

Peer

Parliaments

Make
yourself
heard



**EUROPEAN
CLIMATE
PACT**

#MyWorldOurPlanet
#EUClimatePact

Comment nous déplacer et voyager.

Supports pédagogiques

pour le module 1

Ce document ne peut être considéré comme constituant une prise de position officielle de la Commission européenne. Veuillez noter que les informations contenues dans ce document pourraient s'avérer obsolètes, car il a été élaboré en 2022.

Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, 2024

© Union européenne, 2024



La politique de réutilisation des documents de la Commission européenne est mise en œuvre sur la base de la décision 2011/833/UE de la Commission du 12 décembre 2011 relative à la réutilisation des documents de la Commission (JO L 330 du 14.12.2011, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2011/833/oj>). Sauf mention contraire, la réutilisation du présent document est autorisée dans le cadre d'une licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Cela signifie que la réutilisation est autorisée moyennant citation appropriée de la source et indication de toute modification.

Pour toute utilisation ou reproduction d'éléments qui ne sont pas la propriété de l'Union européenne, il peut être nécessaire de demander l'autorisation directement auprès des titulaires de droits respectifs.

Comment nous déplacer et voyager: les petits trajets



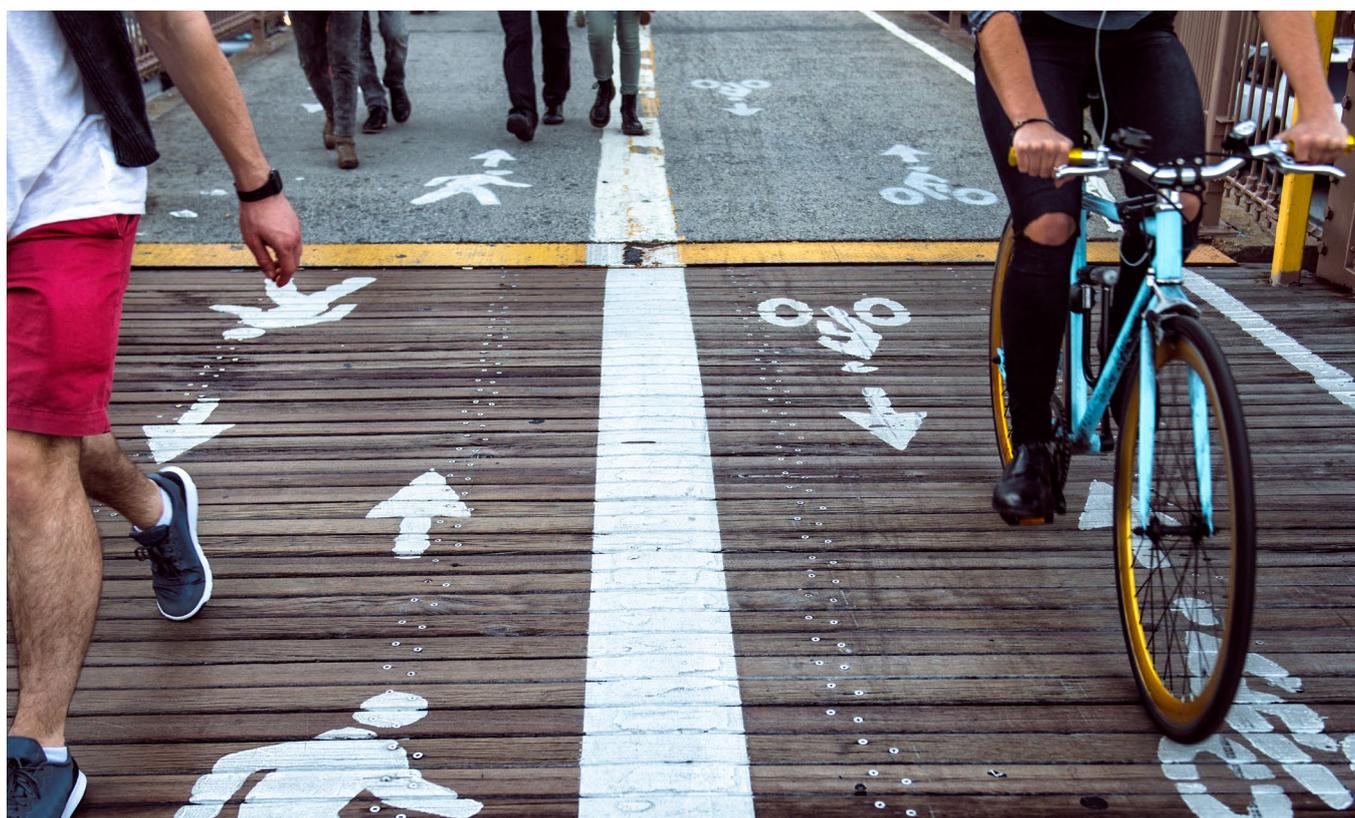
Question 1

Qu'est-ce qui vous encouragerait à moins utiliser votre voiture essence ou diesel pour vos trajets courts, que ce soit pour faire des courses, rencontrer un ami ou aller chercher vos enfants à l'école ? Comment pourriez-vous vous laisser convaincre d'utiliser les transports en commun ou d'autres alternatives respectueuses de l'environnement telles que la marche, le vélo ou une voiture électrique ? **Jetez un coup d'œil aux options** ci-après, **discutez-en** avec votre groupe et **classez-les** en fonction des solutions que vous jugez les plus adaptées.

Points	Option
5 points	B
4 points	C
3 points	A
2 points	E
1 point	D

Échantillon de scrutin

- A** Je dois pouvoir **utiliser mon vélo en toute sécurité** dans ma région. Les pistes cyclables doivent être mieux développées et plus sûres.
- B** Je dois pouvoir compter **sur des transports en commun moins chers et plus pratiques** avec des mises à jour en temps réel.
- C** Je dois être encouragé(e) à **laisser la voiture à la maison**. Les villes devraient offrir moins de places de stationnement et imposer des limitations de vitesse plus strictes dans les zones bâties (30 km/h).
- D** Il devrait y avoir **plus de bornes de recharge** où recharger mon véhicule électrique et l'autonomie des batteries des véhicules électriques devrait être améliorée.
- E** Quelles **autres solutions** pouvez-vous envisager ?



Contexte

Bien que les petits trajets soient surtout urbains, nombreux sont les habitants des zones rurales qui effectuent également des petits trajets réguliers. De nombreux citoyens qui se déplacent dans les villes n'utilisent pas de voiture et choisissent plutôt de marcher, de faire du vélo ou de prendre les transports en commun tels que le bus, le métro ou le tram.

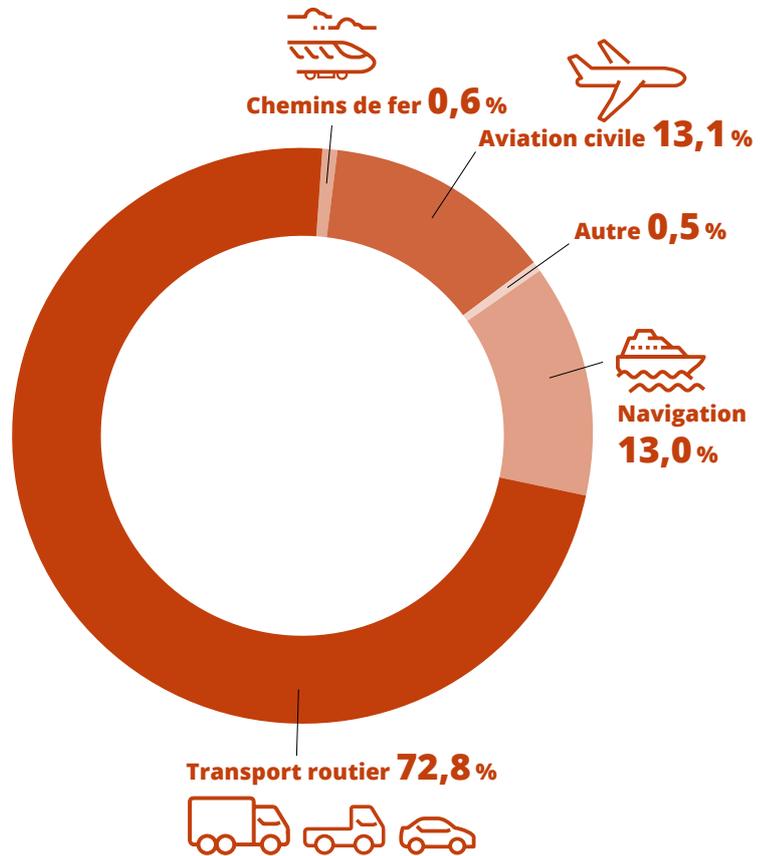
Les transports représentent près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Plus de 70 % des émissions liées au transport proviennent des transports routiers, les voitures, les camionnettes et les camions étant les principaux responsables. Les voitures sont responsables d'environ 12 % des émissions totales de CO₂ de l'UE, et ce chiffre est en augmentation. Les transports sont également la principale cause de pollution atmosphérique dans les villes.

2050
-90%
de CO₂

Le Pacte vert pour l'Europe vise à rendre l'Europe climatiquement neutre d'ici 2050. Cela signifie que, d'ici le milieu du siècle, nous ne devons pas générer plus de carbone que nos écosystèmes (forêts et océans) ne peuvent en éliminer naturellement de l'atmosphère. **Pour atteindre cet objectif, les émissions de CO₂ issues du transport doivent être réduites de 90 %.** La Commission européenne a posé les bases d'un système de transport européen plus intelligent et plus respectueux de l'environnement. Il s'agirait, par exemple, de doubler le nombre de trains à grande vitesse et de développer des infrastructures cyclables supplémentaires au cours des 10 prochaines années.



Avec les propositions du Pacte vert et d'autres initiatives, l'objectif de l'UE est d'encourager les citoyens à moins utiliser de véhicules essence ou diesel et à privilégier des véhicules à zéro ou à faibles émissions (comme les voitures électriques), ou des alternatives durables, notamment les transports publics (en particulier les transports à faible émission de carbone comme le train).



Les récentes mises à jour de la législation européenne sur le climat et l'énergie (« Fit for 55 ») prévoient des normes d'émission de CO₂ plus rigoureuses pour les nouvelles voitures. Elles introduiront également des systèmes **d'échange de quotas d'émission pour le transport routier à partir de 2026**, en vue d'éliminer progressivement les moteurs à combustion traditionnels pour des véhicules neufs d'ici 2035. Les fournisseurs de carburant doivent dès lors acheter des certificats leur permettant de vendre une certaine quantité de carburant, puis revendre certains de ces certificats s'ils dépassent les normes fixées. Cela devrait permettre de réduire les émissions, d'améliorer la qualité de l'air et d'encourager les conducteurs à consommer moins pour économiser de l'argent.



Vélo



Le vélo est un moyen de transport économique, pratique, bon pour la santé et respectueux de l'environnement, en particulier pour les petits trajets qui représentent la plupart des déplacements urbains.



Les vélos sont également très **peu encombrants**: vous pouvez garer jusqu'à 15 vélos dans l'espace occupé par une seule voiture. Les pistes cyclables nécessitent également moins d'espace que les routes ou les autoroutes. Si moins d'espace est nécessaire, moins de terrain est utilisé et le sol et l'eau seront moins pollués.



Comment nous déplacer et voyager:
les petits trajets

-84%
de CO₂

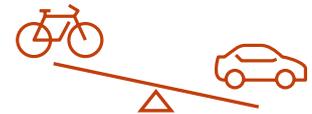
Chaque année, les cyclistes de l'UE empêchent l'émission de plus de 16 millions de tonnes de CO₂. Cela équivaut aux émissions annuelles totales de CO₂ d'un pays de la taille de la Croatie. Le vélo permet également de réduire la pollution de l'air et la pollution sonore. De plus, **les cyclistes génèrent 84 % d'émissions de CO₂ de moins que les non-cyclistes**: le citoyen qui décide d'utiliser le vélo au lieu de conduire réduit en moyenne ses émissions de 3,2 kg de CO₂ chaque jour de sa vie.

53 kg de CO₂



Conduire 10 km en voiture chaque jour pendant un an produit 680 kg de CO₂. Le vélo en émet quant à lui 627 kg de moins. Cela équivaut environ à trois vols aller-retour Francfort-Barcelone.

Le succès des pistes cyclables dépend non seulement de leur conception et de leur sûreté, mais aussi d'autres facteurs tels que les installations le long des itinéraires, leur interconnexion ainsi que la publicité et la promotion dont elles bénéficient.



La production d'un vélo nécessite beaucoup moins de ressources que la production d'une voiture. Le poids moyen d'une voiture dans l'UE en 2017 était d'environ 1 400 kg, alors qu'un vélo pèse rarement plus de 20 kg. Cela représente seulement 1,5 % du poids d'une voiture.



Le vélo encourage aussi les citoyens à emprunter d'autres formes de transports durables. Une étude néerlandaise montre que 44 % des individus qui prennent le train aux Pays-Bas effectuent le trajet de leur domicile à la gare en vélo. Les individus qui se déplacent **à vélo et en train** ont également tendance à moins utiliser leur voiture.



© Union européenne

Transports en commun dans les villes



Les transports en commun pour les petits trajets incluent les transports routiers, tels que les autocars et les bus, et les transports ferroviaires, tels que le métro, le tram et les trains de banlieue. Les transports en commun sont un bon moyen de réduire les embouteillages et les émissions nocives dans les zones urbaines, en particulier lorsqu'ils fonctionnent avec du carburant plus propre.

Il existe deux options zéro émission pour le transport en bus: les autobus à batterie (véhicules électriques à accumulateur) et les autobus à hydrogène (véhicules électriques à pile à combustible).

L'écologisation des transports publics urbains ne fait que commencer. Les régions et les villes pionnières ont déjà commencé à remplacer les bus à moteur à combustion par des véhicules sans émission.

Choisir d'utiliser les transports en commun dans les villes ne dépend pas seulement de leur prix, de leur commodité, de leur accessibilité et de leur sûreté. Les usagers sont également influencés par des facteurs tels que la taille de la ville et la facilité avec laquelle il est possible de s'y déplacer à pied.





Circulation automobile



Nous pouvons réduire le nombre de voitures sur les routes en offrant des alternatives viables et attractives, allant des transports en commun de qualité à davantage de pistes cyclables et de systèmes de covoiturage. La création de péages urbains contribue également à décourager les automobilistes de prendre le volant.

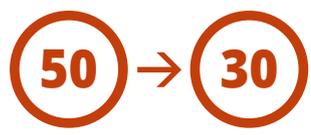


Il est de plus en plus courant de **partager une voiture**. Des programmes tels que les stations de covoiturage, la mise en commun de véhicules particuliers ou les voitures en libre service rendent cette option plus accessible. En 2018, plus de 6,5 millions de personnes en Europe utilisaient des systèmes de covoiturage.



Le trafic automobile est une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre dans l'UE. Pour résoudre ce problème, la Commission européenne propose de réduire les émissions moyennes de CO2 générées par les voitures neuves de 55 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2035. Ainsi, à partir de 2035, les nouvelles voitures ne généreront plus d'émissions nocives car les moteurs à combustion auront complètement disparu.

Les villes pourraient fournir **moins de places de stationnement** dans les centres-villes pour encourager les citoyens à utiliser les transports en commun. Toutefois, cela pourrait inciter les gens à se rendre plus souvent dans les centres commerciaux situés en périphérie avec leur voiture.



Il est possible de rendre les déplacements en voiture dans les villes plus sûrs et plus écologiques sans augmenter les temps de trajet. Notamment en **réduisant les limites de vitesse** de 50 km/h à 30 km/h, ce qui a l'avantage supplémentaire de réduire considérablement la probabilité de décès liés aux accidents de la route. Certains pays, dont la Belgique, les Pays-Bas et l'Espagne, ont récemment introduit ce type de législation. Lorsque des limitations de vitesse ont été introduites sur les autoroutes, les émissions de CO2 ont été nettement réduites.



E-Mobilité



Il existe plusieurs types de véhicules électriques. Certains utilisent une batterie pour alimenter le moteur (battery-powered electric vehicles ou BEVs). D'autres, hybrides, combinent un moteur électrique et un moteur à essence (plug-in hybrid electric vehicles or PHEVs). Et d'autres encore utilisent des piles à hydrogène pour produire de l'électricité plutôt que simplement puiser de l'électricité d'une batterie (fuel-cell electric vehicles or FCEVs).



L'intérêt pour les voitures électriques en Europe a augmenté rapidement. En 2020, les ventes mondiales de ces véhicules ont augmenté de 43 %, en partie en raison de la chute des coûts des batteries.

Alors que le **bloc-batterie** d'une petite voiture coûtait environ 25 000 € en 2010, le même bloc-batterie coûte désormais environ 3 500 €, soit une baisse de prix de 86 %.



Les émissions de **CO2 des voitures électriques sont environ trois fois inférieures** à celles de leurs homologues essence et diesel sur toute la durée de vie du véhicule. Bien que des combustibles fossiles soient toujours utilisés pour produire les batteries et l'électricité qui charge le véhicule, cette énergie provient de plus en plus de sources renouvelables comme l'énergie solaire ou éolienne. Il est estimé qu'après moins de deux ans de conduite, certains modèles de voitures électriques économiseront plus de carbone qu'il n'en faut pour les fabriquer.

De plus, les voitures électriques sont beaucoup plus silencieuses car elles ne sont pas équipées d'un moteur à combustion traditionnel, ce qui réduit également la pollution sonore. Pour la qualité de l'air local, les véhicules électriques offrent également des avantages indéniables, principalement en raison de l'absence d'émissions de gaz d'échappement au niveau de la rue.





E-Mobilité



La charge est également de plus en plus rapide. Début 2021, la première batterie capable de fournir suffisamment d'énergie pour parcourir 320 km avec seulement cinq minutes de charge a été produite. Il est ainsi possible de recharger votre voiture électrique en presque le même temps qu'il faut pour remplir un réservoir d'essence ou de diesel. **Pour s'assurer que les conducteurs peuvent charger ou alimenter leurs véhicules dans toute l'Europe**, l'UE propose des réglementations exigeant que les pays installent des points de charge et de ravitaillement à intervalles réguliers sur les grands axes: tous les 60 km pour la charge électrique et tous les 150 km pour le ravitaillement en hydrogène.



Le vélo électrique a également un impact positif sur l'environnement en tant qu'alternative à la voiture. Il est généralement très efficace et ne consomme qu'environ 10 % de l'énergie d'une petite voiture électrique.



Les prix ont également chuté grâce au soutien des gouvernements. De nombreux gouvernements européens ont renforcé leurs régimes de subventions pour les véhicules électriques.

Les propriétaires de véhicules électriques bénéficient également d'autres avantages, comme l'exonération de la taxe d'immatriculation dans certains pays et le stationnement gratuit dans d'autres.



L'autonomie moyenne des nouveaux véhicules électriques à batterie a augmenté de manière constante. En 2020, l'autonomie moyenne d'une nouvelle voiture électrique alimentée par batterie était d'environ 350 km, contre 200 km en 2015.

Comment nous déplacer et voyager: les trajets longue distance



Question 2

En ce qui concerne les trajets sur de plus longues distances, qu'est-ce qui vous encouragerait à prendre moins l'avion et à opter pour le train ou le bus à la place ? **Jetez un coup d'œil aux options ci-après, discutez-en** avec votre groupe et classez-les en fonction des solutions que vous jugez les plus adaptées.

Points	Option
5 points	B
4 points	C
3 points	A
2 points	E
1 point	D

Échantillon de scrutin

- A** Je devrais être incité(e) à **ne pas prendre l'avion**. Les billets d'avion devraient être plus chers pour contribuer à compenser les émissions de CO₂ et refléter les conséquences de ce moyen de transport sur le climat.
- B** Je devrais pouvoir acheter **des billets de train plus avantageux** pour rendre les voyages en train plus attrayants.
- C** **L'Europe devrait être mieux interconnectée** en train et les trains de nuit longue distance devraient être facilement disponibles. Il devrait être facile de réserver des billets de train partout en Europe.
- D** Employeurs et salariés devraient être récompensés pour **offrir et choisir des transport durables**.
- E** Quelles **autres solutions** pouvez-vous envisager ?

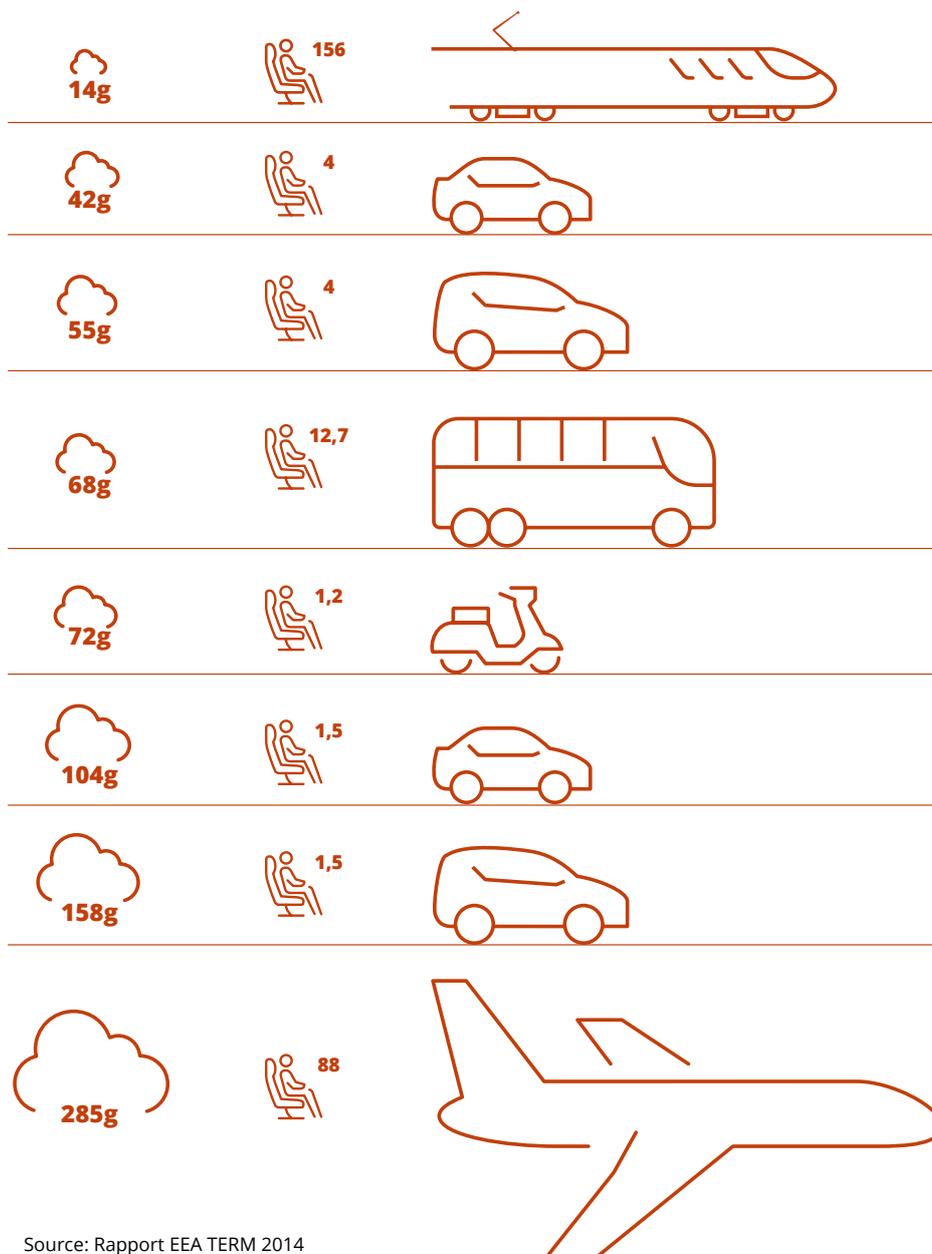


Contexte

Bien que certains trajets longue distance soient des déplacements professionnels, la plupart sont effectués dans le cadre de vacances et de loisirs, et la majorité sont effectués en avion, en voiture, en train ou en bus.

Les avions sont l'option la moins écologique. Ils génèrent près de 300 g d'émissions de CO₂ par passager et par kilomètre. Un bus n'en n'émet que le quart. Le train est l'option la plus écologique. Une petite voiture remplie de passagers produit trois fois plus d'émissions qu'un train.

Émissions de CO₂ provenant du transport de passagers (g de CO₂ par km parcouru par le passager)



Source: Rapport EEA TERM 2014
eea.europa.eu/transport

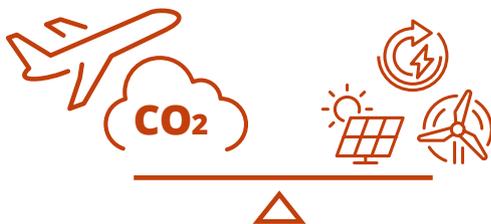




Déplacements en avion

La part des émissions de gaz à effet de serre générées par le transport aérien est relativement faible, 14 % contre 72 % pour le transport routier. Cependant, l'avion est l'une des **sources d'émissions à la croissance la plus rapide**. L'UE a mis en place des lois pour réduire les émissions générées par les vols en Europe et travaille avec d'autres pays pour développer des mesures similaires dans le monde entier.

Les récentes propositions du Pacte vert de la Commission européenne incluent également une proposition de **mise à jour des exonérations fiscales sur le kérosène**, carburant utilisé pour les avions.



Comme les vols courts consomment plus de carburant par passager et par kilomètre que les vols longue distance (en raison de la consommation élevée de carburant pendant le décollage et l'atterrissage), la question de l'interdiction des vols courts a donné lieu dans une certaine mesure à un débat public. Par exemple, le Parlement français a récemment approuvé une interdiction des liaisons aériennes couvrant des distances qui pourraient être parcourues en train en moins de 2,5 heures. Toutefois, cette interdiction peut paraître plus symbolique qu'efficace, car elle réduira les émissions des avions de moins de 1 %

Pour réduire l'impact des voyages aériens sur le climat, il est possible de « compenser » les émissions de gaz à effet de serre causées par un voyage en avion. Cela signifie que vous pouvez calculer la quantité de carbone générée par votre trajet et payer une organisation pour réduire les émissions ailleurs ou planter plus d'arbres. Cependant, pour les critiques de la compensation carbone, nous devons d'abord commencer par émettre moins de carbone.

Selon l'enquête sur le climat de la Banque européenne d'investissement, 62 % des Européens soutiendraient une interdiction des vols courts et 72 % des personnes interrogées sont favorables à une taxe carbone sur les vols.





Le train est **une option à faibles émissions** pour parcourir de plus longues distances, en particulier lorsque qu'il est alimenté par de l'électricité verte.

Le voyage en train peut être rendu plus abordable si les gouvernements **subventionnent les billets de train**, contribuant ainsi aux frais de fonctionnement pour aider à réduire les coûts pour les passagers. Par exemple, le gouvernement allemand a récemment réduit la TVA sur les billets de train de 19 % à 7 % dans le cadre de son programme de protection du climat. Par conséquent, les prix des billets de train longue distance ont diminué de 10 %.

L'un des obstacles aux longs trajets en train est la différence entre les réseaux ferroviaires de chaque pays, notamment au niveau de l'électrification et de l'écartement des rails. Néanmoins, plusieurs trains internationaux circulent en Europe, dont l'InterCityExpress qui relie l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, la France, le Danemark, la Suisse et l'Autriche.

Les trains de nuit européens sont également remis au goût du jour pour répondre à un besoin croissant de déplacements durables. Un partenariat entre la Deutsche Bahn allemande (DB), les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB), la SNCF française et les Chemins de fer fédéraux suisses (SBB) ont mis en place de nouvelles lignes de trains de nuit reliant 13 grandes villes d'Europe.

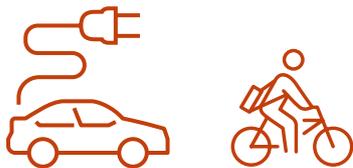
L'UE s'efforce de créer un réseau européen de lignes ferroviaires, de routes, de voies navigables intérieures, de lignes maritimes, de ports, d'aéroports et de terminaux ferroviaires, connu sous le nom de **Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)**. Il est soutenu par un programme visant à mettre en place un système européen de gestion du trafic ferroviaire destiné à remplacer plus de 20 systèmes ferroviaires nationaux différents et à contribuer à la création d'un réseau ferroviaire européen.



Comment nous déplacer et voyager: les trajets longue distance



Les déplacements des employé.e.s représentent une énorme source d'émissions de carbone. La plupart des déplacements professionnels sont effectués en avion et en voiture, les deux moyens de transport les plus polluants. De plus, **l'empreinte carbone des sièges de classe affaires et de première classe** que les entreprises réservent souvent est trois à quatre fois plus élevée que celle en classe économie. Le nombre de vols pris par les employé(e)s est également beaucoup plus élevé que celui pris par le vacancier moyen.



Le trajet domicile-lieu de travail est l'une des principales raisons pour lesquelles les individus voyagent tous les jours. En Allemagne, 27 % de la distance totale parcourue par les citoyens et les citoyennes l'est pour le travail. En Croatie, ce chiffre s'élève à 47 %. De plus, en Allemagne, 68 % des travailleurs utilisent leur voiture pour se rendre au travail. Comparez ce pourcentage à celui d'une ville comme Copenhague, l'une des villes les plus adaptées au vélo d'Europe, où près de 40 % des trajets quotidiens sont effectués à vélo.

Les mesures visant à réduire les émissions de carbone générées par les déplacements professionnels incluent le **remplacement des réunions en personne par des réunions virtuelles**. Certaines entreprises envisagent également de **passer à des modes de déplacement plus écologiques** (par exemple, de l'avion au train, ou de la voiture d'entreprise individuelle au véhicule partagé), ainsi que **d'écologiser la flotte d'entreprise** (par exemple, en remplaçant les voitures à essence ou diesel par des véhicules électriques).



Le télétravail est un autre moyen de réduire les émissions. Depuis la COVID-19, de nombreuses entreprises font preuve d'une plus grande flexibilité concernant le travail à distance.



