

DEVELOPPEMENT DURABLE : LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS S'ENGAGENT

↳ **GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT
LES POSITIONS ET PROPOSITIONS DE L'UTP**

↳ **DEVELOPPEMENT DURABLE : LA PROFESSION
S'ENGAGE**

↳ **LES CONTRIBUTIONS DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT PUBLIC AU DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

↳ **QU'EST-CE QUE LE DEVELOPPEMENT DURABLE ?**

GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LES POSITIONS ET PROPOSITIONS DE L'UTP

Les entreprises de transport public ont été associées aux débats du Grenelle de l'Environnement au cours de l'été 2007. L'UTP a siégé, en qualité de personne morale qualifiée, dans le groupe 1 intitulé "Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie" aux côtés notamment des représentants des collectivités locales, de l'Etat, des organisations non gouvernementales, des syndicats et des employeurs. L'UTP a également pu s'exprimer par l'intermédiaire du Medef, dont elle est adhérente, celui-ci faisant partie du collège "employeurs".

Le Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable (Medad) avait préconisé un nombre de propositions très restreint pour chaque membre du groupe.

L'UTP a par conséquent formulé directement des programmes ambitieux afin de favoriser le report modal (agir sur la gouvernance et élaborer un plan fret) tandis qu'elle plaidait en faveur de la création d'un observatoire des transports dans le cadre de sa représentation au Medef.

Par ailleurs, l'UTP a été amenée à s'exprimer et à prendre position sur les mesures préconisées par les autres membres des groupes de travail ou qui ont émergé au cours des débats.

L'ensemble de ces 3 mesures a été accueilli à l'unanimité des membres du groupe de travail et figurent en bonne place dans le rapport remis au Ministre, Jean-Louis Borloo, le 26 septembre 2007.

Les propositions formulées par l'UTP

☞ Pour la partie transport public, l'UTP a plaidé pour une révision de la loi Chevènement de 1999 et proposé l'élargissement des compétences des communautés d'agglomérations à l'urbanisme et à l'habitat d'une part ainsi qu'à la mobilité et au développement durable d'autre part (transport public, vélo, voirie, gestion des émissions de gaz à effet de serre, énergie). La dépenalisation du stationnement complète ce dispositif, laissant aux collectivités la compétence pour l'organiser et permettant un autre mode de gestion.

☞ En ce qui concerne le fret ferroviaire, l'UTP a milité pour l'élaboration d'un plan fret permettant un rééquilibrage entre le fer et la route afin d'atteindre 25% de fret non routier à échéance de 15 ans. Ce plan devra garantir l'internalisation des coûts externes (congestion, pollution, accidents, dégradation du cadre de vie, etc.) et des coûts d'infrastructures, aboutir à la création d'une instance de régulation et assurer les investissements dans les infrastructures favorisant l'accès au rail (contournements d'agglomérations, autoroutes ferroviaires, etc.).

☞ Dans le cadre du Medef et de manière conjointe avec d'autres membres de l'organisation, l'UTP a exprimé sa volonté qu'un observatoire des transports soit créé. Fruit d'une collaboration entre l'Ademe, le Citepa et le service statistique du Medad, il aura pour mission de quantifier et de suivre les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, ainsi que de mesurer l'impact des investissements dans les infrastructures. Il permettra en outre de suivre les engagements volontaires des collectivités territoriales et les impacts des différentes mesures en faveur du report modal.

Les positions auxquelles l'UTP a adhéré

- ↪ Un plan de développement des transports collectifs a été recommandé par le groupe, ce qui a conduit l'UTP à chiffrer les investissements nécessaires à un programme ambitieux en faveur des transports collectifs en site propre (tramway, métro, bus en site protégé, etc.). Ce programme s'élève, selon les estimations qui correspondent au chiffrage réalisé par le GART, à 18 milliards d'euros, destinés au doublement des kilomètres de sites propres.
- ↪ Le développement de l'offre de transport public impliquant de nouveaux services et des coûts d'exploitation accrus, l'UTP a soutenu la création de modes de financement de ces derniers. En ce sens, les partenariats publics-privés constituent une voie qui mériterait d'être davantage explorée.
- ↪ Ainsi, l'UTP a soutenu les mesures concernant la fiscalité environnementale, à savoir la mise en place d'une éco-redevance kilométrique pour les poids-lourds et un signal prix sur l'usage de la voiture particulière.
- ↪ Le groupe de travail, et en particulier l'UTP, a demandé que les ressources provenant des mesures fiscales incitatives citées précédemment soient affectées de manière transparente à la fois à l'AFIFT pour le financement des infrastructures nationales et ferroviaires et aux collectivités territoriales pour leurs investissements en faveur du développement des transports publics, mais aussi de leur exploitation.
- ↪ Concernant le péage urbain sous ses différentes formes, l'UTP a encouragé le vote d'une loi autorisant les collectivités à l'instaurer pour mieux gérer la mobilité. Pour autant, l'UTP a attiré l'attention des membres du groupe sur le fait qu'il ne saurait être un nouveau mode de financement des transports publics.
- ↪ Le groupe soulignant les méfaits de l'étalement urbain, l'UTP a rappelé qu'elle militait en faveur du resserrement du lien entre urbanisme et transport depuis plus de 10 ans. Il a par conséquent été acté que le Plan climat énergie territorial (PCET) devra être harmonisé avec les différents types de documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PDH), les périmètres de ceux-ci devant également être conciliés.
- ↪ La prise de position de l'UTP en faveur de l'extension du marché des quotas de CO2 au transport n'a pas été retenue. Les membres du groupe de travail ont néanmoins adopté à la majorité l'obligation de l'affichage des émissions de CO2 pour chaque prestation de transport.

DEVELOPPEMENT DURABLE : LA PROFESSION S'ENGAGE

La mobilité actuelle, laissant une place prépondérante au transport routier, n'est pas soutenable, tant du point de vue de la congestion que du changement climatique et des coûts associés.

Les cahiers des charges rédigés par les autorités organisatrices de transport font encore peu référence aujourd'hui à la prise en compte de critères de développement durable qui pourraient être des facteurs de différenciation (quelques références environnementales toutefois). Seuls des engagements en termes de qualité de service figurent dans les contrats, à l'initiative des entreprises.

Par ailleurs, se pose le problème de la concordance entre la durée d'une mandature et la durée des projets d'infrastructure de transport qui doivent s'inscrire dans le long terme.

Fortes de ces constats, et considérant qu'il est urgent d'agir en faveur d'une mobilité plus durable, les entreprises de transports publics adressent aux représentants de l'Etat et des instances européennes ainsi qu'aux collectivités territoriales leurs attentes et leurs propositions.

Les positions à défendre auprès de l'Etat français et des instances européennes

↳ Lisibilité de la concurrence entre les modes : le coût de la congestion et de la pollution n'est pas à ce jour supporté par ceux qui en sont les principaux auteurs. L'application d'un mécanisme de taxation des émissions de CO₂ des véhicules permettrait d'internaliser les coûts externes de tous les modes de transport, afin d'être le plus équitable possible.

↳ Education du public : il est nécessaire de sensibiliser le public à l'impact des déplacements sur le changement climatique et la consommation d'énergie. L'urgence d'un changement de comportements doit être clairement énoncée. Il est primordial de rappeler que le report modal est au cœur de la problématique de réduction des gaz à effet de serre et que les progrès technologiques opérés sur les véhicules particuliers ne seront pas suffisants pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que la communauté internationale s'est fixés.

Le Comité interministériel du développement durable préconise lui aussi une "politique de transparence des émissions de polluants et de gaz à effet de serre de chaque opération de transport" (13 novembre 2006).

↳ Evaluation des émissions de gaz à effet de serre : la profession a besoin d'un outil d'évaluation de valeurs environnementales des déplacements. Il est nécessaire que les pouvoirs publics se dotent d'une méthodologie incontestable et partagée par tous pour à la fois éclairer la décision publique en termes d'investissements, mais aussi pour éduquer et sensibiliser le public aux conséquences pour l'environnement et pour lui-même de son choix modal.

↳ Sécurité : les entreprises membres de l'UTP, par leurs actions au niveau de la prévention et les moyens investis dans la stratégie de sécurisation des espaces et des personnes, agissent pour la sécurité de tous, et ce, quelle que soit leur taille. Elles ont néanmoins besoin de l'appui des forces de l'ordre pour mener à bien cette mission, au même titre que le réseau ferré a été doté de brigades dédiées.

↳ Financement des infrastructures : il est indispensable de garantir un élargissement du financement des infrastructures favorisant le renforcement de l'offre de transport locale aussi bien en centre-ville qu'en périphérie d'agglomération, et ce, afin de faire progresser le nombre de voyages/an/habitant. Il n'est plus à démontrer que les projets de transports collectifs en site propre (métro, val, tramway, bus à haut niveau de service ou en site protégé) accroissent considérablement l'attractivité du transport public ; or nombre de projets n'ont pas encore vu le jour faute de financements.

Sur les 40 milliards d'euros de fonds structurels alloués aux transports par l'Union européenne, seuls 10% iront à des projets de transport urbain (et 52% pour les projets routiers).

Ces positions sont partagées par l'UITP dans ses recommandations adressées à la Commission européenne, au Parlement et au Conseil des ministres européens.

Par ailleurs, l'UTP a pris des positions sur le Livre Blanc sur les transports de la Commission européenne en suggérant que :

- selon la proposition formulée par la Commission européenne, chaque ville de plus de 100 000 habitants adopte un plan de gestion environnementale,
 - la gestion des missions obligatoires dévolues aux municipalités soit combinée à la législation européenne sur l'air et le bruit,
 - la coopération entre les différents niveaux de gouvernement (local, régional, national) soit renforcée,
 - la continuité d'une politique environnementale par les municipalités successives soit assurée,
 - un marché de quotas d'émission soit mis en place au niveau des agglomérations.
- Ces propositions ont été reprises lors de la consultation sur le futur Livre Vert.

↳ Fiscalité des carburants (propres) : il est impératif de disposer d'une visibilité à long terme pour faciliter l'accès aux carburants propres des réseaux de transport public. Pour autant, il est nécessaire de rappeler que le gazole utilisé a connu de fortes évolutions au cours des dernières années (amélioration du produit, des moteurs, couplage avec des filtres à particules et ajout d'additifs spécifiques). Comme le souligne l'Ademe dans son dernier rapport, le gazole est un produit performant, qui présente des qualités en termes de protection de l'environnement au moins égales aux biocarburants.

Les positions à faire valoir auprès des collectivités locales

↳ Densification et limitation de l'étalement urbain : l'UTP milite pour la densification des espaces qui accroît l'efficacité du service de transport public et réduit les émissions de gaz à effet de serre. A l'inverse, l'étalement urbain rend souvent nécessaire l'acquisition d'une voiture (voire deux ou trois) par les ménages, augmente le trafic routier, intensifie la pollution et les besoins en énergie (y compris dans l'habitat). Dès 1996, l'UTP avait attiré l'attention sur le sujet pour soutenir une approche liant urbanisme et transport [Pour des villes à vivre : l'indispensable coopération entre transport et urbanisme]. Cet impératif figure en bonne place dans les propositions du Grenelle de l'Environnement, qui milite en faveur de villes et de territoires durables.

↳ Coopération renforcée : volontaristes en matière de développement durable, les entreprises de transport public souhaitent aller plus loin dans la démarche, mais cela suppose deux conditions :

- une compréhension commune des enjeux locaux entre les autorités organisatrices (AO) et les exploitants (le développement durable implique une mise en concurrence de la voiture particulière et des transports publics, un arbitrage de l'AO est donc nécessaire),
- désigner un élu "mobilité durable" dans les collectivités permettrait d'avoir une vision d'ensemble des différentes politiques de la ville et d'affecter sur le long terme les recettes liées à la gestion de la mobilité (parking, péages routiers, amendes) aux modes qui contribuent le plus au développement durable.

↳ Mobilité Durable : au regard de leur expertise, les opérateurs sont à même de conseiller les autorités organisatrices en faveur d'une mobilité vraiment durable (démarche proactive).

L'influence des entreprises de transport public peut se traduire notamment dans :

- le choix du matériel, dont l'entreprise gère au minimum la maintenance et les approvisionnements en carburants,
- la mise en œuvre de l'intermodalité,
- l'accompagnement dans l'élaboration de plans de déplacement et de stationnement cohérents (parkings relais à l'entrée des villes, limitation du stationnement dans le centre),
- la voirie : le partage Transport Public/Voiture, la priorité aux feux mais aussi et surtout l'accessibilité de la voirie. Le matériel roulant, qui est souvent accessible aux personnes à mobilité réduite, doit pouvoir s'accoster aux trottoirs d'une hauteur adéquate et le stationnement sauvage près des arrêts doit être réprimandé,
- la nécessité de veiller à une densification réfléchie du territoire en fonction des axes de développement des transports publics (urbanisation).

Ces expertises méritent des évaluations précises et une attention particulière, au regard des enjeux du développement durable si les collectivités veulent concrètement bénéficier de valeurs ajoutées pour une mobilité vraiment durable.

Dans ce contexte actuel du changement climatique, les entreprises de transport public membres de l'UTP peuvent apporter toute leur expertise en termes d'économies d'énergies et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de voirie et d'urbanisme.

Les entreprises de transport public, au service des collectivités, ont un rôle déterminant à jouer en termes de développement durable des territoires et des villes qu'elles souhaitent pleinement assumer, dès lors qu'elles en auront les moyens.

C'est en œuvrant en faveur de transports publics plus efficaces et plus sûrs que les citoyens feront le choix de ce mode contribuant ainsi à des villes à vivre.

LES CONTRIBUTIONS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable est l'affaire de tous, mais l'objet même des transports publics en fait un rouage essentiel. En conséquence, **les entreprises de transport public s'engagent et agissent** :

↳ *Promouvoir, auprès des organismes publics ou privés avec lesquels les entreprises ont des liens, une politique de transport et de droit au transport dans un cadre économique satisfaisant et durable, c'est assurer les objectifs de droit au transport des populations dans les meilleures conditions sociales et économiques. Ces services, associés aux autres politiques publiques (urbanisme, développement économique, protection de l'environnement...), ont vocation à contribuer au développement durable, car le transport public est un outil central de gestion de la mobilité autant des agglomérations que de leur périphérie.*

↳ *En tant qu'entreprises citoyennes, les entreprises de transport ont des responsabilités en matière de développement durable. Elles intègrent par exemple des process complexes de qualité de service, de Système de Management Environnemental (SME) ou de formation adaptée des personnels dans leurs méthodes de production de service. Des rapports sur le développement durable sont par ailleurs édités annuellement par les entreprises cotées ou publiques, qui rendent compte de leurs actions ainsi que des objectifs qu'elles se sont fixées.*

Ces engagements sont traduits dans de multiples textes que les entreprises de transport public ou l'union professionnelle ont signés :

↳ **Agenda 21** (1995) : programme d'actions pour le 21^{ème} siècle ratifié au Sommet de la Terre de Rio.

↳ **Global Compact ONU** (1999) : prise en compte des impacts sociaux et environnementaux de la mondialisation. Droits de la personne, du travail et de l'environnement : 9 principes.

↳ **Charte du développement durable de l'UITP** (mai 2003 au congrès de Madrid) : objectifs sociaux, économiques et environnementaux adoptés en tant qu'objectifs stratégiques de l'organisation des entreprises.

↳ **Charte de la diversité** (2006) : engagement en faveur de la diversité culturelle, ethnique et sociale au sein des organisations.

La politique de transport public est associée aux autres politiques de la ville. Son impact est déterminant sur une agglomération qui sera d'autant plus attractive pour les populations et les entreprises que son système de transport est structuré et efficace.

Prôner une meilleure qualité de vie en ville passe obligatoirement par une lutte contre l'engorgement et les différents types de pollution et donc par un développement du réseau de transport urbain, moins polluant, nécessitant moins d'espace que la voiture particulière et accessible à tous.

Les points forts des entreprises de transport public font directement écho aux enjeux de développement des territoires : garantir le droit au transport pour tous, tout en maintenant le juste équilibre entre la liberté des déplacements et la préservation d'un cadre de vie sain, participer à donner de la valeur ajoutée (sociale, fonctionnelle, économique, culturelle...) aux espaces desservis.

Le développement durable allie équité sociale, efficacité économique et préservation de l'environnement. **Qui mieux que les entreprises de transport public peut revendiquer la prise en compte effective de ces trois axes ?**

Equité sociale

Ce principe vise l'équité et la cohésion sociale.

De par leur fonction d'employeur et du fait du nombre de personnes transportées, les entreprises de transport public sont fortement impliquées dans la vie de la cité.

POINT DE VUE DE LEURS SALARIÉS

- les investissements dans la formation professionnelle sont largement supérieurs à la moyenne nationale, la part des CDD dans les contrats s'élevait à 1,9% en 2006, contre 6,6% pour l'ensemble du marché du travail français. De même pour le travail à temps partiel : 7,8% pour les entreprises de transport public contre 15,4% en moyenne nationale, tandis que la part des femmes dans l'effectif augmente : 15,5% en 2006 contre 11,4% en 1997.
- une attention particulière est apportée aux conditions de travail (implication du personnel dans la vie de l'entreprise, négociations d'accords de branche, etc.), de santé (cellules psychologiques, etc.) et de sécurité (certification OHSAS 18 001 relative à la sécurité au travail),
- les recrutements de salariés au sein des populations les plus vulnérables (jeunes issus de l'immigration, des quartiers difficiles, etc.) relèvent d'une véritable politique d'insertion des entreprises,
- une réalité concrète d'offre d'emplois stables et non "délocalisables".

POINT DE VUE DE LA CLIENTÈLE

- la multiplication des services innovants et de qualité, en toute sûreté, s'inscrit dans une recherche constante de la satisfaction des usagers,
- la mise en place d'abonnements (mensuels, annuels) favorise la mobilité durable,
- si l'image du transport public reste à améliorer, les entreprises ont entrepris depuis 10 ans d'y remédier en reconduisant par deux fois l'accord de branche sur la sécurité des personnes et des biens (1995 et 2002) et en finançant des mesures de formation professionnelle sur la gestion des situations conflictuelles de leurs salariés sur la base de 0,2% de la masse salariale.

POINT DE VUE DE LA SOCIÉTÉ

- le transport public agit dans la sphère "sociale" du développement durable, puisqu'il offre de la mobilité à ceux qui en sont dépourvus, faute de moyens, qu'ils soient financiers ou physiques (personnes à mobilité réduite dans leur acceptation large),
- il est bien souvent le dernier service public présent dans les quartiers difficiles. Il contribue ainsi à leur désenclavement et réduit l'exclusion de leurs habitants du reste de la ville,
- les politiques tarifaires et les aménagements du matériel et des locaux s'inscrivent dans un objectif d'accessibilité large, notamment pour les populations les plus fragiles. Le transport public participe ainsi à la réduction des inégalités entre individus,
- les entreprises ont mis en place des actions d'insertion sociale des jeunes en difficulté. Il s'agit de favoriser le dialogue avec les jeunes et de créer un lien avec le personnel de l'entreprise. Ceci pour garantir respect et dignité des personnes, respect des règles du jeu et ainsi prévenir la fraude et l'insécurité. Les actions passent notamment par la visite des classes, de nombreuses manifestations organisées localement autour du sport, des arts plastiques, de la solidarité,

- le transport public présente en lui-même de grandes qualités du point de vue de la sécurité : le nombre d'accidents entraînant des blessures graves ou la mort est de 10 à 20 fois moins élevé par kilomètre/passager que dans le cas de la voiture.

[Source : UITP (2002), Rapport de OMS sur la santé et la croissance économique].

Efficacité économique

Un développement durable signifie un développement compétitif qui concilie la recherche d'objectifs de croissance et de performance économique.

La mobilité des biens, des informations et des personnes contribue à l'efficacité économique des territoires desservis. Le transport public œuvre en faveur des territoires en les irrigant et en diminuant les coûts sociaux (congestion, pollution, espace, accidents, etc.). Les entreprises de transport public, par leur gestion au quotidien, agissent aussi directement pour le développement durable :

- la diversité des solutions offertes aux AOTU pour assurer le service de transport est un gage d'adaptabilité et de choix du meilleur mode de gestion,
- en proposant une offre de qualité, les entreprises de transport public attirent de nouveaux usagers et fidélisent les habitués, augmentant ainsi leurs recettes commerciales et limitant les contributions des collectivités locales,
- la maîtrise des coûts de production (contrôle de gestion, maintenance préventive des équipements) assure l'utilisation rationnelle du denier public,
- l'utilisation de nouvelles énergies pour faire fonctionner le matériel et approvisionner les installations fixes met à l'abri des aléas de la conjoncture en termes d'approvisionnement et de prix des carburants,
- la charte du service garanti et la prévention des conflits contribuent au bon fonctionnement du secteur.

Préservation de l'environnement

Il ne saurait y avoir de "soutenabilité" du développement sans préserver, améliorer et valoriser l'environnement et les ressources pour le long terme.

Le transport public en tant que tel est un levier essentiel dans la lutte contre les gaz à effet de serre. Les entreprises veillent par ailleurs à préserver les ressources naturelles et à utiliser les énergies les moins polluantes. Ces actions se traduisent par :

- la formation à la conduite "souple" (apaisée/rationnelle) dans laquelle les exploitants se sont engagés depuis plusieurs années génère des économies de carburant, préserve l'environnement (moins d'émissions polluantes, limitation de l'usure des pièces...) tout en apportant davantage de confort aux passagers et au conducteur (moins de stress) ;
- l'équipement des bus en filtres à particules et l'utilisation des biocarburants qui contribuent à rendre le parc de véhicules français propre (59% en 2006),
- la consommation d'eau de pluie et le recyclage des eaux de lavage des véhicules et des déchets (papier, huiles, etc.),
- la lutte contre le bruit.

Ces actions répondent pour tout ou parties au référentiel de la norme ISO 14 001 qui consiste à réduire les effets dommageables de l'activité sur l'environnement, et à améliorer continuellement les performances environnementales.

QU'EST-CE QUE LE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

Les principes du développement durable s'inscrivent dans l'équilibre de trois piliers.

PILIER SOCIAL : le développement durable ne vise pas à la croissance du PIB pour le PIB, mais bien à satisfaire les besoins fondamentaux des humains et à répondre à des objectifs d'équité et de cohésion sociale. En ce sens, il englobe les questions d'éducation, de santé, de commodités, de confort, de culture...

Du point de vue du transport public, le pilier social peut être considéré sous l'angle de la clientèle et des modalités d'accès au service, des salariés et de la société dans son ensemble.

PILIER ÉCONOMIQUE : un développement durable signifie un développement compétitif qui concilie la recherche d'objectifs de croissance et d'efficacité économiques. Il s'agit de combiner rentabilité des services, accessibilité financière de tous et dynamisme économique. Ce pilier touche essentiellement aux modèles d'organisation, aux techniques et aux outils d'exécution.

Pour le transport public, cela correspond à une rationalisation des coûts de production et à l'amélioration de l'efficacité économique des territoires desservis.

PILIER ENVIRONNEMENTAL : il passe par la maîtrise des grands équilibres permettant la diversité et la survie des espèces, la conservation et la gestion des ressources, la limitation des dégradations...

Pour les transports publics, cela correspond à des économies d'énergies et d'eau, à la protection de l'espace de vie, à la diminution des émissions polluantes.

Ces trois piliers se situent sur un pied d'égalité et s'expriment en dynamique. Les politiques mises en œuvre doivent en permettre une articulation harmonieuse. Le principe fondateur du développement durable est la non dictature du présent sur le futur. Il s'agit de ne pas optimiser la croissance à court terme mais à veiller à la prise en compte des répercussions futures des actions actuelles.

La définition du développement durable est la suivante : c'est œuvrer à "la satisfaction des besoins présents sans entamer la capacité des générations futures à satisfaire les leurs"

[source : rapport Brundtland, 1987].