

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

Pour une mobilité durable dans le cadre du Pacte vert européen

Résolution n°21/3, adoptée par le Conseil d'administration du 28 août 2021 à La Chapelle-Gauthier.

Définitions :

- Intermodalité : combinaison de plusieurs moyens de transport au cours du même voyage
- Multimodalité : présence et l'offre de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux.

Considérant que le Pacte vert européen fixe l'objectif de réduire de 90% les émissions de gaz à effet de serre généré par les transports de 2019 à 2050 ;

Considérant que 71,7 % des émissions dues aux transports dans l'UE-27 en 2018 ont été causées par le transport routier, 13,9% par l'aviation civile, 13,4% par les navires, contre 0,5% par le chemin de fer et 0,5% par autres modes de transport¹ ;

Considérant la nécessité d'encourager la multi-modalité pour limiter l'usage des moyens de transport les plus polluants et permettre une alternative au transport routier ;

Considérant la prépondérance actuelle du transport routier pour la mobilité des voyageurs autant que pour la mobilité des frets ;

Considérant que la libre circulation de personnes, services et marchandises au sein de l'Union européenne est un axe majeur du processus d'intégration européenne et que par conséquent une réduction drastique de la mobilité en Europe n'est ni possible, ni souhaitable, mais doit être revue pour être compatible avec les objectifs du Pacte Vert et être vue comme une alliée de la transition et non pas comme un héritage du mode de vie du XXème siècle.

¹ Statistical Pocketbook 2019

<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/pocketbook-2019.pdf>

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

Intermodalité

Considérant les difficultés liées à la planification d'un voyage intermodal, surtout en dehors de son territoire de résidence ;

Considérant la différente capillarité des modes de transport dans l'Union européenne ;

Désirant la plus grande extension de l'usage du vélo et du rail ;

Considérant l'obligation, décidée par le Parlement européen, d'au moins 8 places pour vélos non-démontés sur chaque nouvelle rame, comme un pas très important dans la bonne direction, mais aujourd'hui insuffisant, et encore moins, si on vise un changement de grande échelle des habitudes d'européens ;

Considérant que les limites intrinsèques du vélo et du rail, rendent parfois inévitable le transport routier ;

Les Jeunes Européens – France proposent :

- La création d'un système informatif commun à toute l'Union européenne, avec tous les horaires des transports publics dans l'Union européenne et d'un site web disponible, au moins, dans toutes les langues officielles de l'UE avec la fonction de recherche d'itinéraire ;
- La création d'un système d'information voyageur en open data informatif, commun à toute l'Union européenne, avec tous les horaires des transports publics dans l'Union européenne et d'un site web disponible, au moins, dans toutes les langues officielles de l'UE avec la fonction de recherche d'itinéraire, prévoyant des facilités d'accès pour les personnes en situation de handicap et indiquant l'empreinte carbone que représente le trajet emprunté et avec un référencement exhaustif des opérateurs ;
- Une harmonisation de la billettique pour tous les opérateurs de transports publics en Europe afin de pouvoir acheter un billet de transport de bout en bout, sans supprimer les guichets ;
- La création d'un titre de voyage multimodal, personnel et rechargeable utilisable sur le territoire européen pour tous les moyens de transport public, qui ne demandent pas de réservation obligatoire ;
- La subvention de l'installation d'abris-vélo ou de râteliers vidéo-surveillés dans chaque gare ferroviaire ou routière.

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

- La subvention du renouvellement du matériel ferroviaire avec l'obligation d'un espace réservé aux vélos non démontés, supérieur aux 8 places et en fonction de la capacité de la rame, sur chaque train ;
- La généralisation de la gratuité du transport de vélo dans les trains locaux, régionaux et interrégionaux. Concernant les autres trains et les bateaux, le tarif applicable à un voyageur avec vélo ne devrait pas présenter une différence de prix significative par rapport au tarif d'un voyageur sans vélo ;
- La création d'un plan de connexions multimodales pour chaque projet d'infrastructure subventionné par l'Union européenne.

Rail

Considérant le train comme le mode de transport à privilégier pour les moyennes et les longues distances en raison de ses faibles émissions carbone ;

Considérant qu'en raison des faibles émissions du rail et du vélo, leur développement infrastructurel doit être complémentaire et non pas concurrentiel ;

Considérant l'important potentiel des zones transfrontalières, souvent limité par des infrastructures obsolètes, surchargées ou sous-utilisées qui compliquent les flux d'étudiants et de travailleurs frontaliers entre localités géographiquement proches ;

Considérant que le réseau ferroviaire a connu, à partir de la Seconde guerre mondiale, d'importantes amputations dans tous les pays de l'UE, sans exception, qui en ont compromis la capillarité et qui ont favorisé le transport routier ;

Considérant la relance de l'offre de train nuit en Europe comme un pas très important dans la bonne direction d'un transport durable, mais loin d'être suffisante et trop concentrée sur l'interconnexion des capitales européennes ;

Déplorant la logique de la rentabilité qui a conduit à la fermeture de nombreuses lignes ferroviaires locales pendant ces dernières décennies.

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

Les Jeunes Européens - France demandent :

- L'établissement d'un véritable espace ferroviaire européen intégré entre les réseaux ferroviaires nationaux ;
- Le développement du réseau européen de trains internationaux de longue distance, en particulier avec une forte augmentation des trains de nuit internationaux et à grande vitesse ;
- Le développement d'outils technologiques et performants pour faciliter les interconnexions transfrontalières et une plus grande harmonisation technique du rail européen (signalisation ferroviaire ERTMS, écartements des rails, électrification, etc.) ;
- L'établissement d'un moratoire sur la fermeture des lignes ferroviaires et le soutien d'une reprise du transport régional avec la réouverture de la majorité des chemins de fer sur lesquels le service passager a été arrêté dans le passé, après consultation locale.

En sus, il semble primordial de privilégier le reclassement de réseau ferroviaire plutôt que sa transformation (voie verte², route, parc...) :

- La modernisation des lignes ferroviaires existantes pour que la durée d'un trajet ne soit pas supérieure à son équivalent routier ;
- Le développement des lignes à haute vitesse pour relier au moins les centres principaux de chaque NUTS2³ dans un grand réseau ferroviaire européen ;
- Le développement des lignes à haute vitesse pour tendre à relier les centres régionaux de chaque NUTS2⁴ dans un grand réseau ferroviaire européen ;
- Un engagement concret à rouvrir et requalifier les lignes transfrontalières et à garantir un transport rail transfrontalier fréquent, efficient et abordable, sans aucune majoration liée au passage de la frontière ;

² Voies autonomes réservées aux déplacements non motorisés, tels que les piétons et les vélos.

³ 2ème niveau de la Nomenclature des unités territoriales statistiques, correspondant aux anciennes régions françaises ou aux régions italiennes.

⁴ 2ème niveau de la Nomenclature des unités territoriales statistiques, correspondant aux anciennes régions françaises ou aux régions italiennes.

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

- La détermination d'objectifs pluriannuels concrets à l'échelle européenne afin de, en fonction de l'état du réseau ferroviaire national :
 - ◆ Atteindre un seuil de capillarité minimale afin de connecter le plus grand nombre possible de territoires européens au réseau ferroviaire bas carbone européen, avec une attention particulière aux territoires ruraux, littoraux et de montagne et ainsi aux localités touristiques ;
 - ◆ Permettre la liaison intra-européenne de plusieurs villes sans passer par les capitales et à un prix abordable.
- Nous encourageons également le développement d'un statut d'agent ferroviaire européen et d'une formation européenne harmonisée.

Vélo

Considérant le vélo comme le moyen de transport à plus bas impact écologique après la marche et donc à préférer pour les trajets de courte distance ;

Les Jeunes Européens France demandent :

- La mise en place d'un taux de TVA réduit pour l'achat de vélos, de pièces de rechange, d'accessoires et de prestations de main d'œuvre liés aux vélos ;
- Sous le modèle du Coup de pouce mis en place en France en 2020-2021, la mise à disposition d'un bonus annuel pour la réparation et la maintenance des vélos ;
- L'aménagement d'une piste cyclable (ou d'une voie verte sur un parcours plus adapté aux vélos) pour chaque infrastructure routière subventionnée par l'UE ;
- Subventionner des projets à l'échelle européennes concernant :
 - ◆ Le partage de vélo ;
 - ◆ L'aménagement de pistes cyclables (urbaines et interurbaines) ;
 - ◆ L'aménagement de pistes cyclables avec une attention particulière pour les territoires ruraux ;
 - ◆ La construction d'ateliers et points réparations ;
 - ◆ Les projets liés à la promotion et la signalisation d'itinéraires cyclotouristiques (ex: Eurovélo) ;
 - ◆ L'aménagement de lieux de travail pour encourager la mobilité en vélo (installation d'abris-vélo et râteliers, espace douche, ateliers, bornes de recharge...);
 - ◆ L'immatriculation harmonisée du parc à vélo neuf européen afin d'améliorer la sécurité de ce moyen de locomotion.

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

Voiture

Considérant que les voitures personnelles sont responsables de la majorité des émissions du CO2 dues au transport routier (60,7% en 2016) et donc presque la moitié des émissions totales du secteur de transport ;

Considérant que la consommation de carburant par kilomètre a connu une baisse importante ces dernières décennies, mais que cette tendance s'est affaiblie ;

Considérant que les plus faibles émissions de la voiture électrique la rendent une alternative préférable à la voiture thermique, mais que la production et l'élimination d'une voiture électrique sont moins respectueuses de l'environnement ;

Considérant que les plus faibles émissions de la voiture électrique la rendent une alternative préférable à la voiture thermique, mais que le cycle de vie d'une voiture électrique est moins respectueux de l'environnement ;

Considérant l'usage généralisé de la voiture comme non plus viable, mais nécessaire et presque inévitable dans certaines situations (ex: ruralité extrême, personnes en situation de handicap) ;

Considérant que l'absence d'une infrastructure de recharge assez capillaire rend la voiture électrique moins attractive dans un territoire rural et que sans une masse critique d'utilisateur, l'installation de cette infrastructure ne serait pas rentable ;

Saluant les objectifs du Pacte vert européen d'une réduction des émissions de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et la fin annoncée des moteurs thermiques.

Les Jeunes Européens France demandent :

- L'arrêt progressif d'ici 2030 de la vente et l'exportation de véhicules d'occasion précédents à la norme européenne d'émission Euro6 (Euro5 pour les deux-roues, tricycles et quadricycles) ;
- L'interdiction progressive (par norme) de la circulation sur le territoire européen, des véhicules à moteur thermiques., sauf exceptions spécifiques pour les automobiles de collection ;

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

- L'installation de stations de recharge électriques rapides et standardisées dans les zones peu densément peuplées pour garantir que tous les citoyens aient accès à une borne dans une rayon maximum de son lieu de résidence ;
- L'interdiction des subventions publiques pour des évènements (sport moteur, salons, rassemblements) dont l'objet principal est la promotion de véhicules thermiques ;
- De favoriser au moyen législatif le retrofit, transformant la motorisation carbonée à une motorisation décarbonée ;
- Changer la méthode de calcul des standards d'émission de CO2 des véhicules ne prenant plus en compte la masse mais l'empreinte au sol.

Avion

Considérant que la quantité de passagers transportés en avion dans l'Union européenne entre 2009 et 2019 a eu une croissance supérieure à 50%⁵ ;

Considérant que le transport aérien est, avec la voiture, l'option la plus polluante par kilomètre, par passager ;

Considérant qu'un avion à zéro émission représenterait une avancée indispensable pour rendre durable le transport aérien.

Les Jeunes Européens - France demandent :

- L'interdiction des vols au départ ou à l'arrivée quand il y a une alternative de moins de 4 heures en train ;
- La mise en place du ciel unique européen, pour optimiser les routes des avions, par la fusion des espaces aériens nationaux et la réduction des espaces militaires ;
- Des investissements importants dans la recherche et le développement sur l'avion à hydrogène et autres carburants bas carbone.

⁵ Statistiques mondiales de l'aviation civile, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et estimations du personnel de l'OACI.

<https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2019&locations=EU&start=2009>

Economie, monnaie, environnement, énergie, agriculture et industrie

Résolution n°21/3

Autres interventions financières

Considérant que la fiscalité comportementale est un important levier pour orienter les choix des citoyens et des entreprises ;

Considérant la nécessité d'investissements importants pour la construction des infrastructures.

Les Jeunes Européens demandent :

- L'introduction du système de quotas des émissions CO2 au transport maritime et une réduction progressive des quotas disponibles pour les transports aériens ;
- L'élimination de toutes formes de subvention ou d'exonération fiscale pour les transport routier de marchandise et pour le transport aérien et maritime ;
- La redevance poids lourds liée aux prestations, c'est-à-dire une taxe aux transports de poids lourds considérant le poids avec pleine charge et les kilomètres parcourus, à mettre en place à niveau européen pour décourager le transport routier des frets et encourager l'optimisation logistique ;
- Un taux de TVA réduit sur les transports ferroviaires et transports publics.