



OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ 2018

Habitudes de déplacements des Français en ville et perception des transports publics



Union des Transports Publics et ferroviaires

Dominique Fèvre, directrice de la communication dfevre@utp.fr - 01 48 74 73 46

Louis-Nicolas Doumet, chargé d'études communication Indoumet@utp.fr - 01 48 74 73 70





« L'Observatoire de la mobilité fait la preuve que nos entreprises œuvrent en faveur d'une mobilité durable pour tous et partout. »

Thierry Mallet, président de l'UTP

©J-F. Deroubaix

« Avec cette étude, la profession dispose d'une photographie des habitudes et des attentes des Français et c'est, pour elle, un outil précieux».

Claude Faucher, délégué général de l'UTP



©B. Mazodier

Sommaire

L'observatoire de la mobilité : qu'est-ce que c'est ?	4
1. Habitudes de déplacement des Français et des utilisateurs de transports publics	7
a. Les Français et les transports publics : la part des utilisateurs réguliers	7
b. Les habitudes des utilisateurs de transports publics et leurs modes privilégiés	9
c. Les raisons de l'utilisation des transports publics	12
d. Taux de recommandation des transports publics	19
e. Raison des recommandations des transports publics	20
2. Coût des déplacements en transport public et financement de leur fonctionnement	21
a. L'opinion des voyageurs sur l'évolution des coûts en transport public et en voiture	21
b. Le prix des transports publics par rapport aux autres services publics marchands	24
c. Évolution de l'offre et/ou des prix des transports publics : l'arbitrage des voyageurs	29
d. Coût mensuel des transports publics	32
e. Tarification	33
f. Qui finance le fonctionnement des transports publics et qui devrait le financer ?	34
3. Arrêt de travail dans les transports publics	35
a. Arrêt de travail des salariés	35
b. Service minimum	46
Le transport public en quelques chiffres	50

L'observatoire de la mobilité : qu'est-ce que c'est ?

L'observatoire de la mobilité de l'UTP, l'Union des transports publics et ferroviaires, a été lancé en 2014 afin que la profession dispose d'indicateurs sur les habitudes de déplacements des Français en ville et leur perception des transports publics.

Cette étude, réalisée chaque année par l'IFOP pour l'UTP, se compose de plus de quarante questions soumises à un échantillon représentatif de la population française. Cet échantillon se compose de personnes vivant dans une agglomération de 50 000 habitants et plus. Près d'un tiers des interrogés vivent en région parisienne.

Dans le cadre de cette étude réalisée en septembre 2018, un échantillon de 1501 individus âgés de 18 ans et plus, vivant dans une agglomération de 50 000 habitants ou plus ont été interrogés, afin d'obtenir 1000 utilisateurs des transports publics. Cet échantillon est issu du panel GMI.

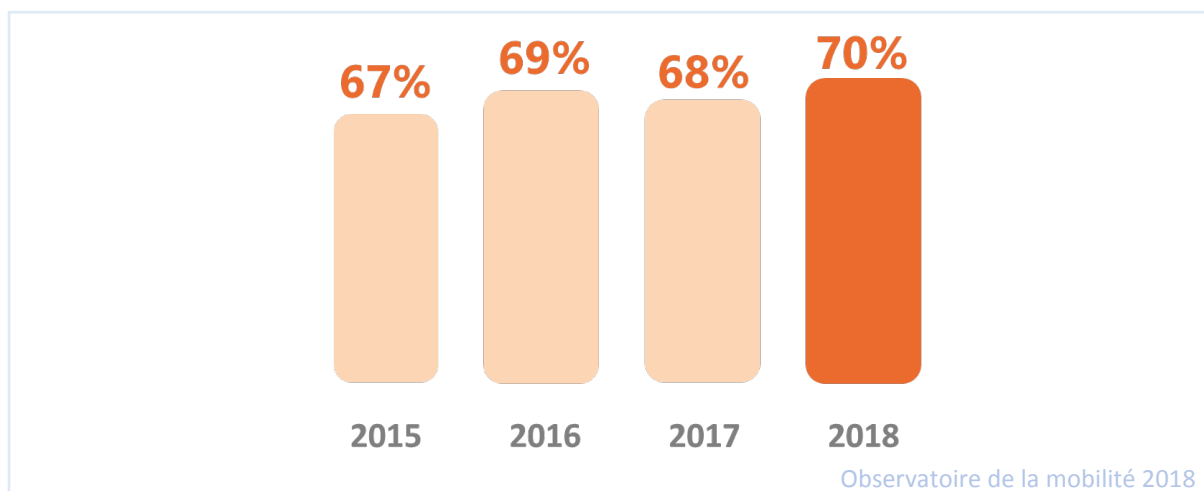
La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, catégorie d'agglomération, région, catégorie socio-professionnelle). Les quotas sont dits « Nationaux représentatifs » sur les communes de plus 50 000 habitants, ce qui signifie que l'échantillon est représentatif de la population française (source INSEE).

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITE

RESULTATS DE L'ENQUETE ET ANALYSES

1. Habitudes de déplacement des Français et des utilisateurs de transports publics

a. Les Français et les transports publics : la part des utilisateurs réguliers



- 70% des Français utilisent régulièrement les transports publics (bus, TER, métro, tramway et RER) soit une hausse de 2 points par rapport à 2017. Sur cinq ans (2014-2018), la part des citoyens qui se déplacent en transport public a progressé de 7 points.¹

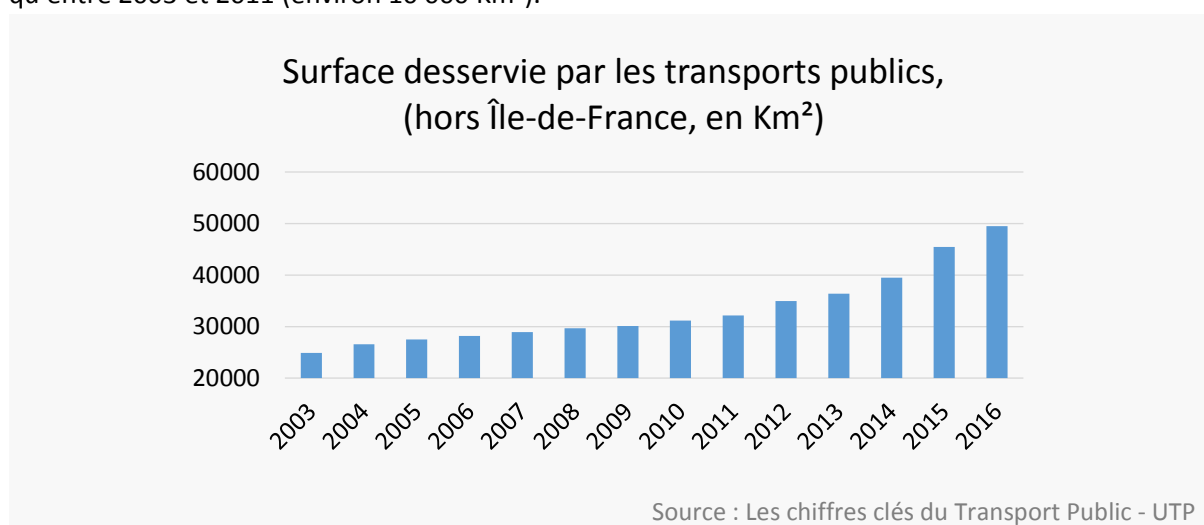
Analyse

L'offre de transport

Ce succès s'explique par l'augmentation de l'offre de transport au plan qualitatif : ponctualité, fréquence, propreté,... Plus de 90% des réseaux qui adhèrent à l'UTP ont, par exemple, mis en place des démarches et des indicateurs de qualité.

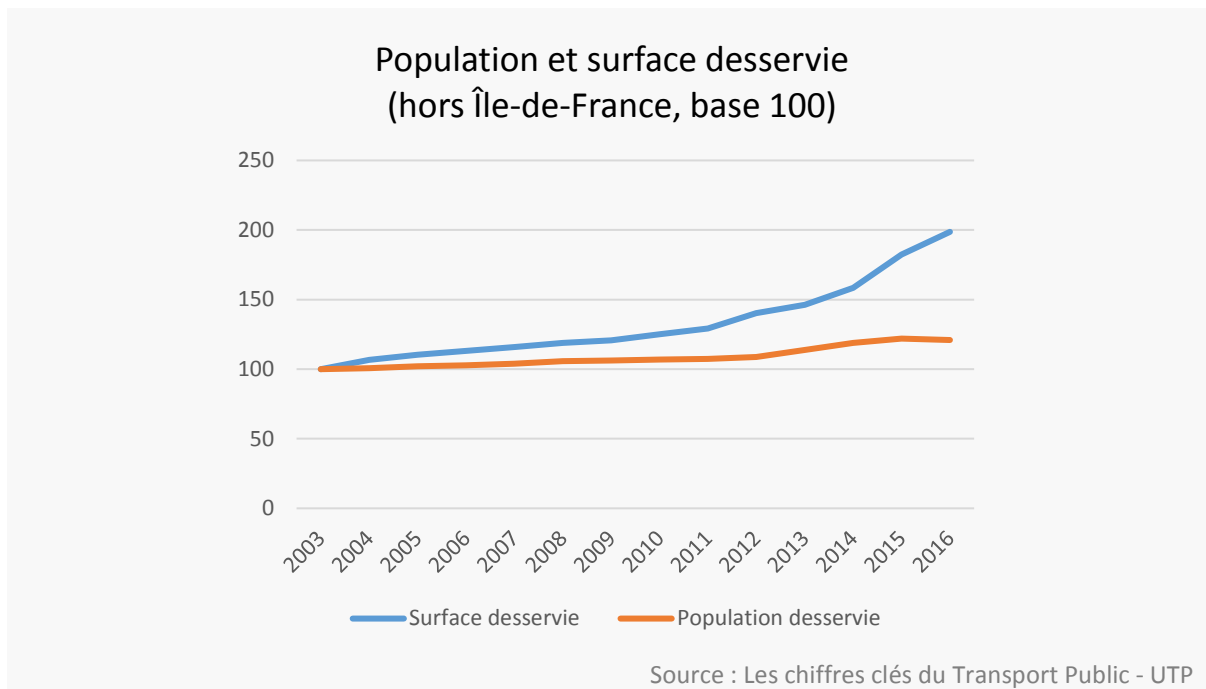
L'engouement pour le transport public trouve aussi son origine dans la croissance de l'offre en termes quantitatifs. Aujourd'hui, plus de 73% des Français ont accès à un réseau de transport public. Entre 2014 et 2016, les territoires couverts par les transports publics urbains sont ainsi passés, en province, de près de 39 500 km² à 49 500 km², soit une augmentation de 10 000 km² ou 25% en deux ans.

Entre 2014 et 2016, l'augmentation de la surface desservie par les transports publics est la même qu'entre 2003 et 2011 (environ 10 000 Km²).

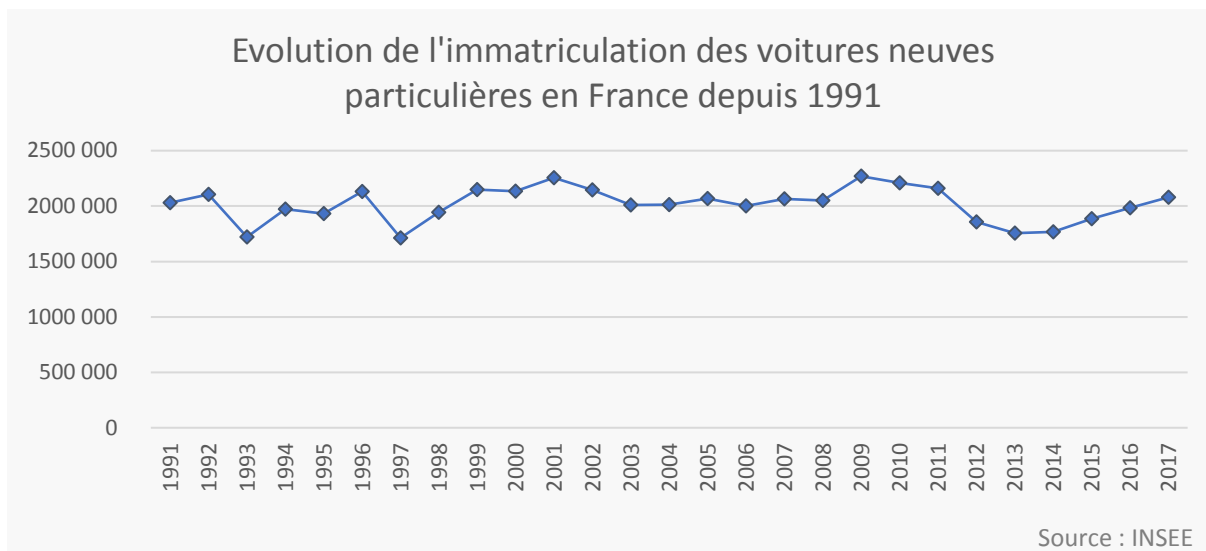


¹ Source : Observatoire de la mobilité 2014 - UTP

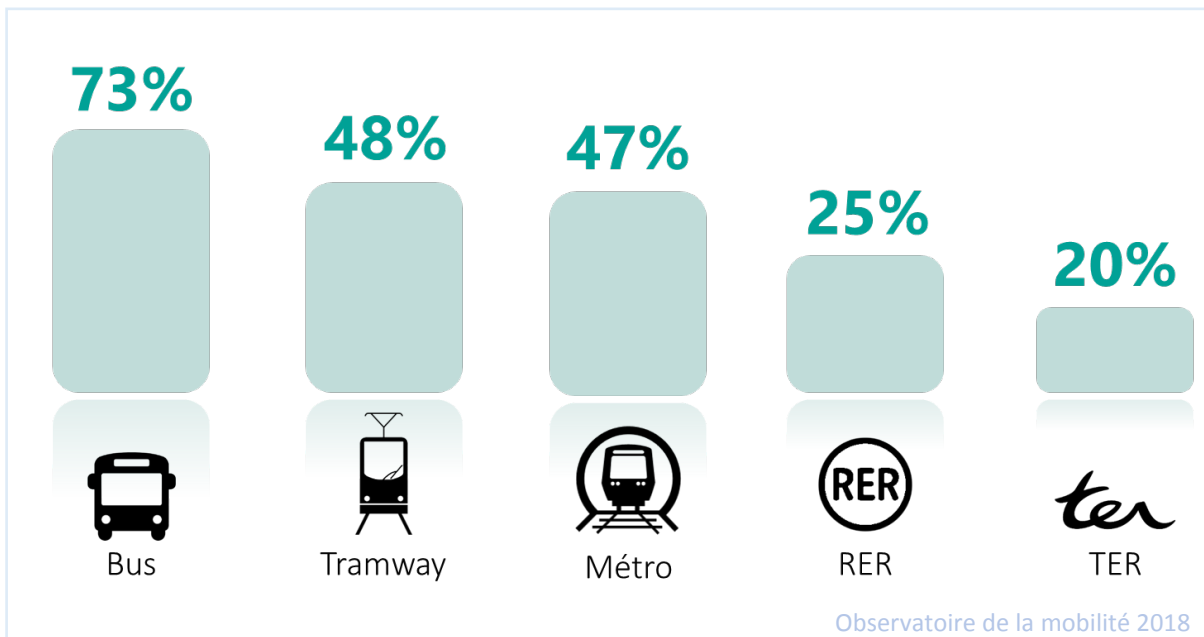
Vigilance sur l'étalement urbain en province



Alors que la surface desservie par les transports publics urbains ne cesse de croître (et nettement depuis 2013), force est de constater que la population desservie n'augmente que très faiblement, quand elle ne stagne pas. Cela témoigne de l'étalement urbain dont l'un des effets est le maintien du « tout voiture ». En près de trente ans, le nombre de nouvelles voitures particulières immatriculées est resté quasiment identique. Entre 1991 et 2017, il a même légèrement augmenté (+ 5000 unités.)



b. Les habitudes des utilisateurs de transports publics et leurs modes privilégiés



- Le bus est, de loin, le moyen de transport le plus utilisé des voyageurs. Ce mode est en progression constante : +5 points depuis 2015.¹
- L'utilisation du tramway, deuxième mode préféré des utilisateurs de transport public, connaît une progression sans commune mesure avec les autres modes et sans précédent.
- L'utilisation du métro reste constante.
- L'utilisation du RER connaît un recul de 5 points depuis 2017.
- L'utilisation du TER augmente de 5 points comparé à l'an dernier.

Analyse

Les différents modes de transports

- L'autobus

Le bus est le mode le plus développé car il convient à toutes les densités urbaines. Aujourd'hui, il représente 86% du parc de véhicules de transport public urbain. Au cours des deux dernières années, le parc autobus a connu une augmentation de 2,2% essentiellement du fait de la RATP.

En France, le parc est composé de 17 329 véhicules (autobus, minibus, trolleybus...) dont 68% exploités en province et 32% en Île-de-France. Le confort à bord des véhicules s'est sensiblement accru au fil des années. Cette évolution se traduit notamment par un rajeunissement constant : les bus ont en effet rajeuni de plus de 12 mois en dix ans. Aujourd'hui, l'âge moyen d'un autobus est de 7,7 ans.

En perspective de la mise en œuvre du décret sur les véhicules à faibles émissions, la part des autobus qui utilisent une énergie alternative au gazole est aujourd'hui de 28%. Les réseaux ont, en effet, pris le pas sur ce décret, qui nécessite d'acquérir des véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 50% dès 2020, puis en totalité dès 2025.

¹ Source : Observatoire de la mobilité

Dans le cas des services RATP, la proportion minimale de 50% s'applique dès 2018.

Enfin, les réseaux de transport public urbain sont conformes à la loi sur l'accessibilité de 2005. Au 1^{er} janvier 2018, la quasi-totalité des autobus sont à plancher bas. 80% du parc bénéficie du système d'agenouillement, 75% des véhicules proposent un emplacement pour les utilisateurs de fauteuil roulant et 19% de ce parc deux emplacements UFR. Les équipements d'annonces sonores et visuelles sont très largement répandus à bord des véhicules avec un taux respectif de 88% et 90%.¹

- Métro et tramway

Les métros et tramways représentent 14% des services² de transports urbains. Ainsi, dans les 28 plus grandes agglomérations dotées de ces modes, plus de 60% des voyages sont réalisés avec de l'énergie électrique.

La hausse du parc guidé (métros et tramways, RER exclus), s'est stabilisée à 0,6% malgré plusieurs extensions de lignes. Ce chiffre prend en compte l'arrêt du TVR de Caen au 31 décembre 2017, qui sera remplacé, à terme, par un tramway sur fer. Pour 2018, l'évolution du parc guidé (+1,5% sans la prise en compte de Caen) est liée à certaines extensions de lignes de tramway et de métro (Paris, Strasbourg, etc.) ou à l'achat de rames supplémentaires sur certains réseaux afin d'offrir une meilleure capacité de charge.³

- RER

Concernant la baisse relative de l'utilisation du RER, plusieurs raisons peuvent expliquer cette inflexion. En Île-de-France, le développement de nouvelles lignes de tramway permet aux voyageurs de se passer du RER pour se déplacer de banlieue à banlieue sans repasser par Paris. Parallèlement, le mode de transport francilien a fait l'objet de travaux importants en 2017, ayant pu entraîner un report temporaire vers d'autres moyens de déplacement.

- TER

Concernant le train régional, 20% des voyageurs disent l'utiliser contre 15% en 2017, 14% en 2016 et 16% en 2015⁴. Ces cinq points de hausse sont significatifs dans la mesure où le réseau ferré a été impacté par les grèves du printemps 2018 liées à la loi Nouveau pacte ferroviaire. Pour autant, le TER reste moins utilisé que les autres depuis plusieurs années, il fait en effet l'objet d'une baisse structurelle dans les zones urbaines les moins denses et pour des distances plus longues, les Français lui préfèrent la voiture.

La part de chaque mode dans les voyages

En région, plus de la moitié des voyages sont effectués en bus ; le tramway représente 27,3% des voyages, le métro 19,1% et le BHNS 3% (la part du BHNS est sous-évaluée car souvent incluse dans le bus). Dans le réseau RATP, 44,3% des voyages sont faits en métro et RER, et le reste en bus ou en tram.

¹ Source : *Le parc des véhicules des services urbains au 1^{er} janvier 2018*, Publication UTP, Novembre 2018

² Un service = un aller-retour

³ *Le parc des véhicules des services urbains au 1^{er} janvier 2018*, Publication UTP, Novembre 2018

⁴ Source : Observatoire de la mobilité 2015, 2016 et 2017

Mode de transport	Province	RATP
BUS	50 %	35,7%
TRAM	27,3%	
BHNS	3 %	-
METRO	19,1%	44,3%
RER	-	

Source : UTP.

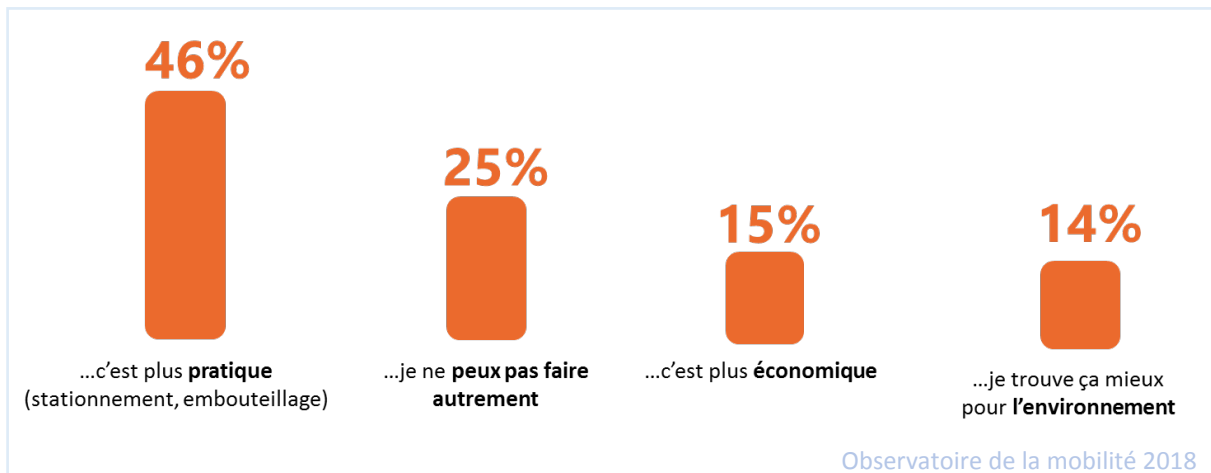
- Le tramway et le métro

Dans les réseaux qui les ont choisis, l'appétence des voyageurs pour ces modes continue de progresser. L'engouement des voyageurs pour ces modes est dû à leur ponctualité, leur rapidité et leur régularité.

Aujourd'hui, le tramway représente 27,3% des voyages en province; sur le réseau RATP, le métro et le RER représentent plus 40% des voyages.

Près de 3000 km de lignes de mode guidé sont en service en France et près de 1000 km sont en cours de réalisation ou en projet partout en France.

c. Les raisons de l'utilisation des transports publics



- Pour près de la moitié des voyageurs, le caractère pratique des transports publics reste la première raison de leur utilisation.
- Un quart des utilisateurs de transports publics ne peut pas faire autrement que d'utiliser les transports publics.
- L'argument économique augmente sensiblement (13% en 2016 et 2017)
- Pour la première fois, l'argument écologique cesse de progresser (7% en 2015) et arrive en quatrième position, derrière l'argument économique.

Analyse

La praticité : première motivation des voyageurs

- Les raisons d'un succès

En utilisant le transport public, les voyageurs évitent les embouteillages et les problèmes de stationnement.

Selon une étude d'octobre 2017 (Harris Interactive), nous perdons en moyenne 2 mois et demi de notre vie à chercher une place de parking... Par ailleurs, 77% des automobilistes passent plus de 30 minutes à chercher une place de parking. Sur une année, cela revient pour la majorité des automobilistes à rechercher un stationnement plus d'une journée par an.

En région parisienne, un automobiliste sur quatre passe, chaque semaine, entre 30 minutes et une heure à chercher une place de stationnement (et 30% des voitures qui circulent à Paris intra-muros seraient à la recherche d'une place).

Le 1^{er} janvier 2018, la réforme du stationnement payant est entrée en vigueur. Le service public du stationnement est alors devenu une compétence à part entière des collectivités locales (commune ou Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) à compétence « voirie »).

Elle donne aux élus de nouveaux moyens pour organiser le service public du stationnement, qui leur est délégué. Ils peuvent ainsi fixer le montant du forfait de post-stationnement (FPS) qui est dû en cas de non-paiement ou de paiement partiel de la redevance de stationnement due immédiatement. Le montant de ce FPS varie d'une commune ou EPCI à l'autre, à la différence de l'amende pénale d'un montant unique (17€). En cas de non-paiement de ce forfait de post-stationnement dans les trois mois, l'automobiliste est redevable d'un forfait de post-stationnement majoré.

Globalement, 800 collectivités locales, de toutes tailles, sont concernées, qu'elles instaurent le stationnement payant à l'année ou durant certaines périodes.

- Les limites à la praticité

Pour près de la moitié des voyageurs, le caractère pratique des transports publics reste la première raison de leur utilisation. À noter toutefois que cet argument est en recul de 5 points par rapport à 2017 (51%) et que 40% des voyageurs qui apprécient les transports publics pour leur praticité ont été impactés par le mouvement de grèves de 2018.

Les grèves contre la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire du printemps 2018 ont significativement perturbé la circulation des trains. En conséquence, les Français qui devaient se déplacer pendant ce trimestre de perturbation se sont reportés vers un autre mode. C'est le cas de 81% des utilisateurs de transport public. Quand ils ne peuvent pas se rendre à pied à leur destination, ces derniers choisissent d'abord la voiture non partagée (36% des utilisateurs), le vélo (17%) et les deux roues motorisés (6%) (Cf.4.a. *Arrêt de travail des salariés*).

Par ricochet, cette hausse brutale et longue du « single transit » s'est traduite par une congestion accrue, qui, à son tour, a impacté la fluidité de circulation des bus. Résultat : cette grève a probablement conduit les voyageurs à juger plus sévèrement le caractère pratique des transports publics.

La praticité est également impactée par l'encombrement de véhicules de plus en plus nombreux (taxis ou VTC, véhicules de livraisons, vélos, trottinettes...) dans les couloirs de bus. En 2018, la vitesse commerciale des bus à Paris a chuté à 8 km/h en heures de pointe sur des lignes majeures du réseau, contre 16,9 km/h en moyenne en 2016¹. A ce titre, la future loi PACTE disposerait que les véhicules autonomes seraient autorisés dans les voies de bus, pour expérimentation, sans que ceci ne nécessite l'avis conforme de l'autorité organisatrice des transports, disposition qui diminuerait encore la vitesse commerciale des bus.

Les résultats des péages urbains

Le ministre François de Rugy a confirmé le 18 octobre 2018 que le futur projet de loi d'orientation des mobilités permettra aux élus locaux d'avoir recours aux péages urbains.

Étudiés par la sénatrice du Bas-Rhin Fabienne Keller dans son rapport sur le sujet devant la commission des finances au Sénat, les cas des péages urbains installés dans les années 2000 à Londres et Stockholm ont montré des résultats significatifs :

- baisse de 15% du trafic automobile et de 30% des embouteillages à Londres
- diminution du trafic de 20% et du nombre de véhicules entrant dans le centre-ville de 28% à Stockholm
- chute des émissions de dioxyde d'azote de 8% et de particules fines PM10 de 7% à Londres
- baisse générale des émissions de polluants atmosphériques de 14% à Stockholm
- diminution de nombre d'accidents de la route à Londres de 40%

Source : Qualité de l'air et congestion urbaine : quels outils financiers ? Les enseignements des expériences de Londres et de Stockholm - Rapport de Fabienne Keller au Sénat, octobre 2018

¹ Source : RATP

La nécessité : deuxième raison de l'utilisation du transport public

Près d'un quart des Français utilise le transport public car ils n'ont pas d'autres solutions pour se déplacer. S'ils possèdent une voiture, ils ne peuvent pas l'utiliser car la durée du trajet serait trop longue et/ou car, une fois arrivés à destination, ils ne peuvent pas garer leur voiture. Tous les Français, notamment les jeunes, ne possèdent pas de voiture, soit parce qu'ils n'en n'ont pas les moyens, soit parce qu'ils n'en voient pas l'utilité ou qu'ils ne disposent pas du permis de conduire.

L'argument économique progresse...

L'argument économique est avancé par 15% des utilisateurs de transport public. Ce chiffre est probablement sous-estimé. En effet, c'est parfois en raison d'un manque de moyens que des personnes déclarent que prendre les transports publics est une nécessité.

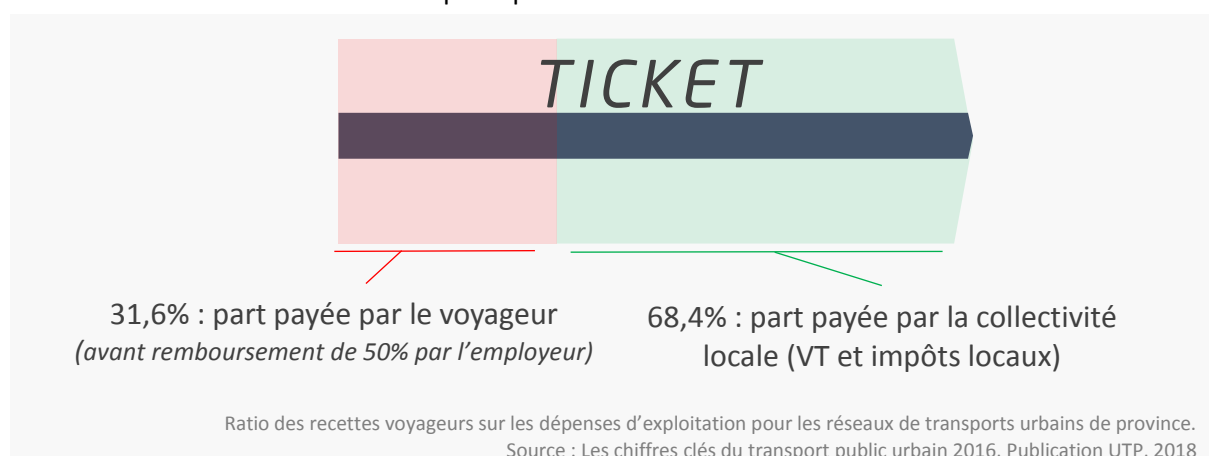
La moitié de l'abonnement en transport public des salariés est prise en charge par l'employeur, qu'il soit public ou privé. Cette prise en charge couvre tous les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires délivrés par la SNCF, la RATP, les entreprises de transport public, les régies et établissements publics mentionnés dans la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Tous les salariés, du privé comme du public, y compris ceux qui travaillent à temps partiel, bénéficient de cette contribution obligatoire pour l'employeur.

Aujourd'hui, tous les réseaux proposent des abonnements mensuels. La quasi-totalité des réseaux propose des abonnements annuels ; ils étaient 45% il y a dix ans. En France, le ticket acheté à l'unité coûte 1,29 euro en moyenne et 1,10 euro quand il est acheté en carnet. Les abonnements mensuels et annuels sont eux aussi très attractifs et permettent de voyager pour un euro par jour environ, en reste à charge pour les salariés.

Plus de la moitié des voyages sont réalisés avec des titres à prix réduits. Si la loi impose aux réseaux de proposer des titres à prix réduits (- 50%) aux bénéficiaires de certains minima sociaux, la plupart des réseaux va bien au-delà de cette obligation. Tarification commerciale pour fidéliser les voyageurs, tarification sociale pour les voyageurs à statuts fragiles ou tarification solidaire en fonction du revenu du foyer par personne : la gamme des titres à tarifs réduits est large et génère en 2016 près de 54% des voyages, contre 48% en 2006.¹

Le motif économique est plus prégnant chez les jeunes : 20% des jeunes de 18-34 ans le citent comme raison d'utilisation des transports publics.



¹ Source : Les chiffres clés du transport public urbain 2016.

...aux dépens de l'argument écologique

Pour la première fois, l'argument écologique, qui avait doublé entre 2015 (7%) et 2017 (14%), cesse de progresser et se positionne après le motif économique, et ce malgré la démission de Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire, du gouvernement (le 28 août 2018), intervenue seulement treize jours avant le début de l'enquête.

Le mouvement des « gilets jaunes » témoigne également de la priorité donnée par de nombreux Français aux contraintes économiques face aux enjeux environnementaux.

Entre 2015 et 2016, la part des voyageurs évoquant l'environnement était passée de 7 à 13% du fait de la tenue de la COP 21 en France et de ses importantes retombées médiatiques, notamment sur l'impérieuse nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre, en utilisant entre autres des modes de transports moins polluants.

- La qualité de l'air en France

La pollution est un sujet de préoccupation majeur dans le monde et en particulier en France. 6 pays ont été renvoyés par la Commission européenne devant la Cour de justice de l'Union européenne pour des dépassements répétés des normes de dioxyde d'azote ou de particules fines. La France en fait partie, ainsi que l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, la Hongrie et la Roumanie.

La France avertie par l'Union Européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air

De 2009 à 2011, la France a reçu plusieurs avertissements de la Commission européenne (mise en demeure, avis motivé, saisine de la Cour de justice de l'Union européenne) pour le non-respect des normes réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine, fixées pour les particules dont le diamètre est inférieur est 10µg (PM10). En février 2013, la Commission européenne a adressé à la France une mise en demeure complémentaire et a élargi ses griefs contre elle. Il lui est désormais reproché de ne pas se conformer aux niveaux réglementaires de concentrations de particules dans l'air et de ne pas mettre en place des plans d'action répondant aux ambitions de la directive. La France a reçu un avis motivé en avril 2015 pour dix zones géographiques : Douai-Béthune-Valenciennes, Grenoble, Lyon, Marseille, la Martinique, Nice, Paris, Toulon, la zone urbaine régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur et la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes.

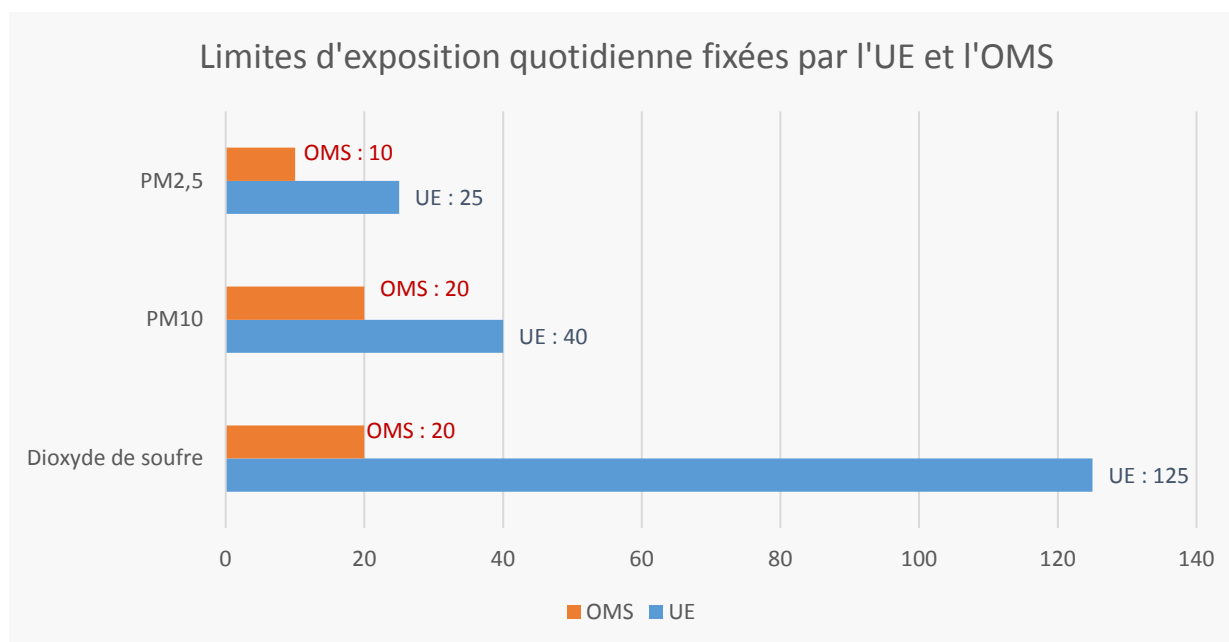
Par ailleurs, les normes européennes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le dioxyde d'azote (NO₂) sont entrées en vigueur en 2010 et sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations. En février 2017, la France a reçu un avis motivé de la Commission européenne relatif aux dépassements des normes de qualité de l'air en NO₂ et insuffisance des plans d'action en visant treize zones et agglomérations : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, et la Vallée de l'Arve. En mai 2018, la Commission européenne a annoncé sa décision de saisir la Cour de justice de l'Union européenne. Au niveau français, dans sa décision du 12 juillet 2017, le Conseil d'État a enjoint à l'État de prendre, d'ici le 31 mars 2018, toutes les mesures nécessaires pour que soient respectées les normes de la qualité de l'air dans le délai le plus court possible.

Source : *Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2017 – Commissariat général au développement durable - Octobre 2018*

- Les limites d'exposition fixées par l'Union européenne

Par ailleurs la limite d'exposition quotidienne au dioxyde de soufre (SO₂) fixée par l'Union Européenne est de 125 µg/m³, soit plus de six fois supérieure à celle de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (20 µg/m³), les normes sur lesquelles se fonde l'UE datent de 15 voire 20 ans.¹

Par exemple, pour les particules fines PM10 (diamètre inférieur 10 µg), le seuil annuel (40 µg/m³) est le double de celui de l'OMS. Pour les particules fines PM2,5, le seuil annuel est de 25 µg/m³ contre 10 µg/m³ pour l'OMS.





Exprimées en µg/m³- Rapport de la Cour des comptes européenne – septembre 2018

- Les mesures de CO₂ dans les transports : quelle réalité en France ?



Les mesures des émissions polluantes sont radicalement différentes dans le secteur du transport public et dans la filière automobile ; en effet, le transport public a obligation d'afficher ces émissions en situation d'exploitation réelle, ce qui n'est pas le cas pour l'automobile. Si l'on adopte pour la voiture les mêmes règles que celles obligatoires pour le transport public, le constat est sans nuance : la voiture émet presque deux fois plus de CO₂ par voyageur/km que l'autobus.

Parallèlement, le « dieselgate » a sérieusement remis en cause le concept de voiture propre. Après l'affaire Volkswagen qui, en 2015, a mis en lumière l'utilisation de techniques pour réduire, de manière frauduleuse, les émissions polluantes (Nox et CO₂) de certains moteurs diesel et essence lors des tests d'homologation, d'autres constructeurs comme Daimler, PSA, Renault ont été mis en cause pour utiliser les mêmes pratiques.

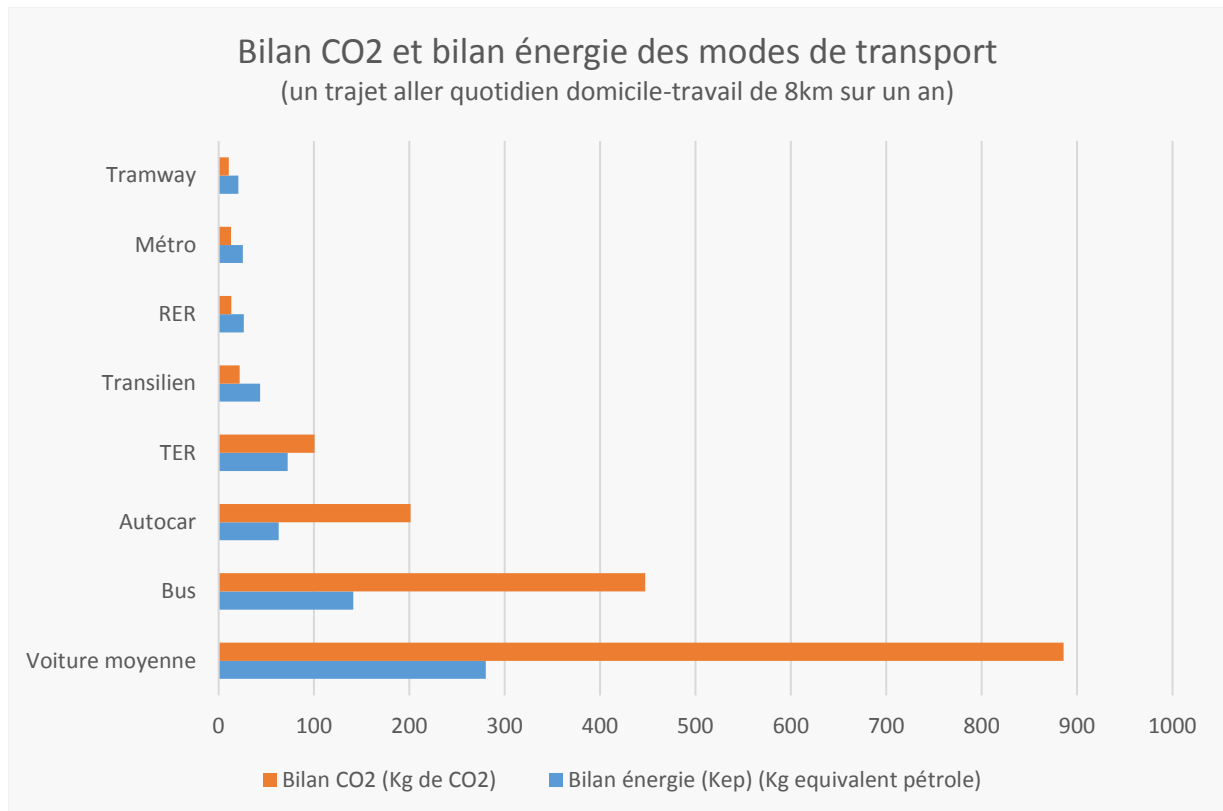
¹ Source : Rapport de la Cour des comptes européenne, publié le mardi 11 septembre 2018

 Transport public	 Voiture particulière
<ul style="list-style-type: none"> Mesures en conditions d'exploitation Consommations réelles Tous les véhicules en circulation : neufs et anciens Conditions réelles de circulation Affectation d'un coefficient pour une mesure du puits à la roue 	<ul style="list-style-type: none"> Mesures sur banc test Consommation théorique Echantillon de véhicules neufs paramétrés Conditions moyennes de conduite Pas d'affectation de coefficient, uniquement du réservoir à la roue

- Les comparaisons entre transport public et voiture sont basées sur des critères différents
- Si on applique les règles du TP à la voiture (conditions d'utilisation + coefficient du puits à la roue) :

Transport public 	Voiture particulière 
90 gCO ₂ /voyageur/km	172 gCO ₂ /voyageur/km

- Selon le comparateur de l'ADEME, une voiture moyenne pollue presque deux fois plus qu'un bus moyen



Le comparateur ECO déplacements de l'ADEME
Faîtes le test sur quizz.ademe.fr/eco-deplacements/comparateur

○ La santé

Selon Santé Publique France, chaque année en France, 48 000 décès sont liés à la pollution des particules fines et ce phénomène grave a un coût (prise en charge médicale, pertes de productivité,...) évalué à 144 milliards d'euros par an.

- La pollution de l'air est responsable, chaque année d'environ 400 000 morts prématurées dans l'Union européenne, et des centaines de milliards de coûts de santé.
- L'Union européenne dénombre 1000 morts prématurées par jour en raison de la pollution de l'air. C'est dix fois le nombre de tués sur la route.
- 330 à 940 milliards d'euros : c'est l'estimation des coûts de santé liés à la pollution de l'air chaque année, selon la Commission européenne.

Selon l'association Attitude Prévention, seul un quart des Français marche chaque jour l'équivalent des 10 000 pas préconisés par l'OMS ou pratique un sport de façon régulière. En France, le niveau de l'activité physique stagne et les trois quarts des Français ne pratiquent pas suffisamment d'activité physique et sportive.

Dix minutes en transport public impliquent de pratiquer deux à trois minutes d'activité physique supplémentaire par rapport au même temps de déplacement en voiture.

Selon l'association American Heart, l'utilisation du transport public et l'activité physique qui y est associée permettent de réduire le risque d'hypertension de 27% et le risque de diabète de 34%. L'OMS encourage à prendre les transports publics et à utiliser les modes dits actifs (marche, vélo) plutôt que la voiture individuelle.

○ Vers des transports plus propres

Aujourd'hui, dans les grandes agglomérations françaises, plus de 60% des voyages réalisés en transport public le sont via un mode électrique : tram ou métro.

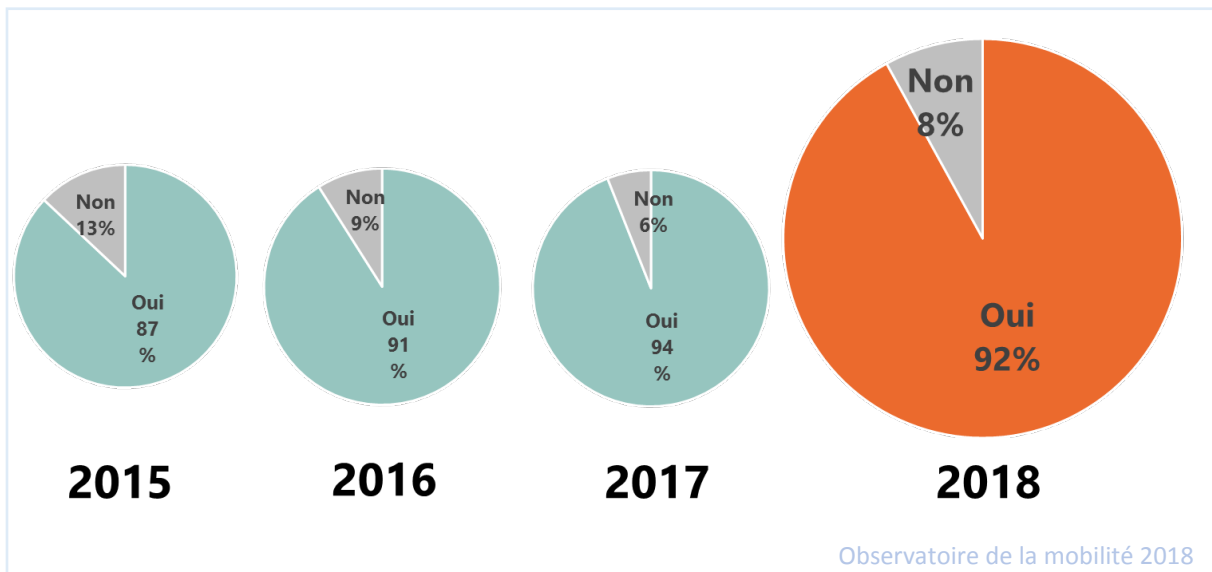
En 2023, la France défend l'objectif de 18 000 bus GNV ou électriques selon la Programmation pluriannuelle de l'énergie.

Pour mémoire, la transition énergétique a un coût : le renouvellement de la flotte par des bus électriques dans les réseaux de plus de 250 000 habitants est estimé à 3,8 milliards d'euros, hors infrastructure. Sur toute la durée de vie du véhicule et selon les données actuelles, un bus électrique coûte deux fois plus cher qu'un bus standard Euro 6 et ce, hors infrastructure.

Sans un soutien des pouvoirs publics, le risque est fort de voir l'offre de service se réduire.

Coût d'acquisition des différents véhicules hors infrastructures	
Bus Diesel Euro 6	252 000€
Bus GNV Euro 6	293 000€
Bus Hybride Euro 6	360 000€
Moyenne ebus	756 000€
Moyenne Tram	2 800 000€
Moyenne Métro	8 000 000€

d. Taux de recommandation des transports publics

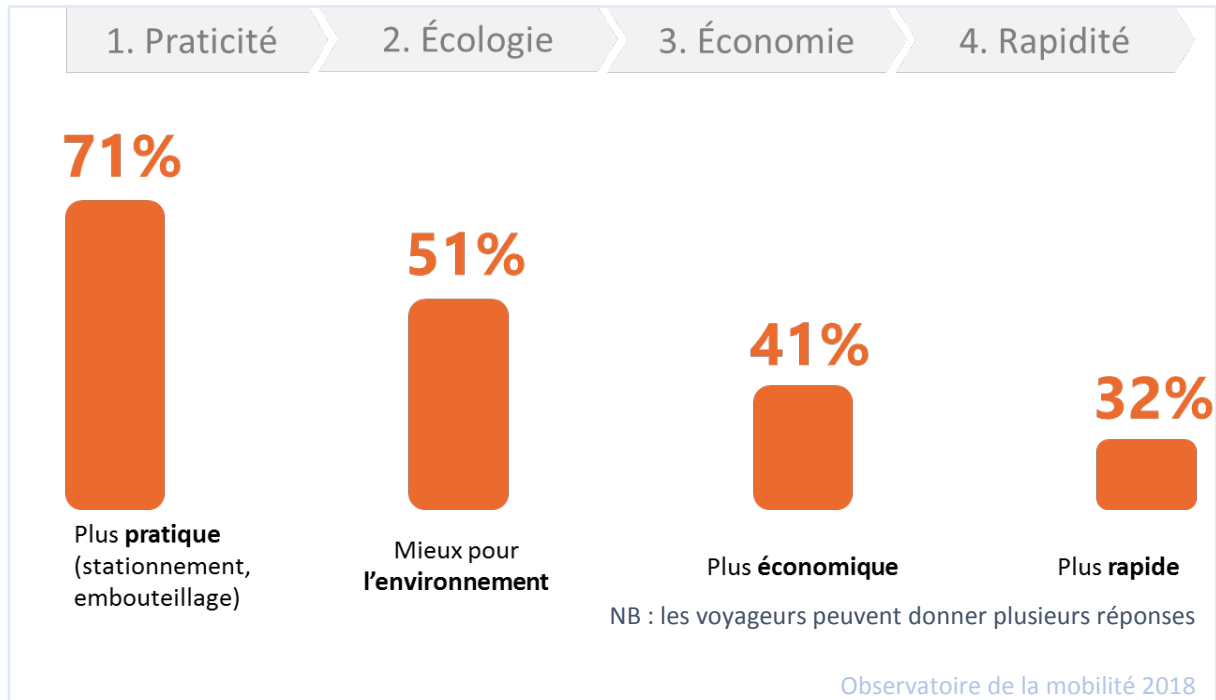


- 92% des utilisateurs de transport public sont prêts à les recommander à leurs proches.

Cet indicateur passe de 87% à 92% en 5 ans, soit un gain de 5 points en trois ans.

Le taux de recommandation est important notamment du fait de la forte utilisation des réseaux sociaux en France. Sur le territoire national Facebook compte 33 millions d'abonnés, Twitter 10,3 millions et LinkedIn 9,7 millions.

e. Raison des recommandations des transports publics



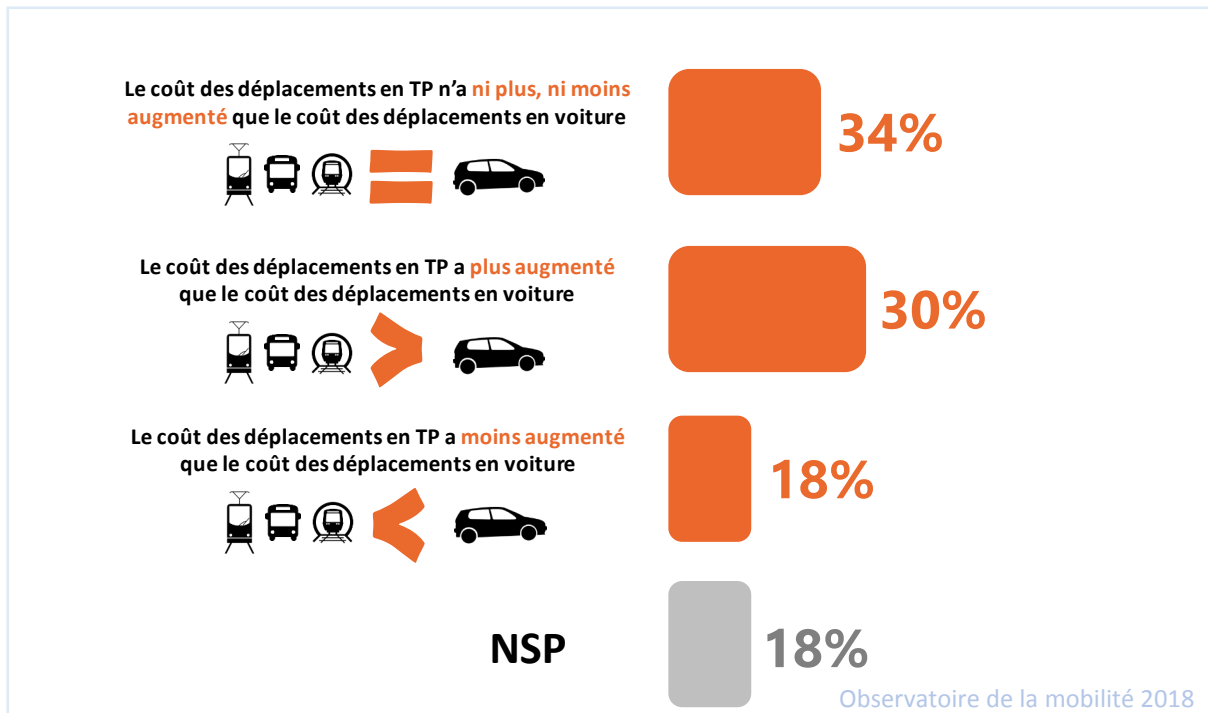
- 71% des utilisateurs de transports publics les recommandent en raison de leur caractère pratique.
- L'environnement est le deuxième motif de recommandation des transports publics (51%), en constante progression depuis 2015.
- Le motif économique est invoqué à 41% pour recommander les transports publics, en recul depuis 2016, il retrouve quasiment son niveau de 2015.
- La rapidité des transports publics est un motif de recommandation pour 32% des utilisateurs. Ce chiffre passe à 38% pour les utilisateurs Franciliens (et 40% pour les utilisateurs du RER).

Analyse

Il existe un décalage entre les raisons d'utilisation et les raisons de recommandation des transports publics. L'argument de la praticité est cité comme première raison d'utilisation des transports publics (à 46%) et, en toute logique comme première raison de recommandation (à 71%). En revanche, si l'environnement est cité en quatrième raison (14%) pour l'utilisation des transports publics, il devient la deuxième raison de recommandation, à 51%.

2. Coût des déplacements en transport public et financement de leur fonctionnement

a. L'opinion des voyageurs sur l'évolution des coûts en transport public et en voiture



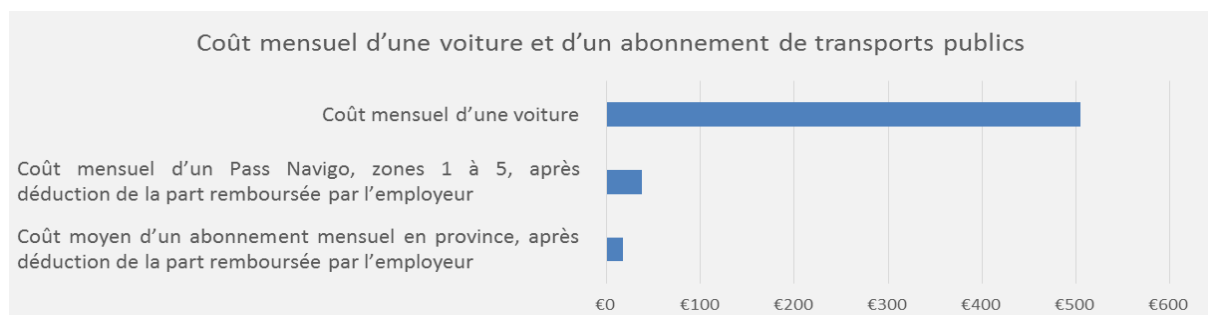
- Une majorité (34%) d'utilisateurs pense que l'évolution du coût des déplacements en transports est identique à celle du coût des déplacements en voiture.
- 30% des utilisateurs pensent que le coût des déplacements en transports publics augmente plus que le coût des déplacements en voiture.
- 18% des utilisateurs estiment que le coût des déplacements en transports a moins augmenté que le coût des déplacements en voiture.
- 18% n'ont pas d'avis.

Analyse

Les coûts des transports sont mal perçus

Le *pass navigo* « toutes zones » de la RATP coûte 75,20€ et est, en toute logique, au regard de l'offre de mobilité, le plus élevé de France. Conformément à l'obligation légale en vigueur, il est remboursé, pour les salariés, à 50% par l'employeur. Le voyageur salarié ne paye donc que 37,20€ par mois, soit 13 fois et demi de moins que le coût moyen mensuel d'une voiture.

Un abonnement mensuel en transport public en province coûte en moyenne 35 euros, le salarié n'en paye que 17,50€ après remboursement de la moitié de l'employeur, soit 29 fois moins que la voiture.

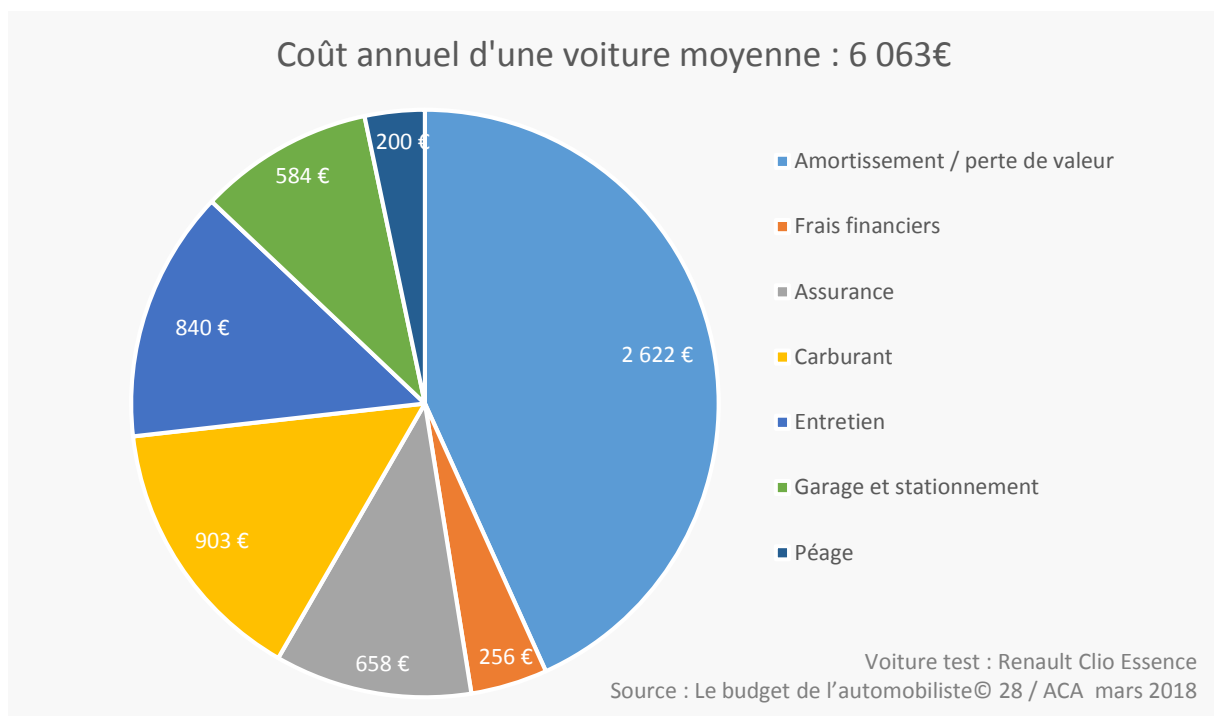


Le coût d'une voiture reste très élevé

Le budget d'une voiture standard est de 6 063€. ¹

En 2017, les dépenses automobiles ont augmenté au-dessus du taux d'inflation de 1% (sauf pour le péage et le garage du véhicule, sous l'inflation).

- Le prix catalogue des voitures a continué de progresser entre 0,2% et 3,9%.
- Les dépenses d'entretien ont augmenté de près d'un point (0,9%) suivant les marques.
- Les primes d'assurance ont progressé de 1,6%.
- Les postes péage et garage ont augmenté respectivement de 0,8% et de 0,9%.
- Les carburants, en valeur hors taxes, ont augmenté de 11,2% (super SP 95) et de 16,8% (gazole). Les taxes pétrolières ont, de leur côté, grimpé de 2,8% pour le super (près de 3 fois l'inflation) et de 8,2% pour le gazole (plus de 8 fois l'inflation).



Au total, le budget 2017 a augmenté entre 3% et 4,6% par rapport à 2016, soit trois à plus de quatre fois la valeur de l'inflation.

En 2017, le budget total d'une voiture standard atteint **6 063€ (+ 3,1%)** pour 8 638 km parcourus. Chaque kilomètre a coûté 0,702€, soit 1% de plus qu'en 2016.

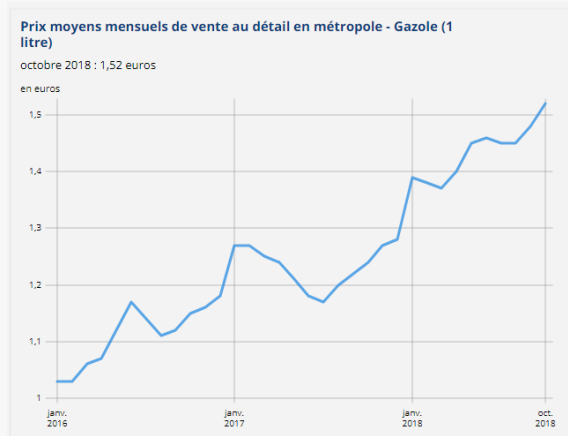
¹ Source : Le budget de l'automobiliste© 28 / ACA mars 2018.



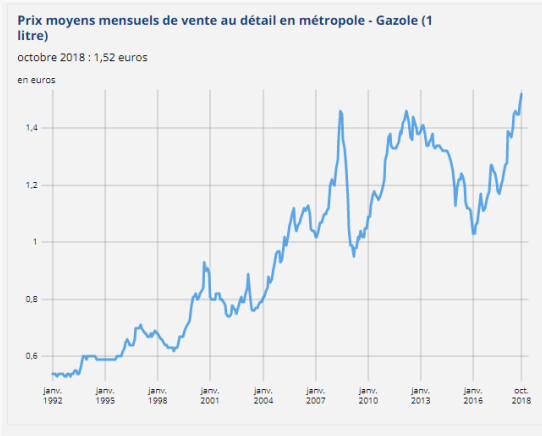
Source : Le Budget de l'Automobiliste@ 28 / ACA mars 2018.

Evolution du prix du gazole

depuis janvier 2016



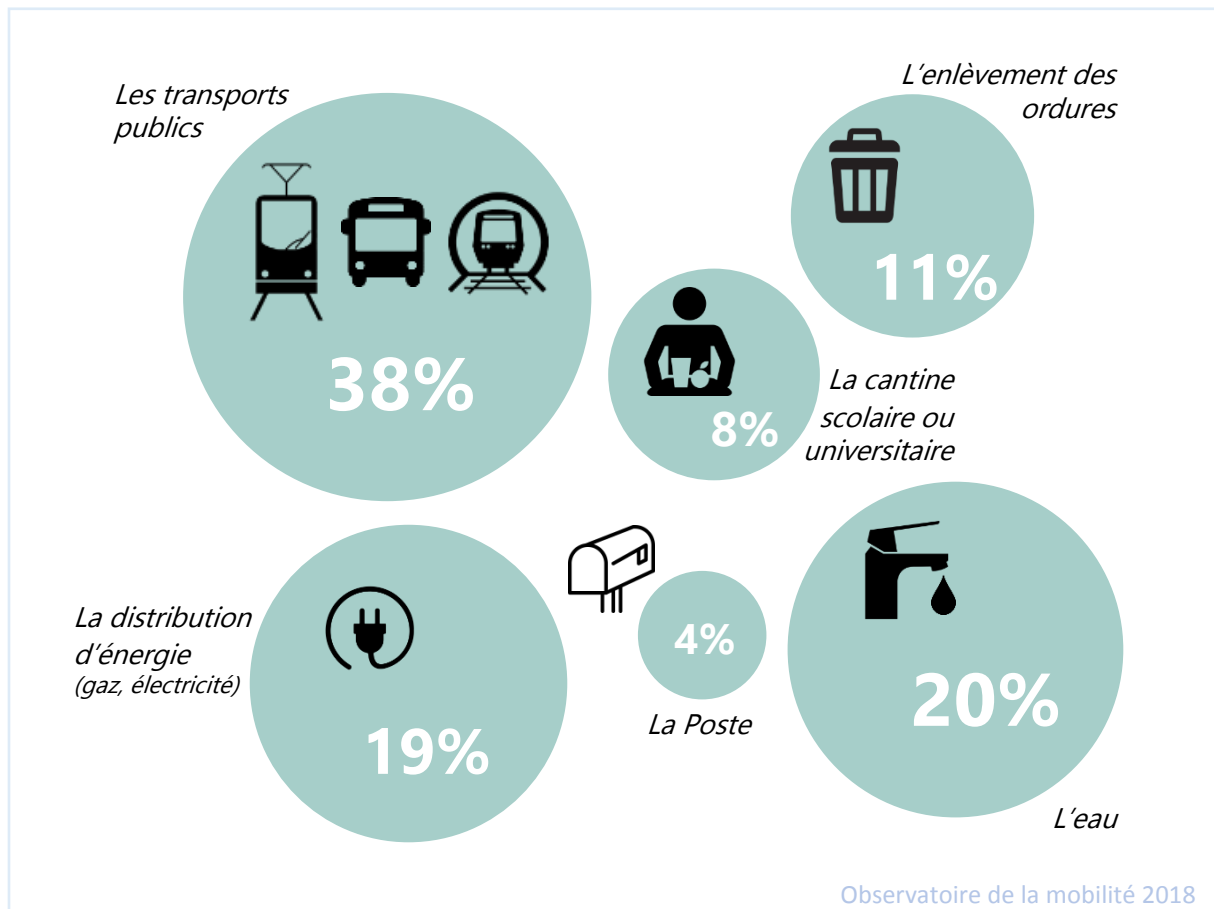
depuis janvier 1992



Source : INSEE

L'augmentation du prix du pétrole n'est pas un phénomène de court terme. En janvier 1992, le prix d'un litre de gazole était de 0,54 euros. En octobre 2018, il est à 1,52€. Malgré quelques baisses éphémères, rien n'indique que la tendance globale, à la hausse, s'inverse.

b. Le prix des transports publics par rapport aux autres services publics marchands



- 38% des utilisateurs de transports publics souhaitent que les transports publics soient gratuits. C'est 9 points de plus qu'en 2016.¹

Analyse

Les chiffres

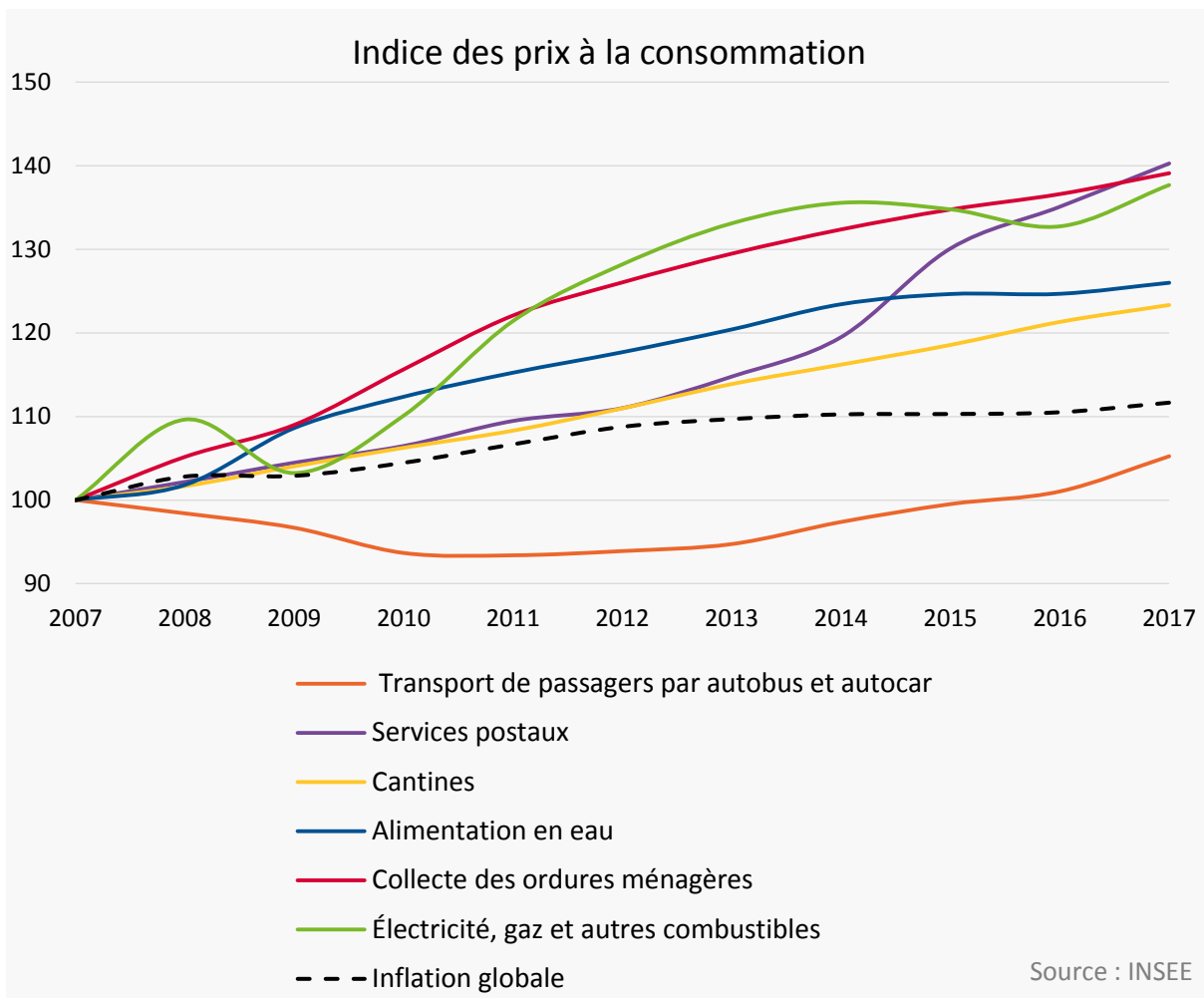
Les recettes commerciales en province représentent environ 1,34 milliard d'euros, pour la RATP 2,40 milliards, soit presque 3,74 milliards d'euros au global.

Les dépenses de fonctionnement annuelles totalisent 7,68 milliards d'euros : 4,23 milliards en province et 3,45 milliards à la RATP. A ces dépenses de fonctionnement s'ajoutent celles de l'investissement.

Quand les opérateurs de transports se privent de 4 milliards d'euros de recette, ils privent les voyageurs de... plus de 5 000 bus électriques (Cf.p.19). En ce sens, la gratuité des transports publics est « anti-environnementale ».

¹ Source : Observatoire de la mobilité 2017, UTP

Prix à la consommation : l'exception des transports collectifs de voyageurs



L'augmentation du prix des transports reste bien en-deçà de celle des autres services publics, mais aussi du niveau de l'inflation, et ce malgré l'augmentation de l'offre de transport. Les autres services publics marchands (l'eau, l'énergie, l'enlèvement des déchets...) ne sont pas gratuits, pourquoi le transport public devrait-il l'être ?

L'illusion de la gratuité

La tarification relève de l'autorité organisatrice de la mobilité.

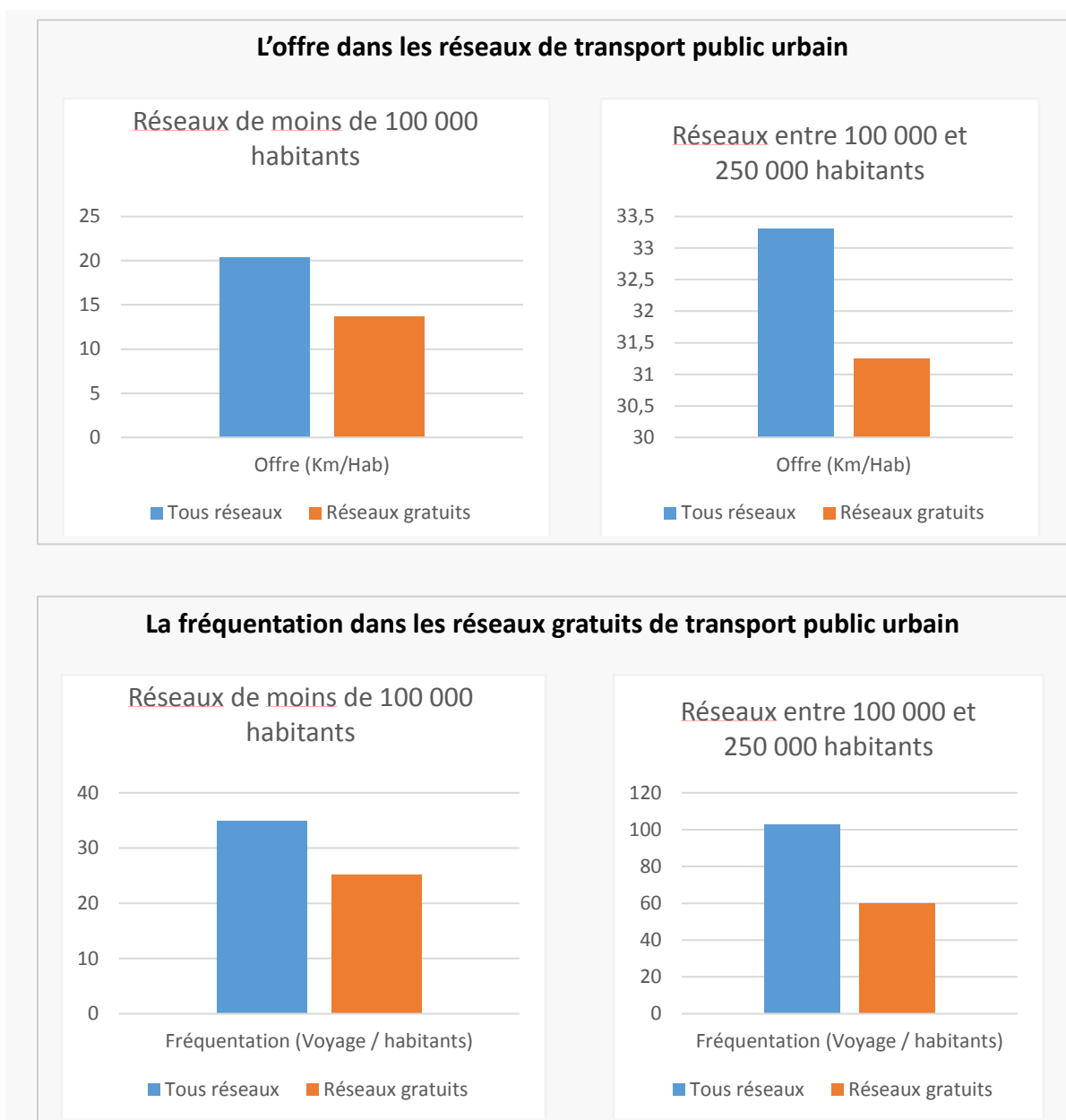
Suite aux récentes mises en place de la gratuité totale des transports publics à Dunkerque et à Niort, la presse s'est faite écho de la question des transports dits « gratuits », ce qui peut expliquer la nette progression, entre 2016 et 2017 (+9 points) de l'idée de gratuité pour les transports publics. Ce phénomène, qui à première vue peut paraître séduisant pour l'utilisateur, se révèle plus coûteux pour la collectivité et *in fine* peut-être moins avantageux pour le contribuable, utilisateur ou non, des transports publics.

Sur 250 réseaux en France, 21 réseaux ont mis en place la gratuité. 8 autres proposent une gratuité partielle : sur certains périmètres ou à certaines périodes de la semaine. Excepté Aubagne, Châteauroux, Niort, et Dunkerque, il s'agit majoritairement de petites collectivités locales qui ont décidé de la gratuité au moment de la création de leur réseau composé de quelques bus ou quand le

réseau ne couvrait que la commune centre. Les baisses de tarifs, voire la gratuité, sont bien accueillies par les citoyens, qui sont aussi des électeurs...

La gratuité des transports publics est une vue de l'esprit, leur coût est une réalité. Quoi qu'il arrive, un agent économique assumera toujours leur coût, la collectivité locale en l'occurrence. C'est-à-dire le contribuable, qu'il s'agisse des entreprises et/ou des particuliers.

La « gratuité » peut conduire les autorités organisatrices de la mobilité, à abaisser les coûts, à réduire leur offre de transport, comme en témoigne la comparaison ci-dessous entre les réseaux de transports gratuits et l'ensemble des réseaux.



La gratuité permet d'augmenter la fréquentation dans des réseaux où elle était très faible mais, même gratuits, ces réseaux n'ont pas une fréquentation équivalente aux autres réseaux de même taille.

En 2017, les effectifs des réseaux de transport public urbain diminuent légèrement (- 0,9%) entre 2016 et 2017 pour s'établir à 46 961 emplois. Principale explication à l'origine de cette baisse : la réduction

de l'offre kilométrique dans certains réseaux qui a conduit à ne pas remplacer certains départs en retraite.¹

- La gratuité : une fausse bonne idée

La gratuité ne permet pas un report modal significatif de la voiture vers le transport public.

Il n'est pas possible d'offrir gratuitement aux utilisateurs un service qui mobilise des budgets importants. En France, le transport public urbain coûte 12,6 milliards d'euros par an (8 milliards pour l'exploitation et 4,6 milliards pour l'infrastructure). Il est financé, à part à peu près égale, par la vente des titres, la contribution des collectivités locales (via les impôts locaux) et les employeurs privés et publics (via le Versement Transport).

Compte tenu de la conjoncture, le gap financier lié à la gratuité totale ne peut pas être compensé par le Versement Transport et devra donc être comblé par une contribution plus importante des collectivités locales, donc par une hausse des impôts locaux à la charge des seuls habitants. Si le voyageur ne paie plus, le contribuable devra payer davantage.

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

L'UTP n'est pas favorable à la gratuité totale, les fédérations d'utilisateurs des transports publics non plus.

L'UTP et la FNAUT ont d'ailleurs pris une position commune sur ce sujet en janvier 2014 : « Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale ».

Aujourd'hui, tous les réseaux proposent des titres gratuits ou réduits. De plus en plus de réseaux mettent en place une tarification solidaire basée sur le quotient familial (revenu du foyer/unité) et non sur le statut du voyageur (étudiant, retraité, famille nombreuse).

- La gratuité en Île-de-France

Le Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification, composé de huit experts, a étudié cette hypothèse. En octobre 2018, après plus de trente auditions d'élus, d'opérateurs de transport, d'associations professionnelles, d'associations environnementales, de chercheurs et d'experts de la mobilité, ce comité a rendu un avis défavorable à la gratuité des transports en Île-de-France, notamment pour les raisons suivantes :

- la gratuité ne permettrait pas de réduire significativement les nuisances de la route ;
- la gratuité entraînerait une dégradation de la qualité de service des transports collectifs ;
- la gratuité ne bénéficierait pas aux ménages les plus modestes ;
- la gratuité conduirait à une impasse financière et à un risque de paupérisation des transports collectifs.

Le rapport est non seulement défavorable à la gratuité des transports publics, mais préconise également la fin du dézouage, qui permet aux utilisateurs du « pass Navigo » de se déplacer dans toute l'Île-de-France à un tarif unique.

¹ Bilan social 2017 du transport public urbain de province

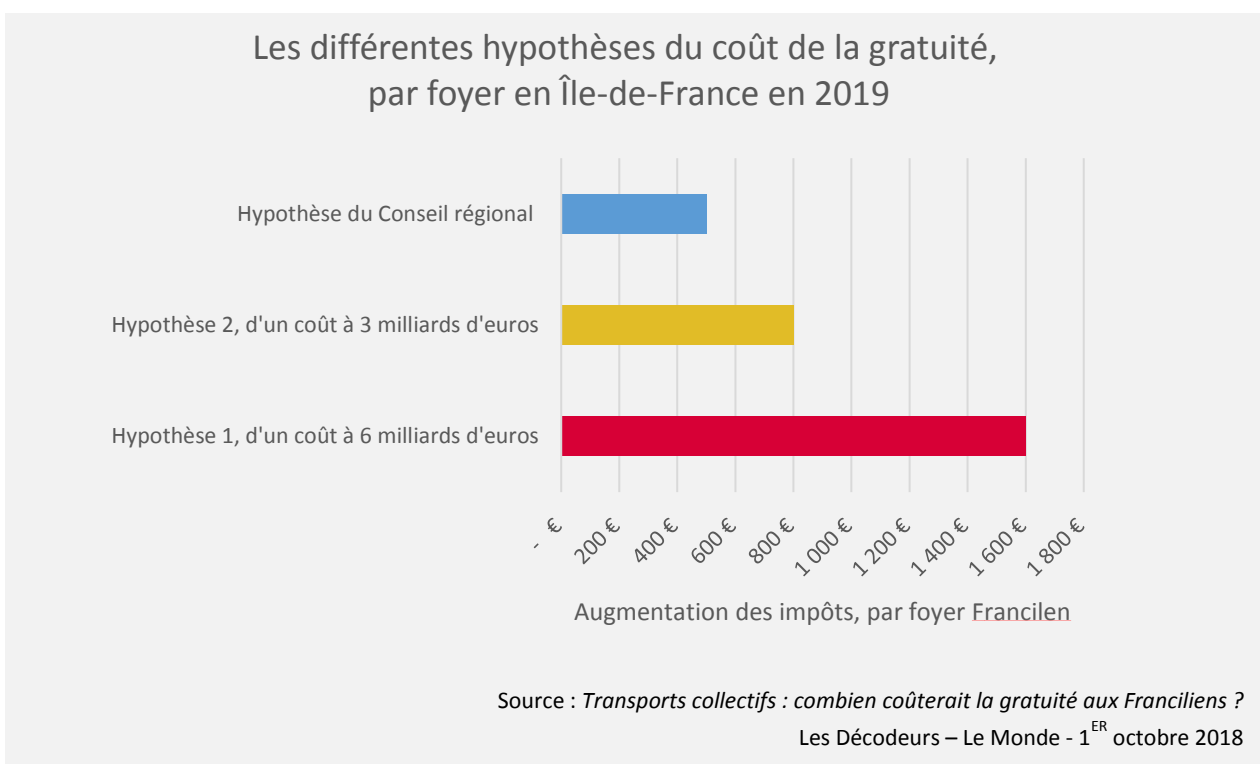
Une autre étude sur le sujet, commandée par la Ville de Paris, est en cours et devrait être rendue publique en décembre.

Combien coûterait la gratuité aux Franciliens ?

En complément de ce rapport, Valérie Pécresse, présidente de la Région Île-de-France, a estimé le coût de cette mesure à 500€ d'augmentation d'impôt par foyer. Cette estimation repose sur un simple ratio : le coût de la gratuité (évalué à 2,5 milliards d'euros), divisé par le nombre de ménages en Ile-de-France (5 millions).

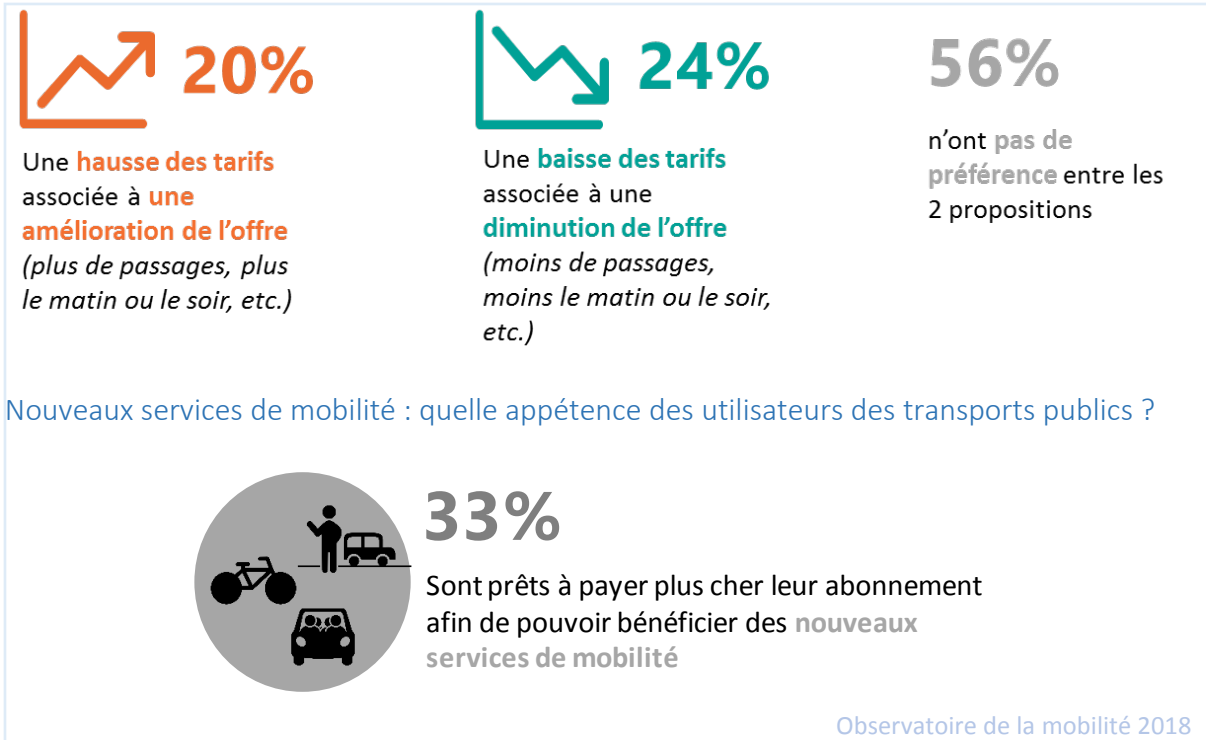
Mais seuls les foyers imposables, au nombre de 3,77 millions, supporteraient le coût de cette augmentation¹.

Par ailleurs le coût de la mesure est évalué entre 3 milliards et 6 milliards, selon les estimations de la Région et de la Ville, soit une augmentation qui se situerait plutôt entre 800€ et 1 600€ par foyer.



¹ Les Décodeurs, Le Monde.

c. Évolution de l'offre et/ou des prix des transports publics : l'arbitrage des voyageurs



- 20% (en hausse de 3 points par rapport à 2017) des utilisateurs de transports publics préfèrent une hausse des tarifs associée à une amélioration de l'offre ;
- 24% des utilisateurs des transports publics préfèrent une baisse des tarifs associée à une diminution de l'offre ;
- 56% n'ont pas de préférence.

Analyse

33% des utilisateurs de transport public sont prêts à payer plus cher leur abonnement pour bénéficier des nouveaux services de mobilité.

Le MaaS

Ces nouveaux services sont en pleine expansion depuis quelques années et l'UTP en a pris la mesure en publiant une position sur le MaaS : « Mobility as a Service ». Ces outils qui, sous forme d'application, permettent aujourd'hui à l'utilisateur de connaître, en temps réel le trajet le plus rapide, le plus court ou le plus adapté.

Le MaaS permet de mettre en cohérence tous les modes de transports durables, chacun ayant sa zone de pertinence. Ce bouquet de services devrait intégrer non seulement tous les modes de transport public et privé, mais aussi les véhicules partagés, taxis, VTC ou location, vélos en libre-service ou en location, parking-relais, stationnement multimodes, marche...

La recherche d'itinéraire devra également s'accompagner de la possibilité d'achat, de paiement, de dématérialisation des titres et des solutions d'accès, mais aussi de possibles suggestions de services liés au voyage.



Le MaaS peut en effet apporter des réponses à des enjeux majeurs, tels que la réduction de l'autosolisme, la congestion urbaine, l'accessibilité aux zones peu denses et le réchauffement climatique. L'UTP et ses adhérents sont donc volontaires pour travailler à la définition des principes, normes, bonnes pratiques, briques technologiques et gouvernance qui favoriseront le succès de systèmes MaaS, tout en veillant au respect des données personnelles des utilisateurs, conformément au RGPD.

MaaS : l'exemple Finlandais

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

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

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

	Whim To Go	Whim Urban	Whim Unlimited
Monthly payment	Free	49€	499€
Local public transport	Pay per ride	Unlimited Single Tickets	Unlimited Single Tickets
Taxi (5km radius)	Pay per ride	10€ per ride	Unlimited
Car	Pay per ride	49€ per day	Unlimited
City Bike	Not included	Unlimited (30min)	Unlimited
Cancel anytime	✓	✓	✓
Add-ons Incl regional HSL >			

Nouvelles mobilités : les prémices d'une nécessaire régulation

La future loi d'orientation des mobilités (LOM) veut aller dans le sens d'un double mouvement. D'une part aller vers une dérégulation des secteurs traditionnels, observée avec l'ouverture à la concurrence, mais aussi avec l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires, l'ouverture à venir à la concurrence des services RATP et Optile, ou encore l'obligation d'ouverture des données publiques. D'autre part, initier un commencement de régulation sur les services de nouvelles mobilités.

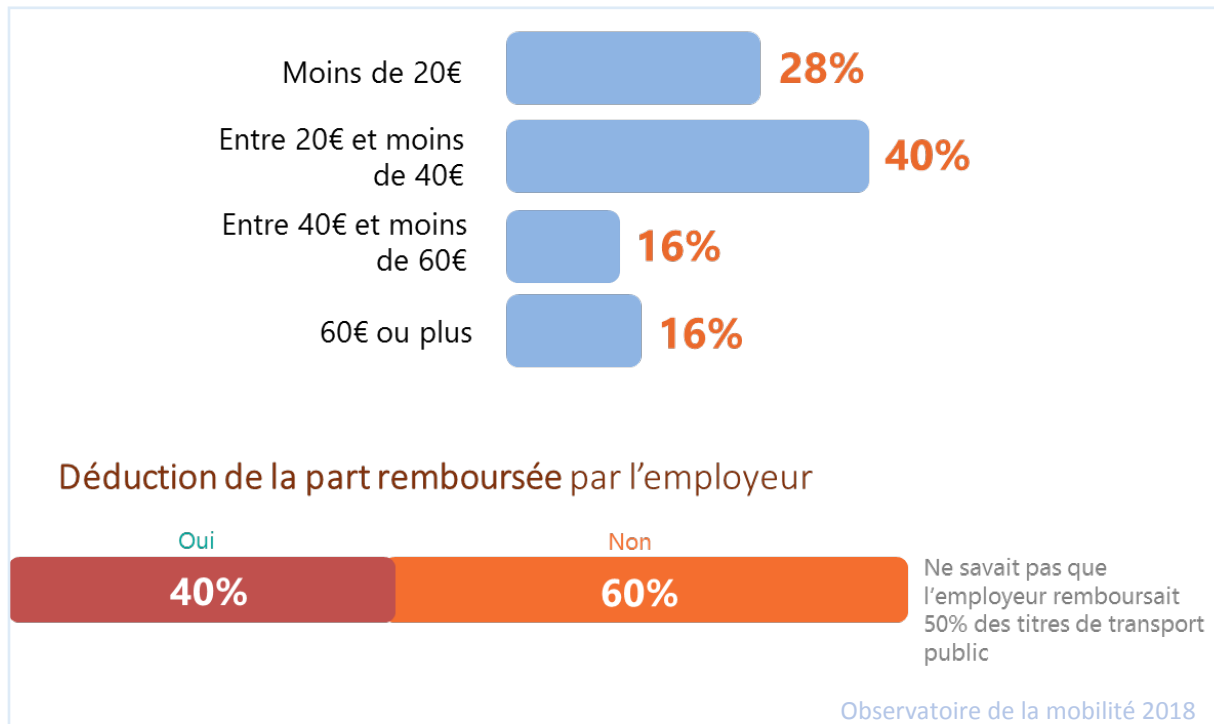
Mais les exigences faites à ces nouvelles mobilités ne sont pas de même nature que les exigences faites au secteur du transport public et notamment collectif, historiquement réglementé tant au niveau des entreprises que de leurs salariés.

En effet, le transport public collectif est confronté à la problématique de la limitation de ses ressources, puisqu'une part substantielle de ses coûts est supportée par l'impôt, via les contribuables et via le versement transport des entreprises, et que le développement des transports publics suppose un accroissement des dépenses publiques, qui est problématique.

Les nouvelles mobilités peuvent paraître en capacité d'apporter des solutions sur certains territoires à moindre coût. Aujourd'hui, celles-ci se déploient dans des cœurs de ville hyperdenses, avec des populations à pouvoir d'achat élevé, où elles ont cependant du mal à trouver leur équilibre économique. La question posée par la future LOM est simple : quelles obligations de service public devront remplir les nouvelles mobilités pour bénéficier de financements publics ?

d. Coût mensuel des transports publics

Budget mensuel des utilisateurs de transports publics



- 28% des utilisateurs de transports publics consacrent moins de 20€ par mois à leurs déplacements.
- 40% des utilisateurs de transports publics consacrent par mois entre 20€ et moins de 40€ à leurs déplacements.
- 16% des utilisateurs de transports publics consacrent par mois entre 40€ et moins de 60€ à leurs déplacements.
- 16% des utilisateurs de transports publics consacrent plus de 60€ par mois à leurs déplacements.
- 60% des utilisateurs de transports publics ne savaient pas que l'employeur remboursait 50% des titres de transports.

Analyse

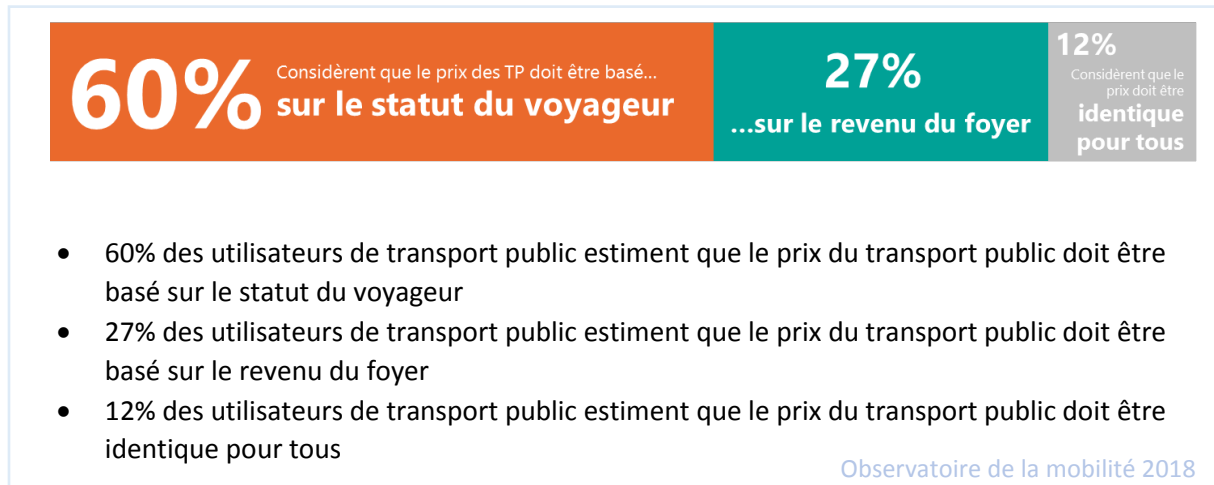
Un tiers des utilisateurs de transports publics ne connaît pas son budget transport.

32% des utilisateurs de transports publics déclarent dépenser plus de 40€ pour les transports par mois.

Le coût de l'abonnement de transport le plus élevé en France est de 75,2€ (RATP). Depuis le 1^{er} janvier 2009, tout employeur doit prendre en charge la moitié du coût de l'abonnement aux transports en commun, tels que les abonnements SNCF, RATP, compagnie de bus locale ou de l'abonnement à un service public de location de vélos. Il est donc peu probable que 32% des utilisateurs de transports publics dépensent plus de 38€, sachant que le coût moyen d'un abonnement est de 35€ (donc 17€ assumés par le voyageur).

e. Tarification

Pour les voyageurs, qui devrait payer le transport public ?



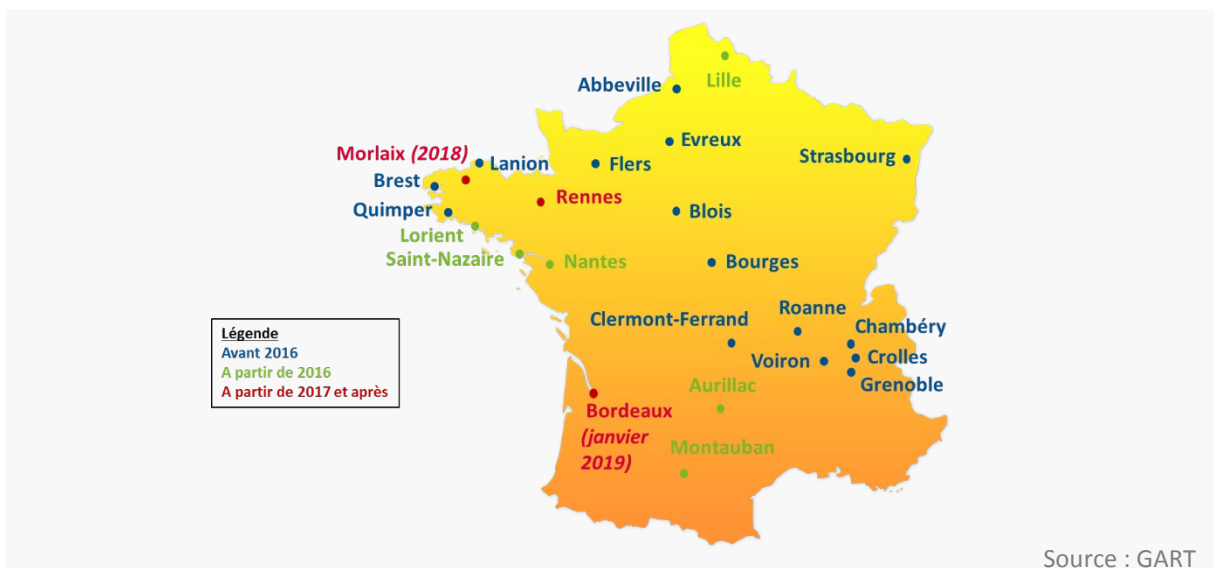
Analyse

La tarification solidaire se développe

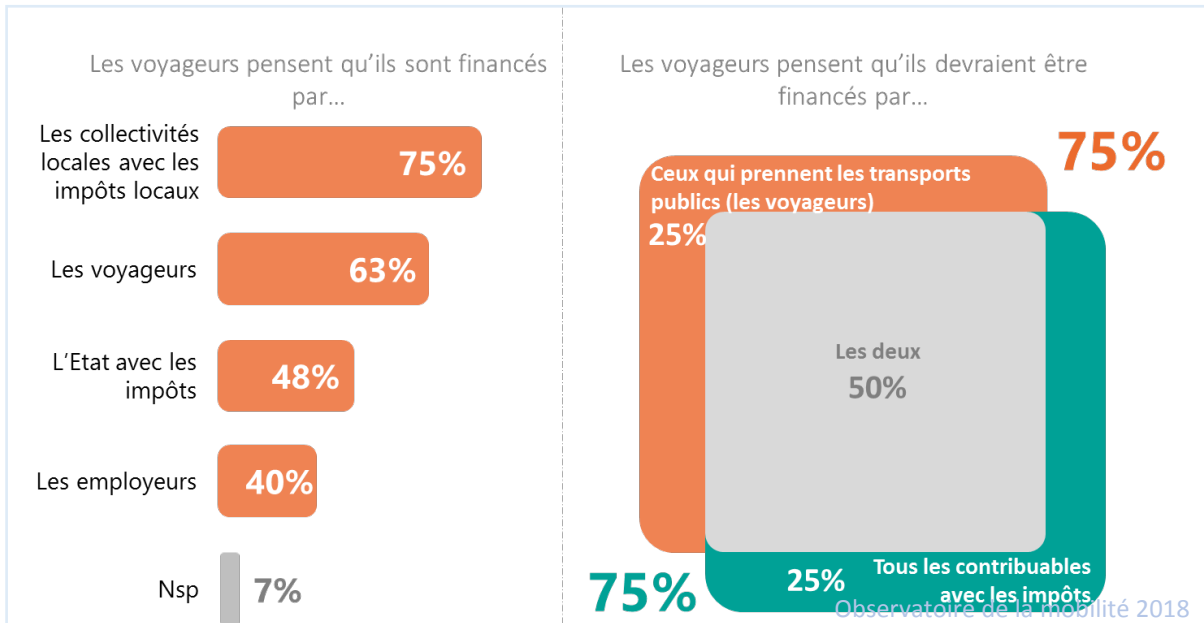
De plus en plus de réseaux mettent en place une tarification solidaire basée sur le quotient familial (revenu du foyer/personne) et non sur le statut du voyageur (étudiant, retraité, famille nombreuse).

La tarification selon le statut ne prend pas toujours en compte la réalité économique et sociale des utilisateurs et n'est pas toujours équitable. Pour prendre en compte la réalité économique et sociale des voyageurs et aller vers davantage de solidarité et d'équité, les autorités organisatrices développent la tarification solidaire. Cette tarification tient compte du revenu du foyer rapporté au nombre de personnes le composant et non plus du statut du voyageur.

La tarification solidaire, basée sur le revenu du foyer, est plus équitable et se développe.



f. Qui finance le fonctionnement des transports publics et qui devrait le financer ?



- Parmi les utilisateurs de transport public, 75% pensent que les collectivités locales avec les impôts locaux participent au financement du fonctionnement des transports publics.
- Parmi les utilisateurs de transport public, 63% pensent que les voyageurs participent au financement du fonctionnement des transports publics.
- Parmi les utilisateurs de transport public, 48% pensent que l'Etat avec les impôts participe au financement du fonctionnement des transports publics.
- Parmi les utilisateurs de transport public, 40% pensent que les employeurs participent au financement du fonctionnement des transports publics.

Analyse

Le besoin en transport public urbain est estimé à plus de 16 milliards d'euros par an (dont 8,4 milliards pour la province).

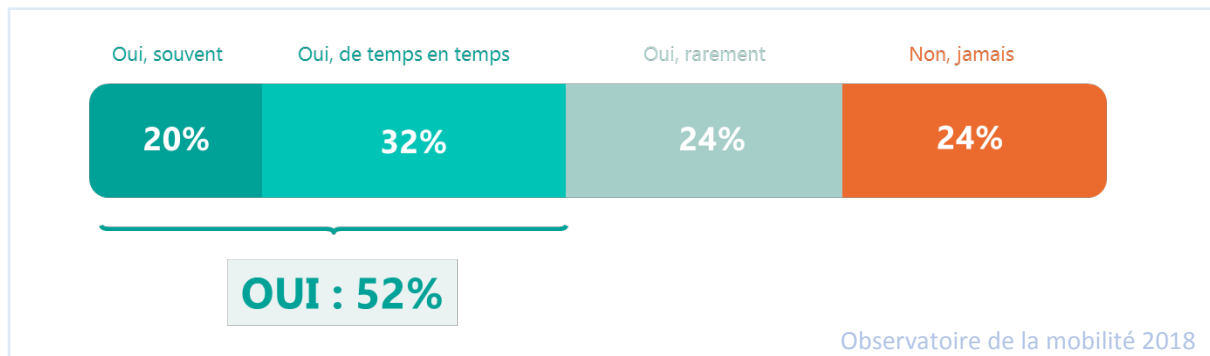
Les trois sources de financement sont le versement transport à hauteur de 7 milliards d'euros (43%), le recettes commerciales à hauteur de 4,9 milliards d'euros (30%) et les concours publics, à hauteur de 4,3 milliards d'euros (27%).

Plus les budgets des autorités organisatrices de la mobilité sont contraints, plus la pression fiscale sur les contribuables est forte. Toutefois, les dotations aux collectivités locales ont été stabilisées en 2018 après 4 années de baisse.

3. Arrêt de travail dans les transports publics

a. Arrêt de travail des salariés

Les problèmes de déplacement des voyageurs liés aux mouvements sociaux



- 52% des voyageurs ont rencontré des problèmes de déplacements en transports publics en raison de mouvements sociaux (grèves ou droit de retrait).
- Ce fut le cas, de temps en temps, pour 32% d'entre eux et souvent pour 20 %.
- La part des voyageurs, dont les déplacements en transport public ont été gênés par les mouvements sociaux, a augmenté de 9 points par rapport à 2018 (43 % disaient alors avoir rencontré des difficultés à se déplacer du fait de mouvements sociaux).
- Cette forte hausse est due à la part des voyageurs qui ont souvent rencontré des problèmes à se déplacer en transport public du fait de ces mouvements sociaux : ils sont 20 % en 2018 contre 11 % l'an passé.

Analyse

Transport urbain

Comme le montre le schéma ci-après, entre 2011 et 2017, le nombre de jours de grève est resté relativement stable dans le transport public urbain de province. La hausse de 2016 est liée aux mouvements nationaux contre la loi Travail.

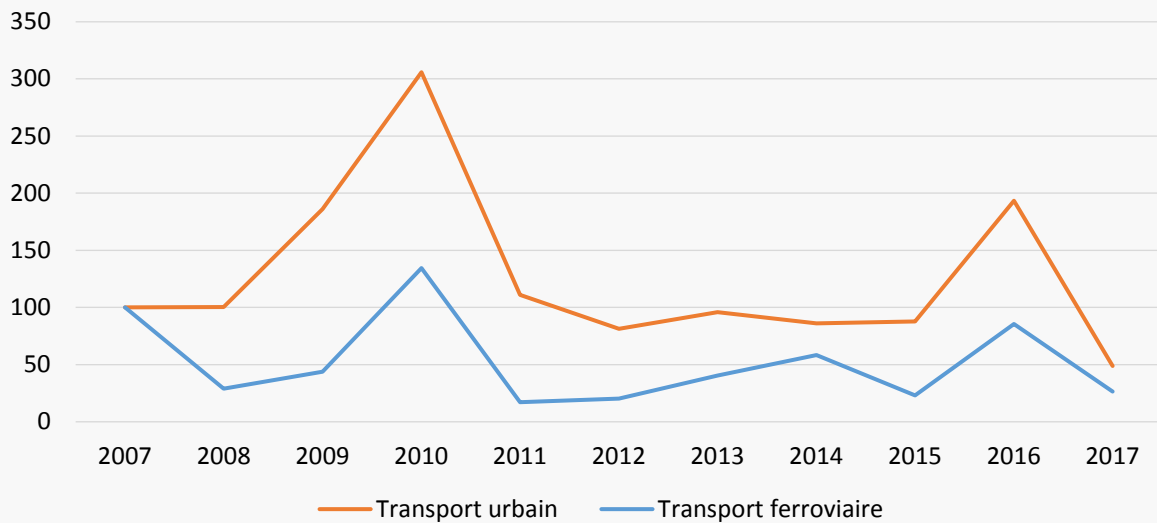
Transport ferroviaire

Dans le transport ferroviaire, le nombre de jours de grève est plus irrégulier.

Deux pics sont constatés : le premier en 2014 lié à la loi portant réforme ferroviaire, et le second en 2016, du fait de la loi Travail et de la négociation de convention collective nationale ferroviaire. Pour mémoire, les cheminots n'étaient pas concernés par l'évolution de la hiérarchie des normes mise en place par la loi Travail en matière d'organisation du travail ; en effet, cette hiérarchie est maintenue dans la branche ferroviaire du fait de dispositions spécifiques de la loi portant réforme ferroviaire du 4 août 2014.

Le 3 avril dernier, les cheminots SNCF ont débuté une grève perlée pour protester contre la réforme ferroviaire qui s'est étendue jusqu'au 28 juin. De ce fait, le nombre de jours de grève dans le transport ferroviaire devrait connaître un nouveau pic en 2018.

L'évolution des grèves dans les transports urbains et ferroviaires



Evolution du nombre de jours de grève dans le transport urbain de province et SNCF depuis 2011 (en base 100)
Source : UTP 2017 et SNCF 2017

o Le coût des grèves

Les coûts associés aux grèves dans le transport public urbain et le secteur ferroviaire sont extrêmement difficiles à chiffrer. En effet, les opérateurs sont pénalisés par les pertes de recettes immédiates auxquelles s'ajoutent les pénalités de l'autorité organisatrice, le remboursement des titres de transport et la désaffection durables de voyageurs qui décident de ne plus utiliser les transports publics et choisissent un autre mode pour se déplacer.

Pour SNCF, le coût total de la grève perlée contre la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été estimée à 790 millions d'euros : presque 100 millions de plus que le bénéfice de la société en 2017¹.

Ce coût total provient de la perte de chiffre d'affaires (770 millions d'euros) et des mesures commerciales mis en œuvre pour conserver les clients voyageurs (160 millions d'euros) après déduction des économies contraintes ou mises en place par SNCF.

La perte de chiffre d'affaires (770 millions d'euros) se décompose en trois parties :

- 600 millions d'euros au titre des activités voyageurs liés au nombre de personnes ayant renoncé à prendre le train sur la période ;
- 60 millions d'euros : de manque à gagner dans fret ; les clients chargeurs comme les clients voyageurs se sont reportés sur d'autres modes de transport ;
- 110 millions d'euros au titre de la diminution des recettes de péage de SNCF Réseau.

A cette perte de chiffre d'affaires, s'ajoutent 160 millions investis par SNCF dans les mesures commerciales pour atténuer le préjudice subi par les clients : 120 millions d'euros de remises, de billets à prix réduits, de covoiturage iDvroom gratuit les jours de grève, de remboursement d'abonnements TGV Max, etc. et 40 millions pour les bus qui ont remplacé les trains.

L'impact financier des grèves aurait pu être encore plus élevé si SNCF n'avait pas mis en place des mesures d'économies qui se chiffrent à 140 millions d'euros : 100 millions de retenues sur salaires et

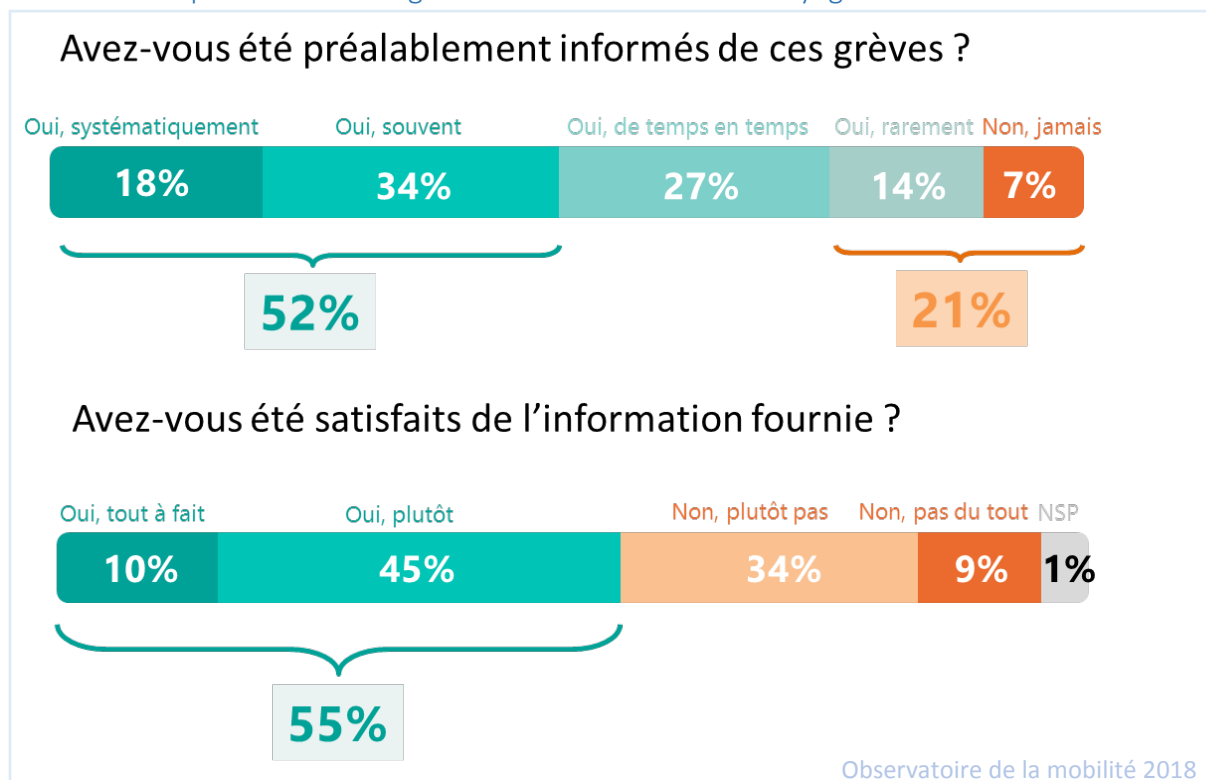
¹ Source : SNCF

40 millions liés à des frais d'exploitations de fait réduits, comme par exemple, l'électricité des trains qui n'auront pas roulé.

Reste que ce résultat n'inclut pas les pertes subies tant par les autres entreprises ferroviaires de voyageurs (Thello), de fret (ECR, Europorte, Colas Rail, etc.) que par les nombreux autres acteurs de la filière ferroviaire : les opérateurs de travaux, opérateurs de maintenance, etc.

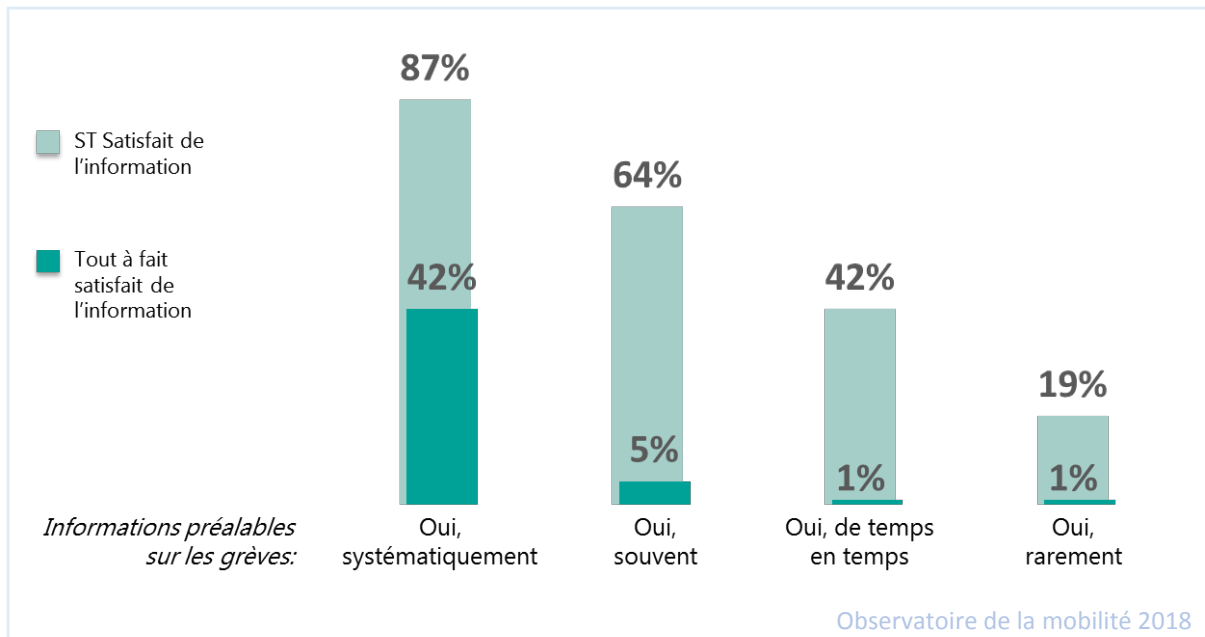
Pour le secteur ferroviaire, le coût global de la grève est, de fait, très supérieur aux seules pertes du groupe public ferroviaire.

L'information préalable sur les grèves et la satisfaction des voyageurs en la matière



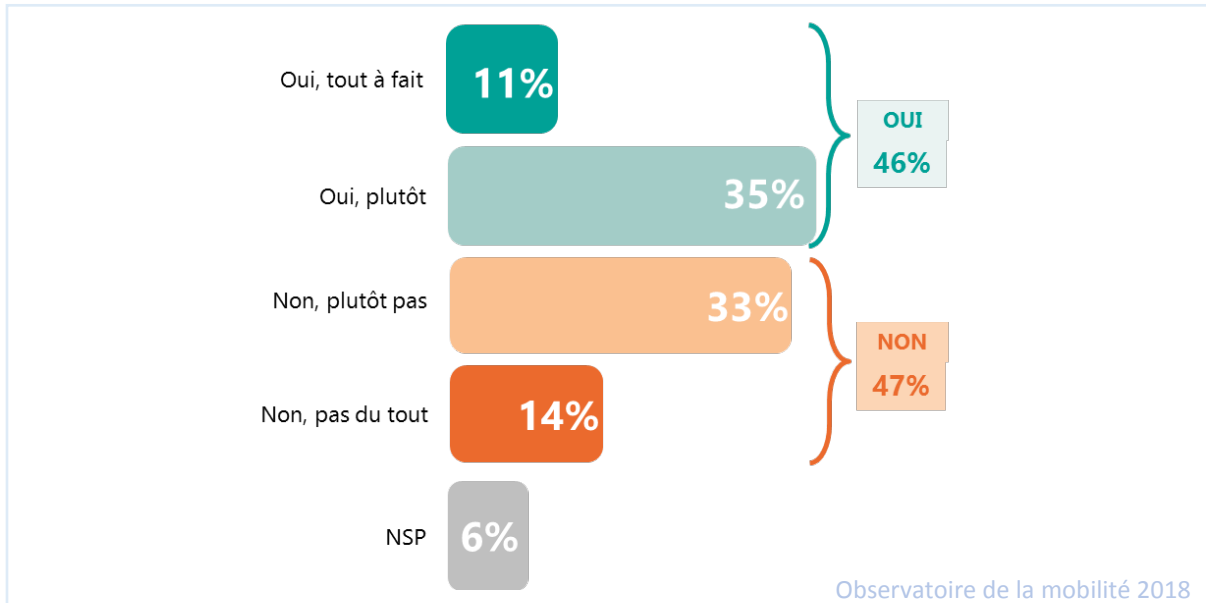
- 52% des voyageurs ont été, systématiquement ou souvent, informés au préalable des arrêts de travail.
- 21% des voyageurs disent avoir rarement ou jamais été préalablement informés des arrêts de travail. Leur proportion baisse de dix points comparée à 2017 (31 %).

Un lien fort entre les informations préalables sur les grèves et la satisfaction de l'information



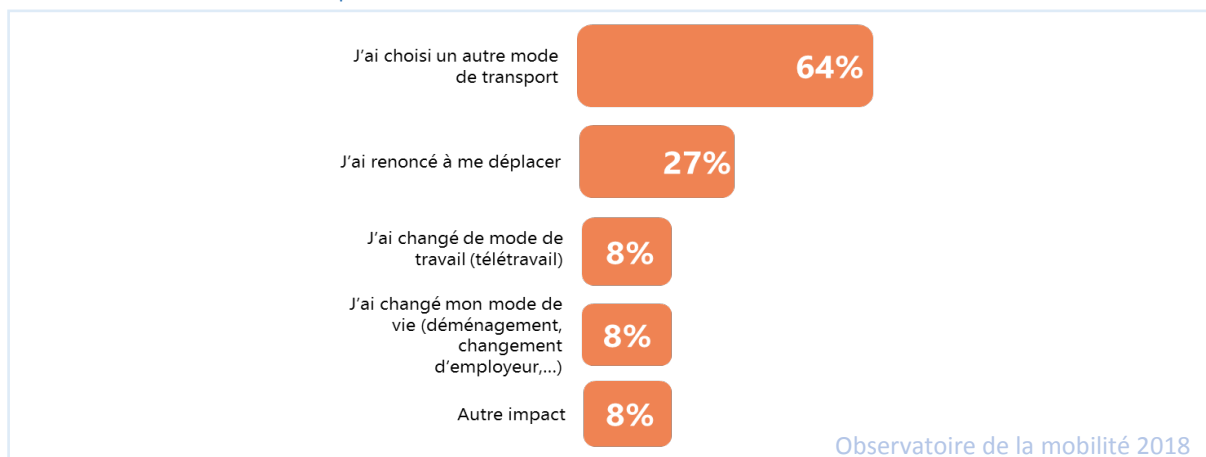
- Parmi les voyageurs ayant systématiquement reçu l'information, 87% s'en disent satisfaits.
- Parmi les voyageurs ayant souvent reçu l'information, 64% s'en disent satisfaits.
- Plus les utilisateurs de transport public ayant rencontré des problèmes de transport sont préalablement informés des perturbations liées arrêts de travail, plus ils sont satisfaits ou tout à fait satisfaits de l'information.

Grèves justifiées, grèves injustifiées : les voyageurs ne partagent pas la même opinion



- La part des voyageurs estimant que les mouvements sociaux étaient injustifiés (47%) est quasiment égale à celle des voyageurs qui les jugent justifiés (46%).
- La part des utilisateurs considérant que les grèves étaient justifiées baisse de 4 points entre 2017 (43%) et 2018 (47%).
- Entre 2017 et 2018, la part des voyageurs estimant que les grèves étaient justifiées reste identique (46%).
- La part des voyageurs « sans opinion » sur ce sujet baisse de 4 points à 6% contre 10% en 2017.

Quelles ont été les conséquences de ces arrêts de travail



- Lors de ces arrêts de travail, 64% des voyageurs ont choisi un autre mode de transport.
- 27% ont renoncé à se déplacer lors des grèves.
- Les perturbations liées aux grèves se sont traduites pour 8% des voyageurs par un changement de mode de travail et pour 8% par un nouveau mode de vie.
- 8% des voyageurs ayant rencontré des problèmes de déplacements liés aux grèves disent avoir été impactés d'une autre manière (temps de trajet allongés, journées de travail plus longues, problèmes de garde d'enfants, obligation de prendre des jours congés ou de RTT...)

Analyse

La baisse du nombre de voyageurs estimant que les grèves étaient justifiées s'explique probablement par le report des utilisateurs « sans avis » qui ont sans doute été impactés par les mouvements sociaux de 2018, dans le transport ferroviaire.

Près de la moitié des voyageurs restent compréhensifs à l'égard des mouvements sociaux dans le service public de transport.

Plusieurs raisons peuvent expliquer cet état de fait. D'abord, les Français en général, et les utilisateurs de transport public en particulier, sont davantage et mieux informés des mouvements sociaux dans le service public en général et dans le transport public en particulier que lors des grèves dans le secteur privé.

Les mouvements sociaux dans les entreprises de service public sont très médiatisées car plus pénalisantes pour les Français. Une grève dans les entreprises de service public a des impacts sur tous les citoyens utilisateurs dudit service public, ce qui n'est pas le cas des grèves dans le secteur privé qui, a priori, dérangent moins, voire ne dérangent pas du tout.

Si la question avait été posée il y a 15 ou 20 ans, la part des voyageurs estimant que les arrêts de travail étaient justifiés aurait sans doute été plus importante qu'aujourd'hui. Le sentiment de faire grève par procuration était plus prégnant même s'il persiste sans doute aujourd'hui, mais une moindre part .

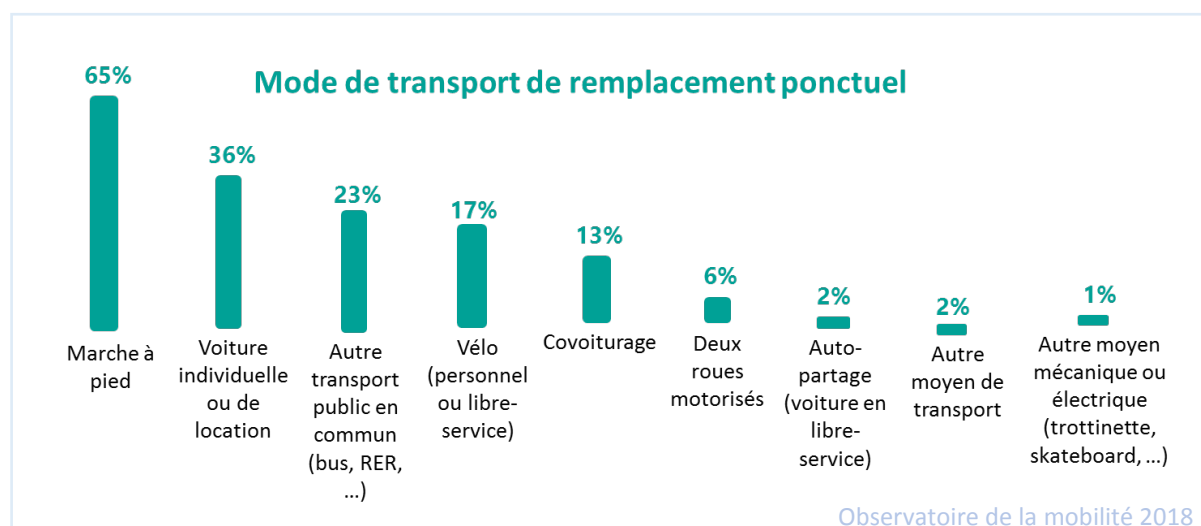
Durée du changement de transport public

PONCTUEL **81%**

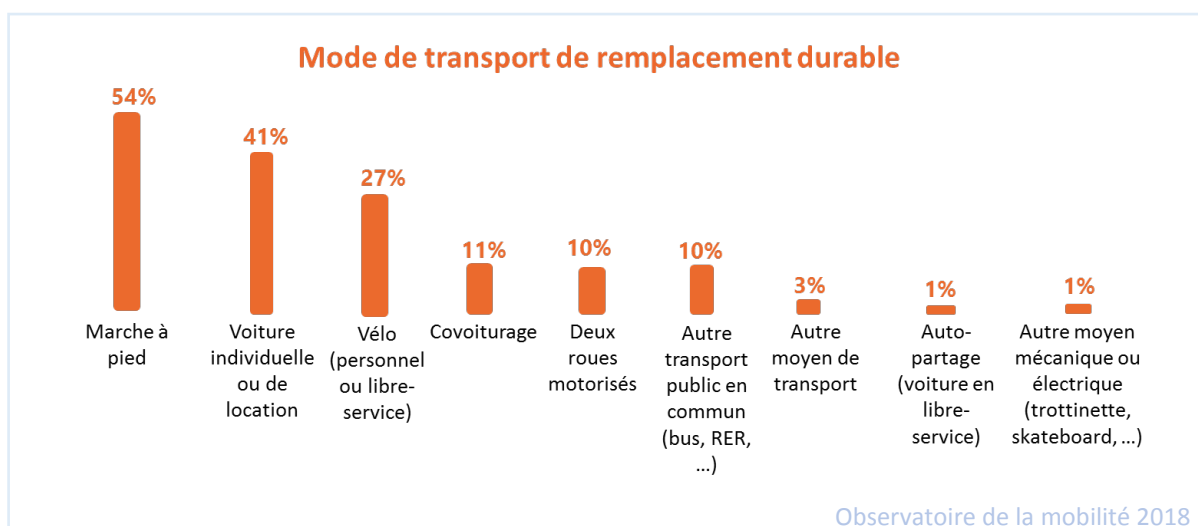
DURABLE **19%**

Observatoire de la mobilité 2018

- 81% des voyageurs ayant changé de mode de déplacement du fait des grèves l'ont fait de manière ponctuelle (contre 84 % en 2017) et 19 % de façon durable (contre 16% en 2016).
- La part des voyageurs qui ont ponctuellement changé de modes de déplacement baisse de 3 points par rapport à 2017 (84%) au profit de ceux qui ont choisi définitivement de se déplacer autrement (16% en 2017).



- Les 81 % de voyageurs qui changent de mode de déplacement de manière ponctuelle, choisissent d'abord la marche à pied (65% : chiffre identique à 2017) et en second, la voiture individuelle ou de location (36% contre 32 % en 2017).
- 23 % d'entre eux se reportent vers un autre mode de transport public (29% en 2017) et 17% vers le vélo (22% en 2017).
- 13 % optent pour le covoiturage (10% en 2017) et 6% vers les deux roues motorisés (5% en 2017).



- Pour les 19% de voyageurs ayant changé durablement de moyens de déplacement, les deux premiers modes choisis sont la marche à pied (54 %) et la voiture (41%).
- Les autres modes choisis pour se déplacer de manière durable sont le vélo (27%), les deux roues motorisés (10%), les autres modes de transport public (10 %) et le covoiturage (11%).
- Comparé à 2017, les reports durables vers le vélo et les deux roues motorisés sont stables : de 26 à 27% pour le vélo et de 9 à 10 % pour les deux roues motorisés.
- Le report vers les autres modes de transport public diminue (22% en 2017 et 10 % en 2018) alors que le report vers le covoiturage progresse légèrement (7% en 2017 et 11% en 2018).

Analyse

En cas de grève, le report favorable à la marche et à la voiture

Les voyageurs se reportent d'abord sur la marche. Conseillée pour la santé, la marche ne peut toutefois pas être pratiquée par tous, et, sur de longues distances, les voyageurs qui deviennent piétons sont rares.

Le trajet moyen en transport public urbain est de 3 à 4 km, difficilement faisable à pied par tous les voyageurs matin et soir...

Le trajet moyen en transport public ferroviaire (TER, Transilien, RER) est, de fait, plus long et encore moins réalisable à pied.

A défaut de pouvoir se déplacer à pied, les sondés se reportent sur la voiture. La voiture individuelle reste le deuxième mode utilisé par les voyageurs qui ne peuvent pas se déplacer en transport public à cause des grèves. 41% des utilisateurs la choisissent de manière durable et 36% de manière ponctuelle. Ce report du transport public vers la voiture n'est bon ni pour l'environnement ni pour la santé publique (cf. pages 16).

Les lois «sur le dialogue social » du 21 août 2007 et du 19 mars 2012

Ces deux lois s'efforcent de concilier deux principes constitutionnels : le droit de grève et la continuité du service public.

L'objectif : prévoir le niveau de service qui sera délivré et d'en informer les voyageurs au préalable. Un conflit doit être précédé d'une négociation de huit jours. Le préavis de grève doit être déposé 5 jours au préalable. Les grévistes doivent se déclarer individuellement 48 heures avant le début de la grève et prévenir 24 h à l'avance qu'ils souhaitent l'arrêter.

Il est possible de réaffecter du personnel d'une ligne vers une autre : lorsqu'un préavis est déposé, l'entreprise dispose de 24 heures pour s'organiser et optimiser sa grille de transport. L'opérateur doit informer les voyageurs du service qui sera disponible 24 h à l'avance.

Aujourd'hui, certaines pratiques abusives et silences ou interprétations des textes remettent en cause les effets bénéfiques et l'objet même de ces lois.

Pour cette raison, l'UTP préconise plusieurs évolutions des textes visant à mettre fin aux abus constatés en matière de grève et de droit de retrait, tout en respectant le caractère constitutionnel du droit de grève.

Ces évolutions permettraient aux opérateurs de mieux connaître les intentions des salariés et ainsi, d'optimiser l'organisation du service et l'information des voyageurs.

Le droit de retrait détourné et utilisé à la place du droit de grève : les salariés n'ont aucune obligation d'informer l'employeur au préalable; l'organisation du service et de l'information aux voyageurs 24h à l'avance sont quasi-impossibles.

Pour éviter ces détournements qui impactent fortement le quotidien des voyageurs, il semble nécessaire de modifier les textes pour définir plus précisément le droit de retrait, imposer au salarié de justifier par écrit des motifs de son arrêt de travail et indiquer les sanctions du droit de retrait illégitime.

○ **Les préavis qui durent même s'il n'y a pas de grévistes**

Les organisations syndicales peuvent déposer un préavis sur une durée très longue, voire illimitée, ce qui leur permet de créer des grèves surprises que la loi de 2007 voulait précisément éviter. Les organisations syndicales peuvent déposer un préavis de grève illimité qu'elles réactivent, après plusieurs semaines, voire plusieurs mois, sans grévistes.

Pour l'UTP, il est indispensable de modifier les textes pour que la caducité du préavis soit reconnue lorsque la grève n'est plus collective, c'est-à-dire lorsqu'il reste moins de deux salariés en grève dans l'entreprise.

○ **Les arrêts de travail de très courte durée**

Ces arrêts entraînent une désorganisation complète du service, qui rend extrêmement difficile, voire impossible, la réorganisation du service et l'information aux voyageurs, même si l'employeur a été averti 48 h plus tôt. Par exemple, une grève de moins d'une heure va commencer au milieu du service du conducteur, ce dernier ne pourra pas achever son parcours, ce qui complique très fortement l'organisation du service.

Pour l'UTP, il est fondamental que les textes prévoient qu'un salarié, pour chaque journée couverte par le préavis de grève, ne puisse débiter la grève qu'à sa prise de service, la prise de service étant nécessairement entendue comme le moment où il débute sa journée de travail.

○ **Les préavis multiples générant des grèves discontinues**

Les organisations syndicales peuvent, par exemple, déposer des préavis pour des grèves de 55 mn tous les jours ; l'organisation du service devient ingérable et le service ne peut pas être fourni aux voyageurs.

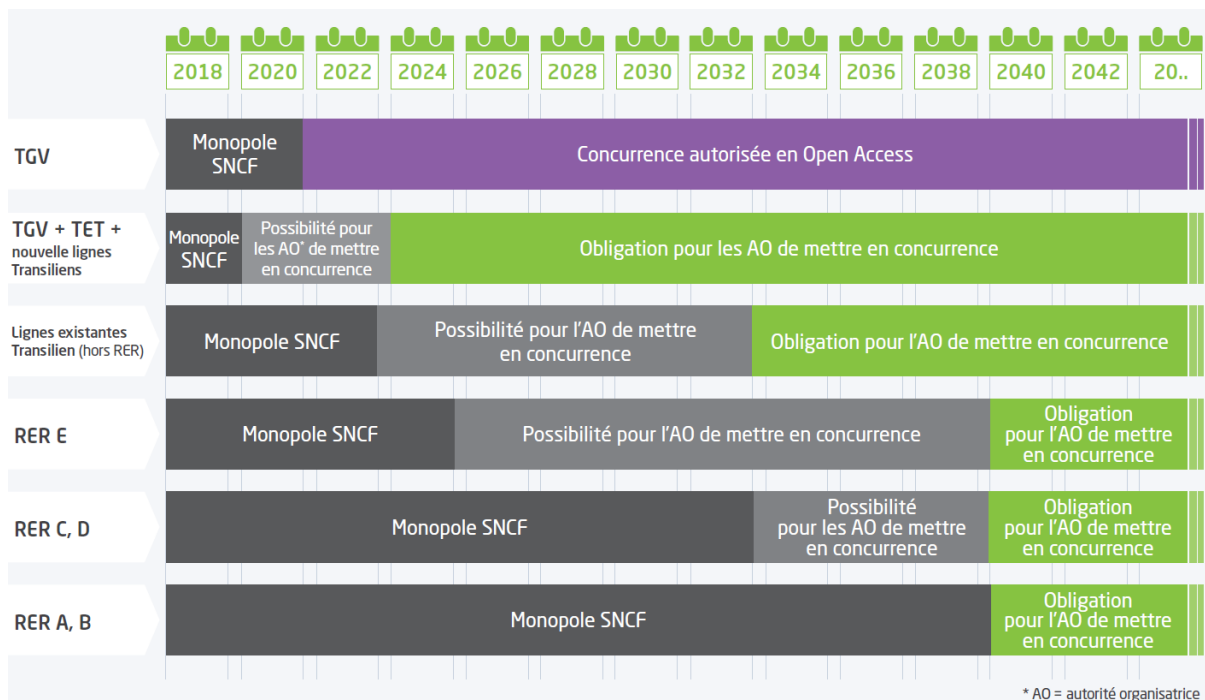
Les textes devraient être modifiés pour prévoir qu'un mouvement de grève est nécessairement continu et ininterrompu et qu'un nouveau préavis de grève ne peut être déposé par la même organisation syndicale, pour les mêmes motifs, qu'à l'issue du mouvement de grève en cours.

[La loi pour un nouveau pacte ferroviaire](#)

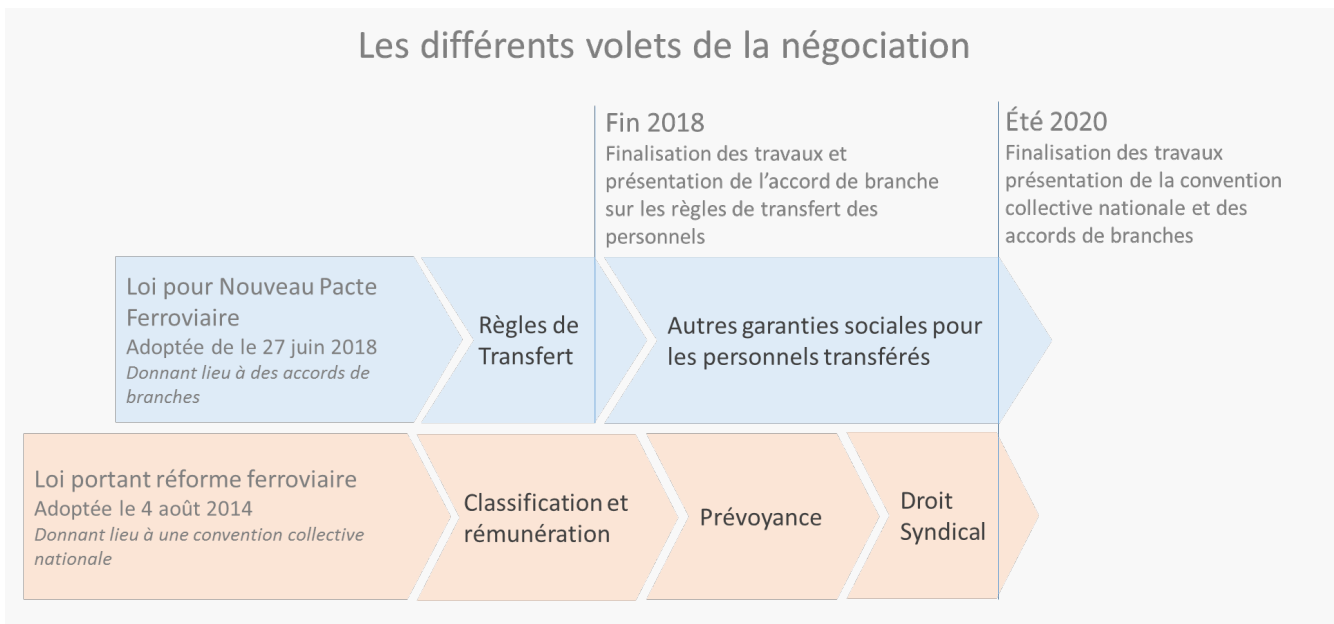
Pour rappel, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, adoptée le 27 juin 2018, réforme le statut de la SNCF et introduit :

- les évolutions du groupe public ferroviaire, notamment la gouvernance de Gares & Connexions ;
- l'ouverture à la concurrence des services commerciaux et des services publics Ter et Tet ;
- l'abandon du recrutement au statut des cheminots par SNCF au 1^{er} janvier 2020 ;
- de conditions sociales et transfert du personnel en cas de changement d'opérateur ;
- une reprise d'une partie de la dette par l'Etat.

○ **Le calendrier de l'ouverture à la concurrence**

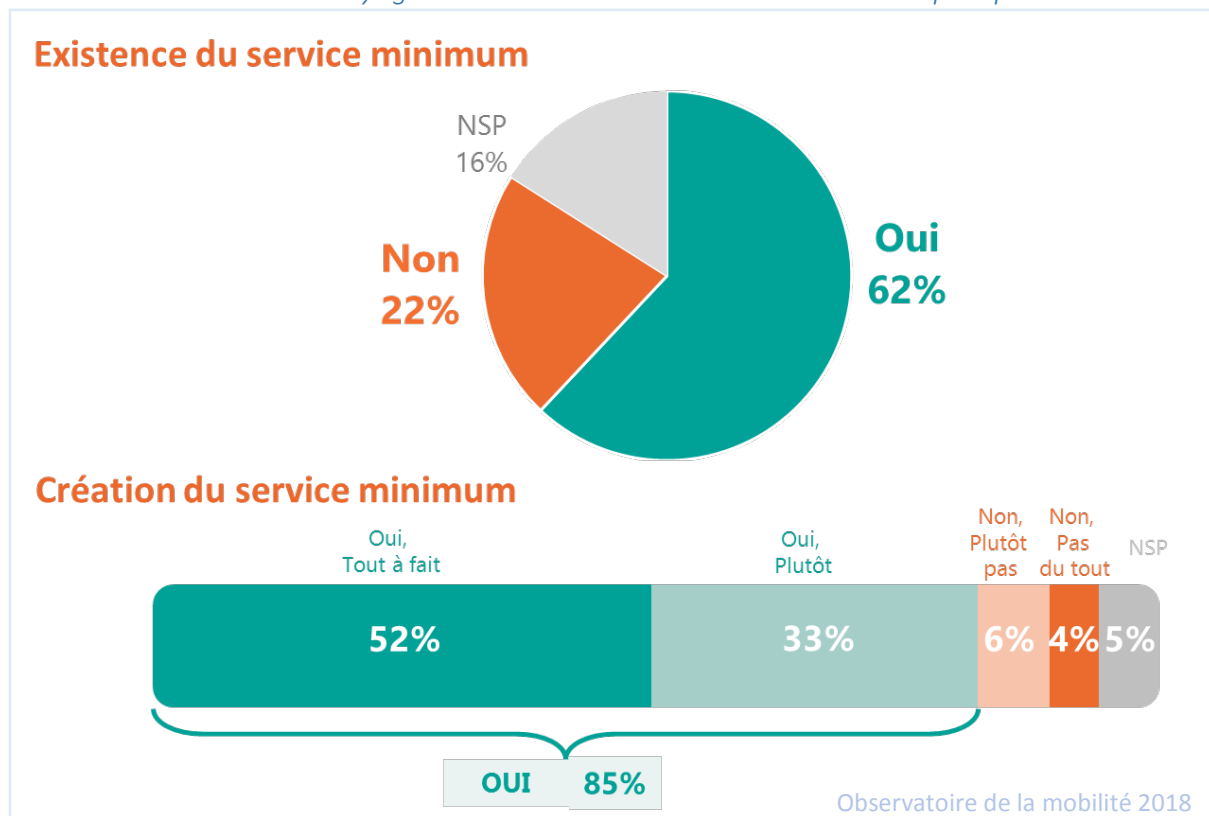


A la suite des lois portant réforme ferroviaire du 4 août 2014 et pour un Nouveau Pacte Ferroviaire du 27 juin 2018, l'UTP souhaite aboutir, d'ici à deux ans, à une convention collective nationale ferroviaire moderne au bénéfice de l'ensemble des entreprises et de leurs 170 000 salariés, dans le respect des exigences de sécurité et de pérennité économique de la filière.



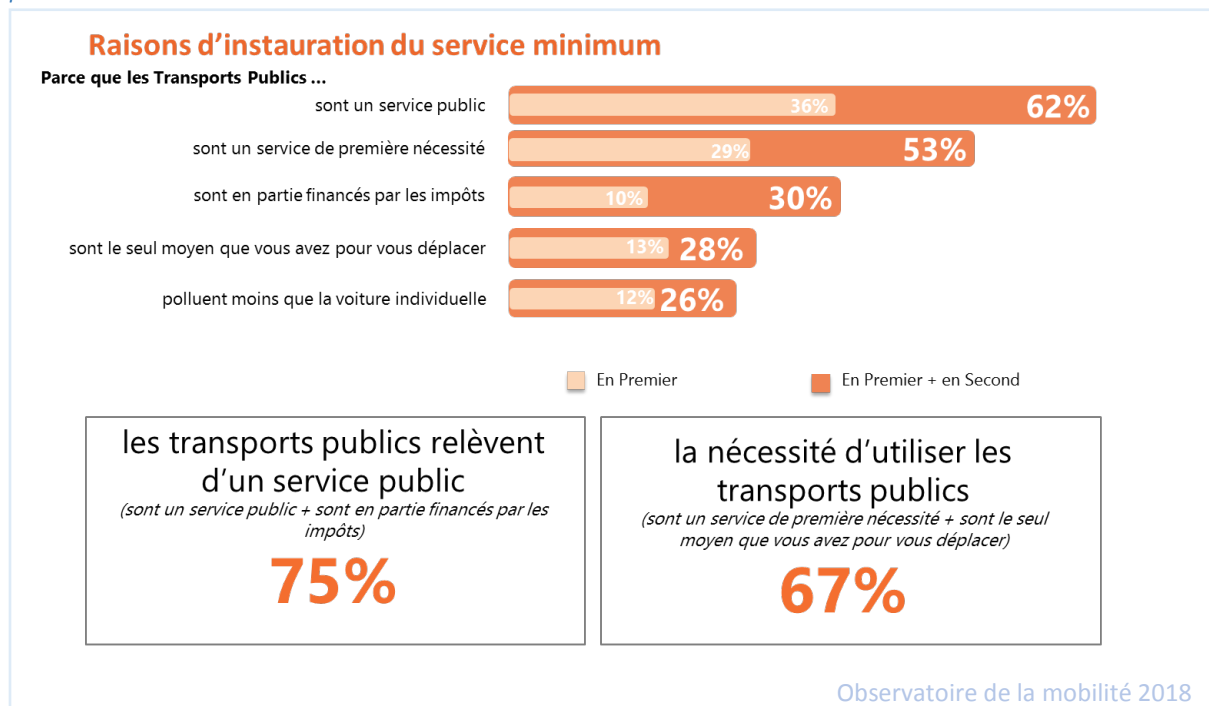
b. Service minimum

Connaissance et avis des voyageurs sur le service minimum dans le transport public



- 62% des utilisateurs de transports publics pensent qu'il existe un service minimum dans les transports publics. Ils étaient 60 % en 2017. Parmi ces 62%, les trois quarts sont des CSP + et 74 % des Franciliens.
- 22 % des utilisateurs de transports publics savent que le service minimum dans les transports publics n'existe pas. Ils étaient 23 % en 2017. Parmi ces 22%, un quart vivent en province.
- La majorité des utilisateurs de transports publics (85%) pensent qu'un service minimum devrait exister dans le transport public. Ils étaient 86 % en 2017.
- 52% des utilisateurs de transports publics déclarent que ce service minimum devrait tout à fait exister. Leur part augmente de 4 points par rapport à 2017 (48%).
- 38 % des utilisateurs de transports publics déclarent que ce service minimum devrait plutôt exister. Leur part baisse de 5 points par rapport à 2017.

Les raisons qui motivent les voyageurs à souhaiter un service minimum dans le transport public

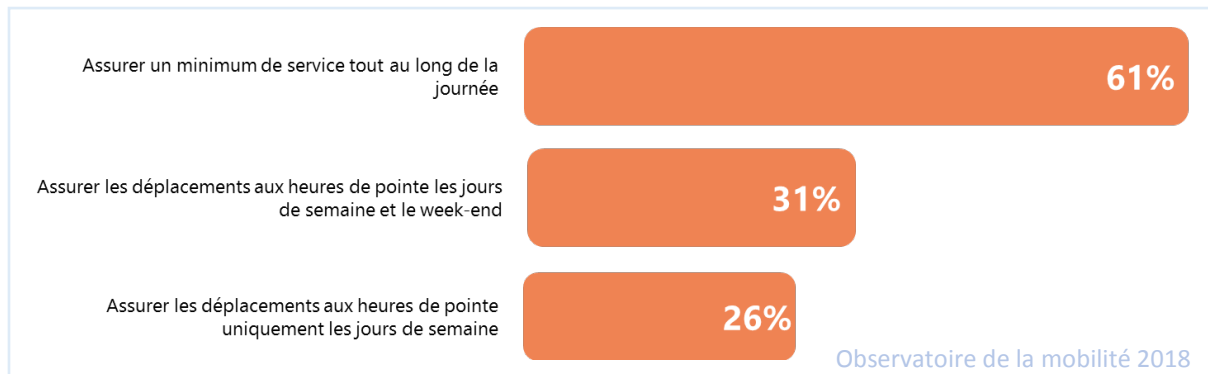


- Les trois premiers arguments cités en premier faveur de l'instauration d'un service minimum dans les transports publics sont :
 1. parce que les transports publics sont un service public (62%) ;
 2. parce que c'est un service de première nécessité (53%) ;
 3. parce qu'ils sont financés en partie par les impôts (30%).

Ces trois arguments arrivaient déjà en tête en 2017:

1. parce que les transports publics sont un service public (60%) ;
 2. parce que c'est un service de première nécessité (53%) ;
 3. parce qu'ils sont financés en partie par les impôts (30%).
- Les trois quarts des voyageurs estiment que le service minimum devrait être instauré car les transports publics relèvent d'un service public (sont un service public + en partie financés par les impôts). Ce taux est quasiment identique à celui de 2017 (74%).
 - 67% estiment que le service minimum devrait être instauré car les transports publics sont une nécessité (sont un service de première nécessité + sont le seul moyen que vous avez pour vous déplacer). Leur part est proche de celle de 2017 (69%).

Les missions du service minimum



- Parmi ceux qui estiment que le transport public devrait exister, 61% souhaitent qu'il permette d'assurer un minimum de service tout au long de la journée.
- 31% souhaitent qu'il permette d'assurer les déplacements aux heures de pointe les jours de semaine et le week-end.
- 26% souhaitent qu'il permette d'assurer les déplacements aux heures de pointe uniquement les jours de semaine.

Analyse

Le service minimum : une notion confuse pour les Français

Quand la loi «sur le dialogue social» de 2007 a été adoptée, la communication des pouvoirs publics s'est faite autour de la notion de service minimum, ce qui a imprégné la société française alors que cela ne correspond pas à la réalité.

L'Observatoire de la mobilité montre qu'il y a une grande confusion dans l'esprit des voyageurs. A ce jour, seuls deux services publics ont fait l'objet de lois instaurant un service minimum : la radiotélévision publique ainsi que la sécurité et la navigation aériennes. La loi du 23 juillet 2008 sur le «service minimum d'accueil» dans les établissements scolaires oblige les communes à accueillir les élèves les jours de grève.

Par ailleurs, un arrêté ministériel précise les services prioritaires pour lesquels l'alimentation en électricité doit être maintenue. Dans les autres services publics (établissements hospitaliers, établissements où sont détenues des matières nucléaires, météorologie nationale...), le service minimum résulte de la jurisprudence. La loi ne prévoit aucun service minimum pour les entreprises de transports terrestres. La mise en place d'un service minimum impliquerait la réquisition des véhicules et le remplacement des grévistes.

Quand le taux de grévistes est élevé, les répercussions sur le trafic sont irrémédiables. Si la totalité des salariés se met en grève : il n'y a aucun service de transport public. La loi prévoit un service prévisible garanti : le niveau de service annoncé est garanti; par exemple, si l'opérateur annonce 20 % de service, le voyageur est certain de disposer des 20 % annoncés et si c'est 0 %, il est également assuré qu'il ne disposera d'aucun service.

Le transport public a connu peu de journées blanches (la totalité d'un réseau arrêté) au cours de la dernière décennie. Les infrastructures et le fonctionnement du transport public urbain représentent un budget de 12,6 milliards d'euros, un tiers est financé par les impôts ; les deux autres tiers sont financés par les voyageurs (via l'achat de titres) et par les employeurs (via le Versement Transport).

Retrouvez toutes les positions de l'UTP sur le site www.utp.fr
rubrique *Notes et Publications > Positions*

Le transport public en quelques chiffres



1,18 milliards

C'est le nombre de voyageurs transportés en région (transport régional)



225 000 kilomètres

Sont parcourus par les rames de train par an (chiffre 2016)



4 098 communes

Sont desservies en France par les transports publics



6 milliards

C'est le nombre de voyages effectués en France en un an (chiffre 2016)



100 000 personnes

sont employées par des entreprises de transport public



7,7 milliards d'euros

C'est le montant mobilisé pour l'exploitation des transports urbains