



# **Commission Air Énergie du SPI Vallée de Seine**

## **Transports alternatifs**

*20 juin 2014*

*Sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye*

*Sous la présidence de Monsieur Philippe COURT  
Sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye*

– Compte rendu –

**Participants à la Commission Air Énergie du 20 juin 2014**  
**Sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye**

<b>Nom</b>	<b>Fonction</b>	<b>Organisme</b>
<b>ALBERT Bernard</b>	Commandant des sapeurs-pompiers	Service départemental d'incendie et de secours des Yvelines
<b>BAILLON Yoann</b>	Chef de section prévision-opération du groupement Est	Service départemental d'incendie et de secours des Yvelines
<b>BARKATI Herger</b>	Administrateur	Yvelines Environnement
<b>BENKO Régine</b>	Adjointe au Directeur de l'Agence Seine Aval	Ports de Paris
<b>BESNARD Julien</b>	Directeur Général	Citiz Ile de France Ouest
<b>BOSSIS Armand</b>	Délégué environnement	Mairie de Carrières-sur-Seine
<b>BOUTIN Mary-Claude</b>	Maire adjoint	Mairie de Saint Germain en Laye
<b>CARCASSES Françoise</b>	Coordinatrice service technique	Mairie de Poissy
<b>CLAVIER Florent</b>	Responsable environnement	Mairie de Poissy
<b>COHIN Jean</b>	Membre association	Union Protection de la Boucle de Moisson et de ses Habitants
<b>CULLIN Michel</b>	Président	ADIV Environnement

<b>DAUDERGNIES Bernard</b>	Conseiller	Association DEF'SIT
<b>DEWOST Jean-Jacques</b>	Chargé de mission « Vie institutionnelle »	Chambre de commerce et d'industrie départementale de Versailles-Yvelines
<b>DI BERNARDO Maryse</b>	Vice-présidente déléguée au développement durable et transition énergétique	CAMY
<b>GAILLANT Fabrice</b>	Directeur logistique	SODIPRAM
<b>JOLY Fabrice</b>	Ingénieur d'études	AIRPARIF
<b>KERVAREC Roger</b>	Conseiller municipal	Mairie d'Issou
<b>LAMISSE Daniel</b>		UFC Que Choisir
<b>LAUG Marc</b>	Responsable logistique Site et environnement	Airbus Defence&Space Les Mureaux
<b>LERMA José</b>	Conseiller délégué aux transports et à l'énergie	Mairie de Vaux sur Seine
<b>MAROTTE Jean-Pierre</b>	Vice-président	Pissefontaine Environnement
<b>MARSAIS Jean-Pierre</b>	Membre association	UFC Que Choisir Verneuil Val de Seine
<b>MAZAGOL Alain</b>	Maire adjoint Travaux, Patrimoine, Embellissement de la ville et Systèmes d'information	Mairie d'Andrésy
<b>MIGEON Vincent</b>	Directeur	Union des Maires des Yvelines

<b>ORY Monique</b>	Présidente	CAPESA et DEF'SIT
<b>PARISOT Jean-Claude</b>	Secrétaire général	CADEB
<b>PERDEREAU Jacques</b>	Administrateur	CADEB
<b>PINOT Philippe</b>	Président	Association de Sauvegarde de Cernay-la-Ville
<b>ROSET Jean-Noël François</b>	Vice-président	ORGECO 78 Organisation générale des Consommateurs
<b>TASSET Yannick</b>	Maire Vice-président	Mairie d'Orgeval CA2RS
<b>TRUYOL Albert</b>	Expert	IESF Ingénieurs et Scientifiques de France
<b>VALENTIN Jean-Pierre</b>	Adjoint aux transports et systèmes d'information	Mairie de Carrières-sur-Seine
<b>YACEF Dalila</b>	Directrice des services techniques	Mairie d'Andrésy
<b>ZALTZMAN Arnaud</b>	Conseiller municipal	Mairie de l'Etang la Ville

## SOMMAIRE

---

<b>Introduction.....</b>	<b>10</b>
<i>Par</i>	<i>Marion</i>
<i>adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE de Versailles.....</i>	<i>RAFALOVITCH,</i>
	<i>10</i>
<b>Présentation des transports dans le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie).....</b>	<b>12</b>
<i>Par</i>	<i>Julien</i>
<i>chef du service Énergie, Climat et Véhicules à la DRIEE/SECV.....</i>	<i>Assoun,</i>
	<i>12</i>
<b>Cadre général.....</b>	<b>12</b>
Construction de quatre scénarios.....	12
Répartition des efforts sur les consommations énergétiques à 2020.....	13
À l'horizon 2020, qu'est-ce que cela implique ?.....	13
<b>Objectifs et orientations.....</b>	<b>13</b>
Sur le secteur des Transports, quelles sont les actions prioritaires à privilégier en particulier par les collectivités ?.....	14
<b>Conclusion.....</b>	<b>14</b>
Échanges avec la salle.....	15
<b>Présentation des transports dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....</b>	<b>18</b>
<i>Par</i>	<i>Julien</i>
<i>chef du Service Énergie, Climat et Véhicules.....</i>	<i>ASSOUN,</i>
	<i>18</i>
<b>Éléments de contexte.....</b>	<b>18</b>
<b>Objectifs « Transports » du PPA.....</b>	<b>18</b>
D'autres actions pour contribuer au PPA.....	19
D'autres pistes à explorer avec les collectivités.....	19
Conclusion.....	19
Échanges avec la salle.....	20
<b>Retour d'expériences – Voiture électrique : la Twizi Way.....</b>	<b>21</b>
<i>Par</i>	<i>Maïlis FLORIET, Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines,</i>
<i>Direction</i>	<i>Transports</i>
<i>et Corinne PAKEY, chef de projet Twizi Way by Renault, à Saint-Quentin-en-Yvelines.....</i>	<i>Déplacements,</i>
	<i>21</i>
<b>Présentation des acteurs du projet.....</b>	<b>21</b>
<b>Auto-partage et genèse de Twizy Way by Renault.....</b>	<b>21</b>
<b>Mise en œuvre de Twizi Way by Renault.....</b>	<b>21</b>
<b>Présentation détaillée du projet.....</b>	<b>22</b>
Planning de déploiement.....	22
Parcours client.....	22
Tarifs.....	22

Résultats Twizi Way à mi-juillet.....	23
Synthèse et perspectives Renault.....	23
Échanges avec la salle.....	24
<b>Retour d'expérience – Transport fluvial.....</b>	<b>26</b>
<i>Par Mariusz WIECEK, Ports de Paris, directeur de l'agence Seine Aval.....</i>	<i>26</i>
HAROPA, une synergie portuaire.....	26
Les gains environnementaux.....	26
La distribution fluviale urbaine.....	26
Échanges avec la salle.....	27

## Introduction

---

**Par Marion RAFALOVITCH,  
adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE de Versailles**

**Françoise BRIAND, responsable du Bureau de l'aménagement et du développement durable** – Je vous remercie tout d'abord de votre présence. Je voudrais simplement que vous excusiez Monsieur le Sous-préfet, parce qu'il a eu un impératif ce matin. Il devait ouvrir cette séance, faire une introduction.

Je vais laisser la parole à Madame Rafalovitch, de l'Unité territoriale des Yvelines. Je voudrais également en profiter pour remercier ses services pour cette superbe organisation. Merci beaucoup.

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE, Versailles** – Bonjour à tous. Je suis en poste depuis un mois tout juste. Merci d'être venu à cette Commission Air Énergie du SPI Vallée de Seine.

Pour ceux qui ne connaissent pas le SPI (Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles), ce secrétariat a été créé en 1993. Son objectif est de permettre une bonne conciliation entre un territoire marqué par la présence historique de l'industrie et un territoire à vocation résidentielle, agricole et forestière. Au travers de ce secrétariat du SPI l'idée est de créer un échange et de la transparence entre les parties qui peuvent être intéressées par l'avenir de ce territoire. Dans la salle, vous devez être à la fois du monde industriel, des collectivités locales, du monde associatif, des administrations de l'État et des personnalités qualifiées qui nous apportent également leur concours.

Au sein du SPI Vallée de Seine, il existe cinq commissions : la commission Déchets ; la commission Eau ; la commission Risques ; la commission Air-Énergie, qui nous réunit aujourd'hui, et une commission nouvellement créée, Nature, Paysage et Biodiversité.

Cette matinée va être consacrée au thème des transports alternatifs, avec plusieurs intervenants. Avant de leur donner la parole, je voudrais vous dire également que la commission Air-Énergie s'est réunie sur ce thème, il y a deux ans, et portait, à l'époque, sur les projets de ferme photovoltaïque.

Pendant ces deux années, le SPI a travaillé sur plusieurs actions :

l'édition d'un un outil pédagogique intitulé « *Bouge ton air !* », qui a été développé en réponse à la quatrième mesure d'accompagnement du Plan de protection de l'atmosphère ;

une sensibilisation auprès des scolaires sur la prévention de la pollution de l'air, en favorisant l'intervention de la DRIEE auprès de classes de 3<sup>ème</sup> du collège Albert Thierry, à Limay.

la publication de deux lettres concernant le sujet sur l'air, l'une en 2012 sur la qualité de l'air, l'autre en août 2013, qui a donné des informations sur les plans Climat-Énergie territoriaux ;

l'organisation d'un atelier, en septembre 2013, destiné aux collectivités, sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Différents documents sont à votre disposition dans cette salle, ceux que j'ai cités ainsi que d'autres documents du SPI.

Je voudrais vous informer que nous sommes en train d'enregistrer les présentations et les débats, en vue d'établir le compte rendu de cette commission.

Nous allons avoir quatre interventions :

La première sera réalisée par Julien Assoun, chef du service Énergie, Climat et Véhicules de la DRIEE. Il interviendra, dans un premier temps, sur le volet transport dans le Schéma régional Climat, Air, Énergie. Puis, il y aura un temps d'échange avec la salle.

La deuxième intervention, sur la thématique des transports dans le Plan de Prévention Protection de l'Atmosphère, sera également suivie d'un échange avec vous.

Nous aurons ensuite deux cas concrets en matière de transports alternatifs.

Le premier est un exemple de voiture électrique, la *Twizy Way*, qui sera présenté par Maïllis Floriet, de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, et par Corinne Pakey, chef du projet *Twizy Way*, chez Renault, à Saint-Quentin-en-Yvelines. Cette expérimentation, qui a duré une année, sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, a montré son intérêt du point de vue environnemental. Nous avons donc pensé que cela intéresserait l'ensemble de la Commission.

Le second est une illustration sur le transport fluvial, par Monsieur Mariusz Wiecek, de Ports de Paris, Directeur de l'agence Seine Aval basée à Bougival.

Encore merci de votre présence. Nous allons passer à la première intervention, sur le volet Transports dans le Schéma régional Climat Air-Énergie, par Julien Assoun.



## Présentation des transports dans le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie)

---

*Par Julien Assoun,  
chef du service Énergie, Climat et Véhicules à la DRIEE/SECV*

Je vais vous présenter brièvement le volet transports du SRCAE. Ensuite, nous pourrions avoir un échange.

Avant d'évoquer à proprement parler ce que l'on retrouve en termes de transports dans le SRCAE, je commencerai par replacer le document brièvement dans son contexte, rappeler quel est son objectif et comment il a été construit.

Le Schéma régional Climat Air Énergie est un document qui découle des lois Grenelle. Son but est de fixer le cadre de la transition énergétique de la Région, qu'il s'agisse de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de l'amélioration de la qualité de l'air, du développement des énergies renouvelables, de l'efficacité énergétique et également de l'adaptation au changement climatique.

Ce cadre a vocation à être approprié par les collectivités, en particulier par les collectivités de plus de 50 000 habitants qui sont tenues d'élaborer un plan Climat-Energie territorial dans lequel elles déclinent les grandes orientations du SRCAE pour en faire un plan d'action sur leur territoire et mettre en mouvement la transition énergétique sur leur territoire. La cible, ce sont tous les acteurs publics et privés de l'Ile-de-France, qu'il s'agit de mettre en mouvement pour décliner les orientations que je vais vous décrire dans un instant, et en particulier les collectivités qui sont assujetties à l'élaboration d'un SRCAE, avec une mécanique de documents de planification un petit peu complexe, autour du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

Vous retrouvez :

les PCET, qui doivent être compatibles avec ce document-cadre régional ;

le plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France, qui va être très prochainement adopté par la Région, doit lui aussi être compatible avec le cadre général fixé par le SRCAE ;

le plan de protection de l'atmosphère, qui est un document réglementaire. Il doit, lui aussi, être compatible avec le SRCAE.

Le SRCAE est vraiment un objet central en termes de cadrage de la transition énergétique régionale. Donc, avant de fixer les objectifs, il faut regarder quel est l'état des lieux, faire un diagnostic des caractéristiques énergétiques de la région, de manière à fixer les objectifs les plus appropriés.

### ***Cadre général***

Si l'on regarde ces caractéristiques, que ce soit en termes de vecteurs énergétiques ou en termes de secteurs qui consomment, il y a, d'un côté, les caractéristiques franciliennes, de l'autre, les caractéristiques nationales, sur l'année de référence 2005. Je précise que ces chiffres excluent le transport aérien. Il a été considéré que le transport aérien doit faire – et fait – l'objet d'actions dans le SRCAE, mais qu'il était plus pertinent pour le diagnostic régional d'exclure le transport aérien, dont les paramètres dépassent le cadre francilien ; les plateformes de Roissy et d'Orly s'inscrivent vraiment dans un contexte national.

Deux points sont essentiels, si l'on compare le périmètre de l'Ile-de-France et celui de la France entière : une moindre pénétration des produits pétroliers dans notre région par rapport à la France entière, et, à l'inverse, une plus forte pénétration du gaz et de l'électricité, qui tient essentiellement

aux usages de chauffage. Nous avons en effet une région fortement urbanisée, avec de nombreux bâtiments et donc, un grand nombre de surfaces à chauffer. Vous retrouvez ce diagnostic en matière de consommation sectorielle, et vous constatez que le résidentiel et le tertiaire pèsent pour 60 % des consommations franciliennes, lorsque cela ne pèse « que » pour 45 % des consommations nationales, et évidemment un moindre poids de l'industrie, compte tenu du fait qu'en Ile-de-France l'on a de l'industrie, certes, mais on n'a pas d'industrie très énergivore.

Ce que nous avons vu sur les consommations énergétiques se transcrit naturellement en termes d'émission de gaz à effet de serre. Le poids des transports représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre franciliens, le bâtiment pesant, lui, pour la moitié.

Forts de ce diagnostic, comment avons-nous construit les objectifs que l'on retrouve dans le SRCAE ?

### Construction de quatre scénarios

Tout d'abord, l'approche en « *back-casting* ». Nous sommes partis de ce qu'étaient les objectifs que la France s'est fixés aux horizons 2020 et 2050. Nous nous concentrerons aujourd'hui sur 2020. Le cœur de l'objectif de la France à l'horizon 2020 est de réduire sa consommation énergétique de 20 % et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport à l'année de référence, 2005.

Nous avons donc tracé la trajectoire qui serait nécessaire pour atteindre cet objectif. Que faudrait-il faire en Ile-de-France pour contribuer à cet objectif national en réduisant de 20 % les consommations énergétiques de l'Ile-de-France et les émissions de gaz à effet de serre de l'Ile-de-France ?

Il y a un troisième objectif européen, puisqu'on parle du « 3 fois 20 ». Il s'agit d'atteindre une part des énergies renouvelables dans la consommation, de l'ordre de 20 %. Il est évident qu'il était un peu plus difficile d'intégrer cet objectif sur les énergies renouvelables dans la même logique, en traçant la trajectoire indépendamment du potentiel de production renouvelable qui est celui de l'Ile-de-France. Pour ce qui est de la production renouvelable, nous nous ne sommes pas fondés sur la trajectoire, l'effort à fournir, mais nous avons regardé quel est le potentiel de la région qui pourra être mobilisé. Ce potentiel est inférieur à 20 % à l'horizon 2020. Toutefois, nous partons du principe que pour atteindre 20 % au niveau national en termes de production d'énergie renouvelable, il y a des régions plus ou moins bien dotées et que les régions les mieux dotées compenseront le fait que l'Ile-de-France ne soit pas en mesure, à l'horizon 2020, d'atteindre 20 %. Lorsque je pense aux régions les mieux dotées, je pense en particulier aux régions qui ont une façade maritime, qui vont en particulier produire de l'éolien en mer.

Nous avons construit, à partir de ce raisonnement, quatre scénarios. Il est plus facile de les réécrire à l'aide de courbes<sup>1</sup>.

#### Le scénario pré-Grenelle (*courbe rose*)

Quelle serait l'évolution des consommations énergétiques s'il n'y avait pas eu le Grenelle de l'environnement ? On voit que, finalement, on continue une tendance haussière, que ce soit en termes de consommation énergétique ou en termes d'émission de gaz à effet de serre.

#### Le scénario tendanciel (*courbe verte*)

On ne fait rien de plus que la tendance impulsée par le Grenelle de l'environnement ; on poursuit la décroissance tendancielle.

#### Le scénario volontariste « 3 x «20 » (*courbe bleue*)

Il s'agit de la trajectoire de l'effort à fournir si l'on veut atteindre cet objectif des « 3 fois 20 », qui est de réduire de 20 % la consommation énergétique et de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre en Ile-de-France (*courbe bleue*). On voit que si l'on réduit les consommations de 20 %, on atteint bien l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 %.

1 *Slide* « Evolution des consommations énergétiques et des émissions de GES.

### Le scénario volontariste « Facteur 4 » (*courbe rouge*)

Si l'on poursuit la courbe bleue, à l'horizon 2050 l'on n'a pas réussi à atteindre l'objectif de la France, qui est de diviser par quatre ces émissions de gaz à effet de serre, puisque l'on est un petit peu au-dessus. Il faut donc une inflexion supplémentaire au-delà de 2020 – sur laquelle nous ne nous attarderons pas nécessairement aujourd'hui, sauf si vous avez des questions –, si l'on veut se mettre en ligne pour atteindre le facteur 4.

Concentrons-nous, aujourd'hui, sur cette courbe bleue, « Réduire de 20 % les consommations énergétiques d'ici à 2020 ».

En termes de répartition sectorielle des consommations, si l'on transcrit les courbes que je vous ai faites en termes de consommations par secteurs, les différences sont assez minimales entre 2005 et 2020 ; on retrouve la même répartition des consommations. Simplement, il y a un effort sur chacun des secteurs pour réduire les consommations.

### Répartition des efforts sur les consommations énergétiques à 2020

Je reprends les courbes précédentes, c'est-à-dire le scénario tendanciel, qui prévoit de poursuivre l'effort Grenelle, et le scénario qui représente l'effort à fournir pour réduire de 20 % les consommations énergétiques : ce sont 24 000 gigawattheures annuels à économiser. Compte tenu du gisement d'économies d'énergie qui a été identifié par le diagnostic régional, où l'on voit un poids très important du bâtiment dans les consommations énergétiques franciliennes, l'essentiel de cet effort (75 %) a été attribué au secteur du bâtiment. Ce sont les économies d'énergies dans le bâtiment. Le solde de cet effort revient pour l'essentiel au secteur des transports : il y a un quart de ces 24 000 gigawattheures annuels qu'il faut économiser dans le secteur des transports.

### À l'horizon 2020, qu'est-ce que cela implique ?

Cela implique pour l'essentiel de reprendre les objectifs qui sont ceux du Plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France, qui s'inscrivent dans un contexte où les déplacements vont augmenter, parce qu'il va y avoir plus de population, plus d'activité.

Dans ce contexte-là, on considère que les déplacements augmentent de 7 % à l'horizon 2020. Il convient de changer la répartition modale de ces déplacements : diminuer de 2 % les déplacements en voiture et en deux-roues motorisés au profit des transports collectifs et des modes actifs (marche et vélo pour l'essentiel). L'objectif est d'augmenter de 20 % les déplacements en transports collectifs et de 10 % les déplacements en modes actifs. Par ailleurs, il y a cet objectif dans le SRCAE, qui est un objectif particulièrement ambitieux au regard de la dynamique que l'on observe jusqu'à présent, qui vise à avoir 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur les routes franciliennes à l'horizon 2020. Je rappelle que la logique – c'est l'objectif que l'on se fixe, et qui va être décliné ensuite par les territoires en fonction de leur potentiel – est de prendre la mesure de l'effort à fournir si l'on veut atteindre les objectifs généraux, réduire de 20 % la consommation énergétique.

Pourquoi 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables ? Parce que, depuis le Grenelle de l'environnement, la France s'est fixée pour objectif, au plan national, d'atteindre 2 millions de véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur les routes en 2020. Et l'on a pris, pour l'Ile-de-France, l'objectif national au prorata de la population, soit 20 % de l'objectif national.

On peut illustrer ce que cela pourrait donner si l'on pousse l'exercice à l'horizon 2050. Si l'on continue cette trajectoire à l'horizon 2020, on n'atteint pas le Facteur 4. Il y a donc des émissions de CO<sub>2</sub> supplémentaires à supprimer entre 2020 et 2050, avec un effort qui, là, est plus réparti entre secteurs. Un tiers de cet effort, qui est effort de long terme ou de moyen terme a minima puisque l'on est entre 2020 et 2050, serait porté par le secteur des transports. Nous n'avons pas creusé en détail ce qui pourrait se passer à ces horizons-là, mais on voit bien que cela appelle cet effort, qui est un effort de rupture entre 2020 et 2050 : une mutation profonde des comportements de mobilité, avec une réduction des déplacements, le développement massif du covoiturage et de la durée des déplacements. C'est le premier volet d'action.

Le deuxième volet d'action concerne le développement des modes de transports alternatifs pour les marchandises, que sont le fret fluvial et le fret ferroviaire.

Voilà pour ce qui est du cadre général.

### **Objectifs et orientations**

Le SRCAE fixe un cadre. Ensuite, les collectivités et l'ensemble des acteurs sont appelés à y contribuer par les initiatives qu'ils prendront.

### **Sur le secteur des Transports, quelles sont les actions prioritaires à privilégier en particulier par les collectivités ?**

L'objectif premier, c'est que les collectivités puissent contribuer à cet objectif d'augmentation de 10 % des trajets effectués en modes actifs, marche ou vélo, et d'une façon plus générale que les collectivités puissent contribuer à l'organisation sur leur territoire des déplacements. Pour contribuer à ces objectifs : réduction des déplacements en voiture particulière et en deux-roues motorisés et développement en commun et des modes actifs. Cela peut en particulier se faire à travers les plans locaux de déplacement des intercommunalités.

Deuxième volet, pour encourager les transports alternatifs, où l'ensemble des forces vives, et en particulier les entreprises, est appelé à contribuer, il s'agit de l'élaboration du Plan de Déplacement d'Établissement (PDE). Les PDE sont des documents qui peuvent être élaborés par toutes les formes d'établissements professionnels (entreprises, administrations) ou même les établissements scolaires. Ils ont vocation à optimiser les flux domicile/travail ou domicile/école en essayant de mieux mutualiser ces déplacements entre les différents acteurs qui ont à se déplacer, en organisant le covoiturage entre les différents salariés ou en mettant à disposition des transports en commun, de façon à réduire unitairement la consommation d'énergie et l'émission de gaz à effet de serre par salarié ou par personne qui se déplace. Cette démarche, entreprise depuis un certain temps en Ile-de-France, se développe. Nous avons demandé à 400 établissements d'élaborer ces PDE, qui vont être confortés par le projet de loi de transition énergétique, qui a été présenté par la ministre, ce mercredi.

On est là dans une opération qui relève de la pédagogie, de la sensibilisation, mais également du bon sens, finalement, que de pouvoir s'efforcer de mieux organiser les déplacements domicile/travail des salariés, avec l'objectif que ce soit gagnant/gagnant pour tous, c'est-à-dire que cela peut faciliter la vie des salariés et contribuer à ces objectifs environnementaux. J'ajoute que cela est aussi utile pour la gestion des épisodes de pollution en Ile-de-France. En effet, on demande que ces PDE comportent un volet spécifique, un plan pollution en quelque sorte dont pourrait se doter l'établissement pour gérer son activité en cas d'alerte à la pollution qui induirait des restrictions de circulation.

Comment l'entreprise peut-elle gérer le fait que l'on mette en place la circulation alternée, qui est une contrainte pour ses salariés ? Comment peut-elle accompagner cela ?

En adaptant les horaires de travail qu'elle demande à ses salariés, les déplacements qu'elle demande à ses salariés dans ces conditions extrêmes. Cette mesure existe déjà pour les plans neige : un certain nombre de dispositions peuvent être prévues par les entreprises pour éviter de mettre leurs salariés sur les routes alors qu'elles ne sont pas praticables. On essaie, puisqu'on voit bien que le sujet de la qualité de l'air prend une certaine ampleur et que l'on peut être amené à prendre de plus en plus fréquemment des mesures exceptionnelles amenant à restreindre les déplacements. L'objectif est de pouvoir mieux organiser l'impact de ces mesures exceptionnelles.

Les derniers leviers à la disposition des collectivités sont des leviers réglementaires qui ont trait au stationnement et à la circulation des véhicules, les maires pouvant donner des avantages de circulation ou de stationnement aux véhicules les moins polluants. Le recours à ces leviers vise à inciter au renouvellement du parc en faveur des véhicules les moins émetteurs, en particulier dans les cœurs denses des agglomérations, et les moins consommateurs. Cela vaut notamment pour les véhicules en charge d'effectuer les livraisons, en particulier les livraisons du dernier kilomètre, où il y a

tout un travail à conduire sur le parc de véhicules qui effectuent les livraisons. Il s'agit d'un exemple, l'objectif n'étant pas de cibler cette typologie de véhicules, mais il y a un vrai travail à faire sur les véhicules utilitaires légers, en particulier qui sont amenés à effectuer les livraisons dans les cœurs denses des agglomérations, où les véhicules électriques seraient particulièrement adaptés puisque ce sont des trajets courts, urbains. D'ailleurs, un certain nombre de constructeurs automobiles développent des véhicules utilitaires légers électriques qui seraient adaptés à ce type d'usage.

Ce levier « *Donner des avantages de stationnement et de circulation aux véhicules les moins émetteurs* » est en train de se développer au plan réglementaire, puisque les maires peuvent désormais accorder la gratuité de stationnement pour les véhicules électriques. Avec le projet de loi de transition énergétique, en tout cas tel qu'il a été présenté par la ministre, avant-hier, les maires pourront accorder des avantages de circulation aux véhicules électriques, et en particulier les autoriser à circuler sur les voies de bus.

### **Conclusion**

Pour conclure, je voudrais élargir un petit peu ce sujet. J'ai zoomé sur les grandes orientations du SRCAE en matière de transports, mais nous conviendrons tous que le sujet des transports est un sujet extrêmement transversal. Il touche aussi bien à l'urbanisme et à l'aménagement, qui dimensionnent en fait l'impact que peut avoir le secteur des transports sur la pollution atmosphérique, sur les émissions de gaz à effet de serre ou sur la consommation d'énergie.

La réflexion est plus globale, elle consiste à étudier des modalités d'urbanisme et d'aménagement qui permettent d'avoir une optimisation des transports, en réduisant la longueur des déplacements, en favorisant la mutualisation des déplacements (covoiturage), en réduisant éventuellement le besoin de déplacement. Tout cela rejoint la logique qui est celle du Grand Paris, c'est-à-dire densifier, limiter l'étalement urbain, qui est une des causes principales de l'augmentation du besoin de déplacement ; on éloigne de plus en plus les lieux de vie des lieux de travail. Cette volonté de densification figure dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France, adopté à la fin de l'année dernière, qui est au cœur de la logique d'aménagement général du Grand Paris. Elle est évidemment un levier essentiel non pas pour « repenser » – le mot est un peu fort –, mais pour optimiser ce besoin de déplacement et contribuer ainsi à réduire les consommations d'énergie, la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, et surtout, parce que c'est le but du jeu aussi, au confort de vie des Franciliens.

Par ailleurs, puisque je parlais du Grand Paris, le grand réseau de transport automatique, le Grand Paris Express, a vocation, lui aussi, à s'inscrire dans l'ambition de reporter un certain nombre de déplacements vers les transports en commun.

J'en ai fini pour ce cadrage général. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions. Si vous voulez consulter le SRCAE, il est disponible à l'adresse suivante : [www.srcae-idf.fr](http://www.srcae-idf.fr).

## Échanges avec la salle

**Marc LAUG, Airbus Defence and Space, Les Mureaux** – L'établissement Airbus Defence & Space s'étend sur 96 hectares et compte 3 000 salariés, il existe depuis cent ans. Il n'a donc pas été délocalisé, il existait déjà.

Ce qui me gêne en tant qu'entreprise, c'est que l'on n'aborde jamais le côté économique. Aujourd'hui, dans les établissements comme le nôtre ou des établissements aussi conséquents, 86 % de la population vient en véhicule individuel. En gros, sur Les Mureaux, 280 personnes utilisent les transports. Toutes les grandes entreprises, que ce soit PSA, Renault ou nous, nous avons supprimé et nous supprimons les transports collectifs affrétés par les entreprises. J'ai fait le constat, il y a à peu près treize ans, que cela revenait, en coût, pour chaque salarié qui prenait le bus dans l'entreprise, à lui offrir une Twingo. Je ne fais pas de publicité, mais c'est pour vous indiquer les coûts que nous avons.

Nous sommes aujourd'hui dans un régime économique où, systématiquement, l'on nous demande de faire des gains. Nous voulons avoir éventuellement des solutions alternatives propres. Mais lorsque je veux mettre en place une navette sur un site comme Les Mureaux, les produits que nous trouvons coûtent 300 à 400 000 euros, en termes d'acquisition.

Il est vrai que l'on veut bien déplacer moins de gens. Aujourd'hui, puisque je gère la logistique, j'ai à peu près 600 à 800 personnes qui font des déplacements professionnels, par mois. J'ai environ 150 salles de visioconférence. Notre gros souci, c'est que l'on ne trouve pas forcément, malgré notre volonté, des produits qui, économiquement, sont adaptés à nos besoins, pas techniquement, mais économiquement. Je suis vraiment dans l'impasse, je ne sais plus comment faire. On me dit : « *OK, mais à iso budget, voire moins.* »

**Julien ASSOUN** – Ce que vous dites est intéressant. Bien entendu, il ne faut pas oublier l'aspect économique de l'intégralité de ce que l'on demande. J'ajoute, plus globalement, qu'une des raisons de l'effort général porté par le SRCAE, et par la transition énergétique plus largement, est de réduire les factures énergétiques. Lorsqu'on parle de rénovation énergétique des bâtiments, de limitation des consommations d'énergie, l'objectif est de faire des économies sur ces postes-là.

Sur le point précis que vous évoquez, cela veut probablement dire que dans ce cas-là, la bonne solution n'est pas d'avoir un véhicule de transport en commun pour votre établissement. Cela n'exclut pas d'essayer de réfléchir à des solutions d'optimisation des déplacements de vos salariés – je pense que vous le faites par ailleurs – à moindre coût. Je parlais précédemment d'essayer de mutualiser leurs déplacements, de les inciter à faire du covoiturage, etc., ce sont des choses qui relèvent de l'organisation – je ne dis pas que c'est facile –, avec un gain réel moins coûteux pour votre établissement que l'acquisition d'un véhicule.

Je pense qu'il y a toute une palette de solutions, certaines plus cher que d'autres, certaines plus adaptées que d'autres au contexte spécifique. Notre objectif est de pouvoir explorer ces différentes solutions et d'essayer de retenir celle qui est le plus en adéquation avec les contraintes propres à chacun, et dont nous avons bien conscience, de faire l'effort au moins d'essayer d'explorer les différentes solutions, sachant que certaines ne sont pas appropriées à des cas comme ceux que vous venez de citer. Voilà pour le premier point.

Par ailleurs, au-delà de l'exemple que vous avez décrit, l'objectif de la ministre est assez explicitement de poursuivre les travaux de recherche ou les travaux de développement pour réussir à ce que les technologies énergétiques et environnementales puissent baisser en coût, être plus compétitives, et donc pénétrer le marché, non seulement le marché français, mais également à l'export. C'est un effort clairement affiché, un effort qui est compliqué.

**Yannick TASSET, maire d'Orgeval** – En tant que maire d'Orgeval, cela fait six ans que j'essaie de mettre en place un parc relais de covoiturage, et Dieu sait si cela est difficile. Je suis également vice-

président de la Communauté d'Agglomération des Deux rives de Seine, en charge des transports, notamment des transports dits « doux ».

Votre présentation m'a bien sûr beaucoup intéressé, au même titre que toutes les personnes présentes dans la salle. On peut simplement regretter que vous partiez de chiffres de 2005, avec des objectifs qui sont très intéressants, et un petit peu illusoire. Vous nous parlez d'un plan 2005-2020. 2020, c'est demain. Pour nous, élus, c'est la fin de nos mandats. Qu'en est-il de cette courbe si nous avons les chiffres de 2012 ? À mi-parcours, ce serait intéressant, parce que je suis persuadé que vos courbes n'auraient pas la même tête et que la pente ne serait pas la même.

Vous n'êtes pas responsable des erreurs de nos hommes politiques, quels qu'ils soient, que ce soit sous la mandature précédente comme sous la mandature actuelle. Lorsqu'on voit que l'on a détruit le photovoltaïque en France, en supprimant les rachats d'électricité ; que l'on a donné le coup de grâce dernièrement, en supprimant toute déduction fiscale sur des installations photovoltaïques ; que nos voisins allemands sont à 28 % d'énergies nouvelles entre le photovoltaïque et l'éolien, alors que nous sommes à 2 %... Vos objectifs sont très intéressants, et nous les partageons tous. Le problème est celui du constat sur la réalité. Que constate-t-on sur la réalité ? C'est en ce sens que nous sommes en attente de chiffres beaucoup plus récents que ceux de 2005.

**Julien ASSOUN** – Il est vrai qu'afficher les chiffres de 2005 en 2014, cela interroge. L'année de référence 2005 a été prise parce qu'elle est l'année de référence de l'objectif français (-20 %). Nous nous sommes donc alignés sur la même référence, forts du constat par ailleurs qu'au moment où l'élaboration du SRCAE a commencé, puisque cela a tout de même duré près de trois ans, la consommation 2009 de l'Ile-de-France avait exactement le même profil que la consommation 2005. Finalement, quitte à choisir entre 2009 et 2005, l'on pouvait prendre 2005, de façon à être totalement en cohérence avec l'objectif national.

Vous me demandez des chiffres plus récents. Cela suppose une consolidation qui est longue. Nous travaillons à avoir les chiffres 2012, qui ne sont pas encore consolidés pour autant. Si l'on trace la courbe réelle, on est bien évidemment loin de la courbe que je vous ai affichée. Cela amène un certain nombre d'enseignements, qu'il faut prendre et qu'il ne faut pas cacher. Il faut bien expliquer ce que représentent les courbes que je vous ai montrées. Ces courbes servent à prendre la mesure de l'effort qu'il faudrait fournir si l'on veut atteindre, en Ile-de-France, l'objectif « 3 fois 20 », 400 000 véhicules électriques, ne serait-ce que pour prendre cet exemple. On voit bien que ce chiffre, c'est du volontarisme.

Est-ce que cela veut dire que ce sont des chiffres en l'air, et peu importe s'ils ne sont pas atteints ? Non. Il s'agit d'une trajectoire. Nous sommes clairement en deçà de la trajectoire. Mais l'objectif de cette trajectoire – maximaliste en quelque sorte – que l'on trace, est de s'efforcer de tirer l'ensemble de l'Ile-de-France, l'ensemble des acteurs, pour aller au plus près. Voilà ce qu'il faudrait faire. Evidemment, si vous faites en deçà, on sera en deçà, mais c'est pour pousser l'ensemble des acteurs ; c'est du volontarisme.

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE, Versailles** – Avez-vous d'autres questions sur ce sujet ?

**Daniel LAMISSE, UFC Que Choisir** – Vous avez signalé, parmi les objectifs, le fort développement du fret ferroviaire et du fret fluvial. Si l'on ramène à l'Europe, on constate que les *flags* étrangers sont beaucoup utilisés, sur le plan du transport, que les *flags* français, malheureusement. Je pense que Monsieur Wiecek en parlera.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, il y a quelques années, lorsque je travaillais encore, mon entreprise expédiait des marchandises par une cinquantaine de camions par jour ouvré, et en recevait pour la matière première. Nous sommes reliés, par la ligne de chemin de fer, à d'autres usines en Europe. Nous avons vraiment essayé de réduire le nombre de camions, et l'on se heurtait à différentes choses.

Le premier problème est celui du délai. Lorsqu'on fonctionne à flux tendus, un camion peut aller, en 24 heures ou en 36 heures, un peu partout en Europe ; le ferroviaire nécessitait une semaine, *grosso modo*.

Le deuxième problème concerne les coûts, et ceci est aberrant : à chaque fois que nous avons voulu développer le ferroviaire, nous nous heurtons aux coûts, qui étaient plus élevés par le ferroviaire que par le camion. C'est incroyable !

La SNCF a-t-elle des objectifs sérieux pour améliorer les services et réduire les coûts ?

**De la salle** – Je ne sais si c'est la bonne période pour répondre à cette question...

**Daniel LAMISSE, UFC Que Choisir** – Je ne parle pas de passagers, de grèves. Dépassons cela.

**Julien ASSOUN** – Je ne saurais pas répondre à cette question. Je pense que ce sont des objectifs qui doivent être fixés par l'État à la SNCF.

Sans répondre à côté de votre question, mais pour donner un élément d'éclairage, il y a effectivement une action à conduire à proprement parler sur le rail, pour faciliter ce que vous avez décrit. Dans la réflexion, doit aussi peser la façon dont on incite les flux adaptés à se reporter de la route vers le fer ou vers le fleuve. Il y a un sujet en ce moment, qui est celui de l'écotaxe, que je ne développerai pas, mais cela donne lieu à une réflexion sur des modalités de tarification à trouver. Il y a les coûts propres au rail, mais il y a également les coûts comparatifs entre le rail et la route. Il serait souhaitable de trouver des modalités de tarification appropriées aux différents flux – il y a des flux qui doivent être sur la route et il faut qu'ils y restent. Ce n'est pas le sujet –, pour inciter davantage au report de ces flux qui sont aujourd'hui sur la route vers ces modes alternatifs.

**Jean-Jacques DEWOST, Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles** – Si vous voulez des chiffres un peu plus corrects, rapprochez-vous de la Chambre de Commerce. Vous apprendrez, entre autres, que l'Ile-de-France a perdu plus de 12 % de ses industries ; votre courbe va donc arriver très vite à ce que vous voulez.

Deuxième remarque : vous ne prenez pas en compte l'aviation. Il existe un grand nombre d'autres pollueurs, et pourtant l'aviation est déjà un très gros pollueur ; vous ne la prenez pas en compte. Vous prenez uniquement les particuliers et les industries.

La troisième remarque concerne l'état actuel du parc (autocars, camions et autres). Il est dans un état lamentable.

**Julien ASSOUN** – Sur votre première remarque, le recul de l'industrie est une réalité. Pour autant, dans la mesure où les industries franciliennes ne sont pas forcément des industries très énergivores dans leur globalité, comparée à une région comme Rhône-Alpes, ce n'est pas le secteur qui pèse le plus. L'industrie est un secteur qui pèse de façon assez modérée (environ 10 %) dans la consommation énergétique et a fortiori dans les émissions de gaz à effet de serre de l'Ile-de-France. Le recul de l'industrie, que l'État ne voit pas d'un bon œil, ne contribuera pas à une baisse significative des émissions. Dit autrement, le maintien de l'industrie, qui est souhaité par ailleurs par l'État, n'est pas une difficulté vis-à-vis de cette approche, ce qui n'exonère pas, y compris dans leur intérêt, les industriels de réduire leur consommation d'énergie et de leurs émissions de gaz à effet de serre dès lors qu'ils y trouveraient un intérêt en termes de facture énergétique.

En ce qui concerne le deuxième point, les avions, je m'attarde un petit peu sur le sujet. Effectivement, dans le diagnostic, nous n'avons pas pris en compte les plateformes aéroportuaires, pour les raisons que j'expliquais précédemment : nous considérons que, finalement, dès lors que ce sont des plateformes d'intérêt national, les intégrer dans un bilan francilien biaiserait en quelque sorte le bilan, car cela ne serait pas vraiment comparable avec d'autres régions qui n'ont pas de site de cette ampleur. Je n'en ai pas parlé ici, mais il y a dans le SRCAE un certain nombre d'orientations portant sur les plateformes aéroportuaires et les invitant à conduire une réflexion, là aussi dans leur intérêt,



pour réduire leur consommation énergétique, ne serait-ce que réduire leur consommation énergétique au sol. Elles sont effectivement exclues du diagnostic, mais elles ne sont pas exclues du projet.

S'agissant de l'état du parc, la vision que nous en avons est que cela dépend tout de même des différentes typologies de parcs, en particulier de camions. Les véhicules qui font du grand transit sont généralement des véhicules un peu modernes.

**Un intervenant** – Parlons justement des autocars.

**Julien ASSOUN** – Si les bus de la RATP sont votre sujet spécifique, tout le monde a conscience de la nécessité d'un effort sur un certain nombre de ces véhicules. Le STIF a annoncé, il y a quelques mois, un plan d'amélioration de son parc, avec l'objectif à 2025 d'avoir un parc 100 % vert (électrique et biogaz). Il y a eu un effort de renouvellement – si l'on veut être objectif – sur le parc de la RATP, y compris un effort de *retrofit*, c'est-à-dire d'ajouter un filtre à particule sur les véhicules existants pour qu'ils émettent moins de particules. Un effort a donc été conduit sur une bonne partie du parc. Il reste, il est vrai, un effort à déployer.

Concernant les véhicules de transport en commun, il convient d'avancer pour être exemplaire. Je partage votre point.

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE, Versailles** – Y a-t-il une dernière question ?

**Jean-Claude PARISOT, Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson et Ile-de-France Environnement** – Ma question porte sur les PCET. Si j'ai bien compris, il s'agit de la déclinaison territoriale du Schéma régional, qui date de 2012. Je voudrais savoir quel est, sur le territoire du SPI Vallée de Seine, le nombre de PCET mis en place par les collectivités. Je crois qu'il y avait un délai, qui est dépassé.

On entend le discours selon lequel, finalement, le PCET ne sert pas à grand-chose pour une collectivité, que c'est simplement un exercice de style parce que les actions sont déjà faites par les collectivités. Le PCET sert-il vraiment à quelque chose, sachant que l'on peut avoir par ailleurs des plans locaux de déplacement ou des actions de réduction des consommations ou d'émission des gaz à effet de serre ?

**Julien ASSOUN** – Sur l'utilité du PCET, il n'est pas nécessaire d'avoir un PCET pour faire quelque chose, effectivement. Tant mieux. Je pense que l'intérêt du PCET est de s'imposer comme exercice, de confronter ce qui est déjà initié et ce qui pourrait l'être au cadre général ; cela peut donner des idées d'amélioration, d'ajustement, d'approfondissement. De plus, les PCET étant soumis à l'avis de l'État, nous essayons, lorsque nous les instruisons, de faire des recommandations aux collectivités, de façon à les encourager dans leur démarche et à leur permettre d'aller plus loin. Dans la mesure où nous avons la vision globale des PCET, cela permet aussi de diffuser les bonnes pratiques. Cela permet également d'avoir cette approche intégrée Énergie-Climat-Air sur le territoire. Cela permet finalement de structurer l'action, de la renouveler ou de l'approfondir.

Enfin, il y a un certain nombre d'outils que l'on met à disposition des collectivités. Je pense aux potentiels d'énergies renouvelables sur les territoires, nous les avons identifiés, quantifiés, cartographiés. Ils sont là indépendamment d'un PCET, effectivement, mais le fait qu'ils soient engagés dans la démarche PCET peut aussi faire penser à aller consulter ces différents outils et à les intégrer dans une démarche structurée.

Je pense que l'intérêt est vraiment d'avoir un document qui soit intégré, structuré, et qui soit une feuille de route autoportante sur le territoire. Encore une fois, je ne prétends pas que l'on ne peut rien faire sans PCET, mais je pense que c'est un cadre de l'action, qui plus est soumis à avis et donc qui permet de se confronter à ce qui est attendu.

La réflexion peut porter sur la maille à laquelle il est pertinent de poser ce cadre, sachant que l'on est actuellement dans une logique de PCET un peu imbriqués où dès lors que l'on a plus de 50 000 habitants il faut faire un PCET, même si supra en fait et infra en a fait. Avec le projet de loi de transition énergétique, s'il est voté en l'état, au moins sur cette disposition, cela évoluera, puisqu'il sera désormais question de Plan Climat Air Énergie territorial (PCAET) à une maille exclusivement intercommunale.

Sur votre question très précise de savoir qui, sur le territoire du SPI a initié ou a rendu un PCET, je ne pourrais pas vous répondre tout de suite. Pour vous donner un élément d'éclairage, que je pourrai confirmer, à ce stade, dans le département des Yvelines, le seul PCET qui depuis l'adoption du SRCAE ait fait l'objet d'un avis de l'État est le PCET de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

**Myriam BENSAAD, SPI Vallée de Seine** – En complément, Monsieur Assoun, si vous permettez, au niveau du SPI Vallée de Seine, le PCET est un thème que nous avons traité, que nous avons porté à la connaissance des collectivités, il y a eu une *Lettre* sur le sujet. Les chiffres, nous les avons eus – je ne les ai plus en tête –, ils ne sont forcément pas à jour. En revanche, Monsieur Parisot, nous avons noté votre question, avec ma collègue Anne, et nous reviendrons vers vous avec ces informations, quitte à compléter le compte rendu. Nous pourrions échanger avec Monsieur Assoun pour avoir des éléments plus précis à vous fournir.

Sur tout ce qui se fait dans les Yvelines, j'ajouterais également que les Yvelines comptent un réseau Climat-Air-Énergie, qui est animé conjointement par plusieurs partenaires : la DRIEE, bien sûr ; l'ADEME ; le CAUE ; le Conseil général des Yvelines ; des communautés de communes.

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE, Versailles Une intervenante** – Une réunion s'est tenue début juin, sur le réseau Climat Air Énergie. Effectivement, il y a peu de participants, quelques communes viennent ; il y a moins de dix personnes autour de ce réseau. Je vous invite à le rejoindre si vous avez des questions précises, parce qu'il y a des échanges concrets sur ce que font les communautés d'agglomération ou sur les communes qui sont engagées soit dans un Agenda 21 soit dans un Plan Climat Énergie territorial. Le réseau se réunit deux fois par an. La prochaine réunion aura lieu en fin d'année 2014.

Je laisse la parole à Julien Assoun. Il va maintenant faire un *focus* sur le volet transport dans le Plan de Protection de l'Atmosphère qui a été signé en mars 2013. Ce plan décline plutôt des valeurs limites d'émission pour respecter les normes de qualité de l'air.

## Présentation des transports dans le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

---

*Par Julien ASSOUN,  
chef du Service Énergie, Climat et Véhicules*

Je serai plus rapide sur le Plan de Protection de l'Atmosphère, parce qu'il est une déclinaison du SRCAE sur le volet à proprement parler « Qualité de l'air », une déclinaison réglementaire pour l'essentiel, c'est ce qui fait sa différence. Nous étions jusqu'à présent sur un document d'orientation, nous arrivons sur un document réglementaire.

Là encore, petit exercice préalable de remise dans le contexte avant de rentrer dans le volet Transports.

### ***Éléments de contexte***

Qu'est-ce que la pollution atmosphérique, qui rend la tour Eiffel comme on l'a vue au mois de mars 2014 ? C'est la présence dans l'air que nous respirons de substances, le dioxyde d'azote et les particules (particules de moins de 10 microns, particules de moins de 2,5 microns). Donc, des substances chimiques qui ont un effet nocif sur la santé. Il s'agit d'un effet local. Le fait de respirer cela peut, à court terme si c'est en grande quantité, à long terme si c'est une production chronique, avoir un effet favorable au développement de pathologies respiratoires, cardiaques ou cancérogènes. Cela est donc à différencier des émissions de gaz à effet de serre, du CO<sub>2</sub> qui, aux quantités auxquelles il est présent aujourd'hui dans l'atmosphère, ne présente pas d'effet nocif pour votre santé ; il n'y a donc pas d'effet local. En revanche, il y a un effet global non pas sur la santé des hommes, mais sur le changement climatique. Ce sont donc deux approches très différentes, qu'il s'agit de bien distinguer.

Nous allons nous intéresser maintenant au sujet à proprement parler de la pollution atmosphérique. Pourquoi est-ce un sujet pour notre région ? Parce que l'Ile-de-France dépasse fréquemment les valeurs limites de présence de cette pollution dans l'air, qui sont fixées par les directives européennes. On les dépasse fréquemment parce que l'on a une forte densité d'émissions dans notre région capitale, et cela pose un enjeu sanitaire dans la mesure où un grand nombre de personnes en Ile-de-France respirent cet air pollué. Donc, une population nombreuse exposée à ces dépassements de valeurs limites.

Pour vous donner un ordre d'idée, deux millions de Franciliens sont exposés potentiellement à des dépassements des valeurs limites en particules. La France est d'ailleurs l'objet – l'Ile-de-France au premier chef – d'un contentieux avec la Commission européenne pour non-respect de ces valeurs limites, ce qui représenterait, si nous étions condamnés, accessoirement, un enjeu financier de 100 millions d'euros par an. Quatre millions de Franciliens sont exposés à un dépassement des valeurs limites en dioxyde d'azote. La Commission est un peu moins avancée dans le traitement de cette infraction, puisque nous ne sommes qu'en situation de précontentieux.

Cela se traduit très concrètement dans de nombreux épisodes de pollution, ces situations où l'on a une pollution aiguë dans notre région. Nous avons connu 36 jours de pollution en 2013, en Ile-de-France. La région suivante, si l'on devait faire un classement, est le Nord-Pas-de-Calais, avec 21 jours d'épisodes de pollution. Comment le sait-on ? Il y a, en Ile-de-France, Airparif, qui est une association agréée par le ministère en charge de l'Écologie, pour la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France. Il y a donc un réseau de stations, y compris les stations dans les Yvelines. Airparif dispose de 60 stations de mesures.

Ce réseau de mesures a permis de définir la zone sensible pour la qualité de l'air en Ile-de-France<sup>2</sup>, qui est vraiment la zone où l'enjeu sanitaire que je déclinais précédemment se pose avec le plus d'acuité. Pourquoi ? Parce que c'est dans cette zone que l'on rencontre le plus fréquemment les dépassements des valeurs limites et c'est là qu'il y a le plus de population. Autrement dit, c'est là qu'il y a le plus de gens exposés le plus souvent à un air dégradé. C'est donc un quart du territoire francilien, sans que cela corresponde d'ailleurs à des limites administratives ; c'est ce qui fait la complexité de cette zone rouge. Si l'on peut et si l'on doit prendre des mesures sur la qualité de l'air sur l'intégralité du territoire, c'est dans cette zone rouge qu'elles peuvent être renforcées si cela est pertinent.

D'où vient cette zone rouge et d'où viennent ces émissions que l'on rencontre en Ile-de-France ? Pour moduler l'action, il faut savoir quel est le diagnostic.

Si l'on regarde les secteurs émetteurs d'oxyde d'azote, on constate que le trafic routier est responsable pour plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote. Sur l'autre polluant qui est le plus problématique en Ile-de-France, les particules, la répartition est un peu différente : le trafic routier est responsable d'un quart des émissions ; la combustion du bois, en résidentiel ou en tertiaire, est elle aussi responsable d'un quart des émissions. Cela tient au fait que lorsqu'on brûle du bois dans des conditions de combustion qui sont peu performantes, cela est très fortement émetteur de particules.

Il ressort de ces camemberts<sup>3</sup> que ces deux secteurs, qui sont les principaux contributeurs aux émissions de pollution en Ile-de-France, sont des secteurs diffus. Ce ne sont plus, comme cela pouvait l'être jusqu'à il y a un certain temps, des secteurs bien identifiés tels que l'industrie, pour laquelle des contrôles ont été conduits pour réduire les émissions. On est maintenant sur des secteurs comportementaux : cela tient à la façon des gens de se déplacer ou de se chauffer. Il faut donc réussir à faire évoluer les comportements. C'est l'objet du PPA.

Tous les secteurs – vous l'avez vu sur les graphes – contribuent à la pollution atmosphérique et donc, si l'on veut améliorer l'air, il faut réduire les émissions de tous les secteurs. Le PPA comporte des actions sur un large spectre de secteurs, mais les deux secteurs à traiter de façon principale sont la combustion du bois et le trafic routier. Puisqu'il s'agit aujourd'hui du volet Transports du PPA, je vais m'intéresser principalement au secteur du trafic routier.

#### **Objectifs « Transports » du PPA**

Il y a, dans le PPA, une mesure réglementaire sur le trafic routier qui assujettit les grands établissements à l'élaboration des plans d'établissements, dont je vous parlais précédemment.

Par ailleurs, le PPA comporte deux objectifs. Ce ne sont plus des mesures réglementaires, mais ce sont des objectifs. Ce ne sont pas des mesures réglementaires, parce que l'État seul n'est pas compétent, ce sont le préfet de région et les préfets de département qui ont adopté le PPA. Sur leurs champs de compétences, ils ont pris les mesures réglementaires et par ailleurs, pour traiter l'ensemble des actions, ils ont repris, sous forme d'objectifs, les actions qui relevaient d'autres champs de compétence.

Reprise des objectifs du Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France

Ces objectifs permettent d'améliorer la situation en termes d'émissions polluantes, mais de façon insuffisante pour ramener la région sous les seuils réglementaires de pollution d'ici 2020.

Le PPA fixe un objectif supplémentaire par rapport au Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France : réduire de 10 % supplémentaires les émissions du trafic routier à l'intérieur de l'A86, d'ici 2020,

Si l'on ne fait pas cela, il restera des dépassements résiduels des valeurs limites en Ile-de-France, et ces dépassements seront concentrés à l'intérieur de l'A86. Cela suppose de pouvoir mobiliser, et ce

---

2 *Slide 4 : « La zone sensible pour la qualité de l'air »*

3 *Slide 5 : « Origine des émissions en Ile-de-France (2010) »*

qui est à la main de l'État, et ce qui est à la main des collectivités – on parlait tout à l'heure des avantages de circulation et de stationnement que les maires peuvent accorder – pour réduire les émissions à l'intérieur de l'A86.

Un petit éclairage sur ce qu'il y a déjà, sur ce qui est le socle. Avant de faire les -10 % supplémentaires, il faut tout d'abord atteindre les objectifs du plan de déplacements urbains, qui est la référence par rapport à laquelle le -10 % est défini.

Dans un contexte où les déplacements augmentent de 7 % d'ici 2020, le PDU fixe l'objectif de faire évoluer la part modale de ces différents déplacements, et il s'articule autour de neuf défis, qui ont trait à l'aménagement, à la sensibilisation et, au cœur, le sujet du partage multimodal de la voirie. On parlait tout à l'heure de laisser les véhicules électriques circuler sur les voies de bus, plus généralement de s'engager à un niveau où l'on ferait évoluer la répartition de l'occupation de la voirie, en particulier pour permettre aux mobilités les plus favorables d'avoir des avantages de circulation par rapport aux mobilités les moins favorables.

L'exemple, pour bien comprendre ce que l'on veut dire par « partage multimodal de la voirie », c'est ce qui se fait aux États-Unis, où des voies sont réservées au covoiturage : la voie de gauche est réservée au covoiturage, et deux ou trois voies sont totalement à l'arrêt par ailleurs. Aux États-Unis, cela fonctionne, parce que l'amende, si vous êtes tout seul sur la voie de gauche, s'élève à 400 dollars ; soit cela dissuade d'être en infraction, soit cela incite à récupérer quelqu'un sur le bord de la route pour être le bon nombre sur la voie réservée.

Cette stratégie d'action du PDU se construit autour d'objectifs en fonction des différents territoires, mais un certain nombre de prescriptions réglementaires s'imposent aux documents d'aménagement ou aux décisions de police des maires.

#### **D'autres actions pour contribuer au PPA**

Aller au-delà, cela veut dire trouver une combinaison de mesures sur les transports, qui permette de réduire de 10 % supplémentaires les émissions à l'intérieur de l'A86.

Le développement des véhicules propres. Il s'agit d'une réflexion qui, à ce stade, est vraiment sous la forme d'étude, qui est de dire que les poids lourds qui sont en transit, c'est-à-dire les poids lourds qui n'ont ni leur origine ni leur destination en Ile-de-France et qui empruntent le boulevard périphérique ou l'A86, ajoutent des émissions sur ce territoire où il est prioritaire de retirer des émissions. Ne serait-il pas possible, pour ces quelque 3 000 poids lourds, de reporter ce flux *via* la Francilienne ? Cela ne concernerait que le flux nord-sud-ouest, parce qu'il y a effectivement cette question du bouclage.

On est en train de travailler à l'impact sur la qualité de l'air, c'est-à-dire le gain en termes de qualité de l'air, et l'impact sur le itinéraire de report, puisqu'il faut vérifier qu'il n'y a pas d'impact disproportionné sur l'itinéraire de report. On travaille également à l'impact sur les transports. On parlait de prendre en compte l'aspect économique, il faut essayer d'avoir une vision globale de ce que pourrait apporter cette mesure. C'est sous forme d'étude, avant qu'il puisse y avoir une décision sur ce point.

#### **D'autres pistes à explorer avec les collectivités**

D'autres pistes sur les transports sont issues du Plan national d'urgence pour la qualité de l'air, qui existe depuis le mois de février 2013. L'idée est de fournir des avantages de circulation ou de stationnement aux mobilités les plus vertueuses, et cela peut aller jusqu'à des restrictions de circulation fondées sur les émissions des véhicules. C'est ce que font nos voisins allemands ou nos voisins anglais. Ils ont des « *low emission zones* » : dans le cœur dense de Londres ou dans le cœur dense de Berlin, les véhicules les plus polluants ne sont pas autorisés à circuler de façon permanente.

Le fait de s'orienter dans cette direction suppose deux choses :

Cela suppose tout d'abord de pouvoir identifier les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants. C'est la raison pour laquelle on met en place, jusqu'à présent, la circulation alternée. Il ne s'agit pas d'interdictions permanentes, ce sont des interdictions temporaires. On pourrait dire que la circulation alternée, ça marche, puisque le fait d'enlever un grand nombre de véhicules, en masse, cela a un effet. Cependant, il n'y a aucune corrélation entre la parité de votre immatriculation et ce que votre véhicule émet, *a priori* en tout cas. Il serait plus approprié d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants. Mais jusqu'à présent, la seule façon que l'on a d'identifier un véhicule est son immatriculation, c'est pour cette raison que l'interdiction porte là-dessus. Dès lors que l'on pourra identifier les véhicules d'une façon plus ciblée au regard de l'enjeu qualité de l'air, il sera possible de mettre en place cela.

Le deuxième enjeu est l'enjeu social, qui consiste à dire que si l'on commence à interdire les véhicules les plus polluants à la circulation dans certaines zones, on va toucher un public qui n'est pas nécessairement en capacité de renouveler son véhicule et qui a obligation de se déplacer.

Dans le projet de loi de transition énergétique, il y aura une disposition qui a vocation à prendre en compte cela. À ce stade, la disposition précise que quelqu'un qui achète un véhicule électrique a un bonus. Si cela s'accompagne de la mise au rebut d'un véhicule diesel ancien, sous conditions de ressources et dans des zones polluées, la prime pourra aller jusqu'à 10 000 euros. C'est en fait une idée de prime à la casse telle qu'elle existait, mais ciblée sur l'achat d'un véhicule électrique avec mise au rebut d'un véhicule diesel et sous conditions de ressources.

## Conclusion

Où arrive-t-on si l'on met en place ces actions ?

Aujourd'hui, 4 millions de Franciliens sont exposés au dioxyde d'azote, ils étaient 600 000 à être exposés aux particules en 2009. Si l'on ne fait rien, avec l'évolution tendancielle du parc de véhicules, il y a déjà une exposition sur l'exposition, mais qui est largement insuffisante puisque 2,5 millions de Franciliens sont encore exposés au dioxyde d'azote. Avec le PPA, on réduit très sensiblement par rapport au tendanciel. Si l'on met en œuvre par ailleurs ces dispositions qui sont apportées par le niveau national, on rend possible un retour de la région sous les seuils réglementaires de pollution à l'horizon 2020.

J'en ai terminé.

### Échanges avec la salle

**Jean-Pierre MAROTTE, vice-président de Pissefontaine Environnement, conseiller municipal délégué à la transition écologique** – Je voudrais revenir sur la première conclusion de votre présentation. Vous avez parlé d'aménagement et de logement. Ces dernières semaines, nous tenons des réunions de quartier à Triel-sur-Seine. Monsieur le Sous-préfet était présent à l'avant-dernière réunion.

Triel a un gros problème de non-respect de la loi SRU concernant les 25 % de logements aidés à l'horizon 2025. La préfecture met une forte pression sur les élus locaux pour remplir ce que l'on appelle « les dents creuses ». L'accueil dans les quartiers n'est pas très bon, d'autant plus que la première conséquence est encore de rajouter des véhicules. Trois ou quatre projets sont actuellement prévus, qui à chaque fois prévoient 60 à 90 logements, ce qui veut dire forcément 90 à 150 voitures.

Vous citez l'exemple des États-Unis, où il y a quatre voies, cela doit vouloir dire deux fois quatre voies et donc, huit voies. À Triel-sur-Seine, sauf à raser la moitié du village, c'est strictement impossible. On arrive donc à une équation qu'il va être totalement impossible de résoudre : il faut augmenter le nombre de logements, et tout le monde a besoin d'un véhicule, quel qu'il soit. Je vais bien évidemment travailler sur ce sujet. Étroitesse de rues, absence de trottoirs... Pratiquement, cela va être assez infernal. De plus, nous allons nous retrouver à l'amende. C'est peut-être un cas particulier, mais je pense qu'il y en a d'autres, et cela va être assez compliqué à gérer. Cela veut dire aussi augmentation de la pollution. Je voulais présenter cette équation très difficile à résoudre. Merci.

**Julien BESNARD, directeur de Citiz Ile-de-France Ouest (coopérative d'auto-partage)** – La remarque précédente amène la remarque que je voulais faire sur le remplacement numérique. Si l'on remplaçait toutes les voitures qui roulent avec des énergies fossiles par des voitures électriques, on ne réglerait qu'une partie de la question. Je tiens à souligner que tout le monde n'a pas besoin d'avoir une voiture ; tout le monde a besoin d'avoir accès à une voiture, mais pas nécessairement d'en être propriétaire.

**Julien ASSOUN** – Pour réagir à ce que vous dites, les deux leviers d'action sont le levier technologique, c'est-à-dire renouveler le parc, mais, comme vous le dites, ce n'est qu'une partie de la solution. Il y a ensuite le levier « usage », comportemental : comment se déplace-t-on ? On voit bien, dans ce que je disais, qu'il y a une action sur le parc, pour qu'il y ait du progrès technologique, et une action sur l'usage du parc, comment inciter au covoiturage, à l'auto-partage ou aux transports en commun.

**Marion RAFALOVITCH** – S'il n'y a pas d'autres questions, nous passons à la suite.

Vous faites la transition avec le prochain exposé, sur un développement de véhicule propre, avec un service d'auto-partage entre la voiture électrique, la Twizi Way fabriquée par Renault, et l'application sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

## Retour d'expériences – Voiture électrique : la Twizi Way

***Par Maïlis FLORIET, Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines,  
Direction Transports Déplacements,  
et Corinne PAKEY, chef de projet Twizi Way by Renault, à Saint-Quentin-en-Yvelines***

### ***Présentation des acteurs du projet***

**Maïlis FLORIET** – Nous allons faire une présentation à deux voix, Communauté d'Agglomération et Renault, puisque nous étions les deux partenaires du projet.

Nous allons revenir sur le concept de l'auto-partage. Pourquoi le développe-t-on pour une collectivité ? La stratégie de Renault sur l'auto-partage. Ensuite, nous vous présenterons le projet que nous avons mis en place en 2012, qui est toujours en place à Saint-Quentin, avec un autre opérateur aujourd'hui.

**Corinne PAKEY** – J'appartiens à une Direction de programme qui a en charge de nouveaux services liés à la mobilité, puisque nous avons tout à fait conscience, chez Renault, que l'on assiste à une mutation : l'automobile est de plus en plus vue comme un usage plutôt que de la possession. Dans le cadre du développement de nos véhicules électriques, nous sommes tout à fait conscients que ces véhicules sont tout à fait appropriés au partage.

**Maïlis FLORIET** – Deux mots sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Saint-Quentin est une agglomération du Sud-ouest parisien, qui compte sept communes, 147 000 habitants, 105 000 emplois, un pôle d'habitations, d'emplois et d'études, avec l'université Versailles-Saint-Quentin.

**Corinne PAKEY** – Sur les attentes de Renault en termes de nouvelles mobilités, Renault souhaite connaître les attentes et les besoins des clients qui veulent partager le véhicule, pour préparer aux véhicules du futur, les rendre connectés, partageables facilement et mieux adaptés à ce nouveau marché.

Comme vous le savez, nous avons développé quatre véhicules « zéro émission » : Twizi, qui est ce petit quadricycle urbain de deux places parfaitement adapté à l'auto-partage ; Zoé, qui est l'équivalent de la Clio en version totalement électrique ; Kangoo, qui est tout à fait adapté aux livraisons urbaines (livraison du dernier kilomètre) ; Fluence. Nous travaillons également sur le véhicule autonome.

**Maïlis FLORIET** – Du côté de l'agglomération, notre politique des transports est cadrée par un Plan local de déplacements, qui a été révisé et qui devrait être approuvé par les élus à l'été ou à l'automne, en cohérence avec le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Nous intervenons sur les transports en commun, avec le réseau Skybus, qui est un réseau local dans lequel nous intervenons financièrement. Nous portons des projets de transports collectifs en site propre, nous nous intéressons beaucoup à ces questions. Nous entretenons et nous aménageons une partie du réseau de voirie de l'agglomération. Nous avons une politique « vélo et marche ». Nous avons une politique très forte sur tout ce qui touche au management de la mobilité, puisque nous menons, depuis 2008, cinq démarches « Plan de déplacements interentreprises sur l'agglomération », c'est-à-dire que nous accompagnons les entreprises sur le changement de mode.

### ***Auto-partage et genèse de Twizi Way by Renault***

Je vous ai rappelé les termes de la loi Grenelle sur l'auto-partage, puisque, grâce au Grenelle, nous avons eu un cadre de l'auto-partage. L'auto-partage existe depuis des années. Au départ, il s'agissait



plutôt d'associations à tendance écologiste qui mettaient en place ces services. Un changement progressif d'acteur s'est opéré avec de plus en plus d'entreprises qui se sont intéressées au service, permettant la mise en place d'un vrai cadre. Cela nous a permis de mettre en place des mesures, notamment de permission de voirie pour encourager l'auto-partage.

Il faut préciser que l'auto-partage, c'est bien un véhicule que l'on partage, mais pas le déplacement. On confond souvent auto-partage et covoiturage. Au regard de nos modes de vie actuels, c'est assez important. Le covoiturage comporte une certaine contrainte, puisqu'on fait le déplacement avec une autre personne dans l'habitacle. S'agissant de l'auto-partage, dès le moment où l'on a le véhicule, on est seul ; on partage simplement le véhicule, l'infrastructure que l'on partage en tant que telle.

**Corinne PAKEY** – On peut éventuellement associer covoiturage et auto-partage.

**Maïlis FLORIET** – C'est une autre évolution.

En termes de politique de déplacement, j'ai vu mis un schéma de Caisse Commune, qui est un pionnier de l'auto-partage sur Paris. Ce schéma, assez simpliste, permet d'expliquer la pertinence pour les acteurs publics. Il explique que lorsqu'on a une voiture individuelle, on l'utilise au maximum, on la rentabilise, et on l'utilise sur des déplacements que l'on pourrait faire autrement, parfois à pied, souvent en transports publics. La voiture individuelle a tendance à cannibaliser l'ensemble des modes de transport. Au contraire, lorsqu'on n'a pas de voiture, il est vrai que l'on essaie d'utiliser au maximum les transports publics, la location pendant les vacances, le taxi, le vélo et la marche. Il faut avouer cependant qu'au regard de l'ensemble de nos modes de vie, il y a toujours des déplacements que l'on a beaucoup de difficulté à faire sans voiture.

L'idée de l'auto-partage est que cela vient compléter l'ensemble des modes et apporter ce déplacement en heures creuses, l'après-midi ou en fin de soirée, pour aller en banlieue, ce qui n'est pas facile à faire en transports collectif, impossible à pied ou à vélo, et très cher en taxi. L'auto-partage vient apporter une solution de mobilité. C'est à ce titre-là que l'auto-partage est porté par les pouvoirs publics, car nous pensons que cela apporte un vrai service aux usagers.

À Saint-Quentin, nous avons aussi un passif en matière de véhicules électriques en libre service, il s'agit de l'expérimentation Praxitèle, réalisée avec Renault à l'époque, développée de 1997 à 1999, avec 47 véhicules Clio électriques en libre service. À l'époque, le système avait trouvé sa pertinence en termes d'usage, mais c'était un peu trop tôt pour l'auto-partage. Il cumulait les innovations, puisque nous avons la recharge à induction, des accès en libre-service. Actuellement, l'accès en libre service, par exemple, avec les cartes, est devenu la base de l'auto-partage, mais à l'époque, c'était une innovation. Cela a été une première expérience. Il est vrai que nous avons une certaine frustration que Praxitèle n'ait pas continué. Lorsque Renault est revenu nous voir, nous avons pensé que c'était l'occasion d'essayer de recommencer.

#### **Mise en œuvre de Twizi Way by Renault**

**Corinne PAKEY** – Lorsque nous avons travaillé sur la conception de Twizy, ce véhicule électrique deux places, nous nous sommes tout de suite dit que ce véhicule était parfaitement adapté à la ville : il est de petite taille, il ne pollue pas. Il nous fallait donc réfléchir à un service à mettre en place autour de ce petit véhicule. Nous nous sommes naturellement tournés vers la Communauté d'Agglomération, avec laquelle nous avons de bonnes relations, nous représentons plus de dix mille salariés sur la zone, et nous avons de bonnes relations dans le cadre des PDE notamment.

Nous sommes donc allés voir la Communauté d'Agglomération, en leur disant : « *Nous envisageons de faire un test. Renault n'a pas vocation à être opérateur d'auto-partage, mais nous voulons comprendre le métier de l'intérieur. C'est la raison pour laquelle nous voulons mettre en place un service.* » Nous vous montrerons après, avec Maïlis, dans le détail, de quelle manière nous avons procédé pour avancer ensemble, main dans la main, sur ce projet.

En résumé, nous avons 50 véhicules sur le territoire, répartis sur la zone, qui sont en libre-service total, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de borne de recharge, malheureusement. Nous aimerions avoir des

bornes de recharge, mais nous sommes partis du principe que, pour aller vite, nous ferions ce test sans borne de recharge. Nous avons donc ces cinquante véhicules sur le territoire, que les clients peuvent repérer grâce à une application Smartphone ou sur le site web, on sait où ils se trouvent et l'on peut, grâce à ce site web, les réserver. Ensuite, on se rend près du véhicule, on l'utilise et on le rapporte sur la zone en question. Ce service est ouvert 24/24 heures, 7/7 jours.

Pour ce qui est du territoire concerné, nous vous expliquerons pourquoi nous avons choisi cette partie du territoire.

Nous avons une boutique à Montigny. Ce service n'est plus opéré par Renault depuis un an, une PME locale a repris l'opération. À l'époque, le *back-office* passait à Buc. Nous avons un centre d'assistance. Nous avons la possibilité de garer ces voitures sur des places dédiées, notamment dans le centre de Montigny où il est difficile de se garer, mais l'on peut aussi se garer n'importe où à l'intérieur de la zone verte que vous pouvez voir à l'écran. Nous avons donc un site internet et une application Smartphone.

Ce site d'auto-partage porte le nom de « *free-floating* ». En matière d'auto-partage, il y a la boucle fermée : on part d'un point A et l'on doit rapporter le véhicule au point A. Ce système s'apparente à la location de très courte durée, qui est assez courante et qui existe depuis une vingtaine d'années. Ensuite, il y a ce que l'on appelle la « boucle ouverte », comme ce qui est proposé par Autolib', c'est-à-dire que l'on peut prendre un véhicule à un endroit et le restituer à un autre endroit. Nous, nous avons fait le *step* supplémentaire : on peut, grâce à la localisation GPS, prendre le véhicule n'importe où et le déposer n'importe où au sein d'une zone délimitée.

### **Présentation détaillée du projet**

**Maïlis FLORIET** – Au départ, nous étions partis sur l'idée d'installer des stations fermées. Nous cherchions donc des lieux d'implantation des stations qui correspondaient à une espèce d'optimum sur les déplacements. Nous avons donc travaillé avec la Direction des Transports de la Communauté d'Agglomération, Renault et l'université technologique de Belfort-Montbéliard, qui a mis en place un modèle de déplacement. Pour ce faire, elle a récupéré toutes les données que l'on avait sur le territoire, aussi bien la couche de bâtiments où étaient les pôles générateurs que des données issues de l'enquête ménages/déplacements, en termes de trafic et de taille de voitures, etc. Ce modèle nous a permis de trouver des localisations et d'essayer de trouver un périmètre de fonctionnement non pas optimum, mais de fonctionnement à peu près normal.

**Corinne PAKEY** – À l'issue de ce travail réalisé par l'UTBM, nous avons ce que l'on appelle une « carte de chaleur ». Les zones les plus foncées (rouge, orange, jaune) sont les zones où il y a le plus d'échanges dans la journée. Nous nous sommes rendu compte qu'entre les trois communes de Montigny-le-Bretonneux, Voisins-le-Bretonneux et Guyancourt, il y avait des échanges en permanence, que ce soit en journée, le soir ou le week-end, dans la mesure où ces zones sont constituées d'une population assez hétérogène d'étudiants, de salariés et d'habitants.

L'idée était de trouver une zone qui s'autoalimente et qui circule toute seule, de façon à ce que l'on n'ait pas à faire du jockeyage de rééquilibrage. Sur la base de ces résultats, nous avons défini une zone<sup>4</sup>. À n'importe quel moment, lorsqu'on regarde sur le site internet ou sur l'application Smartphone, les véhicules sont répartis de façon harmonieuse ; il n'y a pas de jockeyage de rééquilibrage. Cela veut dire que l'analyse que nous avons faite était pertinente. Si nous avions décidé de prendre l'ensemble du territoire, par exemple – nous n'avions pas les moyens de mener l'expérimentation sur l'ensemble –, nous n'aurions pas pu obtenir ce système de fonctionnement qui s'autoéquilibre sur un territoire de 27 kilomètres carrés dans lequel les véhicules sont censés être garés. Les véhicules peuvent sortir, faire des arrêts temporaires à l'extérieur, mais pour que la location soit terminée, il faut impérativement revenir au sein de la zone.

**Maïlis FLORIET** – Je précise qu'il s'agit d'une opération pour laquelle l'Agglomération n'est pas intervenue financièrement ; il s'agissait d'une expérimentation. Nous nous sommes appuyés sur le

4 Slide 19 : « Résultats de l'analyse du territoire. » Sur la carte, les T représentent des véhicules.

cadre de l'auto-partage pour mettre à disposition l'espace public, comme peut le faire tout opérateur d'auto-partage. Nous avons donc signé des conventions de partenariat entre l'agglomération, les communes et Renault, pour imposer à toutes nos communes les mêmes conditions de développement du service. Ensuite, des conventions d'autorisation d'occupation domaniale ont été signées entre Renault et chaque commune pour permettre la mise en place de stations, comme on le fait pour l'auto-partage partout en France.

### Planning de déploiement

**Corinne PAKEY** – Ce projet a vu le jour sur le terrain le 21 juin 2012, le jour de la fête de la Musique, avec 211 clients volontaires recrutés par la Communauté d'Agglomération, par les mairies et par Renault. L'idée était de tester ce service avant de l'ouvrir au grand public. Du point de vue fonctionnel, nous avons les outils de réservation. La voiture a été transformée : une clé est bloquée dans le Neiman ; un badge permet l'ouverture du véhicule ; il y a un boîtier d'auto-partage à l'intérieur. Nous avons procédé à un certain nombre de vérifications que nous voulions tester.

Nous voulions tester également la rotation des jokeys. Puisque nous n'avons pas de bornes de recharge, lorsque le client roule et qu'il voit que la batterie est inférieure à 20 %, il est alerté par une voix lui disant : « Attention, il va falloir que vous terminiez votre location. » Lorsqu'il restitue son véhicule avec une batterie inférieure à 20 %, le véhicule ne peut plus être reloué pour quelqu'un d'autre ; les jokeys viennent avec un véhicule chargé, le déposent et repartent avec le véhicule déchargé pour le charger. C'est un système fantastique pour les clients, mais qui, du point de vue opérationnel, est très onéreux. Il est évident que nous n'envisageons pas du tout de déployer un tel service.

L'idée était de tester le service, mais sans la charge dans la mesure où nous n'avions pas la chance d'avoir des bornes de recharge. Ce service pourrait tout à fait évoluer si nous avons des bornes de recharge sur la zone de Saint-Quentin, par exemple. Le client utiliserait le véhicule jusqu'à ce qu'il atteigne 20 %. S'il s'arrête alors que le véhicule est à 30 %, il le laisse dans la rue, n'importe où. Si cela atteint 20 %, on lui dit qu'il peut terminer la location mais qu'il faut aller dans une borne de recharge. Ce système un peu mixte est plus souple que celui de Paris, mais il est plus contraignant du point de vue opérationnel, nous en sommes tout à fait conscients.

Le service a été ouvert le 18 septembre au grand public. La boutique a été inaugurée le 29 novembre. Nous aurions aimé le faire plus tôt, mais il y avait des travaux dans la gare.

### Parcours client

Il est relativement facile d'adhérer au service et de devenir membre. Il est possible de se préinscrire sur le site web, mais il faut ensuite se rendre à la boutique de Saint-Quentin. Nous avons souhaité que les gens se rendent à la boutique pour avoir une mise en main de ce véhicule, qui est un peu particulier. On récupère le badge et l'on peut faire son parcours.

Pour adhérer, il suffit de donner ses coordonnées de carte bancaire, une photocopie de son permis et de sa pièce d'identité. On donne 15 euros d'adhésion, puis on est prélevé et l'on ne paie qu'à la consommation ; il n'y a pas d'abonnement obligatoire. Pour trouver la Twizi Way la plus proche, on utilise le Smartphone ou le site web. On s'approche du véhicule, on passe le badge, on fait son trajet et l'on restitue le véhicule.

Pour prendre son véhicule, on peut le bloquer à l'avance, avec un Smartphone ou avec le site internet, ou le prendre à la volée, en scannant le QR code sur le véhicule. Ensuite, on badge au niveau du pare-brise : une lettre change de couleur pour indiquer que le véhicule est réservé. On rentre dans la voiture. Une voix nous demande si l'on a quelque chose à signaler. On peut appuyer sur un bouton rouge pour appeler le *call center* en direct. Sinon, on valide l'état des lieux. Ensuite, on roule à l'intérieur de la zone, on peut faire des arrêts temporaires à l'extérieur, mais on ne termine sa location qu'à l'intérieur de la zone, car les jokeys ne vont pas aller chercher les véhicules à Paris.

Enfin, on appuie sur le bouton « terminer le trajet ». Le client n'est facturé qu'à partir du moment où il démarre le véhicule et jusqu'à ce qu'il l'ait restitué. C'est un système très simple, très fluide.

### Tarifs

Les frais de souscription s'élèvent à 15 euros, une fois pour toutes. Ensuite, c'est une tarification à la minute (0,29 euro/minute). Nous avons bloqué le tarif à 11,90 euros/heure, de sorte qu'arrivé à 40 minutes, cela est plafonné à 11,90 euros. L'idée est tout de même de privilégier les petits trajets. Si l'on fait un blocage, une réservation de 15 minutes à l'avance, cela coûte 1 euro.

La *slide* 26 présente la boutique de Saint-Quentin. Certains d'entre vous l'ont peut-être déjà vue en allant à la gare.

Les places dédiées, notamment dans le centre-ville, permettent aux utilisateurs de Twizi Way de se garer facilement. Tout est compris dans l'abonnement, il n'y a donc pas de stationnement à payer, puisque nous vous avons expliqué précédemment, avec Maïlis Floriet, que nous avons des accords et que nous payons des redevances aux mairies.

La *slide* 28 présente un panneau d'auto-partage.

Le site web, qui était auparavant « twizy way by renault » est maintenant [www.twizyway.com](http://www.twizyway.com). Toutes les explications sont sur le site (le fonctionnement, où trouver une Twizi, le tarif), où l'on peut s'inscrire. C'est un site très facile d'accès. Nous avons fait également une page Facebook. À l'époque, nous avions 2 000 fans. Nous en comptons maintenant 5 500.

En ce qui concerne l'application Smartphone, elle est extrêmement simple : il suffit de cliquer sur l'icône Twizi Way, de créer votre compte et de vous connecter. Vous avez tout de suite accès à la carte, sur laquelle vous pouvez voir tous les véhicules disponibles et les réserver en quatre clics. On vous indique alors l'état de charge du véhicule, l'endroit où il se trouve, avec l'adresse. On vous demande de saisir votre code, afin de s'assurer que c'est bien vous qui réservez le véhicule. Ensuite, un compte à rebours commence, et vous pouvez être guidé jusqu'à l'adresse où se trouve le véhicule. À la fin du trajet, vous recevez un SMS vous rappelant le trajet effectué, à quelle heure, etc. Vous recevrez ensuite un mail récapitulatif de la facture. C'est simple et totalement dématérialisé. Le service vous est facturé en fin de mois, comme pour les factures de téléphone. L'idée était de proposer un système très fluide et très facile d'accès.

### Résultats Twizi Way à mi-juillet

Depuis un an, Renault n'est plus l'opérateur. À mi-juillet, nous avons 826 clients inscrits au service, avec une majorité d'hommes (78 %). Finalement, 90 % des gens achètent des Twizi. On observe que sur le plan du service, c'est quelque chose de plus féminin. 30 % des utilisateurs sont des salariés Renault, puisque cela se trouve dans le territoire et l'on a déjà 10 000 personnes qui y travaillent et qui, pour certains, y vivent. L'âge médian est de 37 ans, mais des personnes de tout âge utilisent le service.

À mi-juillet, l'on atteignait près de 60 000 kilomètres parcourus. La distance moyenne par trajet est très faible (4,2 kilomètres), du fait que le territoire est petit et que ces microtrajets viennent en complément des transports en commun. La durée moyenne de trajet est de 15 minutes. Ce service est vraiment destiné à de tout petits trajets.

En ce qui concerne l'activité à mi-juillet, on observe que les journées les plus fréquentées sont réparties harmonieusement dans la semaine, moins le dimanche. Les gens l'utilisent beaucoup le vendredi. Il y a beaucoup de jeunes qui veulent sortir, par exemple, qui rentrent du cinéma sans transport en commun.

Les pics d'activités sont le matin, pour les trajets depuis la gare, un petit peu à l'heure du déjeuner, et un pic important en fin de journée.

S'agissant la satisfaction du service, les gens sont très satisfaits du service. Après neuf mois, leur satisfaction reste comparable à celle des clients testeurs. Ils apprécient Twizi Way pour son côté fun et ouvert. Ils aiment beaucoup le produit. Ils apprécient le fait que le service soit simple et fluide, très facile à utiliser. Ils utilisent Twizi Way pour des microtrajets, et cela s'inscrit dans l'intermodalité : lorsqu'ils arrivent en gare à des périodes creuses, s'ils ont raté le bus, ils prennent la Twizi. C'est un complément d'âme, un plaisir. On constate que certaines personnes se sont inscrites pour le plaisir, elles emmènent leurs enfants pour de courts trajets le week-end. Cela va au-delà de l'auto-partage d'un véhicule classique, comme on le verrait avec Autolib'. Il y a ce plaisir et cette sensation d'être à la fois à l'extérieur et protégé dans le véhicule. Bien sûr, le frein à l'usage est toujours le coût qui, même s'il paraît très faible, s'ajoute au coût du transport en commun.

Nous rêverions, nous en avons parlé avec la communauté d'agglomération, d'avoir ce service inclus dans le Pass Navigo, par exemple. C'est ce que demandent les gens, et ce serait dans le cadre d'un pass multimodalité. Il semble évident que l'auto-partage aurait sa place dans un pass multimodal, pour fluidifier, pour faciliter et pour que ce soit moins cher.

### Synthèse et perspectives Renault

L'expérimentation de Saint-Quentin nous a permis de bien connaître le métier de l'auto-partage de l'intérieur, les attentes des auto-partageurs et les attentes des clients. Notre objectif n'est pas de devenir opérateur de l'auto-partage, je l'ai souligné précédemment, mais de prévoir sur nos futurs véhicules tous les éléments pour qu'ils soient facilement partageables.

Au bout d'un an, nous avons cédé le service à Keymoov, une PME locale. À terme, nous nous impliquerons peut-être, de façon minoritaire, dans l'auto-partage, mais nous ne serons pas opérateurs en tant que tels. Nous restons constructeurs d'automobiles, mais d'automobiles de demain, qui seront partagées et connectées.

**Mailis FLORIET** – L'Agglomération a suivi avec beaucoup d'intérêt cette expérimentation, parce que l'on se rend vraiment compte, notamment dans un territoire où l'usage de la voiture est important, que cela permet d'accroître les choix de mobilité des usagers. Nous savions, par le retour d'expérience de Praxitèle, que ce sont souvent les populations qui n'ont pas de voiture qui ont un réel intérêt à payer et à utiliser ce genre de service, parce que cela apporte une solution de mobilité qui n'existe pas avec le bus.

Cela a été repris par un opérateur local, qui est implanté à Montigny. Nous sommes en échanges pour la poursuite du service, sachant que lorsqu'on passe d'un périmètre à peu près homogène, sur lequel ne se posait pas forcément la question de l'intervention des pouvoirs publics, à un périmètre plus large, où il y a des déséquilibres du fait que les véhicules peuvent être concentrés à un endroit, on rentre alors sur des questions d'intervention des pouvoirs publics, d'appels d'offres, etc.

Il est certain que l'auto-partage est un complément de l'utilisation des réseaux de bus, du vélo et de la voiture particulière. Les usagers qui sont restés sur l'auto-partage, il y a eu un effet de nouveauté pour certains, un intérêt pour le véhicule, etc. Ceux-là ne sont pas restés. Ceux qui restent, ce sont vraiment des gens qui ont compris ceci : « Je me déplace le plus souvent en train, en bus, je prends mon vélo de temps en temps. Il y a une Twizi, le bus n'arrive que dans vingt minutes ; je prends la Twizi ; j'ai gagné du temps ; j'ai gagné en efficacité ; c'est un déplacement parmi d'autres. » Les usagers que nous ciblons sont ceux qui restent dans la durée de ce service.

## Échanges avec la salle

**De la salle** – Il y a deux modèles de Twizi.

**Maïlis FLORIET** – Celui-ci est le modèle 80, avec permis.

**Corinne PAKEY** – Nous avons choisi, avec la Communauté d'Agglomération, de mettre en place ce service très nouveau plutôt avec permis, pour être sûrs que les gens connaissent bien le Code de la route. C'est un véhicule très facile à conduire, très ludique, nous voulions donc qu'il soit utilisé en respectant bien le Code de la route.

**De la salle** – Cela aurait pu être intéressant pour les jeunes de 16 ans.

**De la salle** – À Triel, pendant les heures creuses, il y a souvent des jeunes qui sont coincés pendant une heure pour attendre un bus. C'est peut-être une idée à creuser, en complément.

**Corinne PAKEY** – Nous y avons pensé. Dans ce cas, il faudrait mettre uniquement des versions sans permis, et ce sont des voitures qui ne vont qu'à 45 kilomètres/heure. À Saint-Quentin, il y a tout de même de grandes voies où l'on peut aller jusqu'à 70 kilomètres/heures. Nous avons donc pensé qu'il était souhaitable, pour plus de sécurité, d'avoir des versions 80. Mais tout est possible.

**Daniel LAMISSE, UFC Que Choisir Val de Seine** – Votre expérience est intéressante, parce que l'on prend un véhicule à un point A et on le laisse à un point B. Si j'ai bien compris, cela n'est pas très rentable pour l'instant avec le système des jokers.

**Corinne PAKEY** – Tout à fait.

**Daniel LAMISSE** – J'ai eu, à titre personnel, une autre expérience. Je voulais utiliser le système Avis, qui est aussi un système d'auto-partage, mais le problème est que si l'on prend un véhicule à un point A, il faut le ramener au point A, et pendant tout ce temps le compteur tourne. Généralement, on se déplace pour aller faire des courses, pour faire quelque chose, et le compteur tourne.

Est-il envisageable que l'on puisse, un jour, aller plus loin ? Cela pose le problème du nombre de bornes, de places de stationnement ou autres. L'idéal serait, par exemple en Ile-de-France, de prendre un véhicule à un point A en Ile-de-France, de faire 50 kilomètres et de le laisser à un point B. Cela vous semble-t-il envisageable ?

**Maïlis FLORIET** – Prenons le cas d'Autolib', qui est le service parisien. Autolib' est une délégation de service public qui est limitée à Paris et à la première couronne. À ce jour, il n'est pas prévu qu'il y ait des systèmes opérables sur l'ensemble de l'Ile-de-France. On pourrait envisager Autolib pour Paris et sa première couronne, puis des systèmes en grande couronne pour répondre aux besoins des habitants de seconde couronne. Actuellement, tel qu'est conçue la DSP Autolib', ce n'est pas possible qu'il y ait uniquement un service pour l'ensemble de la région Ile-de-France.

**Corinne PAKEY** – Ce serait envisageable en théorie. Simplement, il faut prendre en compte l'équilibre général. Si le territoire n'est pas harmonieux, on risque d'avoir des véhicules qui se trouvent toujours du même côté ; c'est le problème de la boucle ouverte.

Vous évoquez le système Avis, c'est ce que l'on appelle « la boucle fermée ». Avis est le seul auto-partageur rentable pour le moment en boucle fermée, parce que ce système est très facile à gérer. La boucle ouverte, c'est beaucoup plus difficile. Jusqu'à présent, on n'a pas trouvé la solution pour avoir quelque chose qui soit rentable.

**Jean-Pierre MARSAIS, UFC Que Choisir Val de Seine** – Je voudrais faire part d'une réflexion un peu plus générale concernant les énergies renouvelables dans le secteur automobile.

Actuellement, lorsqu'on parle d'énergies renouvelables, on parle uniquement de l'électrique alors qu'il existe une autre source, dont on parle très peu, qui est l'air comprimé. En France, la société MDI a développé le principe d'un moteur à air comprimé, qui a énormément d'avantages, mais qui est très peu connu pour l'instant. À l'étranger, la société Data, qui est une société indienne, a pris un brevet sur ce principe.

L'avantage par rapport à l'électrique est que le temps de recharge est très court, c'est le temps de recharge d'un plein, puisqu'il s'agit de mettre de l'air comprimé dans un réservoir. La partie où cette énergie est stockée est un réservoir et non pas des batteries qu'il faut fabriquer, qui s'usent au bout d'un certain temps et qui nécessitent des heures de chargement. Ce système est très connu, mais on en parle très peu, malheureusement. C'est tout à fait regrettable, car il pourrait être une source alternative à l'électrique, non polluante puisqu'il y a zéro émission.

**Mailis FLORIET** – Pour information, il s'agit d'une expérience sur laquelle nous avons peu de retours au plan technique. Pour avoir rencontré cette société, il y a quelques années, on ne sait pas si cela fonctionne vraiment.

**De la salle** – Peugeot travaille dessus.

**Corinne PAKEY** – Je ne vais pas vous dire ce sur quoi l'on travaille, mais il est évident que nous avons des ingénieurs qui sont là pour travailler sur tout un tas de solutions d'énergies alternatives. Pour le moment, je ne suis pas habilitée à vous communiquer ce que nous faisons sur ces sujets.

**Jean-Pierre MARSAIS, UFC Que Choisir Val de Seine** – Je suis surpris que l'on en parle très peu, compte tenu des nombreux avantages que présente cette solution.

**Corinne PAKEY** – Ce n'est pas parce que l'on n'en parle pas qu'un travail n'est pas fait dessus.

**Jean-Pierre MARSAIS** – Cela existe depuis quinze ans.

**Corinne PAKEY** – Je ne suis pas compétente pour répondre en détail sur cette question, je suis désolée.

**Monique ORY, présidente de CAPESA** – Pour revenir sur le problème des véhicules électriques, il y a un aspect du problème que personne n'évoque vraiment depuis le début, il s'agit du problème des recharges, qui font appel essentiellement au nucléaire sur notre territoire français. Je pense qu'il va falloir réfléchir à la question de ces batteries. Peut-être des recharges photovoltaïques ou autres. Si tout le monde recharge sa batterie les soirs d'hiver, lorsqu'il fait froid, les centrales nucléaires ne pourront pas suffire.

**Corinne PAKEY** – C'est une bonne remarque. L'aspect recharge est travaillé plutôt par les pouvoirs publics, mais on voit bien que l'on n'en a pas beaucoup. Nous avons beaucoup travaillé sur les voitures, et l'on attend pour avoir de la recharge. Nous travaillons également sur des projets de *smart grid* et de recharge avec des panneaux photovoltaïques, etc. L'aspect recharge ne peut pas être traité par le constructeur automobile uniquement.

**Marc LAUG, Airbus Defence & Space, Les Mureaux** – J'étais en train de faire une projection de votre Twizi : si j'adopte ce dispositif et que je conserve les mêmes prix que ceux que vous pratiquez aujourd'hui avec les particuliers, avec une utilisation pour un véhicule ramenée à l'année, le coût atteint 24 000 euros pour un an.

Avez-vous d'ores et déjà engagé des démarches vis-à-vis des industriels qui ont de grands sites, afin de proposer des moyens de déplacement d'un type équivalent avec un tarif attractif ? Aujourd'hui, un véhicule thermique me coûte, assurance comprise, hors carburant (gazole ou essence), 217 euros par mois, et je parcours, *grosso modo*, 5 000 kilomètres par an.

**Corinne PAKEY** – Nous avons expérimenté un système d’auto-partage sur le site du CEA à Grenoble. Il y a vingt Twizi qui fonctionnent, qui sont accessibles avec le badge de l’entreprise. Je ne parlerai pas de tarif ici, mais il est bien évident que ce sont d’autres conditions. Cela n’a rien à voir avec les conditions de véhicules qui ne tourneraient pas, qui sont finalement à la merci de l’utilisation ou non du grand public ; on est dans un tout autre contexte.

Actuellement, l’opération de service est effectuée par Renault, mais nous sommes en train de céder le service à un autre auto-partageur également. Au même titre que l’expérimentation que nous avons faite à Saint-Quentin pour le grand public, nous avons des Twizi au sein de grands sites industriels. Cela fonctionne très bien, les gens sont très contents et cela leur fait faire des économies.

**Anne STERVINO** – Les supports de présentation de la matinée seront mis en ligne sur le site Internet. On pourra y retrouver le nom des intervenants. Nous pourrions, sur demande et si vous nous y autoriser, communiquer les coordonnées mail.

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l’Unité territoriale de la DRIEE, Versailles** – Je voudrais ajouter un complément par rapport à cette présentation. Au sein de la DRIEE, qui est le centre national de réception de véhicules, on a réceptionné, à titre isolé, un prolongateur d’autonomie à l’hydrogène, pour des véhicules destinés à La Poste. Il y aura peut-être, après les réceptions à titre isolé, des réceptions en série de certains véhicules à hydrogène. Cela commence à démarrer pour certaines flottes.

Je vais maintenant laisser la parole à la dernière présentation, par Monsieur Wiecek, pour un retour d’expérience sur le transport fluvial. Monsieur Wiecek est directeur de l’agence Seine Aval à Ports de Paris, un établissement public d’État qui a pour mission de développer le transport fluvial de marchandises et de passagers en Ile-de-France.



## **Retour d'expérience – Transport fluvial**

***Par Mariusz WIECEK, Ports de Paris, directeur de l'agence Seine Aval***

L'idée est de parler d'une autre facette du transport, qui est le transport des marchandises. Il y a deux volets en quelque sorte de ce transport, à la fois le transport à longue distance, pour approvisionner notamment la région Ile-de-France, et le transport local, pour desservir cette zone fortement balisée.

Ports de Paris est un établissement public qui a pour mission notamment le développement du trafic fluvial, en aménageant les zones portuaires, en y installant les clients et en les accompagnant dans leurs actions et dans leurs activités avec la logistique alternative à la route.

### **HAROPA, une synergie portuaire**

Aujourd'hui, Ports de Paris n'est pas tout seul. Depuis deux ans, nous avons créé une synergie portuaire avec les deux grands ports maritimes, le port du Havre et le port de Rouen. D'où le nom HAROPA, que vous pouvez voir assez souvent dans le logo et les différentes publicités. Cette synergie est importante, parce qu'elle nous donne une image beaucoup plus grande.

Cet ensemble portuaire représente, à ce jour, 120 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux. C'est le premier hub logistique de France, avec 2,6 millions de mètres carrés d'entrepôts, 1,2 milliard d'euros d'investissements pluriannuels, sur cinq ans, *grosso modo*, et 160 000 emplois directs et indirects. C'est donc un monstre, qui permet de jouer un rôle au niveau européen. Avec cela, HAROPA devient un port maritime de la région parisienne, où l'on compte près de 12 millions de consommateurs. Avec son rayon d'action d'environ 200 kilomètres, il y a 25 millions de consommateurs. Il y a donc un potentiel de besoins auquel le transport fluvial pourrait faire face.

C'est aussi un port maritime de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, qui est la première plateforme fret aérienne.

Revenons à Ports de Paris.

Ports de Paris, dont le champ d'action s'étend essentiellement aux limites administratives de la région Ile-de-France, gère à peu près 1 000 hectares des emprises foncières, avec *grosso modo* 1 million de mètres carrés d'entrepôts et 600 entreprises installées sur nos emprises. L'ensemble portuaire de Ports de Paris, c'est environ 70 ports qui sont composés de six plateformes multimodales. Lorsqu'on dit « multimodal », cela veut dire qu'il y a au moins trois modes de transport : routier, fluvial et ferroviaire, sachant que sur la plateforme de Limay, nous avons aussi le trafic fluvio-maritime ainsi que sur Gennevilliers, où le passage de l'oléoduc alimente les dépôts pétroliers situés sur cette plateforme. Les autres ports, une bonne soixantaine, sont ce que l'on appelle les « ports urbains ». Ils ont une vocation locale, avec un rayonnement qui est de l'ordre de 5 à 15 kilomètres.

S'agissant du trafic de conteneurs, qui vient notamment du Havre, un conteneur sur cinq arrive par la voie fluviale depuis le Havre. Notre région, qui est une région consommatrice, est alimentée par 1,2 million de conteneurs par an, dont la moitié (600 000) vient depuis les ports d'Anvers et de Rotterdam par la route. Seuls 20 % arrivent par voie fluviale. Clairement, c'est une situation qui pourrait être améliorée à l'avenir, puisqu'il y a le potentiel.

### **Les gains environnementaux**

Globalement, le trafic routier, qui prédomine aujourd'hui globalement en France, et surtout en région Ile-de-France, sature complètement nos routes. La voie fluviale est loin d'être saturée ; on peut facilement tripler le trafic qui passe par la voie fluviale. C'est aussi un transport qui consomme

beaucoup moins d'énergie, qui est donc moins polluant et moins accidentogène. On a tendance à dire, à propos de longues distances, qu'un convoi fluvial de 5 000 tonnes peut remplacer 250 camions sur la route ou 125 wagons ferroviaires, ce qui est considérable.

### La distribution fluviale urbaine

Nous sommes tous conscients qu'avec les trafics alternatifs, on n'amènera jamais ni les bateaux ni les trains devant nos portes ; il faut malgré tout la distribution des derniers kilomètres. On a parlé précédemment de transport des personnes, les transports électriques, mais je pense que dans le domaine des transports de marchandises, il y a un vrai progrès à faire au regard de ce fameux véhicule propre qui fera la distribution finale, depuis le port notamment vers les magasins ou vers nos maisons.

Notre rôle est aussi de développer ce que l'on appelle la « distribution fluviale urbaine », c'est-à-dire d'essayer d'amener au plus près de chacun de nous la marchandise par la voie d'eau. Je regrette beaucoup de ne pas avoir la présentation, parce qu'il y a des photos des opérations qui se déroulent depuis deux ans à Paris, avec la société Franprix : les boîtes préparées sont amenées dans les entrepôts, depuis le port de Bonneuil-sur-Marne jusqu'au quai de La Bourdonnais à Paris, pour faire la distribution finale sur une centaine de magasins à Paris même. C'est un exemple d'une logistique presque idéale que l'on essaie d'installer en région parisienne. D'autres essais sont en cours, des études sont réalisées sur l'approvisionnement de Paris en véhicules, pour que les véhicules arrivent à Paris. Un essai avait été réalisé sur le quai de Bercy, d'amener le véhicule neuf pour que les gens viennent chercher le véhicule plutôt qu'il soit amené à Paris par le fameux Port 8, qui sature nos routes en ville.

Je reviens sur le rôle et l'importance pour nous de ce que l'on appelle les « petits ports », les ports urbains. Nous tenons énormément à avoir ce réseau d'une soixantaine de ports aujourd'hui – et j'espère qu'il y en aura un peu plus –, parce que leur rôle est extrêmement important dans la vie locale et ils répondent aux besoins de chaque territoire. Je m'explique. L'activité la plus connue de vous, ce sont les centrales à béton qui sont sur les quais parisiens. Ces centrales à béton sont absolument indispensables, il faut qu'elles soient là parce que le béton ne peut pas voyager longtemps dans les camions, il y a beaucoup de chantiers qui se passent à Paris. Ces centrales à béton sont entièrement alimentées en granulats et en ciments par la voie d'eau. C'est un exemple assez fort d'une logistique urbaine.

Un autre point concerne l'utilisation de ce que l'on appelle « les quais publics » ou « paysages partagés » pour les opérations de terrassement, de démolition, afin de faire l'évacuation de ces produits au plus près des chantiers. D'où l'importance d'avoir des quais publics presque dans chaque ville qui se trouve au bord de l'eau. Cela n'est pas toujours évident. Il est vrai aussi que toutes ces activités amènent un peu de nuisances. Pour diminuer au maximum ces nuisances, nous essayons de travailler avec les municipalités et avec les entreprises sur des interfaces entre la ville et les ports. Mais c'est vraiment très important de ne pas laisser des camions qui font 20 tonnes de terre traverser  $x$  villes de la région parisienne pour arriver à un endroit où ils déchargent, où ils traitent, où ils comblent le trou.

D'autres opérations peuvent être beaucoup plus ponctuelles, mais se font de manière encore trop sporadique, à mon sens. Je pense aux déchetteries fluviales, qui peuvent aussi répondre à un besoin d'une ville pour chercher les encombrants des particuliers une fois tous les six mois, qui font aussi en sorte que l'on retrouve ces services à proximité de nos maisons.

Voilà. Je pense qu'avec les photos, je pourrai vous dire un peu plus. Je vous propose de laisser la place aux questions, éventuellement, et je développerai les différents sujets en fonction des questions que vous me poserez.

### Échanges avec la salle

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE, Versailles** – Y a-t-il des questions, des remarques ? Vous aurez un décalage entre le son et l'image. L'image sera en ligne sur le site Internet.

**Yannick TASSET, vice-président de la Communauté d'Agglomération des Deux rives de Seine** – Avez-vous une idée du devenir du port d'Achères, qui nous est promis depuis quelques dizaines d'années ?

**Mariusz WIECEK** – On a toujours des idées. Est-ce que ce sera la réalité ? Le port d'Achères, vous le savez probablement parce que le sujet est effectivement évoqué depuis quelques années, a une double vocation. Il y a la partie consacrée surtout à l'activité BTP, notamment avec l'exploitation de carrières. Cette activité devrait logiquement commencer bientôt, le débat public se prépare. Cette partie est très facilement acceptée par tout le monde, parce que cette activité est presque à 100 % fluviale. L'idée était d'exploiter les carrières dans cette zone et d'approvisionner les chantiers, notamment du Grand Paris, par la voie d'eau, et de récupérer les terres d'excavation pour combler les carrières aussi par la voie d'eau. Cette partie se développera dans les années à venir, je pense, de manière assez sereine et fluide.

L'autre partie que nous avons en tête est la partie logistique, avec un terminal à conteneurs, avec les entrepôts logistiques qui permettront aussi, dans notre vision, de travailler les conteneurs, de préparer la matière. Je parlais tout à l'heure de ces fameux 600 000 conteneurs qui viennent depuis Anvers et Rotterdam. Aujourd'hui, ces conteneurs sont dépotés sur place. Ensuite, les boîtes préparées reviennent par la route vers le Sud-est parisien, où elles sont stockées dans les entrepôts pour être distribuées vers les magasins.

L'idée d'Achères est d'avoir l'approvisionnement de conteneurs bruts à Achères, d'avoir les entrepôts logistiques qui font le dépotage et la préparation de produits, d'où le nombre d'emplois assez important dans cette zone. Puis, faire la redistribution, soit au niveau local (Ile-de-France) soit au niveau interrégional ou international, par la voie ferrée, par exemple, parce que cette plateforme doit être aussi multimodale. La logistique est un peu conditionnée aujourd'hui par l'autoroute A104. Donc, on n'en parle pas beaucoup. Mais l'idée, nous l'avons.

**José LERMA, conseiller délégué aux transports et à l'énergie à la mairie de Vaux-sur-Seine** – Je suis membre d'un club de voile sur la Vallée de la Seine, et je voudrais avoir une précision. Avez-vous une idée du trafic que va engendrer le transport fluvial sur la Seine ? Va-t-on aller sur du 24/24 heures, 7/7 jours ?

**Mariusz WIECEK** – C'est le cas aujourd'hui, c'est-à-dire que le trafic fluvial est possible 24/24 heures et 7/7 jours, ce qui lui confère un grand avantage au regard de la route ou du train. Les conteneurs maritimes, par exemple, peuvent passer sur le bateau fluvial et arriver sur une plateforme en étant dédouanés sur le bateau. On ne perd pas de temps, le conteneur est tout le temps en mouvement, même si l'on sait que la route fluviale entre le Havre et Paris, c'est 36 heures, c'est fluide et fiable. Le trafic est donc possible, les écluses sont ouvertes 24/24 heures.

La capacité du fleuve permet d'augmenter sans problème ce trafic. Il faut à la fois que, globalement, les entreprises s'orientent de manière beaucoup plus claire sur ce trafic. Il y a beaucoup trop de conteneurs actuellement qui passent par la route. En vrac, c'est un peu mieux, mais l'on a parfois des difficultés à mettre le vrac (déblais ou céréales) sur la voie d'eau.

Je ne pense pas qu'il y ait de problème pour l'activité de voile, et donc de loisirs, dont vous parlez.

**José LERMA** – Aujourd'hui, il y a essentiellement un trafic de péniches, des capacités normales et habituelles. On voit de plus en plus de « péniches de mer », c'est-à-dire d'énormes péniches avec de nombreux conteneurs, avec des déplacements qui sont plus importants et qui peuvent engendrer d'autres problèmes au niveau de la faune et de la flore. En effet, à une certaine vitesse, une péniche

prend à droite ou à gauche, et les berges de Seine en subissent les conséquences. Il m'intéresse de savoir si l'on va vers une autoroute de la Seine où si l'on va sur un trafic qui serait plus intense.

**Mariusz WIECEK** – Il faut traduire le mot « autoroute » en fluidité de trafic et pas en vitesse. La vitesse étant limitée sur la Seine et sur l'Oise, il n'y a pas de raison pour que les bateaux aillent plus vite. Ce qui change effectivement, vous avez raison, c'est la capacité des bateaux.

**José LERMA** – Et le déplacement d'eau.

**Mariusz WIECEK** – Le déplacement d'eau, peut-être. Toutefois, en matière de capacités des bateaux, on est assez rapidement limité à la fois par la taille des écluses et par les ouvrages d'art qui traversent la Seine. On ne peut ni augmenter le nombre de couches, en quelque sorte, ni la longueur des bateaux ; on est donc pratiquement, aujourd'hui, à la limite des possibles. Ce qui peut changer, c'est le nombre de bateaux qui passent, mais pas forcément leur taille.

**José LERMA** – En termes de nombre, avez-vous une idée sur les années à venir, disons à moyen terme ?

**Mariusz WIECEK** – Des idées, non. Des souhaits, peut-être. Sur le vrac, je pense que le volume restera relativement stable. Nous allons probablement augmenter un petit peu, mais c'est assez stabilisé. Il faut savoir que l'activité BTP représente aujourd'hui pratiquement 60 à 65 % du trafic fluvial.

En ce qui concerne les conteneurs, nous avons, *grosso modo*, 140 000 équivalents 20 pieds qui arrivent par la voie d'eau. Je ne cache pas que nous espérons en avoir 600, c'est-à-dire multiplier par quatre le nombre de boîtes qui arriveront sur la région parisienne. Cela va-t-il saturer le fleuve ? Sûrement pas.

**José LERMA** – Ma question était de savoir s'il y aura ce trafic maritime le dimanche ?

**Mariusz WIECEK** – Normalement, non. On est, en France, à 35 heures par semaine. Si les bateaux arrivent le dimanche, de la même manière que pour les trains, ils ne restent pas chargés à attendre le déchargement ; il faut que cela soit fait en temps réel. Aujourd'hui, les bateaux naviguent le dimanche.

**José LERMA** – Absolument, je confirme.

**Mariusz WIECEK** – Le trafic ne va pas se reporter sur le dimanche, la majorité du trafic sera en semaine.

**José LERMA** – Une régates se déroule forcément un dimanche. Il faut qu'il y ait deux sécurités sur l'eau : une pour les bateaux à voile et une autre qui contacte la péniche et qui donne le chemin à suivre à la péniche pour traverser la régates, qui est une régates de bateaux à voile.

**Mariusz WIECEK** – On empiète sur le domaine de Voies navigables de France, qui gère ces problèmes de trafic, de navigation et d'occupation de plans d'eau. Encore une fois, vous ne faites pas des régates tous les dimanches.

**José LERMA** – Tous les dimanches. La plupart des champions de France sont issus de la Vallée de la Seine, qui accueille les clubs les plus prestigieux, tels que les CDP, l'IFSI.

**Mariusz WIECEK** – Sérieusement, je suis persuadé qu'il y a la place pour tout le monde sur la Seine. Il ne faut pas opposer une activité à une autre, il ne faut pas que l'on dise que pour que vous ou d'autres associations puissiez faire des régates, il faut arrêter le trafic fluvial de marchandise et passer sur la route, et le contraire est vrai également.

**José LERMA** – C'est simplement une question, pour savoir. Si cela devient un trafic maritime intense, on ira naviguer sur des plans d'eau fermés ou ailleurs. Cela apportera d'autres nuisances aux riverains, à la faune et à la flore.

**De la salle** – Quelle est la durée d'une régata ?

**José LERMA** – Le Bol d'Or, par exemple, peut durer une journée entière. Auparavant, on faisait des régates de 24 heures, mais cela a été réduit par décret.

**Un intervenant** – Le port d'Achères va faire l'objet d'un grand débat public. Une réunion a été organisée hier, à Achères, dans cet esprit-là.

**José LERMA** – Je tiens tout de même à préciser que nous parlons de ce projet depuis longtemps. Il y a une dizaine d'années, tous les clubs ont été invités pour nous parler de « l'autoroute de la mer ». Nous avons donc été informés. La seule chose qui m'intéresse aujourd'hui est de connaître la densité du trafic. Je pense, comme cela a été dit, que l'on peut tous cohabiter. La question est simplement de savoir quelle est la densité du trafic.

**Mariusz WIECEK** – Je pense qu'il ne faut pas s'attacher aux mots qui sont utilisés pour d'autres raisons. Avec le mot « autoroute », on peut imaginer tout ce que l'on veut. On est en train de travailler sur l'autoroute ferroviaire urbaine. Qu'est-ce que cela veut dire ? On va avoir deux trains, si tout se passe bien, qui vont arriver par la voie ferrée, avec une logistique urbaine vers Paris, parce que l'on ne s'intéresse pas uniquement à la voie fluviale, mais aussi à la voie ferrée. Les plateformes portuaires accueillent aussi les trains, et ce trafic se développe à la fois sur Limay, sur Bruyères, sur Bonneuil et sur Gennevilliers. Il y a donc un projet sur ce que l'on appelle « l'autoroute ferroviaire urbaine ». Il faut relativiser ce mot, je pense.

**José LERMA** – D'un autre côté, je suis conscient que le fait de développer le trafic sur la Seine désengorgera certaines routes.

**Mariusz WIECEK** – C'est une évidence, cela va désengorger les routes et l'on va respirer mieux. On a évoqué ces deux aspects : à la fois les routes saturées et à la fois les pollutions provoquées par les transports.

**Jean-Claude PARISOT, CADEB** – Pour augmenter le trafic fluvial, on avait parlé du canal Seine-Nord, qui a été abandonné à un moment donné. Il est un petit peu relancé. Pourriez-vous nous en dire un mot, parce que cela aurait un impact sur l'augmentation du transport de marchandises par la voie fluviale ?

**Mariusz WIECEK** – Il s'agit d'un couloir qui pourra mener vers notamment le Nord de la France et le Benelux. Mais je ne sais pas, je ne pourrai pas en dire plus sur le canal Seine-Nord que ce que vous savez vous-mêmes. C'est un énorme chantier qui permettra de réunir ces deux zones. Sur ce sujet, les avis divergent. Certains disent que ce sera la voie unique et que les marins français ne vont pas en profiter. Sincèrement, je ne sais pas.

Notre installation portuaire fonctionne aujourd'hui avec cette perspective de travailler uniquement avec Le Havre. Lorsqu'on parle du port d'Achères, il n'est pas conditionné par le canal Seine-Nord ; le canal Seine-Nord sera un plus, mais pas une condition *sine qua non* pour cette plateforme. Dans le cadre d'Haropa, le développement de l'axe Seine est largement suffisant actuellement pour développer le trafic fluvial. Les installations portuaires qui existent à l'heure actuelle sont en capacité d'accueillir pratiquement trois fois plus de trafic fluvial.

**Marion RAFALOVITCH, adjointe au chef de l'Unité territoriale de la DRIEE, Versailles** – Y a-t-il d'autres questions ?

Merci à tous de votre présence parmi nous, notamment aux intervenants, qui ont assisté à l'ensemble de la commission.

Nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine, voire dans deux ans, en fonction des sujets d'actualité, pour la commission Air. En général, elle a lieu à peu près tous les ans, mais elle peut être décalée, puisque nous avons maintenant cinq commissions à tenir.

Merci à tous. La prochaine commission sera sur l'eau, à la rentrée.