



**Pour un transport public
durable, innovant et solidaire
soutenu par l'Union européenne**



**GROUPE
RATP**



PRÉSENTATION ET CHIFFRES DU GROUPE RATP

Fort d'une expérience centenaire et d'un savoir-faire unique, le groupe RATP s'engage chaque jour pour une meilleure qualité de ville. Partenaire de confiance des territoires, en France et à l'international, nous proposons des services performants et innovants de mobilité et d'aménagements urbains qui favorisent le développement de villes plus durables, inclusives et agréables à vivre.

Depuis plus de 70 ans, le groupe RATP a observé et accompagné les transformations de la mobilité urbaine. Notre savoir-faire unique et l'excellence opérationnelle du Groupe, qui allient transport de masse et intégration multimodale au sein des territoires, se sont affirmés au contact de ces mutations. Nous apportons une vision éclairée sur les enjeux environnementaux associés à la production d'une offre de mobilité efficace et accessible à tous.

Grâce à nos filiales aux compétences complémentaires, nous proposons des solutions sur mesure pour répondre aux besoins locaux, en France ou à l'étranger, pour la création complète de réseaux de transport, l'exploitation, la maintenance, la gestion d'actifs, le développement et la modernisation de réseaux existants, l'ingénierie et la valorisation des espaces.

- Le transport public est responsable de seulement 0,8% des émissions de gaz à effet de serre en Europe tous secteurs confondus, et de seulement 2,7% des émissions du secteur des transports contre 67% pour les véhicules individuels.

- Pour 200 personnes en circulation, il faut 160 voitures, et seulement 3 bus ou 1 métro.

Bus2025 : le 1^{er} financement européen pour la décarbonation d'une flotte de grande ampleur

Entre 2020 et 2022, la Commission européenne a soutenu le programme Bus2025 de conversion des dépôts de bus et du matériel roulant à l'électrique et au biogaz à hauteur de 54,5 millions d'euros.

3^e opérateur mondial de transports urbains

3,3 milliards de voyageurs par an dans le monde

+ de **71 000**

collaborateurs dont
un quart à l'international

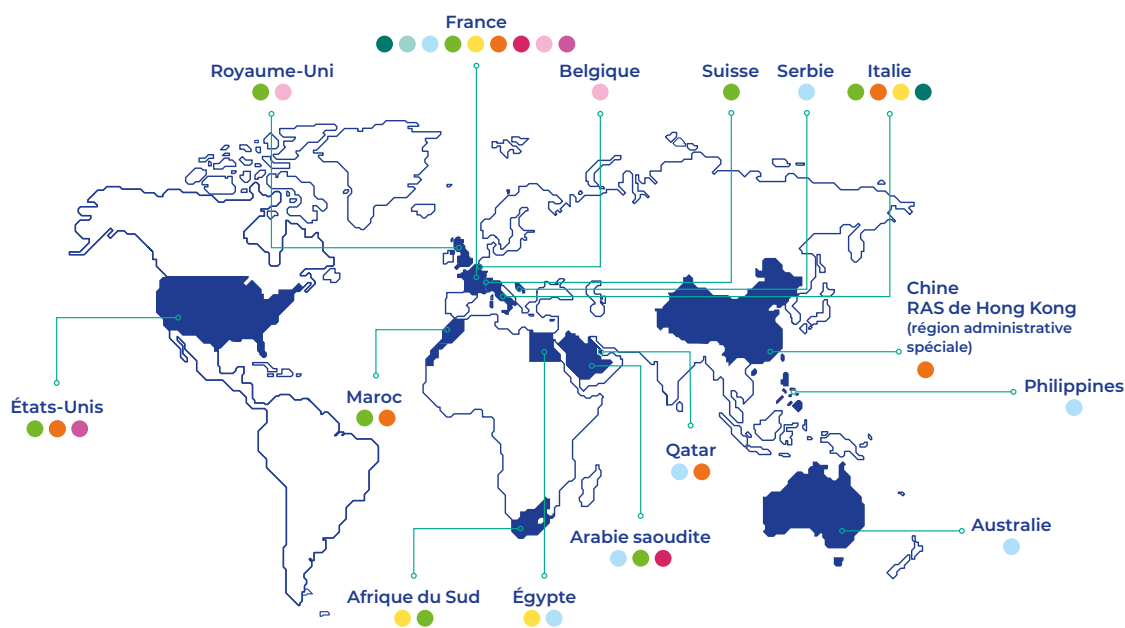
+ de **270**

métiers représentés

+ de **780**

villes font confiance
au groupe RATP
à travers ses filiales

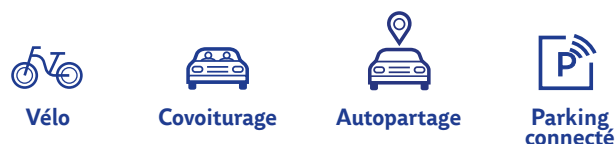
UNE PRÉSENCE DANS 15 PAYS



9 MODES DE TRANSPORT



4 MODES OPÉRÉS EN PARTENARIAT



5 EXPERTISES

Mobilités • Gestion des infrastructures et modernisation du réseau • Sécurité • Services urbains • Autres services



Intégré dans les territoires, important pourvoyeur d'emplois non délocalisables, indispensable à une économie résiliente et au service de tous les citoyens, le transport public a toute sa place au cœur des politiques locales, régionales, nationales et européennes.

Tout au long de la crise du covid-19, le secteur du transport public a su démontrer sa nécessité absolue dans le maintien des activités sociales et professionnelles en assurant, pour tous, la mobilité urbaine. Le groupe RATP s'est montré résilient en s'adaptant aux exigences sanitaires mais aussi environnementales du pacte vert européen qui s'alignent parfaitement avec l'objectif de transition durable du transport public.

La mandature qui s'ouvre au Parlement européen et la mise en place de la nouvelle Commission européenne sont l'occasion de faire du transport public l'un des leviers principaux des politiques visant la neutralité carbone, le développement du digital et la transition juste pour les citoyens européens.

Le transport public, dès lors que plus de 75 % des Européens résident dans des zones urbaines, doit être un des éléments majeurs de ces trois domaines clés de la politique européenne. Il doit être pleinement intégré dans les axes stratégiques de la Commission et soutenu en conséquence malgré un cadre financier européen contraint.

Le groupe RATP appelle à un véritable report modal vers les transports publics, appuyé par une politique européenne volontariste fournissant un cap stratégique, un cadre législatif stable (notamment pour le règlement OSP et les droits des passagers), une mise en œuvre des législations adoptées pendant le précédent mandat et des opportunités de financement accrues permettant, au niveau régional et local, les décisions et les engagements de long terme indispensables. Le transport public doit être la colonne vertébrale de la mobilité urbaine et périurbaine, au bénéfice d'un très grand nombre de citoyens européens.

Le rapport d'Enrico Letta, publié en avril 2024, indique clairement que le transport public est un axe évident du développement de la politique sociale européenne, et ce, après une consultation auprès de milliers d'Européens, conscients de l'urgence d'une transition juste et durable, et désireux de circuler aisément dans et entre les capitales européennes.

Parlement européen, Commission européenne et États membres, en s'appuyant sur les représentants des acteurs régionaux et locaux, disposent des leviers pour faire de cette ambition une réalité.

Compte tenu de l'importance des enjeux, nous proposons que le Commissaire européen aux transports puisse voir son portefeuille élargi aux infrastructures et à l'énergie, à un poste de vice-président de la Commission européenne, ayant autorité sur une unique direction générale.

**Pour une Europe durable,
innovante, compétitive et solidaire,
vive le transport public!**

Accompagner le transport public
en tant qu'acteur clé des transitions
écologique, digitale et juste

page
6

page

8

Soutenir une innovation
qui irrigue les transitions

page

9

Encourager la mobilité
multimodale sans couture

page

10

Renforcer la résilience,
la cybersécurité et la sûreté

page

12

Cibler et accroître le financement
d'un transport du quotidien
à la hauteur des enjeux

page

13

Identifier le transport public
comme élément de compétitivité
et de souveraineté européenne

page

14

Valoriser le transport public
dans des actions de communication
européennes



ACCOMPAGNER LE TRANSPORT PUBLIC EN TANT QU'ACTEUR CLÉ DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE, DIGITALE ET JUSTE

Mettre en œuvre les avancées du Green Deal

Le groupe RATP vise la sobriété énergétique et la performance carbone de son matériel roulant et de ses infrastructures d'ici 2050. Le mix énergétique et la neutralité technologique constituent des éléments essentiels sur le chemin de la transition énergétique et de la neutralité carbone en 2050. Le projet Bus2025, porté par Île-de-France Mobilités et le groupe RATP, s'appuie sur ce modèle et permet une gestion raisonnée des ressources en électricité et en biométhane.

La nouvelle Commission doit viser une stabilisation du cadre réglementaire adopté pendant les cinq dernières années afin de permettre aux entreprises d'atteindre le niveau d'exigence européen. Le cadre de la taxonomie européenne doit être précisé pour correspondre aux réglementations nationales et à l'ambition environnementale des acteurs du transport public. Certains exemples de matériaux recyclés ne sont pas encore pris en compte par la taxonomie.

Nos propositions

- Diversifier les sources d'approvisionnement pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles tout en gardant un mix énergétique adapté aux moyens de mobilité.
- Prendre en compte l'étude qui sera effectuée par la Commission européenne en 2025 sur le biométhane pour réintégrer, le cas échéant, l'achat de bus neufs biométhanés dans le cadre de la révision du règlement sur les émissions de CO₂ des véhicules lourds prévue en 2027.
- Aligner les niveaux nationaux et européens en corrigeant les incohérences réglementaires de la taxonomie européenne qui exclut des ressources issues de l'économie circulaire, par exemple les pneus rechapés.
- Cadrer les émissions de particules de freinage pour les constructeurs de matériel roulant afin d'améliorer significativement la qualité de l'air intérieur.

Accompagner et encourager la transition digitale

La politique européenne doit continuer à soutenir la transition digitale (IA, cybersécurité, data...), mais la législation dans ce secteur nécessite également un temps de mise en œuvre important pour les opérateurs de transport.

La prochaine mandature a l'opportunité de faciliter l'expérimentation et les échanges de bonnes pratiques des solutions MaaS (Mobility as a Service).

Le groupe RATP souhaite apporter un point de vigilance sur les risques de contournement de la réglementation par les GAFAM qui pourraient entraîner une concurrence inéquitable, en mettant des barrières techniques à l'entrée du marché de la distribution des titres de transport, les opérateurs en exerçant la distribution, notamment les opérateurs MaaS.

Nos propositions

- Mettre en œuvre ce qui a été légiféré pour la protection des données tout en laissant la place à l'expérimentation et à l'évolution des technologies.
- Faciliter les expérimentations de véhicules autonomes de différents gabarits (navettes, bus, etc.) en situation réelle pour le transport public et de gestion de flottes autonomes.
- Alerter sur le contournement des règles par les GAFAM qui pourraient entraîner une concurrence inéquitable en mettant des barrières techniques à l'entrée du marché de la distribution des titres de transport. La distribution des titres est un élément de rémunération dimensionnant pour le modèle économique des opérateurs de transport. Veiller à ce qu'ils soient soumis aux mêmes règles que les autres opérateurs de MaaS lorsqu'ils réalisent, même indirectement de manière connexe, de la distribution de titres de transport.

Engager une transition juste au service des citoyens

Les transitions énergétique et digitale ne doivent pas se faire au détriment des citoyens européens les plus vulnérables. Le transport public peut ainsi apporter une contribution significative pour améliorer la mobilité des personnes les moins favorisées, par une offre de transport accessible, bon marché et ouverte à tous.

En parallèle, les métiers évoluent et les réseaux de transport font face à des difficultés de recrutement.

La politique européenne doit favoriser l'acquisition des compétences nécessaires aux besoins du secteur, et également investir dans l'accessibilité des réseaux.

Nos propositions

- Reconnaître le rôle de «facilitateur de ville» des opérateurs de transports urbains en les impliquant dans la restructuration des centres-villes et dans les projets de réaménagement social (logement, commerces, loisirs, culture...).
- Investir dans l'accessibilité, via le Fonds social pour le climat, en menant de grandes études de réaménagement pour l'accueil de tous les publics fragiles (personnes âgées, personnes à mobilité réduite) et en investissant dans des travaux de mises en accessibilité.
- Proposer un grand plan de formation au niveau européen pour les besoins en compétences notamment dans les nouveaux métiers digitaux (data, maintenance, systèmes).
- Amplifier la promotion de la féminisation des métiers du transport en assurant la sécurité, l'équité et la parité à l'aide d'indicateurs clés sur toutes les actions associées, notamment grâce au dispositif "Women in Transport – Platform for change" pour le partage de bonnes pratiques.

Le transport public doit être mentionné systématiquement dans toutes les législations sur ces trois transitions et dans les déclarations publiques des responsables européens pour mettre en œuvre les actions nécessaires à un véritable report modal vers le transport collectif en milieu urbain et péri-urbain.



SOUTENIR UNE INNOVATION QUI IRRIGUE LES TRANSITIONS

L'ensemble de ces transitions pour l'Union européenne est une source d'opportunités et un terrain fertile pour l'innovation qui irrigue les différents domaines de la mobilité et de la ville. Par nature, l'innovation présente des incertitudes et des risques que les politiques publiques, notamment communautaires, aident à maîtriser et réduire par leur soutien stratégique, réglementaire et financier. Pour éviter un éparpillement et assurer une contribution efficace du transport public à ces transitions, nos propositions permettront de renforcer le rôle de l'innovation dans la mobilité du futur.

Nos propositions

- Soutenir l'innovation au profit de la sobriété et de l'efficacité énergétique du matériel roulant et des infrastructures de transport public urbain, afin de favoriser le report modal vers un mode toujours plus vert et plus attractif.
- Améliorer la qualité de l'air intérieur dans les trains et dans les espaces de transport, en soutenant l'innovation et le partage des bonnes pratiques au niveau européen.
- Valoriser les données et l'intelligence artificielle comme des leviers pour optimiser les systèmes de transport, faciliter l'intermodalité et personnaliser les services.
- Accompagner le développement des véhicules autonomes, qui offrent des opportunités de sécurité, de confort et d'accessibilité, tout en veillant à leur acceptabilité sociale et à leur régulation éthique.
- Renforcer les compétences, en accompagnant les transformations technologiques, organisationnelles et sociétales du secteur. Favoriser la formation continue et accroître l'attractivité des métiers de la mobilité urbaine.
- Soutenir l'économie circulaire en investissant dans des projets innovants et transverses pour les villes durables, comme la captation de la chaleur du métro (transport/énergie) et la valorisation des eaux d'exhaure (transport/eau).
- Dynamiser l'innovation en Europe en accélérant la recherche et les expérimentations sur le modèle dynamique du Rail Open Lab (test and learn).

ENCOURAGER LA MOBILITÉ MULTIMODALE SANS COUTURE

Les réseaux et les voyageurs sont multimodaux. Aux réseaux hiérarchisés qui s'articulent en des pôles d'échanges, appelés aussi hubs urbains, répondent les pratiques intermodales des voyageurs et la meilleure articulation possible entre mobilité du quotidien et déplacements internationaux. Mais la qualité des interfaces multimodales varie, et les pôles les moins qualitatifs forment les « talons d'Achille » d'une mobilité sans couture.

À l'échelle internationale et interurbaine comme à l'échelle régionale, les mauvais hubs sont des repoussoirs et favorisent l'usage de modes moins décarbonés comme l'automobile ou l'avion. À l'échelle locale, si le vélo a un impact environnemental positif, son usage s'enchaîne parfois mal avec les autres modes.

L'Union européenne peut ambitionner de devenir le continent le mieux connecté, servi par une multitude de systèmes, de modes et d'opérateurs bien articulés entre eux. Mais pour cela, une politique ad hoc formée de plusieurs actions fortes doit être conduite.

Nos propositions

- Annoncer fortement la volonté politique d'un principe de continuité intermodale européenne pour les voyageurs avec le RTE-T, en s'appuyant autant sur les lieux et les hubs que sur les lignes.
- Favoriser les hubs urbains comme vecteurs de progrès dans les nœuds urbains qui sont les maillons clés du réseau RTE-T : les financements portés par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et fléchés sur les hubs (études) seront directement perceptibles par les citoyens européens comme des actes politiques de l'Union européenne améliorant leur vie quotidienne. Le financement des travaux des hubs serait le prolongement logique de cette stratégie.
- Afficher les objectifs caractérisant les hubs de qualité, pour qu'ils servent de critères de financement aussi bien par les autorités nationales que par l'Union européenne. Créer ainsi un levier financier pour favoriser des progrès dont la finalité est de soutenir l'attractivité du transport public décarboné.
- Assurer une bonne gouvernance des hubs qui garantisse la cohérence et la continuité de l'expérience client au travers des interfaces multimodales.
- Favoriser des projets aboutissant à des espaces urbains mixtes de haute qualité urbaine, partagés entre les acteurs du transport, les collectivités locales et le monde de la promotion immobilière, et conformes aux principes du New European Bauhaus dont l'organisation pourrait mettre en place un concours dédié aux hubs urbains, permettant de créer de l'émulation sur tout le territoire de l'Union européenne.
- Créer des passerelles professionnelles articulées par le design entre le monde digital et le monde physique, pour favoriser des projets de connexion intermodale innovants, assurant concrètement un continuum et une cohérence de service pour les voyageurs. Intégrer par le digital les acteurs historiques du mass-transit et les opérateurs contemporains de la mobilité partagée.

RENFORCER LA RÉSILIENCE, LA CYBERSÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

Une ville résiliente face aux crises

Face à la menace et à l'enchaînement des crises cyber, terroriste, sanitaire ou climatique, il est primordial d'assurer la résilience des infrastructures de transport et la résilience des populations. En cas de crise, si le service continu devient un service dégradé ou qu'une cellule de crise est nécessaire, comment mettre en sécurité les voyageurs, les personnels et les infrastructures ?

Nos propositions

- Organiser des exercices de crise à l'échelle européenne sur des réseaux transfrontaliers longue distance et urbains pour favoriser le retour d'expérience et la collaboration entre les acteurs.
- Encourager le partage de bonnes pratiques au niveau européen pour la résilience des infrastructures et la protection des populations et développer des outils communs de gestion de crise.
- Sensibiliser au niveau européen sur les bonnes pratiques à adopter en cas de fortes chaleurs : inciter à la sobriété énergétique et aux gestes sains (hydratation, heures décalées, télétravail, etc.). Développer un kit de « résilience des populations » pour s'adapter au changement climatique.
- Financer l'adaptation des infrastructures, notamment des voies ferroviaires, face au changement climatique.
- Construire une CSA (Coordination and Support Action) pour lancer une grande étude sociale et comportementale lors des crises pour adapter au mieux les messages de prévention et d'alerte. Le système d'alerte actuel « Cell Broadcast » au niveau européen permet d'alerter les voyageurs en cas d'incident grave. Cependant, lors de tests, les messages d'alerte ont provoqué des comportements imprévisibles et des mouvements de foule qui perturbent et mettent en danger les voyageurs et les agents.

Cybersécurité : un enjeu crucial

Les acteurs du transport public sont confrontés à une menace cyber qui s'aggrave rapidement. Les systèmes industriels sont de plus en plus exposés à cette menace. D'après l'ENISA, des interruptions de service consécutives à des cyberattaques pourraient se concrétiser dans un futur proche. Conscients de leurs responsabilités, les opérateurs doivent aussi s'adapter à un environnement opérationnel, légal et réglementaire en pleine évolution.

Nos propositions

- Spécifier les attentes auprès des collectivités et administrations régionales en matière de cybersécurité dans les transports publics : définir le cadre et soutenir l'intégration des besoins de cybersécurité, notamment sur le plan financier dans les appels d'offres.
- Mieux appréhender la menace cyber sectorielle : en soutenant des formats d'échanges ouverts aux entreprises qui permettraient le partage d'expérience sur les attaques et incidents ; en renforçant le partage d'analyses de l'ENISA spécifiquement sur le secteur des transports publics.
- Relever le défi du déficit de compétences cyber sur le marché européen : une étude de l'état du marché à l'échelle européenne puis des outils favorisant la formation des experts pourraient être réalisés.
- Soutenir la capacité de résilience face aux cyberattaques : en créant une capacité européenne opérationnelle pouvant soutenir les entreprises dans un cas de cyberattaque majeure ; en facilitant le partage de modèles et de bonnes pratiques en matière de gestion d'incident et de plan de résilience cyber.

L'impératif de la sûreté

La sûreté dans les transports est un enjeu majeur au quotidien qui permet d'accroître l'attractivité pour les passagers des différents modes de déplacement en garantissant une expérience sûre et paisible. C'est aussi un levier puissant au service de la continuité de l'activité transport de voyageurs. Le groupe RATP s'est vu confier la sûreté du réseau de transport du Grand Paris Express. Comme grande entreprise de service public, nous sommes confrontés à certaines dérives sociétales et à l'instabilité géopolitique qui entraînent des menaces sécuritaires. Nous devons nous y préparer en mettant à disposition des équipes opérationnelles des outils fiables, robustes, modernes et adaptables.

Nos propositions

- Faciliter la mise en œuvre de la vidéoprotection, des caméras augmentées, et des nouvelles fonctions telles que la recherche de personnes vulnérables ou la détection de rixe, dans le respect des contraintes réglementaires et, en particulier, la protection des données à caractère personnel et le respect de la vie privée. Les sujets des objets délaissés et de la recherche de leurs propriétaires, de l'intrusion et du comptage de voyageurs sont de fortes préoccupations des opérateurs européens qui nécessiteraient un benchmark et un échange de bonnes pratiques à l'échelle européenne.
- Recenser au niveau européen les méthodes, processus et outils adaptés (IA pour aider à la détection et à l'intervention et qui s'appuie sur des outils de supervision) pour mieux anticiper et maîtriser les phénomènes de foule. Dans nos réseaux, au sein desquels la densité de voyageurs peut à certaines heures ou lors d'événements majeurs être très importante, le moindre incident peut provoquer des situations difficilement maîtrisables mettant en jeu la sûreté des personnes.
- Lutter contre les graffitis, véritable fléau européen entraînant des coûts considérables : conduire une phase exploratoire intégrant l'ensemble du cycle de vie (volet social, sociétal et psychosocial à considérer à l'échelle internationale), mettre en place des outils (IA par exemple et technologies croisées) pour prévenir, détecter et intervenir, et durcir la perméabilité de nos emprises. À ce jour, la très grande majorité des projets de recherche visaient essentiellement à réduire l'impact et restaurer les dégâts (pelliculage, dégraffitage).
- Explorer l'opportunité et la valeur ajoutée du traitement des sons dans les espaces du transport public pour détecter des situations anormales. Pour répondre aux contraintes réglementaires, l'analyse des sons captés pourra être effectuée après anonymisation de ceux-ci au moyen d'un outil dédié.



CIBLER ET ACCROÎTRE LE FINANCEMENT D'UN TRANSPORT DU QUOTIDIEN À LA HAUTEUR DES ENJEUX

Pour amplifier la triple transition écologique, digitale et juste, le report modal vers le transport public est essentiel. Il faut un transport public urbain plus vert, plus attractif, plus accessible et plus résilient.

Cela nécessite un accompagnement durable du secteur pour innover mais aussi moderniser, développer et adapter les infrastructures et l'offre de service. L'Union européenne doit sécuriser et si possible intensifier les investissements existants (MIE, LIFE, Horizon Europe, Digital Europe, fonds régionaux, etc.), mieux ventiler les fonds européens et donner une perspective sur le temps long, pour un secteur d'activité aux cycles longs qui a besoin de visibilité.

Au-delà de son impact écologique positif, investir dans le transport public, c'est augmenter le pouvoir d'achat des ménages. On estime, en effet, le coût pour un ménage dans les transports publics dix fois inférieur à celui de la voiture personnelle. Cet investissement contribue également à réduire la congestion dont l'impact social, économique et environnemental est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'Union européenne.

Afin de renforcer les capacités financières de l'Union européenne, le groupe RATP encourage également un fléchage des ressources propres européennes vers le transport public urbain et la réflexion vers de nouveaux mécanismes de financements ambitieux.

Nos propositions

- Augmenter dans le MIE le montant des fonds européens alloués aux infrastructures du transport du quotidien : multiplier par 10 le montant actuel du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les nœuds urbains (passer de 1 % à 10 % du budget), en cohérence avec l'augmentation du nombre de nœuds urbains dans le règlement RTE-T révisé.
- Dédier des financements au rail urbain et suburbain avec notamment le MIE et l'allocation de fonds pour l'urbain au sein du partenariat public privé (PPP) Europe's Rail.
- Augmenter la part de financements dédiée aux transports publics dans les programmes qui soutiennent les transitions écologique (Horizon Europe, LIFE), digitale (Digital Europe) et sociale (FSE).
- Financer la R&D et l'innovation pour le transport public urbain avec une destination dédiée dans le cluster 5 du programme Horizon Europe et son successeur (FP10).
- Flécher les ressources propres de l'Union européenne vers le transport public, notamment les recettes MACF, et revoir les directives ETS afin d'inciter les États membres à affecter les recettes nationales vers le transport urbain.
- Inciter les États membres à affecter une partie substantielle du futur Fonds social pour le climat vers les transports collectifs, notamment pour renforcer leur accessibilité.
- Encourager la réflexion autour d'un nouvel emprunt commun européen pour développer les infrastructures de transport (un nouveau plan de relance Infrastructures).
- Développer, avec le programme Global Gateway, les transports publics urbains dans les pays en voie de développement, avec des financements qui couvrent non seulement l'ingénierie et la construction, mais aussi l'opération et la maintenance (O&M) pour assurer une qualité de service pérenne. Pour assurer à ces pays un transport public aux meilleurs standards internationaux, le risque financier O&M des opérateurs européens doit en effet être atténué.

IDENTIFIER LE TRANSPORT PUBLIC COMME ÉLÉMENT DE COMPÉTITIVITÉ ET DE SOUVERAINETÉ EUROPÉENNE

Les projets structurants pour la mobilité de demain se font sur le temps long et nécessitent un soutien constant des politiques européennes.

Le transport public est un secteur stratégique qui doit être mis en avant par les pouvoirs publics pour renforcer sa place de colonne vertébrale de la mobilité urbaine et suburbaine.

Le transport public européen (ingénierie, matériel roulant, infrastructures, exploitation et maintenance) est une filière d'excellence au niveau mondial qui a gardé l'ensemble de sa chaîne de valeur sur le sol européen, de la construction du matériel roulant jusqu'à l'opération des réseaux : il structure, emploie et s'exporte. La coordination européenne autour de cette filière permettra la réalisation des objectifs de neutralité carbone, de réindustrialisation et de cohésion sociale, et participera aux objectifs d'autonomie stratégique et de souveraineté de l'Union européenne.

La performance de service, tant environnementale qu'économique sur la totalité du cycle de vie, oblige la filière industrielle européenne à se développer pour renforcer sa capacité à faire plus collectivement et à se questionner pour réduire les coûts et l'empreinte environnementale.

Nos propositions

- Préserver la concurrence au sein du marché européen pour maintenir la compétitivité entre les entreprises européennes et des coûts justes (face au dumping principalement).
- Réduire les coûts sur toute la chaîne de valeur par de la standardisation pour faire face à la concurrence mondiale et raccourcir les délais de production.
- Sécuriser les chaînes d'approvisionnement en sélectionnant judicieusement les fournisseurs et en démultipliant les sources de préférence européennes.
- Aider à développer l'attractivité des métiers du transport public, en particulier industriels, dont les savoir-faire sont spécifiques et exigeants et qui pâtissent d'un manque de visibilité.
- Soutenir la filière du bus autonome en Europe par un Projet Important d'Intérêt Européen Commun (PIIEC) pour assurer sa conception et sa production sur le sol européen.
- Veiller à ce que les réglementations européennes qui imposent des normes n'impactent pas les investissements faits sur le temps long.
- Renforcer la consultation ex ante des parties prenantes dans les processus législatifs (et non ex post), systématiser les études d'impact et rendre plus fréquents les retours d'expérience pour mieux évaluer l'impact des législations.
- Faire évoluer les dispositions de la réglementation européenne de passation des marchés publics et concessions, de manière à davantage favoriser les produits et les industriels/opérateurs européens (Buy European Act).
- Augmenter l'exigence des critères RSE des appels d'offres européens pour favoriser les entreprises aux démarches les plus vertueuses.
- Impliquer davantage les industriels dans les groupes d'experts de la Commission européenne, notamment sur les sujets de recherche et d'innovation.

VALORISER LE TRANSPORT PUBLIC DANS DES ACTIONS DE COMMUNICATION EUROPÉENNES

Le transport public et la mobilité urbaine sont structurants dans les différentes politiques de transport européennes. La valorisation des réseaux urbains est de plus en plus importante pour la structuration du réseau ferroviaire transeuropéen qui nécessite un report modal fluide au sein des nœuds urbains (comme celui de Paris ou de Lyon par exemple). La Commission européenne doit promouvoir le report modal auprès du grand public, à l'image des grandes communications sur le vélo en Europe, dans l'objectif d'engager la responsabilité de chacun. La prochaine mandature doit donc amplifier la communication au sujet du transport public qui est un secteur fiable, durable et innovant.

Nos propositions

- Publier une grande déclaration européenne sur le rôle crucial du transport public dans la mobilité urbaine, à l'instar de la déclaration faite pour le vélo. Les Urban Mobility Days peuvent être l'occasion pour la Commission européenne de promouvoir au niveau international cette déclaration.
- Créer un événement dédié aux hubs sous toutes leurs formes qui puisse être une « célébration du mix-use » : macro-hubs ou pôles d'échanges, articulés aux micro-hubs pour la mobilité partagée, projets digitaux et projets physiques, projets de transport, d'espaces publics et immobiliers.
- Lancer au cours du nouveau mandat une « Année européenne du transport public » qui rassemble tous les acteurs de la mobilité urbaine, afin de promouvoir le report modal et d'encourager l'utilisation des transports publics auprès de tous les citoyens européens. Cet événement permettra d'encourager les initiatives citoyennes et le partage de bonnes pratiques entre acteurs européens.
- Aller plus loin dans la proposition du Pass rail européen et inclure un Pass mobilité urbaine européen qui facilitera la circulation des jeunes dans les grandes villes européennes et encouragera l'utilisation quotidienne du transport public.



SUIVEZ-NOUS SUR

 ratpgroup.com |  [@RATPgroup](https://twitter.com/RATPgroup) |  [@RATPGroup](https://www.linkedin.com/company/RATPGroup)

Contacts Europe

Nicolas Blain

Directeur du Pôle Relations internationales et Affaires européennes

mail : nicolas.blain@ratp.fr

Mathilde Petit

Responsable Affaires et financements européens

mail : mathilde.petit@ratp.fr

**GROUPE
RATP**