



Compte-rendu – Débat Climate Chance 2

« Transport »

Intervenants :

- **Guy Le Bras**, Directeur Général du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART)
- **Charlène Kouassi**, Responsable Développement à l'Observatoire des Mobilités Africaines (OMA)
- **Nicolas Beaumont**, Directeur du Développement et de la Mobilité Durables, Michelin

Modéré par **Concepción Alvarez**, Journaliste chez Novethic

Le **Bilan mondial de l'action climat par secteur** a été publié la première semaine de décembre et est disponible en [Français](#) et en [Anglais](#). Une série de "**Débats Climate Chance**", pour analyser les tendances clés de chaque secteur, a eu lieu du 1^{er} au 4 décembre (tous les enregistrements sont disponibles [ici](#)).

Vous pouvez retrouver la section du Bilan dédiée au secteur Transport p. 48.

Points clés des interventions :

L'Observatoire Climate Chance dresse un Bilan contrasté de l'impact de la pandémie de Covid-19 sur les transports. Alors que la fréquentation des transports en commun a lourdement chuté pendant les confinements, de nombreuses mesures en faveur de la mobilité douce ont été mises en place, notamment grâce aux collectivités locales.

- **Charlène Kouassi** (OMA) souligne que malgré la forte présence du transport informel en Afrique, il y a une réelle volonté de renforcer l'offre de transport public et de décarboner le secteur. L'enjeu est maintenant de professionnaliser le secteur du transport et mettre l'utilisateur au centre des débats.

- Pour **Nicolas Beaumont** (Michelin), l'entrée du changement climatique et de l'environnement dans les préoccupations des entreprises les invite à transformer leurs business model, comme Michelin qui se transforme d'une entreprise "produit" en une entreprise de "mobilité" et évolue vers une économie de la fonctionnalité. L'enjeu est de trouver comment articuler les problématiques sanitaires, sociales et écologiques tout en créant de la valeur économique.

- **Guy Le Bras** montre l'importance de penser les investissements dans les infrastructures pour les cyclistes en complémentarité avec les transports publics existants. Il insiste sur le rôle central des autorités publiques organisatrices de mobilité pour organiser la gouvernance, la complémentarité et l'intégration des transports.



CLIMATE
CHANCE

Résumé

Les grands enseignements du secteur du Transport, présentés par Ghislain Favé co-auteur de la section Transport :



Bilan de l'action climat par secteur

GRANDS ENSEIGNEMENTS 2020

TRANSPORT

1 Route : Les pertes économiques liées à la chute brutale de la demande mettent à l'épreuve les modèles économiques des entreprises de transports publics. En parallèle, le vélo s'impose dans les villes en tant que solution à la croisée des défis sanitaires et environnementaux, et la marche bénéficie également d'une réflexion croissante dans les pays en développement. La croissance des émissions du secteur routier ralentit en 2019 grâce à la baisse des ventes de véhicules neufs. Mais les SUV résistent même au Covid-19 et leur succès continue d'annihiler les gains d'efficacité énergétique. Les ventes de SUV dépassent encore très largement les ventes de véhicules électriques. Cependant, les VE souffrent moins de la crise que le reste du marché (-14% contre -28%). Généralement, la réduction de la mobilité motorisée demeure l'angle mort des politiques locales et nationales. **Page 50**

2 Rail : La croissance du réseau ferré mondial peine à s'aligner sur des objectifs climatiques. Elle est pour l'essentiel portée par les investissements chinois dans son réseau domestique grande vitesse, et à l'international pour atteindre des ressources stratégiques en Afrique et ouvrir des voies terrestres alternatives ou complémentaires au fret maritime pour intensifier les échanges avec l'Europe. Concurrencé par le fret routier, le transport de marchandises a prouvé sa résilience face à la pandémie. Dans les pays où l'enjeu est de faire basculer la demande vers un réseau ferré existant, les politiques de densification urbaine et d'incitations économiques ont montré des résultats positifs. Si l'électrification des lignes continue, l'émergence des trains à hydrogène, notamment en Europe, crédibilise les alternatives plus souples et moins coûteuses. **Page 73**

3 Maritime : Les acteurs du fret maritime international se sont montrés particulièrement résilients à la crise sanitaire, et sortent même renforcés d'une année marquée par la baisse du prix des carburants et des difficultés du secteur aérien pour assumer la hausse du e-commerce. Toutefois, la chute de la demande en énergie et des cours pétroliers sont de nature à fragiliser les choix opérés par les acteurs pour répondre aux deux objectifs de réduction d'émission de soufre et de gaz à effets de serre fixés par l'OMI ces dernières années. Le GNL d'une part, qui a ouvert de nouveaux débouchés et des solutions de décarbonation au fret maritime ces dernières années, est le produit énergétique ayant le plus souffert de la crise. Les scrubbers d'autre part, utilisés pour nettoyer les échappements des émissions de soufre, sont concurrencés par les carburants alternatifs devenus moins chers. **Page 86**

4 Aérien : La pandémie de Covid-19 met fin à une croissance continue des émissions de GES du secteur aérien, de 2 % en 2019. La chute du trafic en 2020 conduit l'Organisation de l'aviation civile internationale à accepter de ne considérer que les émissions 2019 comme référence pour le suivi de leurs progrès. Malgré un retour à la normale prévu en 2024, l'industrie table sur le doublement du trafic d'ici 2050, et les analystes considèrent que ces années de pause ne remettent pas en cause la trajectoire incompatible du secteur avec l'Accord de Paris. D'autres tendances illustrent les divergences et incertitudes sur cette trajectoire : la chute d'activité a mis un frein aux velléités des États de taxer davantage l'aviation, tandis que les projets d'extension d'aéroports sont remis en cause de manière croissante, notamment par la société civile qui n'hésite plus à recourir à la justice. **Page 101**



- **Guy Le Bras**, Directeur Général du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART)

Question : Comment faire revenir les citoyens dans les transports en commun ?



En France, le transport public est organisé par les autorités organisatrices de la mobilité (les collectivités locales), et est bien évidemment très largement financé par l'argent public, notamment via la taxe Versement Transport (VT) sur les salaires, (qui couvre 40-46 % du coût total). Au total, l'utilisateur ne paye que 20% du coût. La crise a donc très rapidement impacté le modèle économique des transports publics car les salariés français ont été mis au chômage partiel ce qui a suspendu les

versements de la taxe VT.

L'impact est encore relativement faible (20% perte de recettes) mais sur la globalité de la crise ce sera sûrement autour de 30 %. Comment faire pour maintenir l'offre de transport et faire revenir les usagers ?

Pendant le 1er confinement, la fréquentation est tombée très bas (autour de 20 %), aujourd'hui avec le deuxième confinement, la fréquentation est plus élevée (30-40 %), mais avec une offre des transports urbains qui est restée la même. L'offre est donc plus importante et la fréquentation plus faible que la normale. Il faut maintenir l'offre actuelle pour faire revenir la fréquentation.

Le Plan de relance français prévoit pour le moment un peu plus d'1 milliard d'euros pour les Transports publics, très peu comparé aux voisins européens. Le GART milite pour qu'il y ait une compensation au même niveau que les autres États européens.

De plus, pendant le premier confinement, le transport public était vu comme un danger sanitaire, mais les études scientifiques montrent que les transports publics ne sont finalement pas les grands vecteurs de la pandémie. Il faut donc rassurer les passagers sur ce point.

Tout ce qui a été fait pour le vélo est très positif. Sur le vélo, en France on est en retard. Mais on ne peut pas remplacer un RER par des pistes cyclables. Il faut organiser la complémentarité de ces modes, et développer le vélo et les transports publics de masse. Il faut continuer à soutenir l'offre par des plans de développement, et soutenir les finances des collectivités pour qu'elles puissent continuer à faire profiter les gens de ces services de transport qui est reconnu comme l'un des plus performants au monde.

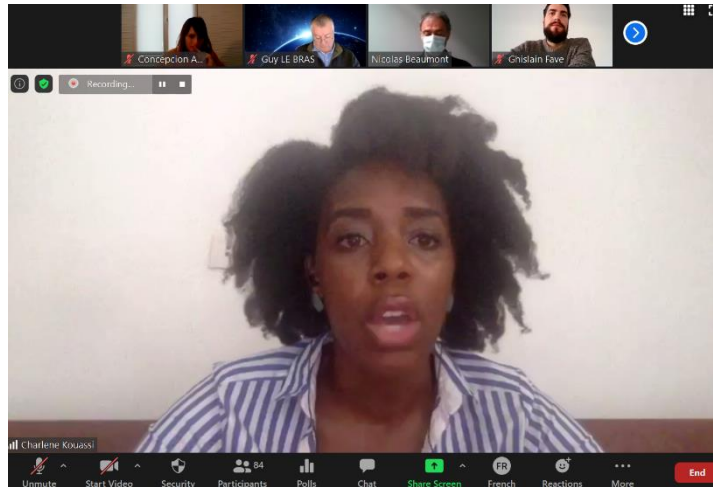
- **Charlène Kouassi**, Observatoire des Mobilités Africaines (OMA)

Question : La crise a fragilisé les transports en commun en Afrique, et montre qu'ils doivent être renforcés pour éviter que la voiture individuelle s'impose définitivement. Dans quel sens vont les plans de relance africains à ce sujet ?



Les plans d'ajustement structurels des années 80 ont mis à mal les modèles des transports publics. En Afrique, le transport informel a pris le dessus, c'est un système qui s'appuie sur des entreprises privées qui mettent en circulation des taxis et minivan : c'est eux qui tiennent le corps du transport car l'offre de transport public est déficitaire et ne parvient pas à répondre à la demande.

Les principaux objectifs des gouvernements sont d'appuyer ces transports de masse, avec des bus surtout (BRT / BHNS) par exemple.



En Afrique de l'Ouest, il y a une réelle volonté de renforcer le transport public, car l'informel représente presque 80 % de l'offre. Il faut intégrer ces modes de transports informels aux plans de mobilité. En Afrique, il y a une réelle volonté des gouvernements de réduire la part modale de l'informel car aujourd'hui cette domination entraîne d'autres problèmes (sécurité, pollution etc).

Enjeu en Afrique : professionnaliser le secteur du transport et mettre l'utilisateur au centre des débats.

- **Nicolas Beaumont**, Michelin

Question : Avec votre vision internationale, pensez-vous que la crise va accélérer la mutation du transport vers une trajectoire plus durable ou au contraire freiner les dynamiques en cours ?

La crise accélère une transformation, elle montre que la mobilité est nécessaire aux progrès humains, car elle permet l'accès aux soins, aux habits, à la nourriture etc. La mobilité pendant les confinements était différente, mais il n'y en avait pas forcément moins.



"On le voit dans le Bilan de l'action climat par secteur de l'Observatoire : toutes les briques existent et il faut juste les faire travailler ensemble, ce qui est le plus difficile."

Nicolas Beaumont

La crise sanitaire doit amener à intégrer des critères de robustesse. Il y avait une perception des transports publics comme n'étant pas « robustes ». Or, on voit que globalement la direction ne change pas, des choses se font plus vite que d'autres, le transport aérien par exemple se transforme plus rapidement (vers l'hydrogène etc), et les grandes instances, ne bougent pas sur



la vision long terme, ce qui est bien. La pandémie n'a pas ébranlé les grandes instances internationales.

On le voit dans le Bilan de l'action climat par secteur de l'Observatoire : toutes les briques existent et il faut juste les faire travailler ensemble, ce qui est le plus difficile. Mais les institutions y arrivent de mieux en mieux. Les choses sont prises de plus en plus de manière écosystémique, ce qui est bien. Depuis, les instances internationales se rendent compte que beaucoup de choses peuvent se régler directement au niveau local.

Dans le cadre de Climate Chance, Michelin a eu la chance de financer la feuille de route de la Côte d'Ivoire pour la mobilité. Maintenant, le travail se poursuit avec la déclinaison de la feuille de route au Sénégal.

Donc en général, les silos entre problématiques (sécurité, environnement, santé, social...) disparaissent et les acteurs abordent le problème de manière globale, c'est très bien.

- **Charlène Kouassi**, Observatoire des Mobilités Africaines (OMA)

Question : Est-ce que la décarbonation est en train de prendre en Afrique ?

Oui, par exemple en Afrique du Sud, qui est le pionnier de l'électrique en Afrique (voir par exemple les ventes de voitures électriques). Le Maroc est aussi très avancé, et compte sur le potentiel solaire pour mettre en place des solutions de mobilité électrique, aussi bien dans les transports publics que chez les acteurs privés. En Afrique de l'Ouest également : à Abidjan, 50 bus articulés qui fonctionnent au gaz naturel. 2000 sont attendus d'ici 2021. A Dakar : projet de Bus Rapid Transit (BRT) et de Train Express Régional (TER) pour désengorger la ville. Il existe également un projet financé par le PNUE à Dakar et Lagos pour la mise en place de bus aux biocarburants et sans soufre.

L'Afrique bouge, il y a beaucoup d'optimisme parce que les opportunités sont énormes, les besoins sont énormes, et les gouvernements sont tirés par le secteur privé et les institutions internationales. Malheureusement les administrations restent très lourdes. Le Covid n'a pas accéléré les choses, les horizons n'ont pas été réajustés. Il y a eu des difficultés pour s'adapter, ce qui est illustré par le peu d'amélioration des transports publics pendant la crise sanitaire.

- **Nicolas Beaumont**, Michelin

Question : Vous êtes en train de passer d'une entreprise de produit à une entreprise de mobilité. Qu'est-ce que cela implique ? Est-ce que le message de changer de business modèle pour raisons environnementales et économiques passe dans les entreprises ?

Oui, le message commence à être compris au niveau international. Aujourd'hui, les sociétés fonctionnent en recherchant un équilibre entre la planète, les personnes et la création de valeur. Donc il faut trouver les business models pour permettre aux acteurs de créer cette valeur, sinon on tombe très vite dans des problèmes de financement. Les projets de décarbonation nécessitent un business model pour pouvoir se développer. Des groupes sur l'infrastructure, des groupes opérateurs transport et des startups digitales commencent à réfléchir ensemble pour trouver ces business models.



L'économie de la fonctionnalité est un moyen parmi d'autres de trouver les business models. Par exemple, pour Michelin, vendre un pneu bon pour l'environnement peut poser un problème car le pneu sera plus cher. Mais le fait de mettre ce pneu sur toute une flotte de camions permet d'économiser sur la facture globale de carburant: dans ce cas, c'est un moyen d'aligner environnement et économie et de créer de la valeur. C'est ce type de business model qu'il faut trouver pour que les bonnes trajectoires ne dépendent pas seulement de l'éthique et de la bonne volonté de certains acteurs.

- **Guy Le Bras**, Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART)

Question: En France, les collectivités englobent l'ensemble des questions de mobilité au-delà du transport public. Quelles sont les tendances ? Comment sortir du "tout voiture" ?

En 2019, la loi d'orientation de la mobilité a consacré le rôle des autorités organisatrices de transport, qui doivent être présentes sur l'intégralité du territoire, et qui sont devenues Autorités Organisatrices de la Mobilité, avec donc la responsabilité de gérer l'ensemble de la mobilité (pas seulement les transports publics, également les transports partagés, les modes doux, la mobilité servicielle...). La crise a fait prendre beaucoup de retard dans l'application de cette loi, mais cela reste une avancée majeure à implémenter dans les prochaines années.

Anecdote : en Angleterre (plus libéral dans les mobilités), il y a quand même des autorités organisatrices de transport, notamment « Transport for London ». Il y a deux ans, Uber s'est vu interdire son activité dans Londres par cette autorité parce qu'ils ne respectaient pas les Objectifs de Mobilité Durable de Londres sur lesquels insiste le maire de la capitale. Pour revenir sur le marché, ils ont dû s'engager à assurer une complémentarité par rapport aux transports existants à Londres et à s'aligner sur ces objectifs.

Donc le couple entre l'autorité organisatrice et les compagnies parfois privées qui ont des licences pour organiser ces transports est très important. Si dans quelques mois, l'inauguration du TER à Dakar aura lieu, c'est bien grâce à une autorité organisatrice. A Addis Abeba, il y a un réseau de transports publics qui fonctionne bien, grâce à un état fort qui organise la mobilité entre le transport public et le transport informel à travers une autorité organisatrice du transport.

Ces autorités sont donc déterminantes dans la gouvernance, l'intégration et la complémentarité, trois maîtres mots pour une mobilité durable.