

QUOI DE NEUF au think tank ?

RÉUNION DU 3 MAI 2023

LES THÉMATIQUES

Cécile Maisonneuve, Présidente fondatrice de DECYSIVE
« Pour un nouvel ordre énergétique européen »

Olivier Gantois, Président d'UFIP Energies et Mobilités
« Les carburants liquides bas-carbone »

Mathieu Flonneau, Maître de conférences histoire contemporaine
direction de l'Institut AES de l'Ecole de Droit de la Sorbonne et historien
des mobilités et de la civilisation routière
« Mobilités olympiques sous haute tension. Les Jeux sont-ils faits ? »

Alix le Goff, Doctorant en économie des transport, LAET
« Présentation de l'enquête mobilité des personnes du CEREMA »

Jean Coldefy, Président du think tank de l'URF
« La gratuité des transports en commun et la question que cela pose »



POUR UN NOUVEL ORDRE ÉNERGÉTIQUE EUROPÉEN, Cécile Maisonneuve

Révélee par la guerre en Ukraine, la crise énergétique européenne trouve son origine dans les choix qu'ont faits les Européens eux-mêmes depuis la libéralisation des marchés de l'énergie. Qu'ils s'appellent astigmatisme bruxellois, aveuglement allemand ou myopie française, ces choix plongent aujourd'hui l'Europe, pour plusieurs années, dans une crise profonde de la sécurité de son approvisionnement énergétique qui remet en cause sa capacité à maîtriser sa trajectoire de décarbonation et le nécessaire accroissement de son autonomie stratégique. Elle fait peser un danger mortel sur la compétitivité de son industrie et érode le pouvoir d'achat des ménages, déjà menacé par la reprise de l'inflation.

Afin d'éviter une crise systémique – économique, sociale, politique –, l'Europe de l'énergie doit au plus vite reconstruire un ordre de sécurité de long terme : celui qui la structurerait, fondé sur un gaz russe bon marché, une politique commune déconnectée de la réalité géostratégique et une priorisation idéologique de la dénucléarisation sur la décarbonation, a disparu avec le conflit ukrainien.

Cette reconstruction implique de remettre la politique énergétique au fondement de la construction européenne, d'adopter une stratégie qui ouvre les options technologiques et géographiques, au lieu de les fermer, et d'intégrer la dimension géopolitique. Elle passe par une redéfinition des méthodes, outils et objectifs de la politique européenne de l'énergie afin de la centrer sur les enjeux du futur : maîtrise des chaînes de valeur et des briques technologiques clés, et construction de partenariats nouveaux.

À cet égard, il est urgent de mettre fin à la rivalité franco-allemande dans le domaine du nucléaire. L'Europe doit, comme ses rivaux stratégiques, s'engager clairement dans la relance du nucléaire, donner la priorité à la sécurité énergétique des pays d'Europe centrale et orientale et mener la bataille du découplage vis-à-vis de la Chine dans la chaîne de valeur des technologies bas carbone.

LES CARBURANTS LIQUIDES BAS-CARBONE, UFIP ENERGIES ET MOBILITÉS,

Olivier Gantois

Quels impacts ont les mesures européennes du paquet fit for 55 sur le secteur du raffinage ?

Les principales conclusions sont les suivantes :

- Selon l'étude IHS Markit, l'atteinte des cibles du paquet européen « Fit for 55 » s'accompagnera d'ici 2035 **d'une baisse globale de la demande en produits pétroliers fossiles de 40 %**.

- **En plus de la baisse de la demande, il faut décarboner rapidement les transports : La production de CLBC devra ainsi doubler sur 10 ans avec des besoins évalués à environ 4,1 Mt de ressources CLBC supplémentaires à l'horizon 2035**, pour atteindre les objectifs « FF55 » en France ; soit environ un **doublément des ressources actuelles**, alors même que l'augmentation des capacités de production est estimée à seulement + 30 % environ d'ici à 2035.

- **Les principaux nouveaux besoins identifiés à l'horizon 2035 par l'étude IHS Markit sont :**

- Des Carburants d'Aviation Durables pour le secteur aérien (taux de 20 % en 2035 dans le carburéacteur) pour environ **1.3 Mt**.
- Des gazoles renouvelables (RGO) et e-diesels pour environ **2.1 Mt**.
- Des essences renouvelables et e-essences pour environ **0.6 Mt**.
- Des fuels de soutes marines pour environ **0.1 Mt**.

- **Les biocarburants supplémentaires seront produits à partir des ressources existantes ou nouvelles de matières premières renouvelables et durables d'origine agricole, forestière ou issues de graisses animales ou encore de déchets.**

- Concernant les besoins additionnels en matières premières pour produire les CLBC : **1. La disponibilité de la Biomasse en France est estimée suffisante à l'horizon 2035** pour fournir les matières premières pour produire les besoins additionnels en CLBC, ce qui fera appel à 11,2 Mt de matières premières non alimentaires, soit moins de 15 % de la ressource mobilisable ; **2. La production de carburants de synthèse fera appel à de l'hydrogène renouvelable et bas carbone** : Pour la seule production d'hydrogène par électrolyse, les quantités d'électricité renouvelable ou bas carbone nécessaires sont estimées à **55 TWh** en 2035, soit environ **un quart** de la production d'électricité renouvelable. Ces quantités devront être prises en compte dans la planification des futurs besoins de la France en électricité

Des leviers ont été identifiés :

- Pour donner un cadre attractif aux investissements, une visibilité et une stabilité réglementaire sur la durée de vie de ces investissements, soit 15-20 ans, appuyées par des mécanismes incitatifs et de soutien aux porteurs de projets sont indispensables.

- Dans la réglementation véhicules, prendre en compte le bilan CO2 des solutions énergétiques décarbonées, du puits à la roue ou Analyse du Cycle de Vie (ACV), pour respecter le principe de neutralité technologique.

- Simplifier la mise en place de nouvelles capacités de production en réduisant les délais administratifs d'instruction des dossiers.

- Caractériser la disponibilité des ressources (électricité renouvelable et bas carbone, biomasse, résidus et déchets) et développer et pérenniser de nouvelles ressources et leurs chaînes d'approvisionnement.

- Permettre la flexibilité et la fluidité du déploiement des CLBC en mettant en place des systèmes « Book and Claim » harmonisés au sein de l'Union Européenne pour faciliter l'émergence d'un marché unique, une base de données européenne ainsi que des outils de dématérialisation des processus.

LA PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ DES PERSONNES DU CEREMA

Alix le Goff

L'objectif de l'étude du Cerema est de quantifier les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux mobilités des personnes qui résident en France et d'analyser leurs évolutions pour en comprendre les grandes tendances.

Le calcul des émissions est effectué pour chacun des déplacements des 3 enquêtes et prend en compte à la fois :

- Les émissions directes liées à l'utilisation du véhicule
- Les émissions indirectes dues à la production de l'énergie nécessaire au déplacement

La quantification des émissions se fait donc dans une approche dite « du puit à la roue ».

Les premiers résultats montrent : une augmentation globale des émissions de GES de l'ordre de 20% entre 1994 et 2019. Avec des effets attribuables pour partie à l'augmentation de la population (environ 10%), une demande en nombre de déplacements par personne relativement stable (+1%) mais des déplacements en moyenne bien plus longs (+20%). La baisse des émissions unitaire de 10% observée ne permet donc pas de compenser les augmentations des 3 facteurs cités précédemment.

Ces augmentations sont du même ordre entre déplacements de courte et de longue distance. Cependant les dynamiques et les facteurs explicatifs diffèrent. Les émissions pour les déplacements locaux ont cru entre 1994 et 2008 et sont restées stables en 2008 et 2019, à l'inverse la croissance des émissions à longue distance se fait sur la période 2008 -2019. Les déplacements locaux ne sont que légèrement plus fréquent (+1%) et légèrement plus longs (+8%), mais surtout les émissions unitaires de ces déplacements n'ont pas baissé sur la période (+1%). Pour les déplacements de longues distances, les émissions unitaires ont fortement baissé (-22%), en revanche, le nombre de voyages augmente légèrement (+5%) mais les distances parcourues pour chaque voyage explosent (+35%).

Ces derniers chiffres s'expliquent par le boom des déplacements aériens. Les distances parcourues en avion ont presque doublé entre 2008 et 2019 (+94%) et l'augmentation des émissions dues à l'avion représente 74% de la hausse des émissions tous modes confondus sur la même période. Pour autant, c'est bien la voiture qui reste, en 2019, le mode de transport le plus utilisé avec 67% des distances parcourues devant l'avion (19%). En termes d'émissions de GES, ces deux modes représentent quasiment l'intégralité de ces dernières avec 73% imputables aux voitures et 23% à l'avion.

En outre, ils essaient de mesurer des premières tendances dans les variables explicatives des émissions au niveau individuel en 2019. Par exemple, la localisation résidentielle semble expliquer en partie les émissions (les ruraux émettent davantage pour les courtes distances et les urbains davantage en longue distance). Le niveau de revenu semble lui aussi jouer différemment sur les courtes et les longues distances. Les populations les plus aisées émettent plus, et c'est d'autant plus vrai sur les longues distances. En revanche il semble que l'effet du type d'augmentation est assez similaire entre courtes et longues distance, avec les actifs qui sont les individus les plus émetteurs dans les deux cas. Ces premiers résultats sur les variables individuelles seront complétés par des analyses qui tacheront de mieux comprendre les effets propres de chacune des variables citées, notamment via des analyses multivariées, et d'observer les évolutions des comportements individuels en analysant les données de 2008 et 1994.

LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA QUESTION QUE CELA POSE, Jean Coldefy



On a pu croire après deux années de soutien massif public à l'économie du fait de la pandémie que l'argent public était disponible à l'infini. La hausse des taux d'intérêts fait augmenter le cout collectif de la dette et oblige à un retour au réel : l'argent public est un bien commun et il faut donc le gérer avec parcimonie.

Alors que la collectivité doit financer l'augmentation des moyens de la justice, le vieillissement, la défense nationale, ... il faudra pour décarboner les mobilités que les transports publics soient déployés là où ils sont utiles. Ceci rappelle une vérité basique que l'on semble avoir oublié : le transport public - TER comme le transport public urbain - n'a de raison d'être que s'il est fortement utilisé.

La géographie des déplacements et la préservation des biens communs que sont l'espace et les fonds publics devraient conduire à focaliser les transports en communs là où il est possible et nécessaire d'opérer un report significatif de la voiture vers les transports publics. C'est-à-dire, au-delà des cœurs de villes, dans les liens entre les agglomérations et le périurbain et avec les villes moyennes. En supposant que l'on arrive à reporter la moitié de ces déplacements de la voiture vers les transports en commun, ce qui serait un exploit, c'est un objectif de 65% de part kilométrique de la voiture qu'il faudrait se fixer au niveau national.

Comment financer est la question permanente du monde des transports publics qui cherche sans cesse de nouvelles ressources. Or depuis 1975 les couts de production des transports publics ont fortement augmenté. Nous en sommes au point où il est aujourd'hui en moyenne moins coûteux pour la société de se déplacer en voiture qu'en transports en commun. Aucun autre pays en Europe et dans le monde ne fait autant porter le poids des mobilités sur les budgets publics et les entreprises.

Dans les villes d'Asie, la règle est que la vente des tickets doit couvrir les dépenses. En France, le voyageur n'en paie que le quart, contre plus de la moitié en Allemagne. Ainsi, plus nous créons de lignes de transports en commun, plus nous creusons le déficit public et augmentons les difficultés de financement. La crise récente autour du prix du pass navigo est un révélateur de la situation financière des transports publics. Nous avons réalisé le Grand Paris Express par la dette, couverte massivement par des taxes sur les entreprises et les ménages, et sommes aujourd'hui dans l'incapacité de financer son exploitation.

Pour sortir de cette impasse, il faudra d'abord faire baisser les coûts et, bonne nouvelle, les marges de manœuvre sont importantes entre la mise en concurrence des TER et des TCU en Ile de France, le déploiement des solutions adaptées aux territoires et situation. La solution n'est pas de demander toujours plus de ressources à l'État pour alimenter des monopoles historiques coûteux et des réseaux de transports trop peu fréquentés parce que mal positionnés. La question est de revenir à plus d'efficacité pour décarboner les mobilités, permettre aux aires urbaines de mieux fonctionner et aux ménages ayant besoin d'un transport peu cher d'en disposer.

Keynes affirmait que « les politiques doivent faire des arbitrages entre l'efficacité, la liberté, l'équité ». Il ajoutait que « les capitalistes ont failli en privilégiant les deux 1ères au détriment de l'équité, et les communistes ont sacrifié les deux 1ères pour l'équité ». Dans une société démocratique, la décarbonation ne réussira que si l'on conjugue les trois. La liberté de déplacement ne se négocie pas et l'équité est un souci permanent en France : il nous faudra donc aussi faire le choix de l'efficacité de la dépense publique, pour le bien commun.

MOBILITÉS OLYMPIQUES SOUS HAUTE TENSION. LES JEUX SONT-ILS FAITS ?

Mathieu Flonneau



Synthèse de la communication de Mathieu Flonneau ; 3 mai 2023

A un an et deux mois de l'ouverture des Jeux Olympiques et Paralympiques de l'été -août et début septembre - 2024, quelques points méritaient d'être relevés au cours d'un simple lancement d'alerte à l'aune de quelques préoccupations mobilitaires ordinairement abordées au sein du Think Tank de l'Union Routière de France.

Stratégiquement, dans une société française elle-même sous tensions ce que les émeutes inédites de juin 2023 ont révélé, la préparation d'un tel événement aux résonances mondiales en termes d'image, ne peut pas laisser place à l'improvisation ou aux incertitudes. Or, ce n'est pas seulement l'adhésion de la population concernée par la préparation des épreuves qui interroge, c'est aussi la capacité organisationnelle d'un tel « moment de sport » clairement immergé, par-delà la production de cartes postales et de récits instagrammés, dans la vie de la cité et même de la nation.

La poussée de fièvre hexagonale liée aux refus divers de la réforme sur les retraites, aux nouveaux projets (A69 et autres contournements...), et en plus à Paris aux pressions des éboueurs ou encore au moratoire sur les mesures de privatisation des réseaux de surface pourtant prévues de longue date, interroge.

En un mot les JO se retrouvent exposés dans leur bon fonctionnement circulatoire, quel que soit le mode considéré, à un risque systémique en se posant géométriquement au point de convergence certes largement fantasmé mais fortement nuisible « à l'international » de toutes les luttes. Ils révèlent de plus les insuffisances structurelles de longue durée de la gouvernance du secteur en région parisienne. Les inconsistances de la doctrine municipale parisienne, l'inconsistance de la Région et l'ignorance de la Métropole laissent l'observateur perplexe. Les mobilités pendant les Jeux ne pourront pas être anecdotisées et masquées derrière quelques gadgets volants ou flottants. Par-delà le « débat public » sur l'avenir du Boulevard Périphérique, c'est la place de tout l'écosystème routier réellement patrimonial, existant et capacitaire qui est à réévaluer.

Enfin, la place dans l'échiquier du (toujours) « projet » du Grand Paris Express qui « enjambe » clairement l'événement et se retrouve à contretemps dans une offre difficilement ajustée à laquelle il ne participera pour l'essentiel pas du tout, pose enfin la question du retour sur investissements publics planifiés de longue date.

Ainsi donc, vus depuis les réseaux de transport et du corollaire problématique de mobilité, les Jeux s'annoncent donc... sportifs et afin d'éviter l'embolie, l'on reste curieux de connaître les palliatifs urgents qui ne manqueront sans doute pas de s'inscrire ensuite dans le quotidien des Franciliennes et des Franciliens.