

Compte-rendu de l'étape francilienne

Mercredi 18 novembre – visioconférence

Dessiner avec les élus le mix énergétique des transports de demain

Gilles Baustert présente aux participants les enjeux ayant motivé l'organisation des forums transition énergétique des transports routiers. Les industriels font des investissements afin de répondre à trois grandes tendances : **l'urbanisation** à travers le monde, avec la multiplication des mégalopoles, qui amène de nouvelles perspectives en termes d'aménagement du territoire.

La seconde, le **développement durable**, avec le nécessaire **respect des engagements climatiques et sanitaires**. Les Accords de Paris nous obligent à limiter la hausse des températures à 1,5°C d'ici à 2050, ce qui sous-entend pour les pays industrialisés une division par deux de leurs émissions de CO₂ tous les dix ans. Sur la qualité de l'air, la France a récemment été condamnée par la Cour de Justice Européenne à des astreintes journalières, apportant un coût supplémentaire au non-respect des normes. Et enfin, **dernière tendance : la digitalisation et le numérique**.

Pour ce qui concerne les grandes mutations à venir dans le secteur des transports, les constructeurs s'adaptent à ces évolutions avec la **connectivité des véhicules**, qui permet d'améliorer la sécurité mais aussi de **limiter leur impact environnemental, l'électrification et l'utilisation de carburants alternatifs**, et l'apparition de **véhicules autonomes**.

Ces investissements permettent à Scania de prendre sa part de responsabilité pour relever le défi sanitaire. Depuis janvier 2014, les constructeurs de véhicules industriels et de transport en commun sont tenus de ne mettre sur le marché que des véhicules, quand il sont neufs, conformes à la norme Euro 6. Cela correspond à un investissement pour le constructeur d'1 milliard d'euros en R&D, et pour les transporteurs d'un effort de « **surinvestissement de l'ordre de 10 000 € par véhicule** ».



« Avec la crise que nous traversons, nous devons trouver comment accompagner les transporteurs vers la transition énergétique »

En cette période de crise, il est d'autant plus important **d'analyser ensemble comment accompagner nos clients et leurs donneurs d'ordres pour poursuivre leurs efforts en matière de verdissement de leur parc**.

État des lieux : quelles initiatives et actions concrètes en matière de transition énergétique des transports routiers dans nos territoires aujourd'hui ?



La LOM : un Texte favorisant la transition énergétique des transports

Laurianne Rossi, Députée des Hauts de Seine, rappelle que même si le secteur du transport de marchandises ne pèse que 9% des émissions de CO2, la loi d'orientation des mobilités (LOM) intègre pleinement les transporteurs. Elle vise à accompagner nos concitoyens vers des transports moins carbonés, et un **mix énergétique plus équilibré dans l'offre de transports**.

« Avec le suramortissement, les transporteurs sont aidés à acquérir des véhicules à carburants alternatifs. »

Il y a notamment un enjeu pour **déployer les stations d'avitaillement**, notamment GNV, et Laurianne Rossi rappelle qu'elle a défendu un amendement ce sens à l'Assemblée. Afin d'accompagner financièrement le secteur du transport routier de marchandises vers cette transition énergétique, le suramortissement des véhicules a été prolongé dans le cadre du PLF 2021 récemment.

Plus largement, il lui semble intéressant pour le secteur de la logistique d'avoir une **réflexion poussée sur l'optimisation des flux**, le numérique et le partage des données permettant de nouvelles perspectives sur le sujet.

... et de nouvelles stratégies pour couvrir l'ensemble du territoire

Pour Damien Pichereau, député de la Sarthe, Rapporteur du Texte, cette loi vise également à **donner aux élus locaux les outils nécessaires pour permettre une couverture à 100% du territoire d'une offre de transports** par une Autorité Organisatrice (AOM).



Les communautés de communes ont semblé être le bon niveau pour organiser au mieux ces stratégies de mobilité, au plus proche de leurs concitoyens, et elles ont dorénavant la possibilité de s'emparer de cette compétence, ou de la laisser à la Région, afin **que chacun puisse bénéficier de services adaptés et d'une offre de transport complémentaire à la voiture individuelle**.

« Les élus locaux ont dorénavant les outils pour organiser les mobilités alternatives à la voiture sur l'ensemble du territoire »

Concernant les axes logistiques, et même si tout n'est pas inscrit dans le texte et que le colis ne votent pas, les échanges engagés avec les maires semblent indiquer que **les élus locaux se rendent dorénavant bien compte de l'impact environnemental du e-commerce** notamment, et de la nécessité **d'organiser ces flux pour limiter l'impact négatif sur leur territoire**. Pour le député de la Sarthe, la dynamique est lancée et va dans le bon sens.



LOM : passer du transport à la mobilité

Pour le directeur général du GART, Guy Lebras, qui regroupe les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), la LOM présente l'immense avantage de garantir **une couverture de 100% du territoire par des AOM**, là où seuls 20% l'étaient auparavant.

« Les AOM sont impliquées dans le verdissement du parc, avec 50% du renouvellement depuis 2020, et 100% en 2025. Reste à utiliser ces transports publics en période de crise... »

Cette **boîte à outils** complexe à destination des élus a poussé le GART à publier un [guide de décryptage](#), réactualisé en octobre 2020, afin de faciliter la compréhension du Texte par les territoires. Les AOM **attendent dorénavant la publication des décrets d'application** : seul un tiers est aujourd'hui paru, les deux tiers restants étant prévus dans les mois à venir.

La logique de la loi, qui passe **du transport à la mobilité**, va dans le bon sens. Elle signe **l'avènement de la mobilité digitale** pour organiser la **complémentarité des différents modes de transports**, et les rendre de fait plus efficaces en terme environnemental.

Concernant **la transition énergétique**, les AOM sont de fait impliquées depuis 2015, avec la loi de transition énergétique pour la croissance verte, qui les oblige **depuis 2020 à renouveler 50% de leur parc en véhicules faiblement émetteurs**, et ça sera **100% à partir de 2025**. En ce sens, Guy Lebras salue l'effort des **constructeurs qui ont su s'adapter** en proposant d'abord du diesel Euro VI, et aujourd'hui une offre d'énergies alternatives intéressante.

Il souligne également que seuls 3% des émissions de gaz à effet de serre des 30% liés aux transports sont liés aux **transports publics**, et que **le premier défi dans la crise que nous traversons est de faire en sorte qu'ils soient utilisés pleinement**. Il faut que les utilisateurs retrouvent la confiance et le défi est important eu égard aux enjeux sanitaires actuels.

Région Ile de France : mettre en œuvre la transition pour tous les territoires

Jean-Philippe Dugoin-Clément, Vice-président chargé de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement à la Région Ile de France, souligne la **disparité des territoires qui la composent**. Si la croissance démographique est en effet très importante, avec plus de 12 millions d'habitants, il y a un déséquilibre réel entre les territoires périphériques qui restent ruraux, et les activités économiques qui conduisent à une hyper concentration des flux de mobilité.



Avec la crise du Covid, le vice-président craint que nous ne connaissions un **retour en arrière important sur la fréquentation des transports en commun**, et l'autopartage devra également être encouragé.

« Nous aidons à l'achat de véhicules GNV, électriques et hydrogène. Ces primes sont cumulables avec les autres aides d'Etat et de communes existantes. »



Concernant la transition énergétique des transports, **la Région investit dans l'ensemble du spectre d'énergies alternatives disponibles**, en proposant des **aides à l'achat sur les véhicules** jusqu'à 9000 euros, qui viennent en complément des autres aides d'Etat ou de collectivités disponibles. Cette aide est également **disponible pour les véhicules rétrofités**, c'est à dire aux véhicules thermiques transformés en véhicules électriques batterie ou hydrogène.

« La Région investit dans les stations d'avitaillement GNV, électrique et hydrogène, aux côtés des principaux syndicats d'énergie »

La Région travaille par ailleurs sur un **maillage efficient des stations d'avitaillement** en collaboration avec les principaux syndicats d'énergie francilien : SIPPAREC, SIGEIF... notamment avec le **développement des stations GNV, un amorçage des stations hydrogène** et bien sûr des **infrastructures de recharge** pour véhicules électriques. Concernant l'hydrogène, nous œuvrons également à la création d'un écosystème permettant de multiplier les usages pour diminuer les coûts, et rentabiliser les premières infrastructures.

Cependant, l'élu régional souligne la pertinence d'**avoir une cohérence entre les différents échelons territoriaux** dans les politiques publiques menées en matière de transition énergétique des transports. Il prend ainsi l'exemple des Zones à Faibles Émissions, sur lesquelles les Métropoles sont compétentes, mais qui dépendent également des pouvoirs de police des maires du territoire, ou encore Ile de France Mobilités, qui s'occupe du transport des voyageurs à l'échelle régionale, mais pas des marchandises.

Accompagner les transporteurs & le développement du e-commerce

Le Gouvernement a confié il y a quelques mois à Damien Pichereau, une **mission sur les véhicules utilitaires légers** et l'organisation des transports dans un contexte de **développement important du e-commerce**, avec deux volets : un européen, l'autre national.



Dans l'hexagone, cette mission a abouti au **suramortissement des véhicules à énergies alternatives** pour favoriser leur émergence et **gommer leur surcoût à l'achat par rapport au diesel**.

Les transports lourds sont naturellement complémentaires en termes de logistique, et il nous faut massifier les flux dans les poids lourds pour optimiser l'impact environnemental des transports, et **leur permettre d'arriver au plus proche des centres villes** à desservir. Le développement d'Espaces Logistiques Urbains (ELU), permettant ensuite la rupture de charge vers des modes de transports légers et agiles propres (électriques, triporteurs ou même piétons), doit permettre aux élus locaux de limiter l'impact environnemental et sanitaire lié à la multiplication des commandes en ligne.

« Le suramortissement issu du rapport sur la logistique que m'a confié le Gouvernement permet de gommer la différence entre véhicules à énergie alternative et véhicules diesel »

Plans de relance : Quelles innovations en faveur des transports durables en Ile de France ?

Des véhicules décarbonés pour lutter contre les nuisances sonores



En sa qualité de présidente du Conseil National du Bruit, **Laurianne Rossi souligne que le bruit est en effet une pollution dont on parle peu**, alors même qu'elle touche aujourd'hui 9 millions de Français quotidiennement, pour un **coût social évalué à 57 milliards d'euros par an**.

Les **actions entreprises contre la pollution de l'air** vont bien souvent **dans le même sens que celles mises en place contre la pollution sonore**. Parmi les actions portées au niveau législatif avec ses collègues parlementaires, « le droit à vivre dans un environnement sonore sain » a été intégré.

« Les actions entreprises pour la transition énergétique du parc permettent également de lutter contre le bruit, dont le coût social est de 57 milliards par an ». »

Pour que les actions en faveur de la transition énergétique du parc roulant aient un effet perceptible sur la pollution sonore, il faudrait que 20% du parc soit décarboné, ce qui laisse entrevoir l'effort qu'il reste à fournir, sur lequel la majorité présidentielle travaille.

Orienter les financements européens en faveur de la relance

Pour le Député de la Sarthe, nous avons besoin **d'harmoniser les systèmes de transports en commun et leur financement au niveau européen**. Le versement transports est typiquement français, ce qui pose problème pour l'intégrer dans les subventions distribuées par l'Europe pour se relever de la crise. Elle ne peut pas compenser la perte pour les AOM françaises.



Damien Pichereau souscrit totalement au Green Deal, et à ses orientations en faveur de la transition énergétique des transports, avec les cofinancements directement fléchés vers l'investissement. Selon lui, il est cependant important **d'ouvrir ces cofinancements aux transports en commun et à leurs pertes d'exploitation**.

« Le Green Deal devrait financer les transports en commun, et la création d'un Airbus de l'hydrogène décarboné européen »

Par ailleurs, le vice-président de la commission développement durable et aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale souligne qu'après l'Airbus des batteries, **il faudrait également créer un Airbus de l'hydrogène à l'échelle européenne**.



La Région engagée pour une relance sociale et environnementale

La relance de la Région francilienne est organisée en deux temps, avec un **plan d'investissements** massif dès le mois de juin 2020 d'1,3 milliards d'euros pour venir soutenir les entreprises et **assurer leur mutation environnementale, sociale et sanitaire.**

« Après un investissement massif d'1 milliard d'euros, la Région met en œuvre son contrat de Plan pour une économie et une relance vertes. »

Nous avons en ce sens créé un **guichet commun avec l'Etat, les Départements et les intercommunalités franciliennes** avec la création du **fonds « Résilience »**, afin de faciliter les démarches pour les agents économiques et lancement d'un budget participatif régional doté de 500M€ sur 5 ans pour relancer la commande publique.

Le deuxième volet du plan de relance régional pour une « reconstruction écologique de l'Île-de-France », qui oriente les acteurs vers une économie et une relance verte que nous avons annoncé à l'issue de notre 1ère COP francilienne. A horizon 2024, la Région aura ainsi engagée 10Mds€ de dépenses publiques en faveur de l'environnement.

Egalement en cours de négociations, le **Contrat de Plan Etat - Région (CPER).**

Sauver les transports en commun après la crise

Pour Guy Lebras, l'urgence est à la **survie financière des autorités organisatrices de la mobilité**, qui ont été privées durant la crise du versement transports faute de voyageurs.

Dans le PLFR 3, seuls 1200 des 12000 collectivités ont pu bénéficier de subventions pour pallier les pertes engendrées par la crise. **Le PLFR 4 prévoit uniquement des avances remboursables, ce qui n'est pas tenable pour les AOM concernées.**

Les discussions se poursuivent à Matignon et à Bercy pour rétablir la donne au sein du projet de loi de finances, mais, selon le GART, les arbitrages financiers en faveur de l'hydrogène mériteraient peut-être d'être ajustés pour tenir compte également de la nécessaire survie des transports en commun à l'issue de la crise.

Dans ce contexte très particulier, où ce sont les pertes d'exploitation qui vont conduire aux arbitrages budgétaires, il lui semble compliqué d'orienter les investissements vers la transition énergétique du parc roulant.



« Avant de penser au verdissement des flottes, les AOM doivent survivre financièrement à la crise, et donc se voir proposer une compensation du versement transports en subventions »

Conclusion : faire de la transition énergétique des transports une priorité

Laurianne Rossi rappelle les **actions en faveur de la transition énergétique des transports permet également de diminuer de manière significative les nuisances sonores**, qui coûte à la société plusieurs dizaines de milliards d'euros par an. Il faut poursuivre les efforts entrepris dans la LOM pour **permettre l'avitaillement en énergies alternatives dans tous les territoires** : GNV, électricité, hydrogène. Toutes les solutions doivent être mises à disposition des transporteurs.

Guy Lebras de conclure que **les politiques de transports et la transition énergétique devraient être gérées au même niveau que les fonctions régaliennes de l'Etat** (Défense, affaires étrangères, justice, finances, intérieur) tant elles influent sur le quotidien de nos concitoyens. Les politiques publiques engagées en ce sens ne devraient pas être soumises selon lui aux arbitrages de Bercy.

Jean-Philippe Dugoin-Clément souscrit totalement à cette approche. Si Ile de France Mobilités est parvenu à compenser les pertes du versement transports grâce à son poids politique et financier, les agglomérations de province de plus petite taille n'ont pas eu le même traitement. Si l'Etat juge en effet que ces questions sont prioritaires, il **devrait décider de sortir les investissements environnementaux des dépenses des collectivités.**

Pour le député de la Sarthe **Damien Pichereau**, il est important de remettre au cœur des décisions publiques le consommateur. Dans cette transition énergétique des transports, il faut intégrer l'automobiliste et les entreprises. Pour lui, nous connaissons aujourd'hui une bascule et les attentes de nos concitoyens sont orientées vers ce shift environnemental tant attendu. **L'Etat, les collectivités et les entreprises doivent s'orienter dans le même sens**, ce qui semble dorénavant le cas. Il encourage de son côté à la **mise en place d'aides fiscales afin de faire en sorte que les TCO (Total Cost Ownership) des véhicules soient proportionnels à leurs émissions polluantes (CO2 et polluants locaux)**, ce qui permettrait de faire de la mobilité durable et du développement durable de véritables forces pour la relance de l'économie.

Gilles Baustert remercie les participants de cette étape francilienne du forum, et pour la pertinence des actions mises en place tant au niveau parlementaire que local pour **orienter le plus grand nombre vers la nécessaire transition énergétique de nos transports routiers** : exemplarité dans les parcs roulants, soutien régional, national et européen à la relance... Ces échanges sont porteurs d'espoir pour **orienter le monde d'après vers des transports de personnes et de biens en phase avec les défis environnementaux et sanitaires** que nous relevons tous.

Remerciements / liste des participants

Forum de la transition énergétique des transports routiers et Scania remercient les personnalités qui se sont inscrites pour ces échanges :

Prénom	Last name	Titre	Entité
Gilles	Baustert	Directeur	Scania France
Guillaume	BIGNIER	Reponsable commercial	Groupe Avril
Eric	BRAIVE	Président	Coeur Essonne
Vanessa	CERCEAU	Responsable communication	Scania France
Laurent	Chapon	Directeur Exploitation Matériel	RAZEL-BEC
Frédéric	Clément		Ville de Grigny
Fabien	COMPAGNON	Conseiller des ventes	Scania IDF
Alexandre	CORREIA	Conseiller des ventes	SCANIA FINANCE
Pascal	CRESTIN	Chef de produit	SCANIA FRANCE
Marc	DALBARD	Strategic Business Development	PTV GROUP
Mathieu	De Vlieger	Consultant mobilités Energies	Com'Publics
Julien	Depret	Expert maintenance bus	KEOLIS
Jean-Philippe	Dugoin-Clement	Vice-président	Conseil Régional d'Ile-de-France
Jean-Philippe	DUGOIN-CLÉMENT	Maire	Mairie de MENNECY
Claire	Eveno	DGST	Mairie de Noisy-le-Sec
Alexandre	Fernandez	Chef de cabinet de Laurianne Rossi	Assemblée Nationale
Bruno	Flochon	Chef du service transition énergétique	RÉGION GRAND EST
Jean-François	Gouhier	Responsable achats Bus et Cars groupe	KEOLIS
Louison	Guinfolleau	Ingénieur des ventes	Scania France
Remi	HUMEAU	Conseiller des ventes	SCANIA IDF
Else	Joseph	Sénatrice des Ardennes	SÉNAT
Koen	Knoops	Président	Scania France
Thierry	LARUE	Chef de région	SCANIA FRANCE
Julien	LE BRETON	Conseiller des ventes	SCANIA
Sandrine	Le Feur	Députée du Finistère, quatrième circonscription	ASSEMBLÉE NATIONALE
Guy	Lebras	Directeur général	GART
Alexandre	Lecompte	Director Commercial	UNVI CARROCEROS
Gérard	Leseul	Député	ASSEMBLÉE NATIONALE
Adrien	Malfray	Chargé de mission Exploitation	AGIR
Fabien	MELLOT	Conseiller des ventes	SCANIA
Abde	Menii	Chef de region	SCANIA france
Guillaume	METIVIER	Délégué collectivités	Com'Publics
Thibaut	MOURA	Directeur associé mobilité énergies	Com'Publics
David	Ouzilou	collaborateur parlementaire de Damien Pichereau	Assemblée Nationale
Philippe	Pierson	Chef de Région Autobus	Scania France
Damien	Pichereau	Député de la Sarthe - Rapporteur LOM	Assemblée Nationale
Franck	PREVAULT	Chef de Région Autocars	Scania
Stephane	PRIOLET	Conseiller des ventes	Scania Ile de France
Mathilde	Pronier	Déléguée club dernier km de Livraison	Com'Publics
Mathieu	Py	Constultant	ALGOE CONSULTANTS
Eric	REBOUSSIN-PAILLOUX	Conseiller des ventes	SCANIA
Carlos	Rivo	Chef de project	UNVI
Laurianne	Rossi	Députée des Hauts de Seine	Assemblée nationale
Alexandre	SAINT-CLAIR	CHARGÉ DE MÉTIER VÉHICULES INDUSTRIELS	CNPA
Stéphanie	Soares	Conseillère Cohésion territoriale et environnementale	Région Ile de France
Dirk	STÜBEN	Directeur Succursale	Scania France Succursale d'Ile de France
Damien	Thomine	Directeur Cars et bus	Scania France
Olivier	TOUBLANC	Responsable Grands Comptes C&B	Scania France
Anne-Sophie	TOUMIT	Responsable marketing et événementiels	Scania France
Francois	Vauxion	Délégué innovation - transition énergétique Autobus	RATP