



## Cercle des Réseaux Européens

## Déjeuner avec Filip Negreanu,

Chef de cabinet adjoint de la Commissaire aux  
transports Adina-Ioana Valean

18 février 2020

*Le 18 février, le Cercle des réseaux européens a eu le plaisir d'accueillir Filip Negreanu, chef de cabinet adjoint de la Commissaire aux transports Adina Valean, Commissaire en amont des réflexions sur la stratégie pour une mobilité connectée et durable annoncée dans le programme de travail 2020 de la Commission.*

### **Une stratégie globale pour dessiner le futur de la mobilité : une approche coordonnée**

Une stratégie sur la mobilité durable et connectée sera présentée fin 2020. Le fil directeur de cette stratégie est d'identifier comment les transports vont contribuer à la réalisation des ambitions du Green Deal. La Commission n'a pas en perspective une seule stratégie applicable à tous les modes de transport mais une approche ciblée pour permettre la juste contribution de chaque mode. La Commission estime qu'il existe différentes solutions pour les différents modes de transport, à commencer par les carburants alternatifs. La mobilité intelligente sera également au cœur de cette stratégie, la Commission estimant que la numérisation des transports contribuera à leur durabilité.

Le Marché unique est un point de vigilance pour la Commission qui souhaite éviter tout impact négatif avec ses nouvelles mesures sur la croissance et la compétitivité. En effet, les investisseurs privés sont nécessaires pour atteindre les objectifs fixés, il faut donc assurer un cadre pérenne mais néanmoins ambitieux.

Cette stratégie visera une plus grande numérisation, un plus grand déploiement des carburants alternatifs, tout en préservant l'efficacité du Marché Intérieur. Cette stratégie ne devrait pas proposer d'objectifs chiffrés et précis pour la mobilité propre et les carburants propres, mais tracera les grandes directions à prendre pour les prochaines années.

### **La question des carburants alternatifs**

Concernant les carburants alternatifs, la question sera d'identifier comment soutenir la production des carburants alternatifs. La stratégie préparera par ailleurs le terrain à des propositions législatives futures. La Communication sera accompagnée de la présentation d'une directive pour le développement des carburants alternatifs pour le secteur maritime, et d'une autre ciblant l'aviation. Une révision de la directive sur les infrastructures de carburants alternatifs suivra ensuite en 2021. Si des engagements chiffrés seraient proposés ils le seront à l'occasion de la révision de la directive DAFI.

### **Différentes approches pour différents modes de transport: la question de l'aviation et du maritime**

Il existe des différences de préparation entre les différents secteurs pour leur décarbonisation. Il n'existe pas de solution unique. Concernant le maritime, il ne s'agit pas simplement de remplacer les vieilles flottes, d'autant que dans une perspective internationale l'impact est limité, il s'agit aussi d'assurer le développement des infrastructures dans les ports pour accélérer la décarbonisation. La Commission examine tous les aspects du transport maritime pour favoriser une décarbonisation rapide, comme par exemple l'électrification des ports.

Concernant l'aviation, la révision du Ciel unique européen est perçue comme l'un des principaux moyens pour réduire les émissions de CO2 du secteur. La Commission souhaite relancer les discussions au sein du Conseil. Son objectif est de les débloquer sous la Présidence allemande. La DG MOVE va adapter sa proposition en proposant des amendements au texte actuellement sur la table avec un travail d'actualisation des propositions. L'objectif de la Commission est de finaliser les négociations d'ici la fin de l'année. En parallèle des travaux sont lancés sur le carburant pour le transport aérien et les négociations se poursuivent sur CORSIA.

### **Les infrastructures au centre des préoccupations**

La Commission proposera en 2021 la révision des lignes directrices relatives au TEN-T. L'objectif ne sera pas seulement de financer les infrastructures de recharges classiques mais bien de pousser au développement de nouvelles infrastructures modernes pour soutenir la transition, pour tous les modes de transport. Le constat est partagé à la Commission que le développement d'une mobilité connectée et durable est entravée par des enjeux liés aux infrastructures et aux capacités. Comment préparer le cadre pour soutenir les infrastructures de transport nécessaires à l'accomplissement des engagements européens, sans réduire la mobilité ?

### **La contribution de la mobilité urbaine**

Concernant la mobilité urbaine, la Commission reste vigilante pour examiner la question des zones à faibles émissions et leur impact sur le Marché intérieur. Il existe cependant un patchwork de situations avec les différentes mesures prises par les villes. Ainsi, la Commission envisage de proposer des standards minimaux sur certains aspects de la mobilité urbaine, tels que l'ETS, la connectivité, ou encore la numérisation pour faciliter une approche européenne.

## Une méfiance envers la surtaxation des transports

La taxation ne semble pas être une piste crédible pour encourager le développement des carburants alternatifs. Cette option est également difficile à mettre en place du fait des situations et positionnements différents des Etats membres et de la règle de l'unanimité. Un ensemble de mesures convergentes est une stratégie jugée plus efficace qu'une seule mesure se concentrant sur la taxation.

La mise en place d'un mécanisme d'ajustement du carbone aux frontières est un souhait porté par la Commission. Il faut être cependant prudent vis-à-vis de la taxation pour que celle-ci soit dédiée à accélérer les changements et encourager les nouvelles technologies. La clé est dans le changement de comportement des utilisateurs et la taxation n'est peut-être pas le moyen le plus efficace. Les attentes des utilisateurs se concentrent sur la sécurité, le prix du transport et la vitesse de déplacement.

## L'avenir des Joint Undertaking

Sur la question des entreprises communes (Joint Undertaking), aucune position n'est finalisée. La DG RTD souhaite par ailleurs occuper une position plus centrale. Shift2Rail, le JU hydrogène et le programme SESAR ont obtenu de bons résultats et le cabinet Valean continuera donc de supporter ces JU. La politique industrielle devrait donner davantage d'indications concernant le rôle de ces entreprises communes qui sont des succès européens.

## Le CEF : vers un budget préservé ?

Le cabinet Valean défendra le Connecting Europe Facility comme l'un des instruments majeurs pour le financement de la mobilité européenne. Par ailleurs, un reflow call sera ouvert cette année, d'ici juin, pour financer le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs. Il existe des visions antagonistes sur la question du CFP entre les Etats membres qui souhaitent un budget plus strict et ceux qui veulent un budget plus ouvert. L'enjeu est le maintien du CEF à son niveau actuel mais dans une perspective de réduction du budget tout est possible. Le CEF a tout de même déjà démontré des résultats concrets, ce qui donne un avantage pour le défendre face à d'autres programmes moins efficaces.

## Les externalités de la mobilité routière

Une électrification totale des transports prendra beaucoup de temps. Pour la Commission, les standards d'émissions de CO2 pour les véhicules lourds et légers adoptés en 2019, la taxation des carburants, ainsi que l'Eurovignette représentent les moyens pour internaliser les coûts externes engendrés par le transport routier. La Commission se mobilise pour atteindre un compromis sur la révision de la directive Eurovignette au Conseil.

Concernant l'Eurovignette, les Etats membres ont commencé à réaliser le besoin d'instaurer une pression tarifaire pour encourager le développement de la mobilité propre. Les Etats membres semblent désormais prêts à trouver une solution européenne à cet enjeu. Il s'agit d'une priorité politique de la Commission.

## Quelle relation entre les DG CLIMA et MOVE ?

Les objectifs de réduction des émissions sont posés par la DG CLIMA et ne sont pas du ressort de la DG MOVE. L'application de l'ETS aux secteurs aérien et maritime sont les leviers pour la DG MOVE afin de parvenir aux objectifs fixés par la DG CLIMA. La dynamique interservices interne à la Commission au niveau des cabinets fonctionne très bien permettant à chaque angle du Green deal d'être entendu et pris en compte.

## Une mobilité 100 % électrifiée ?

Une électrification totale des transports prendra beaucoup de temps. L'enjeu est également que cette électrification provienne de sources propres. Cependant, la Commission reconnaît qu'il existe différents besoins selon les différents modes de transport (hydrogène...). La DG MOVE collabore avec la DG ENER et le paquet décarbonisation à venir de la DG ENER intégrera une stratégie relative à l'hydrogène.

Concernant l'électrification, les constructeurs automobiles ont des différentes visions de ce à quoi devra ressembler l'électrification (batterie, autoroutes électriques, etc). La DG MOVE est donc vigilante quant aux signaux qu'elle donne sur la décarbonisation des transports pour éviter toute erreur semblable à ce qui est arrivé pour la 1ère génération de biocarburants ou sur le cas des panneaux solaires.

## Vers un cinquième paquet ferroviaire ?

Le quatrième paquet ferroviaire n'a pas été pleinement mise en œuvre. Le déplacement du transport de la route vers le rail est une priorité pour la Commission. Cela concerne tant le transport des personnes que le fret. Un secteur ferroviaire plus compétitif débouchera sur des services plus abordables, adaptés à la demande et fiables. L'enjeu est l'accès à des services plus intégrés. La Commission n'exclut pas la proposition d'un cinquième paquet sans pour le moment avoir encore étudié en profondeur le dossier. L'enjeu reste d'accompagner l'ouverture à la concurrence pour générer de nouveaux services.

## Consultation publique sur la mobilité connectée : fortes attentes de la Commission

La Commission appelle les parties prenantes à répondre massivement à la consultation sur la mobilité connectée qui sera publiée d'ici la fin du mois. Elle s'interroge sur les moyens de réduire les émissions, sur les technologies les plus pertinentes, sur les besoins d'investissement.... Comment décarboniser plus rapidement et plus efficacement ?