



**T 10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien > Gare de Clamart

# Le bilan carbone du projet

*Au stade DOCP : éléments pouvant évoluer par la suite des études*

tram-t10-prolongement.iledefrance-mobilites.fr



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



hauts-de-seine  
LE DÉPARTEMENT



Région  
île de France

île de France  
mobilités



## Contexte

**L'augmentation de la concentration des gaz-à-effet de serre (GES) due aux activités humaines est une des principales causes du changement climatique observé durant les deux derniers siècles.** Face au défi environnemental, les différents pays ont pris des engagements pour lutter contre le changement climatique. Ainsi, **l'Accord de Paris signé après la COP 21 (2015), regroupe les engagements des pays pour réduire les émissions GES anthropogéniques** afin de maintenir à 1,5 °C l'augmentation de la température globale par rapport aux niveaux d'avant la révolution industrielle. Cette volonté passe par le renforcement des mesures à appliquer visant la réduction des émissions dans les différents secteurs économiques.

**En France, le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES).** En 2019, il représente 31 % des émissions françaises de GES. Depuis 1990, les GES des transports ont augmenté de 9 %. Elles sont stables depuis 2008, l'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compensant pas l'augmentation de la circulation. 97 % des émissions de GES induites par les transports sont constituées de CO<sub>2</sub> provenant de la combustion de carburants. Les transports routiers contribuent à la quasi-totalité (94 %) des émissions du secteur des transports. Les émissions liées à la circulation routière incombent à hauteur de 54 % aux véhicules particuliers, de 24 % aux poids lourds et de 20 % aux véhicules utilitaires légers. Alors que les émissions du transport ferroviaire sont négligeables, le transport aérien, intérieur et international imputé à la France, représente 4,4 % du total des émissions françaises de GES.

## Objectifs des bilans des émissions

**En 2007 et 2010 les deux lois Grenelle de l'environnement ont établi la réduction de 20% des émissions de GES dans le secteur des transports à l'horizon 2020.** Au-delà des objectifs établis pour 2020, la France a fixé des objectifs plus ambitieux pour la réduction des GES. Approuvée en 2015, la loi de transition énergétique pour la croissance verte établit des réductions de GES de 40% pour 2030, réduction qui sera poursuivie pour atteindre 75% à l'horizon 2050 (mesure connue comme le « facteur 4 »). Elle préconise aussi une réduction de 30% sur la consommation des énergies fossiles tout en augmentant la part des énergies renouvelables jusqu'à 32% par rapport aux niveaux de 2012.

**La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique.** Concernant le secteur du transport, elle établit une réduction des émissions de 28 (par rapport à 2015) à l'horizon 2030, visant la neutralité carbone pour 2050. Ces objectifs seront atteints entre autres, à travers la décarbonation de l'énergie consommée, l'amélioration des conditions de circulation et la réduction de l'impact carbone des infrastructures, notamment via le déploiement d'infrastructures adaptées et la promotion des transports en commun.

Initialement conçue pour comptabiliser les émissions GES des organisations, **le décret n°2017-725 du 3 mai 2017 stipule que les émissions de GES doivent être évaluées pour les projets publics** car le niveau de soutien financier accordé à ces derniers « intègre, systématiquement et parmi d'autres critères, le critère de contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ». Ce décret définit également les principes et modalités de calcul des émissions GES.

## Réalisation d'un bilan des émissions de gaz-à-effet de serre pour le projet de prolongement du T10 à la gare de Clamart

Dans ce contexte de lutte contre le changement climatique et conformément aux exigences réglementaires, **Île-de-France mobilités procède à la réalisation de bilan GES pour les projets sous sa maîtrise d'ouvrage.**

**Le périmètre d'évaluation du bilan carbone d'un projet se décompose entre sa conception, sa construction et son fonctionnement.** De manière générale, l'aménagement d'un tramway en souterrain émet davantage de GES que pour un tramway en surface. Toutefois, les émissions relatives aux démolitions de bâtiments dans le cadre des libérations d'emprises nécessaires au projet ainsi que les reconstructions associées seraient intégrées dans le bilan. Ces émissions sont plus élevées pour le scénario en surface que le scénario en souterrain dans le cas du prolongement du T10.

Par ailleurs, le projet vise à améliorer le maillage du réseau de transports collectifs pour favoriser le report modal de la voiture vers le tramway à long terme, en cohérence avec la stratégie nationale bas carbone. Les émissions évitées grâce aux reports modaux seraient également prises en compte. Le projet de prolongement du T10 n'ayant pas pour objet d'être démantelé, les émissions liées à la fin de vie ne sont pas estimées.

La concertation préalable, phase en cours pour le projet de prolongement du T10, constitue un dispositif participatif, dont l'objectif est de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales d'un projet avec les parties prenantes et le grand public et ce, avant que la décision ne soit prise. Dans cette perspective, la concertation se déroule en amont du processus de définition précise du projet et à un stade où toutes les options sont encore envisageables. En conséquence, **les scénarios présentés dans le cadre de la concertation pourront faire l'objet de nombreuses évolutions dans le cadre de la suite des études.** Or, la réalisation d'un bilan carbone est un processus nécessitant une bonne maturité technique du projet et une visibilité sur l'organisation de sa mise en œuvre opérationnelle, correspondant à des niveaux d'études plus avancés.

A l'issue de la concertation, les études de schéma de principe permettront de définir plus précisément les caractéristiques du projet sur la base de la solution retenue. Le bilan carbone du projet sera réalisé sur la base de ces études et fera l'objet d'une présentation dans le cadre de l'enquête publique.

**La réalisation du bilan carbone à cette phase d'étude amont permettra d'identifier les postes les plus importants en termes d'émission GES et les axes d'optimisations associées.** Durant toute la suite de la conception (études d'avant-projet et projet, qui constituent les principales études de conception), le maître d'ouvrage portera une attention particulière aux mesures visant à réduire ces émissions.

Dans le cadre des projets sous sa maîtrise d'ouvrage, **Île-de-France Mobilités poursuit un processus d'information du public en plusieurs étapes.**

**L'étape actuelle, la concertation préalable** constitue la première étape d'information du public. Une démarche de concertation continue sera ensuite mise en place pour tenir compte des attentes et points de vigilances du territoire tout au long des études : échanges continus avec les collectivités territoriales et acteurs du territoire, échanges avec les exploitants et des acteurs associatifs.

**L'enquête publique** constitue une étape majeure dans le processus d'information du public. Elle permet à chacun de prendre connaissance du projet et des conditions de son intégration dans le territoire, sur la base d'un niveau d'études plus détaillé. Elle présente également les bénéfices et impacts du projet sur l'environnement (au sens large), et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

Cette étape vise, sous l'égide d'une commission d'enquête ou d'un commissaire enquêteur ainsi que des garantes de la Commission Nationales du Débat Public, à recueillir les appréciations, suggestions et éventuelles contre-propositions émanant du public et des acteurs du territoire, afin d'éclairer le maître d'ouvrage et les autorités en charge des autorisations administratives.

Elle doit donc permettre au plus grand nombre de s'exprimer sur le projet, par le biais des registres en mairie, de rencontres avec la commission d'enquête, par courrier adressé à la commission d'enquête ou encore par voie électronique.

**Le dossier d'enquête publique** sera consultable dans les lieux indiqués dans l'arrêté d'ouverture d'enquête, ainsi que sur le site Internet du projet : <https://tram-t10-prolongement.iledefrance-mobilites.fr/>.