

8 février 2022

20 ans pour réussir collectivement les transports de demain

Covoiturage, trains autonomes... comment nous déplacerons-nous dans 20 ou 40 ans ? Si la prospective est un exercice incertain, une chose est sûre en revanche, le secteur des transports devra se décarboner quasi totalement en l'espace d'une génération. Pour éclairer le débat, France Stratégie et le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) ont mené un exercice exploratoire à horizon 2040-2060, avec un regard particulier sur 2030.

Quelles approches pour une prospective des mobilités ?

L'urgence climatique, les enjeux d'acceptabilité et d'équité sociale sont au cœur de l'approche de ce rapport. Aussi, l'enjeu des émissions de gaz à effet de serre du secteur est traité par une approche en empreinte carbone « complète » incluant une analyse en cycle de vie des véhicules et des infrastructures (y compris les émissions des importations), ce qui la distingue de la SNBC, qui porte sur les seules émissions de la France. Le rapport combine des approches dites de « backcasting » partant d'un objectif à terme de neutralité carbone complète, et des approches dites de « forecasting » qui déroulent des futurs possibles, que ceux-ci soient considérés comme désirables ou non. Enfin, le rapport tente des approches exploratoires pour prendre en compte les incertitudes et les risques dans l'organisation des politiques publiques.

Sept scénarios pour rendre compte des futurs possibles

Afin d'illustrer l'approche prospective des mobilités, sept scénarios ont été construits selon deux principaux déterminants : les évolutions technologiques et les comportements.

Cinq de ces scénarios relèvent d'une logique de forecasting, c'est-à-dire qu'ils ne prennent pas l'objectif de neutralité carbone comme une donnée d'entrée.

Le scénario « **ambition de base** » accentue les efforts déjà engagés;

Le scénario du « **pire climatique** » qui allie de faibles progrès technologiques et une évolution très individualiste des usages. Le scénario « hypercontraint » fait l'hypothèse qu'en l'absence d'amélioration technologique probante tous les efforts porteraient sur des restrictions d'usage; ces deux scénarios ont de piètres résultats tant économiques qu'environnementaux ;

Les scénarios « **poussée de sobriété** » et « **poussée de technologie** » complètent l'ambition de base dans deux directions contrastées et s'approchent de la neutralité sans l'atteindre ;

Deux autres scénarios ont été construits dans une logique de **backcasting** à partir de l'objectif de neutralité carbone « complète » en 2060, l'un jouant davantage sur les leviers technologiques (« pari technologique »), l'autre sur les leviers comportementaux (« pari sociétal »). Ils allient dans des proportions différentes les avantages des scénarios « poussée de technologie » et « poussée de sobriété ».

Neuf conclusions ressortent de ce travail

1. L'urgence climatique surplombe les réflexions sur le futur de la mobilité : décarboner presque totalement les transports en une génération constitue un effort considérable et ne se fera pas au dernier moment, il faut agir maintenant ;
2. Les usages des transports peuvent connaître des changements profonds, avec notamment une mobilité plus collective et la révolution numérique ;
3. Il est possible de définir des politiques de décarbonation robustes, malgré les incertitudes sur le devenir des technologies et sur l'évolution de nos comportements, sous réserve de les réviser périodiquement ;
4. Des développements technologiques volontaristes, déjà amorcés pour la plupart, pourraient permettre une réduction notable des émissions du transport. La mise en place de leviers économiques et réglementaires précoces est indispensable pour parvenir au résultat, notamment à l'échelle internationale ;
5. La reconversion de l'industrie française et européenne du secteur, dont le poids économique est important, est urgente pour rester dans la compétition internationale ;
6. La neutralité carbone complète ne peut être atteinte qu'en associant une plus grande sobriété d'usage (voyageurs et marchandises) aux progrès technologiques : mobilités actives, covoiturage, mutualisation

et massification, réduction du nombre et de la longueur des parcours, ... ;

7. Le transport de marchandises et la logistique qui lui est associée sont indispensables à notre économie et à sa compétitivité ;
8. Le renforcement de la trame urbaine de taille intermédiaire et le développement d'une plus forte attractivité résidentielle des centres urbains sont des facteurs décisifs à long terme pour la réduction des besoins de mobilité et ainsi des émissions de gaz à effet de serre et des effets sur l'artificialisation des sols et la biodiversité ;
9. L'adhésion des Français à ce projet est l'enjeu le plus délicat. Elle est conditionnée par une répartition jugée équitable des efforts collectifs tant au sein de la société française que quand elle se compare aux autres pays. Elle ne pourra être véritablement obtenue qu'à l'issue d'un débat de société, bénéficiant de toute l'information possible et permettant à chacun d'envisager son devenir dans le cadre de cette transition. Ces débats à toutes échelles de territoires pourront s'appuyer sur de nombreux retours d'expérience positifs et contribuer à en amplifier les effets.

Il faudra donc pour relever le défi de ces mutations aller vite, fort et ensemble.

[Consulter le rapport](#)