

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



Mobilité : transport urbain des personnes, logistique urbaine des marchandises... comment accélérer les mutations en cours ?

Description :

Dans son Bilan mondial de l'action climat des territoires 2021, l'Observatoire Climate Chance décrit les stratégies des acteurs publics et privés pour rebâtir une mobilité urbaine (passager et fret) moins émettrice après les perturbations dues à la pandémie. Côté transport de personnes, le boom du vélo (y compris VAE) et des systèmes de micro-mobilités électriques partagées, ainsi que l'essor des bus électriques, sont des signaux encourageants, à la fois pour la décarbonation et la diversification des sources de financements des transports individuels ou collectifs. Cependant, ces stratégies se heurtent à la concentration du marché (encore un faible nombre d'acteurs) et aux multiples pénuries de 2021, et, mises à part quelques initiatives locales, peinent encore à intégrer toutes les dimensions liées aux inégalités sociales. Comment alors mieux prendre en compte ces problématiques et passer à la vitesse supérieure ? Comment mieux déployer les initiatives positives visibles du domaine de la logistique urbaine ?

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
- **Guy Le Bras**, Directeur Général du GART
- **Dominique Breuil**, CODATU
- **Aziliz Gouez**, Conseillère municipale, Elue de quartier centre-ville, 17ème Vice Présidente de Nantes métropole
- **Marie Chéron**, Responsable Mobilité, Fondation pour la Nature et l'Homme
- **Annie-Claude Thiolat**, Présidente de Place au Vélo, Vice-Présidente de la Fédération des Usagers de la Bicyclette
- **David Brehon**, Président de Air Pays-de-la-Loire et référent Air-Climat-Energie pour Atmo France
- **Fabien Jouron**, Délégué Régional Pays de la Loire, Groupe La Poste

Résumé des échanges :

- Trois textes discutés actuellement au niveau européen touchent directement la Mobilité urbaine : le **Règlement sur une infrastructure pour carburants alternatifs**, le **Règlement sur le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO2** pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, la mise en place d'un **système d'échange de quotas d'émissions pour les carburants routiers**. De plus, le nouveau **réseau de transport européen TEN-T** et le nouveau **"Urban Mobility Framework"**, adoptés en 2021, donnent à la mobilité urbaine une place nouvelle dans les politiques européennes.

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



Enfin, certaines révisions de Directives pourraient impacter la mobilité urbaine, comme par exemple la révision de la **Directive sur la Performance Énergétique des Bâtiments**, qui prévoit d'intégrer plus d'espace de stationnement dédié disponible pour les vélos.

- Le nouveau **“Urban Mobility Framework”** adopté en 2021 affirme la priorité à donner à la marche et au vélo, et va mener à plusieurs échéances importantes, notamment la formulation de recommandations de la Commission pour le développement de plans de mobilité urbaine durable par les villes, à la fois à destination des Etats (pour soutenir les villes) et des villes elles-mêmes, en 2022.
- Dans l'ensemble, plusieurs intervenants s'accordent pour dire que les politiques européennes sont pour l'instant majoritairement centrées sur une approche “énergie” et sur des déploiements technologiques, et **trop peu sur la transformation des usages**.
- La FNH propose de **conditionner la mise en place d'un ETS pour les carburants routiers à des investissements dans le développement d'alternatives à la voiture individuelle**, afin que cette mesure pèse le moins possible sur les populations qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler et accéder aux services essentiels. Le fait d'envisager un décalage de l'entrée en application de cet ETS II (après 2030) pour permettre à ces investissements de porter leurs fruits n'a pas fait consensus dans l'atelier, mais tous les intervenants s'accordent sur l'absolue nécessité de combiner transition énergétique et justice sociale.
- **Le réseau de transport européen (TEN-T) a été identifié comme un programme stratégique pour le développement des mobilités douces et actives en milieu urbain**. Outre le développement de plans de mobilité urbaine durable (SUMP) pour 424 villes du réseau, il pourrait intégrer les itinéraires cyclables (comme EuroVélo) et ouvrir de nouveaux financements pour le vélo.
- **Enfin, la réduction du trafic routier, et en particulier en milieu densément peuplé**, a été identifiée par tous les intervenants comme un axe prioritaire pour la fluidification des flux et la décarbonation/dépollution de la mobilité urbaine. De plus, réduire le trafic permet de coupler les enjeux air-climat-énergie et d'éviter des mesures bénéfiques pour le climat mais néfastes pour la qualité de l'air (densification urbaine, chauffage au bois...). De nombreuses voies existent pour agir en ce sens, comme **l'optimisation du fret urbain**, trop souvent mis de côté au profit de la mobilité urbaine des personnes, l'amélioration des interconnexions entre les différentes villes des grandes métropoles, la mise en place de ZFE et la planification de leur conversion en ZTFE puis ZZE... La porosité nécessaire des villes avec leur environnement immédiat (flux de salariés, logistique du quotidien...) est à considérer dans l'élaboration et la mise en place de telles mesures. Ces mesures pourraient être intégrées aux recommandations que doit faire la Commission cette année aux villes et aux Etats pour l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable.

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



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

N°	Thème	Politique européenne	Proposition
P1	Politique publique locale	Urban Mobility Framework	<p>Intégrer dans les recommandations de la Commission aux Etats et aux villes pour l'élaboration de SUMP, qui doivent être publiées cette année dans le cadre du Urban Mobility Framework, des éléments permettant une réduction du trafic dans les zones densément peuplées, tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faciliter la marche en zones sanctuarisées • Développer les pistes cyclables, avec vitesse réglementée et code respecté • Développer les transports collectifs informels (à la demande, y compris par covoiturage) en plus des transports collectifs formels, et en améliorer trois faiblesses actuelles: sécurité, prophylaxie et qualité de service 24/7 • Systématiser le 30 km/h en centre ville pour rendre les flux homocinétiques. • Encourager le travail en concertation des acteurs du territoire et de la société civile afin de favoriser la mise en place d'actions co-bénéfiques aux différents compartiments de la transition écologique (climat, qualité de l'air, énergie). En particulier, gérer la transformation progressive des mobilités selon une démarche ZFE⇒ZTF⇒ZZE (prenant en compte GES et polluants toxiques), selon un tempo d'environ 20 ans, avec un égal souci sur la progression de la sécurité et de la santé des personnes. • Porter davantage d'attention à la décarbonation/dépollution du fret urbain trop souvent oublié au profit de la mobilité des personnes. Des législations adaptées pourraient permettre une dé-densification du flux routier marchandises en centre urbain dense et favoriser la création rapide de «ZZE fret» pouvant progressivement s'étendre à tout l'espace métropolitain
P2	Financement	Financements européens	<p>Renforcer les financements européens pour la mobilité urbaine pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutenir massivement l'innovation dans les transports (matériels roulants et infrastructures). Il s'agit d'un des meilleurs placements « à double bénéfice» pour l'UE sur les plans industriel et environnemental. • Soutenir les transports publics (notamment au travers des fonds structurels) qui doivent devenir exemplaires tant du point de vue de la décarbonation que de la qualité de service ou de lutte contre la ségrégation spatiale. L'Union européenne s'est jusqu'à présent montrée trop timide en la matière sous prétexte de subsidiarité. • Aider à massifier certaines transformations techniquement matures : passage à l'électrique des deux/trois roues motorisés • Aider à l'organisation de la multimodalité (dont billetterie intégrée, parkings de délestage, plateformes logistiques de redistribution, compatibilité transports publics/vélo ...).
P3	Fiscalité	ETS 2	Conditionner le marché carbone prévu pour le transport et le bâtiment (ETS2), en garantissant les investissements dans le développement d'alternatives à la voiture

SOMMET CLIMATE CHANCE EUROPE

07-08 mars 2022

#SCCE2022



			individuelle, et à des normes (standards CO2) fortement incitatives. Utiliser le Social Climate Fund pour initier cette transition juste dans les mobilités pour les territoires les moins denses ou les moins bien desservis
P4	Vélo	TEN-T	Intégrer les itinéraires cyclables EuroVelo dans le TransEuropean Network (TEN-T), notamment dans une logique de croissance du vélo touristique, et pour donner au vélo une base de financement européen plus forte atteignant des pourcentages équivalents aux réseaux ferroviaires.