

24

idées
reçues

**LE DÉCODEUR
DU TRANSPORT PUBLIC**

Septembre 2024

Ce document est le fruit d'un travail commun entre les commissions « *Économie et Mobilités* » et « *Nouvelles Mobilités Villes de Demain* » de l'UTPF. Les présidents et chacun des membres de ces commissions ont contribué à sa rédaction, apportant leurs analyses ainsi que des éléments issus de leurs propres enquêtes. Leurs contributions riches nous permettent aujourd'hui de présenter des arguments précis et exhaustifs en faveur de la mobilité durable.

Responsable de la publication

Florence Sautejeau, Déléguée Générale

Réalisation

Alice Bosler,

Chargée de mission Économie
et financement des transports

Véronique Theroux,

Assistante de direction

Département affaires économiques,
techniques et prospective (AETP)

Conception graphique et réalisation

Pixédite Conseil/ Christophe Flichy

Impression

Imprimerie Chirat

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires est la fédération professionnelle représentative des secteurs du transport public urbain et du transport ferroviaire (voyageurs, fret et gestionnaires d'infrastructures). Aussi, elle porte une voix singulière dans les débats concernant l'évolution des mobilités, une voix de défense du transport public, de son modèle, de sa pertinence et de sa place dans un système de mobilité décarbonée.

Pourquoi un « décodeur » ? Car les idées reçues visant le transport public, certaines historiques et d'autres plus récentes, sont nombreuses. Elles freinent le développement du transport public, au détriment du droit à la mobilité et de la lutte contre le dérèglement climatique.

Aussi, ce décodeur est un outil à mettre entre les mains de tout un chacun, un exploitant de transport collectif soucieux de défendre le transport public, ou une autorité organisatrice de la mobilité souhaitant porter une vision complète du spectre de la mobilité.

Il ne fait nul doute que nous vivons aujourd'hui un moment charnière dans la décarbonation de nos mobilités, quand celles-ci représentent encore en France la plus grande partie des émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, les décideurs sont confrontés au quotidien à de nombreux dilemmes, injonctions contradictoires et attentes irréconciliables des différentes parties prenantes. Ce décodeur, travaillé par l'ensemble des composantes de l'UTPF, a vocation à permettre d'y voir plus clair en « déconstruisant » les idées reçues sur le transport public et en apportant des pistes de solutions. Ces dernières sont issues de nos études, de celles de nos composantes et partenaires, et de nos retours d'expériences, pour aider à relever les trois grands défis :

Le défi de l'offre : Répondre à la demande, c'est avant tout créer de l'offre. Générer de la demande, c'est également créer de l'offre. La première condition à l'usage des transports publics, c'est leur existence d'une part, mais aussi la qualité de service et leur régularité. Alors comment provoquer le choc d'offres que nos concitoyens appellent de leurs vœux ?

Le défi du financement : Développer le transport public, et insuffler les investissements nécessaires, passe par la sécurisation des financements existants et la conquête de nouvelles sources de financement. Comment assurer cette pérennité financière ?

Le défi de la demande : Pour se développer, le transport public doit s'adapter aux besoins et aux habitudes de tous les usagers. Avec le développement des alternatives à la voiture individuelle, le transport public doit affirmer sa place dans un bouquet de mobilité. Alors comment s'adapter à ces nouvelles demandes et conquérir de nouveaux utilisateurs ?

SOMMAIRE

Le défi **DE L'OFFRE** P. 5

- N° 1 Seules les AOM sont à même **d'encourager le report modal. Vraiment ?** P. 6
- N° 2 Il suffit qu'il y ait un transport public **pour que celui-ci soit emprunté. Vraiment ?** .. P. 7
- N° 3 Les transports en commun **ne sont pertinents qu'en heure de pointe... Vraiment ?** P. 8
- N° 4 Cela ne sert à rien de développer le réseau ou l'améliorer, **les lignes ne seront pas empruntées... Vraiment ?** P. 9
- N° 5 Seuls les déplacements domicile-travail **sont pertinents à capter pour le transport collectif... Vraiment ?** P. 10
- N° 6 Les gens ont en majorité **peu accès au transport public... Vraiment ?** P. 11
- N° 7 **Il n'y a pas de solution pertinente et attractive** à penser pour les zones peu denses. **Vraiment ?** P. 12
- N° 8 L'incitation suffit seule **à faire changer les habitudes de mobilité... Vraiment ?** P. 13
- N° 9 **Les transports en commun** ne peuvent pas rimer avec vitesse... **Vraiment ?** P. 14

Le défi **DU FINANCEMENT** P. 15

- N° 10 **Le coût**, critère élémentaire de choix. **Vraiment ?** P. 16
- N° 11 Les usagers paient leurs **transports très chers... Vraiment ?** P. 17
- N° 12 Le versement mobilité est **un poids injustifié pour les employeurs. Vraiment ?** P. 18
- N° 13 **Ce n'est pas aux usagers de payer** les transports. **Vraiment ?** P. 19
- N° 14 Les transports, **ce n'est pas rentable ! Vraiment ?** P. 20

Le défi **DE LA DEMANDE** P. 21

- N° 15 Les transports en commun **déçoivent leurs usagers... Vraiment ?** P. 22
- N° 16 **La dimension écologique n'a aucun impact** dans le report modal... **Vraiment ?** P. 23
- N° 17 Les transports en commun **contribuent aussi à la pollution de l'air. Vraiment ?** P. 24
- N° 18 Les citoyens n'ont pas envie **de se passer de leur voiture. Vraiment ?** P. 25
- N° 19 **La voiture, c'est le transport** de M. et M^{me} « Tout le monde ». **Vraiment ?** P. 26
- N° 20 **Les transports en commun et les modes actifs** ne font pas bon ménage. **Vraiment ?** P. 27
- N° 21 Les transports et l'aménagement du territoire, **c'est deux choses différentes... Vraiment ?** .. P. 28
- N° 22 **Réduire la place de la voiture pénalise** les petites et moyennes villes. **Vraiment ?** P. 29
- N° 23 Les politiques de mobilité et d'inclusion **n'ont rien à faire ensemble... Vraiment ?** P. 30
- N° 24 Prendre les transports en commun serait évident **pour tout le monde... Vraiment ?** P. 31

Le défi DE L'OFFRE

Seules les AOM sont à même d'encourager le report modal... Vraiment ?

“

**Ce sont les AOM qui sont
les seules décisionnaires,
moi je n'y peux rien !”**

Par un chef d'entreprise local

Si les Autorités organisatrices des mobilités sont décisionnaires quant au développement de leur réseau et des modalités d'exploitation, ce ne sont pas les seuls acteurs pouvant avoir un impact fort sur la mobilité locale.

Les employeurs jouent un rôle prépondérant, en valorisant un mode plutôt qu'un autre, ils aident à ancrer des habitudes. La plupart du temps, ces avantages vont à l'automobile (véhicules de fonction, parking, indemnité kilométrique), ce qui contribue à faciliter sa pratique quotidienne. Au contraire, le soutien financier aux transports collectifs reste faible : 35 % des salariés perçoivent une aide à la mobilité en transports collectifs, contre 70 % des automobilistes¹.

La puissance publique, autant que les employeurs, dispose de leviers d'encouragement au report modal très importants. Les aides publiques sont aujourd'hui principalement orientées vers les modes individuels (la voiture, ou le vélo, bien que minoritaires). Or en soutenant les AOM dans

leur décarbonation et leurs investissements en site propre, elle contribuerait à accroître l'attractivité des transports publics.

Les autres échelons de collectivités, tels que les départements, au travers de routes départementales et le développement des aires de covoiturage, jouent un rôle très important de facilitation de l'intermodalité. Les mairies membres du ressort territorial de l'AOM impulsent le développement de modes alternatifs à la voiture individuelle par leur action sur l'urbanisme, la voirie, et la place du stationnement.

Enfin, les acteurs sociaux jouent un rôle déterminant auprès de publics spécifiques, éloignés de l'emploi, jeunes, seniors ou encore en situation de handicap, pour favoriser l'autonomie et la mobilité de tous et toutes. Leur rôle de conseil, de mise en visibilité des services existants, et de relais d'information est déterminant pour adapter l'offre de transports sur un territoire.

1. Observatoire de la Mobilité de l'UTPF - 2023.

35 %

**des salariés
perçoivent une aide
à la mobilité en transports
collectifs, contre
70 % des automobilistes**

Il suffit qu'il y ait un transport public **pour que celui-ci soit emprunté... Vraiment ?**

“

Je ne comprends pas, il y a une ligne qui passe plusieurs fois par jour dans la ville mais personne ne semble intéressé !”

Par un élu municipal

La connaissance du réseau et des possibilités d'itinéraire est un facteur de son attractivité aussi important que l'offre réelle. Si plus de la moitié des urbains ont une connaissance partielle ou complète des itinéraires, ils sont 38 % à ne pas les connaître². D'où la nécessité d'investir dans la communication, la lisibilité et la visibilité de l'offre et des itinéraires possibles.

Cette connaissance ou méconnaissance de l'offre existante est cependant très corrélée au développement du réseau. L'observatoire de l'UTPF montre une relation directe entre le niveau de l'offre réelle et sa perception. De fait, moins un réseau est maillé, plus le décrochage entre l'offre et sa perception est importante. À titre d'exemple, dans les territoires proposant moins de 15 km/habitant par

an, le taux de bonne perception n'est que de 35 %, contre le double pour les réseaux proposant deux fois plus d'offres.

De plus, au-delà du nombre de kilomètres de transport collectif par habitant, la nature de l'offre est également déterminante : les lignes fortes, à haut niveau de service, tramways, métros, par leur emprise sur l'espace public, rendent l'offre plus visible. Les petites navettes de centre-ville, par leur régularité et leur singularité, permettent également cette mise en visibilité.

Peu importe le mode concerné, il est essentiel de travailler sur le positionnement des arrêts pour que ces derniers soient largement visibles dans l'espace public.

². Observatoire de la Mobilité de l'UTPF - 2023.

35 %

Taux de bonne perception dans les territoires proposant moins de 15 km/habitant contre le double pour les réseaux proposant deux fois plus d'offres

Les transports en commun ne sont pertinents qu'en heure de pointe... Vraiment ?

“

**Quel intérêt à mettre des bus entre
10 heures et 16 heures ?
Il n'y a personne pour
les prendre !”**

Par une élue de conseil communautaire

25 %

**des actifs se rendent
au travail aux heures
de pointe**

Depuis la crise de la Covid19, les rythmes de vie évoluent constamment. Une augmentation de la flexibilité et de l'irrégularité des déplacements liés au travail est observable. Cela se traduit au quotidien par des actifs qui, pour aller travailler, ne se déplacent plus exclusivement aux heures de pointe et pas forcément 5 jours dans la semaine. Seulement 25 % des actifs ont ce rythme régulier. Aussi, les effets « d'heure de pointe » tendent à être naturellement lissés par des flux plus diffus sur la journée. La conséquence est un besoin de disposer d'une offre suffisamment attractive toute la journée, y compris en horaires décalés. Un salarié qui pourra se déplacer en transports publics le matin mais n'aura pas une bonne offre en fin de journée, choisira sa voiture³.

De plus, les usagers ne sont pas nécessairement les mêmes selon l'heure de

la journée. Un usager peut prendre le bus le matin, et rentrer en covoiturage, ou à pied. Un autre peut prendre le bus le soir uniquement, et être déposé au travail le matin. Il n'y a pas de profil type d'usager. Il convient d'adapter les horaires de transport à ce besoin de souplesse. Pour répondre à ces nouveaux besoins, et fidéliser les usagers, les horaires de l'offre de transport public doivent s'adapter à ces mutations.

Il est nécessaire de proposer un niveau d'offre suffisamment attractif tout au long de la journée y compris en soirée, pour couvrir les différents besoins de déplacements. Ainsi, le transport public sera une véritable alternative à la voiture individuelle. De même, il est préférable d'adapter les moyens aux flux surtout quand ils sont « faibles », plutôt que de supprimer de l'offre au risque de voir se détourner les usagers.

3. Keoscopie.

Cela ne sert à rien de développer le réseau ou l'améliorer, **les lignes ne seront pas empruntées... Vraiment ?**

“

Les bus roulent à moitié vide, je ne vais pas perdre de l'argent à créer des lignes ou augmenter la fréquence !”

Par un élu de conseil communautaire

Il y a une corrélation manifeste entre l'offre réelle et l'offre perçue par les usagers et donc leur propension à les utiliser. L'offre conditionne l'usage, même si elle n'est pas le seul facteur.

La création de l'offre aide également à sa meilleure perception : au-delà de 30 kilomètres offerts par an et par habitant, l'offre perçue par les habitants rejoint l'offre réelle⁴. Donc plus il y a de transports, plus les habitants ont le sentiment d'en avoir à proximité.

Mais le développement quantitatif de l'offre n'est pas suffisant. L'amélioration de la qualité de celle-ci doit l'accompagner. La vitesse commerciale trop faible conduit, pour 71 % des usagers, à rajouter en moyenne 15 minutes de trajet par jour en comparaison de la voiture⁵. Il s'agit du principal frein cité à l'utilisation des transports collectifs.

Faire gagner 10 minutes de trajet à chaque usager inciterait 52 % d'entre eux à se reporter sur les transports collectifs.

L'intérêt de ce développement de l'offre est la conquête de nouvelles parts de marché notamment auprès d'un public d'actifs, dépendants de leur horaire de travail et dont les choix modaux reposent en grande partie sur la praticité, le confort et de la disponibilité de l'offre. La desserte des équipements majeurs en termes d'emploi (zones d'activités, industrielles, centres commerciaux) correspondant aux rythmes de travail desdits actifs est un préalable.

Les enquêtes ménages déplacements permettent de mieux identifier les flux de voyageurs pour mieux orienter la politique de mobilité.

4. Observatoire UTPF IFOP 2023.

5. Observatoire UTPF IFOP 2023.

10 min.

de gain de trajet inciterait 52 % des usagers à se reporter sur les transports collectifs

Seuls les déplacements domicile-travail **sont pertinents à capter pour le transport collectif... Vraiment ?**

“

Il suffit de desservir les pôles d'activité pour booster la fréquentation du réseau”

Par un élu de conseil communautaire

15 %

des trajets réalisés en semaine comportent au moins un déplacement pour un autre motif que le travail

Les trajets domicile-travail sont certes structurants dans le quotidien des voyageurs, et donc dans la construction d'un réseau de transports collectifs, mais ils ne constituent pas la majorité des trajets. Représentant environ 35 % des déplacements, ils ne sont pas plus importants que les déplacements de loisirs, d'achats, ou encore d'accès aux services⁶.

Aussi, un réseau qui ne serait construit que pour répondre à ces besoins ne saurait être attractif au quotidien pour des automobilistes. Ces derniers ne pourraient pas se passer de la voiture pour tous les autres motifs de déplacements (loisirs, achats...). C'est d'autant plus

important que les motifs de déplacements sont souvent combinés : on vient par exemple déposer un enfant à l'école avant de se rendre au travail, puis on passe faire une course en rentrant en fin de journée. Ainsi 15 % des trajets réalisés en semaine comportent au moins un déplacement pour un autre motif que le travail, majoritairement pour accompagner des enfants ou faire des achats⁷.

Par ailleurs, l'évolution des modes de vie et notamment le développement du télétravail modifie en profondeur les pratiques de déplacement.

6. Keoscopie.

7. SDES-Insee enquête mobilité 2019

Les gens ont en majorité **peu accès au transport public...** Vraiment ?

“

Comment voulez-vous que je prenne les transports, il n'y en a aucun près de chez moi”

Par un habitant d'une ville moyenne

En réalité, 80 % des personnes résidant en zone urbaine ont accès à au moins 1 arrêt de transports publics à pied à partir de leur domicile, dont 52 % à moins de 5 minutes de marche. En totalité, selon l'enquête TCU⁸, 45 millions de Français ont accès au transport public urbain. Cette méconnaissance de l'offre disponible pose la question de l'intermodalité, mais aussi de la visibilité de ces arrêts, du développement de l'amplitude des lignes. De même, 65 % des urbains ont accès à une gare à moins de 15 minutes de marche⁹. Pour les autres, ces infrastructures ne sont pas accessibles à pied. Développer l'intermodalité grâce aux bus, au vélo, ou au covoiturage est un levier pour toucher les 35 % restants.

En revanche, il y a une exigence à adapter les horaires, les fréquences, et les des-

tinations pour que ces derniers soient cohérents avec les besoins des voyageurs.

En ce sens, le Transport à la demande, aidé par le développement des outils numériques et de réservation anticipée, peut constituer une option pertinente. Il permet par exemple d'évaluer la pertinence de la mise en place d'une ligne régulière pour estimer la demande, d'organiser du rabattement vers des lignes fortes, ou encore développer des solutions « porte à porte » pour les publics les plus fragiles. Cette solution peut aussi être en complément de lignes régulières, en « frange horaire » – tôt le matin ou tard le soir – pour répondre aux besoins spécifiques.

8. Enquête TCU DGITM/GART/UTPF

9. Observatoire UTPF IFOP.

65 %

**des urbains
ont accès à une gare
à moins de 15 minutes
de marche à pied**

Il n'y a pas de solutions pertinentes et attractives à penser pour les zones peu denses... **Vraiment ?**

“

Ce n'est pas la peine d'avoir une politique de transport dans les territoires où seule la voiture est adaptée. C'est perdu d'avance ”

Par une élue de conseil communautaire

4,6 M

de personnes sans solutions de transports

Si le transport public ne peut pas avoir de pertinence partout et tout le temps, reste qu'il y a, selon le baromètre de mobilités du quotidien Wimoov 2022, 4,6 millions de personnes en France sans solutions de transports. En combinant les modes dans une chaîne de déplacement fluide, il est possible de valoriser des arrêts de transports en commun en zone moins dense.

Le développement d'infrastructures cyclables, de stationnement vélos, ou bien de système de covoiturage peut offrir une offre de transport alternative au véhicule individuel, attractive et moins onéreuse, pour rapprocher les usagers des lignes existantes.

De plus, le transport à la demande peut être très pertinent pour la desserte des zones peu denses, quand la demande est faible et dispersée. Charge à chaque autorité organisatrice de proposer une solution souple, qui permette d'offrir une desserte minimale en transports collectifs complémentaire aux circuits scolaires.

Il s'agit là d'équité territoriale. En ce sens, les collectivités peuvent solliciter plusieurs aides de l'État, comme le fond « *Mobilités durables en zones rurales* » permettant par exemple la mise en place de transports à la demande, ou d'autres solutions complémentaires.

L'incitation suffit seule à faire changer les habitudes de mobilité... Vraiment ?

“

***Pour que les gens lâchent la voiture,
il suffit juste de trouver des moyens
de les encourager”***

Par plusieurs élus de conseil communautaire

La contrainte est un outil puissant pour générer du report modal mais pas aussi fort que l'incitation et l'amélioration de l'offre. La notion de contrainte tend à générer plus de rejet que d'adhésion de la part des usagers. La stratégie la plus efficace est de coupler une politique publique de réduction de la place de la voiture et d'incitation à l'usage des transports collectifs et des modes actifs pour faire évoluer durablement les pratiques. D'après l'observatoire de la Mobilité de l'UTPF, le cumul de politiques incitatives et de contrainte à l'usage de la voiture arrivait alors à convaincre jusqu'à 60 %

des répondants de procéder au report modal, contre tout juste 47 % en comptant seulement sur l'augmentation du coût de la vie et les mesures visant à rendre l'usage de la voiture plus difficile.

En revanche, l'incitation seule ne saurait suffire, et il faut trouver un équilibre entre les deux. En effet, la seule amélioration de la desserte convainc 52 % des répondants à changer de mode. C'est donc un levier puissant, mais pas aussi puissant qu'une politique incitative qui restreint dans le même temps l'usage de la voiture.

60 %

des Français sont prêts à changer de mode de déplacement avec des mesures à la fois contraignantes et incitatives

Les transports en commun ne peuvent pas rimer avec vitesse... Vraiment ?

“

**Pourquoi prendre le bus ?
En voiture, ça va plus vite !”**

Par un habitant de la première couronne

1 km/h

**de vitesse commerciale
en plus correspond
à 1 % de fréquentation
supplémentaire.**

Cet argument reflète assez bien le comportement des usagers dans leurs déplacements : selon l'étude mobilité 2021 de la Banque des territoires¹, au-delà de 50 % d'augmentation de temps de trajet par rapport à la voiture, l'usager a tendance à privilégier cette dernière. Pourtant, avec des investissements ciblés, la mise en place de sites propres, des aménagements urbains adaptés (priorité aux feux, carrefours aménagés, etc.), les transports publics peuvent être plus performants que la voiture du point de vue de la vitesse. C'est évidemment vrai sur les longues distances, mais cela peut aussi être vrai dans l'urbain et les courtes distances, lorsque les voitures sont bloquées dans les embouteillages et que le transport collectif bénéficie de priorités.

La mise en place de lignes de transport en sites propres permet d'améliorer sensiblement la performance d'un réseau :

sur une ligne de 12 km par exemple, la mise en place d'une voie réservée et d'un système de priorité aux feux permet une augmentation de la vitesse commerciale moyenne de 3 km/h. À moyen terme, cela représente un gain de temps non négligeable pour les usagers, et des économies importantes pour le réseau. De plus, les résultats sont immédiats : selon l'AOM de Londres, 1 km/heure de vitesse commerciale en plus correspond à 1 % de fréquentation supplémentaire. Au contraire des heures passées dans les embouteillages, le temps passé dans les transports en commun permet de faire autre chose pendant son trajet. C'est un critère de choix pour 35 % des répondants à l'observatoire UTPF IFOP.

10. Banque des territoires : « Mobilités du quotidien : Comment les autorités organisatrices de la mobilité peuvent-elles s'adapter aux changements d'usages post-Covid ? » Octobre 2021

Le défi DU FINANCEMENT

Le coût, critère élémentaire de choix... Vraiment ?

“

**Si je passe mon réseau en gratuité,
les automobilistes vont forcément
se reporter sur les transports !”**

Par un président de conseil communautaire

4^e

**Le prix n'est
que le 4^e critère
de choix modal**

Le prix n'est que le 4^e frein cité à l'utilisation des transports publics dans les enquêtes¹¹, après les problématiques de développement de l'offre et de sécurité. Les usagers sont 20 % à considérer cet élément comme un frein à leur usage des transports collectifs, quand les contraintes de temps et d'horaires sont citées par 40 % des répondants. Les études menées sur le report modal de la gratuité des transports collectifs montrent que le report modal a tendance à se faire de la marche à pied vers les transports sur les plus courtes distances, ce qui participe à saturer les transports collectifs.

De plus, le coût investi dans la mise en place de la gratuité, risque d'obliger la collectivité à renoncer à des investissements dans le développement du réseau, qui est pourtant le 1^{er} moteur du report modal.

Il est cependant plus important chez les inactifs et les personnes considérées comme plus précaires, comme les jeunes. Cela pose la question d'une tarification adaptée : tarification solidaire ou abonnement à prix modéré pour le public jeune par exemple sont des pistes utilisées par de nombreux réseaux.

Les expérimentations de la gratuité sur différents réseaux ne montrent pas de lien évident avec le report modal, tout en faisant peser un risque financier de long terme pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), comme l'a rappelé l'UTPF dans sa note « *la gratuité totale : une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés* » en 2020.

11. Observatoire UTPF IFOP 2023.

Les usagers paient leurs transports très chers... Vraiment ?

“

**Les transports en commun
sont beaucoup trop chers !”**

Par un non-utilisateur des transports en commun.

Il y a un différentiel entre la perception du coût du transport par les usagers et son coût réel. De fait, l'usager paie peu en comparaison de ce que coûte le transport à la collectivité. La participation de l'usager dans le modèle économique des transports publics varie selon les territoires.

Au global, la participation des usagers couvre 10 à 40 % du coût. Les transports collectifs restent bien plus économiques qu'une voiture. 28 % des sondés de l'Observatoire des mobilités¹² perçoivent les transports collectifs comme chers, contre 41 % pour la voiture, alors que les coûts réels de celle-ci sont bien plus élevés. Le coût mensuel moyen d'une voiture est de 420 €¹³. Pour les ménages les plus précaires, cela peut représenter jusqu'à 20 % de leur budget. Alors que le prix d'un abonnement mensuel de transport collectif est de 34,40 € hors Île-de-France, selon *Les chiffres clés du transport public 2022*¹⁴.

Ceci est d'autant plus vrai que la loi contraint les employeurs à rembourser au

moins 50 % des abonnements en transport collectif de leurs salariés, 75 % dans la fonction publique, ou au-delà sur la base du volontariat. Rappelons également que ce coût est fixe, anticipable, contrairement à la voiture qui est variable (consommation et prix de l'essence, incidents et réparation...).

En revanche, la question d'une politique tarifaire adaptée aux situations, notamment au quotient familial, est une réflexion fondamentale à poser dans la construction d'un réseau. L'observatoire de la mobilité montre notamment que chez les plus jeunes, et les personnes inactives, soit des populations plus dépendantes du transport public, le coût du transport est davantage perçu comme un frein que dans le reste de la population (60 % contre 51 %)¹⁵.

12. Observatoire UTPF IFOP 2023.

13. Automobile club.

14. Chiffres clés UTPF 2022.

15. Observatoire UTPF IFOP 2023.

34,4 €

**prix mensuel
d'un abonnement
de transport collectif,
hors Île-de-France**

Le versement mobilité est **un poids injustifié pour les employeurs.** Vraiment ?

“

On paye énormément de VM, pourtant, on ne voit toujours pas de tram en bas de notre usine”

Par un entrepreneur du territoire

40 %

**Contribution
des employeurs
au financement
des transports publics
urbains**

Par le biais du versement mobilité, les employeurs contribuent à hauteur d'environ 40 % en France au financement des transports publics urbains en France, le reste relevant de la collectivité et des usagers. La création du versement mobilité et son plafonnement a permis de nombreux investissements décisifs.

Acteurs de la vie économique locale, les employeurs contribuent logiquement au développement du territoire, et ils bénéficient des transports publics pour leur attractivité autant que pour étendre leurs zones de recrutement. Aussi, cet

impôt bénéficie à l'ensemble des acteurs, économiques ou non, d'un territoire.

Les employeurs peuvent désormais, grâce aux comités de partenaires mis en place par la loi d'Orientation des mobilités de décembre 2019, dialoguer avec les AOM sur les politiques publiques en matière de transport.

Ce comité des partenaires, est un outil essentiel pour veiller à la bonne acceptabilité des mesures relatives au financement et à l'offre de transports, tout en donnant un rôle aux employeurs dans la construction de la politique publique de mobilité.

Ce n'est pas aux usagers de payer les transports... Vraiment ?

“

**Pourquoi on devrait payer
le transport public ?
On paye déjà des impôts !”**

Par un retraité du territoire

Un usager d'un service public n'est pas nécessairement un contribuable, et vice-versa. Les transports publics ne sont pas empruntés que par des contribuables locaux, mais aussi des usagers issus d'autres territoires, comme les touristes par exemple. À l'inverse, un contribuable sur un territoire n'emprunte pas forcément les transports publics mis à sa disposition. Pour autant, il bénéficie de leurs avantages : limitation de la congestion, de la pollution, du bruit, etc.

Afin de rétablir une équité dans la participation de chacun, les transports publics sont majoritairement payants pour ceux qui les utilisent, en fonction de leur capacité contributive.

De fait, les transports publics ne sont financés directement par les usagers en moyenne qu'à hauteur de 10 à 40 %, en fonction de la taille, du développement du réseau et de la politique tarifaire qui y est menée. La collectivité en finance la plus grande partie, avec les employeurs via le versement mobilité. Les impôts locaux ne sont pas des taxes, ainsi, la contribution des foyers fiscaux n'est pas orientée vers un service ou un autre mais vers un ensemble de services associés à une collectivité. Ils financent également les politiques sportives, culturelles, sociales, d'aménagement, etc.

10 à 40 %

**Pourcentage moyen
du financement direct par
les usagers en fonction de
la taille, du développement
du réseau et de la politique
tarifaire menée**

Les transports, ce n'est pas rentable ! Vraiment ?

“

Les transports en commun ne servent à rien, c'est de l'argent gaspillé ”

Par un anonyme sur un réseau social

Les transports en commun contribuent autant à l'attractivité du territoire que des entreprises qui s'y installent. Ils constituent sur le long terme des économies en termes de santé en améliorant la qualité de l'air, et en contribuant à lutter contre la sédentarité. Un enjeu fondamental lorsque l'on sait que chaque année, en Europe, 238 000 morts prématurées sont dues à la seule mauvaise qualité de l'air¹⁶.

Plus indirectement, des transports publics performants permettent une réduction des embouteillages, du bruit lié à la circulation automobile, auquel 52 millions de français sont exposés, et donc une meilleure qualité de vie. D'après l'enquête « *mobilité des personnes* »¹⁷ de 2019, on observe une hausse de la part de la voiture particulière et une baisse de part de marché des transports collectifs en moyenne sur le territoire français entre 2008 et 2018.

Cette donnée est cependant à observer finement : si on zoome sur des agglomérations qui ont développé leur offre de mobilité, on observe un recul de la part de marché des véhicules personnels. Dans le centre de Lyon par exemple, entre 2019 et 2024, l'usage de la voiture a baissé de 17 %, et de 9 % dans les quartiers plus excentrés¹⁸.

Ce sont aussi moins de coûts à supporter par la collectivité en termes d'entretien de la voirie, moins de subventions nécessaires du côté de l'État pour maîtriser le prix du carburant pour les ménages. Les transports publics constituent un investissement, à moyen et long termes, le retour est positif pour la collectivité comme pour les contribuables.

16. Agence européenne pour l'environnement.

17. INSEE.

18. Comptage routier – Métropole de Lyon.

52 M

**de français
sont exposés au bruit
et à la circulation
automobile**

Le défi DE LA DEMANDE

Les transports en commun **déçoivent leurs usagers...** Vraiment ?

“

Il suffit de prendre les transports publics pour en avoir une image négative !”

Par un éditorialiste

75 %

**des utilisateurs
des transports en commun
en ont une image positive**

Ce sont les utilisateurs du transport public qui en parlent le mieux. En effet, la perception des transports en commun est sensiblement meilleure chez les personnes qui les utilisent réellement, que chez ceux qui se contentent d'un *a priori*. Indépendamment de la typologie de territoire, l'observatoire de la mobilité de l'UTPF en 2023 montre qu'un différentiel d'image d'environ 10 % ou plus sépare les usagers des non-usagers. Par exemple, dans les réseaux plutôt denses (dépassant le seuil de 30 km/habitant et par an), 61 % des non-utilisateurs ont une

image positive des transports en commun mais ils sont 75 % chez leurs utilisateurs.

Dans les territoires très peu densément desservis (moins de 15 km/habitant et par an), dans des zones où la fréquence et l'amplitude horaires de l'offre sont réduites, 29 % des non-utilisateurs ont une image positive des transports en commun tandis que 47 % des utilisateurs¹⁹ les plébiscitent.

19. Observatoire UTPF IFOP 2023.

La dimension écologique n'a aucun impact dans le report modal... Vraiment ?

“

L'écologie n'est pas la priorité des Français !”

Par un parlementaire

Bien que les préoccupations écologiques ne soient pas les premiers leviers de report modal, elles tendent à le devenir année après année.

Quel que soit leur âge, les citoyens sont plutôt conscients des impacts provoqués par l'usage de la voiture. 37 % des sondés de l'Observatoire de la Mobilité²⁰ associent la voiture à la pollution. Ce chiffre atteint 52 % chez les plus jeunes.

À l'inverse, 32 % des répondants relient les transports publics à l'écologie. Ce terme générique peut recouvrir, selon les personnes interrogées, à la fois la faiblesse de leurs émissions de gaz à

effet de serre, comme la moindre pollution qu'ils génèrent, ou encore les gains d'espace et la préservation de la biodiversité.

De fait, un bus urbain évite la circulation de 36 voitures et donc occupe 4 fois moins d'espace sur la voie publique. Il consomme 2 fois moins d'énergie en voyageurs/kilomètre. Ces ratios sont encore meilleurs pour les métros, tramways et les trains, ce qui permet au transport public dans son ensemble d'émettre en moyenne 50 fois moins de CO₂ que la voiture particulière.

20. Observatoire UTPF IFOP 2023.

1 bus

**équivalant à 36 voitures
et 4 fois moins d'espace
sur la voie publique**

Les transports en commun contribuent aussi à la pollution de l'air. Vraiment ?

“

**Je ne vais pas faire circuler un bus
à moitié vide qui va polluer plus
qu'une voiture ”**

Par une élue de conseil communautaire

73 %
des bus au gazole
sont aux normes
Euro V ou VI

En 2022, les bus et les cars représentaient 0,8 % des émissions de gaz à effet de serre françaises et le transport ferroviaire 0,1 %²¹.

Malgré ces performances environnementales, les secteurs des transports publics et ferroviaires poursuivent l'électrification de leurs flottes. Ainsi, en 2023, 36 % des immatriculations neuves de bus étaient des bus électriques²².

Depuis une directive européenne de 2019, et la loi climat et résilience de 2021, les réseaux ont l'obligation de s'orienter vers des véhicules roulants « à faibles ou très

faibles émissions » lors du renouvellement de leur flotte. Aussi, les transports publics sont largement mis à contribution dans la transition écologique.

L'effort de ces derniers pour limiter les émissions locales est constant et conséquent : selon l'enquête parc de l'UTPF édition 2024, la part des bus aux normes Euro V ou VI au sein des flottes est passée de 47 % à 73 % entre 2018 et 2024.

21. CITEPA 2022, format Secten.

22. Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (RSVERO).

Les citoyens n'ont pas envie de se passer de leur voiture. Vraiment ?

“

Les gens adorent la voiture ”

Par un commentateur d'opinion

Le rapport des Français à l'automobile est plus complexe. Bien que ce mode conserve en majorité une image positive, associée à de la flexibilité et de la liberté, cette image est en perte de vitesse, notamment chez les plus jeunes. D'après l'Observatoire de la Mobilité de l'UTPF²³, les images positives (liberté, plaisir, évocation) sont bien davantage présentes chez les personnes de plus de 65 ans, alors que les images négatives (l'impact financier et environnemental) sont bien plus fortes chez les 18-24 ans. Ils sont notamment 52 % d'entre eux à associer la voiture à la pollution, contre 30 % des plus âgés. La dépendance à l'automobile est de plus en plus perçue par les usagers de celle-ci, et les coûts associés pèsent lourd dans le budget des ménages concernés. En effet, parmi les urbains, 3 personnes sur 4 se disent dépendantes de la voiture, et 1/3 d'entre eux estime que se passer de leur voiture pour leurs trajets du quotidien est impossible.

On observe une baisse tendancielle du passage de permis de conduire chez les plus jeunes, souvent repoussé à plus tard pour des raisons financières. Cette baisse s'accompagne naturellement d'une baisse de la possession de la voiture chez ce même public. Grâce au développement de l'autopartage, du covoiturage et des modes alternatifs, la possession de la voiture se décorrèle de son usage. Seuls 31 % des moins de 25 ans possèdent une voiture, contre 74 % des 55-64 ans²⁴. L'autopartage comme le covoiturage permettent une réduction de la présence de voiture sur l'espace public grâce à une optimisation de son usage : les voitures individuelles restant 95 % du temps garées et inutilisées²⁵.

23. Observatoire UTPF IFOP 2023.

24. Enquête équipement des ménages, INSEE, 2020.

25. Enquête globale transport, INSEE, 2015.

52 %

**des 18-24 ans perçoivent
la voiture comme un
mode de transport
polluant**

La voiture, c'est le transport de M. et M^{me} Tout le monde. Vraiment ?

“

**Qu'on le veuille ou non, la France
reste le pays de la voiture ”**

Par un parlementaire

83 %

**des habitants de grande
couronne disposent
d'au moins une voiture**

Les arguments s'appuyant sur la dépendance à la voiture dans de nombreux territoires tendent à cacher une partie significative de la population, qui n'y a tout simplement pas accès. Selon les villes, cela représente 20 % à plus de 50 % des ménages²⁶ qui n'en possèdent pas. Et ceci, que ce soit dans des territoires très urbanisés où la voiture n'est pas nécessaire, que dans des territoires moins denses. En Île-de-France, plus on s'éloigne de la capitale, plus les ménages possèdent une automobile. 83 % des habitants de grande couronne disposent d'au moins une voiture, contre 65 % de ceux qui vivent en petite couronne. Un pourcentage qu'il faut encore diviser par deux dans la zone intra-muros, pour arriver à 34 %²⁷ mais également dans des territoires

moins denses où certains ménages ne peuvent tout simplement pas assumer le prix d'acquisition et les frais associés.

En France, ce sont 4 millions de personnes qui n'ont accès à aucune solution de transports, ni à des transports collectifs, ni à la voiture²⁸. Ces profils les plus captifs sont souvent les plus pauvres : cela pose la nécessité d'envisager des solutions plurielles dans tous les territoires, en dehors du seul spectre de la possession de la voiture.

26. INSEE, Équipement des ménages, 2020.

27. INSEE, La voiture à Paris : un bien en perte de vitesse, 2023.

28. Baromètre des mobilités, Wimoov et Fondation pour la Nature et l'Homme, 2022

Les transports en commun et les modes actifs ne font pas bon ménage. Vraiment ?

“

**Maintenant qu'on développe le vélo,
on a plus besoin de mettre de l'argent
dans les transports, c'est désuet ”**

Par un membre de conseil communautaire

Il n'est pas pertinent d'opposer les modes actifs et les transports collectifs, car les deux sont intimement liés. Le développement par exemple, de l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif offre des opportunités de report modal importantes. En zone peu dense, le vélo électrique notamment peut permettre un rabattement vers une gare sous réserve de l'existence d'infrastructures sécurisées. En France, depuis l'application de la Loi d'Orientation des mobilités, 1 133 gares sont dans l'obligation de s'équiper d'un nombre minimum de stationnements sécurisés pour les vélos. À ce jour, 40 000 places de stationnement sont désormais déployées aux abords de ces gares²⁹.

En effet, adapter les pôles d'échange et les équiper en infrastructures sécurisées pour garer son vélo est un levier prioritaire identifié par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) et la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) dans leur livre

blanc pour l'intermodalité. Ce même rapport préconise une intégration plus complète du réseau de piste cyclable aux plans de transports collectifs, voire en envisageant une billettique commune, pour faciliter l'intermodalité entre ces 2 modes de transports. La marche est l'alliée évidente du transport collectif. Pour autant, elle est encore difficilement considérée comme un mode à part entière, méritant ses propres infrastructures dédiées.

Pourtant, faciliter la marche aux abords des arrêts de transports collectifs, ainsi que l'information voyageur dans l'espace public et les itinéraires facilités est un levier important pour le développement et l'attractivité du transport collectif. Plans de quartier, signalétique sur la voirie et table d'orientation aux abords des arrêts permettent une orientation facilitée dans les lieux de correspondance. La distance inter-station à parcourir entre deux points d'arrêts sur un même pôle d'échange, si elle est trop longue, peut être un motif de renoncement à l'usage des transports collectifs pour les personnes présentant

40 000

**places de stationnement
vélo aux abords des gares**

une station debout difficile, ce qui concerne un Français sur 32. Il en va de même lorsque l'itinéraire n'est pas suffisamment sécurisé.

Pour autant, la marche permise par l'usage des transports collectifs est un levier fort de lutte contre la sédentarité et pour la préservation de la santé.

Pour mieux intégrer tous ces acteurs, souvent associatifs, à la construction des politiques de mobilité, le comité des partenaires de l'autorité organisatrice est un outil adéquat.

29. SNCF Gares & Connexions.

30. Kéoscopie.

Les transports et l'aménagement du territoire, **ce sont deux choses différentes...** **Vraiment ?**

“

Mes bus sont pris dans les bouchons, je ne vais pas en mettre plus, ça va empirer le problème”

Par un vice-président d'agglomération

40 km

c'est la distance moyenne entre domicile et travail

Au sein des équipes techniques de collectivités, il est de coutume que les directions en charge de la voirie et de l'urbanisme et celles des transports collectifs soient différentes. La question de la voirie et de l'urbanisme relevant en effet d'une gestion communale.

Or, le transport public est éminemment dépendant des aménagements urbains. D'une part, car l'étalement urbain et l'éloignement des lieux de vie et d'emploi, en pleine croissance depuis la moitié du XX^e siècle, rendent difficile la desserte des transports publics partout et pour tous les motifs de déplacement.

En effet, le temps de parcours a peu évolué depuis les années 60 mais la distance pour se rendre à son emploi est passée de 3 km à 40 km quotidiens. S'il a explosé pendant les années 1980, le phénomène ne se résorbe pas aujourd'hui : au cours des 20 dernières années, la distance domicile-travail a encore augmenté de plus de 2 km³¹.

D'autre part, le transport public circule sur la voirie dont l'encombrement par des voitures en circulation ou stationnées relève d'un choix de la collectivité. Ainsi, la mise en place de couloirs de bus en site propre, en plus d'augmenter significativement la performance de ces derniers (Voir le décodage de l'idée reçue n° 9, « *Les transports en commun ne peuvent pas rimer avec vitesse* »), permet de mieux équilibrer la place de chacun des modes dans l'espace public, et de rendre plus visible l'offre de transport public dans la ville.

Il apparaît donc essentiel de ne pas décorréler ces deux dimensions, qui fonctionnent par nature ensemble.

Cela passe aussi par la mixité fonctionnelle des territoires, qui permet de rationaliser les trajets, en rapprochant les services des lieux d'emploi, des commerces et des lieux de vie. Cela contribue à rendre pertinents les transports publics et les modes actifs.

31. INSEE, enquête mobilité des personnes, 2018.

Réduire la place de la voiture pénalise les petites et moyennes villes. Vraiment ?

“

Je ne vais pas réserver une voie aux bus ni limiter le stationnement, sinon je signe la mort des commerces !”

Par un maire

Réduire la place de la voiture au profit d'autres modes comme les transports publics ou les modes actifs suscite toujours de l'inquiétude, notamment sur la crainte de désertification des centres-villes au profit de commerces situés en périphérie des villes. Cependant, les expériences de piétonnisation des centres-villes, et la mise en place de transports publics adaptés (parking relais et navettes de centre-ville par exemple) tendent à montrer plutôt l'inverse. Le mythe du « *no parking – no business* » est mis à mal par l'examen des modes de déplacement des personnes réalisant leurs achats en centre-ville. D'une part car la part des clients de commerces de centre-ville utilisant la voiture est surestimée : dans les grandes agglomérations, 74 % des clients se rendent dans les commerces à pied, vélo ou transports en commun. Ce chiffre est de 49 % dans les villes moyennes³².

De fait, les expériences de piétonnisation, lorsqu'elles sont initiées par des villes souhaitant repenser leur stratégie commerciale, sont souvent favorables au commerce. Car en effet, les avantages sont nombreux :

- Un gain de pouvoir d'achat pour les usagers :

un abonnement de transport collectif coûtant en moyenne 20 fois moins cher à l'année qu'une voiture, à nuancer selon le coût du stationnement en centre-ville variable selon les politiques en place.

- Un bénéfice pour le commerce : les achats des piétons ou usagers des transports collectifs tendent à être plus fréquents et leur panier moyen supérieur. Cela s'explique par le temps gagné en flânerie, en exploration propice à la consommation dans les commerces locaux.
- Un gain de qualité de vie : moins de bruit, de pollution qui rend agréable la promenade en centre-ville.

La clientèle des commerces centraux est majoritairement une clientèle de la ville même ou son immédiate périphérie : dans les grandes villes, 84 % des habitants de la ville-centre achètent majoritairement dans cette même ville-centre, pour 15 % de résidents de la périphérie. Dans les villes moyennes (de 10 000 à 100 000 habitants), on observe globalement une tendance similaire : 25 % seulement des habitants de la périphérie consomment majoritairement dans la ville-centre. Les achats sont donc majoritairement réalisés à proximité du domicile³³.

74 %

des clients se rendent dans les commerces à pied, à vélo ou en transports en commun dans les grandes agglomérations

Il apparaît donc essentiel d'accompagner la réappropriation de la voirie par les transports collectifs et les modes actifs avec des politiques publiques adaptées. Cela passe aussi, évidemment, par une politique du commerce favorisant le centre-ville en limitant les installations de commerces en périphérie, accessibles plus facilement en voiture.

32. Cerema.

33. Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017. Mobilité et commerces quels enseignements des enquêtes déplacements ? Cerema, CC BY-NC-ND).

Les politiques de mobilité et d'inclusion **n'ont rien à faire ensemble...** **Vraiment ?**

“

Les politiques sociales, ce sont les communes et les départements : la mobilité n'a rien à y faire ”

Par une élue de conseil communautaire

2/3

des réseaux de transport urbain proposent des services dédiés aux personnes à mobilité réduite

En accord avec la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de 2000, les réseaux de transports en commun urbain doivent contribuer à permettre l'accès aux transports publics des plus précaires grâce à une tarification sociale ou solidaire. Mais bien souvent, les réseaux vont plus loin, en proposant des offres ciblées sur des publics éloignés du transport collectif.

En 2024, de nombreuses offres de mobilité solidaires, à destination des personnes en insertion, en précarité, des personnes âgées isolées émergent dans de nombreux territoires. En parallèle, à travers certaines offres TAD et à destination des personnes en situation de handicap, les transporteurs publics sont amenés à réaliser, dans le cadre de leur contrat, des courses à vocation sociale. Ils sont d'ailleurs les 2/3 des réseaux de

transport public en France à proposer des services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap dans leur offre de service. Cela illustre bien que le secteur social et la mobilité sont destinés, dans l'objectif de réduire les inégalités de mobilité, à travailler ensemble.

Cependant, cela ne se traduit pas toujours par des politiques transverses au sein des collectivités, souvent en raison d'échelons compétents différents. Les départements et communes, premiers concernés par les politiques sociales, ont perdu toutes ou presque de leurs compétences mobilité, outre la gestion des routes départementales, après la loi modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014, sauf le transport des élèves en situation de handicap.

Prendre les transports en commun serait évident **pour tout le monde...** **Vraiment ?**

“

Prendre les transports en commun, ce n'est quand même pas si compliqué pour celui qui le souhaite ”

Par un exploitant de transport collectif

La mobilité, comprise comme la capacité individuelle, cognitive à se déplacer, est un concept qui a émergé dans la sociologie urbaine au début des années 2000. Appliquée au champ des transports publics, elle regroupe alors le potentiel de chacun à se mouvoir, à utiliser les transports collectifs quand il y en a. En ceci, nous ne sommes points égaux : des difficultés à lire un plan, l'illettrisme (7 % de la population française âgée de 18 à 65 ans³⁴), ou l'illectronisme (15 % de la population ne possède pas les compétences numériques de base³⁵), une situation de handicap moteur ou cognitif ou tout simplement l'appréhension à prendre les transports publics peuvent en affecter l'usage. La seule offre ne peut pas suffire.

Aussi, l'apprentissage de la mobilité tend à émerger dans le champ des acteurs sociaux et d'insertion, afin que tous les publics aient la capacité de s'approprier leur mobilité. Les exploitants de transports collectifs et autorités organisatrices ont

aussi un rôle à jouer : la présence humaine en gare ou aux stations, destinée à aider et à aiguiller l'utilisateur, la formation du personnel de conduite ou de sécurité à ces problématiques de mobilité, mais également le travail autour d'une information et d'une signalétique facile à comprendre sont autant d'aides précieuses pour les personnes rencontrant des difficultés dans leur « motilité ».

Les actions de formation et de sensibilisation des exploitants auprès des scolaires, ou des personnes en insertion, via les centres sociaux par exemple, sont aussi un excellent moyen de familiariser tout un chacun avec l'usage des transports publics. Les opérateurs proposent des ateliers d'apprentissage de la mobilité dont l'objectif est de lever les freins (méconnaissance, peurs, illectronisme) qui empêchent les personnes en situation de fragilité (jeunes en insertion, seniors...) de prendre les transports en commun pour se déplacer, par l'intermédiaire d'ateliers numériques ou sur le terrain.

7 %

de la population française est touchée par l'illettrisme

Pour toucher le public scolaire et former dès le plus jeune âge à l'usage des transports publics, ils interviennent dans les écoles pour apprendre aux plus jeunes à lire un plan afin de devenir des voyageurs avertis et rassurés.

34. Agence nationale de lutte contre l'illettrisme.

35. INSEE.



Union des Transports Publics et Ferroviaires

17, rue d'Anjou – 75008 Paris • Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51



utpf-mobilites.fr