

# Les transports publics déterminants pour lutter contre le changement climatique et l'exclusion sociale

Dans le cadre de la loi « Climat et résilience » et du Green Deal, la France et l'Union européenne se fixent des objectifs environnementaux et sociétaux de grande ampleur. La mobilité des citoyens peut y contribuer sous réserve d'être favorable à l'environnement et de concourir à l'inclusion sociale : seuls les transports publics réunissent ces deux atouts.

L'ambition de la Convention citoyenne pour le climat pour réussir la lutte contre le changement climatique sera traduite en dispositions par la future loi « Climat et résilience ». Les défis environnementaux à relever par la France et ses voisins sont immenses : le Green Deal européen prévoit ainsi de réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990. Quant à l'Accord de Paris, son objectif vise à limiter le réchauffement climatique à moins de 2 degrés par rapport à l'ère préindustrielle. Ces défis ne sont toutefois pas les seuls qui se posent à la société française.

La crise économique, qui fait suite à la crise sanitaire, exacerbe les inégalités entre les citoyens et entre les territoires, elle fragilise certaines catégories de population, renforce le sentiment de relégation de certains. Pour ce qui concerne la mobilité, relever ces défis environnementaux et sociétaux est possible pour autant que la réponse apportée soit favorable à l'environnement et concoure à l'inclusion sociale : cette réponse, ce sont les transports publics !

## LES TERRITOIRES FACE AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX

L'atteinte par la France des objectifs fixés par les accords internationaux est conditionnée à un engagement fort de nos concitoyens et une évolution profonde de nos modes de vie, comme en atteste l'évaluation d'impact des mesures prises depuis 2017 sur la réduction des gaz à effet de serre (GES) dans l'Hexagone à horizon 2030<sup>(1)</sup>.

1. Évaluation d'impact des mesures prises depuis 2017 sur la réduction des gaz à effet de serre en France à horizon 2030, Boston Consulting Group (février 2021).

# Les transports publics déterminants pour lutter contre le changement climatique et l'exclusion sociale

Une exécution « intégrale et volontariste » des mesures déjà prises est, en effet, un préalable indispensable à la lutte contre le changement climatique. Alors que les tensions démographiques liées aux réfugiés climatiques vont aller en s'accroissant, les citoyens français font eux aussi d'ores et déjà l'expérience de l'impact de la hausse des températures dans leur quotidien. Épisodes caniculaires, fortes précipitations, crues, tempêtes, incendies et sécheresse mettent en exergue la vulnérabilité de certains territoires et la fragilité de notre écosystème.

Pour rappel, le transport est le seul secteur dont les émissions de GES ont augmenté (+18 %) depuis 1990 et est resté de ce fait un secteur très émetteur (30 % des émissions de GES totales).

➤ **Choisir les transports publics, c'est réduire les émissions de gaz à effet de serre** de moitié en se déplaçant en bus (130 grammes de CO<sub>2</sub>/km.voyageur) plutôt qu'en voiture individuelle (203 grammes de CO<sub>2</sub>/km.voyageur) ou les diviser par au moins 30 en prenant le métro, le tramway ou le train (entre 1 et 6 grammes de CO<sub>2</sub>/km.voyageur)<sup>(2)</sup>.

La pollution de l'air est, quant à elle, directement responsable de 100 000 décès prématurés chaque année en France, soit 17 % des décès enregistrés en 2018<sup>(3)</sup>. De fait, le dépassement « systématique et persistant » de la valeur limite annuelle pour les concentrations de dioxyde d'azote dans les grandes villes depuis le 2010 a valu à la France une mise en demeure de la Commission européenne en décembre 2020. Particules fines, oxyde d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbures sont autant d'éléments qui proviennent des véhicules thermiques et qui, inhalés, provoquent

maladies respiratoires et cardiaques. Ils font donc l'objet de limites de plus en plus strictes dans la définition des normes Euro.

➤ **Choisir les transports publics, c'est réduire la pollution locale** : c'est voyager sur un réseau où près de 50 % des trajets sont d'ores et déjà réalisés en mode électrique, et où les trois quarts des bus sont aux normes Euro V, EEV ou VI.

Alors que dans les agglomérations françaises, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de 3 kilomètres<sup>(4)</sup>, la congestion a un coût très important pour la collectivité (bruit, sécurité, pollution, etc.). Le rapport de la Cour des comptes européenne<sup>(5)</sup> estime le coût sociétal de la congestion à 270 milliards d'euros par an. Elle a aussi un coût pour les automobilistes : carburant, stress, temps perdu qui peut aller au-delà de 150 heures par an dans certaines métropoles, soit plus 6 jours d'une année passés dans les embouteillages.

➤ **Choisir les transports publics, c'est opter pour la qualité de vie en ville avec des modes efficaces (amplitude, fréquence, qualité de l'offre).**

➤ **Choisir les transports publics, c'est privilégier les modes favorables à la santé** car l'activité physique réalisée dans les parcours incluant les transports collectifs diminue les risques liés à la sédentarité (surpoids, cancers, etc.).

Les transports publics urbains et ferroviaires sont prêts à relever les enjeux environnementaux et sociétaux qui se présentent à la société française. Engagés dans la transition énergétique et dans le déploiement de services de plus en plus efficaces et attractifs, ils offrent une

solution pérenne, accessible et attractive aux besoins de déplacements des Français, quels que soient leur pouvoir d'achat et leur niveau d'autonomie.

## FAVORISER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

Rempporter l'adhésion des voyageurs et les encourager à utiliser les transports publics et ferroviaires suppose d'inscrire le secteur dans une dynamique résolument proactive.

Les efforts d'investissement en cours (développement des systèmes en sites propres, transition énergétique, billettique et information voyageur, Grand Paris Express, etc.) ont d'ores et déjà montré leur effet d'entraînement sur la fréquentation. La clientèle témoigne ainsi de son appétence pour le confort, la régularité et la fréquence.

Si la crise sanitaire a ralenti l'exécution de certains projets, elle ne doit pas avoir comme conséquence de revoir à la baisse les ambitions pour le secteur. Le risque est autant de détourner les voyageurs des transports publics et de mettre à mal des décennies d'effort pour lutter contre le changement climatique, que d'exclure de la mobilité une large frange de la population, déjà fragilisée par la crise économique et qui n'aurait plus de solution de déplacement.

2. Base Carbone.

3. Étude Universités Harvard Londres, Leicester et Birmingham publiée dans la revue *Environmental Research*, février 2021.

4. CEREMA *Transflash* n° 398 - Juin 2015.

5. Cour des comptes européenne, *Rapport spécial Mobilité Urbaine*, juin 2020.

Les transports publics ont su faire face à l'urgence sanitaire en mettant tout en œuvre pour la protection des salariés et des voyageurs, tout en maintenant un haut niveau de service en dépit de la chute de fréquentation. Les incidences économiques sur le secteur sont très importantes, avec des pertes de recettes commerciales de 50 % et de Versement Mobilité de l'ordre de 10 % en 2020.

Le soutien de l'État dans le cadre du projet de loi de finances rectificatives 2020 et la loi de finances 2021 comme la mise en place de la mission Duron sur le modèle économique des transports publics attestent de l'importance que la pérennité du secteur revêt pour l'environnement et la société. Le prolongement de ce soutien est nécessaire en 2021.

La poursuite et l'amplification du plan de relance pour le secteur permettront à la fois de sécuriser les investissements identifiés avant la crise, d'accélérer le déploiement de l'offre dans les « zones blanches » de la mobilité où le véhicule individuel n'a aujourd'hui pas d'alternative, et d'adapter l'offre aux nouveaux besoins et aux nouvelles pratiques de mobilité (télétravail, modes actifs, etc.).

La poursuite et l'amplification d'un plan de relance ambitieux pour les transports publics et ferroviaires permettront par ailleurs de répondre aux objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui offre les outils de mise en œuvre d'une offre de services de mobilité propre, pertinente en tout point du territoire pour permettre à chaque citoyen de choisir un mode de déplacement respectueux de l'environnement selon ses besoins de mobilité.

## LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET INCLUSION SOCIALE : NOS PROPOSITIONS

Pour réussir la lutte contre le changement climatique tout en veillant aux enjeux sociétaux d'inclusion sociale de l'ensemble de nos concitoyens, quel que soit le territoire où ils vivent, l'UTP est convaincue que les transports publics sont une des clefs.

### À cet effet, elle propose :

- d'adapter et de redéployer l'offre de transports et sa tarification au regard des nouveaux besoins et des nouvelles pratiques (télétravail, modes actifs, etc.) dans une logique de complémentarité des modes ;
- de poursuivre et amplifier les actions prévues dans le cadre du plan de relance : investissements de régénération du réseau ferroviaire, soutien aux infrastructures de transports urbains en site propre et infrastructures de services favorisant l'intermodalité et les mobilités actives, développement de services express métropolitains, etc. ;
- de favoriser une mise en œuvre proactive des évolutions déjà engagées, telles celles prévues dans le cadre de la LOM : accompagnement des nouvelles autorités organisatrices de mobilité dans leur prise de compétences sur les « zones blanches », développement de MaaS, ouverture à la concurrence des services routiers en Île-de-France et des services ferroviaires, etc.
- de doubler le montant de l'appel à projets TCSP et le passer à 1 Mds€. France Urbaine recense auprès de 38 métropoles et agglomérations 115 projets prêts à être lancés pour un montant de 3,9 Mds€. Ces projets contribueront à réduire la circulation et la pollution. L'État doit prendre 500 M€ dans la partie transition énergétique du plan de relance lequel doit privilégier les secteurs qui sont les plus vertueux et les plus aptes à déployer rapidement les investissements durables et créateurs d'emplois locaux non délocalisables ;
- de négocier avec la Commission européenne un assouplissement des règles en matière de financement public du verdissement des flottes en passant le critère de prise en charge des surcoûts liés aux nouvelles technologies (électrique ou hydrogène) de 40 % à 80 %, comme l'Allemagne l'a négocié depuis 3 ans, et la mise en place dans le cadre du plan de relance d'un nouveau fonds dédié à la transition énergétique du transport public comme l'Allemagne l'a fait également (fonds porté à 650 M€).

# UTP

Union des Transports  
Publics et ferroviaires

## CONTACTS

### Claude Faucher

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

### Stéphanie Lopes d'Azevedo

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

### Dominique Fèvre

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

**L'UTP.** L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public urbain, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain, soit 53 000 salariés, et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire, soit 160 000 salariés, répartis sur le territoire français.

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

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, Arriva, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Fret, SNCF Gare & Connexions, SNCF Voyageurs, Thalys International, Thello, Transdev, Transdev Rail Bretagne, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

