



CONTRIBUTION DE FRANCE URBAINE ET DU GART A LA PREPARATION DU DECONFINEMENT

AVRIL 2020

TRANSPORTS

FICHE N°8 – TRANSPORTS



Impact du confinement sur les réseaux de transports

Comme pour tous les autres secteurs, l'impact de la crise a été brutal pour les transports publics que ce soit pour les AOM ou pour les opérateurs.

Dès la mise en confinement total du pays, le 17 mars, les réseaux de transport urbains, interurbains et régionaux ont diminué leur offre de transport pour se mettre en situation de continuer à assurer les transports urgents ou indispensables (personnels soignants, salariés ne pouvant pas télétravailler, etc...). En moyenne, les réseaux de transports ont fonctionné à 30 % de leur capacité d'avant la crise et ceci même dans les régions les plus touchées par le COVID-19 comme le Grand-Est, les Hauts de France ou la région Île de France.

Dès le début de la crise le GART a mis en place une boucle Whatsapp pour pouvoir échanger, en temps réel, avec ses adhérents (techniciens et élus). Nos adhérents ont ainsi pu recevoir, quotidiennement, un bulletin d'information spécifique transport ainsi que le bulletin de la cellule de crise du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Un groupe de contact entre les associations d'élus, les organisations professionnelles et syndicales et le Ministère des transports a été réuni, sur une base hebdomadaire, en audioconférence. C'est dans ce cadre qu'a été discuté l'article spécifique aux transports qui est inclus dans l'arrêté du 23 mars qui liste les mesures liées au confinement. Concrètement, c'est cet arrêté qui interdit les montées par la porte avant des bus et la vente de titre de transport à bord. C'est aussi dans ce cadre qu'a été organisé l'achat massif de masques qui devraient arriver la semaine prochaine et qui sont destinés aux salariés des opérateurs de transport (SNCF, RATP, Transdev, Keolis, CATP). Cette opération a été rendue nécessaire car les opérateurs avaient transféré leurs stocks antérieurs à l'Etat.

À ce jour, à part quelques cas isolés, la continuité du service public de transport a été assurée et les opérateurs ont continué à être rémunérés par les AOM.

Impact sur le financement des AOM

Impact sur le Versement Mobilité

Les autorités organisatrices de la mobilité vont subir une baisse de versement mobilité sur l'année 2020 (voire un impact prolongé sur 2021) en raison :

- Des reports de charges : le gouvernement a autorisé en mars et avril les employeurs privés à reporter leurs charges sociales de trois mois. Concrètement sur avril, le taux de recouvrement du VM s'est élevé à 65 % (Source : ACOSS). Celui de mai s'annonce nettement plus faible.

A court terme, cela se traduit par une baisse de trésorerie pour les AOM. En général, les AOM perçoivent, pour le mois M, un acompte correspondant à 75 % du produit du VM du mois M-2 et une régularisation du Mois M-2 entre le réel M-2 et l'acompte M-2. Ce mécanisme aurait conduit à décaler l'effet crise de deux mois pour les AOM mais elles auraient été redevables les mois suivants de VM auprès de l'ACOSS. Afin de limiter cet effet, l'ACOSS et le GART ont convenu de baisser l'acompte d'avril à hauteur de 60 % au lieu de 75 %. Une réunion est prévue le 7 mai pour définir le taux d'acompte du mois de mai. L'ACOSS s'est en effet engagée à reverser aux AOM le produit du VM au plus juste de ce qui est collecté.

À long terme, si les modalités de régularisation des charges sociales ne sont pas encore connues, l'ACOSS anticipe un étalement long au-delà de la fin d'année 2020. Il faut également prendre en compte le fait que certaines charges ne seront pas recouvrées en raison de la cessation d'activité de certaines entreprises. De plus, le gouvernement s'est déjà engagé à transformer, dans certains secteurs (hôtellerie, restauration, spectacles), ces reports en annulations de charges.

Cela se traduira donc par des incidences sur la trésorerie des AOM mais également par de la perte de VM.

- De l'activité partielle : Les indemnités d'activité partielle versées par les employeurs aux salariés ne sont pas soumises à cotisations sociales. Cela correspond à une perte nette de versement mobilité pour les AOM. Au 22 avril, on décomptait 10,2 millions de salariés en activité partielle, soit plus d'un salarié du privé du secteur privé sur deux. Ce sont ainsi 820 000 entreprises qui utilisent ce dispositif (six sur 10).
- Des arrêts de travail pour maladie (y compris garde d'enfants) : il n'y a pas non plus de versement mobilité sur les indemnités journalières de sécurité sociale.
- De la hausse du chômage : il est également anticipé que le chômage pourrait repartir à la hausse et faire ainsi baisser la masse salariale assujettie au versement mobilité.

Il est difficile de chiffrer précisément l'impact de la crise sur le versement mobilité car l'ensemble des effets n'est pas encore connu. Si les AOM sont en train d'affiner leurs calculs, la commission des finances du Sénat a procédé dans sa note n°3 de conjoncture et de suivi du plan d'urgence face à la crise sanitaire du COVID-19 (situation au 13 avril 2020) à une estimation de l'impact sur le VM.

Sur un produit de VM estimé à 9,4 milliards d'euros en 2020, il a été calculé, sur la base d'une baisse de la masse salariale de 20 % (part des salariés en activité partielle début avril) sur :

- 3 mois : impact estimé à 860 millions d'euros
- 6 mois : impact estimé à 1,4 milliard d'euros
- 12 mois : impact estimé à 1,9 milliard d'euros

Il est à noter que l'impact de la crise sur le VM de chaque AOM va fortement dépendre de son tissu économique et des secteurs d'activités présents sur son territoire : part plus ou moins importante du secteur public (non concerné par l'activité partielle ou les reports de charges), ou des secteurs d'activité davantage touchés par la crise (commerce et réparations automobiles - activités de services spécialisés, scientifiques et techniques - Construction - Hébergement et restauration).

Impact sur les recettes commerciales

Si environ 30% de l'offre nominale est maintenue dans les réseaux urbains de province et d'Île-de-France, on ne recense que 5 à 10% de la fréquentation habituelle.

La crise génère potentiellement une perte de recettes commerciales estimée en fourchette haute à hauteur de plus de 410 millions d'euros par mois dont 300 pour l'Île-de-France.

[Propos du Ministre de l'action et des comptes publics lors de son audition au Sénat pour le PLFR le 15 avril dernier s'agissant du versement mobilité.](#)

« C'est vrai que sur les budgets annexes et singulièrement sur le versement transport ou les déchets, il peut y avoir des difficultés assez immédiates à la fois de non-versement transport par les entreprises puisque c'est un impôt de production et on peut comprendre que les entreprises aient des problèmes de trésorerie, et de non-recettes puisque les gens prennent beaucoup moins les transports publics. Nous regarderons cela de façon très rapprochée avec notamment France Urbaine. Nous serons capables de prendre des dispositions s'il le faut. Le VT et les recettes ne font fonctionner que peu de régies de transport directes. Il y a de grandes sociétés de transport en commun qui répondent à ces délégations de service public. Je pense à Transdev, Keolis, je ne vais pas tous les citer. Il faut qu'elles prennent leur part. L'Etat ne va pas tout compenser tout le temps. Ces sociétés peuvent aussi prendre leur part de ces difficultés. Pareil pour les piscines. Les délégataires de service public doivent aussi prendre leur part dans la difficulté que connaît notre pays car, par ailleurs, ils sont très aidés par l'Etat. »

Nota : les propos du Ministre omettent le fait que 20 % des réseaux de transport sont exploités en gestion directe dont de grands réseaux de transport : Clermont-Ferrand, Marseille, Nice, Toulouse ...Il est par ailleurs illusoire de penser que les opérateurs de transport pourront compenser l'intégralité de la perte de VM et des recettes commerciales.

Impact sur les relations financières contractuelles AOM/Opérateurs

Quelles sont les conséquences de la crise sanitaire sur la gestion financière des réseaux de transport par les AOM, notamment dans leurs relations avec les opérateurs de transport en concession ?

Nous avons travaillé ces dernières semaines sur ces sujets, en collaboration avec notre partenaire ADEXEL et le cabinet d'avocats Cloix & Mendès-Gil, dans le cadre d'une étude portée par le GART et diffusée à nos adhérents.

Les réponses sur les questions posées par la crise seront nécessairement différentes selon chaque cas particulier : le service est-il maintenu ? réduit ? suspendu ? Quelles sont les clauses contractuelles ? les mécanismes financiers prévus ?

Dans tous les cas, la négociation aura une place importante. Les retours dont nous disposons montrent que les adaptations des services se sont généralement faites de manière réactive et dans un esprit de collaboration efficace entre les parties. Il apparaît souhaitable que cet esprit perdure, pour une négociation équilibrée, dans le respect du cadre juridique et des deniers publics.

Enfin, cette crise et ses conséquences soulignent le caractère indispensable d'annexes financières aux contrats détaillées et d'un reporting financier fin et solide, qui seront mobilisés au bénéfice d'une négociation fructueuse.

Impact sur l'application de la LOM

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 a des répercussions importantes sur la mise en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), et plus particulièrement sur ses dispositions relatives à la prise de compétence « mobilités » par les communautés de communes.

En effet, selon le calendrier initial prévu par la LOM, les communautés de communes avaient jusqu'au 31 décembre 2020 pour se positionner en faveur de cette prise de compétence. Les conseils municipaux des communes membres disposaient ensuite de 3 mois, soit jusqu'au 31 mars 2021, pour accepter ou non ce transfert, destiné à entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2021 au plus tard.

En cas d'absence de transfert de la compétence « mobilités » à la communauté de communes, c'est la région qui devenait automatiquement AOM sur le territoire de l'EPCI concerné, au 1^{er} juillet 2021.

Toutefois, le décalage de la tenue du second tour des élections municipales a poussé le gouvernement à proroger de 3 mois une partie de ces délais (article 9 de l'Ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020).

Ainsi, les communautés de communes ont désormais jusqu'au 31 mars 2021 pour se positionner en faveur de la prise de compétence « mobilités », et les conseils municipaux doivent se prononcer avant le 30 juin 2021.

Or, la date concrète d'entrée en vigueur de la prise de compétence par la communauté de communes ou par la région n'a quant à elle pas été modifiée. Elle reste fixée au 1^{er} juillet 2021, soit le lendemain de la date limite de délibération donnée aux communes...

Ce calendrier n'est, à l'évidence, pas tenable, ne serait-ce qu'en raison du délai administratif nécessaire pour signer l'arrêté préfectoral actant officiellement le transfert de compétences.

Il paraît donc nécessaire de proroger également la date d'entrée en vigueur du transfert de compétences au-delà du 1^{er} juillet 2021.

Enfin, plus globalement, le travail d'élaboration des très nombreux décrets d'application de la loi se fait dans un contexte compliqué, dans la mesure où les associations d'élus rencontrent de réelles difficultés à concerter leurs adhérents sur le contenu des projets de texte. Ces derniers sont en effet pleinement mobilisés, et c'est parfaitement compréhensible, par la gestion de la crise sanitaire.

Impact du déconfinement sur les réseaux de transport et les AOM

Les adhérents du GART ont fait remonter de nombreuses questions posées par le déconfinement tels qu'il est envisagé par le Gouvernement. En voici la synthèse :

1. Le décret du 23 mars restera-t-il valable ? Le maintien de l'interdiction de monter par la porte avant des bus n'est pas favorable à la distanciation sociale puisque les voyageurs se croisent par la porte milieu,
2. Y aura-t-il obligation du port des masques (conducteurs, contrôleurs, voyageurs) ?
3. Qui contrôlera le respect de cette obligation éventuelle ?
4. Les contrôleurs pourront-ils verbaliser le non-port du masque ?
5. Qui fournira les masques aux usagers ?
6. Y-aura-t-il obligation de désinfection des automates de vente ?
7. Le masque sera-t-il obligatoire en septembre prochain dans les transports scolaires ?
8. Comment maintenir la distanciation sociale dans les cars scolaires ?
9. Quel sera le nombre d'enfants autorisé dans chaque car scolaire (avec des neutralisations de sièges) ?
10. Une coordination de la reprise des écoles est-elle prévue entre le MTES et le MEN. Il faut anticiper la reprise...
11. Quid des règles applicables dans les transports interurbains ?
12. Est-il prévu de renforcer les mesures de nettoyage ?
13. Du gel hydroalcoolique devra-t-il être à disposition des voyageurs ?
14. Peut-on accélérer la mise en œuvre de l'open paiement et le contrôle des titres de transport sans contact

15. Pourra-t-on innover comme, par exemple, généraliser l'ouverture automatique des portes à chaque arrêt sans avoir à demander l'arrêt Contrôle des titres de transport sans contact
16. Un guide national des bonnes pratiques est-il prévu ?
17. Comment redonner confiance aux usagers et éviter ainsi un report modal massif vers la voiture individuelle ?
18. Est-il prévu un plan de relance des transports publics ?
19. L'État a-t-il bien pris la mesure du choc financier que cette crise va faire subir aux AOM ?

À ce jour, toutes ces questions ont été remontées au Ministère et transmises à la cellule déconfinement dirigée par Jean Castex. Nous n'avons pas encore reçu de réponses mais, sur quelques points, il se dégage les pistes suivantes :

- Décret du 23 mars : il devra être adapté. Les AOM ne sont pas favorables au maintien de l'interdiction de montée par la porte avant. Actuellement les montées et descentes par la porte milieu des bus ne sont pas favorables au maintien de la distanciation sociale.
- Il semble que Gouvernement s'achemine vers le port obligatoire du masque pour tout le monde. Les AOM y sont favorables surtout si l'exploitation des réseaux empêche de maintenir la distanciation sociale de 1 m telle qu'elle est prévue dans l'arrêté du 23 mars.
- Les AOM souhaitent que les contrôleurs soient habilités à verbaliser l'absence de masque comme ils le font pour les titres de transport.
- La distanciation dans les cars scolaires passe par une concertation qui doit être obligatoire entre les établissements scolaires et les AOM. Le principe de laisser un siège sur deux vide doit pouvoir être appliqué si les classes sont divisées en deux (une demi classe va à l'école avec une alternance chaque semaine).
- Dans les transports interurbains les règles des transports urbains (port obligatoire de masque) et des transports scolaires (une place sur deux occupée) pourraient être combinées.
- Nous avons demandé la rédaction d'un guide national des bonnes pratiques. Il devrait être rédigé.
- La question de la confiance des usagers envers les transports est cruciale. A ce stade, l'idée est de revenir, le plus rapidement possible, à un niveau d'offre égal à celui qui prévalait avant la crise. La fréquentation, quant à elle, ne devrait pas revenir au même niveau qu'avant la crise du fait de la poursuite, souhaitable, du télétravail et du report modal sur d'autres modes (vélo, marche à pied et, on l'espère le plus faiblement possible, vers la voiture). Associé au port obligatoire du masque et à la désinfection fréquente et visible des infrastructures de transport public, la moindre fréquentation devrait aider à faire revenir la confiance des voyageurs.

Pour ce qui est des prévisions sur le niveau de l'offre de transport, nous avons mené une enquête auprès de nos adhérents pour connaître la visibilité qu'ils ont sur l'offre de transport le 11 mai puis son évolution à fin mai et fin juin. Des premières réponses reçues, représentant le tiers des adhérents du GART, il ressort :

- 62 % n'ont pas de visibilité au 11 mai. Pour les autres, la moyenne de l'offre qui pourra être mise en place à cette date se situe à 72 % de la normale,
- 76 % n'ont pas de visibilité au 31 mai. Pour les autres, la moyenne de l'offre qui pourra être mise en place à cette date se situe à 89 %,
- 68 % n'ont pas de visibilité au 30 juin. Pour les autres, la moyenne de l'offre qui pourra être mise en place à cette date se situe à 97 %.

On constate donc, pour ceux qui en ont la visibilité, que le niveau d'offre sera, dès le 11 mai, à 70 % de la normale environ. C'est le cas notamment pour les réseaux des métropoles (Île de France, Lyon, etc...). Mais on remarque aussi qu'une part non négligeable de nos adhérents n'ont pas de visibilité et attendent de connaître les mesures qui seront annoncées par le Gouvernement pour se prononcer sur le niveau d'offre de transport qu'ils pourront mettre en place.



22 rue Joubert 75009 Paris
+33(0)1 44 39 34 56

franceurbaine@franceurbaine.org

www.franceurbaine.org



22 rue Joubert 75009 Paris
+33(0)1 40 41 18 19

guy.lebras@gart.org

www.gart.org