

Mercredi 17 octobre 2007- Bordeaux

Caroline EDANT



La valorisation des réductions d'émissions de GES dans le secteur des transports

Les ateliers du Développement durable: 4^e édition

Veolia Transport : Chiffres clés 2006

- Opérateur dans 27 pays
- CA = 4,951 milliards d'€
- 81 897 employés
- 35 750 véhicules
- **1,8 milliards de km**
- **Voyages :** **2,7 milliards de passagers / an**
- **Fret :** **1,2 million de Tonnes Km**
- **Energies consommées** **8,27 Twh**
 - Fuel 651 million litres (hors SNCFM)
 - Consommation d'électricité 781 MGW

- Déchets produits 32 520 Tonnes
- Consommation de papier: 4 950 Tonnes
- Consommation d'eau: 1 418 million de litres

Veolia Transport et la gestion des GES

- Veolia Transport a mis en place un Système de Management Environnemental (SME) en 2001
- Le premier objectif du SME est de former les conducteurs à la conduite environnementale et au Développement Durable
- Création d'un Observatoire des Gaz à Effet de Serre (GES) au sein de Veolia Environnement en 2005

Transport et Gaz à Effet de Serre

- Un secteur **non soumis** au système européen d'échange de quotas d'émissions de CO₂ (European Emission Trading Scheme, EU ETS)
- Car les émissions du secteur sont **diffuses**, les acteurs sont **multiples** et les **prix du CO₂** sont pour l'instant pas assez élevés pour provoquer des changements de comportement. En effet, les coûts d'abattement (le coût marginal associé à la réduction d'une tonne de CO₂) sont en général assez élevés.
- Or, il s'agit d'un secteur aux **émissions croissantes** : une hausse de 20% en France entre 1990 et 2003. Les transports représentent au total 21% des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union européenne et 27% des émissions françaises.

Les spécificités du secteur des transports

Les caractéristiques des sources d'émissions dans le secteur des transports

- A l'inverse des installations sous quotas, les sources sont des véhicules, c'est-à-dire des **objets mobiles**
- Il existe une **grande variété** de types de véhicules, donc de sources
- Les sources sont **nombreuses**: le parc automobile français est constitué de plus de **30 millions de véhicules particuliers** et de **5 millions de véhicules utilitaires**. Ces chiffres sont à comparer avec les 1100 installations classées françaises sous quotas.

Les spécificités du secteur des transports (2)

Le problème de l'attribution des émissions

- En raison de la multiplicité des sources, il existe un **grand nombre de propriétaires**.
- De plus, les propriétaires, notamment dans le secteur du transport de marchandises, ne disposent **pas forcément de levier** pour maîtriser le volume des émissions à cause du phénomène de sous-traitance et de partenariats. Dans ce cas, la question se pose de savoir s'il faut attribuer les émissions de GES au chargeur ou au transporteur.
- Il n'existe **pas de règle générale** pour solutionner ce problème. L'attribution des émissions se règlera au cas par cas, en identifiant qui et dans quelle mesure a le contrôle du processus d'exploitation qui génère les émissions.

Les projets domestiques: une opportunité pour le secteur des transports

- Le système européen d'échange de quotas d'émissions de CO2 concerne certains secteurs industriels et ne couvre donc que **27% des émissions françaises de GES**
- Ainsi, les acteurs non couverts par l'ETS ne bénéficient **pas d'incitation financière** à réduire leurs émissions de GES dans le dispositif actuel. C'est la raison pour laquelle la France instaure actuellement un mécanisme de projet domestique.
- Un **projet domestique** consiste à pouvoir créditer des réductions d'émissions obtenues dans le cadre de projets développés par des acteurs nationaux sur leur propre territoire.
- Les principaux secteurs concernés par ce système sont les **transports**, **l'agriculture**, le **traitement des déchets**, le **bâtiment** et les installations industrielles non couvertes par l'EU ETS

Présentation du système de projets domestiques

- Le gouvernement a annoncé en décembre 2006 la création pour **l'année 2007** d'un système de projets domestiques
- Le dispositif s'appuie sur l'un des mécanismes de projet Kyoto nommé **Mise en Œuvre Conjointe** (MOC). La MOC permet de générer entre 2008 et 2012 des crédits carbone (ERU, Emission Reduction Unit) en relation avec des partenaires d'autres pays industrialisés.
- Comme pour la MOC, les porteurs de projet devront démontrer **l'additionnalité** du projet
- La MIES est en charge du référencement des méthodologies
- La Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) procédera ensuite à un appel à projet en deux temps (présélection et sélection)

Les méthodologies dans le secteur des transports

- Trois méthodologies dans le secteur des transports ont été soumises à la MIES.
- La première concerne l'utilisation de pneus à bande large. Mais elle n'a pas été acceptée par la MIES.
- La seconde s'applique pour des projets de transfert modal dans le secteur du transport de marchandises.
- La troisième proposée par la Communauté urbaine de Lille concerne l'utilisation de biogaz dans les flottes de bus. Elle a été approuvée par la MIES le 12 octobre 2007.

Des méthodologies dans le transport public de passagers: une nécessité

- Un effort serait nécessaire afin qu'il y ait des méthodologies dans le secteur du transport de passagers
- Une méthodologie MDP (AM0031) pour des systèmes de « Bus Rapid Transit » (BRT) existe. Elle pourrait être adaptée et être utilisée en France.
- Une autre méthodologie MDP pour des projets de transport massif est en cours d'approbation par le Conseil exécutif du MDP

Le BRT, un mode permettant de réduire les émissions de GES

- D'après la méthodologie MDP, un système de BRT permet de réduire les émissions de GES à travers :
 - **l'amélioration de l'efficacité énergétique** grâce à des véhicules neufs
 - un **report modal** qui s'effectue grâce à l'existence d'un système de transport public efficient et attractif
 - un **accroissement du taux d'occupation** des véhicules grâce à un système centralisé de mise à disposition des véhicules
 - éventuellement, un changement de carburant vers des **carburants moins émissifs**

TransMilenio, le premier projet MDP transport enregistré

- TransMilenio est un système de « **Bus Rapid Transit** » avec 84 km de site propre intégral, 2 fois 2 voies (voies axiales) et 1,2 million passagers/jour. Veolia Transport est l'un des opérateurs.
- TransMilenio a été enregistré en tant que projet MDP en **décembre 2006**
- Le projet MDP comprend les phases II à IV du BRT. La période de comptabilisation s'étend de 2006 à 2012
- En 2012, il est prévu qu'il y ait 130 km de site propre construit, 1 800 000 passagers transportés par jour et environ 1200 nouveaux bus articulés et 500 nouveaux bus opérant sur les lignes de rabattement
- Les réductions d'émissions de GES attendues sont de **1 725 940 teq CO2 sur 7 ans** (de 94 567 teq CO2 en 2006 à 327 276 teq CO2 en 2012)

TransMilenio, le premier projet MDP transport enregistré (2)

- Si l'on prend un prix de 10 euros par unité de réduction certifiée des émissions (URCE), la valorisation financière des réductions d'émissions sera de 17 259 400 d'euros.
- Cette somme permettra de financer 1,5 km de BRT sur les 130 km prévus (sans prendre en compte les coûts pour le matériel, etc.)
- L'enregistrement du projet en tant que MDP a permis de lever une série de barrières (politiques, opposition au changement).

Conclusion: les défis des projets domestiques dans le secteur des transports

- La mise en place d'un système de projets domestiques offre l'opportunité d'acquérir une meilleure connaissance des émissions du secteur des transports au niveau microéconomique
- Les projets domestiques contribueront à familiariser le monde des transports aux mécanismes de marché «carbone»
- La rédaction de méthodologies pour le montage des projets domestiques permettra d'évaluer les impacts en termes d'émissions de GES de projets de transport