

TPG Allemagne Environnement et de Éco-innovation

L'Allemagne est membre de l'Union Européenne. C'est avec la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Belgique que le 1er novembre 1993 nous avons signé le Traité de Maastricht promettant la formation de l'UE. Le président fédéral et le chancelier fédéral se partagent le pouvoir exécutif de la République fédérale d'Allemagne.

Actuellement, le président fédéral, qui n'exerce que le rôle d'une représentation symbolique de l'Allemagne, est Frank-Walter Steinmeier, membre du parti social-démocrate d'Allemagne (SPD) et est en fonction depuis 2017. Depuis 2021, l'Allemagne possède un nouveau chancelier, Olaf Scholz, succédant à Angela Merkel (en fonction depuis 2005) et faisant partie lui aussi du SPD. L'Allemagne est gouvernée par le même parti politique depuis 1998. "Comment assurer une transition écologique stable et efficace par le biais du secteur des transports ?"

L'Allemagne est un précurseur de la protection du climat à l'international et un pionnier des énergies renouvelables. Le XXI^e siècle est le siècle de l'environnement. Cela signifie que les prochaines décennies décideront de l'ampleur des changements dans les conditions de vie naturelles des générations à l'avenir.

La protection du climat et de l'environnement doit être boostée par l'écomobilité. L'avenir de la mobilité électrique, par exemple, est aussi à l'ordre du jour en Chine, au Japon et en Amérique du Nord. Le gouvernement fédéral et le secteur automobile poursuivent un objectif ambitieux : faire de l'Allemagne le marché leader de l'électromobilité et exploiter les potentiels de ce marché dans le monde. Selon le gouvernement fédéral, entre 7 et 10 millions de véhicules électriques doivent être immatriculés dans le pays d'ici à 2030. Le nombre croissant de voitures électriques doit contribuer à une nouvelle baisse des émissions de dioxyde de gaz à effet de serre, dont un cinquième est dû à la circulation routière. Les constructeurs allemands détiennent environ les deux tiers du marché des voitures électriques. Les transports en commun jouent un rôle important dans la mobilité en Allemagne : sur les quelque 39 millions de ménages en Allemagne, presque un sur quatre n'a pas de voiture. Nous prévoyons que d'ici 2030, 80 % de la consommation d'électricité devra être couverte par des énergies renouvelables et que la sortie du charbon devra être effective.

Le gouvernement fédéral veut également rendre les transports en commun plus attractifs. Les dépenses dans ce domaine augmenteront donc pour atteindre un milliard d'euros par an à partir de 2021. Ainsi, les flottes de bus doivent être équipées de moteurs électriques, à hydrogène et à biogaz. Un bus sur 2 doit être électrique en 2030. En 2019, on a enregistré plus de 11,6 milliards de trajets en bus et en train – une hausse continue depuis 2004. Mais la pandémie du coronavirus a sensiblement fait reculer l'utilisation des transports en commun. Une réduction de la T.V.A. sur les billets de train, passant de 19 % à 7 %, a été adoptée fin 2019 avec le programme de protection du climat. La densité ferroviaire de notre pays est plus de deux fois supérieure à celle de la France. L'État allemand dépensera en effet 62 milliards d'euros d'ici 2030 pour la rénovation de son réseau ferroviaire, dans le cadre d'un accord conclu avec Deutsche Bahn. Ces investissements seront notamment destinés à "remplacer les installations obsolètes", "améliorer l'état des ponts" et "garantir l'accessibilité aux handicapés".

Le gouvernement fédéral promeut aussi l'usage de la bicyclette comme alternative à la voiture. Pour cela, environ 1,4 milliard d'euros sont prévus entre 2020 et 2023. Ces fonds doivent permettre de créer de nouvelles pistes cyclables et d'étendre les pistes existantes. Les voies cyclables à grande vitesse – des voies longue distance souvent créées le long des routes

nationales sur lesquelles on peut circuler sans s'arrêter à des feux ou pour laisser passer les voitures – sont un projet important dans ce domaine. Elles peuvent favoriser le passage au vélo des banlieusards dans les régions métropolitaines.

Mais l'électrique est-elle réellement la bonne solution sachant que la construction des batteries électriques pour les voitures est aussi émetteur de dioxyde de carbone ? En effet, les batteries nécessitent tout d'abord l'extraction de terres rares et de minéraux critiques tels que le lithium. Selon une étude de 2020, l'équilibre entre l'offre et la demande de lithium pour le reste du siècle a besoin de systèmes de recyclage, d'une intégration véhicule-réseau et d'une intensité de transport au lithium plus faible, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, le lithium étant très peu recyclé et transporté depuis la Bolivie et la Chine vers le reste du monde et notamment les pays de l'Union Européenne dont l'Allemagne. C'est pour cela que nous avons comme projet d'exploiter l'un des plus grands gisements de lithium au monde, situé dans la vallée du Rhin qui pourra nous apporter le minerai nécessaire sans avoir à importer depuis l'étranger. L'Allemagne produit aussi ce même minéral dans des centrales géothermiques qui pourraient alimenter un million de véhicules électriques par an à partir de 2025 d'après Vulcan Energy, une entreprise qui s'est fixée pour objectif de produire du lithium neutre pour le climat en Europe.

L'Allemagne est donc particulièrement impliquée dans la cause environnementale et la question des transports dans cette transition écologique est très présente. Nous avons déjà entamé cette transition et souhaitons qu'elle s'accélère d'ici les cinq prochaines années. En 2019, Angela Merkel avait prévu d'investir 100 milliards d'euros pour la protection du climat. La Commission européenne dédiée au soutien de projets innovants, privés ou publics, dans les domaines de l'environnement et du climat mit en place en 2021 le projet LIFE qui couvre la période 2021-2027, est réparti en 4 sous programmes : nature et biodiversité, économie circulaire et qualité de vie, atténuation du changement climatique et adaptation, transition vers l'énergie propre. Pour ce dernier sous programme, le programme promet 997 millions d'euros. Ce budget n'est pas suffisant pour permettre à tous les pays d'en bénéficier équitablement.