

JULIEN DOSSIER

“Il faut changer de logiciel sur la mobilité”

Bio

1995
Diplômé HEC et CEMS

1997
Rejoint le groupe Reuters, devient le sherpa du rédacteur en chef à Londres

2005
Crée le cabinet de conseil Quattrolibri

2014
Contribue au rapport *Repenser les villes dans la société post-carbone*, de l'Ademe

2017
Coécrit l'étude *Paris change d'ère : vers la neutralité carbone en 2050*

2019
Publie *Renaissance écologique* aux éditions Actes Sud

F

Fondateur du cabinet de conseil Quattrolibri, spécialisé dans les stratégies de transition écologique, Julien Dossier (H.95) enseigne à HEC les problématiques de la ville durable et vient de publier aux éditions Actes Sud *Renaissance écologique : 24 chantiers pour le monde de demain*. Il révèle les horizons et les nécessaires mutations du secteur des transports.

Le « flygskam », la honte de prendre l'avion, est sans doute le mot de l'année 2019. Plus généralement, l'industrie du transport semble être le mauvais élève de la transition écologique. Ce secteur est-il particulièrement en retard ?

Julien Dossier : Le transport constitue en effet un des principaux postes d'émission de carbone, à part quasi égale avec l'alimentation ou le bâtiment. Cette activité, largement dépendante des hydrocarbures, doit être transformée de fond en comble. Le « flygskam » concerne plus spécifiquement le

transport aérien. Celui-ci n'a tout simplement plus sa place dans la trajectoire zéro carbone. Il n'y aura pas de solution miracle : la plupart des avions qui circuleront en 2050 existent déjà. Les avions solaires ou hybrides n'auront qu'un impact marginal. Il faut tout simplement réduire la demande. Prendre l'avion pour passer le week-end sur une plage au Maroc, c'est une aberration d'un point de vue écologique.

À quoi correspond la date de 2050 ?

Julien Dossier : L'accord de Paris fixe un maximum de 2 °C à l'augmentation des températures. Pour atteindre cet objectif, il faut atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050.

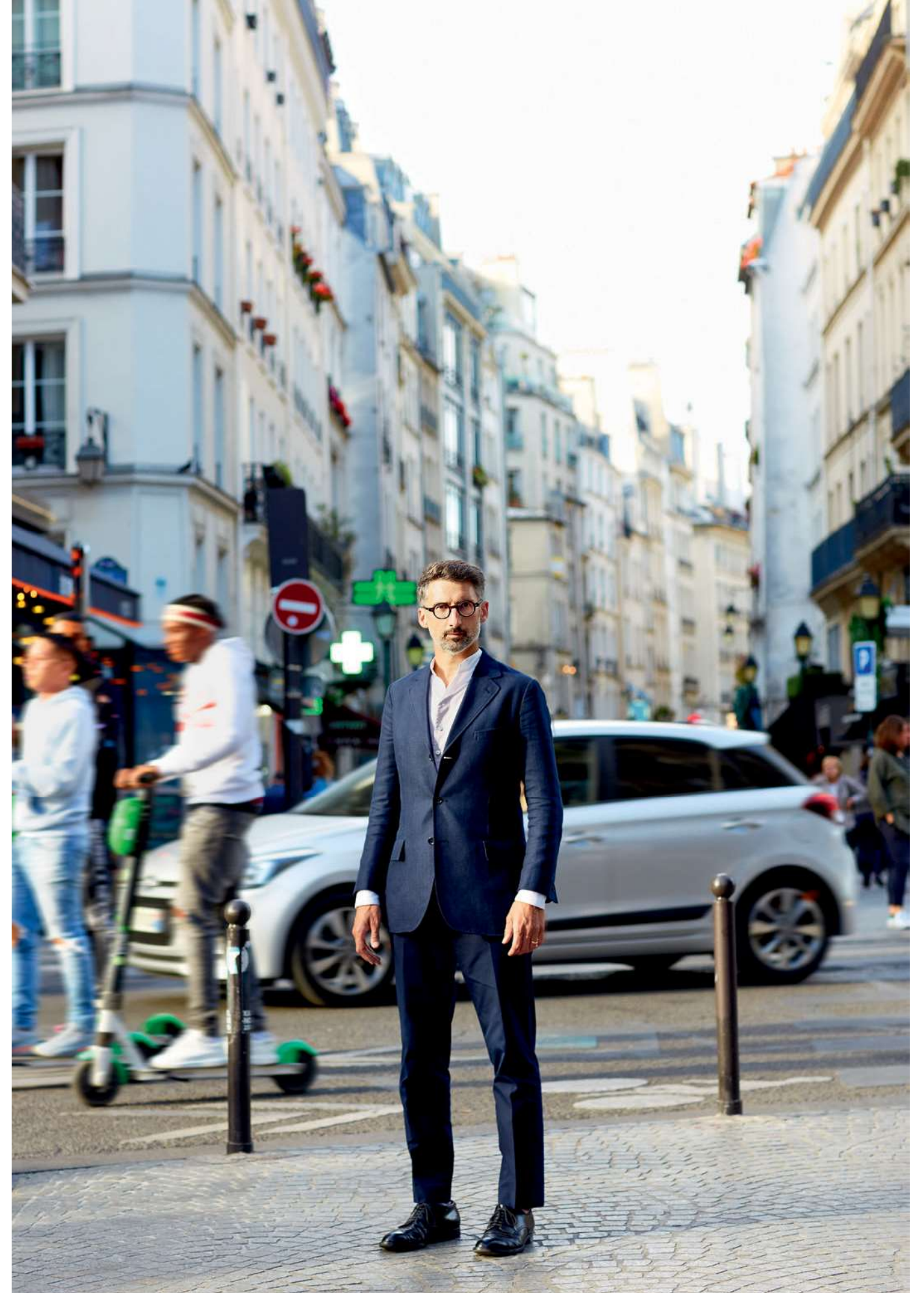
Les nuisances varient selon les modes de transport. Le train, par exemple, émet moins de CO₂ que l'avion ou le bateau...

Julien Dossier : Le train émet 1500 fois moins que l'avion. Mais le transport ferroviaire est loin d'être irréprochable : la grande vitesse a un effet désastreux sur la biodiversité et consomme énormément d'énergie. La vraie priorité, c'est de revitaliser les transports du quotidien en densifiant les lignes de proximité, les RER, en cadencant l'offre Intercités.

Alors, qui sont les bons élèves dans le domaine du transport ? Qui sont les entreprises vertueuses ?

Julien Dossier : La réalité est brutale. Il faut changer complètement de logiciel sur la mobilité. L'urgence

© Sandrine Expilly



est d’agir sur la demande, avant même de réfléchir aux innovations technologiques permettant d’améliorer notre offre. L’objectif doit être de minimiser le ratio « ressources x kilomètres/nombre de passagers ». Nous n’aurons aucune chance autrement d’atteindre la neutralité carbone.

Que préconisez-vous concrètement ?

Julien Dossier : D’abord d’optimiser l’usage des véhicules. On compte en moyenne 1,2 personne par voiture en circulation en France. Nous pouvons facilement doubler ce ratio et diviser par deux les émissions de gaz à effets de serre. Nous devons massifier le covoiturage. Il faut aussi raccourcir les distances en rapprochant les zones d’emploi des zones de résidence. Le quartier d’affaires de La Défense, par exemple, concentre les flux de travailleurs vers un seul endroit et aux mêmes horaires, du lundi au vendredi. Plutôt que de rénover les tours, qui sont des gouffres énergivores, pourquoi ne pas mettre en place de centres de télétravail répartis dans toute l’Ile-de-France ? Ainsi, les salariés n’iront qu’un ou deux jours par semaine à La Défense, et on pourra diviser par trois le nombre de tours nécessaires. Les tours obsolètes pourraient être converties en entrepôts robotisés, recouvertes de panneaux solaires. Et là, on pourra parler d’investissements productifs... Bien plus en tout cas que la ligne Eole (*NDLR : prolongement de la ligne E vers la Défense*), qui risque d’être saturée dès sa mise en service.

Votre programme dépasse le domaine des transports...

Julien Dossier : Oui, il faut associer les collectivités locales, les entreprises et les citoyens pour tenir la trajectoire. La mobilité est indissociable de l’urbanisme et de l’aménagement du territoire. Ce sont des enjeux de long terme, qui nécessitent le volontarisme de tous.

Comment pousser les entreprises de transports à adopter des modèles plus respectueux de l’environnement ?

Julien Dossier : En leur faisant payer le coût réel de leur activité. Pour prendre l’exemple du transport routier, la circulation des poids lourds a un impact considérable sur l’état du réseau routier, alors que son entretien ne leur est pas imputé. Si l’on incluait ces « externalités négatives » dans son prix, les flux de longue distance deviendraient plus chers, ce qui favoriserait une consommation de proximité.

“L’Europe, qui se focalise sur l’électrification de véhicules existants, est en train de rater le coche des *native electric*...”

Je prône aussi l’interdiction de certains modèles, typiquement les véhicules personnels de plus de 2 tonnes. Aujourd’hui, on sait fabriquer des véhicules de 500 kilogrammes qui transportent cinq personnes ! L’allègement des véhicules est un cercle vertueux : moins de poids, c’est moins de consommation énergétique, donc moins de batteries, donc moins de poids et moins d’investissements...

À une époque où les SUV et les 4x4 sont plus que jamais prisés par les automobilistes, la voiture électrique peine à s’imposer. Faut-il renforcer les politiques d’incitation à l’achat de véhicules électriques ?

Julien Dossier : Avant de parler d’incitations pour les voitures électriques, parlons d’interdire les véhicules thermiques ! Pourquoi accorder des autorisations de mise sur le marché à des 4x4 anachroniques, hyper gourmands en carburant ? Même la Clio, la C2 ou la C3 sont des véhicules trop lourds. Il faut privilégier des modèles allégés, qui consomment peu. Je vous renvoie au rapport de France Stratégie sur le poids des véhicules.

L’enjeu est immense : il s’agit de transformer le parc automobile français, soit près de 40 millions de voitures. Les envoyer à la casse serait une gabegie : il faut réemployer les composants. En fabriquant, par exemple, des remorques pour que les petits véhicules électriques, conçus pour les trajets de quelques dizaines de kilomètres, puissent emporter des batteries de rechange et prolonger ainsi leur autonomie. Sur les distances plus courtes, les vélos, triporteurs ou trottinettes électriques font largement l’affaire !

N’est-ce pas un discours de bobo urbain ?

Julien Dossier : Non. On n’a pas besoin de voiture pour faire un trajet de moins de 10 kilomètres jusqu’à l’école ou au travail. Même en rase campagne.

© Sandrine Expilly



Quelles leçons tirer de la Chine, premier marché mondial de véhicules électriques et pays pionnier dans l’hydrogène ?

Julien Dossier : Un segment du marché chinois m’intéresse particulièrement : celui des LSEV, les *low speed electric vehicles*. Ce sont des voitures très légères, coûtant à peu près 1 000 dollars. Il s’en est vendu 1,75 million en Chine en 2017. Compte tenu de leur poids, ces petites automobiles nécessitent peu de matières premières et peu de puissance, donc peu de batteries. C’est un modèle frugal vertueux. L’Europe accuse un retard dans cette catégorie. En se focalisant sur l’électrification des modèles existants (la Clio qui devient une Zoé...), elle est en train de rater le coche des « *native electric* ».

Quid de la voiture autonome ?

Julien Dossier : C’est une impasse ! Le PDG d’Intel l’a dit lui-même en 2016 : 1 million de véhicules autonomes produiraient autant de données que 3 milliards d’individus. Imaginez la consommation électrique que cela va générer... L’automatisation du parc automobile est une chimère. Réservez cette technologie à des transports collectifs de masse.

L’usage d’algorithmes peut-il contribuer à réduire l’impact environnemental du transport ?

Julien Dossier : Tout dépend. Certains sont très utiles, comme ceux qui permettent aux transporteurs fluviaux d’optimiser l’enchaînement des flux

logistiques, du port de départ au port de destination. D’autres sont carrément nuisibles à l’environnement. Les algorithmes qui permettent aux e-commerçants comme Amazon d’assurer une livraison dans l’heure ou dans la journée procurent un confort certain, mais ils ont comme corollaire de faire circuler sur les routes des véhicules à moitié vides. La logique actuelle est une course folle : plus de produits neufs, plus vite, avec des prix plus bas.

Vous prônez dans votre livre une réglementation des publicités pour l’automobile...

Julien Dossier : Oui, je milite pour une extension de la loi Evin (*NDLR : qui régit la publicité pour les boissons alcoolisées*) à l’automobile. Pourquoi faire l’éloge de moteurs thermiques quand on sait qu’ils participent à la pollution de l’air, qui tue 65 000 personnes par an en France ! Une telle interdiction demandera certes du courage. Le secteur automobile dépense 3,5 milliards d’euros de publicité chaque année dans les médias français. Vous voyez le manque à gagner... Mais c’est le prix à payer. Tant que les journaux et les chaînes de télé seront sous perfusion de l’industrie automobile, on ne pourra pas tenir de discours adulte sur le sujet.

Quelques mots sur le transport de marchandises. Peut-on concevoir des bateaux moins nocifs pour l’environnement ?

Julien Dossier : Les cargos consomment du fioul lourd, le pire des carburants. Des alternatives se dessinent : GNL, hydrogène, énergies renouvelables... La PME bretonne Profil Grand Large ou la start-up nantaise Zéphyr & Borée s’attellent même à la conception de cargos à voile. Dans un premier temps, il faut passer au gaz pour le bloc-moteur, car le fioul lourd émet de grandes quantités de soufre et de particules fines : la qualité de l’air est viciée autour des ports de Los Angeles, Marseille ou Toulon... Puis l’hydrogène remplacera le GNL lorsqu’il ne sera plus produit à partir d’hydrocarbures. D’après un rapport de Bloomberg New Energy Finance, l’hydrogène vert ne sera compétitif qu’en 2030. Il faudra de toute façon procéder par étapes, en commençant par les segments les plus simples et les plus rentables : installer des points de recharge sur les fleuves, puis étendre la technologie aux camions circulant sur les principaux axes autoroutiers, avant d’installer des stations à hydrogène sur l’ensemble du territoire...

Propos recueillis par Thomas Lestavel