

Audition publique

# Les effets des conclusions de la COP21 en matière de politique européenne des transports

**4 avril 2016** | 15h - 18h

Salle VM3, 2<sup>e</sup> étage

*CESE, 2, rue Van Maerlant, 1040 Bruxelles*



*Comité économique et social européen*



Parlement européen



**Nous n'avons pas hérité le monde de nos parents,  
.....nous l'empruntons à nos enfants**  
*sagesse indienne canadienne Haida*



les transports = responsables de

+/- 25 % des EGES

- 12,7% aviation
- 13,7% maritime
- 0,7% rail
- 1,8% fluvial
- 71,8% routier



livre blanc "Transports" 2011: *vers un système de transport compétitif et économe en ressources:*

**réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990 dans le secteur des transports**

**Il ne s'agira pas de réduire la mobilité.....**

**... mais les déplacements individuels**

**= promouvoir les transports publics**





## Appel du livre blanc Transports de 2011

concernant la nécessité de réduire sensiblement les EGES afin que le changement climatique reste inférieur à 2°C.

*Cet objectif suppose que d'ici à 2050 l'UE réduise ses émissions de 80 à 95% par rapport aux niveaux de 1990.*

*L'analyse de la Commission indique que l'on peut obtenir des réductions plus fortes dans d'autres secteurs de l'économie, mais qu'il est impératif de parvenir à une réduction d'au moins 60% dans les transports.*

Faut-il en déduire que les engagements ou objectifs du livre blanc Transport sont conformes/suffisants dans le cadre de l'objectif général de la COP 21 ??

Le livre blanc Transports de 2011 constate que le système de transport de l'UE n'est pas encore durable et, pour y remédier, prévoit:

- de rompre la dépendance des transports à l'égard du pétrole sans sacrifier leur efficacité, ni compromettre la mobilité.
- d'utiliser l'énergie de manière plus limitée et d'améliorer les performances énergétiques des véhicules pour tous les modes de transport.

2030

2050

<b>Tous modes de transport</b>		– progresser vers la pleine application des principes de "l'utilisateur-payeur" et du "pollueur-payeur"
<b>Transport routier</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– réduire de moitié l'usage de voitures utilisant des carburants traditionnels dans les transports urbains;</li><li>– mettre en place une logistique urbaine essentiellement dépourvue de CO<sub>2</sub> dans les grands centres urbains;</li><li>– réorienter 30 % du trafic routier de marchandises sur les distances de plus de 300 kilomètres vers d'autres modes comme le rail ou la voie fluviale</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– progressivement faire disparaître des villes les voitures à carburants traditionnels;</li><li>– réorienter 50 % du trafic routier de marchandises sur les distances de plus de 300 kilomètres vers d'autres modes comme le rail ou la voie fluviale</li></ul>



<b>Transport aérien</b>		– porter à 40 % la part des carburants durables à faible teneur en carbone
<b>Transport fluvial et maritime</b>		– réduire de 40% (si possible 50 %) par rapport à leur niveau de 2005, les émissions de CO <sub>2</sub> de l'UE provenant des combustibles de soute

<b>Transport aérien</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>– porter à 40 % la part des carburants durables à faible teneur en carbone</li></ul>
<b>Transport fluvial et maritime</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>– réduire de 40 % (si possible 50 %) par rapport à leur niveau de 2005, les émissions de CO<sub>2</sub> de l'UE provenant des combustibles de soute</li></ul>

<b>Transport ferroviaire</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– tripler la longueur des voies ferroviaires à grande vitesse;</li><li>– maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les États membres</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– achever un réseau européen ferroviaire à grande vitesse;</li><li>– aboutir à ce que la majorité des transports de passagers de moyenne distance se fasse par rail</li></ul>
------------------------------	--	---

## Promouvoir un comportement plus durable

Sensibiliser à l'existence d'alternatives au transport individuel conventionnel (moindre recours à l'automobile, marche et vélo, covoiturage, «park & drive», billetterie intelligente, etc.).

·  
Étiquetage des véhicules en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant .

Calcul de l'empreinte carbone

Promouvoir les systèmes de certification des EGES pour les entreprises et élaborer des normes européennes communes en vue de l'estimation de l'empreinte carbone de chaque passager et de chaque transport de marchandises.

Conduite écologique et limitations de vitesse.

Malgré une législation communautaire abondante, des normes techniques contraignantes, des progrès substantiels réalisés dans la construction de véhicules électriques ou plus économes en énergie, etc., ainsi que d'innombrables mesures prises au niveau des États membres et de leurs collectivités locales et territoriales, **force est de constater l'existence d'un fossé important entre les objectifs et les moyens mis en œuvre, au point que les objectifs ne seront pas atteints.**

Même si les engagements (objectifs) concernant les transports peuvent- être considérés comme conformes à l'objectif général de l'UE dans le cadre de la COP 21

Encore faudra-t'il qu'ils soient mis en œuvre avec la détermination requise et dans les délais prévus.

Il s'agira:

- d'évaluer les différentes initiatives engagées au titre du livre blanc et du paquet sur l'Union énergétique, par rapport à leur efficacité et, plus particulièrement, par rapport à l'objectif de décarbonisation du transport et de les réformer et/ou d'en ajouter de nouvelles.

- réaliser une articulation juste entre les impératifs économiques, sociaux, tenir compte de l'intérêt général et des impératifs environnementaux et ne pas réduire la mobilité

## **Mobilisation de la société civile**

### **Public Hearing in the context of the EESC Own-Initiative Opinion**

**"Building a coalition of civil society  
and subnational authorities to deliver  
the commitments of the Paris Agreement"**

**Tuesday 17 May 2016 | 9.00 am -1.00 pm**

# Principe pollueur-payeur

Selon la commissaire des transports, la Commission prévoit de proposer, vers la fin de l'année 2016, un système européen pour les camions et les voitures particulières avec une réglementation uniforme pour la perception de péages dans tous les États membres de l'UE, basé exclusivement sur le nombre de kilomètres parcourus.





## Biocarburants

### **convertir les aliments en carburants c'est créer la famine**

**(F.Castro)**

- promouvoir davantage l'exploitation énergétique des résidus des sous-produits et des déchets pour la production de carburants,
- limiter au strict minimum l'utilisation d'agroc carburants dans le domaine de la mobilité.
- tenir compte, pour la biomasse, des changements indirects dans l'affectation des sols, dans la mesure où ils impliquent une concurrence concernant une production destinée à l'alimentation humaine ou animale. Un tel changement d'affectation peut, en outre, être contreproductif lorsqu'on se sert de précieux puits de carbone potentiels (bois, feuilles, paille, etc.) comme base pour des carburants, ce qui entraînerait une augmentation de la concentration de CO<sup>2</sup> dans l'atmosphère.



