

## LA TRANSITION ECOLOGIQUE EN DEBAT

### *Séance 1. - Les transports du XXI<sup>e</sup> siècle*

#### 1) Les transports, un secteur clé pour la transition écologique en France

Avec près de **30% des émissions nationales de gaz à effet de serre** (dont 94% pour le secteur routier) et **32% de la consommation finale d'énergie** (assurée à 93% par le pétrole), les transports représentent un enjeu majeur pour la transition écologique en France, que ce soit à l'égard de l'objectif structurant du facteur 4 sur les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, ou encore en termes de facture énergétique extérieure (69 milliards d'euros en 2012). C'est également **l'un des premiers gisements d'efficacité énergétique**, avec un potentiel de réduction évalué entre 40% et 70% selon les trajectoires analysées.<sup>1</sup>

**Or, malgré son poids prépondérant, ce secteur reste encore insuffisamment intégré à l'équation générale de la transition énergétique et écologique.** Si le récent Débat National sur la Transition Energétique (DNTE) a permis d'identifier un certain nombre d'orientations nécessaires en matière de décarbonisation des transports, il n'a pas défini avec précision ce que devrait être **une feuille de route pour la mobilité de l'avenir**, intégrant l'interdépendance entre les orientations politiques et les stratégies industrielles.

Ce constat est également vérifiable à l'échelle européenne où l'enjeu des transports a été absent du premier paquet énergie-climat de 2008 et fait aujourd'hui défaut dans la réflexion sur les futures orientations à l'échéance 2030.

#### 2) Un enjeu qui doit être replacé dans le cadre plus large de l'organisation collective de la mobilité

Cette prise en compte lacunaire s'explique en premier lieu par la complexité inhérente à l'enjeu de la mobilité, structuré dans un environnement multidimensionnel et multi-acteurs :

- conçue en tant que bien public, la mobilité conserve une dimension politique forte, en lien avec la compétence de l'Etat, planificateur des grandes infrastructures et des collectivités locales, responsables de l'aménagement du territoire, premier déterminant des besoins de mobilité ;
- dans sa dimension sociale, la mobilité structure le quotidien des français, que ce soit en termes de cohésion sociale, d'activités ou encore de contraintes budgétaires : les ménages consacrent aujourd'hui 15% de leur budget aux transports, poste qui est désormais passé devant celui de l'alimentation avec la hausse des prix du pétrole (+60% pour le prix de l'essence, +40% pour le gazole depuis 2007) et qui représente un facteur croissant de vulnérabilité pour les ménages précaires.
- dans sa dimension économique, la mobilité est créatrice d'activité et constitue un enjeu industriel de premier plan : avec 85 milliards d'euros de valeur ajoutée et 1,23 millions d'emplois (2012), la filière transports et entreposage représente un élément structurant de l'économie nationale.

---

<sup>1</sup> Les trajectoires explorées dans le DNTE affichent une réduction de la consommation finale de 40% (DEC) à 70% (EFF) sur le secteur des transports, en jouant sur les leviers technologiques, le report modal, la limitation de la mobilité contrainte et les innovations organisationnelles.

Analysée à travers le prisme de la mobilité, la question des transports dépasse ainsi la problématique technologique et énergétique (*Quels vecteurs énergétiques ? Quels potentiel d'innovations pour accroître l'efficacité?*), pour intégrer la question des besoins de mobilité et les moyens d'y faire face :

- Comment influencer les besoins de mobilité à travers la planification urbaine et l'aménagement du territoire ?
- Quelles solutions pour proposer des services de mobilité plus adaptés aux différents besoins de la mobilité intra- et périurbaine, des déplacements plus longs, et des marchandises ?
- Quelles innovations technologiques et quels *business models* pour développer une offre adaptée et diversifiée vis-à-vis des besoins en services de mobilité ?

### **3) La pertinence et les limites de l'approche par les stratégies industrielles**

S'interroger sur les stratégies industrielles en lien avec la transition vers une mobilité durable renvoie d'une part à l'interdépendance entre les stratégies industrielles et les orientations politiques, et d'autre part à la question de la mise en cohérence entre les choix de court et de long terme.

#### **Repenser les stratégies existantes, leurs impacts et leur viabilité future :**

- Si la stratégie consistant à favoriser les véhicules diesel (60% du parc de véhicules, 73% des véhicules neufs achetés en 2012) a indéniablement aidé à structurer la filière automobile française, elle est également source d'un déséquilibre structurel au niveau du raffinage (45% du gazole français est importé, 35% de l'essence produite est exportée). Comment faut-il réévaluer cette orientation stratégique à l'aune de la transition énergétique et des orientations de long terme ?
- Comment harmoniser les différents dispositifs politiques (bonus/malus, frais réels, bonus pour véhicules électriques, etc.) pour donner des signaux clairs aux différents acteurs économiques ? Comment replacer les dispositifs de soutien aux véhicules individuels « propres » dans une stratégie plus large visant à développer l'intermodalité ?

#### **La diversité d'acteurs et de temporalités :**

- Comment trouver un point d'équilibre entre les préoccupations de court terme d'une industrie en crise et la nécessité d'engager un renouveau stratégique en lien avec les objectifs de long terme ?
- Dans ce cadre, comment appréhender de manière large la question des emplois, non seulement en termes de préservation des emplois actuels, mais également du potentiel et de la nature des emplois futurs ?
- Comment surmonter la contradiction entre un modèle industriel visant des objectifs de volume de ventes et une politique publique fondée sur la diminution du nombre de véhicules ? Quelles opportunités pour déployer un modèle industriel autour des nouveaux services de mobilité et des NTIC ?
- Quelles cohérence entre les logiques d'innovations incrémentales à moyen terme (objectif de la voiture à 2L/100 km) et les innovations de rupture exigeant une planification des infrastructures (déploiement des bornes de recharge de véhicules électriques, généralisation du gaz véhicule, hydrogène) à plus long terme ?
- Comment faire émerger de réseaux d'acteurs pluralistes autour des nouveaux services de mobilité (auto-partage, plateformes multi-modales de fret, etc.) qui doivent se construire avec et non « en opposition » aux acteurs industriels.
- Quelle stratégie pour redynamiser le transport ferroviaire de marchandises (-55% en 10 ans) ? Quels leviers industriels et politiques pour favoriser le report modal ?
- Quels enjeux autour des investissements dans le ferroviaire ? Comment construire une stratégie industrielle cohérente avec la planification nationale et les orientations territoriales ?