



# Les Ateliers d'IFTM / Mobilités durables : moteur du tourisme de l'après-covid ?

**[00:00:00] Ce programme vous est présenté par Voyages SNCF :  
« choisir le train, c'est agir pour la planète en limitant ses émissions de CO2. »**

[00:00:21 – Voix-off] Au sommaire des ateliers d' IFTM : les mobilités durables.  
Peut-on concilier tourisme et développement durable?  
Quel avenir et quelle alternative au transport aérien?  
Comment réduire son empreinte carbone?  
Bref, va-t-on voir émerger un tourisme plus vertueux?  
Toutes les réponses en compagnie de François Xavier IZENIC et de ses invités.

[00:00:43 FX] Bonjour à tous et bienvenue sur les Ateliers d'IFTM, une émission hebdomadaire sur le tourisme que vous pouvez retrouver sur la Web TV du site internet de l'IFTM.  
Pour cette troisième émission consacrée aux mobilités durables, j'ai le plaisir d'accueillir à mes côtés Valérie DARMAILLACQ, directrice de la performance environnementale et développement durable à la SNCF, bonjour Valérie.  
Vous serez accompagné, Valérie, de Vincent ETCHEBEHERE, vice-président, Développement durable et nouvelles mobilités chez Air France, bonjour Vincent.  
Et puis également, on a le plaisir d'accueillir Christophe DECLoux, directeur général du Comité régional du tourisme de l'Ile de France, bonjour Christophe.  
Et puis enfin, on a également le plaisir avec nous d'accueillir Jean-Pierre MAS, président des Entreprises du voyage, bonjour Jean-Pierre.  
Alors, on ouvre tout de suite notre première rubrique « La phrase du jour. »  
Jean-Pierre MAS, la phrase du jour s'affiche donc à l'écran je la lis avec vous :  
« La vertu énergétique est incompatible avec le développement du tourisme international lointain. »  
Elle a été prononcée par Jean-Marc JANCOVICI, qui est le président de The Shift Project : Un groupe de réflexion sur la transition énergétique.  
Il représente un mouvement d'opinion plus large qui critique fortement l'avion aujourd'hui et qui semble recevoir en tout cas un écho de plus en plus favorable auprès de la jeunesse, notamment, mais évidemment par l'activiste Greta THUNDBERG, qui est à l'origine de ce mouvement.  
La honte de prendre l'avion, je voudrais savoir, Jean-Pierre, est ce que c'est ces critiques et ce mouvement peuvent-ils avoir, peuvent-ils être en tout cas, une menace à la survie de votre activité?

[00:02:30 JP.Mas] Une menace oui. Une opportunité, certainement.  
Le voyage globalement est ciblé, tout particulièrement ciblés par les tenants de l'écologie punitive et de la décroissance, Les tenants du repli.  
En même temps, l'essentiel des voyageurs dans le monde, des voyageurs aériens dans le monde, ce sont des familles qui se regroupent, des travailleurs immigrés qui rejoignent leurs familles, qui travaillent et qui ne travaillent pas dans leur pays. C'est là qu'est l'essentiel des voyageurs en avion dans le monde.  
Le voyage est un droit. Les vacances, le droit aux vacances, c'est un acquis social.  
On ne revient pas sur des acquis sociaux.  
C'est pour ça que je ne suis pas, je suis très opposé à cette vision négative du voyage et cette culpabilisation du voyage, considérée comme un luxe réservé aux riches, à des élites. Et je suis très favorable, en revanche, je milite même pour qu'il y ait une culture du voyage, un voyage plus attentif, des voyageurs qui soient plus vigilants, plus attentifs à leur consommation de voyages.  
Mais il n'y aura pas de réduction, il n'y aura pas de réduction du voyage. Il y aura une éducation des voyageurs.  
Il y aura certainement des voyages plus sobres, mais on ne peut pas laisser la place aux tenants de l'écologie punitive qui considèrent que voyager c'est péché.

[00:04:06 FX] Vincent ETCHEBEHERE, Jean-Marc JANCOVICI dit par ailleurs :  
« Il semble, il est totalement incohérent de vouloir lutter contre l'effet de serre si l'on permet par ailleurs l'augmentation du trafic aérien. »  
On sent très clairement Vincent que la crise pandémique a redonné une nouvelle vigueur aux critiques visant le transport aérien.  
Est-ce que cela vous inquiète, vous, en tant que compagnie aérienne ?  
Alors même avant la crise Covid



[00:04:35 V.Etchebere] On a noté une prise de conscience dans la société pour faire face à l'urgence climatique qu'on connaît. Une prise de conscience vers des comportements peut être plus raisonnés, des consommations plus raisonnées. Je pense que cela va dans le bon sens. Par contre, ces critiques m'inquiètent plus quand elles nient l'apport fondamental social et sociétal du transport aérien en termes de connexion des pays, des cultures, des économies.

On a pu voir aussi l'apport du secteur pendant le début de la pandémie puisque, par exemple, pour parler d'Air France-KLM, ce sont plus de 500 mille ressortissants français et européens qui ont été rapatriés à bord d'Air France et de KLM au début de la pandémie.

Évidemment, le transport aérien peut jouer et va jouer un rôle dans la diffusion du vaccin quand celui-ci sera disponible. Donc je pense qu'il s'agit vraiment beaucoup plus de d'encourager la transition écologique du secteur aérien qu'il a enclenché, qu'il faut maintenant accélérer.

Et c'est la raison pour laquelle, par exemple, côté Air France, nous sommes dotés de d'objectifs ambitieux : de réduction de 50 des émissions de CO2 entre 2005 et 2030 par passager km ou moins 15% en valeur absolue.

Et c'est bien ça qui doit mobiliser nos forces.

[00:05:55 FX] Christophe DECLOUX. Deux questions pour vous. Une question simple, finalement. En tant que président du Comité régional du tourisme d'Ile de France, je rappelle que c'est la première région touristique de France et je dirais que c'est la première région touristique du monde avec 50 millions de visiteurs. Est-ce que ce que vous vous sentez une forme de responsabilité à partir du moment où beaucoup de ces visiteurs arrivent en avion ici? Forcément.

[00:06:23 C.Delcloux] Ah ben moi, je ne suis pas responsable du patrimoine Parisien ou Francilien. Notre préoccupation, c'est d'en faire, évidemment, la promotion qu'un un large nombre de personnes puisse venir voir le patrimoine qui ne nous appartient pas, qui est ici depuis des siècles et que, évidemment, s'ils viennent en avion, en train ou en voiture, l'important, c'est l'expérience client.

C'est de voir comment, une fois qu'ils sont dans la destination, ils peuvent visiter des sites, des monuments, des villes, même s'il n'y a pas que Paris, il y a Provins et Versailles.

Et comment aller de Paris ou de l'aéroport Charles de Gaulle à certains sites? Et là, effectivement, on peut aller voir sur les mobilités durables, plus vertes, électrique ou autre.

Mais à ce stade, les marchés lointains, quand ils viennent à Paris ou qu'on va quand ils se déplacent à plus de quelques milliers de kilomètres, on est obligé d'avoir l'avion.

[00:07:22 FX] Christophe, j'ai une deuxième question toute simple est ce que, malgré tout, la mobilité est un enjeu du tourisme de demain en Ile de France ou pas?

[00:07:32 C.Delcloux] Oui, bien sûr, c'est un enjeu. Encore une fois, l'enjeu principal de la destination, qui est très connu, c'est qu'on est dans le top 1 ou 2 mondial de destinations où, et je parle là du tourisme de loisirs et pas d'affaires, où les gens veulent venir visiter les cités, la tour Eiffel, le Louvre et Versailles, qui sont les premières de cordée, si on peut dire, de la destination.

L'important, c'est l'expérience client. C'est un combien de personnes vont revenir si ces personnes-là qui font véritablement les retombées économiques.

La moitié à peu près des séjours en Ile de France sont ce qu'on appelle en jargon touristique des repeaters.

Donc, c'est très important de donner le meilleur satisfaction client possible, mais également proposer des parcours et des itinéraires qui soient différents. On peut aller au château de Versailles en train aujourd'hui, en RER surtout, et pourquoi pas y aller demain en vélo, en voiture électrique.

Nous, on est là pour faire la promotion de l'expérience client et c'est pour ça que j'ai un peu de mal à vraiment segmenter par rapport, le touriste de demain. Et j'ajoute qu'on travaille tous les cinq ans sur l'élaboration du nouveau Schéma régional du développement du tourisme et des loisirs qui est important, qui est un peu la Bible, si on peut dire, de 2022 à 2026, sur la façon dont on va tourner le tourisme pour la région Ile de France.



[00:08:54 FX] Valérie DARMAILLACQ, vous êtes évidemment le premier concurrent d'Air France à la SNCF sur le territoire continental, en tout cas  
Est-ce que ces critiques à l'égard du transport aérien, vous trouvez les justes? Vous voulez trouver injustes?

[00:09:10 V.Darmaillacq] Alors, il y a une réalité, la combustion du kérosène qui fait voler les avions, elle émet du CO2 et ça a un impact sur l'environnement. Ça, c'est incontestable, plus personne ne le conteste. Et en ce sens, quelque part, c'est juste

Mais juste ou injuste, notre responsabilité en tant que transporteur, c'est d'éclairer les voyageurs et de leur faire prendre conscience que ce n'est pas pareil, ça n'a pas le même impact de choisir de voyager en train, en voiture ou en avion.

Après, on ne peut pas aller partout en train, on ne peut pas aller partout en avion on ne peut pas aller partout en voiture.

Notre rôle, c'est d'apporter cette lumière là et je pense que c'est particulièrement important pour les Français, aujourd'hui, et encore plus fortement après cette année 2020 où tous les repères ont été remis en question que de leur donner cette visibilité là et de leur permettre de pouvoir choisir leurs destinations, leur mode de transport, en considérant l'empreinte environnementale qu'ils vont laisser.

Après, ce que je trouve profondément injuste, c'est de culpabiliser un voyageur qui prend l'avion parce qu'il a mille raisons d'y aller pour travailler, pour retrouver sa famille.

Ce que je trouve aussi très injuste, c'est de pointer le doigt sur des compagnies aériennes qu'on pourrait positionner comme insensibles au sujet alors qu'elles sont profondément engagées dans des transformations qui sont immenses et qui sont, je pense, très impactantes pour leur activité, pour leurs équipes.

Et voilà, l'important, c'est plutôt de montrer comment est-ce que l'on accompagne ce besoin de consommer différemment. Moi, j'ai très envie que mes enfants découvrent le monde comme j'ai pu le découvrir dans les trente dernières années qu'ils puissent reprendre un avion.

Même si aujourd'hui, je fais attention à ma consommation, y compris à ma consommation de transport, parce que l'urgence est là.

[00:10:57 FX] Alors justement, tiens, vous parliez de défis immenses pour les transporteurs comme Air France et la SNCF.

Que font-ils exactement pour réduire leur empreinte carbone? Est-ce que c'est efficace? Est-ce que c'est de la poudre aux yeux? C'est notre deuxième rubrique en chiffres.

Vincent ETCHEBERE, les chiffres parlent d'eux-mêmes, il s'affiche à l'écran.

L'avion est responsable de 2 à 3% des émissions mondiales de CO2.

Alors, il faut être tout à fait juste, si on ajoute les traînées de condensation que rejettent les avions à haute altitude et qui créent aussi un réchauffement climatique, le trafic aérien contribuerait à peu près à plus de 5% des émissions de gaz à effet de serre et en France,

là aussi, ça s'affiche à votre écran, pour un même trajet, un voyage en train émet en moyenne près de 40 fois moins de CO2 qu'un avion.

Alors ma question est simple, Vincent, avant de voir ce que vous faites pour l'avenir, concrètement, qu'est-ce que vous faites aujourd'hui pour diminuer votre empreinte carbone? J'aimerais d'ailleurs qu'on aborde un premier levier : la compensation et nous rappeler un peu ce que c'est que cette compensation.



[00:12:09 V. Etchebere] Si vous voulez bien, je vais aborder la compensation dans un deuxième temps, pour une bonne raison.

C'est que ce n'est pas notre priorité, notre priorité vraiment chez Air France, depuis ces dernières années, c'est d'agir en amont et de réduire toutes les émissions en vol, quand on peut le faire, là où on peut le faire.

Le premier levier vraiment de notre stratégie de développement durable, c'est la réduction des émissions de CO2 dues à la combustion du carburant, comme le disait Valéry.

Pour ça, le plus gros levier, le plus efficace encore aujourd'hui, c'est vraiment le renouvellement de la flotte.

Donc, de remplacer des avions de ce qu'on appelle d'ancienne génération par des nouvelles générations qui consomment en moyenne 25% de kérosène et donc génèrent 25% d'émissions en moins, en moyenne.

A côté de ça, pour réduire nos émissions, nous adoptons également des pratiques d'éco pilotage qui permettent d'optimiser la trajectoire des avions et donc de réduire la consommation de carburant, d'allègement du poids embarqué allègement des sièges, par exemple, des cabines, etc.

Et donc, ça, c'est le cœur vraiment de notre stratégie.

Encore une fois, la réduction des émissions, autant que faire se peut.

Le deuxième pilier et on y reviendra probablement par la suite, c'est remplacer. Remplacer justement ces carburants d'origine fossile par des carburants d'origine alternatives, durables et qui consomment, grâce à leur production, jusqu'à 80% de CO2 à la source en moins par rapport au kérosène on va dire normal.

Et effectivement, le troisième levier qu'on actionne de manière également importante, c'est la compensation qu'on appelle également l'absorption.

En gros, la logique, c'est de dire : tout ce qu'on ne peut pas encore réduire, en tout cas pas encore maintenant, nous le compensons parce que nous voulons aussi avoir un impact, un impact positif, sur cette partie-là.

[00:14:01 FX] Oui, alors la compensation, il y a certains scientifiques qui disent que c'est un bon moyen de se donner bonne conscience, mais finalement, ça a assez peu d'effet sur le réchauffement climatique. Que répondez-vous à ça?

(V. Etchebere) Alors je rejoindrais un peu Valérie dans ce qu'elle disait tout à l'heure.

Je pense que tout tourne autour de l'information et de l'information correcte aux passagers.

Alors déjà, quelle est notre politique et notre stratégie de compensation ou d'absorption?

Il faut savoir que d'un point de vue réglementaire, Air France, comme les autres compagnies aériennes européennes, est soumise depuis 2012 à la compensation au niveau intra européen sur les vols intra européens.

Aujourd'hui, par exemple, c'est à peu près la moitié des émissions intra européennes qu'Air France compense par la voie réglementaire.

A côté de ça on a décidé aussi, et c'est nouveau, on a décidé de le faire à la fin de l'année 2019, à partir du 1er janvier 2020, de compenser de manière volontaire, c'est à dire sans qu'une réglementation nous y contraigne 100% des émissions de nos vols domestiques, sur le réseau France métropolitaine.

Et encore, à côté de ça, nous souhaitons engager, proposer à nos clients la possibilité d'absorber tout ou partie des émissions de leurs voyages, soit sur notre site Internet, soit, et c'est nouveau depuis quelques semaines, on donne cette possibilité à nos entreprises clientes, donc à nos clients firms pour encore une fois absorber tout ou partie des émissions des voyages de leurs collaborateurs.

Vincent, on rappelle brièvement ce que c'est que la compensation, c'est quoi ce mécanisme? Très concrètement.

Bien sûr, la compensation consiste à financer des projets, en particulier de reforestation, qui vont permettre d'absorber dans l'atmosphère une quantité équivalente aux émissions de CO2 produites par la combustion en vol du kérosène.

[00:15:49 FX] Donc, un principe qui pourrait aussi s'étendre aux vols, peut-être plus long courrier bientôt?

00:15:58 V. Etchebere] Tout à fait. Et c'est prévu dans le cadre de l'implémentation de ce qu'on appelle CORSIA, le mécanisme CORSIA, qui est un mécanisme international que l'industrie aérienne, dont l'industrie aérienne s'est dotée, au début des années 2010 et qui est la base pour permettre aussi un engagement fort du secteur à cette époque-là, qui était le fait de ne croître, enfin de croître de manière neutre en carbone à partir de 2020, toutes les émissions pour n'importe quelle compagnie qui fasse partie de ce système au-dessus d'un niveau de référence devront être compensées dans le cadre de ce mécanisme CORSIA..



[00:16:36 FX] Alors, on va passer un peu à la SNCF avec Valérie DARMAILLACQ, on va être juste, c'est vrai que le TGV est faiblement émetteur de CO2.

En revanche, les trains régionaux, ce n'est évidemment pas la même histoire.

On va voir s'afficher les chiffres à l'écran. C'est 20000 km de voies ferrées, il y en a que 12000 qui sont qui sont électrifiés à ce jour. En tout cas, ça représente seulement 57% des voies ferrées.

Les voies qui ne le sont pas, Valérie, très clairement, donc, ont donc recours à des combustibles fossiles pour fonctionner.

Et les trains circulant sont donc alimentés au diesel et ajoutons aussi, pour être tout à fait complets, que si l'on tient compte de la construction des voies des voies ferrées évidemment, le vrai bilan carbone du train est moins bon qu'il n'y paraît.

Mais enfin, en tout cas, ça reste à votre avantage, j'entends bien.

Ca reste quand même à votre avantage, mais même question qu'à votre confrère d'Air France : que faites-vous aujourd'hui, concrètement, pour réduire votre empreinte carbone?

[00:17:40 V. Darmaillacq] Alors, c'est vrai que nos TGV sont 100% et électrifiés quand on a une partie de nos TER qui sont tractées avec du diesel. Ça, ça a évidemment un impact sur des performances environnementales différentes. Nos TGV émettent 80 fois moins de CO2 en moyenne qu'un avion et 50 fois moins qu'une voiture partagée quand nos TER, en moyenne, parce qu'ils ont des performances très différentes émettent environ 10 fois moins de CO2 qu'une voiture occupée par une personne seule. Néanmoins, dans un cas comme dans l'autre, ce sont des comparatifs qui sont toujours très favorables à la mobilité en train, quand on se place d'un point de vue des émissions carbone.

L'important pour nous, et le premier levier, ce qui nous rend le plus efficace, c'est de le faire savoir et de faire en sorte que les gens, quand ils peuvent prendre le train, ils choisissent de voyager en train.

Ce n'est pas une évidence encore aujourd'hui pour une majorité, on regarde le coût du transport, on regarde la praticité du transport, on regarde le temps de transport. Pour certains, on regarde l'impact sur l'environnement pour une majorité, encore pas. Et puis, il y a encore beaucoup de personnes pour qui cette affirmation n'est pas connue. Donc, notre premier levier, je dirais, c'est de faire savoir, mais évidemment, ça ne suffit pas, on est dans un mot d'ordre qui est le faire savoir et le faire plus.

Le Faire-Savoir amener des gens en train et économiser du carbone en choisissant de délaissier sa voiture pour monter dans un train. [00:19:09] Donc, on le dit, on le dit aujourd'hui, dans nos campagnes, on a des campagnes d'affichage qui donnent ces grands metrics que je vous ai donnés. TER a fait une étiquette carbone sur l'ensemble, avec l'ensemble des régions, des 12 régions de France dans lesquelles il opère de la mobilité et sur l'ensemble des lignes. Ça met en avant des différences justement de performance.

Notre objectif, c'est d'être parfaitement transparents et pédagogues, pour que les gens donnent de la valeur à ce critère là et que ça puisse devenir aussi un des critères de choix.

Bien évidemment, ça, c'est ce que l'on est intrinsèquement et ce serait un peu trop facile de se contenter de ça et de dire, du coup, nous sommes la mobilité respectueuse de l'environnement et s'arrêter là

Il faut qu'on contribue, il faut qu'on continue à faire en sorte de consommer moins d'énergie.

Si, petit à petit, les industries sortent des énergies fossiles quand elles le peuvent et on ne peut pas tous, on l'a vu avec l'exemple de l'aérien. Quand elles le peuvent, passer à l'énergie électrique, il n'y aura pas assez d'électricité pour tout le monde. Donc il faut qu'on fasse tous notre part d'effort, et quand on s'engage sur une trajectoire pour réduire nos consommations d'électricité.

Donc on le fait avec des trajectoires très ambitieuses, on pratique l'éco conduite aujourd'hui sur l'ensemble de nos TGV. L'éco conduite, c'est tout simplement des simulateurs et des assistants électroniques qui font que les conducteurs accélèrent et freine un peu différemment, c'est comme dans une voiture.

Et concrètement, on gagne 10% de consommation d'énergie électrique quand on pratique l'éco conduite.

L'éco stationnement, c'est aussi une manière différente d'anticiper la maintenance, d'ouvrir ou de fermer les portes, de fermer les portes quand ce n'est pas utile de les laisser ouvertes, d'éteindre nos trains quand ils sont dans les technicentres.

Donc là aussi, on a des trajectoires de réduction d'énergie qui sont assez importantes.



[00:21:05 FX] Qu'en est-il de la compensation à la SNCF? Il fut un temps où, je me souviens, Voyages-SNCF proposait cette compensation. Qu'en est-il aujourd'hui?

[00:21:12 V.Darmaillacq] Alors non, la compensation c'est clairement pas l'axe de travail de la SNCF aujourd'hui, nous à une trajectoire vis à vis de l'Etat qui est de réduire de 30% nos émissions de carbone liées aux transports d'ici à 2030 et de 50% nos émissions liées à l'immobilier d'ici 2030 aussi.

Donc le sujet ce n'est pas de compenser pour nous, c'est de baisser, c'est résolument ça.

Vis à vis des clients, aussi, on a pas d'animations autour d'un programme de compensation, en revanche, on comptabilise les économies de CO2 qu'ils ont accumulées en choisissant de voyager en train plutôt qu'en voiture.

Donc, c'est vraiment comme ça qu'on travaille notre communication autour de ce sujet. Et ensuite, ce compteur de CO2 évité on le valorise.

On leur explique ce que ça représente par rapport à la trajectoire que chacun doit faire pour consommer moins de CO2. Ou alors, on le transforme en des petites choses très simples pour que chacun comprenne bien : 7 kilos de CO2, c'est l'équivalent d'un steak.

Des choses qui ont l'air un peu, c'est un peu particulier comme mode de consommation et de communication.

Mais il faut pouvoir expliquer les choses de manière très scientifique et aussi de manière très palpable et très concrète, donc on le fait comme ça.

[00:22:28 FX] Jean-Pierre MAS, le client pourrait attendre finalement de son agence de voyages de l'alerter sur son empreinte carbone avant le voyage, pour ce voyage, vous allez mettre tant de Co2, ou pour aller de Paris à Marseille, au hasard, si vous prenez le train, ce sera tant et si vous prenez l'avion, ce sera tant.

Est-ce que c'est envisageable ou est-ce que c'est peut-être un peu trop culpabilisant pour vous?

[00:22:51 J.P. Mas] Non seulement c'est envisageable, mais en plus c'est fait.

Il y a deux types de clients : les clients loisirs et les clients affaires.

Les clients loisirs sont de plus en plus sensibles à leur consommation de CO2.

Quant au client affaires, il demande pour un voyage et ça fait partie de la responsabilité sociétale des entreprises et de la nôtre en même temps, notre agent de voyage il demande, pour un voyage, de savoir quelle est la consommation de CO2 qu'il fera.

Non seulement pendant son voyage en train ou en avion, mais également de son domicile à son point d'arrivée, avec le déplacement en voiture ou en taxi, le trajet en train ou en avion et le déplacement à l'arrivée. Il y a des compteurs actuellement qui existent, qui fonctionnent bien et les entreprises cumulent, connaissent la consommation de CO2, de leurs passagers et de leurs collaborateurs.

[00:23:40 FX] Alors, on va avancer dans notre débat avec tout de suite notre troisième rubrique : Demain, quelle reprise ? Vincent ETCHEBEHERE, pour aider Air France à traverser la crise pandémique, le gouvernement a octroyé des aides soumises à une contrepartie, celle de supprimer les liaisons quand il existe une alternative en train de moins de 2 heures 30.

La reprise du trafic intérieur va donc se faire, demain, très clairement avec moins de lignes pour Air France ?



[00:24:13 V. Etchebere] Alors effectivement, Air France est engagée, a agit sur la fermeture des lignes avec alternative en train à moins de deux heures et demi.

Concrètement, cela veut dire qu'Air France a fermé les routes de Orly-Nantes, Orly Lyon et Orly Bordeaux.

Et ça correspond aussi à un engagement de la part d'Air France, au global, de réduire de 50% en valeur absolue nos émissions de CO2 en France métropolitaine en 2024 par rapport à 2019.

Donc un objectif ambitieux mais atteignable, en tout cas, on fait vraiment tout pour. Dans ce cadre-là, évidemment, notre préoccupation première, c'est tout d'abord de proposer des alternatives convenables les plus satisfaisantes possible à nos clients, en particulier dans ces régions et ces villes que je viens de citer.

D'où l'importance pour nous du partenariat avec la SNCF alors qu'il n'est pas nouveau du tout.

Ça fait 25 ans qu'on a un partenariat entre la France et la SNCF qui prend la forme de la commercialisation d'un trajet combiné avec garantie d'une correspondance, même en cas d'aléas c'est ce qu'on appelle le produit train plus air.

Et la nouveauté, c'est qu'on vient de le lancer il y a quelques jours sur l'axe Bordeaux- Massy, pour accompagner justement la fermeture de la ligne Bordeaux-Orly.

Et plus généralement, et au delà de cette fermeture de ces trois routes, nous avons engagé avec la SNCF un travail, un projet de partenariat renforcé, pour vraiment devenir les acteurs de l'intermodalité, du développement de l'intermodalité en France, que l'on appelle de nos vœux ensemble, tous les deux.

Au centre de cette intermodalité, au centre de ses travaux, en particulier à court, moyen et long terme.

On veut vraiment et on a décidé de placer au centre de ces travaux l'expérience client.

Pourquoi? Parce que l'intermodalité et les offres de trajets combinés train plus avion ne seront attractifs que si l'expérience client est vraiment satisfaisante, fluide.

Et donc on est ravis de s'embarquer avec la SNCF sur ces travaux.

[00:26:29 FX] L'intermodalité, on va en reparler dans quelques minutes avec Valérie. J'aimerais tout d'abord poser une question à Jean-Pierre MAS,

Vous pensez quoi, Jean-Pierre de cette décision de supprimer des liaisons aériennes au profit du train quand il existe des possibilités à moins de 2h30?

On sait que la Convention pour le climat, d'ailleurs, aimerait bien pousser le bouchon jusqu'à 4 heures 30. Ça suggère quoi?

[00:26:54 J.P. Mas] Ça me suggère le fait qu'on est là dans l'écologie punitive et l'infantilisation. Mais c'est le cas dans beaucoup de sujets actuellement, il faut voir les choses, mettre les choses à leur place.

La consommation de CO2 du transport aérien en France, c'est pour 80% du transport international et 20% du transport domestique.

On ne parle donc que du transport domestique.

Je préférerais que l'on éduque les populations à choisir un mode de transport moins contributeur au réchauffement climatique plutôt que d'imposer arbitrairement et autoritairement ces interdictions en fonction de la durée du transport.

Et puis, et puis il y a ce problème soulevé très bien par Vincent ETCHEBEHERE, c'est l'intermodalité. Bordeaux-Paris en train, deux heures, c'est très bien. Il n'y a pas de raison de prendre l'avion pour faire Bordeaux-Paris.

Quand vous arrivez à Montparnasse et que vous voulez aller à Roissy, il faut ajouter au minimum 2 heures, c'est à dire l'équivalent du premier segment pour rejoindre un aéroport international.

Je pense que s'il n'y a pas d'efforts faits en matière d'intermodalité et la France est très en retard dans ce domaine, on restera dans la punition, le bâton au lieu de l'Education.

[00:28:12 FX] Oui, ça Valérie, c'est un vrai sujet.

C'est vrai que l'intermodalité, Vincent ETCHEBEHERE nous disait C'est sans doute l'avenir de mobilité peut être plus cohérent, plus durable.

Mais encore faut-il que derrière, il y ait des actions qui soient engagées pour réduire les temps de transport pour le voyageur qui arrive à Montparnasse, qui doit se rendre à Roissy et qui va mettre un temps infini pour s'y rendre.



[00:28:32 V. Darmaillacq] Complètement, c'est définitivement l'enjeu pour nous, c'est de pouvoir proposer à des gens de voyager davantage en train dans des conditions qui soient choisies, acceptables, optimales Pour que les gens prennent plus le train, on le dit souvent faut pas faire que des trains. Il faut qu'on construise des propositions de service trains plus avion, train plus mobilité douce, on n'est pas obligé de voyager forcément au bout du monde, qui soient efficaces.

Tout l'enjeu de TGV Air sur lequel on a retravaillé récemment autour du Paris-Bordeaux, c'est précisément de faire en sorte qu'ils arrivent à Massy, qu'il soit tout près de l'aéroport d'Orly, que la liaison soit simple entre Massy et Orly et qu'il n'y ait pas cette pénibilité du transfert modal.

C'est exactement l'enjeu de l'offre qu'on construit, on attend beaucoup d'une offre comme celle-là.

On a estimé à un peu plus de 50.000 passagers par an, derrière, c'est plus de 3.000 tonnes de CO2 évitées.

Il y a un vrai potentiel fort à animer ça, après, ça ne marchera que si c'est efficace que si c'est simple pour les clients que si ce n'est pas que par de la contrainte, parce que je partage complètement votre point de vue, il ne faut pas infantiliser, il faut pas forcer, il faut que ça soit une mobilité choisie et bien construite.

Sur le sujet de mobilité douce, la problématique est, je pense, la même et c'est l'enjeu que traite l'assistant SNCF qu'on développe dans notre grande maison, c'est de pouvoir faire en sorte en temps réel on ait des disponibilités, qu'on ait une possibilité de réserver simplement et c'est avec des outils comme ceux-là qu'on arrivera à faire la promotion de ces combinatoires.

On a des choses à faire sur le vélo, on sait qu'il faut qu'on repense les propositions de transport des vélos dans nos rames. Elles ne sont, a priori, plus adaptées aux enjeux qui se dessinent pour demain.

Donc, on n'a pas les solutions pour tout. Mais pour que ça marche, il faut que ce soit simple. Et c'est bien là tout l'enjeu des travaux qu'on mène ensemble.

[00:30:37 FX] Justement, on va essayer d'en savoir, en tout cas, un peu plus, sur ce que vous allez mettre en place demain pour faire baisser les émissions de carbone du transport et donc du tourisme.

C'est notre quatrième rubrique : Le monde d'après.

Jean-Pierre MAS, Le tourisme dans son ensemble serait responsable de huit pour cent des émissions de CO2, alors évidemment au sens large, si on prend l'ensemble des segments du tourisme, dont l'hôtellerie, évidemment. la crise pandémique, Jean-Pierre, va-t'elle selon vous encourager un tourisme plus vertueux?

[00:31:15 J.P.Mas] Certainement, le tourisme responsable de 8% des émissions de CO2 et la vie est responsable de 100% des émissions de CO2.

On peut arrêter le tourisme, on peut arrêter la vie, il n'y aura plus de CO2.

Alors, est ce que les habitudes vont changer? Oui, oui, elles vont changer et elles commencent à changer déjà.

Dans la partie voyage d'affaires, je pense que on aura du mal à retrouver le niveau d'activité, tant en matière de transport que l'on avait en 2019.

Les voyageurs d'affaires ont pris de nouvelles habitudes, parmi lesquelles la visioconférence, le télétravail également, qui vont faire que les déplacements seront moins nombreux et que les voyageurs seront certainement plus attentifs à leur consommation de CO2, aujourd'hui, un voyageur sur trois dit qu'il y sera, qu'il y est et qu'il y sera de plus en plus attentif.

Dans la partie loisirs, que va-t'on? Que peut-on imaginer? On va imaginer certainement un petit peu moins de voyages Kleenex.

C'était le voyage Kleenex « J'ai fait Rome, je suis arrivé le samedi, je suis reparti le dimanche et je suis allé à la fontaine de Trevi, à Rome. »

Ces voyages Kleenex seront certainement remplacés par des voyages plus longs, des voyages un petit peu plus lents peut être.

Peut-être un petit peu moins fréquents, on aura des modifications en matière de comportement.

Voilà les points essentiels qui risquent de bouger dans les années à venir et dans les mois à venir, avec une attention plus grande portée à l'impact écologique global de son voyage, pas uniquement écologique et culturel de son voyage.

C'est un voyage plus attentif, plus respectueux des populations, plus peut être plus riche en même temps.

Mais ceci dit, les habitants du monde n'arrêteront pas de voyager, ça fait aujourd'hui partie d'une partie de leur vie et on n'arrêtera pas de voyager.



[00:33:12 fx] Christophe DECLoux, au sortir de cette pandémie, on espère évidemment le plus tôt possible, est ce que les mobilités durables, vous qui êtes un responsable d'une institution forte peuvent être un facteur d'attractivité touristique ou pas?

[00:33:30 C. Decloux] Déjà, je voudrais rebondir sur ce que vous disiez quand vous venez de Bordeaux et que vous êtes à Massy. Rien ne vous empêche de passer deux jours à Paris.

Moi, je suis là pour faire la promotion de la destination.

Donc oui, la mobilité va changer la façon et vous l'avez très bien dit, la façon dont les voyageurs vont réfléchir à leur séjour.

S'il est plus long, est ce que la façon dont ils vont se déplacer à l'intérieur d'une destination, est ce que ça va changer? Probablement.

Est-ce que c'est à nous aussi de réguler un flux pour éviter que les gens fassent la queue dans certains sites? Alors attention, on n'a pas de sur-tourisme en Ile de France, on est à l'abri de ça.

Mais l'important, c'est aussi de garder une attractivité.

On parle beaucoup de sur-tourisme, mais il faut regarder ce qui se passe à Venise, où tous les Vénitiens se plaignaient du tourisme.

Je peux vous dire qu'aujourd'hui, c'est beaucoup moins parce que comme 80%-90% du PIB, Vénitien est basé sur le tourisme aujourd'hui ils n'ont personne, donc c'est un sujet.

[00:34:37 FX] La Tour Eiffel ça commence à être long quand même pour y monter, les files d'attente sont quand même un peu longues.

Il n'y a pas de sur-tourisme dans la région en règle générale.

En ce moment, mais en temps normal, c'est évidemment un peu long.

[00:34:53 C.DECLoux] Alors, très bien. C'est le cas au Louvre, à la tour Eiffel, à certaines heures de la journée.

C'est la responsabilité aussi, peut-être nous, dans les point d'information touristique quand on accueille les touristes qui arrivent dans les plateformes aéroportuaires, de leur dire vous allez au Louvre, je vais vous donner un horaire au hasard à 15 heures, parce que là, c'est moins d'affluence.

Qu'est-ce qu'on vous propose de visiter de 9 heures à 15 heures ?

C'est la responsabilité d'un organisme comme le comité tourisme, avec l'appui des offices de tourisme.

Pourquoi pas aller à Provins, à Meaux, à Fontainebleau, à Vaux le Vicomte, le matin, revenir en train de Fontainebleau? Il faut déjà arriver à la gare de Fontainebleau, mais il n'y en a pas. Et ça, c'est un sujet. Et donc à trouver une mobilité qui va jusqu'à la gare à côté de Fontainebleau pour arriver à Paris et ensuite aller à la tour Eiffel.

(FX) On parle de mobilité durable, Christophe, est ce que vous avez mis en place dans la région des façons de visiter autrement la région.

Est ce que vous avez mis en place avec évidemment les canaux de rivières?

Il y a beaucoup de tourisme vert dans l'Ile de France. Ce n'est pas seulement Paris, loin de là, est ce que vous auriez des exemples concrets à nous donner?



[00:36:10 C. DECLOUX] On a mis en place où on opère cinq grands itinéraires cyclables : la Seine à vélo, l'avenue Verte qui va de Londres à Paris, la via Carolina qui va de Paris à Prague, par exemple.

On avait fait une Euroroute qui va de Norvège jusqu'à Saint-Jacques de Compostelle qu'on peut faire en vélo, donc oui, il y a évidemment des actions concrètes.

Après nous, on est là aussi pour aider les différents acteurs du tourisme en région, pour développer certaines attractions, certaines façons d'accueillir aussi, les personnes et les touristes.

Donc, on a par exemple la région qui a mis en place du vélo électrique en location. Donc après, c'est aussi d'arriver à bien cibler à qui on parle.

Un Francilien serait-il plus facile de le mettre sur un vélo pour qu'il aille à Versailles? Un européen du Nord aussi, l'Européen du Sud un peu moins, il faut qu'on lui trouve une autre façon parce le plus important, c'est l'expérience, l'expérience client pour que les gens reviennent.

Mais en revanche, un Chinois qui va arriver à destination, sans faire le clin d'oeil sur le chinois à vélo, mais ce n'est pas évident non plus de mettre quelqu'un qui vient d'un marché lointain, dans la destination, de le mettre sur un Vélib ou autre et lui dire va à Fontainebleau.

Donc, il faut repenser et c'est ce qu'on souhaite faire, évidemment, repenser et faire que l'expérience est meilleure donc.

Moi, si les gens vont à Meaux à vélo, c'est qu'ils vont rester plus longtemps à destination et s'ils restent plus longtemps parce qu'on met plus de temps forcément à vélo et donc qu'on va passer cette nuitée, ces deux nuitées, supplémentaires en Ile de France et je peux vous dire quand que ça va reprendre en 2021, on va avoir besoin de cette nuitée ou de ces 2 nuitées de plus dans la destination.

[00:38:02 FX] C'est ce que j'allais vous dire parce que quand on parle de mobilité durable ou professionnelle, certains acteurs, ils nous disent oui, mais ça rapporte combien? Est ce qu'on a une idée, finalement? Un peu des retombées économiques potentielles que la mobilité durable pourrait générer?

[00:38:16 C DECLOUX] On n'a pas les chiffres pour l'Ile de France.

J'ai les chiffres au niveau national : c'est 8,6 millions de séjours qui sont liés au vélo tourisme, ça représente à peu près 5 milliards d'euros de retombées économiques, comme c'est une nouvelle dynamique, le vélo tourisme et ça peut être aussi le fluvial ; il y a des croisières le long de la Seine qui remontent au Havre.

Il y a du pédestre, de l'équestre également, donc il y a plein de choses à faire en région, dans les bois donc il n'y a pas que le vélo qui va pouvoir permettre des retombées économiques.

Il y a évidemment le vélo qui permettra peut-être, si on arrive à bien s'organiser, à faire rester les touristes français ou les internationaux plus longtemps dans les destinations et donc augmenter les retombées économiques.

Mais à ce stade, c'est tout trop neuf pour qu'on puisse vraiment calculer en tout cas en Ile de France les retombées économiques.

[00:39:09 FX] Vincent ETCHEBEHRE, reste-t-il, vous le disiez, beaucoup de chemin à parcourir, évidemment, pour atteindre une neutralité carbone du transport aérien.

Quelles sont aujourd'hui les pistes sur lesquelles vous travaillez? Alors, évidemment, on entend parler beaucoup de l'avion électrique, de l'avion à hydrogène, mais tout ça, c'est des objectifs relativement lointains à 15 ou 20 ans.

Il n'y a pas des choses un peu plus proches qui pourraient arriver dans ce domaine ?



[00:39:34 V. Etchebere] Merci François-Xavier, effectivement tout d'abord, on ne peut qu'encourager les travaux qui sont faits sur l'avion vert, l'avion hydrogène.

Je pense qu'on ne peut que souhaiter aussi que de telles ruptures technologiques, vraiment relever le défi de réinventer l'avion de demain, soient réalisées en France. Soixante ans après la révolution, la dernière évolution du secteur aérien, qui était le Concorde.

On ne peut que souhaiter que ça devienne également et tirées par l'industrie française. Comme vous le disiez, il faut attendre, pour l'instant, c'est des estimations 2033 2035 pour voir l'avènement de l'avion à hydrogène.

Et évidemment, on ne veut pas se contenter d'attendre jusqu'à cette date.

Donc vraiment la priorité ou l'axe le plus prometteur et le plus efficace à moyen terme, dans les années à venir, que je mentionnais tout à l'heure, ce sont les carburants alternatifs durables.

Je disais que aujourd'hui où on se parle, le premier levier le plus efficace pour les compagnies aériennes pour réduire drastiquement leurs émissions, c'est le renouvellement de la flotte.

Demain, et donc dans les 5 à 15 ans, le levier qui va devenir primordial, ce sont les carburants alternatifs durables. Il permettrait, comme je le disais jusqu'à 80% de l'émission, à la source, de CO<sub>2</sub>, si tant est que leur production soit, enfin respecte des critères de durabilité, en particulier ne fasse pas compétition à la production agricole et donc c'est pourquoi et on est extrêmement stricts là-dessus, c'est pourquoi on favorise, on cherche des solutions à base d'huile usagée, de déchets.

On suit de manière très étroite les projets de e-fuel, de fuel synthétique qui sont élaborés en captant du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère.

Donc, c'est vraiment des choses extrêmement, extrêmement intéressantes, et même passionnantes.

Donc, il faut savoir que ce levier aujourd'hui, qui est un potentiel majeur avec des carburants alternatifs durables qui fonctionnent déjà avec les moteurs d'aujourd'hui, on n'est pas obligé d'attendre l'avion vert ou d'autres générations. Ce sont, ils fonctionnent avec les moteurs d'aujourd'hui.

Aujourd'hui, les carburants alternatifs durables ne représentent que 0,01% de la consommation de carburant des compagnies au monde.

Pourquoi? On a deux problèmes qui sont évidemment liés : Les prix qui sont de 3 à 10 fois plus chers que des carburants fossiles. Le deuxième problème c'est, comment dire, la rareté, le manque de production. Évidemment, c'est lié.

Et donc, Air France, dans ce cadre-là, s'est engagé depuis 2017, dans le cadre d'un programme qui s'appelle L'engagement pour la croissance verte, aux côtés de partenaires industriels de l'Etat français pour faire éclore une filière en France. Une filière de carburants alternatifs durables qui a pris une nouvelle portée, ce projet cette volonté a pris une nouvelle portée en 2020 avec la constitution par l'Etat français d'un appel à manifestation d'intérêt pour vraiment accélérer ce processus de création d'une filière en France qu'on soutient absolument et totalement.

Et c'est là qu'est le levier principal de réduction à moyen terme et, juste pour finir sur ce sujet qui est passionnant et très important, c'est que même à long terme, sur des vols long-courriers, pour le moment en tout cas, les carburants alternatifs durables, c'est la solution la plus prometteuse puisqu'il faut se rappeler qu'aujourd'hui, dans les projets d'Airbus, par exemple sur l'avion hydrogène, la portée maximale est de 3700 km.

Donc, ça ne résout pas encore la réduction sur les avions long-courriers, et là aussi, la solution d'ampleur avec un potentiel énorme, c'est vraiment les carburants alternatifs durables.

[00:43:23 FX] Oui, c'est là la grande difficulté du transport aérien. On sait qu'il n'existe pas de solution dé-carbonée au jour d'aujourd'hui, contrairement aux autres moyens de transport : le train, le TGV, c'est tout électrique, donc c'est dé-carboné. La voiture, c'est peut-être aussi une voiture électrique c'est dé-carboné.

L'avion, évidemment, s'il faut attendre 15-20 ans, vous offrez d'ici là, évidemment, un angle d'attaque à vos détracteurs, obligatoirement.

Le biocarburant est en tout cas la solution aujourd'hui la plus la plus avancée et qui permettrait déjà de baisser de façon assez drastique les émissions de CO<sub>2</sub>, c'est bien ça?



[00:44:02 V. Etchebere] Exactement, c'est vraiment là où se concentre notre priorité, notre énergie en espérant pouvoir opérer de manière significative ces carburants alternatifs durables dans les deux, trois, quatre, cinq années à venir.

[00:44:17 FX] Même question Valérie DARMAILLACQ, sur quelles pistes travaillez-vous à la SNCF et plus généralement dans le transport ferroviaire pour essayer de baisser encore un peu plus votre empreinte carbone, on a entendu pas mal de choses, évidemment, on regarde l'Hyperloop et ses évolutions futures, ça fait partie, évidemment, des projets.

[00:44:40 V. Darmalaillac ] Oui, on partage le même intérêt pour les biocarburants, pour l'hydrogène je ne reviens pas parce que Vincent en a très bien parlé, et ça, ça concerne très directement les TER qui ne sont pas, qui ne circulent pas, sur des voies électrifiées et elles ne seront pas toutes, donc, ça reste un sujet majeur pour nous.

Hyperloop, si vous voulez bien, je ne vais pas trop vous en parler parce que ça nous amène un peu loin et puis, je pense que c'est un sujet dont on a déjà beaucoup, beaucoup parlé.

Notre prochaine étape, c'est le TGV qu'on appelle le TGVM, M comme modulaire, qui circulera à partir de 2024, qui est en cours de construction dans les locaux d'Alstom en ce moment.

L'intérêt d'un tel TGV, c'est qu'on l'a pensé différemment d'un point de vue ergonomique, plus aérodynamique, donc, il consomme 20 d'électricité en moins. Je vous parlais des leviers qu'on devait activer, mais c'est quand même le principal levier, c'est d'avoir des innovations matérielles qui nous permettent de consommer moins.

Donc, à la fois moins de consommation d'énergie et plus 20% plus capacitaire. Donc, ça fait quand même des nouvelles rames et un nouveau parc qui est fondamentalement plus performant et puis au-delà de ce sujet du CO2 dont on a beaucoup parlé, moi, je pense aussi que le voyage et Jean-Pierre MAS, vous l'avez évoqué avec les « Voyages Kleenex » de redonner de la valeur au voyage dans le transport, dans transport en train, on a un axe qui est aussi fort que le sujet des économies de CO2 qui est de développer l'économie circulaire.

Et je pense que l'exemplarité des voyages propres, ça doit passer aussi dans ce qu'on dans ce qu'on vit des possibilités de tri à bord, du sourcing, des produits qu'on distribue dans nos bars TGV, la prolongation de nos matériels, justement, ils vivent 40 ans et on leur redonne une nouvelle jeunesse à mi-vie pour prolonger le bien être dans nos rames et sans dégrader l'extraction de notre terre.

Ça aussi, c'est un levier extrêmement important, et comme, je dirais, on a une longueur d'avance sur le sujet du carbone, ce levier-là est très, très important pour nous aussi à la SNCF.

[00:46:58 FX] Jean-Pierre, on pourrait être dans le déni.

[00:47:01 J.P Mas] On pourrait évidemment contester des chiffres, mais enfin, il faut quand même s'accorder sur une chose.

Jean-Pierre, c'est que de toute façon, les consommateurs, vos clients réclament des actes dans cette poursuite d'objectifs plus durables.

[00:47:19] Il n'y a pas de doute, nos clients sont exigeants et je crois que ce que fait, ce que font les compagnies aériennes, on l'a vu avec Air France et on le constate réellement, ce que fait la SNCF répond aux demandes de nos clients et nous sommes, je pense que plus ça va aller, plus nos clients reviendront vers nous pour nous demander que se passe-t-il en matière d'impact de mes vacances sur le réchauffement climatique?

[00:47:47] On ne va pas pouvoir y couper. En tout cas, c'est la fin de ce troisième épisode des ateliers d'IFTM.

Je remercie d'abord nos quatre intervenants d'avoir été avec nous, aujourd'hui.

Je vous remercie, vous les internautes, de l'avoir suivi et je vous donne rendez-vous la semaine prochaine pour un nouvel épisode.

Et puis, pour être prévenu en temps réel de la mise en ligne de l'émission, je vous invite à rester connectés sur nos réseaux sociaux @IFTM et de vous abonner, bien sûr à notre newsletter, je vous dis à la semaine prochaine, je vous souhaite une très bonne semaine.

Merci.

**[00:48:50] Ce programme vous est présenté par Voyages SNCF « Choisir le train, c'est agir pour la planète en limitant ses émissions CO2. »**