

COMMISSION ÉCONOMIE ET MOBILITÉ

L'ANNÉE 2022 DEVAIT ÊTRE CONSACRÉE À LA SORTIE DE LA CRISE SANITAIRE, QUI A FORTEMENT IMPACTÉ LE SECTEUR, ET À LA RÉFLEXION AUTOUR DE L'ADAPTATION DES MODÈLES ÉCONOMIQUES. DANS LE CONTEXTE DES ÉLECTIONS NATIONALES, LES TRAVAUX DE LA COMMISSION SE SONT LOGIQUEMENT ORIENTÉS VERS LA FORMULATION DE PROPOSITIONS POUR L'AVENIR. LA CRISE ÉNERGÉTIQUE A NÉANMOINS RAPIDEMENT REBATTU LES CARTES.

Le modèle économique des transports a été un sujet de réflexion important en 2022

A lors que les travaux de fond sur le modèle économique du secteur allaient bon train en vue notamment de nourrir le débat pour les élections présidentielle et législatives, les tensions sur les énergies à la suite de la guerre en Ukraine ont placé l'envolée des coûts au cœur de l'actualité des membres de la Commission.

Un modèle économique à conforter et à adapter
Résilient mais fortement malmené pendant la crise sanitaire, le modèle économique des transports a été un sujet de réflexion important de l'année 2022. La position sur le Versement mobilité publiée en 2021 avait permis de rappeler l'importance de cette ressource affectée dans un contexte de besoin

de transparence de l'utilisation des fonds publics. L'édition du livret « Les 10 idées reçues sur le financement de la mobilité par les employeurs » a quant à elle repositionné les employeurs dans le modèle de financement des transports publics urbains, au bénéfice direct et indirect de leurs salariés. Ces publications s'inscrivent dans la volonté de l'UTP de s'adresser à toutes les parties prenantes de la mobilité collective et de promouvoir avec pédagogie la nécessité d'un choc d'offre pour accentuer le report modal nécessaire à la transition énergétique. Une analyse des enjeux économiques et financiers du transport public comme ferroviaire a permis de poser des bases communes de réflexion au sein de la fédération et d'objectiver les arguments utilisés dans les prises de position de l'UTP.

Un conflit imprévisible aux conséquences majeures
Les travaux de fond autour du modèle économique ont été rapidement impactés par la guerre en Ukraine, avec des conséquences importantes sur la disponibilité et les prix des différentes énergies. Les membres de la Commission ont donc été sollicités pour défendre le secteur lors des arbitrages effectués par l'État, ainsi que pour argumenter sur le maintien et le renforcement des efforts entrepris dans la décarbonation des flottes de véhicules. L'envolée des prix de l'électricité a été l'objet d'actions spécifiques auprès d'acteurs institutionnels comme l'Insee afin de retrouver une meilleure cohérence dans les évolutions des coûts réels et des indices utilisés dans les contrats entre les opérateurs et AOM, le tout encadré par un groupe de travail dédié qui partagera ses travaux avec le GART en 2023. ●



« RENFORCER LES ACTIONS DE SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE »

Comment les opérateurs font-ils face aux pressions liées aux coûts de l'énergie ?

L'objectif des opérateurs est de maîtriser leurs coûts d'exploitation, dont les achats d'énergie. La hausse de leurs prix a donc conduit à renforcer toutes les actions de sobriété énergétique. Mais, si nous étions habitués à la volatilité des prix du gazole, l'explosion et l'instabilité des prix de l'électricité et, dans une moindre mesure, de ceux du gaz nous ont fortement perturbés. Nous avons heureusement échappé à ce stade aux ruptures d'approvisionnement, mais la volatilité des prix pose un vrai problème, d'autant que les indices contractuels pour le gaz comme pour l'électricité sont loin de refléter l'évolution des coûts réels d'achat. Les boucliers tarifaires mis en œuvre par les pouvoirs publics en 2022 ont par ailleurs été centrés sur les ménages et se sont en pratique révélés inopérants pour les opérateurs. Mieux prendre en compte les coûts réels de l'énergie supportés par les opérateurs est tout l'objet des travaux débutés via le groupe de travail interne et dont l'aboutissement sera de partager de nouveaux indices fiabilisés par l'Insee avec nos interlocuteurs du GART.

Les contextes de crise permettent de rebattre les cartes, qu'en est-il du modèle économique ?

Le modèle économique du transport public a été déstabilisé par la crise sanitaire puis par la crise de l'énergie mais, au final, les opérateurs ont fait preuve d'une réelle résilience et le soutien constant des autorités organisatrices a permis de maintenir l'offre et de retrouver plus vite en France qu'à l'étranger des niveaux de fréquentation proches de l'avant-Covid. Mais, si les pouvoirs publics souhaitent que les transports publics jouent pleinement leur rôle dans la nécessaire transition énergétique en accentuant le report modal, il faudra un véritable choc d'offre qui ne sera possible que si l'on préserve un équilibre entre les trois sources de financement: les employeurs, les collectivités et les voyageurs.



**FRÉDÉRIC
BAVEREZ**

Président de la
Commission et directeur
exécutif Groupe France,
Keolis

LES MEMBRES

AGIR TRANSPORT
Anne Bellamy
CAPTRAIN FRANCE
Stéphane Derlincourt
**GROUPEMENT
LACROIX & SAVAC**
Stéphane Bonnaud
**MOVENTIS PAYS
DE MONTBÉLIARD**
Grégory Carmona
KEOLIS
Frédéric Baverez
(président de la Commission)

RATP
Clarisse Colonna
Frédéric Dupouy
RATP DEV
Sophie Castagné
Christophe Vacheron
**RTM OUEST
MÉTROPOLE**
Denis Costopolo
SEMITAN
Olivier Le Grontec
SNCF
Pierre Hausswalt

**SNCF GARES &
CONNEXIONS**
François Le
SNCF VOYAGEURS
Didier Nugues
Alain Ribat
TRANSDEV
Thierry Ervedoza
Édouard Hénaut
Bénédicte Neumager
**TRANSPORTS DU
PAYS DE L'ÉTOILE**
Nicolas Covarel

**TRANSPORTS PUBLICS
DU CHOLETAIS**
Marc Delayer
UTP
Stéphanie Lopes
d'Azevedo
Arthur Marsande
Hubert Richard
Hugo Salmon
Florence Sautejeau
VECTALIA FRANCE
Thierry Emelin
Éric Martinez