

## Position de l'UTP

**Livre blanc : feuille de route pour un espace européen unique vers un système de transport compétitif et économe en ressources**

12 mai 2011

## Position de l'UTP

Livre blanc :  
Feuille de route pour un espace européen unique  
vers un système de transport compétitif et  
économe en ressources

*L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) représente les entreprises de transport public urbain, ainsi que les entreprises de transport ferroviaire présentes en France. Elle représente à la fois des entreprises privées, des entreprises à capitaux mixtes et des entreprises publiques : des régies (opérateurs internes), la SNCF et la RATP ; soit près de 180 entreprises réalisant plus de 11 milliards d'euros de chiffre d'affaires en France.*

La Commission européenne a publié le lundi 28 mars dernier, son **Livre blanc sur la politique européenne des transports**. Dans ce document, la Commission fixe la feuille de route de sa politique des transports pour les dix années à venir (2010-2020) :

- **La mise en place d'un espace européen de transport unique** grâce à la suppression des obstacles techniques et administratifs entre les Etats membres et à l'ouverture complète à la concurrence de tous les modes de transport.

- **La décarbonisation des transports** dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.

**L'UTP se félicite de ces objectifs très ambitieux**, au volontarisme nécessaire pour faire face aux enjeux actuels. Toutefois, l'UTP constate que les mesures envisagées par la Commission européenne pour mettre en œuvre ces orientations ne sont pas à la hauteur des enjeux actuels.

**Elle s'interroge par ailleurs sur les modalités de financement (absence de fonds dédiés aux transports) et sur la cohérence du calendrier des actions.** Il n'est ainsi pas possible d'envisager de reporter l'ensemble de l'effort de décarbonisation après 2030 : compte tenu des délais nécessaires à la mise en place des infrastructures, les investissements à réaliser doivent en effet être effectués avant 2020 ou au plus tard en 2030 pour produire efficacement leurs effets.

Enfin, l'UTP considère qu'une trop grande place est accordée dans le présent Livre blanc au développement de nouvelles technologies : propulsions alternatives, systèmes de transport intelligent ... Pourtant, face aux problèmes environnementaux, économiques et sociaux auxquels la politique européenne des transports doit apporter une solution, la technologie seule ne suffira pas.

**Seul un véritable changement dans les habitudes de transport peut en effet permettre à l'Union européenne de réaliser ces objectifs** : grâce à la mise en œuvre des principes du pollueur-payeur et dans une moindre mesure du bénéficiaire-payeur, ainsi qu'à la promotion du report modal.

La promotion d'un report modal depuis les modes de transport les plus polluants vers les modes de transport durable, tels que les transports publics pourrait notamment permettre d'aller vers une décarbonisation des transports tout en réduisant la congestion urbaine et les coûts économiques et sociaux qu'elle engendre.

La Commission européenne reconnaît la nécessité d'un tel report modal<sup>1</sup>, mais se concentre sur le transport interurbain. Ce sont pourtant les régions urbanisées qui regroupent la grande majorité des activités économiques.

**La mobilité urbaine devrait être un des premiers champs d'action de la politique européenne des transports.** La proportion de la population européenne habitant dans des zones urbaines est aujourd'hui de 72 %. Elle passera à 84 % en 2050 ! Environ 85 % du PIB européen est généré par les zones urbaines. Or, le transport urbain génère déjà 40 % des émissions de CO<sup>2</sup> produites par le trafic routier et jusqu'à 70 % des autres polluants.

Le principe de subsidiarité ne doit pas être une excuse pour éviter d'agir. Nous regrettons notamment que la Commission ne se soit pas donné d'objectif chiffré pour le développement du transport collectif en zone urbaine, comme elle l'a fait dans d'autres domaines. Pour que la part des transports collectifs augmente dans le transport urbain, comme la Commission en émet le souhait, il est nécessaire de prendre des mesures ambitieuses, allant plus loin que celles envisagées dans ce Livre blanc :

- **Plans de mobilité urbaine** : si la Commission européenne veut encourager la mise en place de ces plans (combinant à la fois urbanisme, transport public, infrastructures...) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, elle n'envisage pas de rendre leur adoption obligatoire, comme l'UTP l'avait souhaité.

L'UTP salue toutefois la proposition de la Commission de lier l'octroi de fonds européens à

l'existence d'un plan de mobilité urbaine ayant fait l'objet d'une évaluation indépendante.

- **Internalisation des coûts externes** : l'UTP se félicite de la volonté de la Commission européenne de mettre en place une réelle internalisation des coûts externes (coûts de congestion, de pollution et d'accidentologie notamment). L'Union européenne se doit d'agir dès aujourd'hui pour qu'un système plus juste de tarification des modes de transport se mette en place en matière de transport urbain. L'application du principe pollueur-payeur, souhaitée par la Commission, permettra de véritablement faciliter le nécessaire développement des transports publics en dégagant des nouvelles ressources pour leur financement et en développant leur fréquentation. En outre, les ressources dégagées par cette internalisation doivent être entièrement consacrées au développement des modes de transport durables tel que le transport public.

- **L'application du principe utilisateur-payeur doit cependant être mise en œuvre avec discernement.** En effet, si une plus grande part de financement de l'utilisateur est envisageable pour le transport public, l'idée que le transport public puisse s'autofinancer ne semble pas réaliste, compte tenu de sa mission de service public et de ses bénéfices économiques et sociaux. Une réflexion parallèle sur les bénéficiaires indirects du transport public et de leur contribution à son développement devrait d'ailleurs pouvoir être engagée.

- **Droits des voyageurs** : L'UTP est satisfaite qu'un règlement sur les droits des voyageurs dans les autobus et autocars ait été récemment adopté, l'amélioration de la qualité des transports publics, étant un souci constant de la profession. Elle se félicite à ce titre que les spécificités des transports urbains aient été reconnues dans un règlement initialement conçu pour les transports internationaux. Elle se tient prête notamment dans le cadre du plan d'actions pour la mobilité urbaine, à continuer à participer à des travaux sur le sujet de façon à adopter des solutions pragmatiques et adaptées aux différents modes de transport.

Enfin, l'UTP encourage la Commission à favoriser la mise en place de solutions alternatives de règlements des litiges (compétences et recours à un médiateur) afin d'éviter une augmentation très forte des litiges dans un contexte général de judiciarisation des relations sociales.

<sup>1</sup> *L'utilisation de véhicules plus économes en énergie et l'emploi de carburants plus propres ne sont probablement pas suffisamment en soi pour assurer les réductions nécessaires des émissions et ne résoudraient pas le problème des encombrements.*

L'Union européenne doit également agir avec plus de volontarisme pour le développement du transport ferroviaire. La refonte en cours du premier paquet ferroviaire est nécessaire. D'autres initiatives annoncées dans ce Livre blanc nous semblent positives :

- **Séparation de la gestion de l'infrastructure et des services de transport** : l'UTP se félicite que la Commission reconnaisse cette séparation comme nécessaire pour le développement d'une concurrence loyale.

- **Objectifs chiffrés pour le fret ferroviaire et fluvial (30 % en 2030 et 50 % en 2050)**. Ceux-ci ne se réaliseront qu'avec certaines conditions (réseau conventionnel de qualité, disponibilité de capacités ferroviaires adaptés de bout en bout en quantité et en qualité (conditions techniques telles que la longueur des trains, gabarit, poids et vitesse).

- **L'idée de gestionnaires paneuropéens de corridors** qui contribueront à la création d'un véritable réseau européen d'infrastructure ferroviaire. Cette idée sous-jacente dans le règlement corridors de fret doit être mise en œuvre et développée pour permettre au ferroviaire d'acquérir une véritable dimension européenne et non plus seulement nationale.

- **Ouverture accrue du marché et mise en concurrence des contrats de service public** : la Commission pourrait adopter en 2012 une proposition de libéralisation des lignes nationales de voyageurs, ainsi qu'une proposition pour une mise en concurrence des contrats de service public. Une certaine incertitude entoure d'ailleurs la période à laquelle la libéralisation des contrats de service public devrait être proposée : 2012 ou 2015 ? **L'UTP souhaite rappeler que la concurrence** doit avoir des objectifs clairement définis tels qu'une meilleure maîtrise des coûts, de meilleurs prix, une meilleure utilisation des deniers publics ou encore une amélioration de la qualité des services qui sont offerts aux voyageurs.

Enfin, l'UTP regrette que la Commission ait finalement renoncé à la création d'un fonds européen dédié aux transports, nécessaire à la mise en place d'une politique ambitieuse. Nous considérons toutefois comme positif la mise en place d'un nouveau cadre de financement pour les infrastructures de transport, qui coordonnerait les stratégies d'investissement des fonds structurels et des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T).