



Janvier 2007

## **Proposition de Livre vert sur la mobilité urbaine Déclaration commune du Comité Union européenne de l'UITP et de la Fédération européenne des travailleurs des transports**

**(Adoptée par le Groupe de Travail Transport Public Local du Comité  
de Dialogue Social Sectoriel européen de la Route)**

### **Traduction française du texte original anglais**

#### **1. Contexte**

Environ 80 % des citoyens de l'Union européenne vivent dans des zones urbaines<sup>1</sup>. Celles-ci génèrent de 75 à 85 % du produit intérieur brut. Ces zones urbaines sont vitales pour l'avenir économique, environnemental et social de l'Union européenne. C'est pourquoi la politique menée à l'échelle européenne doit revêtir une dimension urbaine.

Les villes européennes attirent l'investissement et l'emploi en offrant des opportunités économiques et une qualité de vie élevée. L'existence d'une mobilité intra-urbaine propre, effective, abordable, sûre et efficace contribue à la fois à l'efficacité économique et à la qualité de vie des agents de transport public et des populations desservies. Or la mobilité urbaine est de plus en plus menacée par la congestion du trafic dont les coûts susceptibles de lui être imputés atteindront, faute d'agir, 1 % du PIB de l'UE (105 milliards €) d'ici à 2010<sup>2</sup>.

L'augmentation du trafic et de la congestion urbaine a comme corollaire la progression du nombre d'accidents et l'intensification de la pollution atmosphérique et sonore. Un accident mortel sur deux se produit en zone urbaine et concerne principalement les véhicules particuliers. La circulation urbaine est à l'origine de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> produites par le transport routier, proportion pouvant atteindre 70 % pour les autres polluants. Des recherches effectuées en Allemagne font état de 1.800 décès précoces – la plupart en zone urbaine – provoqués par une pollution sonore excessive<sup>3</sup>. Il est clair que les problèmes urbains ne concernent pas seulement les collectivités locales. De surcroît, dans les zones urbaines où les problèmes de congestion, de pollution, de bruit et de risques d'accidents sont les plus élevés, les habitants de ces zones, les usagers de la route et les travailleurs sont exposés à des risques élevés en termes de stress, de santé de sûreté et de sécurité.

Selon la Commission, les coûts externes liés à la construction et à l'utilisation du réseau routier (à l'exclusion du coût d'utilisation des véhicules) représentent au total quelque 4 % en moyenne du PIB (420 milliards €) dans l'Europe des 15. Le chiffre d'affaires annuel du secteur du transport public, c'est-à-dire des réseaux d'autobus, de métro et de tramway, est estimé, quant à lui, à 150 milliards €<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> L'expression "zone urbaine" doit être comprise au sens large de tout type de concentration urbaine. Le transport public en zone rurale diffère de cette dimension et n'est pas couvert par le présent document.

<sup>2</sup> "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix". COM(2001) 370, 12.09.2001.

<sup>3</sup> Schade, W, *Transport Noise: a Challenge for Sustainable Mobility*, International Social Science Journal, juin 2003.

<sup>4</sup> Document de travail des services de la Commission : . Évaluation des incidences de la Communication "Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne"

Le Comité Union européenne de l'UITP et la Fédération européenne des travailleurs du transport se félicitent de l'intention de la Commission de publier un Livre vert sur le transport urbain afin d'identifier la valeur ajoutée que l'Europe pourrait apporter aux actions entreprises à l'échelle locale. Sans ignorer le principe de subsidiarité, nous pensons que les instances européennes ont le devoir d'agir afin de promouvoir une mobilité urbaine durable. Ce processus doit s'appuyer sur l'examen des compétences communautaires et sur l'application des instruments législatifs communautaires existants et qui ont un rapport avec le transport urbain comme par exemple la législation sur la qualité de l'air.

Nous pensons que cet examen est une bonne opportunité pour intégrer de façon continue les initiatives européennes portant sur:

- la croissance économique et l'emploi;
- l'usage du transport public comme un outil d'aménagement du territoire
- la réduction de la congestion;
- l'amélioration de la sécurité des transports;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air;
- la réduction du niveau de bruit;
- la réduction de la consommation d'énergie dans les transports urbains;
- l'amélioration de la qualité au travail;
- l'amélioration de la sécurité individuelle;
- l'amélioration de l'accessibilité; et
- de l'insertion sociale.

En particulier, nous recommandons vivement à la Commission de se pencher sur les questions abordées par le présent document. Elles concernent le rôle vital de soutien que le transport public peut jouer vis-à-vis de l'Agenda de Lisbonne et de la Stratégie de développement durable.

## **2. Instruments politiques**

Le transport public est essentiellement un produit local destiné à satisfaire des besoins locaux. Ces dernières années, les gouvernements nationaux ont affiché une tendance à décentraliser les responsabilités vers les collectivités locales et régionales. Ce processus n'a pas toujours été accompagné d'un engagement politique et financier proportionnel et adéquat aux niveaux nationaux et locaux. Or l'impact négatif des coûts externes liés aux problèmes de transport urbain sur les économies et les individus s'exerce non seulement à l'échelle locale et régionale, mais aussi au niveau des Etats membres, de l'Union européenne et planétaire.

On note une tendance à privilégier les mesures techniques portant sur l'infrastructure et les nouvelles technologies et à ne pas prêter l'attention qu'il convient à la planification et la gestion intégrées du système urbain dans son ensemble, et à l'aménagement du territoire. Ce qu'il faut, c'est un ensemble de politiques et de mesures se renforçant mutuellement et combinant leurs effets en vue de promouvoir les systèmes de transport urbain durable.

Le Livre vert doit se pencher sur le rôle de pilotage et d'encouragement des institutions européennes en matière de développement de politiques destinées à promouvoir un usage plus intensif des transports publics comme outil rationnel d'amélioration de la durabilité du transport urbain.

Il serait également utile de déterminer ce qui se fait dans les Etats membres pour sensibiliser l'opinion au rôle joué par le transport public dans l'amélioration de la qualité de la vie en zone urbaine et au coût réel des effets négatifs pour les collectivités d'une circulation trop intense, particulièrement en zone urbaine. Existe-t-il des exemples où l'on est parvenu à faire évoluer les comportements et, le cas échéant, comment s'y est-on pris ?

### 3. Visées et objectifs chiffrés

Les politiques et stratégies mises en œuvre pour parvenir à des systèmes de transport urbain durable nécessitent des visées précises et des objectifs chiffrés. Nous pensons que les institutions européennes ont un rôle particulièrement important à jouer à cet égard.

Tout d'abord, les visées et objectifs chiffrés définis par l'Union européenne doivent être listés et évalués de façon détaillée.

Ensuite, l'Union européenne doit recenser les actions entreprises de leur propre initiative par les autorités nationales, régionales et locales, ainsi que leurs résultats.

Quelles mesures ont permis d'obtenir des résultats particulièrement positifs en termes de transfert de passagers-km des modes de transport individuel vers le transport public ? Quels objectifs ont été atteints et comment étendre le champ d'application ou d'adaptation de mesures jugées performantes ?

Les objectifs chiffrés doivent-ils être fixés au niveau européen, et le cas échéant, lesquels? Que peut-on faire au niveau européen pour encourager les Etats membres à définir des objectifs chiffrés ?

Ainsi, dans un rapport rédigé par le rapporteur Gyula Hegyi, la commission pour l'Environnement, la santé publique et la sécurité alimentaire du Parlement européen propose au cours de la période 2002-2012 de transférer 5 % du volume de km-passagers effectués par le moyen de modes de transport individuels (notamment de l'automobile) vers des modes de transport durables, comme le transport public ou la bicyclette.

Les statistiques détaillées et précises sur le transport urbain en général, et sur le transport public en particulier, sont souvent insatisfaisantes. Le Livre vert devrait aborder ce problème de façon à assurer que les objectifs visés soient effectivement mesurables.

Le Livre vert devrait envisager la possibilité de rendre obligatoire l'élaboration de plans de transport urbain durable pour les agglomérations urbaines de 100.000 habitants et plus.

Il serait également utile de déterminer dans quelle mesure les autorités aéroportuaires, les entreprises, les établissements d'enseignement et les administrations publiques ont mis en œuvre des plans de transport et si les résultats obtenus ont permis d'accroître l'utilisation de modes de déplacement écologiques.

### 4. Aspects financiers

Les opérateurs de transport public sont toujours confrontés à l'insécurité financière. Tout d'abord, leurs recettes s'érodent sous l'effet de la concurrence persistante de l'usage de l'automobile et des contraintes pesant sur les finances publiques. Par ailleurs, les coûts de l'énergie augmentent et, dans le secteur du transport routier, les encombrements de trafic ont pour effet d'accroître les coûts de carburant et de maintenance. La congestion ralentit les transports publics de surface et diminue leur ponctualité. Elle provoque l'allongement des temps de parcours et des temps d'attente pour les usagers, et réduit l'attrait du transport public en tant qu'alternative à l'automobile. Cette situation pourrait provoquer une baisse du niveau des services et de l'emploi.

L'exploitation des transports publics est généralement financée à partir d'un panier composé:

- des recettes provenant de la vente de billets,
- d'autres recettes commerciales (publicité, location d'emplacements, etc.),
- d'indemnités spécifiques destinées à compenser les réductions de tarifs et l'imposition d'obligations à caractère social ou régional, et
- de toute autre forme de rémunération exigée des pouvoirs publics afin de pouvoir assurer les niveaux de service requis.

L'aide financière des pouvoirs publics peut servir à augmenter le niveau des services, à créer des services spécifiques supplémentaires (dessertes nocturnes, services destinés aux personnes handicapées, dessertes rurales, etc.) et/ou à réduire les tarifs au-delà des possibilités existantes. Ces mesures peuvent avoir pour but:

- (a) de rétablir l'équilibre concurrentiel entre le transport public et les modes de déplacement individuel motorisé (utilisation gratuite du réseau routier, coûts externes, etc.) et ainsi, de favoriser la migration de la demande vers le transport public;
- (b) de faciliter l'accès aux services essentiels (achats, enseignement, santé, etc.)
- (c) de faciliter l'accès au transport public en tant que service d'intérêt général pour tous les citoyens, y compris pour les personnes à mobilité réduite ainsi que pour celles qui souhaitent utiliser les services de transport public en tant qu'alternative réaliste à la voiture particulière.

En outre, un financement adéquat doit être prévu afin de doter les services de transport public d'une infrastructure de qualité.

Les compléments au financement direct par les usagers peuvent être regroupés sous trois rubriques:

- Principe du pollueur-payeur: ceux qui sont à l'origine d'un problème supportent le coût qu'il occasionne à la collectivité. Le produit de cette compensation peut servir à financer des modes de transport alternatifs et moins polluants – par exemple, utilisation du produit de la taxe allemande sur les produits pétroliers (Mineralölsteuer) pour financer les infrastructures dans le transport public, taxes environnementales sur l'utilisation et la possession de voitures, taxes de stationnement (si elles sont utilisées pour financer le transport public).
- Principe du bénéficiaire-payeur: Ceux qui bénéficient d'un service en supportent le coût. Ainsi, les employeurs et les commerçants bénéficient de la fourniture de services de transport public lesquels leur permet d'accéder, qui à un marché de l'emploi plus vaste qui à une zone de chalandise plus étendue. D'autre part l'accès au transport public permet également de réduire le nombre de parkings. Le versement transport français oblige les employeurs occupant plus de neuf personnes à participer au financement de l'investissement dans les transports publics, et de l'exploitation de ces derniers (en région parisienne, les employeurs remboursent également à leurs collaborateurs la moitié du prix de l'abonnement de transport public). A Hong Kong, la construction de nouvelles infrastructures de métro est en partie financée par la location et la vente de constructions limitrophes des stations de métro.
- Principe du contribuable-payeur: via la fiscalité nationale et locale, que le contribuable utilise ou non les transports publics. C'est normalement la source principale de financement externe.

Parmi les autres questions qu'il convient également d'aborder, figurent:

- L'utilisation des fonds régional, structurels et de cohésion au profit du transport public urbain.
- Les mesures incitatives en faveur de l'utilisation du transport public.
- Les taux de TVA.
- Les mesures incitatives favorisant l'utilisation de carburants propres par les transports publics.

Il serait utile de recenser toutes les formes et sources existantes de financement des infrastructures et de l'exploitation des transports publics aux niveaux nationaux, régionaux et locaux, et d'examiner la possibilité de dégager des fonds communautaires supplémentaires afin de financer des projets de transport urbain privilégiant les systèmes durables.

## 5. La qualité

Le transport public est le mieux à même d'attirer et de conserver des usagers lorsque la qualité du service en fait une alternative crédible à la voiture particulière. Les principaux vecteurs de la qualité dans le transport public sont les suivants:

- Accessibilité
- Confort
- Qualité de service assuré par un personnel qualifié
- Fréquence
- Information
- Intégration de service
- Ponctualité
- Régularité et continuité
- Sécurité
- Sûreté
- Adaptation aux besoins de la clientèle
- Innovations techniques et de service
- Vitesse
- Propreté
- Bon rapport qualité/prix

Le Livre vert serait un excellent véhicule pour identifier les bonnes pratiques. Il s'agirait notamment de mettre l'accent sur la responsabilité qu'ont les autorités à tous les niveaux de veiller à la qualité des transports publics et à la mise en place d'un financement adéquat.

## 6. L'emploi

Les collaborateurs sont un élément clé de l'exploitation des transports publics. La qualité de l'environnement de travail est l'un des éléments essentiels permettant d'assurer la qualité du service à la clientèle. Il est donc important de faciliter au sein des entreprises le recours à la formation professionnelle pour l'amélioration de la qualité de service,

Il est important de permettre ainsi aux salariés d'améliorer, voire de diversifier leurs compétences et tâches et de contribuer à la durabilité de leur emploi. La rémunération, les avantages sociaux, les conditions de travail et les conditions d'embauche doivent être de nature à attirer, s'attacher, motiver et récompenser les collaborateurs. Les partenaires sociaux ont, à tous les niveaux pertinents, un rôle important à jouer à cet égard.

Notons encore que les politiques de transfert modal de la voiture individuelle vers les transports publics, mises en place par les autorités, ainsi que les politiques commerciales mises en œuvre par les opérateurs pour conquérir de nouvelles clientèles, vont générer de nouvelles activités et impliquer une hausse constante de la qualité des services produits. Ceci aura pour conséquence une augmentation de l'emploi dans le secteur des transports publics tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

Le rôle que le transport public sera amené à jouer dans le cadre de la réalisation des systèmes de transport urbain durables se traduira par l'augmentation du nombre des collaborateurs tant au niveau de la planification des services qu'à celui de l'exploitation de ceux-ci et il est important que des investissements appropriés soient réalisés dans ce but. Mais cette évolution peut, en cas de pénurie de main-d'œuvre et de renouvellement rapide du personnel, rencontrer de sérieuses difficultés. C'est pourquoi il importe qu'employeurs et employés et syndicats<sup>5</sup> examinent ensemble le meilleur moyen de s'attacher et d'attirer les personnes possédant les compétences et les qualifications adéquates. Les moyens de formation sont-ils par exemple adéquats ? Les politiques de recrutement sont-elles suffisamment diversifiées pour attirer le nombre requis de collaborateurs ?

Le Livre vert doit se pencher sur ces questions afin, en particulier, d'identifier les bonnes pratiques et mettre en évidence l'importance du rôle joué par le dialogue social.

---

<sup>5</sup> Les partenaires sociaux européens, par exemple, participent à un projet paritaire sur le thème "Competence based Service Quality in Urban Transport – Organizational development and new career paths for drivers (QSTP)

## **7. Conclusions**

Le Comité Union européenne de l'UITP et la Fédération européenne des travailleurs des transports souhaitent souligner que le Livre vert représente une opportunité exceptionnelle de jouer le rôle d'un catalyseur en termes de coordination, d'initiatives pertinentes à caractère législatif ou d'autre nature à l'échelle européenne. Nous invitons la Commission à consulter les partenaires sociaux par la voie du dialogue social lors de l'évaluation de la consultation prévue sur le livre vert et ceci avant sa publication de telle façon que les partenaires sociaux puissent évaluer les conclusions de la Commission au regard de la présente position commune.