

Mobilité urbaine : où en est l'agenda européen ?

Mardi 19 mars 2024, Michel DERDEVET, président de la Maison de l'Europe de Paris, recevait Charlotte HALPERN, chercheuse, Centre d'études européennes et de politique comparée – CEE, Nicolas BLAIN, Directeur du Pôle Relations internationales et Affaires européennes, Françoise GUASPARE-GAL, Chargée de politiques européennes, Ile de France-Europe, Dany NGUYEN-LUONG, Directeur, Département Mobilité Transports, L'Institut Paris-Région pour échanger sur l'agenda européen concernant la mobilité urbaine et notamment l'objectif de décarbonation de ce secteur. Cette rencontre est permise par un partenariat entre la Maison de l'Europe de Paris et le Centre d'études européennes et de politique comparée – Sciences Po.

La contribution des transports aux émissions de CO2 semble un peu incompressible. Elle représente 23 % des émissions actuellement et est estimée à 22 % d'ici 2050. Qu'a fait l'UE ces dernières années ?

Michel Derdevet demande s'il y a une inter-comparaison européenne sur ce sujet des transports urbains, une discussion entre les collectivités sur leur façon de mettre en œuvre la transition écologique ?

Charlotte Halpern estime que la réflexion doit se faire sur deux volets, l'enjeu en termes d'émission de Gaz à effet de serre et le rôle des transports, plus spécifiquement en ville avec les nouvelles technologies et la question des infrastructures et des institutions au niveau européen.

On se trouve dans un contexte à niveaux multiples avec une imbrication de ce que font les régions, les communes, les États et l'UE. Mais aussi l'articulation de ces niveaux avec les entreprises de transport, les personnes privées et les nouveaux transports.

- Que font les collectivités, les entreprises et l'Europe ? Et quelle est leur synergie sur la question des mobilités urbaines ? Ce n'est pas un sujet sur lequel on attend l'Europe mais on observe une montée en puissance de l'UE sur ce sujet.

Françoise Gaspare-Gal rappelle d'abord que la mobilité urbaine n'est pas une compétence de l'Union européenne prévue par les traités. Cependant, la Commission travaille avec les acteurs. Elle a donné des recommandations, rendu un livre vert, puis un livre blanc et un paquet sur la mobilité urbaine dans lequel ils ont poussé les villes à établir un plan de déplacement urbain. Elle a également créé un groupe d'expert pour la mobilité urbaine, une plateforme d'échanges pour les acteurs et financé des projets innovants.

La Commission a également lancé la mission « Villes » dans le cadre du pacte vert qui vise à rapprocher le citoyen du pacte vert en lui permettant de participer au processus décisionnel. Cette mission a pour but la neutralité carbone.

Dany Nguyen-Luong observe un déploiement de l'électrification, il y a de plus en plus de vente de véhicules électriques. Les ventes de voitures électriques en 2023 en France ont dépassé pour la première fois les voitures diesel. Les ventes de voitures électriques n'ont jamais baissé ces dix dernières années.

Il estime qu'en 2030, une voiture neuve vendue sur deux sera électrique. Qu'est-ce qui explique cette croissance ?

- Une des explications est la réglementation européenne très contraignante avec l'interdiction de la vente de voitures thermiques d'ici 2035. De même, le programme Fit for 55 de la

Commission européenne est très contraignant. La Commission peut par exemple imposer des amendes aux constructeurs s'ils ne respectent pas les règles. La réglementation européenne est la plus stricte sur ce sujet.

- Cette croissance s'explique également par une dynamisation du marché de l'électrique car l'offre des constructeurs s'élargit avec une descente en gamme. Cette descente en gamme permet l'accès aux véhicules électriques aux ménages les moins aisés. Il y avait trois modèles de voiture électrique en 2019 et en 2023, il y a 10 modèles disponibles.
- On observe également une autonomie croissante des batteries qui peuvent aujourd'hui avoir 250 à 400 kilomètres d'autonomie. Cela s'accompagne d'une hausse des possibilités de recharger les véhicules sur voirie. Cela permet d'enlever un facteur anxigène qui pouvait éventuellement freiner les ménages.
- Il y a également une loi qui impose aux entreprises de modifier 20 % de leur flotte vers des véhicules à faibles émissions.

Nicolas Blain souligne d'abord que le principe de subsidiarité limite l'action de l'Union dans ce domaine et que la Commission délègue ainsi au niveau local et régional les transports.

Le Livre vert pour une nouvelle culture de la mobilité urbaine n'est qu'une communication. L'Allemagne estimait qu'il ne faut pas toucher à la mobilité urbaine et que ce domaine relevait du niveau local.

Deux phénomènes ont fait évoluer les choses :

- Le pacte vert puisque la mobilité urbaine est un élément clé de la lutte contre le changement climatique.
- -Le Covid a également changé la donne car les transporteurs, transportant les premières lignes, ont pu beaucoup plus discuter avec la Commission européenne.

Ces deux phénomènes ont provoqué des progrès et ont débouché sur des textes importants. Il y a notamment une proposition de révision sur le réseau transeuropéen de transport qui prévoit 424 nœuds urbains et un accent est mis sur les nœuds multimodaux. Il aimerait bien que la Commission finance les travaux des nœuds multimodaux, pour l'instant elle finance les études. Il faudrait que cela soit inséré au prochain cadre financier pluriannuel.

La politique européenne des transports sera toujours les transports transfrontaliers mais elle pourrait aller plus loin s'agissant des nœuds urbains.

Charlotte Halpern relève que la mobilité urbaine a plusieurs défis à relever.

- Il faut d'abord étudier comment étendre les mesures de mobilité urbaine à l'ensemble des villes, et les développer dans des villes où les infrastructures sont faibles.
- Il est également nécessaire de réfléchir au-delà des centres urbains, comment faire pour que les outils de la Commission européenne ne soit pas uniquement concentrés sur les centres-villes et se concentrent aussi sur les zones périurbaines.
- Et enfin, il y a la question des conflits et enjeux sur le partage de voirie. Les nouvelles bornes prennent de la place sur l'espace urbain sur d'autres modes de transport et équipements et il

y a peu de place dans les villes. Il faudra donc trouver une articulation et une coordination entre les différents modes de déplacement.

- Quels sont les défis spécifiques qui subsistent dans les domaines des intervenants et leurs attentes de l'UE dans ces domaines ? Comment rendre ces défis plus simples à réaliser ? Quelles sont les solutions possibles ?

Dany Nguyen-Luong rappelle que l'électrique n'est pas la seule solution, la sobriété peut être couplée à l'électrique. Il soulève plusieurs défis.

- Le grand défi de son secteur est de permettre à tout le monde de passer à la voiture électrique. Ce passage nécessite une baisse des prix et une production de masse. Cette baisse des prix dépend aussi beaucoup du prix de la batterie qui représente 40 % du prix des voitures électriques.
- Un autre défi que devra relever le marché du véhicule électrique tient au fait que ce marché vit beaucoup des subventions publiques et qu'il faut s'attendre à leurs disparitions. S'agissant du marché de l'occasion, il y a également très peu de véhicules d'occasion électriques, pour l'instant, la plupart sont des thermiques.
- Il souligne aussi le problème potentiel de la capacité du réseau électrique. Il faut fournir de l'électricité. Il estime qu'il faut privilégier la recharge lente à domicile et garder la recharge ultra rapide plutôt pour les déplacements longues distances. Il y a très peu de bornes de recharge ultra rapide.
- Enfin il remarque que se pose aussi la question des poids-lourds. 95 % des émissions de gaz à effet de serre dans les transports sont dus aux transports routiers. Et sur ces 95 %, 25 % sont dus aux poids-lourds, alors qu'ils ne représentent qu'une faible part de la circulation.

Nicolas Blain observe que la production législative de la Commission européenne est très intense et que dans le futur, elle devra être moins intense et plus cohérente.

Il a identifié plusieurs priorités pour la RATP :

- Accompagner le transport pub comme acteur clé des transitions écolo et digitales (mettre plus en avant, inciter à l'utilisation des transports communs)
- Soutenir l'approche multimodale
- Renforcer la sécu, la sûreté et la résilience, notamment la cybersécurité
- Avoir un financement accru et ciblé
- Mettre en place un cadre législatif stable

- Le transport public peut être un élément de la compétence et la souveraineté européenne. Il estime que le domaine des transports publics pourrait être un domaine d'excellence européen qu'on peut vendre à l'internationale.
- Valoriser les transports publics dans les actions de communication européenne valorisant l'ensemble des acteurs (il défend une année européenne du transport public par exemple).

Françoise Gaspare-Gal remarque qu'il y a une attente sur les avis du prochain mandat européen et la façon dont travaillera la Commission européenne sur ces défis.

Dans le cadre européen sur la mobilité urbaine, elle participe à un groupe d'expert pour la mobilité urbaine mis en place par la Commission européenne. C'est un groupe de travail qui produit des rapports et recommandations. Son groupe de travail a produit 5 rapports pour l'instant. Ces rapports permettent à la Commission de mieux comprendre les enjeux et problématique et donnent des recommandations sur lesquelles pourra travailler la prochaine Commission européenne.

Actuellement, il y a quelques possibilités de financement pour les projets de mobilité urbaine mais il y en a très peu, on doit donc se battre pour la programmation car ce n'est pas la priorité de l'UE actuellement.

Le problème actuel est également que, aujourd'hui, les personnes les plus vulnérables sont celles qui ont des voitures mauvaises pour l'environnement. Elles vont donc être forcées de payer un carburant plus cher ou de changer leur voiture mais les personnes les plus vulnérables n'ont pas l'argent nécessaire pour cela. Il faut offrir aux gens une façon de se déplacer de manière durable et confortable à un prix abordable. La difficulté réside dans le fait que ce sont les États-membres qui décident. L'UE est peu de compétence mais peut tout même établir un cadre.