

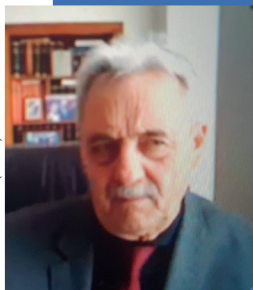
WEBINAIRE

26 JANVIER 2021

Stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente : enjeux et défis pour la France

La stratégie pour une mobilité durable et intelligente a été présentée par la Commission européenne le 9 novembre dernier. Après les livres blancs de 2001 et 2011, cette stratégie constitue le volet transport du « Pacte vert » (*Green Deal*) annoncé par la présidente de la Commission. Il s'agit d'atteindre la neutralité climatique par étapes d'ici 2050, ce qui signifie la réduction à zéro des émissions nettes de gaz à effet de serre. La décarbonation du transport à cet horizon doit y contribuer prioritairement, avec 90 % de réduction des émissions à cette échéance. Les objectifs sont donc ambitieux : de l'avis même de la Commission, leur atteinte n'est pas « chose aisée ». Ce débat vise à décrypter les principaux éléments de cette stratégie et leur financement.

LA PRÉSENTATION DE LOUIS NÈGRE, COPRÉSIDENT DE TDIE



© Hervé Nadal (H.N.)

Lors de notre assemblée générale, le 29 septembre dernier, nous avons organisé un débat sur la décarbonation. Nous avons souligné que nous faisons face à un véritable mur. L'Union européenne se saisit de la question à travers cette stratégie ambitieuse qui propose 82 mesures phares pour atteindre la neutralité carbone en trois étapes : 2030, 2035 et 2050.

La mission de TDIE est de porter ce débat au niveau national avec de

nombreuses personnalités et presque 200 participants en ligne pour susciter les réactions d'un large panel d'acteurs face à la stratégie proposée.

Serons-nous au rendez-vous ? Comment les régions pourraient-elles contribuer ? Cette stratégie est-elle réalisable ou chimérique ? Il ne s'agit plus d'un changement progressif, mais d'une transformation fondamentale, qui soulève un défi politique majeur pour les générations qui viennent. ■

“ Cette stratégie est-elle réalisable ou bien chimérique ? „

EXPOSÉ LIMINAIRE, HERALD RUIJTERS

L'actualité de la Covid-19 ne doit pas nous détourner du chemin à parcourir qui a été fixé depuis l'accord de Paris. Nonobstant la communication de la Commission sur une nouvelle stratégie, celle-ci sera législative et financière, avec différents moyens et instruments ainsi que des critères précis et stables pour les différents budgets européens. La nouvelle Commission a publié une communication sur le Pacte vert, deux semaines après la prise de fonction de sa présidente, Ursula von der Leyen, le 1^{er} décembre 2019. Ce Pacte s'est traduit en 2020. Pour ne pas repousser à 2050 les 90 % de réduction des gaz à effet de serre, nous avons très clairement décidé qu'une étape intermédiaire devait intervenir en 2030. En réaction, le *Climate Target Plan* a notamment fixé à 55 % la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030.

Les communications et les propositions de législations à venir (ainsi que les instruments dans le cadre pluriannuel fixé en fin d'année 2020) s'inscriront donc dans cette perspective. La commissaire Adina-Ioana Valean a suivi ce schéma dans sa communication sur une nouvelle stratégie pour la mobilité durable et intelligente le 9 décembre dernier.

Tout d'abord, j'évoquerai quelques étapes très concrètes.

- ▶ À l'horizon 2030, 30 millions de véhicules à zéro émission circuleront déjà sur nos routes, le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera et les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devront être neutres en carbone au sein de l'Union européenne.
- ▶ À l'horizon 2050, la quasi-totalité des voitures, camionnettes et véhicules devront être à zéro émission, le trafic ferroviaire doublera et celui à grande vitesse triplera.



© H.N.

Herald Ruijters,
directeur, DG MOVE

Ces étapes permettent de clarifier les objectifs à suivre et se déclinent en trois cheminements précis :

1. Rendre tous les modes de transport plus durables. La philosophie n'est plus seulement, comme en 2011, d'obtenir un fort report modal.
2. Faire en sorte que les alternatives durables soient largement disponibles.
3. Mettre en place des mesures d'incitation appropriées.

Par rapport à l'approche de 2011, chaque mode de transport devra être entièrement décarboné, ce qui nécessitera très prochainement des actes législatifs forts. En premier lieu, les leviers d'action seront concentrés sur les carburants et les combustibles fossiles ainsi que sur un remplacement des flottes existantes par des véhicules à émissions faibles ou à zéro émission. Ces propositions se traduiront, en principe dès le mois de mars, par deux actions législatives pour l'aérien et le maritime. Elles seront suivies en juin par une nouvelle proposition concernant la directive sur les infrastructures pour les carburants alternatifs. Dans un troisième temps, au mois de septembre, elles seront complétées par une nouvelle proposition de règlement sur les réseaux transeuropéens. Ces différents actes législatifs tout au long de l'année 2021 esquisseront le cadre nécessaire pour disposer d'infrastructures pour les carburants alternatifs et de mesures pour leur utilisation.

“ Par rapport à l'approche de 2011, chaque mode de transport devra être entièrement décarboné, ce qui nécessitera, très prochainement, des actes législatifs forts. ”

Au-delà de la DG MOVE, tous les services de la Commission travaillent à des propositions législatives complémentaires, notamment sur le CO₂. La DG Climat fera, dans le paquet du mois de juin, de nouvelles propositions pour les taux d'émission des véhicules utilitaires et personnels, suivies de deux autres propositions pour les bus et le poids des véhicules. Des propositions de la DG ENER porteront également sur la *Renewable Energy Directive*, la DG TAXUD fera des propositions sur la taxation.

Pour conclure sur les instruments de financement en rejoignant les questions posées par M. Nègre, ce grand chantier, que nous entamons tous ensemble en Europe, se base sur l'accord de Paris et sur le Pacte vert. Il ne peut pas uniquement se traduire sur le plan législatif, même si nous devons éviter les contradictions, par exemple entre l'ETS (*Emission Trading System*) et la taxation ou l'Eurovignette. Ces mesures législatives congruentes doivent être accompagnées par des

mesures d'incitation et de soutien, d'autant que les marchés de certains produits ne sont pas encore à maturité. Il y aura donc un nouveau MIE (mécanisme pour l'interconnexion de l'Europe) avec un budget d'environ 23 Md€ pour les transports sur la période 2021-2027.

Celui-ci sera toujours consacré à 60 % aux infrastructures pour accompagner de grands projets d'interconnexion comme Lyon-Turin ou le canal Seine Nord Europe. En effet, aussi longtemps que nous n'aurons pas connecté les réseaux à grande vitesse de la France, de l'Espagne, de l'Italie et de l'Allemagne pour compléter ce qui a déjà été fait avec Londres, Bruxelles, Amsterdam et Cologne, il sera impossible d'atteindre l'objectif des transports jusqu'à 500 km par des moyens

alternatifs. Néanmoins, il sera aussi consacré, pour 40 % aux infrastructures de carburants alternatifs, à la digitalisation et à la résilience. C'est une modification remarquable: ce pourcentage était de 15 % en 2020, il s'agit presque de le tripler.

Il faut également intégrer d'autres instruments validés en décembre dernier, en particulier la recherche avec Horizon Europe (pour l'hydrogène, le fluvial, etc.); le mécanisme *Resilience and Recovery Facility*, le budget de la cohésion entre les territoires (ERIF) qui est plus important que celui du MIE et qui permet d'embarquer toutes les régions d'Europe; enfin, le cinquième instrument, *Invest EU*, sera orienté vers des marchés plus mûrs. ■

LES INTERVENANTS

© Bernal Revert



HERALD RUIJTERS est en charge depuis 2017 des investissements et des transports innovants et durables à la DG MOVE (Direction générale de la mobilité). Il est entré à la Commission en 1997, après avoir été responsable de projet de recherche sur la sécurité routière et les politiques de formation à la conduite.

© Gilles ROLLE/REA



ANNE-MARIE IDRAC, ancienne secrétaire d'État chargée des Transports, ancienne présidente de la RATP puis de la SNCF, présidente de l'association France Logistique après avoir été, depuis 2017, responsable de la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes.

© DR



PIERRE-ALAIN ROCHE, président de la section mobilités et transports du Conseil général de l'environnement et du développement durable, rapporteur général du conseil d'orientation des infrastructures et copilote avec France Stratégie d'une réflexion prospective à horizon 2040 sur la mobilité et les transports.

© Plus Forts pour Saint-Dié avec David Valence



DAVID VALENCE, vice-président de la région Grand Est, délégué aux mobilités et infrastructures de transport et Président du comité d'orientation des infrastructures.

© France Mobilités



JEAN-MARC ZULESI, député des Bouches-du-Rhône et coprésident du comité stratégique France mobilités. À l'Assemblée nationale, il siège au sein de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

WEBINAIRE

► **TI&M** – La stratégie pour une mobilité durable et intelligente est en ligne avec la volonté de «faire du secteur des transports une pièce maîtresse du *Green Deal* européen» annoncé un an plus tôt. Les objectifs pour y parvenir sont donc ambitieux. Sont-ils atteignables selon vous? Quel rôle jouera la révolution numérique en faveur d'une mobilité intelligente? Au niveau des citoyens, comment prendre en compte les populations fragiles?

Anne-Marie Idrac – Tout d'abord, je vous remercie d'avoir fait apparaître dans ce débat la logistique qui est trop souvent le «parent pauvre» des politiques de mobilité.

Les logisticiens sont totalement engagés dans cette transition considérable. Cela fait bien longtemps qu'au niveau européen et français, des transitions ont été engagées pour la mobilité des personnes, par exemple sur les véhicules électriques, mais ceci est beaucoup plus récent sur la mobilité et le transport des marchandises, qui est essentiellement du transport routier dans toute l'Europe. Cet engagement est donc particulièrement exigeant pour le secteur privé de la logistique française. Nous y sommes engagés parce que nous partageons l'horizon européen, dont nous souhaitons d'ailleurs qu'il soit parfaitement pris en compte, y compris dans les calendriers, par les politiques françaises, ce qui n'est pas toujours le cas. On a quelques fois envie d'aller encore plus vite et de laver «encore plus vert» que la présidente de la Commission, si possible. Et, comme l'a indiqué le directeur de la DG MOVE, nous souhaitons non seulement des jalons, mais aussi des trajectoires.

Pour en venir au fait, il me semble que nous ne sommes pas loin de la chimère en ce qui concerne la transition de la mobilité des marchandises. J'en donnerai deux exemples. Il y a aujourd'hui en Europe, 2000 camions à zéro émission. On voit donc que les objectifs supposeraient une progression



exponentielle et nous sommes loin d'être sûrs que les conditions soient réunies pour cela. En France, la flotte est de 600000 véhicules lourds au total, dont 300000 camions de différentes tailles, correspondant à différentes distances et à différents cas d'usage. Les fabricants de véhicules électriques ont souligné récemment, dans une réunion organisée sous l'égide du ministre des Transports, que cela serait un effort extraordinaire d'avoir d'ici deux ans 1000 véhicules électriques, sur une

Les trajectoires dont nous parlons doivent prendre en compte le total operating cost, soit à la fois les coûts d'acquisition, la capacité d'accès aux énergies et l'ensemble des conditions d'exploitation. Le développement des véhicules électriques a été pénalisé, pendant des dizaines d'années, par leur manque d'autonomie. Les véhicules électriques, qu'il s'agisse de camionnettes ou de camions de différentes tailles, doivent garantir cette autonomie, mais aussi toute la législa-

“ On ne décarbonera pas le transport de marchandises si on ne s'occupe pas sérieusement du transport routier de marchandises qui est et restera prédominant et qui est aujourd'hui particulièrement peu décarboné. ”

flotte qui se renouvelle au rythme de 30000 à 40000 immatriculations hors crise sanitaire. Il faut ajouter que ces véhicules sont aujourd'hui annoncés avec des coûts d'acquisition 4 à 6 fois plus élevés, selon leur taille, que celui des camions diesel ou au gaz. Les camions au biogaz sont eux accessibles sur le marché dans des conditions de quantité et de réponse aux besoins opérationnels tout à fait intéressants.

tion sociale. Si on veut éviter des déceptions extrêmement frustrantes, y compris d'un point de vue politique, il faut travailler non seulement sur les jalons, mais sur leurs trajectoires, en y intégrant les considérations micro-économiques des professionnels, et pas simplement les questions d'infrastructure publique. Notre engagement est total, à la fois sur le transport intermodal et sur le

verdissement des flottes. Néanmoins, même si le ferroviaire réussissait cet effort incroyable de doublement de 9 à 18 % du marché de transport des marchandises en France, alors qu'il diminue dans toute l'Europe, il resterait, 80 % à 75 % de transport routier des marchandises en intégrant la voie d'eau. C'est là qu'il faut porter l'effort en intégrant des considérations économiques pragmatiques.

On ne décarbonera pas le transport de marchandises si on ne s'occupe pas sérieusement du transport routier de marchandises (TRM) qui est et restera prédominant et qui est aujourd'hui particulièrement peu décarboné. Au contraire, je souligne qu'il faut absolument s'en occuper. Quant à l'intermodalité, c'est bien sûr l'avenir. J'ai évoqué la «segmentation du marché» qui correspond notamment à l'intermodalité. Pour certains types de produits ou de distances, certains modes sont pertinents. Le fer est pertinent pour le lourd et plutôt pour les grandes distances. Les camionnettes sont pertinentes pour les livraisons en ville, s'il y a des bornes pour les recharger (nous n'avons pas encore assez de bornes pour les voitures).

Je pense qu'il faut travailler de manière plus pragmatique et organisée, en particulier en associant des professionnels à des objectifs qui ne se réaliseront pas sans eux. Le secteur du TRM est constitué d'un très grand nombre d'entreprises dans tous les pays, certaines de dimension européenne, beaucoup de dimension locale. La composante d'économie privée ou de micro-économie me semble insuffisamment prise en compte pour l'instant.



© H.N.

Pierre-Alain Roche

Pierre-Alain Roche – Avec France Stratégie, nous avons mobilisé une centaine d'experts pour avancer en matière de prospective. Nous allons lancer au printemps, notamment auprès des membres de TDIE, une démarche de consultation sur la base de ces premiers travaux, afin d'aboutir à la fin de l'année.

La motorisation est bien la «reine des batailles» décrite par M. Ruijters, et notamment l'objectif 2030 est d'une ambition considérable. Actuellement, même pour les véhicules légers, notre rythme est sans commune mesure avec ce qui est nécessaire pour l'atteindre : on vend aujourd'hui environ 6 % de véhicules légers décarbonés parmi les véhicules neufs commercialisés, avec des durées de vie de l'ordre d'une quinzaine d'années pour les véhicules légers. Il faudra changer complètement d'échelle pour atteindre un objectif de 40 % de véhicules décarbonés. L'effort et l'ampleur des

actions à mener pour accompagner la mutation des motorisations sont donc considérables.

La deuxième mutation que l'on a encore peu abordée est celle de la sobriété. La crise de la Covid-19 a donné quelques pistes sur des pratiques à consolider sur ce plan. Certaines mutations pourraient intervenir plus vite que l'on ne le pensait et à moindre coût, notamment les mobilités actives de courte distance. On voit des substitutions fonctionner, des ajustements et une réduction de la congestion avec le télétravail au quotidien.

“ Les documents français et européens ont mis l'accent sur l'émission – trouver des technologies non émissives – mais pas toujours sur l'empreinte globale des transports. La réduction sur l'ensemble du cycle de vie posera la question de réduction des parcs circulants, de façon à minimiser le nombre de véhicules et pas seulement les émissions lors des trajets. ”

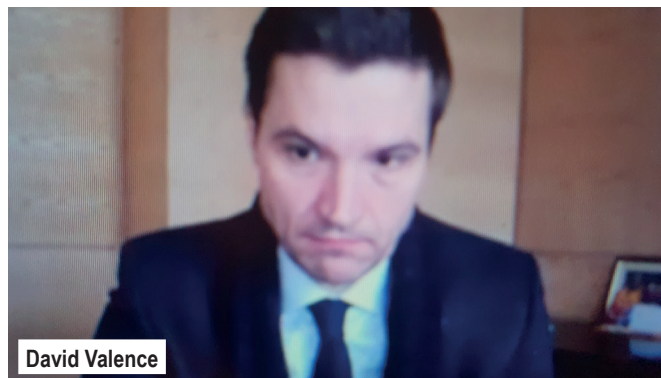
Nous avons aussi un travail à faire sur l'évolution des déplacements professionnels de longue distance, où l'alternative ne sera pas le report modal. 80 % des émissions du transport aérien se font sur des distances de plus de 1000 km, hors de portée du report modal. C'est dans une réarticulation avec les téléconférences que les choses peuvent s'envisager, même si ces outils ne sont pas neutres au plan carbone.

Il faudra, comme le dit la Commission, «faire flèche de tout bois». J'ai bien noté l'évolution du discours sur le report modal. Ce report suppose des réinvestissements importants et ne peut se décréter en espérant des effets immédiats. Il faut consolider le modèle économique des transports collectifs en enclenchant notamment la suppression des goulots d'étranglement majeurs qui subsistent dans les étoiles ferroviaires. Il faut aussi accélérer sensiblement le déploiement de l'ERTMS et des nouvelles technologies sur le réseau ferroviaire. Ce sont des conditions cruciales pour améliorer la performance et les capacités des infrastructures existantes. On attirera les usagers que si on est capable de gagner en qualité, notamment dans les périphéries urbaines.

Nous observons d'autres sujets de préoccupation, notamment avec certaines migrations de cadres du rural et du périurbain. Les hyper-mobiles représentent une part très importante des émissions (20 % de la population fait 50 % des émissions terrestres et 80 % des émissions aériennes) et on aura une difficulté majeure si ce genre de pratique se poursuit.

Un dernier point d'attention : les documents français et européens ont mis l'accent sur l'émission – trouver des technologies non émissives – mais pas toujours sur l'empreinte globale des transports. La réduction sur l'ensemble du cycle de vie posera la question de réduction des parcs circulants de façon à minimiser le nombre de véhicules et pas seulement les émissions lors des trajets. Cette évolution n'est pas amorcée : le parc de véhicules privés continue à augmenter (en France de l'ordre de 1 à 2,5 % selon les années). Nous n'en sommes pas encore

à une sobriété d'usage. Les partages de véhicules ont du mal à fonctionner dans cette période pandémique, mais, au-delà du covoiturage qui est dans une situation difficile, il faudra trouver des moyens de gestion de flottes collectives, qui supposent une évolution forte des mentalités, et pour cela la révolution numérique peut aider.



David Valence – Pour examiner la stratégie européenne, il faut revenir à l'équation des émissions de CO₂, qui correspond à un rapport multiplicateur entre le nombre d'usagers, le mode de transport et les émissions de ce mode. La stratégie européenne fixe des objectifs très ambitieux en matière énergétique, presque indifféremment aux différents modes. Cette approche tend à considérer que la rapidité d'évolution énergétique des différents modes de déplacement est identique, alors que l'on sait que la question du report modal restera au cœur des réflexions, au moins à moyen terme.

En second lieu, la stratégie très ambitieuse de la Commission européenne a le mérite de nous amener à réfléchir sur le temps de réalisation des infrastructures. En France, il se passe dix à vingt ans entre le lancement d'un projet d'infrastructure, l'enquête publique et la mise en service. Or, nous ne disposons pas des outils pour planifier et financer à cet horizon de temps les investissements d'infrastructures. C'est un vrai problème, nous ne sommes jamais véritablement sortis de l'annualité budgétaire, même sur le sujet des infrastructures.

“ Pour les régions, la question des infrastructures et du report modal reste centrale et donc la nécessité d'investir sur l'ERTMS et globalement sur les infrastructures. ”

Troisième constat, la question du numérique n'écrase pas celle des infrastructures et des usages. Ce qui fait qu'on emprunte des modes lourds et des réseaux de transport qui resteront structurellement moins producteurs de gaz à effet de serre que les autres, c'est la qualité des infrastructures, des services et non pas d'abord les outils numériques. Pour les régions, la question des infrastructures et du report modal reste centrale et donc la nécessité d'investir sur l'ERTMS et globalement sur les infrastructures. Dernière série de constats: il faut aussi se poser la question des effets rebonds des projets d'infrastructures nouvelles. Je ne pense pas qu'on suivra une bonne trajectoire avec de bons objectifs si la priorité numéro un reste la création de nouvelles infrastructures, y compris dans les

zones très denses. Devant la nécessité de repenser complètement le modèle de financement des infrastructures et de l'offre de transport, la priorité ne peut plus aller seulement ou d'abord aux nouvelles infrastructures. Au contraire, la priorité est le modèle de financement, d'entretien et de maintenance de celles qui existent et leur optimisation pour les différents usages auxquels elles doivent servir.

Voilà quelques observations de notre région sur cette stratégie qui nous paraît, encore une fois, très ambitieuse. J'ai cru comprendre qu'elle calculait les émissions de CO₂ de façon globale et pas seulement territorialisée, en incluant ce qui est produit sur le sol de l'Europe et ce qui est produit à l'extérieur pour que l'Europe puisse utiliser les énergies alternatives. Elle nous conduira donc à ré-internaliser le coût de production des batteries électriques dans les calculs. Cela doit aussi nous faire réfléchir vis-à-vis des objectifs de l'accord de Paris: suivre exclusivement la piste de l'énergétique ou du numérique nous ferait passer à côté des plus gros enjeux dans le contexte français.

Jean-Marc Zulesi – Ces objectifs sont-ils atteignables? Cela dépendra grandement de l'animation et du service après-vente.

Je considère qu'il y a urgence à atteindre ces objectifs, la dynamique me semble bonne, il faut une dynamique européenne, avec des pays qui s'engagent pour atteindre ces objectifs. Nous n'atteindrons pas l'objectif de doublement de 9 à 18 % de la part du fret ferroviaire en France si nous ne sommes pas en capacité de valoriser la complémentarité entre le routier et le fer et l'intermodalité. Nous n'atteindrons pas les objectifs proposés dans le cadre européen sans une législation européenne en matière de TRM. Le sujet de l'aérien me semble également essentiel: la décarbonation du transport aérien ne peut se faire qu'à travers une étroite coopération entre les acteurs européens pour construire ensemble l'avion du futur.

Vous avez évoqué la révolution numérique: comment se met-on en capacité de collecter puis de valoriser cette donnée privée ou publique de manière à ce qu'elle puisse améliorer l'offre de transport et, in fine, qu'elle soit au service de ceux qui sont les plus éloignés de la mobilité. Cela fait le lien avec le MaaS (*Mobility as a Service*), cette possibilité de mettre en avant la complémentarité des modes de transport. Il faut travailler avec les acteurs du numérique pour qu'ils développent des outils simples et accessibles à tous. La puissance publique doit aussi accompagner les citoyens les plus éloignés de ces technologies.

Enfin, il faut absolument associer les régions à cette stratégie européenne. Dans la loi sur les mobilités, la région est désormais le « chef de file » en matière de mobilité. Si on veut que la France atteigne ces objectifs, l'ensemble des régions doivent être parties prenantes.

► **TI&M – La Commission européenne considère que le green deal est un levier pour une nouvelle stratégie de croissance, cette stratégie est-elle compatible avec le maintien ou l'augmentation de la croissance à court terme? Certains carburants durables sont**

chers et difficiles à stocker, comment réduire l'impact de la hausse des carburants sur la croissance à court terme? Enfin, si cette nouvelle stratégie insiste moins sur le report modal, elle demeure néanmoins très présente, comment rendre acceptable l'internalisation des coûts externes des transports?

Pierre-Alain Roche – D'un point de vue économique, il faut raisonner sur trois registres. En premier lieu, il convient d'anticiper les effets de ces mutations sur le secteur économique des transports et des constructeurs avec évidemment les enjeux d'import et d'export: bien comprendre les enjeux des mutations industrielles.

Sur ce point, le plan de relance adopte une stratégie très volontariste qui permet sans doute d'éviter les fausses

manœuvres et les impasses, en jouant toutes les cartes, mais sans partir en ordre dispersé.

Ensuite, il faut peser soigneusement les enjeux sur l'activité économique générale liés aux entraves à la mobilité. Dans des scénarios où la technologie ne permettrait pas seule d'atteindre les objectifs, la façon de placer le curseur de la restriction selon les usages et leur acceptabilité est, du point de vue économique, le plus important. C'est pourquoi notre travail de prospective va chiffrer un scénario dans lequel la technologie est un peu décevante et où il serait nécessaire de durcir fortement les mesures de sobriété. Nous poserons alors les questions d'acceptabilité sociale de façon très directe.

Le coût de l'inaction: c'est le dernier point et ce n'est pas le plus facile. Il ne s'agit pas uniquement d'un coût à court terme, il faut que les investissements (capital immobilisé) et les interventions (participations et soutien financier) portent sur des choses qui ont de l'avenir et qui créent de la valeur. Ne pas agir aujourd'hui, ne pas innover, ne pas muter, c'est aller « dans le mur »: le coût économique à moyen et long termes serait dramatique, notamment en ce qui concerne la compétitivité. C'est aussi un des scénarios que nous prenons en compte: une activité qui ne prendrait pas les mesures suffisamment rapidement serait conduite finalement dans une impasse.

“ Je ne voudrais pas que nous soyons amenés au dilemme terrible évoqué par un participant: "Quel équilibre entre le droit à la mobilité et le devoir d'immobilité?" L'idée même, de renoncer aux vertus du marché unique et à la liberté de circulation ne paraît pas une bonne chose. Cela ne peut pas être le projet européen. ”

beaucoup des externalités négatives, mais cette période de Covid-19 nous montre que l'immobilité crée aussi d'énormes externalités négatives. Quand on parle de résilience ou de souveraineté européenne, cela impliquera plus de mobilité, en tout cas pour les marchandises.

Ceci m'amène à réagir sur la notion de sobriété évoquée par Pierre-Alain Roche. Les marchandises ne se téléportent pas. Un scénario prospectif élaboré par la SNCF imaginait un monde dans lequel les gens ne se déplaceraient plus et où les marchandises se déplaceraient. Nous n'en sommes pas là, mais, comme le disait très justement M. Valence, il faut veiller à ne pas écraser toutes les di-

mensions. Je pense qu'il faut effectivement intégrer les aspects de croissance et il en est de même pour le transport urbain.

La résilience pour

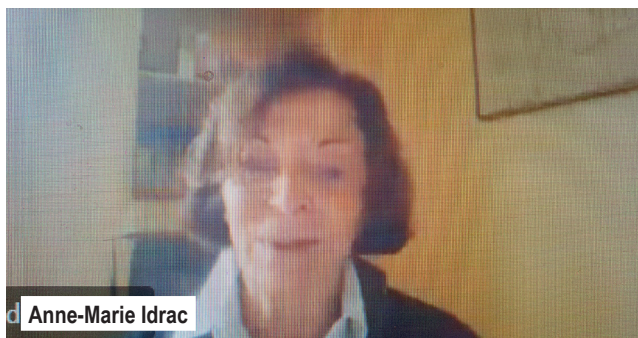
les villes et pour les territoires ne peut pas se traduire uniquement par un changement de mode de motorisation. Une lacune de la stratégie, pour l'instant, est qu'elle ne prend pas en compte de façon suffisamment précise les transports en commun et les solutions de logistique urbaine.

Je ne voudrais pas que nous soyons amenés au dilemme terrible évoqué par un participant: « quel équilibre entre le droit à la mobilité et le devoir d'immobilité? ». L'idée même, de renoncer aux vertus du marché unique, aux vertus de la liberté de circulation ne paraît pas une bonne chose. Cela ne peut pas être le projet européen et davantage de marchandises devront circuler si nous voulons atteindre les objectifs de croissance, de relance et de résilience de ce projet.

David Valence – Finalement, la question implicite qui est posée est de savoir si cette stratégie, qui met au cœur la question énergétique, peut aboutir à un renchérissement tel des coûts des transports qu'elle aurait des effets économiques négatifs.

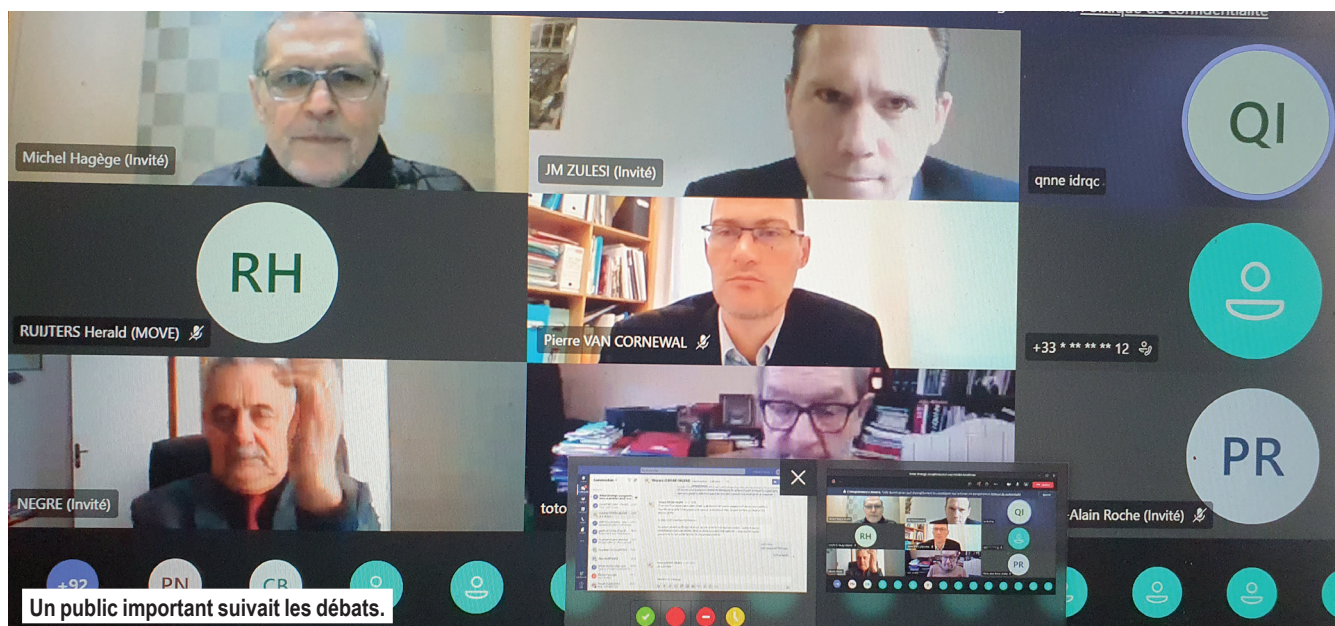
L'économicité de l'hydrogène reste aujourd'hui discutable, même pour une utilisation restreinte aux transports massifiés. On le constate, par exemple, à propos de la commande de Régiolis, initiée par plusieurs régions, dont la région Grand Est, avec une participation de l'État pour couvrir le surcoût par rapport au matériel traditionnel. Pour les déplacements en véhicule individuel, la solution décarbonée n'existe pas encore, puisqu'on ne peut pas considérer la batterie électrique comme une solution véritablement décarbonée.

Concernant ses impacts sur l'économie, l'approche principalement énergétique pose la question du réalisme dans l'évolution des flottes. Par exemple, environ 3200 cars circulent pour le transport scolaire organisé par la région Grand Est. Ce sont des matériels qui ont une durée de vie de 15 à 20 ans, et certains ont été renouvelés il y a trois ou quatre ans. On sait qu'à court terme on ne verra pas d'évolution massive du parc au-delà de la norme Euro 6. Ce constat sur le coût du primat énergétique appelle un certain nombre d'observations. La transition énergétique sera plus rapide dans les grands centres urbains. Pour



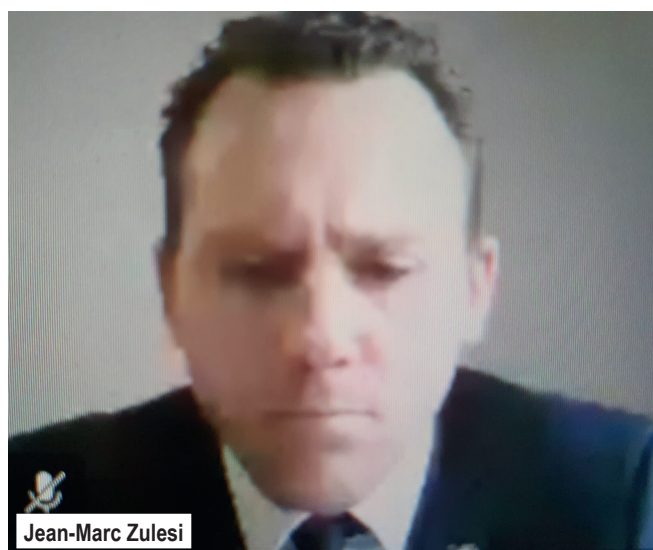
© H.N.

Anne-Marie Idrac – La stratégie donne l'impression que les transports sont un problème. Or, nous sommes nombreux ici à penser qu'ils contribuent à apporter des solutions, y compris à la croissance verte. On parle



les autres espaces, le périurbain, le peu dense, il faudra faire évoluer le choix modal et les usages pour ne pas aboutir à des factures exponentielles, en tout cas à court terme. Même si on s'en tient aux énergies alternatives, aujourd'hui en France, un train léger à hydrogène est plus pertinent, en tout cas pour les régions.

Comme l'a dit implicitement Pierre-Alain Roche, il faut donc faire évoluer les usages avec le niveau de service et les mesures contraignantes. On sait que les mesures contraignantes sont efficaces: la piétonnisation des centres-villes a produit une évolution significative des parts modales. Cela fait partie des évolutions les plus importantes de ces dernières années en matière de report modal. Encore une fois, décarboner les usages est sans doute moins cher et plus réaliste à court terme que décarboner très rapidement l'énergie utilisée par les modes de transport.



Jean-Marc Zulesi – Vous posez trois questions importantes sur cette stratégie européenne, à la fois de compatibilité avec une croissance soutenue et de relance de notre économie. Sur ce sujet, il faut souligner la volonté partagée par un certain nombre d'élus de construire un monde en capacité d'allier écologie et économie. Lorsque

nous mettons 7 Md€ sur l'hydrogène dans le plan de relance, on s'inscrit dans cette volonté de relance de notre économie via une stratégie basée sur le développement et l'aménagement durables de notre territoire.

Il faut une législation et une réglementation européennes qui le permettent, notamment pour que nos acteurs de la logistique puissent passer aux carburants alternatifs. On voit toute la difficulté sur le terrain, notamment en matière d'implantation d'infrastructures de recharge et de ravitaillement. Il faut que cette réglementation soit commune à l'ensemble des pays européens afin que les standards et les normes permettent de faciliter les économies d'échelle pour les investissements. J'évoquais la stratégie de fret ferroviaire: atteindre cette part de 18 % au niveau national et 30 % au niveau européen passe par des corridors européens. Cela pose la question des infrastructures et aussi de la complémentarité des différents modes.

► **TI&M – Le Green Deal et la stratégie du 9 décembre ne prévoient pas de crédits européens supplémentaires spécifiques aux transports. Ce sont les États qui devront élaborer des «plans pour la reprise et la résilience» et l'efficacité des chaînes logistiques (à l'appui desquelles la France devrait recevoir entre 35 et 38 Md€). Comment comprenez-vous cette fameuse notion de résilience qui est mise en avant par la stratégie européenne? Les outils législatifs en France – la LOM et ceux en préparation avec la suite de la Convention citoyenne sur le climat – doivent-ils insister sur la priorité aux investissements bas carbone? L'État et les collectivités seront-ils en mesure d'amplifier leurs efforts budgétaires pour mettre en œuvre ces priorités? Faudra-t-il créer une vraie taxe carbone? Faut-il accélérer la mise en place des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur payeur ou trouver d'autres sources de financement?**

Anne-Marie Idrac – Un certain nombre de choses ont déjà été évoquées et on sent une convergence notoire. Le

mot « résilience » va avec l'idée de transition. Le sujet est qu'il ne faut pas se tromper dans les jalons, dans les trajectoires de transition.

Deuxièmement, il n'y a pas de solution magique unique, mais comme l'a dit notamment M. Valence, il n'y a pas que les nouvelles énergies : certaines ne sont qu'à l'état de prototypes, d'autres ne pourront être largement diffusées que dans plusieurs décennies. La seule énergie aujourd'hui sur le marché et qui serait moins polluante que le diesel est d'ailleurs le gaz, et en particulier le biogaz.

Nous disposons d'un bouquet de solutions pour être résilients et il serait heureux que la stratégie ne soit pas simplement fondée sur le changement d'énergie, mais aussi sur les autres aspects évoqués. De ce point de vue, le numérique peut jouer un rôle certain, en particulier à travers l'optimisation du remplissage des véhicules qui est de l'intérêt collectif et de l'intérêt des professionnels. Cela ne semble pas toujours être l'attente des clients qui semblent rechercher de plus en plus des modes de livraison non massifiés, mais effectivement l'outil numérique est extrêmement important pour optimiser le remplissage des véhicules et plus encore les chaînes de mobilité aussi bien logistiques que des personnes.

On ne doit pas faire d'erreurs : dans l'énergie, en fonçant sur tel ou tel axe, on risque de s'enfermer dans une monoculture qui ne correspondrait pas à la réalité. La réalité de la résilience est d'avoir une approche avec toutes sortes d'outils portant sur l'offre, sur la demande et sur les usages.



© H.N.

Pierre-Alain Roche

Pierre-Alain Roche – Ce que M^{me} Idrac a dit sur les marchandises est tout à fait en phase avec ce que je disais sur les voyageurs. Je partage également sa compréhension de la résilience. Concernant la question des usages et de la logistique, vous évoquiez la livraison spot et les pratiques consuméristes qui ont beaucoup évolué avant et pendant la phase de la Covid-19, nous sommes en train avec France Stratégie et l'IGF de préparer un rapport sur le commerce en ligne, justement dans le sens évoqué par Mme Idrac : il y a un sujet commun de réoptimisation du système, plutôt qu'une espèce de guerre de la vertu contre le vice.

Concernant le financement, comme l'a souligné M. Valence, n'oublions pas les infrastructures. Nous avons en chantier ou en projet des mutations fortes sur des réseaux existants, comme les lignes dans le sud de la France, les grands projets de type canal Seine Nord, qui est un enjeu européen majeur, et le Lyon-Turin, avec des enjeux de report modal qui supposent une offre

ferroviaire alternative crédible et aussi des mesures d'incitation. Tous ces projets sont d'échelle européenne et, même s'ils n'ont pas avancé aussi vite qu'on le souhaitait, ils ne sont pas abandonnés par l'Europe. Nous avons besoin des fonds européens pour les mener à bien et ils sont tout à fait dans l'esprit de la stratégie.

David Valence – Nous sommes très mobilisés sur le sujet des transports dans le Grand Est. Votre question pose très justement le sujet des financements en matière de transports. Paradoxalement, les acteurs du monde des transports dans les collectivités ne peuvent financer leur investissement qu'avec les recettes commerciales qui couvrent très peu le coût réel du transport et avec le versement mobilité qui ne permet pas aux EPCI de financer des infrastructures de transport et qui pèse fortement sur les coûts de production des entreprises.

Nous faisons des propositions en matière de financement des transports et, en particulier, des infrastructures en France. Globalement, l'idée est de remplacer le versement mobilité et le manque de financement public des infrastructures par un Fonds de financement pour l'ensemble des transports collectifs en France. Il serait abondé par la réorientation des péages autoroutiers à la fin des concessions – à partir de 2030 –, par des écotaxes régionales pour les régions qui souhaiteraient en lever dans l'esprit de la loi 4D afin de récupérer le réseau autoroutier non concédé. Il serait également abondé par un système de certificat d'économie d'énergie pour les émissions de CO₂ et peut-être par une affectation des taxes sur les plus-values immobilières réalisées dans les zones où le réseau de transport est particulièrement dense ou celles où on crée de nouveaux réseaux de transport.

L'ensemble des sujets évoqués, y compris sur l'énergie, posent des questions majeures sur les infrastructures, par exemple sur l'électrification du réseau ferroviaire. Seules des solutions qui s'appuient sur des sources de financement multiples, comme dans le modèle suisse, permettront d'aboutir à une décarbonation définitive de notre système de transport.

Enfin, sur le ferroviaire, nous souhaitons aussi poser la question des péages en France et proposer à SNCF Réseau des modèles alternatifs de financement des infrastructures, en dépassant le conflit annuel sur l'évolution des péages ferroviaires et en signant avec Réseau une trajectoire de stabilisation de ces péages, contre des financements mobilisés par les régions, y compris

“ Nous proposons de "renverser complètement la table" sur les péages en proposant un accord. Ces derniers évolueraient de façon très modérée en échange d'un financement régional très significatif sur le réseau structurant, ce que SNCF Réseau a du mal à faire aujourd'hui. ”

sur le réseau structurant. C'est un accord auquel toutes les régions sont sensibles : pour une région, dépenser 1 € en fonctionnement, ce n'est pas la même chose que de le dépenser en investissement. Il ne faut pas que le réseau soit prisonnier d'un raisonnement annuel et seulement comptable. Nous proposons de « renverser

complètement la table» sur les péages en proposant un accord. Ces derniers évolueraient de façon très modérée en échange d'un financement régional très significatif sur le réseau structurant, ce que SNCF Réseau a du mal à faire aujourd'hui.

Jean-Marc Zulesi – Le terme de résilience reviendra à de nombreuses reprises à l'Assemblée nationale en 2021. Notamment lors de l'examen du texte qui porte sur la «lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets». En particulier l'article 31 de ce projet de loi ouvre la possibilité aux régions d'instituer des contributions spécifiques assises sur le TRM, notamment sur les voies du domaine public routier national.

En lien avec le travail des citoyens de la convention citoyenne pour le climat, ce texte de loi met en avant des propositions sur des «malus» en fonction de la masse des véhicules. Il faut réfléchir à l'acceptabilité

de telles mesures par nos concitoyens. La France a une fiscalité assez lourde sur le parc automobile, notamment avec le malus CO₂ et un malus à partir de 1 800 kg que la Convention citoyenne pour le climat souhaite baisser à 1 400 kg. Au lieu d'alourdir toujours plus les malus, réfléchissons plutôt à l'affectation de ces ressources. C'est tout le travail que nous avons mené notamment avec les services de Bercy, pour que les recettes soient affectées à la décarbonation des mobilités.

Il y a aussi une volonté de donner plus d'oxygène aux régions qui sont «chefs de file» en matière de mobilité leur apportant des financements à travers le plan de relance et les CPER pour investir dans nos infrastructures. Il y a urgence à revoir le financement de notre transport public, qui est une vraie fierté parce qu'il apporte au plus près du terrain, une offre de mobilité qui participe à la liberté de nos concitoyens et à l'émancipation de notre société.

L'AVIS D'HERALD RUIJTERS

► Tout d'abord, je souhaite souligner que les transports c'est du positif. Je reprends ce qu'a dit Mme la Ministre: les transports permettent de réunir, c'est le marché unique, sans eux, l'économie et le marché ne fonctionnent pas, et, bien sûr, la logistique est très importante, parce qu'elle assemble au mieux les différents modes de transports. La capacité des terminaux à travers l'Europe ne permet pas d'avoir un report modal ou une multimodalité qui fonctionne vraiment. Comme vous le dites, la route restera prépondérante pour faire circuler les marchandises, même si on passe à 20 ou 30 % de fer. Il faut donc décarboner la route et nous devons porter une attention très particulière à disposer d'une couverture largement accessible du territoire européen en carburants alternatifs (électrique, hydrogène ou biogaz). Cette couverture à travers toute l'Europe doit permettre une interopérabilité complète.

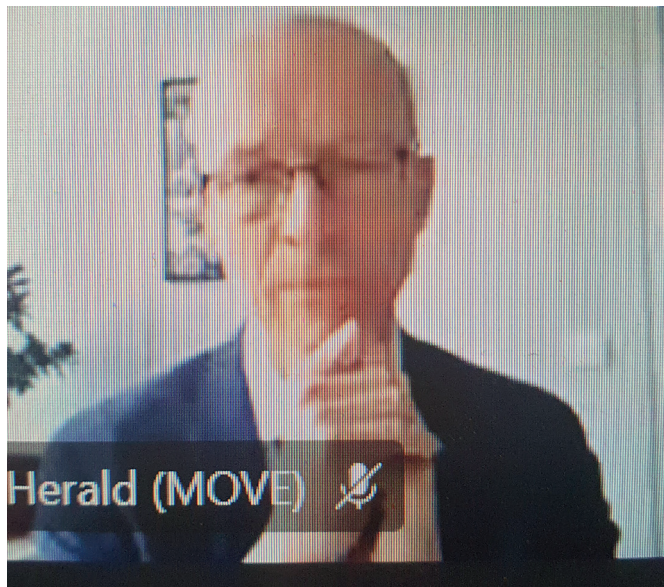
Comme l'a dit M. Valence, le numérique est important, mais il doit être «au service». Le numérique, qui

comprend aussi l'ERTMS, permet d'optimiser les capacités. Il ne faut pas oublier la congestion des nœuds urbains et de certains axes. J'ai vu le débat sur le chat sur la connexion de l'axe méditerranéen: je suis d'accord avec Madame la Ministre, il va fonctionner par la route et peut-être, sur certains segments, par le fer et même par le short sea shipping, en contournant la péninsule ibérique et en utilisant mieux les ports.

Il y a donc encore des investissements à faire dans les grands maillons manquants et les goulots d'étranglement et je suis reconnaissant à Pierre-Alain Roche de les avoir cités.

Le numérique va intervenir aussi – M. Zulesi a évoqué le MaaS – de façon à rendre les données disponibles et à les exploiter. C'est là où les nœuds urbains entrent en jeu: effectivement, ils vont entrer dans le nouveau règlement RTE-T, on va les intégrer pour la première fois. On ne peut pas ne pas prendre en compte aussi le territoire dans son entièreté: vous devez être interconnectés entre Quimperlé, Sélestat, Manosque et Bagnères-de-Bigorre. Si je suis en vacances à Quimperlé, je veux avoir la possibilité du train et l'assurance de pouvoir prendre la voiture électrique ou retrouver la faculté en tant que transporteur d'avoir une interopérabilité de ces infrastructures ou de ces possibilités de report modal. Comme l'a très bien souligné M. Zulesi, il faut des objectifs pragmatiques et atteignables. C'est ce qui doit être poussé en avant par l'Europe, parce que la communication est la continuité de ce qu'on a fait: on accélérera et on priorisera, bien sûr, les investissements.

Je souhaite livrer un message très clair et fort de dynamique et de volonté parce que nous n'avons plus le choix. Les 55 % et les 90 % agréés avec l'Accord de Paris doivent être atteints.





© H.N.

► **TI&M** – Beaucoup de questions ont été posées en ligne par les participants, je vous propose un dernier temps de débat pour répondre à certaines d'entre elles. On note une forme de scepticisme sur la capacité de la stratégie du développement du véhicule électrique à répondre à l'essentiel du défi de la décarbonation des transports. À partir de cette interrogation, plusieurs questions: Quelle stratégie d'investissement de l'Union européenne dans les nœuds urbains qui concentrent une grande part des efforts de décarbonation à réaliser? Quelles ressources financières seront disponibles? Quels nouveaux moyens de financement: taxe carbone, mise en œuvre plus déterminée du principe pollueur-payeur? Comment fédérer les différents acteurs, pour favoriser la robustesse et la crédibilité des politiques publiques?

Anne-Marie Idrac – Nous n'avons pratiquement pas parlé de qui paie tout ça. On a parlé de financement public à base de taxes, mais les taxes n'ont jamais été un financement. Ce sont d'abord des taxes. Un certain nombre de taxes pèsent sur des acteurs qui ont déjà de faibles marges et cela ne va pas faciliter leurs investissements dans la décarbonation. Il y a une espèce de non-dit: les utilisateurs de transports et l'économie sont-ils prêts à payer le prix des nouvelles énergies et des nouveaux investissements? C'est sans doute pour un autre débat.

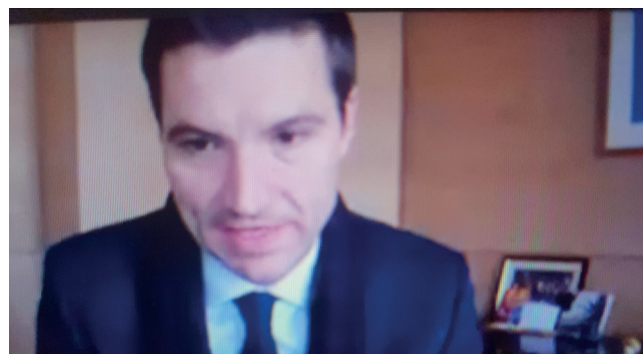
Jean-Marc Zulesi – Le sujet du financement doit être au cœur de la réflexion et il faut absolument une transparence sur la stratégie en matière de financement. Dans le cadre du texte de loi sur la convention citoyenne pour le climat, il y a une volonté de revoir la fiscalité notamment sur le remboursement de la TICPE. On sait à quel point ce sujet est complexe et clivant au sein du secteur routier. On peut amplement le comprendre quand

on voit les difficultés, notamment de compétitivité des acteurs du monde de la route en France.

David Valence – Il n'y a pas d'argent magique et le pollueur doit payer à un moment donné: c'est une question qu'il faudra poser. On ne peut pas avoir comme seule approche du financement des transports l'allègement de ce qui existe: on aménage le versement mobilité et certes on le comprend. Ce que les régions perçoivent sur le TICPE et sur les recettes de voyageurs diminue très fortement en ce moment. Il faudra bien qu'on repose la question d'une éco-taxe régionale. L'Europe a fixé des objectifs très ambitieux et la meilleure règle pour tirer bénéfice des financements européens, c'est de s'aider soi-même et d'oser trancher certains sujets en matière de financement des transitions. Si on continue à se dire qu'il y a une très faible acceptabilité et à ne pas oser faire des choix, on n'avancera pas sur les questions de transition énergétique et de report modal. On sera le mauvais élève et je ne pense pas que ça soit la volonté des uns et des autres. Il n'y a pas d'argent magique et il y aura donc des questions douloureuses à trancher.

Anne-Marie Idrac – Toute la question est de savoir qui est le pollueur.

David Valence – C'est sûr, ce n'est pas si simple! On est bien d'accord! ■



© H.N.

LA CONCLUSION DE PHILIPPE DURON, COPRÉSIDENT DE TDIE



© David Deillon

S'il fallait résumer cette matinée que vous avez suivie très nombreux et très nombreuses, je dirais tout d'abord que Herald Ruijters nous a montré la volonté de l'Union européenne de relever ce défi climatique. Cette volonté s'inscrit bien sûr dans une continuité :

celle des précédents livres blancs de 2001 et 2011, celle de la Conférence de Paris de 2015. Cette volonté s'est exprimée dès les premiers jours de la mandature d'Ursula von der Leyen et elle

se met en œuvre très rapidement. Quelques mois plus tard, les mesures principales ont été présentées par la nouvelle commissaire de la DG MOVE, Adina-Ioana Valean. Dès cette année, vont se succéder révisions de directives et nouvelles communications concernant la mobilité.

Que peut-on en dire ? Tout d'abord, c'est une rupture par rapport au livre blanc de 2011 : tout ne repose pas sur le transfert modal. Comme Anne-Marie Idrac l'a fait remarquer très justement, le gap sera considérable et difficile à atteindre. Il faut bien sûr faire en sorte que tous les modes soient concernés par cette stratégie : tous les modes doivent se décarboner autant qu'ils le peuvent.

Deuxième remarque, c'est une stratégie transversale et globale. Ce n'est pas une stratégie « en tuyau d'orgue », qui concernerait uniquement la DG MOVE et les ministères des Transports : c'est une stratégie qui doit être partagée entre les différentes directions de l'Union européenne et, avec plus de transversalités, par les États membres.

Troisième remarque, les cibles sont très volontaristes : la réduction des émissions en 2030 à 55 % de ce qu'elles étaient en 1990 et zéro émission nette en 2050 peuvent apparaître comme des objectifs inatteignables. Nos différents intervenants ont dit leur étonnement ou leurs réserves face à ces objectifs. Toute une série d'actions doivent être mises en œuvre pour les rendre très crédibles. La Commission a mis en place des instruments puissants, une méthode très forte et cela doit concourir à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Anne-Marie Idrac a soulevé l'idée que cette stratégie ressemblait à une mise en cause des transports. Herald Ruijters a rappelé que les transports avaient

des aspects extrêmement positifs, tout à fait nécessaires pour la vie du marché unique, la circulation, la structuration de l'espace européen et la gestion des flux économiques et de personnes au sein de l'Union. Pour atteindre un espace européen complètement

structuré et fluide, il faut bien sûr une modernisation de nos transports, une interopérabilité plus grande, c'est-à-dire par l'usage du numérique, avec l'ERTMS, mais aussi par des

investissements complémentaires pour achever les grands réseaux, notamment les réseaux à grande vitesse. Par exemple, il faudra finir le maillage avec l'Espagne, ce que souhaite d'ailleurs le Premier ministre, sur la ligne Montpellier-Perpignan pour relier les réseaux à grande vitesse français et espagnols, et peut-être terminer également la ligne Atlantique vers l'Espagne.

L'objectif porte également sur la gestion des flottes, et comme l'a dit Pierre-Alain Roche, il faut faire en sorte d'avoir des flottes plus partagées, notamment sur le parc routier.

Enfin quelques mots sur le financement : on voit bien qu'on a besoin de financements importants. Ce que met la Commission dans le MIE est considérable. Serons-nous en capacité de suivre sur ces financements ? C'est ce qu'il faut espérer, parce que nous avons tout à la fois besoin de régénérer et de moderniser nos réseaux et de compléter certains maillages. Concernant l'ERTMS, actuellement les études sont financées, mais on n'a pas encore les crédits pour réaliser les travaux. C'est aussi un financement pour les nouveaux services qui vont s'imposer et pour la relance, la modernisation et la plus grande efficacité des transports urbains.

Qui paie ? : c'est toujours un vrai sujet. J'ai beaucoup apprécié l'intervention de David Valence, qui nous a indiqué qu'il fallait remettre à plat un certain nombre de financements et avancé des propositions, notamment sur la redistribution des profits de la rente autoroutière. Il a évoqué la possibilité d'une participation des régions et fait une proposition originale pour faire baisser le coût des péages ferroviaires, pour ce qui concerne notamment la desserte fine des territoires. ■

“ Ce que met la Commission dans le paquet est considérable. Serons-nous en capacité de suivre sur ces financements ? C'est ce qu'il faut espérer, parce que nous avons tout à la fois besoin de régénérer et de moderniser nos réseaux et de compléter certains maillages. „