



## Transports

Donner la capacité à chacun de décarboner ses modes de déplacement

### Un secteur du transport dont les nuisances ne cessent d'augmenter

En France, et en Europe, le secteur du transport est le seul dont les émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) ne baissent pas, ce qui **continue à mettre en danger l'habitabilité même de nos territoires et de notre planète**. La pollution de l'air, largement due aux voitures, camions et avions, tue chaque année en France plus de 48 000 personnes. Une récente étude parue dans la revue *Environmental Research* considère que ce chiffre est largement sous-estimé et qu'1 décès sur 5 à l'échelle mondiale serait lié à la pollution de l'air.

**Ces nuisances sont le résultat de choix politiques qui ont longtemps soutenu le développement des transports polluants.** La dépendance automobile est le produit du développement rapide du réseau routier et des grands centres commerciaux. La forte croissance du transport aérien et des croisières maritimes résulte, elle, d'une politique d'accès universel à bas prix, n'incluant pas son impact environnemental (kérosène détaxé, subventions aux aéroports ...). Il y a urgence à agir, d'autant plus que le secteur des transports représente à lui tout seul près de 25% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle planétaire et environ 30% en France.

### L'urgence de changer la façon d'habiter et de se déplacer

Face à l'urgence écologique, il ne s'agit pas seulement de remplacer le pétrole par d'autres énergies, mais de repenser le système de mobilité. **En effet, l'électrification massive des véhicules pose d'autres problèmes environnementaux.** Il faut remettre en question **le besoin de mobilité et l'organisation des territoires**. Moins se déplacer, c'est d'abord réduire le nombre de kilomètres parcourus et donc l'énergie consommée et les émissions de polluants pour le transport. C'est donc interroger le lien entre transports et modes de vie, et les effets délétères de la domination de la voiture individuelle : désertification des centres-villes, extension des zones commerciales et des banlieues pavillonnaires sous-équipées, etc.

Il faut reprendre le **contrôle sur la fabrique de l'espace**, afin de répondre à un enjeu environnemental mais aussi à une aspiration sociétale vers un mode de vie marqué par une plus grande proximité, une quête de l'authenticité et d'un mode de vie plus local.

Au-delà, il s'agit d'encourager et faciliter le transport ferroviaire, le transport fluvial, les transports publics urbains, le vélo et la marche. Et de changer notre vision de l'automobile, de **passer du principe de la voiture possédée à la voiture partagée**. L'électrification des

véhicules, encadrée, doit favoriser une mobilité raisonnée, équitable, et plus respectueuse de l'environnement, notamment dans les centres urbains.

## **Reprendre le contrôle de l'aménagement de l'espace, faire payer les pollueurs et développer le ferroviaire**

Reprendre le contrôle de l'aménagement de l'espace ne relève pas uniquement des compétences des collectivités territoriales. Cela dépend aussi de décisions nationales : **déconstruire le mythe de la vitesse** pour donner un avantage à la proximité et aux besoins du quotidien, transparence des coûts de livraison dans les achats sur les plateformes de e-commerce, critère environnemental pour les commandes publiques, etc.

Pour limiter le développement du transport aérien à son domaine de pertinence, nous instaurerons des **redevances** au décollage et à l'atterrissage **liées à la nature des carburants utilisés**. De même en ce qui concerne les navires de croisière pour les redevances portuaires, et pour les poids lourds, les péages autoroutiers.

A l'inverse, pour favoriser le transport ferroviaire de marchandises et les trains de nuit, nous améliorerons l'entretien du réseau ferré et proposerons des **horaires fiables et performants pour tous les trains circulant la nuit**. Cette rénovation du réseau passera par la modernisation et l'électrification des petites lignes.

Les écologistes lanceront un plan de transport fluvial (y compris sur le réseau Freycinet) qui comprendra des **aides à la tonne** et des investissements dans les plates-formes logistiques coopératives de proximité pour favoriser la co-livraison zéro-émission sur le dernier kilomètre.

Au sein des villes, nous amplifierons la dynamique de conversion d'une partie du réseau routier en autoroutes du vélo, et inciterons à la création de voies dédiées aux mobilités partagées (cars, covoiturage) sur les autoroutes.

Nous lancerons un plan de réduction des impacts sur l'environnement et la santé humaine du secteur automobile. Nous imposerons une réduction **du poids des véhicules pour lutter contre les SUV** (en considérant dans le code de la route les véhicules de plus de 1500 kg comme des poids lourds, donc limités à 90 km/h sur autoroute) et en favoriserons une électrification du parc automobile qui soit raisonnée, équitable, et respectueuse de l'environnement. Au-delà d'aides publiques aux particuliers, nous instaurerons un **sur-amortissement pour les véhicules électriques de type collectif** : bus, autopartage, taxis, VTC, véhicules de location.

Nous accompagnerons ces mesures d'un **plan industriel** pour la fabrication de matériel ferroviaire, les nouvelles motorisations, la fabrication de vélos, et d'un plan de **reconversion des industries** automobile et aéronautique vers la réparation, la réhabilitation, le "retrofit" et le recyclage.