

Les transports urbains connaissent une poussée de fréquentation : + 5% en un an

Fréquentation à la hausse dans les transports publics qui font l'objet d'opérations promotionnelles le 19 septembre 2012 à l'occasion de la Journée des transports publics, mais l'offre ne suit plus, faute de financement de la part des collectivités locales dont les budgets sont asphyxiés. Les exploitants suggèrent d'autres sources de financement.



La fréquentation dans les transports publics a grimpé de 5% en 2011, et de 3,5% depuis début 2012. © Christophe Recoura

A deux jours de la Conférence environnementale organisée par le ministère de l'Ecologie les 14 et 15 septembre 2012, les Français interrogés par l'Ipsos se disent très soucieux sur l'impact de l'environnement sur la santé. Et encore, l'étude de l'Institut de veille sanitaire (InVS) n'avait pas encore rendu public ses conclusions concernant cette fois, l'impact de la pollution sur la santé dans 9 villes françaises dont Paris, Lyon, Lille et Marseille ([voir l'encadré ci-dessous](#)).

"Le coût de la mortalité liée à la pollution de l'air s'élève à 442 euros par an et par habitant", a relevé Bruno Gazeau, délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), lors d'une conférence de presse pour la Journée des transports publics du 19 septembre. Il citait les résultats d'une étude publiée en mars 2012 par le Conseil national de l'air.

Cette journée nationale dédiée aux transports collectifs urbains, départementaux et régionaux organisée pendant la Semaine européenne de la mobilité vise à faire découvrir les transports publics (bus, métros, tramways, autocars, trains) en les rendant plus attractifs. Séduisants ce jour-là parce que gratuits ou à 1 euro seulement le trajet, attractifs aussi au niveau des services aux voyageurs ([la liste des réseaux participants et leurs actions](#)).

Fréquentation à la hausse en 2011 et 2012

De fait, les transports urbains attirent de plus en plus de clients au fil des ans. Après les années fastes comprises entre 2000 et 2010 où les chiffres de fréquentation ont connu des hausses annuelles importantes, +25% en dix ans ([lire](#)), avant de se heurter aux réalités de la crise économique de 2008, le trafic est reparti à la hausse en 2011 à + 5% (+5,3% dans les villes de plus de 250 000 000 habitants) et +3,5% depuis début 2012, selon les statistiques de l'UTP qui regroupe près de 200 réseaux de transport urbain.

"Les chiffres sont bons, la demande est là, mais l'offre ne peut plus suivre faute de financements", déplore Bruno Gazeau.

En panne de ressources

Si la Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV) qui regroupe les autocaristes ne pas dispose de chiffres de fréquentation précis à bord des cars interurbains parce que le marché est très atomisé avec de nombreuses PME familiales, "les départements (compétents pour les lignes scolaires et régulières, ndlr) ne cessent de développer l'offre de transport, parfois jusqu'à 50%", constate Eric Ritter, secrétaire général de la fédération professionnelle. "Mais, ces collectivités locales commencent à revenir sur la gratuité des services scolaires, par exemple en Isère ou dans le haut-Rhin, ajoute-t-il.

C'est bien ici que le bât blesse : devant les changements de comportement des citoyens, une plus grande sensibilité à l'environnement, et sans doute à cause de la hausse du prix de l'essence, la demande de transport augmente. Mais l'offre ne suit plus, faute de recettes et de financements suffisants. Les collectivités locales doivent se serrer la ceinture, leurs budgets sont asphyxiés.

"L'offre de transports publics progresse moins que la demande", déplorent les deux organisations professionnelles réunies au sein de l'Apam (Association pour la promotion des acteurs de la mobilité). Dans l'urbain, cette offre n'augmente que de 3,5% en 2011 contre + 5% pour la trafic.

Nouvelles sources de financement

Pour rappel, outre les recettes commerciales, les transports publics sont financés par la fiscalité locale et le Versement transport (VT), un impôt assis sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés.

Selon l'UTP, ces deux derniers leviers sont aujourd'hui difficilement mobilisables compte tenu de la conjoncture économique, voilà pourquoi elle défend "la pérennité du Versement transport dans la configuration actuelle pour limiter les charges qui pèsent sur les employeurs", auquel viendrait s'ajouter un VT "interstitiel" dans les zones situées hors des périmètres de transport urbain mais où se trouvent des zones d'habitat et d'emplois ([voir le sujet vidéo réalisé au Salon européen de la mobilité - juin 2012](#))

"La tendance des collectivités est de nous inciter à réduire l'offre", explique Bruno Gazeau qui plaide aussi pour l'augmentation de la contribution des voyageurs : "Depuis dix ans l'augmentation des tarifs est inférieure à l'inflation". L'UTP déplore une "baisse continue et régulière des recettes commerciales qui couvre 35% des dépenses".

L'organisation propose aussi de nouvelles sources de financement "vertueuses", selon les principes pollueur-payeur ou utilisateur-payeur. Comme "l'incitation des entreprises à réduire l'accidentologie routière (deux-tiers des accidents du travail sont des accidents de trajets)", la mise en place de péages urbains ou encore la réforme du stationnement dont le montant des recettes "est aujourd'hui largement inférieur à son potentiel".

"Faute d'un système performant de contrôle et de recouvrement des amendes (...), une large part des automobilistes préfère prendre le faible risque d'une amende plutôt que de s'acquitter du prix de leur stationnement", explique l'UTP. Rejoignant ici les élus du transport réunis au sein du Gart qui revendique le transfert de la compétence du stationnement payant de surface vers les collectivités locales ([lire](#)).

Autant de sujets sur le bureau du nouveau ministre des Transports qui n'en manque déjà pas.

Nathalie Arensonas

La pollution atmosphérique tue

Dans une étude publiée le 10 septembre 2012, l'Institut de veille sanitaire (InVS) tire un bilan accablant : sur neuf villes françaises - Paris, Bordeaux, Lyon, Lille, Le Havre, Marseille, Rouen, Strasbourg et Toulouse - les conséquences de la pollution sur la santé et sur les coûts sociaux sont "tout à fait substantielles".

L'étude (Aphekom) porte sur l'impact sur la santé à court et long terme de la pollution atmosphérique, en particulier des particules fines (PM 10), et très fines (PM 2,5) en suspension dans l'air, très dangereuses, car pénétrant profondément dans l'organisme. Ces microparticules générées par les gaz d'échappement des véhicules, notamment les moteurs diesel, l'activité industrielle ou les systèmes de chauffage affectent les voies respiratoires et le cœur. Les zones étudiées par les scientifiques concernent 12 millions de citoyens français, dont 6,5 millions pour Paris et ses alentours.

Premier constat : aucune des villes françaises ne respecte les seuils de pollution admis par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à savoir 10 microgrammes par m3 de PM 2,5. Marseille est la ville française dont l'air est le plus pollué aux particules fines, suivi de Strasbourg, Lille, Lyon. Paris arrive cinquième position, devant Bordeaux, Rouen, Le Havre et Toulouse.

N.A