



Les transports publics et ferroviaires face à la crise énergétique : Les 11 propositions de l'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

L'UTP est l'organisation professionnelle des transports publics urbains et des entreprises ferroviaires en France. L'UTP représente ainsi près de 170 opérateurs 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).

Les transports publics et ferroviaires : des secteurs essentiels pour l'économie, au service de la mobilité durable

Les transports publics et ferroviaires sont un secteur économique phare puisqu'à eux-seuls leurs opérateurs génèrent sur tout le territoire français plus de 260 000 emplois directs pérennes et non-délocalisables ainsi que 100 000 emplois indirects.

Par ailleurs, si les transports publics permettent chaque jour à des millions de Français de se déplacer en toute sécurité en préservant leur pouvoir d'achat comme l'environnement, le fret ferroviaire permet d'irriguer le tissu industriel et commercial français en émettant 9 fois moins de gaz à effet de serre que le mode routier.

Activités par conséquent essentielles au bon fonctionnement de l'économie française, les transports publics et ferroviaires ont assumé pleinement leurs responsabilités lors de la crise sanitaire, qui a fortement impacté le secteur sur le plan économique. Quand les uns ont garanti une offre de transport largement supérieure à la demande pour assurer la mobilité des personnels de première ligne, les autres ont maintenu leurs trafics afin d'approvisionner le marché français en biens de première nécessité. Hors Ile-de-France, le secteur n'a pas bénéficié d'indemnisation spécifique de la part de l'Etat à la hauteur des impacts économiques subis du fait de la crise du Covid.

Ils sont confrontés aujourd'hui à une nouvelle crise qui fragilise de nouveau leur activité et par conséquent l'activité économique de tout le pays.

L'impact de la hausse du coût de l'énergie sur les transports publics et ferroviaires

Les secteurs des transports publics et ferroviaires sont d'importants consommateurs d'énergies de traction pour faire circuler l'ensemble des matériels roulants utilisés quotidiennement (bus, cars, métros, tramways, trolleybus, trains). Une large palette d'énergies est mobilisée à cette fin, allant du diesel à l'électricité en passant par le GNV et le biogaz.

Les opérateurs y consacrent ainsi en moyenne 10 à 15% de leurs dépenses totales d'exploitation.

Alors que le taux de marge des opérateurs est proche de 2%, la hausse exponentielle des coûts des différentes énergies (gazole, biodiesel, gaz naturel fossile, biométhane, électricité) a de ce fait un impact immédiat extrêmement fort sur l'équilibre économique déjà fragile de ces secteurs.

Par ailleurs, la crise actuelle met en lumière des tensions croissantes sur le marché de l'énergie auxquelles il est indispensable de pallier.

La hausse actuelle des prix de l'énergie menace l'équilibre économique des transports publics et ferroviaires

Le Gouvernement a pris diverses mesures qui vont dans le bon sens pour atténuer l'impact de la hausse des prix sur les entreprises (cf. relèvement du plafond de l'ARENH et remise de 15 centimes par litre de carburant – dont il importe de confirmer qu'elle s'applique aux livraisons de carburant en vrac) **mais ces mesures sont très largement insuffisantes pour compenser l'inflation des coûts.**

S'il existe des clauses d'indexation des contrats entre opérateurs de transport public et autorités organisatrices de la mobilité, tout comme entre opérateurs de fret ferroviaire et chargeurs, qui permettent théoriquement la répercussion des hausses de coûts, aujourd'hui, elles ne jouent pas pleinement leur rôle (voir proposition n°4).

Ainsi, le prix d'achat du gaz a doublé quand son indexation porte son augmentation à +33% seulement, tandis que le coût de l'électricité a augmenté de +75%.

➤ **Risques :**

- En ce qui concerne les transports publics, la hausse des coûts de l'énergie va se répercuter indirectement sur les budgets des collectivités locales qui vont les compenser en partie aux opérateurs via les formules d'indexation. Celles-ci seront amenées à réduire le niveau d'offre, faute de moyens suffisants pour la maintenir, ce qui impactera l'attractivité des modes durables.
- En renchérissant le coût du fret ferroviaire pour les chargeurs, son avantage par rapport au mode routier se réduit, ce qui vient à compromettre l'objectif du Gouvernement de doubler sa part modale d'ici 2030.

➤ **Propositions :**

• **A très court terme :**

- 1) Augmenter la part de TICPE remboursée au secteur des transports publics sur le diesel et le biodiesel et accélérer la fréquence des remboursements, la passant de trimestrielle à mensuelle ;
- 2) Accompagner les entreprises dans la crise en termes de trésorerie en permettant des décalages du paiement des charges sociales, notamment en cas de hausse brutale (par exemple de +15% sur un mois) ;
- 3) Mettre en place au niveau de l'Etat une offre d'électricité pour les opérateurs de transport public à un niveau de prix correspondant aux coûts de production du parc national avec, si possible, un déplaçonnement du dispositif ARENH ;
- 4) Créer un indice de prix de l'électricité spécifique pour les consommateurs industriels (puissance souscrite supérieure à 36 kVA) distinct de celui des ménages reflétant au mieux les prix du marché (production, distribution, négoce). Créer de même un indice spécifique pour les consommateurs industriels de gaz, et les publier sur une base mensuelle pour permettre une indexation des contrats au plus juste ;
- 5) Considérer toute possibilité offerte par l'Union européenne d'actionner les aides d'Etat pour soutenir les entreprises de transports publics et ferroviaires, lesquelles répondent aux critères de définition des « entreprises grandes consommatrices d'énergie », tels qu'établis par la Directive de 2003 sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité ;
- 6) Permettre aux opérateurs publics de déroger de manière temporaire au code de la commande publique afin d'ouvrir la possibilité de faire évoluer, par avenant, les prix des fournitures impactées par la hausse des coûts de l'énergie.

• **A moyen terme :**

- 7) Maintenir l'exonération de TICPE pour le GNR utilisé dans le ferroviaire au-delà de l'échéance fixée.

✚ La crise énergétique génère des tensions sur les approvisionnements pour les opérateurs de transports publics et ferroviaires

Les contraintes d'approvisionnement en énergies, qui commencent à apparaître sur différents territoires, viennent accentuer les difficultés des transports publics et ferroviaires liées à la hausse de leurs coûts. Or la récurrence des crises doit poser la question de la priorisation de l'accès aux ressources essentielles en fonction de la valeur sociétale du service produit.

➤ **Risques :**

Si les transports publics et ferroviaires étaient amenés à ne plus pouvoir assumer leurs missions, c'est toute l'activité économique du pays qui s'en trouverait impactée. Mobilité des salariés et des scolaires, approvisionnement des usines et des entrepôts sont autant de missions essentielles qui sont assumées chaque jour par ces secteurs.

➤ **Propositions :**

- 8) Donner la priorité aux livraisons de carburant en vrac, aux mêmes niveaux que les hôpitaux et administrations, pour les opérateurs de transport public et de fret ferroviaire, ainsi que pour l'accès aux stations publiques d'approvisionnement, notamment en GNV ;
- 9) Limiter le recours à la clause de sauvegarde invoquée par certains raffineurs en créant une exemption pour les transports publics et ferroviaires ;
- 10) Faire rentrer le biogaz dans la liste des énergies éligibles à l'achat de bus à très faibles émissions (groupe 1) dans le cadre des décrets relatifs à la loi Transition énergétique et croissance verte afin d'atténuer les tensions sur les autres énergies ;
- 11) Promouvoir les carburants alternatifs types HVO ou B100 en levant leurs contraintes d'utilisation aux seules flottes captives et en les exonérant totalement de taxes.

Au vu de leur rôle fondamental pour l'économie et son développement durable, et compte tenu de l'impact négatif considérable du conflit en Ukraine, il est indispensable que les transports publics et ferroviaires soient reconnus par le Gouvernement comme des activités essentielles pour le pays. **En tant que grands consommateurs d'énergies, ils doivent donc constituer un champ d'action prioritaire du Plan de résilience et faire l'objet d'un accompagnement spécifique au-delà des mesures transversales.**