

Actes du colloque

La décarbonation pour tous

Paris le 1^{er} juin 2023

Sommaire

INTRODUCTION : EUROPE, ÉTAT ET TERRITOIRES : UNE IMPULSION DECISIVE	3
Les politiques publiques déterminent l'évolution des comportements et les trajectoires industrielles, aussi bien en matière de législation et de réglementation qu'en investissements budgétaires, notamment sur les infrastructures.	3
Clément Beaune , <i>ministre délégué chargé des Transports (vidéo enregistrée le mardi 30 mai 2023 au ministère).</i>	3
Florence Lasserre, <i>député des Pyrénées Atlantiques</i> et Pascale Gruny, <i>Sénateur de l'Aisne, coprésidentes d'Avenir Transports</i>	3
La décarbonation des centres-villes	5
Avec Philippe Tabarot, sénateur	5
Avec Florence Sautejeau, déléguée générale UTP	6
Opérateurs de transport : une vision globale et stratégique	7
Interfaces entre les clients (passagers et chargeurs) et les industriels, ils ont la responsabilité de porter des projets de long terme.	7
Avec Mikhaël Lemarchand, directeur dév.durable SNCF et Nathalie Stubler, conseillère stratégie décarbonation Air France KLM	7
Les nouveaux critères environnementaux de la programmation des infrastructures	10
David Valence, député, président du Conseil d'Orientation des Infrastructures	10
Gestionnaires d'infrastructures : leur contribution à la décarbonation des mobilités	11
Augustin de Romanet, <i>président directeur général du Groupe ADP</i>	11
Pierre Coppey, <i>président directeur général de Vinci Autoroutes</i>	12
Thierry Guimbaud, <i>directeur général de Voies Navigables de France</i>	11
Alain Quinet, <i>directeur général délégué de SNCF Réseau</i>	11
Exposé : la gare de demain, par un représentant de Gares & Connexions	15
Raphaël Ménard, <i>président du directoire de l'AREP.</i>	15
Conclusion : Pascale Gruny et Florence Lasserre.	15

Introduction : Europe, État et territoires : une impulsion décisive

Les politiques publiques déterminent l'évolution des comportements et les trajectoires industrielles, aussi bien en matière de législation et de réglementation qu'en investissements budgétaires, notamment sur les infrastructures.

Clément Beaune, ministre des Transports (vidéo enregistrée le mardi 30 mai 2023 au ministère).

Dialogue mené par Gilles Dansart

Gilles DANSART

Pourriez-vous nous dire si votre priorité est d'agir sur l'offre ou sur la demande ?

Clément BEAUNE

Les deux. Néanmoins, dans un premier temps, nous avons besoin d'améliorer le réseau des transports publics, et notamment le réseau ferroviaire, qui constitue une lacune française en comparaison aux autres pays européens. Par ailleurs, les voitures thermiques doivent être remplacées par des voitures électriques, produites en France et en Europe et abordables. Ensuite, il faut changer nos usages, à la fois par des mesures positives et des mesures restrictives, qu'il faut mettre en place progressivement.

Gilles DANSART

Le report modal reste l'objectif. Il faut donc davantage d'offres. Or, pour investir, il faut de l'argent. Quelle est votre feuille de route en la matière ?

Clément BEAUNE

Le plan d'avenir sur les transports est fondé sur les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. Cent milliards d'euros seront investis d'ici à 2040. De nombreux investissements seront dirigés vers le ferroviaire. Les sommes engagées sont en forte augmentation et il est prévu une augmentation de 50% d'ici 2026.

Gilles DANSART

Les aides seront-elles également dirigées vers les bus et les cars et la décarbonation des routes ?

Clément BEAUNE

La priorité est claire : c'est le ferroviaire. Néanmoins, la décarbonation des modes de transport polluants est également importante. Enfin, il est nécessaire d'encourager la sobriété des usages.

Florence Lasserre, député des Pyrénées Atlantiques et Pascale Gruny, Sénateur de l'Aisne, coprésidentes d'Avenir Transports

Gilles DANSART

Dans vos territoires, vous êtes confrontées aux citoyens. Les sentez-vous ouverts, soit à des solutions de mobilité différentes, soit à une réduction de leur mobilité ?

Pascale GRUNY

Mon département est très rural et utilise majoritairement la voiture. Prendre le train y est compliqué, faire du vélo également. L'état d'esprit de la population pourrait se résumer à « Tant que ça ne vient pas me déranger, j'y suis favorable ». Par ailleurs, c'est un département pauvre, et il faudrait des financements dans tous les domaines.

Gilles DANSART

Des actions sont-elles cependant mises en place ? Voyez-vous des perspectives ?

Pascale GRUNY

Le transport à la demande avait été mis en place au Conseil départemental et ne fonctionnait pas. Certains sont encore persuadés que le véhicule diesel perdurera, car, chez nous, il ne semble pas possible de faire autrement. Malgré les aides gouvernementales, le reste à charge est trop important.

Florence LASSERRE

Nos territoires sont différents. Mon département ne comprend que 20 communes et est assez urbain. Le réseau urbain fonctionne très bien et poursuit sa croissance. De nombreuses demandes sont formulées également par le reste du territoire, plus rural. Des expérimentations ont été menées. Néanmoins, certains ne souhaitent pas, ou ne peuvent pas, abandonner leur voiture. En outre, rejoindre la capitale n'est pas simple. Je ne suis donc pas sûre que tout le monde soit prêt à accepter les solutions qui seront offertes.

Gilles DANSART

Votre constat est le même que celui de Pascale Gruny concernant l'abandon des véhicules individuels.

Florence LASSERRE

Il me semble, malgré nos efforts. Il reste difficile de faire adhérer tout le territoire à ce report modal, et se loger sur la côte est devenu beaucoup trop cher.

Gilles DANSART

Le choc d'offre évoqué par le ministre vous semble-t-il de nature à inciter des changements de comportement ?

Pascale GRUNY

Je crois que nous allons trop vite et trop fort. En effet, bien que la prise de conscience soit acquise, car tout le monde constate que le climat change, l'acceptation ne vient pas du jour au lendemain. Nous devons accompagner psychologiquement ces changements. Sinon, les entreprises subiront des coûts financiers importants et la population se mettra en colère, comme les gilets jaunes l'ont fait. Voulons-nous provoquer cette colère et opposer la ruralité et les métropoles ?

Florence LASSERRE

Je partage ce constat. Néanmoins, il faut aller présenter tous les leviers qui s'offrent à nous. Parler de sobriété n'est pas un gros mot. Il faut se demander pour chaque trajet si est indispensable et si on peut le faire autrement. Certaines évolutions sont encourageantes, mais il faut s'efforcer d'éviter les clivages au sein du pays.

Gilles DANSART

Selon Florence Lasserre, la sobriété est moins clivante que d'autres notions. Qu'en pensez-vous, Pascale Gruny ?

Pascale GRUNY

C'est certain. Il faut employer des mots simples. Chez moi, la décarbonation est un gros mot, que les gens ne comprennent pas. Il faut par ailleurs prendre du temps pour opérer les changements et proposer les bonnes solutions au bon moment.

Florence LASSERRE

Il est effectivement nécessaire d'expliquer les choses simplement, mais ce n'est pas facile. Une ville littorale est passée récemment en zone 30 kilomètres/heure, ce qui a été très bien accepté par les habitants, car ils y ont vu leur intérêt. Ainsi, certaines avancées sont plutôt positives.

La décarbonation des centres-villes

Avec Philippe Tabarot, sénateur, rapporteur de la mission flash du Sénat sur les ZFE

Philippe TABAROT

Les Zones à Faible Émissions touchent à un problème de santé publique qui n'a pas été suffisamment expliqué. En effet, on estime que le dépassement des concentrations en particules fines et en dioxyde d'azote est responsable dans notre pays de 40 à 48 000 décès prématurés, en raison de maladies qui se développent chez les enfants et les personnes âgées, comme l'asthme. La France a été condamnée plusieurs fois, au niveau national et par la Cour Européenne de justice. Le législateur a estimé que la mise en place de ces zones à faibles émissions pourrait répondre à ce problème. Le rapport que j'ai conduit visait à se demander si ces Zones étaient le bon outil et à évaluer les possibilités de mise en place. La loi prévoit de mettre en place des ZFE sur 11 métropoles et 32 agglomérations, quoique dans un cadre moins restrictif pour ces dernières. Nous nous sommes rendu compte que ces mesures ne sont pas bien acceptées par les citoyens, avant même que les contrôles ne soient mis en place. Les oppositions sont de plus en plus fortes.

Gilles DANSART

Nous avons commencé ce colloque par le constat d'un certain scepticisme des populations. Vous le confirmez. Comment pourrions-nous éviter les crispations ? S'agit-il de mieux expliquer ?

Philippe TABAROT

Nous avons, dans le cadre de ce rapport, mené une consultation. Nous avons reçu 51 346 réponses, soit un nombre considérable. Il en est ressorti que 97% des répondants connaissent les ZFE et que 86% y sont défavorables. Sans surprise, ce sont les ouvriers et les retraités habitant en dehors de la ZFE qui y sont extrêmement défavorables, tandis que les cadres et les étudiants habitant dans le périmètre des ZFE le sont moins.

Gilles DANSART

Bien que cette consultation n'ait pas la représentativité d'un sondage, a-t-elle permis de dégager des pistes ?

Philippe TABAROT

Nous avons demandé dans cette consultation quels étaient les obstacles à la mise en place de ces ZFE. Les réponses mettent en première position le coût d'acquisition d'un véhicule, et notamment d'un véhicule électrique, la difficulté d'accès aux métropoles et, ensuite, le calendrier trop rapide et la remise en cause de la justice sociale que représente la mise en place de ces ZFE. J'ignore quoi faire. Néanmoins, ce qui m'a sauté aux yeux, ainsi qu'aux yeux des administrateurs qui ont travaillé sur le sujet, c'est la pauvreté de

l'information concernant ces mesures. Aucune information n'a été diffusée par l'État. Des spots télévisés montrant un enfant qui devient asthmatique auraient, par exemple, pu marquer l'opinion publique. Par ailleurs, un problème d'harmonisation est apparu. En effet, les 11 métropoles concernées ont toutes instauré des règles différentes. Les acteurs de la logistique ont fait remonter des incohérences, car ils traversent parfois trois ou quatre ZFE sur une seule journée. En outre, certains véhicules très bien entretenus doivent être envoyés au rebut. Par ailleurs, la synchronisation s'est révélée très mauvaise, car certains territoires ont voulu aller plus vite que ne l'imposait l'État, pour des raisons de santé publique et d'image. Enfin, les projets de transports en commun aboutiront seulement dans cinq, dix ou quinze ans, alors que les ZFE seront mises en place très rapidement.

Avec Florence Sautejeau, déléguée générale de l'UTP

Florence SAUTEJEAU

La mise en place des ZFE nécessite de proposer davantage d'offres de transports en commun. Ces offres doivent être présentes à la fois en centre-ville, en zone périurbaine et dans les territoires ruraux, pour se rendre au sein des ZFE. Lorsque j'ai vu les résultats de l'enquête, j'ai été frappée de constater que seulement 16% des répondants estiment qu'il existe une alternative crédible au véhicule individuel en termes de transport collectif. L'acceptabilité des ZFE varie en fonction du lieu d'habitation. En effet, lorsqu'on habite dans un centre-ville ou une ville moyenne, il existe une offre de transports en commun. Ainsi, les opérateurs estiment que la seule solution consiste à offrir des transports publics collectifs constituant une alternative crédible à la voiture individuelle. Plus de 50% des particuliers considèrent aujourd'hui que lorsqu'on habite dans les territoires périurbains ou ruraux, il n'est pas possible d'accéder aux centres-villes. Il faut un choc d'offre, comme le ministre l'a rappelé.

Philippe TABAROT

Certains territoires urbains souffrent encore de problèmes importants. Le III^e arrondissement de Marseille par exemple, l'un des plus pauvres de France, sera touché d'ici 2025 par l'obligation pour 52% des personnes qui y vivent de ne plus utiliser leur véhicule.

Gilles DANSART

Florence Sautejeau, avez-vous quelques éléments sur la façon dont les opérateurs au sein de l'UTP abordent cette question ?

Florence SAUTEJEAU

Le rapport Pisani-Ferry et les annonces de la première ministre placent le report modal vers les transports ferroviaires et publics comme le second levier le plus important pour atteindre les objectifs de décarbonation. Le premier est l'électrification de la voiture. Nous sommes donc désormais identifiés comme un levier important. Néanmoins, le report modal ne se décrète pas. Il faudra investir massivement pour créer le « choc d'offre » dont tout le monde parle et proposer plus de transport collectif, plus fiable et plus sécurisé, dans les centres-villes comme dans les zones périurbaines. Nous travaillons sur les parkings-relais, sur le covoiturage et sur les cars express. Il faudrait créer deux à trois fois plus de parkings-relais. Le ministre a parlé d'investissements dans le ferroviaire. Nous nous en félicitons, mais les AO attendent aussi la loi de programmation pour connaître leur capacité d'investissement. Aujourd'hui, les transports publics ne sont plus éligibles aux aides.

Gilles DANSART

Les opérateurs de transport public ont en outre besoin de décarboner une partie de leur flotte. Ce renouvellement nécessitera des investissements majeurs.

Florence SAUTEJEAU

Le secteur du transport est le premier secteur émissif. Néanmoins, le transport public représente seulement 3% des émissions du transport. Ainsi, les opérateurs considèrent qu'intrinsèquement, les transports collectifs sont une réponse au problème des émissions de CO2. Même en conservant les bus tels qu'ils sont, s'ils transportent chacun 40 personnes, ce sont 40 voitures de moins.

Gilles DANSART

Les bus sont parfois pointés du doigt en raison de la pollution qu'ils génèrent.

Florence SAUTEJEAU

La directive dite « véhicules propres » nous impose des échéances pour augmenter le pourcentage de flotte décarbonée à faible émission. Certaines AO ont déjà investi dans des véhicules roulant à l'électrique ou à l'hydrogène. Néanmoins, ces équipements ont un coût bien supérieur aux véhicules utilisés actuellement, et les AO de tout le territoire français n'ont pas les moyens d'investir. Le 14 février 2023, nous avons découvert une nouvelle proposition de l'Europe d'interdire la vente de bus thermiques à partir de 2030. Le risque principal d'une telle mesure est de diminuer l'offre faute de moyens pour de tels investissements. Peut-être mettons-nous la charrue avant les bœufs, car le transport public permet déjà d'atteindre des objectifs de décarbonation. En la matière, le mieux semble être l'ennemi du bien.

Gilles DANSART

Nous avons bien compris les messages. D'autant que nous exportons des vieux véhicules diesel en dehors d'Europe.

Florence SAUTEJEAU

Les opérateurs attendent des engagements financiers en face des impératifs, car ils ne sont plus éligibles aux dispositifs d'aide. En revanche, les gouvernements de l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne ont mis plusieurs milliards sur la table pour accompagner les AO. Il faudra faire comprendre aux pouvoirs publics français qu'il s'agit d'un bon investissement, et donc d'une bonne dette.

Opérateurs de transport : une vision globale et stratégique

Interfaces entre les clients (passagers et chargeurs) et les industriels, ils ont la responsabilité de porter des projets de long terme.

Avec Mikaël Lemarchand, directeur du projet d'entreprise et du développement durable du groupe SNCF, **et Nathalie Stubler**, conseillère stratégie décarbonation du groupe Air France KLM

Gilles DANSART

Nous tenions à ne pas nous appesantir sur les stratégies publiques et les problèmes d'acceptabilité pour nous intéresser également aux stratégies de changement mises en œuvre par les acteurs du transport. La responsabilité d'Air France en matière d'émissions de CO2 est souvent pointée du doigt. Comment l'entreprise envisage-t-elle son évolution ? Comment la compagnie s'organise-t-elle pour motiver ses équipes vers la décarbonation ?

Nathalie STUBLER

Il est d'abord important de rappeler que 80% des émissions de CO2 du groupe sont liées au long-courrier. Par ailleurs, des engagements forts, 0 émission à horizon 2050, ont été pris au niveau de l'OACI. A plus court terme, 2030, l'objectif d'Air France KLM est de diminuer ses émissions unitaires de 30%. Le secteur s'est pris en main et a publié sa feuille de route. Nous atteindrons ces objectifs grâce à différents leviers : le premier est lié aux avions et aux moteurs. Il faut renouveler la flotte, car les constructeurs font des progrès immenses en la matière. Le second levier, celui des opérations, engage davantage les équipes. Nous pouvons optimiser nos trajectoires et nos profils de montée et de descentes. Ces mesures, bien qu'elles permettent un gain relatif, engagent tout le monde. Cela permet en outre de travailler avec des start-up françaises. Par ailleurs, l'offre d'intermodale air/fer est améliorée et développée, avec 33 destinations disponibles dès cet été.

Gilles DANSART

Les concurrents que sont Air France KLM et la SNCF collaboreront donc.

Nathalie STUBLER

Cette collaboration est importante pour les voyageurs. Le troisième levier est majeur, il concerne les carburants d'aviation durables, ou SAF pour Sustainable Aviation Fuels. Ces carburants permettront d'économiser au moins 75% sur nos émissions et représentent plus de la moitié de l'effort de réduction des émissions du secteur.

Gilles DANSART

Cette filière n'est pas au point en France.

Nathalie STUBLER

Elle est relativement récente. Le groupe s'est engagé dès 2011 avec un premier vol commercial avec des SAF, et prévoit d'incorporer 10% de carburants durables sur l'ensemble des vols dès 2030. Il faut que les filières françaises se mettent en place pour produire ce carburant à un prix comparable à celui du marché. Nous espérons des annonces prochaines. En effet, si les entreprises françaises ne sont pas capables de produire au prix du marché, ce seront d'autres pays qui fourniront.

Gilles DANSART

Il est possible que des annonces interviennent prochainement au Bourget, comme vous l'espérez. Par ailleurs, nous constatons un défaut d'information des populations sur la décarbonation. Quel est le niveau d'information de vos salariés et leur état d'esprit ?

Nathalie STUBLER

Ils se sentent très concernés, car le transport aérien est pointé du doigt. La feuille de route a été expliquée aux salariés. Tout le monde est impliqué, notamment aux opérations sol et vol pour adopter des trajectoires optimisées. Les salariés sont formés à la fresque du climat. Néanmoins, au-delà des salariés, c'est à nos concitoyens qu'il faut apporter les preuves tangibles de notre engagement et expliquer les moyens d'action.

Gilles DANSART

Comment menez-vous, Mikaël Lemarchand, au sein du groupe SNCF, une stratégie de décarbonation compatible avec les objectifs fixés par les autorités nationales et européennes ?

Mikaël LEMARCHAND

Les parlementaires qui ont ouvert le débat, avec une grande liberté de parole, ont évoqué la difficulté de relever le défi auquel nous sommes confrontés et il me semble qu'elles ont eu raison. En effet, j'estime qu'une partie de la solution réside dans la lucidité dont il faut faire preuve, une lucidité nécessaire pour trouver des solutions, se mettre d'accord et faire des compromis. Or, le climat actuel est au clivage et à l'antagonisme. Si nous continuons de fonctionner ainsi, nous n'y parviendrons pas. Par ailleurs, ce n'est pas parce que le constat est effrayant et la tâche considérable qu'il faut amoindrir le diagnostic. Au contraire, il faut se montrer lucide, tout en assumant que les solutions n'apparaîtront pas immédiatement. En outre, la transition écologique ne se réduit pas à la décarbonation. Les émissions de la SNCF sont faibles. Néanmoins, le ferroviaire ne se repose pas sur ses lauriers en attendant le report modal. Nous cherchons la sobriété, en utilisant moins d'énergie. La question de la conduite des conducteurs, par exemple, est importante dans les trains comme en voiture. Une conduite souple permet de réaliser 10 à 12% d'économies. Cet investissement managérial ne coûte rien, et permet même d'économiser, tout en contribuant à l'atteinte de l'objectif pris auprès des autorités et de l'Agence des participations de l'État. L'APE est d'ailleurs la meilleure alliée de la SNCF pour mener à bien sa politique de décarbonation. Par ailleurs, l'écoconception permettra d'éviter de mettre en service de nouvelles gares et de nouveaux trains qui émettent autant de carbone que leurs ancêtres. Le TGV nouvelle génération réduira de 30% les émissions par rapport aux TGV actuels. Enfin, les biocarburants, à matériel inchangé, permettent de réduire les émissions de 50%. Pour autant, si nous confirmons notre engagement de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre sur le transport et de 50% sur l'immobilier, nous ne nous arrêtons pas là. Nous souhaitons réduire les émissions en amont et en aval de la chaîne. La SNCF achète pour 13 à 15 milliards de matériel chaque année et est en mesure d'encourager ses fournisseurs à faire leur propre transition. Ces incitations devront se retrouver dans la note financière. Il est important de travailler en coopération, sans quoi la tâche se révélera encore plus difficile.

Gilles DANSART

Il faut que le management soit conscient de ses responsabilités.

Mikaël LEMARCHAND

Nous avons décidé de mettre le développement durable au cœur de la stratégie d'entreprise. Il faut des solutions techniques, de l'argent, des règles communes afin de faciliter les prises de décision et, enfin, il faut un engagement humain. Les salariés doivent être les premiers acteurs, mais également les bénéficiaires de cette transition. Nous devons changer notre façon de faire notre métier, changer notre façon de prendre des décisions. C'est un travail de fond.

Gilles DANSART

Comment réagissent les managers ? Constatez-vous des sensibilités différentes ?

Mikaël LEMARCHAND

Les réactions couvrent toutes les couleurs de l'arc-en-ciel, mais toutes montrent une volonté d'agir, car il n'y a pas de climatoscepticisme.

Nathalie STUBLER

La réduction des émissions est un objectif clé et toutes les énergies sont orientées dans cette direction. Sur les sujets des carburants durables, l'ensemble des collaborateurs est engagé. La mobilisation est positive et porteuse d'espoir.

Mikaël LEMARCHAND

La stratégie bas carbone nationale apporte beaucoup, mais elle a le défaut de laisser chacun dans son couloir de nage. En effet, on parle de report modal, mais rien ne permet de calculer les émissions évitées et de récompenser cette sobriété. J'aimerais bien que, lorsqu'une compagnie aérienne réduit ses émissions au bénéfice d'un report modal, elle reçoive une part du crédit. Or, les règles ne le prévoient pas. Il faut des règles communes, plutôt que de pointer les bons et les méchants.

Les nouveaux critères environnementaux de la programmation des infrastructures

David Valence, député, président du Conseil d'Orientation des Infrastructures

Gilles DANSART

Pendant longtemps, les Taux de rentabilité internes n'étaient pas basés sur la stratégie environnementale. Les choses ont-elles changé et comment ? Comment intégrer cet impératif de décarbonation à la programmation des infrastructures ?

David VALENCE

Notre constat est celui d'un pays qui n'aime pas évaluer, ni au moment de la création du projet, ni lorsqu'il est en cours, ni au moment de son évaluation. Ce constat peut être fait en matière de transport comme sur beaucoup d'actions publiques, même si cela commence à changer. Par ailleurs, nous nous sommes efforcés dans notre rapport de prendre en compte tous les critères environnementaux dans l'évaluation des politiques d'infrastructures, et non seulement ceux des émissions de carbone. Sur le critère de la décarbonation, l'évaluation de l'impact carbone évité n'est pas bien réalisée. Le seul acteur du transport qui intègre automatiquement ce calcul dans l'élaboration de ses projets est le secteur fluvial. Les projets ferroviaires sont rarement évalués. Lorsqu'une région décide de rouvrir une ligne ferroviaire, il est très rare qu'elle évalue sa décision. L'impact carbone évité n'est pas non plus évalué. Cela reste un point de faiblesse en faveur du fer, alors que c'est un point de force en faveur du fluvial.

Gilles DANSART

Cette faiblesse de l'évaluation empêche-t-elle de débloquer des investissements en faveur du report modal ?

David VALENCE

Nous savons qu'en 2030, les déplacements individuels resteront majoritairement effectués en véhicules individuels. Néanmoins, nous savons également que le report modal est nécessaire. Dans la lettre de commande COI, nous nous sommes affranchis de l'horizon temporel, en passant de deux à quatre quinquennats, car c'est à cette échelle qu'une programmation des infrastructures peut être construite.

Gilles DANSART

Nous voyons réapparaître le terme « report modal », qui avait disparu. Les projets te semblent-ils comporter suffisamment cette dimension d'inter ou de multimodalité, qui est essentielle ?

David VALENCE

Ce terme doit être entendu pour les marchandises comme pour les passagers. Cela fait des années qu'on entend qu'il ne faut pas opposer les modes de transport, mais l'intermodalité n'est pas encore systématiquement pensée. Il est rare que des projets évoquent l'ensemble du parcours d'un passager ou d'une marchandise, jusqu'au dernier kilomètre.

Gilles DANSART

Avez-vous un avis sur l'émergence des services express régionaux métropolitains ?

David VALENCE

Une proposition de loi est avancée. C'est un texte technique qui, dans l'éventail des solutions, offrira la possibilité de choisir un autre acteur que SNCF Réseau comme maître d'ouvrage. Il faut d'abord qu'une région définisse un niveau de service souhaitable, élabore un projet et décide d'investir. Ensuite, éventuellement, d'autres acteurs pourront entrer en jeu, mais l'État ne peut pas être l'initiateur du projet. Le caractère multimodal de ces projets doit être pensé au global dès le début, en intégrant des solutions peu explorées, comme le transport fluvial de voyageurs, le covoiturage régulier ou le vélo.

Gestionnaires d'infrastructures : leur contribution à la décarbonation des mobilités

Augustin de Romanet, président directeur général du Groupe ADP

Alain Quinet, directeur général délégué de SNCF Réseau

Thierry Guimbaud, directeur général de Voies Navigables de France

Pierre Coppey, président directeur général de Vinci Autoroutes`

Gilles DANSART

Nous voudrions vous entendre, Augustin de Romanet, sur la décarbonation des avions, mais également des infrastructures que sont les aéroports.

Augustin DE ROMANET

La politique que nous menons vise à anticiper autant que possible, et à se montrer aussi optimiste que possible concernant les progrès de la science. Jusqu'en 2019, le monde de l'aérien était peu préoccupé de la décarbonation, car il ne figurait pas dans l'accord de Paris. Nous avons aujourd'hui un défi à relever, celui de trouver des solutions techniques pour atteindre l'objectif de zéro émission en 2050, un engagement formel dont il faudra rendre compte. Des travaux devront être réalisés pour accompagner les passagers. Il faudra également que nous affichions les prévisions de trafic et les prévisions d'émission de CO2. Bien que le transport aérien ne soit responsable que d'une faible part des émissions de CO2, s'il ne se décarbone pas, il ne pourra pas survivre, car il ne pourra pas échapper à des mesures coercitives restrictives de liberté portées par des acteurs politiques dont l'absence de croyance en la science me semble destructrice. Les 20 ou 30 années qui viennent seront des années de guerre de l'énergie. Pour vous donner un peu d'espoir, je vais vous raconter

ma rencontre avec une start-up qui fabrique des microcentrales nucléaires. Le porteur du projet me disait qu'il serait envisageable de placer une microcentrale dans un avion, microcentrale qui utilise des déchets, et ne produit donc pas de nouveaux déchets. Il ne faut pas désespérer sur le fait que nous sommes en mesure de décarboner l'aviation, comme la voiture a été en mesure de se décarboner.

Gilles DANSART

Merci pour ces propos optimistes. Nous avons maintenant envie d'entendre Monsieur Coppey sur la décarbonation de la route.

Pierre COPPEY

Je suis ravi de parler de décarbonation devant des parlementaires dont j'ai écouté les propos, ancrés dans la réalité du terrain, avec gourmandise. Je suis navré de vous rappeler que le train, l'avion et le transport fluvial réunis représentent seulement 10% des transports tandis que la route assure les 90% restants. Je demande qu'on ancre les politiques publiques dans la réalité. Je suis un grand usager du TGV et je ne veux pas opposer les modes. Néanmoins, notre pays compte un million de kilomètres de routes tandis qu'il compte 36 000 kilomètres de voie ferrée. 90% du fret emprunte la route. Il est facile lorsqu'on habite dans le VI^e arrondissement de Paris de se déplacer à vélo, mais ce n'est pas la réalité de notre pays. Les gens n'ont pas d'autre moyen que d'utiliser leur voiture. S'il faut décarboner le pays, il faut donc décarboner la route. Lorsqu'on regarde l'ensemble des leviers du report modal, on constate, au mieux, qu'il est possible de réduire la part de la route de 10%. Cela passe par une politique de motorisation, mais pas seulement. La route doit être regardée comme une infrastructure qui pourrait être utilisée de manière optimale si nous pensions les transports routiers en développant les infrastructures intermodales, en densifiant les usages, en encourageant le covoiturage. Cela nécessite des investissements et, pour commencer, de prendre acte de la part de la route dans le mix et ne pas penser que le salut viendra du report modal. Il faudra mettre des bornes pour les véhicules électriques et penser l'électrification du parc des poids lourds.

Gilles DANSART

Thierry Guimbaud, que pense le représentant du plus « petit » mode de transport ?

Thierry GUIMBAUD

Les petits peuvent se révéler très importants dans le changement de système. Néanmoins, le fluvial ne peut pas révéler sa capacité sans route, car il est très rare, voire impossible, de pouvoir emmener une marchandise en bateau jusqu'à son point d'arrivée. L'articulation des modes est donc vitale pour le développement du transport fluvial. Un partenariat stratégique existe avec le ferroviaire, mais aussi avec les routiers, pour encourager le marché, qui n'ira pas naturellement vers le fluvial. En effet, les logisticiens ont envie d'utiliser le transport fluvial, mais le trouvent cher et complexe. Il faut donc aider le marché. Le fluvial a un avantage majeur sur des chantiers comme celui du Grand Paris et des JO pour transporter des tonnes de gravats et des éléments constructifs. Les carrières du Boulonnais acheminent les matériaux par train jusqu'à la Seine, puis rentrent dans Paris par la voie fluviale. Un partenariat existe par ailleurs avec le port de Strasbourg, car la voie logistique la plus importante de France est le Rhin. Elle permet en effet d'acheminer des tonnages non accessibles par le ferroviaire ou par la route. Nous sommes des acteurs opérationnels en mesure de donner à la multimodalité une réalité concrète. Nous intervenons également sur la décarbonation du mode fluvial lui-même, qui pollue moins que d'autres, mais qui pollue tout de même. Le fluvial est très sobre, et de loin le plus sobre, car l'eau porte. C'est un élément fondamental. Enfin, VNF fluvial est un établissement public à énergie positive, qui produit quatre fois plus qu'il ne consomme.

Gilles DANSART

Alain Quinet, vous pouvez-nous confirmer que, de même, malgré son caractère peu émissif, le mode ferroviaire s'est fixé des objectifs de décarbonation.

Alain QUINET

Notre position est effectivement proche de VNF, car le transport ferroviaire est très largement décarboné. L'enjeu n'est donc pas de déployer des technologies propres. Les achats et l'approvisionnement, en revanche, ont une marge de manœuvre en matière de décarbonation. Le train représente 10% des déplacements terrestres domestiques en France. Il existe une marge d'augmentation, raisonnable mais réelle, en raison de nombreux axes et métropoles où le réseau est saturé et où il faudrait désaturer et répondre à la demande latente. Par ailleurs, le ferroviaire présente d'autres bénéfices, et notamment l'économie d'espace et d'énergie. Enfin, pour développer l'usage des trains, il est nécessaire d'investir, car le réseau est vieillissant. La première ministre a pris des engagements en la matière. Néanmoins, les investissements ne sont pas suffisants. Il faut également une politique publique européenne, afin d'améliorer l'opérabilité du ferroviaire. Je souhaiterais insister sur les leviers au niveau des achats et approvisionnements. Nous achetons près de 5 milliards d'euros de marchandises par an. Nous pouvons donc agir sur les achats, via le cahier des charges, l'écoconception, l'introduction de critères carbone dans les appels d'offres. Il est également possible de faire du réemploi et du recyclage, de rails par exemple.

Gilles DANSART

Le ministre a évoqué un choc d'offres, mais c'est à un choc de la demande sur les TGV que nous assistons. Quelles seraient les conditions de ce choc d'offres ?

Alain QUINET

Auparavant, lorsque nous pensions choc d'offres, nous pensions nouvelles lignes. Or, le développement des services express métropolitains serait réalisé à partir d'un réseau existant. Par ailleurs, nous apprenons collectivement, en Europe, le potentiel très important de trafic transfrontalier. Les réseaux ferrés ont été construits les uns à côté des autres et il faut les recoudre pour créer une Europe du rail.

Gilles DANSART

Les liaisons interrégionales pourraient être développées.

Alain QUINET

Il faut compter sur l'ouverture du marché. Nous sommes prêts à accueillir, il y a de la place sur le réseau.

Gilles DANSART

Dans peu de temps, les aéroports d'Orly et de Roissy bénéficieront d'une nouvelle liaison. Quel est le changement pour vous ?

Augustin DE ROMANET

À l'époque de la création du CDG express, la SNCF et la RATP s'y étaient opposées. Aujourd'hui, nous collaborons avec la SNCF. L'aéroport Charles de Gaulle sera, à l'avenir, desservi par le RER B, la ligne 17, le CDG express, le barreau Roissy Picardie et les TGV. L'intermodalité fer/air se traduit par un objectif d'augmenter le 50 % le nombre de passagers en correspondance fer/air - de l'ordre de 9 % actuellement pour atteindre le meilleur niveau européen dès 2025. La gare de Charles de Gaulle 2 pourra accueillir 30 millions de passagers en 2030. Pour l'aéroport d'Orly, ce seront la ligne 14 et la ligne 18 qui révolutionneront le site, qui se trouvera désormais à 25 minutes du centre de Paris. Nous

réfléchissons également à éloigner la voiture de l'aéroport d'Orly, car notre objectif est d'atteindre zéro émission nette sans compensation en 2030.

À l'époque de la création du CDG express, la SNCF et la RATP s'y étaient opposées. Aujourd'hui, nous collaborons avec la SNCF. L'aéroport Charles de Gaulle sera, à l'avenir, desservi par le RER B, la ligne 17, le CDG express, le barreau Roissy Picardie et les TGV. L'intermodalité à l'aéroport se traduit par un objectif de 50% de passagers s'y rendant en train. La gare de Charles de Gaulle 2 pourra accueillir 30 millions de passagers. Pour l'aéroport d'Orly, ce seront la ligne 14 et la ligne 18 qui révolutionneront le site, qui se trouvera désormais à 25 minutes du centre de Paris. Nous réfléchissons également à éloigner la voiture de l'aéroport d'Orly, car notre objectif est d'atteindre zéro émission nette sans compensation en 2030.

Gilles DANSART

Vous avez l'air convaincu que la performance des liaisons suffira à convaincre les clients de changer de mode d'acheminement.

Augustin DE ROMANET

Les gens n'ont pas besoin d'être convaincus. La plateforme est saturée et les embouteillages nombreux à Orly. Il en est de même parfois le week-end à Roissy. Les transports en commun constituent la solution la plus confortable.

Gilles DANSART

Alain Quinet, estimez-vous que les gares sont suffisamment reliées aux autres modes de transport ? Elles ont souffert d'une sous-estimation de l'afflux qu'elles attirent.

Alain QUINET

Paradoxalement, l'une des choses les plus difficiles à prévoir est l'évolution démographique. Nous avons eu tendance par le passé à sous-estimer la croissance démographique de l'Île-de-France et d'autres métropoles. Il faut tenir compte des biais passés.

Gilles DANSART

Un rapport de François Durovray sorti récemment fait la part belle à l'intermodalité.

Pierre COPPEY

Ce rapport est frappé de bon sens, c'est une mine à exploiter. Nous avons installé des parkings dans les Yvelines et l'Essone, à Longvilliers et Briis-sous-Forges, proposant des cars conduisant à Massy. Ils ont instantanément rencontré leur public. En outre, s'il ne rencontre pas son public, le bus peut facilement modifier son trajet, contrairement au train.

Gilles DANSART

Il est en effet plus facile d'installer des terminaux d'échange que de créer une nouvelle ligne. Pourriez-vous dire quelques mots sur ces projets communs visant à améliorer l'intermodalité ?

Thierry GUIMBAUD

Je suis frappé de constater que l'axe Rhône ou Saône, qui est extrêmement bien équipé, est surcapacitaire. Son grand handicap est d'être en cul-de-sac et de s'arrêter avant les zones de fret. Un projet de canal qui rejoindrait le Rhin a été envisagé. Néanmoins, c'est un projet coûteux et complexe du point de vue environnemental. En revanche, une articulation

du fluvial et du ferroviaire pourrait se révéler pertinente. Il faut que nous soyons des logisticiens de nos infrastructures.

Alain QUINET

Nous sommes tous en situation de concurrence, mais également en situation de coopération. Lorsque le Rhin était trop bas, des trains de marchandises ont été mis en place. Les relations devront se développer.

Augustin DE ROMANET

Pourquoi se déclarer en compétition ? La perte de part de marché de l'aérien ne me dérangerait pas si elle survenait, car j'aurais besoin de moins d'investissements et je suis en faveur de la décarbonation. Néanmoins, les nouveaux modes de vie vont à l'opposé de la décarbonation. La ligne Paris-Nice en avion est utilisée par des passagers qui la prennent deux fois par semaine et réservent six mois à l'avance. Les nouvelles organisations du travail créent une pression vers l'accroissement de l'offre et le problème de l'aérien actuellement n'est pas de trouver de nouveaux clients.

Pierre COPPEY

Les besoins de transport sont en croissance permanente et les efforts des opérateurs visent tout au plus à capter la croissance.

Exposé : la gare de demain, par un représentant de Gares & Connexions

Raphaël Ménard, président du directoire de l'AREP.

Raphaël MENARD

AREP, agence d'architecture pluridisciplinaire, existe depuis 25 ans. Filiale de SNCF Gares & Connexions, ces 1000 collaborateurs travaillent pour de nombreux clients, en France et à l'international, dans le domaine de l'architecture mais pas uniquement. Nous accompagnons par exemple les collectivités (Annecy, Genève, Luxembourg etc.), dans leur stratégie de transition écologique (planification territoriale et urbanisme), jusqu'à la petite échelle, pour le mobilier urbain, la signalétique etc.

L'engagement post-carbone d'AREP se concrétise dans notre démarche EMC2B (énergie, matière, carbone, climat et biodiversité), qui permet de prendre en compte de façon systématique la diversité des sujets environnementaux en les évaluant, les quantifiant. Sur ces images, vous voyez quelques exemples récents de gares françaises conçues par AREP : Nîmes Pont du Gard, Lorient, Auray, Pont de l'Alma à Paris, ou encore à Juvisy.

Aujourd'hui, je vais me concentrer sur le « C » d'EMC2B, sur la métrique carbone, et le grand chantier de décarbonation des gares françaises. Sur une balance carbone, combien pèse une gare ? Certes, le rail pèse peu dans les émissions nationales ; nous sommes d'ailleurs nombreux à souhaiter augmenter massivement sa part modale (en substitution aux modes les plus émetteurs). Pourtant cette belle histoire des gares commençait mal ! A leurs débuts, il y a 150 ans, les gares étaient surtout des bornes de recharge... à charbon, pour les locomotives à vapeur. Demain, elles seront peut-être des stations-services d'énergies beaucoup moins carbonées, côté parvis et côté rails.

Dans les 3000 gares de France, pour leurs dix millions de visiteurs par jour, quel est l'impact CO₂ d'un passage en gare ? C'est environ 5 grammes de CO₂ pour l'éclairer, la

chauffer etc. Mais si on élargit le regard, c'est 50 grammes de plus pour rénover, transformer (voire de temps en temps en bâtir une nouvelle). Enfin, selon que vous arrivez en gare (ou en repartez) à pied, à vélo, en bus, en taxi, en voiture etc., l'impact carbone de ce trajet ajoute 250 grammes (en moyenne). Bref, si l'on compte à peu près tout (avant ou après avoir pris le train), cela fait environ 300 grammes. Evidemment, c'est bien peu face à un Paris-New York en avion, mais tout compte fait, si vous passez 1000 fois dans les gares au cours d'une année (par exemple, si vous prenez le train pour aller travailler, 4 passages quotidiens en gare, plus de 200 jours dans l'année, plus quelques vacances... en train !), cela représente environ 300 kilos de CO₂ par an. Ce n'est pas rien face à l'objectif individuel de 2 tonnes pour un monde à +1,5°C.

Depuis 3 ans, notre stratégie de décarbonation des gares est à l'œuvre sous l'impulsion de Marlène Dolveck, directrice générale de SNCF Gares & Connexions. Les équipes ont été incitées à des mesures de sobriété ; nous avons retiré les chaudières au fioul ; nous avons engagé des travaux de rénovation énergétique aussi. Concrètement, nous avons déjà réduit de 28% les émissions par rapport à 2015. C'est déjà une très belle étape.

En parallèle, l'un des grands enjeux consiste aussi à verdir le mix énergétique. Notre ambition est de solariser 10% des emprises, soit plus d'un million de mètres-carrés, faire des gares françaises le territoire des énergies renouvelables, avec un objectif d'énergie positive en 2030. Comme première étape, un partenariat a été signé avec un acteur français, Ténergie, pour installer des ombrières photovoltaïques sur une centaine de gares dans toute la France (plus de 30 MWc). Côté AREP, nous développons le solaire pour de nombreux projets, notamment ferroviaires : technicentres, abris de quais etc.

Plus tôt dans les débats, Mikaël Lemarchand et Alain Quinet ont insisté sur la prise en compte des émissions indirectes (les 50 grammes de tout à l'heure). L'occasion de zoomer sur le « C » du carbone de la démarche EMC2B, de l'illustrer par la « pesée carbone » d'une gare ; de ses composants (et oui, un ascenseur, ça pèse par exemple assez lourd en carbone gris) ; de ses ingrédients constructifs. L'occasion d'insister sur l'importance du programme : quelle est la bonne taille d'un pôle d'échanges multimodal ? En effet, la quantité de surface est au moins aussi importante que la « sobriété carbone » d'un mètre-carré écoconçu. Une fois à la juste taille, l'écoconception d'une gare consiste à réduire les volumes de matériaux et particulièrement les plus émetteurs, à opter aussi pour les fibres végétales, le réemploi ; et avant tout chose, de prendre soin des existants, de reconfigurer sagement le déjà-là. La gare de Notre Dame-Saint-Michel transformée, réouverte au public le 17 avril 2023, est un très bel exemple. Bref, la bataille du carbone se gagne à la petite cuillère, projet après projet ; elle est à chaque fois une victoire spécifique, locale et opérationnelle.

Enfin, dernier volet, l'intermodalité des gares (80% de l'impact carbone). Dans le cadre du projet Horizon 2024, la gare du Nord abritera le plus grand parking à vélos de France, sous une grande halle solaire en bois. A l'heure des services express métropolitains (SERM), l'occasion de rappeler l'expertise de la SNCF et d'AREP sur les intermodalités de demain : articulation avec l'offre des transports publics (bus, cars etc.), prospective sur les mobilités (légères, compactes, partagées...). L'apparition d'une nouvelle « faune », nichée entre la « famille voiture » et le « genre vélo ». Côté AREP, nous militons pour ces nouvelles mobilités, l'« ordre » des véhicules intermédiaires, avec toutes ses espèces et leur impact tout aussi positif sur les infrastructures (sobriété foncière, « parkings de poche » ...). Nos designers chez AREP esquissent d'ailleurs quelques véhicules légers et accessibles et facilement réparables. Ce sera l'une des clés pour reconfigurer et décarboner le transport, en étant à l'écoute de toutes les parties prenantes, et particulièrement des intermodalités côté parvis.

Conclusion : Pascale Gruny et Florence Lasserre.

Gilles DANSART

Vous avez au début de ce colloque mis en exergue les problèmes du réel. Par ailleurs, il est apparu que la collaboration entre tous les modes de transport est nécessaire. Tous ont destin lié. L'unité pourrait donc ouvrir une nouvelle ère décarbonée. Il s'agit d'un travail de fourmi, car il faut agir sur tous les aspects.

Pascale GRUNY

Nous continuerons à nous intéresser à ce sujet, qui est très riche. Je remercie nos intervenants. Nous finissons avec de belles images de gares et la réaffirmation de la nécessité de travailler ensemble. Nous sommes attachés à nos territoires et il faut trouver des solutions. En tant qu'élues, nous nous efforcerons de faire avancer le sujet, grâce aux accompagnements financiers promis par le ministre.

Florence LASSERRE

Merci à tous pour votre participation. J'ai constaté beaucoup de maturité dans ce débat sur la décarbonation. J'ai le sentiment que nous serons au rendez-vous, à condition que nous construisions les solutions et leur acceptabilité au fur et à mesure.

Avenir Transports

info@avenir-transports.org

BP 11 - 126 rue de l'Université 75007 Paris

<http://avenir-transports.org>

