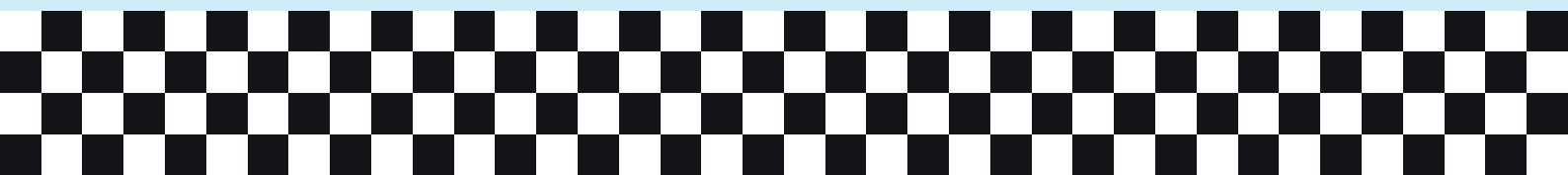


🇪🇺 Élections européennes 2024 : stop ou encore pour les transports ?

Dix propositions pour assurer un avenir sécurisé, prospère et
climatiquement neutre au transport européen

Octobre 2023





En matière de lutte contre le changement climatique, l'Europe doit montrer la voie au reste du monde : il s'agit à la fois d'une responsabilité historique et d'un impératif économique. L'UE doit impérativement moderniser son industrie et mettre fin à la dépendance des transports à l'égard des coûteuses importations de pétrole. Si nous n'agissons pas, nous nous laisserons distancer par nos rivaux américains et asiatiques.

Le « Green Deal » a été une source d'inspiration pour les écologistes d'Europe et du monde entier. Si de nombreux progrès ont été réalisés, il n'est toutefois pas possible de faire abstraction de l'emballage du changement climatique, des prix élevés de l'énergie ni de la rivalité dans le domaine des technologies propres.

Aujourd'hui plus que jamais, l'Union européenne doit concrétiser, approfondir et accélérer sa transition vers une économie exempte d'énergie fossile. Pour le transport routier, il s'agit de s'affranchir des importations de pétrole en accélérant l'électrification afin de rendre l'électromobilité accessible à tous. L'aviation et la navigation doivent devenir des marchés de premier plan pour l'hydrogène vert. Cette note présente dix idées simples pour mettre l'Europe sur la voie d'une économie sécurisée, prospère et neutre sur le plan climatique.

Recommandations politiques



1

Un plan d'investissement climatique mobilisant 1 000 milliards d'euros d'investissements publics et privés d'ici 2030

L'UE s'est dotée d'objectifs et de réglementations, mais elle ne dispose pas d'un plan d'investissement climatique crédible pour aider les particuliers et les entreprises à passer à des véhicules, à des habitations et à des sources d'énergie propres. Le Plan d'investissement climatique viserait également à soutenir la stratégie de l'UE en faveur d'une industrie à zéro émission nette, en favorisant des chaînes d'approvisionnement durables et responsables, la production de technologies propres en Europe et le déploiement de technologies clés telles que les batteries et les carburants verts à base d'hydrogène, comme l'ammoniac pour les navires, l'e-kérosène pour les avions, et l'acier et l'aluminium verts utilisés dans l'industrie automobile.

✓ *Un important plan d'investissement climatique d'une valeur de 1 000 milliards d'euros d'ici 2030 devrait être proposé pendant les cent premiers jours du mandat de la nouvelle Commission. Il prendra la succession du fonds européen NextGeneration. Son objectif est d'accroître la demande d'énergie propre – par exemple, par le biais d'un fonds social pour le climat plus important – ainsi que l'offre des principales technologies propres. Ce plan d'investissement devrait donner une grande impulsion au fonds européen pour l'innovation, le portant à 300 milliards d'euros, et s'accompagner de la fin des aides d'État aux entreprises (cadre temporaire de crise et de transition, TCTF). Les subventions ne peuvent se substituer aux réglementations. Aussi, des lois clés doivent être confirmées ou intensifiées, à l'instar des normes de CO2. Concernant les domaines non réglementés, comme l'acier vert dans l'automobile, il faut légiférer dans le cadre du paquet « Fit for 55 » en 2026-2027.*



2

Un prélèvement sur les bénéfices de l'industrie pétrolière pour stimuler les investissements en faveur d'une transition énergétique plus juste

En conséquence des prix élevés du pétrole, les plus grandes compagnies pétrolières occidentales ont empoché la somme phénoménale de 200 milliards de dollars de bénéfices. Mais il ne s'agit là que des majors occidentales. L'Arabie Saoudite – chef de file du cartel pétrolier de l'OPEP – a perçu à elle seule 160 milliards en 2022, et elle pousse actuellement les prix du pétrole vers les 100 \$/baril. Nous assistons à l'un des plus importants transferts de richesse de l'Europe vers d'autres pays, qui nourrit l'inflation et appauvrit l'Europe. Les compagnies pétrolières occidentales ont investi seulement 5 % de leurs bénéfices de 2022 dans des énergies « faibles en carbone ». Il est temps que nos dirigeants imposent des taxes sur les bénéfices de l'industrie pétrolière et se servent des recettes pour soutenir la souveraineté énergétique de l'Europe.

✓ *Le régime temporaire d'imposition des bénéfices exceptionnels de l'UE doit être transformé en un impôt permanent sur les bénéfices liés aux combustibles fossiles afin d'écrêter les profits liés à la volatilité des prix et de contrôler les manipulations de prix de l'OPEP. En outre, la stratégie de l'UE pour 2040 doit définir une trajectoire claire d'élimination progressive du pétrole et du gaz, qui doit servir de base aux nouvelles exigences réglementaires imposées aux compagnies pétrolières pour qu'elles investissent dans la transition vers le zéro émission.*



3

Une action européenne pour garantir des flottes de voitures de société 100 % électriques d'ici 2030

Six voitures sur dix vendues en Europe sont des véhicules d'entreprise. Si le marché est si important, c'est parce que de nombreux pays offrent de généreux avantages fiscaux liés aux voitures de fonction. Compte tenu de leur courte période de détention et du kilométrage élevé des flottes de voitures de société, ces dernières ont un énorme potentiel concernant l'accélération de l'électrification et les économies d'émissions de CO2 liées au transport. Et pourtant, les entreprises sont à la traîne par rapport aux particuliers en ce qui concerne l'adoption des voitures électriques. L'électrification des voitures de société est la plus grande opportunité - encore trop peu inexploitée - de réduire rapidement la consommation de pétrole et les émissions associées.

✓ *L'UE doit mettre en place des objectifs contraignants pour les grands parcs de voitures et d'utilitaires de société pour les contraindre à passer au 100 % électrique d'ici 2028 au plus tard. Les États membres doivent mettre en place des exigences contraignantes auprès des entreprises ou ajuster la taxation de sorte à éliminer progressivement les voitures de société au diesel ou à l'essence d'ici 2030. La législation européenne doit suivre.*



4

18 millions de voitures électriques (VE) compactes et abordables « made in Europe » d'ici 2030

Nous devons nous doter de VE abordables et compacts. La stratégie des constructeurs automobiles européens pour promouvoir les SUV et augmenter les prix comporte un risque réel que l'arrivée des VE bon marché soit retardée et, lorsqu'ils seront disponibles, qu'ils soient importés de Chine. Ce sont les véhicules que les Européens veulent : ils consomment moins de métaux critiques, entraînent une moindre empreinte énergétique ou environnementale, et nous en avons besoin pour être compétitifs sur les marchés émergents.



Le fonds social européen pour le climat doit exiger des pays qu'ils soutiennent le leasing social de véhicules électriques. Les incitations fiscales doivent promouvoir les véhicules plus sobres et économes en ressources. L'UE devrait introduire une nouvelle norme environnementale pour les véhicules électriques qui mettrait fin à la course aux voitures toujours plus grandes et plus lourdes et encouragerait les constructeurs automobiles à produire les véhicules électriques compacts et économes en énergie dont nous avons besoin.



5

Une loi européenne sur les réseaux pour stimuler les énergies renouvelables, l'électrification et la recharge bidirectionnelle

L'Europe est confrontée à l'impératif d'une électrification rapide et totale, tout en absorbant des quantités massives d'énergie éolienne et solaire. Ce défi représente la transformation la plus monumentale de notre réseau électrique, une véritable révolution dans l'histoire de l'énergie. La manière dont nous parviendrons à intégrer les véhicules électriques, les camions et les pompes à chaleur au réseau définira le succès de cette transition, ainsi que son coût global. La mise en place de systèmes de recharge intelligents et bidirectionnels offre une solution radicale pour réduire considérablement les dépenses liées à la modernisation du réseau, ce qui se traduirait par des économies substantielles pour les contribuables. D'ici 2030, les batteries de nos parcs automobiles électriques auront déjà la capacité de fournir de l'énergie à 32 millions de foyers pendant une semaine complète, et d'ici 2040, cette capacité grimpera à plus de 150 millions de foyers.



Créer une loi européenne sur les réseaux électriques afin de renforcer les réseaux électriques et de les rendre plus flexibles, ce qui permettra aux pays d'accueillir sans heurt des centaines de millions de véhicules électriques. Cela signifie plus de flexibilité et de capacité à contrôler et à réduire la demande, ainsi que le renforcement et la mise à niveau des réseaux pour permettre un développement plus rapide des énergies renouvelables et l'électrification des bâtiments et des transports. Parallèlement, la loi devrait supprimer les obstacles à l'utilisation des voitures électriques comme dispositifs de stockage à domicile et rendre obligatoire la capacité bidirectionnelle sur toutes les nouvelles voitures électriques.



6

Une action de l'UE pour éliminer les traînées de condensation liées à l'aviation d'ici 2030

Les traînées de condensation, laissées par les avions, représentent deux tiers de l'impact climatique de l'aviation en 2018. En créant un couvert nuageux, ils entravent la libération de chaleur la nuit. Contrairement au CO₂, l'effet de réchauffement des traînées de condensation est temporaire, et des mesures permettraient de réduire instantanément le réchauffement climatique. Des réductions de ces traînées allant jusqu'à -50 %, ce qui réduirait l'impact climatique de l'aviation d'un quart, peuvent être obtenues à un coût minimal en rendant le kérosène plus propre (en réduisant les composés aromatiques et le soufre). Les traînées de condensation peuvent être complètement éliminées en déviant légèrement la trajectoire d'un petit nombre d'avions pour éviter les parties froides et humides de l'atmosphère où les émissions de particules entraînent la formation de nuages.



Instaurer une norme européenne de kérosène propre visant à réduire la teneur en composés aromatiques de tout le kérosène vendu en Europe. Mettre en place un système de surveillance et de déclaration pour tous les vols au départ de l'Union européenne, y compris les vols internationaux, et commencer à élaborer des options réglementaires pour promouvoir des trajectoires de vol évitant les traînées de condensation.



7

Une stratégie industrielle érigeant l'Europe en leader mondial des carburants de synthèse et des technologies de propulsion par le vent pour le transport maritime et l'aviation.

La flotte maritime européenne émet environ 14 % des émissions de transport de l'Europe. L'aviation en émet également 14 %. Les émissions de ces deux secteurs devraient augmenter de manière significative au cours des prochaines décennies. L'aviation et la navigation ne peuvent être décarbonées de manière durable qu'en passant à des carburants 100 % verts. Étant donné que les biocarburants ne sont pas durables (ils utilisent des ressources alimentaires) et qu'ils ne peuvent pas croître énormément (ils sont basés sur des déchets), l'effort principal doit provenir des carburants à base d'hydrogène, tels que l'e-kérosène pour l'aviation, l'e-méthanol et l'e-ammoniac pour le maritime, en complément des technologies de propulsion par le vent et des mesures d'efficacité énergétique renforcées. L'UE a pris des mesures minimales pour encourager davantage l'utilisation de l'e-kérosène pour l'aviation, et pour stimuler l'hydrogène dans le secteur maritime grâce aux réglementations FuelEU et ReFuelEU. Il est nécessaire de renforcer ces mesures et de les compléter par une stratégie industrielle visant à favoriser le développement de la navigation et de l'aviation propres à grande échelle.

✓ *Aligner les trajectoires de décarbonation de la réglementation FuelEU Maritime et ReFuel Aviation avec les objectifs de neutralité carbone de l'UE, en fixant un objectif d'au moins 100 % de carburants verts d'ici 2050 au plus tard. Utiliser une partie des revenus issus de la tarification du carbone dans le secteur maritime et de l'aviation pour soutenir la mise à l'échelle initiale de la production d'e-carburants. Afin de garantir une disponibilité maximale de carburants de synthèse pour l'aviation et la navigation, les régulateurs devraient continuer à rejeter l'utilisation d'e-carburants dans le transport routier.*



8

Des mesures visant à lutter contre les émissions de CO2 des élites due aux jets privés, aux SUV haut de gamme et aux superyachts

Les SUV et les camionnettes de luxe les plus polluantes émettent 9 fois plus de CO2 que la voiture neuve moyenne. Seul 1 % de la population est à l'origine de 50 % des émissions de l'aviation mondiale. Les jets privés sont jusqu'à 14 fois plus émissifs que les avions commerciaux. Les vols long-courriers, essentiellement des voyages d'affaires vers des villes comme New York ou Singapour, représentent plus de la moitié des émissions de l'aviation européenne, mais ne sont pas soumis à la tarification du carbone. Un seul yacht émet en moyenne autant de CO2 que 366 voitures par an. Il est temps d'obliger les super émetteurs à faire partie de la solution.

✓ *S'attaquer à l'inégalité la plus insoutenable que représentent les émissions de luxe provenant des jets privés, des voyages d'affaires, des yachts et des SUV. Interdire la circulation des jets privés et l'accostage des superyachts alimentés par des carburants non neutres à compter de 2030, et introduire des limitations de poids et de taille pour les voitures afin de mettre fin à la course à des véhicules toujours plus grands et plus lourds. Étendre le système européen d'échange de quotas d'émission à tous les vols de l'UE, y compris les vols à destination de l'extérieur de l'Europe.*



9

La remise de l'Europe sur les rails en luttant contre les monopoles ferroviaires, en augmentant les taxes sur les camions et en mettant fin aux investissements routiers

Le train représente l'un des moyens les plus propres pour voyager. Cependant, les voyages en train transfrontaliers restent compliqués : les compagnies ferroviaires entravent la vente de billets internationaux et restreignent les droits des passagers. Le manque de concurrence entraîne des prix élevés et un service médiocre. Les mesures visant à soutenir le rail comprennent l'internalisation des coûts externes (par exemple, les frais pour les camions) et la réorientation des dépenses en infrastructure, en les éloignant des routes au profit de la numérisation et de la modernisation ferroviaire, en s'appuyant sur le réseau existant. L'Union européenne devrait également faire davantage pour soutenir les trains de nuit européens, qui – fait notable – sont 28 fois plus respectueux de l'environnement que les voyages en avion.

✓ *L'Union européenne doit forcer les opérateurs ferroviaires à rendre possible la vente de billets par des tiers, garantir la protection des droits des passagers internationaux, et utiliser les pouvoirs de la Commission en matière de concurrence pour réprimer les comportements monopolistiques. Des redevances moins élevées d'accès aux voies et un soutien financier direct pourraient contribuer à la création d'un réseau européen de trains de nuit. Le nouveau budget de l'UE devrait exclure totalement le financement de nouvelles routes et de nouveaux aéroports, y compris dans les pays bénéficiaires du Fonds de Cohésion ou pour les Etats candidats à l'adhésion dans l'UE.*

La nouvelle Commission européenne (2024-2028) doit fournir aux entreprises et aux particuliers une vision claire de la trajectoire de réduction des émissions après 2023. L'ambition de l'UE pour 2040 doit inspirer la révision des principales réglementations sur le climat, à l'instar de celles sur les voitures et les avions. Il est également essentiel de définir une trajectoire claire d'élimination progressive du secteur pétrolier et gazier, qui représente 63 % des émissions de CO2 de l'UE.

✓ Adopter un objectif pour 2040 d'au moins 90 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre (par rapport au niveau de 1990) qui inclut pleinement le transport maritime international et l'aviation dans son champ d'application. Cela impliquerait une réduction des émissions d'au moins 70 % dans le secteur des transports. La stratégie pour 2040 doit définir une trajectoire claire et une date butoir concernant l'élimination progressive du pétrole, ouvrant ainsi la voie à des réglementations supplémentaires visant à contraindre l'industrie pétrolière à financer la transition.