

# QUOI DE NEUF au think tank ?

WEBINAIRE DU 15 FEVRIER 2023

***DIMINUER DE 55% LES EMISSIONS DES MOBILITES  
D'ICI 8 ANS UN CHALLENGE IMPOSSIBLE ?***

## LES EXPERTS

**Carole Labbé**, Conseillère économique à la commission européenne

**Jean-Luc Brossard**, Président du Comité des constructeurs Français de l'Automobile

**Edouard Henaut**, Directeur Général de Transdev



## CONSTAT

La mobilité des personnes est aujourd'hui assurée à 80% des km parcourus par la voiture dans tous les pays de l'UE. La voiture est devenue un outil démocratique dans les années 1950, 85% des ménages en étant aujourd'hui équipé. Elle a permis à tous de se déplacer à toute heure pour aller n'importe où à des coûts raisonnables.

Le carbone vient percuter de plein fouet cette logique du tout automobile, qui a aussi ses effets pervers : outre les émissions de GES, la voiture c'est également en ville des problématiques d'occupation de l'espace public. Chaque année passant étant plus chaude que la précédente, on voit très concrètement les effets du réchauffement climatique dans nos territoires. La conscience qu'il faut agir augmente dans la population et chez les responsables politiques. Après une voiture reine, la voiture serait devenue un problème.

Que peut-on attendre d'ici 2030 d'une baisse des émissions unitaires des véhicules ? Quels seraient les impacts industriels et sur l'emploi ? Quels sont les enjeux du report modal et quels peuvent être ses impacts à cette échéance ? Comment créer des incitatifs et dégager des financements pour financer cette transformation majeure des mobilités ?

## QUEL EST L'EFFORT A FOURNIR ?

Le paquet législatif « fit for 55 » fait suite au pacte vert proposé par la présidente de la commission européenne en 2019. Il adresse notamment des objectifs au transport routier qui représente 25% des émissions globales de GES à l'échelle de l'union européenne.

Moins 55% d'émissions de GES en 2030 par rapport à 2021 pour les véhicules légers, moins 50% pour les VUL et moins 40% pour les poids lourds par rapport à 2019, sont les objectifs fixés par les directives européennes afin d'arriver à la neutralité carbone en 2050.

3 leviers pour atteindre ces objectifs :

- **Le levier prix** : jouer sur la tarification, sur le prix du carbone à travers le système des ETS, la taxation de l'énergie et le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

Le signal prix a un impact positif sur la décarbonation des secteurs couverts par le système ETS (42% de réduction des émissions globales de GES depuis 2005). Il a été décidé d'élargir ce dispositif au transport routier.

65 milliards d'euros de recettes prévues sur la période 2026-2032 du système ETS, ce qui alimentera un fonds social pour le climat pour accompagner les ménages modestes et les entreprises les plus vulnérables.

- **Le levier réglementaire** (performance des véhicules, biocarburants)

- **Le leviers des objectifs contraignants** : énergies renouvelables, efficacité énergétique

## QUELS SONT LES IMPACTS SUR NOTRE INDUSTRIE ?

La consommation des véhicules a considérablement diminué entre les années 2000 et 2020 simultanément l'accès à la mobilité a fait augmenter le parc de véhicules.

Les études prospectives montrent une forte électrification du parc dans les années à venir :

- +50% de véhicules électriques à batterie
- +20% de véhicules électriques rechargeables
- +30% de véhicules électriques à hydrogène

### Les conséquences sur le prix :

Le surcoût lié à la batterie pour des véhicules de segment C est estimé à 5 000€. (100€ le kWh embarqué).

### Les conséquences sur l'industrie :

Les volumes de vente et de production diminuent. En 2019, 2,2 millions de véhicules légers produits en France pour moins d'1,4 million en 2022. Le Président de la République vise 2 millions de véhicules électrifiés produits en France à horizon 2030.

Une chaîne de traction électrique nécessite de moins en moins de main d'œuvre qu'une chaîne classique, cette transition toucherait ainsi entre 40 000 et 70 000 emplois. A l'inverse de nouvelles opportunités d'emplois notamment dans l'électrochimie apparaissent.

## QUEL AUTRE LEVIER ACTIONNER POUR ACCÉLÉRER LA TRANSITION ?

Les transports en commun doivent également atteindre les objectifs fixés à horizon 2050.

Les enjeux sont forts pour décarboner les mobilités, jouer à la fois sur le verdissement des flottes à travers l'électrification des bus et cars et sur le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun et publics par la création de nouvelles offres de transport adaptées.

On compte 100 000 bus et cars au niveau national, le surcoût estimé est de 150 000 euros par unité pour un bus électrique, soit 15 milliards d'euros de surcoût total.

## QUELS FINANCEMENTS AU NIVEAU DE L'UNION EUROPÉENNE ?

- Le cadre financier pluriannuel de l'UE sur la période 2021-2027 doté de 1000 milliards d'euros

- Le plan de relance : Next Generation EU doté de 800 milliards (Dont 30 % de la partie financée par l'UE dans le plan de relance des états membres soutiennent les directement le climat et intègre un principe transversale « Do no significant harm »).

- Repower EU, face aux conséquences de la guerre en Ukraine, ce dispositif vise à sortir des énergies fossiles, il est doté de 270 milliards pour accélérer la transition, économiser de l'énergie et diversifier les sources d'énergies.

## EST-CE QUE L'ÉCOSYSTÈME EST PRÊT ?

Plusieurs conditions pour déployer correctement la mobilité électrique :

- Une énergie décarbonée
- Des produits qui permettent d'utiliser une énergie transformée à partir de cette énergie décarbonée
- Une infrastructure de recharge suffisamment déployée

L'offre produit est prête mais nécessite des batteries entre 600 et 800 Gwh de batterie installée en Europe à proximité des usines terminales en 2030. Besoin de 100 GWh en France.

Des fonds publics ont été déployés pour permettre le développement de cette filière, trois grands acteurs en France : ACC, Envision, Verkor.

Au niveau des infrastructures, sur 40 millions de voitures, 7 millions seront électriques en 2030, 630 000 bornes de recharge sont nécessaires.

L'enjeu est d'accompagner les sociétés privées qui n'amortissent pas leur CAPEX et leurs OPEX à travers des financements publics.

## QUELLE TECHNOLOGIE ?

- La technologie de batterie des 10 prochaines années : lithium-ion avec électronique liquide. Un constructeur comme Stellantis investit 40 milliards dans 460 Gwh soit 10 milliards les 10 GWH.
- Pour les prochaines décisions, les générations 4 et 5 de batterie, technologie post lithium-ion liquide vers lithium-ion solide avec une meilleur densité énergétique et plus de sécurité.

## OÙ SONT LOCALISÉES LES ÉMISSIONS ?

La voiture représente 16% des 30% des émissions dues au transport. Ces 16% se décomposent de la manière suivante : 5% pour la longue distance, 5% pour l'agglomération-périurbain, 3% pour le périurbain, 2% entre aires urbaines, 1% premières couronnes.

Pour décarboner il faut adresser le périurbain et au-delà plus que les villes centre. 76% des km parcourus au quotidien sont de plus de 10km.

## QUELLE PLACE POUR LA VOITURE ?

Le parc français s'élève à 40 millions dont 7 millions de véhicules électriques en 2030, pour décarboner il faut trouver des carburants décarbonés substituables aux carburants actuels pour les 33% restant.

Une des priorités est de faciliter les usages pour favoriser l'acceptation en développant un réseau d'infrastructures de recharges performants.

Avoir une approche multicritère des différentes solutions de l'extraction de la matière à la fin de vie. Il faut favoriser la multimodalité en déployant des solutions à différentes échelles : urbaines, périurbaines, etc.

[Le replay du webinaire est disponible sur le site de l'URF](#)