

CAHIER D'ACTEURS DE L'UNION DES TRANSPORT PUBLICS ET FERROVIAIRES

Consultation publique sur le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC 3)



Quelques mots sur l'UTPF

L'UTPF. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTPF) est la fédération professionnelle du transport public urbain et du transport ferroviaire (voyageurs, fret et gestionnaire d'infrastructures) en France. Aussi, elle porte une voix singulière dans les débats concernant l'évolution des mobilités, en soutenant le transport public, en défendant son modèle et en affirmant son importance dans un système de mobilité durable.

Pourquoi adapter les transports publics et ferroviaires au changement climatique est fondamental pour favoriser une transition à la fois équitable et durable.

Chaque jour, des millions de personnes en France utilisent les transports publics et ferroviaires pour se déplacer vers leur emploi, poursuivre leurs études, accéder à des soins médicaux, faire des achats, retrouver des amis, profiter de diverses activités culturelles, effectuer des démarches administratives, pratiquer des loisirs ou découvrir de nouveaux lieux. La mobilité occupe une place centrale dans la vie sociales et économiques des Français.

En première ligne, l'UTPF et ses membres sont pleinement conscients des conséquences du changement climatique et de son impact sur la mobilité des citoyens. Les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructures font face à la fréquence accrue de phénomènes climatiques extrêmes tels que les vagues de chaleur, les précipitations, les tempêtes, les inondations et les crues. Ils en assument aussi les conséquences. Nous appelons donc à la mise en œuvre d'une véritable politique d'adaptation au changement climatique concernant les transports publics et ferroviaires.

Le scénario de référence de la TRACC, qui prévoit une augmentation de 4°C d'ici 2100 en France, nécessite des projections précises pour les transports urbains et ferroviaires, tant pour les usagers que pour les infrastructures, le matériel roulant et les agents, afin de concevoir des politiques pour l'élaboration de solutions d'adaptation au changement climatique qui soient efficaces, justes et équitables. Il est nécessaire de promouvoir l'élaboration d'un modèle de transport adapté aux enjeux climatiques et de soutenir les investissements dans ces modes de transport durables.

En plus d'augmenter les investissements, il est essentiel de lier les subventions publiques à l'intégration des exigences climatiques futures dans tous les projets, afin d'assurer des infrastructures et des matériels roulants résilients capables de faire face aux enjeux du changement climatique tout en préservant l'équité sociale et environnementale.

Les membres de l'UTPF ont identifié et élaborés des propositions parmi les 51 mesures de ce 3^{ème} PNACC.

Les propositions de l'UTPF et de ses adhérents pour répondre aux enjeux du changement climatique.

Mesure 2. Maintenir la possibilité pour chacun de s'assurer contre les risques naturels en modernisant notre système assurantiel.

Le sujet de l'assurance en lien avec les catastrophes climatiques est fondamental, car il pourrait entraîner une augmentation significative des tarifs ou un défaut de couverture pour certains événements climatiques, compromettant ainsi la stabilité financière de l'opérateur et le fonctionnement du réseau de transport. L'État doit anticiper ce risque en établissant un observatoire de l'offre d'assurance, permettant à chaque acteur d'avoir une vision claire de l'offre de d'assurance, ainsi que des outils, des grilles de prévention et des catalogues de solutions.

Mesure 11 : Adapter les conditions de travail au changement climatique en renforçant les obligations de prévention des employeurs

Les conditions de travail et l'expérience des collaborateurs, y compris les aspects de sécurité, représentent des enjeux majeurs pour l'UTPF et ses membres. **L'UTPF se montre intéressé et prêt à participer aux actions qui seront entreprises dans le cadre du PNACC**, en particulier concernant les fortes chaleurs.

Mesure 13 : Renaturer les villes pour améliorer leur résilience face au changement climatique

Les systèmes de transport public et ferroviaire sont, par nature, les modes de déplacement ayant l'impact le plus réduit sur l'espace public. Il serait donc pertinent **d'examiner le potentiel des zones dédiées au transport public, telles que les arrêts de bus et les voies de tramway, pour favoriser la renaturation urbaine et ainsi atténuer les îlots de chaleur.**

Mesure 18 : Maintenir la qualité de l'air extérieur lors des vagues de chaleur

Un plan plus structuré pourrait être envisagé et mis en œuvre de manière anticipée, avant que la pollution ne soit observée. Ce plan pourrait comprendre un ensemble de mesures limitant l'utilisation des voitures individuelles tout en favorisant les modes de transport collectif et actif. Par ailleurs, il est essentiel d'améliorer la compréhension des sources et des impacts de la pollution de l'air, en dehors de la combustion des moteurs, notamment les émissions liées à la re-suspension et à l'usure des pneumatiques. La mise en place d'un programme de recherche sur l'évolution de ces facteurs serait pertinente.

Mesure 22 : Mettre à disposition des collectivités territoriales les informations nécessaires pour leur adaptation au changement climatique

L'analyse de l'exposition et de la vulnérabilité face aux événements climatiques constitue un sujet à la fois complexe et en constante évolution, nécessitant une quantité considérable de données et une expertise approfondie. **La fourniture d'outils et d'analyses de scénarios pour les collectivités territoriales représente un élément clé pour faciliter l'anticipation et la compréhension de ces enjeux.**

Mesure 28 : Assurer la continuité de l'enseignement scolaire et de l'accueil des jeunes enfants face au réchauffement climatique

Il serait approprié d'interroger systématiquement les opérateurs concernant leur plan d'adaptation, afin de **garantir l'existence de mesures visant à assurer la sécurité et la continuité des services lors d'importants événements climatiques**, ainsi que le confort des voyageurs en cas de chaleur intense. Par ailleurs, il serait également nécessaire d'adapter le système éducatif en cas de vagues de chaleur, par exemple en adaptant les horaires de classes.

Mesure 30 : Assurer la résilience des transports et des mobilités

Il semble pertinent **d'intégrer une réflexion sur le financement, particulièrement sur les infrastructures vieillissantes, qui nécessiteront des stratégies d'adaptation complexes et des investissements plus substantiels.**

Concernant les obligations à mettre en place un plan d'adaptation, nous pourrions suggérer **une distinction entre les obligations pour les gestionnaires de réseau d'infrastructure de transport et celles pour les opérateurs de transport.** Les opérateurs de transport ne détiennent souvent pas les infrastructures ni le matériel roulant, ce qui limite leur capacité d'action. Dans ce contexte, il serait pertinent que l'AOM décide de l'organisation du plan d'adaptation en collaboration avec son opérateur tout en en priorisant les infrastructures qui nécessitent de plus lourds investissements.

Il serait ainsi nécessaire d'inclure dans le contrat entre un opérateur de transport et son autorité organisatrice une clause précisant, d'une part les modalités d'une prise en compte anticipée de l'adaptation par l'Autorité Organisatrice (intégration dans la conception des installations de maintenance, dans les achats et rénovations de matériels roulants...) et les financements associés (via les plans pluriannuels d'investissement), et d'autre part, les mécanismes mis en place par l'opérateur pour démontrer sa préparation et sa réactivité face aux enjeux climatiques. Cela implique un dialogue régulier entre les parties visant à faciliter l'émergence et la mise en œuvre de solutions d'adaptation.

La réalisation d'études sur les vulnérabilités et l'élaboration de plans d'adaptation exigent des recherches approfondies et imposent des délais incontournables. La méthodologie établie par le

CEREMA, qui fait référence pour les infrastructures de transport, prévoit des études dont la durée varie de 14 à 16 mois. Il convient de noter que certains acteurs sont soumis aux exigences du code des marchés publics, ce qui peut prolonger les délais pour la commande de ces études. De plus, le nombre d'entreprises et de bureaux d'études qualifiés pour ces travaux est limité. **Les délais imposés pour disposer d'un plan d'adaptation doivent prendre en compte ces éléments pour garantir l'efficacité et la solidité des plans proposés.**

Les entreprises doivent à la fois se conformer au PNACC, qui impose d'utiliser la TRACC comme trajectoire de référence sur le territoire national, et à la CSRD, qui suggère de compléter par un scénario à fortes émissions tel que le scénario du GIEC SS5 8.5. **La cohérence entre ces deux documents est à vigiler.**

Il faut distinguer deux types de transport en relation avec le confort thermique des matériels roulants ferroviaires, pour lesquelles les problématiques sont très différentes :

- Dans le cas des grandes lignes, les voyageurs passent un long moment à l'intérieur du véhicule, les arrêts sont peu fréquents, et la densité des passagers est généralement « faible ».
- En revanche, pour les transports urbains, surtout en zone dense, le temps de présence dans le matériel roulant est court, les arrêts se succèdent rapidement avec des portes qui s'ouvrent fréquemment, entraînant une densité de voyageurs potentiellement élevée. De ce fait, **les transports urbains nécessitent une évaluation spécifique concernant le confort thermique, qui est plus compliqué à gérer.**

Conclusion :

Les transports urbains et ferroviaires seront parmi les premiers à ressentir les effets du réchauffement climatique. Les actions suggérées par l'UTPF et ses membres concernant l'adaptation face au changement climatique n'ont pas encore été expérimentées, mais il est urgent de les mettre en œuvre pour faire face aux conséquences considérables que cela aura sur ces modes de transport durable et respectueux de l'environnement. Il sera également nécessaire d'ajuster ces actions en fonction des particularités des différents territoires, tout en maintenant une communication régulière entre l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure, l'AOM et l'État.