



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

DOSSIER DE PRESSE

Observatoire de la mobilité
& Attentes du secteur des transports
urbains et ferroviaires

3 octobre 2023



SOMMAIRE

**PRÉSENTATION
DE L'UTP** P.02

—

**LES PRIORITÉS
DE L'UTP** P.06

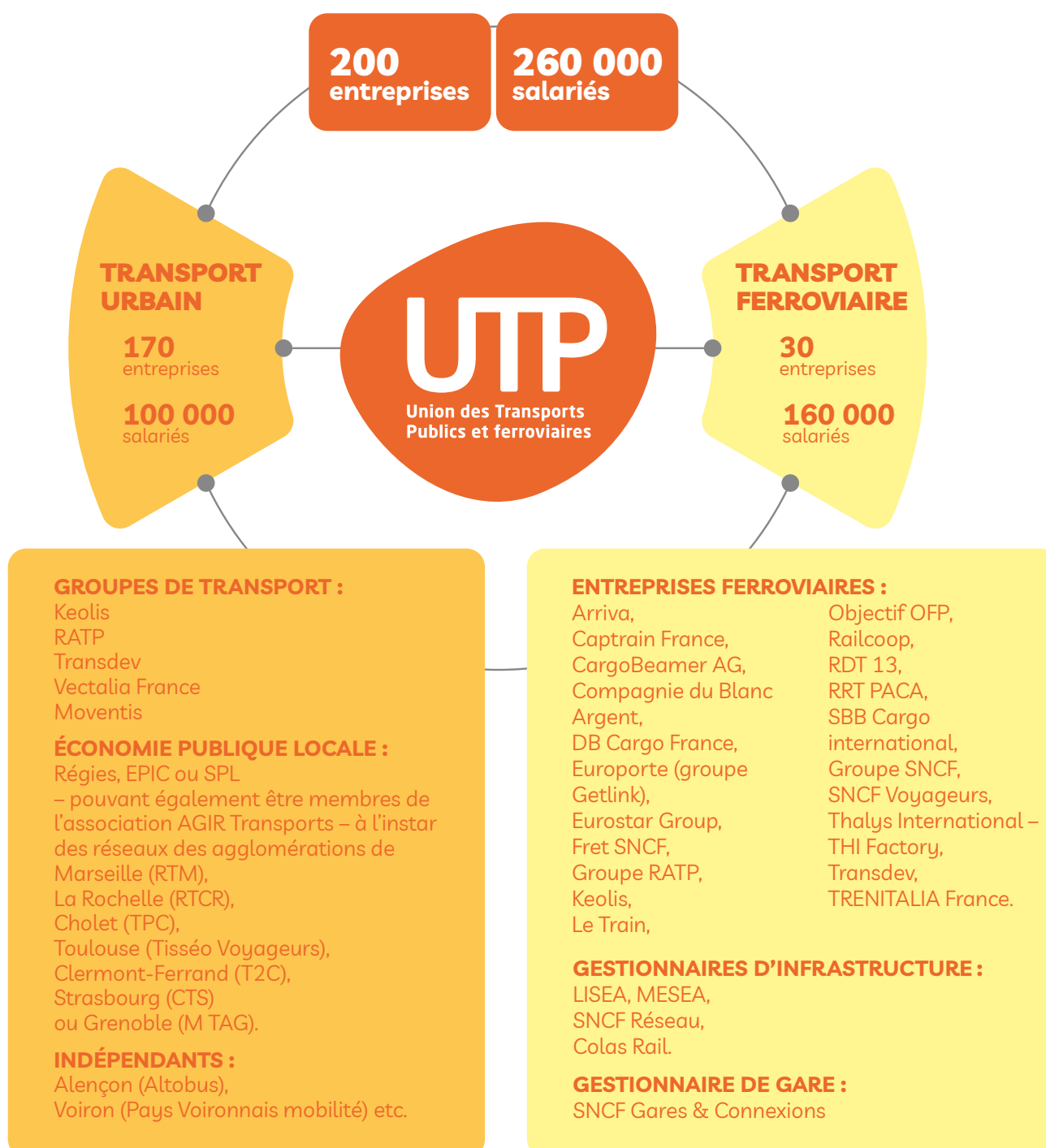
—

**OBSERVATOIRE
DE LA
MOBILITÉ**..... P.16

PRÉSENTATION DE L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. L'UTP représente près de 200 entreprises soit l'équivalent de 260 000 salariés répartis sur le territoire français.

Dans le transport urbain, l'UTP représente près de 170 entreprises, soit l'équivalent de 100 000 salariés. Certaines entreprises sont liées à des groupes de transport comme Keolis, Groupe RATP, Transdev etc. D'autres sont des entreprises relevant de l'économie publique locale (régies, EPIC, SPL).



Le rôle de l'UTP :

1

Rassembler
tous les acteurs
du secteur pour
porter un message
commun

2

Proposer
une expertise
et une assistance
au quotidien à ses
adhérents

3

Représenter
et **porter**
les messages
du secteur
pour peser
sur les décisions
des pouvoirs publics

4

Négocier
avec les
organisations
syndicales
les conventions et
accords de branche

5

Développer
l'attractivité
du secteur,
de ses métiers
et formations

Investir dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- **Permettre chaque jour à des millions de Français de se déplacer** : avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture ou tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation.
- **Protéger le pouvoir d'achat** des ménages, avec des coûts des transports publics cinq fois inférieurs à la voiture individuelle.
- **Lutter contre une pollution** qui cause 48 000 morts par an en France.
- **Réduire une congestion routière** dont l'impact environnemental, social et économique est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'Union Européenne.
- **Atteindre les objectifs de neutralité carbone** à l'horizon 2050.

Investir dans notre secteur est essentiel au développement économique des territoires et a un effet d'entraînement sur toute une filière industrielle :

- **Renforcer l'attractivité locale** et contribuer au développement des activités économiques dans les territoires.
- **Élargir les bassins d'emplois** et multiplier les opportunités de recrutements à l'heure où près de 9 Français sur 10 estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi.
- **Stimuler une filière industrielle** stratégique constituée de champions français à l'international : ingénieries technique, juridique et financière ; industriels des matériels roulants (équipementiers et constructeurs de métros, tramways, trains, bus...), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services (billettique, information voyageurs, MaaS, etc.) – en plus des opérateurs de transport public urbain et de transport ferroviaire qui pourvoient déjà à eux seuls 260 000 emplois locaux et non délocalisables.

Si le secteur des transports représente encore 30 % des émissions totales de gaz à effet de serre en France, les transports publics urbains et ferroviaires représentent moins de 3 % des émissions du secteur des transports.



LES PRIORITÉS DE L'UTP

Nos demandes en matière d'investissements et de financements

Le Secrétariat général à la Planification écologique a publié mi-juillet son plan d'action intitulé « Mieux agir - La planification écologique ». Parmi les 3 mesures phares du volet « Mieux se déplacer » figure le « report vers le vélo et les transports en commun » avec des propositions d'indicateurs concrets pour le suivi, en l'occurrence le nombre de km-voyageurs en train par an (milliards) et le nombre de km-voyageurs en transport collectif urbain (millions). Le plan reprend d'ailleurs les grands chiffres présentés par la Première ministre lors du conseil national de la transition écologique du 22 mai qui prouvent que **le report modal est le 2^e levier pour baisser les émissions du secteur des transports.**

Or le report modal ne se décrète pas. **Seul un choc d'offre le rendra possible avec à la fois plus d'amplitude horaire, plus de fréquence, sur des territoires plus étendus et appuyés par des infrastructures performantes et robustes.**

A cet effet un soutien massif de l'Etat est indispensable pour le secteur.

Mettre en place un dispositif de soutien pour aider les collectivités à développer des infrastructures et des systèmes de transport public urbain ou périurbain

Depuis 2008, l'État a lancé quatre appels à projets visant à soutenir le développement de lignes de transports collectifs en site propre (TCSP) et de pôles d'échanges multimodaux sur les territoires. Ce dispositif a eu des effets de levier significatifs, avec un facteur 10 d'investissement de la part des collectivités locales et un impact avéré sur le transfert modal de la voiture particulière vers les transports publics. Cependant, si le soutien apporté à travers ces appels à projets a été important, il s'est révélé insuffisant pour répondre aux ambitions élevées des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Or le COI propose très justement de « poursuivre durablement le soutien de l'Etat aux collectivités pour le développement des transports collectifs de province, mais de le rendre plus régulier, les appels à projets espacés d'un trop grand nombre d'années ayant fait l'objet de critiques ».



Comme il l'avait fait par le passé, il est essentiel que l'Etat remette en place un soutien durable visant à favoriser la poursuite du développement de nouvelles infrastructures de transport telles que le métro, le tramway et les bus à haut niveau de service (BHNS), ainsi que la création de voies dédiées et de parkings relais.

Pour convaincre nos concitoyens de réduire l'utilisation de leur voiture et de recourir davantage aux transports en commun, les pouvoirs publics doivent soutenir les projets de développement et de modernisation des infrastructures et des systèmes de transport urbain ou périurbain portés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité de toutes tailles, en allouant une dotation annuelle de 500 millions.

Permettre aux AOM d'accompagner le choc d'offre par un accroissement de la fiscalité locale

Le choc d'offre attendu pour répondre aux besoins environnementaux et sociétaux justifie qu'une contrepartie soit apportée par les contributeurs traditionnels (contribuables, employeurs, clients voyageurs).

L'UTP rappelle son attachement à l'équilibre des modes de financements entre fiscalité et recettes de clientèle. Elle assume par conséquent que la contribution de l'utilisateur puisse augmenter s'il y a une augmentation de l'offre. Pour ce qui concerne le versement mobilité, autre pilier du financement

des transports publics et instrument efficient, connu et souple à la main des AOM, son augmentation – en concertation avec les milieux économiques et dans le respect des équilibres entre les sources de financement – est une piste envisageable dans les territoires qui ont des projets d'augmentation de l'offre.



Afin de permettre aux AOM de financer les investissements et l'exploitation de nouveaux services, il est nécessaire que l'Etat relève les taux plafond de versement mobilité à l'échelle nationale.

Flécher une partie des produits des enchères carbone vers les transports publics et ferroviaires

Le système d'échanges de quotas carbone est un système vertueux dans la mesure où il met à contribution les secteurs qui ont le plus fort impact négatif sur la planète. Pour « polluer », les entreprises couvertes par le système européen d'échange de quotas d'émission (dit ETS) doivent en effet acheter une proportion croissante de quotas par le biais d'enchères. C'est de ces enchères que les États tirent les revenus de l'ETS. Si la liste des domaines éligibles à l'usage des quotas

carbone par les États comprend bien les transports publics et ferroviaires, il n'existe aucun pourcentage de fléchage obligatoire des revenus ETS vers notre secteur.



Parce que les transports publics et ferroviaires contribuent au quotidien à réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut impérativement leur réserver une partie des recettes du système ETS.

A TITRE D'EXEMPLES, LORSQUE CELA A ÉTÉ MIS EN PLACE PAR LES EMPLOYEURS, LES SALARIÉS ONT PU VOIR LEUR POUVOIR D'ACHAT AUGMENTER :

- de **252 €** en Ile-de-France où l'abonnement en transport public coûte **1009,20 €** à l'année ⁽¹⁾
- de **226,20 €** pour un abonnement Thionville-Metz en transport public régional coûtant **904,80 €** à l'année ⁽²⁾
- de **208,2 €** à Lyon où l'abonnement en transport public urbain est de **832,80 €** à l'année ⁽³⁾
- de **165 €** à Toulouse où l'abonnement en transport public urbain est de **660 €** à l'année ⁽⁴⁾

(1) Sur la base du forfait « Navigo Mois » à 84,10 €/mois
(2) Sur la base de l'abonnement « Presto mensuel » à 75,40 €/mois
(3) Sur la base du forfait « 26-64 ans Mensuel » à 69,40 €/mois
(4) Sur la base du forfait « 31 jours » à 55 €/mois

Pérenniser l'exonération de cotisations et contributions sociales pour la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transports publics jusqu'à 75 %

Face à l'augmentation générale des prix et à l'urgence écologique, le contexte oblige à proposer des solutions pour concilier protection du pouvoir d'achat et baisse des émissions. Le transport public étant la colonne vertébrale d'une mobilité durable, il faut offrir la possibilité aux employeurs de participer davantage à la prise en charge des abonnements de transports publics de leurs employés. Jusqu'à l'été 2022 la loi prévoyait certes une exonération de cotisations et contributions sociales mais dans la limite de 50 % de ces frais d'abonnements souscrits par les salariés pour leurs déplacements entre leur lieu de résidence habituel et leur lieu de travail. La loi de finances rectificative pour 2022

a porté ce plafond d'exonération de 50 à 75 % pour les années 2022 et 2023, ce qui a permis aux salariés de bénéficier d'un gain supplémentaire de pouvoir d'achat exonéré d'impôt sur le revenu.



L'UTP demande aux pouvoirs publics de pérenniser ce dispositif dans le cadre du PLFSS 2024 qui encourage à prendre les transports en commun. Il permet de revaloriser le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant l'environnement. Le Gouvernement ayant pérennisé ce dispositif pour l'ensemble des fonctionnaires depuis le 1^{er} septembre, il serait juste que les salariés du secteur privé puissent en bénéficier au-delà de 2023.

Concrétiser les engagements pour la « Nouvelle donne ferroviaire » dès le PLF 2024

Lorsqu'il est de 17 ans en Allemagne, l'âge moyen du réseau ferroviaire français atteint quant à lui 35 ans et un quart des voies ferrées dépassent leur durée de vie normale. En 2017, ce sont 5 500 km de voies qui étaient ralenties pour cause de réseau dégradé contre 2 500 km en 2008. L'investissement actuel dans la rénovation du réseau ferré est sous-dimensionné face aux besoins. Dans son rapport remis le 24 février dernier à la Première ministre, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) conclut pour le ferroviaire qu'un « un effort sans précédent est nécessaire » afin de régénérer le réseau structurant et moderniser son exploitation.

Le COI préconise ainsi, pour la période 2023-2027, de « porter le niveau d'investissement moyen annuel sur le premier quinquennat de 2,85 Mds€ (en autorisations d'engagement) à 3,85 Mds€ » avec une « montée en puissance rapide de la régénération » et une « montée en puissance plus progressive de la modernisation », et pour la période 2028-2032, de « porter ce montant de 3,85 Mds€ à 4,85 Mds€ puis « au-delà à environ 5 Mds€/an et s'y stabiliser ». Le jour de la présentation du rapport du COI, la Première ministre a annoncé que le Gouvernement faisait « le choix d'investir en priorité dans les infrastructures qui nous permettront de réussir la transition écologique, à commencer par le ferroviaire qui est la colonne vertébrale des mobilités ».

Pour la Première ministre, « concrètement, cela signifie que l'État souhaite s'engager, aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, pour réussir une Nouvelle donne ferroviaire de l'ordre de 100 Mds d'euros d'ici 2040 ».

Elisabeth Borne avait précisé à cette occasion : « pour mettre un terme au vieillissement du réseau et le moderniser », « nous augmenterons encore les investissements dans le réseau existant, pour atteindre d'ici la fin du quinquennat un milliard d'euros supplémentaires par an pour la régénération du réseau, et 500 millions d'euros par an pour sa modernisation ».

**PLF-
2024**

Pour tenir les engagements budgétaires préconisés par le rapport du COI et réaliser la « Nouvelle donne ferroviaire » annoncée, il est impératif que les 1,5 Md€ supplémentaires promis soient atteints de façon progressive et ce à partir du PLF 2024. Afin d'enclencher le cercle vertueux de la rénovation des lignes et de la transformation digitale du système ferroviaire, une enveloppe supplémentaire de 300 millions d'euros (250 millions pour la régénération et 50 millions pour la modernisation) devra être sanctuarisée dès 2024. C'est à ce prix que la France pourra commencer à rattraper son retard vis-à-vis de ses voisins européens.



Nos demandes en matière d'accompagnement de la transition écologique

Les transports publics urbains et ferroviaires, en déplaçant un grand nombre de personnes et de marchandises dans un nombre réduit de véhicules, oeuvrent nécessairement aux objectifs environnementaux. Leur contribution va même au-delà de la massification des flux, l'ensemble de l'écosystème y contribue : utilisation de véhicules de moins en moins énergivores, généralisation de l'écoconduite, remplacement des éclairages en station par des ampoules à basse consommation, etc. Les actions des opérateurs en faveur de la sobriété sont nombreuses.



En attestent les exemples du guide de bonnes pratiques de sobriété énergétique de l'UTP. Celui-ci met en lumière la diversité des actions menées par les opérateurs de toutes tailles pour réduire leur consommation d'énergies au quotidien dans leur processus de production comme dans la formation de leur personnel ou dans leurs stratégies d'innovation.

Mettre en place un bonus écologique pour aider les collectivités à acquérir des bus zéro émission.

Pour réduire leur empreinte environnementale, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leurs flottes de véhicules en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus. Au 1^{er} janvier 2022, le parc d'autobus français des réseaux adhérents à l'UTP était ainsi constitué de 16 323 autobus dont 4 % étaient électriques ou à hydrogène.

Cependant, cette transition énergétique entraîne des coûts importants pour les collectivités territoriales. En effet, les bus zéro émission (c'est-à-dire électrique ou à hydrogène) sont considérablement plus chers que les bus diesel ou au gaz, que ce soit à l'achat ou sur l'ensemble de leur cycle de vie. Un bus électrique standard coûte actuellement en moyenne à l'achat 554 000 € et un bus hydrogène 698 000 € alors qu'un bus diesel coûte 273 000 € et un bus au gaz 290 000 €. Le surcoût d'un bus électrique ou à hydrogène par rapport à un bus diesel ou au gaz est donc de l'ordre de 300 000 € par bus.



 Allemagne

1,25 Md€

alloués sur 2 ans au programme de conversion à la motorisation électrique du parc de bus.

 Espagne

200 000 €

programme dans le cadre de leur Plan de relance national, cofinancé par l'UE, avec une aide à hauteur de 200 000 € par bus électrique acheté.

 Italie

1000

programme dans le cadre de leur Plan de relance national, cofinancé par l'UE, avec une récente opération « 1000 bus électriques ».

Or à l'heure actuelle, et contrairement à nos voisins européens, il n'existe plus aucun dispositif de soutien de la part de l'Etat. Le bonus écologique pour l'acquisition d'un bus électrique a pris fin en décembre 2022 (à hauteur de 30 000 euros auparavant). Le volet « financement des Zones à Faibles Émissions » du Fonds vert, lancé début 2023, restreint drastiquement le champ d'une éventuelle aide au verdissement des flottes de bus tandis que le dernier appel à projets de l'ADEME pour l'aide à l'acquisition de véhicules lourds électriques, lancé le 7 avril 2023, exclut totalement les bus.



Alors que 1 700 autobus en moyenne sont renouvelés chaque année en France, nous demandons au Gouvernement de mettre en place, un programme ambitieux pour aider les collectivités à accélérer le verdissement de leurs flottes. A l'instar de ce qu'avaient proposé plusieurs parlementaires dans le cadre du dernier PLF, une mesure forte et simple consisterait à soutenir à hauteur de 100 000 euros l'achat d'un autobus électrique ou à hydrogène.

Pour l'année 2022, la part d'autobus électriques et à hydrogène représentait environ 38 % des nouvelles immatriculations. Pour l'année 2024, ce sont 60 % des nouveaux bus qui devront être électriques et à hydrogène, soit environ 1 080 autobus sur l'ensemble du territoire.

Amender la proposition de règlement UE sur les émissions CO₂ des bus

Les émissions de gaz à effet de serre du transport public et ferroviaire représentent 0,8 % des émissions totales françaises. C'est pourtant exclusivement sur les bus que la proposition de règlement européen publiée le 14 février 2023 fait porter le renouvellement en motorisation à zéro émission pour 2030.

Contrairement à la Directive Véhicules Propres, transposée en droit français en 2020, la contrainte pèse sur l'ensemble des territoires, y compris les réseaux de transport public les plus petits.

Or si on applique le surcoût d'un bus électrique de 300 000 € à l'ensemble de la flotte française, donc aux 15 670 bus présents sur le territoire (soit les 96 % de bus qui ne sont aujourd'hui ni électriques, ni à hydrogène), on obtient un surcoût de 4,7 milliards d'euros à l'achat. Il convient de noter que dans de nombreux cas, un bus diesel ne peut pas être remplacé par un seul bus électrique en raison des

problématiques d'autonomie, ce qui augmente encore davantage les coûts.

De nombreuses collectivités ne pourront tout simplement pas procéder aux investissements imposés, que ce soit pour l'acquisition des flottes zéro émission ou pour les projets d'infrastructures requis.

Cette situation fera peser une contrainte forte sur l'offre de services des réseaux, au risque de perdre des voyageurs, compromettant ainsi l'objectif de report modal fixé par la Première ministre dans le cadre de la planification écologique.

L'UTP demande le soutien du Gouvernement français pour que la proposition de règlement européenne tienne compte des contraintes financières comme techniques des réseaux de transport public dans le renouvellement de leur flotte de bus et intègre un échelonnement de l'interdiction des ventes de bus autres qu'électriques au-delà de 2030.

Quel impact pour les petites et moyennes agglomérations ?

Le cas concret d'une agglomération de moins de 250 000 habitants

Régime actuel : obligations s'imposant lors de l'achat de bus

Jusque fin 2024 : 50 % de véhicules à faibles émissions (bus GNV, biogaz, biocarburants, hybrides et même Euro VI)

- Exemple : Sur un achat de 10 nouveaux bus, 5 doivent être à faibles émissions

-> **Aucune obligation d'achat de bus électriques ou à hydrogène**

A compter du 1^{er} janvier 2025 : 100 % de véhicules à faibles émissions (bus GNV, biogaz, biocarburants, hybrides et même Euro VI)

- Exemple : Sur un achat de 10 nouveaux bus, 10 doivent être à faibles émissions

-> **Aucune obligation d'achat de bus électriques ou à hydrogène**

Et demain ? obligations s'imposant lors des achats de bus en vertu du projet de Règlement européen

Obligation pour les constructeurs de commercialiser uniquement des bus zéro émission (électriques ou à hydrogène) dans l'UE dès 2030 !



Impossibilité pour cette ville et pour toutes les autres collectivités (quels que soient leur taille et leurs investissements antérieurs) d'acheter autre chose que des bus électriques ou à hydrogène !

Nos actions et projets en matière d'emploi et formation

Le secteur du transport public urbain et ferroviaire fait face à un important défi sur l'emploi et la formation.

Pour répondre **aux besoins liés non seulement au renouvellement des effectifs, mais aussi pour accompagner la double transition écologique et numérique du secteur, il faudra recruter 100 000 personnes d'ici à 2030 sur tous les métiers confondus du ferroviaire et de l'urbain, dont la moitié de conducteurs, soit une croissance d'emploi de 20 %** (hors événements exceptionnels comme les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024).

Afin de répondre à cet enjeu, L'UTP a engagé un vaste chantier qui permettra de poursuivre, de coordonner et d'intensifier ses actions en matière d'attractivité (orientation, sourcing, recrutement et fidélisation des salariés) mais également de moderniser l'appareil de formation de l'ensemble du secteur sur tous les niveaux de qualification, aussi bien en formation initiale que continue.

Après l'élaboration de deux diagnostics réalisés pour le secteur des transports publics et celui du transport ferroviaire, l'UTP répond à **l'Appel à manifestation d'intérêt CMA « Compétences d'avenir » de France 2030** en proposant un projet interbranche triennal.



Diagnostics France 2030

Diagnostic des besoins en compétences et formation du secteur du transport public urbain	Diagnostic des besoins en compétences et formation du secteur ferroviaire
Le secteur fait face à de fortes tensions de recrutement : 40 % supérieures à la moyenne nationale. Objectif à horizon 2030 : 44 000 conducteurs, 6000 agents de maintenance.	Le secteur fait face à de fortes tensions de recrutement : 10 % supérieures à la moyenne nationale. Objectif horizon 2030 : 6000 conducteurs, 6000 agents de maintenance.
Un secteur plus vert, une nécessaire évolution des compétences en maintenance. Verdissement des flottes avec l'accélération du déploiement des bus électriques et le développement des bus fonctionnant au Bio GNV.	Un accroissement de l'activité et un développement des compétences des métiers de l'électricité. Electrification de centaines de lignes fonctionnant au carburant, expérimentation des navettes ferroviaires électriques. Circulation des premiers trains à l'hydrogène.
Le déploiement de solutions favorisant l'intermodalité des transports. Automatisation partielle des modes de transport Généralisation de la maintenance prédictive.	Une modernisation du réseau ferroviaire et des évolutions grandissantes sur l'information voyageur qui implique de nouvelles compétences en data et en cybersécurité. Généralisation de la maintenance prédictive.
Déficit de l'offre de formation à tous les niveaux de qualification.	Déficit de l'offre de formation à tous les niveaux de qualification.

LE CALENDRIER

Juin 2023

Deux diagnostics des besoins en compétences et en formations à horizon 2030 ont été réalisés l'un pour les transports urbains, l'autre pour le ferroviaire dans le cadre France 2030.

Octobre 2023

Fort des enseignements tirés de ces diagnostics, l'UTP va déposer **un projet de candidature au volet « Dispositifs de formation »** avec l'appui d'un consortium d'acteurs relevant du secteur du transport public urbain, du ferroviaire et de l'interurbain, d'opérateurs de formation et d'établissements d'enseignement supérieur.

Novembre 2023

Dépôt de la note d'intention.

Janvier 2024

Sous réserve de l'acceptation du SGPI, l'UTP pourra déposer le dossier complet.

6 leviers d'actions pour relever les défis en matière d'emploi et de compétences :

FAITES BOUGER LES LIGNES

FUTUR en TRAIN

1

Renforcer la visibilité du secteur, la connaissance de nos métiers, de nos formations en développant les marques employeurs Faites bouger les lignes et Futur en train. Au-delà des campagnes de communication, il s'agit de renforcer les partenariats et la visibilité du secteur auprès des prescripteurs de l'orientation, de l'emploi et de l'insertion et du grand public. En parallèle, des actions sont menées au niveau local avec l'organisation d'événements comme les Bus tour (Mulhouse, Nice, Annemasse et Rennes), de challenges pour valoriser le métier de conducteur et susciter des vocations (challenge aux Worldskills en septembre, challenge écoconduite d'Annonay le 7 octobre, le concours national du Bus d'or du 25 au 27 septembre 2024).

2

Sourcer de nouveaux viviers de candidats et surtout de candidates, les acculturer au secteur et attirer de nouveaux talents sur nos formations, et plus particulièrement pour nos métiers en tension : la conduite et la maintenance. L'UTP va également travailler à faire identifier le secteur comme un territoire de reconversion professionnelle.

3

Lever les freins à l'accès au métier de conducteur et d'agent de maintenance : **les délais de délivrance des permis D** restent longs (37 jours en moyenne – source mission IGAS). Si le déploiement du CAP C4A à compter de septembre est un levier de recrutement pour les employeurs du secteur, il n'en reste pas moins que des actions de même nature doivent être entreprises pour les professionnels de la maintenance.

L'UTP demande une réduction des délais d'obtention du permis de conduite. Sur la base des conclusions de la mission menée par l'IGAS, il est urgent de mettre en œuvre des solutions concrètes pour réduire de manière significative les délais pour l'obtention du permis de conduire et la délivrance des documents nécessaires à la conduite.

L'UTP souhaite également l'abaissement de l'âge d'obtention du permis D pour les élèves en maintenance (encore fixé à 24 ans) et l'inscription à des formations obligatoires dans les référentiels des diplômes de maintenance afin de faciliter l'accès à ce métier par la voie de l'apprentissage.

4

S'inscrire pleinement dans **la réforme des lycées professionnels** portée par Carole Grandjean, ministre chargée de l'Enseignement et de la Formation professionnels. Cette réforme est une opportunité pour le secteur afin de faire connaître ses métiers, concevoir des formations BAC+1 en maintenance et renforcer les relations écoles-entreprises sur les territoires. Ce projet implique des actions de l'UTP et une ingénierie de formation, intégrées à notre projet de réponse à France 2030.

5

Développer des partenariats avec des branches comme l'UIMM, la FNTF ou Mobilians mais également avec les conseils régionaux et les établissements d'enseignement supérieurs pour développer l'offre sur les territoires.

6

Accompagner les secondes parties de carrière et faciliter les transitions professionnelles est un enjeu important pour le secteur. Un accord pour accompagner la reconversion des salariés (PRO A) est en cours de négociation au sein de la branche ferroviaire et la contribution conventionnelle formation du secteur du transport public urbain sera également revue pour permettre de flécher vers des formations essentielles pour la profession.

La lutte contre la fraude doit devenir une priorité

Outre les pertes de recettes conséquentes, évaluées entre 600 et 700 millions d'euros par an sur tout le territoire, la fraude contribue à une sensation d'insécurité et à un sentiment d'inégalité parmi les voyageurs qui s'acquittent de leur titre de transport.

Or, de nombreux fraudeurs ne payent jamais leurs amendes ; 15 à 50 % des procès-verbaux reviennent en « NPAI » (« n'habite pas à l'adresse indiquée ») car les contrevenants ont donné une adresse erronée.

Depuis 2016, la loi Savary – Le Roux prévoit la possibilité de mettre en place une plateforme permettant de fiabiliser l'adresse des contrevenants. L'UTP s'était alors immédiatement mobilisée avec ses adhérents pour financer une plateforme, mais le Conseil d'Etat a considéré que la loi ne permettait pas à un organisme privé de gérer cette plateforme.

Après des années d'inertie, l'UTP a enfin réussi en 2023 à mobiliser les pouvoirs publics et travaille en étroite collaboration avec le ministère des Transports pour relancer ce chantier prioritaire. Une expertise technique de la plateforme d'origine est en cours et devrait déboucher sur une proposition de réactivation par l'Imprimerie Nationale et l'UTP.





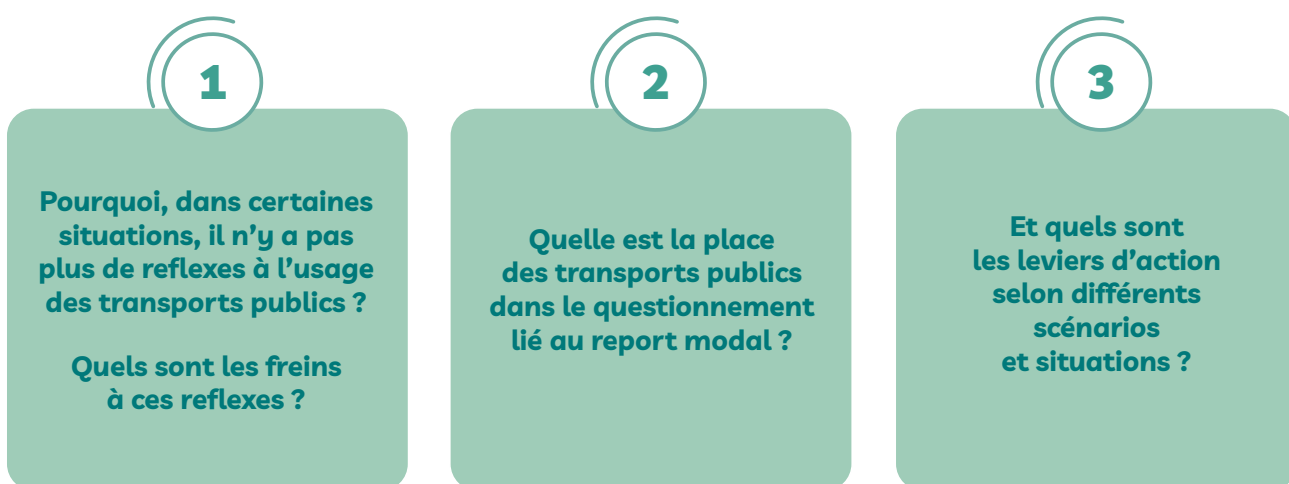
OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

Déclencher un choc d'offre
pour convertir aux transports publics



Contexte & Objectifs

En 2023, l'UTP a décidé de faire évoluer avec l'IFOP son Observatoire de la mobilité vers **l'enjeu du report modal**. Il s'agit de cibler et d'analyser les principaux leviers permettant de **convertir le maximum d'urbains à l'utilisation des transports publics**. Cette problématique nécessite - a fortiori - de s'interroger sur la question du non-report modal de la voiture vers les transports publics :



Méthodologie



Echantillon de **4007 répondants** âgés de 18 ans et plus résidant dans des agglomérations de **20 000 habitants et plus**.

La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession, région et taille d'agglomération).



Les interviews ont été réalisées **on-line sur système CAWI** (Computer Assisted Web Interview) du 14 au 26 juin 2023.

Les habitudes de déplacement : primauté de la voiture

Au cours des 12 derniers mois, **52 % des urbains ont utilisé les transports publics**, dont 24 % fréquemment. A côté, ils sont 56 % à avoir utilisé la voiture dont 41 % fréquemment.

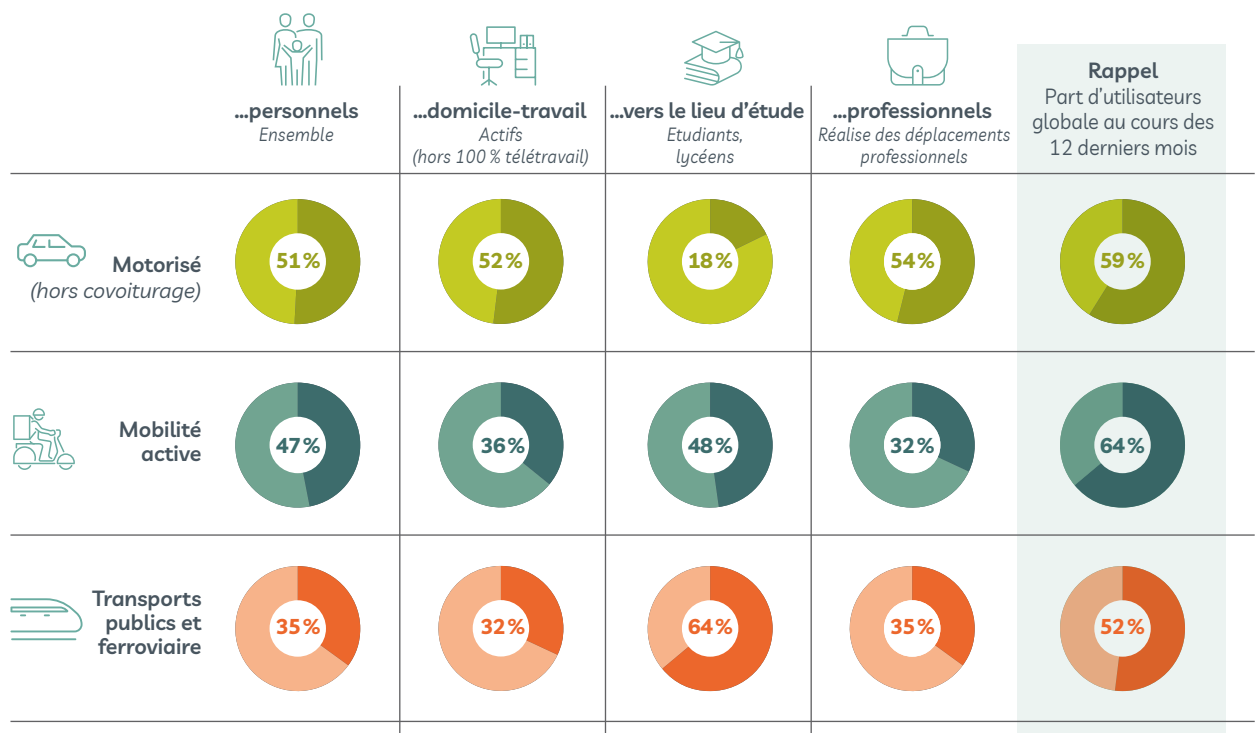
Dans le détail par usage, **les mobilités motorisées** (portées par la voiture) **arrivent en tête quel que soit le contexte de déplacement** (hormis pour les étudiants) avec plus de 50 % d'utilisateurs. En deuxième position, les mobilités actives sont essentiellement portées par la marche. C'est en

troisième position que l'on retrouve les transports publics avec environ 1/3 d'utilisateurs selon le contexte (déplacements personnels, domicile-travail ou professionnels).

A noter que les transports publics sont néanmoins **davantage utilisés par les étudiants** (64 %) pour se rendre sur leur lieu d'études.

Type de modes de transports utilisés pour les déplacements...

au cours des 12 derniers mois



Autosolisme & dépendance à la voiture

La voiture est donc le mode de transport le plus utilisé. En l'état, près de 8 urbains sur 10 possèdent au moins une voiture, ce qui en fait une « tentation » facile. L'autosolisme est, par ailleurs, plutôt répandu. En effet, **plus de la moitié des possesseurs de voiture l'utilisent généralement seul.**

En réalité, cette utilisation de la voiture se révèle comme **une dépendance pour plus de 3/4 d'entre eux.** Ils sont d'ailleurs plus d'1/3 à estimer comme impossible le fait de s'en passer pour leurs trajets du quotidien.

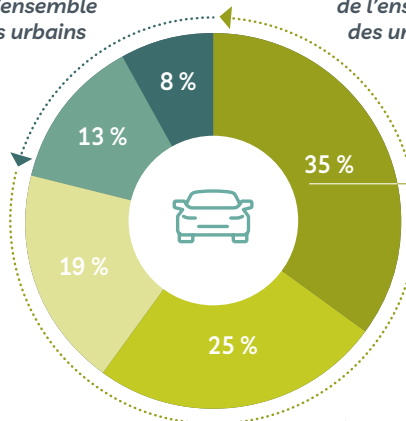
De surcroît, une large majorité de ces utilisateurs dépendants ne seraient pas **prêts à déménager plus proche de leurs lieux d'activité pour moins dépendre de leur voiture.** Malgré tout, **près d'1/4 d'entre eux seraient prêts à effectuer ce type de changement :** ils représentent **un premier vivier d'urbains susceptibles de se convertir aux transports publics.**

Niveau de difficulté à se passer de la voiture

Non-dépendants

21%

soit 12% de l'ensemble des urbains



Dépendants

79%

soit 44% de l'ensemble des urbains

- + 43% CSP-
- + 39% 50-64 ans
- + 37% Province
- 27% Agglo. parisienne

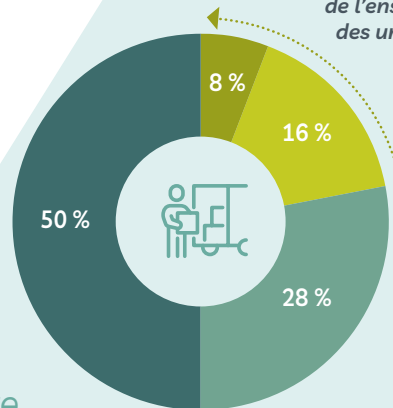
- Impossible
- Très difficile
- Assez difficile
- Assez facile
- Très facile

Déménager proche de ses lieux d'activité pour moins dépendre de la voiture

Oui

22%

soit 10% de l'ensemble des urbains



- + 43% Moins de 35 ans
- + 28% Agglo. parisienne
- 28% CSP+

Capacité à moins dépendre de la voiture ?

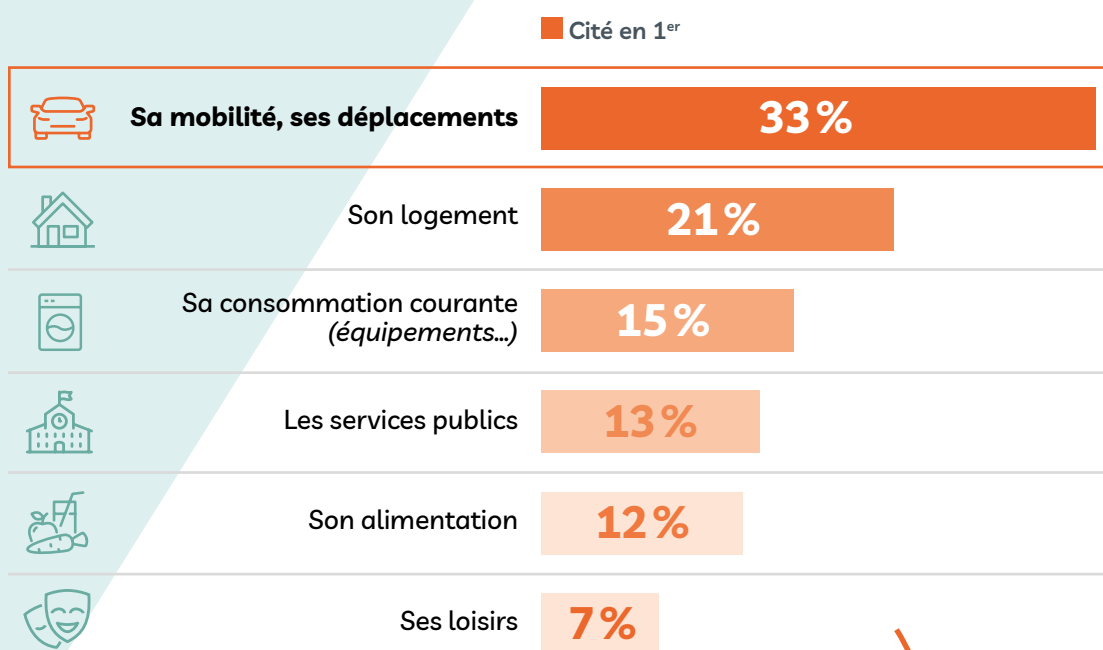
- Oui, tout à fait
- Oui, plutôt
- Non, plutôt pas
- Non, pas du tout

Mobilité : première contribution à l'empreinte carbone

Les urbains sont plutôt lucides sur l'impact de la mobilité sur leur empreinte carbone. 1/3 positionne la mobilité en tête des postes de consommation contribuant le plus

à leur empreinte carbone, devant le logement, la consommation courante ou encore l'alimentation. Les déplacements sont donc bien perçus comme un véritable enjeu écologique.

Perception de l'impact des différents postes de consommation sur l'empreinte carbone



Selon l'Ademe, les postes de consommation en termes de contribution à l'empreinte carbone sont :

1. Transport : 30 %
2. Logement : 23 %
3. Alimentation : 22 %
4. Equipements : 10 %
5. Services publics : 8 %
6. Autres services : 8 %



Source : décomposition de l'empreinte carbone totale par postes de consommation en 2017, Ademe, juillet 2022

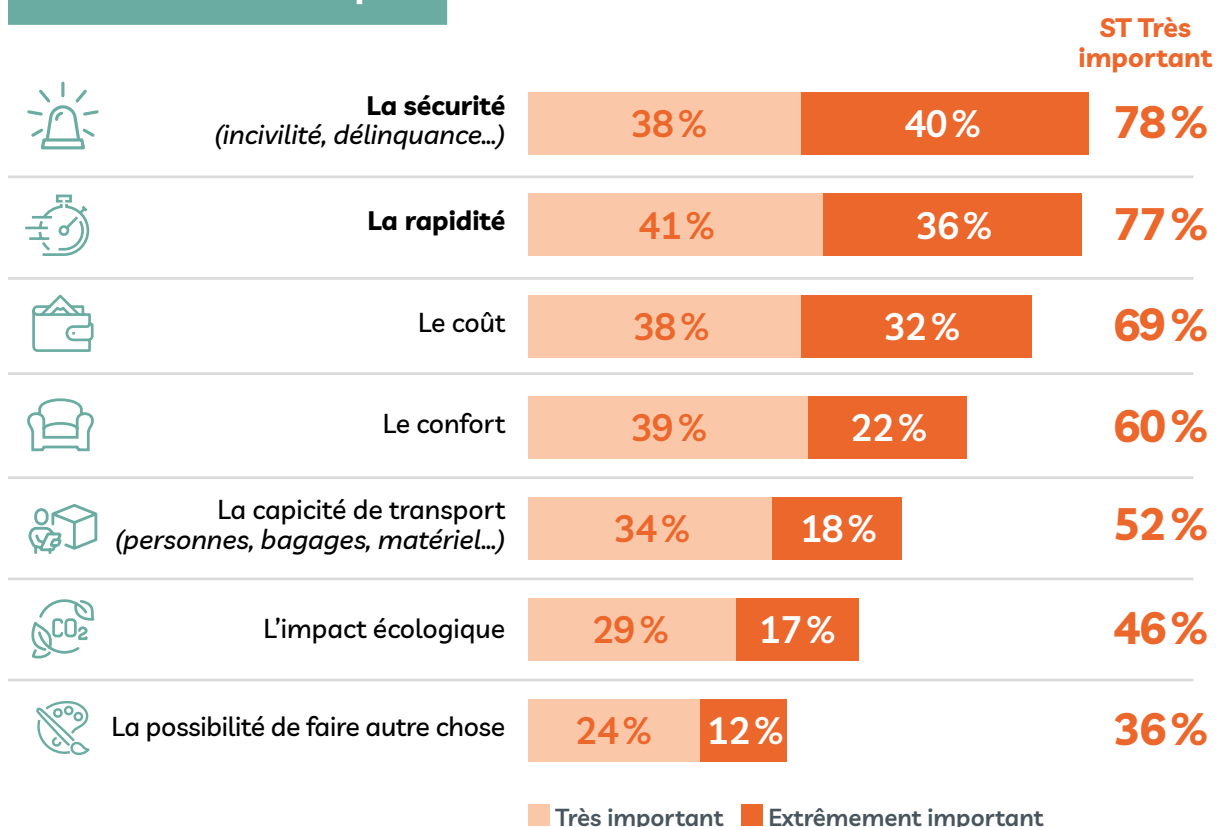
Le choix modal : sécurité et rapidité sont les deux critères primordiaux

La sécurité – incivilité, délinquance – (78%) et la rapidité (77%) sont les critères les plus importants lorsqu'il s'agit de choisir son mode de transport. Viennent ensuite, le coût (69%) et le confort (60%). Parmi les éléments plus annexes, on retrouve la capacité de transport (52%), l'impact écologique (46%) et la possibilité de faire d'autres choses pendant le trajet (36%).

Aussi, les urbains ont tendance à **adopter les solutions les plus rapides et sécurisantes**, avec le meilleur rapport coût / bénéfice. A côté, les choix plus dogmatiques (comme l'impact écologique) sont moins mis en avant.

Pour que les transports publics soient une alternative intéressante, ils doivent d'abord **miser sur leur offre pour être compétitifs sur le temps de trajet** et s'assurer de la sécurité de leurs utilisateurs.

Importance des critères dans le choix des modes de transport



Complexification du choix modal

Près de la moitié des urbains ont ancré leur choix modal il y a 5 ans ou moins. En termes de hiérarchie, la sécurité et la rapidité restent les critères principaux quelle que soit la date d'ancrage du choix modal.

Néanmoins, **ceux ayant effectué leur choix plus récemment mettent davantage en avant l'impact écologique et la possibilité de faire autre chose pendant le trajet**, sans pour autant délaisser les autres critères.

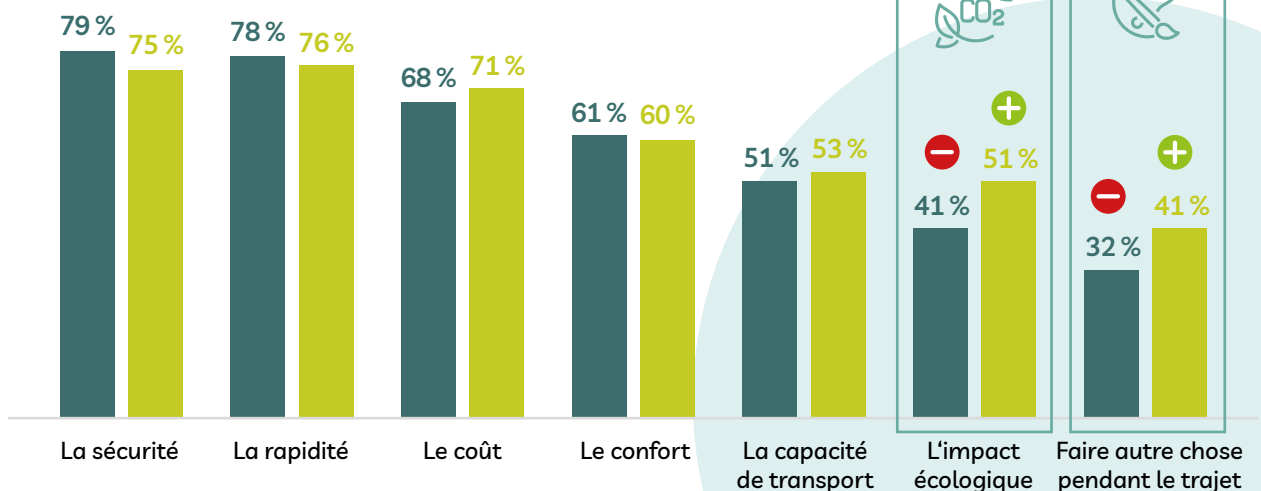
Parce que de plus en plus de critères sont pris en compte, **le choix modal se complexifie**. Ces nouvelles attentes ne sont, par ailleurs, pas nécessairement liées à des effets générationnels mais plus à des changements de mentalité.

Ces critères en progression sont une véritable carte à jouer pour les transports publics qui ont la capacité d'offrir **une alternative écologique et multifonctionnelle aux déplacements**.

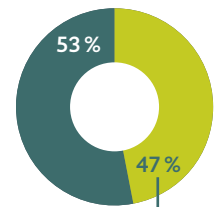
Importance des critères en fonction de la date d'ancrage des habitudes

Part de ST Très important (Très + Extrêmement)

- Il y a plus de 5 ans (2017 et avant)
- Il y a moins de 5 ans (à partir de 2018)



Date d'ancrage des modes de transport utilisés



des urbains ont ancré leurs habitudes de déplacement il y a moins de 5 ans

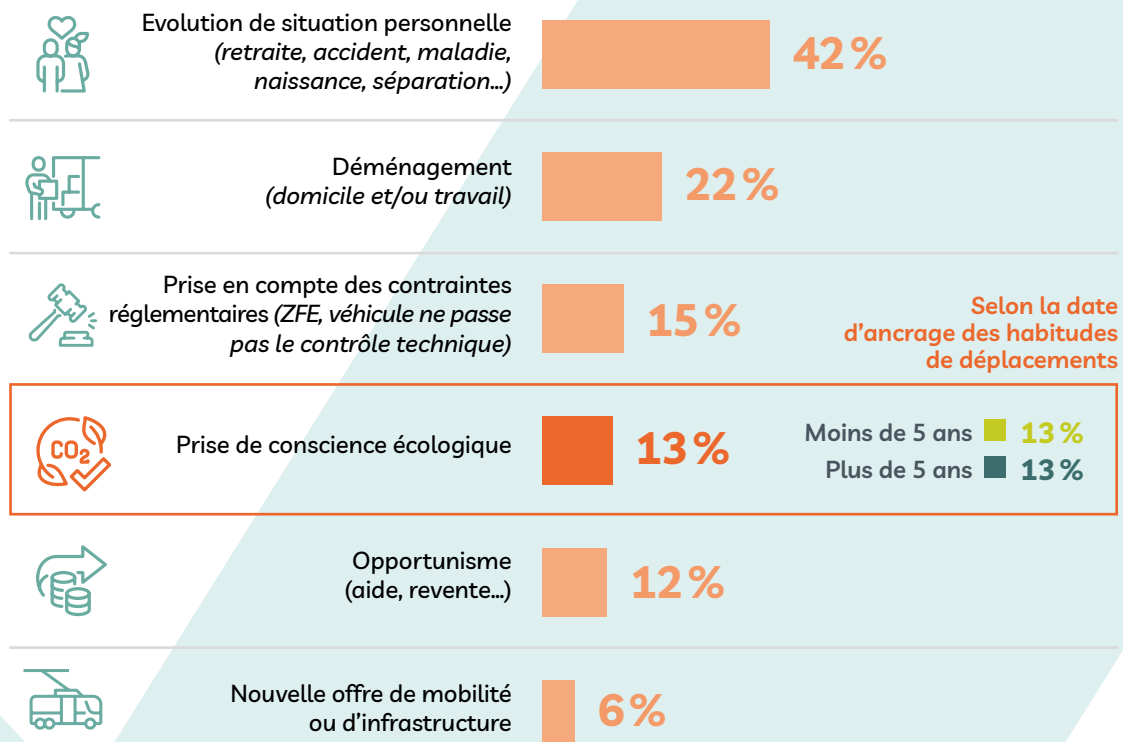
Stabilité des déclencheurs & inertie du choix modal

Les déclencheurs du choix modal sont plutôt stables dans le temps. Ils sont principalement issus de motifs personnels (évolution de situation personnelle ou professionnelle, déménagement).

Les déclencheurs plus exogènes sont moins mis en avant. En effet, la prise de conscience des enjeux environnementaux est citée comme déclencheur seulement par 13 % des urbains (sans différence selon la date d'ancrage).

Aussi, si l'impact écologique apparaît comme un critère grandissant du choix modal, ce n'est pas un élément déclencheur du changement d'habitudes à part entière. Cette stabilité des déclencheurs révèle que les moteurs de changement ayant peu évolué, le choix modal reste plutôt inerte.

DÉCLENCHEURS du changement d'habitudes



Un bon accès aux transports publics

Dans les faits, **l'amélioration de l'offre réelle est un levier majeur** pour inciter les urbains à utiliser davantage les transports publics. **Avoir accès aux transports publics constitue donc un élément prééminent.** Au total, 8 urbains sur 10 ont accès à au moins un transport public à pied (ce score est principalement porté par le bus).

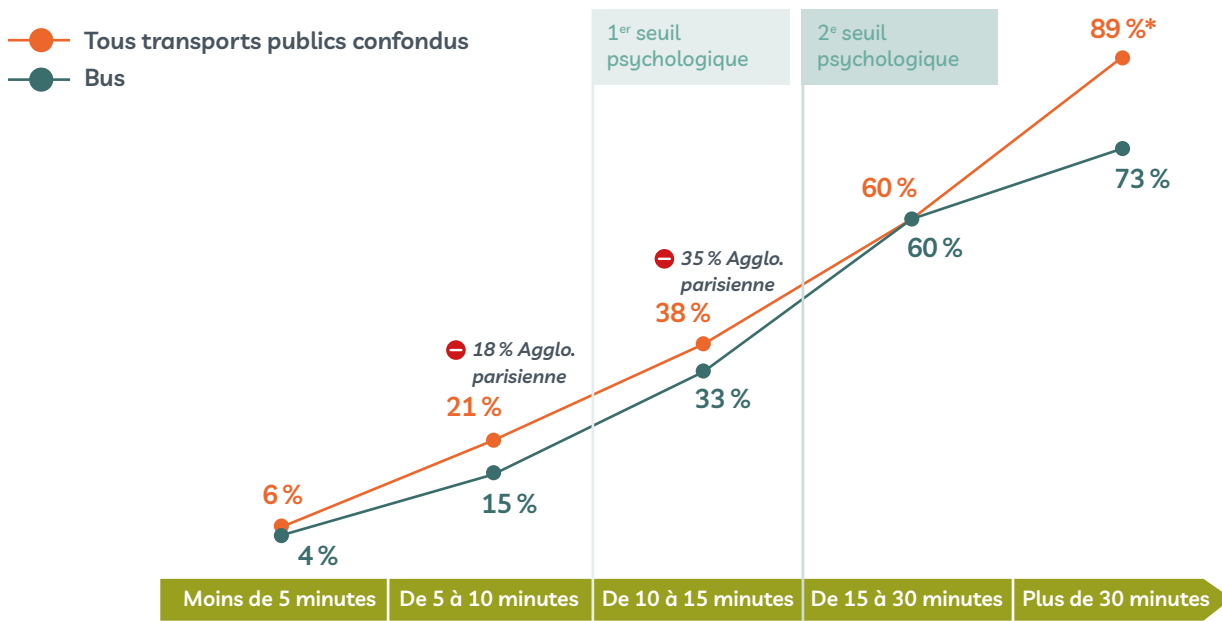
Ce bon accès factuel doit être mis en perspective. En effet, **au-delà de 10 minutes de marche, la perception de l'accès diminue grandement :** ceux qui habitent entre 10 et 15 minutes d'un arrêt de transport public sont 38 % à considérer qu'ils n'y ont pas accès à pied. Aussi, la notion d'accès doit tenir compte de cette information relative au temps de marche. En réalité, **la moitié des urbains ont accès à au moins un transport public à moins de 5 minutes à pied de chez eux.**

Les transports publics doivent donc s'investir sur cet **enjeu de l'accès à pied en s'appuyant sur leur offre** (plus précisément sur des objectifs de densité des réseaux) et en communiquant sur les distances à pied entre domicile et arrêt. Dans ce contexte, travailler pour **davantage lier distance à pied et bénéfice sur la santé pourrait devenir un axe de communication intéressant** pour inciter à l'utilisation des transports publics.

Qu'est-ce que signifie "ne pas avoir accès à pied" ?



*accessible mais pas à pied à partir du domicile



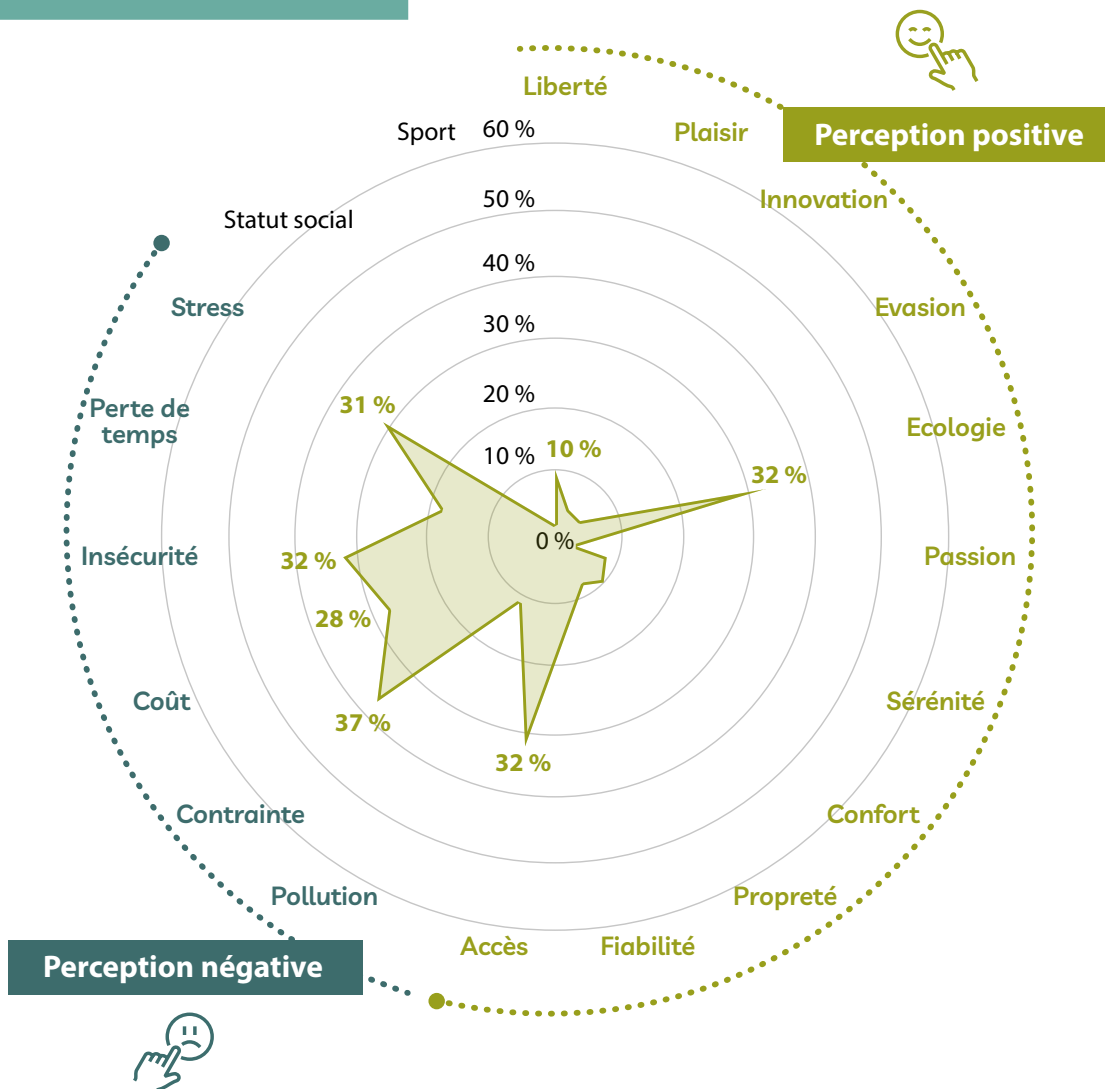
Une image de l'offre hétérogène sur le territoire

Si les **transports publics bénéficient d'une image globale plutôt bonne** (66%), pas si loin du score des mobilités motorisées (64%), **leurs utilisateurs en ont une bien meilleure image** (72%). **Il s'agit donc d'inciter les urbains à essayer les transports publics** pour améliorer leur image et générer davantage d'usage.

En détail, les transports publics sont néanmoins perçus comme **une source de contrainte, de stress et d'insécurité** mais **écologique et accessible**.

A côté, la voiture est positionnée sur l'idéal de la liberté et du confort en contrepartie d'un coût financier et environnemental. Si cet idéal se ringardise car il est en perte de vitesse chez les plus jeunes, pour ce qui est des transports publics, c'est bien le territoire qui est un critère différenciant. En effet, si globalement les habitants d'Ile-de-France ont une meilleure image des transports publics, **ceux qui habitent en banlieue parisienne sont plus nombreux à y associer des éléments négatifs** (contrainte, insécurité, stress) **que dans le reste de la France** (y compris Paris).

Détail des idées associées aux TRANSPORTS PUBLICS



Perception détaillée des réseaux & impact sur l'usage

Globalement, **les utilisateurs des transports publics en ont une bien meilleure perception que les non-utilisateurs**. Aussi, la perception négative des non-utilisateurs pourrait évoluer positivement s'ils essayaient les transports publics.

Dans l'ensemble, les **prérequis** à l'usage des transports publics sont **l'étendue, la densité, la sûreté** (accident...) **et l'accès** du réseau. Une bonne ou une mauvaise perception de la **fluidité**, de la **fréquence**, de la **punctualité** et de **l'amplitude horaire** pourra avoir un impact positif ou négatif sur l'utilisation des transports publics.

A côté, une **perception négative du coût et de la sécurité** (incivilité, délinquance...) **des transports publics n'impacte pas directement leur usage**. En effet, lorsque le réseau permet d'effectuer ses déplacements de manière satisfaisante (en termes d'horaires, de trajet, de densité, de fluidité...), **le fait que son coût soit trop élevé ou que l'on ne s'y sente pas en sécurité ne vient pas nécessairement freiner son utilisation**.

A l'inverse, le fait que le coût soit faible et que l'on s'y sente en sécurité ne stimule pas manifestement l'utilisation des transports publics.

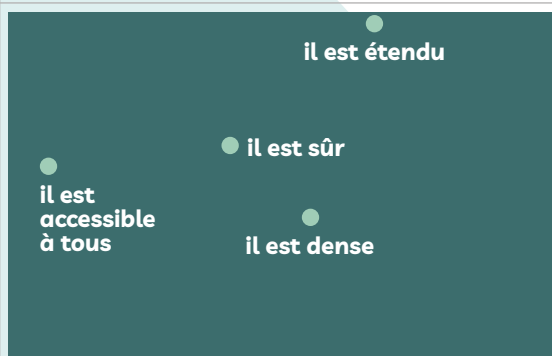
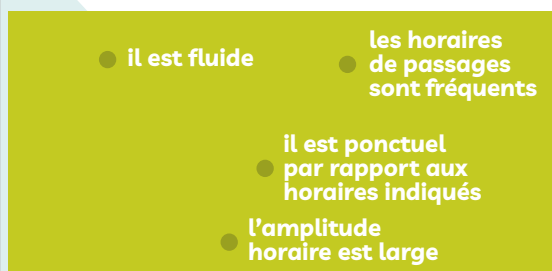
En somme, **la qualité de l'offre** (à travers notamment la densité, l'étendue, la sûreté mais aussi la fluidité, la fréquence...) **reste le premier levier à l'utilisation des transports publics**.

Asymétrie des items de PERCEPTION sur l'usage des transports publics

Les perceptions BOOSTERS : Impact sur l'usage



Les perceptions MOTEURS : Impact sur l'usage ou le non-usage



Les perceptions ACCESSOIRES : Peu d'impact sur l'usage ou le non-usage

Les perceptions PRÉREQUISES : Impact sur le non-usage

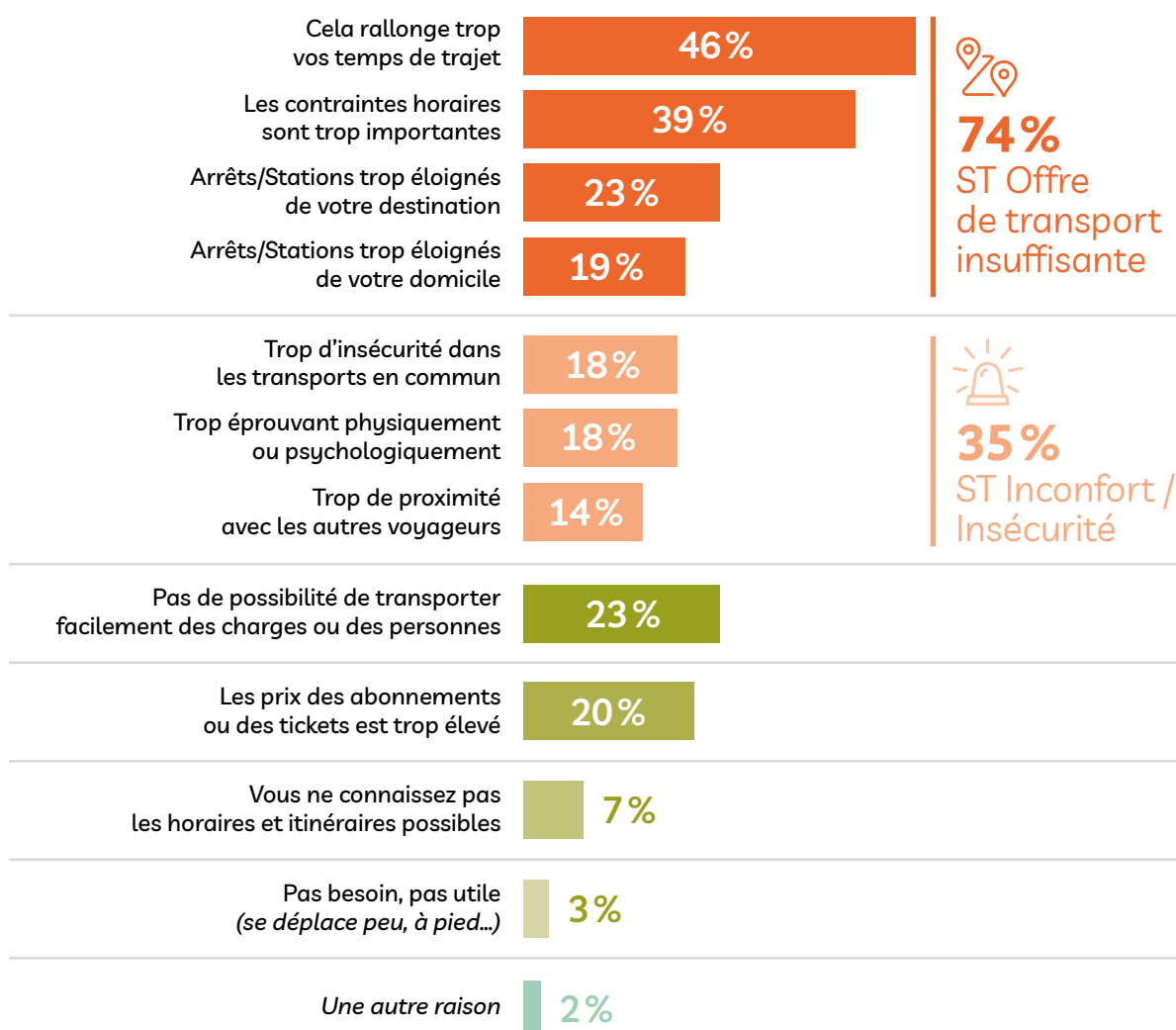
En ce sens, **les principaux freins à leur utilisation résident dans l'insuffisance de l'offre de transport** (74 %) liée notamment à l'allongement des temps de trajet et aux contraintes horaires. De manière plus secondaire mais non-négligeable, les utilisateurs de voiture

pointent également des **freins relatifs au confort ou à l'insécurité** (35 %) mais également le manque de possibilité de transporter facilement des charges ou des personnes (23 %) et le coût des abonnements ou des tickets qu'ils considèrent trop élevé (20 %).

Améliorer l'offre réelle de transports publics est donc un enjeu majeur pour convertir le maximum d'urbains à leur utilisation.

Freins au recours aux TRANSPORTS PUBLICS

Base : utilisateurs voiture



Lucidité des urbains concernant l'offre de transports publics

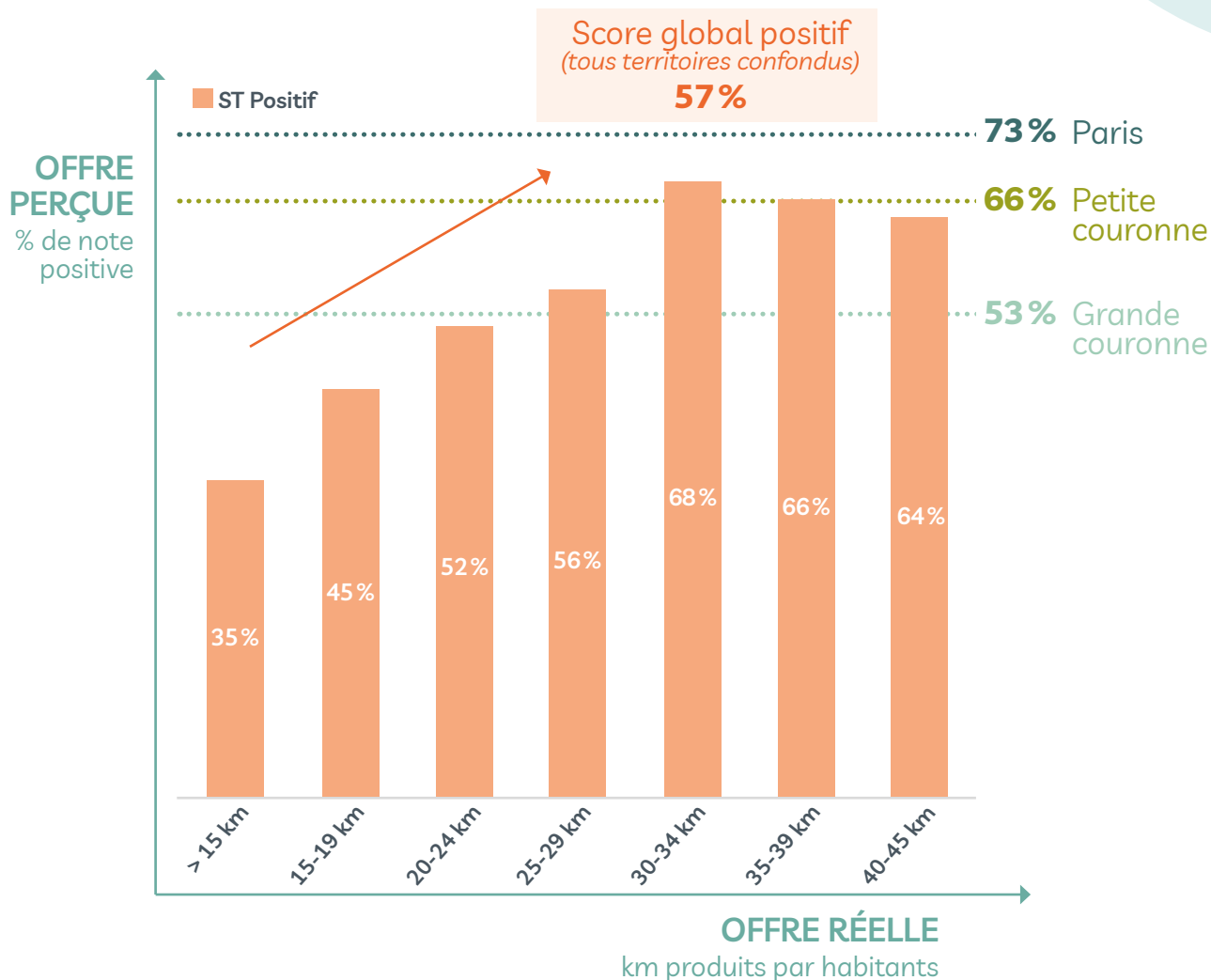
La perception de l'offre de transports publics est positivement corrélée au ratio kilomètres par habitant du réseau.

Autrement dit, **les habitants des communes dans lesquelles le réseau de transports est le plus performant (en termes de km/hab.) ont une meilleure perception de leur réseau.**

A contrario, les réseaux ayant le ratio kilomètres par habitant le moins important sont ceux pour lesquels la perception positive de la densité et de la fréquence est la plus faible. Néanmoins, on observe **un phénomène de saturation sur les réseaux ayant la meilleure offre.** En effet, à partir de 35 km/hab., la perception de l'offre n'augmente plus à mesure que l'offre réelle s'améliore.

Quoiqu'il en soit, **l'amélioration de l'offre perçue permet de jouer sur la capacité des urbains à envisager l'usage des transports publics** d'autant plus que cette perception est cohérente avec la réalité des réseaux.

Croisement OFFRE PERÇUE et OFFRE RÉELLE



Une réelle capacité à envisager les transports publics

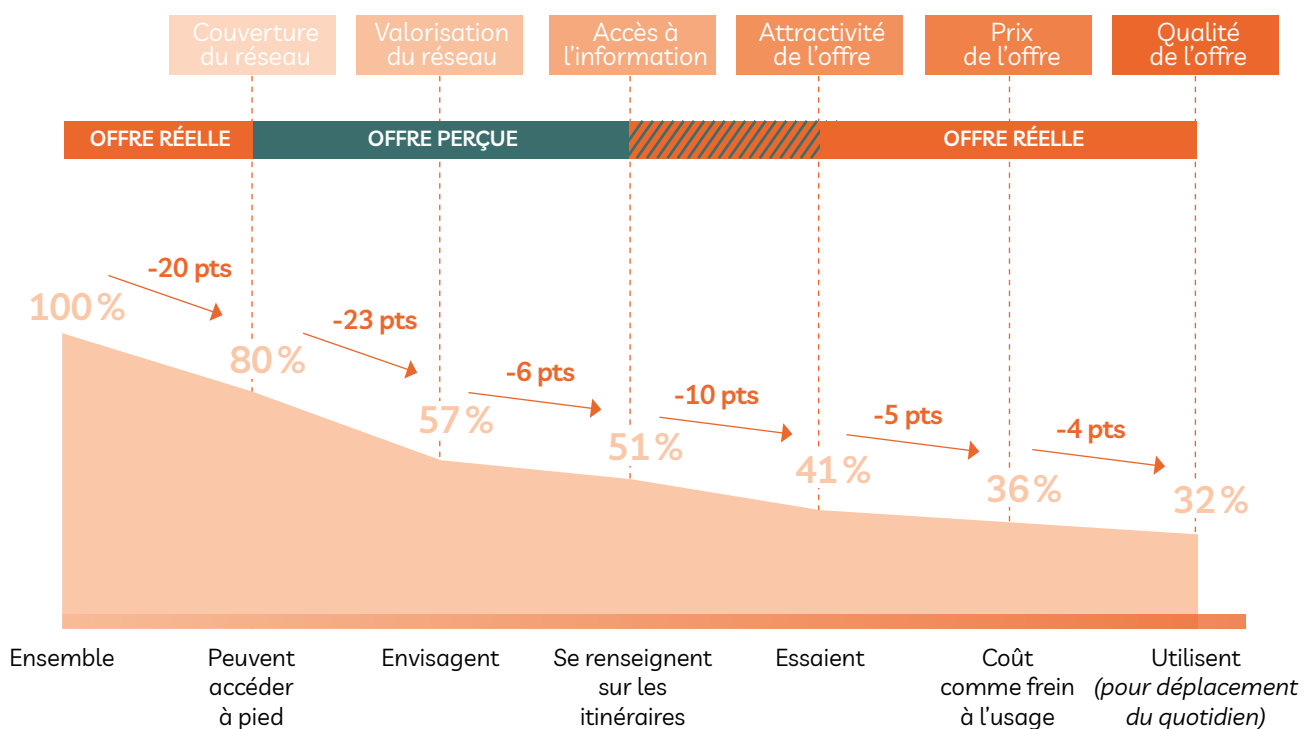
Pour qu'ils soient utilisés, les transports publics doivent avant tout être envisagés comme une potentialité. Au total, **2/3 des urbains envisagent les transports publics** pour leurs déplacements du quotidien. S'ils ne sont qu'1/3 à les utiliser, cela laisse un grand **potentiel à convertir d'autant plus facilement qu'ils ont déjà fait ce travail de considération** des transports publics pour effectuer leurs déplacements.

Néanmoins, on observe que **les principales déperditions** entre la totalité des urbains et les utilisateurs de transports publics pour leurs déplacements du quotidien s'opèrent :

- **Au niveau de l'accès** : ici, le principal levier est **l'amélioration de l'offre réelle**. L'objectif est de rendre les transports publics accessible à pied pour tous les urbains.
- **Au niveau de la considération, de la capacité à envisager les transports publics** : ici, le principal levier réside dans **l'amélioration de la perception de l'offre**. Il s'agit de valoriser les réseaux à travers des critères importants (leur étendue, leur densité, leur fréquence, leur amplitude horaire ...).

Sachant que l'offre réelle et l'offre perçue sont liées, il s'agit d'investir sur ces deux composantes afin de créer un **cercle vertueux et une alternative réellement incitative pour les urbains**.

Quels leviers d'action pour favoriser l'usage des transports publics ?



Un potentiel de report tangible

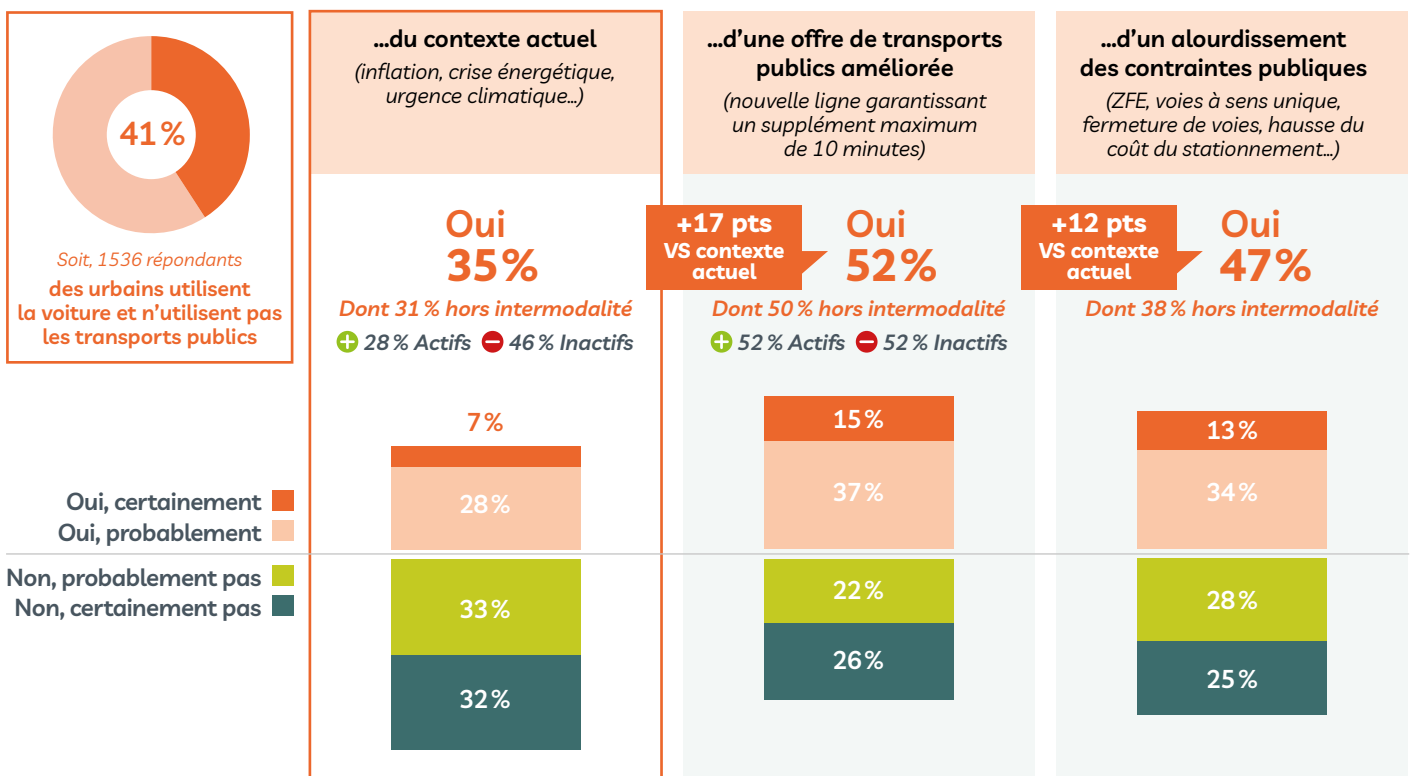
Plus d'1/3 des urbains utilisateurs de voiture se disent prêts à utiliser les transports publics au regard du contexte actuel (inflation, crise énergétique, urgence climatique...).

De surcroît, l'intention de report grimpe à plus de la moitié des concernés avec une offre de transports publics améliorée (garantissant un supplément de maximum 10 minutes de temps de trajet). En effet, le principal frein à l'usage des transports publics touche à l'offre réelle, notamment au fait qu'utiliser les transports en commun rallongerait trop les temps de trajet... et ceci, d'autant plus pour les actifs.

Globalement, les contraintes publiques affectant la mobilité motorisée individuelle sont des motivateurs moins puissants que l'amélioration (significative) de l'offre. Les actifs envisagent de modifier leurs habitudes en cas d'amélioration de l'offre, moins en cas de contraintes. Les inactifs, plus flexibles sont – à l'inverse – plus réactifs aux contraintes.

Si on combine alourdissement des contraintes publiques et amélioration significative de l'offre, le potentiel de report modal atteint son maximum. Dans ce cas, 63 % des urbains concernés (utilisateurs de voiture et non-utilisateurs de transports publics) seraient prêts à avoir recours aux transports publics.

Intention de report modal vers les TRANSPORTS PUBLICS (dont intermodalité) au regard...



Base : utilisateurs voiture et non-utilisateurs TP



Photos : shutterstock /
Direction artistique : Casimir design /
Maquette : Krisgrafik

UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires



Union des Transports Publics et ferroviaires
17, rue d'Anjou - 75008 Paris
01 48 74 63 51 - communication@utp.fr
Juliette FRAILE : jfraile@utp.fr

in  [utp.fr](https://www.utp.fr)