

ARTICLE MOBILITE- Entretien n°295653 - Publié le 24/08/2023 à 11:30  
Benoît Barberette ( News Tank mobilités) et Henri Fraise ( Activation Territoires)



**« Depuis 1990, la courbe des émissions de carbone dans les transports n'a pas évolué » (Henri Fraise)**

« Depuis 1990, la courbe des émissions de carbone dans les transports n'a pas évolué en France. Ils représentent 31 % des GES gaz à effet de serre. C'est assez consternant. En 2023, je ne vois pas, dans la continuité actuelle, ce qui permet d'affirmer que nous arriverons à la neutralité carbone dans les transports dans 20 ans », indique H Fraise<sup>1</sup> responsable développement durable du bureau-conseil Activation Territoires<sup>2</sup> et président cofondateur de l'association Fidarec<sup>3</sup>. Selon lui, la « mobilité ne peut se résumer à un État qui régule les infrastructures et des acteurs privés qui développent les moyens d'utilisation. La dynamique est initiée mais de façon trop éclatée et souvent superficielle en traitant les effets et non les causes. En attendant de construire collectivement l'approche systémique avec une meilleure utilisation des données, il y a trois priorités : nettoyer les incohérences du marché (avec des vols en avion moins chers que les trajets en train) ou législatives ; continuer à l'échelle locale de développer des solutions pour les exclus (jeunes, seniors...) et favoriser le retour à l'emploi ; repenser la mobilité des loisirs... ».

« C'est le moment d'agir et de définir les hiérarchisations des actions en se posant les bonnes questions », déclare Henri Fraise, co-auteur du livre « *Comprendre la RSE Responsabilité sociétale des entreprises, bras de levier de la transformation durable* » (H. Fraise, A. Jaulmes et S. Bellanger, aux éditions Larcier, juin 2023).

Henri Fraise répond aux questions de News Tank

<sup>1</sup> Responsable Développement durable d'Activation territoires, Président cofondateur de Fidarec, bon connaisseur des approches systémiques est co-auteur du livre « comprendre la RSE, bras de levier de la transformation durable » H Fraise, A Jaulmes et S Bellanger. Edition Larcier juin 2023. Voir <https://www.activationterritoires.com/>

<sup>2</sup> Créé en 2014, Activation Territoires est un bureau d'études au service des acteurs du territoire. L'efficacité énergétique et la décarbonation sont le cœur historique de ses interventions. Mais ces dernières années, ce qu'apprécie ses clients c'est surtout sa capacité à intégrer et mettre en œuvre les approches globales (social, environnement et économie) de la stratégie à l'évaluation pour tout type de défis habitat, économie circulaire, mobilité... Voir <https://www.activationterritoires.com/>

<sup>3</sup> FIDAREC, facilitateur pour un territoire durable, est une association créée en 2008 par des experts seniors du développement durable sur les modes de production et de consommation durables <https://www.fidarec.eu>

**Selon plusieurs chercheurs européens, pour atteindre la neutralité carbone en 2050 dans les transports de voyageurs, il faudrait se concentrer sur les enjeux de pilotage, de gouvernance partagée, de politique publique plus affirmée, dans une approche systémique des mobilités. Cette approche est-elle compréhensible pour réduire l'impact carbone des mobilités ?**

Depuis 1990, la courbe des émissions de carbone dans les transports n'a pas évolué en Europe et en France. Ils représentent 31% des gaz à effet de serre (GES). C'est assez consternant. En 2023, je ne vois pas dans la continuité actuelle ce qui permet d'affirmer que nous arriverons à la neutralité carbone dans les transports dans 20 ans. Le sujet est plus complexe qu'il n'y paraît. Les solutions techniques ne sont pas matures. Sur la dernière période des CEE<sup>4</sup> Certificat d'économie d'énergie - Mécanisme qui vise à obliger ou encourager des acteurs à réaliser des économies d'énergie via la délivrance d'un certificat, moins de 5 % ([note](#) du 03/07/2023) concernent les mobilités, loin derrière l'industrie et l'immobilier<sup>5</sup>. C'est le moment d'agir et de définir les hiérarchisations des actions en se posant les bonnes questions.

Depuis 70 ans, la mobilité est au cœur de notre mode de vie, notre organisation économique de notre façon d'habiter le (s) territoire (s) et elle évolue sous toutes ses formes (numérique, dématérialisation.) et de façon très différenciée selon les types de populations (âge, localisation urbaine, sub urbaine, rurale...). Si on introduit la mobilité des marchandises (flux nationaux avec GES équivalent à ceux de la mobilité voyageurs) et les enjeux économiques, l'équation sous contrainte ne peut pas se résoudre sans une approche systémique<sup>6</sup> mais avec des solutions différenciées. **La faible appropriation en France des ODD<sup>7</sup>** (voir le [rapport](#) de Florence Provendier en mars 2022) par la puissance publique montre qu'une approche systémique déclinable à plusieurs niveaux n'est pas encore dans nos habitudes. Des modélisations globales sont disponibles. La formule de l'économiste japonais Kaya<sup>8</sup> sur les émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, qui prend en compte la démographie, le pouvoir d'achat, l'efficacité des solutions et les consommations énergétiques, souligne cette complexité. Elle montre comment les gains techniques, qui ne sont pas linéaires, sont souvent neutralisés par les dimensions comportements et l'émergence de nouveaux besoins (effet rebond bien connu dans l'habitat<sup>9</sup>) et là encore de façon contextualisée. La clé d'entrée c'est de bien arbitrer les besoins et les attentes et de ne pas confondre objectifs et moyens.

---

<sup>4</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/dispositif-des-certificats-deconomies-denergie>

<sup>5</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/dispositif-des-certificats-deconomies-denergie>

<sup>6</sup> Par analogie au système vivant, où chaque sous-système vient nourrir le système supérieur. L'approche est globale par rapport à l'étude exhaustive des détails. Elle permet de maîtriser la complexité sans trop simplifier le réel, par exemple en évitant de diviser un système en sous-ensembles indépendants ou d'isoler un facteur comme le fait une méthode plus analytique. Elle permet d'étudier et de qualifier des interactions entre composantes du système, notamment les synergies (lien biodiversité et réduction émission carbone) et antagonismes (fiscalité carbone et tensions sociales) réduisant ou amplifiant les effets d'un ou plusieurs facteurs.

<sup>7</sup> Rapport Florence Provendier mars 2022 <https://www.associations.gouv.fr/odd-tout-est-lie.html>. Sur la mise en œuvre <https://www.activationterritoires.com/wp-content/uploads/2022/11/prez-ODD-H-Fraise-4-oct-22-pour-AT.pdf> Plus globalement Extrait France Stratégie sur les soutenabilités, <https://www.strategie.gouv.fr/publications/soutenabilites-orchestrer-planifier-laction-publique> mai 22

« L'absence de contrôle systématique en amont de la prise en compte de ces objectifs dans tous les pans de l'action publique (politique de réindustrialisation, de l'emploi, de la formation, du logement, etc.) et l'absence de suivi de leur effectivité empêchent en effet de construire un pilotage efficace. Ce manque d'alignement est loin de ne concerner que les enjeux climatiques et la difficulté récurrente à intégrer plusieurs dimensions dans un champ de politique publique est patente. »

<sup>8</sup> Développée par l'économiste japonais Yoichi Kaya en 1993, voir sa déclinaison au transport <https://www.carbone4.com/analyse-mobilite-sobriete-aurelien-bigo> mars 2022.

<sup>9</sup> <https://www.immofix.com/l-effet-rebond-quand-la-renovation-energetique-decoit/> Manon Bizet juillet 2021

## **La complexité de l'équation dans les mobilités, différente de celle des secteurs de l'habitat et de l'industrie, n'est-elle pas la cause de cette difficulté à passer aux actes à plus grande échelle ?**

Il faut accepter la complexité. Ce n'est pas une raison pour ne rien faire ou de privilégier des solutions simplistes (ou qui donne l'illusion d'être simple) et superficielles. Les rôles et les responsabilités doivent être mieux répartis et coordonnés. Le monde de la recherche doit être plus mobilisé, plus audible, il doit aider à comprendre les corrélations entre causes et effets (interaction mobilité et mode/qualité de vie et analyser la fonction mobilité sur l'ensemble de son cycle vie), dans une approche systémique, car il n'est pas simple de définir la chaîne de causalité. Ce que l'on appelle théorie du changement qui consiste à décrire précisément, sous la forme d'hypothèses, les chaînes causales des changements visés par cette action publique ainsi que les risques et conditions qui y sont associés.

Ce travail essentiel doit servir le politique car l'enjeu est d'embarquer tout le monde dans ce qu'il faut appeler une transformation. Fiscalité, redistribution des rôles entre dépenses publiques et celles privées (citoyen ou entreprises). Il faut intégrer dans la prise de décision (court et long terme) et les conséquences pour tout type d'utilisateurs. La densité de l'urbanisation<sup>10</sup>, celle du transport public et son coût pour l'utilisateur (dont 50 % des coûts sont portés par la Région et l'Etat, moins de 20 % des recettes sont tarifaires !), le covoiturage, la sécurité des mobilités douces, le multi modal sont déterminants et des paramètres à lente évolution dans le temps.

L'écoute réciproque, la mobilisation de tous territoires sont encore à structurer particulièrement à l'échelle critique des territoires. On doit pouvoir assez facilement se mettre d'accord sur l'objectif : ne pas dépasser les limites planétaires, respecter le plancher social, par des solutions novatrices extrapolables aux pays en voie de développement challengeant les rôles actuels de l'état, gestionnaire des infrastructures et les entités économiques comme utilisateurs. Un enjeu éducatif majeur qui doit conduire à mettre la priorité sur d'**accompagnement** de tous les acteurs.

## **Dans la recherche de sobriété et face au renchérissement du coût des déplacements (coûts économique et environnemental), comment faire intervenir le volet social et parvenir à un consensus ?**

Tout le monde en comprend le mot sobriété, dont on parle depuis le Grenelle de l'environnement en 2007 ou encore plus anciennement la démarche « anti gaspi » du Gouvernement français en 1974, lors de la première crise pétrolière. Mais peu de personnes lui donnent le même sens (intégration ou non de l'efficacité énergétique ? démarche individuelle ou collective ?). Le mot frugalité serait plus explicite notamment dans sa dimension comportementale<sup>11</sup>. Plutôt que lutter contre « l'ivresse », c'est à la surconsommation systématique, à l'obésité énergétique et alimentaire, au gavage intellectuel par les séries médias, organisés collectivement qu'il faut s'attaquer. Cela remet en cause l'organisation en chaîne (fordiste) nos schémas de production.

## **De façon volontaire ou sous contrainte, faut-il envoyer des signaux prix plus marquants ?**

---

<sup>10</sup> JP Orfeuil <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-2001-2-page-192.htm>, , [Les débats sur la densité, la mobilité et la sobriété | Cairn.info 2020](#) et <https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite>

L'empreinte au sol par habitant est de 835 m<sup>2</sup> par habitant en France, 565 en Allemagne, 470 en Italie et 430 en Grande Bretagne (Eurostat 2019). Ce ne sont que des moyennes, mais ces différences sont significatives.

<sup>11</sup> Tempérance, frugalité et prudence chères à Montaigne !

Le facteur prix est un levier à actionner intelligemment. Mais attention que la sobriété ne conduise à l'exclusion. La résilience des acteurs n'est pas la même, **la sobriété doit être organisée comme une approche collective dynamique** et non exclusivement individuelle. Le risque est de nourrir la rupture sociale, qui a été spectaculaire avec les Gilets jaunes en 2018. La mobilité doit être inclusive et intégrer les personnes en situation de précarité. La dimension sociale est majeure mais souvent mal appréhendée et peu prise en considération malgré l'accélération des initiatives terrains ces dix dernières années. Je pense entre autres aux travaux d'Audrey Berry<sup>12</sup> sur la quantification de la précarité énergétique en France (cadre de l'ONPE<sup>13</sup>), les impacts sociaux de la transition écologique, la question des inégalités et de la vulnérabilité des ménages dans le domaine de l'énergie. Citons aussi les intéressantes propositions avec Eloi Laurent<sup>14</sup> des conditions d'acceptabilité d'une taxe carbone (objets d'une thèse réalisée en 2018) : redistribution significative (25%) et ciblées des revenus, la part importante dédiée à la lutte contre la précarité énergétique et suppression des « exemptions ».

La notion d'acceptabilité est multi variable et contextuelle. Une connaissance fine et surtout le plus possible en temps réel est nécessaire. Par exemple pour évaluer le reste à vivre (quand le budget énergie habitat et déplacement est consommé) et prévenir les décrochages. De façon pratique, au niveau local et régional des solutions ciblées ont émergé, pouvant être des micro-gestes comme la gratuité des réparations de vélos, des navettes à prix réduit. Des solutions pertinentes se sont développées aux échelles régionales sous l'impulsion des régions<sup>15</sup> ou départementales comme les cars de l'Essonne<sup>16</sup> avec souvent une coordination animée par le CEREMA<sup>17</sup>. Il convient de capitaliser sur ces solutions souvent peu coûteuses et efficaces, beaux exemples d'innovations sociales et de mieux en évaluer leurs impacts humains, sociaux et environnementaux.

### **Outre les collectivités territoriales, quels peuvent être les instigateurs de démarches nouvelles ?**

Depuis 2013, le Laboratoire de la mobilité inclusive<sup>18</sup> (LMI) issu d'une initiative privée regroupant privé, public et société civile, s'implique sur ces sujets et en permet une approche quantifiée et précise. Illustrons par quelques chiffres qui montre que la mobilité est au cœur de notre qualité de vie. Ainsi, 50% des français en situation de précarité mobilité ont déjà refusé un poste ou une formation pour des problèmes de mobilité, les problèmes de déplacements, **13 millions de français sont en situation de précarité mobilité**, 26% des français ont déjà renoncé à des examens médicaux pour des raisons de déplacement, 54% des déplacements en voiture de moins de 20km sont effectués par un conducteur seul. Le LMI dans sa cartographie de 2023 a identifié 221 plateformes mobilité référencées en France. C'est un bon ancrage pour la montée en puissance de l'écosystème de la mobilité solidaire.

### **Créées par la LOM Loi d'orientation des mobilités en 2019 et renforcées par la loi Climat et résilience en 2021, les ZFE Zone à faibles émissions -m Zones à faibles**

---

<sup>12</sup> Essais sur la précarité énergétique : mesures multidimensionnelles et impacts de la fiscalité carbone 2018  
<https://www.theses.fr/2018PSLEH044>

<sup>13</sup> Observatoire national de la précarité énergétique <https://onpe.org/> et [https://onpe.org/sites/default/files/these\\_audreyberry-mai2018-resume\\_0.pdf](https://onpe.org/sites/default/files/these_audreyberry-mai2018-resume_0.pdf)

<sup>14</sup> Taxe carbone le retour à quelles conditions <https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/dtravail/OFCEWP2019-06.pdf>

<sup>15</sup> Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Pays de la Loire Synthèse du diagnostic, <https://pays-de-la-loire.dreets.gouv.fr/Appel-a-projets-mobilite-solidaire-a-visee-d-insertion-professionnelle-des-personnes-eloignees-de-l-emploi>

<sup>16</sup> [https://www.essonne.fr/fileadmin/6-economie\\_amenagement\\_mobilite/Routes/Rapport\\_mobilite\\_conf.\\_du\\_3-02-22-3578-V7.pdf](https://www.essonne.fr/fileadmin/6-economie_amenagement_mobilite/Routes/Rapport_mobilite_conf._du_3-02-22-3578-V7.pdf)

<sup>17</sup> Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement  
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilites-solidaires-insertion-professionnelle-etat-lieux>

<sup>18</sup> <https://www.mobiliteinclusive.com/> H. Fraisse, à l'époque dir DD du Raffinage Marketing de Total a été un des cofondateurs du LMI

## **émissions mobilité qui concernent 43 agglomérations de +150 000 habitants sont-elles un signal fort au plan local ?**

Avec les zones à faibles émissions<sup>19</sup>, on a pris le problème à l'envers ! Les usagers, qu'ils soient particuliers ou professionnels, ont été oubliés dès le départ. C'est une erreur d'appréciation politique. Et aussi **une ambiguïté de cible : décarbonation ou qualité de l'air**<sup>20</sup> ? Pour embarquer une transformation systémique, il est nécessaire de bien définir les objectifs et tout en pilotant le maximum de variables directes ou indirectes corrélées (effet sur la santé, la biodiversité ...). La décarbonation des transports ne se décrète pas d'en haut.

Les quatre scénarios de l'ADEME<sup>21</sup>, agence de la transition écologique, pour un net carbone national européen en 2050<sup>22</sup> montrent bien qu'il y a de très nombreux chemins et qu'il est indispensable de les coconstruire (citoyens, acteurs publics et privés). Il faut décentraliser le pouvoir et le rapprocher des usagers, c'est le seul moyen de réussir la transformation des intentions en actions. On n'échappera pas non plus à la question globale de la logistique urbaine. Pour l'instant, même si le sujet se structure enfin voir (rapport le France Stratégie<sup>23</sup> et du CGEDD conseil général de l'environnement et du développement durable, service d'inspection du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires) les conditions de la décarbonation du transport n'arrivent pas à être créées et cela génère de l'insatisfaction des deux côtés. Acheter un véhicule électrique, c'est une idée séduisante mais pour quel usage, quelle disponibilité de cette énergie, à quel coût de l'électricité (un mécanisme européen aberrant selon la Commission de régulation de l'énergie (CRE<sup>24</sup>) et avec quelle fiscalité aujourd'hui et demain ? En termes de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) évité, les bilans restent contestables avec des chiffres moyens souvent peu éclairants pour la prise de décision. Avec un véhicule électrique, on part avec une dette carbone élevée mettant le point d'équilibre VE /VT au-delà de 75000 km<sup>25</sup>. C'est évidemment à rapprocher de la réaffirmation en décembre 2019 du droit à la mobilité et des nombreuses discussions dans les congrès de la notion de *bien commun* appliquée aux transports qui pour certains experts du Think Tank TDIE serait finalement indissociable du « contrat social » et d'un « arrière-plan démocratique de la politique de mobilité »

## **Et concernant la qualité de l'air et les émissions de particules ultrafines sur les axes routiers**

Selon l'**association Airparif**, les émissions de particules ultrafines sont beaucoup plus fortes à proximité des axes routiers à l'extérieur de la ville-centre qu'à l'intérieur : 2,5 fois plus à

---

<sup>19</sup> Les ZFE concernent 43 agglomérations de plus de 150.000 habitants sont concernées

« S'attaquer fondamentalement aux choix résidentiels qui sont aussi des choix de vie nécessite de connaître plus finement les pratiques de mobilité pour cibler mieux le contenu des mesures ZFE, des aides associées et/ou des exceptions acceptées.

<sup>20</sup>Un travail d'Airparif "a ainsi montré récemment que les émissions de particules ultrafines sont beaucoup plus fortes à proximité des axes routiers à l'extérieur de la ville-centre qu'à l'intérieur : 2,5 fois plus à proximité du Boulevard périphérique Est et 5 fois plus à proximité de la RN 20 à Montlhéry, à une trentaine de kilomètres de la capitale. Ce qui, soit dit en passant, souligne que la pollution de l'air ambiant n'est pas exclusivement le problème des habitants des cœurs d'agglomération mais aussi celui des périurbains et, parmi eux, en particulier de ceux, souvent modestes, qui habitent à proximité des grands axes routiers.

<sup>21</sup> Ademe <https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition/>

<sup>22</sup> Trajectoire du *green deal* européen avec une réduction des émissions carbone de 55 % entre 2030 et 1990 (*fit 55 %*) ? voir aussi les Actes de la 7<sup>ème</sup> Conférence sur les Transports & la Mobilité durable, du 17 mai 2023 coprésidée par Karima DELLI, députée européenne, présidente de la Commission des transports et du tourisme et Jean-Marc ZULESI, député des Bouches-du-Rhône, président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le thème : Accélération de la transition écologique : quels choix et solutions pour les transports et les mobilités de demain ?

<sup>23</sup> [https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/prospective\\_2040-2060\\_des\\_transports\\_et\\_des\\_mobilites\\_-\\_rapport\\_de\\_synthese\\_-\\_fevrier\\_2022.pdf](https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/prospective_2040-2060_des_transports_et_des_mobilites_-_rapport_de_synthese_-_fevrier_2022.pdf)

<sup>24</sup><https://www.cre.fr/actualites/hausse-des-prix-pour-l-hiver-prochain-la-cre-interroge-les-acteurs-de-marche-sur-leurs-strategies-et-leurs-anticipations> » selon les parlementaires mobilisés récemment sur ce sujet

<sup>25</sup> ADEME <https://bibliothec.ademe.fr/cadic/7432/avis-ademe-voitures-electriques-et-bornes-recharges-2022-012013.pdf>

proximité du boulevard périphérique Est à Paris et cinq fois plus à proximité de la RN Route nationale 20 à Montlhéry (Essonne), à une trentaine de kilomètres de la capitale. L'analyse souligne que la pollution de l'air ambiant n'est pas exclusivement le problème des habitants des cœurs d'agglomération mais aussi celui des périurbains et, parmi eux, en particulier de ceux, souvent modestes, qui habitent à proximité des grands axes routiers.

### **Dans cette recherche de solution, le partage des données de mobilité des voyageurs est-il réalisable ? Le « mur de données » est-il une explication à cette difficulté ?**

Vaste sujet qui malgré certaines déceptions reste prometteur et des « services » à inventer. Le cadre législatif est là<sup>26</sup> depuis 2016 (loi du 07/10/2016 pour une République numérique). La robustesse et la fiabilité des datas et leur nécessaire ségrégation sont un sujet sérieux et sources d'ambiguïtés. Le comptage carbone paraît simple en convertissant des flux physiques en émissions d'équivalent CO<sub>2</sub>. A l'échelle globale, mondiale les gardiens du temple, les agences de notation ESG ((ESG désigne les critères Environnementaux, Sociaux et de bonne Gouvernance utilisés pour analyser et évaluer l'exposition aux risques non financiers et aux enjeux de long terme dans la stratégie des organisations) ne trouvent pas les mêmes résultats entre elles quand elles analysent les industriels. Pour autant, nous avons une masse de données disponibles qui nous permettent de travailler. Elles permettent des évaluations robustes des scopes 1 et 2 soient directement mesurés soit évalués. Avec le scope 3<sup>27</sup> l'un des trois niveaux d'émissions de GES, correspondant aux « émissions indirectes autres », c'est moins évident, les données sont « estimées » et souvent non additives en particulier concernant l'utilisation des produits vendus (par exemple attention au triple comptage chez le raffineur, le distributeur et le constructeurs automobiles). Importantes pour sensibiliser, elles peuvent être mal utilisées pour piloter les décisions et il faut bien comprendre les hypothèses retenues. Les utiliser à bon escient (selon la question posée et au bon niveau du système) doit être possible et de nombreux acteurs y travaillent.

### **Sur la qualité et la disponibilité des données, le sujet entre datas publiques et datas privées est décisif ?**

Sur les données de trafic ou plus globalement les « open data » il n'y a pas trop de conflits entre les datas publiques et les privées, avec une qualité des données et les règles de gouvernances collectives<sup>28</sup> en progrès permanents mais nettement inférieures aux attentes initiales. Des observatoires se multiplient selon une analyse pilotée par Jacques Priol<sup>29</sup> fondateur du cabinet Civitéo et président de l'observatoire data républica, 65% des collectivités françaises considèrent que l'utilisation des données à un impact positif sur la gestion de leurs services. Chiffre qui devrait grossir rapidement mais dont l'efficacité dépendra de l'émergence d'une gouvernance adaptée aux priorités de chaque territoire (le « big data des territoires <sup>30</sup>»). **L'enjeu est de capturer les données fines**, au niveau utilisateur anonymisé, pour mieux comprendre les relations de causes à effet, d'évaluer, au fil de l'eau, avec plusieurs indicateurs l'existant, et de choisir les meilleures solutions selon leur robustesse aux facteurs endogènes et exogènes. Les enjeux de mobilités, avec leurs

<sup>26</sup> Loi portée par Axelle Lemaire pour une République numérique 2016

<sup>27</sup> [https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3\\_Calculation\\_Guidance\\_0%5B1%5D.pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2023-03/Scope3_Calculation_Guidance_0%5B1%5D.pdf)

<sup>28</sup> Voir Pierre Calame. Petit précis de gouvernance 2023 <https://www.eclm.fr/livre/petit-traite-de-gouvernance/>

<sup>29</sup> Voir son article de février 2023 <https://www.lagazettedescommunes.com/847891/gestion-des-donnees-nattendons-pas-la-prochaine-crise/>

<sup>30</sup> La gouvernance des données urbaines entre territoire de projets et projet de territoire. L'exemple de Rennes Métropole. <https://www.cairn.info/revue-flux-2022-1-page-65.htm> et <https://www.activationterritoires.com/publications/> Gouvernance opérationnelle, entreprises ou territoires 2023 AFQP livre blanc 6 ou Smart & sustainable City 2020

flux physiques, leurs différentes finalités, leurs spécificités géographiques pourront être analysés par différents types d'agrégats par les différents niveaux de décideurs aussi bien sur les dimensions environnementales (au-delà du carbone), sociales et économiques.

### **La donnée qualifiée, croisée et analysée, en amont, nourrit-elle forcément les décisions politiques ?**

Cette importance de l'évaluabilité<sup>31</sup> des politiques est largement partagée. Nous avons besoin de cette granularité car le passage à l'échelle est toujours complexe. Les moyennes sont utiles pour révéler des situations, mais elles ne garantissent pas de prendre les bonnes décisions. Ce qui veut dire que beaucoup sont encore dans l'expectative et doivent agir. Il faut donner une culture « carbone », c'est-à-dire une conscience des enjeux environnementaux, à chacun et aider les voyageurs à comprendre pourquoi en France l'avion est souvent moins cher que le train sur les moyennes distances...

Cette fameuse approche systémique cohérente permettra de trouver d'autres indicateurs que le taux de VE (véhicule électrique)...

Ne soyons pas trop théorique, rajoutons des apports très concrets du partage des données avec l'émergence d'un vrai service de mobilités portés des plateformes numériques comme le projet de titre de transport unique Mobility as a Service (MaaS)<sup>32</sup>, *type de service qui, via un canal numérique commun, permet aux utilisateurs de planifier, réserver et payer pour plusieurs types de services de mobilité*, une nouvelle façon de consommer la mobilité : choisir entre les différentes options de déplacement, en calculant l'itinéraire. Formidable potentiel dont le point de maîtrise passe par une gouvernance collective. L'adaptation et pas seulement l'atténuation de notre société au réchauffement climatique doit se construire sur la base d'une meilleure visibilité de ce que les citoyens entreprennent dans ce sens et des conséquences associées.

### **Quel est le rôle des entreprises au sujet des mobilités et de leur contribution aux objectifs bas carbone ?**

Les entreprises sont mobilisées depuis des années. Les émissions de GES de l'industrie sont conformes aux prévisions et réciproquement ce qui témoigne d'une réelle maturité. Elles le sont à deux échelles, sur leur périmètre propre et sur le territoire où elles opèrent. Elles ont aussi à embarquer leurs clients et leurs fournisseurs afin d'installer une dynamique. Les PDE<sup>33</sup> Plan de déplacements d'entreprise sont sur le même sujet, ainsi que la mobilité interentreprises, avec les PDIE<sup>34</sup> plan de déplacements inter-entreprises. Les **scopes 1, 2 et 3 ont un pouvoir de sensibilisation très fort**. Avec les scopes 1 et 2, les informations et calculs sur les émissions de carbone sont assez faciles. Avec le scope 3, chez les clients, comme évoqué précédemment, les estimations sont plus compliquées, voire erronées, notamment concernant les émissions directes et indirectes. Notons cependant que l'analyse de cycle de vie des biens et services est de mieux en mieux maîtrisée par les entreprises. Elle oblige à segmenter, selon les usages, les zones (urbaines, périurbaines, rurales) et les types d'activité, pour repérer les points clés (*hot spot*).

### **Comment voyez-vous évoluer les plans de mobilité employeurs (anciennement appelé le Plan de déplacements d'entreprise) qui vise les entreprises de +100 travailleurs**

---

<sup>31</sup> sur l'évaluabilité, c'est-à-dire la « mesure selon laquelle une activité ou un programme peut être évalué de façon fiable et crédible » (OECD DAC, 2022), voir l' Evaluabilité de la Stratégie Nationale Bas-Carbone française 2022

[https://thesis.unipd.it/retrieve/564066b1-6f10-4f05-aaa4-9d7d9cee5953/Vacus\\_Hugo.pdf](https://thesis.unipd.it/retrieve/564066b1-6f10-4f05-aaa4-9d7d9cee5953/Vacus_Hugo.pdf)

<sup>32</sup><https://www.cerema.fr/fr/actualites/deploiement-du-maas-france-etat-lieux-2021>

<sup>33</sup>[https://wiki.lafabriquedesmobilités.fr/wiki/Notre\\_r%C3%A9f%C3%A9rentiel\\_des\\_mobilit%C3%A9s/Plan\\_de\\_Mobilit%C3%A9s,\\_Plan\\_de\\_D%C3%A9placements\\_Entreprises](https://wiki.lafabriquedesmobilités.fr/wiki/Notre_r%C3%A9f%C3%A9rentiel_des_mobilit%C3%A9s/Plan_de_Mobilit%C3%A9s,_Plan_de_D%C3%A9placements_Entreprises)

<sup>34</sup> <https://www.francemobilités.fr/mots-cles/plan-deplacements-inter-entreprises>

## **depuis le 01/01/2018 et la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte) ?**

Ces outils marchent bien. Ils sont compréhensibles car basé sur une démarche logique c'est une bonne clé d'entrée avec des retours économiques rapides. Dans le transport de marchandises, la charte CO<sub>2</sub><sup>35</sup> a donné des résultats sur la base d'une démarche volontaire en mariant les dimensions comportementales (ex formations à l'éco-conduite) et techniques (gonflage des pneus, type de lubrifiants, taux et type de biocarburants et aussi efficacité des moteurs selon les typologies de parcours...). Les consommations génériques ont baissé et nous avons eu de belles surprises. L'obligation du reporting « émissions carbone », depuis 2012<sup>36</sup> pour les entités de plus de 500 salariés et CA>100M€, n'est pourtant que peu respectée donc mal comprise, 45% des entreprises éligibles ont fait leur bilan carbone et 20 % des établissements publics/collectivités. Pourtant le bilan carbone est un révélateur pertinent sur les risques ou opportunités.

Pour l'anecdote le premier bilan carbone de la ville de Paris au début des années 2000 a montré que les émissions principales venaient du poste déplacements des touristes (majorité par avions). Statistiquement, en entreprise le poste déplacement des employés vient en deuxième juste derrière les émissions liées au poste l'énergie, c'est un enjeu économique majeur pour la pérennité de l'entreprise et les conditions de vie des employés. De nombreux axes d'amélioration sont désormais partagés dans différentes publications du Groupement des autorités responsables du transport GART ou de la Fédération des acteurs des plans de mobilité FAPM<sup>37</sup> permettant comme pour le livret de la charte CO de mettre en œuvre rapidement des solutions adaptées (mobilité douce, covoiturage, autopartage, télétravail partiel, tiers lieux...). Lors de la mise en œuvre, veillez à ne pas oublier les dimensions « ressources humaines/ contribution aux frais de déplacement. La densité des transports collectifs, la présence du rail sont des facteurs clés du bilan carbone mais aussi de la dimension économique (poids de la subvention par la collectivité des transports en commun). L'émergence de maillage local multimodal à différents échelles est une solution qui séduit de plus en plus d'acteurs locaux et d'entreprises en faisant évoluer à moindre coûts les infrastructures et patrimoine existant.

<https://www.activationterritoires.com/>

[contact@activationterritoires.fr](mailto:contact@activationterritoires.fr)

mob

0619609376

---

<sup>35</sup> <https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transport/passera-laction/dossier/programme-eve/objectif-co2-transporteurs-sengagent>

<sup>36</sup> <https://www.economie.gouv.fr/cedef/bilan-carbone-entreprise>

<sup>37</sup> Groupement des autorités responsables de transport <https://www.gart.org/> et Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité <https://www.fapm.fr/>