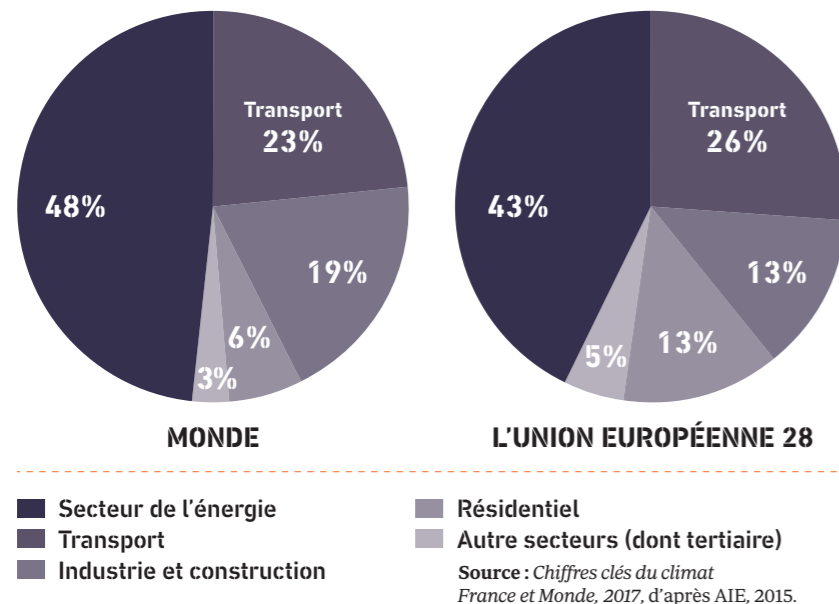


LE TRANSPORT EST LA SECONDE SOURCE D'ÉMISSIONS DE CO2 DUES À LA COMBUSTION D'ÉNERGIE EN 2013



émissions de GES du secteur des transports d'ici 2050⁵.

En effet, ces politiques n'affectent pas les pratiques de mobilité, et sont même susceptibles de les intensifier, alors qu'il est nécessaire de diminuer les kilomètres effectués en valeur absolue.

Méfions-nous également des grands projets technologiques, clés en main, motivés par des enjeux de communication et nécessitant de très lourds investissements (comme les véhicules individuels automatisés de Masdar City). Ils peuvent se révéler *in fine* inadaptés aux contextes locaux et ne concerner qu'une très petite fraction de la population.

DIMINUER LE NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS

Il est possible de diminuer la vitesse, la fréquence et la distance des déplacements, voire d'en supprimer certains, grâce à des mesures qui transforment **les pratiques de mobilité et les représentations collectives qui y sont associées** comme :

- Récompenser l'usage de modes décarbonés (comme les *eco-card*) ;
- Lancer des campagnes de communication qui valorisent les avantages sanitaires et sociaux des modes actifs (comme le fait l'OMS depuis quelques temps) ;
- Développer le télétravail et le co-working ;
- Réaménager les territoires pour favoriser la possibilité d'une vie en proximité au moyen d'une répartition plus équilibrée des activités.

FAIRE PORTER LES COÛTS DE LA TRANSITION PAR LES GROUPES SOCIAUX ET LES ENTREPRISES LES PLUS ÉMETTEURS

Les actions menées en faveur d'une mobilité décarbonée devraient anticiper les conséquences des mesures

5. Source : Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet From weak signals to mobility scenarios: A prospective study of France in 2050 Transportation Research Procedia 19 (2016) 18 - 32.

déployées (taxe carbone, péages urbains, subventions à la voiture électrique...) en matière d'inégalité. **Le coût de la transition ne doit pas peser sur les plus modestes, qui sont aussi les moins responsables des émissions de GES liées à la mobilité,** mais sur les pays, les entreprises et les groupes sociaux les plus émetteurs.

Pour assurer une transition juste et efficace, l'effort à réaliser doit ainsi tenir compte des ressources et de la contribution de chacun aux émissions de gaz à effet de serre. La mise en place de mesures égalitaires

pour lutter contre le changement climatique est une condition de l'engagement de tous les citoyens dans cette lutte.

Pour que tout cela puisse advenir, cela passe notamment par une remise en cause plus globale et systématique de la survalorisation et de l'injonction à la mobilité, très présente dans les discours, les représentations collectives, certains textes juridiques ou encore dans la conception des indicateurs économiques et de développement.

LA RECHERCHE

L'équipe de recherche - Anna Nikolaeva, Andre Novoa, Cristina Temenos, Astrid Wood, Jane Yeonjae Lee-, dirigée par Tim Cresswell assisté par Peter Adey, a procédé à une analyse de la littérature grise liée aux politiques de décarbonation des mobilités (rapports, sites internet, couverture médiatique, etc.) et a réalisé plus de 150 entretiens avec les acteurs impliqués. À l'échelle nationale d'abord, pour rendre compte des politiques étatiques. À l'échelle régionale ou locale ensuite, à raison de trois études de cas par pays étudié. Des rapports ont été rédigés pour chaque pays, ainsi que pour deux organisations internationales. Cela représente une somme conséquente intégralement accessible sur le site du Forum : forumviesmobiles.org

CONTACT :

Tom Dubois
tom.dubois@sncf.fr

Christophe Gay
christophe.gay@sncf.fr

MOBILITÉS DÉCARBONÉES : UNE TRANSITION MAL ENGAGÉE

www.forumviesmobiles.org



OBJET DE LA RECHERCHE

Le secteur des transports est aujourd'hui, dans le monde, le deuxième émetteur de gaz à effet de serre (GES)¹ après le secteur de l'énergie. Mais, contrairement à celles de ce dernier, ses émissions continuent de croître fortement. Elles pourraient même augmenter de 60% d'ici 2050 selon l'OCDE. Aussi, dans un futur proche, ce secteur pourrait devenir le premier émetteur de GES, ce qui est déjà le cas dans certains pays développés. Les transports sont donc l'un des leviers sur lesquels il est urgent d'agir pour lutter contre le changement climatique. D'autant plus qu'il est nécessaire de limiter l'extraction des ressources fossiles², principale énergie utilisée pour les déplacements. Des ressources, en outre, promises à épuisement.

Où en sont les politiques publiques ? Voilà ce qui a mené une équipe internationale (7 chercheurs, 4 langues) à parcourir le monde (14 pays sur cinq continents et 2 organisations internationales) à la recherche de politiques de transition vers des mobilités décarbonées.

MESSAGES CLÉS

- **Aucun des 14 pays étudiés n'a de vraie politique de transition vers des mobilités décarbonées.**
- **La mobilité fait peu l'objet de politiques dédiées. Elle est avant tout au service d'autres politiques et au premier chef, celle de la croissance économique.**
- **Les mesures mises en place portent très majoritairement sur les innovations technologiques, comme l'électrification des automobiles, ou les nouveaux carburants, et secondairement sur les politiques de report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs.**
- **Pour réduire suffisamment les émissions de GES liées à la mobilité, il ne suffit pas de décarboner les déplacements, il faut limiter ces derniers.**
- **Les principales mesures mises en place jusqu'à aujourd'hui (taxes carbone, péages urbains...) ne sont pas socialement équitables : la transition devrait être assumée par les États, les entreprises et les catégories sociales proportionnellement à leur contribution au réchauffement climatique.**

01. LES CONSTATS DE LA RECHERCHE

LES POLITIQUES SE CONCENTRENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES MODES DE TRANSPORT EXISTANTS

Si on reprend la classification proposée par l'ONU des stratégies mises en place par les pays pour réduire leurs émissions de CO₂³, il ressort que :

- **L'écrasante majorité des politiques** cherche, via l'innovation, à améliorer les performances énergétiques de la voiture. Pour l'essentiel, elles visent le développement du véhicule électrique et des carburants alternatifs à l'essence et au diesel.

1. Les gaz à effet de serre (GES) sont les gaz présents dans l'atmosphère de façon naturelle ou en lien avec l'activité humaine. Ils retiennent les rayonnements infrarouges émis par la terre, ce qui contribue à son réchauffement. Le CO₂, dioxyde de carbone, est le principal GES émis par le secteur des transports en lien avec l'utilisation des carburants fossiles (essence, diesel etc.). C'est pourquoi on parle de décarbonation pour évoquer le processus consistant à réduire la quantité de CO₂ émise par le secteur des transports dans l'atmosphère.

2. Quand bien même de nouveaux gisements d'énergie fossile seraient rendus accessibles par les progrès technologiques, on sait désormais qu'il faut laisser dans le sol 1/3 des réserves de pétrole, 50% des réserves de gaz et 80% de celles de charbon aujourd'hui connues pour limiter le réchauffement climatique à hauteur de 2°C par rapport à l'ère pré-industrielle. Source : JAKOB, Michael et HILAIRE, Jérôme. *Climate science: Unburnable fossil-fuel reserves*. Nature, 2015, vol. no 7533, p. 150-152

3. Il s'agit de la classification ISA : « Improve, Shift, Avoid »

• **Une minorité de politiques** cherche à favoriser le **report des modes de transport carbonés vers les modes décarbonés (transports collectifs, vélo, marche)**.

Elles s'appuient sur le développement d'infrastructures adéquates (pistes cyclables par exemple) ou agissent sur les modes de vie comme à Milton Keynes (Angleterre), ville qui associe les modes doux aux valeurs de la modernité et de la solidarité dans sa communication. Plus rarement, certaines politiques visent à déprécier l'usage de la voiture comme dans les publicités néerlandaises qui présentent les automobilistes comme des vaches, prisonniers de leurs habitudes. L'action politique est parfois plus directe avec, par exemple, la mise en place de sanctions financières, de type taxe carbone, ou de systèmes de récompenses. C'est par exemple ce que fait l'association *Korea Climate & Environment Network*, qui, avec l'aide du gouvernement sud-coréen, récompense les participants qui réduisent leurs émissions de carbone en générant une éco-monnaie qu'ils peuvent ensuite utiliser pour prendre les transports collectifs ou pratiquer d'autres activités *eco-friendly*.

• Enfin, **un très petit nombre d'actions s'attaque au volume même des déplacements**, que ce soit par **la réduction du nombre de trajets** (promotion du télétravail à Auckland), **ou par la diminution des distances à parcourir** (développement des espaces de co-working à proximité des quartiers résidentiels à Séoul ; implantation des activités tertiaires du centre-ville dans les zones résidentielles périphériques à Sao Paulo).

LA RELATIVISATION DU RÔLE DE L'ÉTAT

L'austérité budgétaire facilite les initiatives **d'acteurs privés**, spécialement au travers des partenariats public/privés comme au Chili, en Corée du Sud, aux Émirats unis ou aux Pays-Bas. Plus généralement, **on constate une multiplication des initiatives et des services relevant d'une gestion plus libérale de la mobilité**. Ces nouveaux services répondent ainsi davantage à une logique économique et commerciale, quand ils étaient jusqu'ici plus souvent considérés - dans une logique plus politique - comme un droit. C'est le cas au Portugal par exemple, où l'accent est mis désormais sur l'offre, sa flexibilité et sa rentabilité plus que sur les enjeux d'accessibilité du territoire. **Dès lors, ces politiques répondent à des enjeux de court terme aux dépens d'un horizon temporel plus lointain appelé par la transition.**

Les **métropoles**, insérées dans des réseaux d'acteurs internationaux comme le réseau de villes C40, sont devenues plus innovantes que les États.

Autre tendance notable : l'émergence d'une **société civile** de plus en plus compétente et structurée qui s'érige parfois en partenaire des pouvoirs publics, parfois en contre-pouvoir, pour rappeler aux États leurs engagements internationaux pris pour lutter contre le changement climatique (on peut notamment citer le procès intenté à l'État Néerlandais par

l'association Urgenda, procès qu'elle a remporté). **La transition est alors initiée par le « bas »**. Pour être généralisées certaines initiatives (distribution de carte d'abonnement aux transports collectifs, aide à l'achat de vélo, comme à Auckland) auraient toutefois besoin du soutien de l'État.

Plus généralement, l'efficacité des politiques de décarbonation semble dépendre de la **prise en compte des contextes locaux** (géographique, culturel) et de l'implication des populations locales dans les actions de transition.

LES OUTILS DE DÉCARBONATION EMPLOYÉS AUJOURD'HUI FONT COURIR LE RISQUE D'UNE TRANSITION INÉGALITAIRE

Alors que les émissions de GES sont largement le fait des pays les plus développés ou des groupes sociaux les plus aisés, certaines des mesures les plus fréquemment appliquées (taxes carbonées, péages urbains taxant les voitures, subvention à la voiture électrique, etc.) creusent les inégalités sociales existantes. Ainsi, en Norvège, les crédits d'impôts accordés pour l'achat d'un véhicule électrique bénéficient aux plus aisés qui en font en outre un véhicule d'appoint de leur voiture à essence !

AU GLOBAL, IL N'EXISTE PAS DE VÉRITABLE POLITIQUE DE TRANSITION

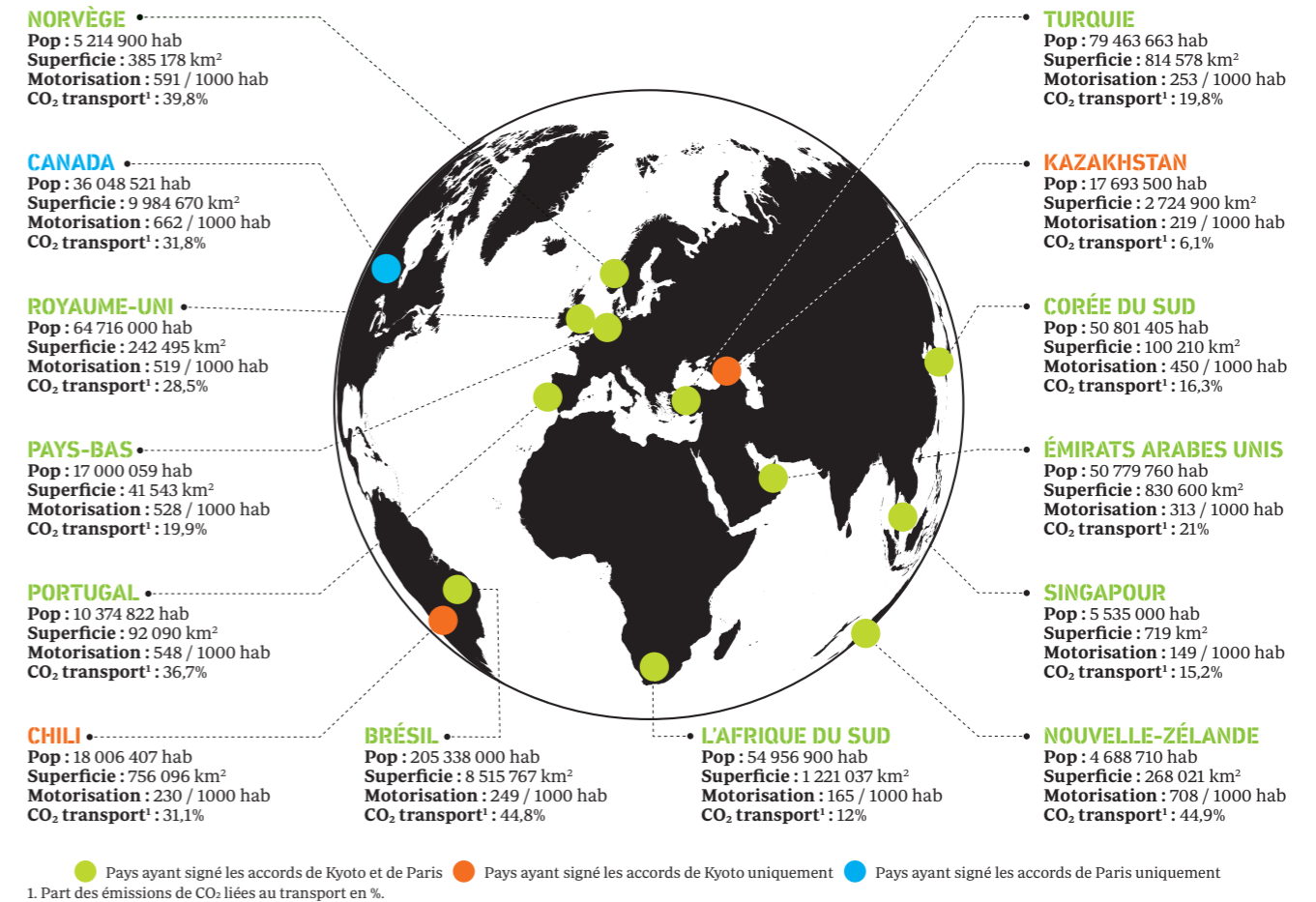
Les pays prennent des engagements sur la scène internationale en ce sens, en particulier pour devenir leader en matière de durabilité. **Ce volontarisme affiché peine souvent à se traduire concrètement dans les politiques nationales.** **La mobilité fait l'objet de politiques fragmentées** entre diverses institutions : elle n'est pas reconnue comme un objet politique à part entière. En outre, **elle reste attachée au service d'autres politiques, au premier chef celle de la croissance économique**, même lorsqu'une croissance verte affichant des objectifs de décarbonation est recherchée. Les États poursuivent ainsi souvent des politiques contradictoires, comme Singapour qui réduit l'usage de la voiture individuelle tout en construisant un gigantesque hub aéroportuaire international.

02. RECOMMANDATIONS POUR UNE TRANSITION VERS DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES

La transition vers des mobilités décarbonées est incompatible avec l'essor des flux de déplacement, fussent-ils plus verts. **On a besoin de questionner le rôle des déplacements, depuis trop longtemps pensés comme une simple modalité d'ajustement entre les diverses activités du quotidien** (travail, consommation, accès aux services et aux loisirs). Cela permettrait d'éviter des déplacements inutiles ou subis à des habitants, qui aspirent par ailleurs, pour nombre d'entre eux, à vivre plus en proximité.

UNE RECHERCHE INTERNATIONALE DANS 14 PAYS

Les pays ont été sélectionnés suivant des critères déterminant l'importance des déplacements dans le pays (taille, niveau de développement, climat) et les politiques pouvant y être conduites (type de régime politique, normes culturelles...). Deux études complémentaires ont été consacrées à l'O.N.U. et à l'Union européenne.



FAIRE DE LA DÉCARBONATION UNE PRIORITÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES

À l'international, pour éviter les simples effets d'affichage, les États pourraient **fournir des objectifs clairs et chiffrés de réduction des émissions de GES pour le secteur des transports**, ce qui n'est encore que très rarement le cas comme en atteste le détail des engagements des États dans l'accord de Paris⁴. Peut-on continuer à faire l'impasse sur les émissions de GES du transport aérien et maritime, grands absents des accords internationaux sur le climat, quand leur poids est grandissant ? Afin de mieux prendre en compte les questions sociales et environnementales, les politiques nationales gagneraient à être systématiquement évaluées à l'aune d'indicateurs autres que le PIB, qui mesure la seule croissance économique et encourage celle des mobilités.

FORMULER DE NOUVELLES HIÉRARCHIES ET DE NOUVEAUX ASSEMBLAGES POLITIQUES

La décarbonation des mobilités concerne une pluralité de secteurs d'action publique : transports et infrastructures, logement, emploi, santé, éducation, etc. Pour que les politiques en la matière soient effectives, il est indispensable **d'associer la décarbonation des mobilités aux autres objectifs des politiques publiques**. Par exemple, la promotion des modes actifs (marche, vélo) pourrait, comme cela se pratique déjà en Grande Bretagne ou à Singapour,

être associée à la lutte contre la sédentarité et l'obésité, la pollution atmosphérique et les maladies respiratoires.

ACCOMPAGNER ET SOUTENIR LES ACTEURS LOCAUX DE LA TRANSITION

Constituer des coalitions de décarbonation dont les États peuvent se faire les partenaires en aidant à généraliser les initiatives locales. En outre, l'inclusion large des populations dans la définition des politiques contribue à leur meilleure acceptabilité, à leur plus grande efficacité et à une prise en compte des contextes locaux plus adaptée.

RELATIVISER LA PLACE DE LA TECHNOLOGIE DANS LA DÉCARBONATION

La mode est au véhicule électrique et à la *smart city*. Or, le bilan carbone du véhicule électrique, qu'il s'agisse des émissions liées à sa construction, aux modalités de production d'électricité (via le charbon comme en Corée du Sud, Afrique du Sud, etc.) ou au recyclage des matériaux reste controversé. Ainsi, l'amélioration des performances énergétiques de la voiture et le report des déplacements en voiture vers des modes de transport collectifs seuls, sont insuffisants pour atteindre l'objectif de réduction par 4 des

4. L'analyse des contributions nationales des États pour la Cop 21 de Paris en 2015 par le bureau d'études allemand GIZ montre que 80% des États ne prennent aucun engagement chiffré sur la réduction des émissions du secteur des transports.