RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CONSEIL NATIONAL DE LA REFONDATION

CLIMAT ET BIODIVERSITÉ

Atelier Transports

Groupe de travail dédié à la mobilité longue distance

Compte rendu de la séance n°2 du 17 janvier 2023

La séance s'est tenue le 17 janvier à la Tour Séquoïa à La Défense. Y étaient invités les personnes conviées à la 1ère séance du 9 décembre, ainsi que d'autres représentants de l'écosystème, identifiés par la DGITM et la DGAC. L'objectif de cette deuxième séance était d'approfondir les leviers prioritaires identifiés lors de la 1ère séance, en précisant les conditions de mise en oeuvre. Les travaux se sont organisés sur les mêmes groupes de travail que ceux de la 1ère séance. Une cinquantaine de participants se sont ainsi retrouvés pour travailler en petits groupes : 6 groupes chargés chacun d'un des 6 thèmes ci-dessous.

Atelier 1 - Comment mieux organiser les travaux en lien avec les services ferroviaires pour éviter au maximum les impacts sur les voyageurs?

Les leviers identifiés à approfondir étaient les suivants :

- Levier 1 : Faire ré-aimer le mode ferroviaire : rassurer, sécuriser le voyage ;
- Levier 2 : Donner plus de transparence dans la définition du besoin pour les fenêtres de réalisation des travaux ;
- Levier 3 : Concilier l'intérêt de plusieurs opérateurs avec un réseau commun ;
- Levier 4 : Mettre en place une vision d'axe et proposer des itinéraires alternatifs ;
- Levier 5 : Avoir une visibilité suffisamment en amont sur les travaux (10 ans ?) ;
- Levier 6 : Assurer la promesse de transport pendant les travaux (substitution).

En premier lieu, les participants regrettent l'absence de SNCF Réseau pour discuter d'un sujet qui implique principalement le gestionnaire de l'infrastructure.

Le **levier 1 (Faire ré-aimer le mode ferroviaire : rassurer, sécuriser le voyage)** constituant un « chapeau » par rapport aux autres leviers, plus opérationnels, le groupe a d'abord échangé sur celui-ci.

Pour faire aimer le train :

- Il faut que le voyage ferroviaire soit simple, facile et fiable. La simplicité concerne notamment la tarification. Elle doit rester simple et pas uniquement digitale même avec la concurrence. Les prix doivent être lisibles.
- L'offre globale = le nombre de trains en circulation.
- Le confort des trains (les voitures Corail ont été emblématiques pour cela).
- Les services. La différence entre les différents opérateurs réside dans les services (par exemple, restauration à la place). Le rôle principal des opérateurs est de s'engager sur les services offerts et de respecter ces engagements.
- La fiabilité, liée aux travaux, mais également aux blocages sociaux.

Dans le cadre du thème général de l'atelier, la problématique qui apparaît la plus importante est la fiabilité : le problème primordial du train en France, ce sont les sillons (services guidés). La construction des horaires de service est longue et compliquée. Les opérateurs subissent. À titre de comparaison : en Suisse, l'horaire de service est fiable.

Il faut fiabiliser le réseau pour fiabiliser le voyage

Il y a des velléités de revenir aux trains de nuit, des opérateurs souhaitent ouvrir des lignes. Mais les travaux et leurs conséquences sur l'offre de transport n'aident pas ce développement des trains de nuit. À titre d'exemple, le train de nuit Paris-Rome a été arrêté à cause des travaux.

C'est l'enjeu du **levier 6 (Assurer la promesse de transport pendant les travaux – substitution)** : les voyageurs doivent être assurés de pouvoir faire le déplacement, et la substitution, si possible ferroviaire (notamment pour répondre aux flux de déplacement), est souhaitable pour assurer la continuité de l'offre de transport.

Les perspectives de substitutions ferroviaires sont liées à l'existence d'itinéraires alternatifs, et donc au maillage du réseau, et à la consistance de celui-ci. À titre de comparaison : en Allemagne, le réseau est plus maillé ; en France, plus en étoile. Or, avec le contrat de performance et le niveau de financement actuel, les membres de l'atelier estiment qu'il ne restera à terme qu'un réseau réduit au strict minimum.

Les lignes qui pourraient constituer des itinéraires alternatifs nécessitent elles-aussi une maintenance et donc des financements.

Au final, les questions de montant d'investissement et de substitution sont très liées. Il ne faut pas espérer des itinéraires de substitution si le réseau n'est pas consistant.

Peut-on trouver de nouvelles sources de financement ? La taxation des bénéfices des autoroutes pourrait constituer une solution. Ou pourrait être mis en place un système qui fait un lien entre l'investissement sur le routier et l'investissement sur le ferroviaire.

Le rail est estimé trop cher, les péages trop élevés. Ce n'est pas forcément aux contribuables de payer pour baisser les péages. Pour qu'il y ait transfert de la route au fer, il faut transférer le budget.

La question première est quel réseau maillé souhaite-t-on conserver ?

Cette question est à la charnière entre le **levier 6** et le **levier 4 (mettre en place une vision d'axe et proposer des itinéraires alternatifs).**

En effet, la possibilité d'utiliser le maillage du réseau rejoint la vision des travaux par axes, dans la mesure où l'un des itinéraires alternatifs doit toujours être disponible pour la circulation des trains et par conséquent les différents travaux doivent être coordonnés.

Cette coordination des travaux doit se faire pour l'ensemble du réseau. Aujourd'hui, SNCF Réseau coordonne sur le réseau structurant, mais dans les régions, des travaux peuvent être organisés et impacter une partie du parcours d'un train. Est-ce que SNCF Réseau peut se réorganiser pour avoir une vision axiale ? Aujourd'hui, on a calqué l'organisation des travaux sur l'organisation très régionalisée du réseau. Les plateformes infrastructure et services sont un lieu de concertation et d'identification des conflits potentiels : dans ces lieux sont mis en évidence les problèmes de manière à les gérer. C'est ce qui se passe par exemple pour les travaux AFNT-AFSB (Aménagements Fonciers au Nord de Toulouse – Aménagements Fonciers au Sud de Bordeaux). Mais cela en est seulement au début et il n'y a pas (encore) de continuité entre le travail de la plateforme et le travail opérationnel de construction horaire 3 ans avant le service.

Cette vision globale par axe doit s'accompagner d'une visibilité à long terme. C'est l'objet du **Levier 5 : avoir une visibilité suffisamment en amont sur les travaux (10 ans ?).**

Le rapport du COI souligne la nécessité de régénérer le réseau. Il y a un retard dans la maintenance. Pour rattraper ce retard, il faut une accumulation de travaux (remettre en état la voie, la signalisation, etc.). Ce rattrapage va durer 10 ans, durée pendant laquelle il faut concilier les circulations et les travaux : que la gêne occasionnée soit la plus acceptable possible. Pour cela, il faut une information et une concertation, et une procédure de gestion des travaux par axe.

Les travaux sont indispensables. Dans ces conditions, il faut donner une visibilité des opérations pour organiser la substitution ou mettre du personnel pour garder une ligne alternative ouverte la nuit.

Un nouvel opérateur ne veut pas venir que pour un an. Il y a besoin de dire que dans 10 ou 20 ans l'infrastructure sera existante. L'ouverture à la concurrence nécessite un réseau fiable dans la durée.

On sait qu'une des questions cruciales pour les nouveaux opérateurs concerne le matériel roulant : il faut avoir une vision sur le long terme de l'infrastructure pour avoir l'assurance que ce matériel circulera dans la durée et intéresser les investisseurs. Pour cela, il y a besoin d'un engagement de Réseau sur la durée.

Auparavant, SNCF Réseau avait proposé des accords-cadres (5 ans). Le gestionnaire d'infrastructure a arrêté ces accords-cadres du fait de son propre manque de visibilité. Mais il est incontournable de revenir à cette contractualisation sur le tracé des sillons dans la durée.

Dans le cadre du **Levier 2 (Donner plus de transparence dans la définition du besoin pour les fenêtres de réalisation des travaux)**, les membres du groupe constatent que, sur le réseau classique, il y a tout le temps beaucoup de travaux. Cela obère la capacité. Peut-on avoir des organisations moins gourmandes en temps et en volume ? Comment être assuré que l'organisation des travaux est efficace. Par exemple, en Italie, les travaux semblent prendre moins de temps. Peut-on mieux rationaliser les travaux ? SNCF Réseau fait-il au plus juste ? Choisir entre une réalisation de jour et de nuit est difficile : la nuit, il y a le fret (et les trains de nuit).

Le groupe partage l'intérêt de savoir comment cela se passe ailleurs en Europe et si d'autres modalités sont appliquées : durée, arbitrages, organisation.

Atelier 2 - Comment informer les voyageurs et distribuer des billets de transport dans un contexte multi-opérateur et multimodal ?

2 leviers à examiner:

- Créer une plateforme de vente globale par la puissance publique (via DSP, AMI ?). L'intérêt (et la complexité) d'une telle plateforme réside notamment dans son aspect multimodal, permettant notamment les rabattements des premiers/derniers km via les transports urbains.
- Adapter la réglementation pour imposer/généraliser/faciliter l'accès à l'information sur les horaires et les tarifs ainsi que la vente de tous les titres (en particulier les services librement organisés) sur les plateformes multi-opérateurs (comme TrainLine, Rome2Rio). Par exemple : mise à disposition obligatoire d'une API pour tout opérateur de transport.

Le message principal des participants est de reconnaitre que la puissance publique doit pouvoir compter sur le secteur privé pour développer les outils d'information à condition de garantir une concurrence réelle et d'organiser le partage et l'accès aux données. Pour des plateformes pertinentes et efficaces, il faut assurer à la fois un accès ouvert à toutes les données et une transparence sur les rémunérations des opérateurs. Une plateforme utile et pertinente couvre l'ensemble des modes de transports afin de permettre et d'encourager le multimodal, quelles que soient les distances à parcourir.

L'exemple Suisse a été présenté et peut servir d'inspiration, au moins alimenter les réflexions dans le cadre du CNR. En effet, la loi Suisse oblige les transporteurs à travailler ensemble, à harmoniser les tarifs et l'information aux voyageurs. L'Etat Suisse est au commande pour organiser le flux d'information et échanger les données. Les horaires des bus et des trains sont synchronisés. L'Association Swiss Path coordonne 250 sociétés de transports réparties sur l'ensemble du territoire. L'association s'appuie sur un secrétariat disposant de 50 salariés. Le financement est assuré au prorata des recettes de chaque société de transports. L'office fédéral des transports (OFT) est le représentant de l'Etat dans cette association. Par ailleurs, l'OFT met en place une infrastructure nationale de données sur la mobilité (dénommée MODI) pour élargir l'offre de mobilité à d'autres opérateurs de transports tels que les autocars franchisés, les sociétés d'autopartage, les mobilités actives en libre-service. La logique conduit à privilégier un système qui allie accès au tarif et accès à l'information.

Le territoire national Suisse a la taille d'une région française, ce qui réduit le potentiel de transposition de l'exemple helvétique à l'ensemble de la France. Par ailleurs, en France, les régions et collectivités locales ont la responsabilité et organisent les transports. L'Etat ne dispose donc pas des mêmes leviers que l'Office Fédéral Suisse des Transports. L'Allemagne aussi essaie de s'inspirer de l'exemple des transports particulièrement bien coordonnés en Suisse.

La société Amadeus est un acteur B2B de la distribution de l'offre des transports, historiquement établi sur les transports aériens. Aujourd'hui, Amadeus se positionne comme opérateur des transports longues distances et notamment ferroviaires. Le chiffre d'affaire d'Amadeus est de l'ordre de 5B€. Les activités Recherche & Développement des outils pour connecter les opérateurs (agences de voyage, …) et les standards de transporteurs pèsent 1B€ annuellement. En effet, les développements informatiques sont très couteux. Si dans l'aérien IATA organise l'harmonisation, il n'existe pas d'harmonisation pour les opérateurs de train en Europe.

En France, l'opérateur national SNCF dispose de sa propre plateforme (SNCF Connect) avec une position dominante notamment vis-à-vis des opérateurs qui misent sur le multimodal, ce qui représente un frein pour l'intégration de ces opérateurs.

La société Trainline est un opérateur B2C et B2B de vente de titres de train et de bus présent en France depuis 2009 (au départ sous le nom Captain Train), il est en par exemple en concurrence direct avec Amadeus, Rome2Rio (OMIO), Uber… Trainline évoque le manque en France d'un cadre réglementaire pour établir la rémunération de ses services lors de la vente de trajets avec la SNCF. En règle générale, l'accès aux données et l'établissement de la rémunération est plus difficile sur les transports ferroviaires que dans l'aérien.

Le Ministère rappelle que la France dispose d'une plateforme de mutualisation des données en open source sur les transports dénommée https://transport.data.gouv.fr/. Depuis 2019, la LOM rend obligatoire la diffusion des données dynamiques sur les transports (horaires, itinéraires…). La gestion de la disruption entre opérateurs de transport (Train/ Avion, Train/Taxi, Transports en Commun…) reste cependant un défi. Il existe un problème de contrat entre opérateurs au-delà des accès aux données dynamiques.

Selon les représentants d'Amadeus et de Trainline, les données accessibles de la plateforme https://transport.data.gouv.fr/ sont de qualité inégale, ne présentent pas toujours la granularité suffisante et surtout ne couvrent pas les tarifs pour les différents modes de transport.

Par ailleurs pour les voyages d'affaires, le prix d'un trajet n'est pas le seul critère, la qualité du service, la réduction de la pollution, suivi de bagages comptent de plus en plus. Pour les acteurs de la distribution il faut aller jusqu'au partage des informations sur les services auxiliaires.

Au niveau Européen, les discussions sur le projet de règlement MDMS (Multimodal Digital Mobility Services - Services de mobilité numérique multimodaux) ambitionnent d'englober tous les transports. L'initiative MDMS vise à mieux intégrer les transports publics et les services ferroviaires pour parvenir à un transport multimodal homogène de passagers, conformément au pacte vert de l'UE. Aujourd'hui la planification et l'achat de billets pour des trajets combinant différents modes de transport sont fastidieux pour les voyageurs au sein de l'Union Européenne, notamment sur longues distances.

Le modèle qui se dessine est relativement proche de celui que la France met en place. L'initiative MDMS apparait donc comme une opportunité de mettre en place les ingrédients pour lever les barrières évoquées, notamment l'accès aux données tarifaires.

Au cours des discussions, il est évoqué que les échanges et l'accès aux données doivent s'établir sous le principe FRAND (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory – c'est-à-dire, justes, raisonnables et non discriminatoires) tel que cadré par les textes européens.

Côté SNCF, une séparation plus transparente des comptes liés à la distribution des titres de transport similaire à ce qui est la norme dans les secteurs de la téléphonie et de l'énergie, pourrait aider à l'intégration de nouveaux acteurs multimodaux.

Les acteurs du marché peuvent résoudre les problèmes, mais il faut mettre le cadre réglementaire adéquat au

Atelier 3 - Comment favoriser le report vers le mode ferroviaire ?

En préambule, l'animateur a rappelé les leviers identifiés lors du précédent atelier :

- Levier 1 : élaborer un plan d'action pour améliorer la qualité de services offert par le transport ferroviaire afin de favoriser le report modal
- Levier 2 : mettre en place un groupe de travail relatif aux conditions tarifaires permettant de favoriser le développement des trajets intermodaux
- Levier 3 : créer la possibilité d'offrir des bons cadeaux « voyage en train » à son entourage, incitant à l'achat de billets de train longue distance à prix réduit

Les débats ont tout d'abord été un prolongement du précédent atelier sur le constat porté vis-à-vis du report modal à la croisée des problématiques du levier 1 (qualité de services) et du levier 2 (conditions tarifaires).

Plusieurs thèmes abordés dans le premier atelier ont été à nouveau discutés :

- La contribution à la qualité de service d'une amélioration des fréquences (politique de cadencement) ;
- La nécessité d'une politique commerciale souple (modification des dates de voyage sans pénalités) afin que le train concurrence véritablement la voiture ;
- L'amélioration l'accessibilité des gares (et des aéroports) ;
- La coordination entre les horaires des services aériens et ferroviaires dans les aéroports (pour favoriser l'intermodalité) ;
- L'importance de limiter la rupture de charge en améliorant le traitement des bagages lors des trajet « fer + air ».

De nouveaux sujets ont été apportés au constat :

- L'importance d'une vision qui ne soit pas centrée sur Paris mais qui prenne en compte les problématiques des dessertes des villes moyennes mais aussi des territoires ruraux ;
- L'accès aux gares TGV excentrées depuis les centres-villes ;
- L'importance d'élargir la réflexion sur l'intermodalité avion-train au transport de marchandises ;
- Le titre de transport unique.

Les échanges ont ensuite porté sur les conditions de mise en œuvre des leviers. Plusieurs grands thèmes peuvent être identifiés :

- Enquête intermodalité : La nécessité de mieux identifier les besoins réels liés au report modal et à l'intermodalité via la réalisation d'une enquête transversale et « exhaustive » qui compléterait les enquêtes déjà existantes. Plusieurs axes de réflexion ont été mentionnés : la hiérarchie des besoins des clients / usagers (le prix ? la qualité de service ? l'offre ? …), le profil des clients / usagers (qui est concerné ? dans quel but ? …), le narratif (que signifie le report modal et l'intermodalité ? quelles projections ? comment anticiper la baisse attendue du transport aérien telle que mentionnée dans l'un des scenarios de l'ADEME ? …), le coût réel vs le coût ressenti de l'intermodalité avec la problématique des ruptures de charges ;

- Education : La nécessité de sensibiliser le public, notamment jeune, aux enjeux du report modal et de l'intermodalité ;

- Information : La nécessité de mieux informer le public : avoir connaissance de son empreinte carbone (avec les enjeux connexes de méthodologie de calcul), être de façon générale mieux informé permettrait de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux dans les décisions, et donc de favoriser le report modal vers les modes les moins émetteurs ; il convient aussi d'informer sur la « compensation carbone », qui peut être vue comme une source de déresponsabilisation des passagers … ;

- Fiscalité : De nombreuses pistes de réflexion ont été proposées, donnant lieu à un débat large sur de possibles leviers fiscaux et réglementaires. Parmi les pistes mentionnées :
  - le coût et la gestion des sillons ferroviaires (et le coût des péages) ;
  - la mise en place d'un passeport voyage individuel ou à l'échelle de l'entreprises (notion de « budget carbone ») ;
  - la taxation du kérosène pour l'aviation pour rétablir l'équité avec les autres modes de transports ;
  - la possibilité de taxer le passager aérien en fonction de la fréquence de ses déplacements … ;
  - la nécessité de repenser le modèle économique (normes comptables) en y intégrant de nouvelles normes liées au développement durable ;
  - la taxation des super profits des sociétés autoroutières pour le financer les modes de transports plus vertueux ;
  - le développement des politiques RSE ;
  - le choix de la méthode : réguler ou encadrer ?

  Ces échanges sur la fiscalité ont été aussi l'occasion de rappeler que les modèles économiques du transport public conventionné et du transport privé sont très différents, que de nombreuses mesures, de natures fiscales et réglementaires, sont actuellement discutées au niveau européen (paquet Fit For 55) et visent directement le transport aérien, et qu'il convient de tenir compte, dans l'analyse des différentes propositions, des spécificités du transport aérien. Dans le cadre d'une compétition internationale (entre opérateurs, entre destinations), la France risquerait, par des politiques trop coercitives, de pénaliser des acteurs et des territoires qui contribuent à son attractivité économique et touristique. A contrario, la France peut jouer un rôle de pionnier (ex : interdiction des vols < 2h30) au niveau européen.

- Parangonnage : Les échanges ont souligné l'idée et la nécessité de connaître les bonnes pratiques de nos voisins européens (Suisse, Allemagne …) qui pourraient être transposées dans le cadre français ;

- Feuille de route : Il semble important de travailler sur une feuille de route de l'intermodalité et du report modal, à l'initiative des acteurs et avec l'appui de l'Etat, pour identifier les actions à mettre en œuvre pour développer l'intermodalité et suivre les progrès réalisés.

Atelier 4 - Comment améliorer le financement de la décarbonation du transport aérien ?

Levier 1 - Mettre en place les conditions de la massification de la production de Carburants d'aviation durables (CAD) en France.

Les participants à la table ronde se sont accordés sur le besoin d'accélérer le développement des filières de SAF dont la disponibilité reste marginale en France. L'approche débattue tient compte du financement mais aussi du besoin de réglementation.

Pour les filières de « biocarburants », l'attention est portée sur la biomasse, que ce soit pour la voie HEFA, (qui consiste à convertir des huiles de cuisson usagées en hydrocarbure de synthèse) ou bien pour la voie thermochimique (qui convertit des résidus agricoles ou forestiers en bio jet). Pour cela, les participants soulignent l'intérêt de :

- ⇨ Soutenir les circuits de collecte de ces biomasses, en France, en organisant et en structurant la collecte (peu développée sur le territoire national), permettant ainsi de réduire la dépendance des producteurs de CAD à l'importation.
- ⇨ Garantir ensuite par des mécanismes incitatifs, le fléchage de ces biomasses (durables) vers l'aérien (versus routier).

Pour les filières de E fuels (identifiées comme la technologie d'avenir à privilégier), les participants soulignent l'intérêt de :

Soutenir l'émergence de filières nationales, quasiment absentes à ce jour (en comparaison à l'Allemagne) pour accompagner ainsi la souveraineté énergétique de la France dans ce domaine.

Flécher les fonds vers les fournisseurs de technologies pour soutenir la phase d'industrialisation. (Construction d'unité de production) dont les coûts sont très élevés.

Garantir parallèlement une stabilité règlementaire (de 15 à 20 ans minimum). Les acteurs ont besoin de visibilité pour garantir leurs investissements.

L'émergence des filières de CAD est ensuite discutée sous deux angles :

- La demande, mise en place par des mandats d'incorporation, (qui peuvent par ailleurs être renforcés, qu'ils soient français ou européens), ne suffit pas à elle seule, à soutenir l'émergence d'une filière nationale.
- Les soutiens publics (comme aux USA) pourraient temporairement soutenir la massification de la production, en complément des mesures agissant sur la demande.

Levier 2 – Accompagner financièrement les opérateurs

Operations Sol

Les participants mentionnent l'importance de ne pas oublier le levier opération sol, actionnable de suite. Une attention particulière doit être portée aux opérateurs de handling.

L'accompagnement du changement du parc de véhicules de piste (fonctionnant généralement au diesel) vers une électrification totale est un levier identifié. Dans le cadre de la PLF, le déplafonnement des aides pour les acteurs de handling n'a semble-t-il, pas reçu d'avis favorable.

Les opérateurs, aéroports, compagnies aériennes, fédérations mentionnent être engagés dans une étude de faisabilité (analyse économique et recherche) pour évaluer la compatibilité du « SAF non-drop in » avec le kérosène classique, sur les aéroports français. L'étude porte sur l'impact du doublement des circuits de distribution du kérosène, enjeux de stockage en zones aéroportuaires et distribution. Ils sont en attente depuis plusieurs mois d'un financement CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique et Civile).

Operations vol

Les opérateurs, compagnies aériennes pourraient bénéficier d'une aide à la casse pour le « renouvellement de leur flotte ». Le mécanisme de soutien à l'investissement est considéré comme non vertueux par certains participants (car encourageant la croissance de l'aviation).

Effet non CO2

Les participants à la table ronde se sont accordés sur le besoin de financer la recherche pour mieux les caractériser et mesurer leurs effets. Ce point a été rappelé également par un participant lors de la restitution.

Quels moyens de financement pour accompagner ces leviers complémentaires de la décarbonation ?

Les participants ont convenu que le financement de la décarbonation du TA pouvait s'appréhender sous plusieurs angles, sans pour autant qu'un consensus ne se dégage. Les principales idées mentionnées sont :

- Mettre en place des 2023 des « contrats pour différence », principe de compensation du surcoût temporaire des CAD par l'état, entre le coût de production affichés par les producteurs et le prix de vente aux opérateurs. Il est rappelé par les participants que les CAD sont 3 à 7 fois plus chers que le kérosène, et que ce surcoût est systématiquement répercuté sur l'opérateur et parfois sur le voyageur.
- Taxer le kérosène au niveau EU (pour éviter les distorsions de concurrence). Remarque de plusieurs participants : le kérosène est déjà taxé au travers d'une taxe carbone (ETS).
- Imposer aux jets privés au départ de France (en 2030) d'être « zéro émission », pour soutenir la demande de SAF et aider au décollage de la filière (périmètre mentionné : jets privés et non aviation d'affaires)
- Utiliser une partie des fonds des quotas d'émissions ETS, pour le financement des filières de CAD.
- Utiliser des fonds européens comme le « Recovery fund » restant et le « Fond de Souveraineté Européenne ».

<u>Atelier n°5 - Comment mieux répondre aux besoins de mobilité des territoires enclavés de la métropole et des outre-mer ?</u>

A l'issue de la première séance de travail sur la longue distance, la DGITM et la DGAC avaient proposé d'approfondir les thèmes suivants :

- l'amélioration du partage des connaissances et les réflexions sur les solutions de transport dans les territoires enclavés,
- la meilleure articulation entre la mobilité du quotidien et la mobilité longue distance,
- ainsi que l'amélioration de la la transparence de la donnée sur les émissions GES pour éclairer le choix du mode de transport.

Sur le premier thème, les participants se sont accordés sur l'importance d'améliorer la communication entre AOM pour dépasser les bassins de mobilité. Plusieurs acteurs disposent d'une vision d'ensemble qui leur permet de se positionner sur ce créneau. On peut notamment penser au Céréma et à France mobilité. Après une période de grand dynamisme, marquée par les Assises de la mobilité et la construction de la loi d'orientation des mobilités, il semble nécessaire de donner plus de visibilité à l'action de France Mobilité et de s'assurer que ses réflexions intègrent bien les besoins spécifiques de la ruralité. Les acteurs privés ont aussi leur rôle à jouer et il est important de permettre aux acteurs publics et privés de la mobilité de se rencontrer. C'est l'objectif d'événements tels que « Drive to zero », sur le thème de la mobilité décarbonée.

S'agissant de la redynamisation des bassins de vie, le constat a été fait que le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (qui fait l'objet d'un accord provisoire du Conseil et du Parlement européen en décembre 2022) pourrait favoriser la relocalisation en France de certaines activités (de production, en particulier), mais que l'objectif de Zéro artificialisation nette pourrait limiter les marges de manœuvre dont disposent les collectivités pour aménager leur territoire. Certains participants ont souligné l'importance de laisser aux collectivités locales la responsabilité d'identifier les fonctions clés à développer, les situations devant s'apprécier au cas par cas.

Le désenclavement est trop souvent associé au développement d'infrastructures lourdes. Le recours à des infrastructures plus légères permet de réduire les coûts ; le train léger innovant peut être une solution à étudier. Il est également possible de rechercher des solutions dans l'articulation des offres de transports existantes, en intégrant le co-voiturage à la réflexion. Pourquoi ne pas envisager que les AOM ne financent pas seulement les services de transport, mais aussi les particuliers qui partagent leur véhicule ? Il y a un retour d'expérience à organiser sur ces questions.

La desserte de l'outre-mer, qui avait été peu évoquée lors du premier atelier, a fait l'objet d'échanges. Le lien avec la métropole est souvent évoqué, mais il ne faut pas négliger les enjeux locaux (sécurité dans les TC, partage des routes…). Pour les trajets entre la métropole et l'outre-mer, l'avion reste sans alternative compte-tenu des distances. Il convient d'en tenir compte dans la façon de réfléchir, le cas échéant, à des politiques de maîtrise de la demande de transport aérien.

Sur la question de la transparence, enfin, le constat a été fait que si l'enjeu de disposer de valeurs fiables permettant de discriminer entre modes de transport et, au sein d'un mode de transport, entre transporteurs, est bien identifié, il convient également de s'assurer que cette information est correctement présentée aux voyageurs. Les enquêtes de la DGAC (qui datent de 2016 en attente des résultats de l'enquête en cours) montrent que la grande majorité des passagers aériens ne se souviennent pas avoir reçu l'information.

Recommandations :

- Rendre plus visible et redynamiser France mobilités ; s'assure que les besoins de mobilité des territoires ruraux y sont bien pris en compte
- Etudier le financement, par les AOM, des services rendus par les particuliers à d'autres particuliers
- Tenir compte de la spécificité des outre-mer dans les réflexions autour de la maîtrise de la demande aérienne
- Travailler à une meilleure visibilité de l'information sur les émissions de GES des services de transport

Atelier 6 - Comment garantir une mobilité routière longue distance décarbonée ?

Rappel des leviers identifiés lors de la 1ère séance :

- Accélérer le déploiement des IRVE là où la demande est forte
- Encourager le développement de lignes d'autocars longue distance fonctionnant aux biocarburants
- Accélérer le développement du covoiturage longue distance
- Agir sur la demande lors des départs en vacances et les étaler dans le temps
- Inciter à l'électrification des véhicules de tournées professionnelles

Levier 1 : accélérer le déploiement des IRVE là où la demande est forte

La PFA, présente dans l'atelier a rappelé les autonomies actuelles des véhicules électriques et les perspectives : 300-400 km aujourd'hui, 500-600 en 2025. La nouvelle technologie des batteries solides devrait permettre d'atteindre 600-700 km. L'augmentation de l'autonomie devrait être plus rapide sur les véhicules premium.

La durée de la recharge étant de l'ordre d'1/2h, le groupe a insisté sur l'importance de disposer de services, de lieux conviviaux pour s'occuper pendant la recharge. L'équipement des aires de repos sur autoroute n'apparaît dès lors pas prioritaire par rapport aux aires de service.

Le risque de file d'attente incite à dimensionner le nombre d'IRVE pour la pointe des grands départs, mais il faudra trouver les compromis car, selon les calculs de l'ASFA, cela représente pour une grosse aire l'équivalent de la puissance de l'aéroport d'Orly. L'enjeu d'anticiper la production et la recharge électrique apparaît essentiel. Enedis et RTE indiquent aujourd'hui qu'à 10 ans il n'y a pas de difficulté pour la recharge des VL. Le sujet des PL n'est cependant pas pris en compte dans cette analyse.

Le groupe a souhaité tordre le cou à l'idée que la puissance nécessaire pour les IRVE pourrait être amenée par des panneaux photovoltaïques installés sur l'aire : pour 4 bornes soit 1,2 MW, la surface nécessaire est déjà de 1 hectare !

Sur le financement les sommes en jeu sont majeures. L'Allemagne a prévu un fond d'aide de 1,8 Md d'euros. Faut-il un plan équivalent ? Faut-il envisager un financement par le péage moyennant un allongement des concessions ? Le groupe n'a pas été unanime sur ce point.

Enfin, il ne faut pas se focaliser seulement sur les grands axes et prévoir l'équipement des réseaux secondaires, des aires de covoiturage, et surtout des gares et aéroports aujourd'hui largement sous-dotés.

Levier 2 : encourager le développement de lignes d'autocar longue distance fonctionnant aux biocarburants

Le groupe a voulu reformuler ce levier :

- Il ne s'agit pas seulement de lignes d'autocar. Les cars de tourisme, les cars scolaires contribuent également à la décarbonation
- Les biocarburants sont un plus mais en soi, l'usage de l'autocar est déjà très vertueux. Selon un rapport de l'ART, les émissions sont de 25 gCO2 contre 75 gCO2 en véhicule particulier rien qu'avec taux de remplissage actuel, avec biocarburants ils atteignent 6-7 gCO2

La France est très en retard sur l'autocar : un des 4 derniers du classement européen, l'Europe elle-même étant moins bien dotée que d'autres continents comme l'Asie, l'Amérique du Nord ou l'Amérique du Sud.

Une difficulté majeure est le fait que personne ne se sente responsable des gares routières. La gare de Bercy, plus grosse gare routière d'Europe avec plus de 80 quais, a été qualifiée de « honteuse » par certains membres du groupe pour des raisons de pollution, d'odeurs, de manque de services et de sécurité. Un autre contre-exemple cité est une gare routière en projet à Bordeaux, où il est acté qu'il n'y aura pas de boutique possible.

Plusieurs mesures ont été proposées pour inciter au développement des lignes d'autocar :

- Un tarif préférentiel au péage
- L'ouverture des voies réservées aux transport en commun dans les zones congestionnées à tous les autocars, certaines étant aujourd'hui limitées aux lignes régulières de l'agglomération.

S'agissant des biocarburants, la difficulté est que le B100, qui permet d'être Crit'air 1, n'est pas disponible à la pompe par crainte de remplacement des cultures vivrières par des cultures industrielles. Chaque transporteur doit donc disposer de sa propre cuve. Une mesure pourrait être de permettre la mutualisation des cuves entre transporteurs.

Levier 3 : accélérer le développement du covoiturage longue distance

Le plan covoiturage renforcé lancé par le gouvernement en décembre 2022 a été salué par le groupe.

L'importance des campagnes de sensibilisation a été soulignée.

L'idée d'un tarif de péage préférentiel pour les covoitureurs a fait débat. L'ASFA considère que cela ne fait pas sens car structurellement, le péage est payé par véhicule : quand on covoiture on partage le prix du péage.

L'importance de développer les voies réservées sur les zones congestionnées a été soulignée. L'exemple de l'agglomération de Los Angeles, qui dispose de 700 km de voies autour de la ville, a été cité.

Levier 4 : Agir sur la demande lors des départs en vacances et les étaler dans le temps

Les membres du groupe n'ont pas souhaité approfondir ce levier en l'absence des bons acteurs autour de la table (enjeux autour des congés scolaires et du secteur touristique).

Levier 5 : Inciter à l'électrification des véhicules de tournées professionnelles
Le groupe a estimé que les obligations existantes de verdissement des flottes sont suffisantes, le sujet étant plutôt la disponibilité et le prix des véhicules.