



# OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

## 2019

Offre territoriale, usages, économie



Mobilités actives et/ou partagées, applications et données



**Union des Transports Publics et ferroviaires**

Dominique Fèvre, directrice de la communication - [dfevre@utp.fr](mailto:dfevre@utp.fr) - 01 48 74 73 46

Louis-Nicolas Doumet, chargé d'études communication - [Indoumet@utp.fr](mailto:Indoumet@utp.fr) - 01 48 74 73 70





*« Aujourd’hui, la mobilité fait partie des sujets prioritaires dans le débat public. L’UTP s’affirme comme une institution incontournable pour les transports urbains et ferroviaires, mais aussi, et de plus en plus, pour les acteurs des mobilités nouvelles et partagées ».*

Thierry Mallet, président de l’UTP

©J-F. Deroubaix

*« Notre observatoire est un outil précieux. Il sert autant la profession que les citoyens qui expriment de fortes attentes en matière de mobilité pour tous et partout ».*

Claude Faucher, délégué général de l’UTP



©B. Mazodier

## Sommaire

L’offre territoriale de transport public.....	4
Les usages et recommandations des transports publics .....	8
L’économie du transport public urbain.....	16
Les enjeux de demain .....	20
Les modes de déplacements partagés .....	20
L’usage des applications .....	25
La gestion des données personnelles .....	39

## L'offre territoriale de transport public



Depuis la première loi d'organisation des transports en 1982 (LOTI), la dynamique d'extension des périmètres desservis par les transports publics urbains est liée à l'entrée en vigueur des textes législatifs touchant à l'organisation territoriale : loi Chevènement en 1999, loi MAPTAM de 2014, loi NOTRe de 2015 et loi d'orientation des mobilités votée le 19 novembre dernier.

Aujourd'hui, 48,8 millions d'habitants<sup>1</sup> sont desservis par les transports publics urbains, soit 73% de la population française sur 28% du territoire métropolitain. On comptabilise :

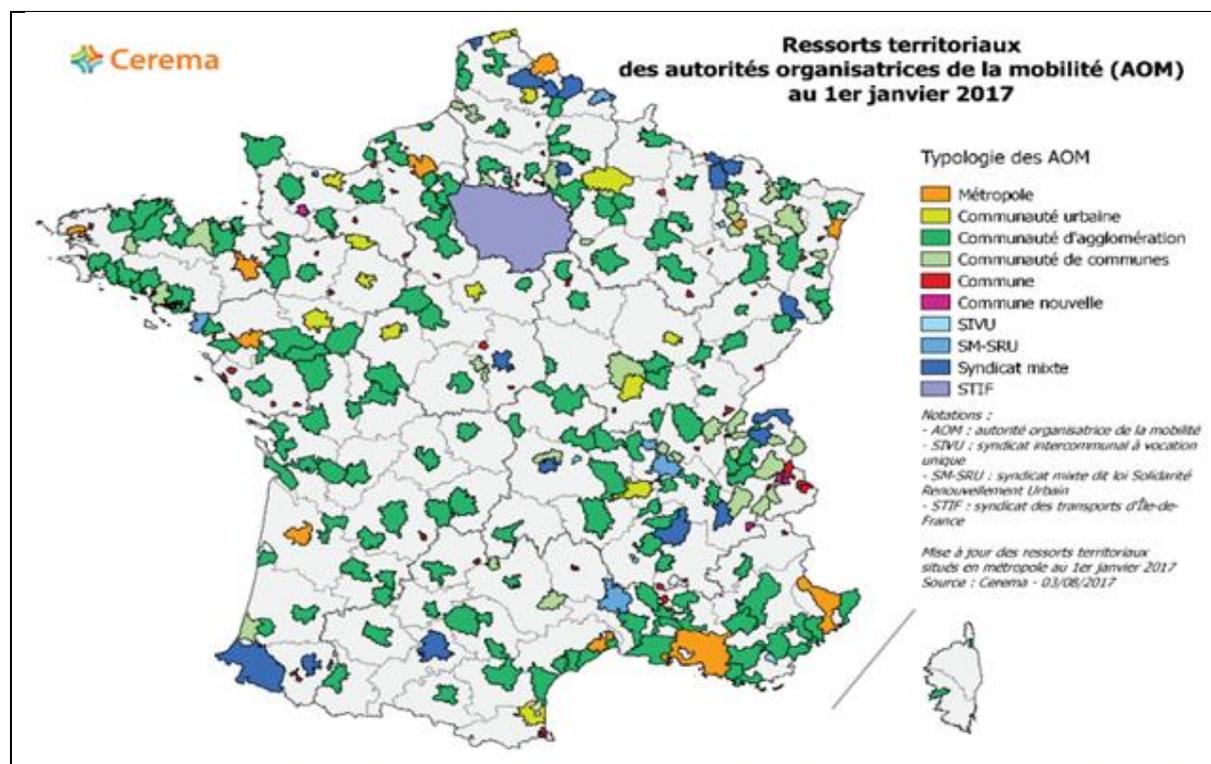
**7,4 milliards** de voyages dans le transport public urbain et ferroviaire ;

**6,2 milliards** de voyages dans le transport public urbain dont 46 % en province ;

**1,2 milliard** de voyages dans le transport ferroviaire régional dont 24 % en province (hors TET).

### L'achèvement de la couverture du territoire par les intercommunalités

#### Les territoires couverts par le transport urbain



Source : Enquêtes annuelles TCU, DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP, juin 2019

<sup>1</sup> Chiffre 2018

Depuis 2000, l'élargissement des territoires à desservir par le transport public urbain n'a jamais fléchi et ce, quelle que soit la catégorie des agglomérations.

Après la création des métropoles en 2016 découlant de la loi MAPTAM, la mise en œuvre de la loi « NOTRe », portée par l'Etat pour finaliser la carte des intercommunalités<sup>1</sup>, s'est traduite par un bond inédit de l'extension des périmètres des autorités organisatrices de mobilité entre 2016 et 2017.

<b>Communes, population et surface des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité : évolution sur 15 ans</b>				
<b>Panel de 148 réseaux de transport public urbain (1)</b>	<b>2002</b>	<b>2007</b>	<b>2012</b>	<b>2017</b>
Nombre de communes dans le périmètre de l'autorité organisatrice de transport	<b>2 847</b>	<b>3 870</b>	<b>4 653</b>	<b>8 917</b>
Population du périmètre à desservir <i>En milliers d'habitants</i>	<b>23 680</b>	<b>26 179</b>	<b>28 236</b>	<b>35 338</b>
Surface du périmètre à desservir <i>En km<sup>2</sup></i>	<b>44 179</b>	<b>58 060</b>	<b>75 521</b>	<b>140 104</b>

Source : Enquêtes annuelles TCU, DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP, juin 2019.

En 2017, sur un panel de 148 réseaux de transport public adhérents de l'UTP, près de la moitié (73 réseaux) ont vu leur périmètre (désormais appelé ressort territorial) s'agrandir.

Près du quart des 148 réseaux (34 réseaux, soit 23%) couvrent des territoires regroupant plus de 50 communes.

Le record revient à Bayonne-Côte Basque Adour qui couvre désormais 159 communes, du fait de la fusion de dix EPCI préexistants, et seuls les périmètres de Saint-Claude et de Vierzon restent composés d'une commune.

Parmi les exemples de périmètres à desservir qui se sont très fortement étendus :

- la communauté de communes de Cherbourg, fusionnée avec 8 autres communautés de communes, pour passer de 6 à 132 communes ;
- le territoire de Lisieux (organisé en communauté d'agglomération par fusion de cinq communautés de communes) qui couvre 48 communes contre 3 auparavant ;
- la communauté d'agglomération de Reims devenue communauté urbaine passant de 16 à 143 communes ;
- la communauté d'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges, créée par fusion de cinq communautés de communes, passant d'un réseau uni-communal à un réseau desservant 74 communes.

<sup>1</sup> Avec notamment une obligation pour les Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de compter au minimum 15 000 habitants.

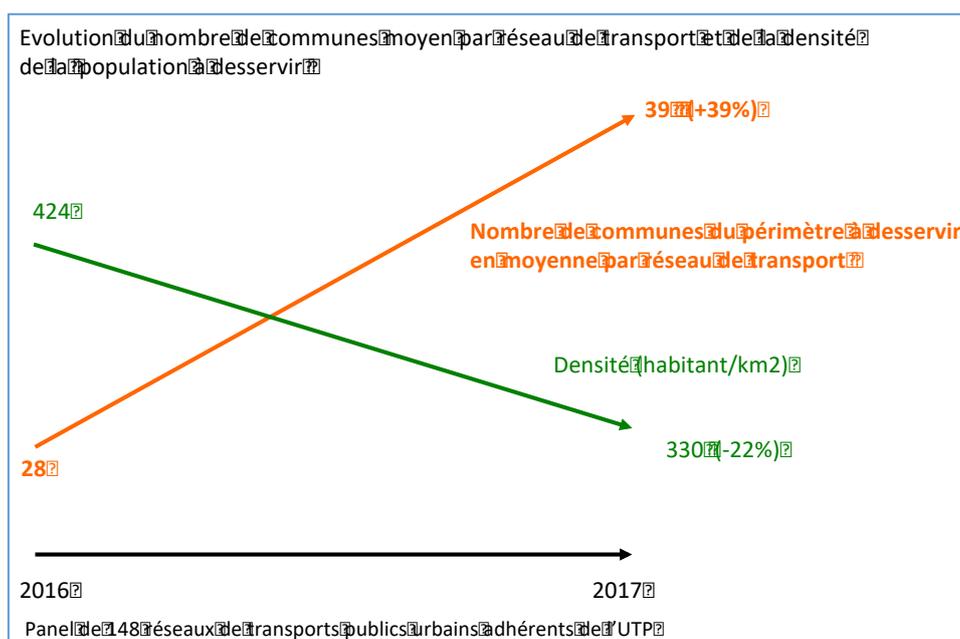
**Communes, population et surface des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité : évolution sur 1 an**

148 réseaux de transport public urbain	2016	2017	N/N-1
Nombre de communes du périmètre à desservir par réseau de transport en moyenne	28	39	+39%
Population	25 584 553	27 411 433	+7%
Surface en km <sup>2</sup>	60 632	82 967	+ 38%
Densité de la population à desservir	424,8	330,4	-22%

Source : Enquêtes annuelles TCU, DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP, juin 2019

Entre 2016 et 2017, le nombre de communes et la surface des périmètres des AOM ont respectivement augmenté de 39% et de 38 % alors que la population a progressé de 7% seulement.

La surface desservie par les transports publics urbains en province ne cesse de croître, ce qui n'est pas le cas de la population résidant dans ces territoires. Cela témoigne de l'effet d'achèvement de la couverture du pays par les intercommunalités qui s'étendent sur les territoires moins denses que les cœurs d'agglomération. Résultat : la densité moyenne des périmètres à desservir a baissé de 22%. Les réseaux de moins de 250 000 habitants, soit 121 réseaux (80% du panel), sont les plus impactés par ces extensions. Dans leur cas, le nombre de communes et la surface à desservir ont progressé de plus de 50% quand la population augmentait de 13%. Dans ces 121 réseaux, la densité moyenne passe sous la barre des 200 habitants au kilomètre carré (198 hab./km<sup>2</sup>).



## L'impact de l'extension des périmètres à desservir sur le transport public urbain

Pour le transport urbain, ces extensions ont un impact non négligeable. L'extension du réseau existant pour couvrir le nouveau périmètre peut fragiliser son équilibre économique et conduire à délivrer un service de moindre qualité car dilué dans des zones de desserte élargies.

Pour éviter ces deux risques, il est, plus que jamais, nécessaire de maintenir les ressources à un niveau adapté et éviter de recourir à la gratuité totale partout et pour tous.

Sur ce sujet, l'UTP rappelle deux points :

- 1) la tarification est un sujet qui relève exclusivement des autorités organisatrices ;
- 2) le service de transport urbain a un coût et il doit être financé ; il faut trouver le juste équilibre entre la part payée par le contribuable et la part payée par le voyageur.

## La loi d'orientation des mobilités : de nouvelles possibilités données aux régions, devenues autorités organisatrices de la mobilité

L'UTP a beaucoup travaillé sur le projet de loi d'orientation des mobilités et sur les Assises de la mobilité organisées par le ministère des Transports. L'UTP avait précédemment organisé avec ses partenaires (le GART, la FNAUT, la FNTV, les Régions de France et la TDIE) les Etats généraux de la mobilité durable. Avec la loi d'orientation des mobilités, les autorités organisatrices de transport vont devenir des autorités organisatrices de la mobilité pour pouvoir intégrer d'autres formes de mobilité que les transports publics « classiques ».

Pour mieux correspondre aux bassins de vie, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a introduit la notion de bassin de mobilité, bassin de mobilité qui sera défini, en concertation, par les collectivités territoriales. Cette notion de bassin de mobilité sera cruciale pour répondre aux besoins des populations qui sont de plus en plus éloignées des centres urbains et couvrir les zones dites « blanches » de la mobilité évoquées par la LOM.

Cette loi permet aux régions, désormais autorités organisatrices de la mobilité (à défaut d'engagement des collectivités locales), de mettre en place entre les agglomérations et dans les territoires où la densité de population est la plus faible (zones grises de la carte de la page 4) des services de transport, notamment partagés. Ces services viendront en complémentarité des trains, autocars et/ou transports à la demande.

La cohérence des stratégies de mobilité définies aux différents échelons territoriaux (agglomération et région) permettra de faciliter la transition vers des mobilités partagées, donc plus durables.

### **La LOM : de nouvelles possibilités données aux régions**

La loi d'orientation des mobilités (LOM) permet désormais aux régions, autorités organisatrices de la mobilité, de mettre en place entre les agglomérations et dans les territoires où la densité de population est la plus faible des services de transport, notamment partagés, en complémentarité des trains, autocars et/ou transports à la demande.

Cette loi vise notamment à supprimer les zones dites « blanches » de mobilité.

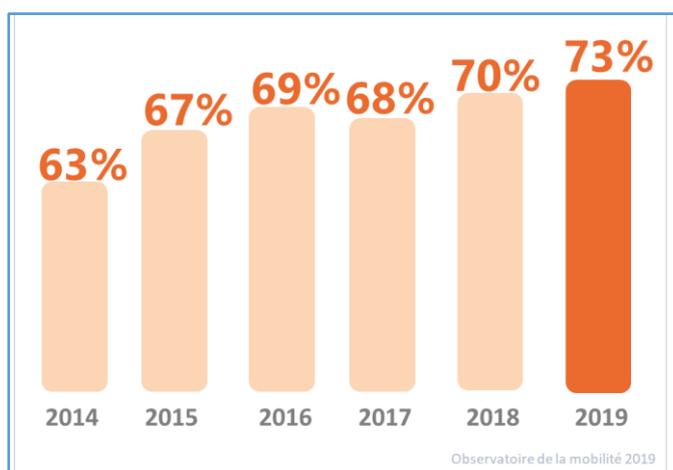
# Les usages et recommandations des transports publics



## La part des Français qui utilisent régulièrement les transports publics

En 2019, 73% des Français<sup>1</sup> utilisent régulièrement les transports publics, et ce, au minimum une fois par mois. En 2014, la part des Français qui se déplaçaient régulièrement en transport public s'élevait déjà à 63%.

### Observatoire de la mobilité 2019



En cinq ans (2014-2019), le pourcentage d'utilisateurs réguliers du transport public augmente de dix points (63% à 73%), une hausse très significative.

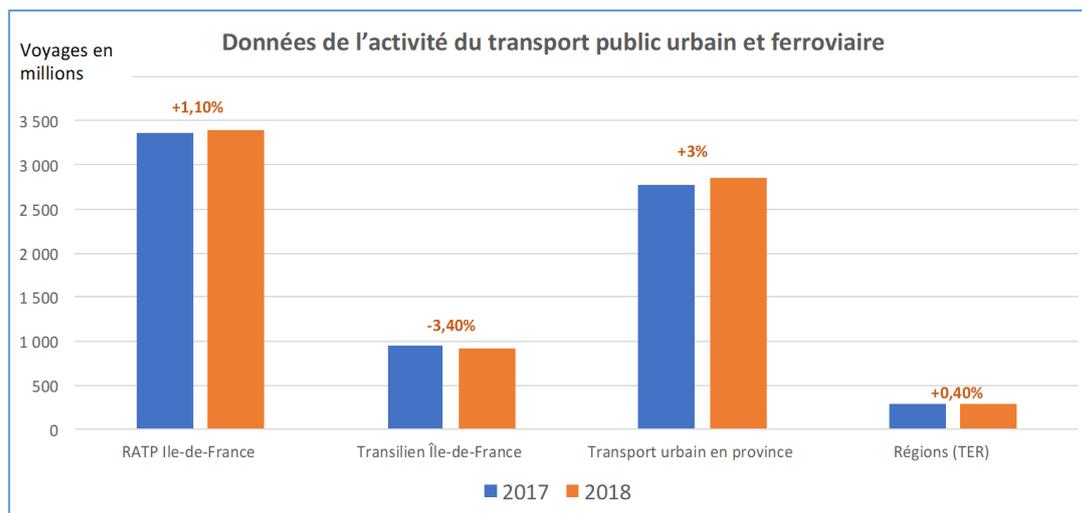
A noter que cette proportion atteint 85% en Île-de-France, elle était de 76% en 2014, soit une progression de 9 points en cinq ans, ce qui témoigne d'une évolution de même nature en Île-de-France et en province.

### La demande de transport public continue d'augmenter

En 2017, quel que soit le mode de transport public et quelle que soit la zone géographique, le nombre de voyages a progressé, par rapport à 2016 :

- de 1,3% sur le réseau RATP ;
- de 2,4% dans le transport urbain de province ;
- de 1,7% dans le transport ferroviaire en Île-de-France ;
- de 4,8% dans le transport ferroviaire régional.

<sup>1</sup> Territoires de 50 000 habitants et plus.



En 2018, le transport public urbain continue à afficher un trafic en hausse : +2% sur la France. La dynamique est plus soutenue en province (+3%) : la hausse de la demande devait se poursuivre en 2019 : sur les deux premiers trimestres, elle a progressé de 3%.

Sur le réseau RATP, la demande augmente moins (+1,1%) qu'en province car le réseau a pu être affecté par des travaux sur certaines lignes et les manifestations (gilets jaunes) au dernier trimestre. Toutefois, en 5 ans (2013 et 2018), le nombre de trajets a tout de même augmenté de 4,5% sur le réseau de la RATP à 1,8 milliard de trajets en 2018, soit en moyenne, près de 218 000 voyageurs supplémentaires par jour comparé à 2013.

Dans le transport urbain, la hausse de la demande s'explique notamment par une offre de plus en plus qualitative : ponctualité, fréquence, propreté...

Plus de 90% des réseaux qui adhèrent à l'UTP ont, par exemple, mis en place des démarches et des indicateurs de qualité. Si ces derniers ne sont pas respectés, l'opérateur peut s'en trouver pénalisé.

Les résultats sont plus nuancés pour le transport ferroviaire. Après une croissance très dynamique en 2017, il progresse peu en région (+0,4%) et se contracte de 3,4% en Île-de-France, notamment du fait des mouvements sociaux au premier semestre et des manifestations (gilets jaunes) au dernier trimestre qui ont pu affecter le service.

#### Les Franciliens utilisent de plus en plus les transports collectifs

La dernière enquête globale transport d'Île-de-France Mobilités(\*) démontre des résultats plutôt positifs pour le report modal de la voiture particulière vers le transport collectif. En effet, entre 2010 et 2018, les déplacements des Franciliens ont augmenté de 4,9%. Sur la même période, les déplacements en voiture ont diminué de 4,7% et ceux en transport collectif ont progressé de 14%.

En 2018, les déplacements hors de Paris atteignent 4 millions. Le nombre de déplacements à l'intérieur de la petite couronne (1,9 million) se rapproche de celui de Paris intra-muros (2,3 millions).

Si, depuis les années 80, le nombre de déplacements en transports collectifs est resté étale (environ 6 millions/jour), l'usage des transports collectifs affiche une nette croissance depuis 2010.

Les déplacements en transports collectifs sont importants à l'intérieur de Paris : 25% des déplacements sont réalisés en transports collectifs et moins de 5 % en voiture.

Les déplacements en transports collectifs entre Paris et la banlieue sont nombreux : 3,1 millions et les transports collectifs très majoritaires : ils représentent les 2/3 des déplacements avec la petite couronne et les 3/4 avec la grande couronne.

Quelques chiffres :

- 43 millions de déplacements/jour ouvrable contre 41 millions en 2010, soit + 5 %
- 2/3 des déplacements font moins de 3 km et durent moins de 30 minutes
- 4,7 km : distance moyenne d'un déplacement
- 2/3 des déplacements font moins de 3 km
- 9,4 millions de déplacements en transports collectifs en jour ouvrable, soit + 14% par rapport à 2010.
- 14,8 millions de déplacements en voiture particulière, soit 700 000 en moins comparé à 2010 (-4,7%)

(\*) Source : Enquête globale transport (EGT) d'Île-de-France Mobilités menée de janvier 2018 à juin 2019.

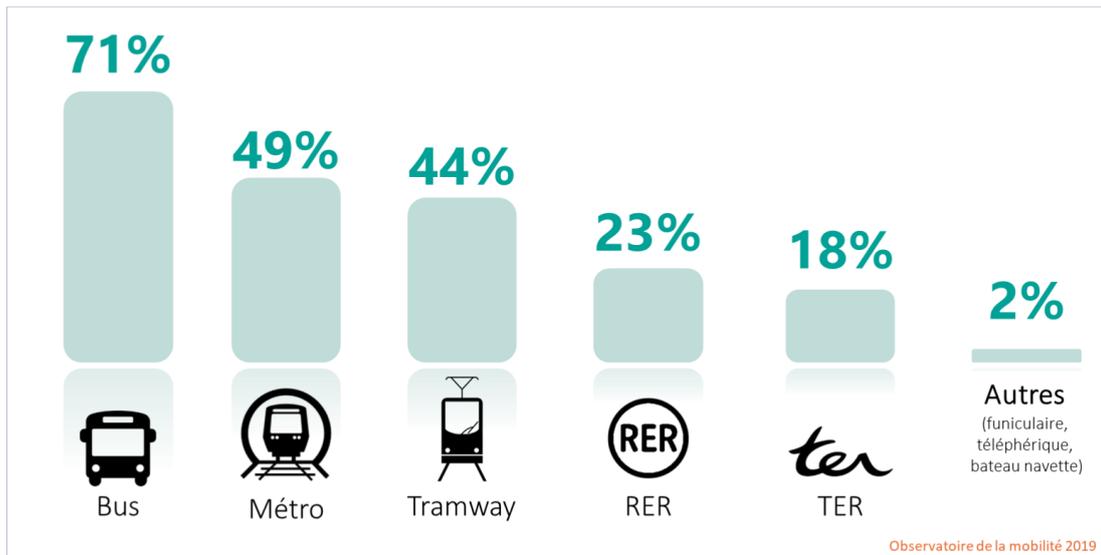
## Les modes de transport public utilisés par les voyageurs

Le bus reste le mode de transport public le plus cité par les voyageurs (71%).

Le métro est choisi par 49% des utilisateurs de transport public, devant le tramway (44%), le RER (23%) et le TER (18%).

Les autres modes de transports publics : funiculaire, téléphérique ou bateau-bus sont utilisés par 2% des sondés.

### Observatoire de la mobilité 2019



### Le bus : le mode le plus répandu

L'autobus reste le plus cité par les voyageurs parce que ce mode est présent dans l'ensemble des réseaux et qu'il n'y a quasiment plus de mise en services de mode lourds.

Aujourd'hui, le bus représente 86% du parc national de véhicules de transport urbain y compris les services RATP et 89% hors RATP.

En France, le parc est composé de 17 329 véhicules (autobus, minibus, trolleybus...) dont 68% exploités en province et 32% en Île-de-France.

Le confort à bord des véhicules s'est sensiblement accru au fil des années. Cette évolution est le produit du rajeunissement progressif du parc : l'âge moyen d'un autobus est aujourd'hui de 7,7 ans contre 9 ans en 2010.

### Les modes lourds : très appréciés

L'appétence des voyageurs pour les modes lourds, en site propre (métro, tramway, et bus à haut niveau de service) continue de progresser.

L'engouement des utilisateurs pour ces modes tient à leur ponctualité, leur rapidité, et leur régularité grâce à des sites propres qui les excluent de la congestion automobile.

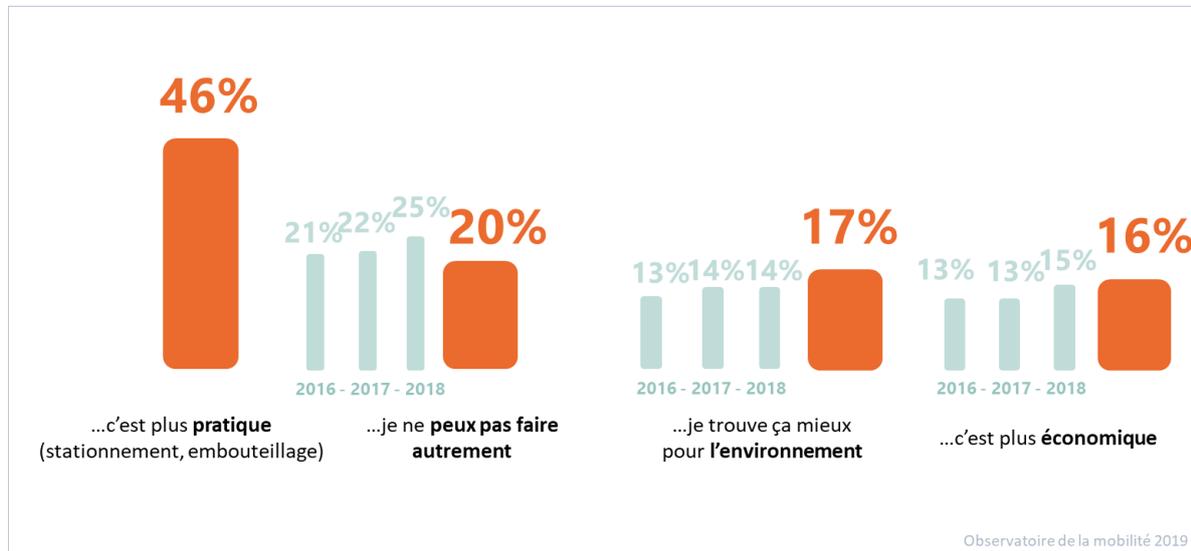
Ces modes, qui nécessitent des investissements importants, ne sont évidemment pas adaptés à toutes les agglomérations et conviennent aux grands réseaux à fort trafic.

## Les raisons de l'utilisation des transports publics

Près de la moitié des voyageurs se déplacent en transport public pour des raisons de praticité. 20 % des voyageurs utilisent les transports publics par obligation.

Le respect de l'environnement et le faible prix des transports publics sont les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> raisons pour lesquelles les Français utilisent les transports publics.

### Observatoire de la mobilité 2019



### La praticité reste la première raison d'utilisation des transports publics

Près de la moitié (46%) des voyageurs se déplacent en transport public pour leur praticité, un score stable par rapport à 2018. En utilisant le transport public, les voyageurs évitent certains problèmes de congestion et difficultés de stationnement.

Selon une étude d'octobre 2017 (Harris Interactive), la recherche d'une place de parking représenterait chaque semaine plus d'une demi-heure pour 77% des automobilistes. En région parisienne, près d'un quart des automobilistes passeraient entre 30 minutes et une heure par semaine avant de pouvoir se garer.

Même s'il reste largement cité, l'argument de la praticité recule par rapport à 2018 (49%). Cette baisse peut trouver son explication, pour partie, dans les mouvements sociaux du premier semestre 2018 et les manifestations nationales (gilets jaunes), qui perturbent significativement la circulation des véhicules de transport public urbain et ferroviaire sur de nombreux réseaux et, dans une certaine mesure, par les travaux menés pour la régénération et/ou l'extension de certains réseaux. La praticité est également impactée par l'encombrement de véhicules de plus en plus nombreux (VTC, véhicules de livraisons, trottinettes, vélos, ...) dans les couloirs de bus. En 2018, la vitesse commerciale des bus à Paris a, par exemple, chuté à 8 km/h en heures de pointe sur des lignes majeures du réseau.

### Les Français utilisent de moins en moins les transports publics par obligation

20% des voyageurs utilisent le transport public car ils n'ont pas d'autres solutions pour se déplacer. Toutefois, ce critère « obligation » baisse de 5 points par rapport à 2018.

Ce résultat est dû, entre autres, à l'augmentation de l'offre, au plan qualitatif notamment, et à l'optimisation de la production menée par de nombreux réseaux.

Parmi les 20% de Français qui se déplacent en transport public parce qu'ils n'ont pas d'autres choix, se trouvent notamment les automobilistes qui possèdent une voiture, mais ne peuvent pas l'utiliser : durée du trajet trop longue, congestion, difficultés à se garer, prix du stationnement ...

## De plus en plus de voyageurs savent que le transport public permet de préserver l'environnement et de faire des économies

En cinq ans, la part des voyageurs qui se déplacent en transport public pour des raisons écologiques a augmenté de 5 points (de 13% à 17%).

Dernier rapport du GIEC (août 2019), manifestations de la jeunesse pour la protection de la planète, action de la jeune suédoise Greta Thunberg et sa médiatisation... : les études et les messages en France, mais aussi en Europe et dans le monde, sur la nécessité de protéger l'environnement portent leurs fruits.

Entre 2014 et 2019, la part des Français qui utilisent les transports publics pour des raisons économiques progresse de 3 points.

La contrainte économique qui pèse sur les ménages et la perception d'un coût d'utilisation des transports publics moins cher que de la voiture particulière peuvent expliquer cette évolution.

### Environnement : le transport public, la solution et non le problème

La pollution est un sujet de préoccupation majeur dans le monde et notamment en Europe. La Commission européenne a ainsi envoyé six pays : l'Allemagne, la France, la Hongrie, l'Italie, la Roumanie et le Royaume-Uni devant la Cour de justice de l'Union européenne pour manquement aux obligations issues de la directive « Qualité de l'air ». Fin octobre 2019, la France a été condamnée notamment pour non-respect des limites de dioxyde d'azote émis essentiellement par le trafic routier diesel. La justice européenne n'a pas encore rendu sa décision concernant les cinq autres Etats membres concernés.

#### Rappel

Les mesures des émissions polluantes sont radicalement différentes dans le secteur du transport public et dans la filière automobile. En effet, le transport public a obligation d'afficher ces émissions en situation d'exploitation réelle, ce qui n'est pas le cas pour l'automobile.

#### *Emissions de CO<sup>2</sup> par mode de transport (g de CO<sup>2</sup>/passagers.km)*

	Transports publics	Véhicules particuliers
En milieu urbain et périurbain		
Tramway	3,3	
Métro	3,8	
Transilien	5,8	
Deux roues motorisés		110,7
Bus province	132,1	
Voiture particulière périurbain		161,7
Voiture particulière urbain		206
Sur des distances nationales		
TGV	3,2	
Trains grandes lignes	10,8	
Voitures particulières (distances nationales)		85,5
<b>Moyenne</b>	<b>26,5</b>	<b>141</b>

Source : ADEME

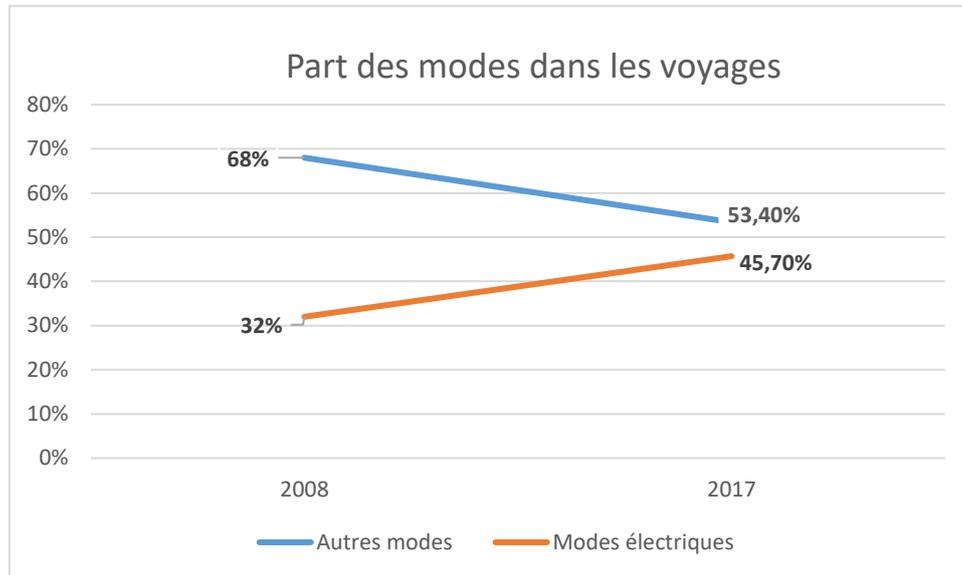
Au regard des chiffres de l'ADEME (cf. tableau ci-dessus), les transports publics font partie des solutions pour préserver l'environnement et non pas l'inverse. En effet, ces chiffres montrent clairement que les véhicules particuliers polluent, en moyenne, plus de 5 fois plus que les transports publics.

## La part des modes dans les voyages en transport urbain et son évolution sur dix ans

Entre 2008 et 2017, la part des modes électriques dans les voyages a progressé de 32% à près de 46 % (+14 points) toutes régions et tous réseaux confondus.

Dans certains grands réseaux équipés de modes lourds, plus de 60% des déplacements en transport public urbain sont effectués avec un mode électrique.

### Evolution des voyages en modes électriques en France 2008 - 2018



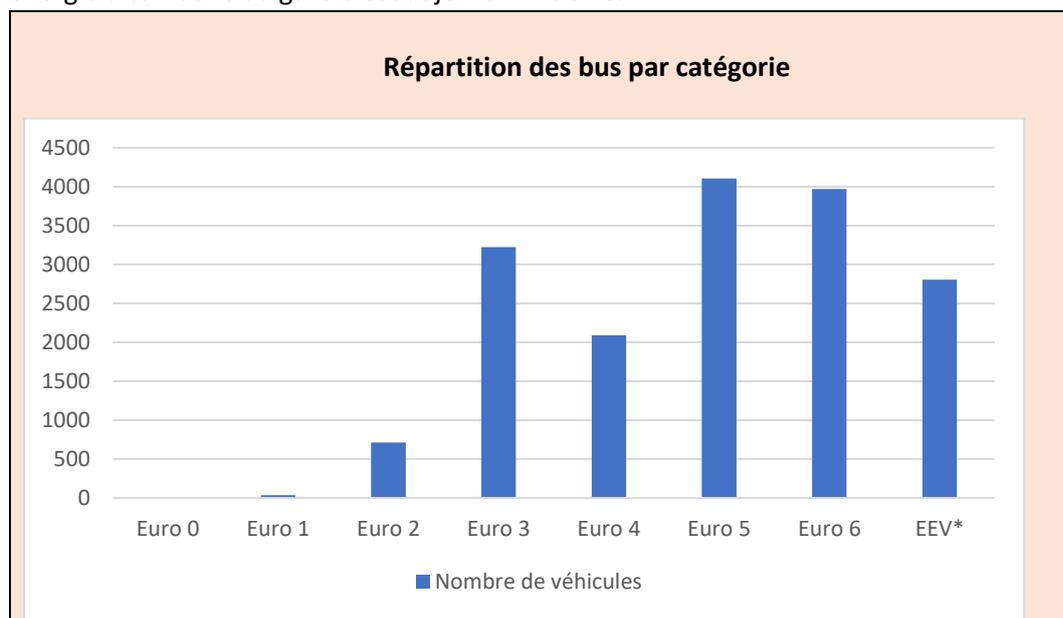
Avec la montée en puissance des bus utilisant une énergie alternative au gazole, la part des modes de transport « zéro émission » va encore s'accroître dans les années à venir.

Aujourd'hui, le transport public est déjà une solution au réchauffement climatique et demain, il le sera encore davantage.

Cette progression est notamment liée aux appels à projets TCSP lancés par l'État en 2009, 2011, et 2014.

### La transition énergétique à l'œuvre

64% des bus en France sont aux normes Euro V, Euro VI ou EEV et la part des autobus qui utilisent une énergie alternative au gazole est aujourd'hui de 28%.



Source : DGITM – UTP.

Depuis 2018, la mise en circulation des bus neufs au gazole et des bus hybrides (gazole/électricité) baisse nettement, au profit des véhicules tout électrique et au GNV.

Ainsi, quand on compare l'année 2018 et les trois premiers trimestres 2019, on constate que les achats de véhicules 100% électrique ont plus que doublé (+151%) et que les achats de bus gazole et de bus hybrides gazole/électricité ont baissé respectivement de 39 % et de 66%.

Une fois les résultats de l'année 2019 connus, ces évolutions seront sans doute encore plus marquées. Par ailleurs, des bus à hydrogène ont été mis en service dans les réseaux de Pau et de Lens. Des projets de véhicules à hydrogène sont en cours, notamment à Auxerre et dans d'autres communes de la région Bourgogne-Franche-Comté et des expérimentations se tiennent à Lyon, Rouen, Versailles, ...

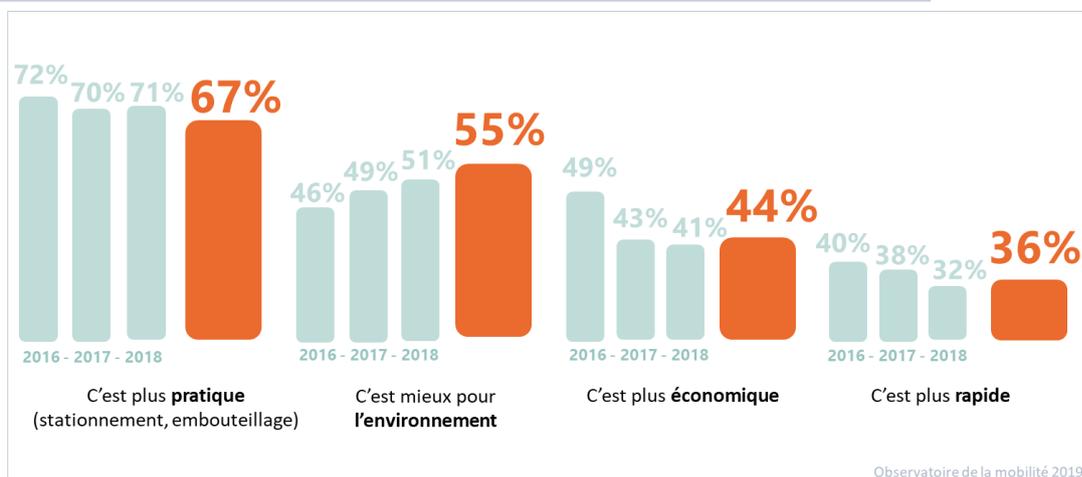
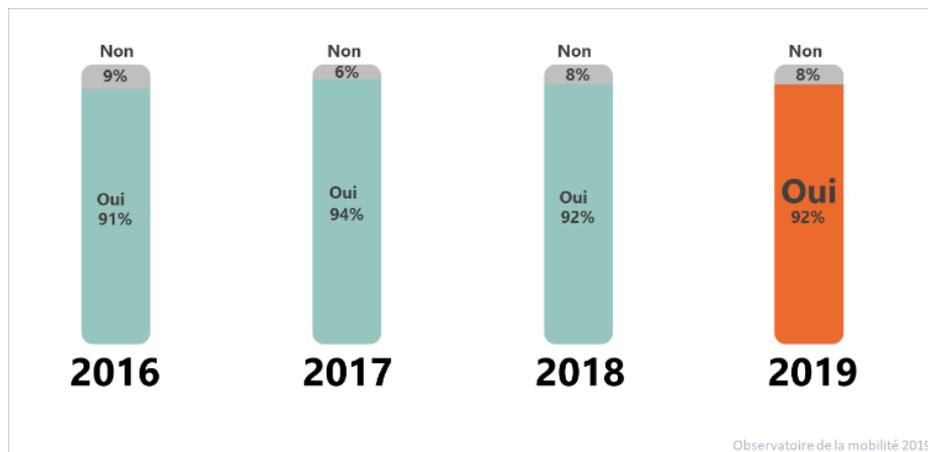
A noter qu'aujourd'hui, un bus à hydrogène coûte plus de 600 000 euros (hors infrastructures : dépôts, stations de recharge, etc.), soit un montant supérieur de 14 % par rapport à un véhicule tout électrique, de 74 % par rapport à un bus hybride (gazole/électricité) et le double du prix d'un bus GNV.

La transition énergétique est un sujet qui va beaucoup occuper l'UTP pour que la flotte des véhicules soit de plus en plus verte. L'UTP et ses adhérents veulent être encore plus exemplaires et à la pointe de ce qui doit se faire et de ce qui peut se faire pour que la mobilité collective soit encore plus protectrice de la planète.

### La recommandation en faveur des transports publics

Une grande majorité de Français recommandent les transports publics à leur entourage. La praticité et la protection de l'environnement sont les deux premières raisons de leur recommandation. Comme lors des précédentes mesures, les transports publics sont fortement recommandés par leurs utilisateurs (92%). Un score très élevé au regard des taux des autres activités marchandes et/ou de services.

### Observatoire de la mobilité 2019



## La recommandation pour la praticité

Si la praticité arrive en tête des motifs de recommandation (67%), cette dernière connaît une baisse de 4 points comparée à 2018 au profit de l'impact environnemental.

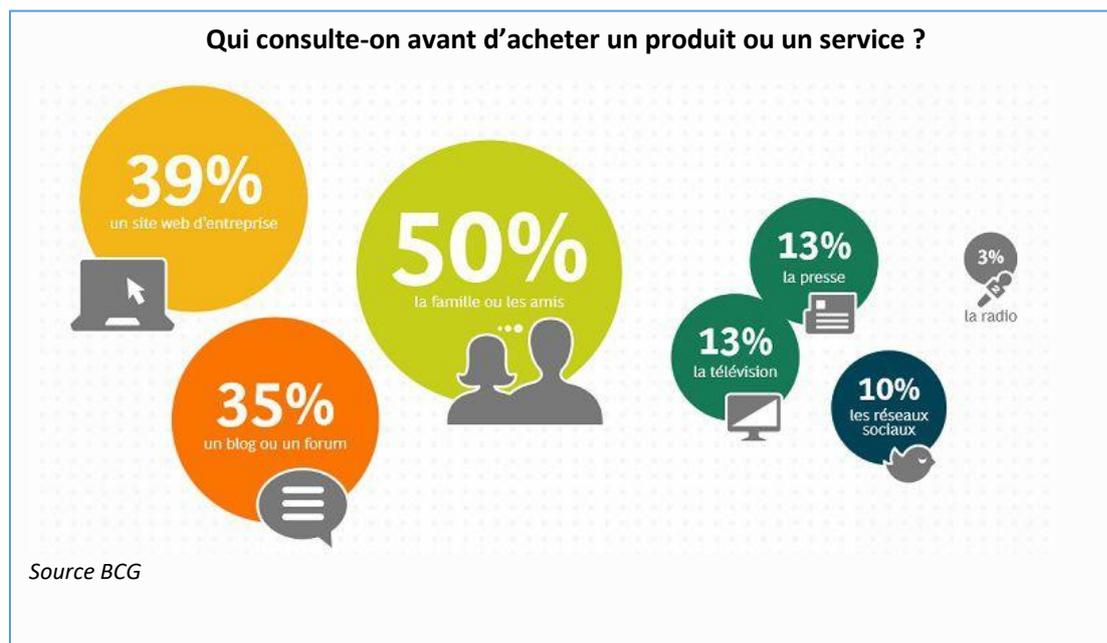
Le critère environnemental augmente de façon constante dans les raisons de la recommandation (+ 9 points en 3 ans). Il connaît cette année une nouvelle hausse significative : 55% contre 51% en 2018.

La recommandation pour l'aspect économique est en troisième position (44%) devant la rapidité (36%). Cette dernière connaît une hausse significative par rapport à la dernière mesure. L'augmentation, cette année, du critère rapidité vient « compenser » la baisse du critère praticité, deux critères qui se rejoignent.

## L'importance de la recommandation dans l'utilisation/achat d'un service/produit

Recommander un produit ou un service, c'est le conseiller de façon bienveillante. Aujourd'hui, plus des deux tiers des personnes achètent un produit ou un service suite à une recommandation. Il y a ainsi 7 fois plus de chances que la recommandation d'un proche transforme en acte d'achat car on se sent plus en confiance.

Selon une étude du BCG en 2015, les consommateurs seraient ainsi 50% à consulter en priorité famille et amis pour leurs décisions d'achat, devant les sites web d'entreprise (39%) et les blogs ou les forums (35%). Presse (13%) et télévision (13%) arrivent ensuite mais les réseaux sociaux ne sont cités que dans 10% des cas. Seule la radio fait moins bien, avec 3% d'incitation.



## L'économie du transport public urbain

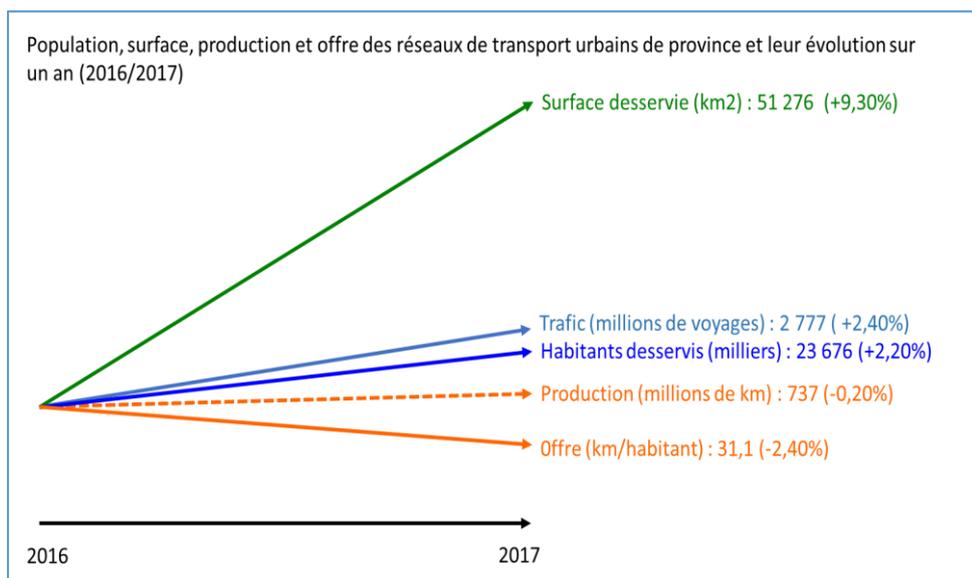


Maîtrise de la dépense publique, augmentation des périmètres à desservir et faible gisement de nouveaux clients : pour faire face à ces trois facteurs, les réseaux de transport urbain ont optimisé leur production. Ils ont maintenu, voire redéployé, la desserte dans les territoires où le potentiel d'utilisateurs est le plus important et rationalisé l'activité là où le transport collectif semblait moins pertinent.

Cette stratégie a porté ses fruits. Ainsi, malgré une stagnation de la production et une baisse de l'offre, le trafic (nombre de voyages) du transport public urbain de province a augmenté de 2,4 % entre 2016 et 2017.

En 2018, le trafic a augmenté de 3% et la même tendance est observée sur les deux premiers trimestres de 2019.

### Evolution des indicateurs du transport urbain en province 2016-2017



Source : Chiffres clés du transport public – 2017.

### Un équilibre qui reste fragile

Les opérateurs sont tenus de poursuivre leur stratégie d'optimisation sans dégrader :

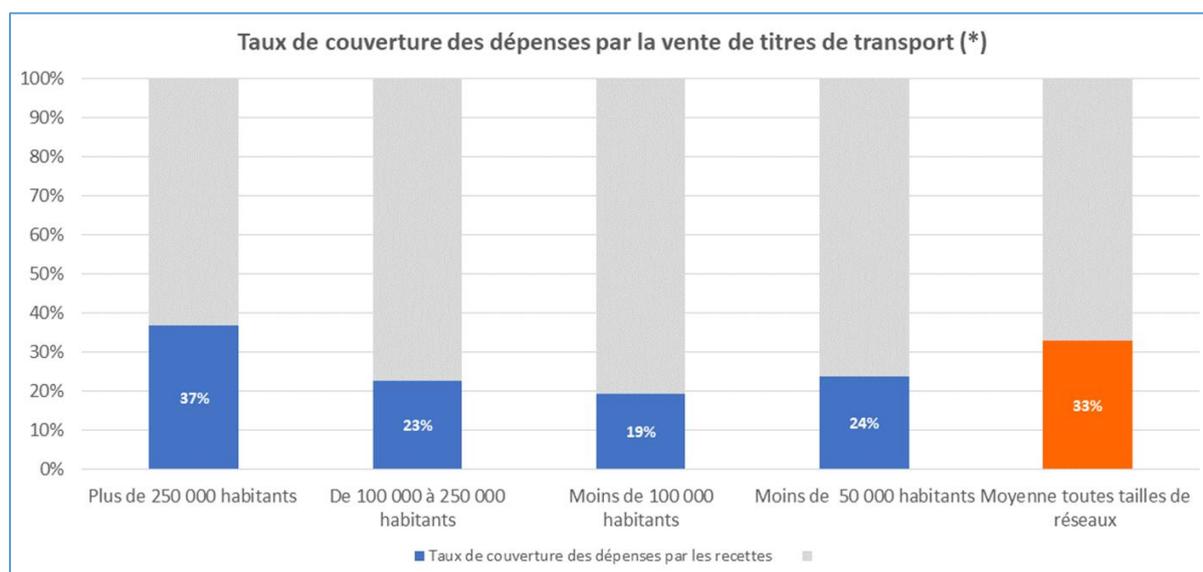
- l'offre, ce qui conduirait alors les voyageurs à se détourner du transport public au profit d'autres modes de déplacement, tel la voiture ;
- leur ratio de couverture des dépenses par les recettes.

Seuls des ressources suffisantes, des financements adéquats et pérennes, et une juste contribution des voyageurs au service du transport public permettront d'éviter ces deux écueils.

Pour mémoire, il y a vingt ans, le ratio de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation était de 50% et a perdu près de 20 points en vingt ans. Depuis deux ans, il se redresse en moyenne et atteint 33% en 2017.

Pour autant de fortes disparités demeurent selon la taille du réseau, ce redressement étant dû principalement aux grands réseaux.

Comparé aux autres tailles de réseau, les recettes rapportées aux voyages y sont plus élevées de 27 % (0,52 € contre 0,41 €) et le nombre de voyages par habitant y est 4,6 fois supérieur.



(\*) Source : Chiffres Clés du transport public 2017 sur un panel de 137 réseaux adhérents de l'UTP.

### De grandes disparités selon la taille des réseaux

Dans les grands réseaux (plus de 250 000 habitants), les recettes commerciales couvrent 37% des dépenses d'exploitation, soit 4 points de plus que la moyenne, toute taille de réseau confondue. Le relèvement du ratio recettes/dépenses (R/D) résulte essentiellement d'une progression des recettes et d'une maîtrise des dépenses.

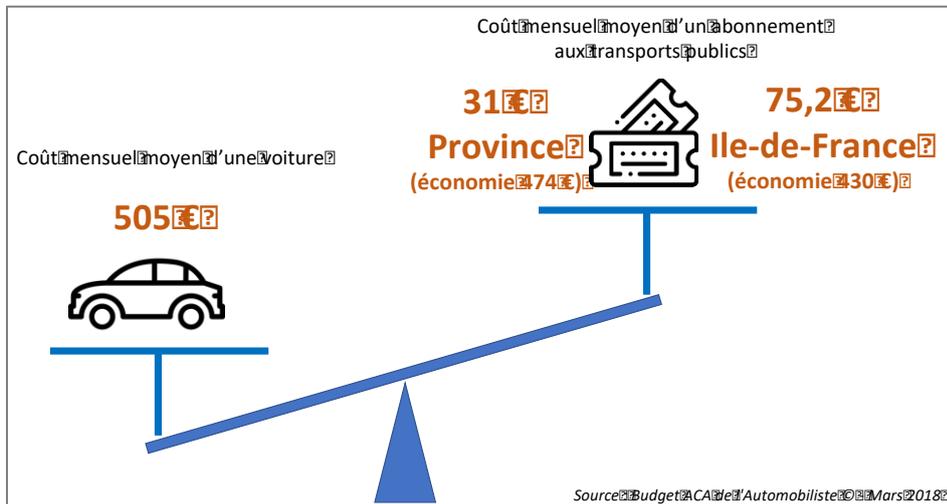
Dans les réseaux de taille moyenne (100 000 à 250 000 habitants), les recettes ne couvrent que 22,6% des dépenses d'exploitation. Ce résultat est dû à l'extension des périmètres à desservir : +10,4% en 2017 pour un gain de clientèle potentielle d'à peine 2,8%.

Dans les réseaux de 50 000 à 100 000 habitants, malgré une augmentation de leur périmètre de desserte (+15,6% entre 2016 et 2017), les dépenses ont évolué au même rythme que les recettes (+1,9%). Ces réseaux ont donc pu stabiliser leur taux de couverture à 19,2%, un ratio R/D tout de même très inférieur à la moyenne (33%).

Dans les réseaux de moins de 50 000 habitants, le taux de couverture recule de 1,7% par rapport à 2016 pour s'établir à 23,7%. A l'origine de ce recul : la hausse du nombre de kilomètres parcourus (+2,6% en un an) et donc des dépenses d'exploitation (+2,5 %), liée à l'augmentation des services et/ou d'allongement des lignes pour desservir des territoires élargis (+6%). Ces territoires figurent parmi les plus concernés par l'achèvement de la couverture du territoire par les intercommunalités.

## Les tarifs du transport public urbain

Dans près de 90 % des réseaux, l'abonnement annuel permet de se déplacer à volonté pour environ 1 € par jour. Le coût moyen d'un abonnement mensuel en province est de 31 €, soit près de 16 fois moins que celui d'une voiture particulière (505€ par mois). En Île-de-France, le pass Navigo toutes zones coûte 75,20 €, soit près de 7 fois moins que le coût moyen mensuel d'une voiture.



(\*) Source : Le budget de l'automobiliste, ACA 2018 – Enquête TCU 2017, DGITM, GART, UTP.

À Paris, le prix du ticket coûte 1,90 € et en province, 1,25 € en moyenne. Le prix du ticket de transport public urbain en France est l'un des plus bas d'Europe. C'est à Stockholm (4,20 €), Copenhague (3,20 €) et Londres (3,15 €) que les prix sont les plus élevés.

Pour rappel, le voyageur paie un tiers du prix du ticket avant remboursement d'au moins 50% par l'employeur. Le reste est payé par la collectivité locale (versement mobilité et impôts locaux). Ces contributions locales permettent de financer et de développer les réseaux de transport public aussi bien en matière d'investissement que de fonctionnement.

60 % des utilisateurs de transports publics ne savent pas que leur employeur rembourse au moins 50% de l'abonnement transport. Tous les salariés, du privé comme du public, y compris ceux qui travaillent à temps partiel, bénéficient de cette contribution obligatoire pour l'employeur. Cette prise en charge couvre tous les abonnements annuels, mensuels et hebdomadaires.

## La gratuité totale ne permet pas le report modal

Comme vu ci-dessus, le coût des déplacements en transports publics est beaucoup moins élevé que celui de la voiture. Pourtant depuis 30 ans, le nombre de nouvelles voitures particulières immatriculées/an est quasiment identique. En 2018, il a même progressé de 3%.

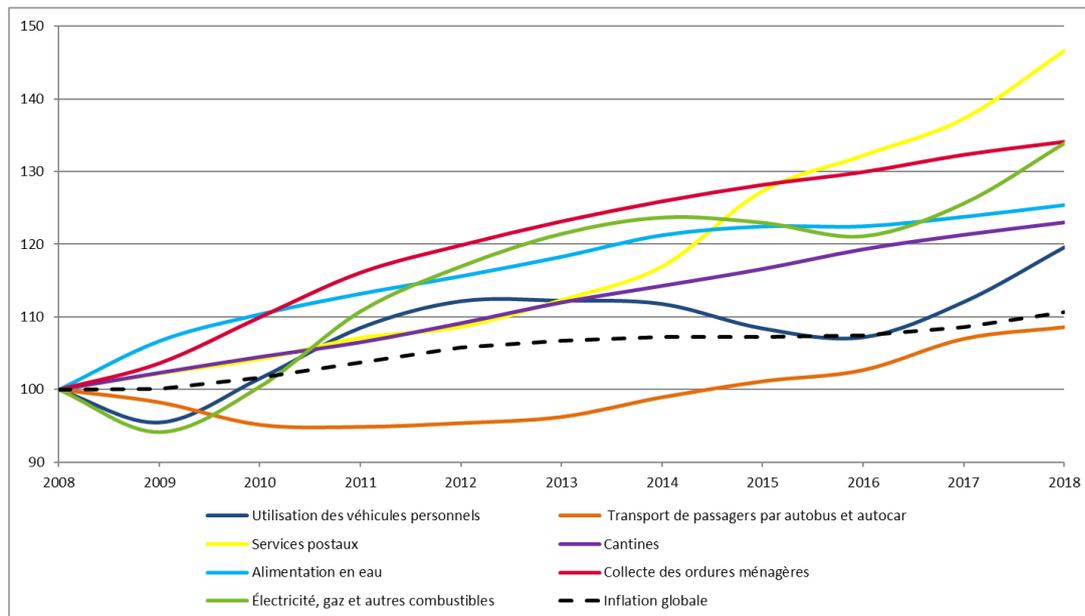
Pour les Français qui se déplacent en voiture, le critère financier (+ de 6 000 €/an pour 1,2 passager en moyenne) n'est peut-être pas un levier d'incitation à se déplacer en transport public. Même si le transport public était gratuit, rien ne permet de dire que cette gratuité favoriserait le report modal.

Selon le rapport « La gratuité des transports collectifs face aux enjeux d'une mobilité durable en Ile-de-France », publié en octobre 2018, elle réduirait le trafic automobile de 2 %.

A Tallinn, la mise en place de la gratuité totale a augmenté la longueur moyenne des déplacements en voiture, qui ont baissé de 6 % en centre-ville mais augmenté de 4 % dans la périphérie entre 2012 et 2017.

Le seul levier pour encourager le report modal, c'est de rendre le service de transport public encore plus attractif en améliorant encore l'offre au plan quantitatif : renforcer les fréquences, améliorer le maillage du réseau et des correspondances, élargir les plages horaires et au plan qualitatif: véhicules faibles émissions, Wifi, info voyageurs, conseils en mobilité (en entreprises, administrations, écoles, zones commerciales, tissu associatif, ...) pour promouvoir l'utilisation du transport public.

**Indice des prix à la consommation : le prix des transports publics évolue moins vite que les autres services publics**



Source : INSEE.

Au cours des 10 dernières années, le prix à la consommation de l'eau a progressé de 25%, celui de l'enlèvement des ordures ménagères de 34%, et celui des cantines scolaires de 23 %. Dans le même temps, le prix du transport public augmentait de 8%.

Tous les Français consomment de l'eau, de l'électricité, des services postaux. Les demandes de gratuité totale ne s'exercent pourtant pas sur ces services publics alors que leurs tarifs progressent nettement plus que ceux des transports publics.

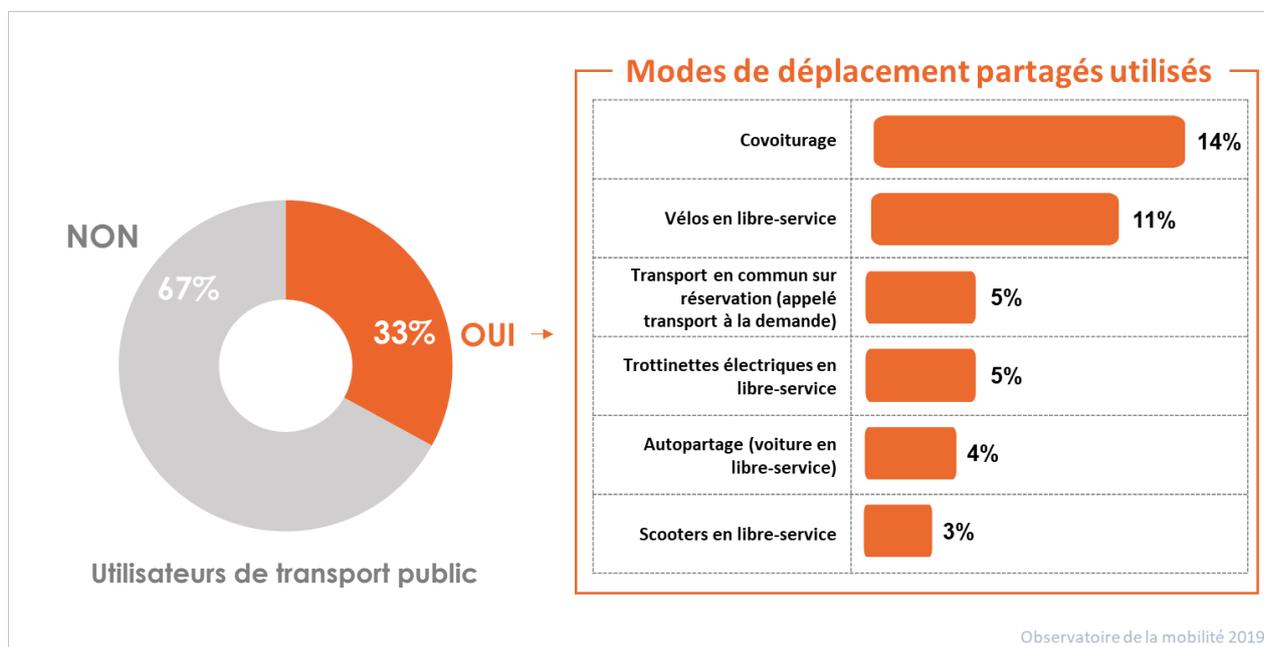
## Les enjeux de demain



### Les modes de déplacements partagés

Un tiers des utilisateurs de transports publics utilisent les modes de déplacement partagés.

#### Observatoire de la mobilité 2019



### La multimodalité devient réalité

D'ici à 2050, la demande en mobilité urbaine dans le monde va doubler<sup>1</sup>. La physionomie des voyageurs aura alors profondément changé. Le vieillissement de la population exige des services complets, porte-à-porte, sans rupture de mode alors que les jeunes délaissent la propriété au profit de l'usage, et donc du partage, notamment pour se déplacer.

La multimodalité, c'est aussi la complémentarité entre des modes de transports collectifs qui permettent un déplacement pratique et rapide sur une distance urbaine trop longue pour être effectuée à pieds, et des nouveaux modes qui apportent notamment une solution sur le dernier kilomètre parcouru. Pour ce qui concerne le dernier kilomètre, Paris fait figure d'exception car la densité des stations de métro est de 2,87 par km<sup>2</sup>.

La multimodalité montre que chaque mode a sa zone de pertinence et sa légitimité.

<sup>1</sup> Rapport Urban Mobility Index 3.0, Arthur D. Little

## Les mobilités partagées vont dans le sens du report modal

L'UTP est favorable au développement des mobilités partagées, avant tout parce qu'elles vont dans le sens du report modal de la voiture vers des modes de déplacement actifs, plus doux et décarbonés, et donc dans le sens de la décongestion des villes

Le report modal est un enjeu clé, et les nouvelles mobilités, mais aussi le MaaS sont des réponses à cet enjeu. Ces mobilités partagées peuvent apporter des solutions de mobilité dans les zones peu denses, où les transports de masse sont, par essence, moins adaptés.

L'UTP s'ouvre à ces nouveaux acteurs (plateformes VTC, de covoiturage, offres de vélopartage...) qui se sont multipliés ces dernières années. L'UTP a créé en 2017 une commission « Nouvelles mobilités, Villes de demain », qui traite notamment des nouveaux modes et usages participant à la mobilité durable des personnes, des biens et de l'information, qui façonneront la ville et les territoires de demain. L'UTP se satisfait que ces nouvelles mobilités soient encadrées par la loi et veillera à ce que les dispositions soient prises pour que les engins de déplacement partagés coexistent avec les autres modes : marche à pied, transports publics, etc.

### Le covoiturage et l'autopartage

En France, le taux d'occupation des véhicules en semaine est de 1,2 ou 1,3 passager par voiture selon les distances<sup>1</sup>. Parfait atout contre l'autosolisme, le covoiturage est une solution prometteuse pour les longues distances, il l'est également pour les courtes distances, particulièrement dans les zones peu denses pour les trajets domicile-travail. C'est en effet dans ce cas que le taux d'occupation des véhicules est le plus faible : 1,08 en moyenne, accompagnement familial inclus.

Un service d'autopartage ou de voitures en libre-service, est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle, met un ou plusieurs véhicules à la disposition de « clients » ou membres du service.

Le système offre une bonne alternative à la voiture, qui est de moins en moins appréciée par la population, notamment dans les grandes villes.

#### Le taux d'occupation des voitures particulières

1,2 : c'est le nombre moyen de personne par véhicule en France, il chute à 1,08 dans le cas des déplacements domicile-travail) et d'un air plus respirable (les véhicules particuliers émettent en moyenne 5 fois plus de CO<sup>2</sup> que les transports publics<sup>1</sup>.

#### Covoiturage : ce que dit la loi d'orientation des mobilités

Les autorités organisatrices de la mobilité seront autorisées à subventionner les voyages réalisés en covoiturage à raison de deux trajets par jour, à la hauteur qu'elles jugent nécessaire et dans la limite des frais engagés pour le trajet. Par ailleurs, pour inciter davantage de conducteurs à partager leurs véhicules, elle prévoit que les conducteurs pourront être subventionnés sur un voyage pour lequel ils n'ont trouvé aucun passager. Les collectivités seront également autorisées à réserver des places de stationnement et des voies aux covoiturages. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les AOM peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage.

#### Autopartage : ce que dit la LOM

Les nouveaux pouvoirs des AOM leur permettront de déployer des places de stationnement réservées à l'autopartage. La LOM prévoit également la création d'un label « autopartage » accordé aux véhicules autorisés à utiliser ces places.

<sup>1</sup> [Etude ADEME](#) septembre 2015

Si 46% des Parisiens et des Lyonnais utilisent leur voiture au moins une fois par semaine, 50% se disent prêts à renoncer à leur voiture si de meilleures alternatives leur sont proposées<sup>1</sup>.

### Le transport à la demande (TAD)

C'est en 1982 que la loi LOTI aborde, pour la première fois, le terme de « transport à la demande ». A mi-chemin entre le bus et le taxi est porté par les autorités organisatrices, ce mode de transport se distingue des autres services de transports collectifs par le fait que les véhicules n'empruntent pas nécessairement d'itinéraires fixes et ne respectent pas un horaire prédéfini, mais s'adaptent aux besoins. Il se distingue des taxis et est généralement collectif.

L'arrivée de l'ère digitale a donné un nouveau souffle à ce mode. Grâce à des solutions numériques et des algorithmes puissants, les opérateurs de transport, mais aussi des start-up, proposent des interfaces facilitant l'exploitation de ce système sur un territoire donné.

### Le vélo et la marche à pied

A Lyon et à Bordeaux par exemple, le nombre de cyclistes a augmenté de 10% en 2018. A Paris, le trafic mesuré cet été affiche +47% rue Lafayette et + 55% avenue Denfert Rochereau<sup>2</sup>. L'usage du vélo en France reste toutefois en retard par rapport à certains voisins européens : on parcourt en France en moyenne 88km par an et par habitant, c'est 891km aux Pays-Bas<sup>3</sup>.

Les Pays-Bas font figure de proue ; c'est en effet à Amsterdam que le premier service de vélo en libre-service a été inauguré en 1964.

En France, cette initiative a vu le jour en 1976 à La Rochelle, mais n'a connu qu'un développement significatif à partir de 2005 à Lyon, et de 2007 à Paris.

Les ventes de vélo à assistance électrique ont bondi de 21% en 2018, atteignant 338 000 unités. Encouragé par leur facilité d'utilisation, par une prise de conscience écologique, mais surtout par des aides publiques, notamment des collectivités locales, à l'instar de la participation à hauteur de 33% du coût du vélo par la mairie de Paris (maximum de 400€).

La Région Île-de-France vient, quant à elle, d'annoncer une aide maximum de 500€ à partir de 2020.

Le développement du vélo est aussi lié au développement des pistes cyclables, dans le cadre de politiques volontaristes initiées par de nombreuses collectivités, telle la mairie de Paris avec son « plan vélo ».

### **La marche à pied, 1<sup>er</sup> mode de déplacement en Île-de-France**

17,2 millions c'est le nombre de déplacements réalisés exclusivement à pied. Cela ne reflète toutefois pas la totalité de l'usage de ce mode de déplacement puisque les déplacements en transports collectifs impliquent aussi nécessairement des trajets à pied. C'est le mode dominant à Paris et en petite couronne. Elle connaît une forte croissance entre : + 9 % de déplacements à pied.

*Nouvelle enquête globale transport, OMNIL, 2018*

<sup>1</sup> Etude menée pour le compte de Drivy, citée dans [L'argus.fr](http://L'argus.fr).

<sup>2</sup> [Etude de la mairie de Paris.](#)

<sup>3</sup> [Source OCDE, ITF.](#)

## Les trottinettes électriques et engins de déplacement personnels

Trottinettes électriques, scooters électriques, gyropodes, monoroues, drashiennes électriques, hoverboard : ces engins restent majoritairement urbains.

En 2019, le taux d'équipement de la population en trottinettes électriques s'élève en moyenne à 5% dans les zones urbaines contre 1% en moyenne nationale.

On estime à 30 000 le nombre de trottinettes en libre-service en France, mises à disposition par une dizaine

opérateurs. Les trottinettes personnelles ont davantage de succès : 232 000 unités ont été vendues en 2018, 350 000 devraient l'être en 2019 et le million pourrait être franchi en 2022.

En France, l'image des trottinettes se dégrade peu à peu, notamment en matière de sécurité<sup>1</sup>. En 2019, 50% de la population estiment que ce service est dangereux contre 22% en 2018. Ces engins sont également jugés moins pratiques (38% en 2019 contre 43% en 2018) et moins économiques (26% contre 36% en 2018) qu'à leur début.

### La réglementation en cours sur les trottinettes

Fin octobre 2019, un décret limite notamment la vitesse maximale des trottinettes à 25 km/h, interdit la conduite en dessous de 12 ans et rend obligatoire le port du casque sur routes hors agglomération. Jusque-là, les trottinettes, figures de proue des micro-mobilités, n'étaient pas encadrées par la loi et n'existaient pas dans le Code de la route.

L'appel à projets lancé par la mairie de Paris devrait aboutir à ce que seules trois entreprises soient autorisées à déployer 5 000 engins chacune pour une durée de deux ans.

De services librement organisés, ces dispositifs évoluent dorénavant dans un cadre régulé et sont susceptibles, à terme, de relever de dispositifs sous obligation de services publics mis en œuvre soit directement, soit dans le cadre de concessions à un ou plusieurs opérateurs par décision de l'autorité organisatrice de la mobilité ou de la commune.

#### **Free-floating : ce que dit la loi d'orientation de la mobilité**

L'article 18, qui porte sur la régulation du free floating, permet aux collectivités de réguler les trottinettes en libre-service (elles pourront laisser cette responsabilité aux AOM si elles le souhaitent). Les collectivités délivreront des titres d'occupation du domaine public nécessitant le respect des règles de sécurité et de qualité de service.

Elles pourront limiter le nombre d'engins déployés, et même refuser tout service de free floating sur leur territoire. La loi prévoit deux mécanismes de régulation du marché : une délégation de service public dans laquelle la collectivité impose un cahier des charges aux entreprises, ou une sélection de quelques sociétés autorisées à opérer leur service.

#### **Le partenariat UTP – CNPA**

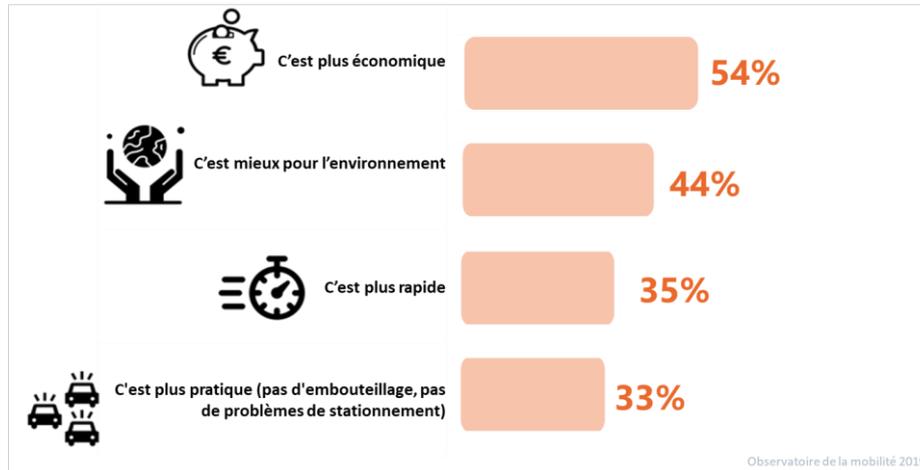
Le 2 octobre 2019, l'UTP et le CNPA (Conseil national des professions de l'automobile) ont annoncé un partenariat inédit. Face aux enjeux des transitions numériques et écologiques, à la nécessaire optimisation des services de transport et services associés et de transformation des métiers, des emplois et des compétences, les deux organisations professionnelles ont décidé de nouer un partenariat. Celui-ci aidera à construire la convergence de tous les acteurs vers une mobilité multimodale, durable, sûre et connectée, ambition partagée pendant les Assises de la mobilité, dans le cadre de la loi d'Orientation des Mobilités en cours d'adoption, et lors de la création de l'OPCO Mobilités en application de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel du 5 septembre 2018.

<sup>1</sup> Selon une enquête publiée le 16 octobre 2019 par le Smart Mobility Lab.

## Les raisons d'utilisation des modes de déplacement partagés

Le souci économique préoccupe de plus en plus les Français. La praticité n'est pas le point fort des modes de déplacement partagés (contrairement aux transports publics).

### Observatoire de la mobilité 2019



### Forfait Mobilité : ce que dit la loi d'orientation des mobilités

Pour encourager le recours au vélo et au covoiturage dans les trajets domicile-travail, l'article 26 de la LOM met en place un forfait mobilité. Il fusionne l'indemnité kilométrique vélo et l'indemnité forfaitaire covoiturage en un « forfait mobilités durables ». Il introduit un changement de logique, dans la mesure où la prise en charge des frais de déplacement à vélo cesse d'être kilométrique, pour devenir forfaitaire. Un titre spécifique sera instauré pour garantir la traçabilité de la prise en charge, par l'employeur, des frais liés à la mobilité. Intitulé « titre-mobilité », il sera dématérialisé et prépayé, à l'image du dispositif existant pour le « ticket restaurant ».

L'avantage fiscal et social de ce nouveau forfait s'élève à 400€ par an. L'avantage bénéficiant aux frais de carburant demeure plafonné à 200€ par an, à l'exception des carburants « vertueux » (électricité ou hydrogène) qui bénéficient d'un avantage jusqu'à un montant de 400€.

### Nouvelles mobilités et environnement

Les nouvelles mobilités sont, à l'usage, incontestablement moins polluantes que la voiture. Selon l'ADEME, l'utilisation annuelle d'un vélo à assistance électrique avec une moyenne de 24 minutes par jour, représente une réduction d'émission de 200 Kg de CO<sup>2</sup> et 650 km en voiture évités<sup>1</sup>.

Mais, il faut avoir conscience de leur limite et faire la part des choses entre l'affichage et la réalité. Les batteries Lithium-Ion utilisent des terres rares, surtout du cobalt (présent notamment en République Démocratique du Congo). Conçus pour la plupart en Asie, la fabrication des engins de déplacement personnel et surtout de leur batterie, repose sur une électricité qui dépend de source carbonnée (charbon, pétrole, gaz). En outre, la durée de vie de certains engins, notamment en libre-service, est courte et implique un renouvellement fréquent.

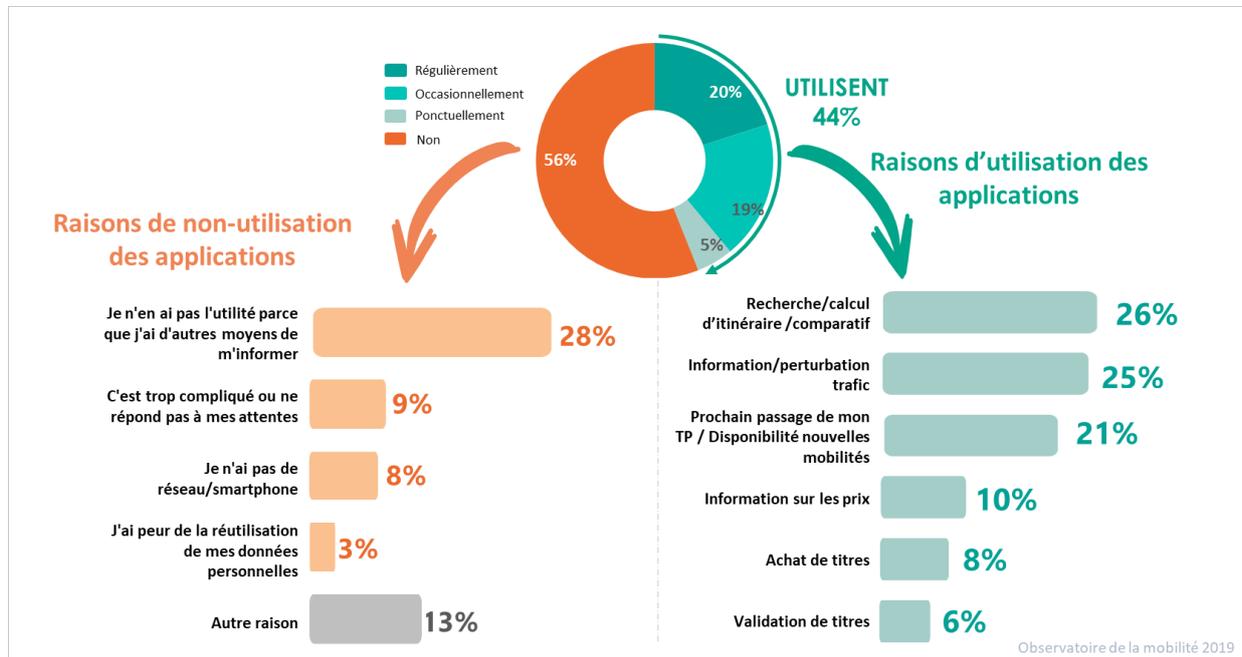
Ces points représentent des axes d'amélioration sur lesquels des entreprises travaillent d'ores et déjà : les batteries sodium-ion représentent un espoir important car, outre les performances de pointe qu'elles atteignent, le sodium est bien plus abondant sur la planète. Le supercondensateur est également un concept prometteur : fabriqué à partir d'aluminium et de carbone, il se recharge en utilisant l'énergie produite en pédalant.

<sup>1</sup> [https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/infographies\\_par\\_service-services\\_velos\\_ademe\\_v2.pdf](https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/infographies_par_service-services_velos_ademe_v2.pdf)

## L'usage des applications

Les raisons d'utilisation des applications sont le besoin d'information, et notamment le besoin d'information du temps réel. Les sondés qui ne les utilisent pas s'informent par d'autres moyens.

### Observatoire de la mobilité 2019



## L'information, au cœur de la mobilité

L'information est une attente forte des voyageurs. L'information statique correspond à des horaires théoriques, des informations données aux points d'arrêts ou sur des fascicules. L'information dynamique renvoie aux données en temps réel. Elle apporte un confort supplémentaire au voyageur et permet par exemple, de connaître le prochain passage de son bus et la durée d'attente. Elle se matérialise notamment par des afficheurs où des annonces sonores en station comme dans les véhicules. A titre d'exemple, 88% des bus en France sont dotés de système d'annonces sonores et 90% de système d'annonces visuelles. Par ailleurs, 75% des rames (tramway/méto) sont équipés d'un système d'annonces visuelles et 90% d'un système d'annonces sonores.

### Les systèmes pour informer

La plupart des réseaux sont équipés du Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), qui permet de connaître la position des véhicules en temps réel. Le SAE-IV (pour Information Voyageur) en est une extension ; il apporte davantage d'informations, notamment à l'attention du voyageur. Le coût d'un SAE-IV peut varier, selon la taille du réseau et la sophistication du système, entre 400 000 € à 10 millions d'euros, auxquels s'ajoutent les équipements : panneaux, bornes aux arrêts, etc.

Aujourd'hui, l'information statique, et parfois dynamique, est disponible sur la plupart des sites internet des différents réseaux.

### Le MaaS : définition

Le MaaS (Mobility as a Service) est l'intégration de formes de transports variées (transports collectifs publics et privés, vélos ou voitures partagés, taxi, covoiturage, stationnement multimodes, parking relais, marche...) dans un seul et unique outil. Cet outil, qui prend généralement la forme d'une application mobile, peut proposer :

- un calcul d'itinéraire de bout en bout ;
- l'achat d'un seul titre ou d'un forfait de transport unique pour des déplacements multimodaux ;
- la validation (donc la dématérialisation) des titres de transports.

Le voyageur aspire à des déplacements de porte à porte, fluides, sans rupture et multimodaux -ce qui est d'autant plus vrai avec l'arrivée des nouvelles mobilités- et vient bousculer les approches en silo des différents modes.

L'objectif du MaaS est de placer l'utilisateur au cœur des services de transports, en lui offrant des solutions de mobilité sur mesure et selon ses besoins.

En ce sens, le MaaS se caractérise par :

- ➔ un bouquet de services de mobilité : transports publics, mobilités actives (marche, vélo, VLS...), autopartage, covoiturage, taxis ou VTC... et demain, le véhicule autonome ;
- ➔ la mise en cohérence de tous les modes de transports durables, chacun ayant sa zone de pertinence ;
- ➔ l'offre, au plus grand nombre, dans les zones urbaines ou périphériques, comme dans les zones rurales, d'une mobilité partagée et réduire ainsi la fracture territoriale et sociale.

Afin de leur permettre de réduire notre empreinte environnementale sur la planète, il faut aider les voyageurs à utiliser les modes les plus pertinents.

### Développer des outils MaaS pour une mobilité globale et durable, partout et pour tous

L'UTP et ses adhérents soutiennent l'ambition nationale de développer des outils MaaS au service d'une mobilité globale et durable, partout et pour tous. Le conseil d'administration de l'UTP du 11 octobre 2018 a ainsi adopté à l'unanimité, la position « *Favoriser la mise en place d'outils MaaS au service des politiques locales de mobilité et de l'intérêt général* ». Ce texte détaille plusieurs conditions et recommandations pour atteindre cet objectif.

Depuis toujours présents aux côtés des autorités organisatrices, les opérateurs de transport public, réunis au sein de l'UTP, disposent d'atouts précieux pour contribuer à une mise en œuvre réussie du MaaS en France.

Présente aux comités stratégique et technique « Données-MaaS », créés récemment par le ministère des Transports, l'UTP s'engage, aux côtés des acteurs de la mobilité, pour définir des principes, normes, bonnes pratiques, technologies et gouvernances qui favoriseront l'accélération du déploiement de ces services en France.

En préambule de cette position, ce texte détaille les conditions préalables à partager par tous les acteurs pour que le MaaS tienne ses promesses. Il s'agit de mettre les besoins du client au cœur du dispositif, de disposer d'une vision à long terme de la mobilité élaborée par les autorités organisatrices, de proposer un MaaS sans couture en phase avec les missions de service public pour les déplacements du quotidien, d'affirmer le rôle central des transports publics, colonne vertébrale du système, et de permettre aux opérateurs de conserver leur relation historique avec les voyageurs.

### Les conditions de la réussite

Pour apporter la meilleure réponse aux besoins de chaque voyageur et proposer une offre de mobilité complète, cohérente et neutre, le MaaS doit intégrer tous les modes de transport public et privé et, inclure la recherche d'itinéraire, l'achat, le paiement, la dématérialisation des titres, etc.

Puissant outil au service des voyageurs, le MaaS permettra aux autorités organisatrices de déployer plus largement leur politique de transport et de trouver leur équilibre économique.

Les opérateurs et les autorités organisatrices ont beaucoup investi dans la mise à disposition des données de mobilité. Si l'UTP est favorable à l'ouverture de ces données via le point d'accès national, la mise à disposition des données « temps réel » nécessitera de mobiliser des budgets importants.

La production et la sécurité des données ainsi que la protection de leur valeur face à des tiers nécessitent de reconnaître les principes de redevances et de licences de réutilisation. A l’instar des données statiques, le producteur de données « temps réel » doit pouvoir choisir sa licence pour promouvoir le « *share-alike* » (partage dans les mêmes conditions) et garantir ainsi les exigences de loyauté et de conformité à l’intérêt général.

Standardisation, partage des données personnelles, prise en compte des droits des passagers, accès aux services, interopérabilité des systèmes, etc. : nombre de questions fonctionnelles, juridiques et organisationnelles doivent être traitées en amont. Elles pourraient être étudiées par le comité technique, complémentaire au comité stratégique.

Pour veiller à l’intérêt général et conserver l’intermédiation entre l’entité « autorité organisatrice/opérateur de transport public » et les voyageurs, la gouvernance du MaaS et la maîtrise de son développement doivent être instruits collégialement au sein du comité stratégique.

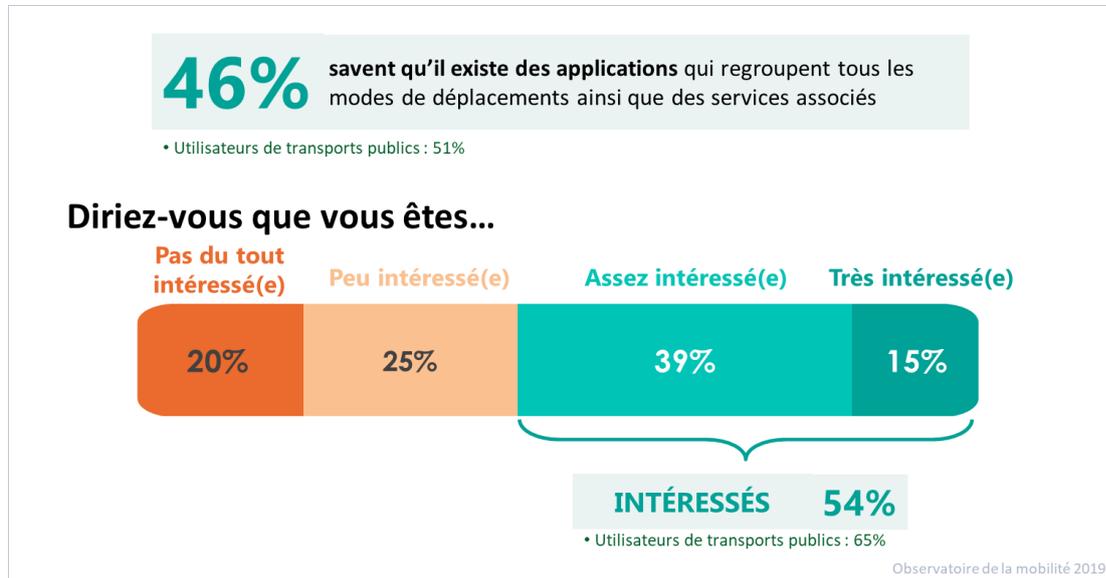


*Scannez ce QR code et  
retrouvez la position  
MaaS sur utp.fr*

## La connaissance et l'intérêt pour ces applications

65% des voyageurs sont intéressés par des applications regroupant les modes de déplacement et 51% savent qu'elles existent.

### Observatoire de la mobilité 2019



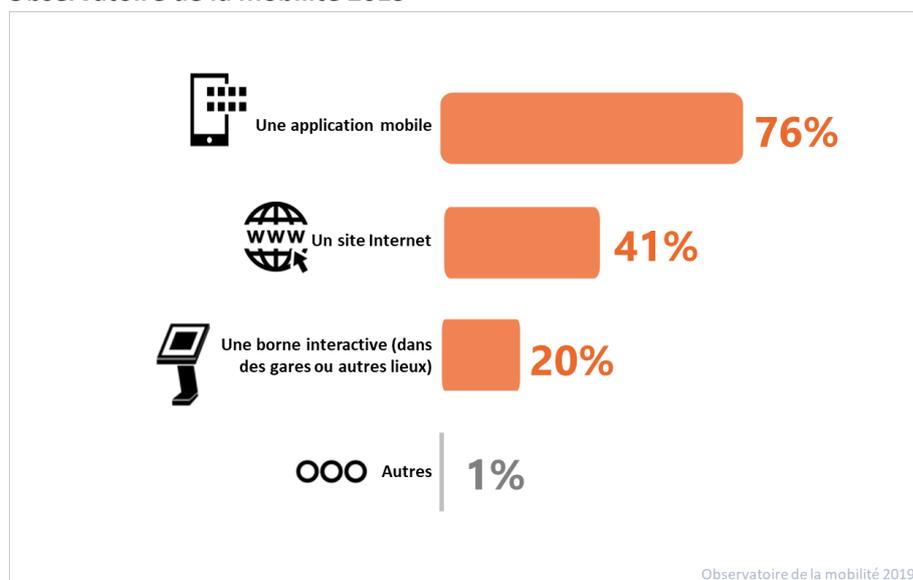
## Le MaaS n'est pas la seule raison du report modal

35% des utilisateurs de transports ne sont pas intéressés par ce type d'applications. En élargissant à l'ensemble de la population, 45% disent ne pas être intéressés. Les opérateurs de transports publics doivent tenir compte de la part des Français pour qui le report modal vers les transports publics ne se fait pas uniquement grâce au MaaS.

## Les supports pour ces applications

Le support privilégié reste l'application mobile. Les autres supports ne sont cependant pas à négliger.

### Observatoire de la mobilité 2019



## Les Français et leurs équipements numériques

89% des Français sont des internautes<sup>1</sup> (+1 point par rapport à 2017) et 80% des personnes se connectent quotidiennement (+4 points par rapport à 2017).

Le smartphone est le seul équipement dont l'utilisation continue de progresser en France. Trois Français sur 4 l'utilisent. Il reste le terminal le plus utilisé pour accéder à Internet, à 46% (+4 points par rapport à 2017). La population de 12 ans et plus se connecte à Internet principalement via le smartphone, alors que le taux d'utilisateurs préférant se connecter à Internet grâce à un ordinateur diminue de 3 points et s'établit à 35%.

Les jeunes se connectent davantage à internet, le smartphone devient le moyen d'accès à internet le plus répandu. (cf. graphique ci-contre)

### L'information pour tous...

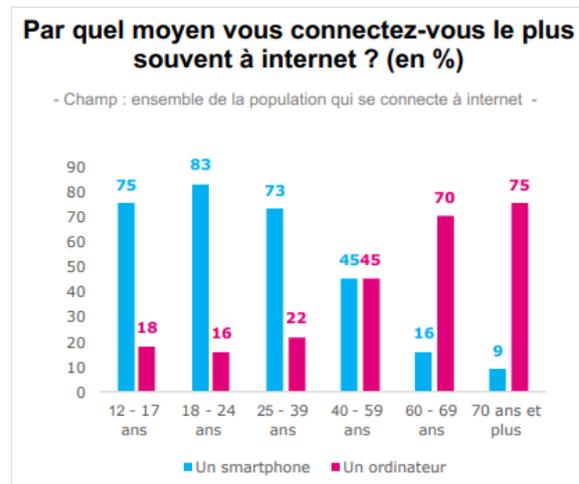
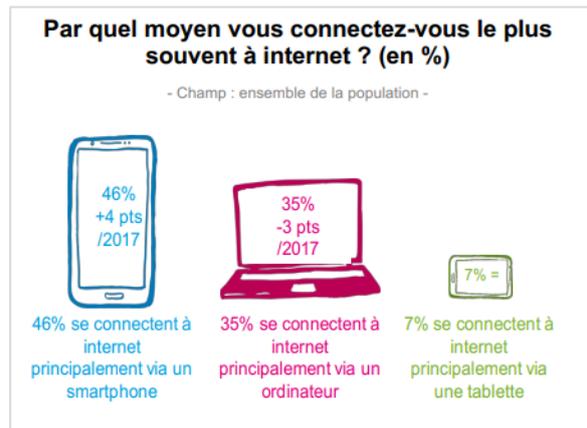
Le MaaS ne doit pour autant pas être réservé aux jeunes et aux utilisateurs de smartphone. 35% des Français se connectent encore à un ordinateur pour accéder à Internet, alors que 7% le font par le biais d'une tablette. L'accès à l'information numérique doit donc rester diversifié pour ne pas favoriser un type d'utilisateur plutôt qu'un autre.

Si 89% de la population est internautes, 11% ne l'est donc pas, majoritairement les personnes âgées. Les transports publics développent pourtant des solutions d'accès aux transports publics pour ces personnes, qui ont également besoin de se déplacer.

Pour ne laisser personne sur le bord de la route, les transports publics doivent maintenir des accès diversifiés à l'information.

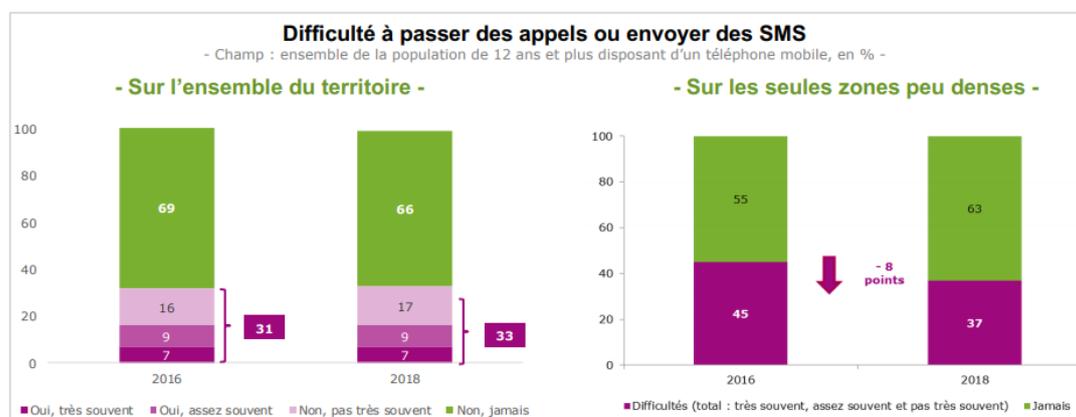
### ...et partout

La progression de l'utilisation des solutions numériques est portée par le développement des réseaux 4G dont l'accès devient de plus en plus aisé. En 2018, 61% des détenteurs d'un téléphone mobile se connectent à Internet grâce aux réseaux 4G (+20 points en deux ans).



<sup>1</sup> Etude ARCEP 2018.

Le graphique ci-dessous illustre l'augmentation de l'accès aux télécommunications dans les zones peu denses. En 2018, la difficulté à passer des appels ou envoyer des SMS sur les seules zones peu denses a baissé de 8 points par rapport à 2016.



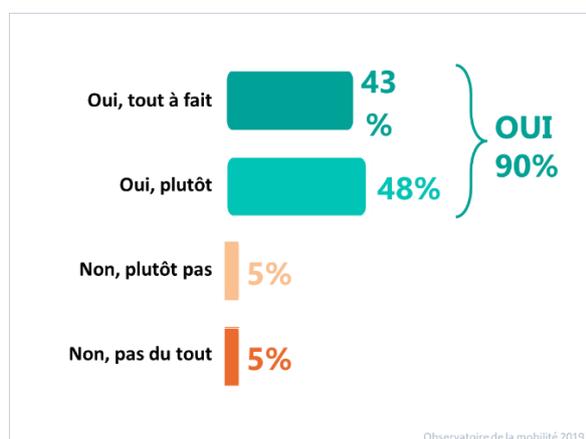
Les télécommunications et les transports publics urbains ont en commun de ne pas couvrir 100% du territoire. Dans des zones où la densité de population s'avère trop faible, leur modèle économique, qui repose sur le collectif, n'est pas soutenable.

Le MaaS permet un pont entre ces deux secteurs, et peut offrir une opportunité de développement à des modes de transports alternatifs (covoiturage, autopartage...) dès lors qu'une connexion réseau le permet.

### Le transport public dans ces applications

Les Français ne conçoivent pas leurs déplacements avec ces applications sans les transports publics.

### Observatoire de la mobilité 2019



### Le rôle central des transports collectifs comme prérequis aux outils de MaaS

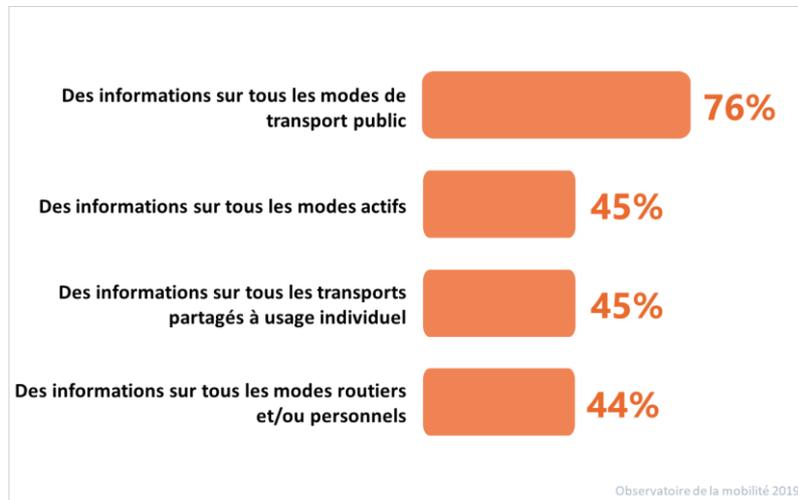
Si les nouvelles mobilités sont complémentaires des transports publics, notamment pour parcourir le dernier kilomètre, les transports collectifs restent la colonne vertébrale d'un système d'une mobilité durable au service des clients autant que des politiques publiques. Par essence, les opérateurs de transport public restent les développeurs et les gestionnaires naturels de ces outils.

Les opérateurs de transport public et les collectivités locales ont réalisé des investissements importants en termes d'équipement et de dispositifs techniques pour produire des données de qualité, les mettre à disposition et développer des interfaces de service. Ils sont donc les mieux placés pour restituer des informations concernant un service qu'ils produisent eux-mêmes.

## Les informations dans ces applications

Pour les Français, les modes de transports publics restent centraux dans l'utilisation de ces applications, alors que la volonté de voir les autres modes dans ces applications reste secondaire.

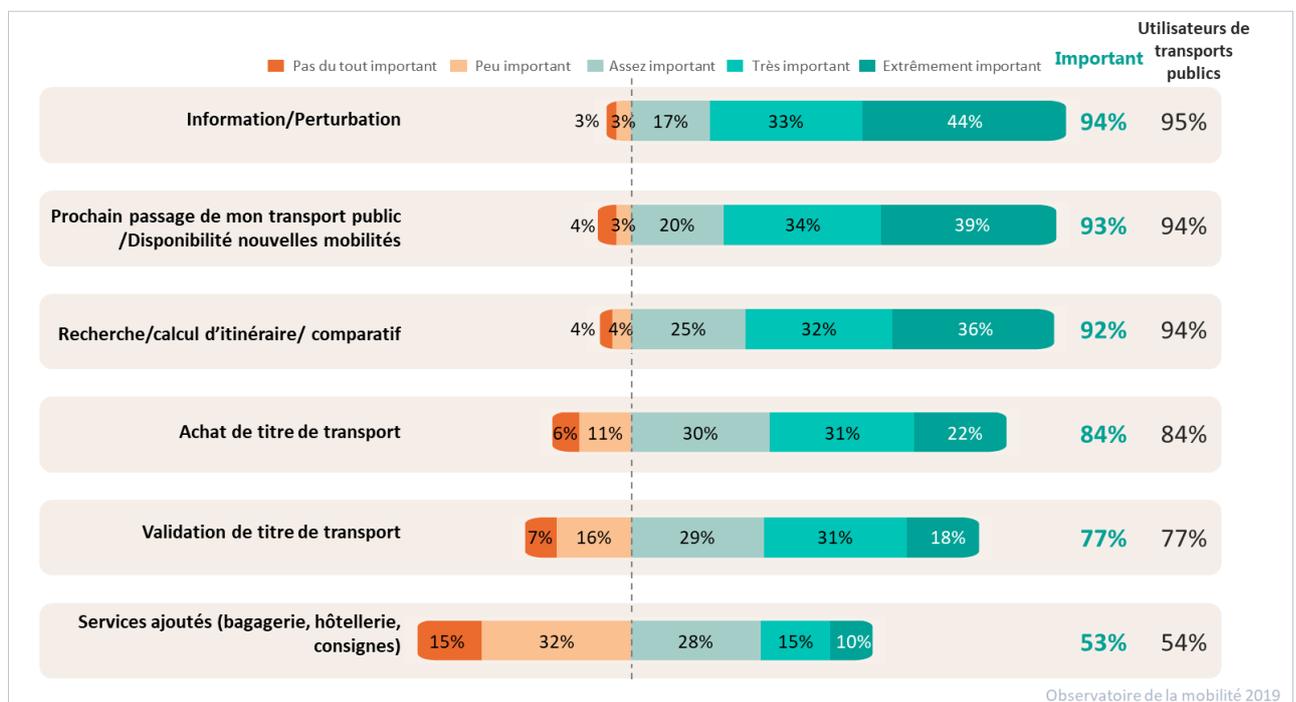
### Observatoire de la mobilité 2019



## Les services proposés par ces applications

Pour les Français, ces applications permettent avant tout une information préalable à l'exécution du voyage

### Observatoire de la mobilité 2019



## Le MaaS, passeport de la mobilité

Plus le MaaS agrège de fonctionnalités, plus il est attractif pour l'utilisateur. Aujourd'hui, la plupart des systèmes des MaaS intègrent les fonctionnalités d'information, de prochain passage du véhicule et de calcul d'itinéraire. La valeur ajoutée du MaaS repose sur deux technologies : la géolocalisation et le calcul en temps réel.

De plus en plus de réseaux proposent l'achat de titres de transport sur leurs applications et beaucoup y travaillent pour assurer un paiement sécurisé, permettre l'accès à tous les titres de transports, billets uniques, tarifs réduits ou forfaits. L'achat de titre en ligne peut permettre de recharger un titre dématérialisé, ou de générer un « M-ticket » directement visible sur le smartphone. Cette fonctionnalité évite notamment d'imprimer du papier ou du carton pour une courte durée, elle apporte aussi une meilleure commodité au consommateur et permet de diminuer les files d'attentes aux guichets.

La validation de titres sur le réseau se fait généralement grâce à la technologie NFC (Near Field Communication) via smartphone. C'est la technologie utilisée pour les paiements par carte bancaire sans contact. Elle est présente dans quelques réseaux en France et nécessite des investissements importants, mais devrait prendre une nouvelle ampleur dans les mois à venir.

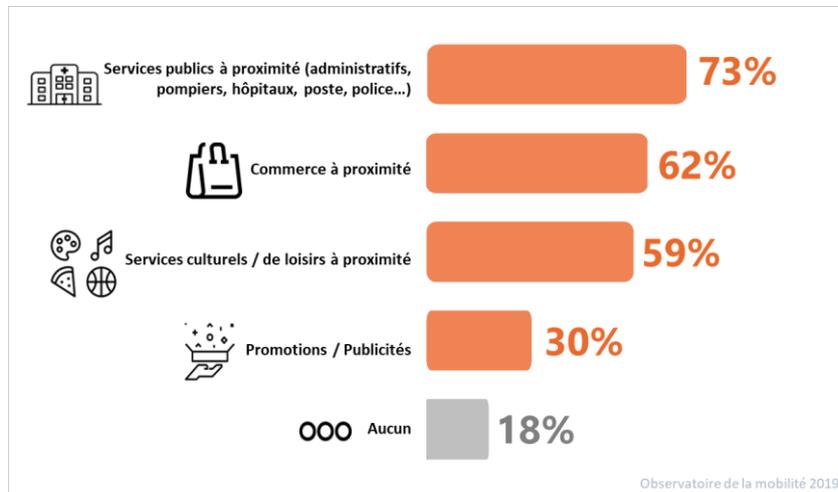
A titre d'exemples, les réseaux d'Annemasse, de Mulhouse, de Lille ou encore de Toulouse proposent l'ensemble de ces services.

Les services ajoutés, comme la bagagerie, l'hôtellerie, ou les consignes, conviennent avant tout aux touristes ou aux voyageurs de passage dans une ville. Or les utilisateurs de transports publics sont très majoritairement les locaux, qui n'ont pas de raison de souhaiter ces services.

## Les informations et offres dans ces applications

Outre les modes de transports publics, nombre de Français apprécieraient de disposer d'abord d'informations sur les services publics de proximité puis, ensuite, sur les commerces de proximité.

### Observatoire de la mobilité 2019



### Le MaaS : un guide pour la ville

Outre les différentes informations structurantes des dispositifs de MaaS, leur valeur ajoutée réside aussi dans les informations qu'ils proposent, notamment en fonction de la géolocalisation. Ces informations peuvent être un service public, un commerce, un service culturel à proximité, ou encore l'accès à des promotions dans un commerce à proximité.

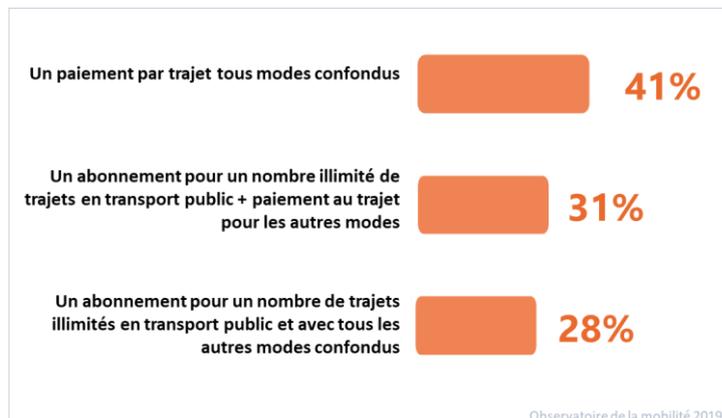
Le MaaS donne accès à tous les services de la ville et l'utilisateur y trouve non seulement des solutions de transports, mais aussi des solutions pour les problèmes du quotidien qui font du MaaS un guide pour la ville.

Les outils MaaS constituent aussi de nouveaux supports pour capter pendant 30 à 40 minutes l'attention d'un très grand nombre de consommateurs captifs. Ils représentent donc, notamment pour les GAFAM (dotés d'algorithmes puissants pour décrypter les habitudes des utilisateurs) un vecteur promotionnel intéressant. Le consommateur pourrait en effet aimer connaître les promotions qui sont proposées autour de lui, les remises qui lui seraient proposées en récompense de sa fidélité, ou les ventes flash à proximité, à l'instar des *happy hours* dans les bars ou les restaurants.

### Le paiement des services proposés par les applications

Pour 4 Français sur 10, l'application devrait permettre un paiement par trajet et ce, quel que soit le mode choisi.

### Observatoire de la mobilité 2019



## Whim, l'exemple finlandais

La start-up finlandaise ALD Automotive a lancé son application WHIM à Helsinki en juin 2017 et se développe dans plusieurs villes européennes. WHIM recense plusieurs moyens de transport, publics et privés, et calcule l'itinéraire optimal pour se déplacer, sur le modèle des applications de MaaS classiques. Ce qu'apporte en plus cette application est le moyen de paiement intégré dans l'application : il est possible d'y payer son titre de transport en commun, sa course en taxi ou en VTC, son trajet à vélo.

L'application propose trois niveaux d'abonnement aux voyageurs, en fonction des modes de transports choisis. Pour 0€ par mois, l'application permet uniquement la recherche d'itinéraire ; pour 49€ par mois, elle permet d'utiliser des services de transports urbains et les vélos ; pour 499€ par mois, niveau d'abonnement le plus élevé, l'application propose un accès illimité à tous les modes de transports proposés (transports publics, taxis, voiture en location, vélo en location).

Près de 80% des utilisateurs de Whim sont dans une logique de paiement au trajet.

### Services d'information et de billettique multimodale et (MaaS) : ce que dit la LOM

L'article 11 de la loi confie aux Autorités organisatrices de la mobilité la mission de veiller à l'existence de services d'information multimodale. Les autorités organisatrices qui mettent en place de tels services doivent veiller à ce qu'ils répondent à des exigences d'accessibilité pour tout public.

L'article 11 ouvre aussi la billettique des services de transport public. Cette mesure permet à des entreprises de vendre, sur leurs plateformes, d'autres services de transport que les leurs.

Cet article encadre la mise en place des MaaS, désignés dans la loi comme « services numériques multimodaux ». Il institue les droits et obligations de ces services, qui peuvent être de deux types : « plateforme de mise en relation » ou « distributeur ».

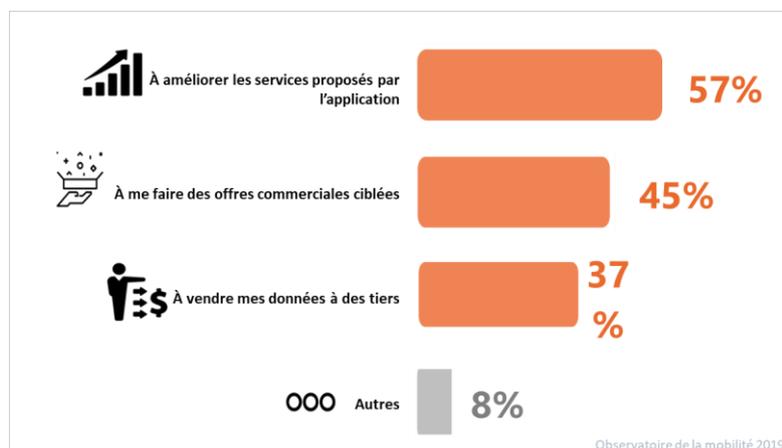
- Dans le premier modèle (plateforme de mise en relation), le MaaS a accès de droit à tous les services numériques de vente de services de mobilité, de transport, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation. Mais, cet accès de droit se limite à la délivrance des produits tarifaires de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation.

- Dans le second modèle (distributeur), sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice compétente ou du fournisseur du service, le MaaS peut revendre lesdits services au prix qu'il fixe et vendre ses propres produits tarifaires.

## La perception de ces applications

Les Français sont plutôt optimistes sur ces applications : ils imaginent les solutions les plus vertueuses en premier et les plus risquées en dernier.

### Observatoire de la mobilité 2019



### Améliorer les services

C'est une pratique courante : la géolocalisation des utilisateurs et les données qu'ils acceptent de partager pour préremplir certaines recherches permettent d'avoir une approche pro-active. Si l'on sait que le voyageur prend régulièrement une ligne spécifique, il va lui être proposé de recevoir des informations trafic sur cette ligne. Il pourrait également lui être proposé des mobilités alternatives si l'on s'aperçoit qu'il utilise sa voiture.

### Offres commerciales ciblées

Google compte un milliard d'utilisateurs tous les mois. Un volume attractif pour les annonceurs, qui payent la publicité au clic. Le problème ? Quand l'utilisateur ne peut pas (ou très faiblement) faire la différence entre une offre sponsorisée d'une offre qui ne l'est pas. Cette pratique est aussi très courante et peut induire l'utilisateur en erreur.

L'intérêt de l'utilisateur réside dans l'idée de l'opportunité en temps réel : *« Au moment de votre passage à proximité de ce restaurant qui correspond à vos goûts, vous pourrez bénéficier d'une réduction sur le plat le plus populaire de cet endroit »*. L'application Google Maps teste actuellement en Inde une fonctionnalité qui met en avant les établissements alentour dans lesquels l'utilisateur peut profiter de réductions.

### Vendre mes données à des tiers : si c'est gratuit, c'est vous le produit

Nos données personnelles ont été transformées en monnaie d'échange, contre une boîte mail, un espace de stockage en ligne, un réseau social, ou encore, une application MaaS.

On observe l'émergence d'une prise de conscience sur la protection des données avec le développement de moteurs de recherche « innocents » (comme Qwant) et d'outils informatiques OpenSource comme Firefox. L'Europe s'est également engagée sur le sujet avec la mise en œuvre du RGPD, et l'initiative de la taxe GAFA (échec provisoire à l'échelle européenne mais adoptée en France) : cette taxe s'applique à deux types de services numériques : les interfaces numériques (ou services d'intermédiation) qui permettent à un utilisateur localisé en France d'entrer en contact avec d'autres utilisateurs en vue de la livraison de biens ou de la fourniture de services ; et la vente de services publicitaires ciblés par une plateforme qui s'appuie sur les données récoltées lorsque des utilisateurs la visitent.

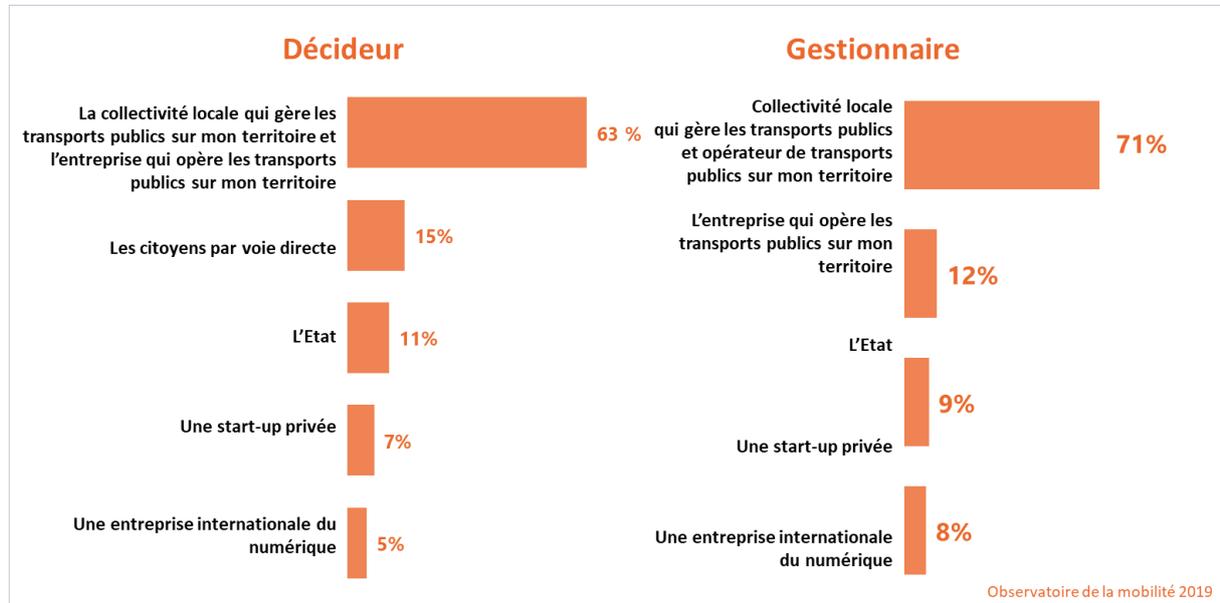
## Les décideurs et gestionnaires de ces applications

Les voyageurs font davantage confiance aux acteurs locaux.

L'autorité organisatrice de mobilité et l'opérateur sont des tiers de confiance entre le voyageur et les services de mobilité.

Le privé (pure player) n'emporte pas la confiance des Français.

### Observatoire de la mobilité 2019



## Les collectivités locales et les opérateurs de transports ont la confiance des voyageurs, pas les GAFAM

La puissance publique et les opérateurs emportent l'adhésion des sondés pour la gestion de ces applications. Ils sont en effet à proximité des utilisateurs et connaissent le territoire qu'ils desservent. Concernant les opérateurs, ils sont la colonne vertébrale du système des déplacements sur un territoire, et sont tenus de respecter les règles fixées par l'autorité organisatrice. Les opérateurs de transport réalisent des investissements importants pour restituer les données d'un système qu'ils pilotent eux-mêmes.

Les GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft) ne sont pas considérés comme tiers de confiance pour gérer et décider des systèmes de MaaS sur un territoire. Les algorithmes qu'ils ont élaborés au fil du temps et la masse de données qu'ils collectent et qu'ils traitent, leur permet toutefois d'offrir une très grande diversité de services et d'informations. Contrairement aux opérateurs de transport, les GAFAM suscitent une certaine défiance, notamment en raison des différents scandales (Cambridge Analytica, utilisation des données par Facebook sans information ni consentement des abonnés, piratages de données personnelles...). En outre, ils ne sont pas implantés sur le territoire qu'ils couvrent par leurs applications et n'y créent que très peu d'emplois. Ils présentent aussi parfois des lacunes dans les informations proposées. À titre d'exemple, l'application Google Maps n'intègre pas tous les réseaux de transports publics.

### **Autorités organisatrices de la mobilité : ce que dit la loi d'orientation des mobilités**

L'article 1<sup>er</sup> de la LOM introduit l'idée d'un droit à la mobilité, en remplacement du droit aux transports.

Les AOM, qui gèrent l'offre de transport à l'échelle d'une métropole, d'une intercommunalité, d'un département ou d'une région, se voient dotées de nouvelles prérogatives. Les AOM devront notamment veiller à « l'existence de services d'information multimodale sur les services de transport et de mobilité ». Elles pourront organiser par ailleurs :

- des services réguliers de transport public de personnes
- des services à la demande de transport public de personnes
- des services de transport scolaire
- des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces modes
- des services relations aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- la mobilité solidaire (article 6)

### Les risques de l'arrivée d'un acteur extérieur

#### **Risque de désintermédiation**

Les opérateurs de transport construisent leur offre sur la base des flux de mobilité sur un territoire. Ces flux sont évalués grâce à la relation qu'ils ont tissée avec leurs clients et aux investissements réalisés pour leur permettre de connaître par exemple, le nombre de voyageurs dans un bus, ou encore le nombre de tarifs « séniors » vendus. En vendant des titres de transports, un acteur extérieur priverait l'opérateur de cette information précieuse, ce qui fausserait non seulement l'évaluation des flux mais aussi et par conséquent, l'offre de transports. Ce risque de désintermédiation est bien réel et ne doit pas être sous-estimé par les pouvoirs publics.

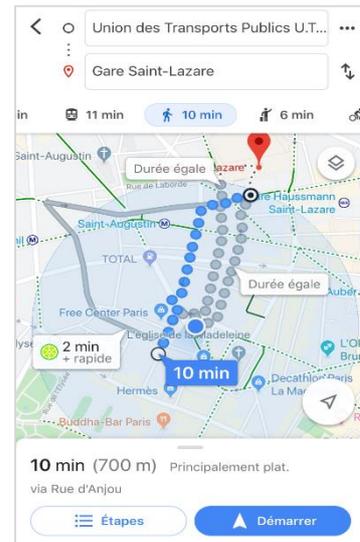
#### **Risque de dérégulation de l'offre tarifaire**

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) établissent une grille tarifaire pour les administrés d'un territoire. Cette grille indique les prix des titres de transports et forfaits, et notamment les tarifs préférentiels et solidaires. Cette grille est fixée en cohérence avec l'offre de mobilité du territoire et répond aux priorités choisies par l'autorité organisatrice, démocratiquement élue par les citoyens. Les opérateurs de transport sont mandatés par les AOM pour mettre en place un service de transport selon les règles du pouvoir adjudicateur. Une entreprise extérieure à cet écosystème proposant un service de MaaS, donc la revente de titres de transport, aurait tout intérêt, pour capter des utilisateurs, à proposer des tarifs plus attractifs, hors des règles fixées par l'autorité organisatrice.

## Remise en cause de la neutralité de l'offre

Avec l'arrivée des nouvelles mobilités, les alternatives de déplacement sont de plus en plus nombreuses. Un système de MaaS transparent devrait soumettre les différentes alternatives à l'utilisateur et lui laisser le choix du transport. Or un système de MaaS pourrait vendre au plus offrant la possibilité de favoriser un mode de transport plutôt qu'un autre auprès de l'utilisateur. Ce modèle, forme de publicité, qui privilégie des résultats plutôt que d'autres, existe déjà notamment dans les moteurs de recherche.

Compte tenu de la place centrale des transports publics dans le système de déplacements, les opérateurs de transport ont un rôle clé à jouer aux côtés des AOM pour mettre en place une politique de mobilité globale. Ils sont des partenaires de confiance naturels pour garantir la neutralité et la continuité, deux principes au cœur des systèmes de MaaS en France.



*Un exemple de publicité intégrée dans un système de MaaS : alors que le mode « marche » est demandé, l'application propose un trajet en trottinette, sponsorisé.*

### La loi d'orientation des mobilités encadre les services numériques multimodaux (MaaS) au service de l'intérêt général

- Les applications de MaaS devront proposer à la vente l'ensemble des services proposés par l'autorité organisatrice (et dès 2023, de l'ensemble du bassin de mobilité)
- Sur le territoire qu'ils couvrent, les applications de MaaS devront sélectionner de façon non discriminatoire, pour chacune des catégories, les autres services de transport dont ils assurent la vente, et ne pas privilégier un service plutôt qu'un autre.
- Ils établissent un plan de gestion des informations concernant les services dont ils assurent la vente, qui sont protégés par le secret des affaires.
- Ils doivent transmettre aux gestionnaires des services dont ils assurent la vente et, le cas échéant, à la collectivité territoriale compétente, l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et à la lutte contre la fraude ;
- Ils doivent mettre en place un processus d'achat assurant l'information sur les services dont ils assurent la vente, la simplicité d'utilisation et la qualité du service numérique multimodal pour l'utilisateur ;
- Les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur sont présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur, en explicitant les critères utilisés pour la sélection et le classement de ces solutions.

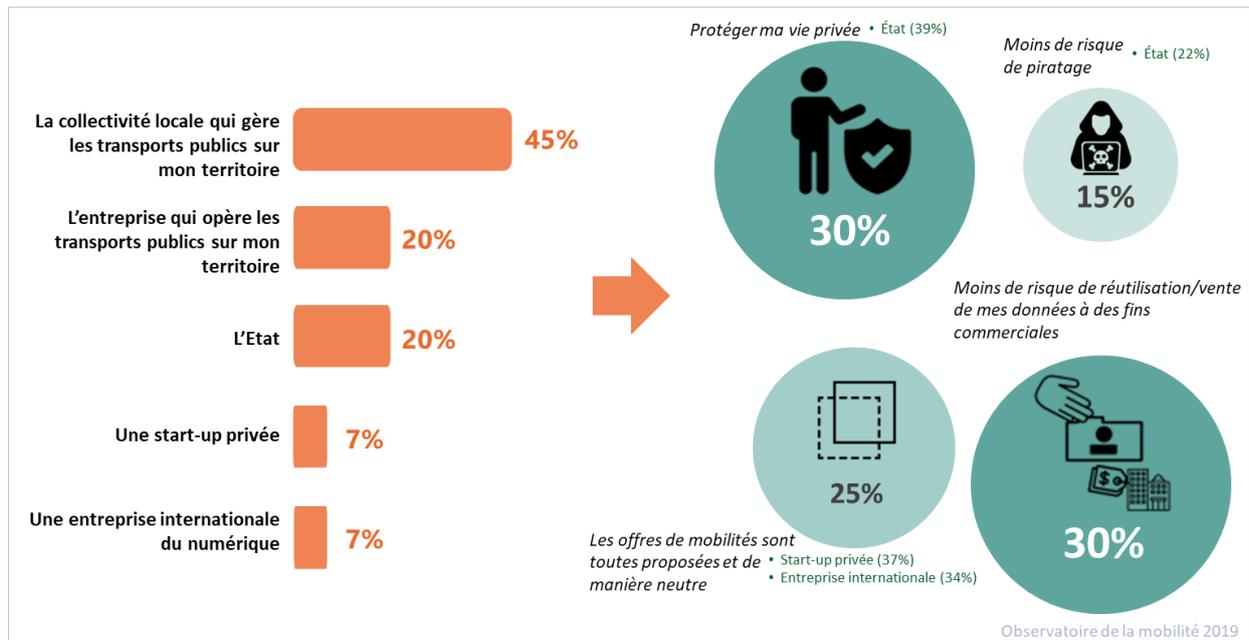
## La gestion des données personnelles

Plus des trois quarts des voyageurs font confiance aux autorités organisatrices de la mobilité et aux opérateurs pour gérer leurs données personnelles.

Pour 20% des voyageurs, l'Etat est le mieux placé pour gérer des données personnelles.

Un quart des voyageurs pensent que les entreprises internationales du numérique ou les start-up privées proposent des offres de mobilité de manière neutre.

### Observatoire de la mobilité 2019



## Données personnelles et données non personnelles

Une donnée personnelle est une donnée qui permet, directement ou indirectement, d'identifier une personne physique.

Le RGPD - Règlement général sur la protection des données - propose une norme législative unique en matière de protection des données personnelles. Cette norme est devenue un modèle sur la scène internationale et de nombreux pays s'inspirent de ce texte pionnier, notamment depuis le scandale *Cambridge Analytica*.

Une donnée non personnelle est une donnée qui ne permet d'identifier une personne. Elle est, pour la plupart du temps, générée par une machine. Les données non personnelles sont davantage au cœur du débat actuel, notamment avec la LOM.

Le paysage de la gouvernance des données non personnelles est bien plus contrasté.

## Ouverture des données non personnelles, quels enjeux ?

Financiers avant tout. Les données sont considérées comme le pétrole du XXI<sup>e</sup> siècle. Les entreprises les plus puissantes sont aujourd'hui celles qui en ont fait leur cœur de métier (Google, Facebook, Amazon...). Les données constituent des gisements considérables que des entreprises exploitent pour les transformer en richesse. Cette tendance est d'autant plus attrayante qu'elle s'amplifie : fin 2018, le volume mondial de données numériques atteignait 33 zettaoctets. Cela représente l'équivalent de 660 milliards de disques Blu-ray, 330 millions des plus gros disques durs actuels, ou encore 33 millions de cerveaux humains (1 pétaoctet). Il dépassera les 610 en 2020. Il devrait être multiplié par 3,7 entre 2020 et 2025 puis par 3,5 tous les cinq ans, pour atteindre les 2142 zettaoctets en 2035.

L'ensemble de l'économie se numérise, et le secteur des transports est particulièrement touché par cette tendance, comme en atteste le règlement MMTIS, et la LOM qui en découle (cf. encadrer ci-contre). L'ensemble de l'économie se numérise, mais certains acteurs, comme les GAFAM, disposent de moyens d'action puissants pour collecter et traiter les données.

### Ouverture des données : ce que dit la LOM

L'article 9 de la LOM transpose dans le droit français le règlement « MMTIS ». Il prévoit la mise à disposition des données statiques et dynamiques sur la circulation et les déplacements par l'intermédiaire d'un point d'accès national aux données.

La loi dispose que toutes les données statiques et dynamiques devront être ouvertes au 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard.

### L'ouverture de l'information, une loi à visée historiquement citoyenne...devenue commerciale

**C'est en 1766, en Suède**, que le principe d'ouverture à l'information publique voit le jour. La loi établit alors la liberté de la presse, la liberté d'imprimer et de diffuser des informations relatives aux gouvernement, tribunaux et parlement. Elle précise que la liberté de la presse dépend de l'accès à ces informations et autorise le libre accès à toutes les archives.

**La déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789** abonde en ce sens et dispose que « *tous les citoyens ont le droit de constater, par eux-mêmes ou par leurs représentants, la nécessité de la contribution publique, de la consentir librement, d'en suivre l'emploi, et d'en déterminer la quotité, l'assiette, le recouvrement et la durée* ».

**En 1946, la résolution 59 de l'Assemblée générale des Nations Unies** introduit à l'échelle internationale le droit « de chercher, de recevoir et de répandre, sans considérations de frontières, les informations et les idées par quelque moyen d'expression que ce soit ».

**En 1966, les États-Unis adoptent le Freedom of Information Act.** Il s'agit d'une loi fédérale qui établit le droit d'obtenir des informations auprès des agences du gouvernement fédéral. Il a été amendé en 1974 suite à l'affaire du Watergate et en 1996 pour améliorer l'accès à l'information électronique.

**En 1978, la « loi CADA »** a instauré en France un principe de « communication » des documents administratifs (sur demande).

**En 2016, la loi Lemaire** étend la Loi CADA et introduit une confusion entre la visée citoyenne et la visée commerciale en conjuguant les notions d'intérêt général et de développement économique.

L'ouverture des données est également encouragée par une aspiration à la transparence de la vie publique. Ces deux notions sont effectivement proches, mais à ne pas confondre. En effet, l'ouverture de l'information publique est née en Suède en 1766 (cf. encadré), et la loi Lemaire illustre cette confusion en mêlant les notions d'intérêt général et de développement économique.

## Ouvrir ses données, ce n'est pas les abandonner !

Dans sa position « Refonte de la directive PSI : la réutilisation des données publiques doit être équitable et au service de l'intérêt général », l'UTP rappelle quelques principes pour garantir l'intérêt des utilisateurs et la neutralité du service public. Les opérateurs de transports sont favorables à l'ouverture et à la réutilisation des données, à condition que :

- cette ouverture et réutilisation soit proportionnée et maîtrisée ;
- cette ouverture et réutilisation soit réciproque ;
- les savoir-faire industriels soient protégés ;
- les coûts de production et de mise à disposition soient reconnus.



Scannez ce QR code et  
retrouvez la **position de**  
**l'UTP sur la directive**  
**PSI sur [utp.fr](http://utp.fr)**



Scannez ce QR code et  
retrouvez la **position de**  
**l'UTP sur la loi Lemaire**  
**sur [utp.fr](http://utp.fr)**

Pour une mobilité collective, partagée, douce, active, durable, inclusive sûre, économique, innovante, connectée...



**7,4 milliards**

C'est le nombre de voyages dans le transport public urbain et ferroviaire



**30 000 kilomètres**

De voie ferrée sur le réseau national



**48,8 millions**

C'est le nombre d'habitants desservis par le transport public urbain et ferroviaire



**6,2 milliards**

C'est le nombre de voyages réalisés en transport urbain



**250 000 salariés**

sont employés par des entreprises de transport public



**7,8 milliards d'euros**

Sont mobilisés pour l'exploitation des transports publics urbains

...pour mieux vivre ensemble.

Retrouvez toutes les positions de l'UTP sur le site [www.utp.fr](http://www.utp.fr)

rubrique *Notes et Publications* > *Positions*