

Synthèse collective - session 1

Décryptage des concepts et des indicateurs

> « **Nous sommes des hyper-mobiles dans une société hyper-industrielle.** Nous faisons 40 km/jour sur 1h de trajet quotidien, c'est phénoménal comme vitesse ! Nous consommons 140kg de marchandises par personne / par jour qui font en moyenne 100 km pour arriver jusqu'à nous. Avec les gains de vitesse, on ne gagne pas de temps, on gagne de la distance parcourue (**conjecture de Zahavi** sur la constance des budgets-temps) » (Crozet).

> « **Nous sommes dans une société du temps rare.** Le revenu a été multiplié par 12 en deux siècle, mais la journée fait toujours 24h : la denrée la plus rare c'est le temps. » (Crozet)

> « **La transition énergétique est un mythe.** Nous sommes plutôt dans une logique d'addition énergétique. On a besoin de bois pour exploiter les mines, de charbon pour construire les voitures, de tubes en acier pour transporter le pétrole, de palettes et d'emballage en carton et bois pour accompagner la mondialisation des échanges... » (Fressoz)

> **L'équation de Kaya**, revisitée par A. Bigo, permet de donner à voir les leviers de la décarbonation et évaluer leurs impacts sur les émissions des voyageurs et marchandises.

> « **La focalisation sur l'offre de transports et le mythe des infrastructures.** Nous n'arrivons pas à intégrer les demandes de mobilités. On raisonne uniquement infrastructures, transports collectifs en décalage avec les pratiques. » « On prend une décision non quand on a un problème mais quand on a une solution et des institutions pour la mettre en œuvre. » (Offner)

> « Le politique est dans le technique. Il nous faut questionner les paradigmes (qui prescrivent et proscrivent) et les indicateurs choisis. Exemple : pourquoi utiliser la **part modale** dans les trajets plutôt que la part modale kilométrique ? » (Offner)

> « Regarder les consommations d'énergie **en valeurs absolues.** Oui on consomme moins de charbon et de bois relativement au pétrole, mais en valeur absolue on n'en n'a jamais autant utilisé. Entre 1973 et 2019 la consommation mondiale a plus que doublé. » (Fressoz).

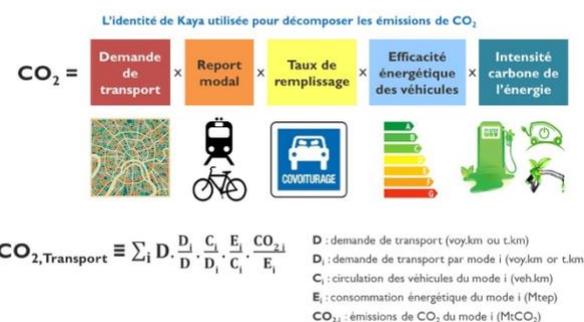
> Pour intégrer le caractère central de la variable « temps », penser en **coût généralisé** (coût du transport + coût du temps) et en **vitesse généralisée** (distance divisée par le temps généralisé). (Crozet).

> Un triptyque utile : décarbonation des **véhicules** (énergie décarbonée mais aussi formats des véhicules, cf. propositions de Bigo sur les véhicules intermédiaires), des **usages** (en agissant par exemple sur la vitesse comme le propose Crozet) mais aussi des **infrastructures** (car 36% du ciment passe dans les infrastructures en France comme l'explique Fressoz).

Décarboner en *contexte de crises*

> « Les objectifs de décarbonation sont extrêmement ambitieux. Ils supposent de ne plus mettre une goutte de pétrole dans les transports terrestres en 2050. **Les seuls vrais moments de baisses des émissions de CO₂ sont les crises** (et les radars sur les autoroutes !), notamment la crise économique de 2008. » (Bigo)

5 leviers pour réduire les émissions de CO₂



> « **Les politiques publiques ont eu des impacts quasi nuls** en comparaison avec les crises économiques. » (Bigo) Certaines politiques publiques sont contreproductives (frais kilométriques et avantages fiscaux sur les voitures de fonction (Crozet)). D'autres sont vues comme leviers de décarbonation mais ne font pas baisser les émissions. « Le ticket à 9 euros a juste permis aux Allemands de se déplacer davantage mais ça n'a pas fait baisser la courbe des émissions » (Fresso).

> « Nous sommes dans une **crise de l'abondance** plutôt qu'en situation de pénurie : on a trop de pétrole et trop de voiture ! » (Crozet)

Les limites de la focalisation sur la décarbonation

> La nécessité de prendre en compte la consommation des **autres ressources**. « La logistique consomme toujours plus de pétrole, de charbon, mais aussi d'eau et de bois. ». (Fresso). On pense aussi ici aux métaux et terres rares pour la mobilité électrique.

> Le besoin d'intégrer les **autres émissions** qui contribuent au changement climatique, notamment quand on parle de l'avion : intégrer le forçage radiatif pour tenter de montrer les effets pluriels de l'aéronautique.

> D'autres **externalités négatives ou positives** à prendre en compte : impacts sur la biodiversité, sur la santé, bruit, pollution sonore, occupation de l'espace public, ...

La croyance en la technologie, le tabou de la modération de la demande

> « Dans le match « technologie VS sobriété », **la SNBC a choisi la technologie**. Elle prévoit une augmentation de la demande de mobilité (+26%) et une décarbonation par le changement de motorisation des véhicules individuels. » (Bigo)

> « On rentre dans un monde fini en prenant conscience de la rareté des ressources. En matière de mobilités, il faut passer de l'efficiency à la *sufficiency*. Il faut penser la mobilité comme un **bien commun pour se donner une discipline collective**. On va devoir contraindre l'usage de la voiture, ou ne pas y arriver du tout. » (Crozet)

> « Des formes de rationnement ont déjà existé, après le premier choc pétrolier de 1973 ! Le dimanche sans voiture (avec contrôle ferme) pratiqué aux Pays-Bas ou la semaine de trois jours de travail en Grande-Bretagne. » (Offner)

Les points durs à creuser par la suite : consentement et financement

> « Pour que les mesures soient acceptées, il faut travailler **l'affectation** et préciser où vont les taxes qui vont être imposées, en montrant qu'elles participent à l'effort de décarbonation des transports. » (Crozet)

> Une dimension est peu présente dans les scénarios de décarbonation (sauf RTE) c'est celle du **budget et du financement**. Combien coûtent les différentes options ? Et qui doit payer (acteurs publics, acteurs privés) ?

> « On n'arrivera pas à décarboner totalement les mobilités, mais on peut essayer de maximiser **l'utilité sociale de chaque tonne de CO₂** et renoncer aux autres projets. » (Fresso)