



## **Paquet « Fit for 55 » : Les transports publics et ferroviaires au cœur de l'ambition climatique**

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français et plus largement des Européens. Chacun a en tête la dernière mise en garde des experts du GIEC : sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris. Or le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et il est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Il est désormais urgent de renverser cette tendance. Sans cela, l'Union européenne n'atteindra jamais l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050 et le Pacte vert (*Green Deal*) restera lettre morte.

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) fait plus que jamais appel à l'Union européenne et ses Etats-membres pour renforcer leurs actions en faveur du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire, seuls modes capables d'assurer la mobilité du plus grand nombre et le transport de marchandises tout en préservant la planète et la qualité de vie de tous.

De ce point de vue, l'UTP salue la récente adoption par la Commission européenne de son nouveau Paquet pour une mobilité plus efficace et plus durable. La proposition de révision du Règlement RTE-T ainsi que le nouveau *Cadre européen pour la mobilité urbaine* et le *Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière* marquent bien cette volonté de l'Exécutif européen de placer les transports publics et ferroviaires au cœur de sa stratégie pour le *Green Deal*.

Eu égard au Paquet « Fit-for-55 », et que ce soit à travers la révision des règles de taxation, le développement des infrastructures pour carburants alternatifs, l'introduction d'un mécanisme pollueur-payeur, le renforcement des efforts nationaux en matière d'émissions ou la mise en place d'un fonds social pour soutenir la transition écologique, l'UTP considère que les Institutions européennes disposent ici d'une opportunité unique pour impulser un vrai report modal au niveau de l'UE.

### **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 il est urgent de favoriser les transports publics et ferroviaires**

Chaque jour, des millions de Français et d'Européens utilisent les transports publics et ferroviaires pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des achats, se retrouver, se cultiver, effectuer des démarches administratives, se distraire ou découvrir d'autres territoires. Au sortir d'une crise sanitaire qui a chamboulé leurs vies et leurs habitudes, ces derniers 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<sup>1</sup>) ou à l'impact environnemental, social et économique catastrophique de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'UE<sup>2</sup>) ?

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<sup>3</sup> en 2019) et il est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Seul un report modal massif vers 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 – permettra d'inverser cette tendance.

➤ **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, les transports publics et ferroviaires contribuent chaque jour à un aménagement plus équilibré du territoire.

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 concourent au développement économique des territoires et génèrent partout en France et en Europe des emplois pérennes et non-délocalisables**

Les transports publics et ferroviaires sont un élément majeur du dynamisme économique. Des territoires entiers ont pu se développer en étant connectés. Par ailleurs, le transport ferroviaire de marchandises répond aux enjeux de compétitivité de notre agriculture et de nos entreprises industrielles et les aide à relever le défi de la lutte contre le changement climatique.

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

Ces atouts majeurs des transports publics et ferroviaires ont été encore récemment reconnus par les Institutions européennes. Ainsi, eu égard aux transports urbains, la Commission européenne a affirmé en décembre 2021 dans son *Nouveau cadre européen pour la mobilité urbaine* que « le transport public – que ce soit par rail urbain, métro, tramway, bus, ferry ou téléphérique – représente la manière la plus sûre, la plus efficace et la plus durable de faire se déplacer un grand nombre de personnes » et qu'il assure également une « offre de mobilité abordable et inclusive qui favorise la cohésion sociale et le développement économique local ». Quand au transport extra-urbain, les 27 Etats-membres, dans des Conclusions du Conseil de l'UE au titre très explicite (*Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente*), ont rappelé en juin 2021 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 ».

---

<sup>1</sup> Rapport d'information du Sénat sur la lutte contre la pollution de l'air, 2018

<sup>2</sup> *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

<sup>3</sup> Rapport Secten, traitement SDES, CITEPA, 2021

<sup>4</sup> Bilan Social urbain et Bilan social ferroviaire UTP, RATP

## **Le Paquet « Fit for 55 » : une opportunité pour faire du transfert modal une réalité et pour rétablir une concurrence plus juste entre les modes de transport**

Aux yeux de l'UTP, le Paquet « Fit for 55 » peut être une occasion formidable d'aider à réaliser les objectifs du *Green Deal*. Comment ? En renforçant les incitations au report modal, levier essentiel de la réduction des émissions du secteur des transports, et en garantissant une plus grande équité entre les modes.

### **Mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur grâce à la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS)**

Il est aujourd'hui indispensable de mettre en œuvre les principes du pollueur-payeur et de procéder à une complète internalisation des coûts externes des différents modes de transport afin d'encourager le passage de la voiture individuelle aux solutions de transports collectifs. Pour ce faire, la mise en place de mécanismes visant à fixer des limites d'émissions de GES pour chaque secteur industriel, y compris le secteur des transports, nous semble être un moyen approprié et l'UTP accueille donc favorablement le projet d'extension des systèmes d'échange de quotas d'émission aux transports maritimes et routiers en plus du secteur du bâtiment.

80% du trafic ferroviaire en Europe s'effectue sur des lignes électrifiées. Pour cette raison, les opérateurs ferroviaires paient déjà leur part dans le cadre du système ETS actuel, le prix du carbone de la traction électrique étant répercuté par les fournisseurs d'électricité. Grâce à l'extension du système aux transports maritimes et routiers, l'ETS fera enfin payer ces autres modes plus polluants pour une partie de leurs externalités négatives (d'autres externalités comme le bruit, la congestion, l'accidentologie ou l'utilisation de l'espace n'étant hélas pas reflétées).

En appliquant le principe du pollueur-payeur aux autres modes plus polluants, le signal prix induit devrait déclencher un premier effet de report modal. Celui-ci pourrait être considérablement amplifié à condition de faire en sorte qu'une partie des revenus tirés du système ETS soient obligatoirement affectée à des projets de développement de la mobilité durable, en particulier au profit des transports publics et ferroviaires.

**→ L'UTP accueille favorablement le projet d'extension des systèmes d'échange de quotas d'émission aux transports maritimes et routiers et en appelle aux colégislateurs pour s'assurer qu'au moins 25% des revenus tirés du système ETS révisé seront obligatoirement affectés à des projets de développement de la mobilité durable, en particulier au profit des transports publics et ferroviaires.**

### **Inciter les Etats-membres à renforcer la place des transports publics et ferroviaires dans leurs stratégies de réduction des émissions grâce à la révision du Règlement sur la répartition de l'effort**

Adopté en 2018, le Règlement sur la répartition de l'effort (RRE) fixe des objectifs nationaux en matière de réduction des émissions dues au transport routier, au chauffage des bâtiments, à l'agriculture, aux petites installations industrielles et à la gestion des déchets. Ces secteurs génèrent en effet actuellement environ 60% des émissions de gaz à effet de serre de l'UE. La Commission répartit les efforts nationaux de manière à ce que les Etats-membres au PIB par habitant élevé reçoivent des objectifs de réduction des émissions plus importants. Afin d'atteindre l'objectif global de réduction des émissions de l'UE d'ici à 2030, la Commission propose à présent de réduire les émissions au titre du RRE d'au moins 40 % par rapport aux niveaux de 2005.

→ L'UTP accueille favorablement la proposition de révision du Règlement sur la répartition de l'effort qu'elle perçoit comme un moyen de renforcer le rôle des transports publics et ferroviaires dans les stratégies nationales de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### **Mettre en place une fiscalité incitative grâce à la révision de la Directive sur la taxation de l'énergie**

La Directive de 2003 sur la taxation de l'énergie ne prévoit aujourd'hui aucun lien entre les taux minimaux de taxation des combustibles et carburants et leur contenu énergétique ou leur incidence sur l'environnement. Or la Commission européenne propose justement de modifier la manière dont les produits énergétiques sont taxés dans l'UE. Il s'agit ici d'une opportunité à saisir pour mettre en place une fiscalité qui encouragera le report modal de la voiture individuelle vers les transports publics et ferroviaires.

→ Dans une logique d'internalisation des coûts externes de la consommation énergétique, l'UTP salue la suppression proposée des exonérations applicables à l'utilisation de combustibles fossiles pour la navigation aérienne intra-UE mais regrette qu'une telle exemption subsiste dans le cas des services aériens affectés exclusivement au transport de fret.

→ L'UTP accueille très favorablement la possibilité pour les Etats-membres « d'appliquer des réductions du niveau de taxation [...] aux produits énergétiques et à l'électricité utilisés pour le transport de personnes et de marchandises par train, métro, tram et trolleybus et pour les transports publics locaux de passagers ».

→ Dans une logique d'équité, et tant que tel sera le cas pour le fret aérien – pourtant bien plus polluant, l'UTP souhaite donner la possibilité aux Etats-membres d'appliquer également des exonérations fiscales au fret ferroviaire.

### **Paquet « Fit for 55 » et transition énergétique : la nécessité d'accompagner les opérateurs de transports publics et ferroviaires ainsi que leurs usagers**

Aux yeux de l'UTP, s'il est louable de vouloir favoriser le verdissement du parc automobile privatif, le Paquet « Fit for 55 » devra tout autant contribuer à soutenir le secteur des transports publics et ferroviaires pour le rendre encore plus vertueux du point de vue de ses émissions. Et dans un contexte d'envolée des prix des carburants qui pèse lourdement sur le pouvoir d'achat des ménages, il s'agira également de soutenir les citoyens dans cette transition écologique en assurant un système de transport inclusif, garant de la cohésion sociale et territoriale.

### **Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) : gare au tout voiture électrique et place aux transports collectifs !**

En fixant des objectifs nationaux obligatoires pour assurer une couverture minimale de points de recharge, la proposition de Règlement de la Commission européenne se concentre avant tout sur les véhicules de transport routier et vise tout particulièrement à instaurer les conditions de déploiement à grande échelle des voitures électriques.

La Commission fixe notamment l'obligation de « garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, en particulier dans les stations de transport public, telles que [...] les gares ».

→ L'UTP prend note de l'obligation faite d'installer des points de recharge accessibles aux voitures individuelles dans les stations de transport public à l'instar des gares. Cependant, cette dernière devrait s'appliquer en premier lieu aux gares déjà équipées de parkings-relais à proximité car la priorité aujourd'hui n'est pas d'attirer de nouvelles voitures, même électriques, aux abords des gares. L'objectif est au contraire de décongestionner ces espaces et de garantir prioritairement leur desserte par les transports publics et l'accès facilité des modes actifs (cf. marche et vélo).

Par ailleurs, l'UTP souhaite ici rappeler que, quels que soient les progrès technologiques réalisés pour baisser les émissions des véhicules, il demeure et 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 électrique 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 tant d'un point de vue environnemental qu'en termes de qualité de vie (bruit, sécurité, etc.) et de préservation de la biodiversité (transports en commun, marche à pied, pistes cyclables, etc.).

→ Au vu de toutes les raisons mentionnées ci-dessous, l'UTP rappelle que la promotion des voitures électriques, si elle peut être intéressante du point de vue de la limitation des gaz à effet de serre, n'en demeure pas pour autant la solution première pour assurer une vraie mobilité durable. Pour cela, l'UTP en appelle les colégislateurs 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.

Cependant, si les transports publics urbains et ferroviaires 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, les carburants alternatifs peuvent 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. Le Paquet « Fit-for-55 » est l'occasion de rappeler l'importance pour les pouvoirs publics aux niveaux européen et national de 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.

Pour ces raisons, l'UTP soutient la proposition de la Commission qui prévoit qu'étant donné que « de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus propres et à émissions nulles [...], les Etats-membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs Cadres d'Action Nationaux ». De même, il est prévu par la Commission que les Cadres d'Action Nationaux comportent « les mesures visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics ».

Dans le champ du transport ferroviaire, si les pouvoirs publics (aux niveaux européen, national et régional) devront continuer à soutenir les projets d'électrification du réseau et d'acquisition de matériel roulant, il sera également indispensable qu'ils contribuent au verdissement des

flottes en soutenant le déploiement d'automotrices fonctionnant à l'hydrogène, ou bien hybrides, pour les portions de voie non électrifiées. De ce point de vue, il est à souligner que les Cadres d'Action Nationaux devront justement comporter « un plan de déploiement comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène sur des sections du réseau qui ne seront pas électrifiées ».

**→ L'UTP insiste par conséquent sur la nécessité pour les Etats-membres d'intégrer dans leurs futurs Cadres d'Action Nationaux (CAN) des plans de déploiement des infrastructures de carburants alternatifs pour les transports publics et ferroviaires. Ces Cadres d'Action Nationaux devront nécessairement prévoir un plan de financement adéquat.**

### **Le Fonds Social pour le Climat ou comment faire jouer à plein aux transports publics et ferroviaires leur rôle moteur dans la cohésion sociale et territoriale**

La Commission l'explique très clairement dans sa proposition : « l'augmentation du prix des combustibles fossiles aura d'importantes répercussions sociales susceptibles d'affecter les ménages vulnérables [...] et les usagers des transports qui consacrent une grande partie de leurs revenus à l'énergie et aux transports ».

La Commission européenne propose par conséquent de débloquer une enveloppe financière de 72,2 milliards d'EUR afin de permettre à chaque Etat membre de soumettre un « Plan Social pour le Climat » que l'UE cofinancerait à hauteur de 50%. Il conviendra bien-sûr de s'assurer de la pérennité de ces engagements financiers significatifs de l'UE et des Etats-Membres afin de garantir la continuité dans le temps de ce Fonds ambitieux.

Selon la Commission, les futurs plans nationaux pourront inclure des « mesures et des investissements destinés à réduire à moyen et long terme la dépendance à l'égard des combustibles fossiles grâce à [...] l'amélioration de l'accès à la mobilité et aux transports à émission nulle et à faibles émissions ». De ce point de vue, si l'UTP salue la volonté de la Commission de soutenir les citoyens vulnérables dans la transition écologique et la remercie d'avoir inclus le transport dans le champ des possibles, elle attire l'attention sur le fait que le Fonds Social pour le Climat ne devrait pas encourager le recours au véhicule individuel à faible émission mais davantage conduire les citoyens vers des solutions de transports collectifs plus vertueuses.

En effet, comme expliqué en préambule, les transports publics et ferroviaires jouent déjà un rôle fondamental dans la cohésion sociale et territoriale puisqu'ils permettent de connecter les régions et de relier les quartiers périphériques aux cœurs de villes. Ils demeurent parfois le dernier des services publics présents sur certains territoires. Et dans un contexte d'envolée des prix des carburants qui pèse lourdement sur le pouvoir d'achat des ménages, les transports publics et ferroviaires, par la modicité du prix payé par les voyageurs, constituent une réponse majeure aux besoins de mobilité à moindre coût.

**→ L'UTP salue donc la possibilité offerte par la Commission européenne aux Etats-membres d'inclure dans leurs Plans Sociaux pour le Climat les coûts des mesures visant à accroître encore davantage l'accès aux transports publics des « publics cibles vulnérables » touchés de plein fouet par l'augmentation du prix des combustibles fossiles.**

CONTACTS :

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

Jean-Philippe Peuziat  
Directeur du Département  
Affaires publiques  
[jppeuziat@utp.fr](mailto: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](mailto:slazevedo@utp.fr)  
+33 (0)1 48 74 73 31