



Un transport climatiquement neutre pour tous à l'horizon 2050, au plus tard

Approuvée par l'Assemblée générale de la CRPM, 17-18 octobre 2019, Palerme (Sicile, Italie)

UNE AMBITION SALUÉE

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes a appelé à plusieurs reprises à une ambition européenne forte en matière de changement climatique.

La CRPM entrevoit donc une belle opportunité dans la première déclaration de la nouvelle Présidente de la Commission, Mme Von Der Leyen, dans son Agenda pour l'Europe. L'Europe doit en effet « être le leader mondial face aux principaux défis de notre temps ».

Le « Green Deal » (pacte vert), annoncé comme l'outil par excellence pour faire de l'Europe le premier continent climatiquement neutre, est plein de promesses. Tenter de transformer le défi majeur que représente le changement climatique en un vaste éventail d'opportunités pour y répondre fait écho au travail et à l'engagement dans lesquels les régions maritimes européennes ont investi leurs efforts au cours des dernières années. Cela soulève également quelques questions et doutes sur la manière dont cette ambition prometteuse doit être mise en œuvre dans nos régions.

La décision de placer le Commissaire chargé des transports sous la direction du Vice-président exécutif pour le pacte vert pour l'Europe est également un signe positif. Il en va de même pour la lettre de mission du Commissaire, à plus forte résonance écologique qu'il y a cinq ans, même si certaines lacunes et questions subsistent. La réponse dont nous avons besoin ne peut être sectorielle. Elle exige une stratégie globale qui aborde la politique européenne des transports parallèlement aux politiques climatique, énergétique, numérique, urbaine, régionale, environnementale, sociale, industrielle, économique, sociale et de cohésion.

Dans ce contexte, la CRPM a décidé de saisir l'occasion de l'entrée en fonction d'une nouvelle Commission et d'un nouveau Parlement pour s'exprimer sur l'ambition européenne d'un transport climatiquement neutre d'ici 2050.

Pour une stratégie européenne globale en faveur de la neutralité climatique au plus tard en 2050

1. **L'UE doit mettre en place une stratégie globale de neutralité climatique qui aborde de manière intégrée les politiques des transports, climatique, énergétique, numérique, urbaine, régionale, environnementale, sociale, industrielle, économique, sociale et de cohésion.** Une telle stratégie doit être soutenue par un budget ambitieux et un paquet réglementaire solide.
2. **L'UE doit parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050 et engager au plus vite des efforts considérables.** Elle doit opérer une réduction significative de l'empreinte carbone des transports d'ici 2030, conformément aux accords internationaux.

Pour une transition territorialement juste vers des transports climatiquement neutres au plus tard en 2050

3. **L'UE et les Etats doivent veiller à ce que tous les territoires d'Europe parviennent à la neutralité climatique. La mise en œuvre de cet objectif crucial ne doit mettre aucun territoire de côté.** La transition vers la neutralité climatique risque d'augmenter les coûts de transport, du moins à court terme. Cela ne devrait pas se traduire par une détérioration de la connectivité entre les centres et les périphéries, en particulier pour les zones qui ne sont accessibles que par voie aérienne ou maritime. Il est essentiel de disposer de services de transport climatiquement neutres, opérationnels dans tous les types de territoires et abordables pour tous les citoyens et les entreprises.
4. La mise en œuvre d'un transport climatiquement neutre nécessitera des innovations majeures. Les développements actuels de la numérisation et de l'automatisation ont également un fort potentiel pour contribuer à cette ambition. Les régions périphériques maritimes ne doivent pas souffrir de leur situation ni être tenues à l'écart lors de l'élaboration de nouvelles solutions. Elles doivent au contraire être **considérées comme des laboratoires d'innovation vivants pour développer et tester de nouvelles solutions de transport durable et innovant.** Ces régions ont besoin d'un meilleur accès aux connaissances et d'un soutien en termes de capacité de développement pour pouvoir bénéficier au mieux des technologies du futur, mais aussi pour atténuer les risques qui y sont associés. Les régions peuvent également jouer un rôle important dans la sensibilisation et l'acceptation de la société dans ce contexte. Dans le cadre de ce processus de transition, une attention particulière devra être portée aux Régions qui ne sont accessibles que par les airs ou la mer.
5. Les **objectifs de réduction des émissions devraient être les mêmes pour tous les modes de transport**, y compris l'aviation, qui ne devrait pas être abordée sous un angle négatif, mais dans une perspective ambitieuse de verdissement des aéroports et des avions. La connectivité aérienne est une question de survie pour de nombreuses régions européennes et il est inconcevable de parvenir à une Europe climatiquement neutre tout en laissant certaines d'entre elles sur la touche.
6. Les règlements qui encadreront la transition devraient **garantir un certain degré de flexibilité.** En effet, les solutions de mobilité durable diffèrent d'un territoire à l'autre en fonction du niveau d'urbanisation et d'accessibilité territoriale, de l'insularité de la connectivité aux principaux réseaux ou du modèle de planification territoriale, par exemple. Elles devraient permettre différentes options dans les sources d'énergie et les combinaisons modales en fonction des caractéristiques territoriales, à condition, bien entendu, qu'elles contribuent à atteindre les objectifs en termes de neutralité climatique.
7. Il est essentiel que la **continuité et l'interopérabilité transfrontalières soient au moins maintenues** lors du développement de modes et d'infrastructures de transport nouveaux ou

innovants. Ceci afin de garantir la continuité des liaisons entre les États membres et d'assurer la connectivité transfrontalière.

8. Du point de vue des infrastructures de transport, la neutralité climatique devrait être **un objectif pour l'ensemble du réseau**, des corridors du réseau central du RTE-T aux réseaux secondaires, y compris les sections du réseau central et du réseau global. Une telle ambition exige une stratégie d'investissement globale. Il est donc essentiel d'harmoniser les spécifications technologiques et d'accroître la densité des stations de charge et de ravitaillement en carburant pour les carburants de substitution, en particulier pour l'hydrogène.

Répondre aux besoins d'investissement : un plan d'investissement adapté en matière de transport pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 au plus tard

9. L'enveloppe dédiée au **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe doit être à la hauteur de ses missions**, car il s'agit du principal instrument d'investissement à l'appui de la politique européenne des transports. Cela est d'autant plus important que la transition vers la neutralité climatique exigera des investissements massifs dans les infrastructures de transport.
10. Les **Fonds structurels doivent rester un outil d'investissement majeur**, car ils permettent aux régions de développer des solutions adaptées et complètent le MIE pour les infrastructures qui ne font pas partie du réseau central RTE-T.
11. Le projet de Plan d'investissement pour une Europe durable et la stratégie de financement vert sont des outils prometteurs. Ils devraient contribuer à la mise en œuvre du pacte vert et couvrir les investissements liés aux transports.
 - a. En effet, les **fonds publics ne suffisent pas à eux seuls à relever les grands défis** qui nous attendent. Leur ampleur exige de mobiliser massivement des fonds publics et privés en combinant les outils disponibles, y compris les subventions, les investissements publics et privés.
 - b. La nouvelle banque climatique européenne qui doit être créée sur cette base **devrait soutenir les investissements liés aux transports**. Cette nouvelle banque d'investissement devrait consacrer des efforts constants au développement de plateformes d'investissement géographiques afin de maximiser la couverture territoriale des projets financés, y compris dans le cadre du réseau global.
12. Le **Fonds pour une transition juste proposé par la Présidente Von der Leyen dans le cadre du pacte vert européen semble prometteur**. Il devrait être accessible aux projets liés aux transports et ne devrait pas être développé aux dépens des fonds existants qui contribuent au développement de projets de transition vers des transports climatiquement neutres, y compris le MIE et les fonds structurels. La CRPM suivra de près la proposition concrète que présentera la Commission européenne.
13. **Par ailleurs, les règles en matière d'aides d'État devraient permettre une plus grande flexibilité dans le secteur des transports**. Davantage de souplesse permettrait non seulement de mieux répondre aux besoins des territoires, mais aussi d'assurer des normes de durabilité plus élevées. Cela permettrait de renforcer la complémentarité des aides d'État au MIE et aux fonds structurels et d'en faire un facteur clé pour le développement de solutions durables pour tous les modes de transport.

Parier sur la mer : la voie des AdM

14. Le règlement RTE-T devrait intégrer **d'une forte ambition pour les autoroutes de la mer (AdM) dans le cadre du pacte vert**. Ses objectifs devraient être clairement définis :

- a. **Contribuer à décongestionner** les nœuds urbains et les routes terrestres en privilégiant la mer. Il devrait encourager le transport maritime à courte distance ;
 - b. **Parvenir à un transport maritime neutre pour le climat en Europe d'ici 2050 au plus tard.** Cet objectif implique que les AdM bénéficient des mêmes possibilités de financement que les 9 autres corridors RTE-T, y compris dans le cadre d'InvestEU. Dans une perspective à court terme, cela pourrait également permettre d'élargir le champ d'application des zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) à d'autres bassins maritimes en Europe ;
 - c. **Améliorer l'accessibilité territoriale des régions maritimes** en offrant une alternative propre et efficace aux modes aériens et terrestres et offrir une connexion solide pour les îles, entre elles et au continent ;
 - d. **Redynamiser l'industrie maritime européenne** au sein d'une nouvelle stratégie industrielle dans le cadre du pacte vert. L'UE devrait saisir l'occasion de faire du secteur européen de la construction navale et des énergies marines renouvelables le leader mondial de la construction de navires verts et du développement des énergies renouvelables ;
15. **La mise en place d'outils de type EcoBonus devrait être encouragée** afin de faciliter le développement de routes maritimes durables.
16. **Le champ d'application des AdM devrait être élargi** en l'ouvrant aux liaisons entre les ports du réseau global du RTE-T. En outre, les critères d'éligibilité des ports au RTE-T devraient prendre en compte leur importance stratégique pour l'UE et ses territoires (voir la liste des critères proposés à l'annexe I).
17. **Les AdM et les ports devraient être mieux intégrés à l'ensemble du réseau et leur nature transfrontalière devrait être reconnue.** L'UE doit reconnaître les bénéfices que les ports apportent à l'Union. Les ports sont un outil de développement du transport maritime, mais aussi des plateformes multimodales pleinement intégrées au réseau européen. Ils servent de ponts vers et depuis le continent, de pôles pour la transition énergétique et d'instrument clé pour répondre aux problématiques du dernier kilomètre dans la planification urbaine.
18. La CRPM souligne que la mise en œuvre du règlement RTE-T a fait émerger de nombreuses opportunités pour les ports européens. Par conséquent, afin de maintenir cette dynamique positive, **les ports RTE-T ne devraient pas être déclassés sur la base des variations potentielles de leur trafic.**

De la mer à la terre : La Voie du Rail

19. Développer le transport maritime et ferroviaire en tant que solution pour la neutralité climatique exige des efforts importants pour **améliorer l'interopérabilité entre le trafic maritime et ferroviaire ainsi que la connexion des ports au réseau ferroviaire.** Dans le domaine des transports terrestres de grande capacité pour personnes et les marchandises, le rail doit être le pilier de la mobilité. En conséquence, les cartes des corridors du RTE-T devraient correspondre aux corridors de fret ferroviaire et les zones de migration journalière ferroviaires devraient être développées comme un outil essentiel d'atténuation du changement climatique et de compétitivité pour les régions.
20. Enfin, il est de la plus haute importance que l'ensemble du réseau soit mis en œuvre dans le respect du calendrier fixé à 2030 pour le réseau central et 2050 pour le global. Le réseau transeuropéen doit être adapté à un trafic mixte favorisant les solutions les plus durables tout en supprimant les goulets d'étranglement restants, en particulier dans les tronçons transfrontaliers. Afin de permettre à l'Union européenne d'être à la hauteur de ses ambitions, il ne peut exister de frontière ferroviaire pour garantir le bon fonctionnement du réseau de transport européen.

ANNEXE : Nouveaux critères suggérés pour l'éligibilité des ports

Comme elle l'a exprimé dans sa réponse à la consultation publique sur le RTE-T, la CRPM rappelle que le critère pour établir la pertinence d'un port (ou d'un aéroport) ne peut se limiter à ses statistiques de passagers ou de transbordement. Il est essentiel de tenir compte de l'importance stratégique et territoriale. Dans le réseau global, les **articles 20.2.c, 20.2.d et 24.2.a du règlement RTE-T garantissent que l'importance territoriale des infrastructures de transport doit être maintenue** afin de garantir le réseau global. La CRPM invite la CE à **mieux prendre en compte l'importance territoriale stratégique des ports pour le réseau central et à compléter l'approche quantitative actuelle par une approche plus qualitative des infrastructures de transport**. Le critère B3(P) de la Méthodologie d'aménagement doit donner une définition claire des « façades ou littoraux pertinents à l'échelle européenne ».

De nouveaux critères mesurables pourraient par exemple être basés sur les éléments suivants :

1. Prise en compte des multiples activités des ports

Les ports ont des activités diverses qui ont une forte valeur ajoutée européenne, au-delà des passagers et du transbordement. Le modèle de calcul utilisé pour établir l'éligibilité du port devrait donc inclure d'autres activités que les passagers et le transbordement uniquement. Par exemple, la nécessité d'une connexion à l'arrière-pays pour les ports qui ont également des activités de pêche n'est actuellement pas reconnue dans le cadre du RTE-T. La connexion au réseau de transport européen est très importante pour assurer une chaîne de froid ininterrompue du port de débarquement aux sites de commercialisation.

2. Contribution au développement des énergies marines renouvelables (y compris l'éolien offshore) :

L'UE devrait valoriser le rôle des ports dans le développement des énergies marines renouvelables. On pourrait envisager de définir un critère basé sur le nombre de mégawatts générés par les installations d'EMR dépendant du port (maintenance, bâtiment).

3. Population de la zone urbaine du port en regardant à plus petite échelle que les 88 nœuds

Toutes les zones urbaines importantes à l'échelle régionale ne sont pas incluses dans la liste des 88 nœuds urbains. Dans le but d'améliorer la connectivité des citoyens de l'UE en dehors de ces 88 nœuds, la Commission européenne pourrait envisager de créer un critère démographique pour les ports du réseau global. Elle pourrait, par exemple, prendre en compte l'éligibilité des ports qui sont reliés à des zones urbaines de plus de 200 000 habitants.

4. Part du transfert modal depuis/vers le rail dans les activités portuaires

Afin d'encourager la transition vers un modèle de transport maritime/ferroviaire, la part des navires modaux devrait être prise en compte. Cela pourrait aboutir à la création d'un critère établissant qu'au moins 10 % du transbordement total soient transférés depuis/vers le rail.

5. Rôle du port en matière de sécurité maritime

Il convient d'établir des critères pour assurer l'intégration des ports qui fournissent des services de réparation, d'assistance et de sauvetage, ainsi que de refuge dans les zones de trafic maritime intense qui ne disposent pas de services similaires dans un rayon d'au moins 200 kilomètres. Ces critères pourraient s'appuyer sur un ensemble d'indicateurs tels que, par exemple, le nombre de navires auxquels s'applique un système obligatoire de notification des navires qui transitent chaque année dans la zone portuaire ; les fonctions de surveillance maritime ; le nombre d'opérations menées pour l'Agence européenne pour la sécurité maritime ou le nombre d'interventions en mer destinées à assister des navires commerciaux.

6. Rôle du port en termes de défense et de double usage entre civils et militaires pour faire écho à la nouvelle priorité du MIE sur la mobilité militaire.

Les ports à double usage devraient être désignés par l'autorité compétente.



**CPMR
CRPM**

Personne à contacter : Lucas Bosser, Directeur CRPM

Email : lucas.bosser@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) rassemble environ 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

www.cpmr.org

CONTACT :

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tél. : + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tél. : +32 (0)2 612 17 00

Email : info@crpm.org ; Site Web : cpmr.org

Réf. : CRPMPPP190003