

Transports publics : un modèle économique à conforter pour réussir la décarbonation des mobilités

Alors que la crise sanitaire actuelle perdure, la France est confrontée à des enjeux de santé publique, sociaux, économiques et écologiques aujourd'hui et pour l'avenir. La lutte contre le réchauffement climatique est une priorité. C'est une réalité concrète que le GIEC¹ continue de nous rappeler par des alertes sur l'urgence à agir.

La crise de la Covid-19 ne doit pas nous renvoyer vers les solutions du passé. Il nous faut trouver une sortie de crise qui priorise les actions et les moyens vers une décarbonation des économies française et européenne. La régulation par les zones à faibles émissions va dans le sens de la décarbonation, et les autorités organisatrices de la mobilité, accompagnées de leurs exploitants, alimentent cette dynamique qu'il faut pérenniser.

Décarboner la mobilité selon les exigences du GIEC et de la stratégie nationale bas carbone suppose, en effet, de diminuer de 40% les émissions dans les transports d'ici à 2030. L'Europe évoque

même une baisse globale de 60%. Relever ce défi impose une ample évolution de la mobilité dans les territoires et une adéquation des moyens à leurs ambitions.

À CHAQUE TERRITOIRE, SES ENJEUX ET SES SOLUTIONS

L'analyse des émissions de gaz à effet de serre montre que l'effort de réduction doit porter en priorité sur les déplacements quotidiens et locaux, inférieurs à 80 kilomètres. Les déplacements en zones urbaines représentent la part la plus importante des émissions de gaz à effet de serre (80% contre 20% en zones rurales), avec une contribution importante des déplacements extérieurs aux zones

centres, la mobilité à l'intérieur des centres-villes étant d'ores et déjà relativement décarbonée².

Depuis vingt ans, les dynamiques économiques métropolitaines, la perte de substance industrielle dans les autres territoires et la multiplication par trois des prix de l'immobilier dans les grandes agglomérations ont induit un éloignement croissant du lieu de travail et de l'habitat. **La mobilité doit s'adapter à cette nouvelle donne territoriale.**

1. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

2. CEREMA.

Transports publics : un modèle économique à conforter pour réussir la décarbonation des mobilités

Par ailleurs, comme le rappelle Esther Duflot, prix Nobel d'économie : « *La mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie entre territoires et d'absorption des disparités économiques et régionales* ». La mobilité est un outil d'équité territoriale permettant aux plus faibles de tirer parti des opportunités de la ville. Or se déplacer en transport public revient souvent nettement moins cher pour l'usager que se déplacer en voiture individuelle et permet à tous ceux qui ne peuvent pas se loger en centre-ville de se déplacer à des coûts acceptables tout en accédant plus facilement à l'emploi.

Relever les défis de la décarbonation de la mobilité et de la justice sociale ne pourra donc continuer à s'opérer que par un report modal massif des modes individuels motorisés vers les transports publics dans les agglomérations. En zone rurale, c'est probablement, à terme, via le soutien au déploiement du véhicule électrique et un panel de solutions de mobilité à définir dans le cadre des contrats territoriaux opérationnels prévus par la loi d'orientation des mobilités (LOM) entre les collectivités que la décarbonation pourra s'opérer.

FAVORISER LE REPORT MODAL ET LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Dans les agglomérations, l'enjeu de la mobilité est l'accès aux aménités de la ville autrement que par la voiture, source de pollution et d'encombrements de l'espace public. Or l'offre de transport public y est souvent inférieure aux besoins pour permettre aux non-résidents qui travaillent dans les centres urbains de délaissier leur voiture.

Outre l'adaptation de l'offre de transports publics et ferroviaires existante, et de son développement ciblé, les opérateurs soutiennent d'autres propositions permettant un report modal massif :

- accroître le maillage des réseaux afin que les usagers puissent rejoindre aisément les lignes structurantes ;
- développer les services de trains urbains qui traversent les agglomérations pour en relier les périphéries ;
- déployer des parcs relais au-delà des frontières des hypercentres aux abords des gares et des pôles d'échanges multimodaux pour encourager les automobilistes à laisser leurs véhicules en dehors des centres ;
- réserver des voies aux bus sur les pénétrantes et voies structurantes chaque fois que c'est possible afin de leur assurer une vitesse suffisante pour faire baisser leurs coûts d'exploitation et accroître leur attractivité ;
- intégrer le vélo dans la chaîne des déplacements, en l'articulant avec le transport public ;
- déployer des parcs relais vélos sécurisés dans tous les territoires et aux abords des gares ainsi que des pistes cyclables pour y accéder ; le vélo permet de

gérer autrement l'intermodalité sur les premier et dernier kilomètres et peut représenter une alternative à la voiture dans les centres de villes comme en zone périurbaine ;

- déployer des systèmes numériques de mobilité intégrée permettant de faciliter l'intermodalité, avec un seul moyen d'accès aux services de parcs relais, de transports publics, de vélos partagés, etc. Pour l'usager l'intermodalité représente un coût temporel qu'il faut faire baisser pour que laisser sa voiture devienne facile et attractif.

Le transport public et ferroviaire est une solution indispensable en milieu urbain pour économiser l'espace public et permettre une mobilité accessible à tous.

Dans les zones moins denses, le transport public collectif est un peu moins adapté et peut trouver une limite économique sauf pour le rabattement vers les pôles urbains et le transport scolaire et certaines lignes régulières. Outre le soutien à l'acquisition de véhicules électriques et au développement de bornes de recharge, il faut donc y déployer un panel de solutions de mobilité. Il peut s'agir du développement de solutions pour ceux qui ne peuvent pas ou plus conduire grâce à l'écosystème de mobilité français : court-voiturage, transport solidaire, location de vélos à assistance électrique ou d'autopartages locaux, etc.

Enfin, le véhicule autonome de transport public promet d'être une solution adéquate pour développer de nouvelles lignes et compléter l'offre existante avec des solutions compétitives. À ce titre, il nécessite un soutien continu.

UNE EXPÉRIENCE VOYAGEUR EN PLEINE MUTATION

Si la régularité, le maillage et la fréquence restent des éléments essentiels de l'attractivité des transports publics, l'information l'est tout autant. Temps réel, itinéraires alternatifs, réassurance, etc., ces dernières années, les attentes des voyageurs en la matière se sont profondément élargies.

Pour améliorer encore l'expérience voyageur, les opérateurs de transport public s'engagent dans les mesures suivantes :

- s'organiser pour fournir aux autorités organisatrices de mobilité les données contractuelles nécessaires au pilotage des systèmes de mobilité intégrée, appelés aussi MaaS ;
- mettre leur savoir-faire et leur innovation au service du développement de fonctionnalités nouvelles telles que l'accès à des itinéraires alternatifs en cas de situation perturbée ou le remplissage en temps réel des véhicules ;
- contribuer activement aux travaux des AOM pour construire des services intégrés et proposer les packages de mobilité encouragés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) ;
- encourager le report des déplacements des heures de pointe vers les heures les plus creuses quand c'est possible ;
- poursuivre les mesures de désinfection des véhicules en réponse à l'attente sanitaire des clients voyageurs, importante par suite de la crise sanitaire.

CONFORTER UN MODÈLE ÉCONOMIQUE BASÉ SUR LA CONTRIBUTION DES BÉNÉFICIAIRES DIRECTS COMME INDIRECTS

Déployer l'offre de transport public et ferroviaire nécessaire au fonctionnement de nos agglomérations afin de décarboner les mobilités, retrouver une qualité de vie en ville et assurer les liens social et territorial suppose des financements importants tant en investissement qu'en exploitation.

L'enjeu de financement est essentiel pour assurer la pérennité de l'offre actuelle et porter les investissements nécessaires à la décarbonation de la mobilité pour tous. Cette ambition impose d'instruire tous les sujets qui peuvent l'être : de la tarification à la contribution des parties prenantes.

Avec un ratio de recettes commerciales sur dépenses d'exploitation de 32%, le transport public urbain français fait figure d'exception en Europe où ce ratio se situe autour de 50% selon un récent rapport de la cour des comptes européenne³. Cela n'a pas été toujours le cas, en effet, dans les années 1990, ce ratio était de plus de 50% dans notre pays.

La tarification des transports urbains est un levier déterminant pour travailler à la progression des taux de couverture des dépenses par les recettes. Les opérateurs soutiennent sa refonte en profondeur, à l'appui des outils numériques, selon plusieurs grands axes :

- accompagner la montée en gamme de l'offre par une tarification adaptée ;

- mettre en place une tarification différenciée en fonction des horaires, des distances, voire des revenus, ou promouvoir le post-paiement sans abonnement ;
- lutter contre l'attrition de l'offre et de l'investissement en réservant la gratuité aux publics les plus fragiles ;
- rendre les nouvelles solutions tarifaires trouvées visibles et transparentes pour s'assurer de l'acceptation à payer du contributeur, facteur clef de succès pour la pérennité de ces dispositifs, notamment quand ils sont contraignants et/ou en rupture avec ce qui existait précédemment.

D'autres sources de financement méritent d'être explorées puisqu'elles relèvent des externalités positives du transport public :

- l'intégration de la voiture dans le système de tarification de la mobilité par des péages, qui permet également la régulation des flux de mobilité dans les zones les plus denses et congestionnées ;
- la mise en place d'une redevance basée sur la valeur ajoutée des parcelles situées près des gares ou des lignes structurantes auprès des promoteurs et aménageurs afin de mieux corrélérer mobilité et urbanisme ;
- la reconnaissance des transports publics comme des services de première nécessité, bénéficiant, à ce titre, d'un taux de TVA réduit à 5,5% ;

3. Rapport spécial n° 06/2020 intitulé « Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres ».

▣ l'affectation d'une partie de la taxe GAFAM⁴ aux services numériques des AOM afin d'accélérer leurs déploiements alors que les GAFAM ont accès gratuitement aux données de mobilité financées par l'impôt des Français.

Outre ces mesures, sans doute de moyen terme, l'adaptation des CPER et le lancement d'appels à projets subventionnés par l'État sont nécessaires pour rendre effective la décarbonation des mobilités, prenant la question climatique au sérieux, au-delà des effets d'annonce de baisse des émissions à des horizons 2030 ou 2050.

L'enjeu de ces propositions est d'éviter que la crise sanitaire ne débouche sur une crise écologique et sociale avec, à la clé, une augmentation de la congestion, des émissions de gaz à effet de serre et un déclin du transport public en France au détriment des publics captifs et des plus fragiles.

Ces effets viendraient à l'encontre des engagements pris par la France, des objectifs et orientations souhaités par la Convention citoyenne et le Haut conseil pour le climat et des perspectives ouvertes par le Green Deal européen. Il ne faut pas négliger l'inertie de l'habitude

et les difficultés au changement de comportement : un saut générationnel dans les investissements pour améliorer la qualité de l'offre aura des répercussions à très long terme.

Ces propositions donnent l'opportunité de construire l'avenir durable et inclusif que méritent les générations futures.

⁴ Acronyme des géants du numérique Google, Amazon, Facebook, Apple et Microsoft.

CONTACTS

Claude Faucher

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

Stéphanie Lopes d'Azevedo

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

Hugo Salmon

Département Affaires
économiques et techniques
hsalmon@utp.fr
+33 (0)1 43 12 35 82

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 regroupant les entreprises de transport public urbain, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain, soit 53 000 salariés, et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire, soit 160 000 salariés, répartis sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Keolis, groupe RATP, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, Arriva, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gare & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, Thello, 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.

