

# DÉCLARATION DE PASSAU DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

pour

une mobilité européenne durable centrée sur la protection  
climatique et de l'environnement



## CES GROUPEMENTS CIVILS

### RAPPELANT

- l'accord de Paris
- la résolution 70/1 de l'Agenda 2030 des Nations Unies
- que les États membres de l'UE sont tenus par la Loi de préserver la santé et la sécurité de leurs citoyennes et de leurs citoyens
- que le Conseil Européen a timidement reconnu la nécessité de faire progresser les lois sur la protection du climat et de l'environnement
- les grands principes de la Présidence allemande au Conseil Européen.

**SACHANT** que la mobilité durable est un des besoins essentiels humains et que personne n'a le droit d'être défavorisé dans sa mobilité en raison de son lieu de résidence, de son revenu ou d'un handicap physique;

**CONSTATENT** que le secteur des transports est responsable d'un quart des émissions totales de CO2 en Europe, dont 70% sont issues du trafic routier et que le moyen le plus efficace de réduire le CO2 est de réduire la circulation routière;

**EXIGENT** que le Conseil Européen place en priorité absolue de sa politique des transports la réduction de la pollution issue de la circulation des voitures particulières, des poids lourds, de la circulation individuelle motorisée ainsi que du trafic maritime et aérien;

**EXIGENT** que le Conseil Européen s'emploie à réduire d'au moins 65% les émissions de CO2 jusqu'en 2030 en Europe et à atteindre la neutralité climatique de l'UE au plus tard en 2040, si possible en 2035. Pour ce faire, des objectifs intermédiaires obligatoires et de court terme commençant en 2025 doivent être établis pour l'ensemble du secteur des transports, trafic maritime et aérien inclus;

**EXIGENT** l'établissement de mesures de sanctions efficaces en cas de non-atteinte des objectifs obligatoires par les parties prenantes;

**EXIGENT**, à échelle européenne, que la circulation ferroviaire et cycliste soit priorisée et encouragée au détriment du trafic routier des voitures particulières ou des poids lourds, et que les transports publics soient priorisés et encouragés au détriment de la circulation individuelle motorisée;

**EXIGENT** que l'UE amorce une révolution du secteur des transports en s'appuyant sur des moteurs sans émissions et qui économisent les ressources naturelles. La priorité absolue de la politique industrielle et des transports de l'UE doit être de transformer l'économie pour la

rendre durable et favorable à l'environnement, ce qui demande une politique axée sur la recherche ainsi qu'une gestion économe des moteurs mentionnés plus haut;

**EXIGENT** que le progrès de la numérisation dans le domaine des transports soit utilisé exclusivement pour rendre la circulation plus juste, plus sûre et pour réduire les émissions polluantes et à effet de serre, ainsi que pour réduire la consommation d'énergie et de ressources naturelles. Ceci est possible également dans le cadre d'une utilisation plus efficace tant des transports publics urbains et de longue distance que des véhicules déjà existants;

**EXIGENT** que tous les systèmes de péage et d'impôt sur le carburant soient réformés en vue de les rendre socialement plus équitables et proportionnels aux émissions de CO<sub>2</sub> et qu'ils soient appliqués sur tous les véhicules (voitures particulières incluses). Les subventions ou les avantages fiscaux accordés à l'utilisation de combustibles fossiles et aux moyens de transport qui les utilisent doivent cesser, autant dans les systèmes de péage que dans tout type de taxation ou de promotion les concernant;

**EXIGENT** que l'Alliance Européenne pour les Batteries obéisse à des normes sociales et environnementales élevées. En font partie l'obtention éthique et durable des matières premières pour leur fabrication, des exigences élevées quant à la gestion de l'énergie, la possibilité de recycler et de réparer les batteries, et un taux de recyclage des matières premières utilisées de 90% minimum. En outre, l'implantation d'un système de mesure et de réduction de l'empreinte écologique-CO<sub>2</sub> lors de la fabrication des batteries est indispensable;

**EXIGENT** que partout où une électrification immédiate des transports n'est pas possible, l'on ait uniquement recours à de l'hydrogène vert, à des fuels bios issus exclusivement de déchets agricoles tels que la paille ou les résidus de fauchage (en aucun cas de résidus agricoles alimentaires) ou à ce qu'on appelle des fuels électriques (carburants électriques à base de CO<sub>2</sub> extrait de l'atmosphère);

**EXIGENT** que l'UE développe et mette en œuvre une stratégie pour l'utilisation de l'hydrogène afin d'aboutir au plus vite à la neutralité climatique des processus industriels et économiques. L'hydrogène doit être exclusivement obtenu de manière durable et à partir de ressources renouvelables, et doit être produit et transporté en préservant les ressources. La production et le commerce d'hydrogène vert importé doit respecter les normes sociales et environnementales les plus élevées. Dans le secteur des transports, l'utilisation de l'hydrogène doit être limitée aux poids lourds et au trafic maritime et aérien indispensable. L'électrification immédiate doit toujours être favorisée. Dans les transports ferroviaires, lorsque c'est justifié, l'hydrogène doit également devenir une alternative prioritaire au détriment du diesel utilisé actuellement;

**EXIGENT** que le trafic aérien soit réformé en vue de sa neutralité climatique et de la protection environnementale. Le nombre de passagers ainsi que la quantité des vols (transports de personnes et de chargements) doivent être réduits en renforçant le réseau ferroviaire. À moyen terme, les vols de courte distance doivent être totalement remplacés par les chemins de fers. Les carburants issus de combustibles fossiles doivent être remplacés par des carburants à base d'hydrogène. Ces derniers doivent être issus à 100% de ressources renouvelables résultant d'un mode de production durable. De plus, ces

ressources doivent être supplémentaires à celles déjà utilisées à l'heure actuelle dans d'autres domaines. En effet, le kérosène issu de la biomasse ne constitue pas une alternative car sa production oppose une concurrence à la production destinée à l'alimentation humaine.