



ANALYSE DES DEBATS
SUR LA DECARBONATION DES TRANSPORTS
POUR L'ATTEINTE DE LA NEUTRALITE CARBONE EN 2050

Le Haut Conseil pour le Climat

est un organisme indépendant créé par le décret du 14 mai 2019 chargé d'émettre des avis et recommandations sur la mise en œuvre des politiques et mesures publiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de la France, en cohérence avec ses engagements internationaux, en particulier l'accord de Paris et l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Il a vocation à apporter un éclairage indépendant et neutre sur la politique du gouvernement et ses impacts socio-économiques et environnementaux. Il est présidé par la climatologue franco-canadienne Corinne Le Quéré et composé de treize membres choisis pour leur expertise dans les domaines de la science du climat, de l'économie, de l'agronomie et de la transition énergétique.

hautconseilclimat.fr

Atlante

est un cabinet de conseil indépendant spécialisé dans les secteurs de l'énergie, des réseaux et des mobilités. Ses clients sont les porteurs de projets au sein des gestionnaires de réseaux, des producteurs et fournisseurs d'énergie et de services, et des institutionnels. Son cœur de métier est le conseil en stratégie opérationnelle : nous accompagnons au quotidien nos partenaires dans la concrétisation de leurs projets stratégiques, de l'émergence à la conclusion.

atlante.fr

L'objectif de neutralité carbone en 2050 a été adopté par l'Europe et la France dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat pour réussir à contenir le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés.

La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Elle donne des orientations et une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans différents secteurs d'activité dont les transports. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte.

La décarbonation du secteur des transports, premier contributeur aux émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de la France avec 31% des émissions en 2019, n'est pas assez rapide par rapport aux objectifs de la SNBC.

Le Haut Conseil pour le Climat (HCC) va publier en 2021 un rapport regroupant ses recommandations sur la mise en œuvre des politiques et mesures publiques pour que le secteur des transports puisse rattraper la trajectoire nécessaire à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Conformément à la mission du HCC, ce rapport aura vocation à apporter un éclairage indépendant et neutre sur la politique du gouvernement et ses impacts socio-économiques et environnementaux.

Afin de nourrir sa réflexion, le HCC a souhaité connaître les positions des acteurs sur les différentes solutions possibles pour l'atteinte de la neutralité. Le HCC a mandaté le cabinet Atlante pour réaliser cette étude.

Atlante a consulté les acteurs du secteur des transports au premier trimestre 2021 à travers une série d'entretiens et une consultation publique ouverte. 75 acteurs ont pu participer à cette démarche : associations, représentant de collectivités, opérateur public, entreprises, fédérations professionnelles, organisations syndicales. Ils représentent l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur et tous les modes de déplacement, pour les voyageurs et les marchandises.

Ce document présente les résultats de cette étude. Il vise à restituer les grands points de débat qui se dégagent sur les leviers de décarbonation des transports, en présentant pour chacune des orientations étudiées les arguments favorables, réserves et points d'attention, sujets de controverse, et propositions et besoins de politiques publiques.

Cet état des lieux constitue une base de travail mise à disposition du HCC en vue de la préparation de son rapport sur la décarbonation des transports.

Une controverse

*est une discussion argumentée, engendrée par l'expression d'une différence d'opinion ou d'une critique quant à un problème, un phénomène ou un état de choses. Elle désigne l'ensemble des **éléments divergents ou contradictoires** d'un débat.*

Un consensus

*est un **accord des volontés** sans aucune opposition formelle. Le consensus se distingue de l'unanimité qui met en évidence la volonté manifeste de tous les membres dans l'accord.*

| | |
|--|-----------|
| 1. Démarche | 7 |
| 1.1. Méthodologie | 7 |
| 1.2. Répondants | 8 |
| 2. Synthèse managériale | 9 |
| 3. Analyse des débats | 14 |
| 3.1. Levier Demande de Transport | 14 |
| C1. Densification de la ville et limitation de l'étalement urbain | 14 |
| C2. Développement du télétravail | 16 |
| C3. Relocalisation des productions et des consommations | 17 |
| 3.2. Levier Report Modal | 19 |
| C4. Développement du transport de voyageurs par bus et cars | 19 |
| C5. Développement du transport de voyageurs par trains..... | 22 |
| C6. Développement des mobilités actives | 23 |
| C7. Interrogation de l'usage de l'avion | 24 |
| C8. Réduction de la place de la voiture individuelle | 27 |
| C9. Développement du fret ferroviaire et fluvial | 28 |
| C10. Diminution de l'impact du fret routier..... | 30 |
| 3.3. Levier Taux de Remplissage..... | 32 |
| C11 : Développement du covoiturage et de l'autopartage | 32 |
| C12 : Augmentation du taux de remplissage des poids lourds | 34 |
| 3.4. Levier Efficacité Énergétique | 36 |
| C13 : Diminution du poids et de la vitesse des véhicules | 36 |
| C14 : Économies de carburant et progrès du moteur thermique..... | 37 |
| 3.5. Levier Intensité Carbone | 40 |
| C15. Réduction de l'usage des carburants fossiles | 40 |
| C16. Développement de la motorisation électrique..... | 42 |
| C17. Soutien aux carburants alternatifs..... | 43 |
| C18 Soutien aux solutions hydrogène..... | 45 |
| 3.6. Levier Transverse | 47 |
| C19 Prix du carbone | 47 |
| C20. Évolution des pratiques sociales..... | 50 |
| C21 Gouvernance de la mobilité..... | 50 |
| 4. Annexes | 52 |
| 4.1. Tableau récapitulatif des positionnements des acteurs | 52 |
| 4.2. Présentation détaillée des orientations soumises à consultation | 54 |

| | |
|--|-----------|
| <i>Modération de la demande de transport (DT)</i> | 54 |
| <i>Report modal (RM)</i> | 56 |
| <i>Optimisation du remplissage des véhicules (TR)</i> | 60 |
| <i>Efficacité énergétique des véhicules (EE)</i> | 61 |
| <i>Intensité carbone de l'énergie (IC)</i> | 62 |
| <i>Transverse</i> | 64 |
| 4.3. Participants | 66 |
| <i>Représentants d'usagers, consommateurs, citoyens et salariés, donneurs d'ordres</i> | 66 |
| <i>Associations, fondations et think tanks spécialisés</i> | 66 |
| <i>Représentant de collectivités</i> | 66 |
| <i>Acteurs du monde de la route</i> | 67 |
| <i>Acteurs ferroviaires</i> | 67 |
| <i>Acteurs aériens</i> | 67 |
| <i>Acteurs fluviaux et maritimes</i> | 68 |
| <i>Acteurs énergétiques</i> | 68 |
| <i>Acteurs transverses de la mobilité</i> | 68 |
| <i>Liste détaillée des participants</i> | 69 |

Extrait du rapport

Rapport complet disponible fin 2021, lors de la publication
de l'avis du Haut Conseil pour le Climat