



Paris, le 19 novembre 2020

## Communiqué de presse

### Observatoire de la mobilité 2020 sur la crise sanitaire et ses impacts sur le transport public : les éclairages et positions de l'UTP

Ce jeudi 19 novembre, l'UTP a présenté ses éclairages et ses positions en regard des résultats de l'Observatoire de la mobilité 2020. Cette année, l'enquête concerne les impacts de la crise sanitaire sur les modes de transport utilisés, pendant et après le premier confinement, et les perspectives une fois la crise terminée. L'Observatoire présente également l'opinion des voyageurs sur les mesures sanitaires mises en œuvre dans les transports publics et leur niveau de confiance envers les différents modes.

#### **Facilité d'usage et protection de l'environnement : deux raisons d'utiliser les transports publics à l'avenir**

Avant le premier confinement, plus de 60% des Français utilisaient régulièrement les transports publics et parmi eux, 69% continueront après la crise. Pour quelles raisons ? La facilité d'utilisation (67%) et la protection de l'environnement (52%)<sup>1</sup>.

Les voyageurs savent que le transport public contribue à réduire les craintes liées la congestion et ses effets néfastes pour la santé (stress, anxiété, fatigue) et pour l'économie (20 milliards d'euros par an en France<sup>2</sup>). De même, ils considèrent que les transports publics sont les modes de déplacements les plus favorables à la qualité de l'air et à la préservation de l'environnement. L'European Public Health Alliance s'alarme de la pollution de l'air dont le coût est estimé pour l'Europe à 166 milliards d'euros par an<sup>3</sup>.

En province, 44,5% des voyages en transport urbain sont déjà réalisés en modes électriques et près de 60% en Ile-de-France<sup>4</sup>. L'UTP souhaite l'éligibilité des véhicules de transport public aux aides prévues pour le verdissement, dans le cadre du plan de relance.

#### **Attention au retour de l'autosolisme et oui à la complémentarité des modes, sous conditions...**

31% de voyageurs comptent délaisser partiellement ou totalement le transport public et se reporteraient sur les modes actifs (29%) et/ou la voiture individuelle (16%)<sup>1</sup>

Alors que 85% des Français se préoccupent de l'environnement<sup>5</sup>, la crise ne doit pas entraîner un développement inconsidéré de l'autosolisme. L'UTP est favorable à la complémentarité des transports publics avec d'autres modes, particulièrement s'ils sont actifs et/ou partagés. Cependant, il est essentiel de dédier des zones de circulation exclusives aux transports publics pour qu'ils restent fiables et pratiques (1ère raison de leur utilisation<sup>1</sup>) : les couloirs de bus ne sont, en effet, pas adaptés pour accueillir des vélos en très grand nombre au risque de dégrader la vitesse commerciale des bus et leur régularité. Pour l'UTP, dans le cadre d'une juste répartition de l'espace public, chaque mode doit pouvoir cohabiter, sur son site propre en zone dense.

#### **La gestion de crise : une capacité et un savoir-faire reconnus et appréciés des voyageurs**

Pour faire face à la crise sanitaire, les transports publics urbains et ferroviaires ont mis en place un large éventail de mesures (sanitaires, techniques, communication). Ils ont déployé des moyens humains et financiers considérables : augmentations moyennes de 50% des budgets (soit plus de 300 millions d'euros à ce jour) pour le nettoyage et la désinfection des véhicules, des gares et des stations, et de 20% du nombre de salariés affectés à ces missions. Plus de trois quarts des voyageurs (77%) estiment que les réseaux se sont vite adaptés à la crise sanitaire et 84% leur font confiance pour assurer leur sécurité sanitaire à l'avenir. Parmi les raisons qui motivent ce haut niveau de confiance : la réactivité des réseaux pendant la crise (pour 59% des voyageurs), leur exploitation par des professionnels (32%) et/ou leur pilotage par une collectivité locale (27%)<sup>1</sup>, preuves de la reconnaissance de la spécificité du secteur et du professionnalisme de leurs exploitants.

#### **Pour faire face aux pertes financières, toutes les autorités organisatrices doivent disposer du même traitement**

Suite au premier confinement, le transport public urbain accuse trois milliards d'euros de pertes (recettes commerciales et versement mobilité). Les autorités organisatrices en région doivent disposer du même traitement qu'Ile-de-France Mobilités<sup>6</sup>. La troisième loi de finances rectificative leur alloue 450 millions d'euros pour les pertes de recettes fiscales dont le versement mobilité, mais les modalités de cette compensation ne permettent pas un traitement équitable pour toutes. Le quatrième projet de loi de

finances rectificative prévoit une avance remboursable de 750 millions d'euros pour les pertes de recettes commerciales, dans des conditions qui devraient être moins favorables que celles d'Île-de-France Mobilités. Les opérateurs sont attentifs au débat sur la couverture des pertes pour les autorités organisatrices de la mobilité ; les marges du secteur (1 à 2%) sont d'un ordre de grandeur sans comparaison avec le choc financier actuel et, sans soutien, il existe un risque de réduction de l'offre de transport, qui pourrait entraîner des conséquences non négligeables sur le développement économique des territoires, avec de lourds impacts sociaux.

### **Quand les gestes barrières sont respectés, le risque de contamination dans les transports publics est limité**

Dans les transports publics, les passagers adoptent un comportement spécifique, a fortiori en période de crise sanitaire : les voyageurs respectent les gestes barrière, la durée des contacts est réduite, les voyageurs se parlent peu, etc. Pour limiter l'affluence, l'offre est maintenue malgré la baisse de fréquentation, en raison notamment du télétravail et des horaires décalés.

Si le « risque zéro » n'existe pas, plusieurs études scientifiques et analyses empiriques, menées par des universités, organismes de santé publique, centres de recherche, associations professionnelles en France, en Allemagne, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, montrent que les transports publics ne sont pas des lieux où le risque de contamination est élevé, du fait du respect des gestes barrière.

### **Comme par le passé, le transport public se tient prêt à adapter l'offre aux attentes des passagers**

A long terme, la crise sanitaire pourrait impacter l'aménagement du territoire : au plan local, révision de la conception des grandes villes autour de la proximité, la vie de quartier et un meilleur partage de l'espace public et, au niveau national, rééquilibrage des moyens en faveur des zones moins denses qui répondent à l'aspiration renforcée des Français de vivre ailleurs, comme le souligne un rapport de France Stratégie. Les opérateurs de transport public sont prêts à redéployer l'offre des zones les plus denses vers celles qui le sont moins, ce qui permettra à la fois de renforcer l'attractivité de ces territoires et de réduire le sentiment d'isolement de la population.

### **Le transport public, une réponse aux enjeux sociétaux qui doit être soutenue**

Outre des investissements dans les infrastructures pour favoriser une offre en site propre, une modernisation du réseau ferroviaire et un taux de TVA réduit à 5,5% reconnaissant les transports publics comme service de première nécessité, le secteur appelle à inciter l'utilisation des modes les moins générateurs d'externalités négatives, à conforter son modèle économique, à refondre la tarification et lutter contre l'érosion de l'offre et de l'investissement en réservant la gratuité aux publics les plus fragiles. La profession propose d'explorer d'autres sources pour financer le transport public : péages urbains en zones denses, redevance basée sur la valeur ajoutée du foncier près des gares et des lignes structurantes ou encore le versement d'une partie de la taxe GAFAM aux services numériques des autorités organisatrices de la mobilité.

Afin que le transport public reste ouvert à tous, qu'il améliore encore la qualité de vie au quotidien, qu'il continue de stimuler le développement (1€ investi représente 5€ de bénéfices pour l'économie<sup>7</sup>) et de contribuer à l'attractivité et au rayonnement international de la France, l'UTP appelle à un signal fort, rapide et concret de la puissance publique.

<sup>1</sup> Observatoire de la mobilité 2020

<sup>2</sup> INRIX, Global Traffic Scorecard, 2019

<sup>3</sup> European Public Health Alliance, rapport du 21 octobre 2020

<sup>4</sup> UTP, Enquête Parc 2018

<sup>5</sup> ELABE, « Les Français et l'environnement », 15 novembre 2019

<sup>6</sup> Une avance remboursable de 1,2 milliard d'euros pour les pertes commerciales et une subvention d'au moins 700 millions d'euros pour la chute du Versement Mobilité

<sup>7</sup> Source : UITP

#### **Contacts presse :**

- Martin Kolle – martin.kolle@lobbycom.fr - 06 89 70 17 51

#### **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