



## Formation transports

### COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 13 AVRIL 2023

#### Présents

---

##### Présidence :

M. Roche (Président de la section mobilités et transports - CGEDD)

##### Secrétariat – Représentants du SDES :

Mme Sédillot (cheffe du SDES)

M. Colussi

Mme Bessière (sous-directrice Transports)

M. Amoros

Mme Jaluzot (rapporteur)

M. Roumier

Mme Babet (secrétaire)

M. Bauer

Mme Fumat

M. Didou

Mme Dejevonga Laquarroy

M. Limousin

M. Baude

M. Germé

M. Trevien

M. Charrier

M. Perez

M. Rageau

M. Pentinat

M. Lambrey

##### Membres permanents:

M. Bureau (président de la CEDD)

M. Madre (UGE)

M. Motamedi (SEVS)

Mme Flament (FNTV)

M. Watt (SEVS)

M. Lanz (FNTR)

M. Rouchaud (SEVS)

Mme Suescun (UAF)

Mme Pinton (SEVS)

M. Gendreau (Île-de-France Mobilités)

M. Ouaras (Cerema)

M. Salmon (UTP)

M. Nuyttens (Cerema)

M. Laterrasse (UGE)

M. BouSSION (Cerema)

M. Savy (UGE)

Mme Christian (Cerema)

M. Couly (ART)

M. Girard (Insee)

Mme Rouault (ART)

M. Larrieu (Insee)

M. Chalmeau (ART)

M. Lequien (Insee)

M. Azuar (URF)

M. Bourgeois (Insee)

Mme Lassman-Trappier (FNE)

Mme Morin (RATP)

M. Sauvart (AQST)

M. Ni (France Stratégie)

M. Taillant (Ademe)

M. Debar (CCFA)

M. Gillet (FFC Constructeurs)

M. Lefebvre (DGAC)

Mme Rinaldesi (ANCT)

M. Donadille (FFEVTC)

## INTRODUCTION

**M. Roche**, président de la formation permanente Transports, introduit la séance. La séance est consacrée à la présentation d'une étude de SEVS sur l'accessibilité des stations-service et leur criticité et de trois études du SDES sur les émissions de GES et la mobilité.

### Adrien Watt et Kiarash Motamedi (SEVS) : L'accessibilité des stations-service et leur criticité

L'un des objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie vise un maillage satisfaisant en stations-service sur l'ensemble du territoire, tel que 90% des particuliers soient situés à moins de 25 minutes d'une station-service. Dans ce contexte, l'étude vise dans un premier temps à décrire le maillage actuel, à partir d'une estimation de la distance et du temps d'accès moyens de la population aux stations-service. Dans une seconde partie, il s'agit d'identifier des stations-services clés, indispensables au bon maillage du territoire.

**M. Roche** : est-on capable de faire une étude analogue sur d'autres énergies, par exemple l'électricité ?

Auteurs : Le problème est différent car l'électricité est accessible à domicile.

**M. Trevien** : Est-ce que la dimension prix a été étudiée, au-delà de la proximité ? Le prix des carburants affichés par les stations-service a-t-il un impact sur leur fréquentation, i.e. par rapport à d'autres stations-services qui seraient plus éloignées mais offriraient des prix plus bas ?

**Auteurs** : Pas encore, il faudrait effectivement l'intégrer notamment en zone rurale.

### Fabien Perez, Corentin Trevien (SDES) : 35 % des émissions dues au quart des ménages les plus riches.

L'étude correspond à l'un des objectifs les plus importants de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP 2019), à savoir décomposer les émissions dues aux mobilités des personnes selon leur profil et leur milieu de vie.

Elle ne prend pas en compte la multimodalité ; c'est le mode de transport principal qui est étudié. A chaque déplacement de l'EMP est associée une émission de GES. Les émissions sont ensuite analysées en fonction des distances, des motifs de déplacement, et des caractéristiques des personnes.

**Mme Pinton (SEVS)** : Dans cette étude, les voitures électriques sont-elles bien considérées comme non émettrices de GES, au sens où l'on ne prend pas en compte l'amont ?

**Auteurs** : C'est bien le concept retenu ici. En revanche, l'essor des véhicules électriques étant un phénomène très récent et émergent, la façon de comptabiliser les émissions des voitures électriques n'a pas d'impact dans l'étude. En effet, très peu de voitures électriques étaient détenues par les ménages dans l'EMP en 2019

Comment se répartissent les déplacements en avion entre les quartiles de revenus ?

**Auteurs :** La moitié des distances effectuées en avion sont faites par les personnes du quatrième quartile

**Mme Christian (Cerema) :** Personnes âgées, mineurs, femmes : à quel point le taux d'occupation joue-t-il un rôle dans les émissions de GES pour ces populations ?

**Auteurs :** Le taux d'occupation joue effectivement un rôle important pour ces populations, ce que nous comptons montrer dans l'étude

Est ce que le taux d'occupation des ferries est pris en compte ?

**Auteurs :** En l'absence de données françaises, les émissions des ferries sont issues de données britanniques et prennent en compte le taux d'occupation ; on utilise donc bien des émissions unitaires pour les ferries.

Les émissions unitaires de l'avion paraissent faibles.

**Auteurs :** ce sont les chiffres de la base carbone de l'ADEME.

**M. Boussion (Cerema) :** Avez-vous fait les mêmes analyses sur les week-end ? Est-ce que les vacances scolaires sont prises en compte ?

**Auteurs :** les vacances sont prises en compte dans l'étude, mais l'analyse sur les week-end n'a pas été faite pour l'instant.

Quel est le mode de calcul des émissions des transports collectifs urbains ?

**Auteurs :** On mobilise le bilan de la circulation (données de parc et kilométrages), et on applique aux distances des consommations (source COPERT) et des taux d'occupation (Source : enquête TCU)

**M. Couly (ART) :** une étude à partir de l'ENTD 2008 et de l'EMP 2019 a été menée par l'ART et aboutit à des résultats comparables : forte hausse des émissions dont la moitié (de la hausse) vient du dernier quartile. Pour les cars « Macron », très remplis, le taux d'émission unitaire est peu élevé.

**Auteurs :** Pour l'étude, on s'est éloignés de la base ADEME pour les cars.

### **Charline Babet, Corentin Trevien (SDES) : Pourquoi les émissions des voitures n'ont pas baissé dans les 10 dernières années ?**

L'étude vise à mesurer la contribution des évolutions du parc automobile aux émissions de GES selon différents paramètres. Elle s'intéresse aux émissions unitaires des véhicules des Français, en France (données RSVERO et spiritmonitor).

**M. Roche :** dans l'étude, il serait intéressant de prendre en compte la durée de vie des véhicules, de travailler en analyse de cycle de vie.

**M. Roche :** si on prend l'amont, est-ce-que cela change les conclusions ?

**Auteurs :** Pour les carburants thermiques, on ajoute environ 20 % d'émissions quand on compte l'amont.

**M. Roche :** l'écart avec le CITEPA s'explique-t-il par la restriction aux véhicules français ? Aux véhicules en circulation ?

**Auteurs :** Plusieurs paramètres d'incertitude interviennent dans les estimations : émissions de GES unitaires, distances totales. Les contrôles techniques sont mobilisés, mais nécessitent de procéder à des imputations, en particulier sur le passé très récent pour lequel on ne connaît pas la distance parcourue depuis le dernier contrôle technique.

### Corentin Trevien (SDES) : Où les émissions sont-elles les plus faibles ?

L'étude est l'aboutissement d'un travail conjoint de l'Insee et du SDES pour mettre à jour un kit d'études sur les émissions de GES des déplacements du quotidien.

**M. Roche :** est-il prévu une mise à disposition du kit d'études aux conseils régionaux ou aux métropoles, en charge de la mise en place des politiques de mobilité (compétences décentralisées) ?

**Auteurs :** la plupart des données sont disponibles en open data. L'Insee mène des études en partenariat.

**M. Salmon (UTP) :** quelle serait la taille idéale des villes par rapport aux émissions de GES ?

**Auteurs :** en termes d'émissions de GES dues à la voiture et aux déplacements domicile-travail, la situation idéale est celle de l'Ile-de-France. A voir, selon l'hétérogénéité des villes.

**M. Sauvart (AQST) :** pour une meilleure vision de l'interprétabilité des écarts qui sont commentés, il faudrait introduire des éléments de dispersion (dispersion intra-classes), des éléments sur la présence des équipements, regarder les tranches de territoires (similarité de taille), les leviers de la politique publique (étalement urbain, mise en place des transports).

**M. Couly (ART) :** la part modale des transports en commun augmente avec la taille des aires urbaines : les périphéries sont relativement plus émettrices, celles au cœur le sont de moins en moins.

**Mme Christian (Cerema) :** il est difficile de se faire une idée du portrait type du gros émetteur car on travaille sur des populations cloisonnées, mobilité quotidienne d'un côté (où l'on pourrait dire par exemple que les cadres des grandes villes émettent moins en moyenne) et la longue distance de l'autre (où ce sont eux dans ce cas qui contribuent le plus). Au final, on a du mal à avoir un portrait type du fait du peu de visibilité des "compensations des effets" : pour finir mon exemple, ce cadre des grandes villes est-il au final plus émetteur qu'un autre profil ?

**Auteurs :** avec les travaux à venir d'appariement des sources Fideli et RSVERO, on disposera des véhicules détenus, des kilomètres parcourus, et de la structure du ménage, et on pourra aller plus loin dans la description des individus les plus émetteurs.

**M. Roche** remercie les intervenants et les participants et clôture la séance.

