

Compte rendu du colloque : « ACCELERATING THE TRANSPORT TRANSITION IN EUROPE »

Le 24 février 2026, Confrontations Europe et le député François Kalfon réunissaient au Parlement européen des décideurs politiques, représentants industriels, opérateurs de mobilité et experts académiques pour un colloque intitulé Accelerating the transport transition in Europe. L'objectif de ces débats était d'évaluer les freins et défis au développement du transport électrique sur le Continent.



La première table ronde, modérée par **Patrice Geoffron**, Directeur du Centre de Géopolitique de l'Energie et des Matières Premières de l'Université Paris Dauphine- PSL, a porté sur **la compétitivité, la chaîne de valeur, la souveraineté industrielle et les infrastructures**. Elle a réuni :

- **Baerte De Brey**, Chief International Officer d'ElaadNL ;
- **Jacques Galvani**, Directeur général d'Atlante France ;
- **François Kalfon**, Député européen et membre de la commission TRAN ;
- **Vincent Vettier**, Responsable du Pôle Mobilité du Groupe Caisse des Dépôts.

La seconde discussion, animée par **Lucie Mattera**, Secrétaire générale de ChargeUp Europe, a abordé la question de **la mobilité urbaine et des particuliers, ainsi que la transition des opérateurs publics et privés**. Elle a ainsi permis de donner la parole aux intervenants suivants :

- **Jean-Marc Boucheret**, Responsable de la Mobilité Durable pour IVECO BUS ;
- **Pauline Gain**, Responsable des Affaires Publiques et de la RSE pour Edenred Mobility ;
- **Philippe Lamberts**, Conseiller de la Présidente de la Commission européenne, IDEA ;
- **Jan-Christoph Oetjen**, Député européen (Renew Europe) et coordinateur de la commission TRAN ;
- **Marie-Laure Soulaine**, Directrice des Affaires Publiques d'Arval, Groupe BNP Paribas ;
- **François Vauxion**, Délégué Innovation de la Transition Énergétique du groupe RATP.

Sur la base d'échanges approfondis, ce colloque a mis en lumière les principaux défis de la transition électrique des transports en Europe : ses bases climatiques et stratégiques, la pression concurrentielle mondiale, les défis d'infrastructures, le rôle des flottes, l'enjeu d'acceptabilité sociale et la nécessité d'une stabilité réglementaire.

Une transition devenue un impératif stratégique

Les discussions se sont ouvertes sur un constat partagé : **le transport demeure l'un des secteurs les plus en retard dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre**. Comme l'a souligné Michel Derdevet dans l'introduction du colloque, « le transport est aujourd'hui le principal secteur émetteur en Europe et celui dont les émissions ont le moins baissé depuis 1990 ».

Au-delà de son impact sur le climat, la transition des transports est apparue comme un levier stratégique pour l'Europe. Les intervenants ont insisté sur la dimension énergétique, rappelant que « la crise énergétique a montré notre dépendance structurelle aux importations d'énergies fossiles ». Dans ce contexte, l'électrification des mobilités n'est plus seulement une politique climatique : elle devient un moyen de réduire la dépendance européenne aux énergies importées.

À ces enjeux énergétiques s'ajoutent des préoccupations de **santé publique**. Plusieurs intervenants ont évoqué la pollution atmosphérique comme un défi persistant, relevant que « la pollution de l'air reste un problème majeur de santé publique ».

Compétition mondiale : l'Europe face à ses vulnérabilités

Un des messages les plus saillants du colloque a été la mise en perspective de la transition avec la compétition industrielle mondiale. Les intervenants ont souligné que **la Chine a pris une avance considérable sur toute la chaîne de valeur des batteries**, ce qui inclut l'extraction des matériaux, le raffinage et la production.

Cette avance est perçue comme un facteur de pression concurrentielle direct sur l'Europe. À plusieurs reprises, les participants ont évoqué l'existence d'un « différentiel de compétitivité important avec la Chine », sans minimiser l'impact de cet écart sur l'industrie européenne.

En parallèle, il a été souligné que **les États-Unis investissent massivement dans l'innovation et les technologies de batteries**, avec un engagement financier colossal de 100 milliards d'ici 2035, faisant de la transition électromobile un terrain de rivalité technologique entre les grandes puissances. Cette compétition met en évidence la nécessité pour l'Europe de consolider sa politique industrielle si elle veut préserver sa capacité d'innovation et sa souveraineté stratégique dans le secteur de la mobilité.

La question décisive des infrastructures

La transition vers des mobilités électriques pose des défis concrets qui dépassent la seule question des objectifs climatiques. Un point central du débat a porté sur l'état des **infrastructures de recharge en Europe**. Les intervenants ont souligné que « le déploiement des bornes est très inégal entre États membres », créant des disparités territoriales importantes. Ainsi, les Pays-Bas, la France et l'Allemagne représentent 61% des points de recharge en Europe, tandis qu'une importante fracture Est-Ouest se forme ici – le Luxembourg ayant, par exemple, autant de points de recharge que la Roumanie.

Cette fracture territoriale a deux implications concrètes. Elle peut freiner l'adoption des véhicules électriques dans les régions moins bien équipées et fragiliser la cohésion européenne autour de la transition énergétique. L'un des panélistes a clairement averti que ces inégalités sont un frein à l'intégration du marché unique de la mobilité.

Les intervenants ont aussi insisté sur l'ampleur des **investissements nécessaires** pour déployer ces infrastructures. Comme l'a formulé un expert présent, « les investissements nécessaires sont considérables, tant pour les bornes que pour les réseaux ». Ce besoin d'investissement met en lumière une dimension souvent sous-estimée : l'électromobilité ne peut être dissociée de l'évolution du système électrique dans son ensemble.

Enfin, il a été rappelé que « l'intégration de la recharge dans le système électrique est un défi majeur » pour les opérateurs et les régulateurs. Cette nécessité d'intégration souligne l'importance d'une approche systémique, où la mobilité électrique se pense en interaction avec les réseaux énergétiques et les technologies de gestion de la demande.

Les flottes : un levier d'accélération sous-estimé

Un autre point fort du colloque a été l'attention portée au rôle des **flottes d'entreprise et flottes publiques** dans l'accélération de l'électromobilité. Les intervenants ont rappelé que « les flottes représentent environ 50 % des immatriculations en Europe », ce qui fait de ce segment un moteur potentiel de diffusion du véhicule électrique.

Cette dynamique offre plusieurs opportunités : accélérer l'adoption des véhicules électriques, structurer un marché secondaire d'occasion et créer des économies d'échelle. Cependant, les panélistes ont souligné que la transition des flottes s'inscrit dans un **temps long**. Comme l'a noté un intervenant, « la transition d'une flotte prend du temps, parfois plus de dix ans », ce qui requiert stabilité et planification à long terme.

La transition des **transports publics**, notamment des autobus urbains, illustre cette dimension temporelle et technique. Les choix de technologies de recharge et les contraintes budgétaires nécessitent des arbitrages qui s'étendent bien au-delà du court terme, renforçant l'idée que la transformation de la mobilité est progressive et structurelle.

Acceptabilité sociale : la condition politique de la transition

Outre les enjeux industriels et techniques, la dimension sociale de la transition a été unanimement reconnue comme essentielle. Plusieurs intervenants ont souligné que « le transport représente un poste important de dépenses pour les ménages », ce qui rend la perception des coûts de la transition socialement sensible.

Dans ce contexte, des solutions concrètes ont été évoquées pour améliorer l'accessibilité du véhicule électrique. L'une d'elles est le **leasing social**, considéré comme un outil susceptible de rendre l'électromobilité plus accessible aux ménages moins favorisés.

Le débat a également porté sur l'évolution des modèles de véhicules. Certains panélistes ont mis en regard la tendance à la « SUV-isation » du marché avec les objectifs environnementaux, se demandant si cette configuration lourde et énergivore est cohérente avec les ambitions de décarbonation.

Ces discussions montrent que la transition ne se limite pas à un changement de motorisation, mais engage une réflexion plus large sur les usages, les coûts et les modèles de mobilité.

Stabilité et crédibilité : le défi politique européen

Le fil rouge ayant marqué l'ensemble de la conférence est la **nécessité de stabilité réglementaire**. Les acteurs industriels ont insisté sur le fait que « nous avons besoin de stabilité réglementaire pour investir », reflétant une préoccupation profonde des décideurs économiques, à l'heure où le grand mouvement de simplification risque de menacer la prévisibilité des politiques publiques, pourtant nécessaire aux projets d'investissement des entreprises.

Cette demande de visibilité est étroitement liée à l'idée que des revirements politiques successifs ou des compromis fragiles peuvent affaiblir la confiance des investisseurs. Comme l'a souligné un intervenant, « les revirements politiques créent de l'incertitude », ce qui ralentit les décisions d'investissement.

Ainsi, la capacité des institutions européennes à maintenir un cap politique clair et durable est apparue comme un enjeu clé pour la réussite de la transition énergétique et industrielle.

Conclusion

Ce colloque a placé l'électromobilité au cœur d'un ensemble d'enjeux qui dépassent largement la seule question climatique. Les discussions ont révélé que la transition des transports en Europe est aussi une affaire de **compétitivité mondiale, de cohésion territoriale, de modèles de mobilité et d'acceptabilité sociale**.

La transition n'est pas un objectif abstrait : elle se joue sur des terrains concrets – infrastructures, flottes, coûts pour les ménages – et exige des politiques publiques stables et intégrées. Les propositions formulées ont mis en lumière la nécessité d'un **cadre réglementaire durable, de financements coordonnés à l'échelle européenne** et d'une approche qui combine stratégies environnementales, industrielles et sociales.

L'électromobilité, dans ce contexte, apparaît non seulement comme un vecteur de réduction des émissions, mais aussi comme un **test décisif de la capacité de l'Europe à concilier transition écologique, puissance industrielle et cohésion politique**. La réussite de cette transition dépendra de la capacité des acteurs européens à transformer ces défis en politiques concrètes, durables et socialement inclusives.