



## Forum Rhin-Meuse :

### « Mobilité en Europe : Quelles solutions pour un transport durable et sans frontières ? »

Bruxelles, le 12 avril 2023

#### Contexte

Le 12 avril 2023 a eu lieu la 2<sup>ème</sup> édition du Forum Rhin-Meuse. L'événement intitulé « Mobilité en Europe : Quelles solutions pour un transport durable et sans frontières ? » a été organisé par les Représentations du Grand Est et du Land de Bade-Wurtemberg auprès de l'Union européenne, en partenariat avec l'Union Benelux, la Maison des Provinces Néerlandaises et l'Ambassade de France en Belgique. L'événement a été intégralement enregistré, vous pouvez retrouver les vidéos [ici](#)

#### Ouverture

**Winfried Hermann, Ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg, Député au Landtag :** « Il est important d'ouvrir les frontières, de prendre en considération les espaces transfrontaliers et d'avancer vers une Europe respectueuse de l'environnement ».

- **Europe des régions :** Les régions doivent participer aux discussions européennes et inventer des solutions innovantes.
- **Changement climatique :** Le bassin Rhin-Meuse est un espace d'échanges qui fait les frais du changement climatique. Le Rhin a connu l'année dernière un épisode de sécheresse, ce qui a eu des répercussions sur le transport de marchandises. Par conséquent, il est important de fixer des objectifs climatiques ambitieux.
- **Enjeux :** Le développement des infrastructures de recharge, la digitalisation dans le domaine de la mobilité, la prise en compte des chaînons manquants et le transport transfrontalier sont les plus grands enjeux.

**Anne Sander, Présidente de Grand Est-Europe, Députée européenne :** « Les régions et les territoires européens sont aujourd'hui un maillon incontournable de la construction européenne ».

- **Forum Rhin-Meuse :** Contribution d'une part à un dialogue constant avec les partenaires des territoires voisins qui partagent des défis communs et avec qui il est important de construire des solutions innovantes et d'autre part à un dialogue fructueux entre les institutions et les acteurs régionaux.
- **Défis pour le Grand Est :** Région pour laquelle la mobilité est particulièrement importante en raison d'une industrie automobile et ferroviaire forte, mais également de sa situation géographique unique avec 740 km de frontières.
- **Enjeux pour le bassin Rhin-Meuse :** Transformation de l'industrie, développement des grands réseaux européens de transport, développement d'innovations pour les mobilités de demain ou d'une mobilité sans frontière, fin du moteur thermique, déploiement de carburants alternatifs, utilisation des données au service de la mobilité.

**Jan-Christoph Oetjen , Député européen, Vice-Président de la commission transport et tourisme :** « Nous sommes à un point crucial (...) Nous avons nos objectifs, notre feuille de route, à présent il faut la mettre en œuvre et pour cela il faut collaborer, nous avons besoin de réseaux transfrontaliers de transport qui sont compatibles d'un pays à l'autre. »

- **Fin des moteurs thermiques :** Electrification des moyens de transport en cours. Persuadé que d'ici 2035 nous aurons notre infrastructure pour mettre en œuvre l'électricité dans le domaine des transports mais le parti FDP veut faire en sorte que cette transition soit viable économiquement.
- **Coopération :** Toutes les régions doivent travailler main dans la main et doivent respecter les différents choix en matière d'énergie des Etats membres tant que ça mène à la neutralité carbone.
- **Derniers kilomètres :** Les infrastructures allant jusqu'au dernier kilomètre sont d'une grande importance pour l'efficacité globale du RTE-T. La Commission et les Etats membres doivent travailler en étroite collaboration avec les régions et les villes pour améliorer l'infrastructure jusqu'au dernier kilomètre, ce qui permettra de multiplier la portée du réseau.
- **Points importants pour réussir la transition :** Digitalisation, changement des flottes de véhicules, financement conséquent, billetterie numérique multimodale



## Table ronde n°1 : Industries automobile et ferroviaire : quel avenir pour le « Made in Europe » ?

**Jürgen Barke, Ministre des affaires économiques, de l'innovation, du digital et de l'énergie de la Sarre :** « La mobilité de demain sera électrique (...) Il faut des mesures concrètes pour créer des emplois dans le domaine de l'automobile notamment »

- **Fin des moteurs thermiques :** Besoin de développer la résilience économique des régions industrielles.
- **Enjeux pour la Sarre :** Garantir la transition dans l'industrie sidérurgique en la rendant plus verte ; Construction de nouvelles usines de semi-conducteurs pour le secteur automobile notamment, usines de batteries ou éolien par exemple. 3 milliards d'euros investis en Sarre dans un programme économique pour financer la transition.
- **E-fuels :** Très important pour l'Allemagne. Projet pilote avec Danish Air Transport sur une ligne aérienne qui relie Berlin au Danemark.

**Claude Sturni, Vice-Président de la Région Grand Est, en charge du développement économique :** « La dynamique se joue dans les TPE/PME. Plus de la moitié de l'emploi du secteur est portée par des petites entreprises (...) L'enjeu c'est l'exécution du plan. Pour cela, il faut mettre en musique et le public et le privé »

- **Enjeux pour la Région Grand Est :** Secteurs automobile et ferroviaire représentent 117 000 emplois dans la région. De nombreux emplois disparaissent (28 000 emplois) et vont continuer de disparaître.
- **Défi des compétences :** La Région a un rôle à jouer dans la formation professionnelle des acteurs de la transition énergétique. En lien avec les universités très dynamiques dans le Grand Est.
- **Ferroviaire :** La région Grand Est a besoin de matériel roulant et que le RTE-T intègre les chaînons manquants (« missing links ») transfrontaliers. La Région a investi plus de 500 millions € pour acheter des rames, notamment pour traverser les frontières, avec l'achat commun avec l'Allemagne d'une trentaine de rames bimodales.
- **Un cadre stable :** Les entreprises ont besoin d'un cadre stable car il s'agit d'investissements lourds pour elles. Elles ont pu être déstabilisées par la question des e-carburants.

**Michael Bloss, Député européen, membre des commissions en charge de l'industrie et de l'environnement :** « Nous avons beaucoup d'outils : le fonds d'innovation, (...) les aides d'Etat mais il n'y a pas de concept cohérent et clair (...), ce qui engendre 27 politiques industrielles. Ce n'est pas la bonne voie, il faut une feuille de route pour l'industrie européenne »

- **Bade-Wurtemberg :** Vivier d'ingénieurs et compétences qui permet d'être compétitif dans l'automobile et le ferroviaire.
- **Concurrence :** Compétition importante avec les Etats-Unis (IRA) qui veulent être la plateforme mondiale pour la production des énergies de demain et la Chine, pionnière dans les nouvelles technologies (électromobilité et solaire). Aujourd'hui les 20 voitures électriques les plus vendues au monde sont non-européennes.
- **Subventions :** Exemple de Tesla qui a reçu beaucoup de subventions de l'Etat américain, ce qui l'a aidé à grandir. Besoin que l'UE soutienne les politiques en faveur de la transition.

**Joaquim Nunes de Almeida, Directeur mobilité et industries énergivores, DG GROW, Commission européenne :** « Il est important d'identifier les projets stratégiques car c'est ce qui permettra un effet boule de neige. Ces projets vont en effet attirer d'autres investissements, privés et publics, qui vont pouvoir obtenir des permis plus rapidement et bénéficier de subventions publiques (...) »

- **Industrie automobile :** Plus de 7% du PIB européen. D'ici à 2030 la moitié de la production européenne sera électrique. 22 marques seront 100% électriques. On passera de 6 en 2019 à + de 173 modèles de voitures électriques d'ici 2030 selon les prévisions. D'ici 2030, plus de 759 milliards d'euros investis pour l'industrie automobile électrique.
- **Industrie ferroviaire :** 46% de l'approvisionnement mondial vient de l'UE. 38 milliards € dans NextGenerationEU. 550 milliards € seront investis pour les trains à grande vitesse. L'accent doit être mis sur les subventions publiques au ferroviaire.
- **Matières premières critiques :** Il va falloir intensifier l'extraction en Europe et en dehors car le recyclage ne suffira pas, d'où l'importance du Critical Raw Materials Act. Produire en Europe ne signifie pas forcément que ce sera moins cher mais cela garantit un approvisionnement fiable sur le long terme.

**Franz Loogen, Directeur de « e-mobil BW GmbH », agence du Land de Bade-Wurtemberg pour les nouvelles solutions de mobilité et l'automobile :** « Il faut opter pour une stratégie « local for local », (...) produire et distribuer des biens à proximité de l'endroit où ils seront consommés et utilisés ».



- **Enjeux de la mobilité électrique** : 2/3 du prix de la batterie est lié à ses composants qui ne viennent pas d'Europe. De plus, il faut une synchronisation importante pour le développement des voitures électriques car le nombre de bornes de chargement n'est pas assez élevé.
- **Numérisation** : Un des grands moteurs de la transition c'est la digitalisation. Avec l'automatisation des véhicules, il faudra penser aux conséquences économiques et sociales et s'interroger sur ce que deviennent chauffeurs et constructeurs.
- **Investissement** : En Europe, des milliards d'euros sont investis par exemple pour Volkswagen à Barcelone ou encore en Pologne où on investit pour des camionnettes électriques. Il faut maintenant soutenir les PME et accélérer la formation dans le domaine de l'électromobilité et la numérisation pour que la main d'œuvre soit adaptée au monde de demain
- **Hydrogène** : Au minimum 6 entreprises européennes qui investissent au moins 1 Milliard € dans des électrolyseurs.

**Sigrid de Vries, Directrice générale de l'association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)** : « La direction que nous devons prendre est très claire : c'est l'électrification. (...) donc arrêtons le débat dogmatique : être contre ou pour l'électrification. Il s'agit d'atteindre l'objectif de décarbonisation de nos économies, et des transports en particulier ; c'est sur cela que nous devons nous concentrer. »

- **Clés de réussite de la transition** : Des sommes colossales sont disponibles mais il ne faut pas être complaisants. Il faut désormais des conditions-cadre pour l'industrie ainsi qu'un accès aux matériaux critiques, à l'énergie verte pour concurrencer d'autres régions du monde. Il est important d'identifier des technologies-clé mais aussi des secteurs stratégiques en Europe.
- **Véhicules électriques** : 3 véhicules électriques sur 4 sont vendus dans seulement 4 pays européens. La transition doit prendre en compte tout le monde.

#### **Table ronde n°2 : Réseaux trans-européens de transport : avons-nous les moyens de nos ambitions ?**

**Dominique Riquet, Député européen, co-rapporteur sur la révision RTE-T** : « Ce règlement est la quintessence même de l'Europe. Sans capacité de circuler pour les Hommes, pour les marchandises (...) les idées, il y aura des problèmes de constitution même du rêve européen »

- **Complémentarité du réseau** : La révision du RTE-E vise à obtenir la complétude anatomique et fonctionnelle des grands réseaux de circulation en Europe. Première chose que le rapport propose : complétude du réseau principal en 2030 ; du réseau principal étendu en 2040, du réseau étendu en 2050.
- **Transfrontalier** : un des objectifs du RTE-T est d'obtenir une amélioration sur transfrontalier : les chaînons manquants.
- **Environnement** : Un des enjeux du RTE-T est d'atteindre une certaine performance environnementale. Les réseaux doivent être en ligne avec le Pacte vert et le règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR)
- **Gouvernance** : Améliorer la gouvernance et la rendre plus européenne, ce qui risque d'être problématique lors des négociations avec le Conseil. Souhait de renforcer le rôle des coordinateurs et de mettre en place des cellules de réflexion et de coordination à l'échelle européenne
- **Résilience** : Nécessité d'introduire la maintenance pour les futurs projets ou projets de rénovation lourde
- **Norme ferroviaire ERTMS** : au-delà des obstacles physiques il y a des obstacles fonctionnels. Il est important d'avoir des systèmes de sécurité ferroviaires performants mais surtout unifiés et synchronisés

**Herald Ruijters, Directeur investissement, transport innovant, durable, DG MOVE, Commission européenne** : « Quand on voit les événements climatiques récents, nous savons que nous devons maintenant avoir des ambitions très hautes (...) Sans le réseau transeuropéen de transport, l'Europe n'existe pas. »

- **Résilience** : L'ambition du RTE-T est de faire preuve de plus de résilience dans ce nouveau contexte géopolitique.
- **Multimodalité** : Besoin d'utiliser différents modes pour le transport de passagers et biens ; La multimodalité permet de faire face aux événements liés au changement climatique et de faciliter le transport des citoyens en Europe
- **Connectivité** : Le RTE-T doit améliorer la connectivité dans les zones frontalières. Par exemple entre l'Espagne et la France ou encore Strasbourg-Kehl. La connectivité doit être améliorée dans les nœuds urbains, mais aussi dans les ports, les aéroports et pour les derniers kilomètres.
- **Financement** : Le MIE est un fonds ambitieux mais trop petit : 25 milliards d'euros pour 27 Etats pour 7 ans. Le fonds de cohésion, le plan de relance européen, le fonds d'innovation ou les revenus de l'ETS doivent être davantage utilisés à l'avenir. On pourrait imaginer un financement croisé par l'Eurovignette.



**Anne-Marie Jean, Vice-Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg et présidente du Port Autonome de Strasbourg :** « La solidarité entre les modes est importante. Le fait de disposer de plusieurs possibilités de transport est absolument essentiel. Les épisodes de basses eaux l'été dernier (...) risquent de se répéter et il faut qu'on soit en capacité de traiter ce problème. (...). Il est donc important que nous voyons bien ces canaux comme étant en complémentarité, en entraide les uns vis-à-vis des autres plutôt que exclusifs ou concurrents les uns des autres »

- **Nouveautés :** mise en place d'un « Réseau express métropolitain européen » (REME) à Strasbourg, ce qui permet une amélioration considérable de l'offre ferroviaire de proximité pour les voyageurs sur l'agglo et le département. A Strasbourg, investissement important dans les pistes cyclables.
- **Fret :** Volonté d'augmenter le transport de marchandises. Le Port de Strasbourg est la première gare de fret ferroviaire de l'Alsace. Etudes engagées pour créer une deuxième gare de fret ferroviaire et doubler sa capacité.
- **Réglementation :** La frontière Strasbourg-Kehl représente 20% du coût d'un trajet de fret entre Strasbourg et Rotterdam. Ces questions de réglementation restent à traiter.

**Lucia Luijten, Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin :** « Il faut faire la promotion de la multimodalité. Il faut plus de souplesse, plus de flexibilité ».

- **Trafic fluvial :** Mode de transport tout aussi important. Le transport de marchandises fluvial offre de grandes opportunités. Il s'agit d'un mode de transport sécurisé qui peut transporter de grandes quantités de marchandises. Les ports et la navigation intérieure ont un rôle crucial à jouer dans la transition énergétique. Hydrogène, batteries électriques et méthane pour les navires ; besoin de coopération pour la multimodalité.
- **Défis :** Nous sommes confrontés à plusieurs défis : transition énergétique. Navires doivent s'adapter aux nouveaux standards. Besoin d'une feuille de route pour voir toutes les formes d'énergie en cours de développement. Deuxième défi : adaptation climatique. Sécheresse et arrêt de la navigation donc besoin de renforcer la résilience.
- **Solutions :** Pas de solution unique : structure, logistique, design des bateaux, automatisation, numérisation...

**Sabine Stock, membre du comité directeur de ÖBB Voyageurs :** « Pour attirer les gens vers le train, il faut des infrastructures modernes et de qualité ».

- **Réglementation :** Problème persistant au niveau des frontières. Le conducteur de train doit changer à chaque frontière ; Problème de la langue.
- **Cas de l'Autriche :** Bonnes infrastructures. Numéro 1 en UE. Chaque autrichien a parcouru en moyenne en 2021 plus de 800 km avec le train. L'Autriche est un pays de transit pour beaucoup de trains.
- **Trains de nuit :** produit de niche et produit différenciant ÖBB de ses concurrents. La Deutsche Bahn a vendu ses trains à l'ÖBB en 2016. 20 lignes de trains de nuit. But : 3 millions de passagers dans les trains de nuit dans les prochaines années.

**Clôture de la matinée par Catherine Trautmann, coordinatrice européenne du corridor Mer du Nord-Mer Baltique**

- « Nous avons besoin de cadres, de références communes, un calendrier, une méthode et en même temps aussi une gouvernance. Cette gouvernance doit être beaucoup mieux équilibrée (...) »
- « Nous avons besoin de 700 milliards d'euros si on veut finir les corridors et avancer sur les extensions que nous avons inscrit en perspective dans nos cartes. Cela représente aujourd'hui 3800 projets. »

**Table ronde n°3 : Quelles innovations pour la mobilité de demain ?**

**Winfried Hermann, Ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg, député au Landtag :** « Il faut combiner les modes de transports et les opportunités technologiques. Ce champ des possibilités va changer le monde »

- **Objectifs du Bade-Wurtemberg :** Doubler l'offre de transports publics, rendre les voitures électriques afin de rendre le secteur automobile neutre en carbone d'ici 2030, rendre l'utilisateur plus acteur : dernier km peut être fait à pied
- **Digitalisation :** Le Land vit la digitalisation dans tous les domaines du transport, public et automobile. La digitalisation change notamment les systèmes de signalétique. Ex : le projet ferroviaire « Stuttgart 2021 »
- **Innovation :** Ce n'est pas une fin en soi et il faut le partager. En plus d'innovations technologiques il faut des innovations sociales. Innover pour une bonne mobilité à la ville comme à la campagne, accessible à tous, respectueuse de l'environnement.



**Lydia Peeters, Ministre de la mobilité et des travaux publics, Flandre :** « L'objectif est de transporter les biens de manière plus efficace en incluant de nombreuses innovations. Par exemple avec des navires autonomes. »

- **Vélo :** Plan pour le vélo (Objectif : 40%), il faut assurer la sécurité des voies cyclables. Il s'agit de créer un réflexe vélo. Exemple de Copenhague utilisé pour subventionner les infrastructures.
- **Voies maritimes :** La région se pose également la question des voies maritimes pour créer des navires durables, alimentés par l'électricité et qui peuvent être autonomes. Navires autonomes considérés comme l'avenir. Travail avec les Pays-Bas mené depuis 2019 pour développer cette filière. Il faut aussi se concentrer sur la réglementation en termes d'assurances, de responsabilité. Il faut que les régions coopèrent pour que l'Europe devienne pionnière.

**Vera Tax, Députée européenne, membre de la commission des transports et du tourisme :** « Les voitures autonomes sont l'avenir et elles vont bouleverser nos sociétés et nos mobilités. »

- **Innovation :** Elon Musk a changé nos vies à travers son investissement dans les voitures électriques. Les combustibles fossiles ne sont pas l'avenir. Une grande partie des émissions sont liées au transport donc il est important de promouvoir les innovations dans ce domaine.
- **Position du Parlement :** Le Parlement européen se concentre sur l'innovation au niveau national et régional en fournissant des législations qui laissent une marge importante pour cette innovation.

**Torsten Klimke, chef de l'unité innovation et recherche, DG MOVE, Commission européenne :** « Il faut trouver des solutions faciles, accessibles et acceptées »

- **Innovations :** Nous avons parlé des combustibles alternatifs et de l'électrification des transports en tous genres. Il est également important d'aborder la question de l'hydrogène.
- **La numérisation fondée sur l'utilisateur :** essentielle pour l'avenir du transport. Il s'agit de garantir la connexion entre différents modes de transport pour limiter l'utilisation de la voiture. Les transports en commun ne permettent souvent pas de connecter toutes les destinations.
- **Position de la Commission :** Soutien de la transition dans les villes. Il est important de réfléchir à comment les différents modes de transport peuvent interagir dans l'espace urbain dominé par les voitures. Les villes doivent être indépendantes dans la décision des projets mis en œuvre mais la Commission doit les encourager et faire des bilans.

**Alain Dieterlen, vice-président de l'Université de Haute-Alsace, vice-président d'Eucor :** « Il faut faire confiance aux universités. »

- **Innovation :** Trois aspects de l'innovation qui doivent tous être synchronisés : technologique, législatif, sociétal
- **Rôle des universités :** informer les décideurs publics et pour pousser l'innovation. Les universités se structurent au sein de groupements internationaux pour travailler sur des axes stratégiques. Des groupes de travail sont organisés et permettent d'avoir des résultats intéressants qui sont donnés au monde industriel, socio-économique et politique.
- **Transfert de technologies :** les innovations sortent des universités pour aller dans les industries.
- **Financements européens :** De nombreux projets sont montés avec des financements européens mais c'est très long et très lourd en termes de temps et d'énergie.

**Marie-José Navarre, Vice-Présidente de Lohr :** « Il est important de réintégrer la chaîne de valeur au continent européen ».

- **Innovation :** Enjeux d'hybridité (ex : des bus avec des roues de trains pour utiliser les chemins de fer abandonnés). L'innovation la plus marquante est la mobilité partagée couplée à la digitalisation.
- **Universités :** L'innovation est le fruit d'un travail de collaboration avec les universités. Beaucoup de travail en consortiums pour monter des projets inspirants qui attirent aussi les jeunes générations.
- **Rôle des territoires :** L'expérimentation est essentielle pour faire naître les projets de rupture. Il y a une prise de risque pour les territoires mais quand ils acceptent d'accueillir des expérimentations, c'est un booster important.

**Table ronde 4 : vers une mobilité sans frontières pour les citoyens ?**



**Georges Gilkinet, Vice-Premier Ministre et Ministre de la mobilité, Royaume de Belgique :** « Nous travaillons avec le Grand-Duché de Luxembourg pour rendre plus efficace la liaison entre Bruxelles et Luxembourg, et au-delà de Luxembourg, vers Strasbourg : j'aimerais tant que les parlementaires européens se rendent à Strasbourg par la voie la plus directe. Aujourd'hui on sait qu'ils font la boucle par Paris. Toutes les nuits nous travaillons sur cette infrastructure. Une partie des moyens européens que nous obtenons sont utilisés pour financer les travaux d'infrastructures. »

- **Enjeux transfrontaliers :** Nécessité d'une coopération entre Etats là où les réseaux ferroviaires ont été pensés pour être incompatibles. Enjeu de réussir à encourager la mobilité dans des contextes transfrontaliers (normes et réglementations, financements, infrastructures). Différents projets de lignes transfrontalières sont en cours : train des trois pays (Aachen, Maastricht, Liège), Mons-Valenciennes, RER autour de Lille, « Rhin d'acier » reliant port d'Anvers et ports allemands.
- **Cas de la Belgique :** Pays le plus embouteillé d'Europe ; nécessité d'y remédier. Ambition d'augmenter le nombre de trains de 10% à l'issue de la période de 10 ans, de renouveler l'ensemble de la flotte de trains et revoir les tarifs.
- **Société européenne de chemins de fer :** Idée de créer une société européenne de trains, un gestionnaire de réseaux de transport européens notamment pour proposer des services de billetteries et des promotions communes. Nécessité de travailler sur des systèmes de billetterie plus intuitifs pour des personnes qui veulent réaliser des voyages internationaux. Il est important de dépasser les frontières et les limites politiques et techniques.
- **Vélo :** Objectif de faire de 2024 l'année européenne du vélo

**Jean-Claude Meyer, Secrétaire-général adjoint de l'Union Benelux :** « Le Benelux est souvent un lieu d'expérimentation, il y a un rôle de précurseur. Il est intéressant pour l'UE d'apprendre du Benelux. »

- **Vélo :** Au programme de travail 2023 du Benelux, un des projets phare est le vélo. Le Benelux a adopté une feuille de route vélo pour étudier ce qui a été fait par les 3 Etats et ce qui peut encore être fait avec des volontés transnationales.
- **Infrastructures :** Programme de jumelage numérique des axes routiers du Benelux pour pouvoir placer les stations de recharges électriques. Création d'un service d'identification commun pour les bornes de recharge.
- **Multimodalité :** volonté de créer une application pour avoir un seul ticket avec plusieurs modes de transport mais cela pose des questions de protection des données de la vie privée et de partage des bénéfices entre opérateurs.

**Pascal Arimont, Député européen, membre de la commission du développement régional :** « Il faut penser les transports de façon transfrontalière (...). Dans les capitales nationales, on oublie très souvent de prendre en compte l'autre côté de la frontière. »

- **Transfrontalier :** Tous les matins il y a beaucoup de citoyens qui doivent traverser la frontière pour aller travailler et qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser la voiture. En cause, les complexités réglementaires et pratiques, par ex. les tickets.
- **Interopérabilité :** Il est important d'harmoniser les systèmes et d'assurer une interopérabilité des infrastructures européennes. Cela doit être fait pour tous ceux qui en ont besoin au quotidien dans les régions transfrontalières. Il faut tout faire pour éviter qu'il y ait des systèmes d'électricité ou de tickets différents. Besoin d'harmoniser les systèmes. UE a réussi à intégrer le mot interopérabilité dans le texte législatif du RTE-T.
- **Ruralité :** Il faut créer une alternative à la voiture pour aider les citoyens qui vivent dans des zones rurales notamment

**Anne Sander, Députée européenne, fondatrice du groupe transfrontalier du Parlement européen :** « Les régions transfrontalières ont un rôle essentiel à jouer. Ce sont des mini-Europe, des laboratoires de l'UE ».

- **Rôle de la mobilité :** La mobilité permet aux européens de mieux se connaître, d'aller travailler, étudier et créer de la valeur dans d'autres Etats membres. L'objectif est de faciliter la vie des citoyens européens et leur mobilité.
- **Régions transfrontalières :** potentiel inexploité en raison de la réglementation qui diffère entre les Etats. Il est donc essentiel que les acteurs se coordonnent et travaillent ensemble. Idée du ticket européen de transport ferroviaire, au moins à expérimenter dans les régions frontalières. Autre frein à la mobilité dans les régions frontalières : les vignettes écologiques car chaque territoire développe son propre système de vignette. Besoin dans les régions frontalières d'un système de reconnaissance.
- **Grands défis :** sous-investissement dans les infrastructures en France. Les acteurs nationaux ont un rôle important.

**Jean-Pierre Halkin, Chef de l'unité Interreg, coopération transfrontalière, frontières intérieures, DG REGIO, Commission européenne :** « Pour que l'Europe puisse faire face aux défis il faut travailler sur les relations de confiance entre acteurs de terrain »



- **Projets Interreg** : La communication des résultats des programmes Interreg est insuffisante. Pour autant, il y a un vrai enthousiasme de acteurs et une ouverture aux idées.
- **Bassins de vie transfrontaliers** : La question de la mobilité est centrale et il est nécessaire d'intégrer tous les Etats. Il faut s'orienter vers le bassin de vie des citoyens. Pour cela il faut une autre forme de gouvernance pour les zones transfrontalières, et ce, malgré les difficultés que cela peut poser.

**Frédéric Bierry, Président de la Collectivité européenne d'Alsace** : « Il y a 70 000 frontaliers à qui il faut garantir la possibilité de traverser la frontière et la possibilité de trouver des mobilités adaptées »

- **Transfrontalier** : Il est nécessaire de prendre en compte le quotidien des citoyens pour leur permettre de voyager à travers les pays, d'aller travailler au-delà des frontières, d'aller étudier au-delà des frontières. Exemple des étudiants d'EUCOR qui ont besoins de solutions de mobilité.
- **Voiture** : « L'autosolisme » prime et il faut faire évoluer les mentalités. Il y a des chaînons manquants qui peuvent être faciles à combler mais il y a un enjeu qu'il faut expliquer aux Etats membres.
- **Alsace** : 4000 km d'itinéraires cyclables. Dans le cadre du tourisme, il est également important de mettre en avant des mobilités plus vertes et pour permettre aux touristes d'accéder aux lieux touristiques. Volonté de relier les châteaux rhénans, des deux côtés du Rhin, en transports en commun.

### Conclusions et perspectives

**Winfried Hermann, Ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg, député au Landtag** : « Le temps est compté dans le sens de la protection du climat, (...) ; passons à l'action, il y a eu assez de discussions, assez d'idées ont été développées, faisons tomber ensemble les frontières et les barrières et passons à la mobilité durable »

- **Obstacles persistants** : chaînons manquants. L'objectif est d'avoir des moyens de transports diversifiés, d'abolir les obstacles techniques.
- **Technologies** : Les nouvelles technologies offrent de nouvelles possibilités qu'il s'agit aujourd'hui de saisir pour pouvoir voyager sans problèmes liés aux frontières et en prenant en compte les enjeux de durabilité.

**Franck Leroy, Président de la Région Grand Est** : « La concurrence en matière de transports est mondiale aujourd'hui et les géants qui naissent aujourd'hui sont des géants chinois (...) et il est important que l'industrie européenne reste souveraine. (...) Il y a toujours plus de mobilité et en même temps (nous devons) prendre soin de notre planète et des générations futures, c'est un défi colossal ».

- **Financement** : Il est important de développer des nouveaux modes de financement pour encourager les investissements dans les mobilités. Il faut réfléchir à des investissements qui allient financements publics et privés car le rythme de financement est insuffisant par rapport aux exigences de neutralité carbone d'ici 2050.
- **Soutien public** : Soutien à l'industrie nécessaire pour assurer la souveraineté européenne

**Kris Peeters, Vice-président de la Banque européenne d'investissement (BEI), responsable pour le financement du transport** : « Il y a trois raisons pour lesquelles il faut une accélération des politiques en matière de transport. Premièrement, le secteur du transport est important pour l'économie et l'égalité. La libre circulation des personnes et des biens est à la base du système mondial. Deuxièmement, la crise énergétique : nous devons nous concentrer sur l'efficacité énergétique. Troisièmement, le secteur des transports est générateur d'émissions. Tous les secteurs diminuent leurs émissions de gaz à effet de serre et les transports augmentent encore. Il n'y a pas de temps à perdre, il faut agir vite ».

- **BEI** : 72 milliards d'euros sont investis chaque année et dans ce montant 36,5 milliards d'euros le sont dans des projets verts en 2022. Environ 11 milliards d'euros sont investis tous les ans pour le transport.
- **Investissements verts** : En juillet 2022, la BEI a adopté une nouvelle politique de prêts pour les transports, cela s'intègre dans les accords de Paris : il ne faut plus investir dans les combustibles fossiles.
- **Infrastructures** : Les investissements dans les infrastructures sont essentiels pour l'avenir. Il est important de mettre l'accent sur les infrastructures multimodales en Europe et leur mise aux normes.
- **Prise de risques** : il est essentiel d'investir dans les innovations et ce malgré les risques. La BEI peut se permettre de prendre plus de risques. Les technologies de pointe sont essentielles et la BEI investit beaucoup dans ces projets.