



LES TRANSPORTS PUBLICS  
ET FERROVIAIRES AU CŒUR  
DE L'AMBITION CLIMATIQUE

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français. 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. Comment ? En renforçant les actions en faveur du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics urbains et le transport ferroviaire, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en préservant la planète.

## CAHIER D'ACTEUR

### *Comment baisser les émissions du transport ?*

### Contribution de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

#### 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 utilisent les transports publics et ferroviaires pour aller travailler, étudier, se soigner, effectuer des démarches administratives, faire des achats, se retrouver, se cultiver, 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) ou à l'impact environnemental, social et économique catastrophique de la congestion routière (270 milliards d'euros par an dans l'UE) ?

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 en 2019) et il est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Compte tenu de l'urgence à agir, seul un report modal massif vers les transports publics et ferroviaires permettra d'inverser cette tendance à temps.

➤ ***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 constituent la seule option viable pour concilier des transitions écologique et sociale qui doivent aller de pair.

➤ ***Parce qu'ils concourent au développement économique des territoires et génèrent partout en France 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 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 ». Quant 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 ».



## LA STRATEGIE FRANCAISE SUR L'ENERGIE ET LE CLIMAT : UNE OPPORTUNITE POUR FAIRE DU TRANSFERT MODAL UNE REALITE ET POUR RETABLIR UNE CONCURRENCE PLUS JUSTE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

Aux yeux de l'UTP, la SFEC peut être une occasion formidable d'aider à réaliser l'objectif de neutralité carbone du Pacte Vert européen. 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.

### Pour une politique forte en faveur du report modal

Dans son [Manifeste à l'attention des candidat\(e\)s à l'élection présidentielle de 2022](#), l'UTP appelle le prochain Exécutif à s'engager résolument pour une mobilité durable au service de tous les citoyens. L'UTP demande pour cela aux candidat(e)s de se fixer des objectifs chiffrés ambitieux, en l'occurrence de doubler la part modale du transport public urbain, du transport ferroviaire de voyageurs et du transport ferroviaire de marchandises au cours du prochain mandat.

Pourquoi ? Parce 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, autre nom de l'usage individuel de la voiture.

En effet, la voiture – même électrique, à moindre empreinte carbone – reste 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.).

Par ailleurs, l'UTP rappelle que compte tenu de la vitesse d'adoption actuelle du véhicule électrique, et en prenant les prévisions les plus optimistes, seulement 20% de la flotte sera électrique en 2030, ce qui ne suffira pas pour atteindre les objectifs de neutralité carbone fixés par l'Union européenne. Par conséquent, le report modal ne se présente plus comme une option mais comme une nécessité pour assurer une vraie mobilité durable. Pour cela, l'UTP en appelle encore une fois les Autorités françaises 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.

Dans un contexte difficile en raison de la crise sanitaire, l'UTP souhaite profiter de cette consultation pour mettre en garde contre l'idée parfois évoquée de supprimer certains dispositifs fiscaux qui bénéficient actuellement aux transports publics et ferroviaires. Ces dispositifs permettent en effet d'alléger les coûts pour ces opérateurs à l'heure même où le prix de l'électricité s'envole et vient lourdement peser sur leurs capacités financières. L'UTP va même plus loin en demandant, à l'instar du Rapport Duron sur le modèle économique des transports collectifs, qu'une partie de la TICPE soit fléchée vers les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), comme c'est le cas aujourd'hui pour Île-de-France Mobilités (IDFM). Cela se traduira par un soutien au développement de l'offre, lequel stimulera mécaniquement la demande et donc le report modal.

De façon plus générale, cette politique résolue en faveur du report modal nécessitera un engagement financier ambitieux de la part de l'Etat mais aussi de l'Union européenne et des collectivités territoriales. Dans son Manifeste, l'UTP en appelle ainsi à un soutien pérenne de l'Etat aux projets de développement des infrastructures et des services de transport urbain ou périurbain portés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de toutes tailles, en passant d'une logique d'appel à projets à une logique d'accompagnement continu, avec une enveloppe de 2,5 milliards sur le quinquennat.

De même, l'UTP demande à ce que l'effort d'investissement de SNCF Réseau soit porté à 6 milliards d'euros par an afin de moderniser le réseau ferroviaire (dont l'âge moyen est de 30 ans avec 1/4 de voies ferrées qui dépassent leur durée de vie de référence).

### **Pour une mise en œuvre du principe du pollueur-payeur et une plus grande équité entre les modes de transport**

Il est aujourd'hui indispensable de mettre en œuvre le principe 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.

Toutes les externalités doivent rentrer ici en ligne de compte : effet de serre, pollution, bruit, congestion, accidentologie, utilisation de l'espace, etc.

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 européen d'extension des systèmes d'échange de quotas d'émission aux transports maritimes et routiers en plus du secteur du bâtiment. Appliquer le principe du pollueur-payeur aux modes les plus polluants incitera *de facto* les utilisateurs à reconsidérer leurs pratiques.

En outre, l'effet sur le report modal pourrait être considérablement amplifié à condition de faire en sorte qu'une partie substantielle 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.

Dans une logique d'internalisation des coûts externes de la consommation énergétique, l'UTP salue par ailleurs la proposition actuellement discutée au niveau européen de supprimer les exonérations applicables à l'utilisation de combustibles fossiles pour la navigation aérienne intra-UE. L'UTP regrette cependant qu'une telle exemption pourrait subsister dans le cas des services aériens affectés au transport de fret.

## **LA STRATEGIE FRANCAISE SUR L'ENERGIE ET LE CLIMAT : UNE OPPORTUNITE POUR ACCELERER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN ET FERROVIAIRE**

Aux yeux de l'UTP, s'il est louable de vouloir encourager le verdissement du parc automobile privatif, la SFEC 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.

Car si les transports publics urbains et ferroviaires sont déjà aujourd'hui les modes qui transportent chaque jour des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en générant de 5 à 50 fois moins de GES que les modes routiers, les carburants alternatifs peuvent assurément contribuer à rendre le secteur encore plus vertueux de ce point de vue. A ce titre, la mise en place d'un dispositif de pondération carbone des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) pourrait contribuer à accélérer la mutation énergétique en cours des parcs de bus.

De fait, 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. La SFEC est l'occasion de rappeler l'importance pour les pouvoirs publics de continuer à soutenir massivement les efforts de verdissement des flottes de bus. Ceci passera par une aide ambitieuse à l'acquisition de véhicules propres, au rétrofit de même que l'aide aux investissements d'infrastructures de recharge en dépôts ou en ligne.

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.