



Co-financed by the European Regional Development Fund

Inspire Policy Making with Territorial Evidence

PRE-EVENT BRIEF

Atelier ESPON d'apprentissage entre pairs sur l'Infrastructure de transport durable dans la Région urbaine stratégique de l'Eurodelta (STISE)

En ligne

27 avril 13:30-17:30 HEC

Introduction



La mobilité durable s'avère un problème épineux depuis des décennies. Outre les embouteillages et autres perturbations permanentes des trajets, le transport représente aujourd'hui près de 25 % du total des émissions de gaz à effet de serre en UE. De plus, ces émissions liées aux transports augmentent rapidement au sortir du COVID-19. Par conséquent, pour répondre à l'ambition de la Commission européenne (CE) de devenir le premier continent climatiquement neutre en 2050, des objectifs majeurs ont été établis pour faire évoluer les déplacements et les transports. La totalité des 27 États membres de l'EU se sont engagés à réduire leurs émissions d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990, afin d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050.

Cela signifierait de parvenir à réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, parallèlement à des objectifs spécifiques relatifs à la mobilité intelligente et résiliente. Dans ce but, de nouveaux véhicules à zéro émission et entièrement automatisés sont promus pour remplacer les véhicules conventionnels d'ici 2035, une tarification de la pollution et l'échange des quotas d'émissions seront mis en place à compter de 2026 pour l'ensemble du transport routier, et une tarification du carbone sera introduite dans le secteur aérien, combinée au triplement des voyages en train à grande vitesse. Le secteur maritime doit également contribuer aux grands objectifs de décarbonisation, en adoptant un Réseau transeuropéen de Transport intelligent, multimodal et durable pleinement opérationnel d'ici 2050. Ces objectifs ambitieux ne peuvent être atteints que par une coopération intensive avec les principaux acteurs des secteurs respectifs eux-mêmes et, à un niveau inférieur, les pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux.

C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics et les acteurs réunis au sein de la Région urbaine stratégique de l'Eurodelta (SURE) relèvent ce défi et ont élaboré, avec l'aide du programme ESPON, une feuille de route stratégique en faveur d'une infrastructure de transport plus durable pour la région SURE de la Randstad, des régions de la Belgique, du Nord-Pas-de-Calais, de la Ruhr et de la Rhénanie (STISE, cf. figure 1). Avec un scénario de référence pour 2050 et la combinaison de ce scénario aux tendances externes, une partie de cette stratégie comporte également quatre mesures relatives à une mutation du transport aérien court- et moyen-courrier, l'installation de zones à zéro émission dans toutes les grandes villes, l'amélioration du transport ferroviaire public transfrontalier, et une approche intégrée de la Mobilité comme service (MaaS). Les deux premières mesures seront traitées lors de cet événement, et les autres à l'occasion d'événements similaires dans les régions voisines des Pays-Bas, de France et d'Allemagne.

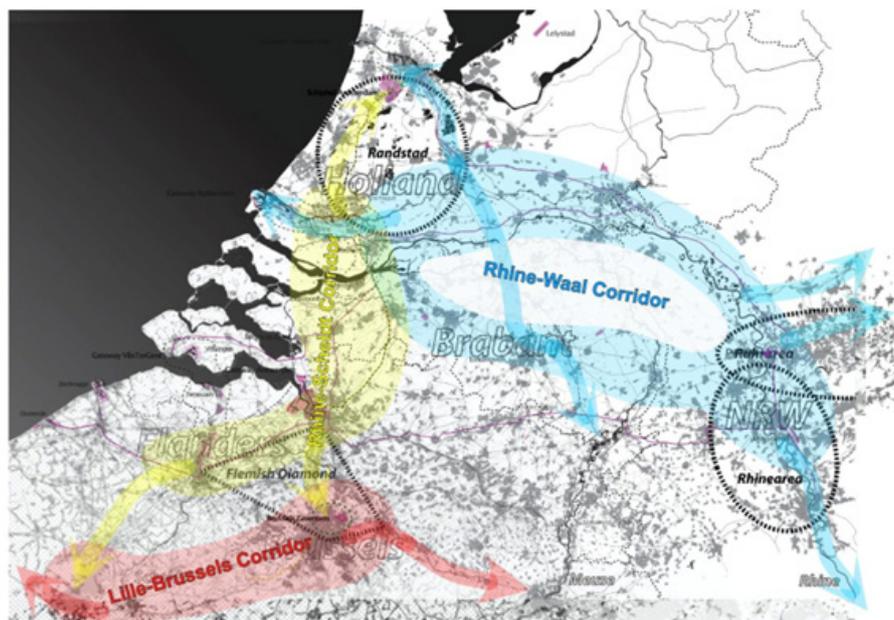


Figure 1. Vue des corridors de l'étude STISE

Mutation du transport aérien court- et moyen-courrier

Selon les données de 2019 (2020 et 2021 n'étaient pas représentatives en raison du COVID-19), environ 18 millions de passagers ont voyagé dans un rayon de 500 km vers, depuis ou entre les principaux aéroports de la SURE. Un scénario de retour à la normale à moyen terme du secteur aérien après le COVID-19 a montré que ces chiffres pourraient atteindre 20 à 23 millions au total en 2030 et 2050 respectivement. Compte tenu des durées de déplacement, qui comprennent les temps d'avant- et d'après-trajet et les délais d'enregistrement, il serait plus pertinent en termes de durabilité de diriger la plupart de ces voyageurs vers les services de transport ferroviaire à grande vitesse. Cela pourrait conduire à doubler voire, sur certains corridors, tripler ou quadrupler la fréquence des trains à grande vitesse Thalys, Eurostar et ICE ; ce qui pourrait en soi avoir des répercussions majeures sur le prix des billets et sur les trajets (transfrontaliers) locaux également. Cependant, cela nécessiterait d'investir près de 30 milliards d'euros dans les infrastructures des lignes à grande vitesse au cours des 30 années à venir (environ 1 milliard d'euros par an). Mais, en retour, cela représenterait d'emblée, une réduction de 10 à 12 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, et une réduction de 10 à 19 % des nuisances sonores du secteur aérien, à condition que les créneaux libérés ne soient pas occupés par les vols long-courriers. À cette fin, l'étude suggère d'établir un ambassadeur de la mutation du transport aérien pour mettre en œuvre les mesures avec les aéroports, les transporteurs aériens, les exploitants de lignes à grande vitesse, les acteurs des infrastructures et les coordinateurs de créneaux nationaux, pas à pas.

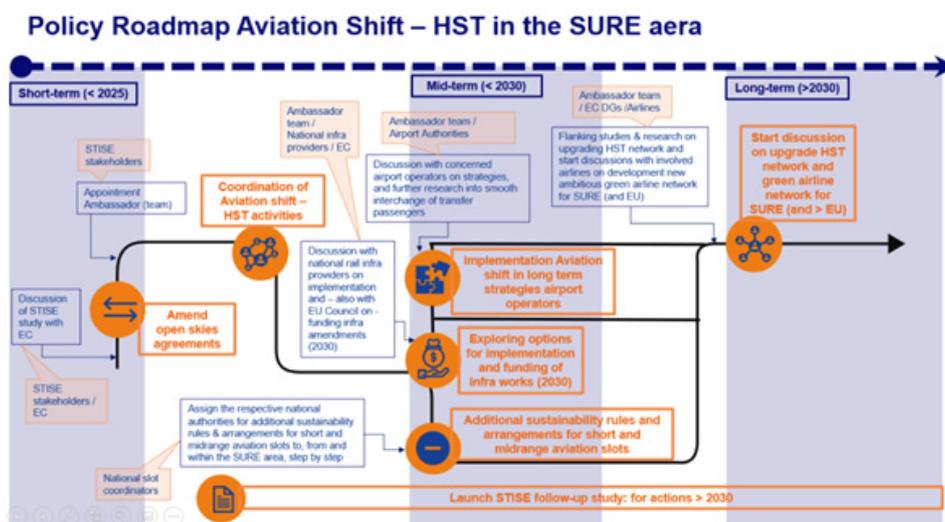


Figure 2. Feuille de route pour la mutation du transport aérien court- et moyen-courrier

Des zones à zéro émission dans toutes les grandes villes

Actuellement, 14 zones à faibles émissions ont été mises en place dans l'espace de la SURE : 9 situées en Allemagne, 3 en Belgique et 2 aux Pays-Bas. Mais sachant que les plus de 50 grandes villes de l'espace de la SURE (ce qui désigne les municipalités comptant plus de 100 000 habitants) ne disposent pas toutes de telles zones et que les normes diffèrent d'une ville/région à l'autre, leurs effets actuels sont faibles et ne présentent qu'un intérêt local. Le plein achèvement de l'harmonisation des politiques de chacune des grandes villes et de l'harmonisation des normes d'émissions (seuls des véhicules à zéro émission sont autorisés) d'ici 2035 dynamiserait l'adoption d'un parc automobile entièrement à zéro émission dans l'espace de la SURE et pourrait représenter une réduction de 55 % des émissions de CO₂, de 37 % du NO_x, et de 54 % des PM₁₀ par rapport à la situation de référence. De plus, cela pourrait également susciter une évolution de la possession d'automobiles, réduisant les inégalités sociales en termes d'exposition, de vulnérabilité et de contribution à la pollution, des avantages en termes de coûts, et un effet général sur la durabilité de l'équilibre entre le transport de passagers par rail et la demande routière. L'inconvénient de l'harmonisation complète pourrait être la restriction de la capacité des villes à adapter localement les règles des zones à faibles émissions, qui ne sont pas toujours applicables partout. De plus, les répercussions financières pourraient être significatives, en particulier pour les transporteurs de fret, en termes de logistique des véhicules. Par conséquent, il serait nécessaire d'établir avec précision une portée géographique, une prédictibilité progressive, la prévision d'alternatives, des mesures de facilitation, ainsi qu'une consultation et une communication efficaces. Ainsi, l'étude propose de mettre en place une équipe de travail dédiée et des groupes techniques de travail pour évaluer la faisabilité et l'acceptabilité politique dans les villes respectives, et pour étudier la possibilité d'adopter un protocole d'accord politique afin de mettre en œuvre les mesures d'harmonisation proposées.

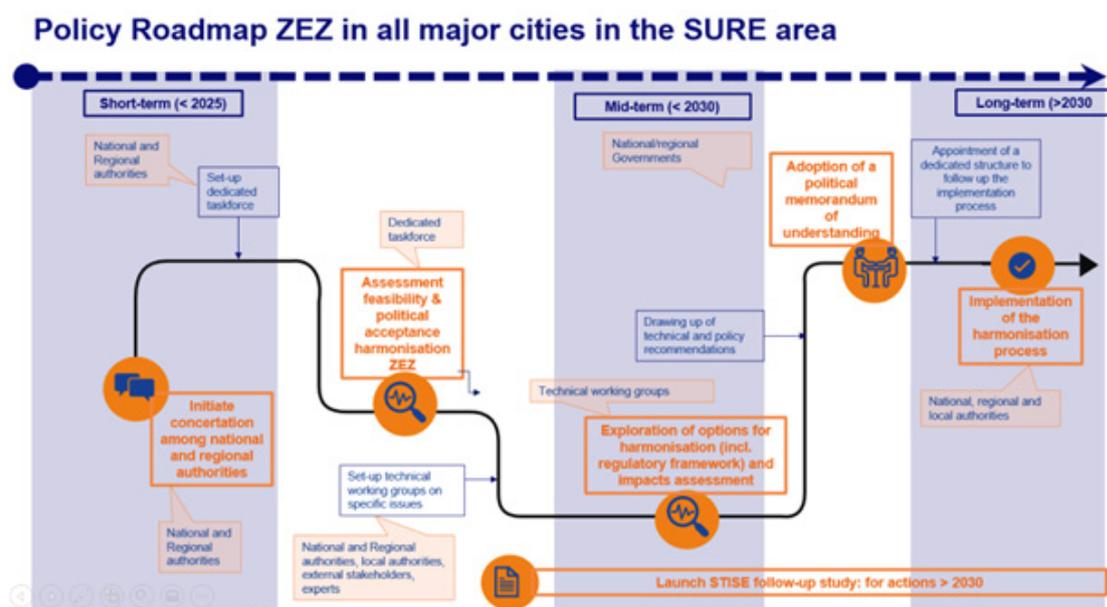


Figure 3. Feuille de route en vue des zones à zéro émission

Thème de l'événement

Cet événement ESPON de haut niveau traitera la question de savoir si ces politiques de transport et de mobilité durables seraient réalisables en Belgique et, si tel était le cas, si les feuilles de route présentées pourraient être un moyen de faire avancer le Pacte vert pour l'Europe. Les données territoriales ESPON rassemblées dans le rapport STISE (cf. <https://www.espon.eu/sustainable-transport>) pourraient servir de base pour étayer ces discussions. Comme mentionné précédemment, des événements similaires seront également organisés aux Pays-Bas, en Allemagne et en France afin d'élaborer un programme intégré peu après l'été 2022. Cependant, l'événement n'a pas seulement pour objectif de déterminer comment ces données d'ESPON peuvent affecter les politiques de mobilité durable dans le seul espace de la SURE, mais également comment cet

exemple de l'Eurodelta pourrait aussi inciter d'autres régions en Europe à répondre de manière plus décisive et efficace aux ambitions du Pacte vert pour l'Europe en matière de déplacement et de transport.

Par ailleurs, les sujets de discussion suivants seront traités :

- I. *Comment les acteurs (semi-)privés, institutionnels et associatifs peuvent-ils contribuer à une infrastructure de transport transfrontalier plus durable écologiquement et économiquement ?*
- II. *Comment les pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux peuvent-ils contribuer aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport définis par le Pacte vert pour l'Europe ?*
- III. *Quels seraient les rôles et le cadre de collaboration de chacun de ces partenaires en vue d'un futur plus durable de l'infrastructure des transports et des déplacements ?*

Cet événement en ligne a été programmé en 4 séances sur une demi-journée. La **première séance** présentera une introduction générale et une vue d'ensemble de l'étude, notamment le scénario de référence. Les **deuxième** et **troisième séances** viseront à approfondir les deux feuilles de route stratégiques évoquées ci-dessus, notamment les premiers éléments de réflexion des acteurs respectifs. La **quatrième séance** consistera en une table ronde pour discuter des implications politiques pour la Belgique en coopération avec la Direction générale MOVE de la CE. Les résultats de cet événement contribueront à l'apport de la Belgique à la conférence globale SURE à l'automne 2022.

Agenda

13:30	Ouverture de l'événement
13:45-14:30	Séance 1: Bienvenue par Wiktor SZYDAROWSKI (Directeur ESPON EGTC) Présentation de la STISE par Stefanie VAN DEN BOGAERDE (Tractebel) Scénario de référence
14:30-15:15	Séance 2: Mesures politiques A. <i>Suppression du transport aérien – Passage aux LGV (lignes ferroviaires à grande vitesse)</i> Présentation Luuk BOELENS (université de Gand) Éléments de réflexion de Jochen Bultinck (Infrabel, à confirmer) et Léon Verhallen (Aéroport de Bruxelles) Discussion avec les acteurs
15:15-15:30	Pause
15:30-16:15	Séance 3: Mesures politiques (suite) B. <i>Zones à zéro émission (ZEZ)</i> Présentation Pierre VAN DEN LEEMPUT (Tractebel) Éléments de réflexion de Christina CEULEMANS (VMM, à confirmer) et Laurent Willaert (Febiac) Discussion avec les acteurs
16:15-16:30	Pause

16:30-17:15

Séance 4: Table ronde, avec

Christophe VANOERBEEK (Directeur général de Bruxelles Mobilité)

Filip BOELAERT (Secrétaire général du ministère flamand de la Mobilité et des Travaux publics)

Emmanuelle VANDAMME (Présidente du SPF Mobilité et Transports de Belgique)

Jan STEINKOHL (Chargé de mission de la DG MOVE-B1, en charge de la politique RTE-T)

Modération : **Luuk BOELENS**

17:15-17:30

Résumé et discours de clôture

Cet événement se tiendra principalement en anglais mais l'interprétariat de l'anglais au français et du français à l'anglais est disponible.



Co-financed by the European Regional Development Fund

Inspire Policy Making with Territorial Evidence

espon.eu   

ESPON 2022

ESPON EGTC
4 rue Erasme, L-1468 Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg
Phone: +352 20 600 280
Email: info@espon.eu
www.espon.eu

The ESPON EGTC is the Single Beneficiary of the ESPON 2020 Cooperation Programme. The Single Operation within the programme is implemented by the ESPON EGTC and co-financed by the European Regional Development Fund, the EU Member States and the Partner States, Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland.

Disclaimer

This delivery does not necessarily reflect the opinion of the members of the ESPON 2020 Monitoring Committee.