

Synthèse collective

Décarbonation des transports : la voiture est une partie du problème, mais aussi de la solution

- > Pour répondre aux enjeux climatiques, il faut s'attaquer à ce qui crée les plus gros volumes de GES. La voiture particulière représente 16% des GES émis, les utilitaires 6% et les VL 7% (Midler).
- > C'est une certitude, demain il y aura toujours des voitures en circulation sur les routes. Mais pas tout à fait les mêmes. Déjà, on diversifie les modèles et les sources énergétiques. De nouveaux modèles serviciels émergent, construits à partir des usages et non sur la possession du véhicule. Les constructeurs changent de logiciel et se considèrent de plus en plus comme des opérateurs de services (Vergelas).

L'électrification, un ingrédient central de l'équation...

- > La voiture électrique semble être la solution la plus efficace pour avancer vers un modèle décarbonné. L'hydrogène a un rendement faible et est très énergivore (Midler). Le biogaz pose des problèmes écologiques. Mais le bénéfice attendu de l'électrique dépend du lieu de fabrication de la batterie et de l'endroit où l'on va la conduire (en France, l'électricité étant fournie en grande partie par le nucléaire, elle est décarbonnée) (Strauss).
- > Le choix est acté. Les politiques publiques (Green New Deal, SNBC, ...) ont opté pour l'électrique, le changement technologique est enclenché. Ce n'est plus une question ! (Pelata).
- > Il va s'agir d'augmenter substantiellement la production d'électricité, ce qui suppose des investissements colossaux (Midler) .
- > Une réglementation est en cours de production à Bruxelles concernant l'extraction, le recyclage et l'empreinte CO2 des batteries (Strauss).
- > Les enjeux de déploiement se situent autour l'électrification des véhicules mais aussi sur le déploiement des infrastructures de recharge, dans le domaine public autant que dans les logements collectifs (De Firmas). Il faut donc développer une approche globale de la recharge pour bâtir un système fiable et des déploiements locaux cohérents, en appui sur les syndicats d'énergie.
- > Leviers d'accélération de la transformation du parc : les entreprises, les collectivités, les flottes d'autopartage, les flottes de véhicules en location... qui ont des capacités à "verdir" leurs flottes plus rapidement.
- > Autres innovations électriques : les autoroutes électrifiées suédoises ou allemandes, les modèles par induction, les extensions de batterie attachables en entrée d'autoroutes (EP Tender et la logique « Battery as a service ») (Pelata).

... à articuler avec d'autres leviers

- > Le véhicule électrique ne doit pas être l'alpha et l'omega de la lutte contre le réchauffement climatique en matière de mobilité. Même avec un parc 100% électrique, il restera des problèmes de congestion, d'occupation d'espace par la voiture, d'énergie consommée, d'autosolisme ...
- > La sobriété des modèles de véhicules reste un levier peu exploité (courbe d'achat des SUV, grosses voitures qui restent 96% du temps en stationnement...). Pour que les véhicules électriques soient écologiques, il faudra s'appuyer sur des modèles légers ou polyvalents. Agir sur les comportements des acheteurs.

IHEDATE Session 3 – le 21 janvier 2022

- > La sobriété kilométrique, au croisement entre développement de nouvelles solutions (partage de l'auto, télétravail, voies réservées, report modal ...) et régulation par l'acteur public (suppression places de parking à l'arrivée, ...). Les AOM ont un vrai rôle à jouer sur les deux volets (Angebault).

L'usage partagé de la voiture est un gisement encore très faiblement exploité

- > Covoiturage du quotidien, autopartage, véhicules autonomes peuvent contribuer à faire de la voiture un transport collectif. Le covoiturage du quotidien concerne des trajets de 35 à 40 km, sur 30 à 45 minutes (Tahon). Il correspond à un besoin induit par la périurbanisation.
- > Enjeu d'accompagnement au changement de comportement : créer des équipages de covoitureurs réguliers (Tahon), motiver les étudiants avant même l'achat de leur premier véhicule (Ducongé), considérer qu'emprunter le VA permet de faire autant de choses que dans le train (Sencerin).
- > Débat : ces solutions peuvent-elles véritablement être massifiées ? Peuvent-elles se développer autrement que marginalement (avec le soutien des subventions publiques, la promotion par les employeurs, ...) ? Pour un trajet BlablacarDaily, il faut au moins 3 euros par passager transporté. Environ 10 centime par passager/km (ça reste moins cher que le TAD).

La justice sociale est un angle mort de la prospective sur la voiture

- > 40% des individus sont considérés comme contraints dans leur mobilité (Vergelas). Les inégalités sont multiples : capacité d'achat du véhicule, accès à des possibilités de recharge à domicile, précarité énergétique liée à la mobilité... (Angebault)
- > Le coût de production d'une voiture électrique - ou plutôt de sa batterie - reste peu accessible, malgré les progrès techniques. Seuls les entreprises chinoises sont capables de produire des véhicules abordables. Le premier prix Renault (Dacia Spring) est de 13 000€ ou 90€/mois.
- > Ces véhicules sont chers à l'achat, mais le prix de la batterie est amorti en 2 ans de conduite (Strauss).
- > Comment amortir davantage les prix ? Vers un modèle de partage / co-voiturage des véhicules électriques ? Une tarification à l'achat ? Ou à l'usage ? Peut-on différencier les aides selon l'efficacité de la batterie, comme en Chine ?
- > Les prix abordables veront le jour avec les modèles leasing et le développement d'un marché de l'occasion. On commence à trouver des Zoé à 7000€ en occasion. La possession ne sera pas la solution (Vergelas).
- > La transformation des filières automobiles va aussi avoir des impacts sociaux (lieux de production, ...). Quels sont les métiers impactés ? Qui va en payer le prix ?

Piste pour la journée entre auditeurs en avril : un atelier « Pour une politique publique JUSTE de l'automobile décarbonnée »