

**Le rôle des villes et des régions pour le changement vers des transports plus propres
– Au cœur du Pacte vert européen
Organisé par le Comité européen des Régions et par le Parlement européen
Le 3 mars 2020 à Bruxelles
*Suivi par Loeizig ANDRE***

Première édition de la réunion conjointe entre la commission Transport et tourisme (TRAN) du Parlement européen (PE) et la commission pour la Politique de cohésion territoriale et le Budget de l'Union européenne (COTER) du Comité européen des Régions (CdR).

Cette session porte sur les challenges et les opportunités de la décarbonisation des transports et le rôle que les autorités locales peuvent jouer dans ce cadre ainsi que les besoins qu'elles ont identifiés.

Introduction par Isabelle Boudineau, Présidente de la COTER, Istvan Ujhelyi, Vice-président de la TRAN, et Matthew Baldwin, Directeur général adjoint de la DG Move

Isabelle Boudineau : Il est important de poursuivre la coopération entre le Parlement européen et le Comité européen des Régions, notamment sur des sujets tels que les transports. Cette année le grand sujet transport sera le Pacte vert pour l'Europe. Les transports devront réduire leurs émissions grâce aux technologies (data, autonomie), le développement des transports en commun et des véhicules partagés ainsi que les carburants alternatifs.

Le CdR a déjà travaillé sur ce sujet et espère que l'Union européenne se fixera des objectifs plus ambitieux en matière de baisse des émissions. Il faudra aussi adapter les solutions aux territoires en prenant en compte leurs spécificités et leurs contraintes, par exemple, les bus électriques ne sont pas forcément adaptés au milieu rural.

Istvan Ujhelyi : Une grande partie des politiques européennes sont mises en place in fine par les autorités locales et régionales. Ces échelons ont une bonne vision de l'application pratique et des résultats des législations, d'où l'intérêt de les consulter avant de légiférer.

Le secrétariat de la commission TRAN et celui de la COTER prépareront une résolution finale après cette conférence. La TRAN essaiera également d'intégrer davantage les avis du CdR dans ses travaux. Le rôle des autorités locales sera très important dans la mise en place du Pacte vert. Par ailleurs, il faudra travailler sur les conséquences du coronavirus, qui affecte durement le tourisme européen, un secteur étroitement lié aux transports.

Matthew Baldwin : le changement climatique est une menace, mais aussi une opportunité pour changer nos habitudes de déplacement et opter pour des modes de transports plus vertueux. C'est tout l'objet du Pacte vert pour l'Europe. Il faudra prendre des mesures concernant tous les types de transports et tous les leviers nécessaires pour faire baisser les émissions polluantes. Par exemple la DG Move veut grandement améliorer l'accessibilité des points de recharge pour favoriser le déploiement des carburants alternatifs. Il est aussi intéressant de prendre en compte les autres externalités (accidents de la route, congestion) et de les lier à la lutte contre le changement climatique.

Panel 1 : challenges et opportunités du passage à des modes de transports plus propres

Andris Ameriks, Vice-président de la commission TRAN (PE) : L'électricité pourrait être le carburant du futur. Ce carburant a déjà commencé à faire ses preuves et il faut accompagner son développement. Concernant le Pacte vert, il faut mobiliser tous les niveaux décisionnels pour réussir à remplir ses objectifs.

Représentation de la Région Nouvelle-Aquitaine à Bruxelles

21 rue Montoyer • 1000 Bruxelles - Belgique • Téléphone +32.2.318.10.45 • bureau-bruxelles@nouvelle-aquitaine.fr
Site internet europe-en-nouvelle-aquitaine.eu

Pascal Mangin, Conseiller régional Grand Est, PPE, (CdR) : Pour atteindre les objectifs du Pacte vert, il faut s'interroger sur la réduction des déplacements motorisés et sur les modes de transport utilisés. Le PE et la Commission européenne pourraient utiliser le levier de l'innovation pour favoriser les transports les plus propres. Il faudrait également envisager des normes pour faciliter la multimodalité, notamment en ce qui concerne les systèmes de billettiques. Il faudrait qu'ils soient au moins interopérables et réfléchir à leur utilisation transfrontalière. Enfin, il faut se demander si l'on doit lutter « contre » un certain type de transport ou plutôt encourager les autres ? C'est une question de positionnement à laquelle il faut réfléchir. Enfin, il faut prendre en compte la transversalité des secteurs. Le tourisme est, par exemple, directement concerné par la question des transports. Le transport est aussi une question qui dépasse les frontières nationales. Par exemple, on a vu que la Région Grand Est a commandé des trains transfrontaliers avec l'Allemagne.

Juraj Droba, Slovaquie, CRE (CdR) : Le transport routier a été favorisé par tous les niveaux d'autorités depuis très longtemps. La région de Bratislava finalise cette année son Plan de mobilité urbaine durable et essaye de limiter la place de l'automobile. Il s'agira aussi de changer les habitudes des habitants et d'améliorer les transports en commun dans la ville. Il est aussi question de verdir l'aménagement urbain.

En ce qui concerne les financements, il faut que la politique de cohésion puisse financer les projets en rapport avec les transports, sans quoi il sera difficile pour beaucoup d'autorités locales européennes d'atteindre leurs objectifs en matière de transports propres.

Ivan Zagar, Slovaquie, PPE, (CdR) : La décarbonisation est un sujet très complexe qui nécessite d'explorer toutes les solutions que nous avons à notre disposition. Les péages routiers peuvent par exemple être un outil efficace pour décourager ce type de transport. Néanmoins, il faut aussi prendre garde à ne pas creuser davantage les disparités interrégionales.

Andros Karayiannis, Chypre (CdR) : Quelle place laissons-nous à la marche à pieds, qui répond aussi aux enjeux de santé ? Il faut davantage utiliser les modes de déplacements actifs, notamment dans les pays du sud de l'Europe, où les habitants préfèrent utiliser leurs véhicules car les infrastructures sécurisées pour piétons et cyclistes sont encore insuffisantes.

Milana : Quand nous parlons de la réduction du transport, cela signifie qu'il faut aussi transporter moins de choses, moins de personnes. Par exemple, pourquoi transporter de l'eau en bouteille en Europe ? Pourquoi ne pas penser à réviser drastiquement notre conception des emballages, qui composent beaucoup de ce que l'on transporte ?

Clotilde Armand, Roumanie, RE, (PE) : la Roumanie est un pays encore très rural, il n'y a par exemple pas d'autoroutes. Demander à ce pays de réduire ses transports routiers semble inadéquat et risque de pousser les habitants des campagnes à l'exode rural pour ne pas être complètement déconnectés.

Janos Adam Karacsony, Hongrie, PPE, CdR : le besoin de mobilité doit être revu à la baisse. Cela peut être permis par une décentralisation des infrastructures, afin que les citoyens trouvent des services plus près de chez eux. Il faut aussi encourager les modes de transports actifs.

Agnès Rampal, Sud-PACA, PPE (CdR) : Il faut une ambition méditerranéenne pour agir sur la qualité de l'air ainsi que sur pollution causée par le trafic maritime.

Anna Deparnay-Grünenberg, France, Les Verts/ALE (PE) : Le ferroviaire peut apporter une solution alternative pour limiter les transports routiers. Pour que ce secteur soit réellement compétitif, il faut finir les chaînons manquants entre les frontières, notamment ceux prévus dans le cadre du réseau transeuropéen des transports (RTE-T) et planifier les lignes ferroviaires en dehors du seul prisme national.

Mikk Pikkmeets, Estonie, RE, (CdR) : Dans certaines municipalités très peu peuplées il n'est tout simplement pas possible de réduire la mobilité. Les transports en commun se font déjà rares et les habitants aimeraient

au contraire être mieux connectés avec les autres villes. Il est important d'inclure les petites communes dans notre raisonnement et pas que les grands centres urbains. Par contre, la mobilité doit être propre, même dans les milieux ruraux.

Panel 2 : Vers le zéro-émission de carbone dans la mobilité locale et régionale

Isabelle Boudineau : La mobilité propre est l'un des grands thèmes de campagne des municipales en France et l'on voit que ce sujet est monté en importance dans les villes par comparaison avec la dernière période électorale. Il y a encore beaucoup de progrès à faire dans les villes françaises sur l'usage du vélo par rapport aux pays du Nord de l'Europe.

Robert Van Asten, Pays-Bas, RE, (CdR) : les automobiles occupent beaucoup d'espace public dans les rues néerlandaises déjà étroites. La ville de La Haye a commencé sa transition pour aller vers une mobilité propre, connectée, efficace et abordable. Les investissements nécessaires sont immenses et la ville seule ne peut pas tout faire. Il faut un coinvestissement national et européen.

Vera Tax, Pays-Bas, Les Verts/ALE, (PE) : pour encourager les déplacements actifs, il faut principalement penser à améliorer les infrastructures pour que les usagers se sentent en sécurité. Les déplacements actifs doivent être plus attractifs, plus rapides et plus agréables que les déplacements en véhicules à moteur. Il faut également des changements de mentalité dans les entreprises, par exemple prévoir d'avoir des douches dans les lieux de travail pour que les travailleurs puissent venir à vélo ou en footing sur leur lieu de travail.

Carmine Pacente, Italie, PES, (CdR) : La ville de Milan est particulièrement sensible à la qualité de l'air et de la pollution. C'est l'aspect le plus problématique de la mobilité au quotidien. Il faut plus d'aides européennes pour financer des solutions innovantes en ligne avec le Pacte vert. Pour l'heure, les projets financés par le MIE et Horizon 2020 restent peu concrets. Par contre la politique de cohésion est essentielle, il faut la renforcer pour la prochaine programmation et pouvoir l'associer avec les autres instruments de financement européens.

Isabelle Boudineau : Au niveau de la politique de cohésion, les feuilles de route par pays font que l'on a des situations contrastées en matière de ce qui serait ou non finançable. Il est aussi difficile d'imaginer que l'on puisse utiliser les solutions prévues pour le milieu urbain dans le milieu rural, les coûts d'infrastructures ne seraient pas du tout les mêmes.

Josze Ribanyi, Hongrie, PPE (CdR) : le dépeuplement rural pourrait être évité par le développement du transport autonome et de l'hydrogène. L'hydrogène a un rôle essentiel à jouer également comme méthode de stockage d'énergie. Les autorités locales, si elles y étaient habilitées, pourraient développer une source d'énergie verte autonome, ce qui créerait aussi des emplois et lutterait donc contre le dépeuplement rural.

Isolde Ries, Allemagne, PES (CdR) : il y a plusieurs solutions mais il faut réfléchir à comment lutter contre l'utilisation des véhicules personnels. La gratuité des transports publics est une piste à explorer, l'on peut par exemple observer ce qui se passe au Luxembourg, où presque tous les transports en commun sont désormais gratuits. Pour ce qui est de la propreté des véhicules, la mobilité électrique n'est pas suffisante en tant que telle, il faut aussi prendre en compte l'hydrogène. Le ferroviaire doit être réadapté pour accueillir plus de fret et éviter que les transporteurs n'optent pour le routier. Cela coûte cher et prend du temps, l'Union européenne doit aider les régions.

Mikk Pikk mets, Estonie, RE (CdR) : La gratuité des transports est en effet une possibilité à explorer. Certaines municipalités estoniennes ont réussi à adopter ce fonctionnement. Ce modèle est sûrement possible dans d'autres pays européens plus riches.

Conclusion par Istvan Ujhelyi

Les commissions TRAN et COTER vont continuer à travailler ensemble sur ce sujet. Il faudra renforcer la coopération notamment par le biais d'espaces d'échange entre rapporteurs et par la publication, dans le futur, de déclarations communes.