



Liste Europe Écologie menée par Marie Toussaint

Réponse au TDIE - exposition de notre vision pour le secteur des transports

Le réchauffement climatique et la crise du vivant nous imposent des mesures d'urgence pour **réduire les émissions de gaz à effet de serre et les diverses pollutions** (air, eau et pollutions sonores). La mobilité représente également une source majeure de perte de biodiversité en raison de l'artificialisation, de l'imperméabilisation des sols et de la coupure de territoires préjudiciable à la survie de certaines espèces. Aussi, les externalités négatives du transport constituent une menace pour la santé, en particulier en zone urbaine, du fait à la fois du rejet de polluants locaux (composés azotés, particules fines) et de la pollution sonore.

Le réchauffement climatique et la dégradation du vivant posent la question de l'habitabilité même de la Terre. Aussi, nous n'avons guère le choix : le premier objectif d'une politique écologiste des transports doit être de **réduire leur impact sur le climat et sur les écosystèmes**. Second objectif, en réalité l'aboutissement d'un même chemin, les transports doivent et peuvent être un **outil d'inclusion, de justice sociale et d'accessibilité**.

L'Union européenne doit être motrice d'une refonte massive du secteur

L'Agence Internationale de l'Énergie nous le dit. Plus la transition énergétique sera menée rapidement, plus elle sera efficace, juste et peu coûteuse. D'où l'urgence pour les transports - premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre - d'investissements massifs et d'un changement de pratiques.

Or, la soutenabilité écologique et économique du système de mobilité ne pourra pas reposer sur de simples transformations techniques et technologiques. Alors qu'un changement en profondeur de nos modes de vie reposant sur **davantage de sobriété** est nécessaire, le secteur des transports n'en est pas exempt. Ce changement doit passer par une **approche holistique** permettant la prise en compte systématique des enjeux de mobilité dans l'ensemble des activités humaines et réciproquement. Nous défendons une intégration toujours plus étroite du transport avec les problématiques d'aménagement et de planification urbaine permettant la réduction, à terme, des distances contraintes. Nous défendons aussi une évolution des imaginaires, afin de sortir du modèle individuel prédominant et donner aux usagers et usagères un choix réel dans leur mobilité, grâce à des alternatives (à la fois en termes d'offres et de prix) leur permettant de se libérer d'une dépendance souvent involontaire à la voiture, qui coûte cher (entre l'achat, l'assurance, l'entretien,



les péages, le carburant, on est sur un coût moyen de 500 € par mois) mais qui constitue souvent le seul moyen de déplacement et d'accès à l'emploi, aux services publics, au lien social ou aux loisirs. Il nous faut donc donner les moyens d'**une offre variée, décarbonée et accessible** pour toutes et tous, afin d'assurer la connectivité des territoires, qu'il s'agisse de lignes ferroviaires, de transports en communs, de pistes cyclables ou de donner la possibilité de conserver un véhicule non polluant.

Le transport de fret lui aussi doit être décarboné, ce qui, au-delà d'une électrification nécessaire des véhicules routiers, doit passer par un report massif des marchandises vers le **rail ou, par ailleurs, le fluvial**. Mais, là encore nous ne pouvons pas faire l'économie d'une réflexion plus profonde qui **interroge nos moyens de consommer et donc les raisons et enjeux derrière le transport marchand**.

Les évolutions sociales que nous portons, en parallèle d'un objectif de sobriété bénéfique à la protection de notre planète, ont vocation à améliorer la qualité de vie, la qualité de la consommation (plutôt que la quantité) et à diminuer les inégalités. Rapprocher les lieux de production et de consommation - donc diminuer les transports - est une de ces évolutions sociales nécessaires, qui représente un moyen **de diminuer nos émissions, déjà, mais aussi de recréer de l'emploi sur nos territoires et favoriser l'industrie et l'agriculture européennes, d'améliorer la qualité de ce que nous consommons en y appliquant des normes que nous choisissons, ou encore de réduire les coûts, grâce à une réduction des intermédiaires**.

Préoccupations environnementales et compétitivité pour l'industrie européenne

Repenser les transports c'est donc repenser un modèle global, dans lequel les critères des politiques publiques et des subventions doivent être la sobriété des distances parcourues, recentrées sur leur utilité ; l'impact environnemental et climatique des déplacements ; l'accessibilité économique et une offre variée, confortable et suffisante.

Aussi, politique des transports, politique énergétique et politique industrielle sont intrinsèquement liées. C'est notamment le sens du paquet de propositions 'Fit for 55', présenté par la Commission européenne en 2021, même si la question industrielle n'était pas suffisamment prise en compte.

C'est pour cela que nous souhaitons la mise en place d'un plan européen de relocalisation de l'économie et de soutien aux industries vertes.

Nous devons ainsi rassembler les États et acteurs économiques pour identifier au niveau européen les secteurs stratégiques à relocaliser, tout en conditionnant les aides à des productions durables et à la création d'emplois sur le territoire européen.

Automobile ou vélo sont typiquement des filières d'importations que nous avons la capacité de rapatrier sur le sol européen, pour faire de l'UE un leader dans cette transition industrielle.



Ainsi, nous pourrions déclencher ce choc d'offre, nécessaire à l'attractivité des mobilités décarbonées et donc au report des usages.

Du thermique à l'électrique, les enjeux sociaux de la voiture de demain

Par ailleurs, nous avons conscience que pour certains usages, la voiture restera nécessaire. Nous ne reviendrons pas sur la législation mettant fin aux ventes de véhicules thermiques neufs en 2035, qui est nécessaire pour préserver le climat comme notre santé, mais cette loi ne sera pas synonyme de difficultés économiques pour les plus précaires, si elle est correctement accompagnée et par des fonds suffisants. Nous le rappelons : nous sommes la première génération à subir les effets du dérèglement climatique, mais également la dernière à pouvoir tenter d'inverser la tendance.

C'est grâce à des lois claires que nous envoyons des messages à l'industrie automobile pour qu'elle s'adapte. Les géants chinois et américains sont déjà très en avance.

S'il y a en effet plus de 250 millions de voitures en circulation en Europe actuellement, il ne s'agit pas d'interdire toutes celles à moteur thermiques d'ici à 2035 ! Il s'agit de ne plus en vendre de neuves.

Alors que la durée de vie d'une voiture individuelle est de 12 à 15 ans, en vendant la dernière voiture neuve à moteur thermique en 2035, on peut s'attendre à ce qu'il n'y en ait plus en circulation en Europe en 2050. C'est donc nécessaire à l'atteinte des objectifs de décarbonation fixés actuellement par l'Union européenne qui vise la neutralité de ses émissions de gaz à effet de serre à cette échéance.

Aussi, l'accompagnement va se faire de plusieurs manières. Déjà, la transition vers l'électrique ne sera pas possible sans infrastructures adéquates. Si un texte a déjà été voté pour le déploiement de bornes de recharge, la route est encore longue, mais la destination atteignable, si l'Europe y met les moyens nécessaires, car les infrastructures s'installent rapidement.

Nous souhaitons également que soient mis en place des systèmes d'aides à destination des citoyennes et citoyens, pour leur permettre d'acquérir des véhicules propres, à des prix abordables. La transition climatique doit aller de paire avec une transition sociale et des mesures de lutte contre la pauvreté et contre l'exclusion. C'est ce que notre famille Écologiste défend.

Concernant la durabilité et la réparabilité des véhicules et notamment des batteries, il n'y a aucun frein technique à leur intégration dans un schéma circulaire, seulement un manque de volonté politique et économique. Trop peu de véhicules sont arrivés en fin de vie jusqu'à présent, expliquant l'absence d'une filière installée véritablement. Nous devons donc œuvrer sur le terrain réglementaire pour accélérer ce développement et ainsi assurer la durabilité réelle des véhicules.



Nous nous sommes d'ailleurs engagés aux côtés de Halte à l'Obsolescence programmée qui dénonce la construction de "[voitures jetables](#)".

Financements européens dans les infrastructures

Pour tenir nos objectifs climatiques, **nous devons réaliser un investissement public européen supplémentaire de 72 milliards par an dans les transports**, dont 17 pour la France.

Nous soutenons l'idée d'un grand emprunt européen, comme cela a été fait post-covid. Si cela a été nécessaire pour la crise sanitaire que nous traversons, cela l'est d'autant plus pour la crise climatique, qui constitue le plus grand défi de notre temps.

Les fonds du MIE doivent être rehaussés, qu'il s'agisse de ceux destinés à nos réseaux d'énergie ou à nos infrastructures de transport, et nous souhaitons qu'ils puissent être utilisés pour financer davantage d'ITE, permettant ainsi la diminution du fret routier. Par ailleurs, la révision prochaine du MIE devra permettre une réorientation sur le transport propre et être extrêmement ambitieuse pour ce qui est du transport ferroviaire.

Pour autant, mener de grands travaux ne signifie pas forcément financer de grands projets, démesurés et parfois inadaptés aux enjeux écologiques, économiques, sociaux et démocratiques. C'est pourquoi ces investissements doivent donner les priorités à la régénération et la modernisation du réseau ferré existant, le développement des lignes de proximité et des trains de nuit. Cette **stratégie de déploiement planifié du rail que nous devons élaborer, permettra un véritable choc d'offre ferroviaire** : davantage de trains et une amélioration de l'interconnexion entre les territoires, qu'ils soient infranationaux ou entre États membres.

Ces financements massifs, devront aussi permettre de rehausser **les fonds européens accordés aux régions** et aux communes pour participer au déploiement de transports collectifs et au développement de mobilités plus durables dans les territoires : aide à l'achat de vélos, à l'aménagement de pistes cyclables et voies marchables, etc.

Le trafic aérien : secteur convergent des impacts écologiques et inégalités sociales

Si nous voulons avoir des chances de limiter l'empreinte carbone du secteur des transports, il nous faut impérativement réduire le trafic aérien, en limitant les vols courts et internes, en réglementant davantage les vols d'entreprises et en œuvrant à la diminution des vols en jets privés. Alors que 20% des français et 90% des personnes sur Terre n'ont jamais pris l'avion de leur vie, réduire le trafic aérien est aussi une mesure de justice sociale.



Parallèlement à une légifération autour des comportements des plus aisés, nous devons rétablir pour l'aviation une fiscalité plus juste. Elle doit être taxée à son juste prix, avec l'application d'une taxe sur le kérosène. À ce titre, les discussions entre États sur la taxation de l'énergie doivent se débloquer. Il n'est pas concevable que les modes les plus polluants et les moins accessibles à la majorité des citoyens, soient les moins chers et les moins taxés.

Les émissions de Co2 également, doivent être taxées à la hauteur de l'impact de ce secteur, actuellement exempté de taxe carbone.

Par ailleurs, si nous avons voté en faveur du texte sur les carburants alternatifs dans l'aviation pour accélérer la transition, les dispositions doivent être encore améliorées. Les biocarburants, nécessaires pour certains types de transports non électrifiables, doivent être encadrés davantage et réservés aux usages qui ne disposent pas d'alternatives : l'aérien et le maritime. Ils ne doivent pas être une voie au prolongement de voitures à combustibles mais devenir une substitution de dernier recours - après la sobriété et le report modal. Aussi, tous les carburants n'ont pas le même niveau d'acceptabilité. C'est pourquoi **nous ferons en sorte d'interdire les biocarburants qui sont en concurrence avec l'alimentation (cultures de colza ou tournesol par exemple)**, et d'exclure les agrocarburants de première génération de la Directive sur les énergies renouvelables. Seuls les **bio-carburants seconde et troisième génération (huiles de cuisson, algues, entre autres) pourront être utilisés** pour les usages qui ne disposent pas d'alternatives.

Pour davantage de détails sur les mesures que nous portons en lien avec la vision précédemment exposée, vous pouvez retrouver nos propositions sur les transports, exposées secteur par secteur, dans notre programme long, consultable sur [notre site de campagne](#).

Contacts



Pour toute information complémentaire :

<https://ecologie2024.eu/>

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

[Facebook](#) ; [X](#) ; [Instagram](#) ; [Chaine YouTube](#)

Contacts :

- Presse : benjamin.roudet@ecologie2024.eu
- Programme : chloe.fabre@ecologie2024.eu