



Une nouvelle feuille de route pour décarboner les transports européens d'ici 2040

Dans le cadre du "Green Deal" européen, la Commission européenne a promis d'adopter une stratégie pour une mobilité durable et intelligente qui "[relèvera le défi de la neutralité climatique et s'attaquera à toutes les sources d'émissions des transports](#)". Une nouvelle étude, publiée par le [Climact](#) et le [NewClimate Institute](#) et commandée par Greenpeace Belgique, propose aux décideurs une feuille de route pour décarboner le secteur européen des transports d'ici 2040, en l'alimentant avec des énergies renouvelables, sans recourir aux biocarburants. L'analyse décrit comment l'Europe peut rapidement révolutionner la façon dont les personnes et les biens se déplacent et apporter une contribution européenne équitable pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. [1]

À ce sujet, **Elodie Mertz**, chargée de mission mobilité chez Greenpeace Belgique, déclare: *"Le coronavirus a mis notre mobilité en veilleuse pendant un certain temps : un maximum de gens ont commencé à télétravailler, beaucoup ont découvert l'importance de pouvoir profiter d'un espace public et d'espaces verts suffisants dans le quartier et le nombre de cyclistes a explosé. Nos gouvernements doivent maintenant faire des choix importants. Si nous ne changeons rien à notre mobilité, les inégalités et la crise climatique deviendront encore plus importantes. Le secteur des transports a besoin d'une remise en question profonde qui doit commencer dès maintenant et se déployer au cours de cette décennie"*.

Malgré ses engagements en matière de climat et l'adoption de réglementations spécifiques telles que les [normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes](#), l'Union européenne n'a pas réussi à réduire les émissions du secteur des transports jusqu'à présent. Alors que les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant d'autres sources ont ralenti ou diminué, les émissions provenant des transports ont continué à augmenter rapidement dans l'Union européenne, avec une hausse de [28 % en 2017 par rapport aux niveaux de 1990](#). Les transports sont à eux seuls responsables de 27 % de l'ensemble des émissions de GES de l'Union européenne en 2017. L'aviation internationale, le transport maritime et le transport routier sont les sources d'émissions qui ont connu la croissance la plus rapide dans ce secteur.

Alors que la Commission européenne appelle à une reprise verte, elle a consenti à l'injection de dizaines de milliards d'euros dans les [compagnies aériennes](#) et les [constructeurs automobiles](#) sans que les gouvernements nationaux n'imposent de conditions climatiques significatives et juridiquement contraignantes.

Ce que nous devons faire

L'Union européenne est maintenant à la croisée des chemins : le retour aux schémas de mobilité antérieurs au COVID va exacerber les inégalités et la crise climatique. Le secteur des transports a plutôt besoin d'une transformation radicale qui doit commencer dès maintenant et être mise en œuvre au cours de cette décennie.

La décarbonation du secteur des transports ne peut avoir lieu que si les décideurs adoptent des mesures visant à réduire les besoins en transport, tout en faisant évoluer les schémas de mobilité vers des modes plus

respectueux du climat, plus équitables et renouvelables (comme la marche, le vélo, les transports publics, les trains et les véhicules partagés) et en déployant rapidement des technologies plus efficaces.

La modélisation du rapport montre que 53 % des réductions d'émissions peuvent être obtenues grâce à l'efficacité technologique et à des carburants plus propres, tandis que les 47 % restants peuvent être obtenus en réduisant la demande de transport et en passant à des options de transport plus propres.

Le rapport identifie les mesures nécessaires pour décarboner les transports 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 thermique en Europe.
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%, covoiturage) et d'utilisation (20% partage de véhicules) des véhicules légers (voitures et véhicules utilitaires légers) restants 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.
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, 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.
En supposant une production suffisante de E-fuel (ou carburant synthétique) à partir d'énergies renouvelables 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 devrait très probablement diminuer beaucoup plus.
Réduire la consommation d'énergie dans les transports terrestres, le fret et l'aviation de 63 % par rapport à 2015.

Les prochaines étapes de l'agenda européen

- Le Conseil européen et le Parlement européen devraient se mettre d'accord sur le prochain budget de l'Union européenne et sur la facilité pour la reprise et la résilience d'ici la fin de 2020, de sorte que la mise en œuvre puisse commencer le 1^{er} janvier 2021.

- Du 15 octobre 2020 au 30 avril 2021 : la Commission européenne a [proposé](#) cette période pour que les gouvernements européens soumettent leurs plans nationaux de résilience et de reprise. Selon la proposition, les pays devraient inclure à la fois les réformes et les investissements prévus au niveau national pour accéder aux fonds de l'Union européenne..

- D'ici le 31 décembre 2020 : adoption par la Commission européenne d'une [Stratégie européenne pour une mobilité durable et intelligente](#), actuellement en cours d'élaboration par la Commission européenne, en vue de l'"[Année européenne du rail](#)" en 2021.

- Également d'ici le 31 décembre 2020 : la Banque européenne d'investissement, qui a investi [près de 15 milliards d'euros dans l'extension des routes et des aéroports](#) entre 2016 et 2019, adoptera une nouvelle feuille de route sur le climat.

Recommandations politiques immédiates

Les prochains plans de reprise et la stratégie de la Commission européenne pour une mobilité durable et intelligente devraient inclure un certain nombre de réglementations et de décisions de financement, afin d'amorcer la transformation du secteur des transports en Europe.

Une transition verte et juste pour les transports, pas d'argent pour les pollueurs

- L'argent de l'Union européenne destiné à la relance est de l'argent public et les décideurs européens doivent veiller à ce qu'il ne finance pas des pollueurs comme l'industrie aéronautique et les constructeurs automobiles, ou l'achat de voitures conventionnelles. Ils devraient adopter une [liste d'exclusion](#) environnementale qui définit les activités que les plans de reprise ne doivent pas subventionner.
- Le sauvetage des compagnies aériennes et des pollueurs devrait être conditionné au respect de [mesures réglementaires](#) visant à aligner l'Union européenne sur l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C.
- Des investissements européens et nationaux supplémentaires dans la requalification/formation des travailleurs employés dans les secteurs des transports lourds utilisant des combustibles fossiles sont nécessaires.

Des trains plus nombreux et de meilleure qualité pour tous

- Pour répondre à leur souhait de voir les chemins de fer jouer un rôle beaucoup plus important dans l'avenir de la mobilité européenne et réaliser ce changement ambitieux, la [Commission européenne](#) et les [gouvernements de l'Union européenne](#) doivent investir considérablement dans un réseau renforcé de nouveaux trains de jour et de nuit abordables et accessibles dans toute l'Europe. L'Union européenne doit améliorer les trains transfrontaliers en supprimant les goulets d'étranglement du réseau et en harmonisant les systèmes ferroviaires, les billets et les horaires tout en protégeant les droits des passagers par-delà les frontières.

Moins d'avions dans le ciel européen

- La Commission européenne a déjà prévu un réexamen de l'exonération fiscale du kérosène dans le cadre de la directive sur la taxation de l'énergie prévue en 2021. Elle doit également faciliter une mise en œuvre équitable du "principe du pollueur-payeur" par le biais de taxes sur les vols et le carburant afin d'induire une réduction de la demande d'aviation.
- La Commission européenne et les pays de l'Union européenne doivent interdire les vols court-courriers lorsqu'il existe une alternative plus propre qui prend moins de 6 à 8 heures, et cesser d'exonérer les vols des taxes supportées par les autres modes de transport.

La fin des véhicules alimentés aux combustibles fossiles

- La Commission européenne prévoit de revoir les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes d'ici juin 2021. Toutefois, elle devrait aller plus loin et proposer une interdiction européenne des ventes de voitures et de camionnettes diesel et essence, y compris les hybrides, dès que possible et au plus tard en 2028, toutes les ventes restantes devant être orientées vers les nouveaux véhicules électriques légers à batterie.
- Les gouvernements nationaux devraient retirer du marché tous les nouveaux véhicules conventionnels, y compris les hybrides, d'ici 2028 au plus tard.

Moins de voitures, plus de marche, de vélo et de transports publics

- Les autorités locales et les gouvernements nationaux doivent repenser la mobilité urbaine pour donner la priorité à la marche, au vélo et aux transports publics et investir dans leur développement.
- Pour accélérer la transition, la Commission européenne devrait adopter des mesures appropriées, comme par exemple lier l'accès aux fonds européens à la mise en œuvre de plans de mobilité conformes à l'accord de Paris sur le climat.
- L'Union européenne devrait augmenter les financements et les investissements en faveur de solutions de mobilité interconnectées, plus propres et accessibles à tous.

Pas de nouveaux aéroports ou autoroutes

- Les gouvernements nationaux et locaux doivent annuler les projets d'extension des autoroutes et des aéroports, et le budget de l'Union européenne ne doit pas encourager leur expansion en Europe, afin d'éviter de s'enfermer davantage dans des modes de transport à forte intensité de carbone.
- Entre 2016 et 2019, la Banque européenne d'investissement (BEI) a investi [14,65 milliards d'euros dans l'expansion des routes et des aéroports](#). Dans le cadre de sa feuille de route sur le climat, prévue pour la fin de 2020, la BEI devrait interdire tout investissement dans l'augmentation de la capacité des autoroutes ou des aéroports.

Note aux rédacteurs :

[1] L'analyse utilise l'année 2020 comme référence, avec des estimations basées sur les dernières données disponibles. Elle n'inclut pas de données post-COVID, car elles n'étaient pas disponibles au moment où la modélisation a été développée.

Contacts:

Joeri Thijs, expert mobilité et porte-parole pour Greenpeace Belgique : 0496 26 31 92

joeri.thijs@greenpeace.org

Service presse Greenpeace Belgique +0496 26 31 91, bpress@greenpeace.org

Greenpeace est une organisation mondiale indépendante qui fait campagne pour changer les attitudes et les comportements, pour protéger et conserver l'environnement et pour promouvoir la paix. Greenpeace n'accepte pas les dons des gouvernements, de l'UE, des entreprises ou des partis politiques.