



# DOSSIER DE PRESSE

Priorités du nouveau mandat  
Propositions PLF 2026  
Observatoire de la mobilité

OCTOBRE 2025



## Sommaire

Présentation de l'UTPF 04

Priorités du nouveau mandat 06

PLF 2026 : nos propositions 09

Transformeurs : premières réalisations 16

Observatoire de la mobilité 18

# L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) : engagée pour une mobilité durable et inclusive

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. Nous représentons près de 200 entreprises et 260 000 salariés à travers le territoire.

Dans le transport urbain, nous rassemblons 170 entreprises, soit 100 000 salariés, comprenant à la fois des groupes de transport majeurs (Keolis, RATP, Transdev) et des structures relevant de l'économie publique locale (régies, EPIC, SPL), ainsi que des entreprises indépendantes qui peuvent faire partie de l'association Agir Transport. Nous fédérons une trentaine d'entreprises dans le transport ferroviaire, de voyageurs et de marchandises ainsi que les gestionnaires d'infrastructures et de gares, représentant 160 000 salariés.

Le transport public et ferroviaire est essentiel à la mobilité du quotidien de nos concitoyens et répond à des défis majeurs :

- DÉVELOPPER LA COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE
- SOUTENIR LE POUVOIR D'ACHAT
- GARANTIR UN SERVICE ESSENTIEL QUI PERMET À CHACUN D'ACCÉDER À L'EMPLOI, AUX SOINS ET AU LOGEMENT
- CONTRIBUER ACTIVEMENT À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Nous œuvrons chaque jour pour bâtir une mobilité plus inclusive, solidaire et respectueuse de l'environnement. Unis par l'intérêt général, nous traçons ensemble la voie vers un avenir plus durable, au service de tous.

Le 12 juin 2025, l'Assemblée générale de l'UTPF s'est tenue pour renouveler son conseil d'administration. Thierry Mallet, président-directeur général du groupe Transdev, a été élu à l'unanimité à la présidence de l'UTPF pour les deux prochaines années. Quatre vice-présidents officient à ses côtés : Marie-Ange Debon, présidente du directoire de Keolis, Marc Delayer, directeur général des Transports publics du Choletais (AGIR Transport), Christophe Fanichet, président-directeur général de SNCF Voyageurs et Patrice Lovisa, directeur de la BU Réseaux de surface du groupe RATP.

« Notre secteur fait face à des défis majeurs. Le premier est celui de la cohésion sociale : garantir à chacun le droit de se déplacer, partout sur le territoire. C'est cette mission qui donne tout son sens à la mobilité. Sans elle, la transition écologique ne pourra s'ancrer durablement.

Pour répondre à cet enjeu, nous devons consolider les ressources nécessaires pour maintenir et développer une offre de transport de qualité, accessible et adaptée aux réalités locales.

Ces transformations devront s'appuyer sur un dialogue social équilibré et sur l'évolution des compétences de nos collaborateurs, face aux transitions technologiques et organisationnelles.

Je m'engage à porter avec force la voix de notre secteur, à défendre un modèle économique pérenne pour nos entreprises, et à accompagner les mutations qui font de nos transports publics et ferroviaires des outils essentiels au service d'une mobilité inclusive, juste et durable.

## Thierry Mallet

Président de l'UTPF,  
président-directeur général  
du groupe Transdev.





## UN CAP CLAIR ET AMBITIEUX POUR LA MOBILITÉ

Chaque année, les administrateurs de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) tracent les grandes lignes de son action. Nourri par les contributions des 8 commissions de l'UTPF, le séminaire stratégique s'est réuni le 11 septembre 2025 pour réfléchir aux thématiques et actions concrètes à mener.

À cette occasion, les actions prioritaires ont été déterminées autour de 4 axes stratégiques :

- Porter une politique sociale ambitieuse pour le secteur
- Développer l'attractivité du secteur et des métiers
- Créer un environnement favorable au développement du secteur
- Positionner l'UTPF et ses entreprises en experts de la mobilité durable

## Les 10 actions prioritaires du nouveau mandat

### 1/ Financements

- Future loi-cadre sur le financement des infrastructures de transport et PLF 2026 et 2027
- Financements européens et futur budget 2028-2034 de l'UE

### 2/ Négociations sociales

- Finalisation de la construction de la CCN ferroviaire
- Finalisation de la refonte des classifications et rémunérations dans le transport urbain

### 3/ Concurrence dans les transports urbains, ferroviaires et franciliens au service des clients

- Sujets sociaux → sécurisation du sac à dos social et réflexion sur la mise en œuvre pérenne des facilités de circulation
- Aide à l'émergence de solutions partagées entre opérateurs (cf. communication des données dans le cadre des appels d'offre ferroviaires, liste commune d'informations au moment des passations dans le transport urbain...)

### 4/ Réduction de l'absentéisme

- Actions de prévention
- Lutte contre la fraude sociale (faux arrêts de travail, arrêts de complaisance, double activité)

### 5/ Déclinaisons de Transformeurs

- Promotion du secteur et création d'une plateforme pour recruter
- Création d'outils d'orientation et de titres & diplômes de la profession

### 6/ Sûreté dans les transports

- Mise en œuvre opérationnelle de la loi Tabarot
- Mise en place du contrôle en temps réel dans le cadre de Stop Fraude

### 7/ Assurances

Assurabilité des véhicules et continuité du service public

### 8/ Exploitation ferroviaire

- Référentiel commun pour la sécurité ferroviaire
- Déploiement des technologies ETCS et FRMCS bord et sol

### 9/ Décarbonation

Mix énergétique et clause de revoyure du Règlement européen sur les émissions des autobus

### 10/ Prospective

- Transition démographique et impact du vieillissement de la population
- Étude sur des scénarios de développement du secteur à horizon 2040

## Pourquoi les transports publics et ferroviaires sont un investissement d'avenir essentiel

Les avantages des transports publics et ferroviaires sont nombreux. Ils constituent tout d'abord un outil incontournable pour le pouvoir d'achat et la cohésion sociale : la voiture seule coûte 420 euros par mois en moyenne<sup>1</sup> alors qu'un abonnement mensuel de transport collectif seulement 31 euros dans les villes de province et 88 euros pour toute l'Île-de-France, pour un usage illimité. Pour les actifs, ce montant est remboursé à minima à 50% par l'employeur, alors que les tarifs solidaires, parfois gratuits ou presque, rendent la mobilité accessible aux personnes fragiles.

**Ils sont également l'allié incontournable de la décarbonation** : ils génèrent 50 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier individuel ou de marchandises. Décarbonation qui s'applique aussi à ce secteur, quand plus de 50% des voyages en transports collectifs en ville sont aujourd'hui réalisés avec un mode électrique, que 60% du réseau ferroviaire est électrifié, et que la transition des flottes s'accélère.

<sup>1</sup> De 2017 à 2022, le Réseau Action Climat estime que le coût de possession et d'usage de la voiture est passé de 3 680 € à 4 210 € par an (dont 1 419 € de dépenses en carburants et lubrifiants), soit une augmentation de près de 14 %.

Le report modal, à savoir le changement de comportement vers des modes décarbonés, est particulièrement efficace en ce qui concerne les transports urbains et ferroviaires : un bus seul permet de retirer 40 voitures de la circulation, quand un train de marchandises remplace 40 camions. Ce sont autant de congestion, de bruit, et d'accidents en moins.

Ils sont également un atout indéniable pour l'emploi et le développement des territoires. Ils facilitent l'accès aux zones d'emploi pour les salariés et encouragent ainsi l'implantation des entreprises qui savent qu'elles profiteront d'opportunités de recrutement accrues.

Avec près de 30 000 km de lignes et 3 000 gares et haltes ferroviaires réparties partout en France, dont 200 en Grande Vitesse – ce qui est unique en Europe, les trains contribuent à connecter les territoires, leurs populations et participent à leur désenclavement.

Enfin, les transports publics et ferroviaires représentent à eux seuls environ 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France.



## Le choc d'offre : une attente forte des Français, une nécessité reconnue

Si le recours à la voiture reste pour beaucoup indispensable, en particulier dans les zones peu denses et sur les derniers kilomètres, il convient de développer massivement une offre de mobilité alternative sur tous les territoires et notamment dans les zones insuffisamment desservies comme les périphéries pour 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 du dernier kilomètre ne peut pas se dispenser de camions pour livrer les marchandises dans les commerces de centre-ville, il est indispensable de développer le fret ferroviaire et permettre ainsi aux Français

d'être approvisionnés par un transport de marchandises respectueux de la planète et des territoires. Plus de transports en commun et plus de trains, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus ! C'est un impératif pour offrir aux citoyens, aux employeurs et aux entreprises des solutions alternatives au tout-voiture et au tout-camion.

## LES PROPOSITIONS DE L'UTPF DANS LE CADRE DU PROJET DE LOI DE FINANCES (PLF) POUR 2026

Ambition France Transports, lancée en mai 2025, est une conférence nationale consacrée au financement des mobilités et infrastructures de transport en France. Pilotée par le Gouvernement, elle a réuni pendant trois mois l'ensemble des parties prenantes du secteur : élus, entreprises, opérateurs publics et privés, associations, usagers et experts.

L'UTPF a activement participé à la conférence grâce à ses prises de parole expertes et sa présence dans deux ateliers clés :

- L'atelier « modèle économique des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des services express régionaux métropolitains (SERM) », où elle a défendu un renforcement des moyens financiers pour développer l'offre de transport public sur tout le territoire.
- L'atelier « infrastructures et services ferroviaires de voyageurs », où elle plaide en faveur d'investissements massifs et pérennes pour régénérer et moderniser le réseau ferré, clé du développement d'une mobilité durable et compétitive.

Au-delà de la question – essentielle – des réseaux d'infrastructure, il est urgent d'aider les territoires à continuer de développer une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle pour offrir au plus grand nombre de Français des solutions de déplacement abordables et durables pour leur vie de tous les jours. Il s'agit d'une impérieuse nécessité pour mieux relier les périphéries et ainsi préserver la cohésion sociale dans notre pays.

Le rapport final de la conférence en appelle à un « choc d'offre massif indispensable » et souligne que le nécessaire développement de l'offre de transports collectifs répond à la fois à un enjeu social et écologique.



## Attentes pour la partie I du PLF [recettes]

- Axe 1** Permettre aux AOM de dégager de nouvelles sources de financement pour développer l'offre de transport public
- Augmenter le taux plafond du Versement mobilité en-dehors de l'Île-de-France
  - Affecter aux AOM une fraction accrue du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)
  - Capturer une partie des plus-values foncières générées par la mise en place d'infrastructures de transport public et ferroviaire
  - Augmenter le taux plafond de la taxe de séjour et affecter la surtaxe aux AOM
- Axe 2** Préserver le patrimoine ferroviaire national
- Affecter à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)
  - Rendre éligible au mécénat SNCF Gares & Connexions pour les dons des entreprises et des particuliers affectés à la rénovation de son patrimoine remarquable
- Axe 3** Soutenir le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant la planète
- Pérenniser l'exonération de cotisations et contributions sociales pour la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transports publics jusqu'à 75%
- Axe 4** Instaurer une fiscalité plus équitable entre les modes de transport de marchandises
- Appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons autoroutiers concurrents des grands corridors de fret ferroviaire

## Attentes pour la partie II du PLF [dépenses]

- Axe 1** Encourager l'investissement dans les transports publics urbains
- Mettre en place un bonus écologique pour aider les collectivités à acquérir des bus électriques ou à hydrogène
- Axe 2** Soutenir le fret ferroviaire
- Renforcer le dispositif actuel de soutien aux opérateurs de fret ferroviaire

## ATTENTES POUR LA PARTIE I DU PLF

### Axe 1 PERMETTRE AUX AOM DE DÉGAGER DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

#### → Proposition

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

Le Versement mobilité (VM) est un impôt payé par les employeurs d'un territoire sur leur base salariale, avec un taux variable en fonction de la population de l'agglomération concernée, de la présence de transports en commun en site propre et de l'éventuelle dimension touristique du dit territoire.

Cet impôt représente la 1<sup>ère</sup> source de financement du transport en commun en France (40% en moyenne), fort d'un modèle de financement unique au monde. Son utilité n'est donc plus à prouver, permettant aux collectivités de développer leur offre sans faire payer l'intégralité de la facture aux usagers, et ainsi proposer une offre sociale. Il permet donc, par effet rebond, une meilleure attractivité des territoires, ces derniers étant mieux desservis par les transports publics.

Revendication clé, réitérée lors de la conférence Ambition France Transports, les quatre grandes associations d'élus – GART, Régions de France, France urbaine et Intercommunalités de France – demandent unanimement une « majoration du Versement mobilité pour les AOM urbaines ». L'UTPF soutient cette demande légitime des collectivités.

#### Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

Resté stable pendant des années (de 2017 à 2024), le taux plafond du Versement mobilité a récemment évolué en Ile-de-France dans le cadre de la loi de finances 2024. Par principe d'équité territoriale et pour permettre à toutes les AOM d'augmenter ce financement si elles le souhaitent, l'UTPF demande aux pouvoirs publics d'augmenter les plafonds du VM pour les AOM urbaines en-dehors de l'Île-de-France (qui n'ont pas évolué depuis 2011) – en concertation avec les milieux économiques locaux et dans le respect des équilibres entre les sources de financement – dans les territoires qui ont des projets d'augmentation de l'offre.



→ Proposition

**Affecter aux AOM une fraction accrue du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)**

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. C'est le principe fondamental du pollueur-payeur. 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 2,4 milliards d'euros en 2023. Si ces sommes sont versées au budget général de l'État, la récente révision de la directive européenne impose aux États 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 nos secteurs.

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

→ Proposition

**Capoter une partie des plus-values foncières générées par la mise en place d'infrastructures de transport public et ferroviaire**

La mise en place d'infrastructures de transport et donc de desserte d'un territoire augmente logiquement l'attractivité de celui-ci, et par voie de conséquence, la valeur du foncier. Aussi les effets positifs du transport collectif bénéficient-ils directement aux acteurs tirant profit de cette manne foncière, comme les promoteurs immobiliers. Un des grands principes de ces plus-values pourrait être de les fléchir vers l'acteur qui porte l'investissement (dans le cas, par exemple, d'un embranchement ferroviaire qui évite le passage de camions dans un village, ou la construction d'une ligne de tramway, de métro ou d'un téléphérique à proximité d'opérations immobilières).

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de créer au bénéfice des AOM une contribution foncière spécifique sur les parcelles qui vont ou ont bénéficié d'une revalorisation liée à un gain d'accessibilité par les transports publics et ferroviaires.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

Afin d'aider les AOM à développer l'offre de transport collectif sur leurs réseaux, l'UTPF demande aux pouvoirs publics de porter le montant de la fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1) affectée aux AOM à 250 millions d'euros.



→ Proposition

**Augmenter le taux plafond de la taxe de séjour et affecter la surtaxe aux AOM**

Le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités évoque, parmi « la création de nouvelles ressources fiscales locales dédiées », la possibilité de « mise en place d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour, à l'instar de ce qui a été mis en place en Île-de-France ». En effet, la loi de finances pour 2024 a institué une nouvelle taxe additionnelle à la taxe de séjour au profit d'Île-de-France Mobilités (IDFM). Celle-ci s'élève à 200 % de la taxe de séjour. Elle concerne Paris ainsi que les communes et communautés de communes de la région Île-de-France. De plus petites agglomérations pourraient également en bénéficier, comme le démontre l'exemple de Nyons, en Suisse.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

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 de donner la possibilité aux AOM en dehors de l'Île-de-France de créer une surtaxe sur la taxe de séjour qui leur serait affectée.

**Axe 2 PRÉSERVER LE PATRIMOINE FERROVIAIRE NATIONAL**

→ Proposition

**Affecter à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)**

Comme précédemment expliqué, les revenus générés par l'ETS 1 ont représenté un produit brut d'environ 2,4 milliards d'euros en 2023. Si ces sommes sont versées au budget général de l'État, la récente révision de la directive européenne impose aux États membres de consacrer 100% de leurs revenus ETS 1 à une série limitée de secteurs verts parmi lesquels figurent les transports ferroviaires.

Le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités a clairement confirmé « un besoin d'investissement supplémentaire de 1,5 Md€ par an à partir de 2028 (par rapport aux 3,1 Md€ investis annuellement en 2024) pour améliorer la performance et la résilience du réseau ferroviaire national structurant ». il demeure essentiel de mettre d'ores et déjà en place les conditions juridiques nécessaires pour garantir ces financements futurs. Cela devra passer par l'affectation à l'AFIT, dès 2026 et jusqu'en 2028, d'une fraction du produit des revenus ETS 1 (de l'ordre de 100 M€ en 2026, 200 M€ en 2027 et 300 M€ en 2028).

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

Afin de sanctuariser une enveloppe minimale de 600 M€ à l'horizon 2028 en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire, l'UTPF demande aux pouvoirs publics d'affecter à l'AFIT une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1).

→ Proposition

**Rendre éligible au mécénat SNCF Gares & Connexions pour les dons des entreprises et des particuliers affectés à la rénovation de son patrimoine remarquable**

Les gares appartiennent au domaine public de l'État et représentent, pour nombre d'entre elles, un important intérêt patrimonial, architectural et culturel.

Conséquence de décennies de sous-investissements, comme l'a souligné un rapport de la Cour des Comptes en 2021, ces actifs présentent aujourd'hui des signes marqués d'usure, susceptibles de compromettre leur pérennité et à terme la sécurité des voyageurs, de tous les salariés et prestataires travaillant en gare.

Le niveau des investissements nécessaires pour rénover les seules Grandes Halles Voyageurs devrait s'élever à plus de 56 M€/an en moyenne sur les 10 prochaines années et connaître un pic de 76 M€/an en moyenne entre 2028 et 2033. En l'absence de financements additionnels, un risque pèse sur la capacité de SNCF Gares & Connexions à financer intégralement ces investissements sur fonds propres.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

L'UTPF demande aux pouvoirs publics d'ouvrir la possibilité de percevoir les dons d'entreprises et de particuliers pour les sociétés de capitaux dont les actionnaires sont l'État, dont la gestion est désintéressée et qui ont pour activité principale la gestion de gares et la valorisation de ce patrimoine appartenant au domaine public de l'État.



### Axe 3 SOUTENIR LE POUVOIR D'ACHAT DES SALARIÉS TOUT EN PROTÉGEANT LA PLANÈTE

#### → Proposition

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

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 et d'en faire la promotion auprès de leurs salariés.

Les dernières lois de finances ont permis de prolonger le dispositif d'exonération des cotisations et contributions sociales pour la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transports publics jusqu'à 75% pour les années 2024 et 2025 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 266,4€ en Ile-de-France où l'abonnement en transport public coûte 1065,6€ à l'année
- de 249,60 € pour un abonnement Thionville-Metz en transport public ferroviaire régional coûtant 998,40 € à l'année
- de 222,30 € à Lyon où l'abonnement en transport public urbain est de 889,20 € à l'année
- de 174€ à Toulouse où l'abonnement en transport public urbain est de 696 € à l'année.

#### Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de pérenniser ce dispositif car il permet de revaloriser le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant l'environnement. En outre, il constitue un élément du dialogue social en entreprise favorable au changement d'habitude de déplacement.



### Axe 4 INSTAURER UNE FISCALITÉ PLUS ÉQUITABLE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

#### → Proposition

##### **Appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons autoroutiers concurrents des grands corridors de fret ferroviaire**

La directive Eurovignette révisée (2022) permet une majoration ciblée des péages routiers sur des tronçons spécifiques régulièrement saturés ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement. Si cet article n'a pas encore fait l'objet d'une transposition en droit français, le Gouvernement pourrait opportunément tirer parti du PLF 2026 pour le faire.

Ce sur-péage poids lourds, qui représenterait une majoration de 15% environ, se distingue de l'écotaxe de 2014 dans la mesure où il s'agit d'un dispositif ciblé sur certains tronçons, qui ne nécessite pas d'infrastructures dédiées (cf. portiques). Il constituerait dès à présent un moyen d'appliquer le principe du pollueur-payeur en renforçant la contribution des poids lourds pour compenser les externalités négatives générées par le transport routier. Ainsi, la mise en place du sur-péage favoriserait le report modal vers le ferroviaire par le signal-prix envoyé aux transporteurs, et par les ressources additionnelles dégagées qui seraient fléchées vers le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires.

Au total, l'introduction de ce dispositif pourrait permettre de dégager environ 400 M€ de ressources supplémentaires par an pour financer des investissements ferroviaires, en particulier sur les tronçons transfrontaliers.

#### Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de mettre en place un dispositif de sur-péage poids lourds portant essentiellement sur les grands axes autoroutiers saturés et ciblés contribuant à favoriser le report modal vers le transport ferroviaire.

### ATTENTES POUR LA PARTIE II DU PLF

### Axe 1 ENCOURAGER L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Dans un contexte budgétaire restreint, l'UTPF identifie ci-après deux mesures phares – relevant de la partie II du PLF – qui s'inscrivent pleinement dans la volonté du Gouvernement d'accélérer la transition énergétique et écologique.

#### → Proposition

##### **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 1er 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. Le surcoût d'un autobus électrique ou à hydrogène par rapport à un véhicule diesel est en effet de l'ordre de 280 000 € à 420 000€ 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 5,3 milliards d'euros à l'achat.

Le Gouvernement a certes mis en place et récemment révisé et bonifié une fiche standardisée dédiée, financée par des certificats d'économie d'énergie (CEE), mais cette dernière ne pourra financer en moyenne l'achat de bus standards électriques qu'à hauteur de 49 000€.

Nous craignons que ce dispositif CEE, même bonifié, ne soit pas suffisant pour créer l'effet levier qui incitera les collectivités territoriales à concrétiser la transition de leurs flottes, eu égard au surcoût d'un bus électrique mentionné plus haut.

#### Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

Alors que près de 2 000 autobus sont renouvelés chaque année en France, nous en appelons aux pouvoirs publics pour mettre en place un dispositif d'aide complémentaire à la fiche CEE qui permettrait d'atteindre un niveau de soutien aux collectivités de l'ordre de 100 000 euros pour l'achat d'un autobus électrique ou à hydrogène.



### Axe 2 SOUTENIR LE FRET FERROVIAIRE

#### → Proposition

##### **Pérenniser le dispositif actuel de soutien aux opérateurs de fret ferroviaire**

Il convient d'offrir aux Français la possibilité d'être approvisionnés par un transport de marchandises respectueux de la planète et des territoires. Comment ? En mettant en place les conditions nécessaires au développement ambitieux du fret ferroviaire.

Cela passe notamment par le maintien et la pérennisation de l'engagement du Gouvernement sur le montant annuel de 200 millions d'aides au secteur, qui répond à une demande de l'Alliance 4F soutenue par l'UTPF.

#### Attente vis-à-vis des pouvoirs publics

Si l'on souhaite véritablement doubler la part modale du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030, il est impératif de sécuriser un dispositif de soutien ambitieux aux opérateurs de fret. L'UTPF demande aux pouvoirs publics de maintenir 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.



# TRANSFORMEURS

LES PREMIÈRES RÉALISATIONS  
DU PROJET



## Transformeurs, c'est quoi ?

Confronté à une double transition écologique et numérique, le secteur connaît des perspectives de croissance et de développement qui le placent au cœur des enjeux de modernisation et de décarbonation de notre économie. Pour autant, les employeurs font face à des difficultés structurelles sur le front de l'emploi. Transformeurs est un projet orientation-emploi-formation triennal et interbranches réunissant autour des fédérations professionnelles UTP et FNTV un collectif de 27 partenaires pour répondre à un double enjeu : attirer de nouveaux viviers de candidats et mieux les qualifier vers les métiers en tension pour les intégrer durablement au sein des entreprises - rénover l'appareil de formation du secteur par la création et le déploiement d'actions de formation initiales et continues dans 8 familles de métiers.

### Ses 3 ambitions :

- **Découvrir et susciter l'envie : éveiller l'intérêt des jeunes et sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable.**
- **Orienter et former : accompagner les candidats vers les formations et parcours adaptés.**
- **Recruter et fidéliser : attirer de nouveaux talents et favoriser leur développement professionnel durablement.**

## Des premières actions concrètes

- RÉPONDRE AUX ENJEUX D'ATTRACTIVITÉ ET DE FÉMINISATION : CAP SUR L'ORIENTATION PROFESSIONNELLE !

### Comment ?

En renforçant les liens entre l'École et les opérateurs de transport pour susciter des vocations dès le collège et le lycée, notamment auprès des jeunes filles.

### Les actions

- La signature d'une convention nationale UTPF / Éducation nationale.
- Une mallette pédagogique nationale (diffusée de la 5<sup>e</sup> à la Terminale) comprenant :
  - le jeu interbranche « Prochain arrêt ton avenir »,
  - la BD « Voie de femmes »,
  - un guide sur les métiers de la maintenance à destination des bureaux des entreprises des lycées professionnels,
  - le jeu « 1000 bornes du ferroviaire » créé par des participants au cycle de formation Moisson-Desroches
- **Quand ?** Un déploiement lors des Worldskills à Marseille du 16 au 18 octobre.
- La création d'un Bac +1 Maintenance des transports urbains et ferroviaires, **Quand ?** Lancement prévu en septembre 2026.
- Des challenges étudiants / ingénieurs avec le Café des mobilités : 100 jeunes pitcheront leurs projets devant un jury d'experts de l'innovation et du numérique **Quand ?** Lors des RNTP, le 5 novembre à Orléans
- Des initiatives locales inspirantes :
  - Un dispositif pour les stages de 3<sup>e</sup> avec l'association Viens Voir Mon Taf à Lyon,
  - Le lancement de « Métiers en scène » par la Région Centre-Val de Loire aux RNTP à Orléans.

- CONSTRUIRE UN APPAREIL DE FORMATION SOLIDE ET PERFORMANT

### Comment ?

En rendant l'offre de formation plus lisible, plus innovante et mieux adaptée aux besoins du terrain.

### Les actions

- Une cartographie nationale de l'offre de formation aux métiers de l'urbain, du ferroviaire et de l'interurbain **Quand ?** en novembre
- Le Learning Show : 20 experts de la formation ont questionné la fonction du formateur et construiront une « boîte à outils » adaptée. **Quand ?** Les 13 et 14 octobre à Rennes
- De nouvelles formations Sécurité ferroviaire :
  - un module d'acculturation (disponible en novembre),
  - la création inédite d'une certification de Pilote de la sécurité ferroviaire,
  - un partenariat en cours avec l'UIMM.

- VALORISER LES MÉTIERS ET FACILITER LES RECRUTEMENTS

### Comment ?

En faisant connaître les métiers, en connectant les candidats et les entreprises, et en renforçant la marque employeur du secteur.

### Les actions

- La signature d'une convention UTPF / France Travail, avec le lancement de la plateforme web nationale des métiers des transports du quotidien pour découvrir les métiers, les formations et les opportunités d'emploi près de chez soi. **Quand ?** Un lancement le 16 octobre lors des Worldskills à Marseille
- Des actions locales innovantes : le Bus Car Tour, dispositif itinérant de découverte des métiers, **Quand ?** une première étape à Montpellier le 20 novembre.



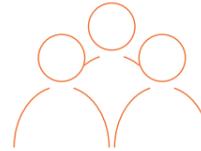
## Un secteur stratégique en mouvement

Avec Transformeurs, l'UTPF veut révéler un secteur stratégique pour la cohésion sociale et territoriale, qui :

- **recrute partout en France,**
- **forme à des métiers d'avenir et non délocalisables,**
- **accélère la transition écologique,**
- **et garantit la mobilité de millions de Français chaque jour.**



## Fiche technique de l'enquête



**Échantillon**  
Echantillon de **2054 personnes**, représentatif des Français âgés de 18 ans et plus habitant dans des agglomérations de 20 000 habitants minimum.  
**Méthode des quotas et redressement** appliqués aux variables suivantes : Genre, Âge, CSP, Région



**Recueil**  
Enquête réalisée en ligne sur panel Toluna



**Dates**  
Du 03 au 09 juillet 2025



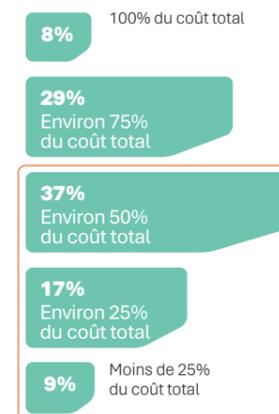
## Une faible connaissance de ce que recouvre le prix

Près de la moitié des Français se disent bien informés sur l'utilisation du prix du ticket ou abonnement de transport en commun. Mais le manque d'information est présent : près des deux tiers des Français pense que le prix du ticket ou abonnement contribue à la moitié ou moins du coût total du mode de transport pour l'opérateur de la ligne.



**48%** déclarent se sentir bien informés sur ce que le prix de leur ticket permet de financer

18-34 ans : **67%**  
Utilisateurs TC au quotidien : **58%**  
65 ans et + : **28%**



**En réalité...**

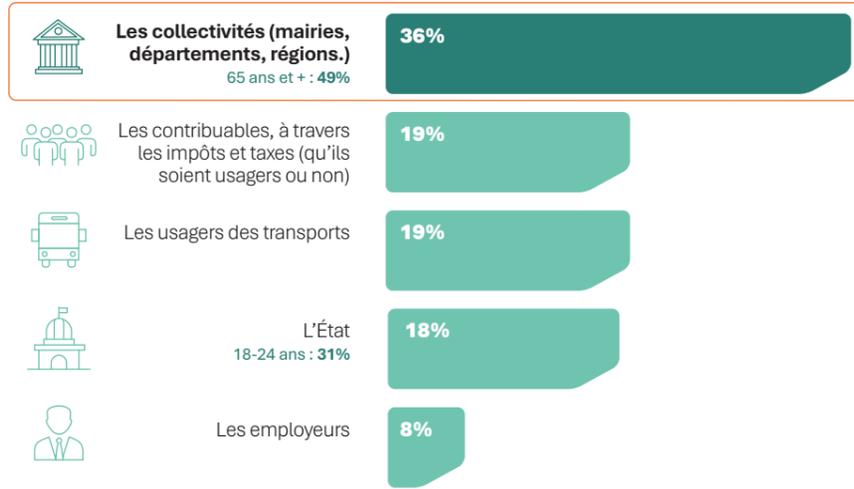
... la part payée par l'usager en France est de 27% en 2023

**63%** estiment que le prix du ticket couvre la moitié ou moins du coût global du mode de transport

Lorsque vous payez pour voyager en transport en commun au quotidien, avez-vous le sentiment d'être bien informé(e) sur ce que le prix de votre ticket ou abonnement permet de financer ?  
Selon vous, en moyenne, à quelle hauteur le tarif du ticket ou abonnement que vous payez pour les transports en commun du quotidien contribue au coût global du mode de transport pour l'opérateur de la ligne ? Le prix du ticket ou abonnement couvre...

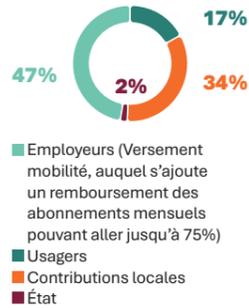
Les Français estiment avant tout que les collectivités sont le principal financeur des transports en commun du quotidien, d'autant plus au sein des plus seniors. Viennent ensuite les contribuables, les usagers et l'État, sélectionnés à même hauteur. Très peu de répondants citent les employeurs.

**PRINCIPAL FINANCEUR SUPPOSÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN DU QUOTIDIEN**



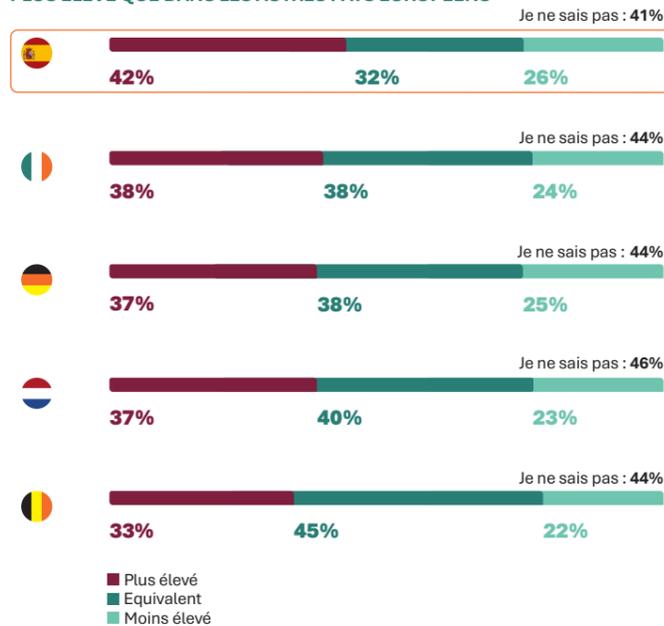
**En réalité...**

...qui contribue au financement des transports publics, et dans quelles proportions ?



Les Français ont plus tendance à considérer que le prix des transports en commun du quotidien est plus élevé ou équivalent à ceux des autres pays européens.

**UN PRIX DES TRANSPORTS COMMUN EN FRANCE JUGÉ PLUS SOUVENT PLUS ÉLEVÉ QUE DANS LES AUTRES PAYS EUROPÉENS**



**En réalité...**

... le prix du titre unitaire à :

- Hambourg : 3,90 € (mensuel : 78€)
- Anvers : 3,00€ (mensuel : 58€)
- La Haye : 4,70€ (mensuel : 99€)
- Milan : 2,20€ (mensuel : 39,00€)
- Barcelone : 2,65€ (mensuel / 29,65€)

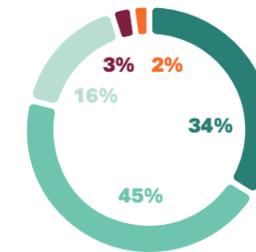
En France, en 2023, le prix moyen du titre unitaire dans les villes de plus de 250 000 habitants (Bordeaux, Lyon, Marseille...) est de 1,63€.

**Un prix jugé justifié au regard du service et inférieur aux autres dépenses du quotidien**

Si une large majorité des répondants estime que les prix des transports en commun du quotidien ont augmenté ces trois dernières années (dans un fort contexte général inflationniste), trois quarts des usagers jugent leurs dépenses justifiées.

**79%**

des répondants estiment que le prix des transports en commun a augmenté depuis trois ans...

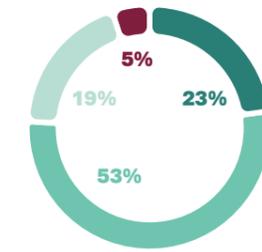


- Beaucoup augmenté
- Un peu augmenté
- Pas vraiment évolué
- Un peu baissé
- Beaucoup baissé

**MAIS**

**76%**

des usagers estiment que leurs dépenses de transports sont justifiées par rapport au service proposé



**En réalité...**

... le prix moyen d'un abonnement de transport entre 2013 et 2023 a baissé de 19%. En 2023, il s'élève à 32,80€.

Et si le sentiment de hausse du prix depuis trois ans est très souvent plus fort pour les transports que pour les autres dépenses du quotidien, les dépenses de transport sont souvent perçues comme inférieures à d'autres dépenses du quotidien.

**COMPARAISON DE L'AUGMENTATION DES AUTRES DÉPENSES SUR TROIS ANS : l'augmentation du prix des transports en commun du quotidien est souvent perçue comme supérieure**

La hausse des TC est supérieure | La hausse des TC est inférieure

- L'abonnement Internet / fibre
- Le forfait téléphone mobile
- L'assurance habitation
- L'eau courante
- La cantine scolaire
- La mutuelle santé
- L'électricité
- La voiture (y compris l'entretien et l'assurance)

- Le gaz

**COMPARAISON AUX AUTRES DÉPENSES : les dépenses de transports en commun du quotidien sont le plus souvent perçues comme inférieures**

Les dépenses des TC sont supérieures | Les dépenses des TC sont inférieures

- Le forfait téléphone mobile
- La cantine scolaire

- L'assurance habitation
- L'abonnement Internet / fibre
- Le gaz
- L'eau courante
- L'électricité
- La voiture (y compris l'entretien et l'assurance)
- La mutuelle santé

Selon vous, depuis trois ans, le prix des transports en commun du quotidien a... De manière générale, estimez-vous que vos dépenses de transport en commun du quotidien sont justifiées par rapport au service dont vous bénéficiez ?

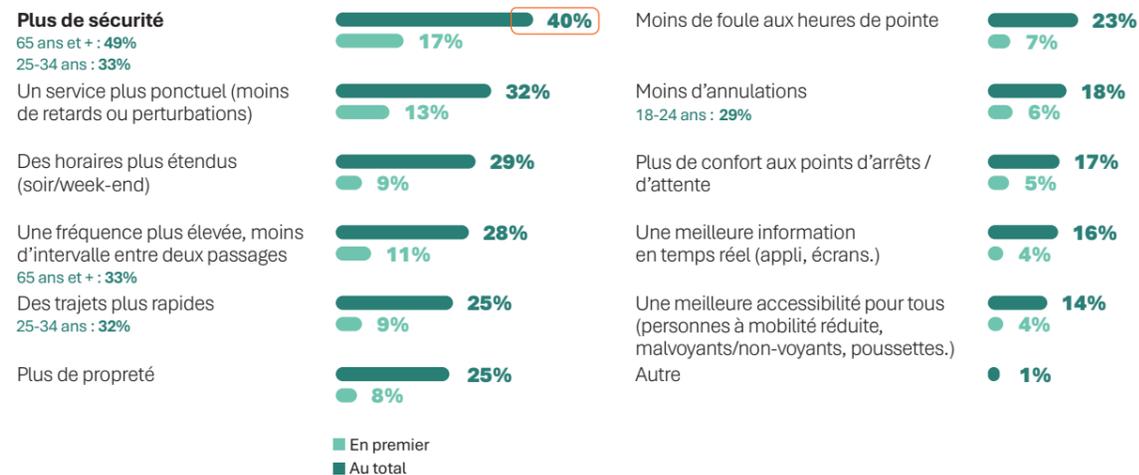
Selon vous, l'augmentation du prix des transport depuis trois ans est-elle plus forte, équivalente ou moins forte que celle de... ? Estimez-vous que vos dépenses pour les transports en commun du quotidien sont supérieures, inférieures ou équivalentes à chacune des dépenses régulières suivantes ?

À votre avis, qui finance principalement les transports en commun du quotidien aujourd'hui ? Une seule réponse possible. Selon vous, le prix des transports en commun du quotidien en France est-il plus élevé, moins élevé ou équivalent à celui des pays suivants ?

## Des attentes fortes... en matière de sécurité et d'offre

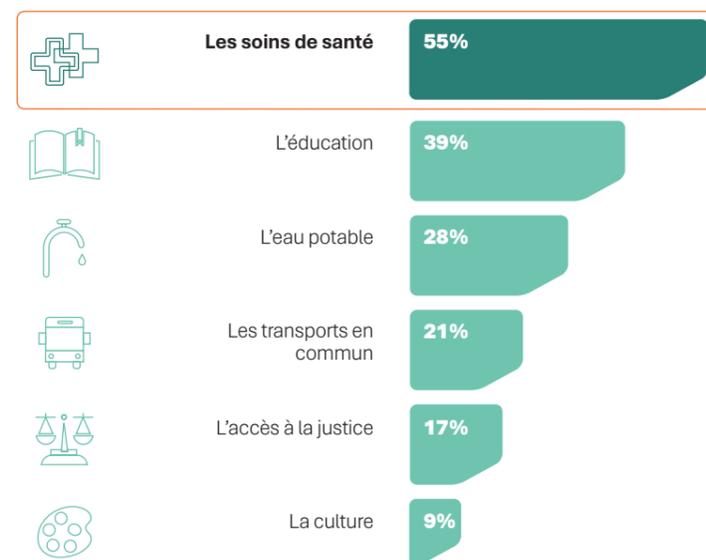
La sécurité est l'attente numéro 1 en contrepartie de la somme payée pour les transports en commun du quotidien, notamment parmi les plus âgés.

### PRINCIPALES ATTENTES VIS-À-VIS DES TRANSPORTS EN COMMUN PAYANTS



Parmi les différents services publics, les soins de santé sont considérés par plus de la moitié comme étant prioritaires en matière de gratuité totale, devant l'éducation, sélectionnée par 4 Français sur 10. Comparativement, les transports en commun n'arrivent qu'en 4<sup>ème</sup> position.

### SERVICES PUBLICS JUGÉS PRIORITAIRES EN MATIÈRE DE GRATUITÉ TOTALE

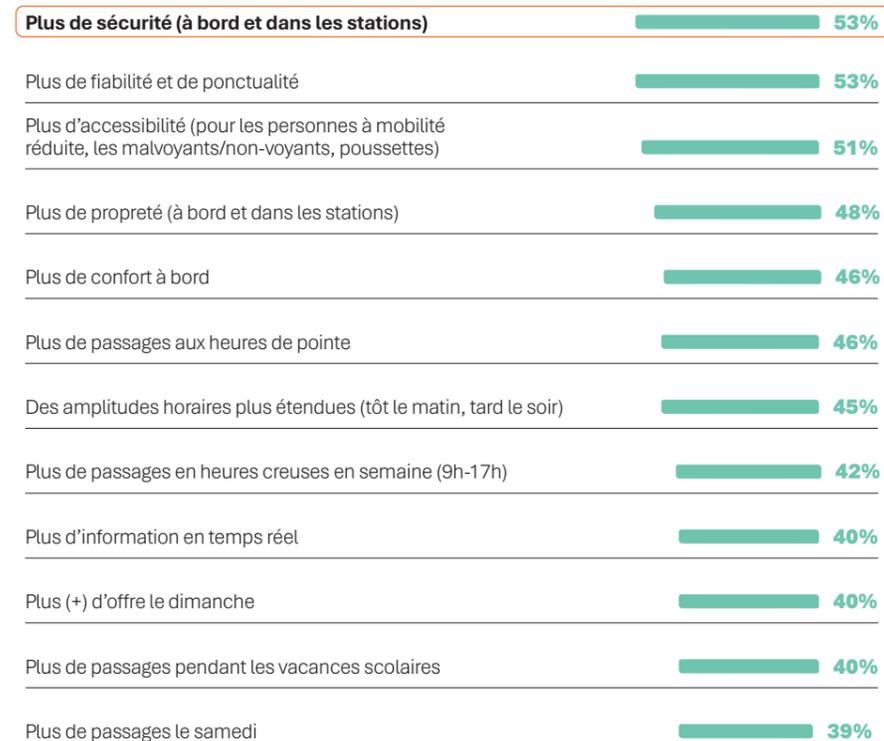


Parmi les services publics suivants, pour lesquels pensez-vous que la gratuité est la plus prioritaire ? Vous pouvez sélectionner jusqu'à deux réponses. En contrepartie de la somme que vous payez pour utiliser des transports en commun du quotidien, qu'attendez-vous en priorité ? 3 réponses maximum



L'amélioration de la sécurité, de la propreté, de la ponctualité et de l'accessibilité justifierait une hausse du prix pour une courte majorité des répondants. 4 Français sur 10 accepteraient un prix plus élevé en contrepartie d'un renforcement d'offre (le dimanche, en vacances scolaires, en heures creuses) ».

### ACCEPTATION D'UN TARIF PLUS ÉLEVÉ POUR CHAQUE CONTREPARTIE



Seriez-vous prêt(e) à payer plus cher vos transports en commun du quotidien si cela permettait...

# Une forte aspiration au développement des transports publics, reconnus comme un atout majeur pour la collectivité.

9 Français sur 10 souhaitent que les transports en commun du quotidien se développent. Ils jugent bénéfique ce développement pour tous les publics, notamment le collectif avant même de voir un avantage personnel, et souhaitent que les financements publics à la mobilité s'orientent en priorité sur les transports en commun.

## UN FORT SOUHAIT DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

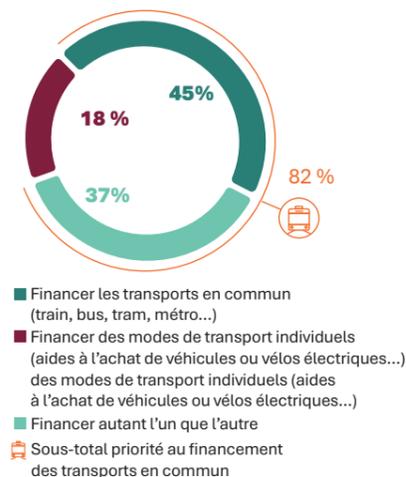
**90%**  
Oui  
65 ans et plus : **94%**

**37%**  
Oui, tout à fait

## CE DÉVELOPPEMENT SERAIT UNE BONNE CHOSE POUR...



## ATTENTES DES FRANÇAIS VIS-À-VIS DE L'USAGE DES FONDS PUBLICS



Une large majorité de Français reconnaît les externalités positives des transports en commun, notamment l'accès à la mobilité pour tous et l'amélioration de l'espace urbain. Beaucoup se disent même prêts à payer davantage si le développement des transports en commun rend possibles ces externalités.

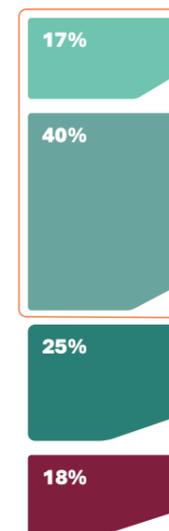
	EXTERNALITÉS POSITIVES PERÇUES DES TRANSPORTS EN COMMUN (% TOTAL OUI)	ACCEPTATION D'UN TARIF PLUS ÉLEVÉ POUR CHAQUE EXTERNALITÉ POSITIVE
Permettre à tous de se déplacer, même sans moyen de transport individuel	85%	69%
Améliorer la qualité de vie dans l'espace urbain (moins de voitures, plus d'espaces publics)	82%	63%
Réduire la pollution (air, bruit...)	80%	66%
Créer des emplois sur le territoire / dans la région	80%	64%
Réduire le nombre d'accidents de la route	78%	64%
Inciter à l'activité physique	63%	55%

De manière générale, souhaitez-vous que les transports en commun du quotidien se développent ?  
 Selon vous, le développement des transports en commun du quotidien serait-il plutôt une bonne ou une mauvaise chose pour... ?  
 Selon vous, le développement des transports en commun du quotidien permet-il... ?  
 Et seriez-vous prêt(e) à payer plus cher pour les transports en commun du quotidien s'ils permettent... ?

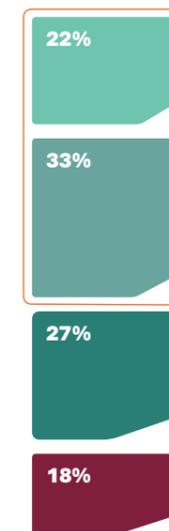
Plus de la moitié des Français se disent également prêts à payer plus cher pour que certaines catégories de personnes puissent bénéficier de tarifs avantageux ou de la gratuité totale. Une courte majorité estime que tous les Français devraient contribuer dans ce cas, pas uniquement les usagers.

## ACCEPTATION MAJORITAIRE D'UN TARIF PLUS ÉLEVÉ POUR QUE CERTAINS PUISSENT BÉNÉFICIER :

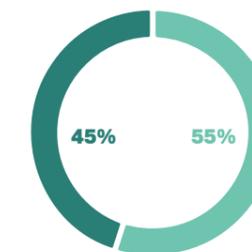
De tarifs avantageux dans les transports en commun  
**57%**  
 Oui



D'une gratuité totale des transports en commun  
**55%**  
 Oui



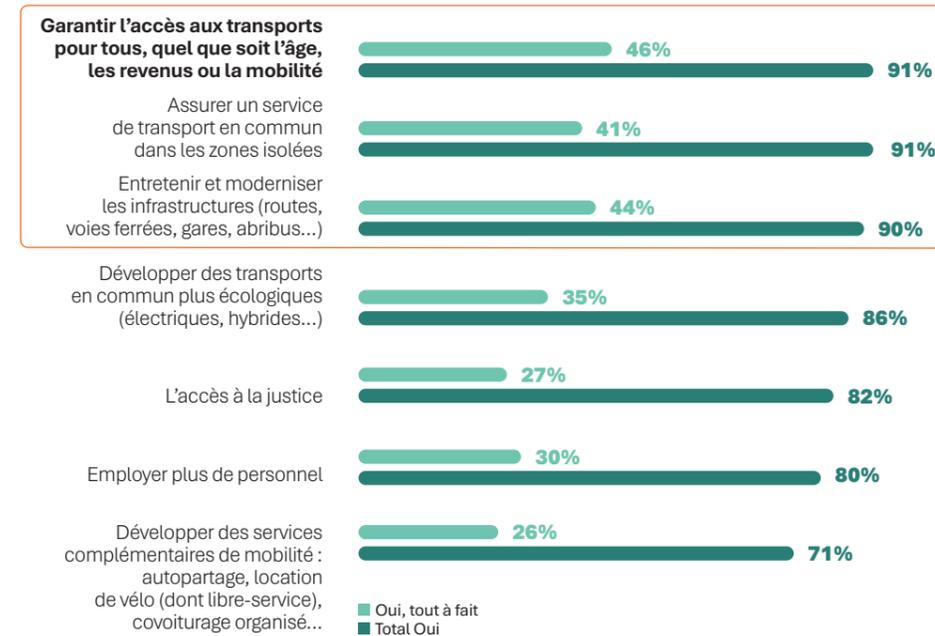
## QUI DEVRAIT CONTRIBUER ?



**En réalité...**  
 ... les 2/3 des voyages en France sont effectués avec des tarifs réduits ou gratuits

Les attentes plus larges que les bénéfices personnels des utilisateurs sont nombreuses lorsque l'on paie un transport en commun : garantir l'accès pour tous, un service dans les zones isolées, l'entretien et la modernisation des infrastructures, et même la préoccupation écologique reste une forte attente.

## DE VRAIES ATTENTES VIS-À-VIS DES TRANSPORTS EN COMMUN PAYANTS EN TERMES DE COHÉSION SOCIALE

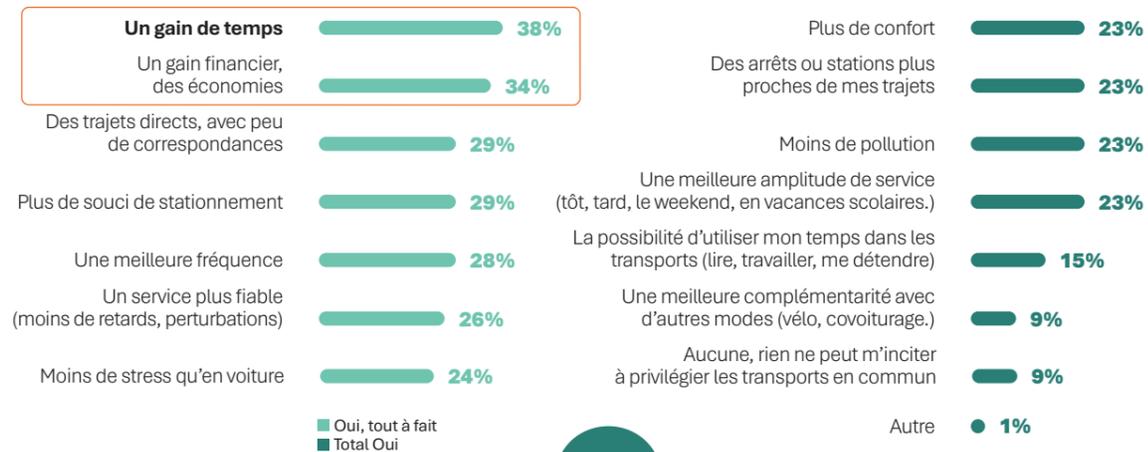


Êtes-vous prêt(e) à payer plus cher pour que certaines catégories de personnes puissent bénéficier... ?  
 Pour vous, afin de financer la gratuité ou les tarifs avantageux dans les transports en commun pour certaines catégories de population, qui devrait contribuer ?  
 Et selon vous, le prix que vous payez pour utiliser un transport en commun devrait-il aussi permettre de... ?

## Un gain de temps et financier, levier du report modal

Les transports en commun peuvent être envisagés pour remplacer la voiture au quotidien avant tout s'ils permettent un gain de temps, et un gain financier. En parallèle, une multitude d'autres éléments apparaissent (et non un devant tous les autres), dont la réduction du stress.

### LEVIERS À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN VS. LA VOITURE AU QUOTIDIEN



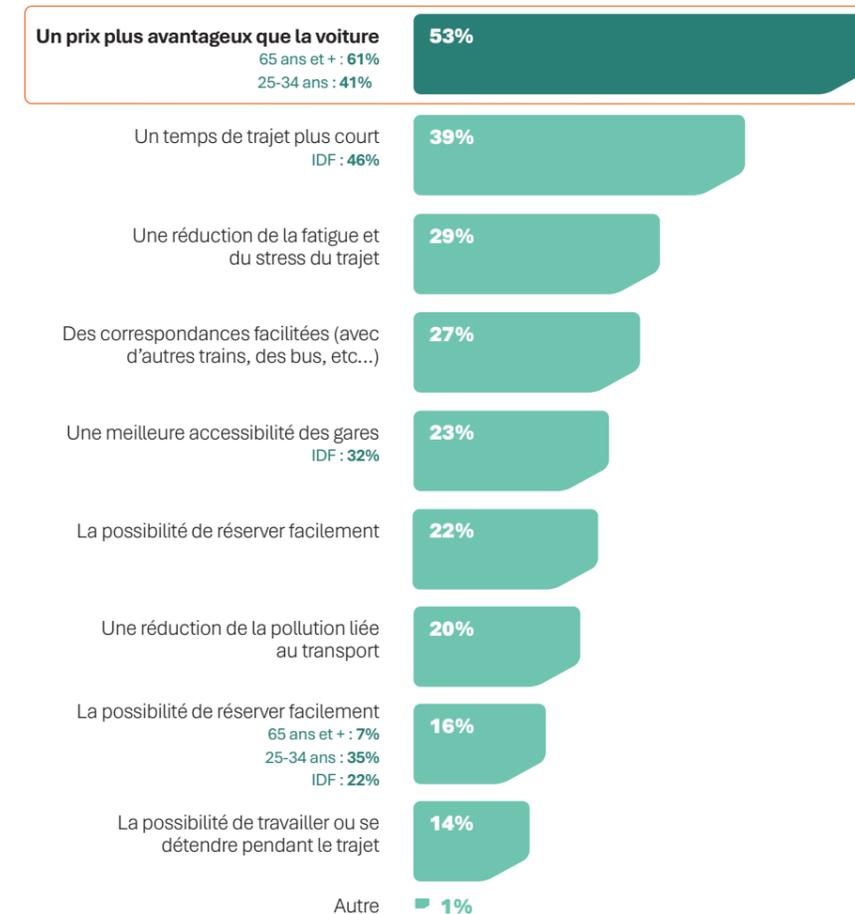
**En réalité...**

... le prix d'un abonnement de transport s'élève en moyenne à 360,80€ par an. Le prix d'une voiture, à 3 763€ par an. (source FNAUT).



En matière de déplacements occasionnels, c'est l'argument financier qui prime pour envisager de remplacer l'usage de la voiture par le train, cité par plus de la moitié. Le gain de temps pèse aussi, mais également la réduction du stress et de la fatigue.

### LEVIERS À L'USAGE DU TRAIN VS. LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS OCCASIONNELS



Parmi les propositions suivantes, lesquelles pourraient vous inciter à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture pour vos trajets du quotidien ? Plusieurs réponses possibles

Et pour vos déplacements occasionnels de longue distance (vacances, voyages, week-ends...), parmi les propositions suivantes, lesquelles pourraient vous faire préférer le train (TER, TGV, Intercités...) à la voiture ?

**Juliette Fraile**

Directrice de la communication de l'UTPF,  
jfraile@utpf-mobilites.fr, +33 (0)1 48 74 73 46

**Conception graphique :**

Annabel Deschamps  
Crédit illustrations : @vectorjuice/Transdev

**Impression :**

ICS-Imprimerie



**IMPRIM'VERT\***

Édité en octobre 2025

**Union des Transports Publics  
et Ferroviaires**

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

