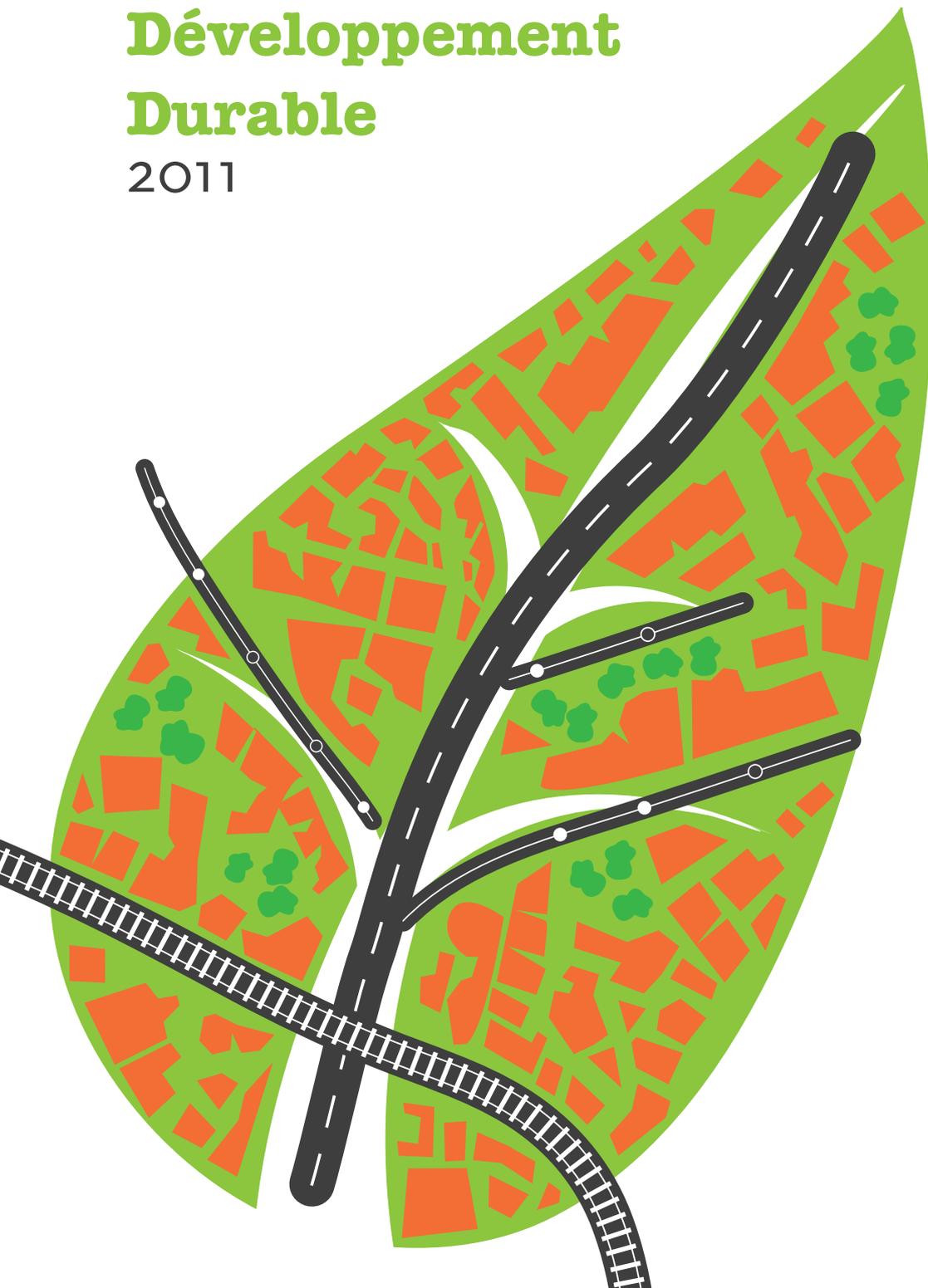


TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS

Rapport
Développement
Durable
2011





Sommaire

→ LES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC,
ACTEURS D'UNE **société apaisée**

6

→ UN SECTEUR QUI EMPLOIE PLUS DE **90 000 salariés**

11

→ DES ÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES SOUS TENSION
MALGRÉ DES CLIENTS **plus nombreux**

14

→ EXPLOITER TOUS LES GISEMENTS D'**économies d'énergies**
ET DE RÉDUCTION DES POLLUTIONS

18

L'UTP affirme sa place au cœur du développement durable



« **L**es lois « Grenelle » ont été votées au Parlement et Nathalie Kosciusko-Morizet a succédé à Jean-Louis Borloo, achevant ainsi une première étape du Grenelle de l'Environnement et ouvrant de fait la voie à une nouvelle phase.

Retenue au titre des « personnes morales qualifiées » aux côtés des cinq collèges (État, Collectivités locales, Employeurs, Salariés et Organisations non gouvernementales), l'UTP a été un acteur important du Grenelle de l'Environnement, lors des travaux de la phase préparatoire, puis lors des débats riches tenus à l'été 2007, lors de la sélection des mesures et de la construction de l'architecture juridique de l'ensemble et enfin lors de l'audit d'évaluation souhaité par le Ministre en 2010.

Le Délégué général de l'UTP a alors œuvré aux côtés :

- de Jean Jouzel, Vice-président du groupe scientifique du GIEC, qui présida le groupe de travail « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie »,
- du professeur Alain Grimfeld, pédiatre et Président du Comité national consultatif d'éthique,
- d'Alain Liébard, Président d'Observ'Er, Président du comité de filières énergies renouvelables du Plan national de mobilisation en faveur des métiers de la croissance verte,

- de Philippe Pelletier, avocat, pilote du Plan bâtiment « Grenelle »,
 - du Sénateur Jean-François Le Grand, qui présida le groupe de travail « Préserver et gérer la biodiversité et les milieux naturels » et l'intergroupe sur les OGM,
 - de Nicole Notat, Présidente de l'agence de notation Vigeo, qui présida le groupe de travail « Instaurer une démocratie écologique ».
- Le Grenelle de l'Environnement se poursuit, l'UTP y tiendra toute sa place.

De nombreuses initiatives développées sur tout le territoire

Parallèlement et à côté du Grenelle, en anticipation de ce mouvement, l'UTP, au nom de la profession, n'a cessé d'affirmer sa place au cœur du développement durable et de développer de nombreuses initiatives en ce sens.

Ainsi, l'Observatoire du Matériel Autobus (OMA) a vocation à enrichir le dialogue entre les constructeurs et les réseaux dans un objectif d'amélioration de la fiabilité du matériel roulant, tandis que l'UTP s'associe à l'ADEME et au GART pour organiser bi-annuellement les Journées Bus propres qui mettent à l'honneur les filières énergétiques innovantes.

Édito Bruno Gazeau

Délégué général de l'UTP



Par ailleurs, l'UTP n'a de cesse d'encourager et d'accompagner ses adhérents opérateurs de transport public dans leurs démarches en faveur d'une société durable. En tant que prestataires de services et de par la faiblesse de l'espace occupé et des gaz à effet de serre émis pour transporter plus de 5 milliards de voyageurs par an, ils sont les mieux à même de répondre à l'urgence environnementale que constituent la congestion et le réchauffement climatique.

En tant qu'employeurs, ils ont été parmi les rares entreprises à avoir continué de recruter des salariés en 2009, alors que la France affichait le triste record de près de 10 % de sa population active au chômage. À ces salariés, le secteur a offert des emplois pérennes et non délocalisables, alors que, dans le même temps, l'industrie automobile, soutenue par l'État pour un montant dépassant 1 milliard d'euros (prime à la casse et bonus/malus), supprimait 8,6 % de ses effectifs en France*.

Le contexte macroéconomique tendu, avec les impacts qu'il a eus sur le secteur en terme de recettes, n'a pourtant pas dissuadé les entreprises du secteur de poursuivre l'amélioration tant quantitative que qualitative de leur offre de services de transport. Elles ont ainsi consolidé la mobilité durable des Français, quel que soit leur niveau de ressources.

Consolider la mobilité durable des Français

En réaffirmant leurs objectifs sociaux, environnementaux et économiques, les transports publics sont par nature durables et donc aux premiers rangs pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'Environnement. C'est pourquoi l'UTP a fait le choix de publier ce rapport, à partir des statistiques de la profession, et pour illustrer la place qu'occupent les entreprises de transport public urbain et le rôle qu'elles jouent dans une société durable. >>>



*Source : Comité des constructeurs français d'automobiles, *Analyse et faits*, édition 2010.

Le Grenelle en quelques dates



MAI 2007

→ Lancement du processus de concertation du « Grenelle de l'Environnement ».

L'UTP participe au groupe de travail n° 1, « Lutter contre le changement climatique et maîtriser la demande d'énergie ».

OCTOBRE 2007

→ Tables rondes associant les cinq collèges pour procéder aux arbitrages sur les propositions issues du processus de concertation.

L'UTP formule trois propositions :

- confier à une même collectivité territoriale, du niveau de l'agglomération, la responsabilité des émissions du transport (resserrer le lien entre urbanisme et transport) ;
- élaborer un plan fret pour le ferroviaire (investissements, instance de régulation, internalisation des coûts externes) ;
- créer un observatoire des transports pour en quantifier et en suivre les émissions de gaz à effet de serre.

NOVEMBRE 2007

→ Annonce des 268 engagements du Président de la République à partir des propositions issues des tables rondes.

L'UTP obtient satisfaction sur le fret et l'observatoire des transports.

DÉCEMBRE 2007

→ Mise en place des 34 comités opérationnels chargés de faire des propositions concrètes pour alimenter les projets de loi en préparation.

L'UTP participe aux comités « Autoroutes ferroviaires, transport combiné, fret multimodal » et « Transports urbains et périurbains ».

→ Mise en place de l'Observatoire Énergie Environnement Transport (OEET) et création des deux comités techniques Voyageurs et Marchandises.

L'OEET répond directement à l'engagement n° 13 de créer un observatoire des transports.

L'UTP met en place un groupe de travail en charge d'élaborer une méthodologie de calcul des émissions de CO₂ par voyage.

AOÛT 2009

→ Publication de la loi Grenelle 1 ; elle a été adoptée à la quasi-unanimité un mois plus tôt.

Il s'agit d'une loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement qui vise à transformer en texte juridique les 268 engagements annoncés deux ans auparavant.

JUILLET 2010

→ La loi Grenelle 2, portant engagement national pour l'environnement, est adoptée.

L'UTP édite une position suite aux votes des lois Grenelle 1 et Grenelle 2, dans laquelle elle pointe les écarts en termes de délais et de réalisation des objectifs.

NOVEMBRE 2010

→ Publication du rapport d'évaluation.

Le Délégué général de l'UTP participe en tant qu'expert au processus d'évaluation mené par le cabinet Ernst and Young.

Si l'UTP se félicite que la plupart des engagements du Grenelle de l'Environnement soient en voie de concrétisation, elle déplore néanmoins que certaines mesures n'atteignent pas leurs objectifs initiaux de privilégier la mobilité collective. Ainsi, l'affichage des émissions de CO₂ par voyage incombe aux seuls transports publics ou de marchandises, tandis que la voiture particulière, à l'origine de la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre, en est exempte. De même, l'élargissement des compétences des Autorités organisatrices de transport vers des Autorités organisatrices de mobilité est actuellement limité à la possibilité de mettre en œuvre des services de vélo partagé ou d'autopartage.

Par ailleurs, les tables rondes de 2007 avaient abouti au consensus de la nécessité d'un soutien fort de l'État pour les transports publics en site propre chiffré à 4 milliards d'euros, tandis que celui-ci s'est engagé à hauteur de 2,5 milliards d'euros. À l'heure actuelle, et après deux appels à projets, c'est moins de 1,4 milliard d'euros qui a été promis aux collectivités locales pour mener à bien leurs projets de nouvelles infrastructures (le matériel roulant étant exclu du dispositif d'aide).

LES ENTREPRISES DE
TRANSPORT PUBLIC, ACTEURS
D'UNE **société apaisée**

Transporter 28,8 millions de voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité et d'accessibilité est la mission quotidienne des entreprises de transport public urbain.

La sécurité des personnes au premier rang des missions de l'opérateur

Si les accidents corporels de la circulation sont moins graves en ville que dans le milieu rural, ils sont en revanche nettement plus nombreux : la France a en effet déploré 50 884 accidents en milieu urbain en 2009, soit 70 % du total de l'ensemble du territoire.

Les accidents en ville ont par ailleurs causé la mort de 1 252 personnes et en ont blessé 61 268 (le risque d'être blessé lors d'un accident en milieu urbain est 5 fois supérieur au risque en rase campagne).

Dans plus de la moitié des 496 cas de piétons tués (55,2 %), ces derniers ont été heurtés par un véhicule léger et 14,7 % par un poids lourd ou un véhicule de transport public. Cette répartition est sensiblement la même pour les 162 cyclistes tués (45,1 % dans un choc avec une voiture et 17,9 % avec un poids lourd ou autobus/autocar)*.

Au final, le coût de l'insécurité routière est estimé à 25 milliards d'euros.**

Développer les transports publics, nettement moins accidentogènes (1,05 % des accidents en milieu urbain ont impliqué un bus en 2009 tandis que ce taux passe à 0,18 % pour les tramways***), et limiter la place de la voiture en ville est donc un enjeu majeur pour enrayer la dangerosité des voiries urbaines et ainsi contribuer au développement durable et à une mobilité sereine pour tous.

La faible contribution des transports publics à l'insécurité routière s'explique naturellement par le nombre de personnes transportées dans un seul véhicule mais aussi et surtout par le professionnalisme des conducteurs. En effet, outre leur formation initiale obligatoire, d'une durée minimale de 140 heures, ceux-ci suivent 35 heures de formation continue tous les 5 ans (décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007) qui intègrent notamment des modules de conduite douce et environnementale mais aussi des notions de sécurité routière et de prévention des risques.

La prévoyance et la défiance vis-à-vis de leur environnement sont au cœur de leurs attributions, tant pour prévenir les accidents avec les autres utilisateurs de la voirie que pour assurer la sécurité et le confort de leurs voyageurs. En tant que professionnels de la conduite, ils sont donc formés tout au long de leur carrière à anticiper les situations à risque.

*Source: SOeS, *Les Transports en 2009*, juin 2010.

**Source: Sécurité routière, *Les Grandes Données de l'accidentologie en 2008*.

*** Source: Observatoire interministériel de la sécurité routière.

→ IN SITU

À Lyon, l'opérateur Keolis Lyon a acquis un simulateur de conduite bus. L'intérêt du simulateur est de placer le conducteur dans un environnement comparable à celui d'une conduite réelle en lui permettant de travailler sur différents scénarios dont la prévention des risques, en toute sécurité et sans dépense de carburant.

Mobiliser tous les moyens pour lutter contre le sentiment d'insécurité

Avec, en 2009, 2 760 agressions recensées sur les voyageurs et 737 agressions suivies d'un arrêt de travail sur le personnel pour 2,25 milliards de voyages réalisés (hors RATP), on obtient respectivement une moyenne de 1,23 et 0,33 agression par million de voyages. L'insécurité des voyageurs est au cœur des préoccupations des exploitants et des collectivités tandis que sa perception par le grand public va bien au-delà de la réalité des faits.

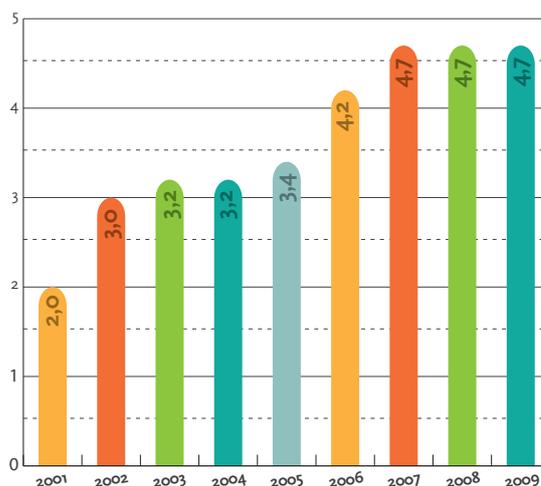
Pourtant, les opérateurs de transport investissent des sommes considérables pour enrayer le sentiment d'insécurité et améliorer l'image du transport public. Il faut dire que le vandalisme et les incidents (insultes envers le personnel, incivilités, altercations entre voyageurs...) concourent eux aussi au sentiment d'insécurité autant qu'ils perturbent l'exploitation des réseaux. Malgré tout, le nombre d'unités de police nationale spécifiquement dédiées aux transports en commun n'a pas augmenté depuis 10 ans, c'est donc dans la plupart des cas avec les moyens internes que les entreprises exercent la prévention et la dissuasion des délits.

Bien que n'ayant pas vocation à devenir des entreprises de sécurité en répondant à elles seules à des problèmes sociétaux, les entreprises de transport public urbain ont consacré 131,5 millions d'euros à la sécurité (personnel, matériel...) en 2009 (hors RATP). **Cette somme aurait permis de financer 3 450 emplois.** Aujourd'hui, 4,7 % des salariés des entreprises de transport sont affectés à la sécurité, tandis que 210 Contrats Locaux de Sécurité (CLS) étaient établis en collaboration avec les entreprises de transport public de province (34 consacrés au transport et 176 comprenant un volet transport) au 1^{er} mars 2010. Ils ont pour objectif d'établir une action partenariale en faveur de la sécurité dans les transports en commun entre les représentants de l'État, des collectivités locales concernées et des opérateurs. Leur efficacité est décuplée lorsque l'implication des participants est importante.

Outre les sommes allouées en termes de personnel dédié, la formation des salariés de l'entreprise aux problématiques de la sécurité est également un moyen de renforcer la lutte contre l'insécurité. Ainsi, 8,9 % des budgets de formation étaient consacrés à la gestion des situations conflictuelles ou à la sécurité des personnes et des biens en 2009, une part en constante augmentation. Ces budgets intègrent aussi les accompagnements technologiques des personnels pour maintenir une volonté continue d'assurer durablement leur mission, dans des contextes urbains parfois difficiles.

DE PLUS EN PLUS DE PERSONNEL EXCLUSIVEMENT AFFECTÉ À LA LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ

Unité : part en % des effectifs temps plein et temps partiel affectés à la lutte contre l'insécurité



Source : Bilan Sécurité 2009, UTP, édition 2010.

Enfin, la lutte contre le sentiment d'insécurité passe aussi par des moyens matériels. À l'heure actuelle, la quasi-totalité du parc roulant est équipée d'au moins un dispositif de lutte contre le vandalisme, de protection des personnes et des biens, ou encore d'appel d'urgence. Les caméras de surveillance sont, à ce titre, en plein déploiement puisque la part des véhicules qui en sont équipés est passée de 60 % à 70 % en 2 ans. Leur fonction de dissuasion en fait un outil essentiel de prévention des agressions dans les réseaux de transport.

LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES

Unité : part en % des véhicules équipés

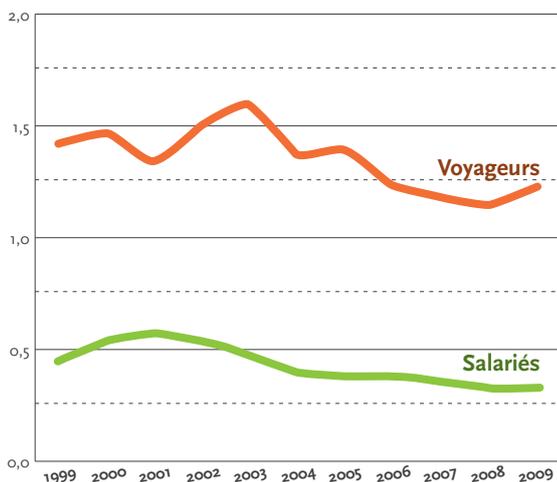
	2007	2008	2009
Radiotéléphone	97,6 %	98,0 %	98,4 %
Alarme	92,4 %	92,4 %	93,1 %
Localisation	72,5 %	77,1 %	77,7 %
Cabine anti-agression	34,2 %	35,1 %	36,9 %
Siège anti-vandalisme	68,6 %	68,7 %	69,1 %
Film de protection des vitres	32,0 %	34,4 %	34,4 %
Caméra de surveillance	59,8 %	65,9 %	69,8 %
Caméra fictive	3,4 %	2,8 %	3,4 %
Système information vidéo	18,8 %	21,6 %	24,9 %
Autres	6,6 %	5,6 %	7,3 %

Source : Bilan Sécurité 2009, UTP, édition 2010.

Les sommes considérables consacrées à la lutte contre l'insécurité ont eu un impact sur le nombre d'agressions au cours des dernières années. 1,45 agression sur les voyageurs était à déplorer en moyenne pour 1 million de voyages réalisés entre 1999 et 2004, tandis que ce taux était ramené à 1,24 en moyenne entre 2005 et 2009 (dans le même temps, ce ratio concernant les salariés passait de 0,50 à 0,36).

UN NOMBRE D'AGRESSIONS PAR VOYAGE QUI REFLÈTE LES EFFORTS DES EXPLOITANTS

Unité: nombre d'agressions sur les voyageurs et sur les salariés suivies d'un arrêt de travail pour 1 million de voyages



Source: Bilan Sécurité 2009, UTP, édition 2010.

→ IN SITU

À Toulouse, l'opérateur Tisseo organise chaque année un tournoi de football en partenariat avec les différents clubs de quartier. Cette action citoyenne et conviviale permet de créer un lien entre les acteurs, tout en sensibilisant et en responsabilisant les jeunes au respect des règles du sport qui sont transposables aux règles de vie et plus précisément à celles des transports publics.

Offrir à tous l'opportunité de voyager selon ses capacités

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit que l'ensemble de la chaîne de déplacement soit accessible d'ici 2015.

À leur niveau, les opérateurs de transport public avec les acteurs du territoire veillent à ce que les décrets d'application soient suivis. Ces derniers stipulent que le matériel roulant doit permettre aux personnes à mobilité réduite de monter et descendre, d'utiliser les services à bord, de s'informer sur leurs déplacements. Pour ce faire, un dispositif comble-lacune doit être prévu sur le matériel ferré; le matériel type urbain doit disposer d'au moins une porte accessible à un fauteuil roulant et d'au moins un emplacement pour fauteuil ainsi que de sièges réservés, et l'information doit être délivrée sur deux supports (sonore et visuel).

Ainsi, les dispositifs d'accessibilité sont variés, et permettent aux voyageurs contraints de jouir d'un certain niveau d'autonomie dans leurs déplacements. Les efforts de ces dernières années se concentrent sur les annonces sonores et visuelles aux arrêts, tandis que l'accessibilité physique est garantie par un taux d'équipement en plancher bas supérieur à 80 % sur les autobus.

LE PARC AUTOBUS

Unité: part en % du parc autobus équipé

	2008	2010
Plancher bas	71,0 %	82,2 %
Palette	45,0 %	56,1 %
Agenouillement	27,0 %	55,8 %
Espace destiné aux fauteuils roulants	46,0 %	56,5 %
Annonce sonore des arrêts	46,0 %	53,9 %
Annonce visuelle des arrêts	49,0 %	58,7 %

Source: État du parc au 1^{er} janvier 2010, UTP, novembre 2010.

LE PARC MÉTRO, TRAMWAY ET SYSTÈMES GUIDÉS

Unité : part en % du parc équipé

	2008	2010
Plancher bas	91 %	96 %
Palette	5 %	7 %
Agenouillement	3 %	1 %
Espace destiné aux fauteuils roulants	38 %	43 %
Annonce sonore des arrêts	61 %	71 %
Annonce visuelle des arrêts	43 %	52 %

Source : État du parc au 1^{er} janvier 2010.

À côté de cet élargissement de l'accessibilité du service « classique », il existe souvent des services spécialisés pour les personnes à mobilité réduite (PMR « porte à porte »). Ainsi, plus de 12 millions de kilomètres ont été produits dans le cadre du service offert à ces voyageurs par les entreprises de transport public urbain ou par leurs sous-traitants en 2009.

La vulnérabilité des voyageurs peut également s'exprimer par leur précarité. Dans un contexte économique particulièrement éprouvant, avec des taux de chômage proches de 10 % au niveau national, les transports publics permettent à chacun de maintenir son niveau de mobilité en bénéficiant de tarifs adaptés à son pouvoir d'achat, à mesure que ce dernier évolue. À cet effet, parmi les 145 réseaux de transport répartis sur l'ensemble du territoire français recensés dans l'Annuaire de la Tarification GART/UTP, 84 % proposent des tarifs spécifiques pour les demandeurs d'emploi ou les précaires financiers.

En province, en 2009, près de 56 % des voyages ont été réalisés avec un titre réduit ou gratuit. L'élargissement de l'offre tant spatiale que temporelle y compris en période de crise est à ce titre l'une des vertus des transports publics en matière de mobilité durable qui les opposent à la voiture particulière.

UN ACCÈS AU TRANSPORT QUEL QUE SOIT LE NIVEAU DE REVENU

Unité : part en % de voyages réalisés en 2009

Avec un titre toute clientèle	43,3 %
Avec un titre à tarif réduit	43,5 %
Avec un titre gratuit	13,2 %

Source : Enquête TCU, Base commune DGITM-CERTU-GART-UTP.

→ IN SITU

À Mulhouse, la Maison de l'Emploi, soutenue par la Fondation Transdev, pilote le « Tram de l'initiative ». Une rame de tramway, dédiée au soutien à la création d'entreprise, circule sur la ligne qui dessert le quartier sensible de Bourzwiller. L'objectif est de faire émerger des projets d'activités au sein d'une population accédant difficilement aux canaux classiques d'information dans ce domaine.

UN SECTEUR QUI EMPLOIE
PLUS DE **90 000 salariés**

Comptant plus de 90 000 salariés, le secteur des transports publics est un grand pourvoyeur d'emplois. Ils sont pérennes, non délocalisables et répartis sur l'ensemble du territoire français.

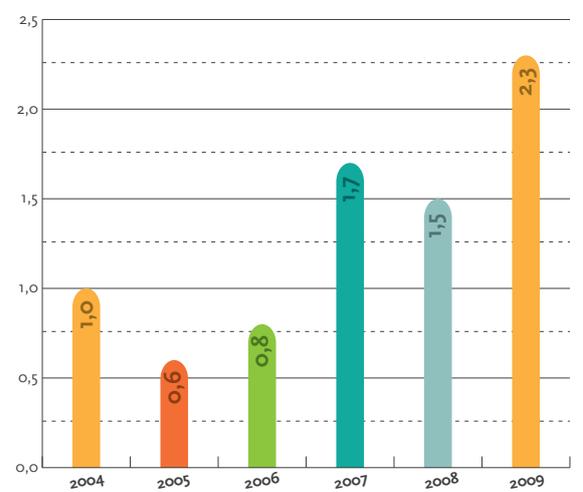


Les emplois du service public sont avant tout pérennes. De par la nature même du transport public et sa mission de service auprès de chacun, quel que soit son niveau de revenu, les aléas de la conjoncture économique ont fait peu évoluer la demande. Le niveau d'offre des transports publics est par conséquent maintenu voire augmenté y compris quand la vulnérabilité des voyageurs se traduit dans la baisse des recettes. Pour preuve, l'année 2009 s'est soldée par une très faible hausse de la fréquentation des réseaux comparée à celle des années 2006 à 2008, mais les opérateurs ont recruté plus de 900 nouveaux collaborateurs pour une hausse de la production de 1,1 %.

L'effectif salarié n'est donc pas une variable d'ajustement possible et pertinente pour les entreprises de transport urbain, de sorte que la part des contrats précaires y est très faible. Les contrats à durée déterminée représentent en effet moins de 2 % de l'effectif total, un chiffre à mettre en regard de la moyenne nationale qui s'établit à 15 %.

SATISFAIRE LA DEMANDE : UNE PRIORITÉ QUI SE TRADUIT DANS L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

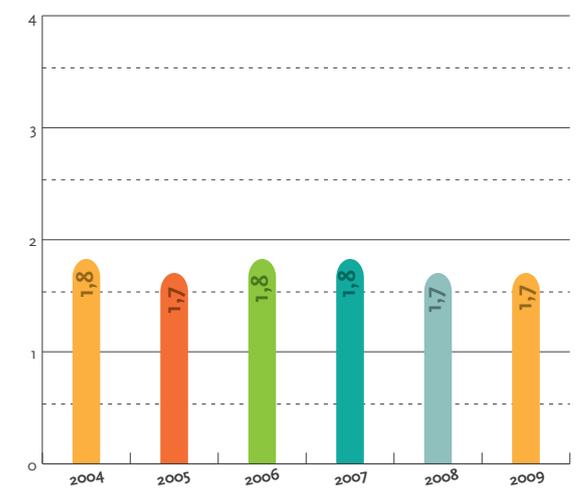
Unité : évolution de l'effectif salarié en %



Source : Bilan social 2009, UTP, édition 2010.

MÊME EN PÉRIODE DE CRISE, LES EMPLOIS DEMEURENT PÉRENNES

Unité : part en % des contrats à durée déterminée



Source : Bilan social 2009, UTP, édition 2010.

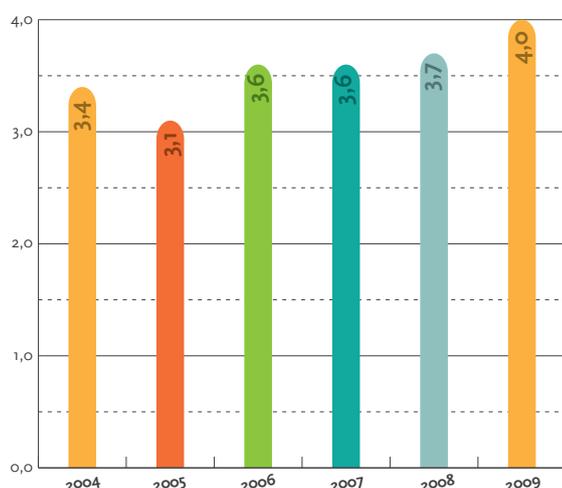
Par ailleurs, les emplois du secteur sont **non délocalisables**. Service local par nature, il s'appuie sur la compétence des hommes qui apportent leur expertise de l'exploitation tant que de la relation clientèle. Deux missions dont s'acquittent plus particulièrement les conducteurs de bus, qui représentent plus de 67 % de l'effectif salarié.

Ensuite, ces emplois sont **dispersés sur l'ensemble du territoire français**, irriguant les bassins de vie tout en assurant le maintien de la cohésion sociale des territoires et en contribuant ainsi à leur attractivité. Les entreprises de transport urbain sont, dans de nombreux cas, le premier employeur d'une agglomération. En outre, les emplois du transport public sont qualifiants. Les opérateurs de transport vont bien au-delà des sommes obligatoirement (1,6 % de la masse salariale) ou conventionnellement (1,9 %) allouées à la formation professionnelle de leurs salariés, puisqu'ils y consacrent 4 % de leur masse salariale. 65 % des embauches en 2009 concernaient des personnels de niveaux V et VI de l'Éducation Nationale, c'est-à-dire des personnes peu ou pas qualifiées. À la majorité de ces hommes et de ces femmes, les entreprises de transport public ont offert la possibilité de se former à la conduite d'un véhicule de transport en commun (bus ou tramway) et ainsi d'occuper un poste à responsabilité.

Enfin, le secteur du transport public est un secteur de **dialogue**. Les accords de branche, signés chaque année sur les salaires minima conventionnels illustrent cette pratique de discussion entre toutes les parties prenantes.

DES SALARIÉS FORMÉS TOUT AU LONG DE LEUR CARRIÈRE

Unité : part en % de la masse salariale consacrée à la formation



Source : Bilan social 2009, UTP, édition 2010.

LES GRANDES DATES DU DIALOGUE SOCIAL LES ACCORDS DE BRANCHE SIGNÉS EN 2010

→ L'accord de branche du 2 février 2010 sur le travail de nuit dans le transport urbain. Il traite de tous les aspects du travail de nuit (plage horaire de nuit de 22 heures/5 heures, pouvant être modifiée par accord d'entreprise, définition et statut du travailleur de nuit, dispositions protectrices des travailleurs de nuit...) dont les compensations au travail de nuit.

→ L'accord de branche du 28 janvier 2010 sur la formation professionnelle des salariés tout au long de la vie professionnelle dans le transport urbain. Il met en place les outils de formation professionnelle permettant d'adapter le secteur et ses salariés aux nouveaux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du transport urbain. Il définit également des orientations prioritaires de formation pour les salariés.

→ L'accord du 2 février 2010 sur les salaires minima conventionnels dans le transport urbain. Il prévoit une augmentation de la valeur du point de branche de +1 % à compter du 1^{er} janvier 2010.

→ IN SITU

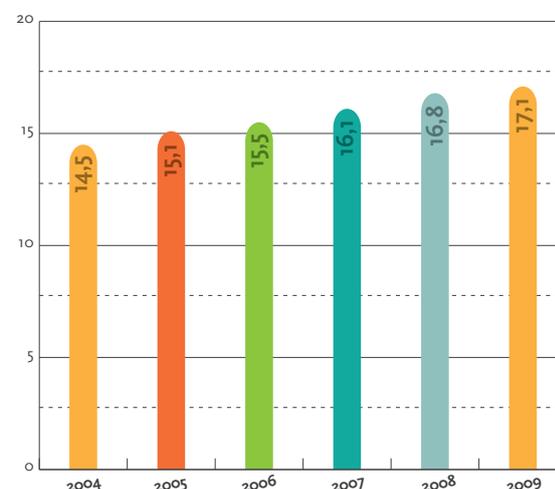
À Dax et Mont-de-Marsan, la Régie des Transports des Landes a mis en place une matrice de gestion des compétences, qui permet d'identifier les savoir-faire de chacun et de les valoriser, ainsi qu'un forum sur son site Internet.

Tous les deux ans, l'UTP organise le concours de Bus d'or, qui met à l'honneur les conducteurs de bus en les faisant concourir sur des épreuves pratiques (conduites sur circuit et en ville) et théoriques (connaissances générales sur le transport urbain et sur le développement durable). Plus de 50 réseaux urbains tentent leur chance et préparent ce concours en interne au préalable, organisant des challenges entre leurs conducteurs afin de leur permettre d'exprimer leur savoir-faire.

Enfin, le secteur des transports publics se féminise. À l'heure où les femmes demeurent les grandes perdantes du marché du travail (taux de chômage supérieur à la moyenne, rémunérations inférieures, travail à temps partiel imposé...), le secteur, malgré son image historiquement masculine, offre une part en constante augmentation au personnel féminin. En 2009, celle-ci a dépassé 17 %.

DES FEMMES DE MIEUX EN MIEUX REPRÉSENTÉES

Unité : part en % de l'effectif féminin dans l'effectif total



Source : Bilan social 2009, UTP, édition 2010.

DES ÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES
SOUS TENSION MALGRÉ DES
CLIENTS **plus nombreux**

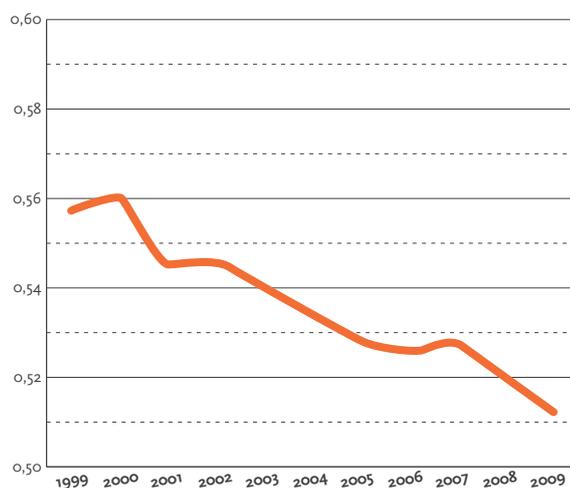
**Bien que secteur marchand,
le transport public ne peut prétendre
à la rentabilité. Une augmentation
de la demande peut même en
accroître le déficit d'exploitation.**



En tant que service public, le transport urbain de voyageurs a vocation à offrir à chacun une possibilité d'accès à ses prestations. Ainsi, les voyageurs dans des situations de précarité ou de handicap bénéficient de réduction, voire de gratuité, tandis que les offres commerciales, pour les enfants, les étudiants, les familles ou encore les seniors sont très répandues dans l'ensemble des réseaux de transport. Depuis 2009, les salariés bénéficient quant à eux de la prise en charge de leur abonnement à hauteur de 50 % par leur employeur. Par ailleurs, les abonnements se généralisent et leur durée s'étend désormais de plus en plus souvent à une année. Ils fidélisent également la clientèle dite « utilisatrice occasionnelle ». Pour être attractifs, les prix des abonnements annuels sont nettement inférieurs à ceux de 12 abonnements mensuels, puisqu'ils correspondent en moyenne au prix d'environ 10,4 abonnements mensuels. Compte tenu du faible niveau des prix des titres pratiqués actuellement, cela implique qu'à mesure que la clientèle se fidélise, les recettes sont tirées vers le bas. Ces deux problématiques majeures contraignent fortement l'évolution des recettes d'un secteur structurellement en déséquilibre.

UN DÉCLIN INÉLUCTABLE DE LA RECETTE PAR VOYAGE

Unité : euro



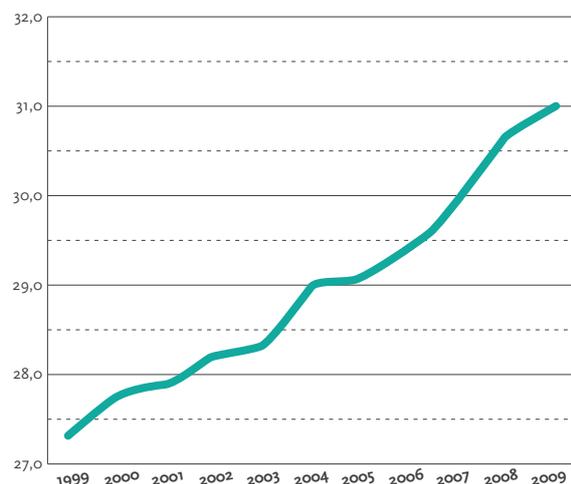
Source : Les Chiffres clés du transport public en 2009, UTP, décembre 2010.

Pour autant, la nature même du transport public engendre une hausse inéluctable des dépenses. L'étalement urbain implique un accroissement des surfaces desservies.

Les souhaits et les attentes commerciales des voyageurs (cadencement, lignes fortes...) imposent une multiplication de l'offre kilométrique.

UNE OFFRE KILOMÉTRIQUE EN ADÉQUATION AVEC LES BESOINS

Unité : km/hab



Source : Les Chiffres clés du transport public en 2009, UTP, décembre 2010.

Les formations obligatoires des personnels roulants entraînent une hausse des frais de personnel, l'amplification du sentiment d'insécurité suppose un équipement et des moyens humains et matériels croissants.

**UNE DÉPENSE PAR KILOMÈTRE
 QUI SE REDRESSE**

Unité : euro



Source : Les Chiffres clés du transport public en 2009, UTP, décembre 2010.

Enfin, la volonté de proposer une alternative crédible à la voiture particulière crée des besoins liés au confort des voyageurs (information voyageurs, confort, esthétique des véhicules, climatisation...) et à la quantité des services (accroissement des fréquences, services de week-end ou de soirée, voire de nuit, maintien du niveau d'offre pendant les petites vacances scolaires, élargissement des PTU...).

**DES VOYAGEURS FIDÈLES ET DE PLUS
 EN PLUS NOMBREUX**

Unité : voyage par habitant et par an



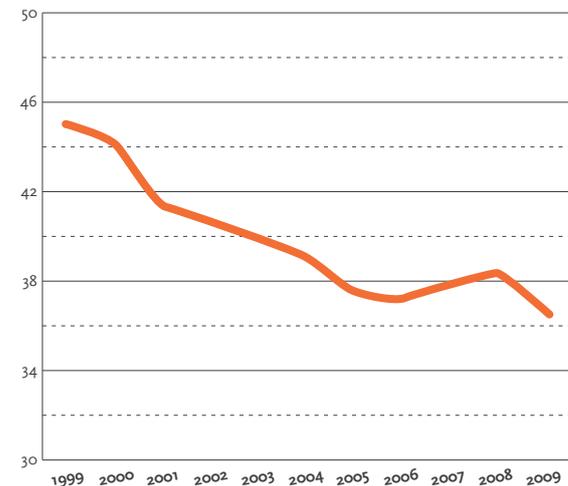
Source : Les Chiffres clés du transport public en 2009, UTP, décembre 2010.



L'ensemble de ces éléments impactant tant les recettes que les dépenses se traduit par un resserrement d'année en année du taux de couverture que seule une forte hausse du nombre de voyageurs « solvables » et un réajustement du niveau des prix peuvent endiguer, à l'instar de ce qui s'est produit entre 2006 et 2008. L'année 2006 a été marquée par de fortes contraintes sur l'automobile (prix des carburants en hausse) et par un contexte favorable au développement de l'offre de transport (inaugurations de systèmes de transport en site propre), ce qui s'est traduit par une incitation à l'usage des transports collectifs, à l'inverse de ce qui s'est produit en 2009 (prime à la casse, bonus/malus écologique, baisse des prix des carburants).

**TROIS ANNÉES DE REDRESSEMENT DU TAUX
 DE COUVERTURE ANNIHILÉES**

Unité : part en % des recettes commerciales sur les dépenses d'exploitation



Source : Les Chiffres clés du transport public en 2009, UTP, décembre 2010.



→ IN SITU

La **Journée du transport public**, organisée tous les ans en septembre, est l'occasion d'en faire la promotion et de faire connaître les transports publics afin d'inciter au report modal.

À **Belfort**, le ticket unitaire peut être acheté par SMS. Malgré le surcoût pour le voyageur, ce mode de paiement suscite un réel engouement.

À **Cholet**, les Transports Publics du Choletais invitent les futurs citoyens (les élèves de CM2) à un rallye mettant à l'honneur les mobilités douces : marche, vélo, autobus, sous la forme d'un parcours découverte du réseau de bus et de résolution d'énigmes. L'intérêt de la démarche est de faire prendre conscience aux plus jeunes de l'impact du choix de leur mode de déplacement dans la production des gaz à effet de serre. Des interventions en classe sont organisées durant toute l'année scolaire, en lien avec l'Éducation Nationale afin de préparer ce rallye de la Mobilité durable.

À **Bourg-en-Bresse, Dôle et Haguenau**, pour un abonnement au réseau de transport acheté au printemps 2010, un arbre était planté au Cameroun. Au total, plus de 1 000 arbres ont contribué à reboiser la forêt primaire et ainsi à valoriser les produits forestiers dans le cadre d'un commerce équitable.

À **Pau**, le réseau Idélis propose de télécharger gratuitement depuis son site Internet l'application widget qui renseigne sur l'horaire des prochains passages de bus.

À **Grenoble et Montpellier**, les clients peuvent recharger en temps réel et à domicile via internet leurs titres de transport, qu'il s'agisse d'une carte télé-billettique ou d'une clef USB. Ce nouveau mode de vente a déjà séduit de nombreux clients et contribue à les fidéliser.

EXPLOITER TOUS LES GISEMENTS
D'économies d'énergies ET
DE RÉDUCTION DES POLLUTIONS

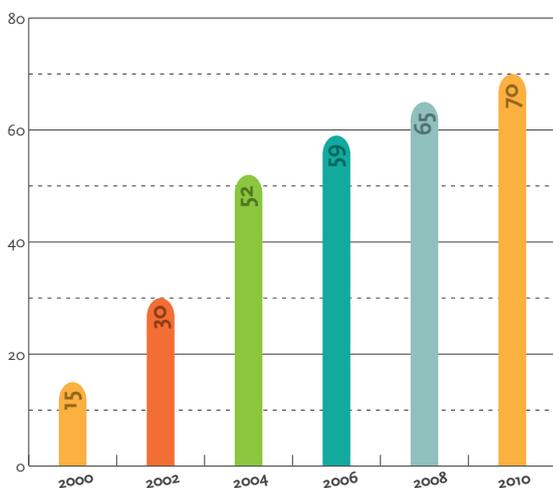
**La réduction de la consommation
d'eau et de carburants
ainsi que de la production de déchets
conditionne le processus de
production du transport public.**



Bien que disposant de peu de marge de manœuvre sur le matériel puisqu'ils n'en sont pas propriétaires dans la grande majorité des cas, les opérateurs de transport public déploient tous les moyens à leur disposition pour limiter l'impact de leur activité sur l'environnement.

UN PARC DE PLUS EN PLUS PROPRE*

Unité : part en % des véhicules propres dans le parc total

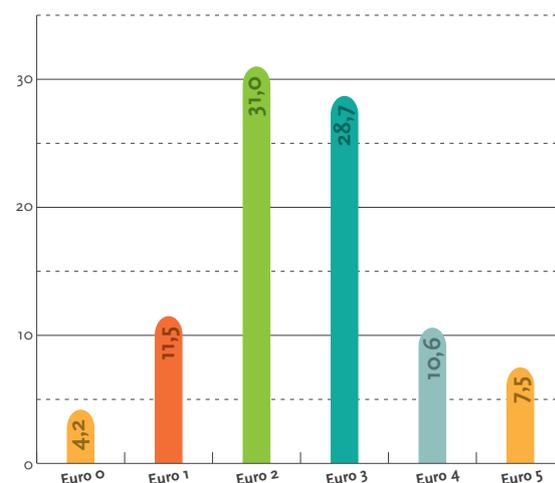


Source : État du parc au 1^{er} janvier 2010, UTP, novembre 2010.

(*) La dénomination « bus propre » intègre les énergies suivantes : gazole avec filtre à particules (FAP), EGR (recirculation des gaz d'échappement), SCR (post-traitement des gaz d'échappement effectué à l'aide d'un additif, l'AdBlue®), biodiesel (Diester® ou autre), émulsion eau-gazole (Aquazole® ou Gecam®), GNV, GPL, électrique ou hybride.

UN PARC DE BUS EN PHASE AVEC LES AVANCÉES TECHNOLOGIQUES : PRÈS DE 45 % DES BUS À LA NORME EURO 3 OU PLUS

Unité : part en % des bus



Source : État du parc au 1^{er} janvier 2010, UTP, novembre 2010.

Du point de vue de l'exploitation, et bien avant que la conduite souple soit intégrée à la formation des conducteurs (décret du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs), les opérateurs ont sensibilisé leurs conducteurs à l'intérêt, tant pour eux-mêmes que pour leurs passagers et pour l'environnement, de la conduite apaisée. Anticipation du freinage, accélérations mesurées, démarrage des véhicules temporisé sont autant d'apprentissages que les personnels acquièrent et consolident tout au long de leur vie professionnelle.

Par ailleurs, les dépôts et ateliers sont intégrés à la démarche environnementale des opérateurs : récupération et recyclage des eaux de pluie pour le lavage des véhicules, tri et recyclage des déchets d'entretien et de maintenance, réglage des motorisations pour pallier toute surconsommation, mélange des carburants et des additifs les plus performants...

DES ÉNERGIES VARIÉES

Unité : part en %

	Part relative
Gazole	29,2 %
Gazole + FAP	32,2 %
Gazole + EGR sans additif	4,2 %
Gazole + SCR et additif	10,6 %
Biodiesel (Diester ou autre)	2,0 %
Biodiesel + FAP	3,1 %
Eau + gazole	1,9 %
GNV	13,5 %
GPL	0,5 %
Électrique batteries	0,3 %
Électrique raccordée	1,2 %
Hybride	0,2 %
Autres	1,0 %
TOTAUX	100 %

Source : État du parc au 1^{er} janvier 2010, UTP, novembre 2010.

Les bâtiments eux-mêmes, quand ils ne sont pas déjà labellisés « green dépôt », font l'objet d'expertise pour identifier les gisements d'économies d'énergies : lampes à basse consommation, panneaux photovoltaïques, chaudières à basse consommation...

En amont, les stratégies se jouent au niveau de l'organisation des réseaux (rabattement sur les lignes à traction électrique, positionnement des dépôts proches du cœur du réseau...) ou de l'inter-modalité avec les modes doux (vélos en libre-service proposés dans 39 réseaux).

LA PART DE L'ÉLECTRIQUE (VOYAGES, PRODUCTION)

Unité : part en % des véhicules équipés

	Production	Voyages
Total y compris Paris	23,2 %	61,4 %
Total hors Paris	20,3 %	57,5 %

Source : Enquête TCU, Base commune DGITM-CERTU-GART-UTP.

→ IN SITU

À **Marseille**, la Régie des Transports de Marseille a lancé une enquête sur les habitudes de déplacement de ses salariés afin de les sensibiliser au plan de la protection de l'air et à l'impact des déplacements sur les émissions de gaz à effet de serre, elles-mêmes étant évaluées dans le cadre d'un Bilan Carbone®.

À **Dunkerque**, DK'Bus, transports urbains de l'agglomération dunkerquoise, a lancé une application sur le réseau social Facebook permettant d'envoyer des « éco-points » à ses amis et de construire ainsi une ville durable. Une façon de rappeler que mobilité et ville durables sont intimement liées.

À **Limoges**, les imprimeurs en charge de l'impression des documents commerciaux s'engagent à éliminer tout déchet nuisant à l'environnement, à ne pas utiliser de produits toxiques et à sécuriser les liquides dangereux stockés.

À **Paris**, la RATP a équipé la totalité des sources lumineuses de la station de métro « Censier Daubenton » de LED et a mis en place un parcours pédagogique pour sensibiliser les voyageurs à cette solution d'éclairage.

À **Lorient**, les bus sont équipés de panneaux solaires sur le toit qui détectent toute hausse de température à l'intérieur du véhicule et la régulent en ouvrant automatiquement la fenêtre de toit. Sans climatisation, très énergivore, les bus émettent 20 tonnes de CO₂ de moins par an.

À **Nice**, l'opérateur de transport a collaboré avec l'entreprise de collecte des déchets pour collecter et recycler les huiles de friture et ainsi convertir les bus au biodiesel à base de ce produit. Cette solution innovante optimise les ressources en réduisant les émissions, comme le prouvent les résultats du projet pilote : 22 % de réduction des émissions de CO₂, 10 % en moins de NOx (oxyde d'azote) et 78 % en moins de fumées noires pour la première génération de moteurs diesel.

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain et du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Reconnue historiquement pour la gestion de la Convention collective du transport urbain, l'UTP s'applique également à la construction de la Convention collective du transport ferroviaire.

Plus largement, l'UTP représente les professions du transport urbain et du transport ferroviaire en défendant les intérêts collectifs des entreprises et en assurant la promotion de ces secteurs.

Depuis 2008, l'UTP accompagne activement le passage du transport public à la mobilité en prônant un système de mobilité globale pour que le voyageur bénéficie du meilleur service de transport.

L'UTP représente plus de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français. Elles sont de statuts divers et peuvent être soit liées à des groupes de transport comme Car Postal, Groupe RATP, Keolis, SNCF Proximités, Vectalia France, Veolia Transdev, soit indépendantes et membres, pour certaines, de l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère aussi les entreprises ferroviaires pour leur activité fret et, depuis peu, pour le transport de voyageurs. Il s'agit de Colas Rail, EuRailCo, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Keolis, RATP, SNCF Fret et Voyages, VFLI, Veolia Transdev, la filiale Veolia-Trenitalia.

Références bibliographiques

- Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), *Analyse et faits*, édition 2010
- Sécurité routière, *Les Grandes Données de l'accidentologie en 2008*
- SOeS, *Les Transports en 2009*, juin 2010
- GART/UTP, *Annuaire de la tarification*, juin 2010
- UTP, *Bilan Sécurité 2009*, édition 2010, juin 2010
- UTP, *État du parc au 1^{er} janvier 2010*, novembre 2010
- UTP, *Les Chiffres clés du transport public en 2009*, UTP, décembre 2010





5-7 rue d'Aumale - 75009 Paris
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

