



Les partenaires sociaux et le secteur des transports publics locaux - UITP / ETF¹

VERS UNE MOBILITE URBAINE DURABLE DECLARATION CONJOINTE UITP/ETF

L'UITP et l'ETF accueillent favorablement le rapport d'initiative du parlement européen sur une mobilité urbaine durable et encourage la Commission à saisir cette opportunité pour promouvoir et soutenir avec force les actions régionales qui apportent une valeur ajoutée au niveau européen dans ce domaine.

En tenant compte du fait qu'une part de plus en plus large de la population vit en ville, les objectifs ambitieux de l'Union européenne en termes de changement climatique, de croissance économique et de création d'emplois ne peuvent être atteints qu'en agissant dans les zones urbaines.

D'après ce que constatent les partenaires sociaux européens (l'UITP et l'ETF), les défis auxquels sont confrontées les villes sont similaires dans toute l'Europe : une mauvaise qualité de l'air, une population vieillissante, l'inactivité physique (obésité, maladies cardiovasculaires), le bruit, les embouteillages, l'exclusion sociale, le manque de fonds d'investissement, etc.

Même si les réactions politiques régionales différeront entre autres pour des raisons historiques, culturelles et topographiques, une plus grande utilisation des transports publics peut contribuer à faire face à un grand nombre de défis simultanément.

Sans ignorer le principe de subsidiarité, l'UITP et l'ETF sont persuadés que la mobilité urbaine durable, et en particulier l'utilisation des transports publics, doit être promue par le biais d'initiatives pertinentes et coordonnées au niveau européen.

Le rôle des villes dans l'économie et la société

Les villes sont les centrales énergétiques de l'Union européenne. Environ 80 % de la population européenne vit en zone urbaine où plus de 80 % du PIB européen est produit. La création de richesse, dont les pays européens ont besoin, qui mène à des emplois plus nombreux et de meilleure qualité dépend donc largement de la santé économique et du caractère attractif des villes européennes.

Les facteurs de compétitivité des villes les plus souvent cités comprennent : la puissance économique, le capital humain, le capital physique, l'attractivité internationale, le niveau de vie, l'efficacité institutionnelle et la maturité financière². Des études réalisées dans plusieurs pays montrent que la plupart de ces facteurs sont fortement portés par les transports publics.

¹ Ci-après dénommés les partenaires sociaux des TPU (Transports publics urbains).

² Economist Intelligence Unit, Hot Spots : Benchmarking Global City Competitiveness, 2013; Robert J. Rogerson, Quality of life and City Competitiveness, 1999



Par exemple, dans le domaine du capital humain, le secteur des transports publics contribue à rendre les villes plus attractives :

- en attirant des talents : la majorité des cadres supérieurs des entreprises les plus importantes d'Europe affirme que la qualité des liaisons de transport est l'un des facteurs les plus importants qui poussent les entreprises à s'installer en Europe^[i]. La qualité de la mobilité urbaine et de l'environnement urbain permet également d'attirer de jeunes talents.
- en renforçant les compétences : des transports publics de meilleure qualité améliorent la mobilité de la main d'œuvre en lui donnant accès à une plus grande variété d'emplois et d'opportunités d'apprentissage. Cela permet un renforcement des compétences et des connaissances plus rapide que ce qui aurait été le cas sans les transports publics. L'évaluation du projet de métro de Melbourne a montré que celui-ci soutiendrait non seulement le développement général du capital humain à Melbourne, mais permettrait aussi de faire face aux déséquilibres considérables entre les différents quartiers de la ville, contribuant ainsi à une plus grande égalité dans la région^[ii]. De bonnes liaisons entre les villes et leur banlieue est par conséquent un élément essentiel.
- en offrant des opportunités d'emploi au sein des transports publics : les organisations du secteur des transports publics proposent des emplois divers et qualifiés aux citoyens. Dans beaucoup de villes, l'opérateur régional de transport public est l'un des plus gros employeurs (par ex. Amsterdam, Barcelone, Paris). Les organisations du secteur des transports publics permettent également de soutenir l'emploi dans d'autres régions grâce à la chaîne d'approvisionnement.

La mobilité urbaine doit toutefois faire face à un défi de plus en plus important, les embouteillages. Les coûts en découlant sont estimés à 0,66 % du PIB de l'UE si rien n'est fait. Un trafic de plus en plus important et la congestion urbaine vont de paire avec un nombre d'accidents en hausse ainsi qu'avec la pollution de l'air et la pollution sonore. 40 % des accidents mortels ont lieu en zone urbaine³ et impliquent généralement une voiture. Les transports urbains génèrent 40 % des émissions de CO₂ dues au transport routier et jusqu'à 70 % des émissions d'autres polluants. Dans les zones urbaines où les problèmes d'embouteillages, de pollution, de bruit et les risques d'accidents ne font que s'accroître, les habitants, les usagers des routes ainsi que les employés des transports publics sont tous exposés à des risques plus élevés, notamment en ce qui concerne le stress, les maladies respiratoires et cardiovasculaires et la sécurité personnelle. S'il est vrai que les villes doivent conserver leur flexibilité pour choisir les mesures et instruments politiques les plus adaptés à leurs besoins, les institutions européennes peuvent néanmoins jouer un rôle important en prodiguant des conseils et en promouvant les meilleures pratiques.

Les transports urbains durables constituent donc un important levier de croissance, d'innovation, d'emploi, d'inclusion et de développement durable des villes. Nous sommes fortement d'avis qu'il faut mettre réellement en avant le développement des infrastructures urbaines, en particulier celles des transports urbains, dans le cadre des mesures de l'UE pour l'emploi, la croissance et l'investissement. Nous pensons aussi qu'une mobilité bien intégrée en zone urbaine, alliant transports longue distance et moyens de transport urbains (développement des nœuds urbains), contribuera à une meilleure compétitivité et une plus grande attractivité des villes en créant le chaînon manquant entre les premiers et les derniers kilomètres de tous les trajets.

³ Road Safety Vademecum - Road safety trends, statistics and challenges in the EU 2010-2013, March 2014



Le passage aux transports publics urbains, investissements et financement

Sans ignorer le principe de subsidiarité, l'UITP et l'ETF sont persuadés que les institutions européennes devraient agir pour promouvoir la mobilité urbaine durable. Le passage à une mobilité urbaine propre, efficace, abordable et sécurisée grâce à des moyens de transport plus durables, surtout en ce qui concerne les moyens de transport public de masse (transport ferroviaire urbain, métros, tramways et bus propres), ainsi que les trajets à pied et en vélo sont essentiels pour promouvoir la croissance économique, l'emploi et, par conséquent, la vitalité des villes européennes mais aussi pour préserver la santé, la sécurité et le niveau de vie des habitants des villes.

Les retombées économiques et sociales positives qu'ont les transports publics sur les villes sont maximisées lorsque les systèmes de transport public sont en adéquation avec les stratégies de développement économique, les politiques de logement et de développement urbain, les stratégies d'éducation et d'emploi, les politiques touristique et culturelle et, bien sûr, tous les autres aspects de la politique de transport urbain.

Les gouvernements régionaux devraient être habilités à appliquer de telles stratégies urbaines intégrées. Leur capacité à dégager des fonds pour mettre en œuvre ces stratégies devrait plus particulièrement être renforcée. Cela créerait de la valeur au niveau régional, valeur dont pourraient s'emparer les gouvernements régionaux pour financer ces infrastructures et ces services. En outre, l'UITP et l'ETF soulignent le caractère essentiel des SUMP (Plans de mobilité urbaine durable) en tant qu'instrument important et appellent la Commission européenne à promouvoir leur mise en place, en particulier en rendant l'octroi de fonds par l'Union européenne dépendant de la mise en œuvre de SUMP ou de mesures équivalentes.

Toute planification du développement urbain devrait prendre en compte les transports publics, et les projets d'infrastructures urbaines devraient bénéficier en priorité des investissements futurs, notamment au niveau de l'Union européenne.

L'UITP et l'ETF demandent donc à la Commission européenne, dans le cadre de la révision du Livre blanc sur les transports de 2011, de reprendre l'objectif de doubler la part du marché des transports publics d'ici 2030 et de prendre des mesures et initiatives adaptées à cet objectif.

Parmi les propositions concrètes, citons :

- L'UE devrait demander aux États membres de développer des perspectives financières à long terme en faveur de transports publics accessibles et abordables et de faire rapport à ce sujet. À cet égard, les États membres devront considérer les avantages économiques et sociaux qu'il y a à éviter tous les coûts liés à un trafic excessif et à la promotion des transports publics tels que les coûts relatifs à la santé, à l'emploi, aux embouteillages, etc.
- Pour augmenter la part des transports publics dans la répartition modale à travers les zones urbaines, il faut un engagement politique clair de la part de l'UE en faveur des transports publics en leur donnant la priorité.
- L'espace urbain est une ressource rare et les transports publics sont souvent le moyen de transport qui économise le mieux l'espace. Il faut un engagement politique clair en faveur d'une évaluation des moyens de transport et d'une hiérarchie des priorités qui leur sont données en fonction de leur utilisation de l'espace et de l'énergie (y compris le niveau d'émissions).
- En ce qui concerne l'e-mobilité urbaine, l'attention devrait être portée sur la mobilité partagée. L'e-mobilité individuelle ne devrait pas influencer négativement sur les transports publics ni contribuer à davantage d'embouteillages.



Les opérateurs de transport public continuent à lutter contre l'insécurité financière. Le chiffre d'affaires subit une érosion due à la pression exercée sur les finances publiques et à la concurrence constante avec l'utilisation de voitures personnelles. De plus, les embouteillages de plus en plus nombreux peuvent ralentir les transports publics sur route, les rendant moins fiables. Cela fait également augmenter la consommation de carburant et les frais d'entretien et allongent les trajets et le temps d'attente des utilisateurs. Le caractère attractif des transports publics proposés comme une autre option face à l'utilisation des voitures privées en sort réduit, ce qui pourrait mener à des niveaux de prestation de services et d'emploi encore plus bas.

Une plus grande stabilité financière devrait permettre d'atteindre les objectifs visant à faciliter l'accès aux transports publics en tant que service d'intérêt général pour tous les habitants, à faciliter l'accès à des services essentiels et à rééquilibrer la concurrence entre les transports publics et l'utilisation de véhicules personnels. Une approche plus créative et sophistiquée du financement est nécessaire, notamment l'utilisation d'instruments financiers au sein des catégories « pollueur-payeur », « bénéficiaire-payeur » et « grand public-payeur ». Ces instruments sont aussi un début pour parvenir à décourager l'utilisation de moyens de transport privés afin de gagner de l'espace pour les transports publics en internalisant les coûts externes.

L'UITP et l'ETF appellent les États membres à mettre au point une stratégie de financement des transports publics à long terme, y compris les investissements, en utilisant toutes les formes et sources de financement aux niveaux national, régional et local.

Emploi, qualité des transports publics, environnement de travail et dialogue social

L'UITP et l'ETF soulignent que le secteur des transports publics urbains a un haut potentiel de création de postes de qualité en zone urbaine. Dans de nombreuses villes et agglomérations, ce secteur apporte une contribution précieuse à l'inclusion des groupes défavorisés sur le marché du travail et les partenaires sociaux élaborent et mettent en application des politiques de diversité au niveau de l'entreprise. De plus, dans les zones urbaines, les sociétés de transport public jouent un grand rôle dans l'éducation et la formation, surtout des jeunes.

En outre, l'UITP et l'ETF soulignent l'importance de la qualité des services de transport public, primordiale pour attirer et garder les utilisateurs. À cet égard, les employés sont la clef du succès des opérations des transports publics. Un environnement de travail de qualité ainsi que du personnel motivé, bien formé et récompensé sont les éléments essentiels à un service clients de qualité, ce qui est au cœur des opérations des transports publics.

Le secteur se trouve actuellement confronté à plusieurs défis :

- D'un côté, de nombreux changements technologiques (initiatives urbaines intelligentes) sont introduits pour mieux réagir face aux attentes des utilisateurs, qui sont quant à elles rapides et difficiles à prévoir. Parmi ces innovations dans les transports publics urbains, beaucoup auront un impact direct sur l'emploi (les billets électroniques, par exemple) et sur les conditions de travail (un STI dans les transports publics urbains, des technologies de surveillance pour gérer les problèmes de sûreté et de sécurité, des outils informatiques pour les conducteurs, par exemple). Elles influenceront tous les domaines d'opérations (conducteurs, entretien, services, administration et informatique) et demandent un dialogue social fort afin d'assurer une transition correcte.
- D'un autre côté, les transports publics sont un secteur à haute densité de main-d'œuvre et les changements démographiques en Europe constituent un défi pour le secteur dans bon nombre d'États membres. Les transports publics urbains doivent aussi faire face à ce défi, ce qui demandera peut-être le recrutement et la formation



d'un plus grand nombre de travailleurs que par le passé. Il est nécessaire d'analyser l'image du secteur en tant qu'employeur et les conditions qu'il propose pour attirer le personnel nécessaire qui soit capable d'assurer des services de haute qualité. Cela demande également de se concentrer sur la population vieillissante au sein des sociétés. La sécurité de l'emploi est un élément important pour attirer et garder les travailleurs des transports publics.

- L'intensification du travail, les embouteillages (santé) et la sécurité (accidents et passagers agressifs) sont les éléments qui mettent en péril l'environnement de travail et, par conséquent, le caractère attractif du secteur, notamment auprès des jeunes travailleurs et des femmes.
- Le problème de l'insécurité, des comportements asociaux, des agressions et de la violence touche les travailleurs de première ligne du secteur des transports publics ainsi que les passagers et nécessite des actions non seulement de la part des partenaires sociaux mais aussi en étroite coopération avec les gouvernements locaux. La présence humaine dans les transports publics participe au sentiment de sécurité et son importance doit être reconnue.

Dans ce contexte, il est essentiel de mettre l'accent sur la responsabilité de tous les gouvernements, y compris du gouvernement européen, à assurer des transports publics de qualité, et donc des conditions de travail de qualité, un financement approprié ainsi qu'une coopération étroite entre employeurs, employés et syndicats qui doivent poursuivre des objectifs communs.

L'UITP et l'ETF soulignent par conséquent l'importance du dialogue social à tous les niveaux, y compris au niveau européen, et souhaitent rappeler leur lettre conjointe du 9 février 2015. En outre, les partenaires sociaux européens du secteur des transports publics urbains appellent la Commission européenne à les informer, à les consulter en temps et en heure et à les entendre à propos de toute initiative pertinente pour le secteur qui a des conséquences sociales directes ou indirectes. L'UITP et l'ETF réaffirment qu'ils sont disponibles pour discuter de propositions et de solutions avec les institutions européennes.

ⁱ Tim Moonen et al, The Business of Cities, 2013

ⁱⁱ Public Transport Victoria, Agglomeration Benefits of Melbourne Metro, 2012

Fait à Bruxelles, le 14 mars 2016

Pour l'ETF

Alain Sutour

Président du Comité des transports publics urbains de l'ETF

Sabine Trier

Secrétaire générale adjointe

Pour l'UITP

Nicolas Blain

Président du Comité EU de l'UITP

Thomas Avanzata

Directeur du département européen de l'UITP



La **Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)** est une organisation syndicale paneuropéenne qui englobe 243 syndicats des transports de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et des pays d'Europe centrale et orientale. L'ETF est reconnue comme partenaire social dans sept comités de dialogue social sectoriel européen et représente auprès des institutions européennes les intérêts de plus de 3,5 millions de travailleurs des transports dans 41 pays européens.

Galerie AGORA, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11 B - 1000 Bruxelles | +32 2 285 46 60 | etf@etf-europe.org

UITP est l'organisation internationale des services publics, basée à Bruxelles. Dans l'Union européenne, l'UITP représente la voix des transports publics des 28 États membres. Elle participe étroitement à l'élaboration et au suivi des différentes politiques et initiatives européennes qui ont une influence sur les transports publics de passagers urbain, suburbain et régional.

Rue Sainte-Marie 6 B - 1080 Bruxelles | +32 2 673 61 00 | info@uitp.org