

Prospective des transports : impossible de diviser les gaz à effet de serre par plus de 2,5 pour 2050 ?

Jean Noël Chapulut, ingénieur des Ponts et Chaussées, s'est exprimé sans tabou sur les résultats de l'étude nationale sur les transports en 2050 qu'il a co-produit. De l'analyse des quatre scénarios proposés ressortent un grand enseignement : la baisse de la croissance de la mobilité, qui s'exercera toujours de façon prédominante sur la route mais qui sera moins polluante ; ainsi qu'un point de débat : la pertinence à chercher à atteindre le Facteur 4 dans ce domaine n'est en effet pas portée par le conférencier.

Après avoir rappelé les grandes évolutions passées et présentes, M. Chapulut a présenté les quatre scénarios envisagés, comprenant des niveaux différents de préoccupation énergétique et climatique, de gouvernance mondiale, d'échange et de croissance.

4 scénarios 2050



Dans le premier scénario, les alternatives énergétiques comme le véhicule hybride rechargeable ou la biomasse ligneuse fournirait 50% de l'énergie pour les transports. Dans tous les cas (qui ne prennent pas en compte les crises ou ruptures possible), on assisterait à un tassement de la mobilité de proximité, déjà visible.

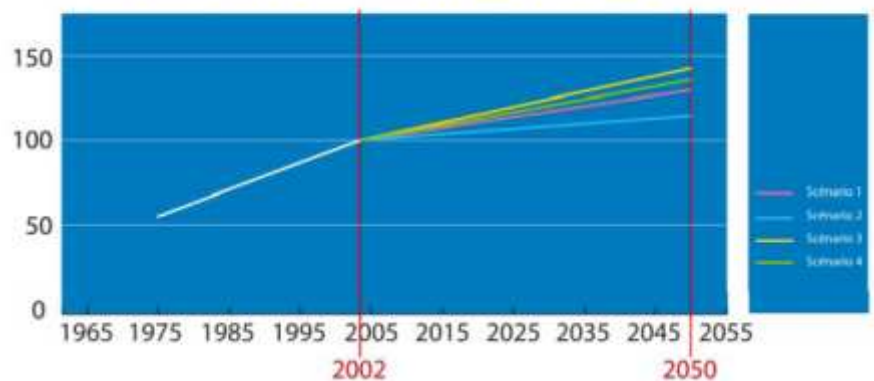
Mobilité de proximité (0 à 50 km) : une croissance ralentie... mais une part de la mobilité globale qui reste prépondérante

Croissance ralentie de la mobilité voyageurs

- Maturité de la motorisation des ménages
- Plafond du « budget-temps » transport
- Stabilité, voire diminution des vitesses
- Coûts plus élevés de la voiture et de l'avion

Croissance ralentie des flux de marchandises

- Rythme de croissance, liés aux échanges industriels, plus faible que par le passé
- Développement plus rapide des échanges internationaux et du transit
- Concentration sur les ports et sur quelques grands axes de transit (sauf scénario de faible croissance)



A contrario les déplacements à moyenne et longue distance augmenteraient, du fait de la hausse de temps libre (les 35 heures) et des revenus, favorisant les vacances. Cela se traduit notamment par une croissance des voyages aériens, ralentie ou soutenue selon les scénarios,

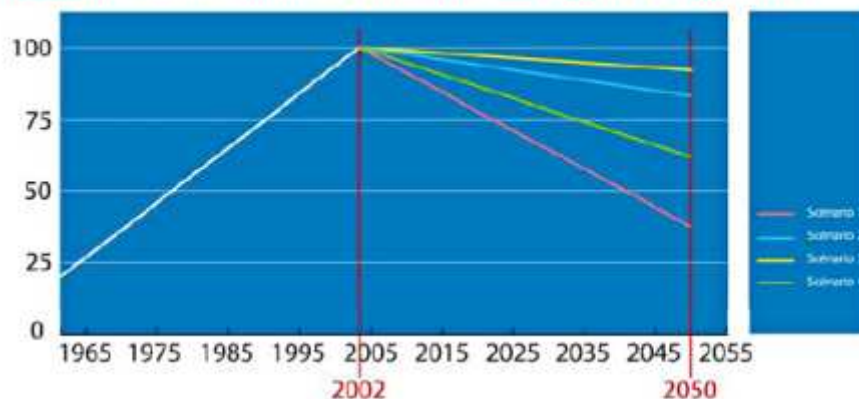
mais qui poserait plus de problèmes en termes de GES que de logistique (une bonne gestion aéroportuaire suffisant).

Les flux routiers de marchandises augmenteraient aussi (avec une croissance de 50% du nombre de véhicules/km dans un scénario), et seront très difficilement réductibles : du fait de la dématérialisation de l'économie, ce qui est et sera transporté (petites pièces, de valeur...) ne peut l'être qu'en vrac, donc en camion.

Le mode routier restera donc vraisemblablement dominant.

Par exemple, les déplacements inférieurs à 50 km se font aujourd'hui dans 10% des cas en transports en commun, et la barre des 20% semble impossible à déplacer à l'horizon 2050. C'est ainsi que, **dans le meilleur des cas, seule une division par 2,5 des émissions de GES à cet horizon semble possible.** Cela signifie entre autres que les efforts pour atteindre le Facteur 4 devront se faire dans d'autres domaines.

Une division par 2,5 des émissions de CO2 dans les transports est possible (scénario 1), même avec un mode routier prédominant



Finalement, **5 messages clés** ressortent :

- La croissance de la mobilité sera ralentie
- Le développement indispensable des modes alternatifs n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route
- Une priorité majeure : développer la recherche et renforcer la normalisation sur les économies et les alternatives énergétiques
- Une condition nécessaire : négocier au niveau mondial, (à partir d'une volonté européenne) la régulation des émissions de CO2
- Une action immédiate : faire partager et approfondir une vision commune sur le devenir des transports

Les débats à l'issue de cette présentation ont mis en avant trois points :

- un changement des mentalités, considéré comme une rupture, n'a pas été envisagé, les auteurs de l'étude ont donc refusé de penser une baisse des transports
- chercher à atteindre le « facteur 2,5 » semble préférable que se fixer le facteur 4 comme objectif, puisque cela, au contraire de la seconde ambition, peut obtenir un consensus mondial. Et l'impact d'une réduction mondiale des GES de 2,5 est beaucoup plus important qu'une réduction par 4 dans quelques pays esseulés. Dans ce cadre, l'ambition du Grenelle de l'environnement d'atteindre 25% des transports de marchandises en mode non routier dans 15 ans (contre 14% aujourd'hui) est déjà jugée forte.
- les infrastructures existantes sont suffisantes, leur principal problème étant l'exploitation (le fret par exemple a d'énormes capacités).