
AVIS

14 Octobre 2021

**BILAN CARBONE DE LA
RÉGION : PRÉSENTATION DU
RAPPORT DE L'ÉTUDE ET DU
PLAN D' ACTIONS**



Rapporteur :
M. Jean-Pierre GIROD
Résultat du vote :
Unanimité

Le rapport présente le premier bilan des émissions de GES de la collectivité régionale établi à l'échelle de la Normandie. Ce bilan carbone prend en compte la consommation énergétique des bâtiments et de la flotte de véhicules de la Région, les émissions liées à l'exercice de la compétence transport (trains et cars régionaux) et aux déplacements professionnels des agents, ainsi que différentes émissions indirectes de la collectivité (achats alimentaires pour la restauration collective dans les lycées, achats de formation, etc.).

Pour l'année 2019, les émissions de GES de la collectivité s'élèvent à 300 000 tonnes équivalents CO₂ (dans une région où, à titre indicatif, les émissions s'élevaient en 2018 à 32 millions de teqCO₂)¹. Ces émissions se répartissent de la manière suivante : 30 % concernent les consommations énergétiques des transports régionaux (TER et cars régionaux, plus de 89 000t) ; 25 % les achats (notamment achats alimentaires pour la restauration dans les lycées et achats de formation, 76 000t) ; 16 % les consommations énergétiques des bâtiments (46 000t, dont 95 % dans les lycées) et 12 % les déplacements (plus de 36 500t, liés aux déplacements domicile-travail des agents et personnels de l'éducation nationale, déplacements professionnels, déplacements des lycéens²...).

Répartis par sous-périmètre, ces émissions concernent pour plus de la moitié les lycées (51 %), dont la très grande majorité provient de l'énergie des bâtiments et des achats alimentaires ; les transports régionaux (32 %) ; et les services (17 %), dont les émissions sont largement liées à l'achat de formations.

Plusieurs enseignements ressortent de ce bilan carbone, en termes d'actions à prioriser pour réduire les émissions de GES liées aux activités et compétences du Conseil Régional : rénovation énergétique des bâtiments (lycées en premier lieu) et recours à des énergies moins émettrices (en remplacement du gaz, majoritairement consommé), décarbonation des transports régionaux (cars et trains), report modal vers les transports collectifs et les modes actifs et partagés pour les déplacements domicile-travail ou professionnels, usage plus sobre du numérique (via l'allongement de la durée de vie des matériels, le recyclage et le réemploi)...

Concernant les transports régionaux, les cars représentent 75 % de l'ensemble des distances parcourues pour 78 % des émissions associées au secteur des transports (cars et trains régionaux). Du côté des trains, les TER diesel représentent 10 % des distances mais 20 % des émissions, quand les TER électriques parcourent 12 % de l'ensemble des distances pour 5 % des émissions. Pour autant, « *la capacité d'un TER étant bien supérieure à celle d'un car, cela ne signifie pas que l'impact d'un voyage en TER diesel est supérieur à l'impact d'un voyage en car* ». Cet exemple suggère d'une part l'importance de la décarbonation de ces transports (car et train, via la sortie du diesel), mais aussi de l'optimisation du remplissage et de la fréquentation. Par ailleurs, si la « *dédieselisation* » du transport ferroviaire constituera un sujet important dans la décennie à venir, le bilan carbone illustre le caractère vertueux du transport ferroviaire, y compris avec les motorisations existantes, par rapport au car, et plus encore à la voiture utilisée par un usager seul³.

¹ Source : ORECAN (Observatoire régional énergie climat air de Normandie), 2021, hors émissions du secteur de l'énergie.

² Hors transport scolaire en car, comptabilisé dans le poste « énergie des transports ».

³ Le rapport indique, à l'échelle nationale, que les émissions estimées par passager et par kilomètre parcouru s'élèvent, respectivement à 0,012 kgCO₂éq pour les TER (0,01 pour un TER électrique ; 0,04 pour un TER diesel) ; 0,035 pour un car scolaire ; 0,13 pour un bus urbain ; 0,18 pour un car ; 0,25 pour un automobiliste seul (et 0,12 s'il y a deux personnes dans le véhicule). Cf. p. 23 et p. 32.

La partie « plan d'actions » associée au bilan carbone liste différentes actions déjà engagées (Contrat de performance énergétique pour une partie des lycées ; expérimentation d'un car hydrogène ; plan « Je mange normand dans mon lycée » ; actions en faveur de la réduction du gaspillage alimentaire ; déploiement du télétravail ; élaboration d'un plan de mobilité, etc.). Différentes actions complémentaires à mener, dont le potentiel est plus ou moins fort, sont mentionnées. Parmi les actions à fort potentiel, le CESER souligne notamment la perspective consistant à verdir les parcs de cars et trains (avec différentes pistes, GNV et agrocarburants à court terme, batterie électrique ou hydrogène à moyen terme, en complément de l'option consistant à électrifier les lignes s'agissant du ferroviaire) ; la volonté de favoriser l'usage du train dans les aires urbaines ; le développement d'énergies renouvelables en autoconsommation – notamment sur le parc bâti des lycées, via le développement du solaire photovoltaïque ; la rénovation énergétique des bâtiments (et notamment des lycées non concernées par le Contrat de performance énergétique) ; la diversification des sources de protéines dans la restauration collective et la valorisation des protéines végétales normandes – compte tenu de l'impact carbone élevé des repas comprenant certaines protéines animales (viande rouge en particulier), mis en évidence par le bilan carbone ; ou encore l'intégration de critères liés au climat dans la commande publique.

Par ailleurs, sans l'intégrer dans le bilan carbone, le rapport d'étude présente une première approche de l'estimation de l'impact carbone des subventions régionales. Cet impact est évalué en 2019 à 227 000t (à court terme uniquement). Sur ce point, est soulignée la difficulté à mesurer l'impact carbone des politiques publiques : certaines actions peuvent avoir un impact carbone défavorable à court terme mais positif à long terme (ex : rénovation énergétique ou construction d'infrastructures de transport en commun). Plusieurs indications peuvent cependant être dégagées : en premier lieu, les subventions générant le plus d'émissions à court terme sont orientées vers les infrastructures de transports et de mobilité, ainsi que le numérique.

Le cabinet d'étude auteur du rapport a analysé les 50 principales subventions versées en 2019 (représentant 50 % du montant total des 6 000 subventions attribuées). Le rapport regroupe les subventions en faveur des transports en commun, du ferroviaire, de la rénovation énergétique ou du développement d'espaces verts, identifiées comme positives au plan climatique ; d'autres dépenses sont potentiellement positives (investissement en faveur des infrastructures portuaires notamment : positifs s'ils contribuent au report de la route vers le maritime et le fleuve, mais négatifs s'ils contribuent à accroître le trafic de marchandises sans report modal). Les subventions en faveur du trafic ou des infrastructures routières sont négatives en matière de climat. Enfin, une part importante est estimée avoir un impact inconnu (réseau numérique, formation et recherche, valorisation touristique...). Ces subventions, au total, sont estimées positives (pour 18 %), potentiellement positives (23 %), inconnues (42 %), potentiellement négatives (6 %), (et pour 11 % « non significatives », c'est-à-dire neutre ou hors champ, comme lorsqu'il s'agit de dépenses en faveur de la santé).

Le CESER souligne avec intérêt cette première analyse d'impact des subventions régionales, au-delà du bilan carbone stricto sensu. Il note ainsi que le rapport indique la perspective de « *quantifier, direction par direction, l'impact carbone de chacun des dispositifs de subventionnement de la collectivité* ». Alors que la Région organise actuellement une large diffusion des travaux du GIEC normand auprès des acteurs du territoire, que le CESER tient à saluer, ce dernier point renvoie à une proposition qu'il avait formulée dans son rapport sur le climat, consistant à évaluer dans les dépenses des collectivités territoriales celles qui s'avèrent favorables, neutres ou défavorables en matière de réduction des émissions de GES⁴. De façon

⁴ CESER de Normandie, *Enjeux climatiques : comment les collectivités normandes peuvent agir !*, décembre 2020.

complémentaire, le CESER rappelle sa proposition sur l'instauration d'une éco-conditionnalité des dispositifs d'aides et de subventions aux territoires et aux acteurs économiques mis en œuvre par les collectivités territoriales et la collectivité régionale en particulier, compte tenu de l'important effet levier qu'ils sont en mesure d'exercer.

Ces observations étant formulées, le CESER prend acte du bilan carbone de la Région et du plan d'actions qui l'accompagne.