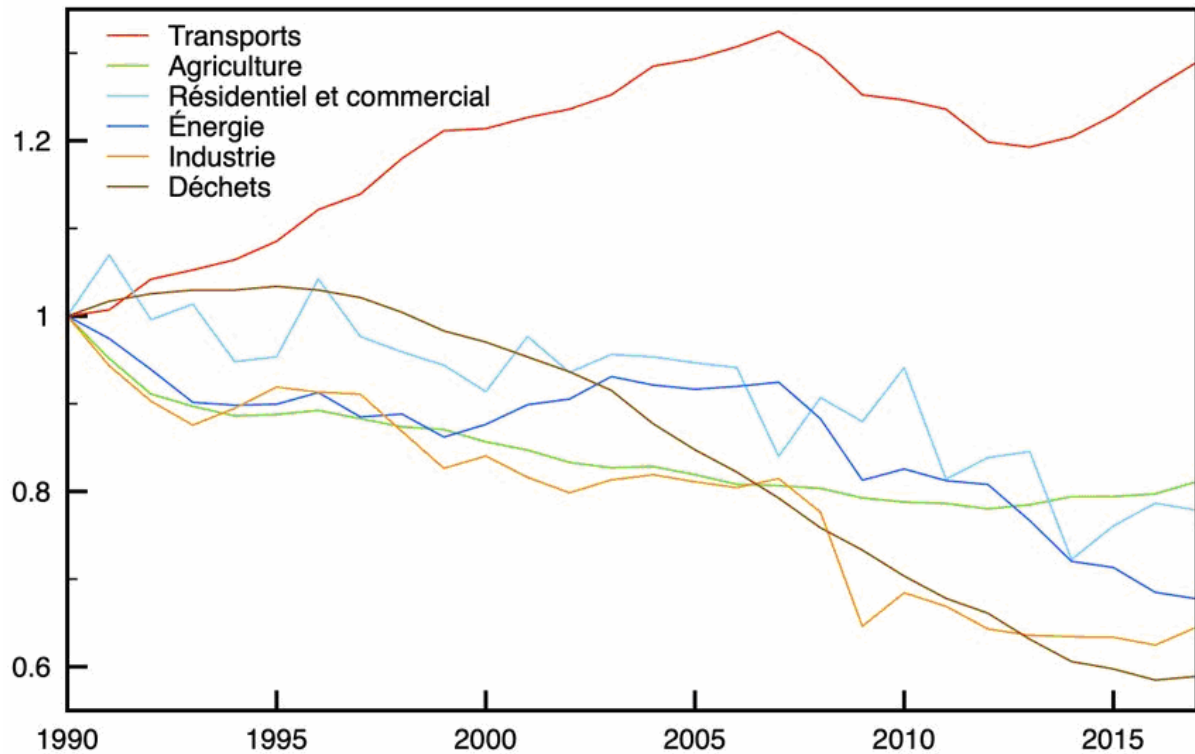


## Sur la stratégie "pour une mobilité durable et intelligente" de la Commission européenne

Hugo Sancho, [twitter](#), 10 décembre 2020 [@hugo\\_sancho](#)

La Commission européenne a publié hier sa "[stratégie pour une mobilité durable et intelligente](#)", et annonce d'emblée la couleur : "Le succès du Green Deal dépend de notre capacité à rendre le transport durable"

Pour rappel, le transport c'est un quart des émissions européennes, et le seul secteur dont les émissions de GES augmentent depuis 1990.



(Source: Agence européenne de l'environnement)

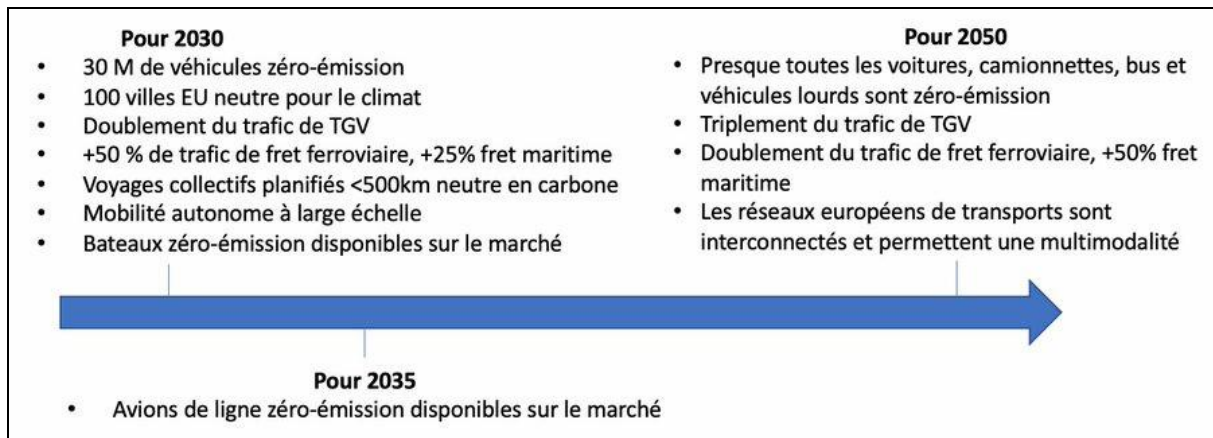
Au-delà de la réduction des émissions, les priorités de la Commission sont:

- Améliorer la connectivité de l'Aire de transport unique européenne
- Rendre les infrastructures de transport résilientes face aux crises

Croissance du secteur: "accès peu coûteux au TGV", "stations de recharges abondantes", "mobilité active dans des villes vertes"

- Effort sur la numérisation et l'automatisation du système de transport
- Transition juste qui connecte mieux les zones rurales

Enfin, en termes d'objectifs chiffrés, la Commission propose ceci pour 2030 / 2035 / 2050:



L'accent est mis sur la décarbonation complète ("zéro-émission") des moyens de transport plutôt que sur la baisse de la demande.

On peut interroger ce choix: est-ce compatible avec la réalité physique ?

D'après "[The limits of transport decarbonization under the current growth paradigm](#)", Bias et al. (2020), la seule stratégie pour atteindre nos objectifs suit le principe de décroissance

- Transition vers des véhicules électriques plus légers
- Baisse drastique de la demande

Energy Strategy Reviews 32 (2020) 100543

Contents lists available at [ScienceDirect](#)

**Energy Strategy Reviews**

journal homepage: <http://www.elsevier.com/locate/esr>

---

**The limits of transport decarbonization under the current growth paradigm**

Ignacio de Blas<sup>a,b,\*</sup>, Margarita Mediavilla<sup>a,b</sup>, Iñigo Capellán-Pérez<sup>a</sup>, Carmen Duce<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Group of Energy, Economy and System Dynamics of the University of Valladolid (GEEDS), Valladolid, Spain  
<sup>b</sup> Department of Systems Engineering and Automatic Control, Escuela de Ingenierías Industriales, Paseo del Cauce s/n, University of Valladolid, 47011, Valladolid, Spain

---

<p><b>ARTICLE INFO</b></p> <p><b>Keywords:</b>            Energy transition            Decarbonization            Electric vehicles            Lithium            Degrowth</p>	<p><b>ABSTRACT</b></p> <p>Achieving ambitious reductions in greenhouse gases (GHG) is particularly challenging for transportation due to the technical limitations of replacing oil-based fuels. We apply the integrated assessment model MEDEAS-World to study four global transportation decarbonization strategies for 2050. The results show that a massive replacement of oil-fueled individual vehicles to electric ones alone cannot deliver GHG reductions consistent with climate stabilization and could result in the scarcity of some key minerals, such as lithium and magnesium. In addition, energy-economy feedbacks within an economic growth system create a rebound effect that counters the benefits of substitution. The only strategy that can achieve the objectives globally follows the Degrowth paradigm, combining a quick and radical shift to lighter electric vehicles and non-motorized modes with a drastic reduction in total transportation demand.</p>
--	---

Cet article ne clôt pas le débat mais l'ouvre: à quel point devra-t-on réduire la demande pour réduire nos émissions ? On peut aussi se demander si les hypothèses technologiques sont crédibles: avion zéro-émission en 2035 ? (@ReveilEcolo), bateau zéro-émission en 2030 ?

Revenons à la stratégie mobilité

3 leviers politiques sont proposés pour atteindre ces objectifs très ambitieux

(1er levier) Mesures pour rendre tous les modes de transport durables et zéro-émission Le parti pris est celui de la neutralité technologique entre les modes de transport (Spoiler: cette "neutralité" est toute relative au vu du 2ème levier, et heureusement!)

Révision des normes CO2 pour voitures et camionnettes d'ici juin 2021 (+ révision pour les véhicules lourds prévue) - Normes plus fortes sur la pollution de l'air (Euro 7) - Règlement spécifique sur la durabilité des batteries en cycle de vie Et +: pneus, biocarburants...

En résumé, le critère de choix de la techno est l'efficacité énergétique en cycle de vie  
Priorité aux voitures 100% électriques  
Choix ouvert pour les véhicules lourds  
Priorité à l'électrification du train, et usage de l'hydrogène que si ce n'est pas compétitif

(2ème levier) Améliorer les moyens de transport durable pour favoriser le report modal Ici l'ambition de planifier l'essor des transports alternatifs est bonne, mais je trouve que le discours manque de cohérence par rapport au levier 1 !

D'un côté on va rendre tous les modes de transport zéro-émission et il faut être techno-neutre, de l'autre il faut un report modal vers les transports en communs, le train... Les changements de comportements suite au COVID (télétravail, e-commerce) sont d'ailleurs évoqués

L'année du rail 2021 va être l'occasion d'augmenter les connections entre États, grâce à l'ouverture à la concurrence du transport de passager et au développement de LGV via le programme TEN-T (Réseaux trans-européen de transport)

En 2021, la Commission va proposer un plan pour développer: - le train longue distance (on pense au train de nuit, défendu de longue date par @KarimaDelli et @ouiautraindnuite) - et le train sur plusieurs États, avec des billets plus simples à l'achat

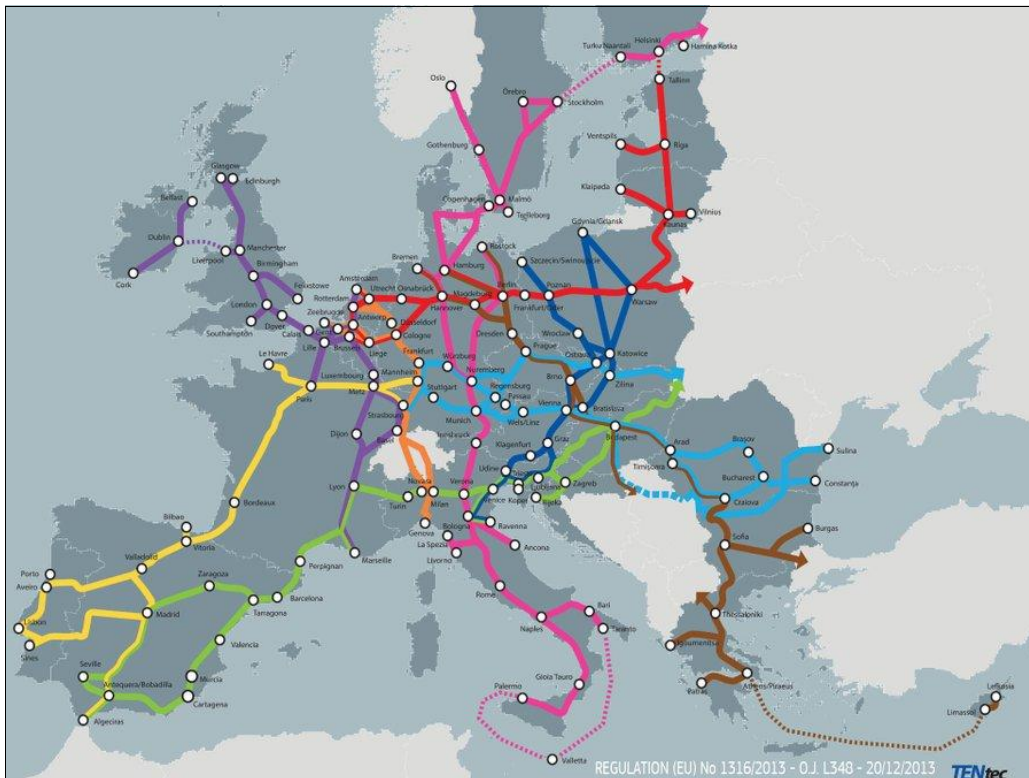


Les villes sont présentées comme au coeur de la transition, avec le développement des transports collectifs, de la marche et du vélo (avec un objectif de 5000 km de pistes cyclables sécurisées)

Concernant le fret: La part du fret ferroviaire est passée de 18,3% en 2011 à 17,9% en 2018, lorsque la route compte pour 75% du fret

Un report modal "urgent" doit être engagé vers le fret ferroviaire et maritime

La Commission pointe les freins techniques et réglementaires au niveau national au développement du fret ferroviaire. Elle va proposer une refondation des corridors de fret ferroviaire et du réseau TEN-T Ce sera à suivre, au vu de l'impuissance des politiques passées !



(3ème pilier) Internaliser les coûts externes, en appliquant le principe pollueur-payeur, notamment via un prix du carbone La Commission nous donne le chiffre incroyable de 388 milliards € d'externalités des transports chaque année (!)

L'objectif est un prix du carbone efficace pour tous les modes de transport

Le marché carbone EU ETS sera amélioré dans ce sens, en l'étendant au transport maritime et en réduisant les allocations gratuites pour l'aérien. Ces mesures vont dans le bon sens

Par contre, la porte est aussi ouverte pour intégrer au marché EU ETS le transport routier, une mesure décriée par [@transenv](#) et d'autres ONG, car le prix serait trop bas pour être utile et pourrait être utilisée pour affaiblir les normes CO2 : [Joint Letter on extension of the ETS to road transport & buildings](#)

Les subventions aux énergies fossiles doivent cesser Des propositions seront faites pour mettre fin aux exemptions de taxes sur le carburant, dans le cadre de la révision de la Directive sur la taxation de l'énergie en 2021

Enfin, il est prévu d'établir un cadre de mesure harmonisé des émissions liées au transport / à la logistique Intéressant pour éviter le greenwashing et faire des choix rationnels: "L'information sur l'empreinte carbone d'un trajet deviendrait un nouveau droit du passager"

Ce long thread arrive à sa fin, il faudra voir ce qui est mis en place par la suite, et l'effet sur le report modal, la décarbonation de l'énergie, l'amélioration de l'efficacité énergétique Il faudra aussi garder en tête la sobriété et la baisse de la demande absent ici !

J'ai essayé de résumer au mieux cette stratégie pour 2030-2050 de la Commission européenne, mais je serais heureux de connaître les avis de spécialistes du transport dessus [@AurelienBigo](#) [@NicolasMeilhan](#) [@Lelievre\\_Adrien](#) [@M\\_Chassignet](#)