



OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ 2020

Crise sanitaire : impacts et enjeux



- ✓ Redonner confiance aux utilisateurs
- ✓ Construire une mobilité du quotidien plus humaine, plus équitable et plus durable



Contacts presse :

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

Union des Transports Publics et ferroviaires

- Dominique Fèvre, directrice de la communication - dfevre@utp.fr - 01 48 74 73 46
- Louis-Nicolas Doumet, chargé de mission communication - Indoumet@utp.fr - 01 48 74 73 70



©Julien Lutt, Capa pictures

« La crise sanitaire touche durement notre secteur. Pour que le transport public reste ouvert à tous, qu'il améliore encore la qualité de vie au quotidien, qu'il continue de stimuler le développement et de contribuer au rayonnement international de la France, la profession appelle à un signal fort, rapide et concret de la puissance publique.

Thierry Mallet, président de l'UTP

« Le deuxième confinement est intervenu alors que nos réseaux n'avaient pas retrouvé leur niveau de fréquentation d'avant-crise. Depuis mars dernier, les transports publics s'adaptent pour permettre à tous ceux qui travaillent sur le terrain de se déplacer ».

Claude Faucher, délégué général de l'UTP



©F. Stucin

Sommaire

Habitudes de déplacement avant le premier confinement	4
Effets du dispositif de confinement sur le transport public.....	7
Perception des transports publics dans la crise sanitaire	12
Perspectives de déplacement à l'avenir	14
Regagner la confiance.....	18
Les transports publics ne sont pas des lieux de contamination privilégiés : les études témoignent	20
Perception des transports publics à l'avenir	24
La crise sanitaire : une opportunité pour repenser l'offre ?	26
Les atouts et les attentes du transport public.....	28

L'Observatoire de la mobilité

L'Observatoire de la mobilité de l'UTP a été lancé en 2014. Il interroge sur deux thèmes :

- 1 sujet récurrent sur les habitudes de déplacement des Français et des utilisateurs de transport public qui revient chaque année ;
- 1 sujet conjoncturel, en fonction de l'actualité. Les années précédentes : l'environnement ; la sûreté et la lutte contre la fraude ; les grèves et le service minimum ; la tarification, le financement et la gratuité et, l'an dernier, le MaaS et les nouvelles mobilités.

La crise sanitaire et ses impacts sur les transports publics sont les sujets abordés cette année. L'IFOP a donc interrogé les Français et les utilisateurs de transport public sur leurs habitudes de déplacement avant la crise, pendant le confinement, et à la sortie du confinement. Il les a aussi interrogés sur la manière dont ils envisagent de se déplacer à l'avenir, c'est-à-dire une fois la crise sanitaire derrière nous (une fois des traitements et/ou vaccins disponibles).

Ce sondage a été réalisé par l'IFOP en septembre dernier auprès d'un échantillon de 1500 individus âgés de 18 ans et plus, vivant dans une agglomération de 50 000 habitants ou plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, catégorie d'agglomération, région, catégorie socio-professionnelle).

Habitudes de déplacement avant le premier confinement

L'offre de transport public urbain et ferroviaire en France



L'élargissement des territoires à desservir par le transport public urbain

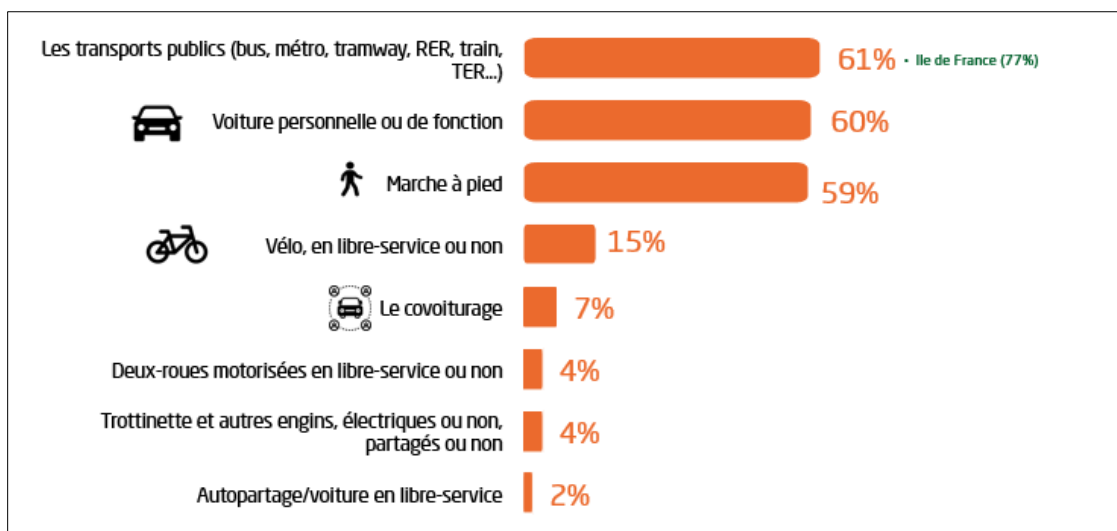
Depuis le début des années 2000, l'élargissement des territoires à desservir par le transport public urbain est en constante augmentation et ce, quelle que soit la catégorie d'agglomération. En 2002, 2 847 communes, en moyenne, étaient situées dans le périmètre d'une autorité organisatrice ; en 2020, ce chiffre a triplé (8 917 communes, +213%).

Sur la même période, la population desservie par le transport public urbain est passée de 23,6 millions à 48,8 millions d'habitants, soit plus du double ; la surface desservie a plus que triplé passant de 44 000 km² en 2002 à 140 000 km² en 2020.

Les ressorts territoriaux ont connu des élargissements successifs qui ont considérablement augmenté les surfaces à desservir, sur des territoires de moins en moins denses. Depuis 2000, la densité de population a chuté de 48% sur l'ensemble des réseaux.

Quels modes de transport les Français utilisaient-ils régulièrement avant le premier confinement ?

Observatoire de la mobilité 2020

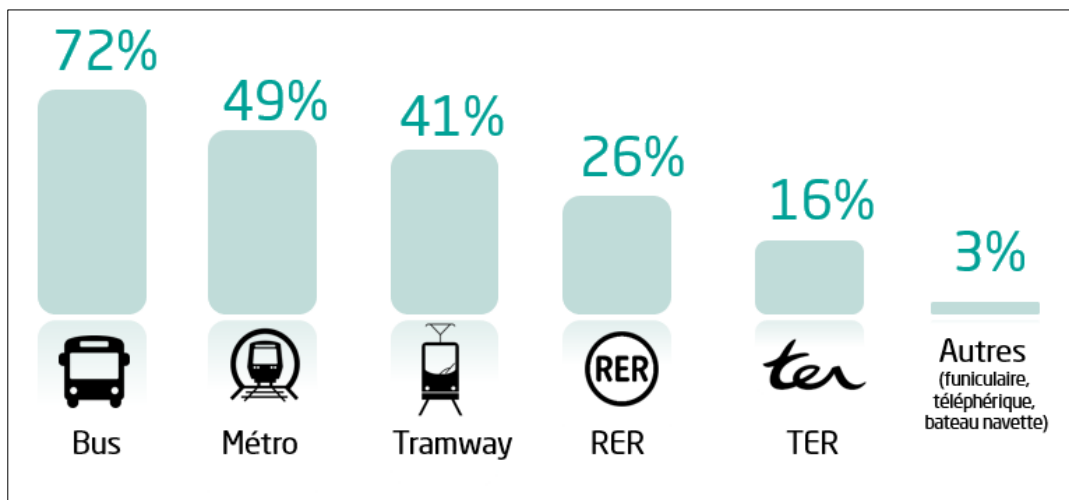


L'utilisation des transports publics en France

- Une majorité de Français (plus de 60%) se déplacent en transports publics dans les agglomérations de 50 000 habitants et plus, mais il reste à convaincre les près de 40% qui ne les utilisent pas pour se déplacer.
- Une grande partie utilise les modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), un chiffre qui accrédite la position de l'UTP en faveur de la complémentarité des modes, notamment s'ils sont partagés et/ou actifs (cf. p. 15)

Quels modes de transport les utilisateurs de transports publics empruntaient-ils régulièrement avant le premier confinement ?

Observatoire de la mobilité 2020



La hiérarchie des modes utilisés

Depuis la création de l'Observatoire en 2014, la hiérarchie des modes utilisés par les voyageurs ne change pas.

Le bus

Près des trois quarts des utilisateurs de transport public se déplacent en bus car ce mode est le plus répandu et présent dans l'ensemble des réseaux.

Selon l'enquête Parc de l'UTP, le bus représente 86% du parc national de véhicules de transport urbain avec RATP (89% hors RATP).

En France, le parc de bus compte 17 329 véhicules, 68% exploités en province et 32% en Île-de-France. Le parc continue de se rajeunir (âge moyen d'un bus : 7,7 ans contre 9 ans en 2010), ce qui permet d'offrir plus de confort, d'information, et d'opérer la transition énergétique

Les modes lourds

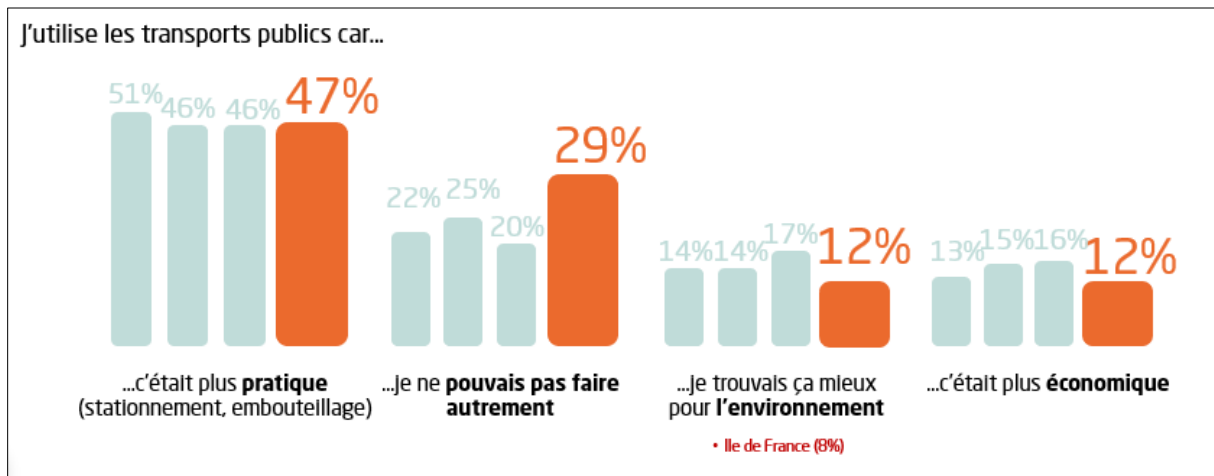
L'appétence des voyageurs pour les modes lourds (métro, tramway) ne faiblit pas.

Les utilisateurs apprécient ces modes pour leur ponctualité, leur rapidité, et leur régularité grâce à des sites propres qui les excluent de la congestion automobile.

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

Pour quelles raisons les utilisateurs choisissaient-ils le transport public avant le premier confinement ?

Observatoire de la mobilité 2020



La praticité : 1ère raison d'utiliser le transport public

La praticité est la première raison d'utilisation des transports publics. Celle-ci est permise par la fréquence, la ponctualité, la simplicité, la modernité et la diversité des modes.

La praticité, et c'est plus récent, est aussi due au développement du MaaS, de la billettique sans contact et de l'information voyageurs en temps réel.

La hausse de l'indicateur : je prenais le transport public parce que je ne pouvais pas faire autrement

Avant le confinement le 17 mars, la crise du Covid-19 était une grande source d'inquiétude pour les Français devant un virus inconnu.

Les sondages de l'IFOP indiquent qu'à la fin du mois de janvier, 44% des Français se disaient inquiets, ils sont 61% fin février (suite au 1er décès dû à la Covid-19 en France, le 26 février) et 47% en mars. La hausse de la part des utilisateurs qui disent « je prenais le transport public parce que je ne pouvais pas faire autrement » s'explique notamment par le nombre de personnes qui ne pouvaient ni télétravailler, ni se déplacer avec un autre mode de transport.

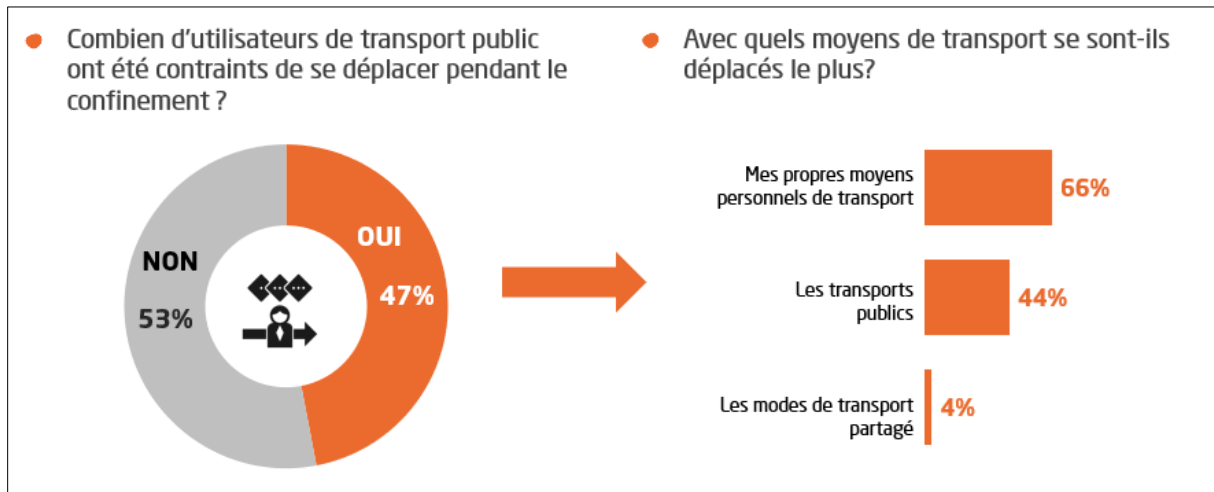
La baisse des deux autres indicateurs

Dans le contexte de crise sanitaire, les préoccupations économiques, d'une part, et environnementale, d'autre part, reculent.

Effets du dispositif de confinement sur le transport public

Effets du confinement sur le transport public : habitudes de déplacement

Observatoire de la mobilité 2020



Les modes personnels et le transport public

66% des habitués des transports publics ont utilisé leurs modes personnels et 44% ont continué à se déplacer en transport public, cette part est assez importante compte tenu de la situation tout à fait inédite du premier confinement.

Le télétravail : quelques chiffres et observations

Moins de 7 % des actifs pratiquaient le télétravail avant la crise sanitaire ¹. Ils étaient près de 40% pendant le premier confinement (de 10 % à 60 % selon les secteurs), mais 60% ont dû se rendre sur leur lieu de travail.² En septembre, 80% des salariés travaillaient en présentiel et 20% en télétravail.²

Un rapport de France Stratégie³ explique, qu'à l'avenir, les salariés aspireront sans doute davantage à une organisation professionnelle mixant télétravail et présentiel et que les employeurs (jusqu'alors parfois réservés) ont constaté que l'implication des personnes en télétravail a permis de maintenir un niveau d'activité national plus soutenu qu'attendu.

Le transport public en première ligne pendant la crise sanitaire

Pendant la crise sanitaire, les autorités organisatrices et les opérateurs de transport public ont, une nouvelle fois, prouvé leur savoir-faire dans la gestion de crise.

Pendant le premier confinement, ils ont garanti la continuité du service public, la sécurité sanitaire de leurs voyageurs et de leurs salariés et adapté l'offre de transport avec pragmatisme. Ils ont veillé à desservir les sites stratégiques, notamment les établissements de soins et médico-sociaux et les activités économiques essentielles. La crise de la Covid-19 a montré à quel point les transports publics étaient indispensables.

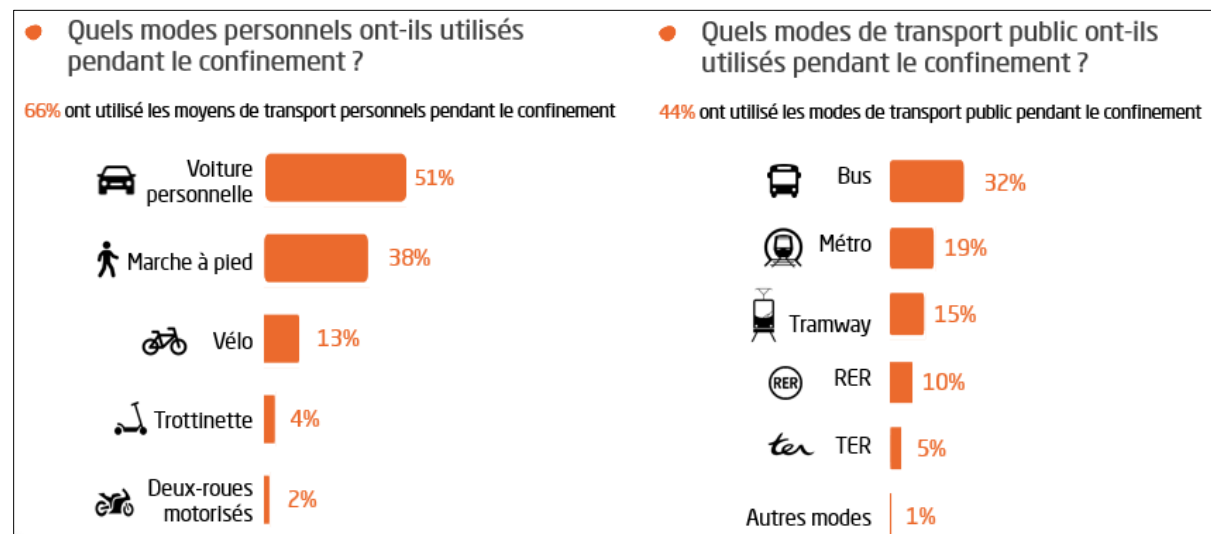
Bien que plus souple, le deuxième confinement va sans doute appeler à réviser l'offre pour l'adapter à la fréquentation, mais cette décision relève des autorités organisatrices de la mobilité.

¹ Enquête, Forum Vie Mobile, avril 2020.

² Enquête Insee/Acemo-Dares.

³ Mobilités et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ? France Stratégie, 10 septembre 2020.

Observatoire de la mobilité 2020



Les modes personnels : la voiture

Plus de la moitié des habitués des transports publics, qui ont dû se déplacer pendant le premier confinement, se sont reportés sur leur voiture personnelle car cela les rassurait et en outre, la circulation était fluide du fait des restrictions de déplacement.

Les modes personnels : les modes actifs

Les modes actifs ont connu un vif succès : 55% des habitués du transport public se sont reportés vers la marche, le vélo et la trottinette.

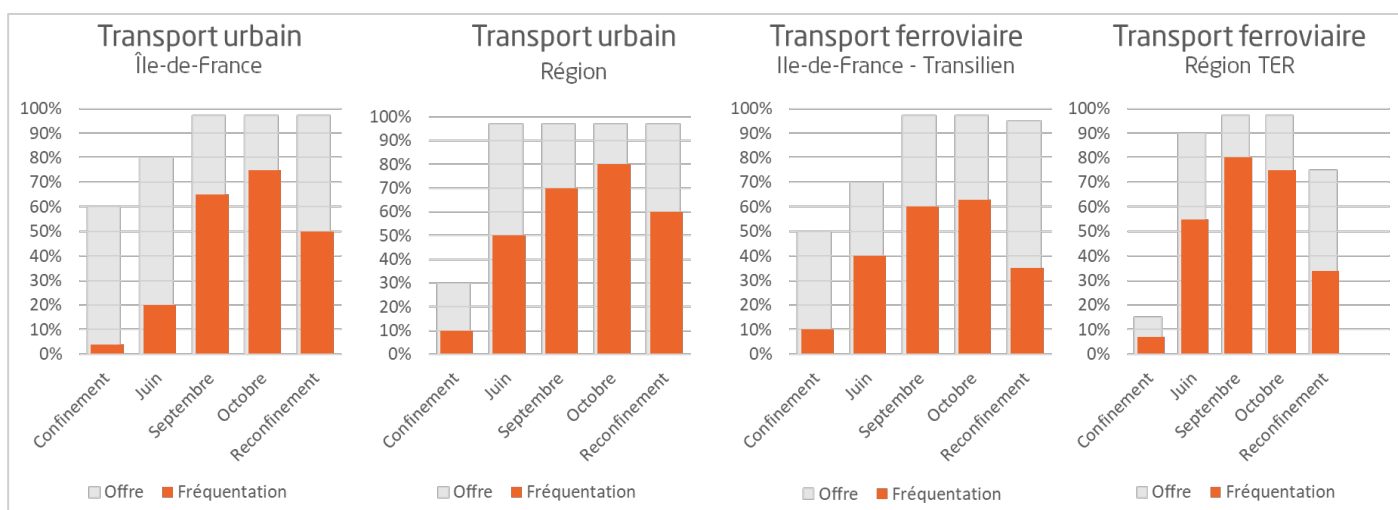
En zone dense, les modes actifs permettent de réaliser des trajets courts et ainsi de désengorger les transports publics. Les vélos à assistance électrique (personnels ou partagés) et autres engins de déplacement personnels (trottinettes, gyropodes...) permettent d'effectuer des trajets plus longs.

Les modes de transport public

Il n'y a pas de différence significative dans la hiérarchie des modes utilisés avant et pendant le confinement : le bus reste le mode le plus utilisé, suivis par le métro et le tram. En part relative, le métro et le tram ont été moins utilisés pendant le confinement : 7% d'utilisateurs en moins pour le métro et 7% en moins pour le tramway.

Ces chiffres s'expliquent par l'inquiétude des voyageurs qui ont sans doute préféré se déplacer avec des véhicules transportant un moins grand nombre de passagers.

Effets du dispositif de confinement sur le transport public : l'offre et la fréquentation



Sources : Banque des Territoires - RATP – SNCF.

Quel que soit le territoire, quel que soit le mode de transport public (urbain comme ferroviaire), en octobre, la fréquentation n'était pas revenue à une situation comparable à celle précédant la crise sanitaire. Le Président de la République a alors annoncé le deuxième confinement à compter du 30 octobre. Si la situation diffère du premier confinement - les écoles restent ouvertes et un plus grand nombre d'activités sont maintenues – la fréquentation qui n'était déjà pas revenue à la normale accuse une nouvelle baisse.

Transport urbain

Pendant le confinement, en Ile-de-France, l'offre était de 30% pour une fréquentation de 5% par rapport à la normale. En province, en moyenne, l'offre était de 30% pour 10% de fréquentation. En juin, en Ile-de-France, la fréquentation est de 20% par rapport à la normale alors que l'offre est remontée à 80% ; en province, la fréquentation est, en moyenne, de 50% pour une offre proche de 100%.

En septembre, la fréquentation est de 75% en Ile-de-France et de 70% en province avec une offre proche de 100%.

En octobre, la fréquentation est de 75% en Ile-de-France et de 80% en province alors que l'offre est proche de 100%.

Mi-novembre, 17 jours après le début du deuxième confinement, la fréquentation est de moins de 50% en Ile-de-France pour une offre proche de 100% ; en province, la fréquentation est proche de 50% pour une offre proche de 100%.

Transport public ferroviaire (Transilien et TER)

Pendant le confinement, la fréquentation du transport public ferroviaire est de 10% en Ile-de-France pour une offre de 50% et de 7% dans les TER pour une offre de 15%.

En juin, la fréquentation en Ile-de-France est de 40% avec une offre proche de 70% et la fréquentation en province est de 55% pour une offre de 90%.

En septembre, la fréquentation en Ile-de-France est de 60% et de 80% en province avec une offre à 100%. En octobre, la fréquentation est de 63% en Ile-de-France et de 75% en province, pour une offre proche de 100%.

Mi-novembre, 17 jours après le début du deuxième confinement, la fréquentation en Ile-de-France est de 35% pour une offre à 95% ; en province, la fréquentation est à 34% pour une offre de 75% par rapport à une situation normale.

Les effets de la crise sanitaire sur la fréquentation ne sont pas terminés

En raison de la crise sanitaire, le transport public a perdu une partie de sa clientèle et rien ne dit qu'il la retrouvera du fait de :

- la permanence du télétravail ;
- le report modal sur le vélo en grand centre urbain ou sur la voiture pour les trajets plus longs ;
- la crainte de prendre les transports publics malgré les mesures sanitaires en place ;
- le développement du e-commerce, télémédecine, e-administration ;
- la baisse des déplacements professionnels ;
- l'absence de touristes.

Baisse de la fréquentation = baisse des recettes commerciales

La baisse de la fréquentation se traduit automatiquement par une baisse des recettes issues de la vente des titres de transport. Pour 2020, dans le transport public urbain de province, cette baisse est estimée à 50% en moyenne, soit entre 400 et 500 millions d'euros et 1,6 milliard d'euros en Île-de-France.

En effet, faire circuler un bus, un tramway, un métro ou un train à 5% de ses capacités en voyageurs coûte aussi cher que s'il circule à pleine charge.

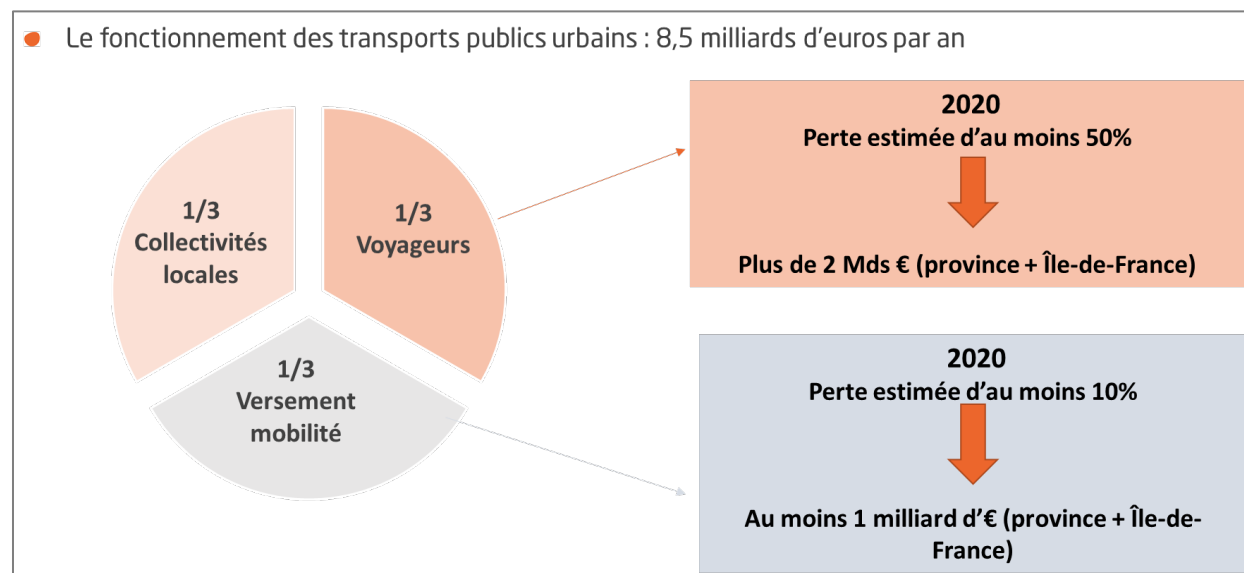
Et la profession s'attend à subir les effets du deuxième confinement sur les recettes commerciales.

Le versement mobilité

Les indemnités versées par les entreprises à leurs salariés au titre de l'activité partielle sont exonérées de cotisations sociales et sortent donc de l'assiette du versement mobilité.

Le versement mobilité est l'un des pivots économiques des transports collectifs. Certains ont appelé à le supprimer en raison du développement du télétravail ou ont exprimé leur souhait de le voir révisé en proportion du télétravail. Ce serait un contresens alors que la tendance va à la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle dans les zones denses.

Effets du premier confinement sur le transport public : le volet économique



Les trois sources de financement

Trois sources financent le fonctionnement du transport urbain :

- 1) les recettes commerciales ;
- 2) le versement mobilité ;
- 3) la contribution directe des collectivités locales.

En moyenne, le prix payé par un passager ne représente qu'un tiers du coût de son voyage. Les deux autres tiers sont subventionnés, à parts à peu près égales, par l'autorité organisatrice et par le versement mobilité.

Suite au premier confinement, les recettes commerciales et le versement mobilité ont été durement touchés : un manque à gagner de plus de deux milliards d'euros pour les recettes commerciales et d'un milliard d'euros pour le Versement Mobilité.

Le deuxième confinement va impacter les recettes commerciales et le Versement Mobilité ; même si l'activité économique est moins durement pénalisée, celui-ci grèvera davantage la reprise.

Île-de-France et province : pour un traitement identique

Pour compenser les pertes de Versement Mobilité, Île-de-France Mobilités va recevoir une subvention d'au moins 700 millions d'euros (compensation par rapport à la moyenne des 3 dernières années) et a perçu un premier acompte de 425 millions d'euros en septembre 2020.

Pour compenser la chute des recettes commerciales, Île-de-France Mobilités disposera d'une avance remboursable estimée entre 1,175 et 1,455 milliard d'euros.

L'UTP avait appelé à ce que les autres autorités organisatrices disposent du même traitement que l'Île-de-France.

Pour les pertes du versement mobilité des autorités organisatrices de province, estimées à 450 millions d'euros, une compensation a été votée dans le troisième projet de loi de finances rectificative, mais ses modalités ne permettent pas un traitement équitable de toutes les autorités organisatrices. Leurs représentants en ont informé la puissance publique.

Pour compenser les pertes de recettes commerciales, estimées à au moins 400 millions d'euros, le quatrième projet de loi de finances rectificative prévoit que les autorités organisatrices de province disposent d'une avance remboursable de 750 millions d'euros dans des conditions qui pourraient, toutefois, être moins favorables que celles d'Île-de-France Mobilités. Cette question est en cours de discussion devant le Parlement.

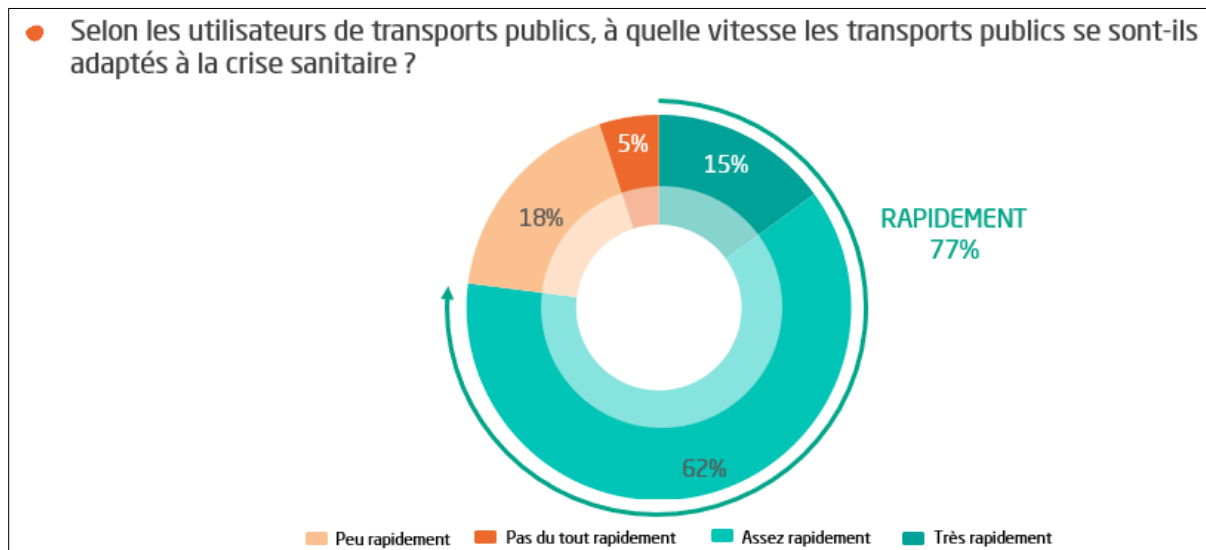
Les opérateurs sont attentifs au débat sur la couverture des pertes pour les autorités organisatrices de la mobilité ; les marges du secteur (1 à 2%) sont d'un ordre de grandeur sans comparaison avec le choc financier actuel.

Sans soutien financier, il existe un risque réduction de l'offre de transport, qui pourrait entraîner des conséquences non négligeables sur le développement économique des territoires, avec de lourds impacts sociaux, notamment sur l'emploi (moins d'emplois, et moins d'accès à l'emploi).

Perception des transports publics dans la crise sanitaire

Observatoire de la mobilité 2020

- Selon les utilisateurs de transports publics, à quelle vitesse les transports publics se sont-ils adaptés à la crise sanitaire ?



La gestion de la crise

En plus des décisions gouvernementales sur le port obligatoire du masque dans les transports, les opérateurs se sont fortement mobilisés. Parmi les mesures mises en œuvre : marquage de distanciation au sol, désinfection systématique des trains et équipements en gare, occupation d'un siège sur deux et, dans les trains interurbains, systèmes de gestion en temps réels des flux en gares et stations. La plupart de ces mesures sont maintenues.

Les moyens mis en œuvre

Les réseaux de transport public urbain ont développé leur budget de nettoyage : il a augmenté de 50% pour atteindre plus de 300 millions d'euros (à la RATP, ce budget a augmenté de 70% pour atteindre 160 millions d'euros contre 90 millions avant la crise).

Les réseaux de transport public urbain ont augmenté le nombre de salariés dédiés au nettoyage des bus, rames de métro, de tramway et de RER, des gares et des stations de 20% en moyenne (à la RATP, le nombre d'agents a augmenté de 30%, qui est passé de 1200 à 1800 agents).

Dispositifs sanitaires

Dans ce contexte, les procédures de nettoyage et de désinfection des véhicules et des postes de conduite ont été renforcées. A la RATP, 4700 bus, 716 métros, 339 RER et 246 tramways sont désinfectés à l'aide de produits virucides (inoffensifs pour les voyageurs) avant leur mise en circulation. Les procédures de nettoyage sont également approfondies et la désinfection des stations et des gares est renforcée. Enfin, du gel hydroalcoolique est mis à disposition dans les stations.

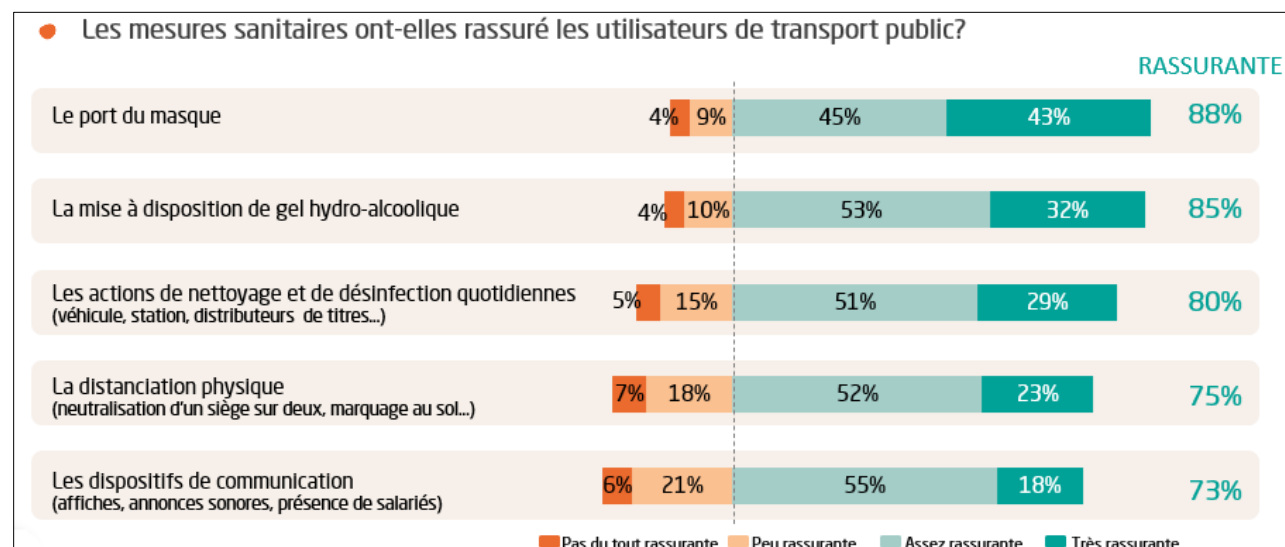
Dispositifs techniques

A ces dispositifs sanitaires s'ajoutent des dispositifs techniques qui permettent, non seulement, de renouveler l'air plus fréquemment en augmentant le niveau de ventilation, mais aussi de faciliter les achats de titres sans contact à l'aide d'applications ou de système de paiement par SMS.

Outils de communication

Les réseaux de transports ont également déployé des outils informatiques pour fournir des informations en temps réel sur l'occupation des véhicules et mis en place d'importants dispositifs de communication : panneaux d'information dans les véhicules et en station, annonces sonores, annonces visuelles, ...

Observatoire de la mobilité 2020



Le respect du port du masque

Globalement, le port du masque est bien respecté par les voyageurs. Toutefois, environ 15000 procès-verbaux ont été dressés à la RATP pour non-port du masque et 8000 à la SNCF⁴. Après des périodes de gratuité totale ou partielle des transports pendant le premier confinement, une fraude d'habitude s'est mise en place, le nombre de fraudes, d'incivilités et de faits de délinquance ont augmenté dans les transports en commun.

Ceux qui refusent le masque sont parfois les mêmes qui fraudent.

Pour les opérateurs, la sûreté dans les transports reste un impératif pour faire face à la fraude comme à la violence.

Point sur la plateforme VACS

Le Conseil d'État a rendu un avis défavorable sur le projet de décret pour le fonctionnement de la plateforme de vérification des adresses des contrevenants (VACS).

L'UTP est dans l'attente d'un nouvel arbitrage du Gouvernement, qu'elle espère rapide, sur la personne morale appelée à opérer le service.

L'un des principaux obstacles au recouvrement des procès-verbaux a pour origine une adresse erronée communiquée par le contrevenant lors du contrôle.

La fraude représente un manque à gagner, pour les autorités organisatrices et les opérateurs, de l'ordre de 600 millions d'euros par an.

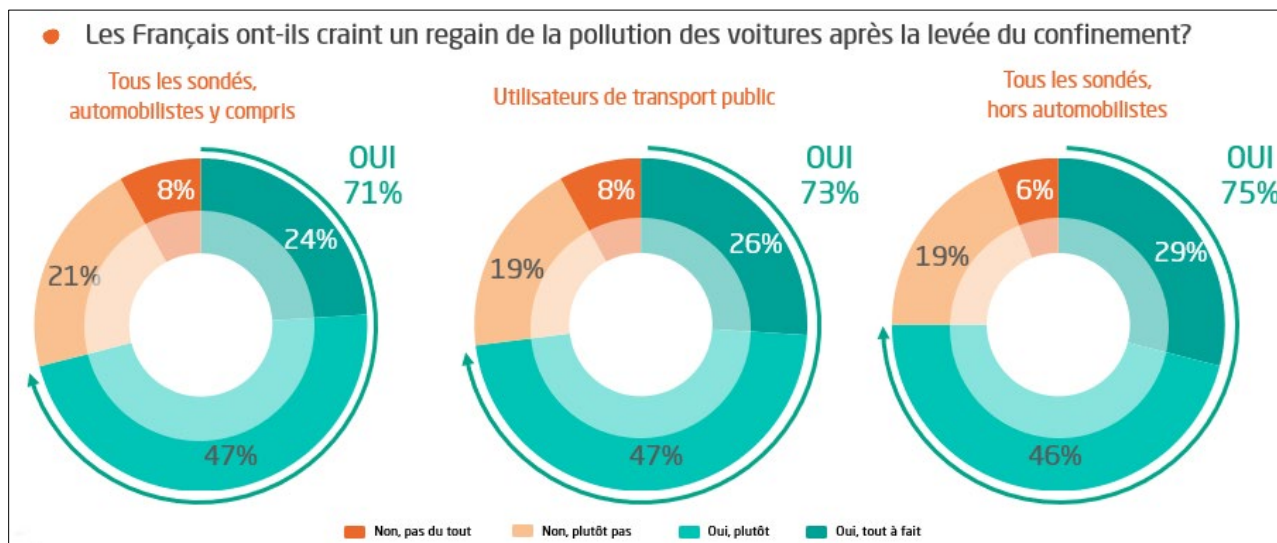
Les annonces suite au comité national de sécurité dans les transports en commun du 5 août

Les pouvoirs publics ont annoncé le doublement des patrouilles de policiers et de gendarmes dans les réseaux (en 2019 : 2500 policiers + 3000 agents de la Suge (SNCF) + 1100 agents du GPSR (RATP)). Tous les nouveaux matériels roulants devront être équipés de « caméras de vidéoprotection ». Une ligne téléphonique dédiée dans chaque commissariat et dans chaque gendarmerie pour la société de transport afin que ses alertes ne se perdent pas parmi les autres appels.

⁴ Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, dans une interview au Point le 6 octobre 2020.

Perspectives de déplacement à l'avenir

Observatoire de la mobilité 2020



Le constat

Les Français ont une conscience de plus en plus aigüe de la nécessité de préserver l'environnement et 85% sont préoccupés par cette question⁵. En Europe, 13% des décès sont dus à la pollution (particules fines et le dioxyde d'azote), soit 400 000 décès prématurés, dont 48 000 en France

Décarboner la mobilité selon les exigences du GIEC et de la stratégie nationale bas carbone suppose de diminuer de 40% les émissions dans les transports d'ici à 2030. L'Europe évoque même une baisse globale de 60%.

Le rapport de la European Public Health Alliance, publié en octobre 2020, conclut que pour réduire la pollution et les coûts associés, la plupart des villes doivent accorder plus d'espace aux modes de transport durables, tels que la marche et le vélo, et augmenter les investissements dans les transports publics.

Le transport public urbain et le mode ferroviaire : une solution

Une voiture thermique émet, en moyenne, 213g de CO₂ (par km et par voyageur) contre 3,1g pour le tramway, 3,8g pour le métro, 5,4g pour le RER ou Transilien et 103g pour un bus thermique.⁶

Le ferroviaire représente 0,3% des émissions de CO₂ du secteur des transports (fret et voyageur).

Seuls 9,6% des marchandises circulent sur rail en France⁶, pourtant un train de fret remplace 40 camions et émet 9 fois moins de CO₂⁷.

Pour le déplacement des personnes comme pour les marchandises, le transport public urbain et le mode ferroviaire sont une solution pour préserver l'environnement.

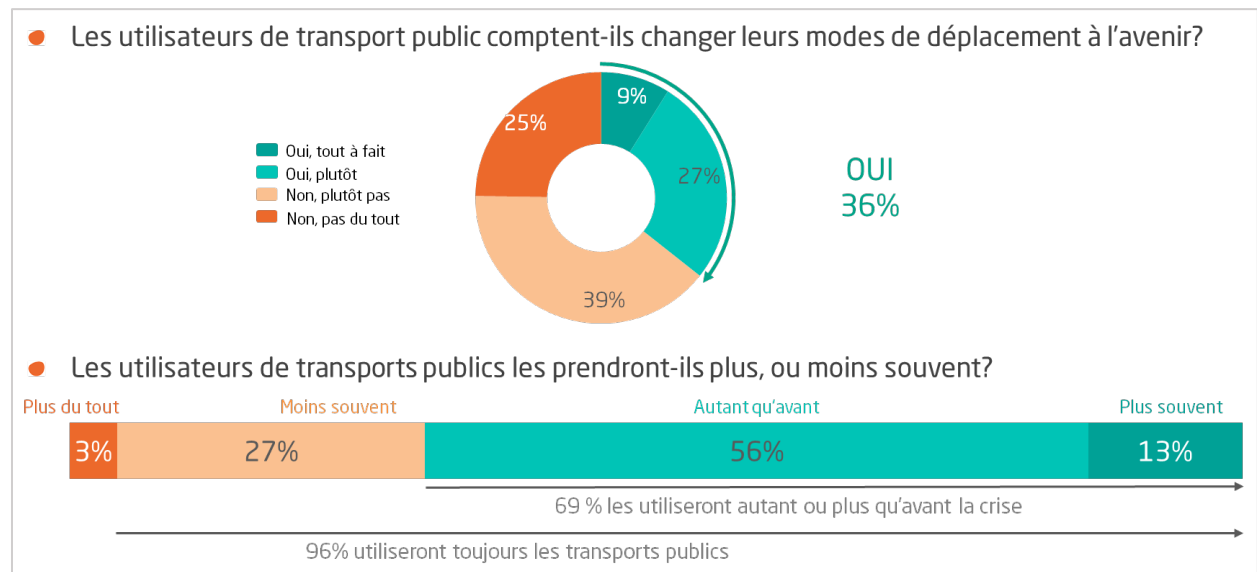
Une étude de l'UTP montre que pour réduire de moitié l'autosolisme sur les déplacements domicile/lieu de travail ou d'études, il conviendrait de tripler l'usage du vélo, d'augmenter la part de la marche et celle du bus de 20% chacune et de faire progresser le covoiturage de 40%⁷.

⁵ Etude sur les Français et l'environnement, ELABE pour Veolia et la Tribune, novembre 2019.

⁶ Base Carbone, ADEME.

⁷ Base de données UTP/CEREMA, projection à partir des 62 enquêtes ménages-déplacements depuis 2010, 175 000 ménages interrogés.

Habitudes de déplacement à l'avenir



Le constat

Parmi les 30% de voyageurs qui comptent utiliser moins souvent, ou plus du tout, les transports publics, 29% vont se reporter sur des modes actifs : marche, vélo et trottinette.

Ces modes actifs sont présents principalement dans les zones les plus denses et leur utilisation peut permettre de désengorger les transports publics aux heures de pointe.

La crise sanitaire et le plan vélo ont accéléré cette tendance et ont fait gagner trois ou quatre ans sur la complémentarité entre transports publics et modes actifs.

La position de l'UTP

L'UTP défend la complémentarité du transport public avec d'autres modes, dès lors qu'ils sont partagés et/ou actifs.

Chaque mode a sa zone de pertinence ; cependant, il faut conserver des zones d'exclusivité au transport public pour veiller à ce qu'il reste pratique (1^{ère} raison de son utilisation) et assure la qualité de service attendue par le voyageur (fréquence/ponctualité).

Chaque mode doit pouvoir cohabiter sur son site propre. Pour mémoire, les bus roulent à 22 km/h en site propre et à 17 km/h dans la circulation.

Les couloirs de bus ne sont pas adaptés pour accueillir des vélos en grand nombre. L'UTP reste vigilante car la vitesse commerciale des bus et leur régularité pourraient être impactées, voire dégradées.

L'UTP considère que le vélo ne doit pas entraver la sécurité, la fluidité et la régularité/ponctualité attendues des utilisateurs de transports en commun ; de la même manière, les transports en commun ne doivent pas être un frein à la sécurité, praticité et simplicité attendues des cyclistes.

Le report sur l'autosolisme n'est pas tenable

Parmi les 30% de voyageurs qui comptent utiliser moins souvent, ou plus du tout, les transports publics, 16% vont se reporter vers la voiture.

Il faut veiller à ce que la crise ne conduise pas à un usage inconsidéré de modes polluants et émetteurs de CO₂ alors qu'il y a parallèlement une prise de conscience climatique de plus en plus accrue.

En Île-de-France, la voiture, perçue comme une bulle protectrice contre la Covid-19, est sortie grande gagnante du premier confinement.

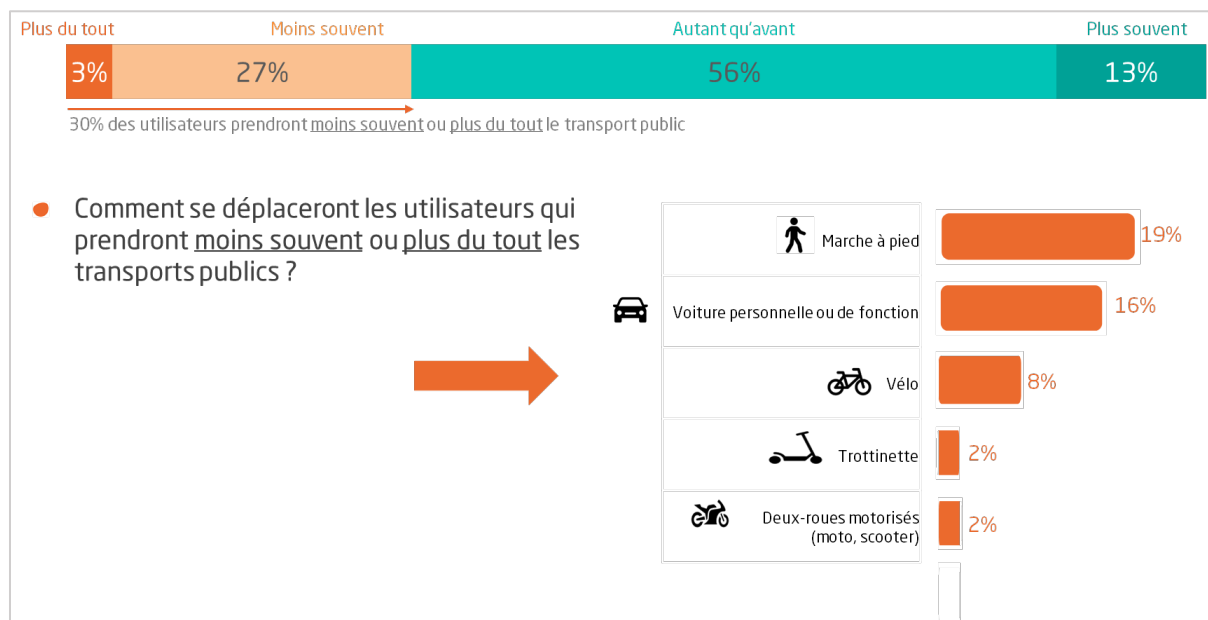
Ainsi, le 29 septembre, à l'heure de pointe du matin, près de 500 km de bouchons se forment contre

350 km en moyenne⁸.

Si 10% des passagers habituels des réseaux ferrés (mass transit) décidaient de se déplacer avec leur voiture, cela provoquerait une augmentation de 40 à 80% des véhicules roulant vers Paris à l'heure de pointe⁹.

Pour mémoire, en France, la route cause 56 000 accidents et 3 244 décès par an en métropole¹⁰.

Observatoire de la mobilité 2020



Le constat

Parmi les raisons qui vont motiver les utilisateurs à prendre autant ou davantage les transports publics pour se déplacer à l'avenir, le bénéfice pour l'environnement arrive en seconde position après la praticité.

Outre les dégâts de la pollution atmosphérique évoqués précédemment, d'autres raisons expliquent pourquoi les transports publics contribuent à une meilleure qualité de vie.

Le transport public permet de réduire la congestion qui a un coût sanitaire et un coût économique

La congestion est source de bruit et de pollution.

De nombreuses études montrent qu'elle génère irritabilité, stress, anxiété et fatigue nuisibles à la santé physique et psychique. Elle augmente le risque d'accident de la circulation automobile. Il a été montré qu'à Paris en 2019, un automobiliste perdait 163 heures dans les embouteillages¹¹. Cette congestion a un coût pour la société (carburant gaspillé, improductivité liée aux retards de salariés...), de l'ordre 20 milliards d'euros par an, en France¹².

Le transport public économise de l'espace urbain...

Un bus occupe 15 fois moins de surface que 40 voitures tandis qu'une voie de chemin de fer a un débit 17 fois supérieur à une voie routière et occupe 27 fois moins d'espace.

⁸ Sytadin, l'outil de mesure du trafic en Île-de-France.

⁹ DRIEA, Direction Régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France.

¹⁰ Chiffre 2019 de l'ONISR, Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

¹¹ Etude mondiale TomTom Traffic Index, 2019.

¹² Etude réalisée par l'INRIX (fournisseur international et leader d'informations trafic et d'aide à la conduite) et le Centre for Economics and Business Research (Cebr).

Pour transporter 1 700 personnes, il faut 1 RER (200 mètres de long) ou 1 300 voitures (5 500 mètres de long)¹³.

L'utilisation du transport public favorise l'activité physique

La sédentarité cause des problèmes cardiovasculaires, du diabète et de l'hypertension artérielle ; elle provoque, chaque année, 5,3 millions de décès dans le monde.

Un utilisateur des transports publics pratique en moyenne 27 minutes d'activité physique quotidienne, soit la recommandation de l'OMS pour rester en forme¹⁴.

Les transports publics poursuivent leur mue énergétique¹⁵

En France, 53% des voyages en transport urbain se font en mode électrique (et ce, sans compter les tramways parisiens).

En province, 44,5% des voyages sont en modes électriques. A Paris, le métro et le RER représentent à eux seuls 61% des trajets (sans compter les tramways).

Les transports urbains transforment leur parc de bus. En 2019, pour les autobus neufs, la filière gazole chute de près de 15% (passant de 64% en 2018 à 49,8% en 2019) et la filière électrique (à batterie) a plus que triplé (passant de 4,1% en 2018 à 13,5% en 2019).

¹³ Quel rôle pour le mass transit en Île-de-France à l'heure de la crise sanitaire ? Institut Paris Région, septembre 2020.

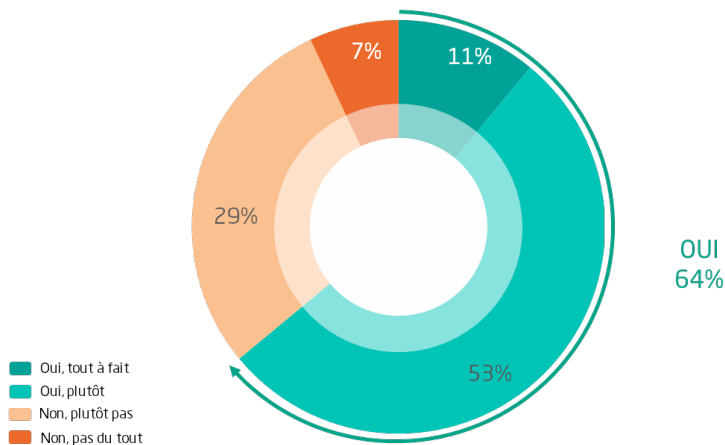
¹⁴ OMS, Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé, 2010.

¹⁵ Les services urbains poursuivent leur mue énergétique, note technique de l'UTP, février 2020.

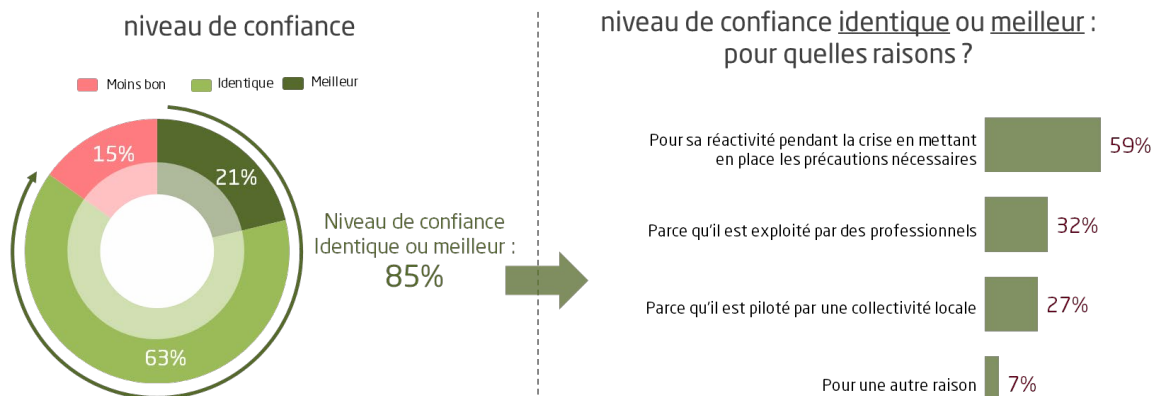
Regagner la confiance

Observatoire de la mobilité 2020

- Les utilisateurs de transport public auront-ils confiance dans leur réseau de transport pour assurer la sécurité sanitaire à l'avenir ?



- Quel est le niveau de confiance des utilisateurs dans leur réseau de transport public pour assurer la sécurité sanitaire des voyageurs à l'avenir ?



Le constat

Les mesures sanitaires mises en place et les moyens importants dévolus à la protection sanitaire détaillés dans les pages précédentes portent leurs fruits : près de 9 voyageurs sur 10 font confiance aux réseaux en matière de sécurité sanitaire.

La réactivité des transports publics dès le début de la crise sanitaire est la première raison de leur confiance.

Les Français, en général, et les utilisateurs de transport public, en particulier, sont plus sensibles aux actes qu'aux discours. Ils constatent que le transport public fait partie des services publics qui ne se sont jamais arrêtés pendant la crise sanitaire.

Ils sont témoins de la réactivité des opérateurs de transports : nettoyage approfondi, désinfection, communication, ... et de la mobilisation de leurs équipes pour assurer la continuité du service public de transport au premier comme au deuxième confinement.

La confiance dans les professionnels

Le fait que les réseaux sont opérés par des professionnels ou des collectivités locales est aussi une source de confiance pour les voyageurs.

L'étude annuelle de l'UTP sur la concurrence des transports urbains¹⁶ montre que les autorités organisatrices passent régulièrement des appels d'offres. De 2005 à 2019, elles en ont organisé 255 dont 29% ont conduit à un changement d'opérateur. Selon cette même étude, 87% des réseaux de transport public urbain sont exploités en concession de service public.

L'emploi dans le transport public

Le transport public urbain et ferroviaire emploie près de 260 000 salariés (près de 100 000 pour l'urbain et près de 160 000 pour le transport ferroviaire public (Transilien, TER, TET)¹⁷.

Par nature, il propose, des emplois non délocalisables. Il investit dans la formation, bien au-delà des obligations légales.

Les transports publics tirent toute une filière industrielle : leur activité génère ainsi plus de 100 000 emplois indirects dans les services, l'ingénierie, le BTP, l'énergie, la construction de véhicules, etc. Les opérateurs de transport public, les ingénieristes et les industriels français figurent d'ailleurs parmi les leaders mondiaux de leur secteur et constituent une filière d'excellence à l'international.

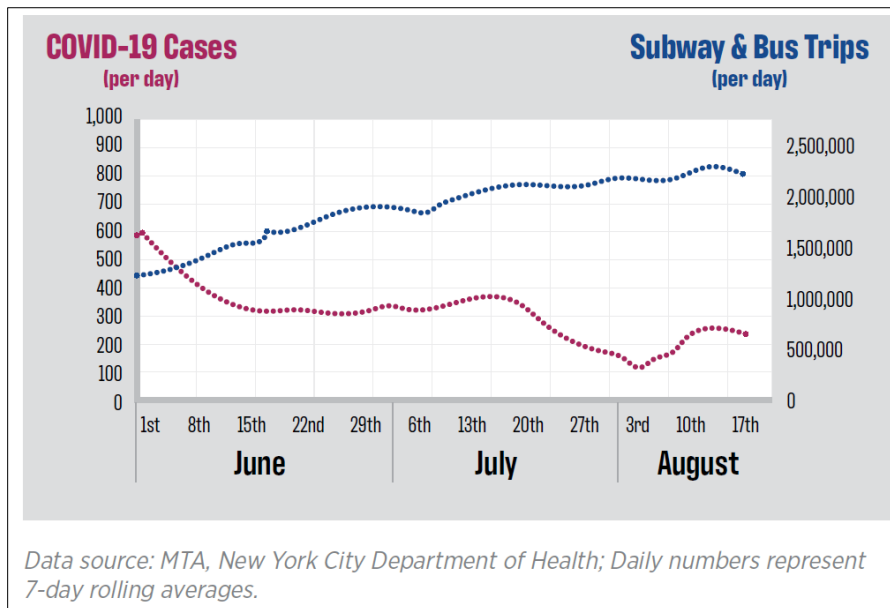
¹⁶ La concurrence dans les transports urbains en 2019 et sur quatorze ans, UTP, juin 2020.

¹⁷ Bilan social du transport ferroviaire, et bilan social du transport urbain, UTP, 2020.

Les transports publics ne sont pas des lieux de contamination privilégiés : les études témoignent

Le rapport de l'American Public Transportation Association

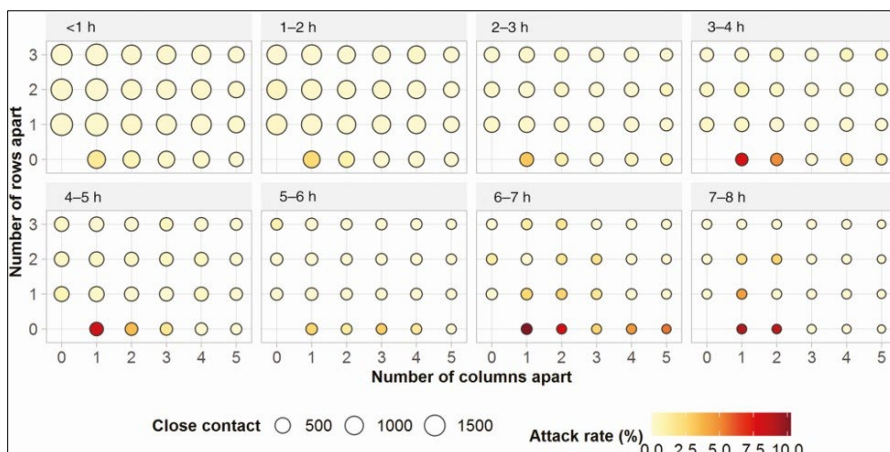
Ce rapport de septembre 2020 s'appuie sur plus de 200 sources : interviews d'experts ; articles de presse ; articles scientifiques ; données d'administrations publiques et d'opérateurs de transports du monde entier.



Les conclusions de ce rapport

- Aucune corrélation directe n'a été trouvée entre l'utilisation des transports urbains et la transmission de la Covid-19.
- Le port du masque s'est avéré efficace pour réduire la transmission de personne à personne.
- Il y a plusieurs explications possibles à l'absence de corrélation entre l'augmentation de la fréquentation des transports en commun et l'augmentation des cas de Covid-19 (cf. pages suivantes).

L'étude Oxford Academic : Risk of Coronavirus Disease 2019 Transmission in Train Passengers : an Epidemiological and Modeling Study, publiée le 29 juillet 2020 aux presses universitaires de l'université d'Oxford, pour l'Infectious Disease Society of America.



Ses auteurs, issus de plusieurs universités chinoises et britanniques, ont quantifié le risque de transmission de la Covid-19 sur les passagers des « trains G » (TGV chinois). Pour ce faire, ils ont utilisé les données de 2 334 patients contaminés par la Covid-19 et de 72 093 personnes assises à leurs côtés, pendant une durée de 0 à 8h, du 19 décembre au 6 mars 2020.

Les résultats de cette étude

- Le taux d'attaque global de la Covid-19 chez les passagers du train sur des sièges à une distance comprise jusqu'à 3 rangées et 5 colonnes est de 0,32%
- La probabilité de contracter le virus en s'asseyant sur le siège d'une personne contaminée immédiatement après, est de 0,075%.

Le rapport du RSSB

Le rapport du Rail Safety and Standards Board (RSSB) britannique, équivalent de l'autorité de régulation des transports en Grande-Bretagne, publiée le 20 août 2020 (modélisation sur la base du nombre de personnes infectées en Angleterre)

Les résultats de cette étude

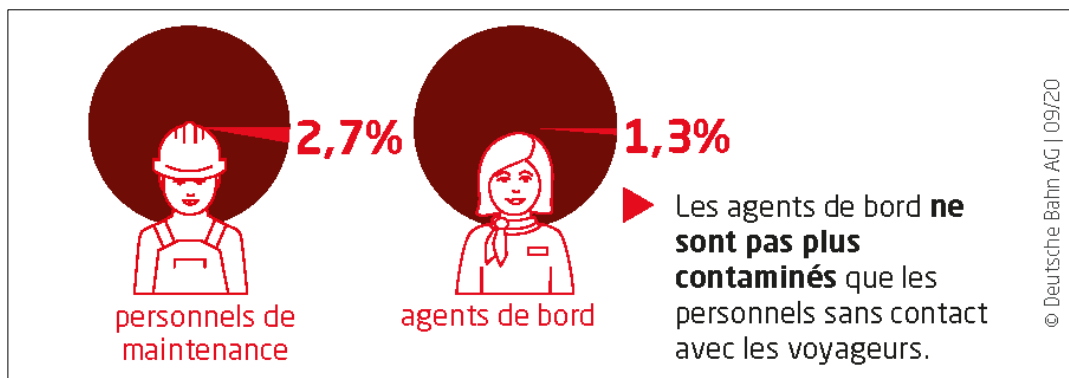
- Le risque d'infection, sans masque, est de 1 infection pour 11068 voyages, et de 1 infection pour 19675 voyages avec port du masque.
- En tenant compte du risque de mortalité liée à la Covid-19 et à l'accidentologie, il est 25 fois plus risqué de se déplacer en voiture qu'en train.

L'étude de la Charité Research Organisation, centre de recherche berlinois, à la demande de la Deutsche Bahn

1 100 salariés de la Deutsche Bahn, personnels de maintenance et personnels de bord, ont été testés à la Covid-19 (PCR et anticorps).

Les résultats de cette étude

- La première phase montre que les personnels de maintenance, sans contact avec le public, sont plus contaminés (2,7%) que les personnels de bord (1,3%), directement en contact avec le public.
- Le risque de transmission dans un train est donc plus faible qu'ailleurs.

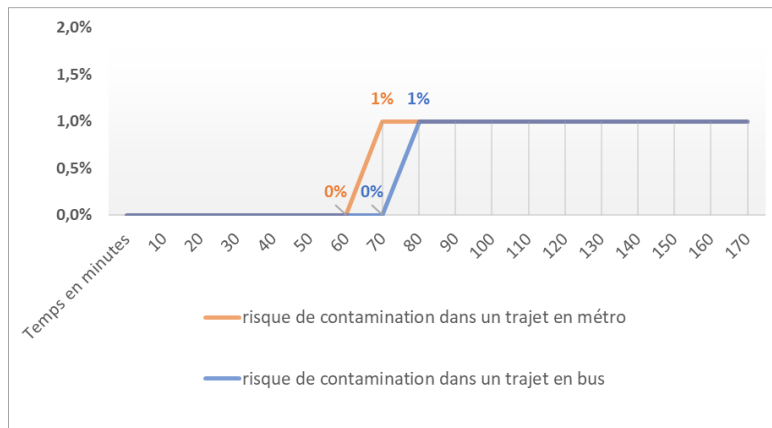


Modélisation de l'université Boulder au Colorado

Un chercheur de cette université propose une modélisation du risque de contamination dans les transports, en date du 11 août 2020.

Les résultats

- Le risque de contamination est de 0% jusqu'à 70 minutes dans un métro.
- Le risque de contamination est de 0% 80 minutes dans un bus.



Robert Koch-Institut (équivalent de Santé Publique France en Allemagne)

Dans un bulletin épidémiologique en date du 21 août 2020, les données montrent que le nombre de cas dans les transports est de 0,2%.

Science Magazine

Les gymnases, les pubs, les clubs de musique et les bars de karaoké sont les lieux qui ont eu le plus de contamination, alors qu'aucun cluster n'a été retracé sur le réseau ferroviaire japonais.

Santé Publique France

Depuis le 21 mai 2020, Santé Publique France publie un bulletin épidémiologique qui compare 14 types de collectivités (crèches, entreprises, universités...).

Depuis le début de ce recensement, les transports n'ont jamais représenté plus de 1% des clusters identifiés.

Selon les dernières données en date du 12 novembre, sur les 14 types de collectivités recensés :

- La part des clusters dans les transports = 0,53%
- La part du nombre de cas dans les transports=0,31%
- Le nombre de cas par cluster dans les transports=7

Les informations remontées via le "contact tracing" de l'Assurance Maladie, les agences régionales de santé et les équipes de Santé Publique France.

Un cluster est un foyer d'infection d'au moins 3 personnes dans un délai de 7 jours maximum ayant fréquenté le même lieu. Les clusters ne représentent que moins de 10 % de l'ensemble des nouveaux cas de contamination. Pour plus de 90 % d'entre eux, on ne sait pas comment ni où les gens se sont contaminés. On dit que les entreprises arrivent en tête, les rassemblements familiaux... parce qu'on a pu les identifier par une enquête.

CREA, Centre de recherche européen de l'air

Cet organisme indépendant basé en Finlande a publié une étude le 29 avril 2020.

Les résultats

Entre le 1er et le 26 avril, le nombre de vie épargnées grâce à la chute de la pollution est estimée à 11 000 en Europe et 1 230 en France (peu moins que le nombre de décès liés à la Covid-19 du 20 septembre au 15 octobre (1865)).

Outre les décès évités, l'étude identifie d'autres bénéfices sanitaires en l'espace d'un mois :

- 1,3 million d'arrêts de travail en moins ;
- 6 000 nouveaux cas d'asthme évités chez les enfants ;
- 1 900 visites aux urgences à cause de crises d'asthme aiguës ;
- 600 naissances prématurées en moins.

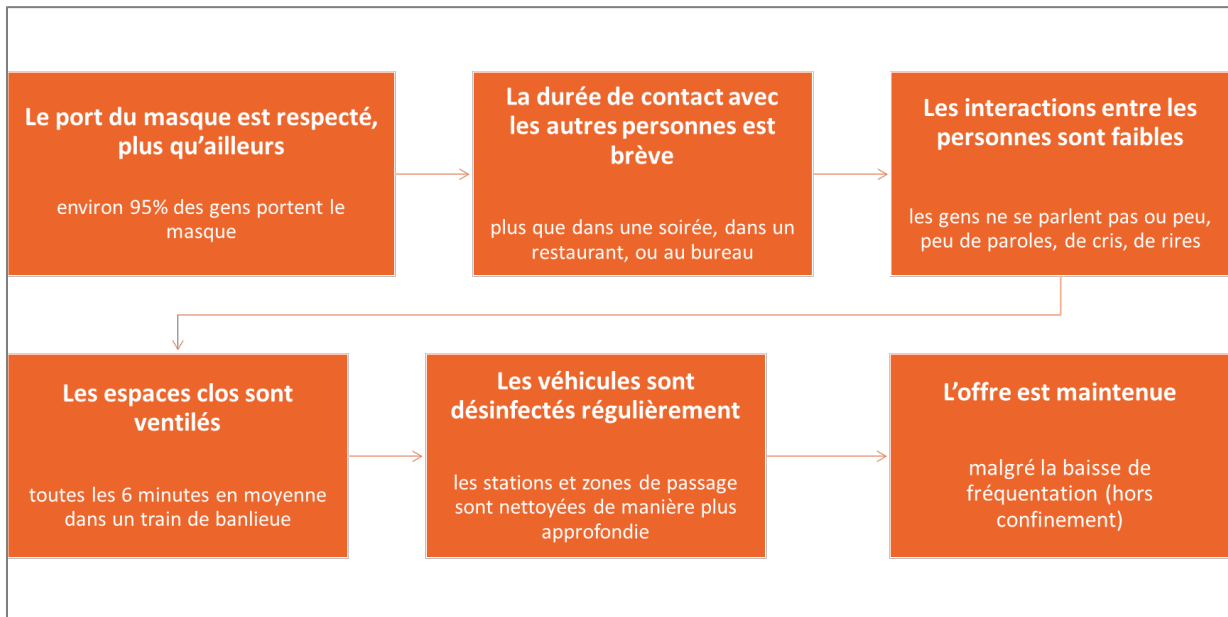
L'OMS

L'OMS ne présente pas d'étude établissant un lien direct entre les transports et la Covid-19, mais explique :

- la mauvaise qualité de l'air provoque des maladies respiratoires et cardiovasculaires.
- les personnes atteintes de ces maladies risquent de développer une forme plus grave de la Covid-19.

Or on sait que les transports participent à une meilleure qualité de l'air.

Pourquoi les transports publics ne sont pas des lieux privilégiés de contamination



Par nature, les transports publics ne sont pas des lieux de contamination car les usagers y adoptent un comportement spécifique et les interactions entre passagers sont limitées.

Les voyageurs sont particulièrement attentifs à leurs gestes et prennent des précautions supplémentaires (lavage des mains, gel hydroalcoolique...) de nature à limiter le risque de contamination. Le port du masque y est plus respecté qu'ailleurs.

La durée des contacts est plus courte, et la nature des contacts entre usagers est moins dense, qu'au travail ou en famille, par exemple. Les voyageurs parlent plus doucement, et les cris et rires y sont rares.

Les transports ne sont pas des espaces clos comme les autres : ils sont ventilés régulièrement. Les opérateurs veillent particulièrement à la désinfection et au nettoyage.

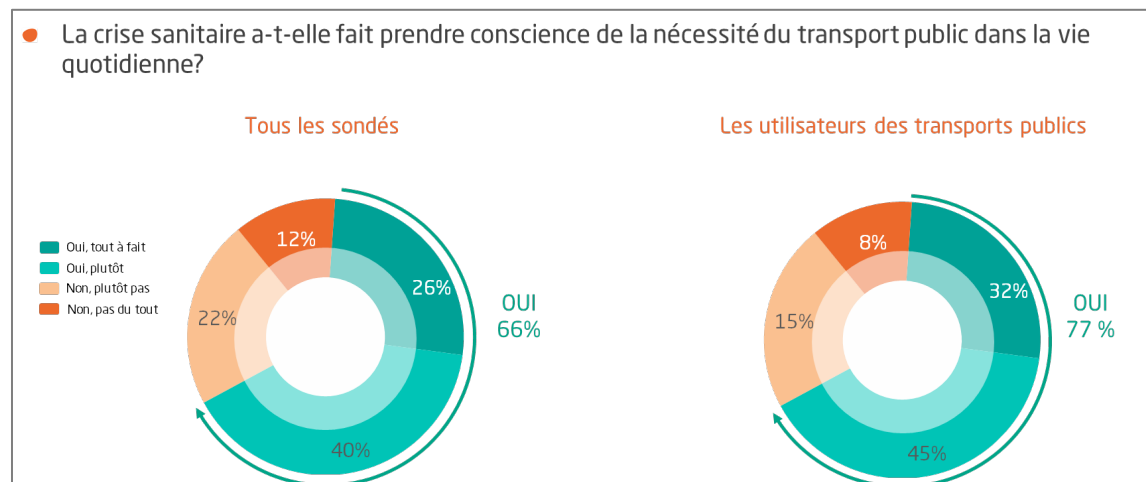
Du fait de ces caractéristiques, Julian Tang, professeur en virologie à l'université de Leicester, dit : « *Les transports sont les endroits les plus sûrs du monde* ». Il ajoute que : « *la rue et tout espace public seraient bien plus sûrs si toutes ces mesures y étaient observées* ».

La sécurité sanitaire ne tient donc pas seulement de la responsabilité de l'entreprise de transport public ou du Gouvernement, c'est le contrat social d'adhérer à des règles pour assurer la sécurité sanitaire de tous.

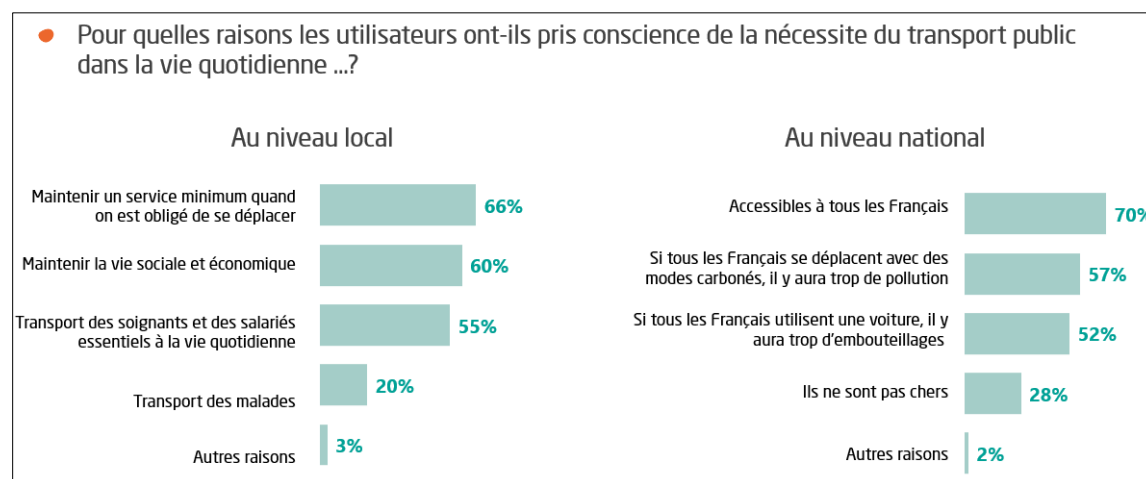
Perception des transports publics à l'avenir

Observatoire de la mobilité 2020

- La crise sanitaire a-t-elle fait prendre conscience de la nécessité du transport public dans la vie quotidienne?



- Pour quelles raisons les utilisateurs ont-ils pris conscience de la nécessité du transport public dans la vie quotidienne ...?



Des capacités de transport de voyageurs uniques

Les transports en commun sont la seule réponse possible aux besoins de flux importants de mobilité.

Les trains, RER, métros et tramways assurent chaque année deux milliards de voyage.

Le RER A, par exemple, transporte 1,2 million de voyageurs par jour ; pour s'y substituer, il faudrait une autoroute de deux fois quatorze voies en plein Paris¹⁸.

Chaque jour, les transports en commun sont utilisés par dix millions de Français pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, faire des démarches administratives, se cultiver et se distraire.

Un atout pour la santé publique

Les transports publics émettent moins de CO² que le véhicule particulier : en moyenne, une voiture thermique émet 213g de CO₂ (par km et par voyageur) contre 3,1g pour le tramway, 3,8g pour le métro, 5,4g pour le RER ou Transilien et 103g pour un bus thermique.¹⁹

Les transports publics sont beaucoup moins accidentogènes pour leurs voyageurs, mais aussi pour les tiers, notamment lorsqu'ils utilisent des espaces dédiés.

¹⁸ Quel rôle pour le mass transit en Ile-de-France à l'heure de la crise sanitaire ? Institut Paris Région, septembre 2020.

¹⁹ Base Carbone, ADEME

Un lien social

30% des Français ont le sentiment de vivre « un peu trop loin de tout », particulièrement en zone rurale (66%) et périurbaine (46%)²⁰.

Les transports publics permettent de réduire les fractures sociales et territoriales. C'est Esther Duflot, prix Nobel d'économie, qui le dit : « *La mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie entre territoires et d'absorption des disparités économiques et régionales* ». Ouverts à tous (jeunes, aînés, non détenteurs de permis de conduire, personnes en situation de handicap...) : ils participent à l'inclusion sociale de toutes les personnes qui n'ont pas d'autre moyen pour se déplacer.




Les transports publics vont toujours plus loin dans les territoires. Pour rappel : en 15 ans, la surface desservie par le transport public urbain a plus que triplé (de 44 000 km² en 2002 à 140 000 km² en 2017) et la population desservie a augmenté de 50,4% (de 23,6 millions à 35,5 millions d'habitants).

Une contribution à l'attractivité des territoires

La présence et la qualité des transports publics figurent parmi les premiers critères d'attractivité des métropoles et ils permettent de revitaliser les quartiers qu'ils desservent.

²⁰ Ipsos « Pratiques des trajets quotidiens », 14 avril 2019.

La crise sanitaire: une opportunité pour repenser l'offre?

	Confinement
	23% des Français tentés de déménager pendant le confinement 10% envisagent de quitter la ville dans les années à venir (septembre 2020)
	30% d'actifs en télétravail pendant le confinement (contre 7% avant la crise)
	La crise risque de modifier le phénomène d'hyper-concentration urbaine <ul style="list-style-type: none">→ La raréfaction des ressources ne doit pas conduire à une diminution, mais à un redéploiement de l'offre.→ Repenser les notions de proximité, de vie de quartier et d'un meilleur partage de l'espace public, plus favorables aux mobilités actives qu'à la voiture particulière→ Répondre au rééquilibrage démographique en faveur des zones peu denses

Les effets du 1er confinement

Le premier confinement a donné envie aux Français de changer d'air : 23% ont eu envie de déménager²¹ et 10% envisagent un déménagement dans les années à venir²².

La crise sanitaire semble confirmer une tendance lourde susceptible de marquer durablement le phénomène de métropolisation et d'hyper-concentration urbaine, notamment à Paris et en Île-de-France.

Selon France Stratégie, la crise sanitaire pourrait avoir, à long terme, un impact sur l'aménagement du territoire, à deux échelles territoriales :

- localement : la nécessité de repenser la conception des grandes villes autour des notions de proximité, de vie de quartier et d'un meilleur partage de l'espace public, a priori plus favorables aux mobilités actives qu'à la voiture particulière ;

- à l'échelle nationale : les aspirations renforcées à vivre ailleurs et le déploiement du télétravail rendent possible un certain rééquilibrage démographique en faveur des zones moins denses, sous réserve de mettre en œuvre les infrastructures logistiques et numériques nécessaires.

Une incertitude demeure sur l'ampleur d'un tel mouvement.

Il faut souligner l'importance des réseaux de taille intermédiaire de province dans ce contexte, réseaux qui ont été le plus marqués par des extensions de ressort territorial depuis dix ans (+75%) alors que leurs dépenses d'exploitation n'ont augmenté que de 29% (en euro constant).

La crise a entraîné des changements de comportements, il faudra nous adapter à ces évolutions sociétales et peut-être réinventer la mobilité.

Réinventer la mobilité : les prérequis

Pour réinventer la mobilité, il faut d'abord veiller à ce que l'offre totale ne soit pas réduite au nom de motifs financiers.

Il faut également répondre aux besoins de mobilité dans les zones moins denses : l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements des actifs est largement majoritaire lorsque ces derniers vivent dans une zone périurbaine ou rurale, à hauteur respectivement de 87% et 89%²³.

²¹ Enquête Forum Vie Mobile, réalisée lors du premier confinement.

²² Rapport de France Stratégie, septembre 2020.

²³ Enquête sur les Français et les fractures de la mobilité dans les territoires, Ipsos, mars 2019.

Réinventer la mobilité : les possibilités

Avec le développement du télétravail et des mobilités actives dans les zones denses, l'offre pourrait être renforcée dans les zones moins denses avec un double effet positif : cela contribuerait à l'attractivité de ces territoires et cela répondrait au sentiment d'isolement de la population. Ainsi, l'essor des mobilités actives permettrait de redéployer l'offre des réseaux en périphérie.

Bien que cette idée soit contre-intuitive, le télétravail ne devrait pas faire disparaître la mobilité. Selon Yves Crozet, spécialiste de l'économie des transports. « *Les télétravailleurs finissent même par faire plus de kilomètres. Ils gagnent du temps sur leur trajet quotidien et finalement, par un effet rebond, ils se déplacent davantage et de façon moins contrainte* ».

Cette nouvelle mobilité moins pendulaire pourrait peut-être permettre de décongestionner les réseaux aux heures de pointe, qui mobilisent des millions d'euros d'argent public pour trente ou quarante minutes le soir et le matin

En Ile-de-France, en semaine, 80 % des trajets sont faits aux heures de pointe.

Les autorités organisatrices et les opérateurs de transport commencent à bâtir des offres prenant en compte les nouveaux comportements, comme la montée du télétravail :

- la Région PACA commercialise depuis fin août un forfait moins cher adapté à ceux qui ne viennent plus au bureau que trois ou quatre jours par semaine en TER ;
- la région Occitanie a lancé un abonnement TER qui n'est pas nominatif. Souscrit par l'employeur, il peut être utilisé alternativement par les différents salariés, suivant qu'ils viennent au bureau ou pas ce jour-là.

Beaucoup de lignes de transport urbain avec un terminus en banlieue sont plutôt empruntées par des salariés qui ne peuvent pas pratiquer le télétravail : sur ces axes, il faudrait plutôt renforcer le service.

A contrario, pour les lignes de centre-ville avec beaucoup de télétravailleurs potentiels ou de clients qui peuvent se reporter sur le vélo pour des trajets courts, la question de réduire la fréquence pourrait se poser.

Les atouts et les attentes du transport public

Le transport public : une réponse aux enjeux sociétaux et environnementaux.		L'UTP suggère des mesures concrètes pour y contribuer davantage
Préserver l'environnement	Les émissions de CO2 par passager/km sont de 3,1g pour le tramway, 3,8g pour le métro, 5,4g pour le RER ou Transilien, 103g pour un bus thermique et de 213g pour une voiture particulière (1)	✓ Des investissements dans les infrastructures pour favoriser une offre en site propre et une modernisation / numérisation du système ferroviaire
Permettre à chacun de se déplacer	Le transport public diminue la congestion, la pollution, et contribue à la bonne santé des usagers	✓ La reconnaissance des transports publics comme service de première nécessité : un taux de TVA réduit
Améliorer la qualité de vie	Le transport public est accessible à tous et s'efforce d'aller toujours plus loin dans les territoires	✓ Une utilisation des données en cohérence avec les politiques publiques locales
Offrir des emplois stables	Le transport public représente 260 000 emplois directs en France	✓ Une incitation à utiliser les transports les moins générateurs d'externalités
Stimuler l'économie	1€ investi dans le transport public représente 5€ de bénéfices pour l'économie (2)	✓ Un modèle économique à conforter
Participer au rayonnement international	3 entreprises françaises comptent parmi les 5 leaders mondiaux du transport public	✓ Une tarification des transports urbains à refondre
		✓ D'autres sources de financement à explorer

(1) Base Carbone ADEME

(2) l'UITP « Public Transport moving Europe forward »

Les transports publics présentent des atouts en matière d'environnement, d'équité, de qualité de vie, d'emploi, d'économie et de rayonnement international.

Les mobilités du quotidien dans le plan de relance

Dans l'attente de précisions sur la répartition des crédits prévus par le plan de relance pour les mobilités du quotidien (1,2 milliard d'euros) et leurs modalités, l'UTP attire l'attention sur les enjeux d'une mise en œuvre rapide permettant de répondre aux objectifs de relance et aux besoins des autorités organisatrices de mobilité, grandes comme petites, pour déployer rapidement des services numériques à même d'accroître la qualité de service pour les voyageurs.

En effet, les applications digitales permettent de développer l'intégration multimodale, les tarifications simples et flexibles et les organisations agiles. Les systèmes de vidéosurveillance ou d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) contribuent, pour leur part, à l'efficacité du réseau et à sa sûreté.

L'UTP rappelle la proposition du comité stratégique France Mobilités de créer un fonds de solidarité territoriale permettant de libérer les capacités d'investissement des collectivités et de lever les freins à l'investissement et à l'innovation.

Le verdissement des véhicules de transport public dans le plan de relance

Compte-tenu de l'effort d'investissement des collectivités locales dans le verdissement de leur parc, et en lien avec les propositions formulées par la Convention citoyenne pour le climat, l'UTP souhaite que les véhicules de transport public soient éligibles aux aides prévues pour le verdissement des véhicules dans le cadre du plan de relance.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte a amené les réseaux de transport urbain à accélérer le verdissement de leur flotte d'autobus.

Motorisations électriques, hybrides, à hydrogène ou au GNV s'implantent peu à peu dans les agglomérations françaises. Mais, ces nouveaux matériels, dont la technologie n'est pas encore totalement éprouvée et sur lesquels les retours d'expériences d'usage à moyen ou long terme sont

rare, sont également nettement plus onéreux à l'acquisition (entre 1,5 à 3 fois le prix d'un bus thermique).

Les transports publics attendent un soutien concret

Pour que les transports publics puissent pleinement remplir leur rôle et porter pleinement leurs effets en matière d'environnement, d'équité, de qualité de vie, d'emploi et d'économie, ils ont besoin de soutien concret :

- des investissements dans les infrastructures pour favoriser une offre en site propre et une modernisation du réseau ferroviaire ;
- un taux de TVA réduit à 5,5% pour les reconnaître comme service de première nécessité ;
- une utilisation des données en cohérence avec les politiques publiques locales ;
- une incitation à utiliser les transports les moins générateurs d'externalités ;
- un modèle économique à conforter ;
- une tarification des transports urbains à refondre en profondeur (accompagner la montée en gamme de l'offre par une tarification adaptée ; mettre en place une tarification différenciée en fonction des horaires, des distances, voire des revenus, ou promouvoir le post-paiement sans abonnement) ;
- une lutte contre l'attrition de l'offre et de l'investissement en réservant la gratuité aux publics les plus fragiles ;
- de nouvelles solutions tarifaires visibles et transparentes pour s'assurer de l'acceptation à payer du contributeur.

Les autres sources de financement à explorer

D'autres sources de financement, qui relèvent des externalités positives du transport public, méritent d'être explorées :

- intégrer la voiture dans le système de tarification de la mobilité par des péages, ce qui permet également de réguler les flux de mobilité dans les zones les plus denses et congestionnées ;
- mettre en place, auprès des promoteurs et aménageurs, une redevance basée sur la valeur ajoutée du foncier situé à proximité des gares ou des lignes structurantes afin de mieux corréler mobilité et urbanisme ;
- affecter d'une partie de la taxe GAFAM aux services numériques des autorités organisatrices de la mobilité pour accélérer leurs déploiements sachant que les GAFAM ont accès gratuitement aux données de mobilité financées par l'impôt des Français.

