

**Contribution de l'UTPF à la consultation publique de la
Commission européenne
*Villes – Nouveau programme stratégique***

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 salue l'initiative de la Commission européenne visant à établir un nouveau programme stratégique ambitieux pour les villes européennes. Acteurs incontournables de la transition écologique, économique et sociale, les villes concentrent aujourd'hui de multiples défis qui requièrent une réponse coordonnée à l'échelle européenne. Les bus/métros/tramways/cars/trains : le transport public, en tant qu'alternative durable aux modes de transport plus émetteurs (et associé aux modes actifs), apparaît comme une réponse pour répondre aux défis des villes. Pourtant, les priorités d'investissement ne vont pas toujours dans ce sens : des millions d'Européens restent aujourd'hui coupés des opportunités, non pas par manque d'ambition, mais parce qu'ils n'ont pas solution de mobilité.

Dans le contexte de l'appel à contribution *nouveau programme stratégique pour les villes*, l'UTPF souhaite faire passer cinq messages clefs aux décideurs européens :

- **Les transports publics sont essentiels pour répondre aux défis environnementaux, sociaux et économiques des villes.**
- **Un renforcement massif des financements européens dédiés à la mobilité urbaine durable est indispensable.**
- **Les investissements européens doivent renforcer la qualité et l'attractivité du transport public pour favoriser un report modal significatif et permettre un véritable choc d'offre.**
- **Un renforcement massif des financements européens dédiés à la mobilité urbaine durable est indispensable et doit se faire en complément des autres enveloppes prioritaires (grands projets RTE-T, modernisation de l'infrastructure dont ERTMS), elles aussi sous financées.**
- **Le développement des transports publics doit être reconnu comme un pilier de la transition écologique européenne à travers une grande Déclaration politique.**

Les défis actuels des villes européennes : une nécessaire prise de conscience

L'UTPF estime indispensable de rappeler que les villes européennes accueillent actuellement près de 75 % de la population de l'Union, chiffre qui devrait atteindre 84 % d'ici 2050¹. Ce constat pose immédiatement la question des capacités des villes à gérer durablement cette croissance urbaine, en particulier en matière de mobilité. En effet, près d'un quart des émissions de CO₂ liées aux transports proviennent des zones urbaines², lesquelles font part ailleurs face à la congestion, la pollution atmosphérique et à leurs impacts significatifs sur la santé publique.

Par ailleurs, l'UTPF souhaite attirer l'attention sur l'importance de lutter contre la **précarité de mobilité**, phénomène qui limite les opportunités économiques, sociales et culturelles d'une partie significative de la population urbaine³. Les infrastructures urbaines doivent également faire face à des défis majeurs liés au changement climatique, nécessitant une adaptation constante et des investissements importants.

L'UTPF souhaite aussi souligner que les villes doivent relever d'importants **défis d'innovation et de digitalisation**. La transition numérique offre des opportunités pour optimiser les déplacements urbains, améliorer l'efficacité énergétique et renforcer la qualité du service rendu aux utilisateurs via une meilleure information en temps réel. Toutefois, ces avancées nécessitent là encore des investissements importants en développement et en matière de cybersécurité afin de garantir la protection des données personnelles et des infrastructures critiques contre les risques croissants de cyberattaques.

L'UTPF insiste sur l'importance de **renforcer la résilience des infrastructures de transport urbain face aux menaces émergentes**, notamment les crises climatiques, les actes de malveillance ou les incidents techniques. Le recours à des technologies innovantes, telles que l'intelligence artificielle, peut permettre de mieux détecter les anomalies, d'anticiper les défaillances et de réagir plus efficacement aux situations critiques. En parallèle, il est essentiel de **renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité des usagers dans les transports publics**, facteur déterminant pour leur attractivité et, in fine, pour encourager le report modal vers des solutions collectives et partagées.

Le **verdissement des transports** constitue un autre défi majeur identifié par les décideurs européens. La qualité de vie urbaine dépend fortement de la réduction des émissions polluantes et du bruit liés aux véhicules thermiques. Toutefois, **la transition écologique ne peut se résumer à l'achat de véhicules électriques**. Elle doit **aller de pair avec le développement d'une offre de transport accessible**, en particulier pour les millions d'Européens qui restent aujourd'hui sans solution de mobilité durable et abordable. Il est donc indispensable de financer de nouvelles lignes de transports publics urbains et ferroviaires reliant efficacement les zones rurales et périphériques aux centres urbains. Dans de nombreux cas, faire monter 50 automobilistes dans un car, même diesel, permet déjà une réduction de 80 à 90 % des émissions de CO₂ par passager. Une approche pragmatique du verdissement doit ainsi combiner transition technologique et massification de l'usage des transports collectifs. La **priorisation de l'utilisation des transports**

¹ La Commission annonce la participation de 100 villes à la mission de l'UE, Commission européenne, 2022

² Villes européennes : gouverner la transition vers une mobilité durable, Charlotte Halpern, Cogito, 2023

³ Les usagers vulnérables des transports sont définis dans le Règlement (UE) 2023/955 instituant un Fonds social pour le climat comme « des individus et les ménages en situation de précarité en matière de transport, mais également les individus et les ménages, y compris ceux à faible revenu et ceux à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, qui sont sensiblement touchés par les effets sur les prix de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport routier dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE et qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour acheter des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions ou pour passer à d'autres modes de transport durables, y compris les transports publics ».

publics est ainsi une solution clé pour améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit et contribuer à une meilleure santé publique.

En outre, l'UTPF considère que les villes doivent impérativement **résoudre les problèmes persistants de gestion de l'espace**. La rareté croissante de l'espace en milieu urbain rend nécessaire une gestion optimisée et stratégique de cet espace, afin de répondre aux multiples besoins de mobilité, de logement, d'activités économiques et de qualité de vie. L'aménagement de pôles multimodaux intégrés, le développement de bâtiments à usages mixtes et le partage équitable de la voirie entre les différents usagers (piétons, cyclistes, transports collectifs, véhicules motorisés) constituent des leviers structurants pour améliorer l'efficacité urbaine. À ce titre, l'investissement dans les transports publics joue un rôle central pour encourager le report modal depuis la voiture individuelle, améliorer la qualité de l'air, fluidifier les déplacements en diminuant la congestion et renforcer l'attractivité des centres urbains.

L'UTPF rappelle que les réseaux de transport public urbains **permettent de ralentir l'artificialisation des sols et donc réduisent la vulnérabilité des territoires aux aléas climatiques**. La **résilience de leurs infrastructures face aux changements climatiques** représente cependant un enjeu critique. Ils doivent désormais être conçus pour résister à des phénomènes climatiques extrêmes plus fréquents, comme les inondations ou les vagues de chaleur.

L'UTPF tient à rappeler que **l'accessibilité des infrastructures de transport collectif en zone urbaine demeure un défi central**. L'inclusion de toutes les populations, notamment des personnes âgées, à mobilité réduite, des jeunes et des familles, doit être une priorité afin que chacun puisse bénéficier pleinement des opportunités offertes par les villes. Le transport public accessible à tous est indispensable pour garantir l'équité sociale et la cohésion urbaine.

Enfin, et de façon plus générale le défi consiste à **mieux connecter les villes à leurs périphéries**. De ce point de vue, l'UTPF souhaite attirer l'attention de la Commission sur le déploiement en France des **Services express régionaux métropolitains (SERM)**, dont le potentiel en matière de gain d'accessibilité, de report modal, de décarbonation et de décongestion sont considérables. Les SERM sont des offres multimodales de services de transports collectifs publics, qui s'appuient sur un cadencement renforcé de la desserte ferroviaire en France. Il s'agit avant tout de définir des projets d'offre de transport (tous modes), des projets de billetterie ou de tarification commune, des projets de développement de l'intermodalité. L'État français a accompagné les collectivités dans leurs projets et soutenu les études et premiers travaux à hauteur de 800 millions d'euros dans les volets « mobilités » des contrats de plan État - Région 2023-2027. Toutefois, ce montant ne répond pas aux besoins totaux de financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des futurs SERM.

Face à tous ces défis complexes, l'UTPF est convaincu que **les transports publics urbains et ferroviaires sont un levier central pour améliorer la qualité de vie, assurer une mobilité équitable et atteindre les objectifs climatiques fixés par le Pacte vert européen**.

Des investissements massifs nécessaires pour relever les défis urbains : une priorité stratégique pour l'Europe

Parce que le transport public constitue une réponse clé aux problématiques de mobilité, d'environnement, d'inclusion sociale et de compétitivité économique, l'UTPF considère qu'il est impératif de renforcer significativement les investissements européens dans les infrastructures de transport urbain durable. Ceci est d'autant plus important qu'**investir davantage dans les solutions de mobilité collective en villes dynamisera grandement l'économie locale et européenne**. Un investissement accru dans les transports publics réduit la part dans le budget des foyers consacrée aux transports, augmentant ainsi la partie qui peut être consacrée à la consommation⁴. L'extension des systèmes de transports publics urbains entraîne aussi une extension des marchés de l'emploi et de la consommation⁵. Enfin, les investissements dans les transports publics ont un effet multiplicateur important sur l'économie local et européenne, car les transporteurs, pour accroître l'accessibilité des villes doivent réinvestir dans les talents, acquérir le matériel roulant, les bâtiments et l'énergie nécessaire aux circulations supplémentaires induites, ce qui a, à son tour, des bénéfices importants sur les salaires et la consommation locale⁶. Les entreprises bénéficiant d'un bon accès aux systèmes de transports recrutent plus facilement, ont des coûts de transaction réduits, un lien plus fort avec leurs clients et leurs marchés et un volume de ventes plus élevé⁷.

Ainsi, l'UTPF insiste sur la nécessité de **maintenir et d'augmenter substantiellement l'enveloppe budgétaire du volet transport du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE-T)**. La récente révision du Règlement RTE-T a renforcé l'attention portée aux villes comme 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 infrastructures européennes et les infrastructures européennes entre elles. Toutefois, **ces ambitions nécessitent un financement accru et de rendre éligibles certains projets prioritaires** comme le rail urbain, développer les pôles d'échanges multimodaux, moderniser les gares, lorsque les travaux 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 mais aussi 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 (de 82 à 430), 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. Dans ce contexte, l'UTPF souligne également l'importance de maintenir une gestion du MIE-T par la Commission européenne, afin d'assurer l'équité entre les projets et de garantir une vision d'ensemble à l'échelle de l'Union. Cela permet de prioriser les projets à forte valeur ajoutée européenne et de permettre une standardisation des projets qui renforce l'interopérabilité du réseau ferroviaire, en cohérence avec les objectifs du réseau transeuropéen.

⁴ *Access creates value – A smart investment through public transport funding*, UITP, 24-25 avril 2025, p.6.

⁵ *Ibid*

⁶ *Ibid*

⁷ *Ibid*

Toutefois, l'augmentation des enveloppes pour les plateformes multimodales et la résilience climatique des infrastructures en zones urbaines doit bien se faire en complément des autres priorités du MIE comme la modernisation de l'infrastructure et la réalisation des grands projets et chaînons manquants du RTE-T. C'est donc **une augmentation de l'enveloppe totale du MIE-Transport qui sera nécessaire et en tous les cas, requise par la revue à la hausse des ambitions du RTE-T via sa révision en 2024.**

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. De façon générale, les coûts unitaires des actions aux profit du transport publics sont bien plus élevés en environnement urbain qu'en zone rurale, et que le surcroît de fréquentation n'est pas de nature à compenser ces surcoûts.

Le Fonds social pour le Climat (FSC) peut apporter un soutien conséquent à la décarbonation, à la décongestion et donc à l'accessibilité des villes et à leurs services essentiels. Parmi les mesures financées par le FSC, l'UTPF considère qu'il est indispensable de parvenir à un équilibre entre les secteurs du bâtiment et des transports. Au sein des investissements qui seront soutenus dans les transports, il paraît essentiel pour l'UTPF de **prioriser les transports collectifs, en particulier les transports publics urbains et ferroviaires, par rapport à la mobilité individuelle, et les investissements de long terme (infrastructure) plutôt que les aides de court terme (chèques mobilité/carburant).** Le FSC doit ainsi permettre de renforcer la mobilité urbaine dans les plans nationaux, en s'assurant que ces plans intègrent les investissements dans la mobilité urbaine durable comme un pilier central. Par exemple, l'UTPF suggère que le Fonds social pour le climat soutienne le développement de transport publics dans les zones urbaines et leurs périphéries afin d'offrir une mobilité pour tous. De même, le FSC pourra soutenir les investissements dans la régénération et la modernisation des lignes qui permettent d'accéder aux villes. Ces lignes sont en effet situées dans des territoires où les populations sont en situation de précarité de mobilité.

En parallèle, l'UTPF estime **indispensable de renforcer l'utilisation stratégique des fonds structurels et d'investissement européens (FEDER, FSE+)** afin de financer directement les infrastructures de transport urbain durable, particulièrement dans les régions confrontées à des défis majeurs en termes de cohésion territoriale et sociale.

L'UTPF rappelle également **le rôle crucial du programme Horizon Europe**, qui doit soutenir l'innovation, la recherche et le développement des solutions technologiques nécessaires à une mobilité urbaine performante, durable, sûre et accessible. Ce soutien doit notamment permettre le déploiement à grande échelle de solutions de transport collectif résilientes et intelligentes, de véhicules propres et connectés (via les partenariats public-privé *Connected, Cooperative and Automated Mobility* - PPP CCAM), de systèmes intelligents de gestion du trafic et de plateformes numériques pour une mobilité optimisée en inscrivant la mobilité urbaine dans le volet Transport du FP9 (cluster 5) et du futur FP10. Les acteurs du rail urbain souhaitent également que l'inclusion de la dimension urbaine dans le programme Europe's Rail soit considérée, dans le cadre du prochain CFP.

L'UTPF tient également à souligner **l'importance stratégique de la Mission Ville** (Mission des villes climatiquement neutres et intelligentes) lancée par la Commission européenne. Cette initiative constitue une opportunité unique pour favoriser une approche transversale, indispensable à la résolution des défis urbains complexes. Cette mission **encourage la mise en œuvre de solutions intégrées**, plus efficaces et durables.

Un soutien financier renforcé devrait être accordé aux autorités organisatrices et aux opérateurs de transport public, afin d'**accompagner leurs efforts d'investissement dans le renouvellement des flottes et la mise en œuvre des politiques de mobilité durable**. Ce soutien est indispensable non seulement pour atteindre les objectifs climatiques en zone urbaine, mais aussi pour structurer des stratégies de mobilité dans les zones périurbaines, rurales et peu denses, en s'appuyant sur des solutions de transport public comme colonne vertébrale. Les fonds européens et nationaux devraient ainsi permettre l'acquisition de véhicules propres, accélérer la transition écologique des flottes, et de maintenir une infrastructure performante pour les usagers, ce qui répondra aux besoins concrets des ménages vulnérables et des classes moyennes pour qui l'accès à une mobilité fiable, abordable et bas carbone est un levier essentiel de cohésion sociale.

Enfin, l'UTPF recommande une **simplification des procédures administratives liées aux financements européens** afin de faciliter l'accès aux ressources et d'accélérer la mise en œuvre des projets structurants pour les villes.

À travers ces engagements financiers robustes, l'Union européenne pourra concrétiser son ambition de villes durables, résilientes et inclusives, en faisant du transport public urbain un véritable pilier stratégique pour l'avenir des villes européennes.

Reconnaître les bénéfices des transports publics urbains et ferroviaires à travers une grande Déclaration politique

Les transports publics urbains et ferroviaires jouent un rôle déterminant pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par l'Union européenne dans le cadre du Pacte vert européen et de la Stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente. Leur développement est essentiel pour relever les défis environnementaux, sociaux et économiques auxquels les villes européennes font face. La Commission européenne a d'ailleurs pleinement intégré ces enjeux : elle sait que le Pacte vert ne pourra réussir que s'il répond concrètement aux préoccupations sociales, territoriales et désormais industrielles des citoyens européens.

L'UTPF invite donc les décideurs européens à s'engager en faveur d'**une grande Déclaration politique européenne**, inspirée de la *European Cycling Declaration*. Cette Déclaration devrait reconnaître officiellement les nombreux bénéfices que les transports publics urbains et ferroviaires apportent aux citoyens européens.

Une telle Déclaration serait non seulement une **reconnaissance du rôle stratégique des transports publics urbains**, mais également **une feuille de route claire pour guider les futures actions européennes et un levier de promotion puissant pour la Commission européenne, compte tenu du nombre massif de citoyens européens utilisant les transports publics**. Elle permettrait de stimuler le financement et les investissements nécessaires pour soutenir un véritable « choc d’offre » en faveur des transports publics, afin d’accélérer la transition vers une mobilité urbaine véritablement durable, inclusive et résiliente.

L’UTPF considère que cette Déclaration politique serait **une étape majeure pour inscrire durablement les transports publics urbains et ferroviaires au cœur des politiques européennes de demain**.

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 <a href="mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr">jppeuziat@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 49	Stéphanie Lopes d’Azevedo Directrice du département des Affaires économiques, techniques et prospective slazevedo@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 31	Arthur Marsande Chargé de mission Affaires européennes <a href="mailto:amarsande@utpf-
mobilites.fr">amarsande@utpf- mobilites.fr +33 (0)7 87 24 02 83
---	--	---	--