

Mobilité durable et intelligente : un manque de reconnaissance des transports publics urbains dans la stratégie européenne

L'UTP salue l'adoption de la stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente. Elle se félicite de la place accordée au transport ferroviaire. Pour autant, elle regrette que cette stratégie ne reconnaisse pas suffisamment le rôle fondamental des transports urbains pour faire face aux défis actuels dans les zones urbaines.

L' UTP salue l'adoption par la Commission européenne de sa stratégie pour une mobilité durable et intelligente. Elle se félicite que cette stratégie donne toute sa place au transport ferroviaire, en lui fixant notamment d'ambitieux objectifs, comme une augmentation du fret ferroviaire de 50 % d'ici 2030 et son doublement d'ici 2050.

Elle regrette en revanche que la Stratégie ne reconnaisse pas suffisamment le rôle fondamental joué par les transports publics urbains et péri-urbains pour faire face aux défis actuels dans les zones urbaines.

Ces secteurs essentiels pour la vie quotidienne des citoyens européens sont

restés fortement mobilisés pour transporter les passagers pendant la crise sanitaire. Ils sont toutefois actuellement très affaiblis, leur fréquentation s'étant effondrée partout en Europe avec la mise en place des confinements successifs, et méritent d'être soutenus par l'Union européenne et les États-membres pour être résilients et relever les défis qui s'imposent à eux.

DONNER TOUTE LEUR PLACE AUX TRANSPORTS URBAINS

Les défis qui se posent depuis de nombreuses années : lutte contre la pollution et les émissions de gaz à effet de serre (GES), réduction de la congestion, inclusion

des populations les plus fragiles, etc. sont aujourd'hui renforcés, voire démultipliés, particulièrement en zones urbaines.

Ainsi, 74 % de la population européenne vit en ville, 23 % des émissions de GES des transports concernent les zones urbaines, les coûts sociaux et économiques de la congestion, qui est principalement en ville, s'élèvent à 270 milliards d'euros par an. Si la stratégie de la Commission reconnaît l'importance des villes, en revanche, elle ne donne pas toute sa place aux transports publics urbains, et notamment au « mass transit », qui constituent la véritable colonne vertébrale des transports en agglomération et qui assurent le déplacement quotidien de millions de personnes en Europe.

Mobilité durable et intelligente : un manque de reconnaissance des transports publics urbains dans la stratégie européenne

RECONNAÎTRE LE REPORT MODAL COMME UN OUTIL À PART ENTIÈRE POUR ATTEINDRE NOS OBJECTIFS CLIMATIQUES

L'UTP se félicite que la Commission reconnaisse la nécessité que 75 % du fret routier soit désormais transféré au transport ferroviaire et au transport fluvial.

Concernant le transport de voyageurs, la part de la voiture individuelle reste très élevée en Europe et n'a que faiblement baissé pendant ces deux dernières décennies, puisqu'elle était de 70 % en 2016, soit seulement trois points de moins qu'en 1996. Cela est d'autant plus préoccupant que la part des véhicules thermiques va continuer à être importante dans les prochaines années et que la crise sanitaire actuelle contribue au retour massif de la voiture, particulièrement en ville et dans les zones péri-urbaines. La généralisation des véhicules électriques ne règlera pas non plus tous les défis qui se posent, notamment les problèmes de congestion et la frugalité énergétique.

C'est pourquoi, la Commission doit continuer à encourager fortement le report modal vers des modes vertueux en matière de pollution, de congestion et d'émission de GES. Le report modal vers le « mass transit » et vers le transport ferroviaire est une des solutions incontournables pour atteindre les objectifs fixés par le Green Deal. Le transport public urbain est un levier puissant pour atténuer les émissions du secteur des transports, qui est resté un secteur très émetteur : 30 % des émissions de GES. C'est, en outre, le seul secteur qui a continué à voir ses émissions croître, à savoir de plus de 18 % depuis 1990.

BESOIN D'UN FINANCEMENT EUROPÉEN EN SOUTIEN DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

Renforcer la durabilité des transports publics locaux et ferroviaires implique de soutenir fortement la modernisation et l'amélioration des réseaux existants grâce à des investissements nécessaires en matière d'infrastructure, d'interopérabilité, de matériels roulants, de numérisation, ainsi que de recherche et d'innovation.

La part des financements alloués par le FEDER et le fonds de cohésion aux transports publics locaux a ainsi été de 16,3 milliards d'euros, ce qui représente 6 % des deux budgets sur la période 2014-2020. Cette part doit encore être accrue sur le prochain budget. Les appels à projets du programme Horizon Europe devront également accorder une importance toute particulière aux projets d'innovation du transport urbain.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) doit, par ailleurs, être réorienté vers le financement des transports urbains et ferroviaires.

Ainsi, le financement des nœuds urbains et ferroviaires, qui est pourtant crucial pour atteindre les objectifs de décarbonation des transports, ne représente à ce jour que 1% du MIE, ce qui est tout à fait insuffisant. Le co-financement de projets de déploiement de l'European Rail Traffic Management System (ERTMS) doit également être augmenté pour permettre notamment une meilleure gestion des trafics ferroviaires.

Le MIE doit, en outre, pouvoir être utilisé pour le financement des infrastructures et matériels roulants, utilisant des carburants alternatifs, ainsi que pour le verdissement de leur maintenance.

Enfin, l'examen des plans nationaux de relance par la Commission européenne devra accorder une importance toute particulière aux projets d'investissement dans les transports publics urbains et ferroviaires pour la transition écologique et digitale afin que ces derniers puissent amplement bénéficier des fonds de la Facilité pour la Relance et la Résilience, d'InvestEU, de React-EU et du Fonds pour une transition juste.

POUR LE DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES ET DE CARBURANTS ALTERNATIFS

L'UTP salue la volonté de la Commission de soutenir le déploiement d'infrastructures permettant l'utilisation de carburants alternatifs. C'est d'ailleurs une des conditions nécessaires à la mise en œuvre de la directive sur les véhicules propres. La transition écologique des dépôts de bus doit, en outre, être pleinement intégrée dans la révision de la directive sur les infrastructures de carburants alternatifs.

Il est, par ailleurs, important que la Commission européenne promeuve plusieurs solutions au-delà de l'électrique pour aller vers une réduction des émissions, notamment par ses dispositions sur la finance durable : taxonomie, en soutenant par exemple le déploiement de trains hybrides et de véhicules et de trains à hydrogène.

APPLICATION DES PRINCIPES DU POLLUEUR-PAYEUR ET DE L'UTILISATEUR-PAYEUR

La Commission européenne reconnaît la nécessité de mettre en œuvre les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur, ainsi qu'une complète internalisation des coûts externes d'ici 2050, ce que l'UTP salue. Atteindre nos objectifs en matière de réduction des GES restera en effet impossible tant qu'on ne mettra pas en place des contraintes sur l'usage de la voiture.

L'utilisation des modes de transport les plus vertueux doit être encouragée et une plus grande équité doit être mise en œuvre entre le ferroviaire, l'aérien, le maritime et la route ; le transport ferroviaire payant l'intégralité de ses coûts, ce qui n'est pas le cas des autres modes de transport.

La Commission européenne propose des transports collectifs neutres en carbone d'ici 2030 pour les distances inférieures à 500 km. Seules des mesures fortes de soutien au transport ferroviaire à court terme, pour limiter notamment l'inflation des redevances ferroviaires (avec compensations intégrales pour les gestionnaires d'infrastructure), et les tarifs proposés aux voyageurs, permettront de faire évoluer les comportements et de favoriser un report modal. Par ailleurs, se pose la question de savoir si l'aérien et le transport maritime devront également être neutres en carbone pour leurs lignes de moins de 500 km. Les évolutions technologiques ne suffisent pas à répondre aux objectifs de réduction des émissions de CO₂ dans les transports et il ne pourra y avoir de véritable report modal vers les transports urbains et le transport ferroviaire, sans des conditions de concurrence équitables entre tous les modes de transport.

LA NÉCESSITÉ D'ASSURER UN CADRE JURIDIQUE STABLE : LE RÈGLEMENT SUR LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC

Le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route fixe les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices compétentes peuvent organiser la fourniture de services de transport public de voyageurs de qualité, en adéquation aux enjeux territoriaux d'aujourd'hui, en leur permettant de fixer des obligations de service public. À cette fin, le règlement fixe, d'une part, les conditions dans lesquelles ces autorités peuvent confier l'exécution de telles obligations, dans le respect des règles de concurrence, et d'autre part, les modalités selon lesquelles elles peuvent octroyer une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés en raison des obligations de service public dont l'exécution leur est confiée.

Ce règlement constitue donc la pierre d'angle de la législation européenne sur les services de transport public terrestre, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, tous modes confondus.

Ce règlement a été modifié en 2016 principalement pour ouvrir le marché du transport ferroviaire.

Le secteur a maintenant besoin d'une forte stabilité, notamment juridique pour mettre en œuvre cette ouverture du marché aussi bien au niveau des transports urbains que ferroviaires.

Il ne nous semble donc pas opportun de modifier ce règlement, ni ses lignes directrices. Dans l'éventualité d'une modification de ces dernières, celle-ci devra nécessairement s'inscrire dans la

même logique que l'actuel règlement et assurer une stabilité suffisante des règles qui organisent ce secteur.

Par ailleurs, l'UTP a relevé que la Commission pourrait proposer un règlement « multimodal » sur les obligations de service public, de façon à ce que les « *différents modes de transport puissent se concurrencer sur un pied d'égalité* ». Cette volonté s'inscrit notamment dans l'idée que les transports publics devraient être en concurrence avec les autres services de mobilité privés, en les mettant sur le même plan.

L'UTP souhaite, dès à présent, faire remarquer que les transports publics routiers et ferroviaires urbains, suburbains et régionaux sont surtout concurrencés par la voiture, dont la part modale a bondi depuis la crise sanitaire. Par ailleurs, il est important de permettre aux autorités organisatrices de continuer à définir librement l'organisation du transport public urbain de personnes dès lors qu'elle constitue un levier de l'aménagement du territoire, dans une logique de subsidiarité. Certains opérateurs de services numériques multimodaux pousseront notamment à ce que ces autorités perdent la faculté de définir et imposer leur politique tarifaire et de distribution des services qu'elles organisent, comme le permet aujourd'hui le règlement sur les obligations de service public (ROSP) alors que c'est un instrument important pour déployer leur politique de transport qui concourt à la cohésion territoriale en traitant des disparités ainsi qu'au développement durable de ces mêmes territoires.

POUR DES MaaS EN APPUI DES POLITIQUES DE TRANSPORT DÉCIDÉES PAR LES AUTORITÉS PUBLIQUES LOCALES

Les plateformes numériques MaaS ne pourront pas résoudre l'ensemble des problèmes de mobilité en ville, notamment la congestion urbaine, contrairement à ce qui est indiqué dans la stratégie par la Commission.

Ces plateformes peuvent certes contribuer à améliorer la mobilité en ville, mais l'organisation d'une mobilité durable et inclusive dépend surtout des mesures politiques prises au niveau local par les autorités publiques compétentes en matière de transport, notamment sur les conditions de circulation et de stationnement dans leurs territoires. Or cet aspect fondamental de l'organisation des transports publics dans les États-membres n'est pas mentionné dans la stratégie de la Commission.

Les plateformes numériques MaaS devront donc contribuer efficacement au transfert modal et travailler de concert avec l'autorité locale ou régionale de transport et les opérateurs de transport.

Enfin, l'UTP estime qu'il est trop tôt pour légiférer sur les MaaS et la billettique, non seulement parce qu'il n'existe pas encore de modèle commercial viable, mais aussi parce que le principe de subsidiarité doit être respecté, notamment les compétences en matière de mobilité des autorités publiques locales.

SOLUTIONS BILLETTIQUES DÉJÀ EXISTANTES

La Commission indique dans sa Stratégie qu'il manquerait un service d'information, de billetterie et de paiement multimodal intégré à l'échelle de l'Union européenne. Or elle ne tient pas compte dans la Stratégie des projets de coopération en matière de billettique qui ont déjà été mis en œuvre

(parfois transfrontaliers), ni de l'intégration des services locaux de mobilité dans un nombre croissant d'applications au sein des États membres ou des Régions. Plus de 95 % des passagers de l'Union voyageant dans leur ville ou dans leur région, les systèmes de billetterie inter États-membres ne seraient dès lors nécessaires que pour des déplacements occasionnels.

Par ailleurs, non seulement un système de billetterie numérique global à l'échelle de l'Union européenne ne résoudra pas les problèmes de mobilité au niveau local, mais risque au contraire de détourner les clients des plateformes locales vers les plateformes internationales, limitant ainsi la capacité des autorités locales à orienter la mobilité sur leur territoire.

La proposition de solutions interopérables reste néanmoins un axe de développement important qui permettrait de faciliter la création de nouveaux services, quelle que soit leur échelle.

CONTACTS

Claude Faucher

Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Valérie Beaudouin

Département Législation
et Affaires européennes
vbeaudouin@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 des entreprises de transport public.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain, soit 53 000 salariés et une trentaine d'entre-

prises de la branche ferroviaire, soit 160 000 salariés répartis sur le territoire français.

Elle négocie les conventions collectives de branches, représente la profession et défend les intérêts collectifs des adhérents.

