



Conférence de presse - 17 novembre 2016

**Dossier de presse**  
**Observatoire de la mobilité 2016**

**Contacts :**

Dominique Fèvre : 01 48 74 73 46 / [dfevre@utp.fr](mailto:dfevre@utp.fr)

Virginie Billet : 01 48 74 73 70 / [vbillet@utp.fr](mailto:vbillet@utp.fr)

# Sommaire

<b>L'UTP, en bref</b>	<b>p.3</b>
<b>L'Observatoire de la mobilité : historique et méthodologie</b>	<b>p. 5</b>
<b>L'Observatoire de la mobilité 2016 : les habitudes de déplacement des Français</b>	<b>p. 6</b>
<b>L'Observatoire de la mobilité 2016 : les titres utilisés et le budget consacré au transport public</b>	<b>p. 12</b>
<b>L'Observatoire de la mobilité 2016 : la perception du coût des transports publics</b>	<b>p. 16</b>
<b>L'Observatoire de la mobilité 2016 : la perception de la sûreté dans les transports publics</b>	<b>p. 25</b>
<b>Les prochains grands rendez-vous de la profession</b>	<b>p. 32</b>

# L'UTP, en bref

## 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, industriels, constructeurs, opérateurs de stationnement, etc.

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 240 membres : des membres adhérents et des membres associés.

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).

L'UTP compte une quarantaine de membres associés : industriels, constructeurs, ingénieristes, opérateurs de stationnement, ... 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 : Marc Delayer, Directeur Général des Transports publics du Choletais (AGIR), Richard Dujardin, Directeur général France de Transdev, Pierre Izard, Directeur général Sécurité et Qualité ferroviaire de SNCF et François-Xavier Perin, Président du directoire de RATP Dev.

# L'Observatoire de la mobilité : historique et méthodologie

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 et identifier leurs habitudes de déplacement ainsi que leurs attentes en matière de qualité de service, d'information, de titres de transport, de tarification, etc.

## L'édition 2016

Outre les habitudes des Français en matière de déplacements en transport public, pour cette 6ème édition de l'Observatoire de la mobilité, l'UTP a souhaité mesurer, auprès des utilisateurs, leur perception de l'évolution des tarifs, leur connaissance des modes de financement ainsi que leur ressenti concernant la sûreté dans les transports en commun.

## La méthodologie

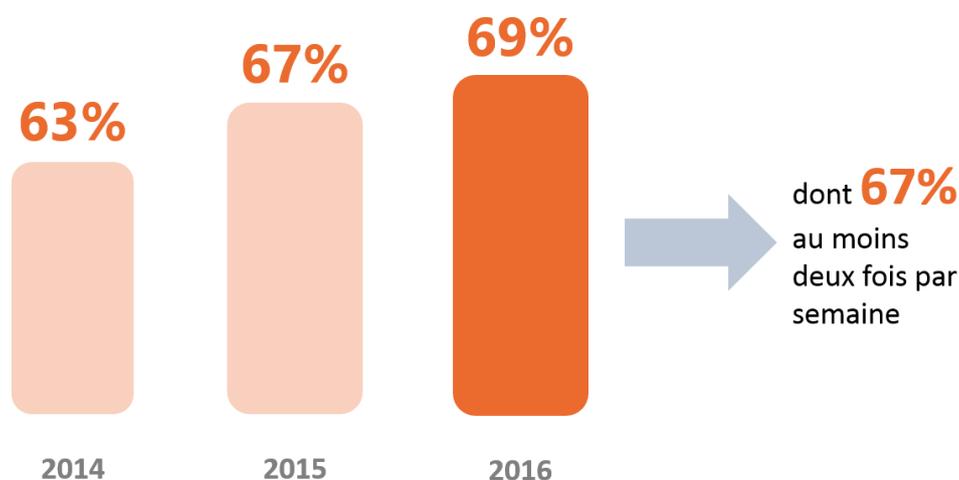
Les indicateurs de l'Observatoire sont issus d'une enquête réalisée par l'IFOP du 6 au 16 juin 2016. L'Institut de sondage a contacté un échantillon de 1026 voyageurs, âgés de 18 ans et plus, résidant dans des agglomérations de 50 000 habitants et plus.

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.

# L'Observatoire de la mobilité 2016 : les habitudes de déplacements

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

Plus des deux tiers des Français résidant dans les agglomérations de 50 000 habitants et plus utilisent régulièrement, c'est-à-dire au moins une fois par mois, les transports publics : bus, métro, tramway, RER ou TER.



Après une augmentation significative en 2015, la part des Français des agglomérations de 50 000 habitants et plus qui se déplacent régulièrement en transport public progresse encore de 2 points cette année passant à 69 % contre 67 % en 2015 et 63 % en 2014.

Parmi ces utilisateurs réguliers, 67 % se déplacent fréquemment en transport public (au moins deux fois par semaine) ; cette proportion était de 62 % en 2015, soit une progression de 5 points sur un an.

Les plus nombreux à utiliser régulièrement ces moyens de transport sont :

- les Franciliens : 87 % contre 61 % pour les provinciaux ;
- les CSP+ : 82 % contre 18 % pour les autres CSP ;
- les jeunes : 80 % de 18-34 ans contre 64 % de 35 ans et plus ;
- les habitants des agglomérations de 100 000 habitants et plus : 75 % contre 30 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

## Part des Français qui se déplacent en transport public : à savoir ...

La part des Français qui se déplacent en transport public augmente un peu plus chaque année. Cette tendance est visible, quelle que soit la taille de l'agglomération. Entre 2014 et 2015, le nombre de voyageurs a encore progressé de près de 1,7 % en province et de plus de 1 % à Paris et en région parisienne. (Source : Chiffres clés du transport public à paraître en décembre 2016 - UTP).

Dans les réseaux les plus modestes (agglomérations de moins de 1000 000 habitants), la hausse a atteint 2 %.

Cette hausse de la fréquentation est liée au développement quantitatif de l'offre qui a augmenté de plus de 60 % en 20 ans et à sa très forte progression qualitative. A titre d'exemples, 70 % des réseaux sont équipés en systèmes billettiques, la totalité proposent des services numériques : site web, applications, ...

## Quels sont les modes les plus utilisés par les voyageurs ?



Les voyageurs utilisent en moyenne 2 modes de transport pour se déplacer.

Le bus reste le moyen de transport le plus utilisé : 69 % des voyageurs le citent ; ils étaient 68 % en 2015.

Les deux modes de transport qui progressent nettement par rapport à 2015 sont le métro et surtout le tramway. L'an dernier, 51 % des Français disaient prendre régulièrement le métro, en 2016, ils sont 55 %. Quant au tramway cité par 43 % des sondés en 2015, il l'est cette année par la moitié des voyageurs, soit une progression de 7 points.

A contrario, le train régional et, dans une moindre mesure, le RER, sont moins cités que l'an dernier : le RER mentionné par 28 % des sondés en 2015 l'est par 25 % cette année ; le train régional cité par 16 % des voyageurs en 2015 est cette année mentionné par 14 % des sondés.

## Les habitudes de déplacements des Français : à savoir...

### Le bus

Le bus est le mode le plus développé car il convient à toutes les densités urbaines.

Aujourd'hui, 86 % du parc de transport public urbain est constitué d'autobus. Au cours de la dernière décennie, le nombre d'autobus a augmenté de près de 5 %, notamment du fait de la demande grandissante de transport public dans les petites et moyennes agglomérations, qui ne peuvent pas investir dans les modes lourds (métro, tramway ou bus à haut niveau de service).

En France, le parc est composé de près de 17 000 autobus, dont 70 % en province et 30 % en Ile de France. Le confort à bord des véhicules s'est sensiblement accru au fil des années.

Cette évolution se traduit notamment par un rajeunissement constant : les bus ont en effet rajeuni de plus de 12 mois en dix ans. Aujourd'hui, l'âge moyen d'un autobus est de 7,8 ans. Plus de la moitié respectent les normes EEV, Euro V, Euro VI. Plus de 10 % du parc est déjà à la norme Euro VI contre 0,5 % en 2014.

Les technologies gazole propres (filtres à particules, dispositifs de recirculation ou de post-traitement des gaz d'échappement avec additif...) sont présentes dans près de 65 % des autobus, le biodiesel dans 5 %, le GNV dans 12,4 % et l'hybride (gazole-électricité) dans 2,5 %. Enfin, les réseaux de transport public urbain ont suivi la loi sur l'accessibilité de 2005. 97 % des bus sont en effet équipés de plancher bas et/ou de palettes d'accès et d'espaces pour les fauteuils roulants. Plus de 80 % des véhicules disposent d'annonces visuelles et sonores des arrêts.

### Le métro et le tramway

Aujourd'hui, près de 20 % des réseaux de transport public disposent de métros et/ou de tramways. Dans les 28 plus grandes agglomérations dotées de ces modes, plus de 60 % des voyages sont réalisés avec de l'énergie électrique.

Dans les réseaux qui les ont choisis, l'appétence des voyageurs pour ces modes continue de progresser. Ces dix dernières années, la fréquentation dans les réseaux dotés de métro ou de tramway a en effet augmenté plus vite que la moyenne nationale : + 30,5 % contre + 24,2 %. Pour répondre à cette demande, le nombre de rames de métros et de tramways a augmenté de 34,8 % au cours de la dernière décennie.

### Le RER

Concernant la baisse relative de l'utilisation du RER et du TER, plusieurs raisons peuvent expliquer cette inflexion.

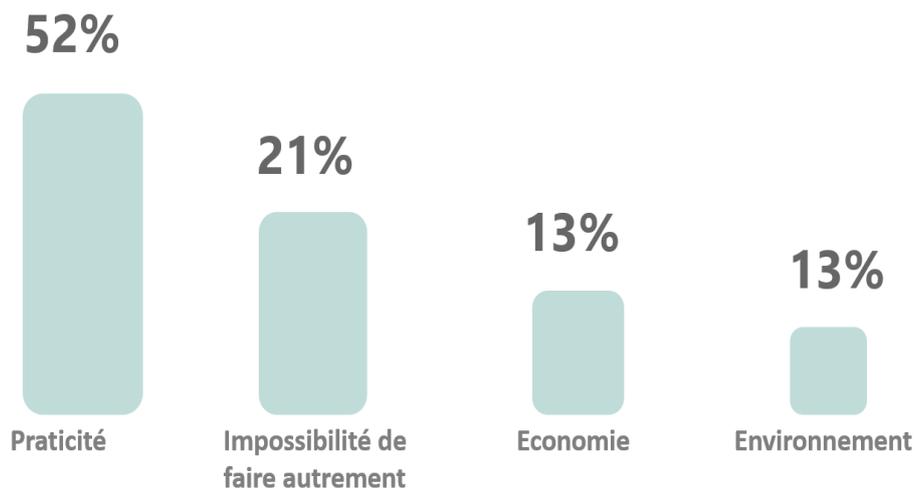
En Ile de France, le développement de nouvelles lignes de tramway permet aux voyageurs de se déplacer de banlieue à banlieue sans repasser par Paris et sans utiliser le RER.

Parallèlement, le RER a fait l'objet de travaux importants en 2016, ayant pu entraîner un report vers d'autres modes de déplacements.

### Le train régional

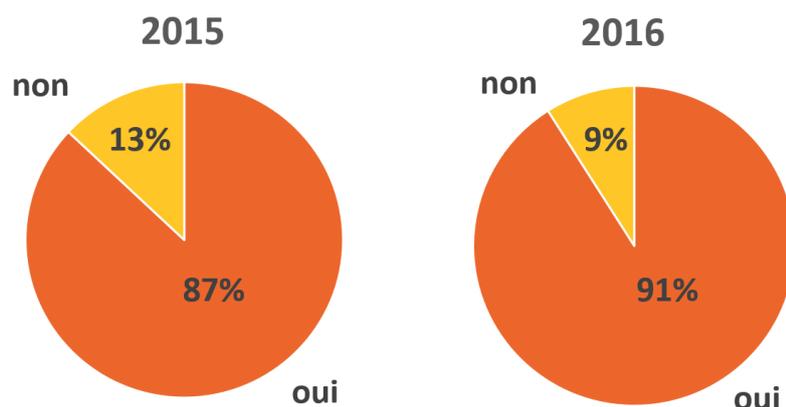
Concernant le transport par train régional, il fait l'objet d'une baisse structurelle depuis plusieurs années. En effet, dans les zones urbaines moins denses et pour se déplacer sur des distances plus longues, les Français utilisent plus aisément la voiture. Ces deux dernières années, ce report a été facilité par la baisse du prix des carburants à la pompe. Les déplacements en train ont sans doute aussi été impactés par les grèves à répétition du printemps dernier.

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

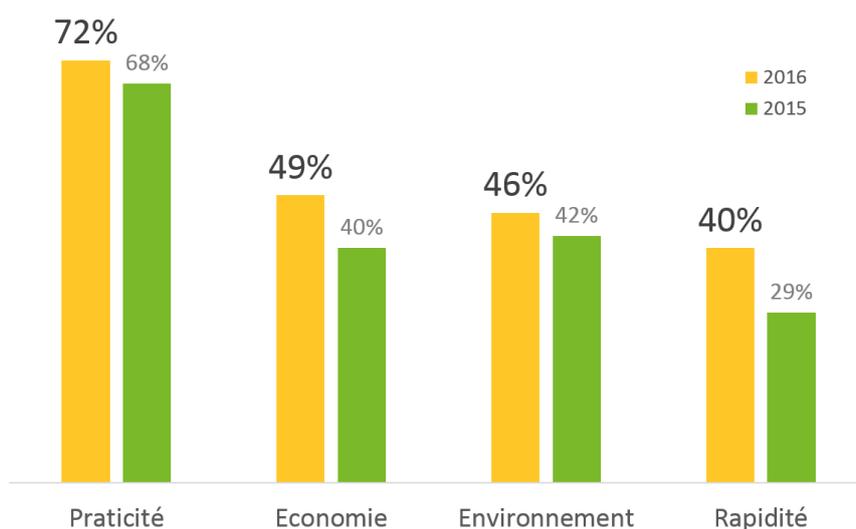


La praticité demeure la principale raison d'utilisation des transports publics. Cet argument est cité par plus de la moitié des utilisateurs réguliers (52 %). Les autres raisons évoquées pour expliquer le recours aux transports collectifs sont le non-choix, pour 21 % des utilisateurs, l'économie (13 %) et la protection de l'environnement (13 %). Ce dernier item est plus évoqué que l'année dernière : 13 % des sondés contre 7 % en 2015.

## Recommandent-ils les transports publics ?



## Pourquoi les recommandent-ils ?



La part des voyageurs qui recommandent à leurs proches d'utiliser les transports publics ne cesse d'augmenter significativement d'année en année.

En 2016, plus de 9 utilisateurs réguliers sur 10 (91 %) conseillent à leur entourage d'en faire autant : ils étaient 81 % en 2014 et 87 % en 2015.

La praticité est une raison de recommandation évoquée par quasiment les trois quarts des voyageurs. Cet item augmente régulièrement chaque année : 60 % en 2014, 68 % en 2015, et 72 % en 2016.

Le critère économique arrive en deuxième position (49 %) ; il est de plus en plus mis en avant au fil des années : ainsi, il était cité par 27 % des utilisateurs en 2014 et 40 % d'entre eux en 2015.

Juste derrière, on trouve l'aspect environnemental (46 % en 2016 contre 42 % en 2015) et la rapidité, qui est également de plus en plus citée (40 % en 2016 contre 29 % en 2015).

### **Les raisons de l'utilisation des transports publics et de la recommandation : à savoir...**

Nombre de Français choisissent le transport collectif pour la praticité et le recommandent pour la rapidité. En clair : le transport public leur évite de souffrir des affres des embouteillages et du stationnement.

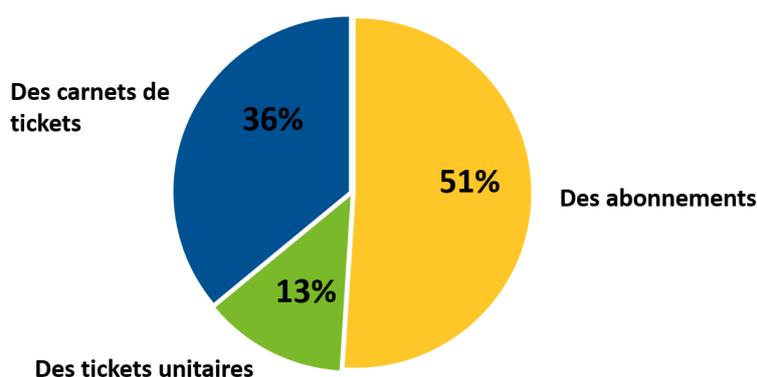
Pour mémoire, 5 à 10 % de la circulation automobile en ville est due à la recherche d'une place de stationnement. La congestion automobile représente aujourd'hui 20 à 35 % du temps supplémentaire passé en voiture.

Les voyageurs sondés choisissent et recommandent également les transports publics pour des raisons économiques. Les tarifs des titres de transport sont en effet très attractifs : en moyenne, 1,22 € le ticket et 30 € l'abonnement mensuel. En outre, des titres à des tarifs modulés sont proposés aux personnes les plus défavorisées.

La préoccupation environnementale progresse tant dans les motifs d'utilisation du transport public que dans sa recommandation. Deux raisons peuvent expliquer cette progression. Tout d'abord, la tenue de la COP 21 en France en 2015 et sa très forte médiatisation ont permis de sensibiliser encore davantage les Français aux enjeux du défi climatique et aux actions à mettre en œuvre pour préserver l'environnement. Ensuite, l'affaire Volkswagen a eu des échos très importants dans la presse et a instillé un doute sur le mythe de la voiture propre.

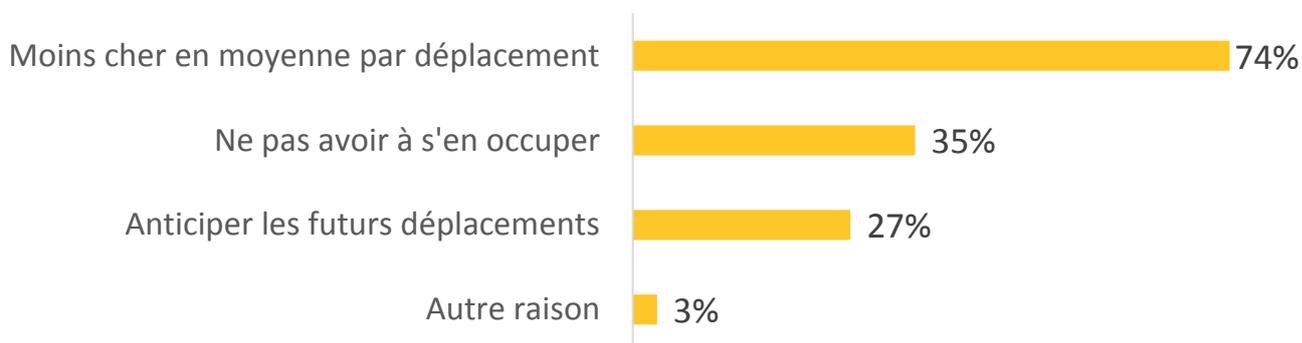
# L'Observatoire de la mobilité 2016 : les titres utilisés et le budget consacré au transport public

## Quels sont les titres de transport les plus utilisés...



Plus de la moitié des voyageurs (51 %) choisissent les abonnements. C'est le cas notamment des 18-34 ans (62 %), des habitants de l'Île de France (61 %) et des utilisateurs du métro ou du RER (67 %). 36 % utilisent les carnets de tickets et 13 % des tickets à l'unité.

## ... et pour quelle raison ?



Le choix de l'abonnement ou du carnet est, pour 74 % des voyageurs, motivé par des raisons économiques : un coût moins élevé par déplacement que les autres titres proposés.

Les autres raisons invoquées en faveur de l'abonnement et du carnet sont : la praticité (35 %)

et l'anticipation sur les déplacements à venir (27 %).

La plupart des voyageurs qui privilégient le ticket unitaire le font parce qu'ils ne prennent pas suffisamment les transports publics (61 %) ou parce qu'ils n'ont pas de visibilité sur leurs futurs déplacements (36 %).

### **Titres de transport : à savoir ...**

A juste titre, l'abonnement, qu'il soit mensuel ou annuel, est jugé plus économique par les utilisateurs de transport public. Principalement utilisé par les salariés, l'abonnement est partiellement pris en charge par l'employeur. Depuis 2009, les entreprises privées comme publiques situées sur le territoire français doivent prendre en charge 50 % du prix des abonnements souscrits par leurs personnels pour leurs déplacements résidence-lieu de travail en transports publics.

Tous les salariés, y compris ceux qui travaillent à temps partiel, bénéficient de cette « prime transport ». Pour les salariés qui travaillent moins d'un mi-temps, le remboursement est proratisé.

Cette prise en charge couvre tous les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires délivrés par la SNCF, la RATP, les entreprises de transport public, les régies et établissements publics mentionnés dans la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Aujourd'hui, tous les réseaux proposent des abonnements mensuels. De même, les abonnements annuels se sont considérablement développés ces dernières années : en 2006, 45 % des réseaux de transport urbain les proposaient, aujourd'hui, c'est le cas dans neuf réseaux sur dix.

Le carnet de tickets reste un titre assez utilisé par les voyageurs car il leur revient moins cher que le ticket unitaire. En achetant un carnet, le voyageur gagne, en moyenne, 21 % sur le prix d'un ticket.

Le carnet de tickets reste une spécificité française. Dans la plupart des capitales européennes : Londres, Stockholm, Oslo, Copenhague, Helsinki, Berlin ou Lisbonne, par exemple, le carnet n'existe pas.

### **Quel est leur budget transport public ?**

Près de la moitié des voyageurs (47 %) dépensent moins de 20 € par mois pour se déplacer en transport public et 27 % entre 20 et 40 €. 26 % y consacrent un budget mensuel situé entre 40 € et plus de 60 €.

La majorité des voyageurs (92 %) savent qu'il existe différents tarifs, ce qui témoigne des importants efforts d'information déployés par les réseaux pour communiquer sur leur gamme tarifaire.

Plus de la moitié des sondés (58 %) estiment que le prix du transport public doit être basé sur le statut du voyageur : jeune, étudiant, retraité, etc. Pour 29 %, le tarif devrait être fonction du revenu du foyer. Une petite partie de sondés (13 %) pensent que le tarif devrait être identique pour tous les utilisateurs.

### Budget transport public de l'utilisateur : à savoir ...

En France, les déplacements en transport public proposent des prix abordables. Le ticket acheté à l'unité coûte ainsi 1,22 euros en moyenne et moins d'un euro quand il est acheté en carnet. Les abonnements mensuels et annuels sont eux aussi très attractifs et permettent de voyager pour moins d'un euro par jour.

#### Le prix de titres de transport urbain en France

Type de titre	Prix le plus bas	Prix le plus élevé	Prix moyen
Ticket	0,50 €	1,80 €	1,22 €
Ticket par carnet	0,20 €	1,59 €	0,96 €
Abonnement mensuel	10 €	73 €	30,71 €
Abonnement annuel	50 €	803 €	300 €

(Source : UTP- Brochure tarification).

Les prix des transports publics en France sont très abordables. Pour s'en convaincre, il suffit de les comparer avec les tarifs pratiqués dans les autres pays européens.

A titre d'exemple, le tarif proposé à Paris est inférieur à ceux pratiqués dans la plupart des autres capitales européennes alors que l'offre y est plus importante et regroupe notamment 14 lignes de métro.

Rome et Madrid proposent ainsi des tarifs légèrement inférieurs à ceux pratiqués à Paris, mais la capitale italienne ne dispose que de 2 lignes de métro et la capitale espagnole en compte 12.

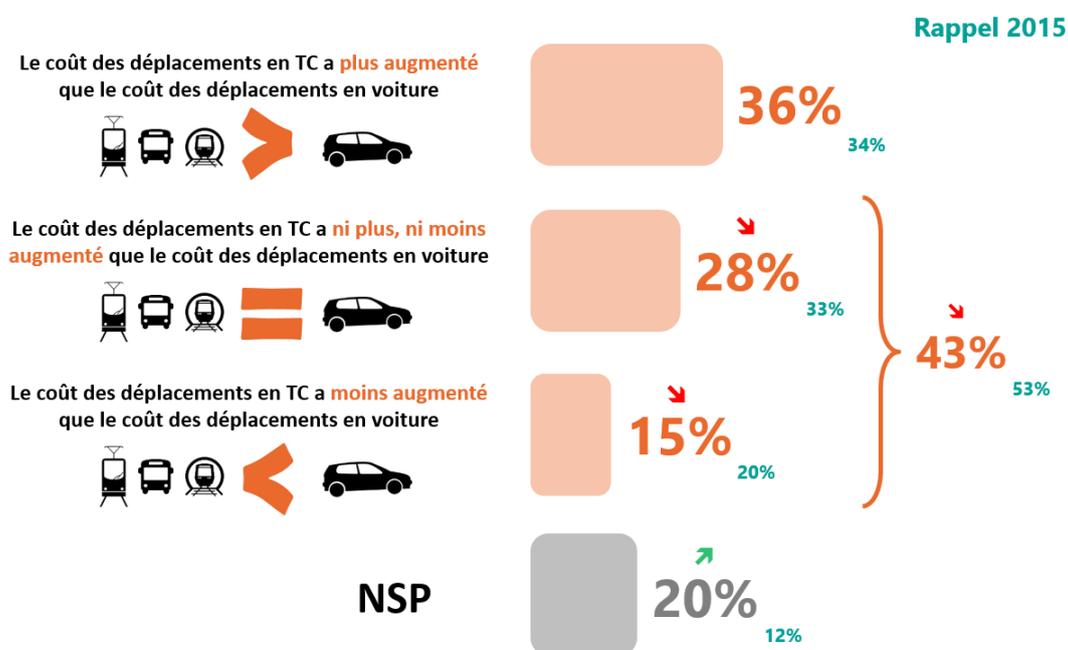
Le prix du ticket de transport à Londres (7,20 €) est près de 4 fois plus élevé que celui de Paris (1,90 €), alors que les deux villes sont équipées du même nombre de lignes de métro (14).

### **Prix du ticket de transport urbain dans 11 capitales européennes**

<b>Ville</b>	<b>Prix du ticket unitaire</b>	<b>Nombre de ligne de métro</b>
Rome	1,50 €	2
Madrid	1,50 €	12
Paris	1,90 €	14
Lisbonne	1,90 €	4
Bruxelles	2,10 €	6
Berlin	2,70 €	10
Helsinki	2,90 €	1
Copenhague	3,20 €	2
Oslo	3,50 €	6
Stockholm	3,70 €	3
Londres	7,20 €	14

# L'Observatoire de la mobilité 2016 : la perception du coût des transports publics

## Quelle perception par rapport aux coûts des déplacements en voiture ?



43 % des sondés estiment que le coût du transport public a moins augmenté ou ni plus ni moins augmenté que la voiture. En 2015, ils étaient 53 % à le dire.

Plus d'un tiers des voyageurs considèrent que le coût des déplacements en transport public a plus augmenté que celui des déplacements en voiture.

### Perception des coûts des déplacements en transport public et en voiture : à savoir...

La part des utilisateurs estimant que le transport public a moins augmenté ou ni plus ni moins augmenté que la voiture recule de 10 points par rapport à l'enquête de 2015.

Cette tendance est assez logique car les Français associent souvent le coût de leur voiture au seul prix du carburant. Or, depuis 2012, les prix des carburants ont diminué de 16 %, dont 10 % sur la période 2014 à 2015.

Parallèlement, le tarif des péages autoroutiers n'a pas bougé entre 2014 et 2015 et a progressé de 4 % seulement entre 2012 et 2014.

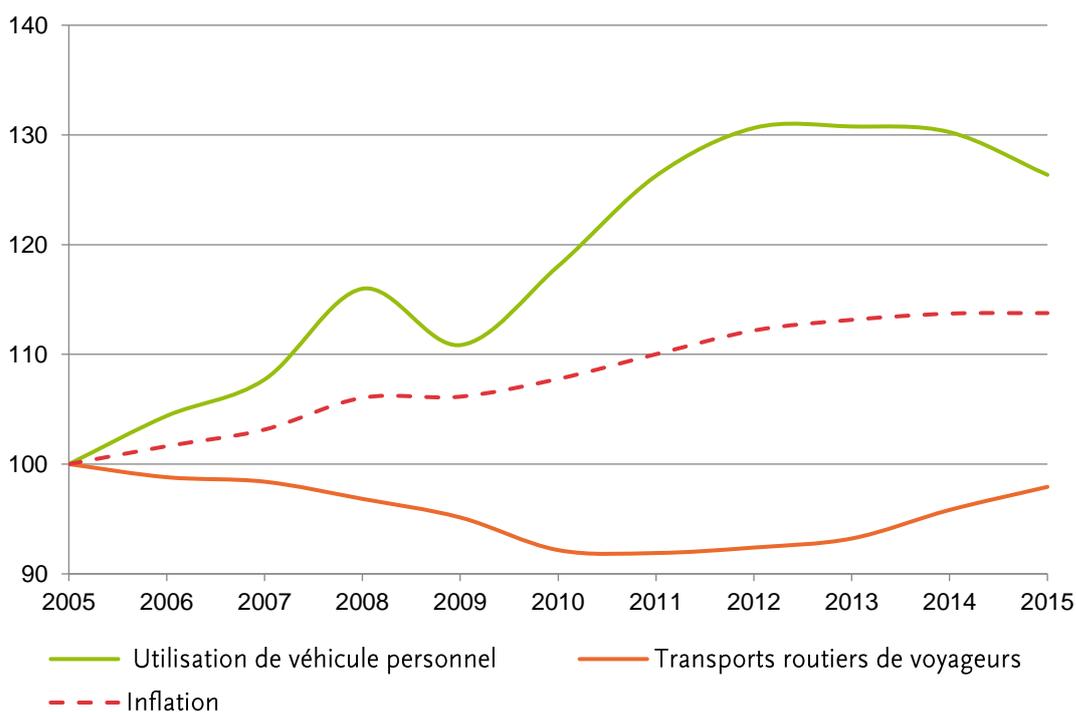
Avec la baisse des prix des carburants et le quasi-gel des tarifs autoroutiers, l'écart de prix entre l'utilisation des transports routiers de voyageurs et celle de la voiture s'est légèrement réduit en 2014 et en 2015.

Pour autant, se déplacer en voiture individuelle coûte toujours beaucoup plus cher que se déplacer en transport public. En effet, le prix d'un abonnement mensuel en France s'élève en moyenne à 30 euros (15 euros pour les salariés puisque l'employeur en rembourse la moitié) ; ce qui revient à 1 euro par jour pour un nombre de déplacements et de kilomètres illimités.

*(Source : UTP, Tarification des réseaux de transports urbains 2015 et évolution 2006-2015).*

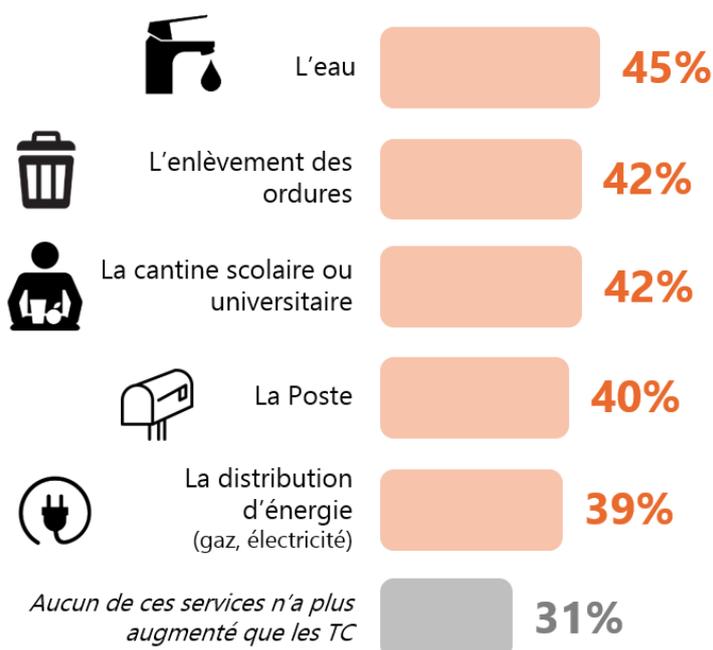
Pour le même montant, il est possible de faire 3,7 km en voiture, ce qui est loin des 7,3 km de déplacement quotidien des Français. *(Source : Enquête nationale transports et déplacements).*

### Prix des services de transports routiers de voyageurs et de l'utilisation du véhicule personnel : quelle évolution en dix ans ?



*(Prix à la consommation en indice base 100 en 2005. Source Insee)*

## Quelle perception par rapport aux prix des services publics marchands ?



Les utilisateurs sont nombreux à considérer que les prix des transports publics ont davantage augmenté au cours des dix dernières années que ceux des services publics marchands.

## Quelle perception par rapport aux prix des services publics marchands : à savoir...

Chaque année, depuis 2005, le prix du transport routier de voyageurs baisse de 0,2 % en moyenne. Sur la même période, les services publics marchands ont vu leurs tarifs progresser de + 1,9 % par an pour le repas en cantine scolaire et restaurant universitaire à + 4,3 % pour l'enlèvement des ordures ménagères.

Nature du service	Evolution moyenne annuelle des prix 2005-2015
Transport routier de voyageurs	-0,2 %
Restaurant scolaire et universitaire	+ 1,9 %
Distribution d'eau	+ 2,7 %
Services postaux	+ 3,2 %
Electricité, gaz et autres combustibles	+ 3,9 %
Enlèvement des ordures ménagères	+ 4,3 %
Inflation	+ 1,3 %

(Source : Insee)

Malgré son redressement en 2014 (+ 2,8 %) et en 2015 (+ 2,2 %), le prix du transport routier de voyageurs n'a pas retrouvé son niveau de 2005 et il est inférieur de 2,1 % à ce qu'il était il y a dix ans.

Au cours de la dernière décennie, la progression des prix des services publics marchands s'échelonne de + 20,9 % pour le repas en cantine scolaire et restaurant universitaire à + 52,3 % pour l'enlèvement des ordures ménagères.

Les prix de la distribution d'eau, des services postaux, et de l'énergie ont respectivement progressé de 30 %, 36,4 % et de 47 % depuis 2005.

<b>Nature du service public marchand</b>	<b>Evolution des prix depuis 2005</b>
Transport routier de voyageurs	- 2,1 %
Restaurant scolaire et universitaire	+ 20,9 %
Distribution d'eau	+ 30 %
Services postaux	+ 36,4 %
Electricité, gaz et autres combustibles	+ 47 %
Enlèvement des ordures ménagères	+ 52,3 %
Inflation	+ 13,8 %

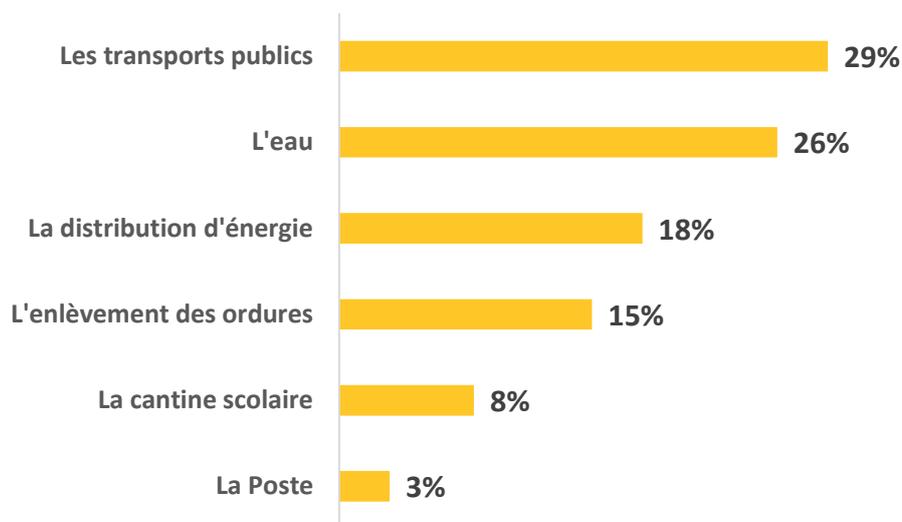
*(Source Insee)*

La plupart des services publics marchands : eau, énergie, ordures ménagères font l'objet d'une facture annuelle payée par prélèvements ou dans le cadre d'une facture plus globale de charges collectives avec un paiement postérieur à la consommation. Par conséquent, l'évolution du prix de ces services n'est pas très visible.

A contrario, l'achat d'un ticket, d'un carnet ou d'un abonnement se fait au moyen d'un mode de paiement direct et la moindre augmentation est donc immédiatement perçue.

En France, le prix du ticket de transport demeure un indicateur du pouvoir d'achat et un marqueur social très fort.

## Quel service public souhaiteraient-ils voir devenir gratuit pour tous ?



Si on leur proposait de rendre un service public gratuit, 29 % des sondés choisiraient les transports publics, devant l'eau (26 %), la distribution d'énergie (18 %) et l'enlèvement des ordures (15 %).

### Service public gratuit pour tous : à savoir...

Le transport public apparaît en première position des services qui, selon les voyageurs sondés, devraient être gratuits, ce qui tend à démontrer que les Français le considèrent comme un service de première nécessité.

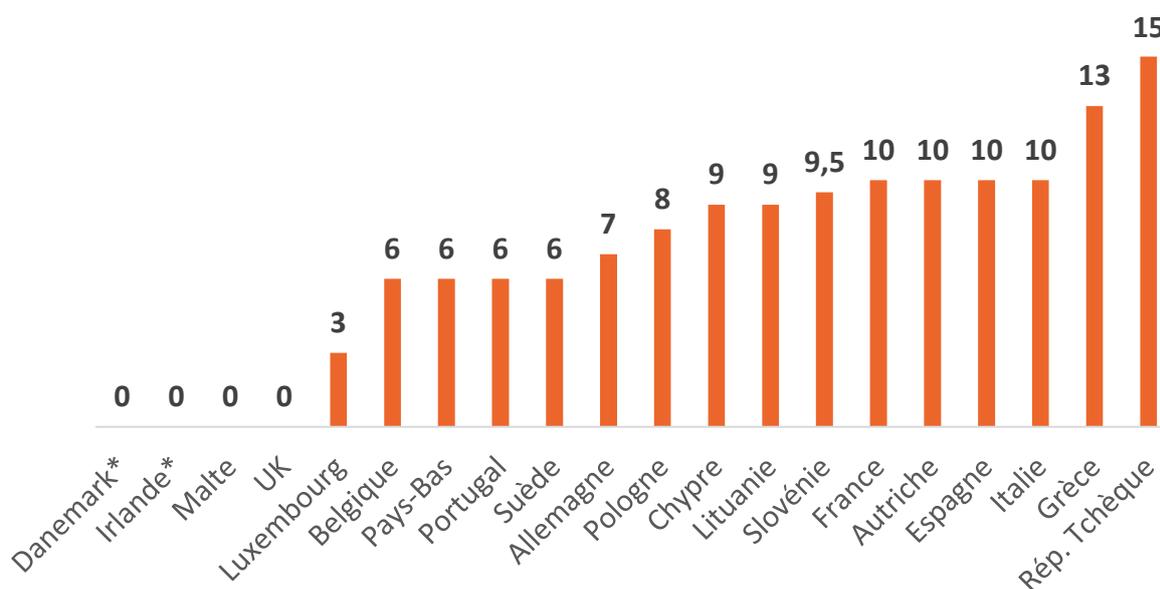
En France, les produits et services de première nécessité sont soumis à un taux de TVA de 5,5 %. Ce taux s'applique notamment aux produits alimentaires, aux logements sociaux, aux équipements et services pour handicapés, aux abonnements gaz et électricité, aux repas des cantines scolaires, aux livres, aux places de théâtre, de concert, et de cinéma, mais pas au transport public. Le secteur a même enregistré deux hausses successives du taux de TVA : de 5,5 % à 7 % en 2012 et 7 % à 10 % en 2014, ce qui représente un prélèvement de près de 300 millions d'euros par an par l'État.

Plusieurs pays européens : Danemark, Royaume-Uni, Belgique, Portugal, Allemagne...

exonèrent les transports publics de TVA ou leur appliquent un taux de TVA à taux réduit, inférieur ou égal à 7 %.

## Les taux de TVA en Europe

(en pourcentage)



Source : Commission européenne (\*exemptés)

Concernant la gratuité totale, l'UTP n'y est pas favorable et les utilisateurs des transports publics non plus. L'UTP et la FNAUT ont d'ailleurs pris une position commune sur ce sujet en janvier 2014. En effet, il n'est pas possible d'offrir gratuitement aux utilisateurs un service qui mobilise des budgets importants. En 2015, les coûts d'exploitation du transport public urbain et ferroviaire ont représenté 8 milliards d'euros pour desservir des territoires urbains de plus en plus larges.

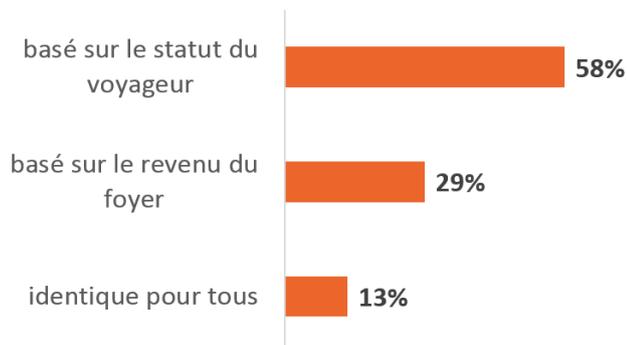
Si le voyageur paie moins, le contribuable doit contribuer davantage. En cas de baisse du prix ou de gratuité, le gap financier ne peut pas être compensé par le Versement Transport - compte tenu de la compétitivité en France le VT n'a pas de marge de progression - et devra donc être comblé par une contribution plus importante des collectivités locales, donc par une hausse des impôts locaux à la charge des seuls habitants.

Enfin, la gratuité est souvent associée en France à l'absence de valeur et par ricochet au manque de respect. Dans les réseaux qui pratiquent la gratuité, les personnels peuvent être moins bien considérés et les matériels davantage dégradés.

## Quel est leur connaissance de la tarification ?

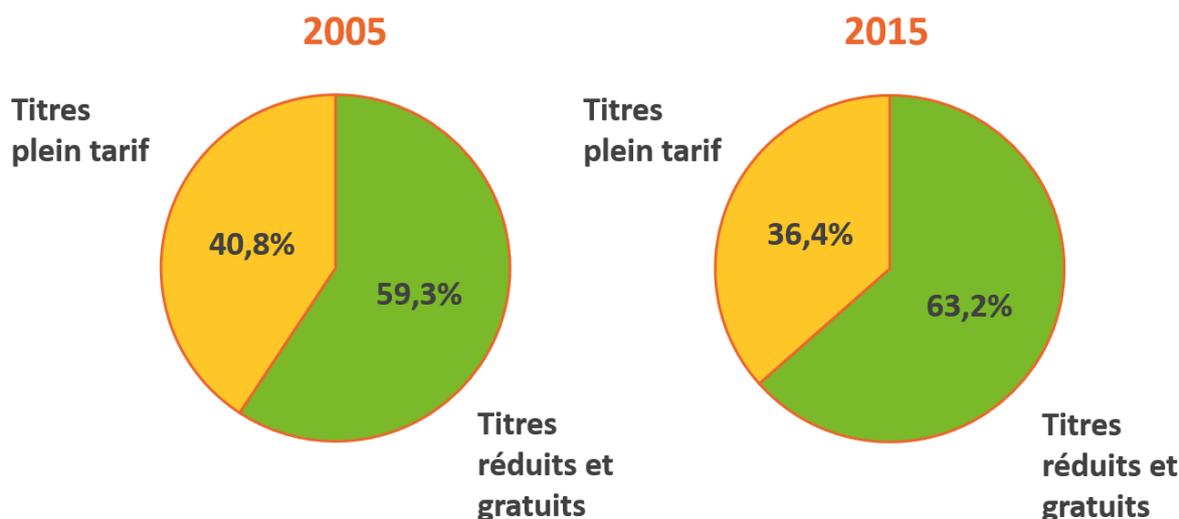
**92%** des voyageurs savent qu'il existe différents tarifs dans les transports publics

**Pour eux, le prix du transport public devrait être ...**



Il faut savoir que nombre de voyageurs bénéficient de tarifs réduits ou gratuits. La part de ces tarifs dans la fréquentation a augmenté de 3 points en 10 ans. Ils représentent aujourd'hui plus de 63 % des voyages effectués en transport public urbain.

### Part des voyages par type de titres de transport

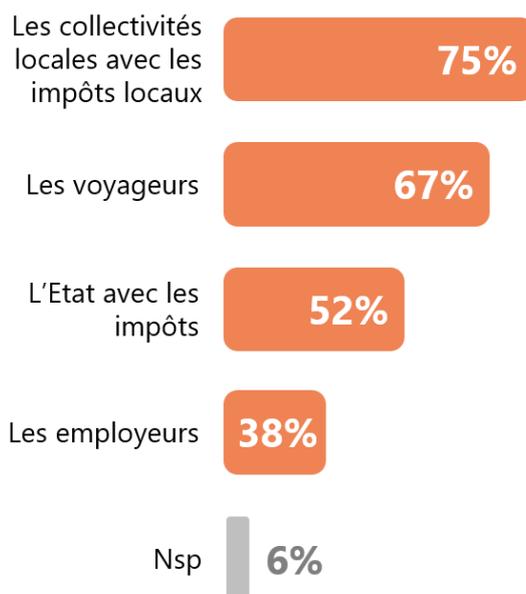


Aujourd'hui, les tarifications ne correspondent plus ni à la situation économique des utilisateurs ni aux évolutions de la société française.

Est-il vraiment équitable qu'un couple de retraités disposant d'un montant total de pension de 3 000 euros par mois paye moins cher son titre de transport qu'une mère célibataire qui gagne 2 000 euros par mois ? Est-il vraiment juste qu'un étudiant dont les parents disposent de revenus élevés bénéficie d'une réduction tarifaire qui ne sera pas accordée à un couple d'actifs aux revenus modestes ?

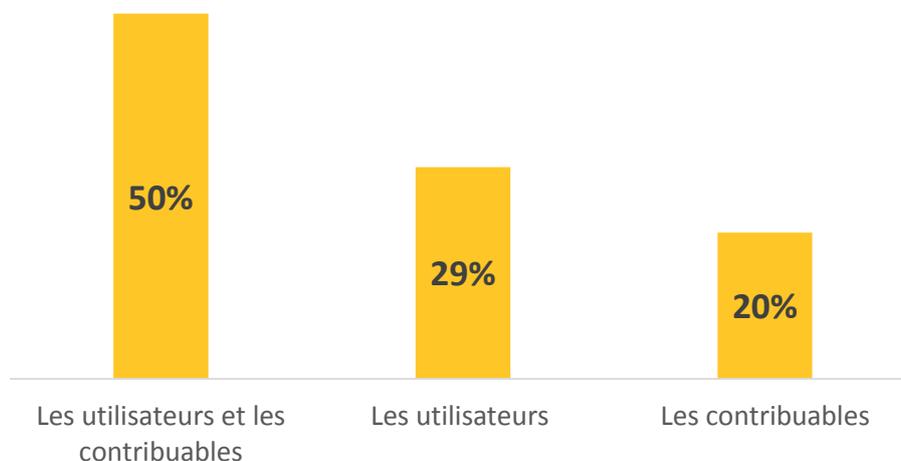
Pour prendre en compte la réalité économique et sociale des utilisateurs et aller vers davantage de solidarité et d'équité, il convient de favoriser le développement de la tarification solidaire. Cette tarification tient compte du revenu du foyer et non plus du statut du voyageur. Elle se développe partout en France ; elle est présente à Strasbourg, Grenoble, Brest, Quimper, Dunkerque, Nantes, Lille, Abbeville, Vannes, Blois, Chambéry, Montauban et sera bientôt en place à Toulouse et à Clermont Ferrand.

### Qui participe au financement du fonctionnement du transport public ?



Les utilisateurs des transports publics possèdent une relative bonne connaissance du financement du fonctionnement du transport public. Plus de la moitié d'entre eux (52 %) pensent toutefois que le transport public est, pour son fonctionnement, financé par l'Etat.

## Qui devrait payer le fonctionnement du transport public ?



Pour la moitié des sondés, le fonctionnement des transports publics devrait être payé par les utilisateurs et les contribuables via les impôts.

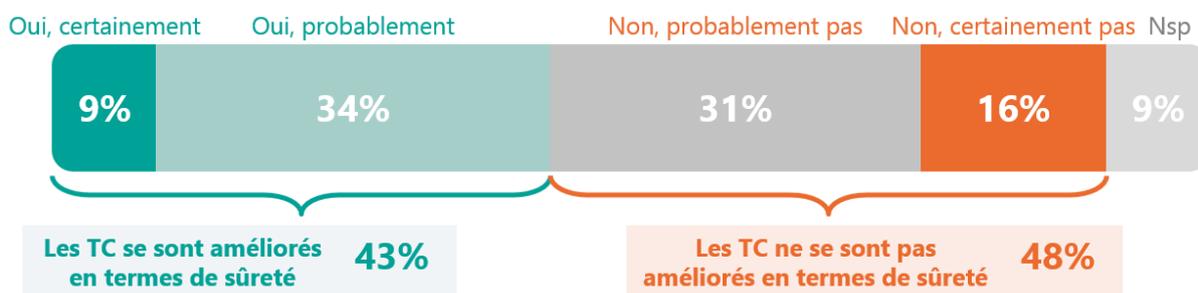
29 % estiment que ce sont aux seuls utilisateurs d'assumer le service et 20 % qu'il devrait être payé par les seuls contribuables.

### Financement du fonctionnement du transport public : à savoir...

Dans les années 2000, l'utilisateur contribuait pour moitié au coût de son déplacement en transport public. Aujourd'hui, il en paye 30 % en moyenne dans le transport public urbain. Au cours de la dernière décennie, la densité des zones desservies par le transport public a baissé de 26 %. Pour desservir chaque utilisateur, les réseaux ont dû produire plus de kilomètres : + 28 % sur dix ans (+ 37 % dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants). Résultat : chaque kilomètre produit est de moins en moins rentable ; en 2005, un kilomètre produit générait 1,82 euro de recette ; aujourd'hui, il génère 1,75 euro.

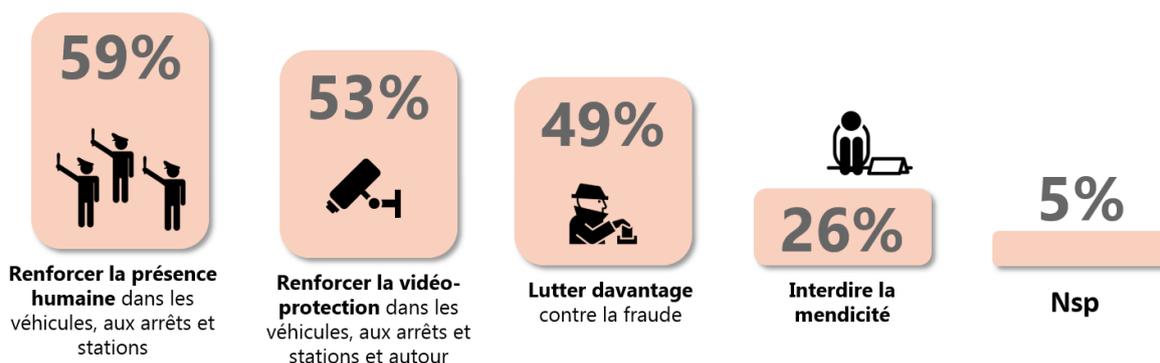
# L'Observatoire de la mobilité 2016 : la perception de la sûreté dans les transports publics

## Que pensent les voyageurs de la sûreté dans les transports publics ?



43 % des voyageurs estiment que la sûreté s'est améliorée ces 5 dernières années et 48 % pensent le contraire.

## Quels sont les outils les plus efficaces pour améliorer la sûreté ?



Une majorité d'utilisateurs (59 %) pensent que la présence humaine reste l'outil le plus efficace pour améliorer la sûreté dans les transports publics. Un peu plus de la moitié (53 %) estiment qu'il conviendrait de renforcer la vidéo-protection et 49 % qu'il faudrait lutter davantage contre la fraude.

## Perception de la sûreté dans les transports publics : à savoir...

Après les attentats perpétrés en France, la sensibilité des Français à la sûreté concerne tous les lieux ouverts et accueillant du public, et non pas les seuls transports publics.

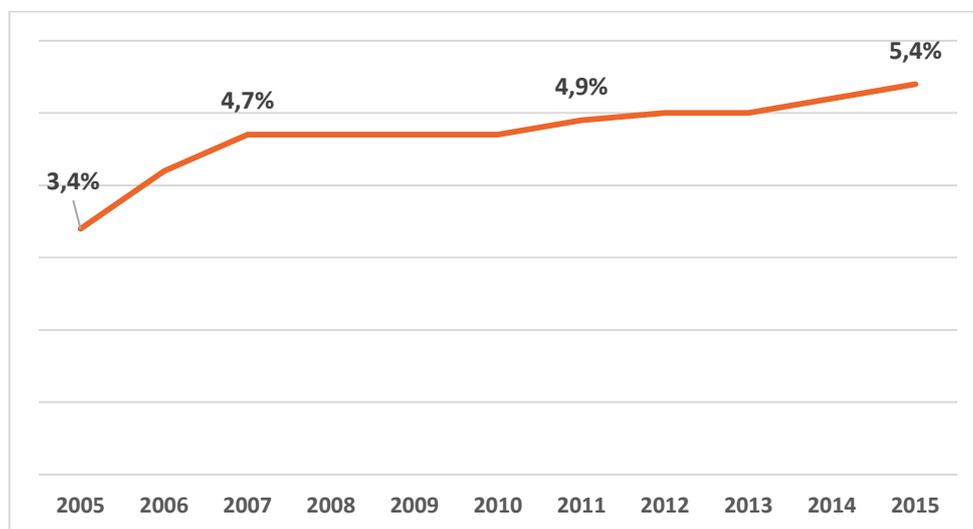
Dans les réseaux de transport public urbain, la sûreté est de bon niveau : les agressions restent rares et ont même diminué ces dernières années. En 2015, l'UTP relève 1,27 agression pour 1 million de voyages.

Certes, il reste des points à améliorer puisque les dégradations volontaires ont représenté un coût de 11 millions d'euros en 2015.

Pour les utilisateurs, la sécurité passe d'abord par la présence humaine et l'équipement en vidéo-protection. Dans ces domaines, les réseaux de transport public déploient des efforts importants depuis de nombreuses années.

Entre 2005 et 2015, la part des salariés dédiés à la sûreté dans les réseaux de transport urbain de province a augmenté de 2 points passant de 3,4 % à 5,4 % des effectifs, soit plus de 2 500 salariés. Le coût de ces emplois est estimé à 182 millions d'euros en 2015, soit une progression de 2,5 % par rapport à 2014.

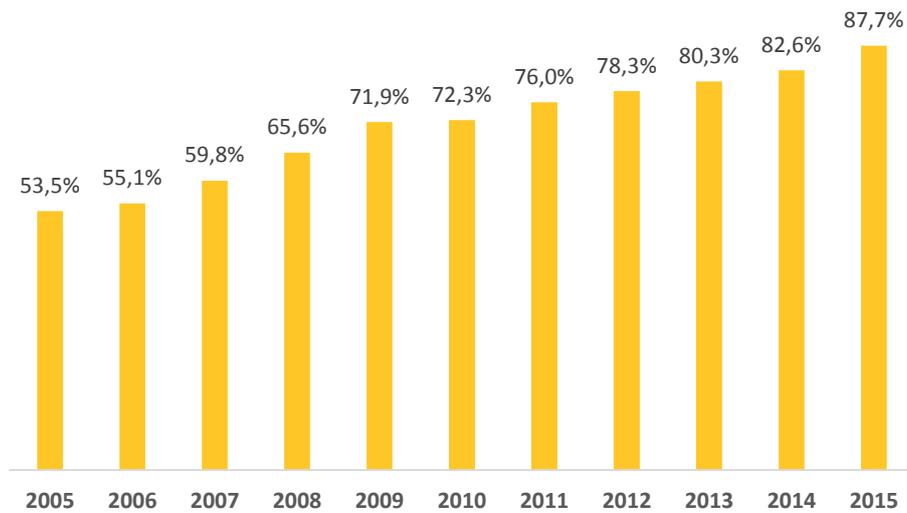
### Part des salariés participant à lutter contre l'insécurité



(Source : UTP)

Au cours des dix dernières années, les réseaux de transport urbain de province ont considérablement développé la vidéo-protection. Aujourd'hui, près de 90 % des réseaux sont équipés de dispositifs de vidéo-protection contre 53,5 % il y a dix ans.

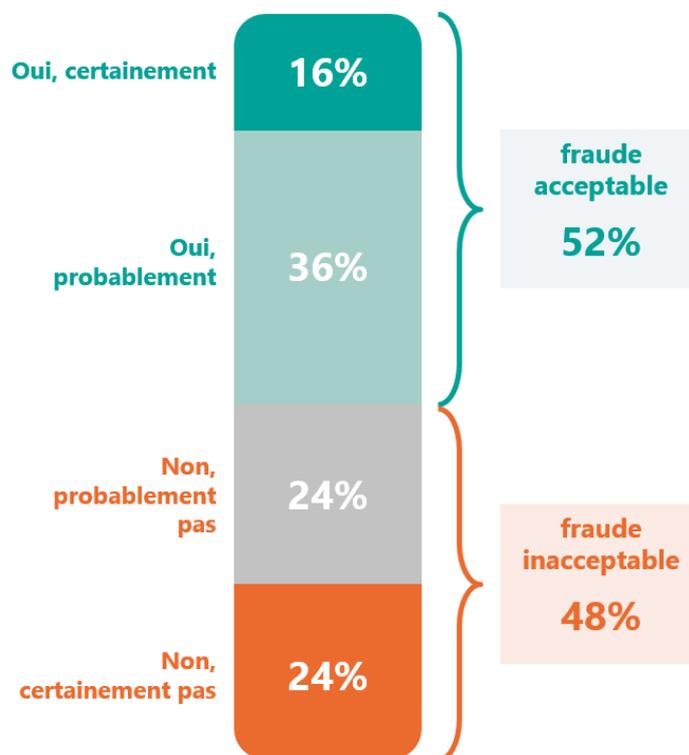
## Evolution de l'équipement en systèmes de vidéo-protection depuis dix ans



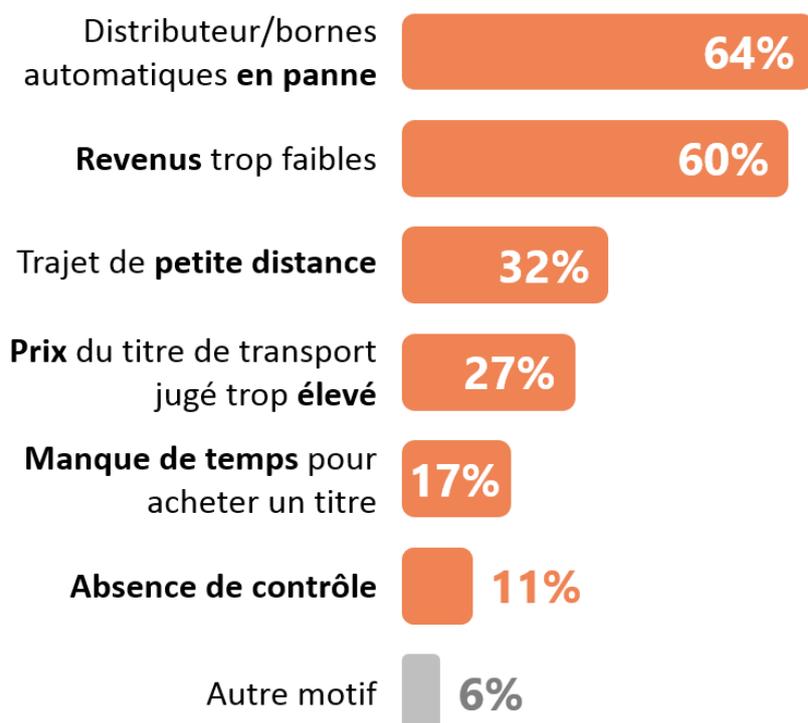
(Source : UTP)

## Que pensent les voyageurs de la fraude dans les transports publics ?

### La fraude dans les transports publics est-elle acceptable ?



## Dans quelles circonstances la fraude semble-t-elle acceptable ?



Plus de la moitié des voyageurs pensent que la fraude est acceptable.

64 % des voyageurs pensent qu'elle est compréhensible quand les distributeurs de titres ne fonctionnent pas et 60 % quand le revenu de l'utilisateur est trop faible

Autres raisons pour lesquelles ils estiment la fraude acceptable : quand les trajets sont de courtes distances (32 %) et quand l'utilisateur estime que le prix du titre est trop élevé (17%).

### Perception de la fraude dans les transports publics : à savoir...

En France, il existe une attitude à l'égard de la fraude très différente de bon nombre d'autres pays occidentaux. Plusieurs études estiment que le taux de fraude en France est proche de 9 %, alors que la moyenne observée dans les grandes capitales européennes est près de trois fois moins élevée (3,1 %).

Chaque année, la fraude représente un manque à gagner estimé à 500 millions d'euros dans le transport public urbain et ferroviaire.

Il n'est pas certain que les fraudeurs soient les personnes les plus démunies. En effet, les utilisateurs qui disposent de faibles revenus ont le droit à des tarifs de transport public spécifiques : ces tarifs existent dans tous les réseaux et représentent aujourd'hui plus de 63 % du nombre total de voyages effectués en transport public.

Outre le manque à gagner, la fraude coûte de l'argent puisqu'elle mobilise d'importants moyens humains et matériels.

Parallèlement, le taux de recouvrement des amendes reste insuffisant. En cause : l'envoi des procès-verbaux à des adresses erronées ; entre 15 % et 40 % des envois ne parviennent pas à leurs destinataires. Non seulement ces amendes ne sont pas payées, mais elles coûtent de l'argent : traitement, envoi, etc. Depuis de nombreuses années, les opérateurs demandent à ce que la véracité de l'adresse fournie par les contrevenants puisse être vérifiée en la recoupant avec les fichiers dont dispose la puissance publique.

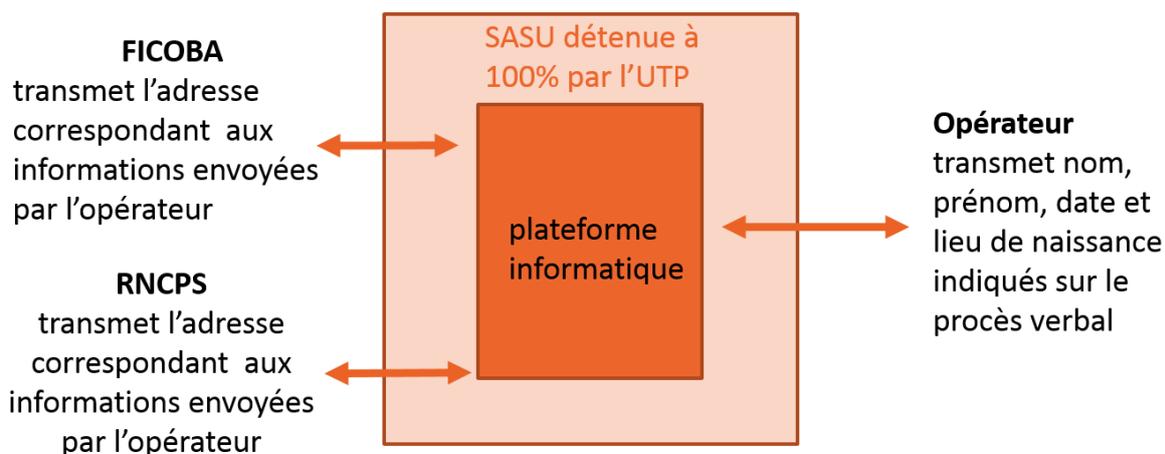
L'article 18 de la loi Savary Le Roux permet aux opérateurs de fiabiliser les données relatives à l'adresse du contrevenant. Depuis plusieurs mois, l'UTP travaille sur un projet de plateforme de vérification des adresses. Après avoir fait mener une étude de faisabilité technique, économique et juridique, le Conseil d'administration de l'UTP du 8 septembre 2016 a validé la réalisation de cet outil.

Comment fonctionnera cette plateforme ? Les personnes habilitées des réseaux enverront à la plateforme les nom, prénom, date et lieu de naissance indiqués sur le procès-verbal. En retour, celle-ci leur transmettra l'adresse du contrevenant issue du Fichier des Comptes Bancaires et Assimilés (FICOBA) et du Répertoire National Commun de la Protection Sociale (RNCPS). Les opérateurs n'auront jamais accès aux fichiers puisque l'opération sera traitée par un outil informatique, outil qui, lui-même, ne pourra accéder qu'aux seules adresses des contrevenants.

Le Fichier des Comptes Bancaires et Assimilés (FICOBA) recense tous les comptes bancaires et assimilés : comptes d'épargne, comptes-titres... ouverts en France. Le Répertoire National Commun de la Protection Sociale (RNCPS) recense toutes les personnes qui bénéficient de prestations sociales (sécurité sociale, prestations familiales, retraites, chômage...).

La plateforme sera hébergée par une société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU) dont l'actionnaire unique sera l'UTP.

## Principe de fonctionnement



**Nombre de recherches traitées en année 1 = 1,7 million**

Sous réserve de la publication du décret en Conseil d'Etat après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, cette plateforme pourrait être mise en service en juin 2017. Lors de sa première année de fonctionnement, elle pourrait traiter la recherche de 1,7 million d'adresses de contrevenants.

Depuis plusieurs années, l'UTP travaille avec les pouvoirs publics pour lutter plus efficacement contre la fraude. La loi Savary Le Roux relative à « la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs », publiée le 22 mars 2016, intègre les autres mesures préconisées par l'UTP. Elle donne de nouveaux outils aux opérateurs pour combattre la fraude dans les réseaux de transport public et aux pouvoirs publics pour prévenir les actes de terrorisme.

### **Le justificatif d'identité du fraudeur**

Lors d'une verbalisation, tout contrevenant doit produire un justificatif d'identité. A défaut, les agents des services internes de sécurité et les contrôleurs pourront lui demander de quitter sans délai la station, la gare ou le véhicule. Un arrêté, précisant les documents permettant de justifier de l'identité, est attendu.

Pendant la verbalisation, tout contrevenant qui ne peut pas justifier de son identité doit rester à disposition des agents de contrôle. A défaut, il encourt deux mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende.

La déclaration intentionnelle de fausse adresse ou de fausse identité est punie de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.

### **La fraude d'habitude**

Le délit de fraude d'habitude est appliqué dès 5 verbalisations au cours des 12 derniers mois au lieu de dix auparavant. Ce délit est puni d'une amende de 7 500 euros et de six mois d'emprisonnement.

### **Les mutuelles de fraudeurs**

La loi interdit les « mutuelles de fraudeurs » qui, moyennant cotisations, prendraient en charge les amendes des contrevenants : six mois d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende sont prévus pour le non-respect de cette disposition.

Par ailleurs, la diffusion de messages signalant la présence d'agents de contrôle sur les réseaux de transport est punie de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.

### **Les agents des services internes de sécurité en tenue civile**

Les circonstances particulières lors desquelles les agents des services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR) peuvent exercer leur mission en tenue civile ont été élargies. Un décret a été publié sur ce point.

### **L'inspection visuelle des bagages et les palpations de sécurité**

Les agents des services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR) ont la possibilité de mener des inspections visuelles des bagages et d'effectuer des palpations de sécurité. Un décret a été publié sur ce point.

### **L'intervention des polices municipales**

Si les maires des communes concernées en sont d'accord, le rôle des policiers municipaux peut être étendu de sorte qu'ils puissent intervenir dans un réseau de transport en dehors du territoire de leur commune, en articulation avec la police, la gendarmerie et l'opérateur. Cette disposition fait l'objet d'un décret qui sera soumis au Conseil d'État. .

### **Des services de sécurité ad hoc dans les réseaux de province**

Les réseaux de transport publics urbain de province peuvent créer des services internes de sécurité ou recourir à des sociétés de sécurité sous formes de prestations.

### **Le criblage des agents « à risque » des réseaux de transport**

Les pouvoirs publics mèneront des enquêtes administratives sur certains salariés qui exercent des fonctions sensibles au sein des entreprises de transport public urbain et ferroviaire dont le risque de radicalisation apprécié par l'autorité publique rendrait incompatible leur maintien dans leur poste de travail. Après avis du Conseil d'État, un décret est attendu sur ce point.