

PLAN D'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS DURABLES (STIP) : LES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES AU CŒUR DE LA DECARBONATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Principaux messages du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition de la Commission européenne d'accélérer la décarbonation d'un secteur des transports qui représente encore 29 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE. L'UTPF salue donc la préparation d'un Plan d'investissement dans les transports durables mais rappelle que ce STIP ne pourra pas se résumer à un plan de verdissement des secteurs de l'aviation et du transport maritime, même s'ils sont responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre, sans quoi les objectifs ambitieux de décarbonation de l'UE ne pourront pas être atteints.

Aussi l'UTPF souhaite-t-elle faire passer trois messages clefs aux décideurs européens :

- **Parce le transport public urbain et le transport ferroviaire ne représentent au total que 3% des émissions du secteur des transports, la décarbonation de l'ensemble du secteur passera inévitablement et avant tout par un report modal vers ces modes – que ce soit pour le trafic voyageurs ou marchandises – que l'UE devra encourager.**
- **Conformément aux exigences législatives et réglementaires françaises et européennes, le transport public poursuit son propre processus de verdissement. Les collectivités locales ont besoin de soutien pour faire face au coût très élevé de la décarbonation totale de leurs bus, faute de quoi elles pourraient être amenées à réduire leur offre au risque de compromettre le report modal. Ce soutien passe également par une évolution réglementaire permettant un mix énergétique et l'usage de carburants bas carbone, comme le biométhane. De même, le transport ferroviaire doit être soutenu pour l'acquisition de locomotives décarbonées. Pour ce faire, une part significative des financements prévus par le prochain CFP doit être consacrée aux transports publics et ferroviaires, afin d'assurer l'atteinte des objectifs prévus par la réglementation européenne. Ce soutien devra contribuer au verdissement des flottes et au développement des infrastructures.**
- **En parallèle, l'UE doit se doter d'une véritable politique industrielle pour le secteur des bus, cars et trains afin d'assurer une autonomie stratégique et permettre un renouvellement plus rapide des flottes.**

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle française représentative des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires de gares et d'infrastructures ferroviaires.

Pourquoi les transports publics urbains et ferroviaires sont un investissement d'avenir pour l'Union européenne

Dans ses *Orientations politiques* pour la prochaine Commission européenne (2024-2029), la Présidente Ursula von der Leyen a fixé des priorités pour « guider l'Union européenne vers un avenir plus durable, équitable et prospère ». Parmi ces priorités figurent la recherche d'une équité sociale, ainsi que le renforcement de la prospérité économique et de la compétitivité industrielle de l'Europe face aux défis mondiaux. Ces orientations résonnent particulièrement avec le rôle stratégique du transport public urbain et du transport ferroviaire.

- ***Parce qu'investir dans notre secteur est la seule option viable pour concilier Green Deal et équité sociale et pour garantir une transition juste pour tous***

Peu importe où ils habitent, les Européens ont besoin de se déplacer, que ce soit pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, maintenir des liens avec leurs familles et amis ou pour partir à la découverte d'autres territoires. Ceci est indispensable à l'heure où environ 30% des Européens estiment que l'absence de moyens de transport adaptés ou abordables réduit leurs opportunités professionnelles¹.

Comme le rappelle la Commission européenne dans son *Appel à contributions* pour cette initiative, « le secteur des transports représente environ 29 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE [et] c'est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre restent supérieures à leurs niveaux de 1990 ». Pour leur part, les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent que 3% des émissions du secteur des transports, soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus. Ils génèrent 50 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier individuel ou routier de marchandises !

Investir au niveau européen dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- permettre chaque jour à des millions d'Européens d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- contribuer à un tourisme qui soit véritablement durable ;
- offrir aux Européens la possibilité d'être approvisionnés par un transport ferroviaire de marchandises respectueux de la planète et des territoires ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages européens avec des coûts des transports publics pour les ménages très largement inférieurs à la voiture individuelle² ;

¹ *Analysis of labour and skills shortages: Overcoming bottlenecks to productivity and growth*, Business Europe, 2023

² Une voiture coûte plus de 420 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel bus/tram/métro/car revient à 31 euros en province et 88 euros pour toute l'Île-de-France. Les abonnés au train régional paient eux 7 fois moins cher leur trajet quotidien que les automobilistes.

- lutter contre une pollution qui a causé 238 000 décès prématurés dans l'UE en 2020³ et qui expose toujours actuellement 94 % de la population urbaine de l'UE est toujours exposée à des concentrations de particules fines supérieures au seuil recommandé par l'OMS⁴ ;
- réduire une congestion routière dont l'impact environnemental, social et économique est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'UE⁵ ;
- rendre nos routes plus sûres quand on sait que les accidents routiers professionnels (accidents de trajet domicile-travail et accidents de mission confondus) sont la deuxième cause de mortalité au travail en France⁶ (avec 454 décès sur les 56 390 personnes victimes d'un accident de la route lié au travail en 2021⁷).

• Parce qu'investir dans notre secteur est essentiel pour assurer la prospérité économique, la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Europe

Le transport public urbain et le transport ferroviaire renforcent l'attractivité locale et permettent le développement des activités économiques. Comment ? En élargissant notamment les bassins d'emplois et en multipliant les opportunités de recrutements et d'emplois sur les territoires. Or aujourd'hui, en France, près d'1 personne sur 4 et 1 jeune sur 2 déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer⁸.

Forts de leurs 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont structurants pour l'économie française et plus largement pour l'économie européenne. Ils s'appuient par ailleurs sur une filière industrielle stratégique complète : ingénieries technique, juridique et financière ; industries des matériels roulants (équipementiers et constructeurs), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services numériques (billettique, information-voyageurs, etc.) – des startups et PME aux grands leaders internationaux.

Pour sa part, le fret ferroviaire est un atout majeur pour la réindustrialisation de l'Union européenne, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

Porteur d'innovations avec notamment le développement dans le monde entier du métro automatique ou les travaux en cours sur le train à hydrogène, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont une vitrine du savoir-faire européen reconnu pour son excellence.

Avec une présence dans 60 pays dans le monde, les grands opérateurs français de transport public urbain figurent parmi les 5 leaders mondiaux du secteur et participent ainsi au rayonnement de la France et de l'Europe à l'international.

³ Rapport sur la qualité de l'air en Europe en 2022, Agence européenne pour l'environnement

⁴ Air quality status report (2025), Agence européenne pour l'environnement

⁵ Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020

⁶ <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/prevention-des-risques-pour-la-sante-au-travail/article/risque-routier-professionnel>

⁷ https://travail-emploi.gouv.fr/sites/travail-emploi/files/files-spip/pdf/a4_risqueroutier_2022_vf.pdf

⁸ Baromètre des Mobilités du Quotidien, Wimoov, 2022

Investir dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est donc aussi la meilleure manière de contribuer :

- au développement économique et à la cohésion des territoires en Europe ;
- à la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Union européenne.

Pas de mobilité durable sans un investissement européen à la hauteur en faveur du développement des transports publics urbains et ferroviaires et de leur verdissement

• Le nécessaire soutien de l'UE pour créer les conditions du report modal

Selon les conclusions du rapport⁹ de Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz sur *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, le report modal vers les transports en commun et ferroviaires permettrait – rien qu'en France – de baisser les émissions de CO₂ de 6 millions de tonnes pour les voyageurs et 4 millions de tonnes pour les marchandises. En effet, un bus seul permet de retirer 40 voitures de la circulation, quand un train de marchandises remplace 40 camions. Un formidable potentiel de décarbonation ! Et autant de congestion, de bruit et d'accidents en moins.

Le rapport final de la Conférence nationale sur le financement des mobilités – organisée par le Gouvernement français de mai à juillet derniers – préconise par conséquent un « choc d'offre massif indispensable » et souligne que le nécessaire développement de l'offre de transports collectifs répond à un enjeu écologique majeur puisque « l'atteinte des objectifs de décarbonation du secteur des transports¹⁰ [...] nécessite d'accroître les déplacements en transports collectifs de 25% d'ici 2030 par rapport à 2019, de tripler la part des déplacements en vélo et de faire diminuer la part modale de la voiture de 81% à 76% ». Le rapport en appelle également à un « développement significatif du fret ferroviaire » en tant que « levier stratégique de la transition écologique du transport de marchandises et vecteur de développement des territoires ».

Le rapport Letta¹¹ d'avril 2024 rappelle que « *dans le cadre de la promotion d'écosystèmes urbains durables, il est urgent de déployer à plus grande échelle des solutions de mobilité durable. Celles-ci comprennent les modes de transport actifs, comme le vélo et la marche, les systèmes de transport collectif et public, ainsi que les solutions de mobilité partagée¹²* ». Le transport public doit ainsi prendre une place prépondérante dans l'amélioration de la durabilité et de la compétitivité européenne.

Lors de son audition devant le Parlement européen le 4 novembre dernier, le Commissaire aux Transports Apostolos Tzitzikóstas a lui-même réaffirmé son engagement à promouvoir une mobilité durable et équitable en Europe, en plaçant les transports publics et le ferroviaire au cœur de ses priorités. Il a souligné que « ces modes de transport sont des leviers essentiels pour réduire la congestion, les émissions de CO₂ et les fractures territoriales ».

⁹ <https://www.strategie.gouv.fr/publications/incidences-economiques-de-laction-climat>

¹⁰ Objectifs fixés par la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3) qui vise à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050

¹¹ [Enrico Letta – Much more than a market, avril 2024](#)

¹² Traduit de l'anglais : « *In line with fostering sustainable urban ecosystems, there is a pressing need for broader adoption of sustainable mobility solutions. These include active transportation modes, such as cycling and walking, collective and public transport systems, and shared mobility options* ».

Connecter les villes par des lignes à grande vitesse, renforcer l'interconnexion des régions et verdir le fret grâce au ferroviaire figurent ainsi parmi les objectifs que le Commissaire s'est fixé publiquement, tout en appelant à un effort collectif pour encourager un véritable report modal.

Or le report modal ne se décrète pas. Plus de transports en commun et plus de trains, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus : seul un « choc d'offre » pourra provoquer ce report modal que les Européens appellent de leurs vœux et que le Commissaire Tzitzikóstas a fixé comme objectif.

Cependant, ces ambitions, aussi nécessaires soient-elles, ne pourront se concrétiser sans un engagement financier solide et cohérent à l'échelle des Etats membres et de l'UE.

Après 10 semaines de travaux intenses ayant rassemblé l'ensemble des acteurs de l'écosystème, le rapport final de la Conférence nationale sur le financement des mobilités a posé un constat clair quant aux besoins de financement pour le secteur :

- Développement de l'offre de transports publics :
Le rapport pointe des « investissements annuels supplémentaires dans les transports collectifs par rapport à aujourd'hui entre 700 M€ et 1 Md€ pour atteindre les objectifs climatiques et répondre aux besoins de mobilité ».
- Régénération et modernisation du réseau ferroviaire :
Le rapport confirme « un besoin d'investissement supplémentaire de 1,5 Md€ par an à partir de 2028 (par rapport aux 3,1 Md€ investis annuellement en 2024) pour améliorer la performance et la résilience du réseau ferroviaire national structurant ». Il est précisé que « ces investissements constituent un plancher pour stabiliser l'état du réseau structurant. Un montant inférieur pourrait occasionner des fermetures ou des ralentissements permanents affectant jusqu'à 10 000 km de lignes du réseau ».
- Fret ferroviaire :
Le rapport évalue le besoin d'investissement supplémentaire à 300 M€/an à court terme pour accroître la performance et la résilience des infrastructures de fret ferroviaire.

Au vu des besoins susmentionnés, il est à présent crucial de lier les engagements ambitieux du Commissaire aux Transports à un cadre financier européen à la hauteur des enjeux. Sans mécanismes de financement robustes et dédiés, les promesses de connectivité, de durabilité et de report modal risquent de rester lettre morte.

• ***Un nécessaire soutien de l'UE pour poursuivre le verdissement coûteux des flottes***

Même s'ils sont déjà en soi une formidable machine à décarboner, le transport public urbain et le transport ferroviaire poursuivent également leur propre processus de verdissement avec l'acquisition et le déploiement coûteux de bus zéro-émission et de locomotives décarbonées. Le secteur doit donc pouvoir bénéficier du soutien de l'UE pour sa transition énergétique.

○ **Acquisition de bus électriques**

Conformément aux exigences législatives et réglementaires, pour réduire davantage l’empreinte environnementale des flottes de véhicules, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leur flotte de véhicules en introduisant l’électricité et l’hydrogène dans les parcs d’autobus. Au 1^{er} janvier 2024, le parc d’autobus français des réseaux adhérents à l’UTPF était ainsi constitué de 15 635 autobus dont 8% étaient électriques ou à hydrogène.

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 neuf par rapport à un véhicule diesel est en effet de l’ordre de 280 000 € à 420 000€ par bus. Si l’on applique ce surcoût aux 14 384 bus (soit les 92% de bus qui ne sont aujourd’hui ni électriques ni à hydrogène), on obtient un surcoût de 5,3 milliards d’euros à l’achat. Au final, sur l’ensemble du cycle de vie du véhicule (15 ans), le surcoût s’établit entre 180 000 et 560 000 euros¹³. Il convient de noter que dans de nombreux cas, un bus diesel ne peut pas être remplacé par un seul bus électrique en raison des problématiques d’autonomie, ce qui augmente encore les coûts.

Après les obligations législatives et réglementaires imposées par l’État français, c’est désormais l’Union européenne qui va contraindre les collectivités à investir massivement pour accélérer le processus de verdissement de leurs flottes. Le nouveau Règlement UE relatif au renforcement des normes d’émissions de CO2 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.

De nombreuses collectivités pourraient tout simplement ne pas avoir la capacité de procéder aux investissements imposés, que ce soit pour l’acquisition des flottes électriques ou à hydrogène ou pour les projets d’infrastructure requis (cf. transformation des dépôts, installation d’unités de production et de systèmes d’avitaillement). A titre d’illustration, aujourd’hui, 34 % des réseaux ne disposent d’aucune station de recharge, avec une situation particulièrement critique pour les petits réseaux, où ce taux atteint 44 %¹⁴. Cette situation ferait peser une contrainte forte sur l’offre de services de transports publics sur ces réseaux, au risque de perdre des voyageurs et d’entraîner un report modal inversé vers la voiture individuelle. Une telle contraction du marché aurait aussi des effets négatifs sur toute la filière industrielle française et européenne qui investit massivement pour augmenter ses capacités de production en bus électriques et à hydrogène.

¹³ *Etude comparative sur les différentes motorisations des autobus*, Centrale d’achat du transport public, juin 2024

¹⁴ Enquête adaptation des dépôts, UTPF juin 2025

De ce point de vue, l'UTPF a salué l'appel à projets 2024 de l'ADEME pour l'aide à l'acquisition de véhicules lourds électriques. En effet, ce dernier a prévu une enveloppe de 10 millions d'euros, financée dans le cadre des certificats d'économies d'énergie (CEE), pour aider les AOM de moins 400 000 habitants à acquérir des bus électriques – après une exclusion de ce type de véhicules des dispositifs de soutien en 2023. Si cette enveloppe était très en-deçà des besoins des AOM, il s'agissait d'un signal politique fort à destination de tout notre écosystème. Suite à cela, le Gouvernement français a aussi récemment révisé et bonifié une fiche standardisée dédiée, financée également par des certificats d'économie d'énergie (CEE), mais cette dernière ne pourra financer en moyenne l'achat de bus standards électriques qu'à hauteur de 49 000€¹⁵, soit moins de 10% du coût du seul bus. Nous craignons que ce dispositif CEE, même bonifié, ne soit pas suffisant pour créer l'effet levier qui incitera les collectivités territoriales à concrétiser la transition de leurs flottes, eu égard au surcoût d'un bus électrique mentionné plus haut.

L'UTPF en appelle à la Commission européenne pour mettre en place un programme de soutien public dans l'objectif d'atteindre un niveau de cofinancement de 100 000€ par bus standard zéro-émission. C'est une condition clé pour que l'offre de transport public poursuive son développement, au bénéfice de tous.

L'UTPF appelle également la Commission à poursuivre, amplifier et simplifier son soutien au déploiement des infrastructures de charge, dans le cadre du programme CEF-AFIF mais également dans les futurs plans de partenariats nationaux et régionaux, comme proposé dans son paquet pour le futur budget européen du 16 juillet.

L'UTPF insiste également sur la nécessité de soutenir une production industrielle européenne de bus et cars électriques. Cet appui est indispensable pour renforcer l'autonomie stratégique de l'Union et consolider une filière industrielle innovante et compétitive, déjà engagée dans des investissements massifs. Sur la question de la préférence européenne, l'UTPF plaide pour un soutien clair à la production européenne et à la sécurisation des chaînes d'approvisionnement. Une telle approche permet de concilier ouverture du marché, développement industriel en Europe et transition écologique ambitieuse.

Par ailleurs, le Règlement UE précité dispose dans son article 15 que la Commission européenne devra publier au plus tard le 31 décembre 2027 un rapport qui listera « les investissements récents dans le biométhane déjà effectués par les autorités publiques » et qui devra examiner plus spécifiquement l'efficacité et l'impact du Règlement pour éventuellement initier une nouvelle proposition législative.

¹⁵ Sur la base d'un montant estimé de 7€/MWh, la fiche CEE telle que révisée et bonifiée permettrait un cofinancement d'environ 65 000€ pour un bus standard dans une agglomération de moins de 250 000 habitants et d'environ 33 000€ pour un même bus dans une agglomération de plus de 250 000 habitants, soit une moyenne de 49 000€.

Le cas échéant, cette dernière pourrait être l'occasion de plaider à nouveau en faveur d'une flexibilité (via un mix énergétique plus adapté) en attirant l'attention sur le cas en particulier :

- des AO/réseaux ayant significativement investi dans du biométhane et qui seraient légitimes à vouloir amortir leurs investissements en achetant au moins une seconde génération de bus ;
- des petites et moyennes agglomérations qui risquent de devoir baisser leur offre de transport public car elles n'auraient pas la capacité de procéder aux investissements imposés pour un tel passage au tout-électrique.

○ **Acquisition de locomotives décarbonées**

De la même manière que le Gouvernement français s'est engagé depuis plusieurs années dans le soutien au déploiement de la mobilité électrique dans le domaine du transport routier de marchandises, il serait essentiel et juste qu'il en fasse de même pour le fret ferroviaire.

Si les éditions 2023 et 2024 de l'appel à projets de l'ADEME « Écosystèmes des véhicules lourds électriques » consacraient à elles-deux 170 millions d'euros pour l'aide à l'acquisition de camions électriques, il n'existe à l'heure actuelle aucun programme public pour aider à l'acquisition de locomotives électriques ou hybrides, ce que l'UTPF déplore.

Les besoins en matériels roulants électriques ou hybrides concernent également les services de transport de voyageurs, notamment le matériel roulant et les véhicules de maintenance des infrastructures (locotracteurs, trains usines, bourreuse, etc.). Les opérateurs soumis à des obligations de service public ou les autorités compétentes doivent moderniser leur matériel roulant pour répondre aux objectifs climatiques et maintenir une offre attractive et fiable sur l'ensemble du territoire européen.

En effet, le remplacement du matériel roulant diesel opérant sur des lignes non électrifiées représente un défi majeur pour la décarbonation du ferroviaire. En 2023, le réseau ferroviaire de l'UE comptait plus de 200 000 km de lignes. La part électrifiée était d'environ 57%, soit près de 90 000 km de lignes non électrifiées exploitées principalement au diesel. Même avec les dispositions prévues par le RTE-T en matière d'électrification des lignes, une part significative du réseau ferroviaire ne pourra pas être électrifiée en raison de trafics faibles, de profils d'exploitation, de coûts et de délais de génie civil. Dans de nombreux cas, l'électrification intégrale n'est ni la solution la plus efficace, ni la solution la plus adaptée, ce qui fait du ferroviaire non électrifié un secteur difficile à décarboner en l'état.

La décarbonation de ces lignes repose sur la modernisation du matériel roulant, avec le déploiement de trains à batteries ou à hydrogène combinés à des infrastructures de charge et de ravitaillement, ainsi qu'à des aménagements de dépôts et d'ateliers. Plusieurs études et retours d'expérience montrent que les trains à batteries et à hydrogène offrent des bilans technico-économiques

compétitifs selon les cas d'usage. Surtout, ces technologies ont déjà des références opérationnelles en Europe (services commerciaux de trains à batteries et à hydrogène en Allemagne, premiers matériels roulants en France), preuve de leur maturité pour un déploiement à l'échelle.

La dé-diesélisation des lignes non électrifiées a un coût élevé : les trains à batterie ou à hydrogène restent plus coûteux que leurs équivalents diesel et nécessitent des investissements parallèles dans de nouvelles infrastructures de recharge ou de ravitaillement. Les écarts de prix dissuadent l'investissement privé, freinent l'émergence d'unités industrielles locales et retardent le remplacement des flottes, entravant ainsi le développement industriel et le renforcement de la compétitivité européenne.

Un soutien public ciblé à la modernisation du matériel roulant est indispensable pour assurer l'atteinte des objectifs fixés par la réglementation, renforcer la compétitivité et le leadership technologique européens, assurer le report modal et réduire notre dépendance à l'étranger. À la différence des secteurs aérien et maritime, où l'offre de carburants durables restera contrainte plusieurs années, les solutions ferroviaires zéro-émission sont prêtes à être commercialisées, et plusieurs fournisseurs européens peuvent déjà les fournir. Seul un soutien public à la hauteur des objectifs prévus par la réglementation permettrait le déploiement massif de ces solutions décarbonées dans les prochaines années, et l'accélération du report modal vers le rail. Ce soutien public permettrait de réduire l'écart de prix et de dé-risquer l'investissement dans des technologies d'avenir, sur lesquelles les constructeurs européens disposent actuellement d'un leadership. Un soutien public permettrait ainsi de créer des débouchés commerciaux pour les investissements dans les technologies propres dans l'UE, de renforcer l'avance technologique européenne, de réduire la dépendance aux importations fossiles, de sécuriser la desserte des territoires et de renforcer la résilience des transports.

L'UTPF demande donc aux pouvoirs publics européens d'aider les entreprises ferroviaires ou les autorités organisatrices de transport à acquérir des locomotives électriques, à batteries, à hydrogène ou hybrides. L'UTPF appelle également la Commission à intégrer explicitement le ferroviaire non électrifié dans le périmètre prioritaire du STIP, au même titre que l'aérien et le maritime.

Florence Sautejeau Déléguée générale de l'UTPF fsautejeau@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 67	Jean-Philippe Peuziat Directeur du département des Affaires publiques <a href="mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr">jppeuziat@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 49	Stéphanie Lopes d'Azevedo Directrice du département des Affaires économiques, techniques et prospective <a href="mailto:slazevedo@utpf-
mobilites.fr">slazevedo@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 31	Victor Muller Chargé de mission Affaires européennes <a href="mailto:vmuller@utpf-
mobilites.fr">vmuller@utpf- mobilites.fr +33 (0) 1 48 74 73 05
---	---	--	---