UTPF Union des Transports Publics et Ferroviaires



AGIR LOCALEMENT POUR LA MOBILITÉ

8 recommandations aux élus pour le nouveau mandat communal et intercommunal

utpf-mobilites.fr

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) est l'organisation professionnelle représentative des opérateurs de transport public urbain (exploitant plus de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures et de gares ferroviaires en France.



Les résultats du dernier Observatoire de la Mobilité réalisé par Toluna Harris Interactive en 2025 sont sans appel : 90% des Français souhaitent que le transport public du quotidien se développe et le chiffre atteint même 94% pour les Français de 65 ans et plus.

C'est une réalité : peu importe où ils habitent, les gens ont besoin de se déplacer, que ce soit pour aller travailler, faire leurs courses, accéder aux services de santé, d'éducation ou de culture.

Développer l'offre de transport public est donc avant tout un impératif pour garantir la cohésion sociale dans un pays où 15 millions de personnes se trouvent dans une situation de précarité mobilité[1] et où 1 Français sur 3 a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute de solution de mobilité pour se rendre sur le lieu de travail[2].

L'Observatoire de la Mobilité 2025 démontre d'ailleurs un très fort attachement des citoyens aux enjeux de cohésion sociale et territoriale. À la question « que devrait permettre de financer le prix que vous payez pour utiliser un transport en commun ? », les deux premières réponses remontées, à hauteur de 91% chacune, sont « garantir l'accès aux transports pour tous, quel que soit l'âge ou les revenus » et « assurer un service de transport en commun dans les zones isolées ».

Le rapport final de la Conférence nationale sur le financement des mobilités le dit sans détour : « l'équité sociale impose d'accroître les solutions de mobilité alternatives à la voiture, facteur clé de pouvoir d'achat, d'insertion sociale et de mobilité professionnelle ».

[1] Baromètre des mobilités Wimoov/ Fondation pour la nature et l'Homme, 2024
[2] Enquête d'opinion réalisée par Toluna Harris Interactive en 2025 pour le compte du ministère des Transports



15

millions
de Français se trouvent dans une situation de précarité mobilité

9

français sur 10
souhaitent que les transports en commun du quotidien se développent

+ Parce que les mobilités du quotidien sont au cœur des priorités des Français, la question du développement du transport public doit aussi être au cœur des préoccupations des élus.

+ L'UTPF en appelle aux élus locaux pour faire du choc d'offre de transport public et ferroviaire une priorité de leur mandat.

Le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité locale est généralement exercé par une intercommunalité avec un conseil communautaire au sein duquel siègent les élus locaux. L'échelon communal joue aussi un rôle clé dans le continuum de mobilité collective (voirie, urbanisme, sûreté...), d'où des recommandations adressées à la fois aux équipes municipales et intercommunales.

Le transport public et ferroviaire au cœur des enjeux du mandat : pourquoi les services de bus, métros, tramways, cars, trains sont si importants pour les territoires et leurs habitants



Une solution pour l'inclusion sociale

+ Grâce au transport public, chaque citoyen peut avoir une vie sociale : faire ses courses, accéder aux services de santé, d'éducation et de culture.

+ Quels que soient son âge, son travail, sa situation, chacun a sa place dans le transport public qu'il soit routier (bus/car/transport à la demande (TAD)) ou ferré (métro/tramway/train).

+ Etudiants, personnes âgées, personnes en situation de précarité : le transport public contribue à lutter contre l'isolement et garantit l'accès de chacun à la mobilité grâce à une tarification adaptée.

+ Le transport public concourt à l'intégration dans la société des personnes à mobilité réduite en leur offrant la possibilité de se déplacer en toute autonomie grâce aux investissements des réseaux en faveur de l'accessibilité.

Une solution pour le pouvoir d'achat

+ 80% des Français disposent d'une solution de mobilité collective, et donc abordable, à proximité de leur domicile (que ce soit du transport public urbain ou du transport interurbain routier ou ferroviaire), même si seulement 57% en sont conscients.

+ Avec un abonnement de transport public (bus, métro, tramway, car, train régional), les Français peuvent voyager en illimité et à prix fixe.

+ Une voiture coûte plus de 400 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel (bus, tram, métro, car) revient à 31 euros en province et 90,80 euros pour toute l'Île-de-France. Les abonnés au train régional paient eux 7 fois moins cher leur trajet quotidien que les automobilistes.

+ L'abonnement de tous les salariés est remboursé par leur employeur à hauteur d'au moins 50% et les plus fragiles d'entre eux bénéficient en plus de tarifications spécifiques dans tous les réseaux de transport public urbain.





Une solution

pour le développement et la cohésion des territoires

+ Le transport public reste le dernier service public sur certains territoires, notamment ruraux, où les services se raréfient (déserts médiaux, fermeture de classes, de commerces, etc.).

+ Le maillage par bus, métros, tramways, cars ou trains renforce l'attractivité locale et permet le développement des activités économiques en élargissant les bassins d'emplois et en multipliant les opportunités de recrutements sur les territoires.

+ Aujourd'hui, le transport public et ferroviaire relie les quartiers périphériques et les zones périurbaines aux cœurs des villes. Avec 3000 gares et haltes ferroviaires réparties partout en France, les trains connectent les territoires, leurs populations et contribuent à leur désenclavement.

+ Forts de leurs 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France, les entreprises du secteur du transport public et ferroviaire sont structurantes pour l'économie locale.

Une solution

pour le climat et pour l'environnement

+ Chaque jour, les bus, métros, tramways, cars et trains transportent des millions de voyageurs et des millions de tonnes de marchandises en émettant très peu de gaz à effet de serre.

+ 60% des voyages en transport public en ville sont réalisés avec un mode électrique et 90% des bus achetés en 2023 utilisent une énergie alternative au tout-gazole.

+ Un bus standard ou articulé permet de retirer 53 voitures de la circulation : moins de congestion, moins de bruit, moins d'accidents.

+ Le transport public économise l'espace, ce qui accroît la qualité de vie dans les villes et préserve la biodiversité comme les habitats naturels.

Le choc d'offre :
1ère attente des français en matière de mobilité

Si le recours à la voiture reste pour beaucoup indispensable, en particulier dans les zones peu denses et sur les derniers kilomètres, il apparaît essentiel de développer massivement une offre de mobilité alternative sur tous les territoires pour offrir au plus grand nombre des solutions de déplacement qui soient abordables et durables pour leur vie de tous les jours.

Plus de transports publics, plus fréquents, circulant sur des amplitudes horaires élargies 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.

C'est une attente très forte des citoyens comme le montre l'Observatoire de la Mobilité 2025 réalisé par Toluna Harris Interactive puisque 9 Français sur 10 souhaitent que les transports en commun du quotidien se développent.

L'UTPF plaide par conséquent depuis longtemps pour un choc d'offre. Nous sommes en cela rejoints par la Conférence nationale sur le financement des mobilités dont le rapport final conclut qu'un « choc d'offre massif est indispensable ».





8

recommandations clés aux élus locaux

1

Penser la mobilité au niveau du bassin de vie pour apporter les solutions les plus adaptées aux réalités des citoyens

La mobilité des Français ne se borne pas toujours aux seules barrières administratives des actuelles autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ce constat rend complexe l'organisation de la mobilité sur un territoire.

En effet, l'AOM urbaine exerçant une compétence sur son périmètre exclusif, d'autres échelons doivent prendre le relai pour les déplacements qui en sortent ou qui y entrent : la Région notamment, pour les transports interurbains routiers et ferroviaires.

Les contrats opérationnels de mobilité, qui sont des instances de réflexions communes entre les AOM urbaines et la Région, dans cette logique de bassin de vie, peuvent répondre à ce besoin de coordination. Cependant, ils restent trop peu nombreux à ce jour. L'UTPF attire l'attention sur l'importance de mettre en œuvre des projets de mobilité au bénéfice d'une meilleure articulation des offres (offre de services, conditions tarifaires, etc.).

L'UTPF appelle les élus locaux à renforcer le dialogue entre toutes les AOM du bassin de vie et leurs habitants et employeurs pour une meilleure articulation des offres de transport au bénéfice de tous.



2

Œuvrer aux côtés des opérateurs pour assurer la sûreté des voyageurs et des personnels

La sûreté des voyageurs dans le transport public est une des conditions déterminantes à son utilisation. Les Observatoires de la mobilité de l'UTPF, montrent en effet clairement, chaque année, que la sûreté est une attente extrêmement forte de nos voyageurs. Leur sécurité est une priorité absolue et se renforce d'année en année.

Parce que la majorité des voyageurs dans notre secteur sont des femmes, les opérateurs sont pleinement engagés sur le terrain pour assurer leur sécurité et l'UTPF a notamment publié un guide de bonnes pratiques en matière de prévention et de lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles dans les transports.

Parce que la sécurité de nos personnels est aussi une priorité absolue, l'UTPF a lancé à l'occasion des dernières Rencontres Nationales du Transport Public (RNTP) une grande campagne nationale sur le sujet, en partenariat avec le groupe Klesia et l'OPCO Mobilités. Cette campagne, qui vise à sensibiliser le grand public et à affirmer notre soutien aux agents qui œuvrent quotidiennement pour nos déplacements, se décline au niveau local dans plus de 40 réseaux de transport public partenaires.

Dans un souci de proximité avec la population, de prévention des incivilités ou encore de résolution des problèmes de circulation, des conventions de partenariat peuvent être signées entre les municipalités et l'opérateur local afin que les agents de la police municipale puissent intervenir sur le réseau. L'intérêt majeur d'une telle coopération est qu'elle permet de sécuriser les personnels de conduite ou de contrôle mais également de rassurer les voyageurs et de les inciter ainsi à emprunter le transport public.



Compte tenu du rôle important que peuvent jouer les municipalités dans le continuum de sécurité (cf. police municipale, vidéoprotection, interface avec la police nationale et la gendarmerie), l'UTPF appelle les élus locaux à signer des conventions de partenariat entre municipalités et opérateurs afin que la violence n'ait plus sa place dans nos réseaux.

3

Accompagner la mobilité des seniors

Le vieillissement de la population française n'est plus une perspective, c'est désormais une réalité. Nous traversons une décennie marquée par une hausse sans précédent du nombre de personnes âgées de 75 à 84 ans : cette catégorie va passer de 4 millions de personnes en 2020 à 6 millions de personnes en 2030. Notre pays entre dans une nouvelle ère démographique, marquée par l'arrivée massive des générations du baby-boom dans la catégorie des seniors. Cette transformation recompose en profondeur les besoins et les usages en matière de mobilité.

Bien vieillir signifie notamment pouvoir maintenir ses activités sociales, culturelles, sportives, en toute autonomie, le plus longtemps possible. Dans un contexte notamment marqué par la fin à court terme du permis de conduire à vie et le conditionnement du renouvèlement du permis au passage de visites médicales[3], le renoncement à la conduite ne doit et ne devra pas être synonyme d'assignation à résidence pour les générations qui ont grandi avec l'avènement de la voiture, alors que le transport public est en mesure de proposer une alternative, dans un grand nombre de cas.

En facilitant la mobilité des seniors, le transport public agit donc non seulement comme un levier d'autonomie et de lien social, mais également comme un outil essentiel pour accompagner les mutations socio-économiques des territoires.



L'UTPF, le GART et France Silver Eco ont récemment publié un guide intitulé *Mobilité des seniors : on en parle et on agit ensemble*. Cet ouvrage a pour ambition de sensibiliser et d'outiller les élus et agents de collectivités, les opérateurs et plus largement les usagers face aux enjeux de vieillissement. Il dresse un état des lieux complet et met en lumière des tendances contrastées, à savoir des seniors attachés à la voiture individuelle et aux mobilités actives, mais aussi des fragilités à prendre en compte, qu'elles soient physiques, cognitives ou financières.

L'UTPF appelle les élus locaux à s'inspirer des bonnes pratiques déployées dans les réseaux de transport pour adapter l'offre aux besoins des ainés.

À l'heure de la nécessaire adaptation de notre société, reprendre ou s'inspirer d'une idée ayant fait ses preuves sur un autre territoire peut permettre un gain de temps et de moyens non négligeable. Ce guide apporte ainsi un éclairage sur des bonnes pratiques à essaimer ou dupliquer, au service d'un meilleur accès à la mobilité pour nos seniors.

[3] Directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 relative au permis de conduire

4

Utiliser le levier tarifaire pour financer le choc d'offre

Le financement du transport public urbain repose, par ordre d'importance, sur :

+ la contribution des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés au travers du versement mobilité (soit 52% du financement[4]) ;

+ la participation des collectivités locales (cf. impôts locaux qui représentent 31% du financement) ;

+ et la contribution des voyageurs (avec le paiement des titres qui génère 15% des recettes des réseaux urbains).

Les employeurs sont donc aujourd'hui les premiers contributeurs à ce modèle économique, même si cela est très peu su par nos concitoyens. L'Observatoire de la Mobilité 2025, montre que seuls 8% des Français placent les entreprises en tête des financeurs quand ils sont près de 20% à penser que les usagers sont les tous premiers contributeurs.

L'UTPF plaide au niveau national pour permettre d'augmenter le taux plafond du versement mobilité pour les AOM urbaines (en-dehors de l'Île-de-France) qui ont des projets d'augmentation de l'offre de transport public, en concertation avec les milieux économiques locaux, dans le cadre des comités des partenaires, et dans le respect des équilibres entre les sources de financement.

Le dernier point est important car aux yeux de l'UTPF, il est juste que les voyageurs, au même titre que les autres contributeurs, prennent part à l'effort de financement du choc d'offre.

Tout en tenant compte des publics fragiles grâce à la tarification solidaire, il revient à l'AOM – dont c'est la prérogative – de pouvoir utiliser le levier de la tarification, en fonction de l'inflation et de l'accroissement de l'offre de transport public dans une perspective de pérennité des services.

Pour rappel, nous constatons qu'aujourd'hui, en France, les deux tiers des voyages sur des réseaux de transport public urbain sont déjà effectués avec des titres à tarifs réduits (voire gratuits)[5] : jeunes, étudiants, scolaires, personnes âgées, demandeurs d'emploi, personnes à mobilité réduite, etc. La gratuité ciblée – vers des publics qui ont en besoin – est déjà une réalité dans de nombreux réseaux. Les études montrent clairement que ce qui convaincra les citoyens de prendre le transport public, loin devant le tarif, c'est l'existence d'une offre importante et de qualité.

Or peut-on concilier un choc d'offre et une gratuité universelle qui ne serait plus ciblée sur les publics qui en ont vraiment besoin ? Si la situation varie forcément d'un territoire à un autre, il n'en demeure pas moins risqué de renoncer définitivement à des recettes de clientèle qui peuvent parfois couvrir plus de 30% des dépenses d'exploitation dans certains réseaux[6]. Le choc d'offre nécessite des financements supplémentaires et l'état des finances publiques, comme la fragilité du tissu économique local, nous amènent à privilégier dans ce contexte le maintien d'une contribution équilibrée des trois sources de financements.

L'UTPF appelle les élus locaux à utiliser le levier tarifaire pour financer le choc d'offre.

[4] GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains GART-UTPF avec le soutien de la DGITM sur 195 réseaux

[5] Enquête annuelle TCU GART-UTPF avec le soutien de la DGITM

[6] Ce risque est à objectiver selon chaque territoire et réseau, au regard de la politique mobilité souhaitée.



5

Anticiper la transition énergétique



Conformément aux exigences législatives et règlementaires, pour réduire davantage l'empreinte environnementale des véhicules, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leur flotte en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus (8% du parc au 1er janvier 2024).

Cependant, cette transition énergétique entraîne des coûts importants pour les collectivités territoriales. En effet, les bus électriques et à hydrogène sont considérablement plus chers que les bus diesel ou au gaz, que ce soit à l'achat ou sur l'ensemble de leur cycle de vie. 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€ à l'achat par bus. Par ailleurs, dans de nombreux cas, un bus diesel ne peut pas être remplacé par un seul bus électrique pour effectuer le même service en raison des problématiques d'autonomie, ce qui augmente encore les coûts. S'ajoutent aussi les coûts liés aux projets d'infrastructure requis (transformation des dépôts, installation d'unités de production et de systèmes d'avitaillement).

Après les obligations législatives et réglementaires imposées par l'État[7], c'est désormais l'Union européenne qui va contraindre les constructeurs de bus, et *in fine*, les collectivités à investir massivement pour accélérer le processus de verdissement de leurs flottes.

Le nouveau Règlement européen[8] relatif au renforcement des normes d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds prévoit qu'au moins 90% des nouveaux autobus urbains vendus dans l'UE devront être « zéro-émission » dès 2030 – avant de passer à 100% en 2035 – ce qui reviendra à imposer à toutes les collectivités françaises, peu importe leurs tailles, d'acquérir uniquement des bus électriques ou à hydrogène à court terme.

L'UTPF est aux côtés du GART et des AOM pour tout faire pour que la transition énergétique ne se fasse pas au détriment de l'offre de services de transports publics et ferroviaires sur les réseaux (cf. risque de choc d'offre inversé sur certains territoires).

Il est à souligner que le Gouvernement a mis en place et récemment révisé et bonifié une fiche standardisée dédiée, financée par des certificats d'économie d'énergie (CEE), pour justement aider les collectivités pour l'achat de bus électriques. Il faut se saisir de cette opportunité. L'UTPF se mobilise par ailleurs, dans le cadre des lois de finances annuelles, pour obtenir la mise en place d'un soutien public complémentaire au bénéfice des AOM.

L'UTPF appelle les élus locaux à anticiper la transition énergétique des flottes de bus en actionnant les dispositifs de soutien existants.

[7] Loi pour la Transition écologique et la croissance verte, transposition de la Directive UE sur les Véhicules propres
[8] Règlement 2024/1610/UE modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs

6

Organiser au mieux le partage de la voirie et accroitre la vitesse commerciale des bus



L'Observatoire de la Mobilité 2025 montre que le premier motif d'incitation à l'usage du transport public est le gain de temps par rapport à l'utilisation de sa voiture pour le même trajet. Il est donc impératif de tout mettre en œuvre pour permettre de réduire ce temps de déplacement.

On sait par exemple que le développement de sites propres ou de plans de circulation favorables au transport public sont justement des moyens pour renforcer leur efficacité et leur attractivité en augmentant la vitesse des bus. À l'inverse, multiplier les détours, les demi-tours en zone contrainte, réduire les distance inter-arrêts sont autant d'éléments qui allongent les temps de trajet en bus et le rendent moins attractif, tout en monopolisant des véhicules et du personnel et donc en augmentant le coût de production. Cela se couple au développement croissant ces dernières années de voiries communes au transport public et aux vélos qui affaiblit la vitesse commerciale des bus, en plus de générer du stress chez leurs conducteurs et de générer un sentiment d'insécurité chez les cyclistes. Les choix d'aménagement urbain devraient être guidés par l'impératif de garantir la sécurité et l'attractivité des modes les moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants.

L'UTPF appelle les élus locaux à favoriser la circulation des véhicules de transport public, afin d'en améliorer la vitesse et donc l'attractivité, y compris à travers les outils de verbalisation des véhicules qui l'entravent.

7

Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité

La construction d'ensembles de logements individuels dans des territoires peu denses et éloignés du transport public affecte de fait la mobilité de leurs habitants, les enfermant dans des pratiques centrées autour de la voiture individuelle. Pour un opérateur de transport, cela représente des contraintes supplémentaires avec la mise en place de dessertes couteuses (car l'habitat est éclaté) et peu rentables (car peu d'usagers).

De même, dans la logique des déplacements domicile-travail, l'installation des entreprises dans des zones d'activité éloignées des zones d'habitation et du centre de l'agglomération, motivée par un foncier attractif, génère des difficultés pour les réseaux de transport, mais aussi des difficultés à recruter pour les entreprises et à répondre aux offres d'emplois pour de potentiels salariés non motorisés.

Dans l'ensemble, penser un urbanisme mixte sur le plan fonctionnel, regroupant des fonctions d'habitat, de lieux de sortie et de travail, permet de générer des déplacements moins fréquents, moins longs pour les habitants, plus faciles à organiser pour l'AOM.

Toute opération d'urbanisme doit donc intégrer en amont de sa réalisation, voire dès sa conception, les problématiques de mobilité, et toute politique d'urbanisme doit ainsi impérativement s'accompagner d'une adaptation cohérente et anticipée de l'offre de transport public.

L'UTPF appelle les élus locaux à penser tout projet d'urbanisme à l'aune de l'offre de transports public existante ou en projet.



8

Intégrer dans les politiques locales les problématiques de logistique urbaine et de fret ferroviaire

L'essor de la livraison de colis à domicile et, plus généralement, la multiplication des camions sur les routes de France et dans les rues des villes, génèrent de nombreuses nuisances.

Selon l'ARCEP, entre 2020 et 2024, le nombre de colis distribués en France a augmenté de 18% et s'élevait en 2024 à plus de 1,6 milliard. Le revenu afférent à la distribution de ces colis s'accroit également, sur la même période, de 15,5 % et atteint près de 8,4 milliards d'euros HT en 2024.

De son côté, le fret ferroviaire est un outil formidable de développement économique des territoires qui permet de renforcer l'outil industriel et donc l'emploi local, grâce notamment aux plateformes de transport combiné.

Afin de réduire les nuisances liées à la multiplication des convois routiers et d'encourager le report modal vers le transport massifié par rail puis les véhicules légers sur les derniers kilomètres, l'UTPF encourage les futurs élus locaux à promouvoir les aides nationales existantes pour les chargeurs afin de procéder au raccordement de toute nouvelle zone logistique au réseau ferroviaire par une installation de terminale embranchée.

Par ailleurs, eu égard aux besoins d'investissement massifs pour la régénération du réseau ferroviaire, le Maire a un rôle capital à jouer pour fédérer sur son territoire l'ensemble des parties prenantes, décideurs et financeurs, afin d'encourager le développement du transport ferroviaire de marchandises comme de voyageurs.

À noter également que dans le cadre des débats sur la décentralisation, l'UTPF en appelle au législateur pour permettre la constitution d'Autorités Organisatrices du fret urbain pour les derniers kilomètres car cela permettrait de clarifier les usages de la voirie et de systématiser les amendes en cas de stationnement sur les voies de bus.

L'UTPF appelle les élus locaux à se saisir des opportunités offertes par le fret ferroviaire en combinaison avec des véhicules utilitaires légers voire les vélos-cargos pour les derniers kilomètres.

[9] https://www.arcep.fr/fileadmin/cru-1758786296/user_upload/observatoire/courrier-et-colis/2024/observatoire-courrier-colis-2024_oct2025.pdf



UTPF Union des Transports Publics et Ferroviaires

Affaires publiques
Jean-Philippe Peuziat
ap@utpf-mobilites.fr
Communication
Juliette Fraile
communication@utpf-mobilites.fr
Conception graphique
Annabel Deschamps
Crédits photos
Pauline Le Goff /
SNCF Médiathèque, Ludovic Gra
Impression
Galaxy printing engine

IMPRIM'VERT®
Édité en mai 2026

ENGAGEMENT DE SERVICE QUALI'OP REF. 166 AFNOR CERTIFICATION



utpf-mobilites.fr