

move ► green

Mesures pour une politique durable des transports en Europe

Document synthétique
sur la mobilité durable
adopté par le Groupe des Verts/ALE
en juillet 2006



Les Verts | Alliance Libre Européenne
au Parlement Européen

www.verts-ale.eu ► www.stopclimatechange.net



Les émissions de CO₂ produites par le trafic routier et aérien se sont fortement accrues au cours des dernières années. Elles sont responsables d'environ un tiers du volume total des gaz à effet de serre. Il est donc grand temps de réduire l'utilisation de carburants fossiles dans les transports en élaborant une stratégie coordonnée au niveau européen.

La part du secteur des transports dans la consommation annuelle de pétrole de l'UE atteint 70 %. Les carburants utilisés dans les transports sont à 96 % à base de pétrole. Aucun autre secteur n'est à ce point dépendant du pétrole. D'un point de vue environnemental, la seule manière possible de «Sortir du pétrole» passe donc inévitablement par une stratégie principalement axée sur les transports.

Les Verts au Parlement européen ont défini, dans leur «Déclaration de Vienne sur une politique énergétique durable pour l'Europe» du 7 mars 2006, les principaux objectifs d'une politique énergétique durable pour l'environnement et le climat, en insistant sur l'importance fondamentale des actions adéquates dans le secteur des transports. Cette déclaration affirme que: «Politique des transports = politique énergétique».

Dans le présent document, nous ébauchons les mesures concrètes d'une stratégie européenne de réduction de la consommation de pétrole et, partant, de diminution de l'impact des transports sur le climat. Le premier pas réside dans une réduction du trafic, le second dans le passage progressif des carburants fossiles vers les énergies renouvelables. Sans ces étapes la mobilité de l'humanité serait reléguée, tôt ou tard, à l'ère pré-industrielle. Les moyens de transport motorisés de l'avenir devront donc être à propulsion solaire (au sens large) sous peine de disparaître.

Si l'Europe veut progresser dans la protection du climat par rapport aux impacts du transport il lui faut opérer une renaissance des chemins de fer européens. L'exemple des USA démontre de manière convaincante qu'il est possible pour un pays très industrialisé de transporter un fort pourcentage des marchandises par rail. La part du transport ferroviaire y atteint aujourd'hui quelque 40 %, alors qu'elle n'est que de 14 % dans l'UE à 25, avec une tendance à la baisse.

En ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ par le secteur des transports, nous proposons que l'UE se fixe un objectif de réduction de 8% d'ici à 2012 des émissions de CO₂ dues aux transports conformément aux engagements pris à Kyoto. Les États membres devraient ensuite se fixer de nouveaux objectifs plus ambitieux à l'horizon 2020 et s'engager sur des mesures contraignantes qui conduiraient à une diminution globale, par rapport à l'année de référence 1990, de 30 % des gaz à effet de serre générés par les transports dans l'UE.

Un des objectifs opérationnels clés dans la recherche d'une réduction des niveaux de CO₂ consiste à modifier la répartition modale des transports. Pour ce faire il faut passer des modes fortement générateurs de gaz à effet de serre comme la voiture, le camion et l'avion à des modes qui préservent le climat comme le train, la navigation intérieure ou côtière et la bicyclette. L'UE devrait donc se fixer comme référence une modification de 1 % par an de la répartition modale en faveur des moyens de transports favorables au climat et réorienter en conséquence toutes ses mesures ayant trait aux transports.





Pour les Verts, la **priorité principale** consiste à **réduire le volume du trafic**. Ceci serait possible grâce à une coopération du secteur du transport routier afin d'éviter tous les trajets de camions à vide - comme par exemple en Suisse suite à l'introduction d'un péage pour les camions - et grâce à une politique des infrastructures dont le but serait d'éviter le trafic inutile. Cela passe notamment par l'approvisionnement des grands centres urbains en produits régionaux comme à Londres avec la "Food campaign" lancée par Ken Livingstone et Jenny Jones - et grâce à une politique d'aménagement du territoire ayant pour objectif de créer des villes où tout est à portée de main, en parallèle de la prééminence des transports en commun.

La contribution la plus forte, la plus rapide et la moins chère à la protection du climat peut être atteinte par des mesures visant à une **meilleure efficacité** des moyens de transports, ceci en terme d'efficacité technique et d'efficacité de leur utilisation. En raison de la part importante que représente la circulation des voitures et des camions dans l'UE, la **mesure la plus importante et la plus efficace à court terme** consiste à **réduire la consommation des véhicules**.

Nous proposons la **mise en place au niveau européen d'un plafond contraignant sur le volume total des émissions de CO₂ générées par le trafic routier**. Une telle réglementation est nécessaire du fait que l'engagement volontaire actuel de l'industrie automobile européenne n'est pas respecté. Dans le même temps, des plafonds contraignants d'émissions de CO₂ doivent être inclus dans les standards européens d'émissions de polluants, ce qui serait ensuite comparé au meilleur modèle dans chaque catégorie de véhicule (approche Top Runner). La valeur limite des émissions totales jusqu'en 2012 ne devrait pas excéder 120gr de CO₂ rejeté par km parcouru. Nous proposons de continuer à abaisser cette valeur limite d'au moins 10g/km tous les deux ans après 2012 afin d'atteindre 80gr/km en 2020 pour l'ensemble du parc automobile. Le mécanisme de sanctions en cas de non-respect de ces valeurs limites devrait revêtir la forme d'amendes.

Une mobilité durable est illusoire sans la **prise en compte des coûts sociaux**. En effet, les prix actuels du transport routier et aérien ne reflètent pas la réalité environnementale, car les coûts sociaux (invalidité, frais hospitaliers et d'incapacité de travail, paiement de retraites, baisse des loyers pour cause de bruit, dégradation du patrimoine architectural) ne sont pas pris en compte. En Allemagne par exemple, les contribuables subventionnent chaque voiture à hauteur de 3000 Euro/an (selon une étude de l'Université de Darmstadt). En fait ce calcul est "conservateur" et ne tient pas encore compte des effets planétaires tels que les catastrophes climatiques.

De plus, les subventions fiscales sélectives, notamment pour le trafic aérien, conduisent à une distorsion de concurrence entre les différents modes de transport, et ceci au détriment du trafic ferroviaire qui est environnementalement plus durable. Actuellement, le transport aérien de fret et de passagers, contrairement au trafic routier et ferroviaire, n'est pas soumis à une taxation énergétique (taxe kérosène) et n'est pas non plus assujéti à la TVA pour ce qui concerne les vols internationaux. En outre, dans beaucoup d'Etats membres, il existe une sorte de péage ferroviaire, sur tous les trajets et pour tous les trains, via une charge d'infrastructure ferroviaire, alors que pour son concurrent, le transport routier, ce type de prélèvement n'existe que sur les autoroutes et uniquement pour les poids lourds à partir de 12 t.





Il n'est donc pas étonnant d'observer une mutation dans le trafic des camions où les poids lourds circulant sur les autoroutes font place, de plus en plus souvent, à de plus petits camions circulant sur les routes nationales. Bien que le règlement sur l'euro-vignette donne aux Etats membres la possibilité de percevoir un péage pour tous les camions et sur toutes les routes, ils n'en font pas usage. Seule la Suisse est une exception à cet égard: le prix du péage y est quatre fois supérieur à celui pratiqué en Allemagne et s'applique sur toutes les routes et pour tous les camions. Dans ce pays, le transfert de la route vers le rail a réellement eu lieu.

Afin de supprimer ces conditions non concurrentielles et de transposer les coûts réels du trafic, nous préconisons d'introduire une taxe "climat" sur le kérosène à l'échelle européenne pour tous les vols intérieurs et intracommunautaires (avec la possibilité d'exempter toutes les compagnies aériennes sur les routes fréquentées par des compagnies extracommunautaires). Ces revenus sont nécessaires pour financer les mesures pour lutter contre les changements climatiques ainsi que pour les "projets de transports pour l'unité européenne", en mettant l'accent sur les grands axes ferroviaires internationaux est-ouest. Dans ces mesures, il conviendrait de donner la préférence à la modernisation des tronçons existants plutôt qu'à la réalisation de grands projets de prestige qui requièrent beaucoup de temps, d'argent et de machines. Ceci contribuera non seulement à une efficacité renforcée et plus rapide, mais créera également plus d'emplois.

Toutefois, il conviendrait aussi de mettre un terme aux autres exemptions d'impôts actuellement en vigueur dans le secteur, notamment la TVA. Puisque les émissions des avions sont de deux à quatre fois plus dommageables pour le climat que les seuls effets directs du CO₂, il est important que les mesures visant à traiter les impacts hors CO₂ soient introduites parallèlement à toute mesure contre le CO₂, par exemple des taxes sur les émissions de NOx. Ces mesures sont nécessaires pour réduire les distorsions entre le transport aérien et les autres secteurs du transport et inciter les compagnies aériennes, dans leur effort de recherche et développement, à améliorer la propreté et l'efficacité de leur technologie.

Il est déjà possible d'appliquer une taxe sur le kérosène pour les vols intérieurs et ce, en vertu de la directive de l'UE actuellement en vigueur (2003/96/CE) sur la taxation des produits énergétiques. Les Pays-Bas ont été jusqu'à présent le seul pays de l'UE à introduire une telle taxe d'un montant de 20 cents d'euro par litre. Au niveau international, l'Inde, le Japon et les États-Unis prélèvent également une taxe sur le kérosène pour les vols intérieurs. Si l'on prend comme base pour la taxation du kérosène le taux d'imposition minimum prescrit au niveau européen pour l'huile minérale de 302 euros/1000 l (= environ 30 cents d'euro par litre), une taxation communautaire de cet ordre générerait des recettes annuelles de quelque 13,6 milliards d'euros, ou de 9 milliards d'euros si l'on prenait comme base le taux appliqué par les Pays-Bas. Rapporté à un billet d'avion pour un vol intracommunautaire de 1000 km, cela entraînerait un renchérissement du billet d'avion d'à peine 8 à 10 euros, au maximum.

Dans le même temps, le taux minimal de la taxe sur les carburants routiers, qui s'élève actuellement à 30 cents d'euro par litre augmenterait de 5 % par an selon un plan échelonné. Les pays qui appliquent des taux de taxe plus bas et qui attirent ainsi un certain tourisme «à la pompe» (comme le Luxembourg par exemple) se verraient ainsi obligés à s'aligner sur la norme de taxation européenne.





En outre, nous préconisons **une augmentation de la redevance européenne sur le trafic poids lourds (Eurovignette)** en se basant sur l'exemple suisse. Le système de la taxe européenne sur les disques routiers; en ligne avec le principe du pollueur-payeur; l'inclusion des coûts sociaux du transport routier et l'extension du droit de péage aux véhicules à partir de 3,5 t. pour l'ensemble du réseau routier, sans dérogation possible, sont également des mesures nécessaires. Une nouvelle révision de la directive sur l'eurovignette, qui doit avoir lieu en 2008 au plus tard, doit avoir les objectifs suivants:

- Intégration des coûts environnementaux et de santé dans le calcul du montant du péage;
- Péage poids lourds obligatoire sur l'ensemble du réseau routier de tous les États membres de l'UE après une période de transition;
- Péage obligatoire pour tous les camions à partir de 3,5 t. sans dérogation possible;
- Majoration supplémentaire dans des régions écologiquement sensibles, comme par exemple les Alpes;
- Introduction d'un montant minimum pour le péage des poids lourds dans les États membres.

Ces mesures ne suffiront pas dans certains cas à réduire les effets néfastes du trafic à un niveau compatible avec la santé. Des limitations du trafic seront également nécessaires pour protéger la santé du citoyen: par exemple des interdictions limitées ou progressives de circulation dans des régions sensibles ou des agglomérations en cas de niveau de pollution élevé, des envois de poids lourds par créneaux (comme le système du compte-gouttes instauré dans les tunnels suisses) ou bien des plafonds de nombres de véhicules notamment pour le trafic de poids lourds dans certaines régions.

Le transport de passager en zone urbaine doit être aussi propre et silencieux que possible, ce qui peut être atteint par une combinaison de modes de transport coordonnés entre eux ainsi que par la promotion des moyens de transport durables. Quelque 80 % des citoyens de l'UE résident dans des zones à forte densité. De nombreuses villes possèdent un service de transports publics tout à fait attractif, mais qui peut encore être amélioré.

Il faut ici envisager de **nouveaux concepts de mobilité intermodale**. Le préalable à un système de trafic intermodal est son articulation sur des transports en commun très bien développés, complété par des offres de mobilité individuelle (covoiturage, location de bicyclettes). **La promotion de la circulation des bicyclettes et des piétons est d'un coût peu élevé et d'une grande efficacité**. La moitié de tous les parcours réalisée en voiture dans l'UE couvre moins de 6 km, 10% couvrent même moins d'un kilomètre. Une grande partie de ces parcours peuvent parfaitement être réalisés à bicyclette, voire à pied. Le simple report sur la bicyclette de 30% des parcours de moins de six kilomètres, actuellement réalisés en voiture, réduirait les émissions de CO₂ du trafic routier de 4% en Allemagne, par exemple.

L'UE doit soutenir, de manière ciblée, des projets-pilotes et d'application pour la mise en œuvre de possibilités télématiques en matière de système de trafic intermodal concernant les personnes. Ces projets, et d'autres, orientés vers **une circulation urbaine respectueuse de l'environnement** devraient être financés par une augmentation substantielle des moyens de recherche provenant d'une partie des recettes obtenues grâce à la taxe européenne «climat».





Sur la voie de l'**automobile propre**, il faut exiger et encourager de manière systématique les innovations techniques destinées à poursuivre l'amélioration des moteurs conventionnels et à développer et utiliser de nouvelles technologies de propulsion ainsi que des carburants alternatifs provenant de sources d'énergie renouvelables. Cela implique à la fois des opportunités et des risques pour une industrie automobile européenne très fortement développée. Jusqu'à présent, les constructeurs automobiles européens ne se sont pratiquement pas posé la question cruciale de l'avenir de la voiture dans un contexte où le marché automobile connaît une forte croissance au niveau mondial et où les réserves en pétrole diminuent tout en se renchérissant. Ils continuent de fermer les yeux devant l'ampleur du défi.

Les transports aérien et maritime sont les modes de transport qui connaissent, globalement, la plus forte croissance, tout en étant exemptés de l'obligation de réduire les émissions de gaz à effet de serre car ils ne sont pas pris en compte dans le protocole de Kyoto. L'ensemble du transport et notamment le transport aérien et maritime doit être intégré dans les échanges de droits d'émission de CO₂ en vertu de Kyoto II pour que cette omission soit corrigée. Les privilèges fiscaux, les subventions et autres aides, même pour la navigation intérieure, ne se justifient pas pour une durée illimitée. L'industrie du transport aérien s'est même montrée favorable, dans une certaine mesure, à l'inclusion du transport aérien dans un système d'échange des droits d'émissions de gaz à effet de serre, en particulier en Angleterre. La question de savoir si le marché des émissions peut ou non devenir un instrument efficace dans ce secteur dépendra de la conception même d'un tel schéma, en précisant que l'enthousiasme des compagnies aériennes est lié à leur attente que ce système n'affectera que très peu leur croissance continue. Il ne faut pas accorder aux compagnies aériennes un accès illimité au marché général des échanges d'émissions : les opérateurs doivent être contraints à une concurrence entre eux pour limiter les permis de polluer, idéalement à l'aide d'un système entièrement séparé du schéma européen actuel d'échange des droits d'émission (EU-ETS).

