

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



Mobilité : Comment repenser la mobilité de moyenne distance entre et dans les pays européens ?

Description :

Dans un environnement social et économique qui se préoccupe de plus en plus de son impact carbone, plusieurs tendances caractérisent la mobilité moyenne distance. L'avion perd un peu de son attractivité ; le rail, dès lors qu'il est électrifié et offre des services de qualité (fiabilité 24/7, fréquence, ponctualité, coordination multimodale...), gagne en popularité ; et il est de plus en plus admis que la route, qui restera certainement dans un futur proche essentielle tant pour le fret que pour les personnes, doit baisser ses volumes de circulation et fortement améliorer ses performances énergétiques (à rebours de la tendance néfaste des SUV) et son bilan émissif.

En 2021, "l'année du rail" européenne visait à placer le ferroviaire au sommet des priorités pour la mobilité moyenne distance, et a vu de nombreuses annonces se succéder, en particulier sur la relance des trains de nuit et le développement du fret. En parallèle, des fonds européens viennent appuyer l'émergence d'une mobilité hydrogène de moyenne distance, que ce soit pour le fret routier, à l'image du projet Corridor H2, ou le train, comme en témoignent les Coradia iLint d'Alstom adoptés en Allemagne. Comment alors articuler ces différentes dynamiques pour décarboner au plus vite la mobilité moyenne distance ? Quel est le bilan de l'année du rail ? Quelle place pour la mobilité hydrogène pour atteindre les objectifs climat de 2030 ? Quels autres leviers activer à court terme ?

Président : Bernard Soulage, Secrétaire Général de Climate Chance

Modération : Patrick Oliva, Fondateur de OrbiMob'

Interventions :

- **Samuel Laval**, Chargé de recherche, Observatoire Climate Chance
- **Yann Briand**, Chercheur en politiques climat-énergie-transport, IDDRI
- **Rémi Bastien**, Président du pôle de compétitivité Next Move et Délégué Général de la FISITA
- **François Davenne**, Directeur de l'Union Internationale des Chemins de fer
- **Valentin Desfontaines**, Responsable Mobilités durables, Réseau Action Climat

Résumé des échanges :

- Le fret est très largement dominé par le transport routier (88 % des tkm), et est loin d'être optimisé (camions faiblement remplis en moyenne, schémas logistiques fragmentés...). Quant aux transports des personnes, largement dépendant de la voiture, de nombreux kilomètres non désirés sont parcourus (travail, accès à des services dispersés...). L'ensemble des intervenants et des participants s'est accordé sur le fait que, même poussée à son plus haut degré, l'innovation technologique ne pouvait constituer qu'une part limitée des efforts à faire pour baisser les émissions de 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990, tout comme la conversion progressive d'une partie de la flotte à l'électrique, et qu'il fallait donc **organiser**,

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



d'une manière concertée entre États et société civile, un report modal vers des solutions de transport moins carbonés, **ainsi que la réduction du trafic routier** (circuits courts, réorganisation du travail...). Pour cela, il faut donner une place centrale à ces deux objectifs dans les politiques de mobilité européennes, et y orienter davantage de financements.

- Le cadre réglementaire sur le transit dans l'UE est principalement imposé par la garantie de libre circulation des marchandises (article 28 CE et 29 CE) et l'interdiction de conserver ou d'imposer des obstacles aux échanges intracommunautaires de marchandises (importations, exportations, transit), ce qui peut rendre difficile la mise en place de réglementations pour obliger au report modal.
- L'Autriche fournit un exemple de ce qu'il est possible de mettre en œuvre au niveau national pour **obliger une partie du transit au report modal**. Pour certains types de biens, le tronçon d'une autoroute centrale du pays est interdit aux poids lourds supérieurs à 7,5t, dont le moteur n'est ni électrique ni hydrogène, et qui ne respectent pas la dernière norme Euro, qui doivent donc se tourner vers le ferroutage. Cette dérogation à la libre circulation des marchandises en transit a été accordée par la CE en raison de l'article 2 du traité CE, qui vise « un niveau élevé de protection et d'amélioration de l'environnement ». Dans le même pays, un "ticket climat", permettant d'emprunter tous les transports en commun pour 1000€/an, a été mis en place cette année.
- Des efforts doivent être faits pour faciliter le passage d'une frontière en train, aujourd'hui plus simple en camion, par exemple, via l'harmonisation des systèmes de signalisation, ou via la mise en place d'une plateforme digitale unique pour la logistique européenne.
- L'instauration d'un **péage kilométrique**, tout comme la **mise en place d'un ETS 2 sur les carburants routiers**, a fait l'objet de discussions. Bien que leur potentiel de report modal induit paraisse important, les répercussions sociales de ce type de mesures peuvent être désastreuses si elles ne sont pas mises en place avec un réel souci de justice sociale et de minimisation des impacts sur les populations dépendantes du transport routier.
- **De nombreuses pistes existent pour réduire le trafic routier de moyenne distance** : la réaffectation d'employés vers des postes équivalents dans des sites de leur société plus proches de leur domicile, développer des tiers lieux et espaces partagés (travail et services), récompenser les véhicules qui ont un haut taux d'occupation (par exemple via des voies dédiées), développer l'économie circulaire, rendre plus facile la mutualisation du fret, continuer à développer le covoiturage, le ferroutage, la redécouverte des voies fluviales ou de l'aérien très faiblement motorisé (ballons)...
- **Concernant le trafic aérien, plusieurs mesures pourraient permettre de le réduire**, et de le rendre moins attractif vis à vis d'autres modes de transport (dans un contexte qui ne tue ni la concurrence, ni l'innovation, ni la liberté de déplacement) : taxation du kérosène, fin des quotas gratuits sur le marché ETS, fin à l'exemption de TVA dont bénéficie les vols internationaux, halte (temporaire) aux projets d'extension de capacité des aéroports, limitation des vols intérieurs lorsqu'il existe une alternative en train (avec garantie de service) en moins de 3 à 5 heures...

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



- Enfin, toutes ces mesures ne peuvent prendre sens sans de réels efforts d'éducation, de **sensibilisation, de concertation et d'association des populations à la décision**, pour rendre les transports peu émetteurs plus attractifs.

PROPOSITIONS THÉMATIQUES POUR LA MISE EN PLACE DU PACTE VERT POUR L'EUROPE

N°	Thème	Politique européenne	Proposition
P1	Financement	Financements européens	<p>Accroître massivement les financements de la Banque Européenne d'Investissement à taux très réduits et durée allongée pour les infrastructures liées aux transports publics et aux modes doux ou/et actifs ainsi qu'à l'acquisition de matériel décarboné ou à la rénovation de matériel utilisant les énergies fossiles.</p> <p>Pour le transport de fret, donner la priorité aux investissements dans le ferroviaire, afin de permettre une amélioration très substantielle de l'interopérabilité des réseaux européen.</p> <p>Créer une possibilité d'avoir des financements spécifiques sur le report modal.</p>
P2	Report modal fret	Droit européen	Permettre aux Etats de cibler spécifiquement le transit pour favoriser le report modal.
P3	Aviation	ReFuel Aviation	Taxer le kérosène, mettre fin aux quotas gratuits pour l'aviation sur le marché ETS, mettre fin à l'exemption de TVA dont bénéficient les vols internationaux.
P4	Concertation	Financements européens	Flécher des financements européens spécifiquement sur l'éducation, la sensibilisation, l'accès à l'information, l'association des populations à la prise de décision et les incitations aux changements d'usages (voies dédiées pour le covoiturage, <i>Mobility as a service</i> , infrastructures de transports doux pour les mobilités longues du quotidien...) afin de renforcer l'attractivité des modes de transports peu carbonés et favoriser des changements d'usages.
P5	Tarification	Transversal	Relancer une réflexion sur l'augmentation (ou l'instauration) de péages kilométriques pour le fret routier, avec une approche nationale et non régionale pour éviter des réorientations de flux sur d'autres axes et en garantissant des alternatives sur les axes concernés. Assurer une égalité concurrentielle entre le mode routier et le mode ferroviaire notamment par une harmonisation des tarifications des infrastructures routières.