



## Cercle des Réseaux Européens

## Echange avec Henrik Hololei

Directeur Général de la DG MOVE

17 Juin 2021

*Le 17 juin, le Cercle des Réseaux Européens a eu le plaisir d'accueillir Henrik Hololei, Directeur Général de la DG MOVE à la Commission européenne, afin d'échanger sur les ambitions européennes en matière de transports pour une mobilité plus résiliente, intelligente et durable.*

Le 9 décembre dernier, la Commission européenne présentait sa stratégie pour une mobilité intelligente et durable, annonçant d'importantes transformations pour rendre la mobilité et les transports plus durables et résilients, tout en reconnaissant leur rôle majeur pour l'économie européenne. Pour rappel, celle-ci prévoit un ambitieux plan d'action avec 82 initiatives qui vont guider les travaux de la Commission jusqu'en 2025.

### **Un secteur lourdement touché par la pandémie**

Les caractéristiques de cette crise sanitaire sont bien différentes de celles de la crise financière. En 2008 la crise a révélé des problèmes structurels sur de nombreux secteurs. Aujourd'hui, il ne s'agit pas d'une crise structurelle. L'économie fonctionnait bien avant et le système financier était solide. Et pourtant l'UE est confrontée à la plus grande baisse de son PIB depuis la Seconde guerre Mondiale. Cette crise est liée à des décisions politiques dans un contexte d'incertitudes et d'accélération rapide de l'épidémie. Pour la première fois certains secteurs ont été dans l'incapacité d'opérer. Le secteur des transports a été l'un de ceux qui ont été les plus touchés. Ce secteur était pourtant en croissance avant la pandémie et porteur d'innovations, mais la fermeture brutale des frontières et les interdictions de circuler librement, tant pour les citoyens que pour les marchandises, ont plongé le secteur dans une crise importante. La question se pose de savoir s'il sera possible de retrouver les conditions existantes avant la crise sanitaire. L'objectif de la Commission a été de protéger le marché intérieur qui s'est retrouvé menacé dans son existence même par les décisions nationales. Afin d'accélérer la reprise rapide du secteur des transports et de la mobilité, l'UE a rapidement mis en place des mesures particulières, comme ce fut le cas avec un protocole sanitaire adapté au transport aérien ou les corridors verts.

Des décisions disproportionnées et pas toujours nécessaires ont mis à mal la solidarité européenne et la libre circulation au cœur du marché intérieur. Avec un lourd tribut à payer pour le secteur des transports, tous modes confondus.

Lorsque la Commission a présenté son Pacte Vert en décembre 2019, cela représentait un défi de taille pour le secteur tout entier, pour se transformer et prendre le pas de cette transition ambitieuse pour permettre à l'UE de réaliser ses ambitions climatiques.

Si le secteur n'a pas réussi à réduire ses émissions, ce n'est pas faute d'innovations ou d'actions mais simplement parce que la demande a augmenté de manière exponentielle, réduisant les efforts. Réussir cette transition n'implique pas une révolution. Il s'agit plutôt d'un processus d'évolutions continu. Cette évolution doit se faire dans un cadre réglementaire adapté avec les incitants appropriés et un cap.

Les entreprises du secteur des transports sont engagées dans ce processus de décarbonisation, il doit à présent accélérer le processus vers davantage de durabilité tout en conservant sa croissance. C'est l'ambition derrière la stratégie de décembre 2020.

### **Premier pilier : la durabilité des transports**

La durabilité des transports et la réduction de son empreinte environnementale est une priorité de la stratégie de la Commission pour répondre à l'objectif que l'UE soit climatiquement neutre en 2050.

Le développement, en parallèle, de la taxonomie verte européenne encouragera les acteurs à investir dans des solutions plus vertes et durables, ce qui devrait favoriser les transformations. Si la résilience, l'innovation et la durabilité seront des objectifs majeurs, la sécurité et la sûreté des moyens de transports resteront toujours une priorité. Ces objectifs seront aussi appliqués aux réseaux de transport paneuropéens ainsi qu'aux principaux axes routiers qui constituent un aspect important de la mobilité en Europe.

Mais une seule stratégie pour tous les modes n'est pas une approche cohérente, la Commission aborde l'enjeu de la durabilité de manière différente pour chaque mode. En effet, une même solution ne peut convenir à l'ensemble des moyens de transport. La Commission veut agir en prenant en compte les spécificités de chacun des secteurs. Par exemple, en ce qui concerne l'aviation où le défi de la durabilité sera le plus complexe, cette transition passera nécessairement par des éléments bien différents des autres modes. Il n'y a pas de substitut au kéroène dans une future proche. Dans l'automobile, l'électrique se développe de plus en plus et la part de voitures électriques dans le parc automobile européen continue de croître. Néanmoins, l'électricité ne pourra pas convenir ou résoudre, à court terme, chacun des défis posés, notamment pour les poids lourds. Il faut déjà réfléchir à de nouvelles solutions, comme la combinaison de plusieurs sources (hydrogène, LNG...) et les bonnes incitations pour le déploiement sur le marché des solutions de demain.

## Deuxième pilier : « Une mobilité intelligente »

Le second pilier vise à construire une mobilité dite « intelligente » grâce au développement de solutions innovantes. Ce pilier est intrinsèquement lié à la durabilité du secteur et chacun de ces deux objectifs contribueront à la réalisation de l'autre.

Le moteur clé est celui de la multimodalité que les technologies numériques peuvent concrétiser pour que chaque mode soit utilisé où il est le plus efficient. Le développement de solutions numériques et innovantes sont au cœur de la stratégie européenne en matière de multimodalité, avec des développements dans tous les modes (ERTMS, ITS, voitures autonomes...). Ces technologies joueront un rôle important, y compris pour la durabilité du secteur.

De plus, le numérique fait partie des grandes priorités de la Commission et son intégration au sein de toutes les politiques européennes est largement favorisée. Par exemple, des solutions numériques pourraient faciliter les procédures et la logistique des transports. Ce sont ces systèmes qui permettront de mettre en place cette mobilité intelligente. Cela pourrait apporter de nouvelles opportunités économiques et entrepreneuriales à l'UE.

## Troisième pilier : une mobilité plus résiliente

Le troisième pilier concerne la résilience de la mobilité et des transports. La pandémie a pratiquement mis à l'arrêt le secteur. Par conséquent, la Commission réfléchit aux moyens de permettre à ce secteur de faire face aux futures crises de tous types, que celles-ci soient économiques, sanitaires ou même de cybersécurité. Pour y parvenir, d'importants financements de la Commission seront injectés et viendront supporter ces objectifs. La Facilité pour la relance et la résilience et les plans nationaux présentés par les Etats prévoient un volet important sur les transports, notamment ferroviaires. La sécurité et la sûreté dans les transports demeurent la priorité, car sans elles, il n'y a pas de confiance et donc pas de mobilité. Dans cette perspective, la Commission travaille pour supprimer les barrières, les goulets d'étranglements, et pour améliorer les infrastructures.

## Autres thèmes abordés durant l'échange

Cet échange fut également l'occasion d'aborder différents sujets liés aux questions de mobilité et de transport au sein de l'espace européen. Les discussions se sont par exemple tournées vers les réseaux 4G/5G et l'éventuel maintien des anciennes technologies dites obsolètes (2G). La Commission a conscience des coûts et ne veut pas maintenir des infrastructures si elles n'ont plus d'utilité mais cela demande une approche progressive. Concernant le besoin d'infrastructures de recharge électrique pour faire face à l'augmentation des véhicules électriques, la proposition dite DAFI est attendue pour le 14 juillet mais des arbitrages politiques sont toujours en cours. La Commission veut apprendre des erreurs du passé dans sa stratégie sur l'hydrogène pour éviter que le manque de demande (véhicules) ne soit un obstacle au déploiement des infrastructures ou que les infrastructures soient mises en place avant l'émergence d'une demande. L'hydrogène dans les transports sera une partie de la solution. Mais ici encore les arbitrages sur les exigences contraignantes ne sont pas arrêtés. Les constructeurs automobiles peuvent aussi accélérer les transitions.

La mobilité urbaine a également été mentionnée, la Commission a conscience des impacts de la pandémie sur ce secteur et des séquelles de la pandémie. Une consultation publique sera bientôt lancée pour développer de nouvelles initiatives en 2022 dans le respect de la souveraineté des Etats et des compétences des acteurs locaux. La révision du TEN-T intégrera la stratégie sur la mobilité urbaine pour concevoir aussi la manière dont les citoyens se déplacent entre les villes et répondre à leurs attentes. Le TEN-T intègre aussi les infrastructures portuaires.

La taxation du kérosène pour l'industrie aéronautique et les ambitions de l'UE en matière d'aviation zéro émission carbone ont été abordés. La Commission semble optimiste sur la possibilité de voir apparaître la commercialisation des premiers vols à zéro émission d'ici 2035. Mais sur le mélange en matière de carburant les décisions ne sont pas prises, le chiffre de 5% de blending est dans les tuyaux. La question de l'accessibilité financière de l'essence synthétique est bien en tête. C'est la DG TAXUD qui pilote les travaux.

Le manque d'approche paneuropéenne, par exemple dans le cadre du certificat numérique, et les effets des décisions prises unilatéralement par les Etats membres sur la mobilité et les transports a également été discuté. L'enjeu est de rétablir la confiance pour que chaque mode soit utilisé là où il est le plus efficient.