Cycle annuel 2024 – S6. Décarboner les mobilités : mission impossible ?

Coord. Philippe Duron et Manon Loisel

Toujours plus vite, toujours plus loin ?

> **L'allongement des distances parcourues** rendu possible par les énergies fossiles est phénoménal : plus de 40 km/jour en moyenne hors trafic aérien international, soit 10 fois plus qu'au XIXe siècle.

> Pour la comprendre il faut faire un détour par la **vitesse** physique mais aussi la vitesse économique (le temps passé pour payer le transport) qui augmente avec le revenu.

> Le **temps de déplacement** est relativement stable en longue période (environ 1h), la part du **budget consacré aux transports** l'est aussi (15%). Les gains de vitesse et les gains de revenus sont réinvestis en augmentation des distances parcourues (conjecture de Zahavi).

La **vitesse économique** explique l'explosion de l'usage de la voiture depuis 70 ans - la vitesse physique n'a pratiquement pas augmenté, mais le pouvoir d'achat de carburant du Smic pour parcourir une distance donnée a été multiplié par 3 ou 4 depuis 1970 - et la corrélation parfaite au niveau macro entre niveau de revenu et distances parcourues. Elle dit aussi que les gains de vitesse ne servent à rien si on ne peut pas les acheter (échec du Concorde = vitesse inabordable, mais énorme succès de l'avion subsonique).

> Cette hypermobilité concerne aussi les **marchandises** : près de 100kg qui parcourent près de 100 km par jour (dont environ 50% sont des matériaux de construction) et par habitant, dont 88% des tonnes km par la route.

La décarbonation des mobilités est mal partie

> Le transport est responsable d'un **tiers des émissions nationales** (hors transports internationaux). Mais le changement climatique n'est pas la seule externalité négative : pollution de l'air et pollution sonore, dépendances aux ressources, consommation d'espace, accidents, sédentarité, etc...

> L'Agence européenne de l'environnement prédit que les émissions de GES du secteur auront diminué de 6% en 2030 quand la stratégie européenne table sur -55% pour atteindre la neutralité carbone en 2050

> Il existe **5 leviers pour décarboner les mobilités** (d'après l'équation de Kaya) : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage, la consommation énergétique des véhicules, l'intensité carbone de l'énergie. La stratégie nationale bas carbone relève d'une **vision très technocentrée** : elle compte principalement sur les deux derniers leviers (en particulier le passage au véhicule électrique) et est très peu ambitieuse sur la modération de la demande.

> La mobilité est un « **bien commun** » avec un risque de surutilisation porteur d'effets externes négatifs : il faut donc en réguler l'usage, soit par les prix, soit par les quantités. Quand le revenu augmente, la ressource la plus rare est le temps : c'est sur cette variable qu'il faut jouer pour modifier les comportements. Autrement dit : parce que nous sommes riches, nous devons rentrer dans une **logique de rationnement** : rationnement des vitesses, de l'accès au stationnement, à l'espace urbain, etc...

L'essentiel de la décarbonation des mobilités passera par la route, mais cela suppose de revoir le système routier

> La voiture est responsable de 79% des émissions de CO2 du secteur des transports intérieurs.
> **L'électrification du parc automobile** est une condition nécessaire mais non suffisante de la décarbonation. Car ces véhicules restent malgré tout émissifs considérés sur tout leur cycle de vie et le renouvellement du parc est très lent (les Français achètent leur premier véhicule neuf à 55 ans en moyenne).

> Développer les usages de la route alternatifs à la voiture individuelle thermique (vélo ; véhicules intermédiaires électriques ; autopartage et covoiturage ; cars express...) suppose une transformation du système routier :

- Clarifier la **gouvernance de la route** : un vrai mille-feuille où se croisent une multitude d'acteurs pour des compétences elles aussi multiples...
- **Optimiser les infrastructures routières existantes** : en créant des voies réservées pour les TC (yc covoiturage) ; en hiérarchisant les voies en milieu rural pour faire de la place aux mobilités actives ; et penser ensemble l'évolution des usages, des infrastructures, des services, des règles, de la communication.
- Adapter les infrastructures routières pour le fret ? : vers des autoroutes électriques ? Mais les Européens peinent à se mettre d'accord sur une technologie (rail, catener, induction) et les constructeurs n'y croient pas...

L'enjeu de la périphérie des grandes villes

> La moitié des émissions imputables aux déplacements de personnes en voiture est liée aux déplacements entre les agglomérations et le périurbain et au sein du périurbain.

> **Les services express régionaux métropolitains (SERM)** visent à développer les alternatives à la voiture individuelle dans les aires d'attraction des grandes villes.

> Les SERM doivent s'appuyer sur les infrastructures existantes et sur des solutions multimodales : des services ferroviaires mieux cadencés, articulés à d'autres modes : cars express, covoiturage, transport à la demande, pistes cyclables...

> La **gouvernance** est clé. Les syndicats mixtes SRU permettent à différentes autorités organisatrices des mobilités (régions, départements, intercommunalités) de se coordonner et peuvent lever un versement mobilité additionnel (VMA).

> Mais le **financement** des investissements lourds cherche toujours son modèle économique. Pour financer les infrastructures des SERM, la SGP (ex société du Grand Paris rebaptisée société des grands projets) pourra contracter des emprunts (comme elle l'a fait pour le Grand Paris Express), gagés sur une fiscalité affectée – qui reste à définir...

Des priorités ferroviaires à redéfinir ?

> La priorité est en principe donnée aux transports du quotidien et à la régénération du réseau (discours du PR du 1^{er} juillet 2017) et le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a été chargé de faire le tri entre les projets d'infrastructures. Il s'est prononcé en faveur du grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO) qui regroupe les lignes et gares nouvelles Bordeaux - Toulouse, Bordeaux - Dax, puis Dax - Espagne, ainsi que les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux (tout en conseillant de différer les travaux de la ligne Bordeaux Toulouse dans son dernier rapport).

> Un projet justifié par : la décarbonation des mobilités ; l'aménagement du territoire français (relier Toulouse à la grande vitesse, compléter le faible niveau d'équipement ferroviaire du sud-ouest) et européen (connecter l'Espagne à l'Europe) ; la désaturation du réseau existant.

> Mais un projet qui pose question :

- Le **coût très élevé** de la très grande vitesse (34 millions d'euros/km soit une quinzaine de milliards d'euros), au détriment d'autres projets, en particulier des mobilités du quotidien.
- Un **financement** incertain. Le principe recherché est celui de recettes fiscales affectées en contrepartie d'une levée d'emprunt. Les collectivités du Sud-ouest, y compris des communes rurales, ont mis la main à la poche dès le tronçon Paris-Bordeaux, via un impôt dédié (qui suscite d'ailleurs des résistances). Pour autant, le financement n'est pas sécurisé car les collectivités n'apportent que 40% du financement, contre 40% pour l'Etat et 20% pour l'Europe.
- Un **modèle ferroviaire favorable aux métropoles et aux cadres** (50% des usagers du TGV). Cependant des opérateurs concurrents de la SNCF préparent des offres pour des trajets TGV de moyenne distance reliant des villes moyennes.
- Des **priorités à redéfinir** (GPSO vs Perpignan-Montpellier ?)

Le casse-tête du financement

> Aujourd'hui, **c'est la route qui paie** les investissements dans les transports. Les 4,5 milliards du budget de l'AFIT-F (l'Agence de financement des infrastructures de transports) en 2024 proviennent pour près de la moitié de la TICPE, ainsi que de la taxe d'aménagement du territoire et les redevances domaniales payées par les sociétés d'autoroutes, du produit des amendes des radars... La baisse de la consommation d'hydrocarbures et la fin des concessions autoroutières posent la question de l'avenir de ces financements.

> **Les transports percutés par la rigueur...** le budget de l'AFIT risque d'être fortement réduit. Pour 2025, le PLF prévoit un montant de taxes affectées à l'agence de 2,7Mds€ en baisse par rapport à 2024 (3,5Mds€)

> Or le COI estime à 175 milliards d'euros dans les 10 prochaines années l'effort collectif pour décarboner les mobilités (dont 55 milliards d'euros d'engagements de crédits de l'AFIT) Ces investissements semblent impossibles si la « dette verte » n'est pas sortie des règles de Maastricht.

La mobilité est devenue un sujet conflictuel

> L'objet voiture cristallise des choix de société différents, sur fond d'inégalités sociales et territoriales (mobilité choisie vs subie)

> L'électrification du parc automobile est loin de faire l'unanimité

> La montée des oppositions aux grands projets

> La lutte pour le partage de l'espace public (« Les réunions publiques sont plus agitées sur les couloirs de bus que sur la légalisation du cannabis », Rossignol Puech, VP Mobilités de Bordeaux Métropole)