

## Travaux de recherche pour la commission TRAN – Effets escomptés du paquet «Ajustement à l’objectif 55» sur la connectivité et la mobilité en Europe



### PRINCIPALES CONCLUSIONS

- Le paquet «Ajustement à l’objectif 55» vise à atteindre les objectifs de la loi européenne sur le climat: une réduction de 55 % des émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) d’ici à 2030 et la neutralité climatique d’ici à 2050. Il comprend **onze textes législatifs en lien avec le secteur des transports**, parmi lesquels figurent cinq réformes horizontales et six réformes propres à chaque mode de transport.
- **L’étude examine les incidences prévisibles du volet relatif aux transports du paquet «Ajustement à l’objectif 55» sur la connectivité et la mobilité.** Elle comporte notamment une dimension modale, géographique, économique, sociale et technologique et propose des définitions opérationnelles de la connectivité et de la mobilité afin d’évaluer la manière dont les réformes passées ainsi que le paquet «Ajustement à l’objectif 55» contribuent à faire évoluer les dynamiques et les tendances.
- Les décideurs politiques devraient **continuer à rechercher des compromis en matière de connectivité et de mobilité, en reconnaissant qu’il est possible de parvenir à la décarbonation** tout en maintenant ou en améliorant les niveaux de connectivité et de mobilité.
- L’application par les États membres du volet relatif aux transports du paquet «Ajustement à l’objectif 55» devrait être soutenue par un financement de l’Union européenne destiné à lutter contre les effets de la répartition inégale des transports (et des variations du coût de la vie) dans le temps, dans l’espace et sur différents groupes démographiques. Ce financement faciliterait également la réalisation des objectifs en matière de transfert modal.

Le présent document est la synthèse de l’étude sur les effets escomptés du paquet «Ajustement à l’objectif 55» sur la connectivité et la mobilité en Europe. L’intégralité de l’étude, disponible en anglais, peut être téléchargée à l’adresse suivante: <https://bit.ly/3N1v7Jv>

Département thématique des politiques structurelles et de cohésion  
Direction générale des politiques internes

Auteurs: Hugh GARDNER, Marco BRAMBILLA, David MATHEUS, Giorgio RANDO (Ecorys),  
Stefan GREBE, Dagmar NELISSEN, Maarten DE VRIES et Stuart ROSS (CE Delft)

PE 752.457 – novembre 2024

## Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» et son volet relatif à la politique des transports

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» vise à parvenir à une réduction de 55 % des émissions nettes de GES d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Il comprend dix-neuf textes législatifs, dont onze comportent un volet relatif à la politique des transports visant à contribuer à la réalisation des objectifs climatiques.

Cinq réformes horizontales ont pour but de garantir l'accès aux infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs, d'augmenter la part des sources d'énergie renouvelables d'ici à 2030 et d'atténuer les effets sociaux et distributifs du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union dans le transport routier. Six réformes spécifiques au transport routier, maritime et aérien contribuent également à la réalisation des objectifs climatiques. Pour ce qui est du transport routier, de nouvelles règles introduisent des objectifs progressifs de réduction des émissions pour les voitures et les camionnettes, ainsi qu'un objectif de réduction de 100 % pour les nouvelles voitures et les nouvelles camionnettes d'ici à 2035. Le SEQE de l'Union a été étendu au transport maritime, secteur dans lequel l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone est encouragée. Quant au transport aérien, les textes législatifs pertinents visent à réduire l'empreinte environnementale grâce à un régime mondial de compensation et de réduction du carbone par l'intermédiaire du SEQE de l'Union et à permettre une utilisation généralisée des carburants d'aviation durables.

Cette étude examine les incidences prévisibles du volet relatif à la politique des transports du paquet «Ajustement à l'objectif 55» sur la connectivité et la mobilité dans l'Union européenne.

### Connectivité et mobilité liées aux transports

La connectivité et la mobilité sont deux concepts liés à la performance des réseaux de transport. La connectivité a trait à la disponibilité des infrastructures et des services ainsi qu'à leur intégration pour la fluidité des déplacements. La mobilité concerne quant à elle la facilité et l'efficacité du transport des personnes et des marchandises. Dans le cadre de l'élaboration des politiques de l'Union, le concept de mobilité est axé sur la demande, alors que la connectivité concerne la mise en place de services de qualité et de réseaux intégrés. Selon cette étude, la connectivité représente les caractéristiques physiques et opérationnelles des réseaux de transport qui permettent la circulation des personnes et des marchandises (autrement dit l'offre de transports). La mobilité évalue dans quelle mesure le système de transport répond aux besoins des usagers (autrement dit la demande de transports), notamment la capacité à se déplacer de manière efficace et efficiente.

### Évaluation des textes législatifs «Ajustement à l'objectif 55» relatifs aux transports

L'évaluation a mis en évidence les effets de ces textes législatifs sur les modes de transport de passagers et de marchandises routiers, maritimes et aériens, en mettant l'accent sur le potentiel de transformation du paquet «Ajustement à l'objectif 55». Ces effets, principalement économiques et sociaux, sont à la fois transversaux et propres à chaque mode de transport. Dans l'ensemble, le paquet «Ajustement à l'objectif 55» nécessitera des efforts politiques coordonnés, des investissements considérables dans les infrastructures ainsi qu'un examen attentif des incidences économiques et sociales afin de garantir une transition équitable et efficace en matière de connectivité et de mobilité.

En ce qui concerne le transport routier, l'adoption de normes plus strictes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures devrait provoquer une hausse importante des ventes de véhicules à émission nulle et à faibles émissions. Le maintien de prix abordables pour les groupes à faibles

revenus et le développement d'un réseau d'infrastructures de recharge approprié demeurent toutefois problématiques. Le marché des véhicules d'occasion à émission nulle et à faibles émissions est confronté à des difficultés, telles que la durée de vie limitée des batteries et les incertitudes liées à la valeur de revente, qui dissuadent les acheteurs potentiels et entravent les efforts déployés pour encourager l'acquisition. Le Fonds social pour le climat vise à pallier les effets indésirables de l'extension du SEQE.

L'acquisition de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles et à faibles émissions nécessitera des investissements considérables dans des infrastructures de recharge et de ravitaillement spécifiques. Des régimes de subventions permettant de faire baisser le prix d'achat demeurent donc importants pour les opérateurs de transport.

Pour ce qui est du **transport maritime**, l'inclusion des voyages dans le SEQE et la définition de limitations plus strictes de l'intensité des GES visent à réduire les émissions, mais ces mesures provoqueront une hausse des coûts opérationnels des navires concernés et, par là-même, une hausse du prix des billets des passagers. Une augmentation des prix pourrait amener les passagers à choisir, le cas échéant, d'autres modes de transport. Aucun changement de pratique important, comme un ralentissement des navires ou une modification des ports d'escale, n'est prévu.

Le fret maritime est également touché par la directive SEQE révisée et par le règlement «FuelEU Maritime», qui ont provoqué une hausse des coûts opérationnels des navires et des tarifs du fret. La hausse de ces derniers ne devrait pas provoquer d'augmentation des coûts importante, car ils ont une faible incidence sur les prix finaux. L'effet sur la connectivité peut être moindre pour les navires de fret, qui ont davantage la possibilité de ralentir et de réduire ainsi leur consommation de carburant, ou qui peuvent se soustraire à ces règles en faisant escale dans des ports qui ne relèvent pas du champ d'application de la législation. Cela pourrait avoir des répercussions sur l'emploi et sur les liaisons des ports de l'Union qui perdent cette circulation.

Dans le secteur du **transport aérien**, qui est soumis à des obligations de mélange de carburants d'aviation durables et à la suppression progressive des quotas du SEQE reçus à titre gratuit, les passagers sont susceptibles de voir le prix des billets augmenter et, dès lors, de se tourner vers des modes de transport moins onéreux. Il est essentiel de réaliser d'importants investissements dans la production et les infrastructures de carburants d'aviation durables afin de parvenir à la décarbonation. Parmi les effets sur la connectivité figurera peut-être une baisse de la fréquence des vols sur certaines lignes.

Le fret aérien fait l'objet de mesures similaires. Il semble peu probable qu'une augmentation (limitée) des tarifs du fret fasse baisser la demande. Une distorsion importante de la concurrence avec des aéroports pivots situés en dehors de l'Espace économique européen (EEE) est peu probable.

## Recommandations politiques

- La politique de l'Union est et devrait rester axée sur la recherche de compromis en matière de connectivité et de mobilité, en reconnaissant que, dans la plupart des cas, il est possible de parvenir à la décarbonation tout en améliorant ou en maintenant la connectivité et la mobilité.
- Il convient de continuer de soutenir l'application par les États membres de la législation actuelle de l'Union en matière de transports associée au paquet «Ajustement à l'objectif 55», en accordant une attention particulière aux stratégies de financement globales destinées à lutter contre les effets de la répartition inégale des transports dans le temps, dans l'espace et sur différents groupes démographiques. Il faut mettre l'accent sur la nécessité d'élaborer des politiques et d'obtenir des financements qui facilitent la réalisation des objectifs de transfert modal.

- Il faut veiller à ce que les États membres **atteignent les objectifs du règlement relatif aux infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR) et du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour les infrastructures de recharge**. L'évaluation de leurs rapports d'avancement bisannuels permettra de vérifier si leurs objectifs sont atteints.
- **Il convient de surveiller les coûts de production et les problèmes de chaîne d'approvisionnement** et de veiller à ce que le transport routier s'ajuste en suivant les voies et les actions recensées par l'alliance européenne pour les batteries et par le règlement relatif aux batteries.
- Il faut garantir que les plans sociaux pour le climat **soutiennent le caractère abordable de véhicules plus propres**, en particulier dans les États membres à faible revenu. Il convient de mettre l'accent sur: i) le financement des acquisitions de véhicules propres; ii) **le soutien à la recherche et à l'innovation** dans le domaine des véhicules propres de transport longue distance de passagers au moyen du Fonds européen pour l'innovation et du programme Horizon Europe.
- Il convient d'évaluer l'incidence des réglementations de l'Union sur les navires de plus petite taille et de **soutenir le transport maritime à courte distance pour éviter un transfert modal**. Il faut mettre à jour les politiques afin d'éviter que les navires se détournent des ports de l'Union pour des raisons financières, et renforcer les mesures internationales relatives aux GES et à la sécurité dans le secteur du transport maritime.
- **Il convient de garantir l'approvisionnement rapide en carburants marins renouvelables** et de préciser comment les recettes du SEQE et du règlement «FuelEU Maritime» contribueront à la décarbonation.
- **Les aéroports régionaux comptant une part élevée de compagnies aériennes à bas coûts pourraient être fortement touchés**. C'est pourquoi il convient d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les villes desservies par ces aéroports régionaux et de renforcer la mobilité ferroviaire en remédiant aux problèmes liés aux systèmes de réservation unique et aux droits des passagers. **Il convient de mener des recherches pour repérer les catégories de revenus les plus touchées par l'augmentation du prix des billets d'avion au sein de l'EEE**.
- Il faut promouvoir l'égalité des conditions de concurrence à l'échelle mondiale, en favorisant des politiques climatiques plus fermes en matière d'aviation dans les pays tiers pour préserver la compétitivité des aéroports pivots de l'Union. Il convient de soutenir la production de carburants d'aviation durables dans les régions ultrapériphériques afin d'atténuer les incidences en matière de connectivité et de tirer parti des conditions favorables dont elles bénéficient pour la production d'électricité renouvelable.

## Informations complémentaires

La présente synthèse est disponible dans les langues suivantes: allemand, anglais, espagnol, français et italien. L'étude, disponible en anglais, et les synthèses peuvent être téléchargées à l'adresse suivante: <https://bit.ly/3N1v7Jv>

Pour en savoir plus sur les travaux de recherche du département thématique pour la commission TRAN: <https://research4committees.blog/tran/>

Suivre @PolicyTRAN

**Clause de non-responsabilité et droits d'auteur.** Les opinions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. La reproduction et la traduction sont autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable du Parlement européen et transmission d'un exemplaire à celui-ci.  
© Union européenne, 2024.

© L'image figurant à la page 1 est utilisée sous licence d'Adobe Stock.

Administrateurs de recherche: Davide PERNICE, Ariane DEBYSER Assistante éditoriale: Mariana VÁCLAVOVÁ

Contact: [Poldep-cohesion@ep.europa.eu](mailto:Poldep-cohesion@ep.europa.eu)

Le présent document est disponible en ligne à l'adresse suivante: <https://www.europarl.europa.eu/committees/fr/supporting-analyses/sa-highlights>