

Communiqué de presse

Observatoire de la mobilité 2019 : éclairages et positions de l'UTP

Ce jeudi 28 novembre, UTP a présenté ses éclairages et ses positions en regard des résultats de l'Observatoire de la mobilité 2019. L'Observatoire de la mobilité vise à mieux cerner les habitudes de déplacements des Français et leur perception des transports publics. Cette 6^e édition permet, notamment, de mesurer leur usage des modes partagés et des applications liées aux transports et de recueillir leur avis sur les « administrateurs » des applications et les gestionnaires de données.

L'UTP s'engage pour un service public de transport de qualité

Près des deux tiers des Français se déplacent en transports publics : une progression de 10 points par rapport aux résultats du premier Observatoire de la mobilité (2014). Ils les trouvent pratiques, respectueux de l'environnement et économiques, et les recommandent pour ces mêmes raisons. Les opérateurs ont toujours assuré leur mission et ce, sur des territoires de plus en plus étendus, où ils restent, parfois, le seul service public présent.

Les transports publics urbains desservent 73 % de la population française, soit près de 49 millions d'habitants. Toutefois, les extensions de réseaux pour couvrir de nouveaux périmètres peuvent conduire à délivrer un service de moindre qualité car dilué dans des zones de desserte élargies. Pour mieux correspondre aux bassins de vie, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a introduit la notion de bassin de mobilité, qui sera défini par les collectivités territoriales. Cette notion est cruciale pour répondre aux besoins des populations qui sont de plus en plus éloignées des centres urbains.

La LOM permet également aux régions, à défaut d'engagement des collectivités locales, de mettre en place, en complément des services de transport ferroviaires et routiers interurbains dont elles sont déjà les autorités organisatrices, des services de mobilité collective dans les territoires non couverts aujourd'hui (« zones blanches de mobilité »).

L'UTP défend un modèle économique équilibré

Il y a 20 ans, les recettes d'exploitation des réseaux urbains couvraient la moitié des dépenses d'exploitation. Aujourd'hui, elles en couvrent moins d'un tiers en moyenne. Cet équilibre reste très fragile d'autant plus que la densité de population des nouveaux territoires desservis baisse. Dans ce contexte, les réseaux de transport urbain sont tenus d'optimiser leur production sans dégrader ni l'offre (les voyageurs se détourneraient alors du transport public vers d'autres modes, telle la voiture) ni leur ratio de couvertures 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.

L'UTP rappelle que le transport public est un besoin essentiel qui doit être financé

L'UTP rappelle que la tarification relève exclusivement des autorités organisatrices de la mobilité et que le transport urbain est un besoin essentiel pour de nombreux Français et doit être financé. Le transport public urbain et/ou ferroviaire est financé aujourd'hui par la vente de titres de transport, le Versement Mobilité des employeurs (publics et privés) et la contribution des Autorités organisatrices via la fiscalité locale et nationale.

L'UTP n'est pas favorable à la gratuité totale des transports

La position commune de la FNAUT et l'UTP : « *Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale* » démontre que la gratuité totale ne sert pas l'intérêt général. Si le voyageur ne contribue pas au service qu'il utilise, le contribuable devra y participer davantage, ou la collectivité locale se priver d'une recette précieuse alors que la demande de transport public n'a jamais été aussi forte, et que les citoyens attendent une offre améliorée aux plans quantitatif et qualitatif.

L'UTP promeut une mobilité durable et protectrice de la planète

Les voyageurs sont de plus en plus sensibles à la préservation de la planète. Ils prennent conscience que le transport public est une solution pour relever cet enjeu. De fait, aujourd'hui, près de 46% des voyages de transport public urbain se font en mode électrique contre 32 % en 2008. Près des deux tiers du parc d'autobus sont aux normes Euro V, Euro VI ou EEV, et les bus circulant avec une énergie alternative au gazole sont de plus en plus nombreux. Nouvelles motorisations, hydrogène, GNV, tout électrique... : les réseaux innovent pour réussir la transition énergétique.

L'UTP est favorable aux mobilités actives et partagées

Un tiers des utilisateurs de transport public se déplacent aussi avec des modes actifs et/ou partagés. L'UTP est favorable au développement de ces mobilités décarbonées, qui vont dans le sens du report modal, de la décongestion des villes et d'une meilleure qualité de l'air.

Pour cette raison, l'UTP s'ouvre aux nouvelles mobilités et aux mobilités partagées : création d'une commission « Nouvelles mobilités, Villes de demain », partenariat avec le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) et engagement pour le déploiement du véhicule autonome partagé.

L'UTP se satisfait que ces mobilités partagées soient mieux régulées du fait de la loi d'orientation des mobilités et restera vigilante sur les dispositions prises pour un partage efficace de la voirie afin que les engins de déplacement partagés coexistent avec les autres modes : marche à pied, transports publics, etc.

L'UTP soutient les outils MaaS au service d'une mobilité globale et durable, partout et pour tous

La moitié des voyageurs attendent d'abord des informations pratiques sur les transports publics et l'achat de titres sur les applications MaaS. La majorité fait confiance aux autorités organisatrices et aux opérateurs pour les créer et les exploiter tout comme pour gérer leurs données.

Pour l'UTP, une mobilité réussie passe par une information de qualité. Le MaaS peut y contribuer sous réserve de tenir ses promesses : calcul d'itinéraire de bout en bout, achat de titres ou forfaits uniques pour des déplacements multimodaux et validation des titres de transports. Pour l'UTP, il convient de prévenir des risques inhérents à l'arrivée d'acteurs n'opérant pas de service de transport : désintermédiation, évaluation biaisée des flux, dérégulation de l'offre tarifaire et remise en cause de la neutralité de l'offre. La LOM va dans ce sens via un encadrement des outils d'information et de billettique proposés aux voyageurs.

L'UTP est favorable à l'ouverture des données publiques au service de l'intérêt général

Les opérateurs de transports publics ont déployé des investissements conséquents pour que leurs données soient accessibles, lisibles et réutilisables. Ils sont favorables à leur ouverture et réutilisation, mais 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 les principes visant à garantir un service public de qualité et le respect de la concurrence dans notre secteur : ouverture et réutilisation proportionnées et maîtrisées, réciprocité, protection des savoir-faire industriels et reconnaissance des coûts de production et de mise à disposition.

L'UTP accueille favorablement la loi d'orientation des mobilités

Desserte des zones peu denses, incitation à l'usage de la voiture partagée, encadrement du *free-floating*, forfait mobilité, encadrement des services numériques multimodaux (MaaS), ouverture des données, cadre social de l'ouverture à la concurrence des services routiers en Île-de-France, etc. : l'UTP se réjouit du vote de la loi d'orientation des mobilités adoptée par le parlement le 19 novembre 2019.

Nombre de propositions de cette loi sont issues des Assises de la mobilité, organisées par le ministère des Transports et faisant suite aux Etats Généraux de la mobilité durable, initiés par le GART et l'UTP et organisés en 2016 et 2017 en partenariat avec la FNAUT, la FNTV, Régions de France et TDIE.