



Conférence de presse – 8 avril 2014  
Bruxelles

## **Promouvoir la cause des transports publics à l'échelle européenne**

### **Dossier de presse**

**Contacts :**

Dominique Fèvre : 01 48 74 73 46 / [dfevre@utp.fr](mailto:dfevre@utp.fr)

Virginie Billet : 01 48 74 73 70 / [vbillet@utp.fr](mailto:vbillet@utp.fr)

# Sommaire

<b>Avant-propos de Jean-Marc Janailac</b>	<b>p. 3</b>
<b>L'UTP, les membres et les missions</b>	<b>p. 4</b>
<b>L'UTP, un acteur de la promotion des transports publics auprès de l'Union européenne</b>	<b>p. 6</b>
Comment l'UTP travaille-t-elle avec l'Union européenne ?	p. 6
<b>L'Europe : impacts et enjeux pour le transport urbain et ferroviaire en France</b>	<b>p. 9</b>
Le 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire : pour une concurrence loyale et une levée des obstacles techniques	p. 9
Les transports publics pour contribuer à la protection de l'environnement	p. 14
<b>Les rendez-vous européens de l'UTP</b>	<b>p. 20</b>
Le Salon européen de la mobilité	p. 20
Moving Together : la conférence politique	p. 26

---

## Annexes au dossier de presse

- Brochure « Les missions, les hommes », mars 2014.
- Brochure « L'UTP, un acteur d'influence auprès de l'Union européenne », avril 2014.
- Position sur la gouvernance ferroviaire, mai 2012.
- Recommandations sur le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, septembre 2012.
- Position « Proposition de modification du règlement OSP présenté dans le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire : les 10 points de vigilance de l'UTP », mars 2013.
- Recommandations sur le pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, avril 2013.

# Avant-propos de Jean-Marc Janailac

À la veille des élections au Parlement européen, l'Union des Transports Publics et ferroviaires exprime les attentes et les initiatives de la filière française pour une politique des transports publics ambitieuse en Europe.

Depuis plus d'une décennie, l'UTP travaille sur les dossiers portés par l'Union européenne qui sont éminemment stratégiques pour les transports urbains et ferroviaires français. Au cours des cinq dernières années, elle a suivi les projets européens sur les Obligations de Service Public, la gouvernance du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, les directives Concessions, Marchés publics, Droits des passagers (bus et cars), Véhicules propres et le Livre blanc sur les Transports. Pour ce faire, elle a répondu à des consultations de la Commission européenne, adopté des positions et amendements, et participé à plusieurs groupes de travail européens.

Tous les dossiers européens ont, bien sûr, un impact direct en France. Aujourd'hui, nous participons ainsi à la transposition de la directive sur les Concessions en droit français pour maintenir des principes fondamentaux, à l'origine du succès de la loi Sapin. À plus long terme, nous devons veiller à ce que le pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, actuellement débattu en première lecture à Bruxelles, soit adopté et que l'ouverture à la concurrence puisse voir le jour. Nous voulons également agir pour atteindre les objectifs fixés par l'Europe en matière de protection de l'environnement.

Tous ces sujets seront au centre du Salon européen de la mobilité, du 10 au 12 juin 2014 à Paris. Lors de ce grand rendez-vous, la politique européenne des transports publics fera l'objet d'une conférence inédite organisée avec l'Union internationale des transports publics (UITP). Baptisée « Moving Together », elle fera intervenir les responsables, les élus et les plus hauts dirigeants des entreprises françaises et européennes. Nous ne doutons pas que ces échanges et ces partages d'expériences permettront de faire avancer l'Europe des transports publics et ferroviaires.

Jean-Marc Janailac

Président de l'UTP

# L'UTP, les membres et les missions

L'UTP représente l'ensemble des acteurs de la chaîne de la mobilité : exploitants, gestionnaires d'infrastructures, constructeurs, ingénieurs et génie-civilistes, opérateurs de téléphonie et opérateurs de stationnement.

Elle compte aujourd'hui plus de 180 membres adhérents. Il s'agit des entreprises de transport urbain : plus de 160 réseaux opérant sur l'ensemble du territoire national et une quinzaine d'entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures.

L'UTP compte une quarantaine de membres partenaires et associés. En 2013, les opérateurs de stationnement, Effia et Vinci Park, ont rejoint l'organisation professionnelle en qualité de membres partenaires. Leur adhésion témoigne de l'évolution du champ d'action de l'UTP du transport public à la mobilité dans son ensemble.

Organisation professionnelle des entreprises du transport urbain, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures, l'UTP remplit cinq missions : représenter les grands acteurs de la mobilité, intensifier le dialogue social, valoriser le savoir-faire « à la française » de la filière aux plans technique et juridique, analyser les données du secteur, et nourrir la réflexion collective.

L'UTP est dirigée par un Conseil d'administration composé de 24 administrateurs, élus pour un mandat de deux ans. Le Conseil définit les actions d'influence en fonction des calendriers législatifs et adopte les positions portées par l'organisation professionnelle.

Depuis le 13 juin 2013, le Conseil d'administration est présidé par Jean-Marc Janailac, Président directeur général de Transdev. Dans cette mission, il est accompagné de quatre Vice-Présidents : Sophie Boissard, Directrice générale déléguée Stratégie et Développement de la SNCF, Marc Delayer, Directeur général des Transports publics du Choletais (Agir), Jean-Pierre Farandou, Président de Keolis et François Saglier, représentant le groupe RATP.

Sous l'égide du Président et du Conseil d'administration, le Délégué général, Claude Faucher, propose et conduit la mise en œuvre de la stratégie de l'UTP.

Le Conseil d'administration s'appuie sur le travail de cinq commissions, composées de représentants des membres adhérents. Chaque commission est présidée par un membre du Conseil d'administration.

- ***La commission Affaires ferroviaires***

Présidée par Claude Solard, Directeur général du matériel de la SNCF, cette commission regroupe toutes les entreprises ferroviaires. Elle traite les sujets sociaux, juridiques et techniques liés à l'exploitation. Elle propose la stratégie à suivre, organise la concertation, et discute les positions portées dans l'intérêt commun.

- ***La commission Affaires sociales du transport urbain***

Présidée par Jérôme Nanty, Secrétaire général de Transdev, cette commission s'attache à anticiper l'avenir du secteur des transports urbains au plan social en mettant en œuvre, au sein des instances paritaires, un travail de réflexion et de préparation aux enjeux futurs.

- ***La commission Économie et Mobilité***

Présidée par François Saglier, représentant le Groupe RATP, cette commission travaille sur un modèle global visant à améliorer le service rendu au voyageur en prenant en compte tous les modes de transport. Elle travaille sur l'économie et le marché des transports et sur la mobilité durable.

- ***La commission Techniques, Exploitation et Développement durable***

Présidée par Marc Delayer, Directeur général des Transports publics du Choletais (Agir), cette commission concentre son travail sur les responsabilités des acteurs et sur les fondamentaux du métier de l'exploitation, répond aux préoccupations du quotidien, facilite l'application opérationnelle des lois et anticipe les enjeux de demain.

- ***La commission Législation et Affaires européennes***

Présidée par Sophie Boissard, Directrice générale déléguée Stratégie et Développement de la SNCF, cette commission œuvre à la prise en compte des intérêts du secteur sur les dossiers européens et législatifs. Elle propose les actions d'influence à mettre en œuvre, rédige les positions et les amendements et suggère les stratégies à adopter.

# L'UTP, un acteur de la promotion des transports publics auprès de l'Union européenne

Avec 28 États membres, 509 millions d'habitants et près de 13 000 milliards d'euros de PIB, l'Union européenne est la première puissance économique mondiale.

Son principal objectif : constituer un marché unique garantissant la libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux. Pour y parvenir, elle intervient notamment en matière de législation et de financement. Elle travaille à harmoniser le droit dans tous les États membres, ce qui se traduit principalement par des directives et des règlements. Elle contribue au développement des États membres en finançant de grands programmes et projets.

Les traités qui ont institué l'Union européenne ont dévolu un traitement particulier au transport, considéré comme l'un des éléments clés des libertés fondamentales de l'Europe. Ce secteur est donc régi par une compétence spécifique, partagée entre l'Union européenne et les États membres. L'Union doit respecter le principe de subsidiarité : elle intervient uniquement si l'objectif fixé par la législation européenne ne peut pas être atteint avec la même efficacité au plan national.

Aujourd'hui, plus de 80 % de la législation sur le transport découle de l'Union européenne. Compte tenu du poids de l'Union européenne sur la législation relative au transport, l'UTP doit être activement présente auprès des institutions européennes. Les actions qu'elle mène au plan européen se prolongent au niveau national : il convient en effet de suivre, dans l'intérêt de ses membres, la transposition des directives et l'application des règlements en France pour le développement des transports publics.

## Comment l'UTP travaille-t-elle avec l'Union européenne ?

Au sein de l'UTP, c'est la commission Législation et Affaires européennes qui suit toutes les problématiques nationales et européennes du transport urbain et ferroviaire.

Présidée par Sophie Boissard, Vice-Présidente de l'UTP et Directrice générale déléguée Stratégie et Développement de la SNCF, cette commission, composée de 25 membres issus des entreprises adhérentes à l'UTP : Agir, CarPostal, Keolis, RATP, RTM, SNCF, Tisséo, Transdev... se tient une fois par mois. Elle mène un travail de veille sur l'ensemble des grands sujets européens concernant le secteur afin d'anticiper leurs conséquences au plan national.

Son travail aboutit notamment à des prises de position, des recommandations et des propositions d'amendements, ou encore à des réponses à des consultations de la Commission européenne, toutes adoptées par le Conseil d'administration de l'UTP.

Pour mener à bien ses différentes missions, cette commission s'appuie sur le travail de l'UTP et, plus particulièrement, du département Législation et Affaires européennes.

L'équipe de ce département travaille principalement avec la Direction générale MOVE, chargée des transports à la Commission européenne, et avec les Directions générales MARKT, sur les dossiers concernant le marché intérieur (délégation de service public, marchés publics), et COMP pour les sujets relatifs à la concurrence et à l'importante question des aides d'État.

Elle rencontre les députés européens, notamment ceux qui travaillent au sein des Commissions TRAN (Transports et Tourisme), IMCO (Marché intérieur et Consommateurs) et ENVI (Environnement).

Elle est en contact avec le Conseil des ministres via la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère du Développement durable, le Secrétariat général des affaires européennes (SGAE) et la représentation permanente de la France auprès des institutions européennes. Elle est aussi en relation avec les représentations permanentes des autres États membres, et particulièrement celles des pays de la Présidence tournante.

Le département Législation et Affaires européennes de l'UTP participe aux travaux des associations installées à Bruxelles, à commencer par l'Union internationale des transports publics (UITP). Une des chargées de mission de l'UTP, spécialement détachée au sein de cette organisation, travaille entre Paris et Bruxelles.

Les responsables de l'UTP participent au Comité Union européenne de l'UITP : ce groupe représente tous les acteurs et associations des 28 États membres, adhérents de l'UITP. Il

coordonne l'action des entreprises de transport public de voyageurs au niveau européen et défend leurs intérêts.

Tout ce travail a permis à l'UTP de mener à bien des actions au niveau européen, dont les plus emblématiques sont le règlement d'habilitation sur les aides de l'État, et la durée et les avenants de la directive sur les Concessions.

Concernant le règlement OSP 1370/2007, l'action de l'UTP a permis de consolider ce règlement qui prévoit des règles spécifiques pour le secteur des transports.

S'agissant de la directive européenne sur les concessions, l'action de l'UTP et de ses partenaires, l'IGD notamment, a permis d'obtenir une plus grande souplesse pour la passation des contrats, tant pour leur durée que pour leurs avenants.

L'action de l'UTP s'inscrit dans un partenariat étroit avec les pouvoirs publics, les collectivités territoriales et tous les acteurs du transport public en France et en Europe. Il s'agit de promouvoir le développement des transports publics urbains et ferroviaires auprès des instances européennes en vérifiant l'adéquation des projets de réglementation avec les objectifs européens et nationaux et les contraintes quotidiennes du transport public au service des populations.

# L'Europe : impacts et enjeux pour le transport urbain et ferroviaire en France

Aujourd'hui, les deux sujets de mobilisation majeurs de l'UTP en matière de législation européenne sont bien sûr le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire qui porte, notamment, sur l'ouverture du transport ferroviaire de passagers à la concurrence et sur les engagements européens pour développer les modes de transport durables.

L'UTP considère que ces deux sujets sont essentiels pour favoriser le développement du secteur tout en préservant l'environnement.

Pour autant, elle estime que la concurrence ne peut se faire sans équité entre les entreprises ferroviaires et les différents services, et que le développement durable doit impliquer l'ensemble des acteurs concernés.

## **Le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire : pour une concurrence loyale et une levée des obstacles techniques**

La Commission européenne a publié son 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire le 30 janvier 2013. Il contient cinq propositions de règlements et de directives, organisées en trois piliers :

- un pilier « concurrence » qui comprend la proposition pour la modification du règlement 1370/2007, relatif au Service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP) ;
- un pilier « gouvernance » qui comprend la proposition de modification de la directive 2012/34, établissant un espace ferroviaire unique européen ;
- un pilier « technique », qui rassemble des propositions de la Commission de modification des directives sur la sécurité et l'interopérabilité, ainsi qu'une proposition de règlement sur l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

Le Parlement européen a achevé sa première lecture du 4<sup>e</sup> paquet lors d'un vote en séance plénière le 26 février 2014. De son côté, le Conseil des ministres a déjà bien avancé sur le pilier technique et la présidence grecque devrait aboutir à une position commune sur

ce seul sujet. Un premier débat au sein d'un groupe technique du Conseil des ministres pourrait avoir lieu sur le règlement OSP ou sur la directive Gouvernance en avril ou en mai prochain. Rien n'est confirmé pour l'instant mais il semblerait que la présidence italienne, qui débutera le 1<sup>er</sup> juillet 2014, souhaiterait aboutir sur l'un de ces deux sujets.

### **Le pilier « concurrence »**

Un des piliers du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire vise à ouvrir à la concurrence tous les services ferroviaires – c'est-à-dire à la fois les services publics ferroviaires organisés par des collectivités publiques (TER, Transilien, Trains d'Equilibre du Territoire) en modifiant le règlement 1370/2007 – et à poursuivre l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires en « open access » (lignes commerciales non subventionnées, de type TGV, organisées par les entreprises), initiée avec l'ouverture des services internationaux en décembre 2009 (Thello).

Ce grand marché pourrait offrir des opportunités tant aux entreprises françaises qu'aux entreprises des autres États de l'Union.

Les opérateurs français sont prêts à relever les défis de cette ouverture à la concurrence à l'échelle européenne, comme l'exprime la position de l'UTP de mars 2013 sur la modification du règlement OSP<sup>1</sup>.

Une véritable équité concurrentielle doit toutefois exister entre toutes les entreprises ferroviaires, quels que soient leur taille et leur statut, aussi bien pour les lignes commerciales que pour les services publics qui seront attribués après appels d'offres. L'UTP se félicite des dispositions de la Commission européenne sur l'accès aux véhicules roulants. Depuis plusieurs années, l'obligation de supporter les investissements en matériels roulants constitue un véritable obstacle à la concurrence ; les plus petites entreprises ferroviaires ne pouvant assumer cette charge financière. L'UTP a largement soutenu ces dispositions, dont la plupart ont été reprises par le Parlement européen.

La concurrence doit porter sur les savoir-faire commerciaux et industriels des entreprises ferroviaires, leur capacité d'innovation et le management de leurs équipes.

Une certaine équité doit également exister entre les deux types de service : *open access* et services publics qui ne doivent pas venir se concurrencer inutilement.

---

<sup>1</sup> UTP, Proposition de modification du règlement OSP présenté dans le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire : les 10 points de vigilance de l'UTP, mars 2013.

L'UTP relève toutefois que la première lecture du Parlement européen a largement amoindri la portée de l'ouverture à la concurrence des services publics ferroviaires. Les contrats peuvent être attribués directement, dans des conditions très souples, sans mise en concurrence. De même, les montants, définis pour limiter la taille maximale des contrats de service public et favoriser la mise en concurrence, sont maintenant assez élevés. Ils peuvent atteindre 75 millions de trains/km contre 10 millions initialement proposés par la Commission européenne. De fait, cette disposition du Parlement ne facilite pas l'accès des « petites » entreprises ferroviaires au marché.

Les débats au Parlement européen sur le 4<sup>e</sup> paquet ont beaucoup porté sur la question de la réciprocité. Il a souhaité introduire un principe de réciprocité dans le règlement OSP applicable aux entreprises des États membres ainsi qu'à celles des pays tiers. L'objectif du Parlement : introduire davantage d'équité entre les entreprises et permettre aux collectivités publiques d'écarter des appels d'offres des entreprises non soumises à la concurrence dans leur pays d'origine.

Ainsi, les entreprises, leurs *holdings* et leurs filiales exploitant des services ferroviaires dans un État membre fermé à la concurrence, et dont plus de 50 % de la valeur des contrats de service public dans le rail est attribuée sans mise en concurrence, pourraient être écartées des procédures d'appel d'offres.

Ce principe serait appliqué au sein de l'Union européenne pendant la période de transition car le principe de réciprocité est contraire aux fondements du traité de l'Union, comme le rappelle régulièrement la Cour de justice européenne. Ce principe a donné lieu à beaucoup de débats au sein de l'UTP, le règlement OSP prévoyant déjà un principe de réciprocité.

Concernant son application aux pays tiers, l'UTP attire l'attention sur la nécessité de respecter les accords internationaux de l'Union européenne, notamment les accords Marchés publics de l'OMC.

Parmi les points positifs défendus par l'UTP et retenu par le Parlement lors de sa première lecture du règlement OSP figure la nouvelle définition des obligations de service public, qui permet de prendre en compte les effets de réseaux, et donc, un ensemble de lignes, y compris des lignes bénéficiaires. Ce point est extrêmement important pour le développement des transports publics en Europe.

L'UTP relève également un assouplissement de la définition des autorités compétentes, la protection du secret des affaires, l'interdiction des sous-compensations, une définition plus cohérente du ferroviaire lourd (par rapport à la définition du ferroviaire léger). L'UTP est en revanche critique sur les plans de transport, qui deviennent de véritables cahiers des charges, trop détaillés et compliqués à mettre en place.

### **Le pilier « gouvernance »**

En 2013, la Commission européenne adopte une proposition qui prévoit le possible maintien des entreprises ferroviaires intégrées existantes, à condition de mettre en place des « murailles de Chine ». Ces mécanismes de sauvegarde (étanchéité entre les membres des différents Conseils d'administration, impossibilité pour le personnel de l'exploitant d'intégrer le gestionnaire d'infrastructures avant un délai de 3 ans...) visent à garantir l'indépendance du gestionnaire d'infrastructures par rapport à l'entreprise ferroviaire. En revanche, la mise en place d'entreprises ferroviaires intégrées n'est plus possible après janvier 2013.

Aujourd'hui, la première lecture du Parlement européen renvoie la définition des « murailles de Chine » à celle des régulateurs nationaux.

Le Parlement est également revenu sur la possibilité de créer des entreprises ferroviaires intégrées : leur création est désormais permise, après janvier 2013, rendant le projet de réforme ferroviaire français compatible avec les évolutions du droit communautaire.

Depuis sa position sur la gouvernance ferroviaire de mai 2012, l'UTP appelle de ses vœux une plus grande coopération opérationnelle entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures pour améliorer la gestion du trafic au quotidien. L'UTP demande la mise en place d'un comité de suivi opérationnel entre toutes les entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau et le gestionnaire d'infrastructure. Ce comité pourra trouver des solutions et des compromis face aux éventuels dysfonctionnements sur l'accès et sur l'utilisation du réseau ferroviaire. Pour assurer une gestion opérationnelle efficace, réactive et non discriminatoire du réseau, il est en effet indispensable d'associer les entreprises ferroviaires dans une structure de coopération avec le gestionnaire d'infrastructure.

Cette proposition de l'UTP n'a pas été reprise dans le 4<sup>e</sup> paquet, mais elle a été présentée dans le cadre de la réforme ferroviaire à venir et intéresse le Gouvernement et les parlementaires.

Enfin, l'UTP est particulièrement inquiète des dispositions proposées par la Commission européenne concernant la billettique et l'information aux voyageurs. En effet, la Commission propose que les entreprises ferroviaires participent obligatoirement à un système d'informations et de billettique commun totalement intégré au niveau européen.

L'UTP considère que la qualité de service doit continuer à s'améliorer pour le bien-être des passagers et l'efficacité du transport ferroviaire. Les entreprises ferroviaires ne devraient cependant pas être contraintes de participer à des systèmes communs de billettique obligatoires et figés, qui peuvent être coûteux, inadaptés à leurs modèles économiques et aux systèmes existants. Des dispositifs trop contraignants risquent de limiter fortement l'innovation et l'évolution des modes de distribution liées aux nouvelles technologies, et seraient préjudiciables pour le transport ferroviaire.

Pour autant, l'UTP est consciente que sur certains marchés (lignes transfrontalières et internationales), une intégration plus poussée de la billettique répond à la demande des clients. Dans ce domaine, les opérateurs doivent recevoir une plus grande garantie de l'Union européenne pour pouvoir coopérer et travailler sur la compatibilité de ces systèmes avec le droit de la concurrence. Le cas échéant, l'Union européenne doit leur donner les éventuelles recommandations à suivre pour sécuriser leur investissement.

### ***Le pilier « technique »***

L'UTP a proposé trois recommandations principales :

- renforcer le rôle et les compétences de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA), notamment en organisant un guichet unique délivrant les autorisations pour les véhicules (hors rails légers) et les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;
- améliorer l'efficacité de la procédure d'autorisation des véhicules ferroviaires ;
- initier une démarche progressive vers le certificat de sécurité unique.

## Les transports publics pour contribuer à la protection de l'environnement

Préparation du Livre blanc 2001 de la Commission européenne sur sa politique de transports, préparation de son Livre vert sur la mobilité urbaine en 2007 et de son Livre blanc 2011 : contribution de l'UTP à la consultation sur la dimension urbaine de la politique de transports de l'UE de fin 2012, en vue d'un futur paquet « Mobilité urbaine » : depuis plus de dix ans, l'UTP participe activement aux consultations menées par la Commission européenne. Elle suit avec attention son action en matière de transports et de protection de l'environnement.

### *Le rôle de l'Union européenne et des États membres*

L'UTP considère que l'Union européenne a un rôle important à jouer pour préserver l'environnement et réduire la congestion des agglomérations urbaines et, ce, dans le respect du principe de subsidiarité. Ce principe veut que l'Union européenne n'intervienne que si l'objectif fixé par la législation européenne ne peut être atteint avec la même efficacité au plan national.

Aujourd'hui, plus de 60 % des 509 millions de citoyens européens (soit 306 millions de personnes) vit dans des agglomérations. Des actions sont nécessaires non seulement pour respecter les engagements internationaux ratifiés par l'Union européenne, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi pour préserver, voire améliorer, la qualité de vie et la santé de la population européenne.

Une nouvelle politique européenne des transports publics est d'autant plus urgente que l'étalement urbain, la pollution et la congestion des villes ne cessent de croître. En zones urbaines, le nombre de kilomètres parcourus en voiture devrait augmenter de 40 % entre 1995 et 2030<sup>2</sup>, entraînant une hausse importante du trafic et de la congestion.

Le secteur des transports publics est un des piliers fondamentaux du développement durable dans ses trois aspects : environnemental, économique et social.

En 2011, la Commission européenne a publié son Livre blanc sur les transports qui trace notamment une stratégie très ambitieuse en termes d'efficacité environnementale. Son

---

<sup>2</sup> Communication de la Commission européenne, 11 février 2004.

objectif d'ici à 2050 : permettre aux transports de se développer en proposant une offre de plus en plus large en Europe et favoriser la mobilité des citoyens européens, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre des transports de 60 %.

Pour relever ce double défi, la Commission européenne prône notamment la réduction des véhicules à carburant traditionnel (essence et diesel), surtout en milieu urbain, la mise en place de modèles de mobilité innovants (sites propres, modes actifs, pôles multimodaux, etc.) et le développement de plans de mobilité urbaine.

L'UTP soutient un grand nombre des propositions développées dans ce Livre blanc. À ce titre, elle participe à plusieurs projets européens tels que ZeEUS (*Zero Emission Urban Bus System*) pour favoriser le développement des autobus électriques (de 12 mètres et plus), qui forment le cœur d'un réseau urbain.

De même, l'UTP et ses adhérents se sont investis dans le projet European Bus System of The Future (EBSF), le projet de recherche le plus ambitieux de la Commission européenne sur les transports urbains, pour développer une génération de bus adaptés aux villes européennes.

### ***Les mesures préconisées par l'UTP***

Pour réduire la congestion, les émissions polluantes dans les villes et développer les transports publics, l'UTP estime que quatre mesures sont fondamentales :

- mettre en place un plan de gestion environnementale et un plan de transports urbains durables dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- prendre en compte les coûts des nuisances de tous les modes de déplacement,
- mobiliser de nouvelles ressources pour développer les transports publics,
- créer un observatoire des transports urbains.

### **Mettre en place un plan de gestion environnementale et plan de transports urbains durables dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants**

Pour l'UTP, la mise en place de ces plans est extrêmement importante. Ces derniers doivent traiter tous les modes de transport : passagers et marchandises, et intégrer des objectifs à court, moyen et long termes.

Ils doivent systématiquement inclure une estimation du rejet des émissions de CO<sub>2</sub> permettant de mesurer l'impact des mesures décidées.

Ils doivent nécessairement être coordonnés avec les plans existants dans certains pays, notamment sur l'air et le bruit, pour éviter l'empilement de différents outils. Leur suivi régulier (meilleure utilisation des territoires, rationalisation...) est obligatoire car c'est le seul moyen de s'assurer de leur application effective. Leur révision et leur mise à jour périodiques sont également indispensables pour tenir compte de l'évolution des besoins de déplacement, des aménagements urbains, de la modification des zones d'activité et de l'évolution démographique.

Pour l'UTP, l'octroi de financements européens aux villes de plus de 100 000 habitants doit être conditionné par l'adoption de plans de transports urbains durables. Bien que reprise par la Commission dans son Livre blanc des transports de 2011 (initiative 32) et dans son Livre vert sur la mobilité urbaine, cette initiative n'a toutefois pas été actée. Si la modification du règlement sur les Obligations de service public prévoit bien la mise en place obligatoire de plans de transport, ces derniers s'apparentent plus à des cahiers des charges, qu'à des plans de gestion environnementale.

### **Prendre en compte le coût des nuisances de tous les modes de déplacement**

Les coûts engendrés par la pollution et la congestion doivent être supportés par les modes de transport qui en sont à l'origine. L'impact financier des nuisances doit être intégré au coût de chaque moyen de transport pour appliquer le principe du « pollueur-payeur » et du « bénéficiaire-payeur ». Pour ce faire, il faut définir des méthodologies pour mesurer les vrais impacts des différents modes.

Dès aujourd'hui, l'Union européenne doit agir pour mettre en place un système de tarification des modes de transport urbain plus juste. Les voitures particulières sont les premières responsables de la congestion urbaine. En France, 2 % de trafic automobile en centre-ville aux heures de pointe entraîne 20 % de congestion supplémentaire. Les voitures particulières sont à l'origine de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub> produites par le trafic routier et jusqu'à 70 % des autres polluants. Elles génèrent des coûts externes (coûts des nuisances pour la société : pollution, accidentologie, usage des routes, etc.) extrêmement élevés. En France, ils atteignent 105 milliards d'euros par an, soit 5,2 % du PIB : près de 28 milliards d'euros pour la pollution, 24 milliards pour l'accidentologie, 33 milliards pour la congestion et plus de 22 milliards pour l'usage des routes. En toute logique, ces coûts

doivent être supportés par ceux qui les génèrent, à savoir les utilisateurs de voitures particulières.

Pour éviter la congestion du trafic, les progrès des nouveaux modes de motorisation, les carburants « propres » ou Systèmes Intelligents de Transports, sont importants, mais restent insuffisants pour régler les problèmes liés à l'augmentation du trafic en tissu urbain. Seule une réduction sensible du nombre de véhicules sur les routes permettra de réduire la congestion et de lutter contre le réchauffement climatique. Compte tenu de l'importance des émissions de gaz à effet de serre, le report modal demeure la clé de voûte des politiques à mettre en place.

La Commission européenne, dans son Livre blanc 2011, envisage de mettre en place un cadre pour installer et exploiter des péages urbains et des systèmes de restriction d'accès. Si l'UTP se félicite de cette initiative, elle souhaite que le principe de subsidiarité soit respecté. Les outils de gestion de la mobilité urbaine relèvent des autorités organisatrices et la loi française leur permet d'intégrer un péage urbain dans leur politique de mobilité. La décision de choisir telle ou telle solution leur revient. Tous les dispositifs sont possibles, mais il convient de bien mesurer leur pertinence par rapport aux objectifs à atteindre. L'enjeu de la lutte contre le changement climatique passe par la maîtrise de l'étalement urbain, la réduction de la congestion et le renforcement de l'attractivité des modes alternatifs à la voiture particulière permettant d'offrir aux voyageurs une alternative de transport de bout en bout.

Les ressources dégagées par ces nouveaux outils de gestion de la mobilité doivent être affectées au développement des transports publics et ferroviaires. Aujourd'hui, ces modes souffrent d'un manque de financement, ce qui ne leur permet pas d'atteindre leurs objectifs en termes de développement. Or seul ce développement peut leur permettre de mettre en circulation des véhicules moins polluants et de remplir leur tâche de « banc d'essai » comme la Commission européenne l'indique dans son Livre blanc.

### **Mobiliser de nouvelles ressources pour les transports publics**

Le secteur rencontre d'importantes difficultés de financement. Dans les transports publics urbains, les dépenses sont structurellement supérieures aux recettes. En France, par exemple, le ratio R/D (recettes/dépenses d'exploitation) est passé de 39 % en 2002 à 31,5 % en 2012. Cette dégradation s'explique par une offre qui croît plus vite que les recettes.

Depuis une décennie, le trafic des voyageurs a augmenté de 40,3 %. Entre 2002 et 2012, la dépense par voyageur est passée de 1,44 € à 1,52 €, soit une progression de 4,7 % en dix ans. Dans le même temps, la recette par voyageur est passée de 0,56 € à 0,48 €, soit une baisse de 15 %. La fragilité du modèle économique menace le développement de l'offre et la qualité des services.

Les efforts pour atteindre les objectifs fixés par la Commission européenne ne peuvent donc pas être exclusivement fournis par les opérateurs. Le développement durable est une démarche bénéfique pour tous. La charge qu'elle implique doit être supportée par toutes les parties prenantes qui vont en bénéficier : opérateurs, mais aussi passagers, collectivités publiques et... Union européenne.

De 2007 à 2013, seuls 9 % des fonds structurels prévus ont été consacrés aux transports urbains<sup>3</sup>. Il est indispensable de rééquilibrer l'affectation des fonds structurels et des fonds de cohésion en faveur du financement des transports publics, pour éviter qu'ils ne soient attribués notamment à la construction de routes, génératrices de plus de pollution, de congestion et d'accidents.

La création d'un outil de financement dédié au transport public permettrait de mener une action plus cohérente, et donc plus efficace dans ce domaine. Les outils existants, tels que l'initiative CIVITAS, sont importants, mais insuffisants face à la demande de transport. Ces trois dernières années, en France, le trafic voyageur des réseaux de transport public de province a augmenté de 5 % par an.

Parallèlement, la mise en place de programmes d'aide au développement des transports transfrontaliers s'avère également nécessaire. Certains projets peinent à émerger en raison de difficultés de coopération entre les autorités compétentes ou de problèmes techniques d'interopérabilité. Des programmes d'aide au développement du transport collectif transfrontalier permettraient d'accélérer la concrétisation de ces projets, notamment en stimulant la coopération entre autorités compétentes transfrontalières. Aujourd'hui, ces projets sont, en effet, souvent initiés par les exploitants.

L'UTP salue l'initiative de la Commission européenne qui envisage de lier l'octroi des fonds de développement régional et des fonds de cohésion aux efforts des villes et régions en matière de transport urbain, et d'étudier un cadre d'appui européen pour la mise en place de plans de mobilité urbaine.

---

<sup>3</sup> Parlement européen, *Rapport sur un plan d'action sur la mobilité urbaine*, 2 avril 2009.

## Créer un observatoire des transports urbains

Cet observatoire permettrait de constituer un fonds de statistiques et mettre en œuvre une méthodologie de mesure des émissions de CO<sub>2</sub>, partagée par tous les modes de transport. À plus long terme, il pourrait intégrer la mesure des nuisances sonores pour connaître l'impact des politiques engagées et les évaluer.

À ce jour, la politique environnementale de la France s'est révélée plus ambitieuse (Grenelle de l'environnement, plan Climat) que celle de l'Union européenne. Après des années de discussion avec toutes les institutions, l'UTP regrette que de nombreuses dispositions, qui devraient être mises en œuvre, telle l'écotaxe, ne le soient toujours pas.

Pourtant, seules des actions harmonisées au niveau européen peuvent avoir une réelle efficacité et permettre de respecter les engagements pris en matière de développement durable. Ces actions supposent une coordination des Directions générales concernées, et plus particulièrement des Directions générales MOVE (transport), REGIO (politique régionale), ENVI (environnement), EMPL (emploi), ENTR (entreprises), RESEARCH (recherche).

### Principales échéances pour les élections européennes

- Les élections au Parlement européen auront lieu en Europe entre le 22 et le 25 mai 2014. En France, elles auront lieu le dimanche 25 mai de 2014. Ce sont les électeurs des Pays-Bas et du Royaume-Uni qui seront appelés les premiers aux urnes le jeudi 22 mai. Suivront les Irlandais, les Tchèques et les Chypriotes le 23 mai, les Français d'outre-mer, les Lettons et les Slovaques le 24 mai. Enfin, pour tous les autres États membres, les élections se tiendront le 25 mai. Les résultats ne seront divulgués que le soir du dernier jour du vote, le 25 mai 2014.
- Les principaux partis politiques européens ont désigné leur candidat à la présidence de la Commission européenne : Jean-Claude Juncker pour le parti populaire européen, Martin Schulz pour les socialistes et démocrates, Guy Verhofstadt pour l'Alliance des démocrates et des libéraux en Europe, Ska Keller et José Bové pour les verts et enfin, Alexis Tsipras pour la gauche unitaire.
- En France, la date limite pour le dépôt des listes des candidats est le 2 mai 2014.

# Les rendez-vous européens de l'UTP

L'UTP initie chaque année un grand rendez-vous de la filière avec les autorités organisatrices, représentées en France par le GART. Chaque année impaire se tiennent les Rencontres nationales du transport public, rassemblement axé sur la France et qui se tient dans une grande ville de province.

Chaque année paire, elle co-organise, avec le GART, le Salon européen de la mobilité, tourné vers la filière en France, en Europe et à l'international.

En 2014, l'UTP et le GART profitent du Salon européen de la mobilité pour proposer une conférence européenne à dimension politique baptisée « Moving Together », et co-organisée avec l'Union internationale des transports publics (UITP).

## Le Salon européen de la mobilité

Vitrine mondiale de la filière, le Salon européen de la mobilité est essentiel pour la profession. Aujourd'hui, plus que jamais, l'enjeu de cette manifestation est international. Aux côtés des dirigeants des grandes entreprises de la chaîne de la mobilité durable : SNCF, RATP, Transdev, Keolis, RFF, Eiffia, Vinci Park, et des responsables des autorités de transport des grandes agglomérations françaises (Strasbourg, Ile-de-France, Orléans...), le Salon fera intervenir un grand nombre de personnalités étrangères : Paul Van Doninck, Business Developer à Jernhusen (Suède), Feng Jianli, Directeur général adjoint de la commission Transport de la municipalité de Shanghai (Chine), Wendy Spinks, Directrice commerciale de High Speed 1 (Royaume-Uni), Johann Metzner, représentant DB Stations and Services (Allemagne). Le maire de Curitiba, Gustavo Fruet, dont la ville et le réseau de transport sont exemplaires, participera également au Salon. Invitée d'honneur, cette grande agglomération de 3 millions d'habitants a mis en place 81 km de lignes de bus en site propre, un véritable métro de surface utilisé par 70 % des habitants.

### Une manifestation d'envergure internationale

Les entreprises françaises sont très bien positionnées à l'international : trois d'entre-elles figurent parmi les 5 leaders mondiaux du secteur. En moins d'un an, elles ont gagné une trentaine de contrats sur tous les continents : en Asie, en Amérique du Nord et Amérique Latine, en Océanie, en Europe et en Afrique du Nord. Les entreprises tricolores sont en effet présentes dans une vingtaine de pays : Algérie, Allemagne, Australie, Brésil, Chine, États-Unis, Inde, Suède, Maroc, Mexique, Pays Bas, Royaume-Uni...

Aujourd'hui, le Salon européen de la mobilité constitue une « base arrière » qui permet aux entreprises et aux industriels de développer leurs activités à l'export.

### Les chiffres, témoins du caractère de plus en plus international du salon

Lors de l'édition 2012, le salon a accueilli 30 % de visiteurs étrangers, venus de tous les continents et d'une cinquantaine de pays : Algérie, Australie, Brésil, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis, Israël, Maroc, Mexique, Russie, Turquie...

Cette année, la part des visiteurs étrangers devrait être aussi, voire encore plus, importante. Côté exposants, l'international est très bien représenté avec 250 exposants internationaux et 55 pays.

### La locomotive de l'innovation mondiale

Le Salon européen de la mobilité est LE lieu de la créativité et de l'innovation. Il permet d'enrichir les produits et la filière française, notamment dans la perspective de développer encore davantage son activité à l'export.

De nombreuses innovations ont été présentées lors des précédentes éditions du Salon européen de la mobilité.

**Dans le domaine informatique :** les plateformes de services et l'interconnexion des différents outils des opérateurs (SAE, Info voyageurs, billettique, géolocalisation...) pour faciliter l'échange de tout type de données à visée professionnelle (exploitation, conduite, maintenance...).

**Du côté des véhicules autobus :** bus hybrides ou électriques, nouvelles batteries et nouvelles modalités de rechargement, fonctionnalité Stop & Start (coupure du moteur aux arrêts), nouvelle conception du design intérieur et extérieur, ergonomie du poste de conduite...

**Du côté des véhicules tramway ou train :** trains à deux niveaux, modularité et standardisation.

**Dans le domaine des services aux voyageurs :** bornes d'informations, centrales multimodales temps réel, hubs d'information voyageurs multimodaux et multi transporteurs, nouveaux médias pour l'information, billettique intermodale.

En juin 2014, de nombreuses innovations dans tous les domaines seront à nouveau présentées aux participants.

### **Le sujet phare en 2014 : les « mobilités connectées »**

Depuis plusieurs années, l'avènement du paiement sans contact via les smartphones ou les cartes bancaires équipés de puces NFC est annoncé partout en Europe. Cet usage peine toutefois à se déployer de manière égale dans les différents pays du continent. Le développement de ce mode de paiement et de stockage des titres dans les transports publics appelle en effet la mise en œuvre de stratégies pour favoriser les services et les usages en associant l'ensemble des parties prenantes : État, autorités organisatrices, opérateurs de transport, de la téléphonie, etc.

## **Des tables rondes de haute tenue**

**Mardi 10 juin 2014**

### **Vieillesse de la population et accessibilité : deux défis à relever**

Aujourd'hui, plus d'un tiers des Européens sont âgés de plus de 50 ans. Dès 2030, ils pourraient représenter près de la moitié de la population européenne. Dès à présent, et demain plus encore, la place grandissante de nos « aînés » va influencer sur la vie économique et sociale de l'Europe. Elle impactera les pratiques et les modes de déplacement car ces populations veulent naturellement conserver cette mobilité autonome, qui a toujours fait partie intégrante de leur mode de vie. Comment les collectivités locales et les opérateurs de transport, en France comme en Europe, œuvrent-ils ensemble pour répondre à ce nouvel enjeu sociétal ?

## **Le transport collectif au Québec : enjeux et défis**

Dégradation des infrastructures publiques, étalement urbain, expansion du parc automobile et congestion routière : la province du Québec rencontre des problèmes similaires à certains pays européens. Malgré une contribution importante des gouvernements fédéral et provincial, les investissements en matière d'infrastructures de transport public demeurent largement insuffisants pour permettre au Québec de se doter d'un système de transport collectif à la hauteur des enjeux. L'attractivité du transport collectif, la gouvernance de la mobilité, la composante financière et le lien entre transport et urbanisme, seront au cœur de ces échanges qui réuniront à cette occasion élus et experts Québécois.

## **Le stationnement décentralisé et dépenalisé : le point de vue des AOM**

L'adoption de la loi MAPTAM en janvier dernier ouvre désormais la voie à la mise en œuvre de la réforme de décentralisation et de dépenalisation du stationnement payant sur voirie. Entre la production des différents décrets d'application et les attentes des élus de terrain, cette table-ronde sera l'occasion pour les élus et spécialistes présents de faire le point sur les grands enjeux auxquels devront faire face les collectivités locales, désormais compétentes pour organiser l'ensemble des flux de mobilité sur leur territoire.

**Mercredi 11 juin 2014**

## **Quels financements pour les transports du quotidien ?**

Report de l'écotaxe, augmentation de la TVA, baisse des dotations de l'État aux collectivités sont autant de signaux défavorables à un financement pérenne des transports du quotidien. Pour autant, les besoins de mobilité de nos concitoyens ne cessent de croître, tout comme leur appétence pour les services associés qui facilitent l'usage et encouragent le report modal. Rassemblant des représentants des trois échelons de collectivités en charge des transports (AOTU, départements, régions), des opérateurs et des décideurs économiques, ce débat aura pour objectif d'identifier les leviers d'action permettant de dégager des marges de manœuvre financières à même de consolider les budgets alloués à la mobilité durable.

## **Stationnement : quelles contributions des opérateurs ?**

Londres, Madrid, Bruxelles, Copenhague, Stockholm, Zurich, Amsterdam... : dans toutes les agglomérations européennes, le stationnement est un levier essentiel des politiques de mobilité et d'aménagement de l'espace public urbain. Il peut notamment favoriser de manière pertinente et durable le report de la voiture particulière utilisée en solo vers des modes de déplacements alternatifs. En France, la décentralisation du stationnement, adoptée fin 2013, ouvre la voie à une gestion optimisée de ce précieux outil, désormais à disposition des collectivités locales. Comment les opérateurs de stationnement et de transport peuvent-ils participer à cette nouvelle organisation de la mobilité?

**Jeudi 12 juin 2014**

## **La R&D au service de la mobilité durable**

Comment se dessinera la ville de demain ? Quelles grandes innovations attendre en matière de mobilité durable ? Comment définir une urbanité intelligente ? Tous ces sujets, et bien d'autres, ont fait l'objet de présentations lors de la 5e édition de la conférence Transport Research Arena (TRA), organisée en avril dernier. Soutenue par la Commission Européenne, cette manifestation internationale qui préfigure les objectifs d'« Horizon 2020 », programme européen pour la recherche et l'innovation, a réuni près de 3000 participants: chercheurs et professionnels. Car cette conférence vise aussi à créer des liens entre le monde scientifique et celui de l'entreprise.

## **Les gares : quels modes de gouvernance ?**

De Saint-Pancras à Londres à la gare de Nagoya au Japon, de la Berlin Hauptbahnhof à l'Union Station de Washington : il n'existe pas un modèle, mais des modèles de gares tant en termes d'architecture que de gouvernance. Exploitation totalement indépendante, assurée par un opérateur ferroviaire ou partagée : quelles sont les modalités de gouvernance pratiquées en Europe et ailleurs ? Quels en sont les atouts et les contraintes ? Comment éviter certains écueils ? Quelles sont les bonnes pratiques ? Quels enseignements en tirer ? Ces questions se font de plus en plus prégnantes pour la gare, lieu de vie ouvert et connecté à la ville, formidable pôle d'échanges et d'intermodalité intégré au tissu urbain et à la vie socio-économique de la cité.

## **Le Grand Paris : une vitrine de l'industrie ferroviaire française**

Le projet Grand Paris est attendu avec impatience par les quelque 12 millions d'habitants d'Ile de France. Quelles seront les retombées de ce très important projet pour l'emploi ? De nombreuses innovations seront mises en œuvre lors de la réalisation de ce chantier essentiel, lesquelles ? Pourquoi et comment ce programme pourra-t-il servir de vitrine des savoir-faire et des métiers français dans le monde ? Cette table ronde qui sera scindée en trois sessions d'une heure chacune apportera des réponses concrètes et précises à tous les professionnels, entreprises et autorités organisatrices.

### **Points clés sur le salon**

**10-12 juin 2014**

**Parc des Expositions de la Porte de Versailles, à Paris**

**30 000 m<sup>2</sup> d'exposition**

**250 exposants**

**55 pays représentés**

**10 000 participants**

## Moving together : la conférence politique européenne

Le mercredi 11 juin et le jeudi 12 juin matin, cette conférence fera intervenir des personnalités européennes et françaises. Antoni Vives et Christian Specht, respectivement maires de Barcelone et de Mannheim, Pierre Mongin, Président de la RATP, Jean-Pierre Farandou, Président de Keolis, Jean-Marc Janailac, Président de l'UTP et de Transdev, Piers Marlow, Directeur du développement Business d'Arriva, Sophie Boissard, Directrice générale déléguée de la SNCF, David Vitezy, CEO de Centre for Budapest Transport (BKK)...

**Mercredi 11 juin**

### Défis et perspectives stratégiques pour la mobilité dans les villes de demain

Issus d'horizons divers et partant de points de vue différents, les intervenants débattront des opportunités et contraintes générées par les initiatives politiques supranationales. Personnalités politiques et acteurs privés du marché présenteront les nouvelles mobilités (mobilité partagée, calculs d'itinéraires, etc.) Comment intégrer ces nouvelles mobilités au bénéfice des citoyens et de l'économie ? Comment identifier la place des transports publics dans les rouages de ce nouveau système ?

### Résultats de la nouvelle enquête Eurobaromètre

Cette session présentera les résultats de l'enquête Eurobaromètre sur la satisfaction des Européens par rapport aux transports urbains.

**Jeudi 12 Juin**

### Entre service public et mobilité privée – Le financement futur de la mobilité urbaine

Les villes et régions européennes font aujourd'hui face à des responsabilités croissantes. Dans le même temps, la mobilité dans les zones urbaines est responsable d'une congestion croissante, d'une augmentation de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre, d'une forte consommation d'énergie, et d'un nombre d'accidents important. Cette session fera le point sur les futurs mécanismes de financement et modèles d'organisation de la mobilité urbaine. L'enjeu consiste à proposer un cadre et une organisation capables d'assurer le développement durable des transports publics.

### **Quels nouveaux modèles économiques pour le transport public ?**

Opérateurs, autorités organisatrices et chercheurs présenteront les nouveaux modèles possibles pour le transport public urbain et interurbain.



*17, rue d'Anjou*

*75 008 Paris*

*Tél : +33 (0)1 48 74 63 51*

***[www.utp.fr](http://www.utp.fr)***