

Position de l'UTPF sur l'avenir du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)

***S'assurer du maintien et du renforcement d'un instrument
indispensable pour le ferroviaire et les transports publics urbains***

Quelques mots sur l'UTPF

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative en France des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Principaux messages du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition européenne de renforcer la connectivité et la durabilité des infrastructures de transport. Ces priorités nécessitent un soutien accru de l'Union européenne par le biais du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Elle réaffirme l'importance stratégique de cet instrument en tant que levier indispensable pour atteindre les objectifs fixés par l'UE, en particulier en matière d'interopérabilité, de décarbonation et d'intégration des réseaux de transport.

Dans le contexte de la révision à venir du Cadre financier pluriannuel de l'UE, l'UTPF souhaite faire passer quatre messages clés aux décideurs européens :

- **Il est impératif de maintenir l'existence-même du MIE en tant qu'instrument dédié aux infrastructures de transport.**
- **Il est indispensable d'augmenter l'enveloppe budgétaire du MIE-Transport.**
- **Il convient de maintenir une gestion centralisée du MIE via la Commission européenne et sa direction compétente la DG MOVE.**
- **Le MIE-transport devra donner la priorité à la modernisation de l'infrastructure et soutenir davantage les nœuds urbains dans le RTE-T.**

Pourquoi les transports publics urbains et ferroviaires sont un investissement d'avenir pour l'Union européenne

Dans ses *Orientations politiques* pour la prochaine Commission européenne (2024-2029), la Présidente Ursula von der Leyen a fixé des priorités pour « guider l'Union européenne vers un avenir plus durable, équitable et prospère ». Parmi ces priorités figurent la recherche d'une équité sociale, ainsi que le renforcement de la prospérité économique et de la compétitivité industrielle de l'Europe face aux défis mondiaux. Ces orientations résonnent particulièrement avec le rôle stratégique des transports publics urbains et ferroviaires.

Parce qu'investir dans notre secteur est la seule option viable pour concilier équité sociale et Green Deal et pour garantir une transition juste pour tous

Peu importe où ils habitent, les Européens ont besoin de se déplacer, que ce soit pour aller travailler, étudier, se soigner, faire des courses, maintenir des liens avec leurs familles et amis ou pour partir à la découverte d'autres territoires. Or aujourd'hui, en France, près d'1 personne sur 4 et 1 jeune sur 2 déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer¹.

Le secteur des transports représente encore 26,2% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) en Europe². Pour leur part, les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent que 3% des émissions du secteur des transports, soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus.

Investir au niveau européen dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- permettre chaque jour à des millions d'Européens d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- contribuer à un tourisme qui soit véritablement durable ;
- offrir aux Européens la possibilité d'être approvisionnés par un transport ferroviaire de marchandises respectueux de la planète et des territoires ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages européens avec des coûts des transports publics pour les ménages très largement inférieurs à la voiture individuelle³ ;
- lutter contre une pollution qui a causé 238 000 décès prématuré dans l'UE en 2020⁴ ;
- réduire une congestion routière dont l'impact environnemental, social et économique est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'UE⁵ ;
- rendre nos routes plus sûres quand on sait que les accidents routiers professionnels (accidents de trajet domicile-travail et accidents de mission confondus) sont la deuxième cause de mortalité au travail en France⁶ (avec 454 décès sur les 56 390 personnes victimes d'un accident de la route lié au travail en 2021⁷).

¹ *Baromètre des Mobilités du Quotidien*, Wimoov, 2022

² Les transports dans l'UE en chiffres : livret statistique 2024, Commission européenne

³ Une voiture coûte plus de 400 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel bus/tram/métro/car revient à 31 euros en province et 86 euros pour toute l'Île-de-France. Les abonnés au train régional paient eux 7 fois moins cher leur trajet quotidien que les automobilistes.

⁴ *Rapport sur la qualité de l'air en Europe en 2022*, Agence européenne pour l'environnement

⁵ *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

⁶ <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/prevention-des-risques-pour-la-sante-au-travail/article/risque-routier-professionnel>

⁷ https://hauts-de-france.dreets.gouv.fr/sites/hauts-de-france.dreets.gouv.fr/IMG/pdf/a4_risqueroutier_2022_vf.pdf

Parce qu'investir dans notre secteur est essentiel pour assurer la prospérité économique, la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Europe

Les transports publics urbains et ferroviaires renforcent l'attractivité locale et permettent le développement des activités économiques. Comment ? En élargissant notamment les bassins d'emplois et en multipliant les opportunités de recrutements sur les territoires à l'heure où environ 30% des Européens estiment que l'absence de moyens de transport adaptés ou abordables réduit leurs opportunités professionnelles⁸.

Pour sa part, le fret ferroviaire est un atout majeur pour la réindustrialisation de l'Union européenne, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

Forts de leurs 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont structurants pour l'économie française et plus largement pour l'économie européenne. Ils s'appuient par ailleurs sur une filière industrielle stratégique complète : ingénieries technique, juridique et financière ; industries des matériels roulants (équipementiers et constructeurs), du génie civil, de la signalisation, des infrastructures ou des services numériques (billettique, information-voyageurs, etc.) – des startups et PME aux grands leaders internationaux.

Porteur d'innovations avec notamment le développement dans le monde entier du métro automatique ou les travaux en cours sur le train à hydrogène, les secteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont une vitrine du savoir-faire européen reconnu pour son excellence.

Avec une présence dans 60 pays dans le monde, les 3 grands opérateurs français de transport public urbain figurent parmi les 5 leaders mondiaux du secteur et participent ainsi au rayonnement de la France et de l'Europe à l'international.

Investir dans le transport public urbain et le transport ferroviaire est donc aussi la meilleure manière de contribuer :

- au développement économique et à la cohésion des territoires en Europe ;
- à la souveraineté et la compétitivité industrielles de l'Union européenne.

Pas de report modal et de mobilité durable sans investissement européen à la hauteur

Lors de son audition devant le Parlement européen le 4 novembre dernier, le Commissaire aux Transports Apostolos Tzitzikostas a réaffirmé son engagement à promouvoir une mobilité durable et équitable en Europe, en plaçant les transports publics et le ferroviaire au cœur de ses priorités. Il a souligné que « ces modes de transport sont des leviers essentiels pour réduire la congestion, les émissions de CO₂ et les fractures territoriales ». Connecter les villes par des lignes à grande vitesse, renforcer l'interconnexion des régions et verdir le fret grâce au ferroviaire figurent ainsi parmi les objectifs qu'il s'est fixé publiquement, tout en appelant à un effort collectif pour encourager un véritable report modal.

⁸ *Analysis of labour and skills shortages: Overcoming bottlenecks to productivity and growth*, Business Europe, 2023

Cependant, ces ambitions, aussi nécessaires soient-elles, ne pourront se concrétiser sans un engagement financier solide et cohérent à l'échelle de l'UE. **Car le report modal ne se décrète pas : il nécessite des investissements massifs pour offrir des alternatives attractives et accessibles au tout-voiture et au tout-camion.**

Plus de transports en commun et plus de trains partout en Europe, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus : seul un « choc d'offre » pourra provoquer ce report modal que les Européens appellent de leurs vœux et que le Commissaire Tzitzikóstas a fixé comme objectif.

Pourtant, cet impératif de financement est confronté à un contexte budgétaire incertain. Le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) devra répondre à des besoins colossaux pour moderniser le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et assurer son achèvement dans les délais impartis. C'est pourquoi il est crucial de lier les engagements ambitieux du Commissaire aux Transports à un cadre financier européen à la hauteur des enjeux. Sans un mécanisme de financement robuste et dédié, les promesses de connectivité, de durabilité et de report modal risquent de rester lettre morte.

Aussi, en vue des négociations à venir dans le cadre du prochain cadre financier pluriannuel, l'UTPF souhaite alerter les décideurs européens sur l'impératif de s'assurer du maintien et du renforcement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Les attentes et les propositions du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition européenne de renforcer la connectivité et la durabilité des infrastructures de transport. Ces priorités nécessitent un soutien accru de l'Union européenne par le biais du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Elle réaffirme l'importance stratégique de cet instrument en tant que levier indispensable pour atteindre les objectifs fixés par l'UE, en particulier en matière d'interopérabilité, de décarbonation et d'intégration des réseaux de transport.

L'UTPF souhaite insister sur plusieurs défis et opportunités liés à l'avenir du MIE :

- **L'UTPF insiste sur l'impératif de maintenir l'existence-même du MIE en tant qu'instrument dédié aux infrastructures de transport.**

Toute tentative de fusionner ce mécanisme avec d'autres enveloppes budgétaires européennes ou de le remplacer par des dispositifs décentralisés au niveau des Etats membres mettrait en péril sa capacité à répondre efficacement aux besoins stratégiques du secteur des transports. Le MIE est un pilier de la politique de connectivité européenne et son démantèlement affaiblirait la cohérence et la vision transnationale nécessaires pour atteindre les objectifs du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

- **L'UTPF insiste sur l'importance de maintenir une gestion centralisée du MIE via la Commission européenne et sa direction compétente la DG MOVE.**

Ce modèle garantit une cohérence dans la planification et le financement des infrastructures, en alignant les projets sur les priorités stratégiques européennes. À l'inverse, une gestion décentralisée ou une fusion des fonds européens risquerait de compromettre l'intégrité et l'interopérabilité du réseau, en privilégiant des approches nationales divergentes.

- **L’UTPF alerte sur la nécessité d’augmenter l’enveloppe budgétaire du MIE-Transport.**
Ceci est indispensable pour répondre aux besoins colossaux engendrés par la révision du RTE-T. Actuellement, les écarts de financement freinent la mise en œuvre de projets structurants, retardant la modernisation du réseau ferroviaire et le développement d’infrastructures intermodales. Un soutien financier renforcé est indispensable pour éviter la dilution des priorités et assurer la concrétisation des ambitions européennes.
- **L’UTPF estime que le MIE-transport devrait donner la priorité à la modernisation de l’infrastructure,** avec notamment le déploiement de l’ERTMS, la construction de nouvelles lignes et des liaisons manquantes du RTE-T, ainsi que les nœuds urbains et la résilience climatique du système ferroviaire. Cette modernisation et ce développement du réseau permettront d’augmenter les performances de l’infrastructure, le trafic ferroviaire et de développer l’offre et l’intermodalité, conformément aux objectifs européens.
- **L’UTPF appelle à soutenir davantage les nœuds urbains dans le RTE-T.**
Ces zones clés, où convergent flux locaux et européens, doivent bénéficier d’un soutien accru pour permettre le développement d’infrastructures intermodales (les hubs multimodaux) qui sont des maillons essentiels pour l’efficacité du réseau RTE-T et de projets de mobilité durable. L’extension du MIE dans cette direction est cruciale pour répondre aux exigences du *Green Deal* et pour garantir une continuité intermodale européenne. En cohérence avec l’augmentation du nombre de nœuds urbains dans le règlement RTE-T révisé, le montant de l’enveloppe dédiée aux nœuds urbains doit ainsi être augmentée.

En résumé, l’UTPF considère le MIE comme un pilier essentiel de la politique européenne des transports. Elle appelle les décideurs à préserver et renforcer cet instrument, à la fois par un engagement ferme à maintenir son existence en tant qu’outil clé pour la connectivité européenne, par une augmentation significative de son enveloppe budgétaire, et par une extension de son champ d’intervention. **Un soutien ambitieux au MIE est une condition *sine qua non* pour assurer une connectivité européenne résiliente, durable et intégrée.**

Le MIE : un instrument essentiel pour l’avenir des transports

Face aux discussions sur l’avenir des financements européens, l’UTPF souligne **l’importance stratégique du Mécanisme pour l’Interconnexion en Europe (MIE) pour l’avenir des transports** en Europe et **l’importance de son fonctionnement ancré dans une logique européenne.**

Un rôle crucial pour la connectivité européenne

Le MIE constitue un **levier indispensable pour atteindre les objectifs politiques de l’UE** dans le domaine des transports, notamment ceux liés au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), à l’augmentation de la part modale du transport ferroviaire et à la lutte contre le changement climatique.

En fournissant un financement ciblé, **le MIE assure la mise en œuvre cohérente et harmonisée de projets transnationaux essentiels.** Ainsi, le MIE permet le financement

de projets comme la suppression des goulets d'étranglement, les chaînons manquants ou encore des grands projets européens comme le Lyon-Turin.

L'UTPF souligne **l'importance du MIE dans la modernisation du réseau ferroviaire**, un levier essentiel pour améliorer la fluidité des circulations et renforcer la fiabilité et la compétitivité du transport ferroviaire. Le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), par exemple, est une avancée technologique clé qui ne pourrait être réalisée sans le soutien financier du MIE. Ce système harmonise les standards techniques et opérationnels, facilitant l'interopérabilité entre les réseaux nationaux.

En outre, l'UTPF rappelle que **le MIE contribue à renforcer l'intermodalité en soutenant le développement des pôles d'échanges multimodaux**, véritables plateformes de connexion entre les villes et le RTE-T. Ces pôles jouent un rôle essentiel dans l'amélioration de la fluidité des trajets pour les usagers, en intégrant différents modes de transport et en facilitant l'accès aux réseaux transeuropéens.

Il ne faut pas oublier que le MIE est appelé à jouer un rôle central dans l'atteinte des objectifs de doublement du trafic ferroviaire de marchandises et de triplement du trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2050, inscrits dans la Stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission européenne.

Enfin, le MIE est l'outil qui doit permettre de financer les **investissements nécessaires pour renforcer la résilience des infrastructures de transport au changement climatique**. En effet, selon une étude à venir, mentionnée par le commissaire Tzitzikostas, sur les principaux risques pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et les besoins et coûts d'adaptation correspondants, il est évalué « un déficit d'investissement de 70 milliards d'euros pour adapter le RTE-T aux conditions de réchauffement de 2050 ». Il est nécessaire que l'UE se dote d'un plan d'action au changement climatique et d'un budget suffisant au sein du MIE.

Le MIE est donc bien plus qu'un simple instrument financier, c'est un pilier stratégique de la connectivité européenne, au service d'un système de transport plus intégré, durable et compétitif.

Un fonctionnement ancré dans une logique européenne

Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) traduit une approche européenne de la planification et du financement des infrastructures de transport. L'UTPF souligne que sa gestion centralisée par la Commission européenne et sa Direction compétente, la DG MOVE, doit être maintenue car elle permet d'assurer une cohérence et une standardisation des projets, en conformité avec les objectifs fixés par les décideurs européens dans le Règlement RTE-T. Cette centralisation garantit que chaque projet financé contribue non seulement à répondre aux besoins locaux, mais s'inscrit également dans une vision transnationale plus large au niveau de l'Union à savoir celle d'un espace de transport véritablement interconnecté, où l'interopérabilité et la connectivité du réseau priment.

Cependant, l'UTPF s'inquiète du fait que **cette logique européenne pourrait être remise en cause dans le prochain cadre financier pluriannuel.**

Un premier risque résiderait dans **la fusion des fonds européens en une grande enveloppe unique et indifférenciée au niveau européen**. Une telle mesure **couperait les entreprises du dialogue direct avec la Direction générale de la Mobilité et des Transports** de la Commission européenne (DG MOVE). Or, ce lien direct est crucial pour aligner les projets sur les objectifs européens et défendre des initiatives stratégiques répondant aux défis de l'interopérabilité, de la décarbonation et de la digitalisation. Sans ce dialogue direct, l'UTPF s'inquiète d'un **risque de dilution des priorités du secteur des transports dans un cadre budgétaire trop généraliste** ou trop orienté vers le transport automobile, au détriment du transport public et des objectifs spécifiques du RTE-T.

La gestion centralisée du MIE a en plus un véritable effet catalyseur pour structurer et accélérer la réalisation des projets. Les subventions du MIE ont un effet levier significatif, en particulier pour les projets ayant un fort caractère européen ou transfrontalier, et permettent de mobiliser du financement de la part des Etats membres.

Le second risque, tout aussi préoccupant pour l'UTPF, serait **un basculement vers une gestion décentralisée des fonds**, confiée exclusivement aux États membres, comme dans le cadre de la Facilité pour la reprise et la résilience (RRF en anglais). **Une telle évolution privilégierait les priorités nationales**, souvent divergentes et fragmentées, au détriment de la vision transnationale qui fait la force du MIE. Cette **fragmentation affaiblirait la cohésion globale du réseau européen**, ralentissant l'intégration des infrastructures et compromettant l'interopérabilité indispensable à un réseau de transport interconnecté. À terme, cela pourrait non seulement accentuer les disparités régionales, mais aussi nuire à la compétitivité de l'Union européenne.

En somme, **le fonctionnement centralisé du MIE constitue un gage de réussite pour le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**. Pour l'UTPF, remettre en question cette approche reviendrait à affaiblir une politique fondamentale de l'Union européenne, à un moment où la cohésion et la vision à long terme sont cruciales pour répondre aux défis économiques, environnementaux et géopolitiques actuels.

Le MIE : un instrument à renforcer et à élargir

Pour répondre aux défis croissants de la connectivité et de la durabilité des transports en Europe, l'UTPF appelle les décideurs européens à **augmenter significativement l'enveloppe budgétaire du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**. D'une part, les ambitions accrues du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), renforcées par sa révision récente, génèrent des besoins financiers colossaux pour moderniser, interconnecter et rendre plus résilientes les infrastructures à l'échelle de l'Union, mais aussi pour moderniser le matériel roulant et augmenter les capacités des infrastructures de maintenance. D'autre part, l'intégration renforcée des nœuds urbains et la nécessité de soutenir la mobilité urbaine durable appellent à augmenter le soutien aux gares et pôles multimodaux et de rendre éligibles les projets prioritaires. Ces deux dimensions justifient pleinement une augmentation des ressources allouées, afin de garantir la réalisation des objectifs européens en matière de transport.

L'augmentation de l'enveloppe globale du MIE doit également s'accompagner d'une revue à la hausse des montants unitaires (par projet), pour que le niveau de subvention alloué permette de résoudre les impasses économiques de certains projets candidats, que le RTE-T demande de

réaliser. Les niveaux de subventions devraient en effet être cohérents avec les besoins d'investissements, afin de s'assurer que le projet pourra être mené à bien.

Un besoin de financement immense pour répondre aux ambitions du RTE-T

L'UTPF rappelle que le Réseau transeuropéen de transport, pierre angulaire de la politique européenne des infrastructures, a des ambitions considérables qui nécessitent un effort financier sans précédent. Avec l'adoption de la révision du Règlement RTE-T en 2024, les exigences en matière de connectivité, de durabilité et de modernisation des infrastructures ont été encore renforcées.

La Commission européenne estime que 500 milliards d'euros d'investissements seront nécessaires pour le réseau central d'ici 2030, soit une moyenne de 50 milliards d'euros par an⁹. Si l'on inclut le réseau global, les besoins atteignent 1 500 milliards d'euros d'ici 2050¹⁰ à l'échelle européenne. Pourtant, l'UTPF rappelle que **le MIE ne dispose que de 25,8 milliards d'euros pour la période 2021-2027**, soit une fraction très faible des besoins identifiés.

En France, les besoins d'investissements de l'infrastructure ferroviaire sont également très importants :

- Pour atteindre les objectifs du RTE-T, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de décembre 2022 estime qu'entre 15 et 20 milliards d'euros sont nécessaires pour parvenir à un déploiement de **l'ERTMS** sur le seul réseau central français.
- En outre, le déploiement complet des **centres de contrôle des réseaux centralisés** s'élèverait à 19 milliards d'euros - le niveau actuel de déploiement étant de 14 %. Cette dépense indispensable à la modernisation du réseau français n'est pas envisagée dans le RTE-T.
- Les **grands projets ferroviaires** dans le cadre du RTE-T doivent également être pris en compte. Ces projets (Lyon-Turin, GPSO LNPCA, Roissy Picardie, LNMP, Massy-Valenton, etc.) s'élèvent à plus de 40 milliards d'euros.
- Atteindre l'ambition de **doublage de la part modale du fret ferroviaire d'ici à 2030** demandera des investissements supplémentaires pour la modernisation des infrastructures de fret, à savoir la mise à niveau des tunnels, la rénovation des gares de triage (200 millions d'euros pour Woippy, Sibelin, Le Bourget et Miramas), la création de nouvelles plates-formes multimodales ou encore la continuité des petites lignes de fret.

En plus des investissements requis pour la modernisation et le développement de l'infrastructure, il sera également nécessaire que le MIE continue de soutenir l'équipement de l'ERTMS sur le matériel roulant passager et fret¹¹, et prépare le déploiement du DAC sur le matériel roulant de fret.

⁹ *Etude d'impact accompagnant la proposition de règlement pour le développement du RTE-T*, Commission européenne, SWD(2021) 472 final.

¹⁰ *Ibid*

¹¹ En ce qui concerne le matériel roulant pour les passagers, environ 4 500 unités ERTMS doivent être équipées en France pour un coût estimé entre 4,5 et 4,7 milliards d'euros. Sur les 4 500 unités, entre 1 000 et 1 500 seront renouvelées, tandis que les autres seront rétrofitées. Pour le matériel roulant fret, les coûts d'équipement de l'ERTMS pour les activités fret du Groupe SNCF sont estimés à environ 1 milliard d'euros (750 millions d'euros pour l'achat de 190 locomotives, 320 millions d'euros pour le *retrofitting* de 400 locomotives et 18 millions d'euros pour la mise à niveau de 50 locomotives). Le déploiement du DAC est quant à lui estimé à 12 milliards d'euros au niveau de l'UE.

L'UTPF souhaiterait également que le MIE puisse contribuer à la **construction et l'expansion des infrastructures de maintenance** du matériel roulant. La saturation croissante de ces installations est un obstacle au développement des services ferroviaires et par conséquent, au report modal.

L'UTPF préconise enfin de clarifier et augmenter l'ambition du MIE afin de **renforcer la résilience de l'infrastructure et des gares aux effets du changement climatique**.

Ce faisant, l'UTPF remarque que **les écarts de financement se traduisent déjà par des retards et des lacunes**. En 2020, l'UE ne cofinçait que 8% des dépenses totales en infrastructures ferroviaires, ce qui reste insuffisant pour répondre aux objectifs stratégiques du RTE-T¹². De plus, le doublement de la part modale du fret ferroviaire et le triplement du trafic à grande vitesse d'ici 2050, inscrits dans la *Stratégie de mobilité durable et intelligente de l'UE*¹³, impliquent des investissements massifs pour moderniser les gares de triage, adapter les infrastructures aux trains longs ou encore pour développer des plateformes multimodales. Des projets emblématiques comme le Lyon-Turin ou la mise en œuvre complète de l'ERTMS en France¹⁴, estimés à plusieurs dizaines de milliards d'euros, illustrent l'ampleur de l'effort à fournir. Plus récemment, l'annonce d'un plan pour connecter les capitales européennes grâce au rail à grande vitesse ne fait que conforter le besoin de financements importants.

La forte sursouscription des appels à projets du MIE, atteignant parfois un ratio de 3 à 4 projets proposés pour un projet financé, **témoigne d'un besoin croissant de financement**. Cela engendre, comme le déplore l'UTPF, une dilution des subventions, retardant voire annulant des projets cruciaux pour l'interconnexion européenne. Pour garantir la mise en œuvre des objectifs du RTE-T, **l'UTPF alerte les décideurs sur l'impératif d'augmenter significativement l'enveloppe du MIE-Transport**, afin de répondre à ces besoins d'investissement colossaux et d'assurer la réalisation des projets.

Intégrer les nœuds urbains dans le MIE : une priorité incontournable

L'UTPF rappelle que **le rôle des nœuds urbains dans la connectivité et l'intermodalité du réseau RTE-T devient de plus en plus central**.

L'importance centrale des gares ferroviaires a été reconnue dans la révision du Règlement RTE-T qui a fait passer le nombre de nœuds urbains français concernés par les exigences associées de 8 à 41. Pourtant, les gares sont perçues comme n'ayant pas une valeur ajoutée européenne suffisante. Elles devraient être davantage considérées par le programme MIE.

La récente révision du Règlement RTE-T a renforcé l'attention portée à ces zones stratégiques, qui concentrent souvent la majeure partie des flux de passagers et de marchandises. Les Plans de Mobilité Urbaine Durable (SUMPs) et l'intégration des pôles multimodaux illustrent cette volonté de relier efficacement les réseaux urbains aux

¹² *Huitième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire*, Commission européenne, COM(2023) 510 final.

¹³ *Stratégie de mobilité durable et intelligente*, Commission européenne, COM (2020) 789 final.

¹⁴ Le Conseil d'orientation des infrastructures dans son rapport intitulé *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition* (décembre 2022) estime que le coût du déploiement de l'ERTMS en France sur le réseau central se situe entre 15 et 20 milliards d'euros. Cette estimation double pour le réseau central dont le coût est estimé à environ 40 milliards d'euros d'ici à 2050.

infrastructures européennes et les infrastructures européennes entre elles. Toutefois, **ces ambitions nécessitent un financement accru** pour moderniser les gares, développer les pôles d'échanges multimodaux et pour soutenir des projets d'adaptation des infrastructures face aux défis climatiques. Pour assurer la cohérence avec l'augmentation du nombre de nœuds urbains dans le règlement RTE-T révisé, il faudrait considérablement augmenter le montant du budget dédié aux nœuds urbains. Ne pas se limiter au financement des études pour les hubs multimodaux et financer les travaux serait également le prolongement logique de cette stratégie.

L'UTPF arrive à la conclusion que **l'élargissement du MIE pour davantage considérer les gares et pôles d'échanges multimodaux Est donc une évolution logique**. En soutenant le développement des pôles d'échanges multimodaux et des gares au sein des nœuds urbains, le MIE pourrait jouer un rôle crucial dans le renforcement de l'intermodalité et la transition vers une mobilité urbaine durable. L'UTPF recommande notamment d'augmenter le soutien aux gares et pôles multimodaux et de rendre éligibles certains projets prioritaires, en particulier : les travaux dans les pôles multimodaux ; les bâtiments des gares dès lors qu'ils concernent les voyageurs et les opérations d'exploitation ; l'extension des gares ou les nouvelles gares dès lors qu'elles participent d'un projet commun de désaturation du réseau ferroviaire et d'amélioration de l'offre de service. Cela passe aussi par le financement des études et des travaux des pôles multimodaux, des projets liés à l'adaptation des infrastructures pour faire face au changement climatique¹⁵. En augmentant son enveloppe budgétaire, l'UTPF est certaine que **le MIE serait en mesure de répondre à ces nouveaux besoins tout en préservant son rôle de moteur de la cohésion européenne**.

Ce soutien accru est indispensable pour permettre à l'Europe de relever les nouveaux défis de la mobilité et atteindre les objectifs du Pacte vert. **L'UTPF recommande donc d'augmenter dans le MIE le soutien aux projets relatifs aux gares et pôles d'échanges multimodaux au sein des nœuds urbains pour renforcer la connectivité entre les modes de transports durables tout en garantissant une meilleure intermodalité**. Il est donc **essentiel de prévoir des moyens financiers supplémentaires pour traduire ces ambitions en actions concrètes**, au service d'une mobilité européenne plus intégrée, durable et résiliente.

Faciliter le recours opérationnel du MIE

Le programme MIE devrait assurer une cohérence entre sa programmation budgétaire et la temporalité des projets ferroviaires, qui s'inscrivent dans un temps plus long que celui du CFP européen.

L'UTPF appelle également à limiter le *front loading*, et donc à mieux répartir l'enveloppe globale entre les appels à projets successifs.

¹⁵ Manifeste de l'UTPF à l'attention des décideurs européens, UTPF, septembre 2024.

Au regard des expériences passées, il apparaît également nécessaire de simplifier les processus de candidature et de suivi.

- Le MIE pourrait par exemple s'inspirer du fonctionnement en deux temps de l'appel à manifestation d'intérêt du CORIFER dans le cadre de France 2030 ou des appels à projets *Two-Stages* du programme Horizon Europe.
- Il devrait être possible d'avoir plusieurs bénéficiaires directs dans le cas d'une demande unique présentée par plusieurs entités.
- De même, les modalités de suivi doivent être allégées pour éviter que cela ne devienne un frein au dépôt d'une demande de subvention.

Florence Sautejeau
Déléguée générale de l'UTPF
fsautejeau@utpf-mobilites.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du département des
Affaires publiques
jppeuziat@utpf-mobilites.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Arthur Marsande
Chargé de mission
Affaires européennes
amarsande@utpf-mobilites.fr
+33 (0) 7 87 24 02 83