



MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



REPORT MODAL ET RTE-T

Réunion informelle des ministres des transports

Le Bourget, 21-22 février 2022

Déjeuner de travail des ministres des transports

Mardi 22 février

Contexte

Les transports revêtent une importance prépondérante pour l'Union européenne à plusieurs titres : le secteur des transports à lui seul représente 5% du PIB européen ; la libre circulation des personnes et des marchandises qu'il permet à travers ses frontières intérieures est fondamentale pour la cohésion et l'identité européenne ; la qualité des infrastructures et des opérateurs de transport a un impact direct pour tous les citoyens européens, pour qui se déplacer représente le deuxième poste de dépense.

Cette place centrale dans la vie des citoyens européens n'est néanmoins pas sans inconvénients. Les impacts environnementaux et sociaux du secteur sont conséquents, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique, sonore ou aquatique, de perte de biodiversité et d'artificialisation des sols, ainsi que d'accidentologie, ou de congestion. Malgré les actions menées pour amorcer la transition écologique du secteur depuis des années, ces externalités restent inhérentes à la plupart des modes de déplacement. C'est en particulier le cas pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre : selon l'Agence européenne de l'environnement¹, les émissions du secteur des transports représentent aujourd'hui près d'un quart du total des émissions de l'UE, les transports étant le seul secteur dont

¹ <https://www.eea.europa.eu/fr/themes/transport/intro>

les émissions ont augmenté depuis 1990.

Face à ces constats, la Commission a adopté sa stratégie pour une mobilité intelligente et durable en décembre 2020 visant à créer les conditions de la transition écologique et numérique du secteur. Elle propose notamment des objectifs concrets afin d'orienter les déplacements vers des modes de transport plus durables. Il s'agit, par exemple, d'augmenter le nombre de passagers voyageant en train et utilisant des transports publics et des modes actifs pour leurs déplacements domicile-travail et/ou longue distance, ou encore réorienter une part importante du transport de marchandises vers le rail, la navigation intérieure et le transport maritime courte distance. Cette stratégie prévoit notamment le doublement du fret ferroviaire et le triplement de l'activité ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2050.

Le défi du report modal est toutefois de taille : partout en Europe, la voiture est le mode majoritaire pour les déplacements domicile-travail, le transport ferroviaire de passagers reste très minoritaire pour les trajets longue distance, concurrencé par la route et l'aérien, tandis que 75% des marchandises sont transportées par voie routière et que le fret ferroviaire et le fret fluvial ne dépassent pas respectivement 19% et 6% de part modale.

La Commission a choisi d'envoyer un signal fort en faveur du rail en déclarant 2021 l'année européenne du rail. Le « Connecting Europe Express » a sillonné toute l'Europe en laissant entrevoir tout le potentiel du réseau ferroviaire de l'Union. En parallèle, le Conseil a adopté en juin 2021 des conclusions ambitieuses visant à placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente. Seize États membres ont par ailleurs appelé spécifiquement la Commission à lancer une initiative au niveau européen en faveur d'une Europe du fret ferroviaire, promouvant l'innovation au service de la digitalisation du secteur et appelant à examiner la mise en place d'un mécanisme de soutien non discriminatoire au niveau européen en faveur du fret ferroviaire, dans le cadre des instruments financiers européens existants, au-delà des régimes d'aide d'État possibles.

L'année 2021 a également marqué le coup d'envoi du mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2021-2027, fixant ainsi le soutien financier aux infrastructures du réseau trans-européen de transport (RTE-T) et au développement de la multimodalité sur ce qui constitue l'ossature lourde du système de transport européen. L'accent est également mis sur les trains de nuit, plusieurs liaisons ayant ouvert/rouvert récemment, d'autres étant prévues dans les années à venir.

Le paquet « mobilité verte et efficace », publié par la Commission le 14 décembre 2021, est un jalon supplémentaire dans la mise en œuvre de politiques résolument orientées vers le report modal. Toutes les dimensions de la multimodalité sont prises en compte dans cet ensemble de textes :

- le développement des réseaux trans-européens de transport et leur transition vers des infrastructures plus vertes, résilientes et intelligentes par le biais de la révision du règlement RTE-T,
- l'intégration des corridors de fret ferroviaire aux corridors multimodaux du RTE-T pour créer de véritables corridors européens de transport,
- la mise en œuvre d'un espace maritime européen pour favoriser le transport

maritime à courte distance,

- l'accélération du déploiement des services pour des transports intelligents, en accentuant les services numériques de mobilité multimodale,
- un nouveau cadre pour la mobilité urbaine,
- ou encore un plan d'action pour le transport ferroviaire de longue distance et transfrontalier.

Questions pour la discussion

Au regard de ces éléments, les ministres sont invités à échanger autour des questions suivantes :

1/ Quelles mesures nationales et/ou européennes faut-il prendre en priorité pour développer le report modal à la fois pour les passagers et pour le fret ?

2/ En termes d'infrastructures à l'échelle européenne, le RTE-T constitue l'ossature principale pour accueillir ce report modal. Quelles sont les conditions les plus importantes à réunir pour finaliser la réalisation du RTE-T dans les délais fixés ?

Temps d'intervention limité à 3 minutes par délégation

MODAL SHIFT AND TEN-T

Informal Meeting of Transport Ministers

Le Bourget, February 21-22 2022

Working lunch of Transport Ministers

Le Bourget, Tuesday February 22 2022

Context

Transport is of paramount importance to the European Union for several reasons: the transport sector alone accounts for 5% of European GDP; the free movement of people and goods across its internal borders is fundamental to European cohesion and identity; the quality of transport infrastructure and operators has a direct impact on all European citizens, for whom transportation is the second largest expense.

This central role in the lives of European citizens is not without its drawbacks, however. The environmental and social impacts of the sector are significant, particularly in terms of greenhouse gas emissions, air, noise and water pollution, loss of biodiversity and land development, as well as accidents and congestion. Despite the actions taken to initiate the sector's ecological transition over the years, these externalities remain inherent to most modes of transport. This is particularly the case for greenhouse gas emissions: according to the European Environment Agency², emissions from the transport sector now account for nearly a quarter of total EU emissions, with transport being the only sector whose emissions have increased since 1990.

In response to these findings, the Commission adopted its Sustainable and Smart Mobility Strategy in December 2020, which aims to create the conditions for the sector's ecological and digital transition. In particular, it proposes concrete objectives to orient travel towards more sustainable modes of transport. These include increasing the number of passengers travelling by train and using public transport and active modes for their home-to-work and/or long-distance journeys, and redirecting a significant proportion of freight transport to rail, inland waterways and short sea shipping. The strategy calls for a doubling of rail freight and a tripling of high-speed rail activity by 2050.

However, the challenge of modal shift is considerable: throughout Europe, the car is the dominant mode for home to work trips, passenger rail transport remains in the minority for long-distance trips, competing with road and air transport, while 75% of goods are transported by road and rail and river freight do not exceed 19% and 6% of modal share respectively.

The Commission has chosen to send a strong signal in favour of rail by declaring 2021 the European Year of Rail. The "Connecting Europe Express" has travelled throughout Europe, showing the full potential of the Union's rail network. At the same time, the Council adopted ambitious conclusions in June 2021 aimed at placing rail at the

² <https://www.eea.europa.eu/fr/themes/transport/intro>

forefront of sustainable and intelligent mobility. Sixteen Member States also specifically called on the Commission to launch an initiative at European level in favour of a Europe of rail freight, promoting innovation at the service of the digitalisation of the sector and calling to study the establishment of a non-discriminatory support mechanism at European level in favour of rail freight operators, beyond the possible State aid schemes.

The year 2021 also marked the kick-off of the Connecting Europe Facility for the period 2021-2027, thus setting the financial support for the infrastructure of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the development of multimodality on what is the heavy backbone of the European transport system. Emphasis is also placed on night trains, with several links having opened recently and others planned in the coming years.

The "efficient and green mobility" package, published by the Commission on December 14, 2021, is a further milestone in the implementation of policies resolutely oriented towards modal shift. All dimensions of multimodality are taken into account in this set of texts:

- the development of trans-European transport networks and their transition to greener, more resilient and intelligent infrastructures through the revision of the TEN-T regulation
- the integration of rail freight corridors into the multimodal TEN-T corridors to create true European transport corridors
- the implementation of a European maritime space to promote short sea shipping,
- the acceleration of the deployment of services for intelligent transport, with an emphasis on digital multimodal mobility services
- a new framework for urban mobility,
- and an action plan for long-distance and cross-border rail transport.

Questions for discussion

In light of these elements, the ministers are invited to discuss the following questions:

1/ What national and/or European measures should be taken as a priority to develop modal shift for both passengers and freight?

2/ In terms of infrastructure on a European scale, the TEN-T is the backbone to accommodate this modal shift. What are the most important conditions to be met in order to complete the TEN-T within the set timeframe?

Intervention time limited to 3 minutes per delegation