TRANSPORTS :

# L'HEURE D'UN CHANGEMENT RADICAL A SONNÉ

Feuille de route pour décarboner le secteur européen des transports d'ici 2040

GREENPEACE

# L'HEURE D'UN CHANGEMENT RADICAL A SONNÉ

## Feuille de route pour décarboner le secteur européen des transports d'ici 2040

Alors que le monde vacille sous les effets sans précédent de la pandémie du COVID-19, le virus a radicalement modifié les perspectives du secteur des transports et l'avenir de la mobilité en Europe et au-delà. L'industrie automobile, les compagnies aériennes et les navires de croisière sont aux prises avec des pertes aussi importantes qu'inattendues, et bon nombre d'entre eux reçoivent déjà des fonds publics de la part des gouvernements européens pour maintenir leur secteur à flot.

Le changement climatique reste néanmoins la plus grande menace existentielle à laquelle le monde est confronté. Et le secteur des transports est l'un des principaux contributeurs à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et au réchauffement de la planète. Contrairement à la plupart des sources d'émission de gaz à effet de serre dont l'intensité a ralenti ou a diminué, les émissions du secteur des transports en Europe ont continué à augmenter, avec une augmentation de 28 % par rapport aux niveaux de 1990. L'aviation internationale, le transport maritime international et le transport routier sont les sources d'émissions du transport qui ont connu la croissance la plus rapide dans l'Union européenne depuis 1990. En conséquence, 27 %[1] des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne provenaient du secteur du transport en 2017.

Le transport est également une cause majeure de pollution atmosphérique en Europe. Il est prouvé que les émissions de polluants atmosphériques issues du transport routier exacerbent les symptômes et la gravité du COVID-19 et aggravent les conséquences des pandémies[2], tout en contribuant à diverses maladies, comme les maladies pulmonaires chroniques, les cancers, les accidents vasculaires cérébraux et les maladies cardiaques.[3]

Il semblerait que la modélisation effectuée pour le futur rapport 2021 du GIEC évoque la possibilité d'une trajectoire de réchauffement planétaire supérieur à 5 degrés Celsius, contrairement aux hypothèses précédemment retenues selon lesquelles la pire prévision s'établissait à 3 degrés Celsius.[4] Nous ne pouvons tout simplement pas attendre plus longtemps pour un réel changement. Pour répondre à l'urgence climatique et préserver la santé humaine, le secteur européen des transports doit évoluer drastiquement et urgemment : les biens et les personnes doivent se déplacer autrement.

Dans cette optique, la nouvelle étude publiée par Climact et le NewClimate Institute dessine un avenir dans lequel le secteur européen des transports est décarboné d'ici 2040, sans dépendre des agrocarburants ni de sources d'énergie polluantes. Ce travail vise à offrir aux décideurs une feuille de route pour aborder une transition d'une ampleur et d'une rapidité conforme aux recommandations de la communauté scientifique, et pour contribuer de manière équitable à la limitation du réchauffement climatique à 1,5 °C.

1 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12

2 https://ideas.repec.org/p/bir/birmec/20-13.html

3 https://www.unenvironment.org/news-and-stories/story/air-pollution-know-your-enemy

4 https://www.theguardian.com/environment/2020/jun/13/climate-worst-case-scenarios-clouds-scientists-global-heating

Des villes pour les personnes, pas pour les voitures

Source : Greenpeace

Le rapport aborde tous les modes de transport : le transport terrestre (voitures, camions, trains, transports publics, vélo, marche), le transport aérien et le transport maritime. Le transport de marchandises et de passagers est pris en compte, et des hypothèses distinctes sont avancées pour les géographies urbaines et non urbaines. Le rapport énonce les objectifs intermédiaires requis, les défis et les avantages associés à ces efforts importants, ainsi que les décisions politiques qui doivent être mises en œuvre.

**Répartition des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en 2017 - UE28 (source AEE[5])**

Alors que la pandémie de Covid-19 a mis la mobilité actuelle sur pause, le continent dispose d'une occasion unique de réinventer la façon dont nous nous déplaçons afin de construire des systèmes de mobilité résilients, justes et durables pour tous. Bien que performant sur bien des points, le système ferroviaire européen est néanmoins entravé par des problèmes transfrontaliers liés aux infrastructures, aux services et aux horaires. Nous devons nous attaquer aux avantages fiscaux qui entravent la compétitivité du rail, le secteur aérien, son concurrent polluant, étant encore souvent exempté de TVA, d'une taxation sur le kérosène ou d'une contribution climat efficace. Les gouvernements doivent rapidement améliorer et étendre les infrastructures destinées à la marche à pied et au vélo, tout en donnant également la priorité à l'amélioration et à l'extension des réseaux de transports publics alimentés aux énergies renouvelables ; ils doivent aussi développer l'infrastructure permettant l'adoption sûre de solutions de micromobilité.
S'il est essentiel que les villes introduisent des restrictions pour les voitures (telles que des zones à faibles émissions (ZFE), des péages urbains ou des zones sans voitures), la politique du gouvernement doit également accélérer la fin des voitures diesel et à essence, et soutenir la mise en place d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans le cadre d'un ensemble de mesures politiques nécessaires pour décarboner au plus vite les transports européens.

5 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12

Un changement radical et structurel nécessite des mesures audacieuses et percutantes. Pour répondre à l'urgence climatique, nous avons besoin d'une prise de conscience sociétale combinée à des décideurs politiques courageux et réactifs. Nous observons des failles dans un système qui ne bénéficie tout simplement pas à l'ensemble de la société, un système qui continue à investir dans les carburants fossiles, la pollution et les inégalités, au détriment de la santé humaine et de la protection de la planète. Ce système n'est plus possible. Une chose est claire : les politiques des petits pas et les améliorations à la marge sont tout à fait inadéquates pour déclencher les changements qui s'imposent.

Émissions du secteur des transports dans l'Union européenne

**Le secteur des transports a besoin d'une rupture à grande échelle et d'une transformation radicale qui doit commencer dès aujourd'hui et être mise en œuvre au cours de cette décennie.**

Transformer les transports publics

Source : Greenpeace

# PRINCIPALES CONCLUSIONS DU RAPPORT

**Si l'Europe veut parvenir à la décarbonation des transports d'ici 2040, elle a besoin de la contribution du plus grand nombre. Les approches doivent prévoir une action rapide et en rupture sur plusieurs fronts : le changement sociétal et comportemental, le déploiement de technologies existantes et l'investissement dans l'innovation.**

Pour être à la fois durables et économiquement soutenables, les politiques gouvernementales doivent réduire les besoins en transport tout en faisant évoluer les schémas de mobilité vers des modes renouvelables et plus respectueux du climat. Pendant ce temps, les technologies actuelles doivent s'améliorer aussi vite que possible. Les mesures qui réduisent les besoins de déplacement tout en proposant des modes de transport plus respectueux de l'environnement ont manqué d'attention et de coordination de la part des dirigeants européens. Cela doit changer rapidement. L'Europe ne peut plus se permettre d'écarter les véritables solutions. Nous devons les déployer toutes ensemble et rapidement.

Leviers pour atteindre la décarbonation d'ici 2040

Changements technologiques

- 43 % - Améliorer l'efficacité et recourir à des technologies alternatives
- 10 % - Aviation - recourir à des carburants de synthèse (produits à partir d'électricité renouvelable)

Changements structurels

- 21 % - Éviter et réduire le besoin de transport
- 11 % - Remplacer par des alternatives et des modes respectueux de l'environnement
- 15 % - Bannir de la circulation les véhicules thermiques diesel/essence

Les efforts qui vont au-delà des bonnes pratiques actuelles pour réduire la demande de transport et passer à une mobilité durable seront essentiels pour parvenir à un secteur des transports compatible avec le climat. Les villes doivent donner la priorité au transport durable en améliorant, étendant et multipliant les infrastructures qui favorisent l'adoption en toute sécurité de solutions de mobilité active, telles que la marche et le vélo. Certains investissements importants dans les infrastructures sont nécessaires pour permettre la transition vers une mobilité durable, notamment des investissements à moyen et long termes dans les voies ferrées, les flottes de trains et d'autobus, ainsi que le fret.

Le report du fret routier vers le rail et les voies navigables existantes est crucial, de même que les politiques visant à améliorer les infrastructures durables – en particulier, le rail. Ce report doit être considérablement renforcé, et la priorité doit être accordée au transport intermodal de marchandises. Il est essentiel d'éviter de s'enfermer à nouveau dans des projets à forte intensité de carbone, comme la construction d'infrastructures routières supplémentaires à haute performance, la construction de nouveaux aéroports ou les extensions d'aéroports. Les mesures destinées à réduire le volume des déplacements énergivores sont déterminantes, car elles permettront une transition plus rapide en réduisant à des niveaux ambitieux mais réalistes l'ampleur du déploiement et le coût des nouvelles technologies nécessaires à la décarbonation.

## Comment décarboner les transports européens d'ici 2040?

- Mettre fin aux ventes de nouveaux véhicules diesel et essence, y compris les hybrides, d'ici 2028 au plus tard, et éliminer progressivement tous les véhicules à moteur à combustion interne en Europe d'ici 2040.
- Réduire la taille du parc de véhicules légers de 27 % d'ici 2030 et de 47 % d'ici 2040, par rapport aux niveaux de 2015.
- Augmenter le taux d'occupation (+25%) et d'utilisation (+20%) des véhicules légers restants (transport de personnes) entre 2020 et 2050.
- Réduire l'utilisation des véhicules privés de 62 % à 42 % des transports dans les grandes zones urbaines (les centres urbains réduisant encore plus fortement cette proportion) et de 79 % à 68 % dans les zones non urbaines d'ici 2040.
- Réduire la demande de mobilité de 12 % d'ici 2040 par rapport au niveau pré-COVID (hors aviation).
- Réduire le nombre de camions sur les routes européennes de 6 à 3,6 millions d'ici 2040, tout en doublant l'utilisation des voies navigables intérieures et du transport ferroviaire, de 29 % à 58 %.
- Limiter l'utilisation des carburants dits E-fuels (carburants synthétiques à base d'électricité), produits à partir d'énergies renouvelables, aux modes de transport qui n'ont pas d'alternative - comme l'aviation.
- Réduire la consommation d'énergie dans les transports terrestres, le fret et l'aviation de 63 % par rapport à 2015.
- En supposant une production suffisante de E-fuel (ou carburant synthétique) à partir d'énergie renouvelable pour les avions à l'échelle commerciale, réduire de 33 % le nombre total de passagers-kilomètres parcourus. Cependant, ces E-fuels sont loin d'être disponibles à l'échelle nécessaire, ce qui signifie que le transport aérien de passagers devra très probablement diminuer beaucoup plus.

**Dans la section ci-dessous, nous présentons les principaux résultats, conséquences et recommandations pour chacun des types de transport analysés.**

## Transports terrestres

Pour s'attaquer aux émissions des transports terrestres, les décideurs politiques doivent mettre en œuvre simultanément des mesures agissant sur la demande (politiques de réduction et de report modal) et des mesures agissant sur l'offre (amélioration et interdiction).

L'Europe a besoin d'une direction claire et ambitieuse pour éliminer progressivement les voitures et véhicules utilitaires légers à combustion fossile, une condition sine qua non à la décarbonation du secteur des transports. Ceci implique de mettre fin aux nouvelles ventes de ces véhicules dès que possible, et au plus tard en 2028, et de mettre en place des politiques qui éliminent progressivement les moteurs thermiques dans toute l'Europe d'ici 2040. Dans les villes denses qui jouent un rôle pilote et offrent davantage d'alternatives à la voiture, l'élimination complète du diesel et de l'essence doit également avoir lieu bien avant 2040.

Plus important encore, le nombre total de voitures et de camionnettes sur les routes doit diminuer de manière significative. Par rapport aux niveaux de 2015, la taille de la flotte doit être réduite de 27 % d'ici 2030 et de 47 % d'ici 2040, ce qui signifie que les ventes de voitures et de camionnettes doivent également diminuer sensiblement.  Il est essentiel que le secteur automobile dispose de plans de transition solides et justes pour sa main-d'œuvre industrielle, tout en diversifiant ses activités.

**Évolution du nombre total de voitures et de camionnettes sur les routes européennes (en million)**

Entre 2020 et 2050, les taux d'occupation et d'utilisation des véhicules légers restants doivent augmenter respectivement de plus de 25 % et 20 %. Cela signifie que les véhicules restants seront utilisées de façon plus intensive par le biais du covoiturage et de l'autopartage. En outre, il faut que la société fasse le deuil de la possession de voitures individuelles et que les déplacements en voiture, même électrique, diminuent fortement. Entre 2020 et 2040, la part modale moyenne de la voiture individuelle est supposée passer de 62 à 42 % dans les grandes zones urbaines (les centres urbains devant descendre bien en dessous de ce chiffre), et de 79 % à 68 % dans les zones non urbaines[6]. Dans les villes, la voiture doit devenir l'exception, et son utilisation doit être rapidement remplacée par les transports publics, tels que le train et le bus, ainsi qu'en développant des infrastructures destinées à une meilleure mobilité active comme la marche et le vélo, et en y facilitant l'accès.

En 2040, grâce à l'augmentation du télétravail et à l'utilisation accrue de la vidéoconférence à un meilleur aménagement du territoire et à des distances plus courtes, les Européens parcourront 12 % de kilomètres de moins qu'aujourd'hui (hors aviation), ce qui contribuera à réduire encore les émissions dans les décennies à venir.

## Fret

Jusqu'à présent, peu d'efforts et d'attention ont été portés au rôle du transport de marchandises dans l'augmentation des émissions du transport, alors qu'il s'agit d'un élément important dans la lutte contre le réchauffement climatique. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les émissions de $CO_2$ du transport ferroviaire sont 8 fois moins élevées par tonne-kilomètre[7] que celles du transport routier, or 15% seulement du fret transite par le rail. Le nombre de camions sur les routes européennes doit passer de 6 à 3,6 millions d'ici 2040, tandis qu'à la même échéance, les voies navigables et le rail doivent doubler leur utilisation pour atteindre 58 % du transport de marchandises. Ainsi, d'ici 2040, la part modale du fret ferroviaire doit passer de 15 à 36 %, et celle des voies navigables intérieures de 14 à 22 %. Un tel report modal nécessitera un soutien continu pour protéger les droits, les conditions sociales et les revenus des travailleurs concernés par cette transition

**Report modal dans le transport de marchandises**

6 La part modale des différents modes de transport est calculée ici à partir de l'unité « passagers-kilomètres » qui prend en compte le nombre de voyageurs et la distance parcourue. Il existe aussi d'autres façons de calculer les parts modales, par exemple à partir du nombre de déplacements (sans prendre en compte la distance parcourue).

7 13 g $CO_2$/tkm pour le rail contre 109 g $CO_2$/tkm pour le transport routier de marchandises (« du puits à la roue »), https://lowcarbonfreight.eu/lessons/how-to-compete-with-trucks/

## Aviation

Avant la crise du coronavirus, des analyses avaient montré que les émissions de l'aviation étaient en voie de doubler ou même de tripler d'ici 2050, consommant jusqu'à un quart du budget carbone mondial disponible dans le scénario d'un réchauffement limité à 1,5 degré.[8] Les vols au départ de l'Europe sont actuellement responsables de 184 millions de tonnes d'émissions de $CO_2$ par an, dont 62,1 millions pour les émissions intra-européennes (34 % du total).[9] **Ceci signifie que la décarbonation du secteur des transports n'est pas possible sans une réduction de la demande dans le secteur de l'aviation, car l'innovation et la technologie ne suffiront pas à elles seules pour faire face à l'urgence climatique.** Même en se basant sur l'hypothèse que suffisamment de carburant synthétique renouvelable pour les avions puisse être produit à une échelle commerciale, le rapport suggère une réduction de 33 % de la demande totale (en passagers-kilomètres) d'ici 2040, par rapport au niveau pré-Covid-19.[10] À l'heure actuelle, compte tenu de la lenteur du déploiement de ces carburants et de la pression qui en résulterait sur la consommation d'énergie, la réduction nécessaire sera très probablement plus importante. Il faudra pour cela réduire fortement les vols longue distance, supprimer progressivement tous les vols court-courriers au sein de l'Europe et mettre en place des politiques touristiques locales attrayantes. Cela signifie également qu'il faudra, à court terme, développer une volonté politique forte et investir dans des solutions de remplacement et des alternatives en trains de jour et de nuit compétitives. Pour inverser la tendance, un changement de mentalité est nécessaire. Il est également essentiel de reconnaître que le transport aérien cristallise de nombreuses inégalités au sein de l'Europe et dans le monde. En effet, seule une petite minorité d'Européens vole fréquemment. De plus, un vol aller-retour entre Bruxelles et Madrid génère environ 220 kg de $CO_2$, alors que dans 17 pays, le citoyen moyen produit moins de $CO_2$ en une année entière.

## Energie

**Le gain d'efficacité obtenu grâce aux changements mentionnés ci-dessus dans les transports terrestres, le fret et l'aviation permettra de réduire la consommation d'énergie dans ces domaines de 63 %[11] en 2040 par rapport à 2015.** En comparaison, le dernier scénario publié par la Commission européenne (Stratégie à long terme de l'Union européenne LIFE 1.5, 2018) prévoit une réduction de 29 % de la consommation d'énergie d'ici 2040.

**Malgré tout, il est impossible de parvenir à un secteur des transports neutre en carbone sans décarboner totalement le secteur de l'électricité grâce à une énergie 100 % renouvelable.** L'électrification directe et indirecte de plusieurs modes de transport les rendra plus efficaces sur le plan énergétique, mais la demande en électricité pour le transport routier s'élèvera à 899 TWh en 2040. Il y a donc un besoin urgent d'accélérer la transition vers les énergies renouvelables dans le secteur de l'électricité. Pour aller de l'avant, l'Europe doit réduire sa demande de transport, en adoptant des modes de transport peu énergivores et en créant des véhicules à faible consommation d'énergie.

8 https://www.carbonbrief.org/aviation-consume-quarter-carbon-budget

9 https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_03_Air2Rail_Koios_strategy_rev.pdf

10 La crise COVID a retardé la croissance de l'aviation, mais le plan de l'industrie est toujours de revenir à la « normale » : « Lors des crises précédentes, il a fallu 2 à 6 ans pour que les émissions de l'aviation atteignent les niveaux d'avant la crise (...) L'Association internationale du transport aérien (IATA) prévoit également que "le transport aérien pourrait se rétablir plus lentement que la majeure partie de l'économie" et que "le transport aérien international pourrait ne pas retrouver ses niveaux de 2019 avant 2023-24" (IATA 2020a) ». Lambert Schneider et Jakob Graichen, Öko Institut e.V., Should CORSIA be changed due to the COVID-19 crisis?, Mai 2020.

11 Ce chiffre n'inclut pas le transport maritime international, car bien que ce secteur soit étudié, il est généralement exclu des projections et scénarios finaux de l'UE

Si l'utilisation des carburants synthétiques ("power-to-liquids") est une option, elle doit cependant être considérée comme un dernier recours et envisagée uniquement pour les modes de transport qui n'ont pas d'alternative – comme l'aviation –, car de nombreuses préoccupations subsistent. L'efficacité des carburants synthétiques tout au long de leur cycle de vie est faible et leur développement n'en est qu'à ses débuts.[12] Enfin, leur déploiement n'aura de sens que si l'électricité elle-même provient de sources renouvelables.

## Méthodologie

Climact et le NewClimate Institute ont réalisé une étude qui dessine un avenir dans lequel le secteur européen des transports est totalement décarboné d'ici 2040, sans dépendre des agrocarburants ou des énergies polluantes. L'utilisation des agrocarburants est exclue dans cette étude, car seule une quantité relativement faible d'entre eux peut être garantie comme issue de sources écologiques.

## La décarbonation du secteur des transports à l'horizon 2040

Le scénario élaboré dans cette étude décrit les implications de la décarbonation du secteur européen des transports d'ici 2040 et explore les conséquences sur d'autres secteurs (tels que l'énergie et l'industrie). L'objectif est de décrire une transition fondée sur des choix radicaux, cohérents avec les recommandations de la communauté scientifique en termes d'ampleur et rapidité des changements nécessaires face à la crise climatique. Comme clairement indiqué par le GIEC, il est nécessaire de réduire drastiquement les émissions pour atteindre un niveau de zéro émissions nettes d'ici 2050 afin de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. L'objectif de cette étude est de définir et d'analyser comment l'Union européenne peut faire sa part dans le secteur des transports pour respecter les objectifs de l'accord de Paris sur le climat et être décarbonée d'ici 2040.

## Modèle EUCalc

EUCalc est un modèle de simulation économique couvrant les 27 pays de l'Union européenne, le Royaume-Uni et la Suisse, et prenant en compte le transport terrestre, aérien et maritime de passagers et de marchandises. Il modélise jusqu'en 2050 les implications des choix de mode de vie et de technologie sur l'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, l'environnement et les ressources naturelles.

## Cadre politique "Éviter, Reporter, Améliorer" (Avoid-Shift-Improve)

Sur la base du modèle qui détermine les résultats à atteindre pour parvenir à un secteur des transports neutre en carbone en 2040, un ensemble complet de politiques est présenté et analysé pour nous y aider. Ces politiques contribuent soit à "éviter/réduire", soit à "reporter" ou "améliorer" les transports, en tenant compte de la nécessité de réduire la demande et de réaliser des améliorations technologiques.

| INDICATEURS |
|---|
| **1 - ÉVITER LE TRANSPORT** |
| Demande de transport (passager-kilomètre) |
| Taux d'occupation (passager-km par km-véhicule) |
| Taux d'utilisation (véhicule-km par véhicule et par an) |
| **2 - REPORTER LE TRANSPORT** |
| Part modale (% par mode) |
| **3 - AMÉLIORER LE TRANSPORT** |
| Répartition par technologie (% par technologie) |
| Efficacité énergétique (par passager-km) |
| Carburants (% par carburant) |

12 T&E estime qu'un sous-objectif initial de 1 à 2 % pour les e-carburants serait réalisable dans le cadre de la RED II et reconnaît « que la technologie est encore relativement jeune ». https://www.euractiv.com/section/aviation/news/green-aviation-set-for-end-of-year-lift/

Infrastructure cyclable

Source : Greenpeace

# RECOMMANDATIONS POLITIQUES DE GREENPEACE

## UN CHANGEMENT RADICAL ET STRUCTUREL NÉCESSITE DES MESURES AUDACIEUSES ET EFFICACES

Bien que l'Union européenne et les gouvernements nationaux aient souscrit au Green Deal européen, des milliards d'euros de fonds publics ont été distribués à certains des secteurs les plus polluants de l'industrie des transports, souvent sous la forme de programmes de subventions à l'achat de voitures et de plans de sauvetage de l'industrie aéronautique[13] et automobile. Tout cela sans aucune contrepartie climatique ou sociale significative. Maintenant que les gouvernements sont sur le point de dépenser des centaines de milliards de fonds publics pour relancer l'économie,[14] ils doivent s'assurer que la stratégie d'investissement est juste, écologique et conforme aux objectifs de l'accord de Paris. Ainsi, de nouvelles mesures et réglementations doivent être mises en œuvre pour réduire la demande de transport et ses émissions de gaz à effet de serre.

En matière de mobilité européenne, il existe d'énormes lacunes politiques et les mesures actuelles ne nous mènent pas où nous devons aller, bien au contraire. Les gouvernements ne sont tout simplement pas préparés pour le défi à venir. Il est temps pour les décideurs d'aller plus loin, de sortir des sentiers battus et de se montrer véritablement visionnaires en définissant l'avenir de la mobilité.

Cela demande du courage, de la conviction et de la coordination.

**Par conséquent, Greenpeace met en avant 3 domaines politiques clés dans lesquels les décideurs européens doivent s'investir pour mettre les transports sur la voie de la décarbonation :**

13 Le recensement européen des soutiens accordés aux compagnies aériennes ("European airlines bailouts tracker"), https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/climate-energy/2725/airline-bailout-tracker/

14 En juillet 2020, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne ont convenu d'un fonds de relance de 750 milliards d'euros et d'un budget de 1100 milliards d'euros pour la période 2021-2027

## 1 Réorienter les fonds des secteurs polluants du transport vers des solutions de mobilité propres et publiques qui soutiennent les personnes et les villes dans la transition vers une mobilité respectueuse du climat.

- Les plans de sauvetage et les investissements soutenus par des fonds publics dans le cadre des budgets et plans de relance au niveau local, national et européen, y compris les prêts de la Banque européenne d'investissement, doivent servir de base à une approche globale en faveur d'un réseau de solutions de mobilité durable d'envergure européenne. Il est ici question de solutions qui doivent être efficaces, abordables et accessibles : trains régionaux et trains longue distance de jour et de nuit, ferries propres, transports publics, infrastructures pour le vélo et la marche, services de mobilité partagée, d'intermodalité et de tourisme local. Il ne suffit pas de reconstruire l'infrastructure. L'Union européenne doit améliorer les trains transfrontaliers en supprimant les goulets d'étranglement du réseau et en harmonisant le système ferroviaire, la billetterie et les horaires. La protection des droits des passagers par-delà les frontières est également essentielle pour permettre aux Européens de voyager de manière plus durable.
- Les projets d'extension des aéroports et des autoroutes ne doivent plus être autorisés en Europe et ne doivent plus bénéficier de financement public afin d'éviter de s'enfermer davantage dans des modes de transport à forte intensité de carbone. Dans le cadre de sa feuille de route sur le climat, la Banque européenne d'investissement (BEI) doit interdire explicitement tout investissement dans l'augmentation de la capacité des autoroutes ou des aéroports. La BEI doit plutôt soutenir l'électrification des flottes d'autobus publics ainsi que le renouvellement et l'augmentation de la flotte de trains de passagers et de fret, pour remplacer à terme les déplacements en voiture et en avion.
- Les fonds publics, y compris les plans de relance nationaux et européens, ne doivent pas alimenter les différentes formes de soutien aux véhicules thermiques fonctionnant avec du diesel ou de l'essence, ni aux SUV. La technologie des moteurs thermiques nous maintiendra trop longtemps dépendants des combustibles fossiles et doit être stoppée. La tendance aux voitures massives comme les SUV est à l'opposé d'une utilisation efficace des ressources et de l'espace. La propriété privée de voitures dans la zone UE-28 a considérablement augmenté entre 2000 et 2017, passant de 411 à 516 voitures pour 1000 habitants[15], celles-ci étant stationnées 92 % du temps.[16] Si les voitures restent encore nécessaires pour certains usages, elles peuvent être utilisées sans qu'il soit nécessaire de posséder une voiture par ménage
- Au lieu de cela, des incitations financières attrayantes doivent être mises à disposition pour aider les ménages et les entreprises à passer de la possession d'une voiture à une alternative de mobilité plus propre comme un abonnement aux transports publics (train compris), et aux services de mobilité partagée, l'achat de vélos, de vélos électriques et de vélos cargo. Ces incitations financières doivent être accessibles à tous les Européens. Les incitations à l'achat de véhicules électriques doivent encourager l'utilisation partagée des voitures et aider les ménages disposant de ressources financières limitées et d'un accès encore insuffisant à des options de transport plus propres.
- Il est nécessaire de pérenniser au-delà de la pandémie de Covid-19 les mesures temporaires qui donnent plus d'espace aux piétons et aux cyclistes, mais il est essentiel que les gouvernements comprennent que ces mesures doivent faire partie d'une approche climatique plus large et plus radicale. Les villes sans voitures doivent être davantage récompensées pour leur action en faveur du climat par une augmentation des ressources provenant des fonds nationaux et européens.

15 AEE https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/size-of-the-vehicle-fleet/size-of-the-vehicle-fleet-10

16 Rapport de la Fondation Ellen MacArthur https://www.ellenmacarthurfoundation.org/assets/downloads/Mobility_All_Mar19.pdf

- Pour tenter de réduire encore la demande de mobilité, l'urbanisme doit être conçu de façon à mettre l'essentiel à portée de marche ou de vélo, comme dans une "ville des courtes distances",[17] et à restituer l'espace public à la population. Les décideurs locaux et nationaux doivent faire usage de leur pouvoir pour interdire les voitures à carburant fossile dans leurs rues, par exemple en instaurant des zones à très faibles émissions (ZTFE), en commençant par les villes les plus polluées.

## 2 Introduire des réglementations contraignantes pour réduire les émissions et diminuer la demande en modes de transport les plus polluants de l'Union européenne afin de décarboner les transports d'ici 2040.

- L'accès aux plans de sauvetage pour les entreprises devraient être conditionné au fait de se conformer à des objectifs annuels de réduction des émissions alignés sur l'objectif de 1,5 °C de l'accord de Paris, au travers de la mise en oeuvre de mesures contraignantes.
- Les gouvernements européens et nationaux doivent mettre en oeuvre une interdiction immédiate des vols courts-courrier lorsqu'il existe une option viable de transport par autobus, train, ou ferry en moins de six/huit heures, ou en train de nuit, dans le but d'interdire progressivement l'ensemble des vols à courte distance à mesure que des solutions de remplacement se mettent en place. La réouverture et la modernisation rapides des trains de nuit dans les États membres et dans toute l'Europe seront essentielles pour compléter l'offre de trains de jour et permettre ce changement.
- Outre l'interdiction des projets d'extensions d'aéroports, de nouvelles mesures sont nécessaires pour réduire les voyages aériens et s'attaquer aux émissions des vols long-courriers, telles que l'application d'une TVA, d'une taxe sur le kérosène et de taxes justes et efficaces sur les billets. En 2019, l'exonération de la taxe sur le kérosène représentait à elle seule 27 milliards d'euros.[18] Ces mesures mettent en œuvre le principe du pollueur-payeur et rétablissent l'équité avec d'autres modes de transport comme le rail.
- Il est crucial d'adopter une approche européenne commune visant à interdire dès que possible, et au plus tard en 2028, la vente de nouveaux véhicules alimentés aux énergies fossiles, y compris les véhicules hybrides. Tous les nouveaux véhicules devront être des véhicules électriques légers. Les États membres doivent également être autorisés à prendre cette mesure avant cette date. Afin de minimiser les effets négatifs des véhicules électriques à batterie, les normes sociales et environnementales de la production et de la chaîne d'approvisionnement automobile – particulièrement en ce qui concerne les batteries – doivent être renforcées. Des normes d'efficacité énergétique strictes doivent être appliquées aux voitures, quels que soient leur taille et leur poids. Il est en effet crucial de stopper l'augmentation du nombre de SUV, car elle représente la "deuxième cause de l'augmentation des émissions mondiales au cours des dix dernières années", selon l'IEA.[19]

17 Dans le « Plan Melbourne 2017-2050 », la ville australienne a adopté le principe des « quartiers 20 minutes », qui est décrit comme « "vivre localement", c'est-à-dire donner aux gens la possibilité de satisfaire la plupart de leurs besoins quotidiens à moins de 20 minutes de marche de chez eux, avec des possibilités de se déplacer en vélo et en transport local en toute sécurité. » La "Ville du quart d'heure" », ou « ville des courtes distances », est un concept imaginé par Carlo Moreno, professeur et architecte urbaniste parisien qui a ensuite rejoint la campagne de la maire Anne Hidalgo.

18 L'instauration d'une taxe sur le carburant au taux minimum européen de 33 cents sur tous les vols au départ de toutes les destinations entraînerait une hausse de 10 % du prix des billets ; les vols, les passagers et les émissions de $CO_2$ diminueraient de 11 %, le nombre de personnes affectées par le bruit diminuerait de 8 % et les recettes fiscales augmenteraient pour atteindre 27 milliards d'euros. https://www.transportenvironment.org/publications/leaked-european-commission-study-aviation-taxes

19 IEA https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market

- Le fret est responsable de près d'un quart des émissions totales de gaz à effet de serre des transports, et ces émissions ont augmenté en raison de l'expansion du fret routier. Pour décarboner le fret d'ici 2040, l'Union européenne doit se fixer un objectif pour que le fret non routier représente au moins 58 % du fret total d'ici 2040, et prendre des mesures pour freiner la demande en transport. Sans une application stricte des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur, une concurrence loyale ne pourra pas s'établir entre le train et le camion, et la nécessaire réduction du fret routier ne sera donc pas atteinte. Enfin et surtout, un plan d'action européen doit être déployé d'urgence pour le fret ferroviaire, afin de fournir un meilleur cadre opérationnel, des incitations financières et des investissements dans les infrastructures ferroviaires existantes. Les fonds de l'Union européenne doivent être utilisés en priorité pour répondre aux besoins du secteur du fret ferroviaire.

## 3 Soutenir la reconversion des travailleurs employés dans les secteurs des transports dépendants aux énergies fossiles dont l'activité sera réduite, grâce à des plans et des fonds de transition justes.

- Malgré les plans de sauvetage de plusieurs milliards d'euros destinés à sauver des entreprises offrant des emplois assortis de mauvaises conditions de travail, des milliers de travailleurs ont déjà été laissés pour compte depuis le début de la crise COVID. Des plans de transition justes et verts doivent être mis en œuvre sans délai pour les travailleurs qui ont perdu leur emploi à cause de la crise économique. Cela vaut pour tous ceux qui travaillent dans les secteurs des transports qui seront inévitablement concernés par une transformation radicale pour permettre une réduction des émissions.
- Certains travailleurs pourront trouver un emploi plus durable grâce à la décarbonation de leur secteur, mais beaucoup devront se réorienter dans d'autres domaines de l'économie. C'est pourquoi les pouvoirs publics doivent garantir l'accès à des programmes de reconversion pour tous.
- Nous voulons également que le plan de transition prévoit la garantie des revenus et de la protection sociale des travailleurs jusqu'à ce qu'ils retrouvent un emploi de qualité avec des conditions de travail solides. Une transition juste doit être basée sur un dialogue social avec toutes les parties concernées et inclure des négociations collectives avec les travailleurs et leurs syndicats.
- Le redéploiement des travailleurs des secteurs de l'aviation, de l'automobile et du fret routier vers des secteurs plus durables est possible[20], mais il doit être anticipé et exige une forte volonté politique.

20 Étude de la NEF sur les travailleurs de l'aviation au Royaume-Uni, https://www.theguardian.com/business/2020/jun/10/airline-job-losses-could-be-on-scale-of-1980s-mining-industry-report-warns

GREENPEACE

→ CONTACT: Greenpeace France
info.fr@greenpeace.org

Greenpeace est une organisation internationale
qui agit selon les principes de non-violencepour protéger
l'environnement et la biodiversité et promouvoir la paix.
Elle est indépendante de tout pouvoir économique et politique
et s'appuie sur un mouvement citoyen engagé pour construire
un monde durable et équitable.

Tel. +33 1 80 96 96 96, info.fr@greenpeace.org, www.greenpeace.org/france

Vous pouvez trouver le rapport original en cliquant sur ce lien