

Conférence de presse – 24 novembre 2015



Dossier de presse

Observatoire de la mobilité 2015

&

Actualités de la profession

Contacts :

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

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

Sommaire

L'UTP : missions, membres, gouvernance, commissions **p.3**

L'UTP, en chiffres **p.6**

L'Observatoire de la mobilité 2015 : habitudes de transport, impacts de la crise et lien entre mobilité et environnement **p.7**

Quelles sont les habitudes de déplacements des Français ? p.8

La persistance de la crise impacte-t-elle leurs déplacements ? p.9

Quels liens font-ils entre leurs déplacements et l'environnement ? p.14

Les grandes actualités de l'UTP **P.24**

La sûreté dans les transports publics p.24

Le dialogue social dans le transport urbain p.27

Le dialogue social dans le ferroviaire p.27

L'open data p.27

La médiation p.28

Les grands rendez-vous 2016 p.29

L'UTP, aujourd'hui

Les missions

L'UTP représente l'ensemble des acteurs de la chaîne de la mobilité durable : réseaux de transport urbain, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, ingénieristes, et opérateurs de stationnement.

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

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

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

Les membres

L'UTP regroupe près de 230 membres : des membres adhérents, des membres partenaires et des membres associés. Les membres de l'UTP disposent d'informations sectorielles, d'espaces de réflexion et de conseils juridiques et techniques.

Les près de 190 membres adhérents sont des entreprises de transport urbain (170 réseaux opérant sur l'ensemble du territoire national), des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures (17 membres).

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

L'UTP compte une quarantaine de membres partenaires et associés. Leur adhésion témoigne de l'évolution du champ d'action de l'UTP et de son passage du transport public à la mobilité durable dans son ensemble.

La gouvernance

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

En juin 2015, le Conseil d'administration a été renouvelé et Jean-Pierre Farandou, Président de Keolis, a été élu Président de l'UTP.

Dans cette mission, il est accompagné de quatre Vice-Présidents : Laurence Broseta, Directrice Générale France de Transdev, Marc Delayer, Directeur Général des Transports publics du Choletais (Agir), Pierre Izard, Directeur général Sécurité et Qualité ferroviaire de SNCF et François-Xavier Perin, Président du directoire de RATP Dev.

Le comité financier

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

Les commissions

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

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

- La commission Affaires ferroviaires

Présidée par Jérôme Nanty, Secrétaire Général de Transdev, cette commission regroupe tous les membres du secteur ferroviaire. Elle traite les sujets sociaux, juridiques et techniques liés à l'exploitation. Elle organise la concertation, puis les positions portées dans l'intérêt commun.

- La commission Affaires sociales dans le transport urbain

Présidée par Olga Damiron, administratrice de l'UTP et Directrice des Ressources Humaines de Keolis, cette commission s'attache à anticiper l'avenir du secteur des transports urbains au plan social en mettant en œuvre, au sein des instances paritaires, un travail de réflexion et de préparation aux enjeux futurs.

- La commission Législation et Affaires européennes

Présidée par François-Xavier Perin, Vice-Président de l'UTP et Président du directoire de RATP Dev, cette commission œuvre à la prise en compte des intérêts du secteur lors de l'élaboration des textes aux niveaux national et européen. Elle assure la veille, l'anticipation et le suivi de ces projets et la mise en perspective de leurs conséquences.

- La commission Economie et Mobilité

Présidée par Alain Quinet, Directeur général délégué de SNCF Réseau, cette commission travaille sur un modèle global visant à améliorer le service rendu au voyageur en prenant en compte tous les modes de transport. Elle travaille sur l'économie et le marché des transports et sur la mobilité durable.

- La commission Techniques, Exploitation et Développement durable

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

L'UTP en chiffres

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

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

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

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

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

88 % des adhérents sont gérés en gestion déléguée.

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

Les adhérents de l'UTP emploient **260 000 salariés** en France.

En cinq ans, les adhérents de l'UTP ont effectué près **50 000 recrutements dont 13 000** dans les réseaux urbains de province ; ils ont créé **4000 emplois**.

98 % des salariés sont employés en contrat à durée indéterminée. **95 %** des salariés travaillent à temps complet.

Le transport public urbain consacre **55 millions d'euros par an** à la formation continue, soit **3,9 %** de sa masse salariale.

82 % des adhérents de l'UTP sont engagés dans une démarche qualité.

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

Les opérateurs **français** sont présents dans **près de 70 pays** sur les **5 continents**.

L'Observatoire de la mobilité 2015 : habitudes de transport, impacts de la crise et lien entre mobilité et environnement

En 2008, l'UTP a mis en place un Observatoire de la mobilité, qui a fait l'objet de trois éditions en 2008, 2009 et 2010. Il a été repris en 2014 pour disposer d'une photographie des utilisateurs de transports publics en France, de leurs attentes, de leurs recommandations mais aussi pour identifier si la crise impactait ou non le nombre de leurs déplacements et les modes utilisés.

Cette année, l'UTP a poursuivi son enquête auprès des utilisateurs de transports publics pour savoir s'ils avaient modifié leur comportement par rapport à 2014 mais, compte tenu de la COP 21 qui se tient à Paris, elle a souhaité l'élargir avec des questions relatives à l'environnement et a interrogé sur ce point les utilisateurs de transport public tout comme les non utilisateurs.

Ce 5^{ème} Observatoire de la mobilité permet de chiffrer le nombre de Français qui prennent régulièrement les transports collectifs, d'identifier leurs habitudes, les impacts de la crise sur leurs déplacements, les raisons pour lesquelles ils utilisent les transports publics. Il permet aussi de voir comment les Français, utilisateurs comme non utilisateurs, font le lien entre les différents modes de transport mis à leur disposition et l'environnement et d'analyser leur degré de connaissance des impacts de ces différents modes de transport sur la pollution atmosphérique et sur l'environnement.

Les indicateurs de l'Observatoire sont issus d'une enquête réalisée par l'IFOP du 19 au 30 juin 2015. L'Institut de sondage a contacté un échantillon de 1009 utilisateurs des transports en commun et de 492 non utilisateurs, âgés de 18 ans et plus, résidant dans des agglomérations de 50 000 habitants et plus.

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

Quelles sont les habitudes de déplacements des Français ?

Quelle est la proportion de Français qui se déplacent en transport public ?

Sur l'ensemble des Français âgés de 18 ans et plus, 50 % utilisent régulièrement les transports publics. Dans les villes de 50 000 habitants et plus, cette part est plus importante et a tendance à augmenter.

En 2014, 63 % des Français habitant dans ces agglomérations disaient utiliser régulièrement les transports publics. En 2015, cette part a augmenté de 4 points : 67 % des Français se déplacent en transports publics et parmi eux, 62 % les utilisent fréquemment : au moins deux fois par semaine.

Les utilisateurs les plus réguliers sont :

- les Franciliens : 81% contre 61% pour les provinciaux ;
- les habitants des villes de 100 000 habitants et plus : 72% contre 35% dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants ;
- les 18-34 ans : 79% contre 62% pour les 35 ans et plus.

Quels sont les modes les plus utilisés par les voyageurs ? A quelle fréquence ?

Le bus reste le premier moyen de transport utilisé par les voyageurs : 68 % des voyageurs le citent, suivi par le métro (51%).

Les voyageurs citent ensuite le tramway (43%), le RER (28%) et le TER (16%).

La part des voyageurs qui se déplacent en autobus est plus importante dans les villes de province (70 %) et dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants (78 %), des territoires où la présence de modes lourds n'est pas économiquement pertinente.

En moyenne, les voyageurs utilisent deux modes de déplacement.

Pourquoi les Français utilisent-ils les transports publics ? Pourquoi les recommandent-ils ?

Les raisons qui expliquent le recours aux transports publics pour se déplacer sont d'abord la praticité (54 %), l'économie (16 %) et le souci de préserver l'environnement (7%) ; 23 % des utilisateurs disent ne pas avoir d'autre solution de mobilité.

Le taux de recommandation est très élevé parmi les voyageurs : 87 % d'entre eux les conseillent à leur entourage pour se déplacer. Ce taux est plus élevé que l'an dernier où il s'élevait à 81 %, soit un gain de 6 points sur un an.

Ils recommandent les transports publics d'abord pour leur praticité (68%) et pour leur bénéfice à l'environnement (60 %). Leur faible coût (40 %) et leur rapidité (29 %) sont les deux autres raisons pour lesquelles ils conseillent leur utilisation.

Quels enseignements ?

Les Français utilisent de plus en plus les transports publics dans les grandes métropoles, mais aussi dans les villes de taille moyenne. Ainsi, depuis dix ans, la fréquentation des transports publics urbains a progressé de près de 40%. Elle a encore augmenté de 2% au premier semestre 2015.

Si pendant longtemps, cette tendance était essentiellement constatée dans les grands réseaux de province, elle est désormais constatée dans les réseaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants où l'usage des transports publics monte aussi en puissance. Entre 2013 et 2014, ces réseaux ont ainsi vu leur fréquentation croître de 1,9% alors que la hausse moyenne de la fréquentation toutes agglomérations confondues s'élevait à 1,3 %.

La persistance de la crise impacte-t-elle leurs déplacements ?

84% des Français qui utilisent les transports publics possèdent au moins un véhicule personnel motorisé et 23% en possèdent deux ou plus. Chez les non-utilisateurs, les chiffres sont plus élevés : ainsi, 97% des Français qui ne se déplacent pas en transports publics possèdent au moins un véhicule personnel motorisé et 34% en possèdent au moins deux ou plus.

Autre écart significatif entre utilisateurs et non utilisateurs des transports publics : 42% des premiers prennent leur voiture tous les jours ou presque ; une part qui atteint 62% chez les non utilisateurs.

Parmi l'ensemble des Français interrogés, 43% ont diminué l'usage de la voiture en solo et seuls 6% l'ont augmenté.

Concernant les transports publics, 45% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 6% qui les ont diminués. Les utilisateurs de transports publics y recourent encore davantage par rapport à 2014. Ils étaient alors 37% à avoir augmenté leurs déplacements en transports publics et sont 45% cette année, une hausse significative de 8 points.

En matière de perception des coûts des différents modes de transports, 57% des voyageurs pensent que le prix des transports publics n'a pas plus ni moins augmenté que la voiture

(36%) ou qu'il a moins augmenté (21%). 38% des Français qui n'utilisent pas les transports publics n'ont aucune idée des tarifs des transports publics et méconnaissent totalement la différence de coûts entre le transport public et la voiture utilisée en solo. Pour mémoire, un véhicule motorisé représente, hors acquisition, un budget tout compris (parking, révision, carburant, assurance, etc.) de l'ordre de 4500 euros par an.

D'une manière générale, les utilisateurs des moyens de transports plus « éco » (économiques et/ou écologiques) ont davantage utilisé ces modes en ville :

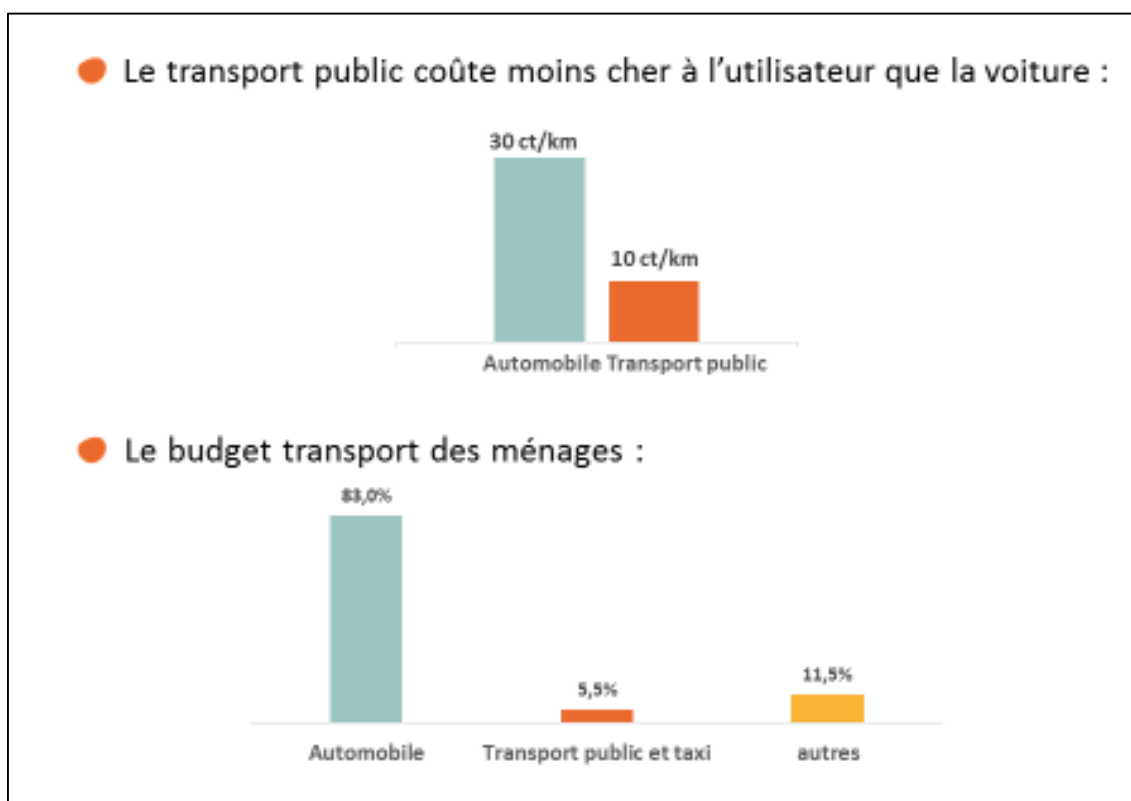
- covoiturage : 56% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 7% qui les ont diminués ;
- marche : 48% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 3% qui les ont diminués ;
- auto-partage en libre-service : 46% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 15% qui les ont diminués ;
- vélo : 44% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 7% qui les ont diminués ;
- vélo en libre-service : 44% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 11% qui les ont diminués ;
- deux roues motorisées : 38% de ces utilisateurs ont augmenté leurs déplacements contre 19% qui les ont diminués.

Quels enseignements ?

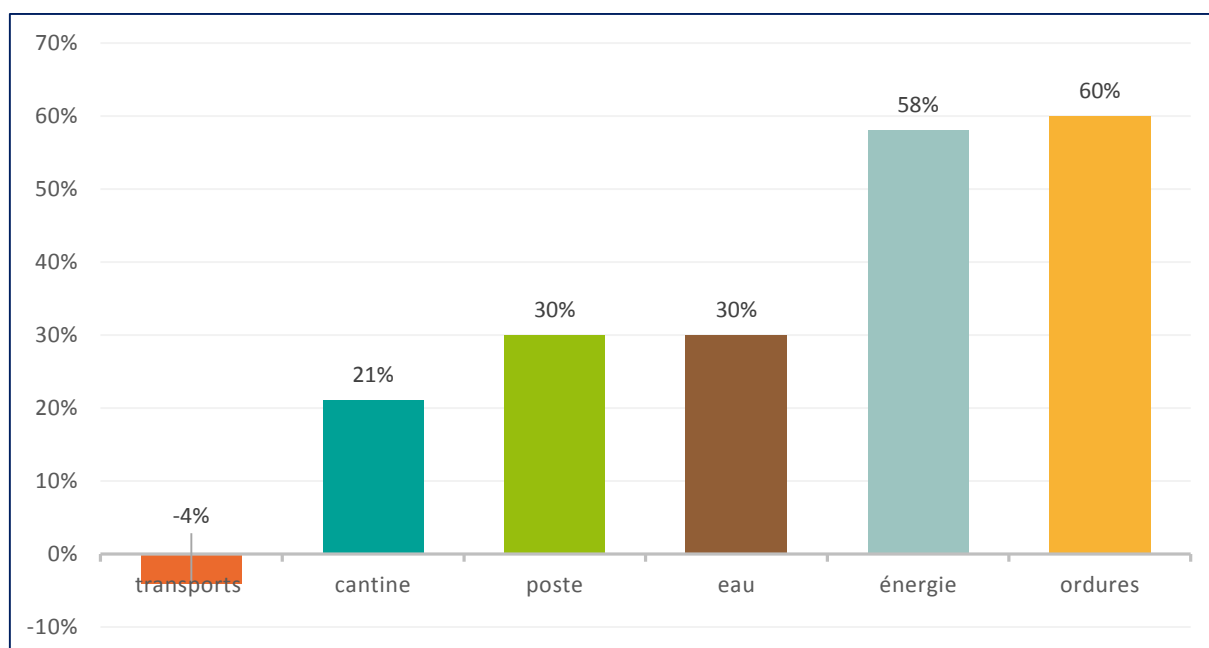
Le transport public coûte beaucoup moins cher que la voiture qui absorbe la plus grande partie du budget transport des ménages français.

Par ailleurs, le service de transport routier de voyageur est le seul service public dont le prix a baissé au cours de la dernière décennie.

Le prix du transport public



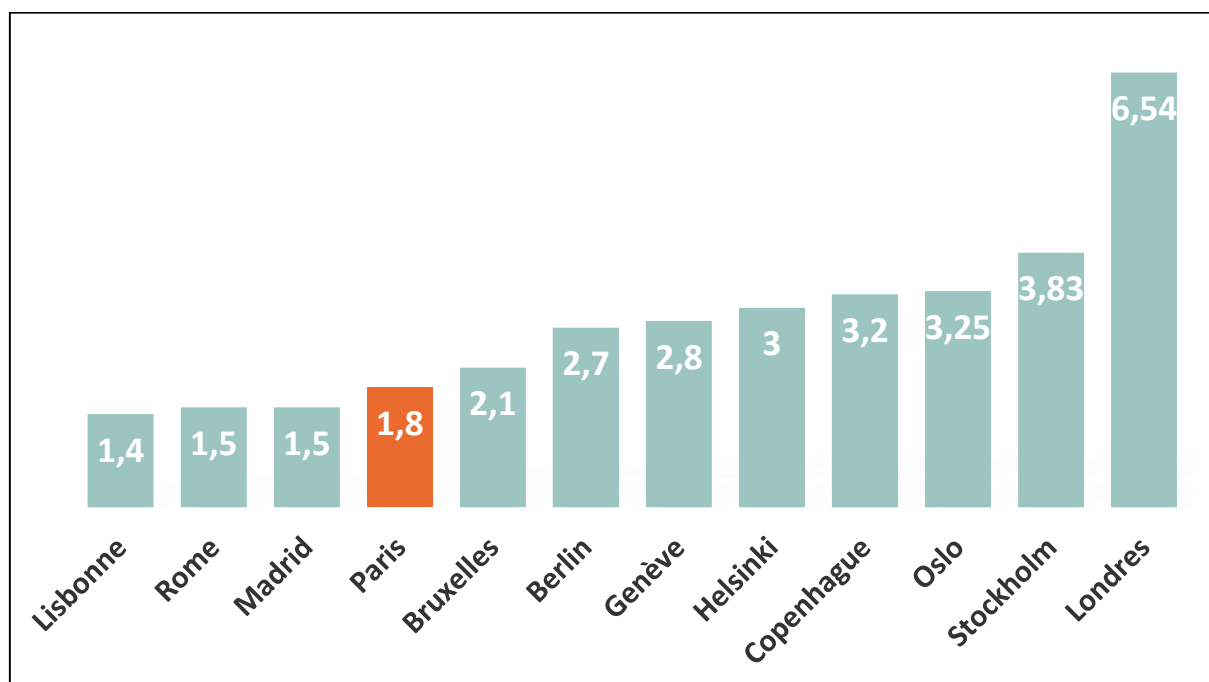
L'évolution des prix des services publics marchands entre 2004 et 2014 (en euros courants)



Source : Insee

Les prix en France sont moins élevés que dans les autres pays européens à niveau de vie comparable.

Prix du ticket à l'unité en Europe en euros



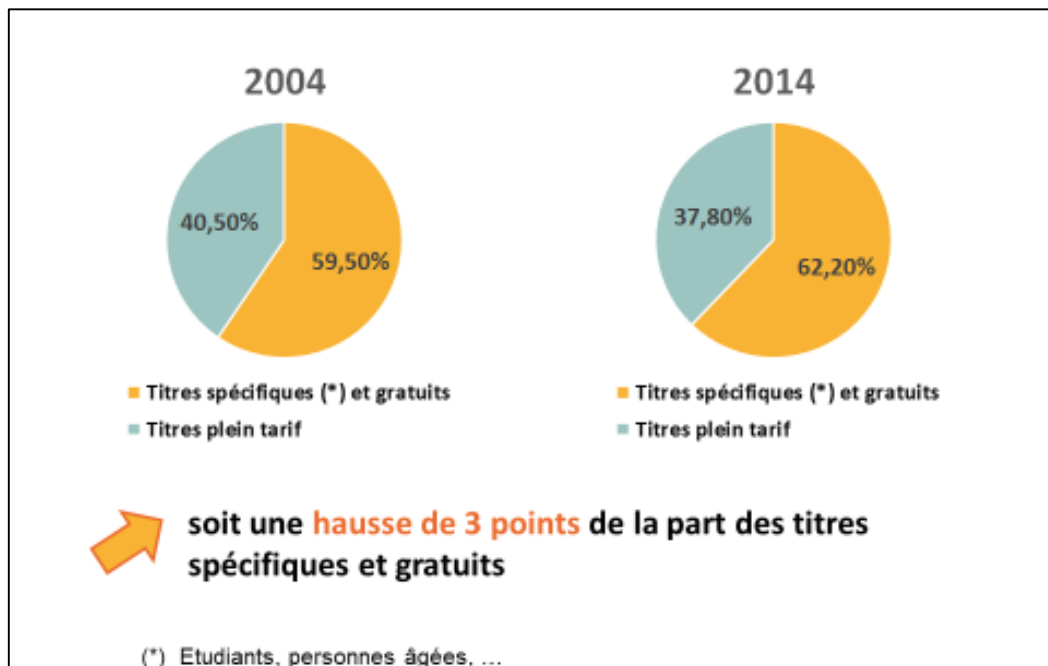
Sources : sites Internet des réseaux (2015)

En matière de tarification, force est de constater que les pratiques ne correspondent plus à la situation économique des utilisateurs et aux évolutions de la société française. Certains jeunes actifs disposent de revenus inférieurs à ceux de certains retraités, du fait de la crise économique, il existe de plus en plus de travailleurs pauvres, compte tenu des évolutions sociétales, les familles monoparentales sont de plus en plus nombreuses... Pourtant, ces personnes ne bénéficient pas de tarifs particuliers, corrélés à leur niveau de vie.

La part de ces tarifs spécifiques et gratuits, qui ne sont pas forcément toujours en phase avec les évolutions de la société, a augmenté de 3 points en 10 ans.

Aujourd'hui, l'heure est au développement de la tarification solidaire qui permet de prendre en compte la réalité économique et sociale des utilisateurs pour aller vers davantage de solidarité et d'équité. La tarification solidaire s'avère en effet plus équitable puisqu'elle tient compte du revenu par personne au sein du foyer et non plus du statut du voyageur : retraité, étudiant, etc. Le mouvement est en marche à Strasbourg, Grenoble, Brest, Quimper, Dunkerque, etc. Et bientôt à Nantes, Lille...

La tarification en France



Quels arguments pourraient convaincre les utilisateurs et non-utilisateurs de se déplacer davantage en transport en commun ?

La difficulté à circuler est le tout premier argument qui inciterait les Français à se déplacer davantage en transports publics : c'est le cas pour 39% des Français qui utilisent déjà les transports publics et pour 30% des non utilisateurs. Leur volonté de faire baisser la pollution arrive en deuxième position ; elle est citée par 18% des utilisateurs de transports publics et par 15% des non utilisateurs.

Quels enseignements ?

Aujourd'hui, la simple recherche d'un stationnement représente 10 % de la circulation en ville.

La circulation de voitures individuelles, avec souvent un seul occupant à bord : le conducteur, entraîne régulièrement des phénomènes de congestion dans les centres urbains. Ces embouteillages coûtent de l'ordre de 17 milliards d'euros par an à la collectivité française ; un chiffre qui, selon les experts, pourrait augmenter de 30 % en France pour atteindre 22 milliards d'euros dans 15 ans.

Pour mémoire, à nombre de passagers équivalent, un bus occupe 15 fois moins de surface au sol que 40 voitures.

Quels liens font-ils entre leurs déplacements et l'environnement ?

Les Français, utilisateurs comme non utilisateurs des transports publics, possèdent une bonne connaissance des impacts de la voiture et de l'autobus sur l'environnement. Quand on leur demande de comparer l'autobus et la voiture, 2/3 des interrogés disent ainsi que la voiture contribue plus aux embouteillages, qu'elle occupe plus de place et qu'elle génère plus de gaz à effet de serre par passager.

Quelles mesures prendre lors des pics de pollution ?

Lors des pics de pollution, les deux mesures qui ressortent principalement sont : offrir l'accès libre et gratuit aux transports publics pour 61% des sondés et proposer davantage de transports en commun pour 42% d'entre eux.

Pour près d'un quart des sondés, lors de ces pics, il conviendrait d'interdire la voiture en centre-ville. Les utilisateurs de transports publics sont plus nombreux à citer cette mesure : 25% contre 13% des non utilisateurs.

Pour financer le surcoût des transports publics lors des pics de pollution, deux mesures ressortent. 46% des sondés préconisent la mise en place de péages urbains pour accéder aux centres villes avec reversement de son produit aux transports publics.

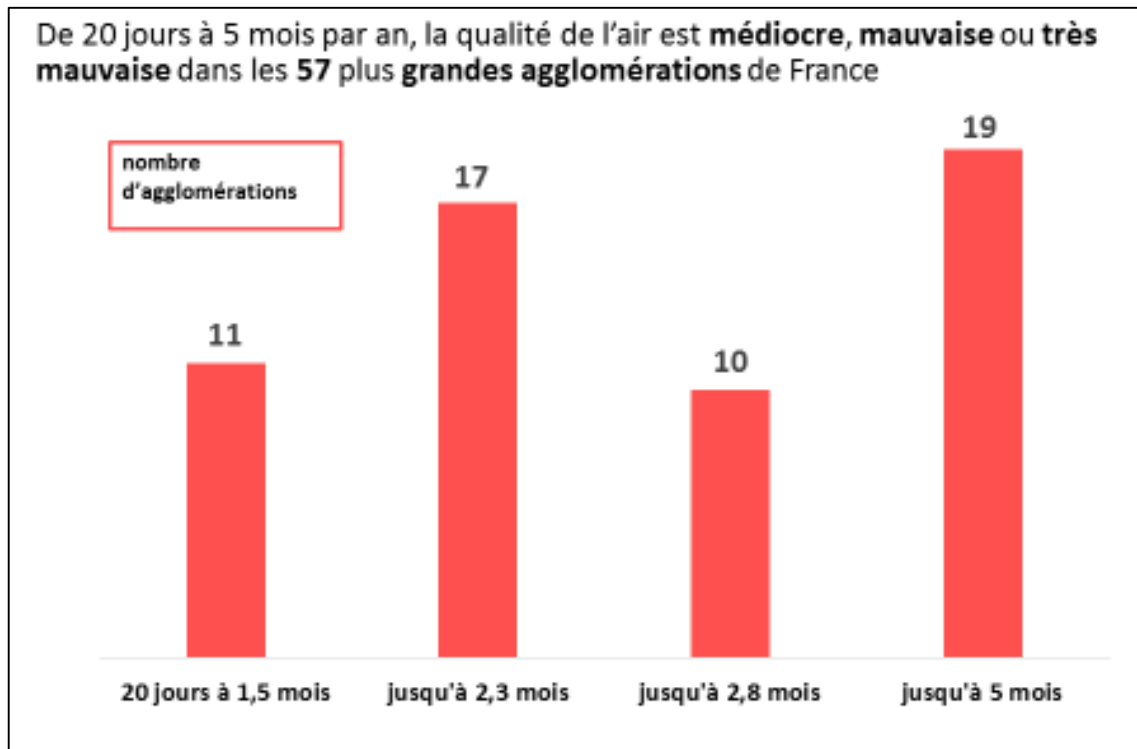
35% des Français interrogés sont favorables à l'instauration du principe de pollueur-payeur : au-delà d'un certain nombre d'heures d'utilisation de sa voiture, le conducteur paye une taxe dont le produit est reversé aux transports en commun. Cette seconde mesure est bien sûr davantage citée par les utilisateurs de transports publics (40% contre 24% des non utilisateurs).

Comment améliorer la qualité de vie en ville ?

Pour améliorer la qualité de vie en ville, la mesure principale qui ressort de loin est de proposer davantage de transports publics, citée par 61% des sondés (dont 41% qui citent cette mesure en premier). La seconde mesure citée est de proposer davantage de modes actifs : rues piétonnes, pistes cyclables... (38%).

En France, les 57 plus grandes zones urbaines sont victimes d'une mauvaise qualité de l'air au moins 20 jours par an et 19 de ces agglomérations le sont jusqu'à 5 mois par an.

La pollution atmosphérique en France



Source : Atmo 2013

Les impacts de la pollution sur la santé publique

- **Coût sanitaire de la pollution atmosphérique**

De **68 à 97 milliards d'€/an** dont :

- 48 milliards d'€/an liés aux décès prématurés
- 3 milliards d'€/an pour le système de santé
- 165 millions d'€/an de perte de productivité et absentéisme

- **Coût de la pollution automobile** = 27,4 milliards d' €/an

- **78 % des accidents corporels de la route** impliquent une **voiture** et 1,2% impliquent un bus

- **Coût des accidents de voiture** = 23,4 milliards d' €/an

Sources : Sécurité routière, Commission d'enquête sénatoriale JF Husson, OMS

Le coût sanitaire de la pollution atmosphérique en France est difficile à évaluer, mais les experts l'estiment entre 68 et 97 milliards d'euros par an. La pollution automobile coûte pour sa part près de 28 milliards d'euros par an à la collectivité, dont plus de 23 milliards liés aux accidents de la route.

Le transport public peut non seulement contribuer à améliorer sensiblement la qualité de vie en ville, mais en outre, son utilisation est aujourd'hui recommandée par la communauté médicale car elle permet de réduire certains risques pathologiques, notamment dans les pays développés.

Les bienfaits des transports collectifs sur la santé publique

- **10 minutes en transports collectifs = deux à trois minutes d'activité physique** supplémentaires par rapport au même temps de déplacement en voiture
- Utilisation des **transports = réduction** du risque d'**hypertension** de **27%** et réduction du risque de **diabète** de **34%**
- **L'OMS** encourage à délaissier la voiture **au profit des transports publics** et des **mobilités actives** comme la marche ou le vélo

Sources : Sécurité routière, Commission d'enquête sénatoriale JF Husson, OMS, American Heart Association

La consommation d'énergie du secteur des transports

En France, la part des transports (tous modes confondus) dans la consommation totale d'énergie a sensiblement progressé au cours des dernières décennies du fait notamment de la croissance économique.

Aujourd'hui, le transport représente 32 % de la consommation totale d'énergie en France, mais sur ce total, les autobus et les autocars n'en représentent que 2,4%.

La consommation d'énergie des transports tous modes confondus et la part de chaque mode

● Que représentent les transports dans la consommation totale d'énergie et comment évolue-t-elle ?

- 18 % en 1970
- 29 % en 1990
- 32 % aujourd'hui

● Quelle est la part de chaque mode dans la consommation d'énergie?

- Voitures particulières : 61,2 %
- Poids lourds et utilitaires : 34,9 %
- Bus et cars : 2,4 %

Source : Ademe



Les transports et les émissions de CO₂

Aujourd'hui, plus de 60% des voyages réalisés en transport public le sont via un mode électrique : tram ou métro. Et, la part du transport public dans les émissions totale de CO₂ en France est inférieure à 1%.



Il convient de noter que les mesures de ces émissions sont radicalement différentes dans le secteur du transport public et dans la filière automobile. Le transport public a obligation d'afficher ces émissions en situation d'exploitation réelle, ce qui n'est pas le cas pour l'automobile.

Si l'on adopte pour la voiture les mêmes règles que celles obligatoires pour le transport public, le constat est sans nuance : la voiture émet presque deux fois plus de CO₂ par voyageur/km que l'autobus.

Les mesures de CO₂ : que communique-t-on au grand public ?

 Transport public	 Voiture particulière
<ul style="list-style-type: none">• Mesures en conditions d'exploitation• Consommations réelles• Tous les véhicules en circulation : neufs et anciens• Conditions réelles de circulation• Affectation d'un coefficient pour une mesure du puits à la roue	<ul style="list-style-type: none">• Mesures sur banc test• Consommation théorique• Echantillon de véhicules neufs paramétrés• Conditions moyennes de conduite• Pas d'affectation de coefficient, uniquement du réservoir à la roue

Les mesures de CO₂ : la réalité

<p>- Les comparaisons entre transport public et voiture sont basées sur des critères différents</p> <p>- Si on applique les règles du TP à la voiture (conditions d'utilisation + coefficient du puits à la roue) :</p>	
Transport public 	Voiture particulière 
90 gCO ₂ /voyageur/km	172 gCO ₂ /voyageur/km

Source : UTP

Quels enseignements ?

Les Français estiment que le développement du transport public permettrait d'améliorer la qualité de vie.

En dix ans, l'offre a augmenté de 2,6 % par an passant de 560 millions de km en 2004 à 720 millions de km en 2014. Plus de 31 millions de Français sont déjà « connectés » à un réseau de transport public, parmi eux, 78 % (soit 24 millions) habitent en province. Depuis dix ans, chaque année, 200 à 400 000 Français supplémentaires sont desservis par un réseau de transport public.

Aujourd'hui, l'offre peut difficilement progresser davantage car le secteur est confronté à un problème de financement et de stagnation, voire de baisse, de ses ressources.

Le transport public est confronté à l'inflation des normes en matière de données, d'accessibilité, de transition énergétique, etc.

En outre, plusieurs mesures défavorables, parmi lesquelles la baisse des dotations de l'Etat aux collectivités locales, pénalisent le secteur.

Contrairement aux attentes des Français, non seulement l'offre ne progresse plus, mais au premier semestre 2015, elle a enregistré une baisse de 0,6 %, un phénomène inédit depuis 1998.

Le financement : état des lieux*

- **Besoin transport public urbain = plus de 16 milliards d'euros par an** (dont 8,4 Md€ pour la province)

- **3 sources :**
 - Le versement transport = 7 milliards d'euros = **43%**
 - ✓ Les recettes commerciales = 4,9 milliards = **30 %**
 - ✓ Les concours publics = 4,3 milliards = **27 %**

- **Pression fiscale est forte sur les contribuables + budgets des AO sont contraints :**
 - la baisse des dotations de l'Etat = manque à gagner de **800 millions d'euros** en 2014
 - la baisse des dotations de l'Etat = manque à gagner de plus de **2 milliards** en 2015

(*) fonctionnement et investissement

Source : UTP

Chaque jour, près de vingt millions de personnes utilisent les transports collectifs pour aller sur leur lieu de travail, dans les structures scolaires et universitaires, les établissements de santé, lieux culturels et sportifs, faire leurs courses, etc. ; de ce fait, les transports publics de voyageurs sont des services de première nécessité.

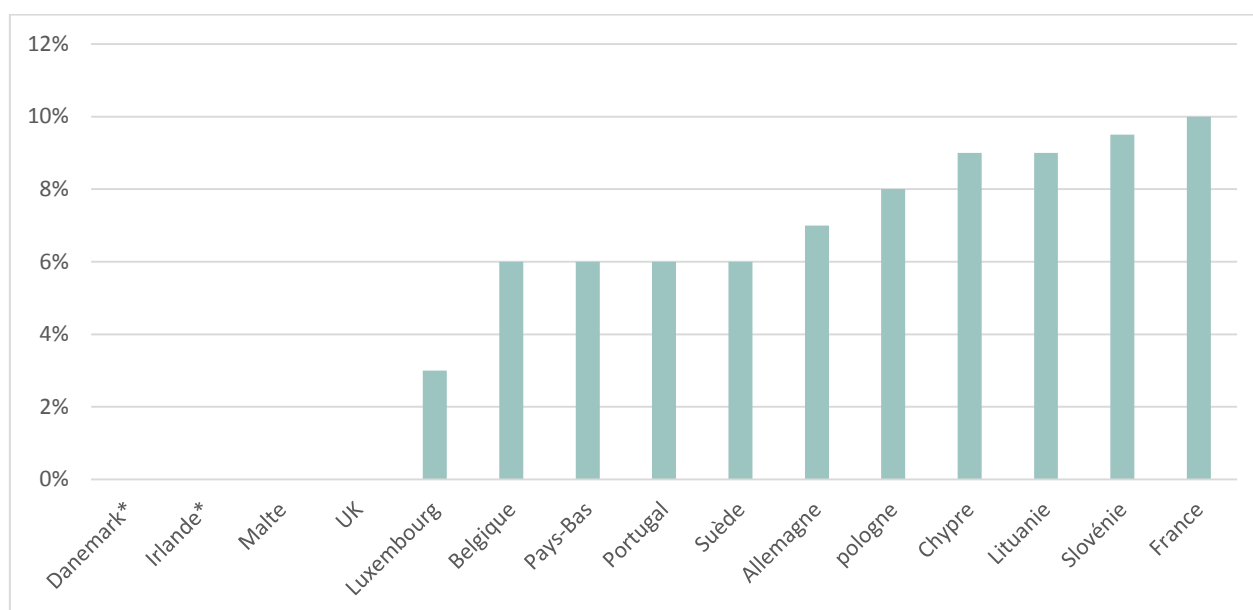
Pourtant, le taux de TVA qui leur est appliqué, ne correspond pas à la nature de ce service.

Ainsi, en trois ans, le taux de TVA des transports publics a quasiment doublé : il est passé de 5,5 % à 7% en 2012 puis de 7% à 10% en 2014.

La seconde hausse du taux de la TVA appliquée au transport public du quotidien se traduit par un prélèvement annuel de 300 millions d'euros.

Il faut noter que ce taux de TVA compte parmi les plus élevés comparé à celui de la plupart des autres pays européens, comparables à la France.

Les taux de TVA en Europe

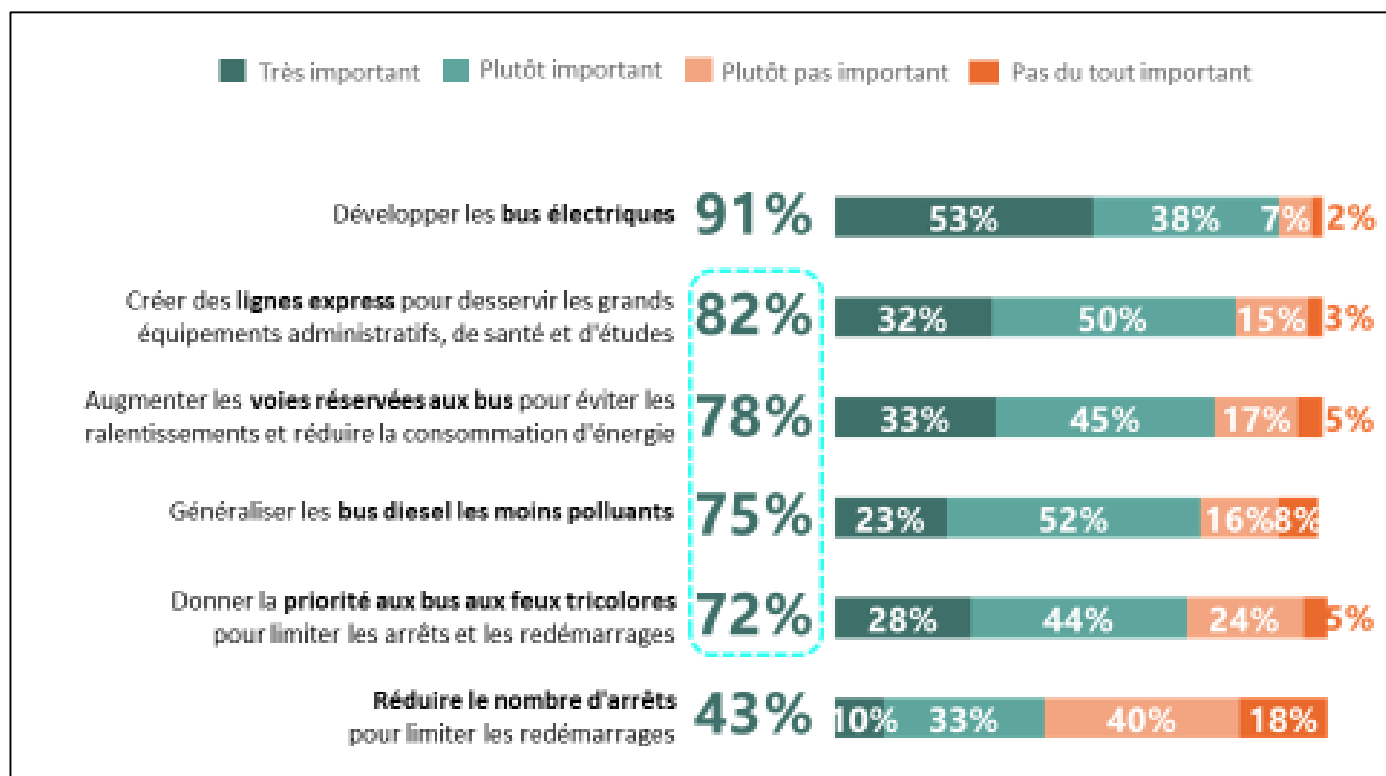


Source : Commission européenne (*exemptés)

Comment rendre l'autobus encore plus respectueux de l'environnement ?

Pour que le bus, mode de déplacement le plus utilisé par les Français, devienne encore plus respectueux de l'environnement, 9 Français sur 10 estiment important de développer les autobus électriques. En deuxième position, la création de lignes express pour desservir les grands équipements administratifs, de santé et d'études est citée par 82% des sondés. Parmi les trois autres mesures qui recueillent aussi l'approbation : l'augmentation du nombre de voies réservées pour éviter les ralentissements et réduire la consommation d'énergie (78%) ; la généralisation des bus diesel les moins polluants (75%) et l'accès prioritaire des bus aux feux tricolores pour limiter les arrêts et les redémarrages (72%).

Les mesures préconisées par Les Français pour rendre les bus encore plus respectueux de l'environnement



Quels enseignements ?

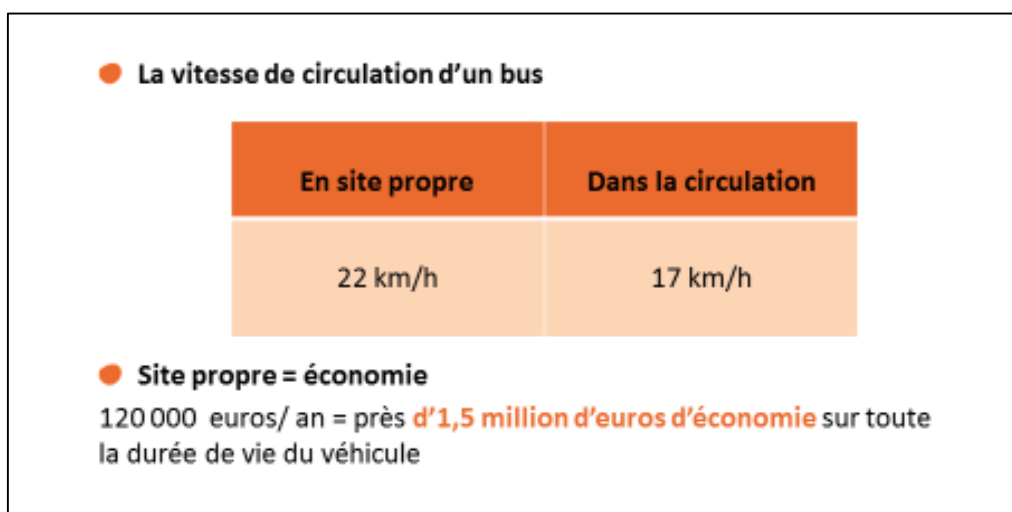
Plus de la moitié du parc d'autobus qui circule en France est aux normes Euro IV, V et VI ; sachant que l'Euro IV a été mis en place en 2006 et que l'Euro VI existe depuis la fin 2014. Près des 2/3 des bus sont équipés de technologies gazole propres. Aujourd'hui, les enjeux de normalisation du marché se jouent à l'échelle européenne : d'ici à 2025, les normes peuvent évoluer vers l'Euro VII, voire l'Euro VIII.

Concernant les bus électriques, il n'existe actuellement ni diagnostic précis des capacités des constructeurs européens, ni évaluation technique sur les capacités d'approvisionnement du réseau électrique, ni évaluation technique sur les coûts d'adaptation des dépôts.

Par ailleurs, le coût complet du bus électrique sur toute sa durée de vie s'avère beaucoup plus élevé qu'un bus traditionnel. Entre un bus Euro VI et son homologue hybride, le surcoût financier est de l'ordre de 30%, il atteint 80% pour un bus tout électrique.

Le développement des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est une voie d'avenir non seulement pour répondre à la demande des voyageurs qui veulent des trajets plus rapides, mais aussi pour rendre les bus encore plus propres puisqu'ils gagnent 5 km/h dans une

voie réservée par rapport à une circulation sur voie normale. En outre, cela permet de réaliser des économies non négligeables.



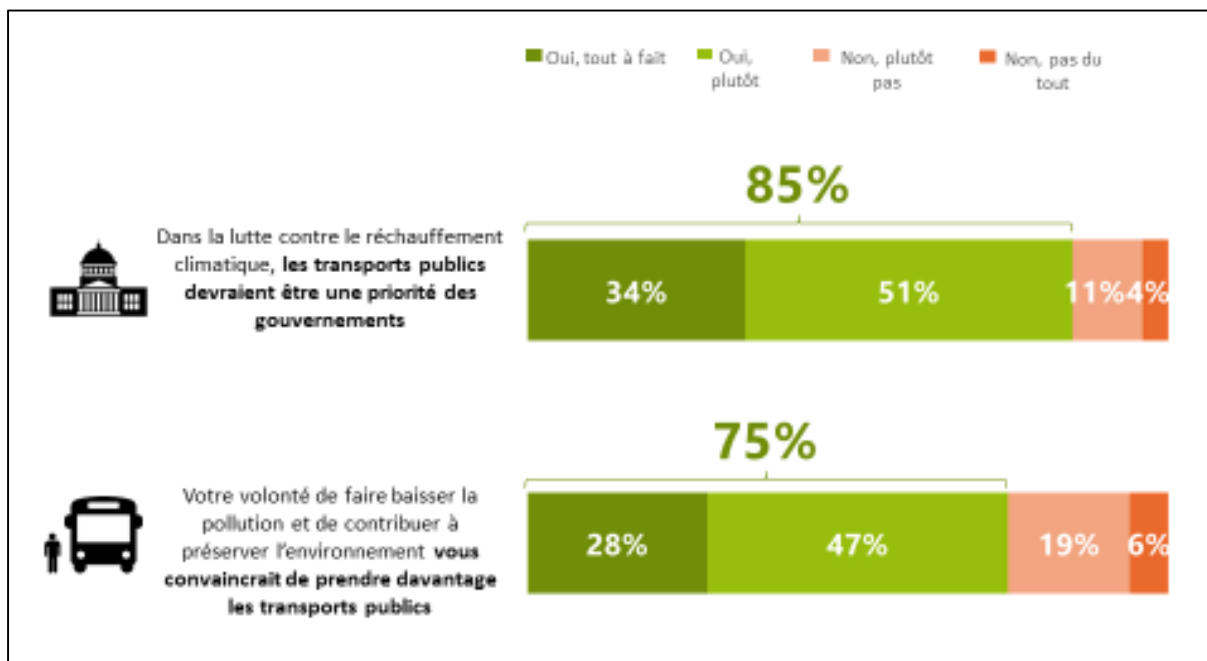
Source : UTP

Les Français seraient-ils prêts à utiliser plus le transport public pour préserver l'environnement ? Celui-ci doit-il être une priorité pour lutter contre le changement climatique ?

Les trois quart des Français disent que leur volonté de participer à la protection de l'environnement les inciterait à utiliser davantage le transport public.

Parallèlement, plus de 8 Français sur 10 estiment que le transport public doit être une priorité des gouvernements pour lutter contre le changement climatique.

Le transport public doit-il être une priorité des gouvernements ? La préservation de l'environnement, un argument en faveur de l'utilisation des transports publics ?



Quels enseignements ?

La tenue de la COP 21 en France, qui fait l'objet d'une intense communication, a permis de sensibiliser encore davantage les Français aux enjeux du défi climatique et aux actions permettant de préserver l'environnement.

L'enjeu est crucial pour l'avenir de la planète puisqu'il s'agit de limiter son réchauffement climatique à 2 °C d'ici à la fin du siècle. Depuis 1990, les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de plus de 30 % dans le monde. Les effets néfastes de la pollution sur la santé publique ne sont plus à démontrer et ses impacts représentent un coût de l'ordre de 3 200 milliards d'euros par an aux pays de l'OCDE, la Chine et l'Inde.

Le transport public doit être considéré comme une solution pour relever cet enjeu.

Les grandes actualités de l'UTP

La sûreté dans les transports publics

Pour 48 % des voyageurs, la sûreté est le 3eme critère essentiel d'un service de transport public de qualité, après la fréquence (50%) et la ponctualité (54%) (Source : Observatoire de la mobilité 2014).

Les actions des réseaux de transport public de province en la matière sont nombreuses et les efforts importants.

Au cours de la dernière décennie, la sûreté s'est considérablement améliorée grâce aux investissements des réseaux de transport public urbain en matériels et en moyens humains. Le nombre d'agressions sur les voyageurs baisse ainsi chaque année : de 1,6 sur un million de voyages en 2003, il est de 1,39 sur un million de voyages en 2014.

De plus en plus de réseaux disposent de salariés travaillant à la lutte contre l'insécurité. C'est le cas dans près de 60 % des réseaux de transport public urbain de province ; une proportion qui a progressé de dix points en neuf ans. Il y a 10 ans, 3% des salariés des réseaux urbains de province étaient affectés à la sûreté ; aujourd'hui, cette part atteint 5%, soit près de 2 500 salariés.

Parallèlement, les réseaux de transport publics urbains ont largement développé la formation dans ce domaine. Depuis 2010, le nombre de formations progresse de près de 35% par an. En 2014, 13 000 salariés ont été formés et 113 000 heures de formation ont été données.

Outre les moyens humains, le transport public urbain a également développé des moyens techniques et notamment les systèmes de vidéo-protection. Aujourd'hui, 83% des véhicules en sont équipés ; il y a 15 ans, c'était le cas de 13,7 % d'entre eux. 100 % des tramways et trolleybus en sont dotés. L'équipement des bus et des métros en système de vidéo-protection est en progression constante : il s'élève à près de 80% pour les premiers et à plus de 93% pour les seconds.

Les évolutions réglementaires

Le décret du 22 mars 1942 énonce les principales infractions et contraventions correspondantes en matière de fraude et de comportements. En dépit des modifications

déjà apportées, ce texte ne correspond plus à la société actuelle.

L'UTP a demandé la refonte de ce décret au ministère des Transports et la procédure est en cours devant le Conseil d'Etat.

Le nouveau texte viendra notamment clarifier et simplifier les modalités de calcul du montant de l'indemnité forfaitaire et rendra possible sa revalorisation. Aujourd'hui, par exemple, le montant de l'indemnité forfaitaire dans le transport urbain est fixé à 51,50 euros pour une absence de titre de transport, son calcul étant effectué à partir du prix du ticket RATP. Ce mode de calcul est inadapté et le montant pas suffisamment dissuasif pour la plupart des réseaux de transport.

Parallèlement, le montant des frais de dossier sera augmenté pour inciter les contrevenants à régulariser immédiatement leur situation auprès de l'agent de l'exploitant.

Les décisions du Comité national de sécurité dans les transports en commun

Le Comité national de sécurité dans les transports en commun du 19 octobre 2015, dont l'UTP est partie prenante, a acté plusieurs mesures de lutte contre la fraude et contre les atteintes graves à la sécurité publique. Ces décisions étaient souhaitées par l'UTP depuis plusieurs années.

Le délit de fraude d'habitude

Le délit de fraude d'habitude sera constitué à partir de cinq contraventions au cours des douze derniers mois contre dix actuellement. Aujourd'hui, trop de fraudeurs d'habitude échappent à la caractérisation du délit, faute d'être contrôlés sans titre de transport dix fois dans l'année. Ce délit est puni de six mois d'emprisonnement et 7500 euros d'amende.

La fiabilisation des adresses des contrevenants

Cette fiabilisation des adresses des voyageurs en situation de fraude sera permise grâce à la mise en place d'un "droit de communication" entre les exploitants et les administrations publiques (finances et organismes sociaux).

Les mesures actées lors du Comité national de sécurité dans les transports en commun du 19 octobre 2015 étaient portées par la proposition de loi du député Gilles Savary. Compte tenu de l'actualité liée aux événements graves survenus le 13 novembre dernier, le texte a été transmis pour avis au Conseil d'Etat et son examen a été reporté.

Cette proposition de loi contenait des décisions saluées par l'UTP, notamment l'abaissement du nombre de contraventions pour caractériser le délit de fraude d'habitude et la fiabilisation des adresses des contrevenants pour mieux caractériser le délit de fraude

d'habitude et améliorer le taux de recouvrement des contraventions.

Dans le cadre du futur texte qui sera proposé, l'UTP propose de prévoir deux autres mesures importantes. Elle demande de prolonger le délai de recouvrement des contraventions par les opérateurs de deux à quatre mois pour permettre de fiabiliser au mieux les adresses, et ce faisant, d'améliorer le taux de recouvrement et de simplifier l'assermentation et d'interdire les « mutuelles » de fraudeurs.

Une convention cadre entre l'UTP, la direction générale de la police nationale et la direction générale de la gendarmerie nationale

Les entreprises de transport urbain s'impliquent fortement dans la lutte contre l'insécurité notamment en concluant des contrats locaux de sécurité (CLS), dont certains sont spécifiquement consacrés au transport. Ces contrats regroupent les représentants de l'Etat, les collectivités territoriales et les différents acteurs concernés (entreprises de transport, caisses d'assurance-maladie, etc.).

Dans le même esprit, l'UTP a récemment renforcé son partenariat avec les services de police et gendarmerie. Le 19 octobre 2015, le président de l'UTP, Jean-Pierre Farandou et le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve ont en effet signé une convention cadre liant l'UTP, la direction générale de la police nationale et la direction générale de la gendarmerie nationale pour renforcer la coopération entre les opérateurs de transports et les forces de police et de gendarmerie.

Destiné à accroître encore davantage la sûreté dans le transport public de voyageurs, ce texte précise les missions des différents acteurs et définit leurs modalités de coopération pour améliorer la lutte contre l'insécurité.

Cette convention prévoit ainsi :

- des sessions de sensibilisation aux problématiques rencontrées par les différents acteurs pour une meilleure connaissance des préoccupations de chacun ;
- des échanges d'informations entre les opérateurs de transport, les services de police nationale et de gendarmerie nationale sur le terrain pour disposer du même niveau de connaissances ;
- des actions communes quotidiennes : présence sur les lignes, opérations communes de sécurisation, assistance lors de certaines opérations de contrôle des titres de transport,... ;
- des actions communes ponctuelles lors de manifestations culturelles, sportives, etc.

Cette convention cadre nationale a vocation à être déclinée au plan local via des conventions signées entre les autorités organisatrices, les opérateurs et les services de police.

Parallèlement, l'UTP s'est associée au plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports collectifs lancé le 9 juillet 2015 par le ministère du Droit des femmes.

Le dialogue social dans le transport urbain

L'UTP a signé deux accords en 2015 dans le transport urbain. Le 5 mars 2015, un accord a été signé avec le SNTU-CFDT et la FNTL-FO-UNCP sur l'évolution du salaire national minimum et le 7 juillet 2015 sur la formation professionnelle avec CFE-CGC, CFTC, FO, SNTU-CFDT et UNSA.

Aujourd'hui, trois négociations sont ouvertes, la première sur les régimes de prévoyance et d'inaptitude à la conduite, la deuxième sur la « sécurisation des parcours professionnels » et la troisième sur le financement du dialogue social, avenant à l'accord de branche du 3 décembre 2007.

Le dialogue social dans le ferroviaire

La négociation de la future convention collective nationale de la branche ferroviaire est un projet majeur et complexe qui mobilisera l'UTP jusqu'en 2018 au moins.

En 23 avril 2015, un accord a été signé sur le champ d'application de la convention collective nationale de la branche ferroviaire et en mai 2015, un compromis a été trouvé sur les « dispositions générales ». Désormais, les négociations portent sur le volet « contrat de travail » de la future Convention collective nationale de la branche ferroviaire et la désignation d'un OPCA de branche.

Début 2016, les négociations s'engageront sur le volet « organisation du travail ».

L'open data

Aujourd'hui, entre la législation existante et les projets, pas moins de 5 textes différents traitent de l'open data. Il s'agit des lois Macron pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances et NOTRe, du projet de Loi Valter (réutilisation des informations du secteur public), du projet d'ordonnance Concessions (transposition de la directive Concessions) et de son projet de décret et du projet de loi Lemaire pour une République Numérique, projet qui a

fait l'objet d'une consultation à laquelle l'UTP a répondu. Ces textes et projets de textes ont des approches différentes sur de nombreux points importants. Qui sont les acteurs concernés : opérateurs, collectivités locales ? Quelle est la nature des données concernées à « ouvrir » : liste restreinte ou très large ?

Les conditions de leur mise à disposition diffèrent également selon les textes : gratuites ou non ? Il en est de même pour leurs conditions de réutilisation : gratuites ou payantes ? Ces projets représentent des risques réels et sérieux pour les opérateurs et, notamment, le risque d'interférence de tiers dans leur relation avec leurs clients, celui de la diffusion de leur savoir-faire ou encore le risque de l'appropriation de la valeur ajoutée par un tiers. De même, la création, la mise au format, et le stockage représentent des coûts, dont il n'est pas évident de savoir qui les prendra en charge.

La médiation

La médiation est un mode de résolution amiable des litiges qui fait intervenir un tiers pour aider deux parties à trouver une solution à leur différend.

La directive européenne sur les Règlements Extra-judiciaires des Litiges de consommation (directive « REL ») généralise la médiation à tous les secteurs professionnels, y compris celui des transports. Suite à la transposition de cette directive en droit français, à partir du 1^{er} janvier 2016, tout voyageur insatisfait du traitement de sa réclamation par un opérateur devra pouvoir saisir un médiateur.

A l'exception de la RATP et de SNCF Mobilités, qui disposent déjà d'un médiateur, les adhérents de l'UTP ne bénéficiaient pas d'un tel dispositif.

Afin de leur permettre de répondre à cette nouvelle obligation légale, le Conseil d'administration de l'UTP a décidé d'adhérer à la Médiation Tourisme et Voyage (MTV) et en est devenu membre fondateur en mars 2015.

Fondée en 2011 par le Syndicat des Entreprises du Tour Operating (SETO), la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) et le Syndicat National des Agences de Voyages (SNAV), la Médiation Tourisme et Voyage répond aux exigences européennes d'impartialité, d'indépendance et de confidentialité. Sa mission consiste à favoriser le règlement amiable des litiges susceptibles d'intervenir entre les clients et les fournisseurs de services de transport urbain, ferroviaire, aérien, voyage et tourisme, signataires de la Charte de la médiation.

Chaque adhérent urbain et ferroviaire de l'UTP, qui choisit de signer la Charte de la médiation, peut donc bénéficier à des conditions avantageuses des services du médiateur, Monsieur Jean-Pierre Teyssier, qui officie depuis plus de trois ans au sein de la Médiation Tourisme et Voyage. La RATP et SNCF gardent leur médiateur actuel. A ce jour, plus de 50 réseaux de l'UTP sont adhérents de la MTV.

Les principaux rendez-vous de 2016

Comme le veut la tradition, les vœux de l'UTP se tiendront le jeudi 7 janvier 2016 et 400 personnalités sont attendues à ce rendez-vous devenu incontournable pour l'ensemble des acteurs de la profession.

La plus importante manifestation 2016 sera le Salon européen de la mobilité qui se tiendra les 14, 15 et 16 juin 2016 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris.

La fin de l'année 2016 sera marquée par une manifestation inédite : les Etats généraux de la mobilité durable.

Dans la perspective des élections présidentielles de 2017 et suite au deux tours de France organisés par le GART et l'UTP en 2012-2013 et en 2014-2015, un grand débat baptisé « Etats généraux de la mobilité durable » mettra autour de la table l'ensemble des acteurs de la mobilité durable pour dresser le bilan des contraintes et défis que les acteurs – collectivités locales et opérateurs – doivent relever et pour insister sur les enjeux et les perspectives du développement des transports publics urbains et ferroviaires en France comme à l'international.

En qualité de premier partenaire de l'UTP, le GART sera associé à ces Etats généraux de la mobilité durable. Tous les autres partenaires de l'UTP : les organisations professionnelles telles que la FNTV, la FNMS,... comme les associations représentant les autorités organisatrices de transports telles que l'ARF seront également amenées à y prendre part. Ce grand débat laissera aussi largement la parole aux associations représentant les modes partagés ainsi qu'aux représentants des utilisateurs des transports publics telles la FNAUT et ses associations locales.