

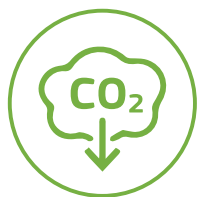


QUICK TIPS

MOBILITÉ VERTE : ANCRER LES AMBITIONS ENVIRONNEMENTALES ET CLIMATIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

Le transport est l'un des principaux secteurs consommateurs d'énergie et l'un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique. Il est également l'un des principaux responsables de la pollution de l'air, causant 4,2 millions de décès par an. La **mobilité verte** vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, à réduire considérablement les décès prématurés et les maladies dus à la pollution atmosphérique et sonore, à créer des espaces publics libres dans les villes encombrées et à renforcer la résilience au

changement climatique. La planification de la mobilité doit s'éloigner de l'idée d'accueillir davantage de véhicules et se concentrer sur les personnes et les marchandises afin de créer des systèmes de mobilité durable. Cette note fournit des conseils pratiques pour maximiser les opportunités de mobilité des passagers et du fret qui soient durables sur le plan environnemental et compatibles avec le climat. Cela inclut le transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.



Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution

Éviter les déplacements en réduisant et en minimisant les besoins de déplacements motorisés des biens et des personnes par :

- ▶ la mixité de l'occupation des sols (habitat, emploi, services) au sein des territoires et la promotion des villes compactes pour limiter les distances et le nombre de déplacements ;
- ▶ la stimulation du télétravail, du commerce électronique, des e-services ;
- ▶ la relocalisation des chaînes d'approvisionnement ; les circuits courts et les échanges vers les marchés locaux et régionaux (par exemple, la [stratégie européenne "De la ferme à la fourchette"](#) encourage la production alimentaire durable et circulaire, en tenant également compte du transport rural).

1. La mobilité des personnes et des biens se réalise en fonction des infrastructures. Le choix du site, la construction, l'utilisation et le déclassement des infrastructures ont des répercussions importantes sur l'hydrologie, la biodiversité, la qualité de l'air, de l'eau et du sol, la transmission des maladies, le paysage, les conditions de vie, etc. Les infrastructures écologiquement durables et résilientes au changement climatique font l'objet d'un document séparé dans la série des Conseils rapides.



Transporte multi-modal en Colombia



Tranvía en Rabat, Marruecos



Transporte de mercancías en Camerún

Passage à des modes de transport à faible émission de carbone par la promotion:

- ▶ des déplacements non motorisés tels que la marche ou le vélo (y compris les systèmes publics de partage de vélos);
- ▶ des systèmes de transport en commun rapide (MRT, de préférence électriques) tels que le bus ou le métro, ainsi que des systèmes de transport public alternatifs, tels que les téléphériques, sur des corridors de grand passage, tout en limitant l'utilisation de véhicules personnels à carburant fossile ;
- ▶ du fret ferroviaire ou fluvial plutôt que le fret routier (transfert modal), par exemple par des installations intermodales, des barrières tarifaires, un fret routier maximum pour des corridors particuliers ;
- ▶ du déploiement de véhicules électriques et hybrides (étant entendu que la décarbonisation de la production d'électricité est un autre pilier de la transition énergétique). À moyen terme, le parc de véhicules particuliers devrait devenir entièrement électrique et les batteries utilisées adhérer aux principes de l'économie circulaire ;
- ▶ du transport électrique de marchandises, ou les carburants produits à partir d'énergies renouvelables (hydrogène ou carburants synthétiques à base d'hydrogène) pour le fret lourd sur longue distance (camions, navires, avions).

Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants et réduire la pollution en :

- ▶ favorisant l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, par exemple par des services de mobilité partagée ;
- ▶ améliorant l'efficacité des systèmes de traction (consommation de carburant, émissions, etc.) ;
- ▶ promouvant l'utilisation de carburants propres et à faible teneur en carbone.



Utiliser des instruments verts dont l'efficacité a été prouvée

- ▶ Promouvoir une approche “push” et “pull” : combiner des systèmes de transport public de haute qualité (pull) avec la gestion de la demande de transport (push). Une approche “ pull “ peut inclure l’intégration physique, la billetterie intégrée et les tarifs intégrés. Une approche “ push “ peut inclure le développement et la protection des trottoirs, la gestion du stationnement, l’application de la certification et de l’inspection des véhicules, les restrictions d’accès, la réduction de la distance de déplacement par l’aménagement du territoire et la modération du trafic (par exemple, la synchronisation des feux de circulation, l’efficacité du réseau, la conception des rues, les limites de vitesse).
- ▶ Fournir une mobilité financièrement abordable aux personnes les plus vulnérables qui consacrent une part importante de leurs revenus aux transports.
- ▶ Supprimer progressivement les subventions aux combustibles fossiles et répercuter les coûts environnementaux et sanitaires sur le prix des carburants, complété par des subventions compensatoires ciblant les groupes défavorisés financièrement et qui peuvent être affectés.
- ▶ Déployer des instruments fiscaux pour promouvoir la mobilité verte (par exemple, des allègements fiscaux et des subventions sur les technologies propres, des taxes plus élevées sur les véhicules et les carburants inefficaces).
- ▶ Promouvoir le développement de labels de fret vert, qui tiennent compte des préoccupations énergétiques et environnementales pour des décisions de transport et de consommation mieux informées.
- ▶ Promouvoir le développement de normes pour les niveaux de bruit et de pollution atmosphérique, y compris le zonage.
- ▶ S’attaquer à la pollution sonore par le biais de l’ingénierie routière silencieuse, de meilleures normes d’isolation, de murs antibruit et d’un aménagement du territoire visant à protéger les habitations.
- ▶ Utiliser l’évaluation de l’impact sur l’environnement (EIE) et/ou l’évaluation des risques climatiques (CRA) pour identifier les alternatives qui minimisent les impacts négatifs sur l’environnement et sur la vulnérabilité climatique. Si vous soutenez la planification stratégique, lancez une Évaluation Environnementale Stratégique (EES) pour intégrer les préoccupations environnementales dans le dialogue et le processus de planification.
- ▶ Les nouvelles infrastructures de mobilité, en particulier dans les zones relativement intactes, peuvent avoir des impacts directs et indirects importants (par exemple, la déforestation, la perte de biodiversité). Veuillez vous référer aux conseils rapides sur les projets d’infrastructure pour de plus amples informations.



Promouvoir la résilience au changement climatique

- ▶ Évaluer les risques liés au changement climatique et la vulnérabilité des réseaux, des services, des personnes et des marchandises dans la planification des transports et la prise de décision.
- ▶ Intégrer des capacités de réserve dans le système pour absorber les perturbations, par exemple en proposant des itinéraires alternatifs sûrs autour des zones inondables à haut risque.
- ▶ S’assurer de la capacité à mobiliser les ressources et les services en cas d’urgence. Le changement climatique et l’innovation permanente créent une incertitude pour les investissements à long terme : effectuez un suivi systématique mettez constamment à niveau.
- ▶ Concevoir et entretenir des infrastructures de transport résistantes au climat, en tenant compte du changement climatique et des phénomènes météorologiques extrêmes pendant toute leur durée de vie.



Contribuer aux engagements internationaux en matière d’environnement et de climat

- ▶ Vérifiez si les contributions déterminées au niveau national (CDN) du pays partenaire dans le cadre de l’accord de Paris sur le climat comprennent des mesures liées au transport/à la mobilité et donnez la priorité aux interventions qui soutiendront leur mise en œuvre.
- ▶ Vérifier que le secteur des transports soit bien inclus dans la stratégie et/ou le plan d’action national en matière de biodiversité, ou y contribue.
- ▶ Vérifiez comment les activités proposées contribuent aux Conventions de Rio relatives à l’atténuation et à l’adaptation au changement climatique, à la biodiversité et à la lutte contre la désertification. (Voir [les orientations sur les activités pouvant bénéficier des marqueurs de Rio](#) pour s’en inspirer).
- ▶ Promouvoir et mettre en œuvre les principes d’infrastructure de qualité du G20 sur le changement climatique et l’environnement au niveau du dialogue politique et des projets opérationnels.



Intégrer les questions environnementales et climatiques dans les aides budgétaires pour le secteur des transports

- ▶ Utiliser une EES pour renforcer la durabilité environnementale et la résilience climatique de la stratégie du secteur des transports et du programme de soutien de l’UE, y compris pour la sélection d’indicateurs de performance.
- ▶ Inclure les considérations environnementales et climatiques dans le dialogue sur la politique des transports.



- ▶ S'il existe des risques ou des opportunités significatifs liés à l'environnement ou au climat, s'assurer que des mesures d'atténuation sont en place et veiller à ce que des indicateurs de performance et des exigences de suivi appropriés soient inclus.
- ▶ Fournir une assistance technique pour renforcer les capacités du gouvernement partenaire en matière d'environnement et de changement climatique, y compris les institutions de formation et de sensibilisation.



Intégrer l'environnement et le changement climatique dans les investissements

- ▶ Veiller à ce que les garanties environnementales utilisées par les institutions financières chefs de file et intermédiaires soient conformes aux normes de l'UE et promouvoir les marchés publics écologiques dans les contrats de mobilité.
- ▶ Dans la mesure du possible, promouvoir les EES pour s'assurer que les pipelines de projets répondent à une stratégie sectorielle de mobilité respectueuse de l'environnement.



Informations complémentaires et appui technique :

- ▶ Lignes directrices ["Intégrer l'environnement et le changement climatique dans la coopération internationale et le développement de l'UE"](#).
- ▶ [Fiche d'information sur la mobilité durable dans le cadre du Green Deal européen](#)
- ▶ Note d'orientation du Green Deal sur la mobilité durable (disponible prochainement)
- ▶ [Feuille de route mondiale d'action pour la mobilité durable](#) - pour évaluer les performances, explorer les politiques et adapter les plans d'action, utilisez [l'outil en ligne](#) avec 181 mesures différentes.
- ▶ [Indice du transport urbain durable de l'ESCAP \(SUTI\)](#)
- ▶ [Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice](#)
- ▶ [Processus de Paris sur la mobilité et le climat \(PPMC\)](#)
- ▶ [Partenariat sur les transports durables à faible émission de carbone \(SLOCAT\)](#)
- ▶ [Mobilité et transport - Cadre opérationnel sectoriel du groupe AFD](#)
- ▶ [Objectif de développement durable 13](#)
- ▶ [Orientations du CAD de l'OCDE sur les marqueurs de Rio pour le climat](#) dans le secteur des transports qui peuvent bénéficier des marqueurs de Rio (page 15 & 16).
- ▶ [Page de l'UE sur les marchés publics écologiques](#), y compris [les critères pour le transport routier](#).
- ▶ [Principes d'infrastructure de qualité du G20](#), juillet 2019.

* Tous les documents sont disponibles sur capacity4dev (groupe public : [Environment, Climate Change and Green Economy](#))

Contactez la Facilité d'intégration de l'environnement et du changement climatique des DG INTPA, MENA et ENEST:

(INTPA-GREENING-FACILITY@ec.europa.eu | MENA-GREENING-FACILITY@ec.europa.eu | ENEST-GREENING-FACILITY@ec.europa.eu).