

Vive la France!

Inspirerande exempel från Frankrikes arbete
med hållbara transporter



Rapport om Frankrike som föregångsland under Ekotransport 2030

6 maj 2019

Mattias Goldmann

Fores med 2030-sekretariatet

2030

sekretariatet

Inledning: Längre leve fransk beslutsamhet!

När jag står med tusentals andra vid kanten av Seine och ser Notre Dame brinna, är det beslutsamheten jag slås av. Någon enstaka gråter, några tar bilder med sina mobiler, några pratar men de flesta bara står där, tysta och bestämda.

Ett par dygn senare har tio miljarder kronor redan samlats in för återuppbyggandet, presidenten har lovat att det ska ske på fem år och snart sagt alla står bakom beslutet. Experter söker svar på hur branden startade, diskussionen går het om hur katedralen ska byggas upp och hur lång tid det kan ta, men fokus är entydigt på lösningen framåt.

Vi känner igen den beslutsamma, handlingsinriktade attityden från Frankrikes agerande i transportomställningen:

- Höghastighetståget TGV började byggas för nästan 40 år sen och har nu i princip konkurrerat ut inrikesflyget på många sträckor. Lagom tills Sverige beslutat att gå vidare med planerna, har franska regeringen – pådriven av miljörörelsen – bestämt sig för att vidare tågsatsningar ska göras på regionalståg och järnvägsunderhåll snarare än nya snabbtågslinjer.

- Fordonsbeskattningen bonus-malus firar tio år i Frankrike medan den nyss införts i Sverige. Genom att fordonen energiklassades ungefär som kylskåp eller glödlampor, var fransmännen tidigt ute att systematiskt välja grönare bilar – och premien betalas av en höjd skatt på de smutsigare fordonen.

- Paris stänger ute diesebilarna för att förbättra luftkvaliteten, och klimatet gynnas på samma gång. Och medan andra städer inför några elbussar, ska hela Paris busstrafik vara eldriven 2025, varav 90 % redan till sommar-OS 2024.

- Medan andra biltillverkare fortfarande förlöjligade elbilen, var franska, delstatliga Renault och systerföretaget Nissan först av de stora med ambitiösa elbilsplaner, som varit helt avgörande för att få EU att börja ställa tuffare klimatkrav på bilindustrin.

- När bilen fortsatt blir större och större, tyngre och tyngre och kan köras allt snabbare, har Frankrike sen många år ett särskilt segment för små fordon med låg vikt, låg toppfart och – åtminstone potentiellt – låg klimatpåverkan.

Nästan 5000 elbilar för bildelning har Frankrike haft i Paris, Lyon och andra städer genom Autolib i nästan tio år – så länge att systemet nu konkurrerats ut av de stora bilföretagens lösningar, som de ännu tvekar att införa i andra länder.

– Klimaträttvisa har på kort tid blivit ett centralt begrepp i hela världen; tacka de franska gula västarna för det. Rörelsen har urartat nu, men det ligger ett stort allvar bakom budskapet att höjda klimatskatter inte främst får drabba den som inte har andra alternativ än att fortsätta köra i sin gamla bil.

Allt är inte bra i Frankrike, förstås. Men som vi ska se på Ekotransport-konferensen, och som utvecklas i 2030-sekretariatets rapport om Fokusland Frankrike, så finns det en beslutsamhet att inspireras av. Vi märker den nu i beslutet att bygga upp vad som brunnit ner, och vi behöver alla visa samma anda i klimatarbetet för att förhindra mer från att brinna upp.

Mattias Goldmann, vd för tankesmedjan Fores med 2030-sekretariatet

Tack till Björn Anderberg och hela teamet på Aktuell Hållbarhet. Julien Grosjean och kollegorna på franska ambassaden i Stockholm, samt Erik Huss på Fores.

Ett alldeles särskilt tack till Rebecka Norberg, som tagit fram mycket av materialet och skrivit många av bakgrundstexterna till denna rapport

Innehållsförteckning

Inledning: Längre leve fransk beslutsamhet!	2
Övergripande inriktning: Rättvis omställning för alla, av alla transportsegment	5
Frankrike + Sverige = Sant	6
Cykling: Nationell plan för vardagscykling, lånecyklar i fokus	6
Bilpool från succé till fiasko: Autolib lade grunden, nu tar andra över	9
Bildelning: Vad gör BlaBlaCar så framgångsrik – och hur klimatsmart är det?	10
Bonus-malus: Frankrikes gröna fordonsbeskattning	13
Biodrivmedel: Låginblandning och E85-boom	14
Fyrtio år med TGV: Vad kan vi lära av världens snabbtågsland nummer ett?	16
Kommuner visar vägen: Lokala exempel	18
Paris förbjuder dieselbilar för att rena luften	18
Rennes: Här ska Parisavtalet förverkligas	19
Belle-Île-en-Mer: Renault elektrifierar ön	19
Grenoble och 11 andra kommuner hotar stämma oljebolaget Total	19
Pau lanserar vätgasbussflotta	20
Slutord: C'est pas fini!	20

Övergripande inriktning: Rättvis omställning för alla, av alla transportsegment

Frankrike har under många år arbetat för mer hållbara transporter; bonus-malus firar tio år, TGV har snart funnits i fyrtio år och den tidigare ledande elbilspoolen Autolib lanserades 2011. 2007 tog den dåvarande regeringen ett helhetsgrepp om miljö- och hållbarhetsfrågorna med "Le Grenelle de l'environnement", där det bl.a. slogs fast att transporternas klimatpåverkan skulle minska med 20 % till 2020. Det skulle ske genom en ökad satsning på kollektivtrafik, en särskild energiskatt på drivmedel, bonus-malus-beskattningen av personbilar och en lång rad andra åtgärder, varav mycket men inte allt förverkligats.¹

I november 2018 presenterade regeringen en mobilitetslag², som i april 2019 antogs av senaten. Den har fyra övergripande mål:

- Fånga upp alternativ till privatbilism i hela landet
- Utveckla nya mobilitetslösningar tillgängliga för alla.
- Minska transporternas miljöpåverkan
- Investera mer i infrastruktur som underlättar pendling.

Mer konkret föreslås 40 % ökade investeringar för att underlätta vardagsresor, med prioritering för att förbättra befintligt väg- och järnvägsnät, och särskild finansiering av laddstationer för elbilar. Kommuner ska kunna införa lågutsläppsområden för att få bättre luftkvalitet. En särskild plan för att utveckla kollektivtrafiken tas fram, där man ska kunna resa dörr-till-dörr på en biljett, med en kompletterande plan för bildelning. Den som går, cyklar eller delar bil för sina arbetsresor ska få upp till 400 euro per år i ersättning.³

Franska energiomställningslagen kräver minst 50 % nya lågutsläppsfordon 2020 när flottor förnyas, vilket höjs till 100 % 2025. På energiområdet ville regeringen Macron hösten 2018 höja skatten på fossila drivmedel, som en del av en grön skatteväxling som också innehöll sänkta skatter för medel- och höginkomsttagare. Efter att detta lett till "de gula västarna" med omfattande protester riktade mot regeringen, lanserade president Macron den 15 januari "le Grand débat". Detta bestod av samtal i hela landet som ska leda till en bättre förankrad omställning. Samtalen utgick från en rad frågor, varav 17 berörde hur Frankrike ska nå sitt klimatmål på nettonoll i utsläpp till 2050 samtidigt som användningen av kärnkraft ska halveras. Konkret frågas bland annat hur det kan bli lättare att inte använda egen bil i vardagsresandet, och hur intäkter från skatt på fossila drivmedel bäst används.⁴

Den välkände miljöjuristen Arnaud Gossement är kritisk till upplägget; "omställningen presenteras enbart som en kostnad där finansieringen är ett problem, aldrig som en källa till intäkter, arbetstillfällen eller nya möjligheter. Och frågorna reducerades till några banaliteter om husuppvärmning och bilar."⁵ Den ledande miljöorganisationen France Nature Environnement är mer positiv, särskilt till att medborgarnas syn på skatteväxling

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Grenelle_Environnement#Transports

² <https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/01/10/lom-velo-territoires-souhaite-limportance-schema-national-velo-soit-affirmer/>

³ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-des-solutions-tous-dans-tous-territoires>

⁴ <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-32723-fiche.pdf>

⁵ <https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/grand-debat-national-les-questions-sur-la-transition-ecologiques-accusees-d-etre-trop-orientees-146823.html>

efterfrågas⁶. FNE efterlyser höjda skatter på drivmedel som används för investeringar i kollektivtrafik med fokus på pendeltåg, i cykelvägar och i delfinansiering för att byta ut äldre bilar mot bilar med låga utsläpp eller elcyklar.⁷ I slutet av april presenterade Macron sina första slutsatser, där klimat och miljö fanns med framför allt i form av ett återkommande rådslag, utan att i nuläget precisera inriktningen utöver vad som redan finns i befintliga och föreslagna lagar.

Frankrike + Sverige = Sant

17 november 2017 skrev Frankrikes president Emmanuel Macron och Sveriges statsminister Stefan Löfven under ett strategiskt partnerskap för innovation och gröna lösningar.⁸ Ett av de fyra samarbetsområdena är gröna lösningar för transport, ren energi och smarta städer. "Vi kommer att fokusera på att utveckla mycket innovativa lösningar för våra städer och samhällen att ta itu med nya miljöförhållanden. Detta kommer att kräva minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn och lösningar för att bygga gröna, inkluderande och hållbara städer." En roadmap har tagits fram, och resultaten ska utvärderas hösten 2019 och sedan vartannat år.⁹



Cykling: Nationell plan för vardagscykling, lånecyklar i fokus

Tour de France är världens mest kända cykeltävling och både motions- och tävlingscykling och organiserad cykelsemester är vanligt förekommande i Frankrike. Men vardagscyklingen är inte lika omfattande; cykeln står inte för mer än tre procent av persontransporterna. Med den nya nationella cykelplanen, som regeringen presenterade september 2018, ska andelen tredubblas till 2024 och nå 12,5 % år 2030. 25 åtgärder är i centrum, bland annat ändrade

⁶ <https://www.actu-environnement.com/ae/news/Grand-debat-gouvernement-ecologique-prisme-economique-32723.php4>

⁷ <https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/LinkFile/Key/2ebe44a1-076d-403d-b25c-5267333f8c87/Propositions%20de%20France%20Nature%20Environnement%20pour%20une%20transition%20ecologique%20juste%20et%20solidaire.pdf>

⁸ https://www.government.se/4ac900/contentassets/94aa2209382846a187f02bac9325815e/201711_lofven_macron_eng.pdf

⁹ <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/11/svenskt-franskt-samarbete-for-ett-mer-innovativt-och-gront-eu/>

trafikregler, säkrare cykelparkering, och cykelundervisning i skolan, med en särskild cykelfond på 350 miljoner euro per år 2019–2026. Sedan 2006 finns en interministeriell cykelsamordning, med en särskild koordinator, och sedan 2012 finns en Cykelparlamentsklubb med mer än 100 medlemmar i parlamentet.¹⁰ 2017 infördes också en elcykelpremie på upp till 200 euro, som togs bort 2018, men i regeringens nya mobilitetslag (se annan text) utlovas också att den som går, cyklar eller delar bil för sina arbetsresor ska få upp till 400 euro per år i ersättning, vilket lär ge cyklandet en skjuts uppåt.¹¹

Omställningen till ökad cykling går snabbare när man inte är beroende av att alla har egna cyklar, och därför har låncykelkoncept som Vélib varit viktiga. Men den tidigare så framgångsrika nestorn bland låncykelkoncept har drabbats av en rad bakslag som andra kan dra lärdom av - och förhoppningsvis finns det också en framgångsrik come-back att inspireras av.¹²

Vélib lanserades av Paris i samarbete med JCDecaux under 2007, med cyklar som hämtas och lämnas i ett av de 1 260 ställen över hela Paris. Det var en stor framgång de första åren, med 94 % nöjda användare 2009, varav 46 % dessutom angav att de använde sin bil mindre på grund av Vélib. Med 300 000 registrerade användare bidrog Vélib kraftigt till att cykelanvändningen i Paris slog nya rekord efter att länge ha minskat.¹³

2017 togs Vélib över av det fransk-spanska företaget Smovengo, som lanserade nya cyklar och utlovade att 30 % av alla Vélib skulle vara elcyklar och alla stationer skulle bytas ut. Men efter tio månader var bara 3 000 av de 20 000 utlovade cyklarna ute, många av de nya stationerna fungerade inte och många användare klagade på att det var närmare omöjligt att hämta ut och lämna tillbaka en cykel från stationen, och att sätta tillbaka den var precis lika svårt. Många stationer var sammankopplade med Autolib som lade ner, och då fick också låncykeldelen stänga. Samtidigt gick många av de anställda ut i strejk i protest mot dåliga arbetsförhållanden, vilket ytterligare drog ner tempot på arbetet.¹⁴ Detta skedde samtidigt som friflytande koncept med som Ofo och Mobike liksom eldrivna sparkcyklar som Voi lanserades, och ledde sammantaget till att antalet abonnenter på ett enda år minskade med nästan en tredjedel, till 219 000.¹⁵

Smovengo fick miljontals euro i böter och borgmästare Anne Hidalgo var starkt kritisk; ”Vi har haft en serie oacceptabla besvikelser. Parisborna, som är väldigt knutna till dessa låncyklar, menar att systemet de älskade har förstörts. Vi måste ha en service som fungerar, så fort som möjligt, för att återfå användarnas förtroende.”¹⁶

Parallellt med problemen i Paris, visade JCDecaux att det inte behöver vara hopplöst svårt att etablera nya låncykelsystem. Natten mellan 17 och 18 juli 2018 installerade de 350 stationer med totalt 4 000 låncyklar, i Lyon¹⁷. Totalt ska det finnas 9 250 angringsställen, drygt per cykel. Systemet har över 60 000 abonnenter.¹⁸

¹⁰ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/politiques-nationales/>

¹¹ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-mobilites-des-solutions-tous-dans-tous-territoires>

¹² <http://www.lagazettedescommunes.com/544511/Vélib-free-floating-mauvaise-passe-pour-le-velo-en-libre-service/>

¹³ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/en/notices/news/public-cycle-hire-Vélib-paris-50-million-rides-two>

¹⁴ <https://www.politico.eu/article/Vélib-paris-last-velo-bike/>

¹⁵ <https://www.theguardian.com/world/2018/may/04/paris-bike-share-scheme-Vélib-hi-tech-upgrade-problems>

¹⁶ <https://www.theguardian.com/world/2018/may/04/paris-bike-share-scheme-Vélib-hi-tech-upgrade-problems>

¹⁷ https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/07/19/transports-paris-cherche-a-faire-oublier-les-deboires-de-Vélib-et-Autolib_5333396_3234.html

¹⁸ https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/07/02/avec-ses-velo-v-lyon-conserve-son-avance-sur-paris_5324420_3234.html

Elsparkcyklarna har tagit Paris med storm – och det har stormat om dem. I nuläget finns enligt staden själva 15 000 *trotinettes* på Paris gator, med nio aktörer inom Paris, däribland svenska 2030-partnern Voi. Till 2020 räknar staden med att det kan bli 40 000, och har uppvaktat det nationella parlamentet för att få en lagstiftning på plats om hur de ska regleras. Redan i september 2018 utlovade transportminister Elisabeth Borne ett lagförslag där elsparkcyklar införs som transportslag och där de förbjuds vara på trottoarerna.¹⁹ Förslaget konkretiserades våren 2019 till att elsparkcyklarna ska hastighetsbegränsas till 25 km/h, ska framföras på cykelbanor där sådana finns och annars på bilväg där maxhastigheten inte överstiger 50 km/h. På trottoar måste sparkcykeln ledas. Dessutom införs en åldersgräns på åtta år, förbud mot att vara mer än en på sparkcykeln, förbud mot att använda hörlurar när man kör, krav på ringklocka, belysning fram och bak och reflexväst om man kör i mörker.²⁰

Reglerna tänks gälla från september 2019, och under tiden Paris valt att agera på egen hand. Den 3 april 2019 införde Paris lokala böter på 135 euro för den som kör på trottoarer, och 35 euro för den som parkerar så att fotgängare störs. Därtill måste alla som ställer ut lånecyklar av olika slag betala ungefär 65 euro per cykel och år; avgiften per fordon stiger ju fler man sätter ut. En uppförandekod har också tagits fram, som aktörerna förväntas skriva under. I gengäld utlovar Paris att skapa 2500 särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklarna.²¹

Ett alternativ för längre sträckor är att hyra elmoped. Konceptet finns sedan länge i Nice, och sedan 2018 i Paris som Cityscoot med cirka 1 500 eldrivna vespor och Coup med 1 700 mopeder. Hyran för Cityscoot är 3 euro per 15 minuter om man förköpt 100 minuter, annars 4,20 euro. Hjälms och handskar ingår i hyran. I övrigt fungerar det ungefär som Voi och andra låne-elsparkcyklar; man hyr via en app som visar närmsta lediga scooter och hur mycket laddning den har kvar i batteriet. Man parkerar på en plats för mopeder dvs systemet är semi-friflytande. Mellan kl. 7 och midnatt kan man använda dem, sedan plockas de in för laddning. För att få hyra en e-moped måste man vara över 18 och är man född efter 1988 krävs även körkort. Planen är att det ska finnas en e-scooter tillgänglig var hundra meter.²²

¹⁹ <http://www.lefigaro.fr/conso/2018/10/23/20010-20181023ARTFIG00304-trotinettes-electriques-leur-circulation-bientot-interdite-sur-les-trottoirs.php>

²⁰ Svenska Dagbladet 190505: Frankrike: Krafttag mot elsparkcyklar

²¹ <https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/trotinettes-electriques-paris-adopte-l-interdiction-de-circuler-sur-les-trottoirs-7797356698>

²² <https://www.electrive.com/2018/07/08/paris-govecs-boosts-electric-scooter-fleet-cityscoot/>



Bilpool från succé till fiasko: Autolib lade grunden, nu tar andra över

Frankrike är också landet där den första 100 % eldrivna bilpoolen startade, Autolib. Från 2011 fanns upp till 3 980 specialutformade elbilar på 1084 särskilda platser i Parisregionen som man kunde hyra för en dryg tusenlapp om året och ungefär två kronor per minut. Autolib fick snabbt 110 000 aktiva abonnenter, och spred sig till andra städer i Frankrike och världen, men varje brukare använde tjänsten mindre än planerat, vilket ledde till att hyresintäkterna aldrig nådde den planerade nivån. Det ledde i sin tur till en negativ spiral, där Autolib drog ner på underhållet av bilarna, som allt oftare var smutsiga och trasiga bilar. Dessutom blev Autolib ett offer för sin egen framgång; i rusningstrafik fanns inte bilar att tillgå, bland annat på grund av den begränsade räckvidden på 250 km och långa laddtiden på åtta timmar. Samtidigt lanserades Uber och andra bildelningstjänster, liksom de eldrivna sparkcyklarna som kostade mindre och var mer tillgängliga än Autolib.²³

Användningen dalade och med den intäkterna till Autolib 2018 nådde ett ackumulerat underskott på cirka 233 miljoner euro, Paris stad vägrade att bidra med pengar för att få bilpoolen på fötter och sade upp kontraktet som ursprungligen skulle ha gällt fram till 2023.²⁴

Redan dagar efter Autolibs konkurs i Paris, var Autolib-bilarna borta från Paris gator. Många skrotades, efter år av dålig skötsel var de helt enkelt för slitna för att ha något riktigt värde, förutom batterierna som tagits om hand. Bilhandlaren Autopuzz har köpt in 500, som de renoverar och säljer för 4 990 euro, med garanti, och möjlighet att ta del av statens stöd på 4 000 euro för den som byter ut sin äldre bil. De första 200 såldes direkt; priset är attraktivt för en elbil med 250 km räckvidd som är max sju år gammal och som i de flesta fall inte körts särskilt många km. En del har flyttats till Autolib i Lyon, Bluely, och Bordeaux, som använder samma bilar. Här drivs verksamheten helt av Bolloré, som också byggde bilarna, till skillnad från i Paris där det skedde i samverkan med staden.²⁵ Bluely är betydligt billigare för användaren än Autolib, och - inte minst viktigt - kostar mindre än Uber som var en av Autolibs största konkurrent på många sträckor. Bolloré beräknar att Bluely ska bli lönsamt

²³ <https://www.thelocal.fr/20180619/whats-gone-wrong-with-the-much-lauded-paris-car-sharing-scheme>

²⁴ <https://www.reuters.com/article/us-france-autos-Autolib/paris-ends-Autolib-electric-car-sharing-contract-with-bolloré-idUSKBN1JH2CM>

²⁵ <http://www.lyonmag.com/article/54094/autopartage-a-lyon-collomb-et-bolloré-presentent-la-bluecar>

från 2021 och anger själva att bilarna på fyra år hyrts ut över 500 000 gånger, körts över fyra miljoner km och minskat utsläppen med 440 ton koldioxid.²⁶

De flesta av de nästan 1 100 laddstationerna är spårlöst försvunna, men 200 har återuppstått, med totalt 1 000 laddpunkter. Här kan alla ladda sin elbil med ett särskilt abonnemang, för 120 euro per år för privatpersoner och företag, utom bilpooler, taxi och liknande som betalar 600 euro för bil och år.²⁷

Efter Autolib's konkurs i Paris har både Renault och Peugeot-Citroën inrättat elfordon för korttidshyra i Paris, Moov'in Paris med 500 Renault Zoe och Twizy respektive Free2Move med 550 Peugeot iOn och Citroen C-Zero, för 0,32 euro per minut och en månadsavgift på 9,90 euro, inklusive även försäkrings- och parkeringsavgifter. Free2Move anger själva att de har mer än 1,5 miljoner kunder i 12 olika länder och en flotta på 65 000 fordon.²⁸

Klimatnyttan med Autolib var förstås beroende av att elbilarna minskade användningen av egna bilar, men systemet användes oftare som ersättning för taxi, buss eller tunnelbana. 25 % av de som använde Autolib uppgav att de gjorde de för att slippa kollektivtrafiken.²⁹



Bildelning: Vad gör BlaBlaCar så framgångsrik – och hur klimatsmart är det?

Franska BlaBlaCar är den världsledande bildelningsplattformen för långa distanser, med 72 miljoner medlemmar i 22 länder, däribland Tyskland, Spanien, Ryssland, Storbritannien, Indien och Mexiko. Men störst är man i Frankrike, med 16 miljoner användare - och nu övertar man SNCF:s bussbolag.

BlaBlaCar, som bildades 2006, sammanför på sin webb- och mobilplattform förare med tomma platser i bilen med passagerare som söker en interurban resa. Häri består den stora skillnaden mot t.ex. Uber; detta ska vara resor som skulle ha skett ändå, men med färre i bilen och totalt sett fler bilar på vägen. BlaBlaCar anger ett rekommenderat pris för resan som är klart lägre än vad det skulle ha kostat att ta tåget eller den egna bilen samma sträcka; den som vill kan höja priset för transporten men då blir det rödfärgat i bokningssystemet och ratas av den som söker transporter. Den låga kostnaden per resa är i sig en slags garant för att ingen kör BlaBlaCar enbart för reseintäkterna; målet är "noll tomma säten" genom att fylla bilar som ändå körs. BlaBlaCar tar knappt 20 % av resans kostnad för att de förmedlar resan, garanterar att man kommer fram till sin destination och står för en grundläggande försäkring under resan.³⁰

²⁶ <https://www.blue-solutions.com/wp-content/uploads/2018/10/2018.10.10-Bluey-celebrates-its-5th-anniversary.pdf>

²⁷ <https://www.paris.fr/recharge>

²⁸ <https://www.electrive.com/2018/12/02/paris-psa-will-also-launch-electric-car-sharing-service/>

²⁹ <https://chargedevs.com/newswire/paris-pulls-the-plug-on-bollores-Autolib-electric-car-sharing-service/>

³⁰ <https://www.ncrypted.net/blog/blablacar-business-model/> och <https://www.quora.com/What-is-BlaBlaCars-revenue-model>

Eftersom man ska dela bil med varann en längre sträcka, är tillitsfrågan central, och den måste skapas online mellan olika medlemmar som inte träffats förut. En undersökning med 4 700 användare i nio länder visar att 89 % har stor tillit till andra medlemmar med fullständig profil online; nästan samma höga nivå som till sina egna vänner (92 %) och långt över ens arbetskamrater (58 %). Tre fjärdedelar anger att det känns "meningsfullt" att dela bil med andra, mer än hälften säger att de fått goda råd och 21% har i en BlaBla-bil avslöjat något de aldrig berättat förut. Undersökningen visar också att användarna blivit mer benägna att använda andra delningsplattformar, och de har utvecklat ett ramverk för samarbetsekonomin.³¹



Den som vill åka med får ange hur pratsam hen är i nivåerna "Bla", "BlaBla" och "BlaBlaBla", och efter resan rankar förare och passagerare varann. Användarna grupperas i fem nivåer, där den högsta - ambassadör - kräver att man varit med i 12 månader och har minst 90 % positiva omdömen. Då får man bl.a. rabatter på inköp av ny bil, men varken i vilka bilar man då kan välja eller vilka bilar som används i BlaBla-resorna finns någon förtur för elbilar eller andra miljöbilar.³²

BlaBlaCar är ovanligt öppna om sina misslyckanden. Tillsammans med bl.a. IKEA ville de lansera bildelning för stora arbetsplatser, men resebehoven såg för olika ut för att det skulle fungera. De var på väg att sälja kunddata till tredje part, men avstod för att affärsmodellen är så beroende på användarnas förtroende.

År 2018 genomfördes 95,3 miljoner resor med BlaBlaCar. Den genomsnittliga sträckan var 239 km, med i snitt 3,5 personer i bilen. Den genomsnittliga beläggningen är annars 1,3 personer per bil. BlaBlaCar anger själva att de minskade transporternas klimatpåverkan med totalt 1,6 miljoner ton under 2018, huvudsakligen på grund av färre bilar på vägarna men också för att man kör mer ansvarsfullt med okända passagerare som betygsätter körningen.³³ Utsläppen per passagerare och km anges till 58 g CO₂/km, högre än för en buss med relativt god beläggning men långt längre än om var och en sitter själv i bilen.

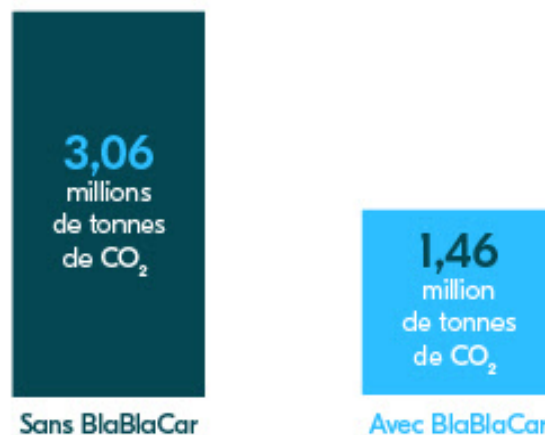
³¹ <https://www.theguardian.com/travel/2014/oct/13/car-sharing-blablacar-cheap-travel-green>

³² <https://www.thelocal.fr/20150917/blablacar-start--france-unicorn-questions-need-to-know>

³³ <http://www.lefigaro.fr/societes/2019/03/27/20005-20190327ARTFIG00124-blablacar-reduit-les-emissions-de-co2-en-remplissant-les-voitures.php> och <https://blog.blablacar.fr/blablalife/lp/zeroemptyseats>

2018 köpte BlaBlaCar SNCF:s bussbolag Ouibus med 300 destinationer i tio länder, och börjar nu mer samordna bildelning och bussresor. 2019 utvidgas verksamheten med BlaBlaLines, bildelning specifikt inriktad på resor till och från jobbet.³⁴ Det är i linje med regeringens prioriteringar, och även andra aktörer siktar in sig på denna marknad, som Klaxit med Sodexo och RATP bland sina finansiärer³⁵, eller Karos. Karos fick sitt genombrott i samband med tågstrejken hos SNCF som fick många att söka alternativ till både den egna bilen och den ofta dåligt fungerande traditionella kollektivtrafiken. Med Karos betalar passageraren 0,10 euro/km, som går direkt till föraren, men ofta finner man andra finansieringslösningar som när Île-de-France Mobilités som representerar över 80 kommuner i Parisregionen, finansierade 17 plattformar för bildelning, med 2 euro per vardagsresa till och från jobbet.³⁶ Karos var först av dem alla att nå målet 25 000 resor, vilket skedde efter drygt två månader, och förmedlar nu över 400 000 resor om dagen. Många av dem sker åt arbetsgivaren; Karos sköter mer än 1 000 sajter för detta.³⁷

1,6 million de tonnes de CO₂ évitées



Denna form av bildelningstjänst för långa distanser kan dock slå mot på inter-urban kollektivtrafik. En nyligen publicerad studie från Europaparlamentet anger att "that substitution has reached significant volumes in the more advanced markets" och uppskattar att franska järnvägen SNCF förlorat sex procent av de inhemska långväga passagerarna till BlaBlaCar och andra liknande aktörer. Siffrorna gäller 2015 men om något så har andelen ökat sen dess.³⁸

De flesta bildelnings-passagerarna reste tidigare med tåg eller buss, vilket visar att en långdistans bildelningstjänst kan vara konkurrenskraftig även gentemot subventionerade trafikslag. Den totala klimatpåverkan blir ändå neutral eller positiv för BlaBlaCar om bilresan skulle ha skett i alla fall, och tåget avlastas respektive antalet bussturer kan minskas.³⁹

³⁴ https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/04/08/covoiturage-domicile-travail-un-potentiel-de-18-millions-de-trajets-par-jour_5447134_3234.html

³⁵ https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/04/08/domicile-travail-l-autre-covoiturage_5447128_3234.html

³⁶ <https://www.karos.fr/var/pdf/40-cp-resultat-essonnevf.pdf> och <https://www.rtl.fr/actu/conso/karos-citygoo-les-applications-de-covoiturage-ont-le-vent-en-poupe-7793838650>

³⁷ <https://www.karos.fr/entreprises/>

³⁸ Does sharing cars really reduce car use? <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Does-sharing-cars-really-reduce-car-use-June%202017.pdf>

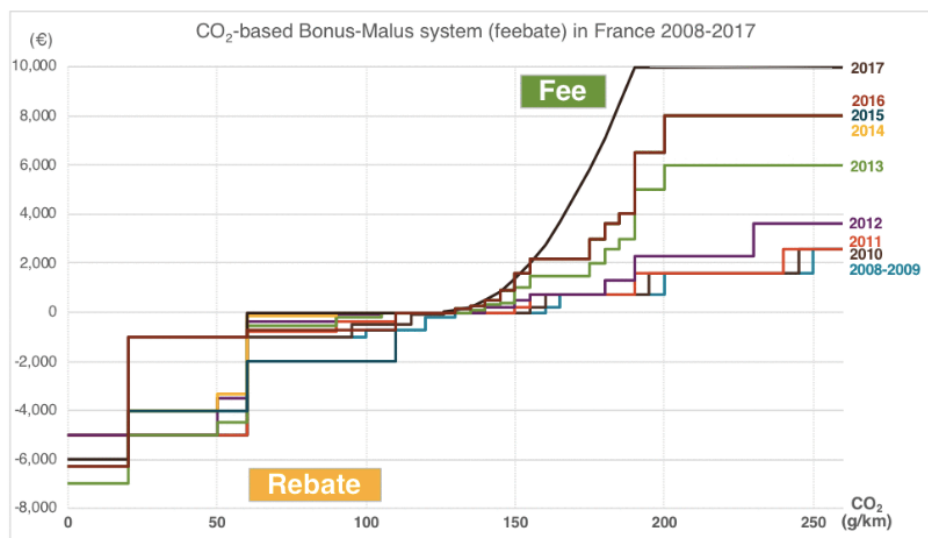
³⁹ <https://techcrunch.com/2018/11/12/blablacar-to-acquire-ouibus-and-offer-bus-service/>

Bonus-malus: Frankrikes gröna fordonsbeskattning

När Sverige den 1:a juli 2018 införde fordonsskatten bonus-malus, var till och med namnet direkt hämtat från Frankrike som har tio års erfarenhet av att låta en bonus för bilarna med lägst klimatpåverkan finansieras av en höjd skatt - malus - på bilar med höga utsläpp. Det är ett system som justerats flera gånger, och som klart bidragit till en grönare fordonsflotta.

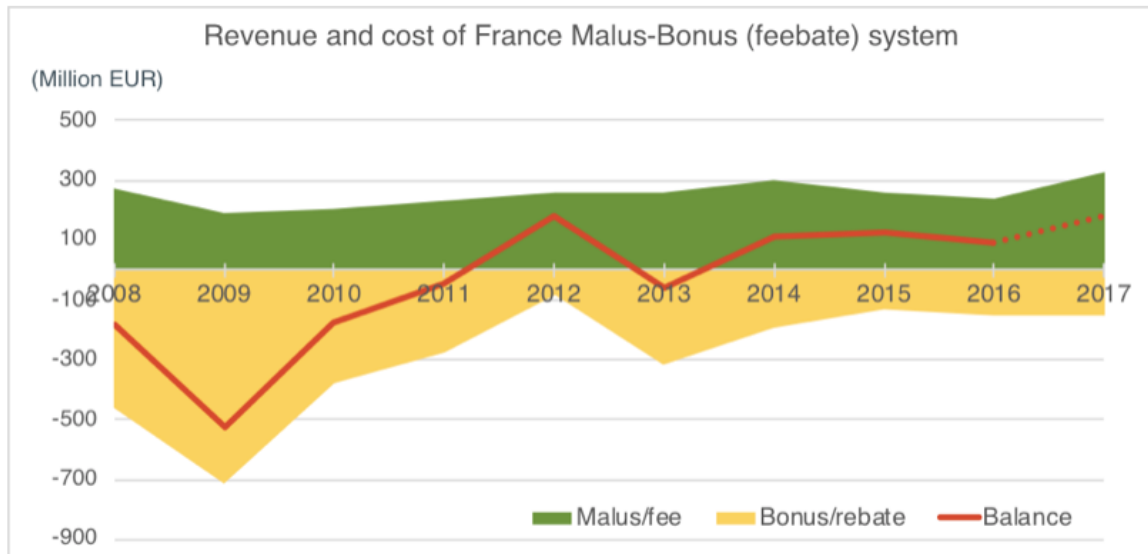
När Frankrike införde bonus-malus för nya personbilar år 2008 minskade de genomsnittliga utsläppen från nya bilar snabbt, delvis för att införandet sammanföll med den ekonomiska krisen som både ökade intresset för bränslesnåla fordon och gjorde konsumenten mer mottaglig för ekonomisk stimulans. Eftersom utsläppen minskade snabbare än planerat, blev systemet obalanserat och kostade den franska staten flera miljarder kronor per år. Bland annat av det skälet har brytpunkterna i bonus-malus nivåerna justerats hela åtta gånger, och har sedan 2013 gett ett tillskott till statskassan på omkring en miljard kronor årligen. Nedanstående diagram från International Council on Clean Transportation (ICCT) visar förändringarna över tid. "Nollnivån", dvs varken bonus eller malus, låg 2008 mellan 130 och 160 gram CO₂/km i utsläpp, vilket sedan justerades till 110–130 gram CO₂/km⁴⁰.

2017 ändrades malus-kurvan från en stegvis trappa till en kontinuerlig kurva. På detta sätt undviker de franska myndigheterna att bilföretagen anpassar fordon för att precis klara ett "trappsteg". Bonusen har också begränsats till laddbara bilar, rena elbilar som får en bonus på 6 000 euro och laddhybrider vars bonus beror på utsläppen. Detta är en del i att nå 1,2 miljoner elbilar till 2023, mot 43 000 år 2017.⁴¹



⁴⁰ <https://www.theicct.org/blog/staff/practical-lessons-vehicle-efficiency-policy-10-year-evolution-frances-co2-based-bonus>

⁴¹ <https://www.electrive.com/2018/07/23/france-sharpening-emissions-law/>



Från 2019 sänks gränsen för där malus börjar tas ut med 3 g CO₂/km och år, från 120 g/km 2018, till 117 g/km 2019. Ersättningsnivåerna höjs också, i snitt från 50 till 145 euro. Bilar med utsläpp på över 140 g CO₂/km får betala 1,050 euro, med högre belopp upp till taket 10 500 euro för bilar med utsläpp på 185 g/km eller mer.⁴²

Biodrivmedel: Låginblandning och E85-boom

Frankrikes biodrivmedelsandel i transportsektorn ska nå 10,5 % 2020 och 15 % 2030. Det ska huvudsakligen ske genom låginblandning av förnybart i bensin och diesel, med krav på 7,5 % etanol i bensinen och 7,7 % biodiesel, vilket stegvis höjs.⁴³ Efter en trög start, står nu E10 (bensin med 10 % etanol) för huvuddelen av den franska bensinmarknaden, mycket tack vare en lägre beskattning som gör den 40–50 öre billigare per liter för konsumenten än bensin med lägre etanolhalt. På dieselsidan har det nationella målet på överträffats varje år, och marknadsandelen stadigt ökat sedan 2010.⁴⁴

Därutöver finns, liksom i Sverige, en separat marknad för koncentrerade biodrivmedel. Det är främst etanol E85 för personbilar och E95 för tunga fordon, biogas/fordonsgas och biodiesel (RME och HVO), som finns både som B100 och B30. Dessa är skattebefriade givet att de uppfyller hållbarhetskraven. Den franska handlingsplanen ger prioritet för biodrivmedel som producerats i Frankrike, som har en nationell årlig produktionskapacitet på cirka 2,5 miljoner ton biodiesel och 1 780 miljoner liter etanol – en fjärdedel av Europas etanolproduktion görs i Frankrike av sockerbetor och sädesslag.

Omställningen till koncentrerade biodrivmedel är pådriven av städer som Paris där den dåliga luftkvaliteten innebär kraftiga begränsningar för dieselfordon. Detta har exempelvis inneburit samverkan mellan gasleverantören Air Liquide och matkedjan Carrefour som ställer om sina lastbilar till att köra på flytande biogas. Paris' borgmästare Anne Hidalgo har tidigt talat om att förbjuda fossilbränslefordon. Idag är dieselfordon äldre än 2001 förbjudna på vardagar. Under 2019 förbjuds dieslar äldre än 2005 (Euro 3), och staden har som mål att

⁴² <https://www.linternaute.com/auto/guide-pratique-auto/1336660-bonus-malus-ecologique-encore-plus-dur-en-2019-quel-nouveau-bareme-2018/>

⁴³ <https://renewablesnow.com/news/france-raises-biofuel-blending-mandate-for-2019-2020-639060/>

⁴⁴ <https://stratasadvisors.com/Insights/071317-French-Biofuels>

förbjuda alla dieselfordon från 2024. 24 andra franska städer, inklusive stora städer som Lyon, Bordeaux och Strasbourg följer Paris exempel. För att kunna verifiera fordonens ålder har ett system införts, CRIT'Air^[1], med klistermärken som fästs på bilens vindruta beroende på fordonets ålder och drivmedel. Den förare som fuskar riskerar böter på mellan 68 och 375 euro. CRIT'Air 5 fordon är de som är utestängda från zonerna redan i år.

På personbilssidan står E85 och etanolbilar för en veritabel boom. 2012 såldes 7 500 etanolbilar, varefter marknaden stannade av, men nu har den tagit ny fart. Förbrukningen av E85 ökade med 23 % mellan 2016 och 2017, och 2018 såldes över 183 miljoner liter E85 mot 118 miljoner liter året innan.⁴⁵ Skiftet bort från diesel gör att L'Automobile nu förutspår "le grand retour" för etanolbilarna⁴⁶.

Huvudorsaken är ett billigt bränsle: E85 beskattas med 11,83 % mot 68,29 % för bensen vilket ger ett pris vid pump på i genomsnitt knappt sju kronor litern. Det är mindre än hälften mot bensen, och även med 30 % merförbrukning ger det en kraftig besparing – även om det nu diskuteras att eventuellt höja beskattningen något, både för att inte tappa för mycket skatteintäkter och för att inte riskera att bryta mot EU:s regler mot överkompensation.⁴⁷

Drygt var tionde mack har nu E85, totalt cirka 1 200. SNPAA, Föreningen för franska bioetanolproducenter, har målet 3 000 mackar som med nuvarande utbyggnadstakt nås en bit in på 2020-talet.⁴⁸ Matkedjan Intermarché är marknadsledare med 366 E85-stationer.

Bonus-malus-systemet för fordonsbeskattning ger 40 % rabatt för etanolbilar, vilket för den enda etanolbil som våren 2019 finns på marknaden, Ford Kuga, innebär en skattesänkning från 2 453 euro till 0, eller för automatversionen en skatt på 60 euro istället för 10 500 euro. Dessutom är fordonstillståndet, carte grise, gratis i nästan alla franska regioner, och den som har en etanolbil som företagsbil kan dra av 80 % av momsen.

Huvuddelen av omställningen till etanol sker genom konvertering av befintliga bensinbilar, en marknad som enligt tillverkaren Flexfuel åttadubblades under 2018. En konverteringssats, som i huvudsak består av specialutformad programvara, kostar nu cirka 7 000 kronor inklusive montering. Allt fler tillverkare och generalagenter både godkänner och säljer själva nu sådana kits, så att man inte längre står utan garantier om bilen konverterats.⁴⁹

Vid sidan om etanolboomen finns en begränsad men växande marknad för fordonsgas med cirka 100 tankställen i landet, vilket förutspås fördubblas inom de närmaste åren. Det skulle också kunna leda till att fler tillverkare erbjuder gasbilar på marknaden; utbudet är mycket begränsat. På tunga sidan har både Scania och Volvo lanserat lastbilar för flytande natur- eller biogas (LNG/LBG), med Frankrike som en av de tänkta huvudmarknaderna, och Scania har sålt E95-lastbilar till franska aktörer som värdesätter att kunna köra på ett nationellt producerat, förnybart drivmedel.

På dieselsidan är ren biodiesel HVO 100 sedan mars 2017 godkänt för professionellt bruk i Frankrike. Franska Total, den största aktören på drivmedelsmarknaden, ska producera

⁴⁵ <http://www.lefigaro.fr/automobile/le-retour-en-fanfare-du-superethanol-20190402>

⁴⁶ L'E85 est mort, vive L'85! L'Automobile nummer 875, april 2019

⁴⁷ <http://www.lefigaro.fr/automobile/le-retour-en-fanfare-du-superethanol-20190402>

⁴⁸ <https://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Miljoforvaltningen/Miljobilar/Nyheter-och-press/Nyheter-och-press/Nyheter/Fransk-etanolboom/> och <https://www.largus.fr/actualite-automobile/superethanol-e85-des-pompes-de-plus-en-plus-faciles-a-trouver-9120395.html>

⁴⁹ www.infoe85.fr listar vilka konverteringssatser som godkänns.

HVO100 i två anläggningar i landet med start hösten 2019, men 60–70 % av HVO:n tänks vara importerad palmolja, vilket föranlett kraftiga protester.⁵⁰ Suez ska samla in mer använda fityroljor för att omvandla till biodiesel och producenten Avril har lanserat B100 helt framställd av franska rapsfrö, med en förväntad marknad på flera hundra tusen ton per år inom framför allt logistik och kollektivtrafik. En sådan marknad stärks av franska regeringens inriktning att senast 2030 stoppa importen av jordbruksprodukter som sägs leda till avskogning, vilket anges inkludera biodieselsråvarorna palmolja och soja.⁵¹

En omfattande vätgassatsning i transportsektorn lanserades i juni 2018 av dåvarande miljöministern Nicolas Hulot, på 100 miljoner euro enbart för 2019 och lika mycket per år fram till 2024. Då ska det enligt planen finnas minst 5 000 vätgasdrivna kommersiella fordon och 200 tunga bränslecellsfordon 2023, och 100 vätgasmackar. Våren 2019 fanns knappt 300 vätgasbilar och 20 mackar.⁵²

För att målen ska kunna nås, måste man komma förbi hönan-och-ägget-situationen som länge kännetecknat vätgasen. Här är stationära flottor viktiga, som Hype och Air Liquides introduktion av 100 vätgasdrivna taxibilar i Paris, med målet att nå 600 bilar 2020. Också Posten överväger vätgas för sina mindre transportfordon.⁵³

I nuläget är vätgasen i huvudsak fossil, med målet 10 % förnybar 2023 och 40 %, vilket franska vätgasorganisationen AFHYPAC ser som viktiga steg på väg mot en vätgasekonomi. I det separata projektet Zero Emission Valley delfinansierar EU med 70 miljoner euro 1 000 bränslecells-bilar, 20 mackar för förnybar vätgas och 15 elektrolysörer i Auvergne Rhône Alpes-regionen.⁵⁴

Fyrtio år med TGV: Vad kan vi lära av världens snabbtågsland nummer ett?

Höghastighetstågen Train à Grande Vitesse (TGV) utvecklades av franska statliga järnvägsförvaltningen SNCF och företaget Alstom. Det första tåget visades 1980, efter en betydande omkonstruktion sedan man på grund av stigande oljepriser bytt teknik från gasturbiner till eldrift. Den första linjen öppnades 1981, Paris-Lyon, och därefter skedde en snabb utbyggnad från Paris åt söder, väster och norr, och 2007 även österut med höghastighetslinjen till Strasbourg.

Enligt ovanligt samstämmiga bedömare är TGV-satsningen samhällsekonomiskt lönsam, bl.a. för att den höga hastigheten har medfört att nya städer kommit inom pendlingsavstånd från Paris, exempelvis Lyon och Tours. Det visade sig bl.a. vid bankkrisen 2008–2009 då de franska städer som låg i anslutning till höghastighetsbanan återhämtade sig fortare än andra. Under 2017 ökade dessutom TGV:s vinsten med över 500 miljoner euro jämfört med året tidigare, och SNCF anger att vinsten förväntas öka ytterligare på grund av ökat antal internationella kopplingar med TGV.⁵⁵ TGV är exempelvis kopplat till Thalys i Belgien och Nederländerna, till spansk järnväg och till Genève i Schweiz.

⁵⁰ https://biofuelsnews.com/display_news/14107/avril_launches_100_biodiesel_in_france/

⁵¹ <https://biofuelsdigest.com/bdigest/tag/france/>

⁵² <https://www.freightwaves.com/news/technology/hydrogen-fuel-cells-might-be-the-successor-to-internal-combustion-engines>

⁵³ https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/04/08/l-hydrogene-un-marche-en-devenir_5447191_3234.html

⁵⁴ <https://www.act-news.com/news/hydrogen-fuel-cell-global-coming-of-age/>

⁵⁵ https://www.sncf.com/sncv1/ressources/reports/sncf_mobilites_2017_financial_report.pdf



SNCF valde från start att med TGV satsa på sträckor med mycket pendlare på distanser man vanligtvis tar flyget, ex. Paris-Lyon, och prioriterar alltså volym för att maximera utnyttjandegraden av sträckorna. Eftersom TGV-tågen kan gå på de konventionella spår som redan finns på plats, kan de till en lägre kostnad än för andra höghastighetståg komplettera de centrala, specifika banorna med att samutnyttja andra banor med andra tåg. TGV har också varit effektivt i att minska behovet av inrikesflyg, särskilt efter att SNCF infört en lågprisvariant av TGV. Exempelvis lade lågprisflyget EasyJet nyligen ner rutten Paris Orly-Marseille, och på sträckan Paris-Bryssel är det nu långt vanligare att ta tåget än flyget.

Kostnaden för att bygga TGV-nätet beror förstås på topografi, markvärde och andra faktorer, men varierar generellt mellan 5,5 och 19,7 miljoner euro per km.⁵⁶ De senaste större invigningarna skedde i juli 2017 med sträckorna Paris-Rennes och Paris-Bordeaux, så att TGV-nätet nu omfattar 2 700 km. President Macron har publikt ifrågasatt om värdet av en fortsatt utbyggnad motsvarar kostnaden och transportminister Borne anger att "vi får inte glömma att det är en enorm kostnad för staten, för samhället och för SNCF", särskilt med sträckan Paris-Orléans-Clermont-Lyon i åtanke. Sträckan utlovades av tidigare presidenten Hollande, med en uppskattad kostnad på 12,9 miljarder euro. Även den mer begränsade sträckan Bordeaux-Toulouse för drygt 8 miljarder euro är lagd på is, efter att franska revisionsrätten slagit fast att staten saknar de ekonomiska tillgångar som krävs för att genomföra det, och tidigare miljöministern Nicolas Hulot ifrågasatt om målet verkligen är att "alltid åka fortare och längre?"

SNCF själva anger att de framgent prioriterar järnvägar som är mer inriktade på vardagspendling, inte minst Parisregionens regionaltåg RER-linjer. Franska miljöorganisationen Nature Environnement är skarpt kritiska till den ensidiga fokuseringen som varit på höghastighetståget, som skett "på bekostnad av att upprätthålla befintliga nätverk. Som ett resultat är det franska järnvägsnätet i genomsnitt dubbelt så gammalt som det tyska nätverket. Fel, störningar och åldrande utrustningen multiplicerar och försämrar kvaliteten på järnvägstjänsterna, vilket oundvikligen leder till att transporter flyttas från tåg till väg", anger de i sin rapport.

⁵⁶ <https://www.statista.com/statistics/764486/cost-construction-lines-lgv-by-kilometer-la-france/>

Kommuner visar vägen: Lokala exempel

Paris förbjuder dieselbilar för att rena luften

Paris har sedan länge arbetat med att förbättra luftkvaliteten och har efter Parisavtalet också allt tydligare velat bli en klimatomfattande stad. En annan viktig drivkraft är att Paris år 2024 står värd för OS och Paralympics, med mycket höga klimat- och miljöambitioner.

Paris borgmästare Anne Hidalgo bjöd i maj 2018 in Parisborna till ett rådslag om att Paris ska bli en klimatneutral stad till 2050. Det resulterade bland annat i målet att kollektivtrafiken ska byggas ut och helt ställas om till förnybart. Redan 2025 ska 2/3 vara eldriven och 1/3 drivas på biogas, längre fram ska alla drivas på el. I dagsläget är 800 elbussar beställda av Île de France Mobilités and RATP, i Europas största upphandling av elbussar någonsin⁵⁷. En viktig inriktning är att en stor del av elbussarna ska vara tillverkade i Frankrike, och alltså inte importerade från Kina som annars helt dominerar elbussmarknaden.⁵⁸

Hidalgo har också offentligt diskuterat om inte kollektivtrafiken borde vara gratis, men den beräknade kostnaden på sex miljarder euro per år är förstås avskräckande. Kostnaden minskar om gratis kollektivtrafik bara gäller en viss zon, bara vissa tider på dygnet, bara när luftkvaliteten är särskilt dålig, bara för vissa åldersgrupper eller bara för de med lägre inkomster. Det är också möjligt att finansiera den genom att höja arbetsgivarnas bidrag till kollektivtrafiken eller införa trängselavgifter.⁵⁹

Men det som fått störst internationell uppmärksamhet är Paris beslut att 2030 vara helt fritt från fordon som drivs av bensen eller diesel. De första stegen har redan tagits; i januari 2017 förbjöds dieselbilar av typen Euro 2 eller sämre, tillverkade år 2000 eller tidigare, innanför ring-motorvägen A86. Samtidigt infördes ett femklassigt miljömärkningssystem, och en särskild miljötaxa infördes, med en hel dags tillträde till kollektivtrafiken för 3,60 euro. År 2021 utvidgas körförbudet inom zonen till dieselbilar registrerade fram till 2004. Året efter förbjöds årsmodellerna fram till 2010 och år 2025 ska alla dieselbilar vara förbjudna. Därtill har Paris regionala parlament beslutat om ett förbud för alla dieselbilar som är äldre än 20 år, vilket gäller i hela Paris och i dess 79 kranskommuner. Totalt berörs närmare en miljon dieselfordonsägare direkt, och ytterligare ett minst lika stort antal som inte bor i regionen men har återkommande ärenden till Paris. Någon form av kompensation eller inlösenprogram har efterfrågats, bl.a. för att många snåla dieslar tills nyligen fick bonus i fordonsskattesystemet och alltså sågs som önskade av myndigheterna. Huvudsyftet med begränsningarna är att förbättra luftkvaliteten. En undersökning gjord av det franska miljöministeriet visar att ungefär 48 000 människor dör varje år till följd av luftföroreningar.⁶⁰

Även Lyon har nu förbjudit de mest förorenade dieselbilarna, men där är även dieselbilar, Euro 3, registrerade mellan 2001 och 2005 förbjudna, vilket ökar andelen till 20 % av den franska bilflottan. Under 2019 kommer information om övergången enbart visas på skyltar och affischer, men 2020 kan man även tilldelas böter. Förbudet gäller även i Lyons förorter samt i Grenoble.⁶¹

⁵⁷ <https://electrek.co/2019/04/09/paris-800-electric-buses/> och <https://www.france24.com/en/20190409-paris-orders-800-new-electric-buses-fight-smog>

⁵⁸ <https://cleantechnica.com/2018/04/23/1000-electric-buses-to-spearhead-paris-goal-of-100-zero-emissions-public-transportation/>

⁵⁹ <https://www.citylab.com/transportation/2018/05/paris-ponders-an-audacious-idea-free-transit-for-all/560522/>

⁶⁰ <https://teknikensvarld.se/dieselbilar-ar-nu-forbjudna-i-paris-390693/>

⁶¹ <https://groupe-ecomedia.com/circulation-2019-lyon-fin-vehicules-polluants/> och <https://www.lyoncapitale.fr/actualite/pollution-a-lyon-quelle-zone-sera-interdite-a-certains-vehicules-en-2019>

Rennes: Här ska Parisavtalet förverkligas

Staden har budgeterat 350 miljoner euro till 2024 för att minska sin klimatpåverkan i linje med Parisavtalet. Elbussar från Bolloré ska införas brett och trafikerar redan linje 12. Pendeltåg byggs ut, metron förlängs och från september 2019 kan man långtidshyra elcyklar på stationen. 2020 ska cykling stå för 20 % av transportarbetet, mot 5 % idag eller 15 % i centrala Strasbourg, som ligger främst i Frankrike i detta avseende. Drygt 100 km sammanhängande cykelbanor är en del av lösningen.

Bilens andel ska minska med 10 %, med 2 500 nya park&ride-platser, och ökad bildelning genom Ouestgo och Covoit'Star. Den som regelbundet kör mellan Rennes och förorten Acigné, och som registrerat sig på stadskontoret, kan också ta upp passagerare på busshållplatserna, vilket ska avlasta kollektivtrafiken och minska andelen bilar som körs med en enda person i bilen.⁶² Kommunen diskuterar också att, liksom i Lille, införa en direkt ekonomisk bonus för den som samåker; redan nu får man KorriGo-poäng som tex kan bytas mot biobiljetter.

Belle-Île-en-Mer: Renault elektrifierar ön

Den bretonska ön Belle-Île-en-Mer har ungefär fyra tusen invånare som huvudsakligen livnär sig på fiske och lokal turism. Nu ska ön också bli ett internationellt klimatföredöme, genom att Renault som vill skapa ett miljövänligt el-ekosystem här. Redan i år ska öns invånare och dess besökare få tillgång till elbilar för bildelning, med laddstationer nära öns huvudattraktioner.

Bilarna ska laddas med hjälp av solpaneler på taken av öns större offentliga byggnader, med ett system som aktiverar laddningen när en byggnad producerar mer energi än vad den behöver. Detta system ska kunna överföras till andra öar, städer och förorter.⁶³

Grenoble och 11 andra kommuner hotar stämma oljebolaget Total

Det franska oljebolaget Total gav 2015 upphov till 311 miljoner ton koldioxidekvivalenter och svarade därmed för cirka 0,7 % av världens alla växthusgasutsläpp. De utsläpp Total ger upphov till motsvarar ungefär två tredjedelar av hela Frankrikes, som var 463 miljoner ton koldioxidekvivalenter samma år.⁶⁴

Total har sedan tidigare kritiserats för att knappt nämna eller behandla klimatriskerna av sitt arbete, vilket förstärkts av att många klimatforskare bedömer att tre fjärdedelar av de kända reserverna av fossila bränslen måste stanna kvar i marken om tvågradersmålet ska nås. Total ökade istället 2017 oljeproduktionen med 5 %, en tillväxt de dessutom planerar att hålla under de närmsta åren, med hjälp av att öppna nya oljefält bland annat utanför Greklands och Brasiliens kust.⁶⁵

Men nu utmanas de av 12 franska kommuner som i ett öppet brev uppmanat Totals vd Patric Pouanné att respektera Parisavtalet och kraftigt minska sin utvinning av olja. Uppropet leds av Grenobles borgmästare Eric Piolle som representerar de franska gröna. Han påpekar att

⁶² <http://www.lagazettedescommunes.com/475894/a-rennes-le-covoiturage-de-proximite-se-developpe/>

⁶³ <http://www.climateaction.org/news/renault-unveil-plans-for-new-france-smart-island>

⁶⁴ https://www.liberation.fr/france/2018/10/23/climat-vers-un-proces-d-ong-et-de-maires-francais-contre-total_1687309

⁶⁵ <https://www.placegrenet.fr/2018/10/23/douze-maires-dont-eric-piolle-mettent-en-demeure-total-de-respecter-laccord-de-paris/212842>

klimatförändringarna sker dubbelt så snabbt i Alperna som det globala genomsnittet. Glaciärerna smälter, den biologiska mångfalden hotas och snön förutspås minska med 50–75 % till år 2050. Dessutom menar forskare att Grenoble år 2050 riskerar att få temperaturer över 35 °C i över två månader under året, med tio procent mindre regn.⁶⁶

”Om Total inte justerar sin verksamhetsplan under 2019 kan en rättegång, vilken kan leda till att företaget går i konkurs, inledas”, kommenterar Piolle. Detta tillvägagångssätt är en del av ett ökande antal protester om klimatet. Ett dussin familjer har anmält EU till EU-domstolen med krav på att EU ska minska de klimatpåverkande utsläppen snabbare än vad man hittills beslutat göra, och nederländska staten har dömts att minska sina växthusgasutsläpp med minst 25 % till år 2020. I nuläget ser Total-fallet ut att också hamna i domstol; oljebolaget har visserligen kraftigt ökat sina investeringar i sol och vind, men inte gjort någon ansats att dra ner på oljeproduktionen.

Pau lanserar vätgasbussflotta

Pau Béarn Pyrénées med 166 000 invånare satsar på åtta vätgasbussar för en ny linje på 6 km mellan sjukhuset och universitetet, med 7 500 passagerare om dagen. Var sjätte till åttonde minut ska en buss gå, för en tur på cirka 20 minuter. Investeringen är på 9,3 miljoner euro, varav en tredjedel för en vätgasmack. Sex bussar används i daglig drift, två finns som reserv och tankas över natten i depån.

Med elbussar hade fem snabbladdningsstationer behövt installeras, och 30 % av restiden skulle åtgå till laddning, vilket gjorde vätgaskalkylen mer intressant. Med hjälp av solceller produceras upp till 300 kg vätgas per dag, medan varje buss i snitt använder 30 kg vätgas per dag.

Förutom drivmedelsvalet är bussarna från Van Hool i princip samma som hyperbussen Skånetrafiken använder i Malmö. Merkostnaden är ungefär 80 000 euro per buss, jämfört med motsvarande dieselbuss, men staden menar att man tjänar in detta på en bättre luftkvalitet, minskad klimatpåverkan och lägre drivmedelskostnader på sikt.

Slutord: C'est pas fini!

Denna rapport gör inte anspråk på att vara komplett i sin granskning av Frankrikes arbete för hållbar mobilitet. Här finns till exempel inget med om sjöfarten, väldigt lite om godstransporterna, inget om flyget... Det beror förstås inte på att dessa sektorer inte är viktiga, utan på att vi utifrån vår egen granskning inte såg lika mycket att lära sig och inspireras av från Frankrike i dessa delar.

Av samma skäl tecknar denna rapport avsiktligt en orimligt ljus bild av Frankrike. Vi har valt att lyfta fram sådant som kan vara värt att lära sig av, inklusive sådant som Sverige redan beslutat att vi ska ta efter – såsom beskattningen bonus malus. Det betyder sammantaget att rapporten inte ska användas som en heltäckande bedömning av vad Frankrike gör, eller som en jämförelse mellan länder.

⁶⁶ <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=406&artikel=7191118>

Vi är också medvetna om att detta är ett tidsdokument i en materia som snabbt förändras. I slutet av april 2019 redovisade president Macron vad den nationella Grand Débat. lett till, med två punkter som i grunden kan ändra fransk klimat- och transportpolitik:

– Med ”kollektiv intelligens” ska 150 slumpvist utvalda medborgare se över hur den ekologiska omställningen bäst utformas, med fokus på transporter och bostäder. Den ska föreslå stimulans, begränsningar och peka ut var ny finansiering behövs. ”Detta kommer att lämnas in utan filter för omröstning i parlamentet eller till en nationell folkomröstning”, anger presidenten.⁶⁷

– Ett ”ekologiskt försvarsråd” bildas, sammankallat av premiärministern, med de mest centrala ministrarna i arbetet och de största statliga myndigheterna. Rådet ska ”sätta klimatkrisen i centrum för vår politik”, fastställa strategiska val som behöver göras och säkerställa en ständig uppföljning inom regeringen.⁶⁸

Den tidigare föreslagna höjda beskattningen av bensin och diesel, som gav gula västarna-upproret, förbigicks med tystnad. Det visar sammantaget på en omorientering mot mer av deltagande i klimatarbetet, mer fokus på gemensamma beslut och mer morötter än piskor. Vad det konkret innebär på transportområdet är för tidigt att säga, men vi kommer att fortsätta hålla koll på fokusland Frankrike och återkommande både uppdatera denna rapport – det är därför den finns i pdf-format – och komplettera med särskilda studier som du finner på 2030-sekretariatet.se/fokusland, där du också år för år kan följa våra sammanställningar av inspirerande exempel från andra länder.

A bientôt!

⁶⁷ <https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/grand-debat-national-un-collectif-lance-une-assemblee-citoyenne-avec-des-francais-tires-au-sort-des-cet-ete-147168.html>

⁶⁸ https://www.lemonde.fr/politique/live/2019/04/25/suivez-en-direct-l-intervention-d-emmanuel-macron-en-conclusion-du-grand-debat-national_5454926_823448.html