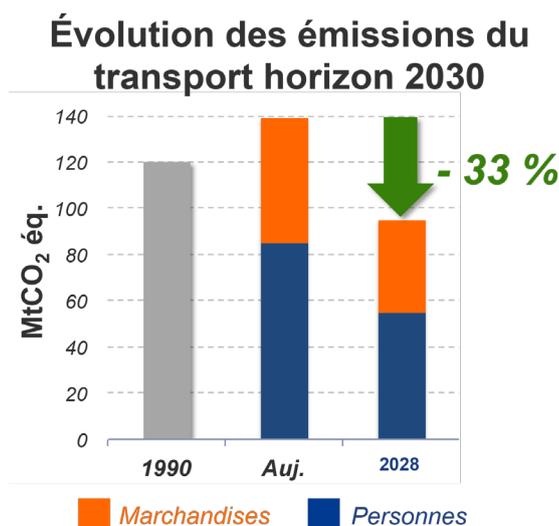


POUR BAISSER SES ÉMISSIONS, LE TRANSPORT DOIT PASSER LA SECONDE !

PUBLIÉ LE 18 FÉVRIER 2016

PAR L'ADOPTION DE LA LOI DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE EN AOÛT DERNIER, **LES POUVOIRS PUBLICS ONT CONFIRMÉ L'OBJECTIF DE DIVISER PAR 4 LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA FRANCE ENTRE 1990 ET 2050**, TOUS SECTEURS CONFONDUS. CETTE TRAJECTOIRE EST DÉCLINÉE DANS LE TEMPS ET ENTRE SECTEURS DANS LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE, TEXTE ÉLABORÉ PAR LES POUVOIRS PUBLICS QUI « ORCHESTRE LA MISE EN ŒUVRE DE LA TRANSITION VERS UNE ÉCONOMIE BAS-CARBONE SANS SE SUBSTITUER AUX PLANS OU PROGRAMMATIONS SECTORIELS DÉJÀ EXISTANTS » (1).

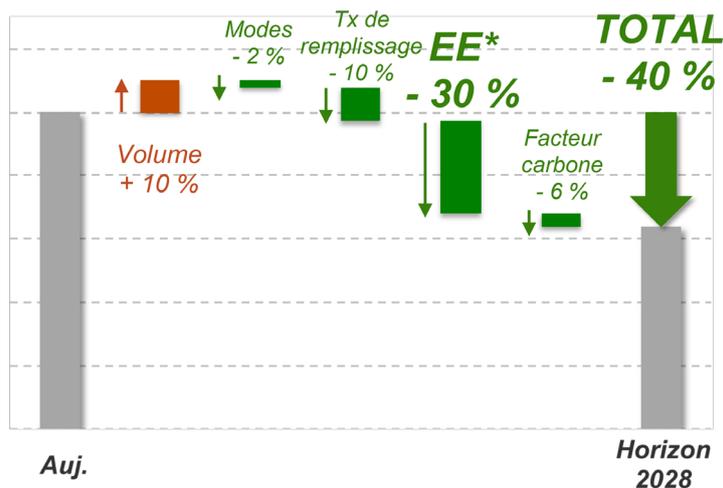
Pour toute la mobilité, c'est ainsi une baisse de 21% des émissions de GES à laquelle il faudrait parvenir entre 1990 et le 3ème budget carbone (sur la période 2024 - 2028). L'objectif est ainsi moins ambitieux que pour la moyenne de l'ensemble des secteurs (40% de réduction pour toutes les émissions en 2030 d'après la loi de transition énergétique). Toutefois, si l'objectif pour le secteur des transports est moins ambitieux au regard de la situation des autres secteurs (notamment celui des bâtiments pour lequel les objectifs sont considérables), il n'en est pas moins vrai que **la réduction de l'empreinte climatique des transports va être difficile à tenir** : la réduction des émissions à atteindre est en réalité de plus de 21%, compte tenu de la hausse des émissions du secteur entre 1990 et aujourd'hui. **C'est ainsi une réduction de 33% qu'il faut viser par rapport à aujourd'hui pour être dans la trajectoire de la SNBC. Cette baisse repose majoritairement sur le transport des personnes**, en valeur absolue (- 25 MtCO₂ éq. / an) comme en termes relatifs (-40% entre aujourd'hui et 2030).



Source : SNBC, calculs Carbone 4

Pour atteindre une telle baisse des émissions de nos modes de déplacements, il va falloir aller contre la tendance historique de moyen terme qui est à la hausse des émissions du secteur. Les pouvoirs publics tablent principalement sur l'efficacité énergétique pour parvenir aux réductions des émissions du secteur : **3/4 de l'objectif serait réalisé par la baisse des consommations unitaires des véhicules**. Il y a évidemment d'autres moyens que le levier technologique pour réduire les émissions de nos modes de transport (citons par exemple : réduction des distances parcourues, changement de répartition modale, augmentation des taux de remplissage), mais ils sont moins sollicités que la réduction des consommations unitaires.

Évolution des émissions du transport de personnes



Source : SNBC, calculs Carbone 4

* EE = Efficacité Énergétique

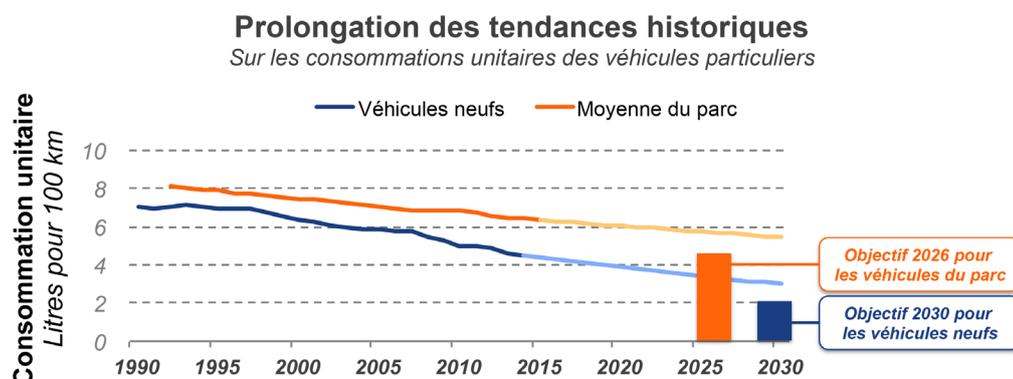
Une telle efficacité énergétique des véhicules (principalement des véhicules particuliers puisque la trajectoire retenue dans la SNBC ne suppose pas de reports modaux massifs) **nécessitera d'aller bien au-delà des tendances actuelles de gains de performance des véhicules**. En effet il est prévu dans la Stratégie pour le Développement de la Mobilité Propre (2) que la **consommation moyenne des véhicules neufs vendus en 2030 soit de 2 l / 100 km**. Signalons par ailleurs que la SNBC fait état d'une **amélioration des consommations unitaires de 30% pour les transports de passagers entre 2013 et le 3ème budget carbone (2024 - 2028)**, disons donc pour 2026.

Or, d'où part-on ? La consommation unitaire moyenne des véhicules du parc en 2014 est de 6,5 l pour 100 km (source : CCFA), et la moyenne des véhicules neufs en 2013 est de 4,7 l pour 100 km (source : ADEME). Gageons que pour les consommations des véhicules neufs il s'agit des consommations d'homologation et que l'objectif sur les 2 litres au 100 km porte bien sur cette consommation (la consommation en circulation réelle pouvant s'établir à 10% voire 40% au-delà, selon les conditions de conduite).

À quel rythme améliore-t-on l'efficacité des véhicules ? Depuis 1990 on observe des améliorations de l'ordre de 1% par an pour l'ensemble du parc (source : SOeS) et de l'ordre de 2,5 - 3% par an pour les véhicules neufs (source : ADEME).

Où nous mènent ces tendances historiques ? Pour la moyenne du parc l'application du taux historique de gains d'efficacité énergétique permet d'atteindre une consommation

de 5,8 l pour 100 km en 2026, soit seulement 11% de moins qu'aujourd'hui (bien moins que les 30% prévus donc). Pour les véhicules neufs, le taux historique permet d'atteindre une consommation de 2,8 - 3 l pour 100 km en 2030, soit seulement 35 - 40% de moins qu'aujourd'hui et bien plus que la cible de 2 l pour 100 km.



Que ce soit sur la moyenne du parc ou sur les véhicules neufs, il est nécessaire d'accélérer considérablement les tendances historiques pour respecter les objectifs fixés par les pouvoirs publics

Nous sommes donc bien loin de la « bonne » trajectoire. En faisant le calcul dans la logique inverse, il est simple de démontrer qu'il faut presque tripler le taux historique d'efficacité énergétique pour parvenir à l'objectif de 30% de baisse sur le parc en 2026 qui nécessite un taux annuel moyen de 2,9% / an au lieu de 1% / an. Et pour parvenir à l'objectif des 2 l pour 100 km en 2030 pour les véhicules neufs, il faut doubler le taux historique : 5% / an au lieu de 2,5 - 3% / an sur les dernières années.

Ainsi, que ce soit sur la moyenne du parc ou sur les véhicules neufs, il est nécessaire d'accélérer considérablement les tendances historiques pour respecter les objectifs fixés : pour ne pas que les ambitions climatiques - prises à juste titre par les pouvoirs publics - restent lettres mortes, il convient d'accélérer le pas vers le développement et la commercialisation de modèles de véhicules à faible empreinte environnementale.

Pour y parvenir, les solutions sont connues : la motorisation électrique - partielle ou totale - des véhicules constitue une partie de la solution. Mais il semble que les véhicules électriques n'ont pas encore trouvé leur domaine de pertinence commerciale puisque les ventes sont encore marginales : 1% des véhicules neufs en 2015 pour les véhicules tout-électrique, 4% pour les véhicules hybrides. Une autre levier technologique important à actionner est l'allègement des véhicules, quelle que soit leur motorisation.

(1) Citation issue du projet de communication du MEDDE autour de la SNBC, version du 31 juillet 2015

(2) Prévues par l'article 40 de la loi de transition énergétique, cette stratégie sera annexée à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE attendue pour la fin du mois de février) et fixée par voie réglementaire

Le groupe d'expertise Mobilité