

Les transports publics et ferroviaires au cœur de l'ambition climatique

L'UTP se félicite de la concertation publique relative à la future stratégie française sur l'énergie et le climat organisée par le Gouvernement et à laquelle elle a participé. Dans sa contribution, l'UTP appelle les pouvoirs publics nationaux et européens à favoriser le report modal et à accélérer le verdissement des flottes de transport public urbain et ferroviaire.

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français. Chacun a en tête la dernière mise en garde des experts du GIEC : sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris. Or le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et il est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Il est désormais urgent de renverser cette tendance. Comment ? En renforçant les actions en faveur du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en préservant la planète.

POURQUOI IL EST URGENT DE FAVORISER LES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

Chaque jour, des millions de Français utilisent les transports publics et ferroviaires pour aller travailler, étudier, se soigner, effectuer des démarches administratives, faire des achats, se retrouver, se cultiver, se distraire ou découvrir d'autres territoires.

Au sortir d'une crise sanitaire qui a chamboulé leurs vies et leurs habitudes, ces derniers restent plus que jamais attachés à leurs transports publics et ferroviaires.

PARCE QU'ILS PRÉSERVENT LA PLANÈTE

Comment ne pas penser à la dernière mise en garde des experts du GIEC sur le réchauffement climatique, aux conséquences mortelles de la pollution sur la santé (48 000 morts par an en France⁽¹⁾) ou

à l'impact environnemental, social et économique catastrophique de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'Union européenne⁽²⁾) ?

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France (avec 31 % des émissions en 2019⁽³⁾) et il est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990.

Compte tenu de l'urgence à agir, seul un report modal massif vers les transports publics et ferroviaires permettra d'inverser cette tendance à temps.

1. Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air, 2018.

2. 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.

3. CITEPA, Rapport Secten, traitement SDES, 2021.

Les transports publics et ferroviaires au cœur de l'ambition climatique

PARCE QU'ILS PARTICIPENT CHAQUE JOUR À LA COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE

En connectant les régions, en reliant les quartiers périphériques aux cœurs de villes, en demeurant parfois le dernier des services publics présents sur certains territoires, et en restant accessibles à tous, les transports publics et ferroviaires contribuent chaque jour à un aménagement plus équilibré du territoire.

Dans un contexte d'envolée des prix des carburants qui pèse sur le pouvoir d'achat des ménages, les transports publics et ferroviaires constituent la seule option viable pour concilier des transitions écologique et sociale qui doivent aller de pair.

PARCE QU'ILS CONCOURENT AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES ET GÉNÈRENT PARTOUT EN FRANCE DES EMPLOIS PÉRENNES ET NON-DÉLOCALISABLES

Les transports publics et ferroviaires sont un élément majeur du dynamisme économique. Des territoires entiers ont pu se développer en étant connectés.

Par ailleurs, le transport ferroviaire de marchandises répond aux enjeux de compétitivité de notre agriculture et de nos entreprises industrielles et les aide à relever le défi de la lutte contre le changement climatique.

Les transports publics et ferroviaires, c'est aussi en soi un secteur économique phare générant 260 000 emplois directs⁽⁴⁾ et 100 000 emplois indirects en France ; un véritable vecteur d'innovations au cœur d'une filière industrielle stratégique.

Ces atouts majeurs des transports publics et ferroviaires ont été encore récemment reconnus par les Institutions européennes. Ainsi, eu égard aux transports urbains, la Commission européenne a affirmé

en décembre 2021 dans son "Nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine" que *« le transport public - que ce soit par rail urbain, métro, tramway, bus, ferry ou téléphérique - représente la manière la plus sûre, la plus efficace et la plus durable de faire se déplacer un grand nombre de personnes »* et qu'il assure également une *« offre de mobilité abordable et inclusive qui favorise la cohésion sociale et le développement économique local »*.

Quant au transport extra-urbain, les 27 États-membres, dans des conclusions du Conseil de l'Union européenne au titre très explicite "Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente", ont rappelé en juin 2021 : *« Le transport ferroviaire n'est responsable que de 0,4 % des émissions de CO₂ dues aux transports, bien qu'il représente 8 % du transport de passagers et 19 % du transport de marchandises en Europe. Pour cette raison, un transfert modal des modes de transport à forte intensité de carbone vers le rail est probablement le moyen le plus efficace de décarboner le secteur des transports sur de grandes portions du territoire de l'Union »*.

LA STRATÉGIE FRANÇAISE SUR L'ÉNERGIE ET LE CLIMAT: UNE OPPORTUNITÉ POUR FAIRE DU TRANSFERT MODAL UNE RÉALITÉ ET POUR RÉTABLIR UNE CONCURRENCE PLUS JUSTE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

Pour l'UTP, la Stratégie française sur l'énergie et le climat (SFEC) peut être une occasion formidable d'aider à réaliser l'objectif de neutralité carbone du Pacte vert européen. Comment ? En renforçant les incitations au report modal, levier essentiel de la réduction des émissions du secteur des transports et en garantissant une plus grande équité entre les modes.

POUR UNE POLITIQUE FORTE EN FAVEUR DU REPORT MODAL

Dans son Manifeste à l'attention des candidat(e)s à l'élection présidentielle de 2022, l'UTP appelle le prochain pouvoir exécutif à s'engager résolument pour une mobilité durable au service de tous les citoyens. Pour ce faire, l'UTP demande aux candidat(e)s de se fixer des objectifs chiffrés ambitieux, en l'occurrence de doubler la part modale du transport public urbain, du transport ferroviaire de voyageurs et du transport ferroviaire de marchandises au cours du prochain mandat. En effet, quels que soient les progrès technologiques réalisés pour réduire les émissions des véhicules, il demeure, et demeurera indispensable, de baisser la part de la voiture individuelle et de s'attaquer plus spécifiquement au problème de l'autosolisme (usage individuel de la voiture).

La voiture - même électrique, à moindre empreinte carbone - reste, en effet, une source de congestion et d'occupation d'un espace public urbain qui pourrait être attribué à des modes plus vertueux tant d'un point de vue environnemental qu'en termes de qualité de vie (bruit, sécurité, etc.) et de préservation de la biodiversité (transports en commun, marche à pied, pistes cyclables, etc.).

Par ailleurs, compte tenu de la vitesse d'adoption actuelle du véhicule électrique et, selon les prévisions les plus optimistes, seulement 20 % de la flotte sera électrique en 2030, part insuffisante pour atteindre les objectifs de neutralité carbone fixés par l'Union européenne.

⁴. Bilan social urbain et bilan social ferroviaire de l'UTP.

De fait, le report modal n'est plus une option, mais une nécessité pour assurer une vraie mobilité durable. À cet effet, l'UTP en appelle, encore une fois, les autorités françaises mais aussi européennes à soutenir en priorité les mesures visant à accroître le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire.

Dans un contexte difficile en raison de la crise sanitaire, l'UTP profite de la consultation sur la Stratégie française sur l'énergie et le climat pour mettre en garde contre l'idée, parfois évoquée, de supprimer certains dispositifs fiscaux qui bénéficient actuellement aux transports publics et ferroviaires. Ces dispositifs permettent, en effet, d'alléger les coûts pour les opérateurs à l'heure où le prix de l'électricité s'envole et vient lourdement peser sur leurs capacités financières.

L'UTP va même plus loin en demandant, à l'instar du rapport Duron sur le modèle économique des transports collectifs, qu'une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) soit fléchée vers les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), comme c'est le cas aujourd'hui pour Île-de-France Mobilités (IDFM). Cela se traduira par un soutien au développement de l'offre qui, mécaniquement, stimulera la demande et, par conséquent, le report modal.

De façon plus générale, cette politique résolue en faveur du report modal nécessitera un engagement financier ambitieux de l'État, mais aussi de l'Union européenne et des collectivités territoriales.

Dans son Manifeste, l'UTP en appelle ainsi à un soutien pérenne de l'État aux projets de développement des infrastructures et des services de transport urbain ou périurbain, portés par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de toutes tailles, en

passant d'une logique d'appel à projets à une logique d'accompagnement continu avec une enveloppe de 2,5 milliards d'euros sur le quinquennat.

De même, l'UTP demande à ce que l'effort d'investissement de SNCF Réseau soit porté à 6 milliards d'euros par an afin de moderniser le réseau ferroviaire, dont l'âge moyen est de 30 ans et dont un quart des voies ferrées ont dépassé leur durée de vie de référence⁽⁵⁾.

POUR UNE MISE EN ŒUVRE DU PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR ET UNE PLUS GRANDE ÉQUITÉ ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

Aujourd'hui, il est indispensable de mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur et de procéder à une complète internalisation des coûts externes des différents modes de transport afin d'encourager le passage de la voiture individuelle aux solutions de transports collectifs.

Toutes les externalités doivent entrer en ligne de compte : effet de serre, pollution, bruit, congestion, accidentologie, utilisation de l'espace, etc.

Pour ce faire, la mise en place de mécanismes visant à fixer des limites d'émissions de GES pour chaque secteur industriel, y compris le secteur des transports, semble un moyen approprié et l'UTP accueille favorablement le projet européen d'extension des systèmes d'échange de quotas d'émission aux transports maritimes et routiers, en plus du secteur du bâtiment. Appliquer le principe du pollueur-payeur aux modes les plus polluants incitera de facto les utilisateurs à reconsidérer leurs pratiques.

En outre, l'effet sur le report modal pourrait être considérablement amplifié à condition de faire en sorte qu'une partie substantielle des revenus tirés du système ETS⁽⁶⁾ soit obligatoirement affectée à des projets de développement de la mobilité durable au

profit notamment des transports publics et ferroviaires.

Dans une logique d'internalisation des coûts externes de la consommation énergétique, l'UTP salue, par ailleurs, la proposition, actuellement discutée au niveau européen, de supprimer les exonérations applicables à l'utilisation de combustibles fossiles pour la navigation aérienne au sein de l'Union européenne. L'UTP regrette qu'une telle exemption puisse subsister dans le cas des services aériens affectés au transport de marchandises.

LA STRATÉGIE FRANÇAISE SUR L'ÉNERGIE ET LE CLIMAT : UNE OPPORTUNITÉ POUR ACCÉLÉRER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN ET FERROVIAIRE

Aux yeux de l'UTP, s'il est louable de vouloir encourager le verdissement du parc automobile privatif, la Stratégie française sur l'énergie et le climat devra tout autant contribuer à soutenir le secteur des transports publics et ferroviaires pour le rendre encore plus vertueux du point de vue de ses émissions.

Si les transports publics urbains et ferroviaires sont déjà les modes qui transportent chaque jour des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en générant de 5 à 50 fois moins de GES⁽⁷⁾ que les modes routiers, les carburants alternatifs peuvent assurément contribuer à rendre le secteur encore plus vertueux. À ce titre, la mise en place d'un

5. *L'avenir du transport ferroviaire, Rapport au Premier Ministre par Jean-Cyril Spinetta, 15 février 2018.*

6. *Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.*

7. *Base carbone, Ademe.*

dispositif de pondération carbone des Certificats d'économie d'énergie (CEE) pourrait contribuer à accélérer la mutation énergétique en cours des parcs d'autobus.

Selon les territoires, l'électricité, l'hydrogène, les bioGNV ou les biogaz issus de la méthanisation ont commencé à entrer dans les parcs avec l'objectif de réduire davantage leur empreinte environnementale. La Stratégie française sur l'énergie et le climat est l'occasion de rappeler l'importance, pour les pouvoirs publics, de continuer à soutenir

massivement les efforts de verdissement des flottes d'autobus. Ceci passera par une aide ambitieuse à l'acquisition de véhicules propres et au rétrofit de même que le soutien aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne.

Dans le champ du transport ferroviaire, si les pouvoirs publics (aux niveaux européen, national et régional) devront continuer à soutenir les projets d'électrification du réseau et d'acquisition de matériel roulant, il sera également indispensable qu'ils

contribuent au verdissement des flottes en soutenant le déploiement d'automotrices à hydrogène, ou bien hybrides, pour les portions de voie non électrifiées.

L'UTP espère que sa voix sera entendue par les pouvoirs publics afin de pouvoir favoriser le report modal et de donner aux transports publics et ferroviaires une place à la hauteur de leur contribution à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique.

CONTACTS

Florence Sautejeau

Déléguée générale de l'UTP
fsautejeau@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Stéphanie Lopes d'Azevedo

Département Affaires économiques,
techniques et prospective
slazevedo@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 31

Jean-Philippe Peuziat

Département Affaires publiques
jppeuziat@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. L'UTP représente près de 200 entreprises soit l'équivalent de 213 000 salariés répartis sur le territoire français. Dans le transport urbain, l'UTP représente près de 170 entreprises, soit l'équivalent de 100 000 salariés. Certaines entreprises sont liées à des groupes de transport comme Keolis, Groupe RATP, Transdev, Vectalia France. D'autres sont des entreprises privées sans lien avec un groupe de transport ou des entreprises relevant de l'économie publique locale (régies, EPIC, SPL) qui peuvent être membres de l'association AGIR -Transport.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires, soit l'équivalent de 160 000 salariés en France. Il s'agit notamment d'Agencia, Arriva, CargoBeamer, CFTA, Colas Rail, DB Cargo France, Europorte, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, TRENITALIA France, Transdev, Transdev Rail Bretagne, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire. L'UTP compte également plus de 35 membres associés.

