Contribution de l'UTP
à la consultation publique de la Banque Européenne d'Investissement
sur la révision de sa politique de prêt dans le secteur des transports

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) remercie la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour cette opportunité qui lui est offerte de partager ses vues quant à la révision de sa politique de financement dans le secteur des transports. Dans le contexte du *Green Deal*, il s'agit en effet d'une opportunité de conforter la BEI dans son rôle de banque du climat en renforçant ses actions en faveur du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire extra-urbain.

Quelques mots sur l'UTP

L'UTP est l'organisation professionnelle des transports publics urbains et des entreprises ferroviaires en France. L'UTP représente ainsi près de 170 réseaux de transport urbain (qui représentent 90% de l'activité au niveau national) et une trentaine d'entreprises de la branche ferroviaire (opérateurs de services voyageurs et fret, gestionnaires d'infrastructures).

Pourquoi les transports publics urbains et ferroviaires sont essentiels pour notre avenir

Chaque jour, dix millions de Français utilisent les transports publics pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des achats, se cultiver ou se distraire. Au sortir d'une crise sanitaire qui a chamboulé leurs vies et leurs habitudes, les Français restent plus que jamais attachés à leurs transports publics et ferroviaires. Pourquoi ?

- ***Parce qu'ils préservent la planète***

  Comment ne pas penser à la dernière mise en garde des experts du GIEC sur le réchauffement climatique, aux conséquences mortelles de la pollution sur la santé (48 000 morts par an en France[1]) ou à l'impact environnemental, social et économique catastrophique de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'UE[2]) ?
  Alors même que le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France (avec 31 % des émissions[3] en 2019), il est urgent de favoriser résolument les transports publics et ferroviaires, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en préservant la planète.

- ***Parce qu'ils participent chaque jour à la cohésion sociale et territoriale***

  En connectant les régions, en reliant les quartiers périphériques aux cœurs de villes, en restant parfois le dernier des services publics présents sur certains territoires, les transports publics et ferroviaires contribuent à un aménagement plus équilibré du territoire.

---

[1] *Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air*, 2018
[2] *Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres*, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020
[3] *Rapport Secten, traitement SDES*, CITEPA, 2021

Dans un contexte d'envolée des prix des carburants qui pèse sur le pouvoir d'achat des ménages, les transports publics et ferroviaires, par la modicité du prix payé par les voyageurs, constituent par ailleurs une réponse efficiente aux besoins de mobilité à moindre coût.

- ***Parce qu'ils génèrent partout en France des emplois pérennes et non-délocalisables***

  Les transports publics et ferroviaires, c'est aussi en soi un secteur économique phare générant 260 000 emplois directs[4] et 100 000 emplois indirects en France ; un véritable vecteur d'innovations au cœur d'une filière industrielle stratégique.

La Banque Européenne d'Investissement : partenaire majeur des transports publics urbains et ferroviaires

Au cours des dix dernières années, 59% des montants prêtés par la BEI dans le secteur des transports ont été fléchés vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire extra-urbain[5]. Avec un volume annuel des prêts s'élevant en moyenne à plus de 12 milliards d'EUR par an sur la même période, cela équivaut à un soutien de plus de 70 milliards d'EUR pour les transports urbains et le transport ferroviaire extra-urbain.

De nombreuses Régions et Agglomérations françaises ont ainsi pu bénéficier du soutien financier clé de la BEI dans un passé récent. Citons ici certains exemples qui refléteront la variété du type de projets soutenus :

- mise en œuvre dans le cadre du Grand Paris d'un métro automatique de grande capacité sur 33 km entre Pont de Sèvres et Noisy Champs avec 16 gares ainsi que deux sites de maintenance (soutien BEI à hauteur de 1,5 milliards d'EUR) ;
- construction de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (soutien BEI à hauteur de 637 millions d'EUR) ;
- aide à l'acquisition de matériel roulant destiné aux dessertes ferroviaires Intercités sur les axes Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville avec certaines adaptations des infrastructures ferroviaires (soutien BEI à hauteur de 280 millions d'EUR) ;
- construction du nouveau projet de tramway à Caen (soutien BEI à hauteur de 120 millions d'EUR) ;
- aide à l'acquisition de 38 rames de 4 voitures pour le Métro de Marseille ainsi que modernisation des systèmes de signalisation et de télécommunication et l'adaptation de l'infrastructure existante (soutien BEI à hauteur de 82 millions d'EUR) ;
- financement de deux lignes de bus à haut niveau de service zéro émission de la métropole clermontoise (soutien BEI à hauteur de 90 millions d'EUR) ;
- Lancement avec la Banque des Territoires d'une Plateforme « Bus propres », un programme d'investissement innovant dédié aux opérations de verdissement des flottes de bus (soutien BEI à hauteur de 100 millions d'EUR).

La révision de la politique de financement : une opportunité pour faire du transfert modal une réalité

Aux yeux de l'UTP, la révision de la politique de financement de la BEI dans le secteur des transports est une occasion formidable d'aider à réaliser les objectifs du *Green Deal*. Comment ? En renforçant la contribution de la BEI à l'objectif fondamental du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire extra-urbain. Cela se traduit par un soutien au développement de l'offre, lequel stimulera mécaniquement la demande, et un accompagnement de la transition vers des solutions innovantes (nouveaux matériels, nouvelles motorisations et énergies…).

---

[4] Bilan Social urbain et Bilan social ferroviaire UTP, RATP

5 *La voie à suivre – Investir dans un système de transport plus propre et plus intelligent*, Banque Européenne d'Investissement, juillet 2021

La nouvelle politique de financement, nécessaire traduction des orientations politiques fortes définies au niveau européen

Compte tenu de la part élevée du transport dans les émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, l'objectif de l'Union de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 ne sera atteint qu'en mettant en place une politique d'investissement tournée en priorité vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire extra-urbain.

- ***Des orientations politiques fortes en faveur du transport ferroviaire***

  La Commission européenne a fixé des objectifs chiffrés ambitieux pour le développement du transport ferroviaire dans sa *Stratégie de mobilité durable et intelligente*[6] publiée en décembre 2020. « Le Pacte vert pour l'Europe (*Green Deal*) demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures » écrit sans détour la Commission. De même, l'Exécutif européen a clairement fixé comme objectifs de doubler le trafic ferroviaire de marchandises et de tripler le trafic ferroviaire à grande vitesse de voyageurs d'ici 2050.

  Dans ses Conclusions au titre très explicite (*Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente)*, le Conseil de l'UE a lui aussi fixé un cap très clair en faveur du report modal. Ainsi, « le Conseil souligne que le transport ferroviaire n'est responsable que de 0,4 % des émissions de CO2 dues aux transports, bien qu'il représente 8 % du transport de passagers et 19 % du transport de marchandises en Europe. Pour cette raison, un transfert modal des modes de transport à forte intensité de carbone vers le rail est probablement le moyen le plus efficace de décarboner le secteur des transports sur de grandes portions du territoire de l'Union ». Le Conseil précise même qu'en termes d'investissements, le développement indispensable du transport ferroviaire « nécessite la […] réalisation du réseau central RTE-T et du réseau global RTE-T, le développement d'un réseau à grande vitesse, l'achat de matériel roulant interopérable et la mise en œuvre intégrale du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) ».

- ***Des orientations politiques fortes en faveur des transports publics urbains***

  Dans son *Evaluation du Paquet Mobilité urbaine de 2013* publiée en février 2021, la Commission européenne reconnaît clairement que « la mobilité urbaine, en particulier le transport public, joue un rôle fondamental dans l'économie locale et dans la relance verte post-Covid ». La Commission y rappelle que « les services de transports publics urbains et suburbains transportent pas moins de 185 millions de passagers quotidiennement à travers l'UE, formant ainsi la colonne vertébrale de la mobilité urbaine dans de très nombreuses villes européennes »[7].

  Même vision côté Parlement européen qui affirme dans sa *Résolution sur la mobilité urbaine durable* que « des transports en commun publics fiables et facilement accessibles constituent la meilleure mesure de dissuasion contre le transport privé et l'un des meilleurs moyens de réduire les embouteillages ». Le Parlement invite par conséquent « les Etats membres à promouvoir les transports publics en vue de doubler leur utilisation d'ici à 2030 ».

[6] *Stratégie de mobilité durable et intelligente*, Commission européenne, décembre 2020
[7] *Évaluation du Paquet Mobilité urbaine de 2013*, document de travail de la Commission européenne, février 2021

La Cour des Comptes Européenne rappelle elle-même dans son Rapport spécial de 2020 sur la *Mobilité urbaine durable dans l'UE* que « des transports publics de qualité sont indispensables à une mobilité urbaine durable ». La Cour précise que « pour inciter les citoyens à passer à des modes de transport plus durables, il est essentiel de disposer d'un réseau de transport public efficient et efficace » et que cela suppose un « engagement financier » avec des « investissements dans les infrastructures de transport public et le matériel roulant ».

→ Sans report modal, les objectifs ambitieux du *Green Deal* ne pourront pas être atteints. Aux yeux de l'UTP, il est donc primordial que la nouvelle politique de prêt de la BEI reflète fidèlement ces orientations politiques et donne clairement la priorité aux investissements favorisant les transports publics urbains et le transport ferroviaire extra-urbain.

→ L'UTP en appelle donc une nouvelle fois la BEI à prioriser son soutien financier vers les projets d'investissements dans les infrastructures et les flottes de transports publics urbains et ferroviaires extra-urbains. Alors même qu'elle a consacré 30% de ses prêts Transports à la route au cours des dix dernières années, il est désormais essentiel que la BEI, en tant que banque du climat, soutienne les projets de transport qui génèrent le moins d'externalités négatives. Il faut qu'elle mette en place un système de bonification – basé sur une politique de différenciation des taux – pour encourager les modes les plus vertueux à l'instar des transports publics urbains et ferroviaires extra-urbains.

La nouvelle politique de financement, une chance pour rendre les transports publics urbains et ferroviaires encore plus verts

Si les transports publics urbains et le transport ferroviaire extra-urbain sont aujourd'hui les seuls modes capables de préserver la planète tout en transportant chaque jour des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises, le soutien de la BEI peut assurément contribuer à rendre le secteur encore plus vertueux du point de vue de ses émissions.

Il en est ainsi concernant la mutation énergétique en cours des parcs de bus. Selon les territoires, l'électricité, l'hydrogène, les bioGNV ou les biogaz issus de la méthanisation ont déjà commencé à faire leur entrée dans les parcs avec l'objectif de réduire davantage leur empreinte environnementale. **L'UTP en appelle à la BEI pour continuer à soutenir massivement les efforts de verdissement des flottes de bus**. Ceci passera par l'aide à l'acquisition de véhicules propres, au rétrofit de même que l'aide aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne.

Si la BEI a mis beaucoup l'accent dans son questionnaire sur les véhicules électriques et sur l'hydrogène, l'UTP insiste sur l'importance de ne pas oublier le GNV (GNC), bioGNV et biogaz qui ont également un rôle clé à jouer dans la décarbonation des autobus. Il s'agit en effet de technologies éprouvées qui peuvent être opérationnelles très rapidement et à des coûts un peu plus raisonnables que l'électrique et l'hydrogène.

Dans le champ du transport ferroviaire, **la BEI devrait continuer à jouer un rôle phare en soutenant des projets d'électrification du réseau et d'acquisition de matériel roulant et d'automotrices. Elle devrait également contribuer au verdissement des flottes en soutenant le déploiement d'automotrices fonctionnant à l'hydrogène, ou bien hybrides, pour les portions de voie non électrifiées**.

Par ailleurs, la nouvelle politique de prêt de la BEI devrait soutenir les investissements favorisant les connexions multimodales et la production d'énergie verte à travers notamment le développement du photovoltaïque dans les gares.

La nouvelle politique de financement, une chance pour contrer l'autosolisme et ses dangers

L'UTP souhaite rappeler que, quels que soient les progrès technologiques réalisés pour baisser les émissions des véhicules, il demeurera indispensable de baisser la part de la voiture individuelle et de s'attaquer plus spécifiquement au problème de l'autosolisme. **Pour l'UTP, il est donc extrêmement important que les investissements de la BEI ne concourent par à encourager l'utilisation de la voiture en autosolisme.**

En effet, la voiture en autosolisme, même à émission de gaz à effet de serre nulle, restera une source de congestion et d'occupation d'un espace public urbain qui pourrait être attribué à des modes plus vertueux (transports en commun, marche à pied, pistes cyclables, etc.). Enfin et surtout, un récent rapport de l'OCDE[8] a montré que « l'usure des freins, des pneus et des revêtements routiers constituera bientôt la première source d'émissions atmosphériques de particules liées au trafic routier, devant les gaz d'échappement ». L'OCDE tire la sonnette d'alarme en affirmant que « le volume total des émissions automobiles de particules hors échappement devrait augmenter de 53.5 % dans le monde d'ici à 2030 » ! Ceci est très inquiétant car il est avéré que « l'exposition aux particules en suspension dans l'air provoque des infections respiratoires aiguës, des cancers du poumon et des maladies respiratoires et cardiovasculaires chroniques ». La promotion des voitures individuelles ne serait ici pas une solution, au contraire, puisque, selon l'OCDE, « les véhicules électriques, équipés de batteries plus lourdes pour gagner en autonomie, risquent d'aggraver le problème alors même qu'ils feront baisser radicalement les émissions de gaz d'échappement » !

Ce constat sans appel doit par conséquent **pousser les Autorités et la BEI à soutenir en priorité les mesures visant à accroître le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire en promouvant leur développement et donc leur attractivité.** C'est d'ailleurs la conclusion de cette étude de l'OCDE selon laquelle « les décideurs devraient privilégier des mesures qui raccourcissent les déplacements motorisés, limitent l'accès des véhicules aux zones urbaines et encouragent les transports collectifs, la marche et l'usage du vélo ».

CONTACTS :

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

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du Département Affaires publiques
jppeuziat@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Stéphanie Lopes d'Azevedo
Directrice du département Affaires économiques, techniques et prospective
slazevedo@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 31

[8] *Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport*, OCDE, décembre 2020