes circonstances

11 - En soutenant financièrement la **mise en accessibilité des réseaux**.

12 - En renforçant la **sécurité, la sûreté et la lutte contre la fraude** dans les transports urbains et ferroviaires, en permettant notamment l'usage des caméras intelligentes, dans le respect des libertés publiques.

13 - En favorisant la **multimodalité** par un déploiement des infrastructures et services qui facilitent l'articulation entre les modes actifs et partagés et en soutenant le déploiement d'une **norme commune de billettique** dans le cadre d'un schéma national d'interopérabilité des titres de circulation sur l'ensemble des réseaux de transport du quotidien.

14 - En reconnaissant les **transports du quotidien** comme services essentiels par le retour au **taux de TVA à 5,5 %** en vigueur jusqu'en 2012, avec l'objectif d'affecter les recettes correspondantes à **l'amélioration de l'offre et/ou à l'accélération de la transition énergétique**.

15 - En favorisant la continuité du service au public en **précisant les conditions d'usage de l'exercice du droit de grève et du droit de retrait**.

Quatrième axe

Pour un financement pérenne et une gouvernance cohérente de la mobilité durable

16 - En développant la mise en œuvre du **principe de pollueur-payeur sur les différentes externalités** (bruit, congestion, accidentologie, utilisation de l'espace, etc.).

17 - En **sanctuarisant le versement mobilité**.

18 - En mettant en place un **prélèvement sur les plus-values foncières** générées par la réalisation d'infrastructures structurantes de transport public urbain (BHNS, tram, métro, etc.) ou ferroviaire (gares, lignes nouvelles).

19 - En instaurant une **taxation des livraisons par voie routière** effectuées par le biais de plateformes numériques.

20 - En donnant aux Autorités Organisatrices de la Mobilité urbaine⁽²⁾ qui le souhaitent **l'ensemble des compétences relatives à la mobilité** (voirie, pouvoir de police, stationnement, etc.).

1. L'avenir du transport ferroviaire, Rapport au Premier Ministre par Jean-Cyril Spinetta, 15 février 2018.

2. Objectif chiffré fixé par la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, Gouvernement français, septembre 2021.

3. À l'instar de Transport for London (TfL) à Londres.



L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession, négocie les conventions de branches avec les partenaires sociaux, et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain, soit l'équivalent de 100 000 salariés et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire, soit l'équivalent de 160 000 salariés répartis sur le territoire français.

Dans le transport urbain, certaines entreprises sont liées à des groupes de transport comme Keolis, Groupe RATP, Transdev, Veolia 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'Agénia, Arriva, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, Transdev, Transdev Rail Bretagne, Trenitalia France, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

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,
techniques et prospective
slazevedo@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 31

Jean-Philippe Peuziat

Département Affaires
publiques
jpeuziat@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Dominique Fèvre

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

