



Réactions de l'UTP au plan d'investissement « France 2030 »

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) salue l'ambition du Président de la République de construire une économie décarbonée, résiliente et souveraine à travers un nouveau plan d'investissement baptisé « France 2030 ».

Doté de 30 milliards d'euros, ce nouveau programme d'investissement vise à préparer l'émergence de « futurs champions » au service de la transition écologique dans l'objectif de décarboner l'industrie, la mobilité et l'énergie. Concernant la mobilité, premier secteur émetteur en France avec 31% des émissions de gaz à effet de serre¹, il a notamment été annoncé le déploiement d'enveloppes de :

- 4 milliards d'euros pour les transports du futur (avec un objectif de 2 millions de véhicules électriques et hybrides et un autre objectif pour la réalisation du premier avion bas-carbone) ;
- 2 milliards d'euros pour l'hydrogène vert.

Acteurs clés au sein d'une filière industrielle éminemment stratégique, les opérateurs de transport public et ferroviaire jouent déjà chaque jour un rôle fondamental pour accélérer la transition énergétique et mettre en œuvre des solutions innovantes pour une mobilité durable et intelligente. L'UTP en appelle donc au Gouvernement et à la représentation nationale pour garantir que les transports publics et ferroviaires pourront pleinement participer aux futurs dispositifs de mise en œuvre des Axes 2 (hydrogène vert) et 4 (véhicules électriques et hybrides) du plan d'investissement.

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 planète et notre société

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 ?

¹ CITEPA, *Rapport Secten, traitement SDES*, 2021

➤ **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 France²) ou à l'impact environnemental, social et économique catastrophique de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'UE³) ?

Alors même que le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France, 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 demeurant parfois le dernier des services publics présents sur certains territoires, et en restant accessibles à tous, ils participent chaque jour à la cohésion sociale et territoriale de notre nation.

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.

Les transports publics et ferroviaires : une filière industrielle éminemment stratégique et innovante

Les transports publics et ferroviaires, c'est en soi un secteur économique phare puisqu'à eux-seuls les opérateurs de transports publics urbains et ferroviaires⁴ génèrent pas moins de 260 000 emplois directs pérennes et non-délocalisables⁵ partout en France. Ils sont aussi un véritable vecteur d'innovations au cœur d'une filière industrielle stratégique. Ainsi, la France compte des acteurs de premier rang au niveau mondial dans chacun des segments de cette filière : ingénieries technique, juridique et financière ; industriels des matériels roulants (équipementiers et constructeurs de métros, tramways, trains, bus...), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services (billettique, information voyageurs, MaaS, etc.) ; et bien entendu opérateurs de transport de voyageurs et/ou de marchandises. Tous participent du rayonnement international de la France et de sa souveraineté.

Notre filière s'est caractérisée par ailleurs depuis longtemps par ses capacités d'innovation, que ce soit dans les matériels ou dans les services. En tant qu'acteurs clés de cette filière, les opérateurs de transport public et ferroviaire sont en effet aux avant-postes quand il s'agit d'expérimenter et de déployer des solutions innovantes. C'est notamment le cas pour le véhicule autonome partagé et dans le champ du numérique avec le développement d'outils favorisant l'articulation entre les modes ou encore l'information et la tarification dynamiques. L'innovation se fait aussi au service de l'accélération de la transition énergétique. Selon les territoires, l'électricité, l'hydrogène, les bioGNV ou les biogaz issus de la méthanisation ont ainsi déjà fait leur entrée dans les parcs afin de réduire davantage leur empreinte environnementale.

² Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air, 2018

³ 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

⁴ Y compris les gestionnaires d'infrastructures

⁵ Bilan Social urbain et Bilan social ferroviaire UTP, RATP

L'importance économique et le caractère stratégique de notre filière ont d'ailleurs été reconnus au niveau européen puisque le Commissaire européen à l'Industrie Thierry Breton a inclus les industries de la mobilité dans la liste des 14 écosystèmes industriels les plus importants pour l'avenir de l'Europe⁶.

Nos attentes vis-à-vis du plan d'investissement « France 2030 »

Les Axes 2 (hydrogène vert) et 4 (véhicules électriques et hybrides) du plan d'investissement revêtent une importance considérable car il s'agit là de technologies qui jouent déjà, ou joueront un rôle prééminent dans notre secteur.

- Au sujet de l'hydrogène, nous saluons la volonté du Président de la République de « développer l'offre industrielle » pour « permettre d'alimenter nos [...] bus et nos trains ». Il s'agit ici de la reconnaissance de notre secteur comme terrain d'application prioritaire pour cet Axe 2 du plan. En conséquence, nous attendons du Gouvernement qu'il associe étroitement les acteurs des transports publics et ferroviaires aux dispositifs de mise en œuvre de « France 2030 ».
- Concernant l'Axe 4, nous saluons l'ambition du Gouvernement de « produire en France, à l'horizon 2030, près de 2 millions de véhicules électriques et hybrides ». Ce renforcement de l'offre industrielle est primordial à l'heure où la filière de production européenne n'est pas encore en mesure de satisfaire la demande. Le Président de la République a clairement fait part de sa volonté de « compléter [cet Axe 4] par une stratégie de transport collectif ». Encore une fois, il s'agit ici de la reconnaissance de notre secteur comme terrain d'application prioritaire pour cet Axe 4 du plan et nous attendons par conséquent du Gouvernement qu'il associe étroitement les acteurs des transports publics et ferroviaires aux futurs instruments de mise en œuvre de « France 2030 ».

Que ce soit donc au titre de l'Axe 2 ou de l'Axe 4, le succès du plan « France 2030 » dépendra de la capacité de l'Etat non seulement à stimuler l'innovation mais aussi à encourager l'adoption de ces technologies sur le marché. Pour cela, il sera crucial de soutenir financièrement les efforts de verdissement des flottes de transports publics et ferroviaires, notamment dans le cadre du budget de l'Etat ou de certificats d'économies d'énergie. L'objectif sera bien d'accélérer la transition énergétique par l'aide à l'acquisition notamment de véhicules propres électriques ou à hydrogène, ainsi qu'au rétrofit, et par l'aide aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne.

À titre d'exemple, dans le cas des bus électriques, il existe certes actuellement le programme MoéBUS qui permet une prise en charge jusqu'à 30% des coûts d'achat d'autobus 100% électriques, mais ce dernier prendra fin en décembre 2021. À noter que ce programme, qui s'appuie sur le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie, était jusqu'à présent soutenu par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et par l'ADEME. Quant au bonus écologique étendu aux autobus début 2021, ce dernier ne permet de prendre en charge qu'une faible proportion des coûts d'achat, à savoir maximum 30 000 euros sur des coûts totaux avoisinant les 400 000 euros, soit un taux de cofinancement de seulement 7,5%. Ce taux est sans commune mesure avec celui appliqué aux véhicules individuels.

⁶ Mise à jour de la nouvelle stratégie industrielle de 2020, Commission européenne, mai 2021

L'UTP souhaite cependant 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. 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'OCDE⁷ 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 précisant 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 ». Or « 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 à renforcer en parallèle les mesures visant à accroître le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire.

Conclusions

Nos savoir-faire éprouvés en matière d'innovation et de mutation énergétique constituent des atouts précieux pour aider la France à atteindre les objectifs fixés en matière de transition écologique à l'horizon 2030. De même, les transports publics et ferroviaires, en tant que filière stratégique, sont prêts à s'insérer pleinement dans les dispositifs de mise en œuvre du programme « France 2030 » pour contribuer à renforcer le leadership industriel de la France et conforter sa souveraineté.

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

⁷ *Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport*, OCDE, décembre 2020