

MANIFESTE DE L'UTP À L'ATTENTION DES CANDIDAT(E)S AUX ÉLECTIONS EUROPÉENNES

Transport public urbain et transport ferroviaire :
acteurs incontournables pour la décarbonation
de l'Union européenne

Février 2024

The logo consists of the letters 'UTP' in a bold, white, sans-serif font, centered within a solid orange circle. The background of the entire page features abstract geometric shapes in shades of blue and yellow, with a partial view of the European Union flag (blue with yellow stars) on the right side.

UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

ÉDITO



« ...façonner un avenir où la mobilité durable ne représente pas uniquement un objectif en soi mais se traduit bien par des solutions offertes aux citoyens et aux entreprises partout dans l'UE. »

En tant que candidat(e)s aux élections européennes, vous pouvez exercer demain une influence déterminante sur la transformation du secteur des transports qui représente encore dans son ensemble 32% des émissions totales de gaz à effet de serre¹ (GES). Au sein de ce secteur, les transports publics urbains et ferroviaires apparaissent comme la solution. Ils ne représentent que 3% des émissions du secteur des transports², soit 0.8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus.

Afin d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 à l'échelle européenne, et conformément à la feuille de route du Pacte vert européen (Green Deal), une réduction de 90 % des émissions de GES³ provenant des transports est indispensable. Le report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires, véritable levier de décarbonation, pourra permettre d'atteindre les objectifs du Green Deal dans les temps.

Ce manifeste souhaite résolument accompagner cette ambition pour faire en sorte d'adopter au niveau européen des priorités politiques qui rendront possible ce report modal en favorisant le développement continu d'une offre de qualité sur tous les territoires. Les Européens aspirent légitimement à ce choc d'offre.

L'UTP propose une série de mesures concrètes qui, prises dès aujourd'hui, peuvent transformer durablement la mobilité de demain. Notre secteur est un acteur moteur du changement, toujours prêt à innover et à se réinventer pour accélérer une transition écologique et énergétique qui soit juste, réaliste et inclusive.

En tant que candidat(e)s, vous détenez les clés pour faire du report modal une réalité. Vous avez la capacité de façonner un avenir où la mobilité durable ne représente pas uniquement un objectif en soi mais se traduit bien par des solutions offertes aux citoyens et aux entreprises partout dans l'UE.

Les acteurs du secteur des transports publics urbains et ferroviaires seront présents à vos côtés pour vous accompagner dans la définition et la mise en œuvre de politiques européennes ambitieuses en ce sens au cours de ce mandat.

MARIE-ANGE DEBON
Présidente de l'UTP

¹ Bilan annuel des transports en 2022, Service des données et études statistiques (SDES), Commissariat général au développement durable (CGDD), novembre 2023

² Rapport Secten – Citepa, juin 2022

³ Par rapport aux niveaux de 1990



SOMMAIRE

**PRÉSENTATION
DE L'UTP** P. 02

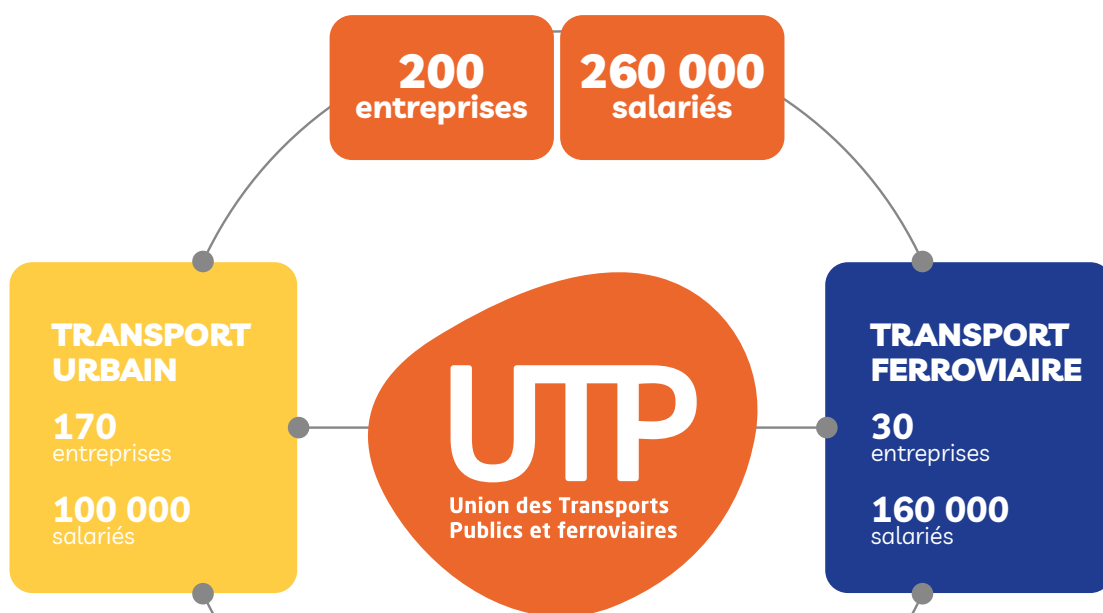
**SYNTHÈSE DES ATOUTS
DU TRANSPORT PUBLIC
URBAIN ET DU TRANSPORT
FERROVIAIRE** P. 05

**SYNTHÈSE
DES PROPOSITIONS
DE L'UTP** P. 06

ANNEXES P.17

Quelques mots sur l'UTP et ses adhérents

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.



GROUPES DE TRANSPORT :

Keolis,
RATP,
Transdev,
Vectalia France,
Moventis.

ÉCONOMIE PUBLIQUE LOCALE :

Régies, EPIC ou SPL
– pouvant également être membres de l'association AGIR Transports – à l'instar des réseaux des agglomérations de Marseille (RTM), La Rochelle (RTCR), Cholet (TPC), Toulouse (Tisséo Voyageurs), Clermont-Ferrand (T2C), Strasbourg (CTS) ou Grenoble (M TAG).

INDÉPENDANTS :

Alençon (Altobus),
Voiron (Pays Voironnais mobilité) etc.

ENTREPRISES FERROVIAIRES :

Captrain France,
CargoBeamer AG,
Compagnie du Blanc Argent,
DB Cargo France,
Europorte (groupe Getlink),
Eurostar Group,
Fret SNCF,
Groupe RATP,
Keolis,
Le Train,
Objectif OFF,
Railcoop,
RTM,
RRT PACA,
SBB Cargo international,
Groupe SNCF,
SNCF Voyageurs,
Transdev,
TRENITALIA France.

GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE :

SNCF Réseau,
LISEA,
MESEA,
Colas Rail.

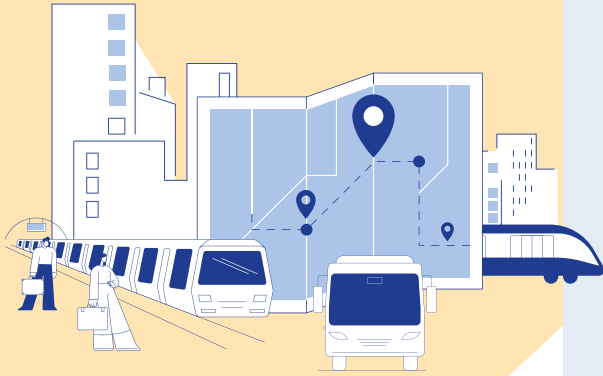
GESTIONNAIRE DE GARE :

SNCF Gares & Connexions



Notre secteur en quelques chiffres

Transport public urbain

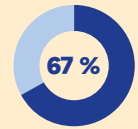


CAPACITÉ

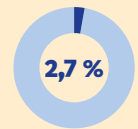
Pour transporter **40 000** passagers par heure, il faut¹ : **2 x 14 voies d'autoroute** OU **1 RER**

Pour **200** personnes en circulation² il faut¹ : **160 voitures**, **3 bus** ou **1 métro**

ÉMISSIONS DE CO₂ dans le transport routier



voitures particulières et utilitaires légers⁴



Bus et cars

Transport ferroviaire de voyageurs



CAPACITÉ

Pour transporter **12 000** passagers sur longue distance¹ :

1 Train par heure et par sens

2 x 4 voies d'autoroute

ÉMISSIONS DE CO₂ par passager, sur un trajet Lille-Lyon⁵

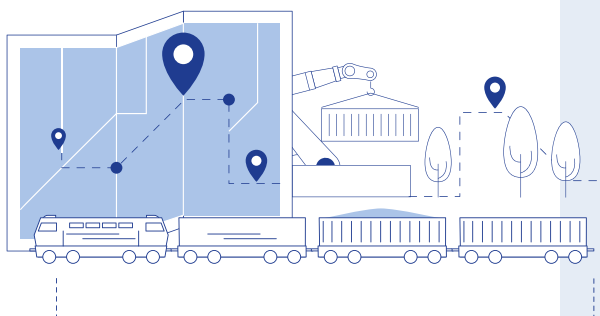


78,7 kg



2,6 kg

Transport ferroviaire de marchandises



CAPACITÉ

Pour transporter **500 tonnes** de marchandises

40 Camions³

1 train de marchandises

ÉMISSIONS DE CO₂

A distance et à masse égales⁶,



90 g



10 g

SOURCES :

1 Rapport de l'ART : scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français, juillet 2023, page 16 | 2 Agence I-Sustain | UTP | 3 Alliance 4F | 4 CITEPA – SECTEN | 5 SNCF : méthodologie du calcul de l'empreinte carbone, septembre 2023 | 6 Remove - developpement-durable.gouv.fr, 2021

Les atouts du transport public urbain et du transport ferroviaire

Transition écologique et inclusion sociale

Développer le transport public urbain et le transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- permettre chaque jour à des millions de Français et d'Européens d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages, avec des coûts des transports publics pour les ménages jusqu'à dix fois inférieurs à la voiture individuelle ;
- lutter contre la pollution qui cause 48 000 morts par an en France ;
- réduire la congestion routière dont l'impact environnemental, social et économique est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'UE ;
- désengorger les routes en transportant chaque jour par rail des millions de tonnes de marchandises ;
- et atteindre *in fine* les objectifs européens de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Développement économique des territoires et leadership industriel

Développer le transport public urbain et le transport ferroviaire est également la meilleure manière de :

- renforcer l'attractivité locale et contribuer au développement des activités économiques dans les territoires ;
- élargir les bassins d'emplois et multiplier les opportunités de recrutements à l'heure où près de 9 Français sur 10 estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi ;
- stimuler une filière industrielle stratégique constituée de champions français à l'international : 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.) – en plus des opérateurs de transport public urbain et de transport ferroviaire qui pourvoient déjà à eux-seuls 260 000 emplois locaux et non délocalisables.

Résilience

Développer le transport public urbain et le transport ferroviaire est aussi indispensable pour faire face aux crises. En effet, la résilience du secteur aussi bien face aux crises climatiques qu'aux risques de pandémies (cf. crise COVID) est un atout qu'il convient de mettre en avant.



**L'UTP
PROPOSE AUX
CANDIDAT(E)S
QUATRE
GRANDS AXES
D'ENGAGEMENTS**



SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DE L'UTP

AXE 1

Engagez-vous pour une mobilité au service de la planète et de la cohésion sociale

Proposition n°1 : reconnaître les bénéfices des transports publics urbains et ferroviaires à travers une grande Déclaration politique

Proposition n°2 : faire du report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires un objectif à part entière de la politique européenne du Green Deal

Proposition n°3 : s'assurer que les futures politiques de l'UE concourent toutes au « choc d'offre » et donc au report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires

Proposition n°4 : faire du développement du fret ferroviaire une grande priorité du marché intérieur de l'UE

AXE 2

Engagez-vous pour un investissement en faveur des transports publics urbains et ferroviaires à la hauteur des enjeux

Proposition n°5 : augmenter les financements européens disponibles pour les transports publics urbains et ferroviaires

Proposition n°6 : inciter et défendre un fléchage obligatoire des crédits ETS et d'autres ressources

Proposition n°7 : mettre en place un véritable système de pollueur-payeur

AXE 3

Engagez-vous pour une mobilité plus intelligente

Proposition n°8 : booster l'innovation grâce à un partage efficace de bonnes pratiques

Proposition n°9 : réaffirmer le rôle déterminant de l'augmentation de l'offre dans le report modal plutôt qu'une réponse exclusivement technologique

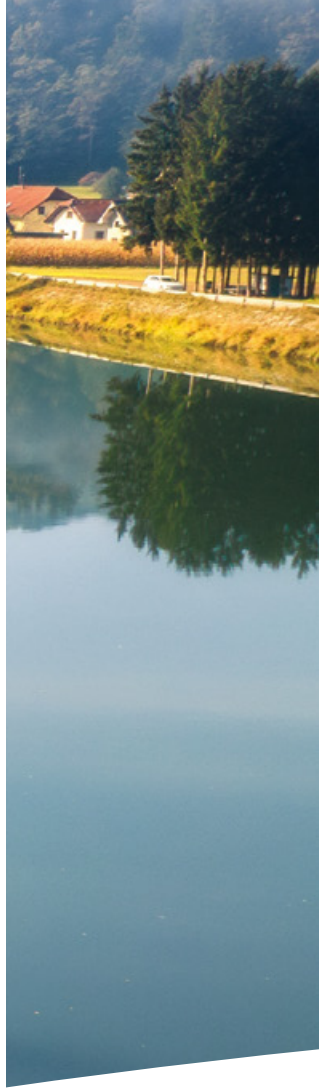
AXE 4

Engagez-vous pour la formation et les compétences de demain

Proposition n°10 : accroître le soutien financier (FSE) pour notre secteur sur la période post-2027

Proposition n°11 : faciliter la mobilité européenne des apprentis

Proposition n°12 : définir un cadre européen favorisant la féminisation de nos métiers



Engagez-vous pour une mobilité au service de la planète et de la cohésion sociale



Proposition n°1 :

Reconnaître les bénéfices des transports publics urbains et ferroviaires à travers une grande Déclaration politique

Les transports publics urbains et ferroviaires sont un secteur essentiel pour la vie quotidienne des Européens, pour l'avenir de la planète, l'inclusion sociale, le développement économique des territoires et le leadership industriel de notre continent.

Fort de ce constat, l'UTP encourage les candidat(e)s à lancer une grande Déclaration politique européenne sur le modèle de la *European Cycling Declaration*. Au-delà des atouts du secteur, cette Déclaration pourrait énumérer des mesures concrètes pour stimuler les transports publics urbains et ferroviaires. L'objectif serait de guider les actions futures de l'UE pour atteindre les objectifs du Pacte vert pour l'Europe (*Green Deal*), de la Stratégie de mobilité durable et intelligente et du Plan d'action zéro pollution.

Dans le contexte économique actuel, les transports publics urbains et ferroviaires apparaissent comme des piliers essentiels, offrant bien plus que de simples moyens de déplacement. Ils représentent un **véritable levier de cohésion sociale et territoriale au sein de l'Union**. En connectant les territoires et en créant des liens entre les Européens, notre secteur contribue de manière significative à renforcer le tissu social de nos villes et de nos régions. Parallèlement, ils jouent un **rôle déterminant pour le pouvoir d'achat des ménages** en fournissant des alternatives abordables et efficaces à l'autosolisme, en réduisant les coûts liés à la possession d'un véhicule privé, tout en offrant un moyen d'accès à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé et aux loisirs. Pour ces raisons, adopter une grande Déclaration politique européenne en faveur des transports publics urbains et ferroviaires serait

l'occasion non seulement de reconnaître leurs atouts pour nos sociétés mais aussi de fixer un cap décisif en matière de mobilité durable et inclusive.



Proposition n°2 :

Faire du report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires un objectif à part entière de la politique européenne du *Green Deal*

Le président de la République a présenté lors du Conseil de planification écologique du 25 septembre 2023 le plan intitulé « *Mieux agir - La planification écologique* ». L'ambition du Gouvernement est de doter la France d'un « plan concret, collectif et crédible pour réussir sa transition écologique », basé sur « une cinquantaine de leviers identifiés » et « s'accompagnant d'actions concrètes dans toutes les dimensions de nos vies ». Au vu des émissions du secteur des transports, la mobilité apparaît comme le premier des 6 piliers thématiques de cette planification écologique³.

Point extrêmement important, le « *report vers [...] les transports en commun* » constitue le deuxième axe clé du volet « *Mieux se déplacer* ». Il en est de même pour le transport ferroviaire de marchandises dans le volet « *Mieux produire* » du plan.

³<https://www.ecologie.gouv.fr/planification-ecologique-plan-action-accelerer-transition-ecologique>



Les Autorités françaises ont même défini des indicateurs concrets pour le suivi de la réalisation de ces objectifs de report modal, en l'occurrence le nombre de km-voyageurs en train par an (milliards) et le nombre de km-voyageurs en transport collectif urbain (millions).

Pour faire de cette ambition française une réalité européenne, l'UTP invite les candidat(e)s à **faire du report modal de voyageurs et de marchandises un objectif à part entière de la politique européenne du Green Deal**. Au plus haut niveau politique, l'Union européenne devrait en effet reconnaître le report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires comme un levier indispensable de la décarbonation de notre continent et comme un objectif à poursuivre en soi.

Des objectifs chiffrés de report modal doivent donc être définis et mis en œuvre, non seulement pour le transport ferroviaire de marchandises et de passagers longue-distance, mais aussi pour les transports du quotidien. A cet égard, si l'UTP salue les récentes initiatives législatives relatives au développement des nœuds urbains et des plans de mobilité durable (PMUD)⁴, il sera essentiel que ces plans nourrissent bien comme ambition première de favoriser les transports publics urbains et ferroviaires.

Enfin, pour assurer un suivi sur le terrain de la bonne mise en œuvre de ces objectifs chiffrés de report modal, il sera nécessaire de définir et communiquer annuellement des indicateurs, à l'instar de l'évolution de la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements ou encore, pour le transport international de voyageurs, de l'évolution de la part modale de l'avion sur des trajets de moins de 4 heures en train⁵.



Proposition n°3 :

S'assurer que les futures politiques de l'UE concourent toutes au « choc d'offre » et donc au report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires

L'UTP soutient l'objectif des décideurs européens de faire de l'Europe le premier continent neutre pour le climat d'ici à 2050. Elle salue et prend part à l'ensemble des initiatives et des mesures qui visent à atteindre cet objectif et à limiter le changement climatique. Toutefois, au stade de la définition de ces politiques, il est impératif de s'assurer, lors de leur évaluation *ex-ante*, que ces politiques concourront à renforcer l'offre de transports publics urbains et ferroviaires et non pas à pénaliser notre secteur.

⁴ « Plan de mobilité urbaine durable (PMUD), un document de planification stratégique de la mobilité visant à améliorer l'accessibilité de l'espace urbain fonctionnel et la mobilité à l'intérieur de celui-ci (y compris les zones de navettage) pour les personnes, les entreprises et les biens » [Proposition de la Commission européenne de révision du Règlement réseau transeuropéen de transport (RTE-T)]

⁵ Le train est déjà largement compétitif pour les trajets de moins de 3h. Il convient maintenant de Les parts de marché sont à aller chercher entre 3 et 5h (Amsterdam, Milan, Zurich, Francfort...).



Proposition n°4 :

Prenons un exemple concret concernant les transports publics urbains. La Commission européenne a publié le 14 février 2022 une proposition législative visant à imposer dès 2030 la commercialisation (et donc l'achat) de bus urbains neufs zéro-émission (donc électriques ou à hydrogène, tous deux beaucoup plus onéreux). L'UTP s'est immédiatement mobilisée pour alerter sur les conséquences potentielles de ce Règlement UE car de nombreuses collectivités, en particulier petites et moyennes, ne pourront pas procéder aux investissements imposés, que ce soit pour l'acquisition des bus électriques ou pour les infrastructures requises.

Cette situation fera peser une contrainte très forte sur l'offre même de services sur leurs réseaux de transport public, au risque de perdre des voyageurs qui basculeraient vers la voiture individuelle. Ce serait un report modal inversé. L'UTP regrette que dans son évaluation *ex-ante*, la Commission européenne n'ait pas anticipé ce risque et n'ait pas reconnu que, même avec des solutions de mobilité à faibles émissions, notre secteur réduit déjà considérablement l'empreinte carbone des utilisateurs en offrant des solutions alternatives aux voitures particulières individuelles. Dans ce cas précis, les autobus sont bien des services d'intérêt général qui, en limitant le nombre de voitures sur les routes, contribuent à la réduction des émissions de CO₂.

Prenons un autre exemple dans le champ du transport ferroviaire avec les velléités de la Commission européenne d'imposer l'anglais comme langue unique pour les conducteurs de trains. Si cette mesure est déjà appliquée dans le secteur aérien, elle n'est en revanche pas adaptée et réaliste pour le secteur ferroviaire (cf. coûts inhérents au recrutement et à la formation, coûts nécessaires au maintien des compétences, difficultés pour former l'ensemble des acteurs, ...). Si la Commission a pour objectif louable de favoriser le trafic ferroviaire transnational, une application uniforme de cette exigence linguistique risque au contraire de mettre en difficultés les entreprises du secteur et donc l'offre de services.

Faire du développement du fret ferroviaire une grande priorité du marché intérieur de l'UE

En 2020, le transport routier représentait encore plus des trois-quarts (74,4 %) du transport intérieur de marchandises de l'UE alors que le transport ferroviaire en représentait 16,1 % (sur la base des tonnes-kilomètres effectuées). Le fret ferroviaire est pourtant un levier indispensable pour la décarbonation des mobilités car il dispose de très nombreux atouts qui le rendent environnementalement plus vertueux que le transport routier.

A cet égard, l'UTP propose aux candidat(e)s de **prendre des mesures clés pour encourager le fret ferroviaire et le transport combiné**, à l'instar de l'obligation de connexions multimodales pour les nouvelles plateformes de logistique de plus de 5000 m².

L'UTP invite également les candidat(e)s à réfléchir à l'**élaboration de nouvelles règles en matière d'aides d'État à destination des entreprises ferroviaires de fret**. Plusieurs raisons militent en ce sens : d'une part, la concurrence des autres modes – qui n'internalisent pas tous leurs coûts externes – rend impossible toute répercussion des coûts de production élevés du fret ferroviaire sur les prix proposés aux clients ; et d'autre part, l'obsolescence de certaines infrastructures ferroviaires est un frein durable au report modal pour répondre en capacité et en qualité aux besoins des entreprises ferroviaires de fret. Cette révision des règles en matière d'aides d'État pourrait aussi inclure une compensation de service public sur la base d'obligations de service public (OSP) clairement définies et qui pourrait être un bon outil d'incitation au report modal. L'UTP propose en ce sens aux candidat(e)s de permettre la mise en place d'OSP de fret ferroviaire afin de pallier les défaillances du marché.

Enfin, le coût de l'énergie demeure une problématique majeure pour les entreprises de fret ferroviaire et l'UTP encourage les candidat(e)s à permettre l'intégration de la variation des coûts de l'énergie dans les factures du transport ferroviaire comme cela existe au niveau du transport routier. C'est une question de concurrence loyale entre les modes de transport.



Engagez-vous

pour un investissement en faveur des transports publics urbains et ferroviaires à la hauteur des enjeux



Proposition n°5 :

Augmenter les financements européens disponibles pour les transports publics urbains et ferroviaires

L'UTP appelle les candidat(e)s à accroître les financements de l'Union européenne pour notre secteur. Dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours de la période 2021-2027 et des négociations préparatoires à la période post-2027, déjà engagées, nous appelons en particulier à une **allocation significative des Fonds structurels** [en l'occurrence du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)], du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), et des Programmes Horizon Europe, LIFE et Digital Europe.

● Renforcer l'utilisation du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) pour la mobilité durable

L'UTP souhaite que l'Union européenne renforce l'utilisation du FEDER pour soutenir la transition vers une mobilité durable dans les régions françaises. En incluant de manière plus large les projets de transports publics urbains et ferroviaires dans la contractualisation Commission européenne/Etats/Régions des Fonds FEDER, il sera possible de renforcer l'accessibilité, favoriser l'innovation au service des usagers et chargeurs sous toutes ses formes, réduire les disparités régionales, et promouvoir des pratiques de mobilité respectueuses de l'environnement.

● Développer les infrastructures grâce au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE)

L'UTP demande une **intensification des investissements du MIE dans les infrastructures liées aux transports publics urbains et ferroviaires**, tant au niveau du réseau central (*Core Network*) que du réseau global (*Comprehensive Network*) ou encore dans les nœuds urbains (*Urban Nodes*). En ciblant spécifiquement les projets visant à moderniser les réseaux (cf. modernisation des gares et des pôles d'échanges multimodaux), à introduire des technologies écologiques, et à améliorer l'intermodalité, le MIE peut jouer un rôle crucial dans la création de systèmes de transport urbains et ferroviaires plus efficaces et durables. Plus spécifiquement, l'UTP encourage les candidat(e)s à élargir le champ du MIE pour permettre de financer des programmes de régénération du réseau ferroviaire (études et travaux), des projets de développement du rail urbain (métro/trams/trains locaux) ainsi que des projets liés à l'adaptation des infrastructures et du matériel roulant pour faire face au changement climatique.

Pour renforcer les capacités de financières de ce mécanisme l'UTP encourage un **fléchage des ressources propres de l'Union, telles que les recettes issues du système d'échange de quotas d'émissions (ETS) ou le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)**, en s'appuyant sur le modèle du Fonds d'innovation.

● **Soutenir les efforts d'innovation grâce au Programme Horizon Europe**

L'UTP recommande un **renforcement des investissements du Programme Horizon Europe pour stimuler la R&D et favoriser le déploiement des innovations** dans le secteur des transports publics urbains et ferroviaires. En facilitant la collaboration entre les opérateurs et les industriels, ce programme peut accélérer l'exploration de nouvelles technologies, l'adoption de technologies vertes (matériel roulant plus performant), de solutions intelligentes, sûres et contribuer au développement serviciel.

● **Accélérer la transition écologique avec le Programme LIFE**

L'UTP préconise un fléchage accru des Fonds du programme LIFE pour accélérer la transition écologique dans le secteur des transports publics urbains et ferroviaires. Ce programme devrait en effet jouer un rôle bien plus important en soutenant les projets de transports publics et ferroviaires pour « faciliter la transition vers des technologies plus vertes, des solutions écologiques et soutenir la transition vers une mobilité zéro émission réduisant le CO₂ »⁶.

● **Favoriser la numérisation avec le Programme Digital Europe**

L'UTP en appelle à une plus grande mobilisation du Programme Digital Europe pour soutenir davantage la numérisation du secteur des transports publics urbains et ferroviaires. En effet, les possibilités de financement de ce programme restent larges et ce programme pourrait par exemple soutenir le **développement de solutions numériques intelligentes, la digitalisation et la protection des données ou la création d'infrastructure numérique** harmonisée pour une mobilité plus efficace.

En complément des programmes de subvention, l'UTP invite également les candidat(e)s à s'assurer que les politiques de financement de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) soutiennent en priorité les projets dans le champ des transports publics urbains et ferroviaires. Il est important de conforter la BEI dans son rôle de banque du climat en renforçant ses actions en faveur du report modal vers les transports publics urbains et ferroviaires.

³ <https://www.ecologie.gouv.fr/programme-europeen-financement-life>





Proposition n°6 :

Inciter et défendre un fléchage obligatoire des crédits ETS et d'autres ressources

L'UTP encourage les candidat(e)s à défendre un fléchage obligatoire au niveau national de certaines ressources issues de mécanismes européens au profit des transports publics urbains et ferroviaires.

En effet, de nombreux textes européens introduisent des dispositions qui génèrent des nouvelles ressources. C'est notamment le cas de la Directive Eurovignette ou encore la Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS).

Dans le cadre des précédentes négociations entre le Parlement européen et le Conseil sur la réforme du système ETS, les Etats membres se sont opposés à la proposition du Parlement européen visant à allouer obligatoirement 10 % des revenus générés par la mise aux enchères des quotas ETS au développement des transports publics. Le texte adopté au final ne contient pas ce dispositif que l'UTP avait appelé de ses vœux.

Nous continuons donc de plaider en faveur d'un fléchage contraignant, obligeant l'allocation des ressources générées par les mécanismes européens au développement et à l'amélioration des transports publics urbains et ferroviaires.

Cette démarche contribuera à renforcer la connectivité, à réduire les émissions de carbone et à améliorer la qualité de vie dans nos villes et régions. Dans cette optique, il conviendrait également d'assurer la transparence et la responsabilité dans l'utilisation des ressources allouées. Un suivi régulier et une évaluation transparente garantiront que ces Fonds contribuent de manière significative au renforcement de l'offre de transports publics urbains et ferroviaires.



Proposition n°7 :

Mettre en place un véritable système de pollueur-payeur

L'UTP souhaite alerter les candidat(e)s sur **l'importance pour chacun des modes de transport de compenser ses externalités négatives**. Dans le cas de la France, les utilisateurs de la route ne payent qu'en partie leurs externalités et l'usage de l'infrastructure.

L'UTP appelle les candidat(e)s à mettre en place un système qui tienne compte des émissions de carbone et de l'impact environnemental spécifique à chaque mode de transport. Il est urgent d'établir une équité entre les modes et d'appliquer une taxation juste et loyale.

Cette proposition favorisera la transition vers des modes plus durables, et les ressources issues de ce système devraient être directement réinvesties dans le développement des transports publics urbains et ferroviaires.

Au-delà de cette question de pollution, l'UTP appelle les candidat(e)s à mener une grande réflexion plus large sur l'internalisation des coûts externes comme la congestion, le bruit ou encore la consommation d'énergie.

3

AXE

Engagez-vous pour une mobilité plus intelligente



Proposition n°8 :

Booster l'innovation grâce à un partage efficace de bonnes pratiques

L'UTP défend ardemment la promotion de l'innovation au sein du secteur des transports. Notre proposition est **d'encourager un échange dynamique de bonnes pratiques, axé notamment sur les enjeux de billettique et d'utilisation des données.**

Nous appelons les candidat(e)s à soutenir activement les initiatives facilitant le partage des réussites et des leçons apprises entre les opérateurs de transport à travers l'Union européenne. En favorisant cette collaboration, nous pouvons accélérer le déploiement de solutions innovantes.



Proposition n°9 :

Réaffirmer le rôle déterminant de l'augmentation de l'offre dans le report modal plutôt qu'une réponse exclusivement technologique

L'UTP reconnaît les plus-values et les avantages que peuvent revêtir la numérisation des services et les innovations qui en découlent. Toutefois, il est important de ne pas céder au « mirage technologique », ou à l'idée que des plateformes numériques permettront de résoudre à elles seules l'ensemble des problèmes de mobilité dans l'Union. Ces plateformes contribuent à inciter l'utilisateur à opter pour des transports collectifs, mais elles ne pourront pas créer davantage d'offre, elles ne feront que refléter l'offre existante. Leur développement ne doit donc pas se faire au détriment du développement des offres de transports.

L'investissement dans l'infrastructure et le matériel roulant doit rester la priorité centrale. Le plus crucial pour l'utilisateur est de bénéficier d'une offre de transport qui soit pertinente (suffisante, bien cadencée et fiable) et attractive. Ce constat se retrouve dans les récents résultats de l'Observatoire de la mobilité (2023) où 74 % des utilisateurs de voiture considèrent qu'une offre de transport insuffisante est le premier frein du recours aux transports collectifs.





Engagez-vous pour la formation et les compétences de demain



Proposition n°10 :

Accroître le soutien financier (FSE) pour notre secteur sur la période post-2027

Pour assurer un développement durable et inclusif de notre secteur, l'UTP appelle les candidat(e)s à soutenir **l'accroissement des opportunités offertes par le Fonds Social Européen (FSE) pour la période post-2027.**

L'UTP préconise ainsi d'orienter une part des financements du FSE vers des programmes de formation spécialisés, adaptés aux besoins émergents de notre secteur et à l'évolution du paysage de ses acteurs. Cela favorisera le développement de compétences spécifiques, et permettra d'accroître l'employabilité des travailleurs dans les domaines de la maintenance, de la conduite et de la gestion des transports publics urbains et ferroviaires.

Ces ressources issues du FSE permettront de promouvoir le recrutement et l'avancement professionnel au sein des entreprises de transports publics urbains et ferroviaires grâce à des initiatives visant à atténuer les disparités d'accès à la formation et à accompagner les personnes en situation de précarité ou d'exclusion pour trouver un emploi stable dans notre secteur.

L'UTP souhaite également rappeler que la problématique de la gestion des âges et de la seconde partie de carrière (mobilité intra entreprise, réorientation, ...) reste centrale dans notre secteur et que le FSE devrait permettre de répondre à ces défis.

En défendant cette proposition, les candidat(e)s démontreront leur engagement pour une Europe durable et inclusive où le FSE sera utilisé comme un vecteur de progrès dans notre secteur. Cette proposition permettra de créer un avenir où les transports publics urbains et ferroviaires jouent un rôle central dans la construction d'une société européenne plus équitable, dynamique et écologiquement responsable.



Proposition n°11 :

Faciliter la mobilité européenne des apprentis

L'UTP rappelle aux candidat(e)s qu'il est important d'encourager la mobilité européenne des apprentis afin d'enrichir leurs compétences professionnelles, de favoriser la diversité et de renforcer la cohésion européenne. Dans un contexte de pénurie des compétences, la création d'un réservoir européen de talents est une opportunité pour nos secteurs en tension.

Pour ce faire, l'UTP recommande la mise en place d'un cadre européen harmonisé qui permettra de favoriser les échanges et un accompagnement renforcé des entreprises. En effet, il existe encore aujourd'hui trop de freins et de barrières à la mobilité (suspension du contrat d'apprentissage pour les mobilités longues). Comme cela est souligné par le rapport de l'ancien eurodéputé Jean Arthuis à la ministre du Travail, Muriel Pénicaud⁷, en France, le cadre législatif français assure une couverture sociale identique pour les apprentis et les salariés. Toutefois, « lorsque l'apprenti signera un contrat de travail avec une entreprise d'accueil européenne, il sera alors considéré comme salarié dans cette entreprise et relèvera de la législation sociale du pays d'accueil. Il bénéficiera donc, le temps de sa mobilité, de la couverture sociale d'un salarié dans ce pays ». ⁸ Néanmoins, comme le souligne le rapport du fait de l'absence de statut uniforme des apprentis au sein de l'UE, il arrive que l'apprenti soit considéré comme un étudiant et ne conserve donc pas les avantages de la couverture d'un salarié et ne dispose donc plus de la même couverture sociale.

De fait, un cadre européen permettrait de palier ce problème et de facto, augmenter la mobilité européenne des apprentis.



Proposition n°12 :

Définir un cadre européen favorisant la féminisation de nos métiers

L'UTP est convaincue que le secteur des transports publics urbains et ferroviaires peut être attirant pour les femmes. Toutefois, les contraintes inhérentes au métier (comme les horaires de nuit, les horaires décalés, le travail le week-end) peuvent rendre les conditions de travail peu attrayantes. A cela s'ajoute un univers « masculin » du secteur qui peut aussi freiner la volonté de certaines femmes de rejoindre la profession.

Ce faisant, l'UTP encourage les candidat(e)s à définir un cadre général et des grandes orientations pour faciliter les conditions de travail au sein de la profession (aide à la garde d'enfants, accès sanitaires...). Ce cadre général devra aussi s'accompagner de financements afin d'assurer la concrétisation des mesures.

Par ailleurs, l'UTP incite les candidat(e)s à promouvoir l'échange de bonnes pratiques entre les pays. A travers la création d'une instance de discussions, les acteurs du secteur pourraient communiquer sur leurs solutions ou leurs méthodes pour orienter davantage de femmes vers leurs métiers.

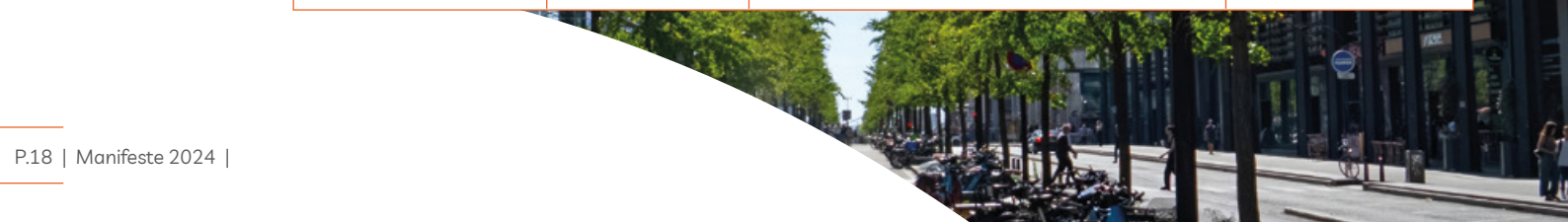
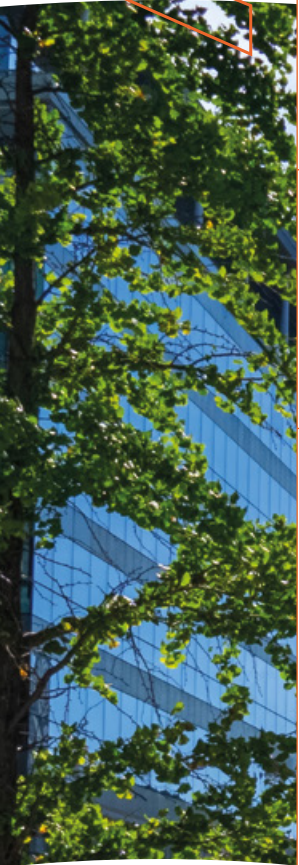
⁷ Jean Arthuis, « Erasmus Pro : relever les freins à la mobilité des apprentis en Europe, Rapport à Muriel Pénicaud, ministre du travail, janvier 2018.

⁸ *Ibid.*

Points d'alertes de l'UTP sur les textes en négociations ou à venir

Nom du texte	Nature du texte	Objectifs + points d'attention UTP	Etat d'avancement
Règlement relatif à l'utilisation des capacités d'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen dit Règlement sur la gestion de la capacité.	Règlement	<p>Objectifs : proposer des nouvelles mesures pour mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire européen.</p> <p>Accroître la disponibilité des infrastructures grâce à de meilleurs processus de planification et de répartition et à une meilleure coordination transfrontalière.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⚠ Eviter le risque de rigidification du processus, d'inadaptation des sillons aux besoins et de gâchis de capacité. ⚠ Encourager le renforcement de la coopération et de la coordination des gestionnaires d'infrastructures européens pour la planification, l'attribution et la gestion des sillons internationaux dans la perspective de créer de réels corridors de transports ferroviaires de voyageurs européens. 	Début des négociations interinstitutionnelles (en attente de la position du Conseil et du Parlement européen)
Comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport dit <i>CountEmissionEU</i>	Règlement	<p>Objectif : proposer une méthodologie commune pour quantifier les émissions de GES des services de transport dans les différents modes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⚠ S'assurer que la comptabilisation des émissions soit obligatoire et concerne tous les modes de transport. 	Début des négociations interinstitutionnelles (position du Conseil adoptée et en attente de la du Parlement européen)
Révision de la Directive Poids & Dimensions	Directive	<p>Objectif : clarifier les règles relatives à l'utilisation de camions plus longs et/ou plus lourds dans les opérations transfrontalières</p> <ul style="list-style-type: none"> ⚠ Eviter un report modal inversé du rail vers la route 	Début des négociations interinstitutionnelles (en attente de la position du Conseil et du Parlement européen)

Nom du texte	Nature du texte	Objectifs + points d'attention UTP	Etat d'avancement
Révision de la Directive transport combiné	Directive	<p>Objectif : favoriser le report du fret de la route vers les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux en permettant le soutien à des mesures nationales favorables à ces derniers modes.</p> <p>⚠ Renforcer le texte pour promouvoir des mesures plus fortes.</p>	Début des négociations interinstitutionnelles (en attente de la position du Conseil et du Parlement européen)
Espace européen commun de données mobilités	Communication	<p>Objectif : faciliter l'accès aux données, leur mise en commun et leur partage pour des transports plus efficaces, plus sûrs, plus durables et plus résilients.</p> <p>⚠ S'assurer que le texte ne crée pas de nouvelles obligations pour les opérateurs.</p>	Texte publié par la Commission européenne le 29 novembre
Révision du cadre réglementaire sur les droits des passagers	Règlement	<p>Objectif : garantir la résilience des droits des passagers face à des perturbations importantes des déplacements, y compris les possibilités de billets multimodaux.</p> <p>⚠ Promouvoir les approches contractuelles existantes et prendre en compte les contraintes propres à tous les modes.</p>	Début des négociations interinstitutionnelles (en attente de la position du Conseil et du Parlement européen)
Révision de la Directive conducteurs de train	Règlement ou Directive ?	<p>Objectif : simplifier la certification de conducteurs de train et faciliter les opérations transfrontières.</p> <p>⚠ Maintenir la dualité licence/attestations complémentaires, ne pas imposer une langue unique opérationnelle.</p>	Texte à venir (probable publication par la Commission européenne début 2024)
Services multimodaux numériques de mobilité (« MDMS / Multimodal digital mobility services »)	Règlement	<p>Objectif : créer un cadre juridique pour une billetterie multimodales à l'échelle de l'UE.</p> <p>⚠ Promouvoir le cadre national existant en France et l'article 28 de la LOM. Cet article énumère des obligations comme la sélection non-discriminatoire des services de transports, la communication de certaines données au gestionnaire de services ou à la collectivité compétente, ou encore l'obligation de conclure un contrat entre le service numérique multimodal et le service de transport, définissant les modalités techniques et financières de vente des services.</p>	Texte à venir (probable publication par la Commission européenne fin 2024)



Nom du texte	Nature du texte	Objectifs + points d'attention UTP	Etat d'avancement
<i>In vehicle data</i>	Règlement	<p>Objectif : garantir l'accès aux données des véhicules. Il s'agit des données générées au cours des services d'exploitation et de maintenance que les opérateurs effectuent quotidiennement.</p> <p>⚠ Garantir l'exploitation et la gestion efficace des véhicules à travers un accès direct des opérateurs de transport aux données relatives aux véhicules.</p> <p>⚠ S'assurer que les gestionnaires de flotte soient traités différemment des propriétaires de voitures privées car, contrairement à eux, les gestionnaires de flotte effectuent leur propre maintenance pour différents véhicules et utilisent les données pour l'amélioration interne et la gestion de leurs services, pour lesquels un accès direct aux données, y compris les données brutes, sont nécessaires.</p>	Texte à venir
Révision de la Directive véhicules propres	Directive	<p>Objectif : fixer de nouvelles obligations en matière de renouvellement des flottes de transport public.</p> <p>⚠ S'assurer que le mix énergétique zéro et bas carbone reste une option possible pour le bus.</p>	Révision à venir en raison du nouveau Règlement des normes d'émissions de CO ₂ pour les véhicules lourds
Révision du nouveau Règlement normes d'émissions de CO ₂ pour les véhicules lourds	Règlement	<p>Objectif : imposer des normes d'émissions de CO₂ plus strictes pour les véhicules lourds afin de réduire les émissions du secteur et améliorer la qualité de l'air.</p> <p>⚠ S'assurer d'un cadre plus souple pour les autobus urbains (maintenir le report à 2035 de l'objectif de 100 % de bus urbains neufs zéro-émission pour les futures acquisitions, assouplir l'objectif intermédiaire fixé pour 2030, introduire une dérogation pour les bus biogaz).</p>	Révision en 2027
Révision Règlement sur les obligations de service public (OSP)	Règlement	<p>Objectif : fixer les conditions d'octroi de compensations ou de droits exclusifs aux opérateurs de transport par les autorités publiques pour la fourniture de services publics de transport d'intérêt général qui ne seraient autrement pas rentables sur le plan commercial.</p> <p>⚠ Assurer une stabilité législative et rappeler que le secteur est satisfait de ce texte, et qu'il est crucial de ne pas toucher à son caractère équilibré et efficient.</p>	Risque de révision

NOTES



Florence Sautejeau

Déléguée générale de l'UTP

fsautejeau@utp.fr

+33 (0)1 48 74 73 67

Jean-Philippe Peuziat

Directeur du département
des Affaires publiques

jppeuziat@utp.fr

+33 (0)1 48 74 73 49





UTP

**Union des Transports
Publics et ferroviaires**

in X utp.fr

Union des Transports Publics et ferroviaires
17, rue d'Anjou - 75008 Paris
communication@utp.fr