

Cahiers de la délégation  
Rassemblement National  
du Groupe Identité et Démocratie  
Mandature 2019 - 2024

Transports : L'Union européenne et ses contradictions écologiques

# TRANSPORTS : L'UNION EUROPÉENNE ET SES CONTRADICTIONS ÉCOLOGIQUES



TRANSPORTS :  
**L'UNION EUROPÉENNE ET SES  
CONTRADICTIONS ÉCOLOGIQUES**

# SOMMAIRE

**ÉDITO**..... p.4

**L'AUTOMOBILE**..... p.6

La pollution du secteur automobile

Les objectifs climatiques de la commission ENVI contre la mobilité des européens

Le véhicule électrique : une solution également polluante

**LE TRANSPORT AÉRIEN ET MARITIME** ..... p.11

Les maigres proposition de la commission ENVI sur la pollution du fret aérien et maritime

Des solutions de fond proposées par le RN, contre lesquelles la commission fait la sourde oreille

**LE LOCALISME, UNE RÉPONSE ENRACINÉE À LA MONDIALISATION** ..... p.16

**CONCLUSION** ..... p.18

# ÉDITO



**Aurélia BEIGNEUX**

Député français au Parlement européen,  
membre de la commission environnement, santé publique  
et sécurité alimentaire

**I**ndispensables à tout un chacun, les transports sont devenus le marqueur de la modernité de notre civilisation. Ils occupent aujourd'hui une position centrale dans notre société, à la fois pour permettre le déplacement des individus, dans un cadre professionnel ou ludique, et pour permettre l'acheminement de nos biens de consommation.

Toutefois, un autre enjeu vient entrer en collision directe avec l'univers du transport dans notre société contemporaine : la protection de l'environnement.

Dans ce cahier thématique, je vous propose de nous intéresser à la manière dont l'Europe, et notamment la Commission ENVI dans laquelle je siège au Parlement européen (Commission de l'environnement, de la santé et de la sécurité alimentaire) traitent le problème du réchauffement climatique vis à vis des différents modes de transport.

Ce document nous permettra de comprendre que les efforts demandés aux européens vont systématiquement dans le même sens : mener la vie dure au transport automobile, promouvoir un mode de vie accessible uniquement aux élites européennes et laisser les transports maritimes et aériens impunis alors qu'ils sont beaucoup plus polluants.

Les solutions existent pourtant, nombre d'entre elles sont portées par le Rassemblement National. J'ai promu ces solutions en Commission ENVI et lors des assemblées plénières du Parlement européen. J'y ai défendu le localisme plutôt que le mondialisme, la prévention plutôt que la taxation ou encore la recherche plutôt que l'écologie punitive.

Cependant, les élites européennes font comme toujours la sourde oreille, préférant mettre en place des solutions qui plaisent aux classes supérieures des centres villes et compliquent la vie des européens encore largement dépendants des véhicules classiques, c'est-à-dire thermiques.

## L'AUTOMOBILE



**La pollution du secteur automobile : une problématique majeure mais qui ne représente qu'une partie des émissions globales de gaz à effet de serre.**

**D**ans leur cycle de vie, de la fabrication à la combustion liée aux moteurs thermiques, les automobiles émettent surtout du dioxyde d'azote, des particules fines, du plomb, de l'amiante et du benzène. On estime que l'automobile est responsable de 20% des émissions de CO<sub>2</sub> totales dans le monde.

La dépendance du véhicule thermique au pétrole est préoccupante. En effet, le pétrole devient de plus en plus rare. Si des réserves existent encore en grande quantité, l'extraction devient plus difficile et donc plus coûteuse. Au-delà de la problématique de la pollution, c'est aussi l'argument économique qui fait basculer les grands groupes industriels vers des carburants alternatifs.

En parallèle, le secteur de l'automobile s'est distingué par les progrès réalisés dans la conception de moteurs de plus en plus verts et dans la filtration des rejets de particules fines. Aujourd'hui, la même puissance peut être atteinte avec un moteur de 4 cylindres couplé à un turbo que par des moteurs de 8 cylindres en 1970. La consommation moyenne de carburant au kilomètre est aujourd'hui tombée en dessous de 8l/100km pour la très grande majorité des véhicules. Alors qu'une Citroën DS consommait plus de 12l/100km en ville, une Citroën C4 affiche des moyennes en dessous de 6l.

## Les objectifs climatiques de la Commission ENVI contre la mobilité des européens.

Les questions de mobilité reviennent fréquemment en Commission. Le Pacte Vert et les Accords de Paris mettent en place des contraintes fortes sur le marché de l'automobile. Le bouleversement profond de la production des constructeurs en Europe en est la conséquence directe : taxe carbone, taxe sur le poids des véhicules, incitations à l'achat de voitures électriques, fin de la distribution voire de la production de certains modèles, les citoyens européens sont fortement poussés à modifier leurs habitudes de déplacement.

Le président de la Commission ENVI Pascal Canfin l'a rappelé fin 2020 : *l'Union européenne se dirige vers une interdiction de tout véhicule thermique en 2035, en neuf et en occasion.* Pourtant en 2014, alors que Pascal Canfin était ministre délégué au développement sous François Hollande, l'ADEME<sup>1</sup> nous rappelait : « Avec l'électricité allemande, issue à plus de 40% du charbon, un véhicule électrique (VE) émet à peu près autant de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule diesel » (voir paragraphe : Le véhicule électrique: une solution également polluante)

Le 8 novembre 2017, la Commission a présenté un paquet "mobilité propre", comprenant des propositions législatives sur les véhicules individuels et le transport de marchandises, des mesures non législatives présentées dans un plan

d'action pour les carburants alternatifs et une communication sur la mobilité à faibles émissions.

Le paquet comprend une proposition législative sur les limites de CO<sub>2</sub> pour les voitures neuves et les véhicules utilitaires légers (camionnettes). Il fixe de nouveaux objectifs pour les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> à l'échelle du parc de l'UE des voitures particulières et des fourgonnettes neuves. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves et des fourgonnettes immatriculées dans l'UE devraient être 15% inférieures en 2025 et 30% inférieures en 2030, par rapport à leurs limites respectives en 2021 (95g CO<sub>2</sub>/km pour les voitures et 147g CO<sub>2</sub>/km pour les camionnettes). La proposition comprend également un mécanisme d'incitation dédié aux voitures à émissions nulles et à faibles émissions, afin d'accélérer leur adoption sur le marché<sup>2</sup>.

En 2018, le Parlement européen a voté le rapport Dalli, visant à augmenter les objectifs de réduction des émissions de carbone des voitures neuves de 15 à 20% pour 2025 et de 30 à 45%, par rapport à la proposition de la Commission. Les députés ont voté pour un objectif de vente plus élevé pour les voitures électriques de 20% en 2025 et 40% en 2030, avec des sanctions en cas de non-respect de ces objectifs. A également été

mis en place, un mécanisme d'évaluation permettant d'empêcher les constructeurs automobiles de manipuler les tests d'émissions de CO<sub>2</sub>, notamment après l'affaire Volkswagen. Évidemment, ces objectifs votés en assemblée sont désormais caducs, étant donné que le nouvel objectif est la disparition totale du véhicule thermique en 2035. Le travailleur français, allemand ou polonais est donc sans cesse soumis aux précipitations des technocrates européens, créant un climat de fortes incertitudes quant au futur de la mobilité sur le continent.

En 2021, l'Europe communautaire est pourtant fortement dépendante de l'automobile. Selon l'ACEA (European Automobile Manufacturers' Association), en 2019 moins de 1% des automobilistes européens utilisaient des véhicules électriques ou hybrides<sup>3</sup>. Plus encore, ce sont les petites villes d'Europe de l'Ouest qui montrent le plus grand attachement au véhicule personnel<sup>4</sup>. Enfin, pour couronner le tout, les Français font les plus longues navettes domicile-travail d'Europe<sup>5</sup>. Les développements actuels du véhicule électrique ne satisfont pas les nécessités de ces concitoyens, tant en matière d'autonomie que de présence de bornes de recharge dans les territoires reculés. Cela importe peu aux Commissaires européens dont le moyen de transport favori reste l'avion ou le taxi. La solution proposée par les majorités parlementaires en Commission ENVI sont toujours les mêmes : taxation, interdiction,

modification forcée des habitudes pour le bénéfice des classes aisées des grandes villes et au mépris de la France (et de l'Europe) dite "*périphérique*".

Concernant les autres modes de transports, ils subissent la double peine du désengagement de l'État, de l'abandon du monde rural et de la dépendance, eux aussi, aux ressources fossiles ou aux métaux rares.

Étonnamment, les solutions de remplacement des énergies fossiles existent déjà et incluent plutôt les agriculteurs européens que les sociétés d'extraction de l'autre bout du monde. Cette solution, les biocarburants, est pourtant quasiment absente des propositions traitées en commission.

C'est pourtant une utilisation que l'association Négawatt met en valeur, au contraire de la solution électrique. Le président de l'association Christian Couturier fait le pari que le véhicule électrique "*ne révolutionnera pas le secteur des transports en France*". Il part du principe que le cycle de vie des automobiles nous amène plutôt vers l'usage des biocarburants plutôt que du moteur électrique<sup>6</sup>.

On le comprend aisément, le débat est focalisé sur les mêmes sempiternels thèmes :

- Promotion du moteur électrique
- Condamnation du moteur thermique alors que le problème se situe dans l'épuisement du pétrole mondial, et non dans le type de combustion

- Disparition forcée de l'automobile alors que les Européens en sont encore dépendants, révélant ainsi une idéologie bourgeoise qui ne tient compte que des grandes villes desservies par les modes de transport alternatifs.

### Le véhicule électrique : une solution également polluante



**La classe dirigeante bruxelloise souhaite donc simplement déplacer la pollution qu'elle subit dans les grandes villes vers un tiers monde qui n'a pas son mot à dire.**

Les véhicules électriques ne vont pas diminuer sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub>. Le remplacement total du moteur thermique par le moteur électrique en Europe en 2035 pose aussi le problème de la demande en électricité pour les recharges.

Concernant la solution électrique, celle-ci représente une alternative intéressante au moteur thermique, mais forcer son utilisation comme cela est prévu pour 2035 est plus qu'hasardeux.

La conséquence est évidente : une demande croissante qui va mobiliser la production d'électricité à partir d'énergies fossiles. En effet, la France et son énergie nucléaire est une exception en Europe. La quasi-totalité des autres pays produit son électricité à partir d'énergies fossiles. La décarbonation de la production électrique, envisagée par les gouvernements, est un leurre qui repose sur des fausses solutions, telles que l'énergie éolienne. Dans le même temps, la France ferme ses centrales nucléaires, pourtant non émettrices de pollution. Si l'on remplaçait tous les véhicules thermiques français par des véhicules électriques, la France devrait réserver près de la moitié de sa

Les ressources nécessaires pour la production des batteries sont les métaux rares, extraits en Chine, au Chili, en Bolivie, en Russie et au Congo dans des conditions de mépris total pour l'environnement : surconsommation d'eau, pollution des exploitations agricoles environnantes, pollution de l'air, pénuries futures liées à l'extraction... Les normes environnementales dans ces pays qui sont les premiers fournisseurs de batterie n'ont rien à voir avec les normes européennes.

production d'électricité à l'alimentation de ce parc routier<sup>7</sup>. Toutes ces réflexions de bon sens sont évidemment complètement absentes des débats en Commission ENVI.

Aussi, il semble que même la volonté des commissaires européens et des députés de la majorité en Commission ENVI d'exporter la pollution hors des grandes villes est compromise. En effet, la mise en place d'un réseau électrique urbain suppose un bornage important via une importation massive de cuivre.

Enfin, le passage au moteur électrique ne règle qu'une partie minime de la pollution automobile. Il ne permet pas de solutionner le problème de l'énergie grise, c'est-à-dire l'énergie consommée par le cycle de vie d'un matériau. Or, une voiture électrique ou thermique a dans tous les cas besoin de combustibles fossiles pour les plastiques et les pneumatiques, d'hydrocarbures pour la climatisation et de métal pour la carrosserie. Comme pour une voiture thermique, la voiture électrique est faite :

- De cuivre, manganèse, d'or et de platine, métaux dont l'extraction est polluante
- De pétrole pour les composants plastiques
- De gaz pour le verre
- De charbon pour l'acier
- De chimie, de lithium, de métal et d'une manufacture appropriée pour fabriquer les batteries électriques.
- D'un processus de destruction lorsque le véhicule est en fin de vie

Aussi, l'assemblage de tous ces éléments est dépendant du transport des pièces détachées, lui aussi polluant.

Par conséquent, comme le montre le spécialiste Jean-Marc Jancovici : la quantité de CO<sub>2</sub> incompressible, émise par la fabrication d'une voiture électrique, est le double de la quantité de CO<sub>2</sub> incompressible émise par la fabrication d'un véhicule thermique.

## LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE EST-IL SEULEMENT ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE ?

*Apparu à marche forcée sous les coups de butoirs de la législation européenne et de sa transcription en droit français, le véhicule électrique permet aux marques automobiles de faire baisser leur quota moyen de CO<sub>2</sub>. Problème, un moteur électrique est aujourd'hui encore beaucoup plus cher qu'un moteur thermique. Alors que la nouvelle Citroën C4 essence ou diesel se vend à partir de 19 000€, son équivalent électrique démarre à ... 35 000€.*

*Presque le double ! Même chose chez Renault : on peut considérer que la Zoé et la Clío ont plus ou moins le même gabarit. Une Zoé entrée de gamme se vend pourtant plus de deux fois plus cher que la Clío. Explication : le coût de fabrication des batteries, avec ses métaux rares, est beaucoup plus élevé que celui des moteurs thermiques. Si le consommateur moyen sait parfaitement que le véhicule électrique consommera moins, il faudra faire plus que de la pédagogie pour lui faire débourser une année de salaire supplémentaire à l'achat...*

*Seule une approche sociale des enjeux environnementaux permettra d'obtenir des résultats crédibles. Pourtant aujourd'hui, les régulateurs européens ne font que forcer les citoyens à adopter leur inabordable train de vie.*

## LE TRANSPORT AÉRIEN ET MARITIME



**D**ans le domaine maritime, on compterait environ 90.000 navires, pétroliers et porte-conteneurs, principalement alimentés par du fioul lourd. Ce carburant comprend une forte teneur en oxydes de soufre, en azote et en particules fines. L'ISEMAR, Institut supérieur d'économie maritime, avertit que la contribution du transport maritime dans l'émission de gaz à effet de serre devrait passer de 3% à 17% d'ici 2050.

En 2018, Marine Le Pen avait déclaré à ce sujet : « **Un cargo de fret maritime représente, en termes de particules fines, l'équivalent de l'intégralité des voitures françaises... Il y en a 60 000 qui naviguent sur la surface du globe dans le cadre du libre-échange généralisé** ».

Selon la CNUCED, le volume de cargaison transporté par le transit maritime a augmenté de 4% chaque année entre 2016 et 2017 et de 4% également entre 2017 et 2018<sup>8</sup>.

Avant la pandémie, la CNUCED considérait aussi que cette augmentation serait stable de 3,8% jusqu'en 2023. Les progrès technologiques sont donc insuffisants pour compenser l'augmentation de la pollution générée par ce mode de transport.

Dans le domaine aérien, c'est le kérosène qui est le principal responsable du réchauffement climatique. Sa combustion émet du CO<sub>2</sub> et du dioxyde d'azote.

Cependant, l'impact climatique du transport aérien n'est pas seulement lié à

la combustion du kérosène. Le mode de production de ce carburant pose aussi des questions climatiques importantes. Selon l'Agence de la transition écologique (ADEME), un aller-retour entre Paris et New-York correspondrait à un quart de l'empreinte carbone d'un Français moyen sur une année.

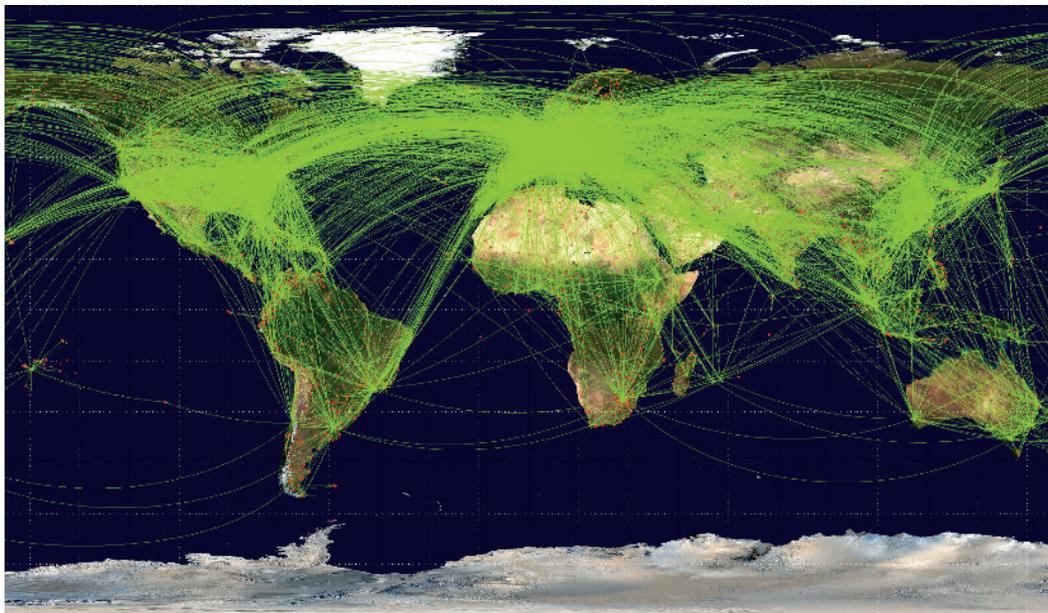
Là aussi, la pollution de ce secteur est en hausse continue et n'est pas compensée par les progrès technologiques. Les efforts en recherche et développement sont pris de vitesse par la hausse du trafic aérien. Les sociétés de transport aérien se sont engagées à une réduction des émissions de 1,5% par an depuis 2009, un objectif dérisoire par rapport aux efforts demandés par l'Europe aux autres secteurs. Une étude du Parlement européen de 2015 montre que la part des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation dans les émissions globales totales atteindront 22% en 2050<sup>9</sup>.

On le verra, les efforts de la Commission ENVI dans les deux domaines sont faibles, cette dernière préférant concentrer ses efforts sur l'automobile. C'est d'ailleurs face à l'inaction de l'Europe et face à l'insuffisante prise en compte du transport aérien dans l'Accord de Paris de 2015 que l'Organisation de l'aviation civile internationale a pris elle-même les choses en main. Elle met en place un accord le 6 octobre 2016 pour stabiliser les émissions de CO<sub>2</sub> dans ce secteur, notamment par la mise en place de

“*crédits carbone*”, système d'échange de “*points de pollution*” qui existe déjà auprès des entreprises. On observe le même mouvement dans le domaine maritime : l'OMI (Organisation maritime internationale) a sévèrement renforcé ses normes d'émissions depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Le transport aérien et maritime ne passera pas à l'électrique de sitôt. Cependant, la recherche dans ce secteur laisse penser que des moteurs thermiques pourraient coexister avec la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>. C'est notamment le cas du « *carburant sans pétrole* », ou du « *carburant d'aviation durable* ». Ces carburants sont produits à partir de déchets végétaux et domestiques. Le groupe Boeing assure que des avions utilisant ce type de combustible devront être mis sur le marché d'ici 2030<sup>10</sup>.

Concernant les cargos, le retour aux voiles dans des formes high-tech est à l'étude. Cette technologie est proposée par des cabinets d'études français. Cette solution pourrait être retenue pour transporter une partie du lanceur Ariane 6 entre l'Europe et la Guyane française. Sans aller jusqu'à ces solutions peut-être trop futuristes et surtout coûteuses, la réponse reste donc simplement de renforcer notre autonomie industrielle, limitant de fait notre dépendance aux importations.



Par Jpatokal — Travail personnel, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7127535> (2009)

Plaque tournante des échanges internationaux, l'Europe est survolée par 7 millions d'avions commerciaux et militaires tous les ans.

En 2010, l'Union européenne avait lancé l'initiative « *Ciel unique* » qui vise à fluidifier les survols du territoire européen. Ce plan visait par la même occasion à limiter les détours des avions et à réduire la consommation de carburant.

Signe de l'incompétence des institutions européennes et de l'absence de préoccupation concernant la pollution autre qu'automobile, en 2019, aucune avancée concrète dans l'objectif « *Ciel unique* » n'avait été officiellement réalisée. Les retards ont coûté 6 milliards d'euros supplémentaires au contribuable européen. De plus, ces tergiversations ont engendré 11,6 millions de mégatonnes d'émissions de CO<sup>2</sup> excédentaires pour cette seule année.

Notons également que les épidémiologistes suivent de très près la carte des échanges aériens mondiaux, premier facteur de propagation des pandémies comme le Sars-Cov2.

## Les maigres propositions de la Commission ENVI sur la pollution du fret aérien et maritime.

En parallèle de l'acharnement sur l'automobiliste européen, la Commission est donc très discrète sur la pollution liée au fret aérien et maritime, victime d'une idéologie qui fait souvent passer les intérêts des classes supérieures des grandes villes avant celles des employés libéraux de la France dite « *périphérique* ».

Quand elle cherche à agir, la Commission ne remet jamais en cause le fond du problème : les traités de libre-échange, le sans-frontiérisme et l'ultralibéralisme. Elle se contente donc d'agir en aval du problème en fixant des quotas d'émission de CO<sub>2</sub> en juillet 2020<sup>11</sup>, ou en mettant en place une législation sur les émissions de gaz à effet de serre pour l'aviation qui pénalise en priorité les entreprises européennes<sup>12</sup>.

À de nombreuses reprises, les eurodéputés de la délégation RN sont intervenus pour pointer du doigt les contradictions de la Commission ENVI sur ces questions, c'est-à-dire dénoncer la pollution des transports mais ne rien faire contre la source du problème. Aucune des interventions n'a reçu de réponse sérieuse des commissaires successifs ou des différents intervenants. Bruxelles préfère interdire les États membres d'exonérer de TVA la Taxe de consommation sur les produits énergétiques, ou encore de mener

leur propre politique de transition énergétique, en fonction de la diversité de leurs territoires. La transition étant pilotée depuis Bruxelles, grande ville européenne au sein d'un pays où la densité de population est forte, l'UE préfère augmenter significativement la taxe carbone jusqu'en 2030. Oubliant que l'Europe est faite de territoires ruraux éloignés des centres urbains, elle rend de facto impossible la commercialisation de certains véhicules. En effet, soumise aux exigences européennes, la France était prête à mettre un malus de 50 000€ en 2022 sur certains véhicules. Du fait de ce malus, le Dacia Duster en moteur TCE 150 devient 3300€ plus cher. On parle pourtant d'un véhicule créé dans l'optique de faciliter le déplacement des ménages à faible revenu, et non d'une berline de luxe.

Au contraire d'agir contre le transport aérien et maritime, l'Europe fait même l'inverse. En 2018, elle supprime les taxes à l'importation dans un souci d'empêcher tout protectionnisme. La seule chose que l'Europe souhaite protéger, c'est l'article 106 du TFUE qui impose l'ouverture à la concurrence de toutes nos industries et de tous nos services.

Le fret maritime et aérien est presque intouchable car il est le centre de la religion du sans-frontiérisme, de la soumission aux lobbies, du refus de

remettre en cause les traités de libre échange et du culte des pays devenus des hôtels soumis à tous les flux humains et commerciaux. Ces éléments sont autant d'obstacles à la mise en place d'une politique de bon sens au niveau européen et à la disparition de l'écologie punitive et du « *greenwashing* ».

## Des solutions de fond proposées par le RN, contre lesquelles la Commission fait toujours la sourde oreille.

La première solution proposée par le Rassemblement national est le localisme. C'est la seule qui permet de faire d'une pierre deux coups : favoriser les circuits courts pour redonner vie à nos économies locales et réduire sensiblement la dépendance aux marchés étrangers en limitant considérablement le transport international.

**Mais mettre en place une politique localiste nécessite de s'attaquer aux problèmes de fond en amont : mettre fin à une grande partie des traités de libre échange qui tuent nos économies et participent à la pollution mondiale, réinvestir dans l'entrepreneuriat local et mettre en place un protectionnisme intelligent pour ensuite protéger nos entreprises de la concurrence déloyale.**

La transition écologique doit se faire, le réchauffement climatique est réel.

Seul le patriotisme économique, l'investissement massif dans la recherche et la création d'un vrai cercle vertueux national nous permettra de répondre à cet enjeu.

Les députés du RN ont évoqué le localisme à chacune de leurs interventions sur l'environnement. À chaque fois, les interlocuteurs ont fait mine de ne rien entendre, préférant se reposer sur l'écologie punitive et préférant favoriser le dogme ultralibéral. Nous nous retrouvons donc en Commission avec des panels de commissaire et d'élus cherchant à limiter l'empreinte carbone des transports par les mêmes sempiternels moyens : augmentation des taxes, ajout de nouvelles obligations pour les consommateurs, versement d'aides qui servent encore et toujours à compliquer la vie des automobilistes européens et apologie des véhicules électriques qui engendrent malheureusement eux aussi de la pollution aux quatre coins du monde.

Rarement la Commission a évoqué les circuits courts, jamais la Commission ne s'est penchée sur les traités de libre-échange.

# LE LOCALISME, UNE RÉPONSE ENRACINÉE À LA MONDIALISATION



« Chaque être est lié au territoire qui l'a vu grandir, lié à ses paysages, à ses lumières, à la manière dont s'expriment ceux qui l'habitent, aux maisons et aux monuments, qui disent son histoire, mais aussi à la culture de sa communauté, à ses traditions musicales, gastronomiques, festives... La reconnaissance et le respect de ce lien constituent un droit fondamental. »

Antoine Waechter – Fabien Niezgod, *Le sens de l'écologie politique*, Ed. Sang de la Terre, 2017

« *Penser globalement, agir localement* ». Cette citation attribuée à l'écologue Jacques Ellul ne peut pas être qu'un slogan. En effet, le localisme est un facteur de densification territoriale, culturelle, économique qui apporte une stabilité nécessaire à nos citoyens bien malmenés par l'insécurité culturelle et économique et par les bouleversements induits par une mondialisation sauvage. La crise que nous vivons nous a fait réaliser que les infrastructures d'approvisionnement sont fragiles, que des bassins céréaliers basés sur la monoculture ne sont pas idéaux, qu'être dépendant principalement de denrées importées, d'échanges internationaux, de composants électroniques venus d'au-delà les océans n'est pas forcément tenable.

L'intérêt principal du localisme est de pouvoir fournir à chaque peuple les moyens de sa subsistance mais aussi de réfléchir aux relocalisations d'entreprises et de centres de production. Il faut une telle politique économique de relocalisation, heureusement certaines entreprises françaises l'ont bien compris, rapatriant leurs moyens de production dans notre pays.

### **Le localisme, un protectionnisme à l'échelle d'un petit territoire.**

Dès lors, chacun d'entre nous détient la clef, disposant lors de ses achats de nourriture, de denrées, de produits manufacturés, de la possibilité de s'approvisionner dans un territoire proche. Il va de soi qu'on ne va pas trouver la vanille dans nos contrées, sauf à la Réunion. Mais la farine pour faire notre gâteau peut être produite à quelques kilomètres de notre bassin de vie. Il en va ainsi de même pour les achats et les approvisionnements des particuliers comme des collectivités.

Le localisme est un protectionnisme à l'échelle d'un petit territoire. Tout comme la France a besoin de protectionnisme économique, nos territoires doivent pouvoir en bénéficier.

Il permettra d'avoir des territoires où l'embauche locale serait à nouveau importante, où l'on peut protéger nos écosystèmes et nos paysages, nos traditions et notre culture, notre identité, face au nomadisme imposé par une mondialisation sans frein. Par exemple, la transhumance économique, induite par un libéralisme mal régulé, fait que chaque jour des travailleurs sont obligés de se déplacer fort loin pour pouvoir travailler. Moins de temps perdu dans les transports, c'est aussi un gain en qualité de vie.

Nous sommes ici dans une écologie de proximité et sincère et non farcie de slogans et d'actions creuses qui donnent bonne conscience.

Travailler dans un cadre local, écologique et enraciné, c'est une volonté de créer et favoriser des circuits économiques courts.

Au final, le localisme permet de changer d'échelle, d'arrêter de penser global, de réorganiser nos modes de vie, loin de l'homogénéisation globale.

## CONCLUSION

*“ L'Homme appartient à la Terre  
mais la Terre n'appartient pas à l'Homme ”*

Ernest Deleve

Finalement, la Commission ENVI s'illustre sur ce thème comme sur d'autres par sa mise en avant de l'écologie punitive au détriment des solutions de fond. Ce fut déjà le cas avec le Pacte vert, la Commission n'écoute que les revendications qui vont dans le sens du libéralisme, qu'il soit social ou économique.

Peu importe que des millions d'Européens dépendent du véhicule individuel chaque jour, ce qui importe, c'est qu'une poignée d'élite soit attachée aux importations maritimes et aux déplacements aériens. Ce qui importe c'est que puissent survivre les traités de libre-échange qui mettent à genoux nos agriculteurs et nos industries. Ce qui importe, c'est que le dogme ultralibéral, dont les ravages sont avérés depuis les trente dernières années, l'emporte sur une écologie de bon sens et sur une réelle prise en compte des attentes de nos peuples européens.

Les arguments de lutte contre la pollution sont caducs, la preuve par la gigantesque pollution que représente l'industrie soi-disant “verte”. Si elle passe actuellement sous les radars du fait du conditionnement politique de nos élites et des lobbies à l'œuvre, nul doute qu'un jour le bilan environnemental des solutions que l'on impose à la population seront passées au crible.

Plus que jamais, le RN doit rester vigilant et rester force de proposition. Face à des adversaires promouvant tantôt une écologie d'extrême gauche culpabilisatrice et anti-sociale, tantôt un libéralisme motivé uniquement par la soumission aux lobbies, nous continuerons d'être les artisans du bon sens et les représentants de vos revendications. C'est probablement la seule façon d'aborder politiquement les enjeux environnementaux.

*Aurélia Beigneux*

## SOURCES

<sup>1</sup> Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

<sup>2</sup> CO<sub>2</sub> emissions standards for cars and vans (light-duty vehicles), Parlement européen, décembre 2020 [www.europarl.europa.eu/legislative-train/api/stages/report/current/theme/environment-public-health-and-food-safety-envi/file/jd-co2-emissions-standards-for-cars-and-vans](http://www.europarl.europa.eu/legislative-train/api/stages/report/current/theme/environment-public-health-and-food-safety-envi/file/jd-co2-emissions-standards-for-cars-and-vans)

<sup>3</sup> ACEA Report Vehicles in use Europe 2019, 2019 [www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Report\\_Vehicles\\_in\\_use-Europe\\_2019.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf)

<sup>4</sup> Bacqué M.-H., Fol S., « *L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction* », Revue suisse de sociologie, 33 (1), p. 89-104, 2007

<sup>5</sup> Armoogum et al., « *Immobility and Mobility Seen Through Trip-Based Versus Time Use Surveys* », Paper for the ISCTSC, Costa-Rica, 2004

<sup>6</sup> « *On ne fera pas disparaître les moteurs thermiques d'ici 2040* », CLER, 11 octobre 2017 <https://cler.org/on-ne-fera-pas-disparaitre-les-moteurs-thermiques-d-ici-2040/><sup>7</sup> <https://www.easo.europa.eu/latest-asylum-trends> (mise à jour du 17 décembre 2020)"

<sup>7</sup> *La voiture électrique est-elle LA solution aux problèmes de pollution automobile ?* Jean-Marc JANCOVICI, 2017 [www.jancovici.com/transition-energetique/transports/la-voiture-electrique-est-elle-la-solution-aux-problemes-de-pollution-automobile/](http://www.jancovici.com/transition-energetique/transports/la-voiture-electrique-est-elle-la-solution-aux-problemes-de-pollution-automobile/)<sup>9</sup> [https://www.ohchr.org/documents/professionalinterest/protocoltraffickinginpersons\\_fr.pdf](https://www.ohchr.org/documents/professionalinterest/protocoltraffickinginpersons_fr.pdf)

<sup>8</sup> *Etude sur les transports maritimes*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, 2018 [www.unctad.org/system/files/official-document/rmt2018\\_fr.pdf](http://www.unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_fr.pdf)<https://balkaninsight.com/2020/09/17/interpol-operation-busts-top-ethnic-albanian-drug-smuggling-ring/>

<sup>9</sup> *Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping*, Parlement européen, 2015, p. 28.UNODC, [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Illicit\\_DT\\_through\\_SEE\\_REPORT\\_2014\\_web.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Illicit_DT_through_SEE_REPORT_2014_web.pdf), Mars 2014

<sup>10</sup> Boeing promet des avions pouvant voler avec un carburant sans pétrole d'ici 2030, RTBF, 22 janvier 2021

<sup>11</sup> EU's environmental committee approves carbon quotas for shipping, Shipping Watch, 7 juillet 2020 <http://shippingwatch.com/regulation/article12273198.ece>

<sup>12</sup> Vote on Aviation ETS in the EP: the ENVI Committee isolates and penalizes European airlines, AIRE, 11 juillet 2017 [www.aire.aero/vote-on-aviation-ets-in-the-ep-the-envi-committee-isolates-and-penalizes-european-airlines/](http://www.aire.aero/vote-on-aviation-ets-in-the-ep-the-envi-committee-isolates-and-penalizes-european-airlines/)



### **Bruxelles**

ATR 07K066  
60, rue Wiertz  
1047 Bruxelles - Belgique

### **Strasbourg**

WIC M03075  
1, av. du Président Robert Schuman  
CS 91024  
67070 Strasbourg Cedex - France

### **Édité par la délégation RN du Groupe Identité et Démocratie**

Directeur de publication : Laurent Husser - [laurent.husser@europarl.europa.eu](mailto:laurent.husser@europarl.europa.eu)

Impression-routage : RCS 531 414 142 / Dépôt Légal : 1<sup>er</sup> trimestre 2021

Crédits photos : ©Wikipédia - ©AdobeStock - ©Pxhere - ©Pixabay