



UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

POSITION

ADOPTÉE LE 14 AVRIL 2022

Écosystème industriel de la mobilité : les transports publics et ferroviaires, filère industrielle clé au cœur de la double transition écologique et numérique

L'UTP salue la volonté affichée de la Commission européenne d'accompagner la double transition verte et numérique de notre écosystème. Elle remercie la Commission d'avoir initié ce processus de « cocréation » visant à définir un « parcours de transition » pour un écosystème de mobilité résilient, innovant, durable et numérique. La consultation publique en cours est l'occasion d'insister sur un élément clé : si la voiture individuelle à plus faibles émissions jouera un rôle important dans certains territoires, l'avenir de la mobilité et de son écosystème industriel ne peuvent se limiter au seul secteur automobile.

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français et plus largement des Européens. Chacun a en tête la dernière mise en garde du GIEC : sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris. Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et le seul secteur n'ayant pas réduit ses émissions depuis 1990.

Il est urgent de renverser cette tendance. À défaut, l'Union européenne n'atteindra jamais l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050 et le Pacte vert restera lettre morte.

L'UTP fait plus que jamais appel à l'Union européenne pour renforcer ses actions en faveur du développement des transports publics urbains et ferroviaires, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en préservant la planète et la qualité de vie.

L'UTP remercie le Commissaire européen au Marché intérieur et à l'Industrie, Thierry Breton, d'avoir inclus la filière Mobilité parmi les 14 écosystèmes industriels prioritaires pour l'avenir de l'Union européenne.

L'enjeu pour l'UTP est donc double puisqu'il s'agit de :

- 1- rappeler le rôle fondamental des transports publics urbains et ferroviaires dans cet écosystème industriel et
- 2- souligner la contribution des opérateurs en tant qu'acteurs clés d'une filière industrielle stratégique pour l'avenir de la planète.

POURQUOI LES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES DOIVENT ÊTRE AU CŒUR DE L'ÉCOSYSTÈME DE LA MOBILITÉ

Chaque jour, des millions de Français et d'Européens utilisent les transports publics et ferroviaires pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des achats, se retrouver, se cultiver, effectuer des démarches administratives, 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. Pourquoi ?

Parce qu'ils contribuent à la préservation de la planète et à la cohésion sociale et territoriale

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'UE⁽²⁾) ? Seul un report modal massif vers les transports publics et ferroviaires permettra de répondre à ces défis.

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, par ailleurs, la seule option viable pour concilier transition écologique et inclusion sociale.

Ces atouts majeurs ont été encore récemment reconnus par les Institutions européennes. Ainsi, 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 ferroviaire, les 27 États-membres⁽³⁾ ont rappelé, en juin 2021, que « *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* ».

Parce qu'il s'agit d'une filière économique et industrielle stratégique

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 fret ferroviaire répond aux enjeux de compétitivité de notre agriculture et de nos industries et les aide à relever le défi de la lutte contre le changement climatique.

Secteur économique phare puisqu'à eux-seuls, les opérateurs de transports publics urbains et ferroviaires⁽⁴⁾ génèrent sur tout le territoire français plus de 260 000 emplois directs pérennes et non-délocalisables⁽⁵⁾ et 100 000 emplois indirects.

Ils sont un véritable vecteur d'innovations au cœur d'une filière industrielle stratégique. Ainsi, la France compte des acteurs de premier rang au niveau mondial dans chacun des segments de cette filière : ingénieries technique, juridique et financière ; industriels des matériels roulants (équipementiers et constructeurs de métros, tramways, trains,

bus...), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services (billettique, information voyageurs, MaaS, etc.), et bien entendu, opérateurs de transport de voyageurs et/ou de marchandises. Tous participent du rayonnement international de la France et de sa souveraineté.

Depuis longtemps, la compétitivité de notre filière se caractérise également par ses capacités d'innovation dans les matériels comme dans les services. Acteurs clés de cette filière, les opérateurs de transport public et ferroviaire sont, en effet, aux avant-postes quand il s'agit d'expérimenter et de déployer des solutions innovantes : le véhicule autonome partagé, le développement d'outils numériques favorisant l'articulation entre les modes ou encore l'information et la tarification dynamiques.

L'innovation se fait aussi au service de l'accélération de la transition énergétique. Les savoir-faire éprouvés des opérateurs en la matière constituent des atouts précieux pour aider à atteindre les objectifs fixés en matière de transition écologique à l'horizon 2030. De même, les transports publics et ferroviaires, en tant que filière stratégique, sont prêts à s'insérer pleinement dans les dispositifs de la *Stratégie industrielle de l'Union européenne* pour contribuer à renforcer le leadership industriel européen et conforter sa souveraineté.

Le caractère stratégique de notre filière a été encore récemment reconnu par le Conseil de l'Union européenne. Dans une note préparatoire rédigée dans le cadre d'un débat d'orientation entre ministres européens de l'Industrie sur le thème : « L'avenir de l'écosystème industriel de la mobilité dans le contexte de la transition verte »⁽⁶⁾, la présidence du Conseil rappelle ainsi que notre filière demeure « au cœur

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. Conclusions du Conseil de l'UE au titre très explicite : Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente.

4. Y compris les gestionnaires d'infrastructures.

5. Bilan Social urbain et Bilan social ferroviaire UTP, RATP.

6. Débat organisé dans le cadre de la Présidence française du Conseil (PFUE) par Agnès Pannier-Runacher, ministre déléguée chargée de l'Industrie à l'occasion du Conseil Compétitivité du 24 février 2022.

des enjeux de transformation » de nos sociétés et économies et que « l'écosystème de la mobilité, secteur industriel majeur de l'UE, devra faire face à de multiples enjeux pour tirer parti de sa transition : adaptation technologique et numérique, adaptation des chaînes de valeur, maîtrise des sources d'approvisionnements en matériaux et composants critiques, formation et accompagnement des salariés, concurrence sur de nouveaux segments de marché dans les nouvelles mobilités (autonomie, mobilité soutenable, etc.) ». La présidence du Conseil conclut : « des leviers d'action au niveau européen [...] pourraient être approfondis afin de mieux accompagner la transition de l'écosystème de la mobilité et de renforcer le leadership européen, par l'électrification mais aussi l'automatisation et la connectivité ».

LES RÉACTIONS DE L'UTP AU DOCUMENT DE TRAVAIL DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR NOTRE ÉCOSYSTÈME INDUSTRIEL

L'UTP salue ce document de travail qui donne un aperçu global des éventuels leviers d'action - aux niveaux tant européen, national que régional - pour accompagner les filières automobile, ferroviaire et navale dans leurs doubles transitions respectives. Si le document de travail se fixe comme objectif « d'accélérer la transformation vers un système de transport multimodal »⁽⁷⁾, l'UTP regrette que la Commission n'aille pas plus loin en spécifiant que ce système de transport multimodal doit avoir les transports publics et ferroviaires comme véritable « épine dorsale »⁽⁸⁾. La stratégie industrielle de l'UE et la consolidation des filières industrielles doivent, avant tout, être au service d'une politique générale des transports tournée en priorité vers le développement des transports publics et ferroviaires et l'intérêt général.

Un écosystème européen de la mobilité résilient et compétitif

Comme le rappelle le document de travail de la Commission, « la pandémie de la Covid-19 a fortement affecté l'écosystème de la mobilité et a mis à l'épreuve la résilience des économies au niveau mondial ». Néanmoins, il est apparu durant toute cette crise que les transports publics et ferroviaires ont su maintenir un service essentiel pour ses utilisateurs et démontrer leur résilience grâce à leur forte capacité d'adaptation. Au plus fort de la crise, ils ont notamment permis, dans une Europe en plein confinement, de transporter au quotidien malades, personnels soignants et travailleurs essentiels et d'acheminer des marchandises sur tout le continent.

Pour la Commission européenne, « accroître la résilience de l'écosystème requerrait, entre autres, de réduire les dépendances stratégiques qui peuvent rendre l'Europe vulnérable, d'assurer un level-playing field vis-à-vis de la concurrence internationale et de maintenir les marchés des pays tiers ouverts et diversifiés ».

» Pour l'UTP, il reste impératif d'assurer à long-terme la résilience de notre filière, dans un contexte international instable marqué par des risques avérés de guerres et de pandémies. Atout réel pour le marché intérieur comme pour nos exportations dans le monde, la filière industrielle européenne des transports publics et ferroviaires doit être consolidée afin de demeurer suffisamment forte et implantée pour prévenir tout risque de dérèglement, voire de rupture des chaînes d'approvisionnement industrielles. La Commission mentionne, à juste titre, le cas problématique de certaines matières premières, des batteries ou encore des semi-conducteurs.

Au-delà de la résilience se pose la question de la compétitivité de notre filière à l'international. La France compte des acteurs de premier rang au niveau mondial dans chacun des segments de cette filière, y compris la fourniture de services de transports publics urbains et ferroviaires.

» Pour l'UTP, il apparaît essentiel que l'Union européenne, par ses accords commerciaux et autres instruments juridiques de réciprocité, garantisse aux acteurs français un accès ouvert et non-discriminatoire sur les marchés des pays-tiers. C'est à cette condition que nos opérateurs pourront conserver et gagner de nouveaux marchés à l'international et contribuer ainsi à préserver le leadership européen au niveau mondial. En conséquence, l'UTP souscrit pleinement aux grands objectifs fixés par la Commission européenne dans son document de travail, que ce soit la « réduction des dépendances stratégiques pour les technologies clés », le « renforcement de la coopération avec les grands partenaires commerciaux », ou « l'amélioration de l'accès aux marchés des pays-tiers ».

Le verdissement de l'écosystème industriel de la mobilité

La Commission européenne rappelle d'emblée dans son document de travail que « le secteur des transports devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 90% d'ici 2050 » si l'UE veut être en mesure de réaliser les objectifs du Pacte vert pour l'Europe. Quels que soient les progrès technologiques pour baisser les émissions des véhicules, il demeure et demeurera indispensable de baisser la part de la voiture individuelle - tant pour les déplacements longue distance que pour les déplacements du quotidien - et de s'attaquer plus spécifiquement au problème de l'autosolisme (usage individuel de la voiture). En effet, compte tenu de la vitesse actuelle de déploiement de la voiture électrique, et en prenant les prévisions les plus optimistes, seulement 20% de la flotte sera électrique en 2030, ce qui ne suffira pas pour atteindre les objectifs de neutralité carbone fixés par l'Union européenne.

7. "accelerate shift towards a multimodal transport system" (page 18 du document de travail).

8. Expression utilisée par la Commission européenne pour décrire le rôle des transports publics urbains dans son Nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine (décembre 2021). Expression aussi utilisée dans le cas des transports ferroviaires par la Commissaire européenne aux Transports Adina Vălean dans son discours prononcé le 21 septembre 2020 à Berlin et intitulé très explicitement « Rail as backbone of sustainable mobility ».

Aussi, la voiture - même électrique, à moindre empreinte carbone - reste 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.), de santé publique (lutte contre la sédentarité) et de préservation de la biodiversité. S'il reste louable de vouloir encourager le verdissement du parc automobile privé, pour l'UTP, il demeure impératif de tout mettre en œuvre pour encourager le développement d'une offre de transports publics (urbains et interurbains) et ferroviaires attractive, laquelle suscitera mécaniquement un report modal. Ce dernier n'est plus une option, mais une nécessité pour assurer une vraie mobilité durable.

Si les transports publics urbains et ferroviaires transportent déjà, chaque jour, des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en générant de 5 à 50 fois moins de GES⁹ que les modes routiers, les carburants alternatifs peuvent assurément contribuer à rendre le secteur encore plus vertueux. À ce titre, la cocreation d'un « parcours de transition » pour l'écosystème de la mobilité est une chance à saisir pour soutenir les efforts du secteur dans sa transition écologique.

Déjà largement moins émetteurs de GES par passager/kilomètre que le véhicule individuel, les transports publics urbains ont entamé leur transition énergétique depuis plusieurs années en multipliant le recours aux énergies alternatives pour les modes routiers. L'électricité, l'hydrogène, les bioGNV ou les biogaz issus de la méthanisation ont fait leur entrée dans les parcs de bus avec l'objectif de réduire davantage leur empreinte environnementale.

► **Pour l'UTP, la définition du « parcours de transition » de l'écosystème industriel de la mobilité est donc l'occasion de rappeler la nécessité de continuer à soutenir massivement les efforts de verdissement des flottes de bus pour les grandes comme les petites agglomérations. Ceci passera par l'aide à l'acquisition de véhicules propres, au retrofit de même que l'aide aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne.**

Concernant le transport ferroviaire, le dernier Rapport statistique de la Commission européenne sur les transports¹⁰ rappelle, qu'à l'échelle des 27, le rail ne représente que 0,37% des émissions de GES du secteur des mobilités du fait que la grande majorité du trafic ferroviaire s'effectue sur un réseau électrifié. Cependant, 44% du réseau ferroviaire européen n'est pas électrifié et notre filière industrielle a donc développé des solutions innovantes grâce aux batteries et à l'hydrogène pour remplacer à terme les locomotives diesel et réduire ainsi les émissions sur cette partie du réseau.

► **Pour l'UTP, les pouvoirs publics (aux niveaux européen, national et régional) devront continuer à soutenir les projets d'électrification du réseau ferroviaire, mais, il sera également indispensable qu'ils contribuent au verdissement des flottes en soutenant le déploiement d'automotrices à hydrogène ou hybrides pour les portions de voie non électrifiées.**

► **Concernant le transport par bus comme le transport ferroviaire, l'UTP apporte son soutien à la proposition de la Commission dans son document de travail de « financer, par le biais notamment des Plans de relance nationaux et des programmes de la politique de cohésion, des infrastructures de recharge [...] et des projets de soutien au déploiement des sources alternatives d'énergie pour la mobilité (batteries, hydrogène, carburants faibles en carbone et renouvelables) ».**

Dans son document de travail, la Commission souligne la possibilité d'encourager le verdissement de l'écosystème par une approche réglementaire, en mentionnant explicitement la proposition de Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), telle que publiée par la Commission européenne en juillet 2021 dans le cadre du Paquet « Fit-for-55 ».

L'UTP réitère son soutien à la proposition de la Commission européenne qui prévoit qu'étant donné que « de plus en plus

d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus propres et à émissions nulles [...], les États-membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs Cadres d'Action Nationaux ».

De même, la Commission prévoit que les Cadres d'Action Nationaux comportent « les mesures visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics ».

Enfin, les Cadres d'Action Nationaux devront aussi comporter « un plan de déploiement comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène sur des sections du réseau qui ne seront pas électrifiées ».

► **En lien avec le Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), l'UTP insiste sur la nécessité pour les États-membres d'intégrer dans leurs futurs Cadres d'Action Nationaux (CAN) des plans de déploiement des infrastructures de carburants alternatifs pour les transports publics et ferroviaires. Ces CAN devront nécessairement prévoir un plan de financement adéquat.**

Si l'électricité, l'hydrogène, les bioGNV ou les biogaz issus de la méthanisation ont déjà fait leur entrée dans les parcs, il est indéniable que cette mutation énergétique va s'accélérer, entraînant une forte demande pour ces bus. Compte tenu de leur cycle de renouvellement et des besoins en installations de recharge, cette mutation se fera nettement plus rapidement que pour les véhicules individuels, mais ce verdissement des flottes se heurte néanmoins à une

9. Base carbone, Ademe.

10. EU transport in figures, Statistical pocketbook 2021, Commission européenne.

filrière de production européenne de bus à faibles émissions qui, aujourd'hui, n'est pas en mesure de satisfaire cette demande.

► **Pour l'UTP, face à une forte demande induite par la mutation énergétique rapide des flottes de bus, il est urgent, pour l'Union européenne, de soutenir et accompagner la consolidation d'une vraie filière de production européenne de bus à faibles émissions.**

L'UTP salue la mention du « principe du pollueur-payeur » dans le document de travail de la Commission européenne. Il est, en effet, indispensable de mettre en œuvre ce principe et de procéder à une complète internalisation des coûts externes des différents modes de transport pour encourager le report modal vers les solutions de transports collectifs.

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 être un moyen approprié. L'UTP accueille favorablement le projet d'extension des systèmes d'échange de quotas d'émission (ETS) aux transports maritimes et routiers (en plus du bâtiment) tel que proposé par la Commission européenne dans le cadre du Paquet « Fit-for-55 ». Aujourd'hui, 80% du trafic ferroviaire en Europe s'effectue sur des lignes électrifiées et, de fait, les opérateurs paient déjà leur part dans le cadre du système ETS actuel, le prix du carbone de la traction électrique étant répercuté par les fournisseurs d'électricité. Grâce à l'extension du système aux transports maritimes et routiers, l'ETS permettra de faire payer ces autres modes plus polluants pour une partie de leurs externalités négatives (d'autres externalités comme le bruit, la congestion, l'accidentologie ou l'utilisation de l'espace n'étant hélas pas reflétées).

► **L'UTP en appelle à la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur grâce notamment à la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS).**

La digitalisation de l'écosystème industriel de la mobilité

Dans son document de travail, la Commission européenne explique, à juste titre, que « la digitalisation a un impact majeur sur l'écosystème de la mobilité et est un vecteur fort de sa compétitivité ». Elle précise que « la digitalisation ne va pas uniquement permettre à l'industrie de répondre à la demande pour des produits et services nouveaux (cf. automatisation et connectivité) mais également d'accélérer la transition (par exemple à travers des nouveaux services de mobilité, une efficacité énergétique améliorée, une tarification intelligente⁽¹¹⁾) ».

La Stratégie industrielle de l'Union européenne, en lien étroit avec la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente⁽¹²⁾, doit permettre au secteur de la mobilité de réaliser non seulement sa transition écologique, mais également sa transition numérique d'ici à 2050. Si ces transitions bousculent notre quotidien et transforment nos sociétés, elles sont indissociables. La transition numérique constitue un levier majeur vers une transition écologique. Ces deux transitions doivent donc converger pour promouvoir un progrès maîtrisé au service d'une mobilité plus durable.

La pandémie de Covid-19 a déjà accéléré les évolutions sociétales et tout particulièrement dans le secteur de la mobilité. Les années à venir vont être marquées par d'importantes évolutions en matière de mobilité et de transition numérique pour répondre aux enjeux environnementaux, aux défis sociétaux, à la transformation des déplacements et des besoins des usagers, à la restructuration des offres de service ou encore aux évolutions législatives et réglementaires. De nouveaux systèmes de mobilités durables sont appelés à se développer.

L'enjeu est de positionner chaque mode partagé ou individuel comme un maillon de la chaîne mobilité globale d'un territoire, au service du voyageur et de l'environnement. L'ère du silotage des modes s'achève et s'ouvre sur l'ère de la complémentarité multimodale. Les enjeux environnementaux et sociétaux rendent caduque l'opposition entre les modes et leur technologie. Ainsi, ils

obligent à les rendre plus complémentaires, dans leur fonction et leur temporalité d'usage, dans leur utilisation de l'espace public, mais aussi dans la progression de leur développement.

Le développement de nouvelles technologies comme le MaaS (*Mobility as a Service*) ou le véhicule autonome partagé permettra de réussir cette nouvelle mobilité durable pour tous. Ces nouveaux services et technologies devront aider les décideurs à redéfinir des stratégies globales de mobilité de façon systémique pour créer des passerelles entre mobilité individuelle et mobilité partagée, entre mobilité des voyageurs et mobilité des marchandises, entre mobilité physique et mobilité numérique.

Dans cette phase de transition, les apports des MaaS et des véhicules autonomes partagés aux systèmes existants de mobilité seront fondamentaux. Une stratégie cherchant à réduire l'usage déraisonnable de modes fortement carbonés impliquera le développement des mobilités partagées et le développement des mobilités actives. Ces développements, soutenus par les technologies du véhicule autonome et du MaaS, offrent un potentiel de décarbonation des territoires sans équivalent : plus de 50% de l'autosolisme courte distance pourrait ainsi être résorbé rapidement.

Dans les années à venir, les mobilités autonomes partagées et connectées offriront de nouvelles perspectives en matière de maillage et de couverture du territoire par les transports publics comme en termes de réactivité et de flexibilité de l'offre de transports publics face à la fluctuation de la demande. C'est en effet sur des itinéraires préétablis que le véhicule autonome pourra davantage se développer et donner la pleine mesure de sa valeur ajoutée. L'offre de service pourra ainsi s'adapter en temps réel à la demande pour une meilleure fluidité du trafic et une plus grande performance environnementale.

11. « smart charging » (page 18).

12. Présentée par la Commission européenne en décembre 2020.

L'association des mobilités autonomes partagées et connectées avec le maillage des services de vélo, de co-voiturage et d'autopartage, leur faible empreinte carbone, leur haut niveau de qualité de service, leur flexibilité et leur gabarit adapté en feront des catalyseurs multimodaux extrêmement performants.

Dans un premier temps, les services de mobilité autonome permettront de créer du lien entre les différents modes et services existants au sein d'un territoire pour permettre l'éclosion d'un véritable système alternatif à l'autosolisme. Par leur capacité à créer du lien entre les différents modes et services existants, les premiers services de mobilité autonome joueront donc le rôle essentiel de catalyseur permettant la transition d'un système multimodes à déploiement siloté vers un système multimodal à déploiement complémentaire.

Dans un second temps, quand les espaces de la voirie commenceront à être apaisés et que la technologie aura continué à se perfectionner, une gamme élargie de véhicules autonomes permettra de déployer des lignes à haut niveau de service totalement nouvelles, de construire des offres de services à la demande ou de robot taxi, de créer des lignes éphémères pour un événement sur des amplitudes horaires extrêmement larges, ou encore de contribuer à l'autonomie de certaines personnes en difficulté dans l'exercice de la mobilité (aînés, personnes à mobilité réduite, ...).

➤ **L'UTP rappelle que la mobilité autonome n'aura de bénéfices pour la société que si elle est partagée et qu'elle prend toute sa place comme un maillon d'un réseau de transports publics.**

➤ **L'UTP appelle de ses vœux la construction d'une filière industrielle européenne de véhicules autonomes partagés pour accompagner ce changement majeur qu'est l'avènement des véhicules à délégation de conduite. Il convient de mener une réflexion au niveau européen sur l'opportunité de mettre en place un Projet Important d'Intérêt Européen Commun (PIIEC) afin de favoriser l'émergence de cette filière industrielle.**

Les technologies de l'information, et le MaaS en particulier, seront déterminantes dans l'accessibilité et l'organisation de la mobilité pour le voyageur, mais aussi dans le développement de comportements de mobilité inter et multimodaux.

Le MaaS permettra aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de rendre les différentes offres plus lisibles, plus accessibles, plus complémentaires et interconnectées au service d'une meilleure multimodalité et d'une mobilité plus fluide. De la conception d'un billet multimodal à l'obtention de services complémentaires, de la détermination de l'itinéraire le plus rapide à la construction d'un itinéraire optimisé en fonction des contraintes et souhaits du voyageur, le MaaS va ouvrir le maillage territorial à la compréhension du voyageur : connaître le maillage d'un territoire et les alternatives à l'autosolisme est le premier pas vers un changement de comportement. Pour autant, cette grille de lecture ne pourra être opérationnelle que si des systèmes alternatifs à l'autosolisme ont été mis en place de façon performante, mais aussi, à condition que les territoires aient su rester maîtres des stratégies globales de mobilité.

L'intégration par les opérateurs de transport de la chaîne technologique permettant le déploiement du MaaS est un processus qui est déjà bien avancé. Mais, pour se projeter sur des scénarii de développement durable de la mobilité, il existe un autre préalable incontournable : les Autorités organisatrices de mobilité (AOM) doivent maîtriser les données permettant la compréhension des mobilités du quotidien pour construire des stratégies globales en adéquation avec les réalités et les besoins de leur territoire.

➤ **Pour l'UTP et les opérateurs de transport, intégrateurs des nouvelles technologies, la mobilité durable ne restera donc qu'au stade du concept si les AOM n'ont pas la pleine information des réalités des mobilités d'aujourd'hui. Cette réalité passe par la maîtrise des données de mobilité de leur territoire.**

À l'heure où la Commission européenne a fait part de son intention de préparer une initiative législative pour le développement de services numériques de mobilité multimodale (MDMS : *multimodal digital mobility services*), il est essentiel pour l'UTP de rappeler certains messages fondamentaux.

➤ **Il est essentiel de considérer les services numériques comme un moyen et non une finalité.**

➤ **Pour avoir un sens dans le contexte de l'urgence climatique, les services numériques multimodaux doivent contribuer aux politiques publiques des territoires (lutte contre le réchauffement climatique, la congestion et la pollution urbaines, etc.) en s'adossant au transport public.**

➤ **Sans offre solide de transport public et ferroviaire, qui, associée à des capacités de stationnement et d'autres modes décarbonés, réponde aux besoins de déplacements, les services numériques multimodaux n'auront qu'un impact marginal sur le report modal.**

➤ **Ce n'est qu'à la double condition de :
1) reposer sur une offre réelle de tels services, correctement interconnectés dans le monde physique et
2) viser par conception le report modal, que les services numériques pourront effectivement encourager les déplacements multimodaux, et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports.**

Sous ces conditions, l'UTP estime que les services numériques de mobilité multimodale ont toute leur place et que leur développement doit être encouragé. Pour cela, l'UTP adresse à la Commission européenne deux préconisations additionnelles.

❏ **Il convient d'orienter des financements vers le développement de services numériques au service du report modal, dont le modèle économique reste aujourd'hui incertain, en proposant et mettant en œuvre un dispositif d'aide européenne pour soutenir le développement de ces nouveaux services, ce qui s'inscrirait pleinement dans le cadre de la Stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente.**

❏ **L'UTP encourage la poursuite des travaux d'harmonisation des spécifications techniques concernant l'offre de transport et la billettique. Tout en évitant la multiplication des plateformes fonctionnant en silos, l'UTP encourage la poursuite des travaux de normalisation engagés par l'ensemble des parties prenantes et visant à construire des normes pour la gestion des données. Ces normes doivent rester d'utilisation volontaire pour les acteurs du transport public local.**

La digitalisation est aussi au cœur des enjeux pour l'avenir du transport ferroviaire. L'UTP insiste à cet égard sur l'importance du déploiement du Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), tel que mentionné par la Commission européenne dans son document de travail.

❏ **L'UTP appelle l'Union européenne à continuer à soutenir les efforts de recherche et d'innovation de la filière ferroviaire en matière de digitalisation (en particulier via le programme européen Europe's Rail) et à accompagner financièrement le déploiement à grande échelle de technologies à l'instar de l'ERTMS et du nouveau système de communication numérique FRMCS (basé sur la technologie 5G).**

Les autres enjeux horizontaux pour notre écosystème industriel

En lien avec la formation et les compétences, il est important de rappeler que les opérateurs de transport public urbain et ferroviaire pourvoient plus de 260 000 emplois directs et 100 000 emplois indirects sur tout le territoire français. Ces deux secteurs sont des recruteurs importants du tissu économique français et des acteurs majeurs de l'insertion professionnelle sur le territoire. Il s'agit d'emplois pérennes occupés très largement en CDI et à temps plein par les salariés⁽¹³⁾.

L'attractivité de nos métiers revêt toutefois aujourd'hui une importance stratégique pour l'avenir de notre écosystème et pour satisfaire plus spécifiquement les besoins en compétences en vue de la double transition écologique et digitale, d'où la mise en place, par les entreprises, de nombreuses initiatives pour toucher un public cible le plus large possible et, au niveau national, l'association « Futur en Train », par exemple, pour promouvoir les métiers et les formations du ferroviaire.

Les transports publics urbains et ferroviaires participent à différents travaux communs avec les autres acteurs de la mobilité via l'OPCO Mobilités. L'opérateur de compétences des métiers de la mobilité est mandaté par les partenaires sociaux de vingt branches de la mobilité pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC). Son ambition est de contribuer à structurer l'emploi et les compétences des métiers de la mobilité des personnes et des marchandises s'inscrivant ainsi pleinement dans les enjeux des transitions numériques et énergétiques.

L'UTP accueille favorablement le souhait de la Commission européenne d'établir une stratégie à long terme pour identifier les principales lacunes de compétences et évaluer les besoins futurs de notre secteur. Le projet Erasmus+ « STAFFER » (*Skill Training Alliance For the Future European Rail system*) apparaît un outil prometteur pour prendre en compte

ces développements technologiques et favoriser une nécessaire adaptation des programmes d'études et d'apprentissage dans le champ de la formation professionnelle et de l'enseignement supérieur. De manière générale, l'UTP considère comme importante toute action allant dans le sens d'une identification des besoins en compétences de demain pour les secteurs qu'elle représente.

En matière de financements, l'UTP rappelle que l'Europe, les États membres et les collectivités territoriales, jouent un rôle fondamental pour favoriser la décarbonation des transports publics et ferroviaires en soutenant des investissements massifs dans leurs infrastructures.

Par le biais d'appels à propositions ou d'instruments financiers innovants, dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), des fonds structurels, de la Facilité pour la reprise et la résilience ou de la Banque européenne d'investissement (BEI), l'Union européenne est devenue un partenaire financier incontournable pour de nombreux projets d'infrastructures de transport.

Cela concerne les infrastructures ferroviaires (à l'instar des corridors du RTE-T et du déploiement d'ERTMS) mais aussi les projets de développement des infrastructures de transport urbain et périurbain (construction de nouvelles lignes de tramways, de métro, de BHNS, de pôles d'échange multimodaux, etc.).

❏ **Alors que la nouvelle période de programmation budgétaire 2021-2027 s'est récemment ouverte, il est indispensable que l'UE consacre en priorité ses programmes investissements aux transports publics et ferroviaires.**

13. Plus de 98% en CDI et de 90% à temps complet ; source : Bilan social Transports urbains de l'UTP et Bilan social ferroviaire de l'UTP.

Au-delà des traditionnels programmes de financement européens précités, l'UTP préconise également d'allouer certains types de recettes à des projets de développement des transports publics et ferroviaires.

» **L'UTP accueille favorablement le projet d'extension des systèmes d'échange de quotas d'émission (ETS) aux transports maritimes et routiers, proposé par la Commission européenne dans le cadre du Paquet « Fit-for-55 ».**

» **L'UTP en appelle aux colégislateurs européens pour s'assurer qu'au moins 25% des revenus tirés du système ETS révisé seront obligatoirement affectés à des projets de développement de la mobilité durable, en particulier au profit des transports publics et ferroviaires.**

» **L'UTP salue particulièrement le fait que la nouvelle Directive Eurovignette révisée prévoit que « les recettes générées par les redevances de congestion, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, [soient] utilisées pour résoudre le problème de congestion, ou pour développer des modes de transport et une mobilité durable de façon générale ». Il sera important que ces recettes soient fléchées vers des projets de transport urbain et ferroviaire.**

Concernant les marchés publics, la Commission européenne souhaite encourager la promotion d'une mobilité verte et numérique en jouant sur leurs critères d'attribution. L'UTP rappelle qu'un certain nombre de textes législatifs renforcent déjà la prise en compte des considérations environnementales dans

l'attribution et l'exécution des contrats publics au niveau français.

L'UTP remercie une nouvelle fois la Commission européenne d'avoir initié ce processus de « cocréation » et salue sa volonté affichée d'associer étroitement l'ensemble des parties prenantes pour définir le « parcours de transition » de l'écosystème industriel de la mobilité.

S'il est regrettable que les transports publics et ferroviaires ne soient pas du tout représentés au sein du Forum industriel européen mis en place par la Commission en janvier 2021, l'UTP espère cependant que, compte tenu de leur rôle prépondérant pour l'avenir de la mobilité et de son écosystème, la voix des opérateurs français de transport urbain et ferroviaire sera entendue par l'Exécutif européen.

CONTACTS

Florence Sautejeau

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

Jean-Philippe Peuziat

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

Stéphanie Lopes d'Azevedo

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

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'Arriva, Captrain France, CargoBeamer, Colas Rail, DB Cargo France, Europorte / Getlink, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, Railcoop, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, TRENITALIA France, Transdev, Transdev Rail Bretagne. 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.

