



DOSSIER DE PRESSE

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

OCTOBRE 2024

SOMMAIRE

PRÉSENTATION
DE L'UTPFP.02

LES PRIORITÉS
DE L'UTPFP.06

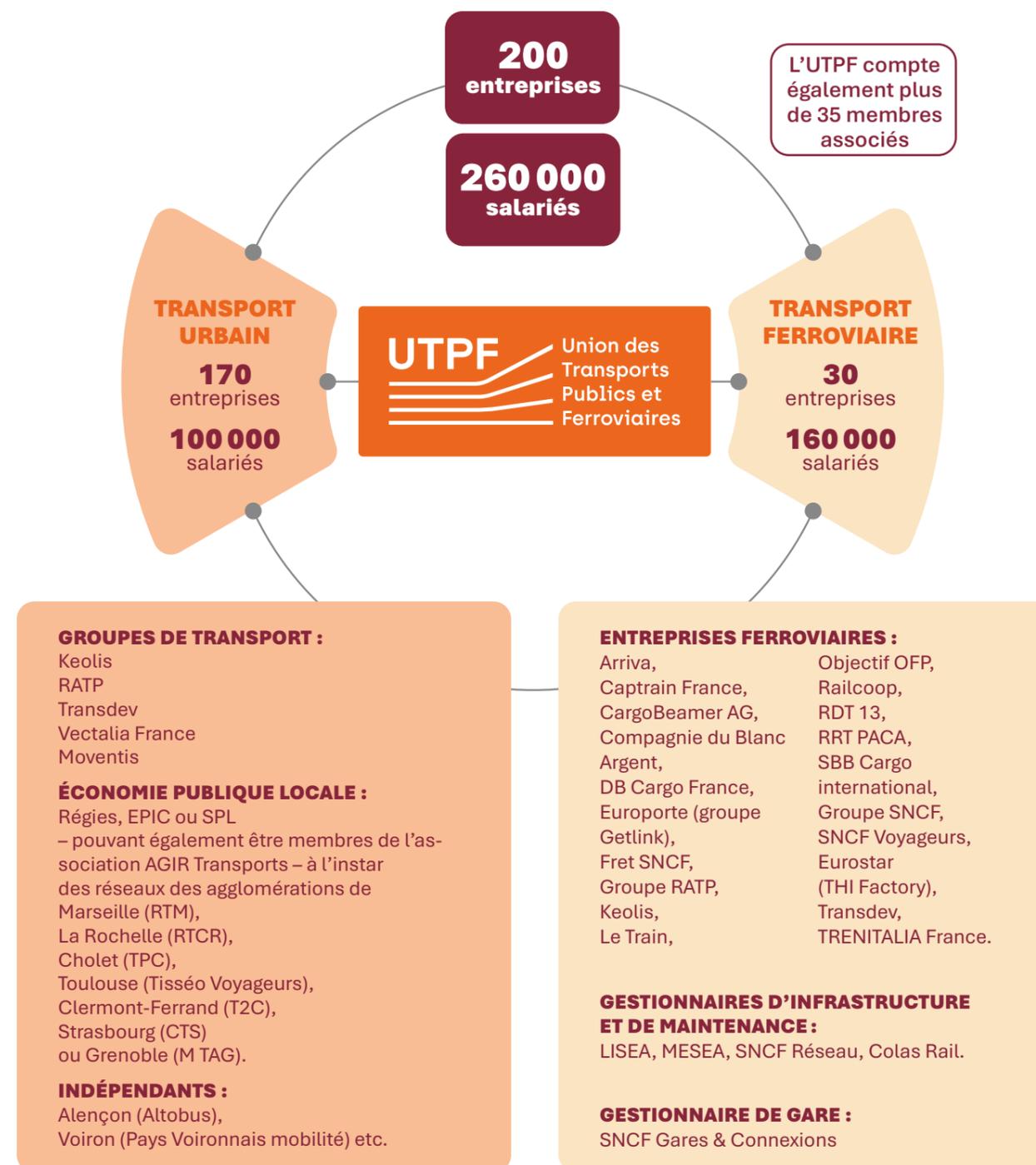
OBSERVATOIRE
DE LA MOBILITÉ.....P.16



Présentation de l'UTPF

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

Dans le transport public urbain, l'UTPF 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'UTPF



Les transports publics urbains et ferroviaires : un investissement d'avenir

Investir dans les transports publics urbains et ferroviaires : concilier inclusion sociale et transition écologique

Peu importe où ils habitent, les Français ont besoin de se déplacer, que ce soit pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses ou voir leurs familles ou amis. Or aujourd'hui, **près d'1 Français sur 4 et 1 jeune sur 2 déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer.**

Le secteur des transports représente encore 31 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en France. Les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent eux que **3 % des émissions du secteur des transports, soit 0,8 % de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus.**

Si le recours à la voiture reste pour beaucoup indispensable, il convient de développer massivement une offre de mobilité alternative sur tous les territoires (transports publics urbains, transport ferroviaire, covoiturage, transport à la demande, vélo...) afin d'offrir au plus grand nombre des solutions de déplacement qui soient abordables et durables pour leur vie de tous les jours.

De même, si la logistique peut difficilement se passer de camions pour livrer les marchandises dans les commerces de centre-ville, le fret ferroviaire permet de réduire substantiellement les nuisances du transport.

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

- permettre chaque jour à des millions de Français d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- offrir aux Français la possibilité d'être approvisionnés par un transport ferroviaire de marchandises respectueux de la planète et des territoires ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages avec des coûts des transports publics pour les ménages très largement 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'UE ;
- rendre nos routes plus sûres quand on sait que les accidents routiers professionnels (accidents de trajet domicile-travail et accidents de mission confondus) sont la deuxième cause de mortalité au travail en France (avec 454 décès sur les 56 390 personnes victimes d'un accident de la route lié au travail en 2021).

Investir dans les transports publics urbains et ferroviaires : développer les territoires et l'économie

Les transports publics et ferroviaires renforcent l'attractivité locale et permettent le développement des activités économiques. En élargissant notamment les bassins d'emplois et en multipliant les opportunités de recrutements sur les territoires 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.

Pour sa part, le fret ferroviaire est un atout majeur pour la réindustrialisation de la France, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

les secteurs des transports publics et ferroviaires sont structurants pour l'économie française. Ils s'appuient par ailleurs sur une filière industrielle stratégique complète : ingénieries technique, juridique et financière ; industries des matériels roulants (équipementiers et constructeurs), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services numériques (billettique, information-voyageurs, etc.) – des startups et PME aux grands leaders internationaux.

Forts de leurs **260 000 emplois locaux**, non délocalisables, majoritairement en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France,

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

- au développement économique et à la cohésion des territoires ;
- à la souveraineté et la compétitivité industrielles de la France.



LES PRIORITÉS DE L'UTPF

Le choc d'offre : une attente forte des Français pour améliorer leur quotidien

Selon les conclusions du rapport de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz sur « Les incidences économiques de l'action pour le climat », le report modal vers les transports en commun et ferroviaires permettrait de baisser les émissions de CO₂ de **6 millions de tonnes pour les voyageurs et 4 millions de tonnes pour les marchandises**. Un formidable potentiel de décarbonation !

Mais le report modal ne se décrète pas. Il requiert de pouvoir offrir aux citoyens, aux employeurs et aux entreprises des solutions alternatives au tout-voiture et au tout-camion. Plus de transports en commun et plus de trains, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus : seul un « choc d'offre » pourra provoquer ce report modal que les Français appellent de leurs vœux.

C'est en effet ce qui ressort clairement du dernier Observatoire de la Mobilité réalisé par l'IFOP en 2023.

Cette enquête montre que plus de la moitié des automobilistes se disent prêts à utiliser les transports publics au regard du contexte actuel (inflation, crise énergétique, urgence climatique...) mais sous condition d'un développement de l'offre de transports publics.

Cette nécessité est d'ailleurs mise en avant par les deux Chambres. Le rapport d'information de l'Assemblée nationale sur les modalités du financement des transports en commun en

France, publié en juin 2023, conclut qu'un « choc d'offre est nécessaire » et qu'il « créera ensuite un accroissement de la demande en stimulant le report modal ». De même, le rapport d'information du Sénat sur les ZFE-m, également dévoilé en juin 2023, préconise de « créer un choc d'offre de transports alternatifs à l'autosolisme (services express régionaux métropolitains, services de car express, pôles d'échanges multimodaux, etc.) ».

Après les annonces encourageantes de l'Etat, il est désormais urgent de traduire ce besoin d'un « choc d'offre » par des engagements financiers à la hauteur des enjeux. A cet effet, un soutien massif de l'Etat est indispensable pour le secteur.

L'UTPF en appelle donc à un plan ambitieux de financement qui devra :

- permettre aux Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de dégager de nouvelles sources de financement pour exploiter leurs réseaux ;
- soutenir les AOM dans leurs stratégies d'investissement : verdissement des flottes de bus, développement de parking relais et de systèmes de transport en site propre (Bus à haut niveau de service, métro, tramway...);
- accélérer la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire.

Besoins de financement des AOM

Dans leur rapport d'information sur les modes de financement des AOM, les sénateurs Sautarel et Maurey estiment :

- à 30 milliards d'euros le besoin en financement des investissements d'Ile-de-France Mobilités et à 20 milliards d'euros son besoin en financement complémentaire pour l'exploitation à l'horizon 2030, eu égard à l'augmentation cumulée des besoins avec la mise en œuvre des lignes du Grand Paris,
- à 30 milliards d'euros le besoin en financement de l'investissement dans le transport urbain et régional en-dehors de l'Ile-de-France et à 25 milliards d'euros (15 milliards en urbain et 10 milliards en régional) le besoin de financement pour l'exploitation des services au même horizon.

Les sources de financement actuelles du transport public urbain et régional ne sont pas à la hauteur de ces enjeux.

LES PROPOSITIONS DE L'UTPF EN VUE DU PLF 2025

Permettre aux Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de dégager de nouvelles sources de financement pour exploiter leurs réseaux de transport public

Augmenter le taux plafond du Versement mobilité en-dehors de l'Île-de-France

L'an passé, la loi de Finances 2024 a permis d'augmenter le taux plafond du Versement mobilité dans certaines parties d'Île-de-France, au profit d'Île-de-France Mobilités (IDFM), dans le but de pouvoir financer le développement d'une offre additionnelle de transport public au service des citoyens. Or les besoins de mobilité sont partout, pas seulement en Île-de-France. Il n'est pas envisageable d'avoir une France à deux vitesses, avec l'Île-de-France d'un côté et le reste du pays de l'autre.

Par ailleurs, après une première labellisation de 24 projets de Services express régionaux métropolitains (SERM), répartis partout en France, d'autres projets de SERM sont en cours de définition dans les territoires et pourront se voir labelliser par la suite.

Par essence, les SERM doivent se concrétiser sur le terrain par un développement massif de l'offre de transport public. Si l'intervention

de la Société des grands projets (SGP) pourra aider à trouver des solutions de financement côté investissement, il sera indispensable de permettre aux AOM de dégager de nouvelles sources de financement pour assumer les coûts d'exploitation de ces futurs SERM. L'augmentation du taux plafond du Versement mobilité s'inscrit dans cet objectif.

PLF—
2025

Comme cela a été fait pour l'Île-de-France dans le cadre de la loi de Finances 2024, et par principe d'équité territoriale, l'UTPF demande aux pouvoirs publics d'augmenter les plafonds du Versement mobilité pour les AOM urbaines en-dehors de l'Île-de-France - en concertation avec les milieux économiques et dans le respect des équilibres entre les sources de financement - dans les territoires qui ont des projets d'augmentation de l'offre.

Affecter aux secteurs des transports publics et ferroviaires une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS)

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 compenser leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre, 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.

Dans le cas de la France, les revenus générés par l'ETS 1 ont représenté un produit brut d'environ 2 milliards d'euros en 2022 et 2,4 milliards d'euros en 2023. Si ces sommes sont versées au budget général de l'Etat, la récente révision de la directive européenne impose aux Etats membres de consacrer 100 % de leurs revenus « ETS 1 » à une série limitée de secteurs verts parmi lesquels les

transports publics et ferroviaires. Il n'existe cependant aucun pourcentage de fléchage obligatoire des revenus ETS vers ce secteur. Parce que les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent que 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports (soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus), il faut impérativement leur réserver une partie des recettes du système ETS.

PLF—
2025

L'UTPF demande aux pouvoirs publics d'affecter aux Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1).

Le prochain projet de loi de finances 2025 pourrait ainsi prévoir un montant d'affectation de 250 millions d'euros tel que précédemment préconisé par le Sénat.



Soutenir le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant la planète

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 permettre aux employeurs, qui le peuvent et le souhaitent, de participer davantage à la prise en charge des abonnements de transports publics de leurs employés.

PLF – 2025

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de reconduire en 2025 le dispositif d'exonération de cotisations et contributions sociales en 2025 pour la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transports publics jusqu'à 75 %

Jusqu'à l'été 2022 la loi prévoyait une exonération de cotisations et contributions sociales mais dans la limite de 50 % de ces frais d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail.

La loi de finances rectificative pour 2022 a permis de porter 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. La dernière loi de finances a permis de prolonger le dispositif pour l'année 2024 mais, sans nouvelle reconduction, ce dernier disparaîtra à la fin de l'année.

Pourtant, et à titre d'exemples, lorsque cela a été mis en place par les employeurs, les salariés ont pu voir leur pouvoir d'achat augmenter :

- de 259,20 € en Ile-de-France où l'abonnement en transport public coûte 1 036,80 € par an.
- de 242,40 € pour un abonnement Thionville-Metz en transport public ferroviaire régional coûtant 969,60 €
- de 226,60 € pour un abonnement Cannes-Nice en transport public ferroviaire régional coûtant 906 €
- de 217,80 € à Lyon où l'abonnement en transport public urbain est de 871,20 €
- de 171 € à Toulouse où l'abonnement en transport public urbain est de 684 €

Instaurer une fiscalité plus équitable entre les modes de transport de marchandises reflétant davantage leurs bienfaits sociétaux

Par comparaison avec la route, pour une tonne de marchandises transportée par le train, c'est **6 fois moins d'énergie consommée, 8 fois moins d'émissions de particules nocives et 9 fois moins d'émissions de CO₂**. Pour pouvoir circuler sur le réseau ferré, ces trains de marchandises s'acquittent dès le premier kilomètre parcouru de péages ferroviaires. A l'inverse, le transport routier de marchandises, pourtant plus polluant, ne paye pour sa part que très marginalement, voire souvent pas du tout, le prix de l'infrastructure qu'il utilise et dégrade – le réseau autoroutier concédé payant représentant seulement 16 % des circulations.

Les acteurs du fret et du transport ferroviaire en général doivent plus que jamais s'appuyer sur un réseau ferroviaire régénéré et modernisé.

Or, lorsqu'il est de 17 ans en Allemagne, l'âge moyen du réseau ferroviaire français atteint 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.

Faisant suite à la présentation du dernier rapport du COI en 2023, le Gouvernement s'est donc engagé pour : « une hausse inédite du montant annuel consacré à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire à hauteur de 1,5 milliard d'euros, pour atteindre un budget annuel global de 4,5 milliards d'euros » à la fin du quinquennat.

Il sera de ce point de vue indispensable d'assurer, pour 2027 et au-delà, un effort d'investissement de l'Etat, pérenne et à la hauteur, pour stopper le vieillissement du cœur ferroviaire et progresser dans la modernisation

PLF – 2025

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de mettre en place à l'échelle nationale une taxe poids lourds – sur le modèle de la LKW-Maut en Allemagne – qui aurait vocation à s'appliquer à l'ensemble du réseau routier national, avec un fléchage des revenus vers la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire.

Ce dispositif national serait réalisé en étroite association avec les collectivités territoriales compétentes. Il viendrait en outre compléter les éventuelles écotaxes instaurées par les collectivités territoriales sur leurs propres domaines public routiers.

du réseau. A défaut, le réseau ferroviaire français continuera de vieillir, creusant l'écart avec nos voisins européens qui eux investissent bien davantage comme le prouve la récente étude réalisée par Allianz Pro Schiene qui classe la France au dernier rang des pays européens en termes d'investissement public national par habitant.

Si, au vu de cette même étude, l'Allemagne investit 2,25 fois plus que la France (par habitant) dans ses infrastructures ferroviaires, c'est en partie grâce aux recettes générées par la LKW-Maut, une taxe que le gouvernement allemand applique depuis 2005 aux poids lourds, pour chaque trajet.

Le modèle allemand

Le règlement de la LKW-Maut a été revu en octobre 2023 pour désormais inclure la composante d'internalisation des émissions de CO₂ (répondant ainsi aux exigences de la récente Directive européenne révisée Eurovignette). Cette réforme de la LKW-Maut contient un certain nombre de dispositions majeures :

- Les nouveaux tarifs de péage pour poids lourds sont entrés en vigueur le 1^{er} décembre 2023 et s'appliquent désormais à toutes les autoroutes (stations-service et aires de repos comprises) et à toutes les routes fédérales, même en agglomération, soit une couverture totale de plus de 51 000 kilomètres.
- Le péage est désormais différencié selon les classes d'émissions de CO₂ :
 - Les camions zéro-émission sont entièrement exemptés de la taxe ;
 - Dans la classe d'émissions de CO₂ à laquelle appartient la grande majorité des nouveaux camions (Euro 6 à 5 essieux), l'augmentation a été de + 83 %. Le péage était auparavant de 19 centimes par kilomètre et il est passé à 34,8 centimes.
- Depuis le 1^{er} juillet 2024 sont également soumis au péage les camions pesant entre 3,5T et 7,5T alors qu'ils n'étaient auparavant pas concernés par le prélèvement.

Le gouvernement fédéral estime que la nouvelle LKW-Maut va générer 7 milliards d'euros de recettes supplémentaires, qu'il prévoit d'affecter prioritairement au réseau ferroviaire.

Encourager l'investissement dans les transports publics urbains

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

Si l'UTPF s'était félicitée des annonces de la Première ministre Elisabeth Borne le 24 février 2023 en faveur d'une « Nouvelle donne ferroviaire de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040 », nous avons cependant immédiatement rappelé que les projets d'investissement pour les transports urbains du quotidien – hors RER métropolitains – devaient également être au cœur du futur « Plan d'avenir pour les transports » du Gouvernement.

Car le dernier Rapport du COI s'inquiète pour les capacités d'investissement des collectivités et conclut que dans le champ des transports publics, « les collectivités ne peuvent pas toutes, en l'état de leurs recettes, faire face aux importantes dépenses d'investissement nécessaires ».

PLF – 2025

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de mettre en place un soutien durable visant à favoriser la poursuite du développement d'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. L'objectif est de développer in fine l'offre de transport collectif pour offrir à nos concitoyens des solutions de mobilité et les aider à réduire l'utilisation de leur voiture.

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de 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, issue de l'AFIT-F39 et/ou d'un Fonds vert très insuffisamment fléché à l'heure actuelle vers les transports publics.

Mettre en place un bonus écologique pour aider les collectivités à acquérir des bus électriques ou à hydrogène

Conformément aux exigences législatives et réglementaires, pour réduire davantage l'empreinte environnementale des flottes de véhicules, les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leur flotte de véhicules en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus. **Au 1^{er} janvier 2024, le parc d'autobus français des réseaux adhérents à l'UTPF était ainsi constitué de 15 635 autobus dont 8 % étaient électriques ou à hydrogène.**

Cependant, cette transition énergétique entraîne des coûts importants pour les collectivités territoriales. En effet, les

bus électriques et 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.** Si l'on applique ce surcoût aux 14 384 bus (soit les 92 % de bus qui ne sont aujourd'hui ni électriques ni à hydrogène), on obtient un surcoût de 4,3 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.

Rappelons en outre que l'Union européenne oblige les collectivités à investir massivement pour accélérer le processus de verdissement de leurs flottes. Le nouveau Règlement UE relatif au renforcement des normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds prévoit que 90 % des nouveaux autobus urbains vendus dans l'UE devront être « zéro-émission » dès 2030 (avant de passer à 100 % en 2035), ce qui reviendra à imposer à toutes les collectivités d'acquiescer uniquement des bus électriques ou à hydrogène à court terme.

PLF – 2025

Alors que près de 2 000 autobus sont renouvelés chaque année en France, nous en appelons aux pouvoirs publics pour garantir 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 des deux derniers PLF, une mesure forte et simple dans sa mise en œuvre consisterait pour l'Etat à soutenir à hauteur de 100 000 euros l'achat d'un autobus électrique ou à hydrogène.



Soutenir le fret ferroviaire

Chaque jour, les trains de fret transportent des millions de tonnes de marchandises en émettant très peu de gaz à effet de serre. **Un train de marchandises évite 40 camions sur les routes, générant ainsi moins d'usure des routes et 6 fois moins d'énergie consommée.** Au-delà de sa contribution à la protection de la planète, le fret ferroviaire est aussi un atout majeur pour la réindustrialisation de la France, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

Pour toutes ces raisons, l'UTPF s'est félicitée de l'adoption en 2021 d'une Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire. L'objectif de l'Etat est de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, en passant de 9 % (en 2019) à 18 %. À plus long terme, l'État vise une part modale pour le fret ferroviaire de 25 % à l'horizon 2050.

Dans ce cadre, le Gouvernement s'est également engagé à sacrifier 170 millions d'euros chaque année jusqu'en 2024 afin de soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire.

En juin 2023, le ministre des Transports Clément Beaune a annoncé un nouveau plan « fret ferroviaire » avec un soutien de l'Etat passant de 170 à 200 millions d'euros par an dès 2025 et pérennisé jusqu'en 2030. Il s'agit d'une demande de l'Alliance 4F soutenue par l'UTPF. Il est crucial que le PLF 2025 concrétise cet engagement du Gouvernement.

PLF – 2025

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de sanctuariser une enveloppe de 200 millions d'euros par an et de la pérenniser jusqu'en 2030. Elle pourra soutenir les opérateurs de fret ferroviaire par les biais suivants : prise en charge à hauteur de 50 % des péages dus à SNCF Réseau, aides pour les wagons isolés, aides pour l'exploitation des services de transport combiné, aides pour les autoroutes ferroviaires.

Par ailleurs, l'UTPF demande la mise en place d'un programme de soutien pour l'acquisition de locomotives électriques ou hybrides. En effet, de la même manière que l'État s'est engagé depuis plusieurs années dans le soutien au déploiement de la mobilité électrique dans le domaine du transport routier de marchandises, il serait essentiel et juste qu'il en fasse de même pour le fret ferroviaire.

TRANSFORMEURS :

construire la politique de formation de la mobilité durable

L'UTPF, accompagnée d'un collectif de 27 partenaires, lance en 2024 un projet de grande ampleur pour faire connaître et attirer vers les secteurs des transports urbains, interurbains et ferroviaires.

LES CONSTATS

- Un secteur en forte tension de recrutement après la crise sanitaire
- Un secteur insuffisamment attractif malgré les opportunités qu'il offre : service au public, emplois stables et pérennes, emplois de proximité, propices aux reconversions, ouverts aux femmes
- Un appareil de formation à moderniser et à renforcer
- Un taux d'échec ou d'abandon dans les formations trop élevé

Le temps du diagnostic

Après 6 mois de travail, l'UTPF a présenté en juin 2023 deux diagnostics des besoins en compétences et en formation pour les transports publics urbains et les transports ferroviaires réalisés dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « Compétences et Métiers d'avenir » de France 2030.

- Les transports publics jouent un rôle majeur pour accélérer la transition écologique et atteindre la neutralité carbone
- Ils sont au cœur de la transition numérique avec les métiers porteurs d'innovation, connectés et intégrateurs de technologies
- Le secteur va connaître une forte croissance de son activité, avec un besoin estimé à plus de **100 000 recrutements d'ici à 2030**, principalement sur les métiers de la conduite et de la maintenance.
- Le secteur des transports urbains et ferroviaires ne sont pas suffisamment identifiés dans les formations existantes et cela à tous les niveaux de qualification.

TRANSFORMEURS : DES ACTIONS CONCRÈTES

- Plus de **70 actions de formation**
- 9 familles de métiers **du CAP au Master**
- 8 familles de métiers :
 - Conduite**
 - Maintenance**
 - Exploitation / Circulation**
 - Sécurité ferroviaire**
 - Ingénierie (R&D, DSI)**
 - Information voyageur**
 - Managers**
- **20 dispositifs innovants**

Attirer

De nouveaux viviers, de candidats Susciter des vocations et acculturer tous les acteurs aux ecteur de la mobilité durable.

Recruter

Sur les métiers en tension et mieux qualifier les candidats pour les intégrer durablement au sein des entreprises.

Former

Par le déploiement de formations initiales sur 8 familles de métiers du CAP au Master.

Fidéliser

En accompagnant l'évolution des compétences des salariés notamment sur les innovations et technologies de pointe et sur la transition écologique.

Les objectifs

50 000 personnes formées d'ici à 2027

200 000 personnes formées ou sensibilisées d'ici à 2030

Les moyens

12 M€ de budget, dont un soutien de l'Etat de

8 M€ à partir de 2024 jusqu'en 2027

UN COLLECTIF DE 28 ACTEURS, EMMENÉS PAR L'UTPF

- **2 fédérations**
UTPF et FNTV
- **Des entreprises du transport**
Et leurs centres de formation internes : Groupe SNCF, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, DB Cargo, Captrain, Objectif OFF, Keolis, Transdev, RATP, RTM
- **14 organismes de formation**
Et établissements d'enseignement supérieur
- Des réseaux régionaux de lycées professionnels et CFA : le campus des métiers TCG en Occitanie, et le lycée professionnel Saint-Exupéry à Limoges, le rectorat de Limoges et le GIP FCIP Nouvelle-Aquitaine
- Des organismes de formation : AFTRAL, AFPA, CIFFCO, Digital
- Des écoles d'ingénieurs : CESI, CNAM, École des Ponts, Mines-Telecom
- Des Universités ; Universités de Lyon, et CY Cergy Paris Université
- **2 acheteurs publics de formation**
OPCO Mobilités, Région Centre-Val-de Loire
- **6 régions pilotes**
 - Auvergne-Rhône-Alpes
 - Provence-Alpes-Côte d'Or
 - Nouvelle-Aquitaine
 - Occitanie
 - Bretagne
 - Centre-Val-de-Loire



OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

« La mobilité à travers les générations »

Contexte & Objectifs

En 2024, l'UTPF a décidé d'orienter son Observatoire vers **l'enjeu de la mobilité à travers les générations**. Dès lors, il s'agit d'offrir une vision nuancée des dynamiques de mobilité :



- Quelles différences de pratiques existent-ils entre les générations ?
- Quels sont les leviers d'actions spécifiques par génération qui pourraient encourager des pratiques de mobilité plus durables et plus précisément inciter à l'usage des transports publics ?

Méthodologie



Echantillon de **4 022 répondants** âgés de 15 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 24 juin 2024**.



Les générations sont qualifiées selon les critères suivants :

Génération Z	Génération Y ou « Millennials »	Génération X	Baby boomer	Génération silencieuse
15-27 ans	28-43 ans	44-59 ans	60-77 ans	78 ans et +

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

<ul style="list-style-type: none"> - Hyperconnectés et à l'aise avec le numérique - Sensibles aux enjeux environnementaux et sociaux - Plutôt exigeants - Valorisent l'inclusivité - Tendance à la flexibilité dans le travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Premiers « natifs numériques » - Valorisent l'innovation et l'entrepreneuriat - Recherchent un sens et un accomplissement personnel dans le travail - Moins attachés aux institutions traditionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Ont dû s'adapter au numérique - Préoccupés par la sécurité financière (retraite, épargne) - Autonomes et pragmatiques - Attachent de l'importance au confort, aux loisirs et à la qualité de vie 	<ul style="list-style-type: none"> - Post-guerre (optimisme et croissance économique) - Valorisent la propriété et la consommation - Plutôt conservateurs sur les plans social et politique - Grande importance accordée au travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Marqués par les privations de la guerre - S'expriment moins librement - Forte éthique au travail et loyauté envers les institutions - Attachement aux valeurs traditionnelles - Méfiance à l'égard du changement
---	--	---	---	--

Impact de la génération sur les habitudes de déplacement

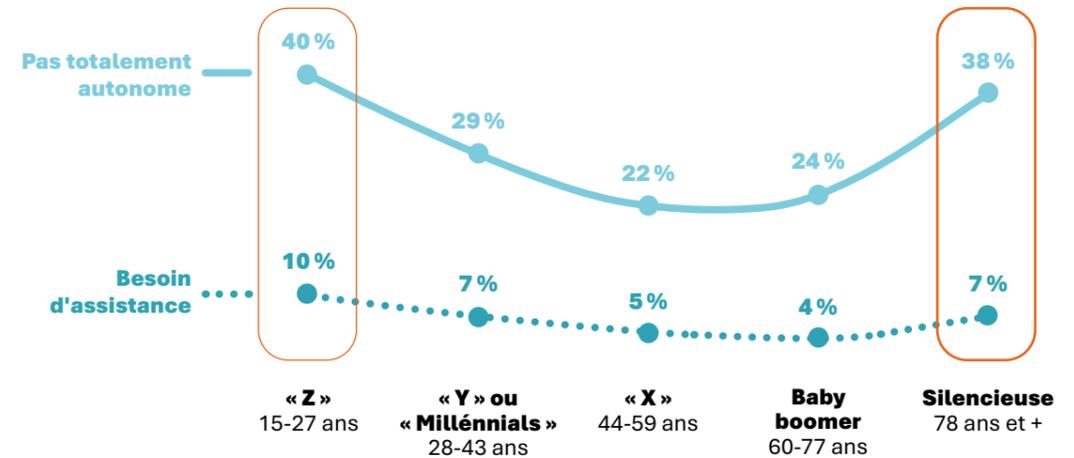
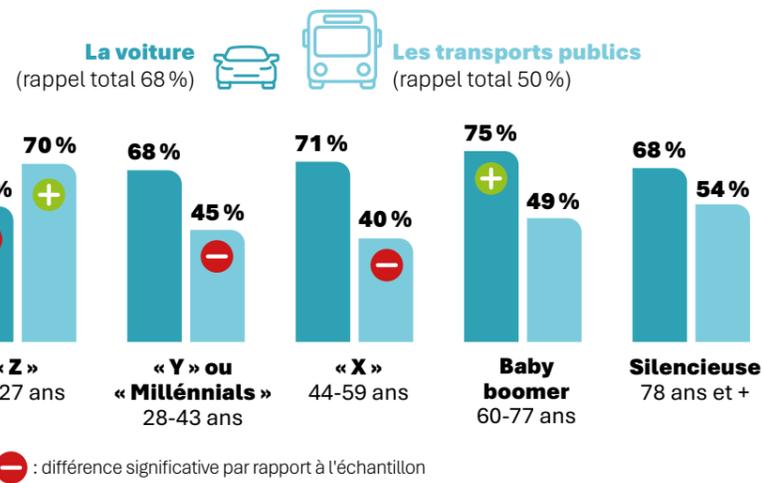
Au cours des 3 derniers mois, **la moitié des urbains ont utilisé les transports publics**, dont 27 % fréquemment. A côté, ils sont 68 % à avoir utilisé la voiture dont 48 % fréquemment.

Dans le détail, **les mobilités motorisées sont davantage utilisées par les générations actives (28-59 ans) ou plus anciennes** (notamment les Boomers). A côté, **les transports publics sont très clairement portés par les plus jeunes** (précisément la Gen Z). S'ils sont délaissés par les générations actives, leur utilisation est néanmoins plus fréquente auprès des personnes âgées.

Le critère générationnel est fortement différenciant, c'est un facteur clé de distinction en matière de mobilité. Factuellement, les transports publics restent logiquement davantage utilisés dans les grandes agglomérations (proposant une offre plus importante) alors que la voiture est davantage l'apanage des petites agglomérations. Toutefois, les disparités d'habitudes de déplacement entre les générations se maintiennent quelle que soit la taille d'agglomération de résidence.

Mobilité du quotidien par génération

en % de « l'on utilisé au cours des 3 derniers mois »



L'attachement à la voiture

Naturellement, plus un individu est attaché à la voiture, plus il éprouvera des difficultés à moins l'utiliser au profit des transports publics. **Ce degré d'attachement constitue donc un indicateur clé pour comprendre les dynamiques de mobilité.** Au global, plus de la moitié des urbains se disent très attachés à la voiture. Cette tendance est encore plus forte chez les générations dites « actives » (28-59 ans).

des trajets, et, dans une moindre mesure, au coût et au stress.

En l'état, l'accès à pied aux transports publics est plutôt bon : **plus de 8 urbains sur 10 ont accès à au moins une station/arrêt à partir de leur domicile.** Néanmoins, cette perception varie en fonction des générations :

- Les générations actives (28-59 ans), qui utilisent moins les transports publics et sont plus attachées à la voiture, semblent avoir une perception biaisée de leur niveau de leur desserte.

L'accès à l'offre de transports publics

Globalement, **l'insuffisance de l'offre est le principal obstacle à l'utilisation des transports publics. Garantir un service efficace et de qualité est donc le principal levier de conversion.** A noter que les jeunes générations - très mobiles - sont d'autant plus exigeantes : elles sont davantage freinées par des éléments relatifs à la qualité de l'offre, à la durée

- En parallèle, les plus âgés affirment plus souvent avoir accès à pied à au moins un transport public, probablement en raison de leur pratique plus fréquente de la marche.

- Ces tendances générationnelles restent les mêmes quelle que soit la taille d'agglomération de résidence.

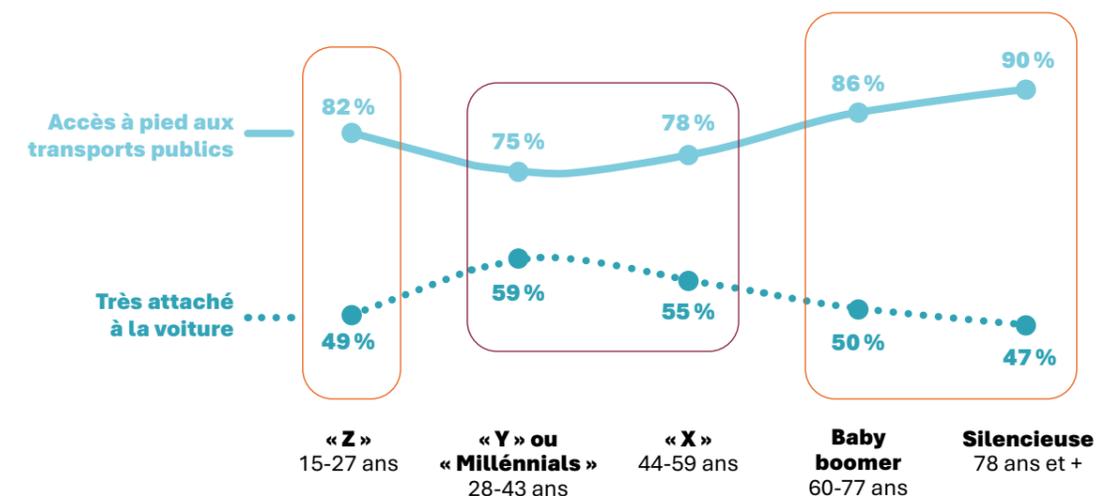
Des différences générationnelles notables face aux enjeux de mobilité

La durée et les horaires de déplacement

Seulement **1/3 des urbains se déplacent moins de 30 minutes par jour** (tous modes confondus). Les jeunes générations sont celles qui se déplacent le plus longuement au quotidien. Quand ils utilisent les transports publics, les urbains cherchent majoritairement à **éviter les heures de pointe, mais ce sont surtout les générations plus anciennes** - a priori moins contraintes dans leurs horaires de déplacement - qui en ont la possibilité.

L'autonomie

Au total, **plus d'1/4 des urbains déclarent qu'ils ne sont pas totalement autonomes** dans leurs déplacements du quotidien. De manière surprenante, cette tendance est **davantage marquée chez les membres de la Génération Z qui pointent avant tout des contraintes d'ordre psychologique** (orientation, agoraphobie...) alors que les plus âgés citent d'abord des contraintes physiques (essoufflement, peur de tomber ou d'être percuté...).



La mobilité impactée par les systèmes de représentations des générations

L'environnement et le modèle de mobilité souhaité

Sans surprise, les jeunes générations sont les plus sensibles aux enjeux environnementaux : ils sont 65% à se dire inquiets vis-à-vis de l'environnement parmi la Gen Z, et ce score décroît à mesure que l'âge augmente.

D'ailleurs, les plus jeunes sont ceux qui sont le plus enclins à accepter un modèle de mobilité délaissé de la voiture individuelle alors que cette option est

bien moins attrayante pour les générations plus âgées, notamment la génération X et la génération silencieuse.

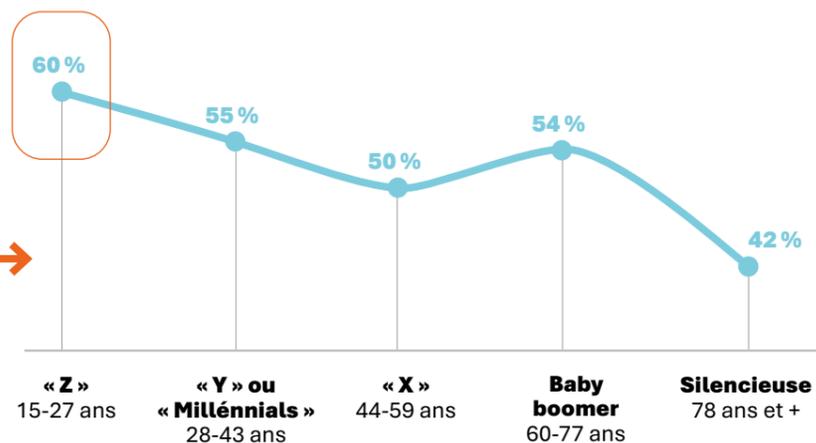
Plus globalement, près de 7 urbains sur 10 (68%) trouvent enviable de vivre dans une zone où la majorité des déplacements peuvent facilement s'effectuer à pied ou en transports publics. En parallèle, un peu plus de la moitié (54%) considère comme souhaitable le fait de se passer de voiture. Cet écart entre deux propositions similaires suggère qu'il est préférable de valoriser l'offre de transports publics plutôt que de blâmer l'usage de la voiture.

Aspiration à habiter dans une zone avec possibilité...

... de se passer de la voiture



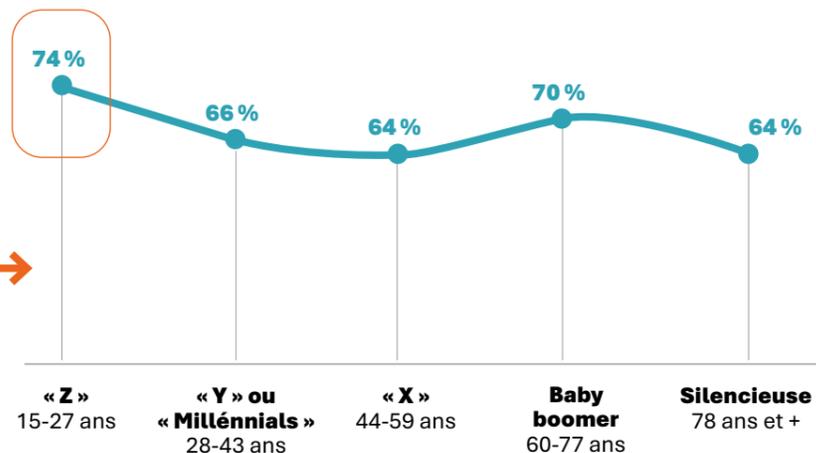
Envié pour **54%** des urbains



... d'utiliser exclusivement les transports publics ou la marche



Envié pour **68%** des urbains



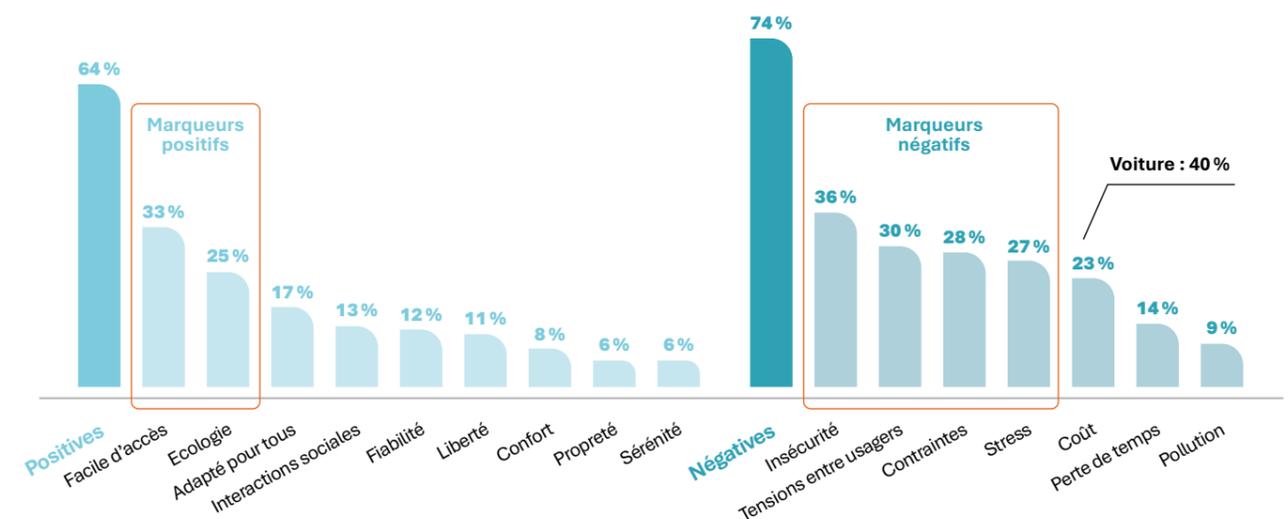
L'image des modes de transport

Bien que la voiture conserve globalement une image plus favorable que les transports publics, celle-ci est associée à une image moins positive que par le passé. Si elle reste associée à la liberté, au confort et à l'évasion, elle l'est de moins en moins auprès des plus jeunes générations, plus nuancées, qui mettent davantage en avant son impact sur l'environnement et le stress qu'elle génère.

Concernant les transports publics, le train a une meilleure image que les transports urbains (avec 75% d'idées positives associées contre 64%).

En effet, si les transports urbains peuvent miser sur leur facilité d'accès et leur caractère éco-responsable, le renforcement de la sûreté, (particulièrement auprès des plus âgés), la contrainte et le stress généré (particulièrement auprès des plus jeunes), restent des enjeux prégnants. Néanmoins, étant bien moins associés à un coût que la voiture (23% vs 40%), et ce de manière transgénérationnelle, ils peuvent d'autant plus mettre en avant qu'ils offrent une solution de déplacement économique.

Idées associées aux transports publics urbains



Utiliser les transports publics : des leviers de conversion générationnel ?

Les critères de choix

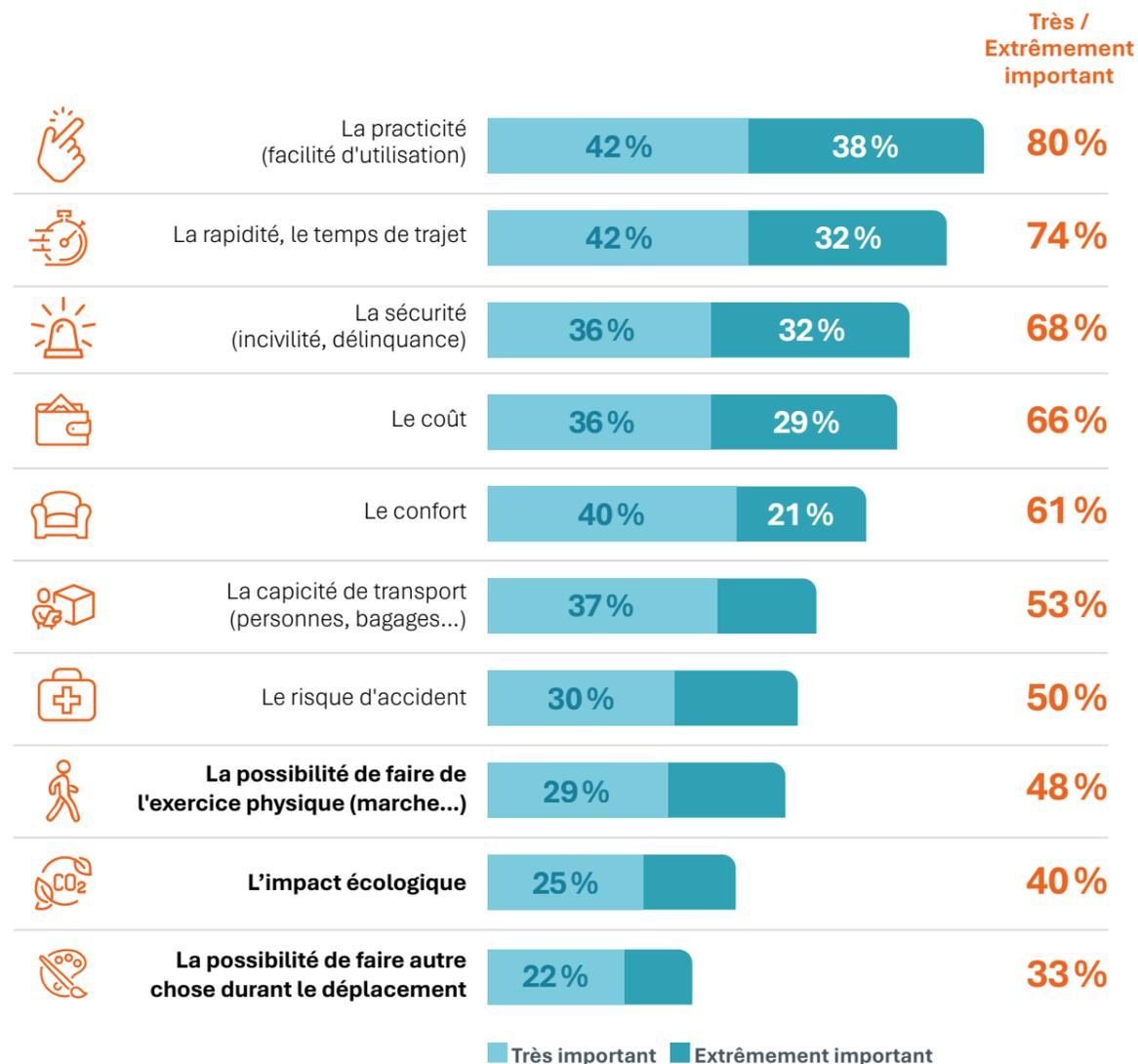
La praticité (facilité d'utilisation) est le premier critère de choix d'un mode de transport (80 % de ST Très important). Viennent ensuite, la rapidité, la sécurité et le coût (entre 74 % et 66 % de ST Très important).

Toutes les générations n'ont pas le même rapport à la mobilité. Aussi, l'importance de ces critères de choix peut varier en fonction de l'âge des individus :

- Pour continuer d'attirer **les plus jeunes**, les transports publics peuvent valoriser leur faible impact environnemental et la possibilité qu'ils offrent de faire autre chose pendant le trajet.

- Pour cibler **les plus âgés**, ils peuvent souligner les bénéfices liés à la marche contribuant ainsi à une meilleure santé.

Importance des critères de choix d'un mode de transport



Les aménagements urbains

Améliorer le confort des arrêts, prévoir des places assises et des trottoirs sécurisés sont les aménagements incitant le plus à l'usage des transports publics, et ce d'autant plus auprès de la Gen Z et des Boomers. **Les plus âgés sont eux davantage sensibles aux aménagements relatifs à l'effort physique** (ascenseurs, escaliers mécaniques).

Les dispositifs de sécurité et d'accompagnement

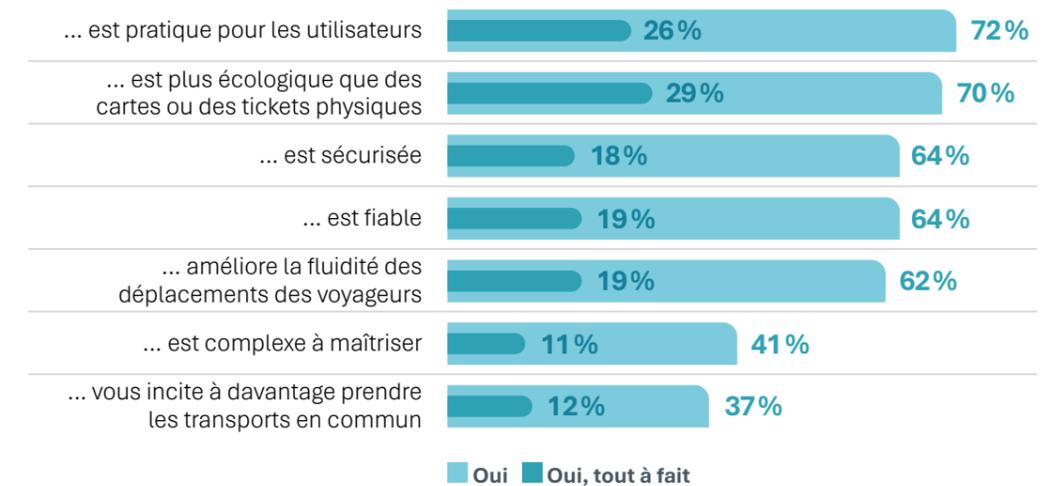
La mise en place de patrouilles d'agents récurrentes et le fait d'avoir une présence humaine et visible à toute heure sont des éléments pouvant inciter à l'usage des transports publics bien plus que des bornes d'appel et d'assistance. Ce sont les plus jeunes qui soutiennent le plus ces mesures, les plus âgés étant probablement plus hésitants sur leur efficacité.

La billettique et à sa digitalisation

Comme on pouvait s'y attendre, les pratiques d'achat des titres de transport varient nettement entre les générations : **les plus jeunes privilégient les solutions numériques alors que les plus âgés utilisent toujours davantage les points de vente physique.**

La dématérialisation des titres de transport vient donc bousculer les habitudes de seniors, révélant un certain écart générationnel. Bien qu'ils reconnaissent ses avantages en termes de praticité, d'écologie et de sécurité, ils considèrent davantage que son système est **complexe à maîtriser**. Il s'agit donc **d'accompagner les plus âgés dans leur appropriation des dispositifs numériques** pour faciliter leur usage des transports publics.

Dématérialisation des titres de transport...



Ce qu'il faut retenir !

✓ **Près de 70 % des urbains utilisent la voiture** pour les trajets du quotidien. La voiture reste prédominante et bénéficie d'une image associée à la liberté et à l'évasion. Cependant, **son image est moins positive que par le passé** car elle est de plus en plus associée à la pollution (surtout chez les plus jeunes) et à un coût élevé.

✓ **Si les désagréments de la voiture sont de plus en plus mis en évidence, il s'agit avant tout de valoriser un modèle davantage basé sur les transports collectifs.** En effet, près de 7 urbains sur 10 considèrent comme enviable le fait d'habiter dans une zone où leurs déplacements peuvent se faire uniquement à pied ou en

transports publics (seulement 1 sur 10 n'en sont pas convaincus).

✓ **A l'heure actuelle, la moitié des urbains utilise les transports publics.** Ce sont les générations actives (28-59 ans) - qui ont d'ailleurs le plus fort taux d'attachement à la voiture - qui les utilisent le moins, ceci quelle que soit la taille de leur commune de résidence et donc leur niveau de desserte.

✓ Considérant davantage qu'ils sont un vecteur de cohésion territoriale et valorisant d'autant plus leur caractère écologique, **la génération Z forme un vrai pilier pour les transports publics.** Ses membres sont ceux qui les utilisent le plus. Ce sont des ambassadeurs pour

l'avenir, notamment en termes de conscience environnementale. Malgré tout, étant très mobiles, ils sont **plus exigeants en termes d'offre** et leur **perméabilité au stress** de manière générale peut impacter leur usage des transports publics.

✓ Le processus de **digitalisation** (accès à l'information, achat des titres...) révèle un **fosse générationnel**. **Les personnes âgées étant une population cible des transports publics, il convient de les accompagner** pour ne pas réduire leur usage qui reste relativement élevé (par rapport à celui des générations actives), notamment en raison de leur souhait de faire des déplacements **une source d'exercice physique.**

Les aspirations des différentes générations permettent de se projeter vers ce que sera la demande de transport public dans un avenir proche.



Le passage à la vie active est souvent le moment de bascule vers la voiture individuelle

Ce sont les jeunes qui évoquent le coût comme un frein à l'usage des transports publics, le passage à la vie active sonnait la fin des tarifs spécifiques Jeunes ou Étudiants

Pour l'UTPF, il faut pérenniser la possibilité du remboursement des abonnements de transport public jusqu'à 75% par les employeurs comme un argument de recrutement et de pouvoir d'achat, mais aussi une incitation à rester utilisateurs des transports en commun.

Les jeunes prennent plus les transports en commun que les autres générations

Ils sont plus sensibles aux enjeux environnementaux.

Ils sont les plus inquiets et les plus enclins à adopter des comportements pour réduire leur empreinte carbone.

Pour l'UTPF, il faut accélérer la décarbonation des flottes (bonus à l'achat de bus électriques) et encourager le développement de systèmes de transports collectifs en site propre (tramways, voies réservées aux bus, et pôles d'échanges multi-modaux).

Si les jeunes sont très enclins à emprunter les transports en commun, ils ont une attente forte en terme de sécurité dans les transports.

L'UTPF estime qu'il est nécessaire de remettre le plus rapidement possible à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale l'examen de la PPL Tabarot sur le renforcement de la sûreté dans les transports.



Les seniors associent très largement la voiture à la notion de liberté

Mais c'est aussi la génération qui a la perception la plus positive du train pour son confort et sa facilité d'accès.

Pour l'UTPF, lorsque la conduite deviendra problématique, il faut tout mettre en œuvre pour préserver le droit à la mobilité des aînés. Il faut donc garantir la qualité de service et tenir la promesse d'une offre alternative à la voiture. Il faut trouver des financements pour développer qualitativement et quantitativement l'offre de transports publics et ferroviaires (fléchage des enchères carbone).



En conclusion

Le choc d'offre des transports publics est plébiscité par toutes les générations. 60 % des Français considèrent que l'offre de transport en commun est insuffisante et 68 % des urbains aspirent à utiliser exclusivement les transports en commun. Il faut trouver des nouvelles sources de financement des AOM pour provoquer le choc d'offre de transports urbains (hausse des plafonds de VM en province).





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

in  **utpf-mobilites.fr**

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