La Revue du Trombinoscope

L'information professionnelle du monde politique

Juin 2024 - N°292

# INTERVIEW

## PATRICE VERGRIETE

MINISTRE DÉLÉGUÉ
CHARGÉ DES TRANSPORTS

**" JO, écologie, jeunesse : nous serons au rendez-vous ! "**

## DOSSIERS

Hydrogène & biogaz
Mobilité
JO 2024

## MOUVEMENTS

Nominations
Missions
Élections

# MAIRES, ÉLUS, COLLECTIVITÉS
# VALORISONS ENSEMBLE
# LA ‘FRANCE DES SOLUTIONS’
# QUE VOUS ENCOURAGEZ
# & BÂTISSEZ CHAQUE JOUR !

## PRIX DES TERRITOIRES
## MOBILISATIONS MÉDIATIQUES
## REVUES INSPIRANTES

## ENSEMBLE POUR UNE INFORMATION QUI DONNE ENVIE D’AGIR

Depuis 20 ans, l’association Reporters d’Espoirs
se mobilise pour accélérer la visibilité des initiatives
et acteurs de solutions qui font la richesse économique,
culturelle, sociale et environnementale de nos territoires.

**www.reportersdespoirs.org**

Reporters d’Espoirs

www.trombinoscope.com

La Revue du Trombinoscope

**Éditeur**
**François-Xavier d'Aillières**
fxdaillieres@trombinoscope.com

**DOCUMENTALISTES**
**Isabelle Hay**
ihay@trombinoscope.com
**Sylvain Ragot**
sragot@trombinoscope.com

**RÉDACTION**
**Stéphanie Fontaine**
sfontaine@trombinoscope.com
**Adèle Hospital**
ah.trombinoscope@gmail.com

**PUBLICITÉ**
**Directrice de clientèle**
**Delphine Léguillon**
dleguillon@trombinoscope.com

**Responsable Business Développement**
**Jérôme Oysel**
joysel@trombinoscope.com

**MAQUETTE**
**Delphine Léguillon**

**ABONNEMENT**
Abonnement 1 an Tome I, Tome II
et Revue : 445 euros H.T.
Tél. 03 27 56 38 57
trombinoscope@propublic.fr

LE TROMBINOSCOPE
L'information professionnelle du monde politique

SAS au capital de 20.000 euros
922 389 929 RCS Nanterre
TROMBIMEDIA
Le Trombinoscope
5 rue d'Ambois
75002 Paris
Dépôt légal à parution
ISSN 2266 5587
Président : Alexandre FARRO

**IMPRESSION**
**Printcorp**

# Édito

## Pour un pacte automobile européen

Afin de relever le défi de la plus grande transformation de son histoire, la filière automobile s'est clairement positionnée comme une industrie des solutions face au défi climatique.
En France, ces cinq dernières années, sous l'effet des efforts sans précédent d'innovation et d'investissement consentis par les industriels, les ventes de véhicules 100 % électriques ont été multipliées par plus de cinq. Et, malgré une addition de crises, leur part de marché, qui se situe aujourd'hui autour de 18%, a été multipliée par 10.

Pour reconquérir notre souveraineté technologique et conforter le tissu industriel français, la filière automobile investit aujourd'hui en France comme jamais depuis 50 ans. Des dizaines de milliards d'euros sont engagés par les industriels dans le cadre d'investissements créateurs d'emplois au cœur de nos régions sur les nouvelles chaînes de valeur : batteries, hydrogène, matériaux à très faible empreinte carbone, ...

La période qui s'ouvre est marquée par l'accélération sans précédent de la trajectoire que définit désormais la règlementation : nous avons vendu 200.000 véhicules électriques en 2022, 300.000 en 2023, nous devrons en vendre un million en 2030. Le nouveau contrat stratégique de filière, signé à Bercy le 6 mai 2024, a pour ambition de contribuer à créer les conditions de réussite face à un tel défi, en positionnant la filière à l'avant-garde de la bataille pour le climat.

Soyons clairs : pour être au rendez-vous des Accords de Paris, basculer des motorisations thermiques vers l'électrique est loin d'être suffisant. Nous faisons face collectivement à cinq défis majeurs : rendre la mobilité écologique accessible à tous, reconquérir notre souveraineté, renforcer notre compétitivité en soutenant l'innovation et l'investissement, accompagner les salariés et gagner la bataille des talents.

Autant d'enjeux européens qui dessinent les contours d'une véritable stratégie industrielle. L'Union européenne réglemente, avec des impacts forts d'ordre à la fois politique, économique et sociétal.

Mais réglementer n'a jamais fait une vision stratégique et industrielle. Voilà pourquoi, je propose, à l'image du contrat stratégique de filière que nous signons avec l'Etat à l'échelle nationale, un Pacte automobile européen, une vision partagée autour de ces cinq défis majeurs et des engagements réciproques entre l'Union européenne et son industrie automobile. ●

**Luc Chatel**
***Ancien ministre***
***Président de la Plateforme de la filière automobile & mobilité (PFA)***

# Jeunesse et mobilité : la fracture rurale

**Une étude, menée par l'Institut Terram et Chemins d'avenirs avec l'Ifop, rompt avec l'approche habituelle du rural perçue depuis la ville, au profit d'une classification liée à la faible densité de population des territoires.** Les territoires ruraux correspondent aux communes « peu denses » et « très peu denses », soit 88 % des communes et un quart des jeunes de 15 à 29 ans (26 %).

**Lorsqu'on interroge les jeunes ruraux sur le lieu où ils souhaitent mener leur vie, une division quasiment équitable apparaît** entre ceux qui désirent rester dans leur territoire (48 %) et ceux qui veulent le quitter (52 %). En comparaison, les jeunes urbains sont moins nombreux à vouloir rester dans leur lieu d'origine (41 %, contre 59 % qui souhaitent bouger).

**Plus le niveau de vie des jeunes ruraux est élevé, plus forte est la volonté de rester** : 55 % des jeunes ruraux aisés expriment leur intention de demeurer dans leur territoire, contre seulement 43 % pour ceux issus de milieux populaires.

**Les kilomètres sont lourds de conséquences sur le quotidien des jeunes ruraux, qui doivent composer avec la distance.** Parce qu'ils sont loin des opportunités et des services, les jeunes ruraux de 18 ans et plus issus de communes très peu denses passent en moyenne 2 h 37 dans les transports chaque jour. C'est 42 minutes de plus que pour les jeunes urbains majeurs (1 h 55): près de trois quarts d'heure en moins par jour pour les loisirs culturels, la pratique sportive ou encore le temps en famille.

**À la problématique des kilomètres s'ajoute une offre de transports en commun insuffisante.** Les transports en commun ne permettent pas de compenser l'éloignement : 53 % des jeunes ruraux déclarent être mal desservis par le réseau de bus, contre seulement 14 % chez les jeunes urbains, soit 39 points d'écart. Même estimation pour le train, avec 62 % des jeunes ruraux qui s'estiment mal desservis contre 24 % des jeunes urbains.

**Cette insuffisance des transports en commun provoque mécaniquement une dépendance à la voiture.** Les jeunes ruraux sont 69 % à dépendre de la voiture quotidiennement, contre 31 % des urbains. Cette dépendance provoque une fragilité, notamment pour les 7 jeunes ruraux sur 10 de plus de 25 ans (67 %) qui se disent en risque de perdre leur emploi si leur mode de transport actuel est compromis.

**Cet enjeu de la mobilité dans la vie des jeunes ruraux se retrouve dans tous les domaines.** Ces jeunes sont contraints par la distance pour se rendre en cours, s'engager dans une association, faire les courses, effectuer une démarche administrative, recevoir des soins… Lorsqu'ils ne peuvent pas parcourir cette distance, ils en viennent à se priver: 49 % des jeunes ruraux disent avoir déjà renoncé à la pratique d'activités culturelles en raison de contraintes de déplacement ou de mode de transport. Un pourcentage qui s'élève à 57 % pour les jeunes des territoires très peu denses.

**Au moment de construire leur parcours d'orientation, l'enjeu de la mobilité prend un nouveau tournant pour les jeunes ruraux.** Parce que 70 % des formations post-bac se situent dans les grandes métropoles, ceux qui souhaitent poursuivre des études supérieures devront nécessairement bouger pour se former. Quand on sait que 8 jeunes ruraux sur 10 (79 %) ont passé les dix premières années de leur vie à la campagne ou dans une petite ville, on comprend qu'ils hésitent à franchir le pas vers une grande ville coûteuse sur les plans financier et matériel. Et, de fait, la grande majorité de ces jeunes se projettent dans un territoire similaire au leur: 63 % d'entre eux disent souhaiter vivre leur vie d'adulte en milieu rural – dans le détail, davantage à la campagne (43 %) que dans une petite ville (20 %). Ces préférences contrastent nettement avec celles des jeunes urbains, beaucoup plus libres dans leur façon d'envisager leur territoire futur: 29 % envisagent de 7 vivre dans une ville moyenne, 22 % dans une grande ville, 18 % à la campagne, 17 % dans une petite ville et 14 % à l'étranger. Les jeunes urbains sont de fait beaucoup plus libres d'aller chercher la formation, puis l'emploi, là où ils se trouvent.

# Sommaire

## Juin 2024


**4 Interview**

***Patrice Vergriete***

Ministre délégué chargé des Transports

**« JO, écologie, jeunesse : nous serons au rendez-vous ! »**

**6 Hydrogène & Biogaz**

**7** L'hydrogène : le charbon du 21ème siècle ! *Pascale BOYER*
**8** Le développement des « gaz verts » repose sur une appropriation locale des projets. *Didier MANDELLI*
**9** Faisons de l'hydrogène vert un moteur de notre souveraineté énergétique européenne. *Jean-Marc ZULESI*
**10** Hydrogène et biogaz, entre rêve et réalité. *Daniel SALMON*
**12** Faire d'Auvergne-Rhône-Alpes, la 1ere région décarbonée avant 2050 ! *Thierry KOVACS*
**13** Verdissement du gaz en Europe : où en est-on du développement de l'hydrogène et du biométhane ? *Patrice GEOFFRON*
**14** Après l'emballement, l'hydrogène « vert » est-il (vraiment) en perte de vitesse ? *Mikaa BLUGEON-MERED*

**15 Mobilité**

**16** Les électro-sceptiques existent, ils sont même à l'Assemblée. *Damien ADAM*
**17** Transition des mobilités : n'oublions pas le stock ! *Bruno MILLIENNE*
**18** Financement des mobilités du quotidien : il faut enfin des actes. *Hervé MAUREY*
**19** Relever le défi de la mobilité en zone rurale. *Guillaume GONTARD*
**20** Fin des concessions autoroutières : une occasion unique de réformer le financement du secteur ferroviaire. *Franck DHERSIN*
**21** Jouer un rôle moteur dans la construction des mobilités de demain. *Thierry GUIMBAUD*
**22** Mobilités : sans État, pas de changement ! *Louis NÈGRE*
**23** Ça bouge aussi pour la mobilité des marchandises. *Anne-Marie IDRAC*

**24 JO 2024**

**25** Faire des jeux olympiques une fête populaire. *Valérie PÉCRESSE*
**26** Transport, sécurité… Tout est fait pour aborder les Jeux sereinement ! *Guillaume VUILLETET*
**27** Les Jeux Olympiques ou l'épreuve sécuritaire. *Agnès CANAYER*
**28** Assurer la sécurité des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 : un défi à la hauteur de notre pays. *Marie-Pierre de LA GONTRIE*
**29** En vue de leur succès, les parlementaires au service des JO. *Claude KERN*
**30** Châteauroux, du centre de la France au centre du monde. *Gil AVÉROUS*
**31** Tahiti, berceau du surf, prête pour les JO ! *Moetai BROTHERSON*
**32** JOP de Paris 2024 : penser le futur du sport à travers un nouveau projet de société. *Guillaume DIETSCH*

**33 Missions, Nominations, Élections**

**34** Gouvernement
**38** Parlement
**40** Autorités Administratives Indépendantes
**41** Conseil régional, conseils départementaux, intercommunalités, préfectures
**43** Santé
**45** Affaires publiques
**46** Autres mouvements

# PATRICE VERGRIETE

*Ministre délégué aux Transports*

## « JO, écologie, jeunesse : nous serons au rendez-vous ! »

**A quelques semaines des Jeux olympiques, Patrice Vergriete revient sur les défis qui attendent le ministère des Transports qui représente un levier crucial de décarbonation pour la France.**

*Interview réalisée par Adèle Hospital*

**Le système de transport francilien est-il prêt à accueillir les quinze millions de touristes attendus pour les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) ?**

Le système de transport francilien est prêt à accueillir tous les visiteurs des Jeux. Notre ambition c'est que 100 % des spectateurs puissent se rendre sur les sites de compétition en transport en commun ou à vélo, ou à pied. Cela implique des renforts d'offre conséquents mais aussi de concilier les usages entre déplacements du quotidien et déplacements liés aux JOP. Il faut souligner que l'offre a été dimensionnée pour pouvoir accueillir tout le monde, même si une partie des spectateurs se rendront de fait sur les sites à pied ou à vélo.

Par ailleurs, la RATP et la SNCF ont multiplié, depuis plusieurs années maintenant, les investissements permettant de fiabiliser les équipements ainsi que la maintenance afin d'améliorer la qualité du système. En cas de panne, des équipes d'intervention sont prêtes à réagir plus rapidement pour la remise en service.

Enfin, concernant l'accueil de tous les publics, de gros efforts sont faits en matière d'accessibilité : toutes les gares desservant des sites olympiques sont accessibles, les gares du RER A, B et de la ligne 14 sont également accessibles aux usagers en fauteuil roulant, et l'accessibilité universelle, notamment pour les handicaps visuels, auditifs et cognitifs a été renforcée dans les gares et stations.

**Une campagne d'affichage lancée par le gouvernement invitant les Franciliens à télétravailler ou à préférer la marche aux transports en commun laisse penser que les conditions de vie des habitants seront négativement impactées par les Jeux olympiques. Les Franciliens doivent-ils s'inquiéter ?**

Ma conviction, c'est qu'il est primordial de prévenir les gens de ces impacts, et qu'ensuite, en toute connaissance de cause, chacun puisse choisir de modifier ses habitudes de déplacement en conséquence. La campagne du Gouvernement « Anticiper les Jeux » vise à informer le plus largement possible les franciliens des impacts que l'organisation des Jeux va avoir sur leur mobilité au quotidien.

Il nous a donc paru fondamental de donner à voir toute l'information disponible, notamment grâce à une carte de la fréquentation prévisionnelle des transports heure par heure, jour par jour, ligne par ligne et gare par gare. Et également de donner des conseils qui sont finalement du bon sens : quand on sait que son trajet quotidien est susceptible de se trouver sur le trajet de spectateurs des Jeux, pour éviter de se retrouver dans la foule, on peut s'adapter et modifier ses habitudes non pas seulement par civisme mais aussi simplement pour voyager dans de meilleures conditions de confort. C'est bien en ce sens qu'il faut comprendre

**«Je suis élu local et profondément convaincu que ce sont les acteurs des territoires qui sont les mieux placés pour définir les solutions à mettre en œuvre, en matière de transports.»**

l'incitation au télé-travail, à des changements d'horaires et d'itinéraires ou de mode de transport : le réseau pourra absorber tous les flux, mais à certaines heures et en certains endroits, il y aura une très forte affluence avec potentiellement de l'attente pour pouvoir monter dans le métro. Dans ces conditions, pourquoi ne pas prendre son vélo ? Ou descendre quelques stations plus tôt et finir son trajet à pied ? Ou rester chez soi une journée de plus en télé-travail lorsque cela est possible ?

**Des aides gouvernementales à destination des ménages modestes sont-elles prévues pour compenser la hausse du prix des transports prévue par la région Île-de-France ?**

Chacun assume, en responsabilité, les conséquences de ses choix. L'État a largement fait sa part de l'effort en consolidant le modèle de financement des transports collectifs en Île-de-France jusqu'en 2031, dans le cadre du protocole conclu en septembre dernier. Nous avons tenu nos engagements. Il n'est pas prévu d'aller au-delà.

**La France s'est fixée comme objectif dans la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) de réduire les émissions du secteur des transports de 35 % d'ici 2030 par rapport à 2019. Sur quels leviers, le gouvernement peut-il s'appuyer pour atteindre cet objectif ?**

L'objectif que s'est fixé la France pour décarboner les transports est

très ambitieux alors que ce secteur reste le premier émetteur avec un peu moins d'un tiers de nos émissions. Face à ce défi, aucun levier ne peut être écarté. Il faut en même temps inciter nos concitoyens à privilégier les modes de transport plus propres, comme les transports en commun quand ils existent ou bien le vélo - c'est ce qu'on appelle le report modal - et accélérer sur l'électrification de nos véhicules. C'est pour cela que nous soutenons fortement l'achat de voitures électriques avec le bonus écologique ou le leasing social. Nous serons au rendez-vous !

**Les services express régionaux métropolitains (SERM) sont une des solutions avancées pour réduire les émissions du secteur des transports. Si ce sont des projets locaux, ils s'inscrivent dans une stratégie nationale. Comment le gouvernement soutient-il les régions dans le développement des SERM ?**

En développant les SERM, nous souhaitons donner à chaque citoyen la possibilité de se déplacer facilement et rapidement, en favorisant ainsi l'égalité d'accès au travail. Les SERM sont aussi un moyen de lutter contre le sentiment d'abandon ressenti par une partie de nos concitoyens qui vivent hors des métropoles.

Les SERM ne sont pas portés uniquement par les régions. Chaque SERM doit être construit autour d'un partenariat fort entre la région et les autres collectivités locales, y compris même les départements le cas échéant pour déployer des services express routiers comme les cars express ou les lignes de covoiturage.

Sur le plan financier, dans les volets mobilités 2023-2027 des contrats de plan État-Région (CPER) que nous achevons de négocier, l'État prévoit de consacrer un montant de près de 900 millions d'euros en faveur des SERM, essentiellement pour financer des études sauf pour les plus avancés. D'autres CPER suivront. La loi SERM offre aussi, pour ceux qui le souhaitent, la possibilité de recourir au modèle de la « Société des grands projets (SGP) », en levant de la fiscalité et de la dette, même si cela ne pourra probablement pas couvrir la totalité des coûts d'investissement. En tout état de cause, ces questions seront au centre de la conférence de financement, prévue par la loi SERM, qui sera réunie à la rentrée.

**La France s'est fixée un objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon de 2050. Comment s'assurer que le développement des SERM n'entraîne pas une artificialisation des sols dans les zones périurbaines ?**

Il est effectivement impératif d'envisager les SERM comme un acte d'aménagement du territoire et pas uniquement une infrastructure de transport. La loi SERM prévoit que les collectivités devront travailler à ce que la population ait rapidement accès aux arrêts du SERM, routiers ou ferroviaires. Par ailleurs, les SERM ne seront pas uniquement tournés vers les banlieues périurbaines. Ils ont vocation à relier les villes moyennes jusqu'à 30 voire 50 km à la métropole centre par une amélioration de la fréquence et des temps de parcours. De cette manière, nous rendrons plus attractifs des territoires déjà urbanisés.

**De juin à septembre, le "Pass rail" doit permettre à 700 000 jeunes de moins de 27 ans de voyager en illimité à bord des trains régionaux pour un forfait de 49 euros mensuels. Le projet était initialement de permettre à tout voyageur, quel que soit son âge, d'utiliser ce service toute l'année. Pourquoi avoir revu ses ambitions à la baisse ?**

L'ambition du Président de la République est intacte. J'ai porté ce projet avec ferveur et j'ai proposé d'échelonner la mise en œuvre avec une première étape d'expérimentation ciblée sur les jeunes. Le cas allemand, qui servait de référence, nous enseigne aussi qu'un dispositif mal maîtrisé peut entraîner la saturation des trains, donc des retards. Nous irons plus loin encore en travaillant avec nos voisins européens à un Pass inter-rail que nous portons avec le Président et qu'il a pu annoncer dans son discours de La Sorbonne.

**Pourquoi avoir exclu l'Île-de-France du dispositif ?**

Il n'était pas techniquement possible de faire participer l'Île-de-France à trois mois du lancement du Pass rail. Les Transilien et RER utilisent une billettique très différente, avec le Pass Navigo. Dans tous les cas, cela n'empêchera évidemment pas de se rendre à Paris et dans les communes de la région-capitale qui sont desservie par les TER des régions adjacentes. J'ai pour objectif que le Pass rail couvre l'Île-de-France à l'été 2025.

**Comment convaincre les régions d'adopter la stratégie nationale en matière de transports ?**

Je suis élu local et profondément convaincu que ce sont les acteurs des territoires qui sont les mieux placés pour définir les solutions à mettre en œuvre, en matière de transports. L'État et les régions partagent l'essentiel de la stratégie pour les mobilités. Il y a consensus sur la volonté de créer un choc d'offre de transport public décarboné, qui passe par une offre ferroviaire lorsqu'il y a un besoin de massification et par une offre de service express routier, de car express ou de ligne de covoiturage, dans les zones un peu moins denses.

**Le Gouvernement s'est fixé pour objectif, à l'horizon 2030, que 30 % de l'hydrogène bas-carbone produit serve à décarboner les transports. Quelles filières des transports cet hydrogène va-t-il alimenter ?**

L'hydrogène est particulièrement pertinent pour les moyens de transport lourds. On reste aujourd'hui à un stade exploratoire notamment pour l'aérien et le maritime car l'usage de l'hydrogène n'implique pas seulement de revoir leur motorisation mais également toute la conception des avions et des navires. Dans l'aérien, la France a la chance, avec Airbus et toute l'industrie aéronautique, de disposer de tous les leviers nécessaires pour réussir ce saut technologique. Le gouvernement a décidé d'investir 300 millions d'euros par an dans la construction aéronautique. On sait déjà que l'hydrogène n'est pas la solution pour la prochaine génération d'avions mais nous devons préparer celle d'après encore ●

TRIBUNES

# L'HYDROGÈNE ET LE BIOGAZ COMME ATOUTS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE FRANÇAISE ?

Augmenter de 170 % la production de biogaz d'ici 2028 et de 215 % celle d'hydrogène bas-carbone d'ici 2030. Voici les objectifs ambitieux du gouvernement français définis dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie et dans sa Nouvelle stratégie de déploiement de l'hydrogène décarboné. Biogaz et hydrogène bas-carbone sont vus par Emmanuel Macron et son ministre délégué chargé de l'Industrie et de l'Énergie, Roland Lescure, comme des « technologies de rupture » sur lesquelles repose la transition énergétique du pays.

Le biogaz est envisagé comme une façon efficace de valoriser les déchets organiques de l'agriculture et de nos poubelles pour produire de la chaleur et de l'électricité. Quant à l'hydrogène décarboné, il est considéré comme une manière intéressante de stocker de l'électricité. Des verrous subsistent, cependant, au déploiement à grande échelle de ces deux technologies. A commencer par leur coût, encore deux à trois fois supérieur à celui des énergies fossiles équivalentes.

Malgré tout, la volonté politique affichée est de les développer. Le 18 mars, le ministre Lescure a annoncé un financement étatique de 150 millions d'euros pour un électrolyseur d'hydrogène vert, en Seine-Maritime. La filière de l'hydrogène vert, c'est-à-dire l'hydrogène produit à partir d'électricité renouvelable, est actuellement en ébullition. Le gouvernement prépare, en effet, un arrêté permettant la labellisation en tant qu'hydrogène décarboné de celui qui est produit à partir d'hydrocarbures. L'État accroîtrait ainsi ses chances d'atteindre son objectif de 20 à 40 % d'hydrogène décarboné dans l'industrie, d'ici 2030. Quitte à tuer dans l'œuf les projets de production d'hydrogène vert qui ont éclot régionalement ? Les prochains mois seront décisifs quant à l'avenir de la filière hydrogène en France qui ambitionne de devenir un leader mondial en la matière.

*Adèle Hospital*

# L'HYDROGÈNE : LE CHARBON DU 21ÈME SIÈCLE !

**Pascale BOYER**

- Députée Renaissance des Hautes-Alpes
- Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Membre de la commission des Affaires européennes
- Présidente du groupe d'études Énergies durables et hydrogène

La lutte contre le réchauffement climatique est le premier défi mondial auquel l'humanité est confrontée. Aujourd'hui on sait que les transports ont augmenté leurs émissions de près de 20 % en 20 ans. Les responsables politiques européens, nationaux et locaux prennent tous en compte l'hydrogène comme solution pour une mobilité décarbonée. Des initiatives sont sur les rails comme le train à hydrogène d'Alstom qui circule depuis 2018 en Allemagne, les Bus à Hydrogène sur les routes de Pau ou l'avion vert à hydrogène affiché comme objectif par Airbus. Quand on sait que le transport routier représente plus de 70 % des émissions de l'UE et que l'objectif fixé est la fin de la commercialisation des véhicules thermiques en 2035, nous savons que l'hydrogène fait partie des solutions. Il procure de plus grandes autonomie et rapidité de recharge ainsi qu'une plus forte puissance que le tout électrique. L'opérateur de taxi à Hydrogène parisien Hype avec sa flotte importante de véhicules légers prouve que cela fonctionne ! Les constructeurs automobiles misent beaucoup sur l'électrique. Au vu du contexte énergétique que l'on connaît ils doivent comme le fait Toyota se diriger vers l'hydrogène. Pour les véhicules nécessitants une forte puissance, cela prend tout son sens. Les SUV, dans nos territoires de montagne, c'est plus une nécessité qu'une mode ! Pour cela nous devons accompagner le développement d'approvisionnement en hydrogène, comme nous avons su mettre en place un maillage avec nos stations essence. Le gouvernement a fait beaucoup depuis le plan Hydrogène de 100 millions d'euros, cela a permis d'investir dans la filière et nous avons fait lever des freins réglementaires au fil des lois votées. Mais je pense qu'il ne faut pas tout attendre de Paris ! L'hydrogène c'est avant tout le territoire au service de l'énergie et l'énergie au service du territoire. En tant que présidente du groupe d'étude énergies durables et hydrogène, je suis attachée à suivre le développement de cette filière, à accompagner les porteurs de projets avec les services de l'État et surtout à faire connaître cette filière, c'est un sujet qui passionne autant qu'il a suscité un certain nombre de questions en termes de sécurité de stockage, aujourd'hui la technologie est mature et sûre. Nous devons valoriser auprès du grand public ce nouveau vecteur énergétique qui pourra répondre à 20 % de la demande d'énergie finale en 2050. A travers les débats parlementaires et les rencontres que nous pouvons avoir, notre rôle est de stopper les fausses informations qui ont trop longtemps circulé sur l'hydrogène. L'hydrogène noir produit à partir d'énergies fossiles est à bannir certes, l'hydrogène vert produit par l'électrolyse de l'eau à partir d'énergies renouvelables n'est pas compétitif pour le moment, mais l'hydrogène gris utilisant les émissions de nos industries est au même niveau de compétitivité que le gazole, dans le contexte inflationniste que l'on connaît, ça compte. Encore plus quand on sait qu'en France, 600 sites industriels sont identifiés pour valoriser leurs émissions et les transformer en hydrogène : c'est le charbon du 21ème siècle ! Au lieu d'être stocké, le $CO_2$ capté sur les sites industriels pourrait aussi être réutilisé pour constituer la matière première dans une approche d'économie circulaire avec l'objectif d'utiliser le carbone capté pour produire de l'hydrogène. La France est fière de ses fleurons de l'énergie française. Nous serons fiers demain de « Hydrogène de France » que nous inaugurerons ce mois-ci. A l'horizon 2050, l'hydrogène pourrait peser 150 000 emplois en France et permettrait de réduire de 55 Millions de tonnes les émissions de $CO_2$. L'hydrogène c'est une bouffée d'oxygène pour notre écologie et notre économie, c'est un pilier du mix énergétique à la Française ! ●

**« Ce nouveau vecteur énergétique pourra répondre à 20 % de la demande d'énergie finale en 2050 »**

# LE DÉVELOPPEMENT DES « GAZ VERTS » REPOSE SUR UNE APPROPRIATION LOCALE DES PROJETS

**Didier MANDELLI**

- Sénateur LR de la Vendée
- 1er vice-président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- Président du groupe d'études Mer et littoral
- Corapporteur d'un rapport sur le Projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables

Si nous voulons atteindre la neutralité carbone en 2050 et l'objectif européen de porter d'ici 2030 à 32 % la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation d'énergie finale brute de l'Union européenne, nous devons transformer, pour ne pas dire révolutionner, nos modes de production et de consommation. Si le constat est partagé par tous, reste la question des moyens.

Avec la loi de programmation sur l'énergie et le climat (LPEC), la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), nous disposons désormais d'outils de pilotage de la politique énergétique française. Or, le Parlement n'a toujours pas été invité à débattre, de manière globale, sur la stratégie politique de transition énergétique, ni sur la définition d'objectifs clairs permettant de garantir la cohérence de l'action publique et la sécurité juridique attendue par l'ensemble des acteurs économiques.

Seul pays européen à ne pas avoir atteint l'objectif fixé à l'horizon 2020, la France doit combler son retard. Un fort développement de l'ensemble des énergies renouvelables (EnR) est indispensable, ce y compris dans une trajectoire de relance ambitieuse du nucléaire.

L'hydrogène « vert » et le biogaz ont toute leur place dans notre stratégie nationale de décarbonation. La France, qui a compris assez tôt la nécessité de soutenir la filière hydrogène, ambitionne une augmentation de production de 215 % d'ici 2030, et vise, pour le biogaz, une augmentation de 170 % d'ici 2028. Rapporteur pour le Sénat de la loi d'accélération des énergies renouvelables, nous avions relevé l'ambition d'un texte mal préparé, insuffisant, et lacunaire, en remaniant le texte pour une meilleure planification, concertation, et des procédures simplifiées et clarifiées. Tant reste à faire !

Sans appropriation locale des projets, les contentieux continueront de fleurir, et les projets peineront à se finaliser. La seule réponse possible est une approche participative et ascendante. A cet égard, l'exemple vendéen est inspirant. Le premier syndicat intercommunal d'énergie et d'équipement a été créé en 1923, et le premier syndicat départemental en 1950 !

Profondément engagée dans la transition écologique, la Vendée porte une attention particulière à la décarbonation des énergies. Des projets qui se concrétisent grâce à une synergie entre le Département, le Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée (SYDEV), et sa société d'économie mixte (SEM) Vendée Énergie, dédiée à la production et à la distribution locale d'EnR. Cette dernière produit 21 % des EnR vendéennes. Avant toute obligation, le département a encouragé la mobilité décarbonée en incluant dès 2015 le bioGNV et l'hydrogène vert.

En 2016, la Vendée a obtenu le label « territoires d'hydrogène », puis en 2020, mis en service le premier électrolyseur au monde directement connecté à des éoliennes, avec une production quotidienne de 300 kg d'hydrogène vert. Actuellement 6 stations de BioGNV et trois d'avitaillement hydrogène sont ouvertes au public et au privé, permettant de ravitailler véhicules municipaux et flottes d'entreprises. Classée dans le top 3 des producteurs de biométhane en France, l'objectif du département est d'être 100 % autonome en gaz renouvelable à l'horizon 2050. Le SYDEV a également validé l'établissement d'un réseau départemental « Énergie-climat » visant à instaurer des objectifs précis en matière d'énergie renouvelables et à proposer aux collectivités vendéennes un appui technique et financier pour matérialiser les projets.

**« La seule réponse possible est une approche participative et ascendante »**

L'État doit aujourd'hui se donner les moyens de ses ambitions, accompagner l'innovation, et la mise en place de ces filières, avec une stratégie énergétique globale et cohérente. ●

# FAISONS DE L'HYDROGÈNE VERT UN MOTEUR DE NOTRE SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE EUROPÉENNE

**Jean-Marc ZULESI**

- Député Renaissance des Bouches-du-Rhône
- Président de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Membre du groupe d'études Énergies durables et hydrogène

L'Europe fait face à un double défi : celui d'assurer son indépendance énergétique tout en respectant l'objectif de réduction des émissions de l'UE d'au moins 55 % d'ici à 2030 pour répondre au défi climatique. Dans ce contexte, l'hydrogène se profile comme la pierre angulaire qui pourrait non seulement participer à notre souveraineté énergétique, mais aussi catalyser une transformation de notre modèle économique vers plus de durabilité.

La France se positionne à l'avant-garde de la révolution de l'hydrogène vert. Avec une stratégie ambitieuse symbolisée par l'investissement de 9 milliards d'euros dans le cadre de France 2030 pour l'hydrogène décarboné, notre pays trace la voie vers un avenir énergétique plus propre et plus durable. Au niveau Européen, les déclarations de la présidente de la Commission européenne, Ursula Von Der Leyen, annonçant la création de la Banque de l'hydrogène, s'inscrivent dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par le programme "Fit for 55" et confirment l'ambition de l'UE à devenir un leader mondial dans la production d'hydrogène renouvelable pour y parvenir.

Alternative plus propre aux combustibles fossiles, l'hydrogène permet de diversifier nos sources d'approvisionnement et réduire notre dépendance. De premières avancées significatives, tels que les trains Régiolis H2, premier TER à hydrogène qui fera son arrivée en gare en 2025, démontrent le potentiel de cette technologie dans divers secteurs. En matière de mobilité lourde par exemple, alors que les objectifs fixés par la Commission européenne impliquent de réduire de 90% les émissions de $CO_2$ des bus et des camions d'ici 2040, l'hydrogène s'impose comme une solution décarbonée prometteuse.

Néanmoins, 95% de la production d'hydrogène se fait actuellement grâce à des hydrocarbures, générateurs d'émissions de $CO_2$. C'est la solution la moins coûteuse mais pour atteindre nos objectifs climatiques, nous devons inverser la tendance. Cela implique de prioriser la production d'hydrogène décarboné, grâce à une stratégie coordonnée au niveau européen qui puisse allier la production d'hydrogène à partir d'énergie nucléaire, spécificité française, et une politique ambitieuse pour développer la production par électrolyse de l'eau.

En investissant massivement dans la production d'hydrogène vert sur le continent, l'Europe peut consolider sa position de leader mondial dans la transition énergétique et sécuriser son approvisionnement tout en réduisant sa dépendance aux importations.

Pour concrétiser cette vision, il nous faudra bâtir un réseau paneuropéen d'acheminement de l'hydrogène. A ce titre nous devons nous féliciter du lancement de mosaHYc, un réseau 100% hydrogène reliant la Sarre, le Grand-Est et le Luxembourg, et du projet H2Med, qui ambitionne de relier le port de Barcelone à celui de Fos-Marseille pour transporter de l'hydrogène vert jusqu'en Allemagne.

Enfin, l'hydrogène vert doit être au cœur d'une stratégie industrielle européenne ambitieuse. En encourageant le développement d'une filière industrielle compétitive et durable, l'Europe peut non seulement assurer son indépendance énergétique, mais aussi créer des emplois et dynamiser son économie. En France, l'hydrogène vert pourrait représenter 100 000 emplois d'ici 2030.

**« Il nous faudra bâtir un réseau paneuropéen d'acheminement de l'hydrogène »**

L'hydrogène vert représente donc bien plus qu'une alternative énergétique ; il incarne l'avenir de la souveraineté énergétique européenne. En investissant dans cette technologie et en adoptant une approche coordonnée au niveau européen, nous pouvons non seulement participer à l'atteinte de nos objectifs climatiques, mais aussi créer une économie plus résiliente et compétitive. L'heure est venue de faire de l'hydrogène vert un des moteurs de notre avenir énergétique, pour une Europe plus verte, plus sûre et plus prospère. ●

# HYDROGÈNE ET BIOGAZ, ENTRE RÊVE ET RÉALITÉ

**Daniel SALMON**

- Sénateur Écologiste-Solidarité et territoires d'Ille-et-Vilaine
- Membre de la commission des Affaires économiques
- Membre de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques
- Rapporteur du rapport « Méthanisation : au-delà des controverses, quelles perspectives ? »
- Vice-Président de la Mission d'information sur le thème : « Le développement d'une filière de biocarburants, carburants synthétiques durables et hydrogène vert »

Après des décennies de développement assis sur la consommation massive d'énergies fossiles, nous sommes devant une obligation : décarboner rapidement notre économie.

Rappelons qu'il n'y aura pas de développement soutenable sans ré-interrogation de notre modèle de développement. L'habitabilité de notre planète est en jeu et nécessite de négocier un virage serré vers la sobriété et l'efficacité.

Cette transition énergétique doit s'effectuer dans les années qui viennent et non dans quinze ou vingt ans car chaque mois compte pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Dans ce contexte, l'hydrogène ($H_2$) et le biogaz sont des éléments de notre futur mix énergétique, leur principal atout consiste en leur caractère stockable. Ils peuvent contribuer, sous certaines conditions, à la décarbonation et à notre souveraineté. Néanmoins, il convient de ne pas leur donner un blanc-seing, car ces alternatives posent de nombreuses questions et ne permettent pas toujours de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre.

Le biogaz est issu de la biomasse. Sa principale production actuelle provient de la méthanisation agricole. Un procédé intéressant lorsqu'il s'appuie sur un modèle agricole durable, sobre en intrants tels que les engrais de synthèse ou les importations telles que celles du soja brésilien. Cela nécessite une grande vigilance et des politiques publiques de soutien conditionnalisées pour éviter les dérives souvent constatées aujourd'hui. Il convient de privilégier la production alimentaire, fonction première de l'agriculture et la préservation de l'environnement.

Il faut imaginer des projets qui se font dans le cadre d'une planification tenant compte des potentiels locaux, impliquant collectivités locales et citoyens.

L'hydrogène quant à lui est essentiellement un vecteur d'énergie et non pas une énergie en soi, excepté pour l'hydrogène naturel que l'on découvre actuellement dans le sous-sol.

Aujourd'hui, plus de 95 % de l'hydrogène produit est gris, c'est-à-dire provenant d'énergies fossiles. C'est celui-là qu'il faut remplacer en premier lieu tout en limitant son usage chimique pour produire des engrais et du plastique.

Pour l'hydrogène le chiffre à retenir est le 3 lorsqu'on le produit à partir d'énergies renouvelables électriques, ce qui a le plus de sens. Il coûte 3 fois plus cher que l'$H_2$ issu de fossiles, il produit 3 fois moins de $CO_2$ mais on divise par 3 la quantité d'énergie électrique initiale (seulement 1/10 de l'énergie primaire d'une centrale nucléaire).

On se rend rapidement compte que l'hydrogène n'est pas la panacée.

Néanmoins, pour valoriser les surplus d'électricité lorsque la production est supérieure à la consommation, et pour palier l'intermittence des énergies issues de l'éolien et du photovoltaïque, la possibilité de stocker de l'hydrogène est intéressante

Pour l'hydrogène comme pour le biogaz, nous devons nous engager dans une véritable planification avec des scénarios qui donnent une visibilité aux différents acteurs.

Nous attendons depuis pratiquement 2 ans la programmation pluriannuelle de l'énergie. Une programmation qui nous engage, qui nous oblige et qui mérite un large débat au Parlement adossé à un large débat citoyen.

**« Ne pas donner un blanc-seing à ces alternatives »**

Notre mix énergétique doit être résilient et répondre à une pluralité d'enjeux et d'usages (intensité, durée, approvisionnement, stockage, prix, etc.).

Des scénarios sont possibles pour à la fois sortir du fossile et sortir d'ici 2 décennies du nucléaire. Ce sont des choix de société qui s'offrent à nous : sobriété, efficacité et EnR ou pari technologique. Le biogaz et l'hydrogène sont et seront des briques de ce scénario, des briques importantes qui devront être associées à des technologies mâtures comme l'éolien, le solaire, l'hydroélectricité, le bois et la géothermie. ●

# La Revue du Trombinoscope

L'information professionnelle du monde politique

# POUR SAVOIR **QUI EST QUI** ET **QUI FAIT QUOI**, ABONNEZ-VOUS AU **TROMBINOSCOPE**

## Ce magazine est divisé en 2 parties :

**1** Des tribunes rédigées par des personnalités politiques françaises et européennes (ministres, commissaires, parlementaires et élus locaux) autour de thèmes d'actualité.

**2**
- Photos, biographies et attributions d'hommes et femmes nommés et élus dans le mois au sein des institutions politiques nationales et locales.
- Présentation des dernières missions, commissions d'enquête et groupes de travail.

## bon de commande

**www.trombinoscope.com**

à retourner au Trombinoscope – Service abonnement – CS 70001 – 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex – trombinoscope@propublic.fr

REV24

Oui, je m'abonne au Trombinoscope et je choisis l'offre suivante :

☐ La revue mensuelle du Trombinoscope (11 n° par an) au prix de 280 €HT soit 295,40 €TTC
☐ **Le lot 2024/2025** (Tome I National + Tome II Régional)* + la revue mensuelle au prix de 445 €HT soit 481,48 €TTC
☐ Le lot (Tome I National + Tome II Régional) + la revue mensuelle + un accès illimité pendant un an à la base de données France du site **www.trombinoscope.com** au prix de 695 €HT soit 781,48 €TTC

TVA 5,5% (tomes et revue), 20% (site). Frais de port inclus (6 € par tome). * parution janvier 2024

☐ M. ☐ Mme.

NOM / Prénom :

Entreprise ou Organisme :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Pays :

Tél. :

E-mail :

Je joins mon règlement par :

☐ Chèque (à l'ordre de TROMBIMEDIA)
☐ Mandat
☐ Paiement en ligne sécurié sur www.trombinoscope.com

☐ Je réglerai à réception de facture

Date

Signature

# FAIRE D'AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, LA 1ERE RÉGION DÉCARBONÉE AVANT 2050 !

**Thierry KOVACS**

- Maire de Vienne
- Vice-président du conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes
- Président de la communauté d'agglomération Vienne Condrieu

Le Président Wauquiez a souhaité faire d'Auvergne-Rhône-Alpes la première région de France à atteindre la neutralité carbone. En 2021, les émissions régionales de gaz à effets de serre ont été estimées à 47 M teqCO2 , soit 27 % de moins par rapport à 1990. La baisse à atteindre dans les trente prochaines années est deux fois plus importante (58 %) que celle que nous venons d'effectuer sur la même durée. Il faut accélérer.

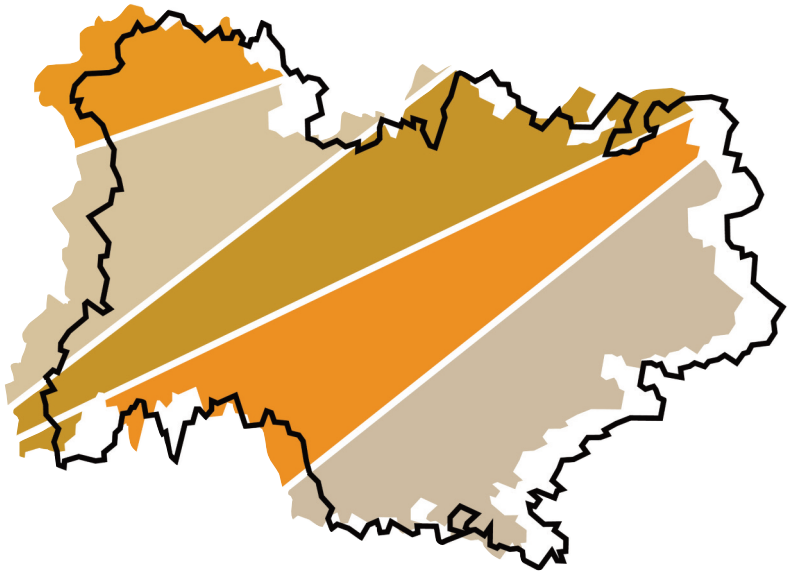
La Région développe deux filières sur son territoire pour offrir des solutions « gaz verts » et décarboner mobilité et industrie : l'hydrogène (H2) et le biogaz.

L'H2 illustre l'enjeu de la coopération entre industrie et territoire en matière de décarbonation. Notre région possède des atouts incontestables : 154 entreprises (un tiers des acteurs français de l'H2) dont vingt dédiées à 100 % à l'H2 ; trois pôles de compétitivité Axelera, Tenerrdis, CARA ; plus de 40 laboratoires de recherche dont le CEA, le CNRS, l'IFPEN… ; une capacité à produire de l'H2 renouvelable avec l'hydroélectricité et de l'H2 décarboné grâce aux centrales nucléaires présentes ou en projet. En tant que première région industrielle de France en termes d'emplois, avec de très grands sites industriels, elle possède un gisement de besoins conséquent. Elle occupe, enfin, une position stratégique sur les corridors H2 reliant la Méditerranée au Nord de l'Europe.

La Région s'est donc dotée d'une stratégie qui vise à créer un écosystème territorial de l'hydrogène sur toute la chaîne de valeur de la production aux usages en passant par le stockage, le transport et la distribution.

Cette ambition s'est concrétisée avec le projet ZEV et la création de la société HYmpulsion. ZEV, c'est 15 stations de recharge et plus de 500 véhicules légers et lourds financés. Son budget est de 120 millions d'euros dont 32 millions de subventions et 15 millions de la Région. HYmpulsion : société commerciale publique / privée au capital de 27 millions d'euros, elle développe les infrastructures de recharge. Les actionnaires sont, avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Michelin, Engie, la Banque des Territoires et le Crédit Agricole.

**« La Région vise à créer un écosystème territorial de l'hydrogène sur toute la chaîne de valeur de la production aux usages »**



Auvergne-Rhône-Alpes

Aujourd'hui, pour conforter la décarbonation de la mobilité, engager la décarbonation de l'industrie et initier une économie de l'hydrogène en région et au-delà, la Région porte un nouveau projet : IMAGHyNE, qui constitue un vrai changement d'échelle et va permettre d'ici 2029 de :

- produire 8 000 tonnes d'H2 bas carbone par an dont la moitié sera 100 % renouvelable,
- stocker plus de 40 tonnes d'H2,
- financer plus de 250 véhicules intensifs et lourds avec un réseau de treize stations de distribution en H2 fournissant 10 tonnes par jour,
- créer des infrastructures de transport pour approvisionner les utilisateurs,
- décarboner des usages industriels et énergies,
- éviter l'émission d'environ 170 000 tonnes eqCO2.

La Région a également fixé des objectifs ambitieux de développement du biogaz dans le cadre du SRADDET : une production de 5 500 GWh à horizon 2030, soit environ 700 unités de méthanisation.

Le potentiel est essentiellement agricole. Cela dit, la méthanisation représente également un mode de traitement intéressant pour les boues de station d'épuration et les biodéchets, dont le tri à la source doit être généralisé depuis janvier 2024. Concernant les biodéchets, il s'agit d'assurer un exutoire adapté et un retour au sol de la matière organique : on évite l'incinération ou l'enfouissement.

Entre 2019 et fin 2023, le nombre d'unités de méthanisation en service a été multiplié par deux en Auvergne-Rhône-Alpes pour s'établir à 150 unités en fonctionnement à date.

En termes d'usages, la Région, l'ADEME et GRDF ont permis l'acquisition de 145 véhicules lourds (transports routiers de marchandises et de personnes, bennes à ordures ménagères) et ont soutenu la création de douze stations d'avitaillement en GNV/Bio-GNV. ●

# VERDISSEMENT DU GAZ EN EUROPE : OÙ EN EST-ON DU DÉVELOPPEMENT DE L'HYDROGÈNE ET DU BIOMÉTHANE ?

**Patrice GEOFFRON**

- Professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL
- Vice-président international et directeur de laboratoire d'économie (LEDa)
- Directeur de l'équipe Énergie-climat

La guerre en Ukraine a révélé des vulnérabilités critiques de l'Europe en matière d'approvisionnement énergétique. Certes, la réponse de l'UE a été vigoureuse en investissant massivement dans les renouvelables, en renforçant l'efficacité énergétique et en diversifiant les routes d'approvisionnement pour les hydrocarbures : il y a deux ans, selon l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), 20 % de l'énergie consommée dans l'UE provenait de Russie, contre 5 % aujourd'hui (et la part du gaz importé a chuté de 40 % à environ 10 %). En 2023, pour la première fois, l'Europe a même produit plus d'électricité à partir du vent qu'à partir du gaz. Et les prix sont revenus à des niveaux plus raisonnables qu'en 2022 : une trentaine d'euros du MWh de gaz actuellement contre plus de 300 euros au pic du choc, il y a deux ans (tout en restant plus élevés qu'avant la crise et, surtout, qu'aux États-Unis).

Mais, malgré cette accalmie les fragilités restent patentes, dans la mesure où l'extraction de gaz fossile dans les frontières de l'UE continue à décroître (notamment aux Pays-Bas) et où la diversification des approvisionnements vers d'autres sources n'a pas évacué tous les risques : le gaz liquéfié en provenance du Qatar doit traverser le détroit d'Ormuz dans un Moyen-Orient éruptif et, par ailleurs, dépendre massivement d'une Amérique qui repasserait sous la coupe de Donald Trump n'est pas une perspective rassurante …

C'est pourquoi il est impératif de maintenir le cap du plan REPowerEU, tracé par la Commission Européenne en Mars 2022 et qui vise à accélérer le développement des gaz « verts » pour réduire les besoins d'importation de gaz fossile. L'ambition est, initialement pour se passer totalement du gaz russe d'ici 2027, de remplacer deux tiers des 155 milliards de mètres cubes fournis par Moscou avant le conflit par de l'hydrogène et du biogaz. Même si l'UE est rapidement parvenue à trouver d'autres fournisseurs de gaz, il importe d'accélérer ce verdissement.

L'hydrogène vert est essentiel pour les secteurs où la décarbonation est particulièrement difficile (pétrochimie, chimie, acier, ciment), ainsi que dans le transport lourd (camions, trains, avions, navires,…). A cette fin, la Commission européenne a fixé l'objectif d'une production de 10 Mt d'hydrogène vert d'ici 2030, notamment via l'installation de 40 GW de capacité d'électrolyseurs. Cette perspective vise non seulement à gagner en souveraineté énergétique, mais également en souveraineté alimentaire (pour la production d'engrais azotés). Mais, aujourd'hui en Europe, 1 % du total de l'hydrogène consommé est « vert » car encore trois plus cher que le « gris » (produit, lui, à base de gaz fossile). Il est essentiel de maintenir l'effort pourtant, le risque étant que la chimie européenne délocalise des activités aux États-Unis (comme l'a déjà amorcé BASF) et/ou au Moyen-Orient.

**« Il est impératif d'accélérer le développement des gaz « verts » pour réduire les besoins d'importation de gaz fossile »**

Le plan REPowerEU a également fixé un objectif de production de 35 milliards de mètres cubes de biogaz d'ici 2030, en doublant l'ambition précédemment définie. Ce gaz est produit à partir de matières premières agricoles (notamment des déchets) ou issues d'activités industrielles (comme des boues d'épuration). Selon l'AIE, la production de biogaz devrait augmenter d'un tiers entre 2023 et 2028 en Europe, croissance toutefois insuffisante pour atteindre l'objectif de 2030. Comme on l'imagine, l'enjeu est autant de gagner en autonomie énergétique que de permettre aux agriculteurs européens de diversifier leurs activités et de gagner en résilience.

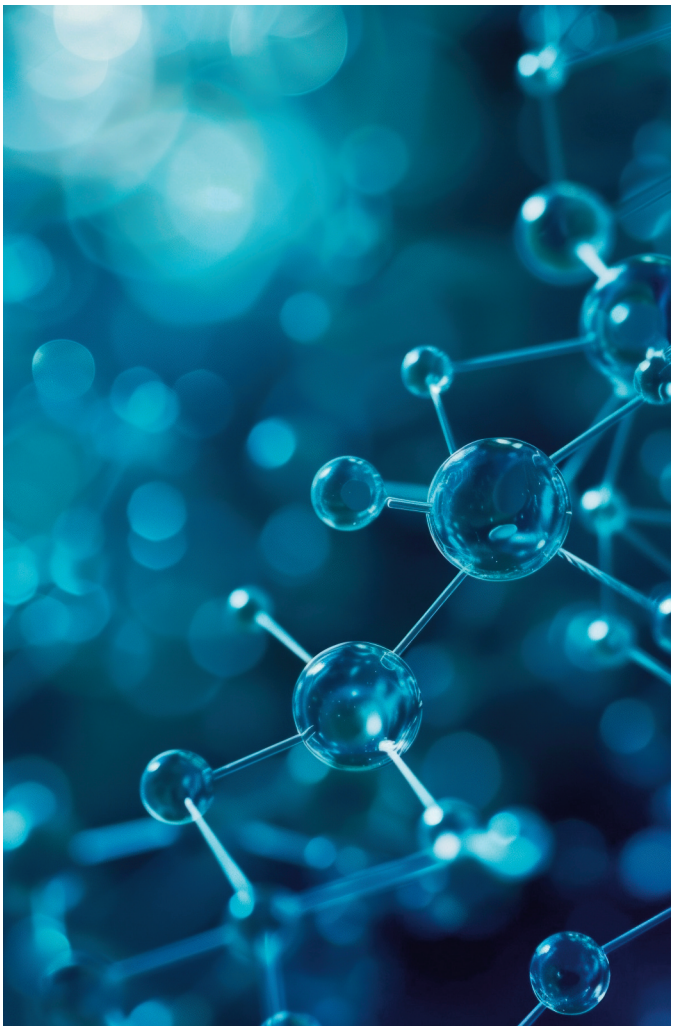
Lors des élections européennes, les questions environnementales semblent avoir perdu en intensité… Pourtant, les objectifs de verdissement du gaz doivent pourtant rester haut dans l'agenda, seule option pour garantir notre sécurité collective à long terme. ●

# APRÈS L'EMBALLEMENT, L'HYDROGÈNE « VERT » EST-IL (VRAIMENT) EN PERTE DE VITESSE ?

**Mikaa BLUGEON-MERED**

- Enseignant en géopolitique des Pôles et de l'hydrogène à Sciences Po et à l'Université Mohammed VI Polytechnique
- Professeur à HEC et à l'IEP Paris

Que ce soit à Paris, Berlin, Shanghai ou à Dubaï, la courbe de l'emballement autour de l'hydrogène depuis dix ans est la même. C'est le « cycle de la hype », propre aux innovations majeures : le personnel politique s'emballe, promet beaucoup, mais l'industrie ne suit pas aussi rapidement que le temps politique à cause de contraintes techniques, réglementaires, industrielles ou du manque d'infrastructures pour connecter l'offre soutenue par l'État à une demande attentiste. Le « ça ne marchera jamais » l'emporte, sans nuance ni offrir d'autre alternative soutenable à long terme…



Après un intérêt dans les années 1880, 1950, 1970 et fin 1990, nous vivons le « gouffre des désillusions » de la vague H2 des années post-COP21. Les médias et certaines institutions vouent aujourd'hui aux gémonies ce qu'ils ont adoré jadis et favorisent les discours « anti-hype ».

Pourtant, la science est claire : l'hydrogène est nécessaire pour couvrir les quelques pourcents de nos besoins énergétiques qui ne pourront être électrifiés, c'est-à-dire entre 2 % et 25 % de la demande mondiale d'ici 2050-2100. De plus, ces besoins augmenteront à mesure que l'extraction minière pour les batteries et les réseaux sera moins acceptée en raison de son empreinte écologique.

**« En France, l'écosystème H2 est l'un des plus complets au monde »**

Aujourd'hui, l'hydrogène n'est pas encore vert puisque, selon l'Agence Internationale de l'Énergie, en 2022, 99,9 % de la production mondiale était d'origine fossile (900 millions de tonnes de gaz à effet de serre, 2,2 % des émissions). Moins de 100 000 tonnes sur les 95 millions de tonnes du marché mondial étaient à partir d'électricité. Les coûts élevés de l'électrolyse, la technologie clé pour produire ce H2 « vert », renforcés par l'augmentation des coûts du capital et l'inflation post-Covid et post-Ukraine freinent la filière : si tous les projets annoncés de H2 « vert » pour 2030 étaient bien réalisés à temps, nous n'aurions guère que 28 millions de tonnes sur le marché, bien loin des 54 millions de tonnes estimées comme nécessaires pour livrer la neutralité carbone mondiale dès 2050.

L'hydrogène a surtout des atouts pour les applications industrielles lourdes et certains secteurs comme le transport maritime, l'aérien, la chimie, ou la ville durable et les stratégies H2 dans le monde se focalisent plutôt sur ces usages, en réalité. En février 2024, 83 pays avaient une stratégie nationale hydrogène, contre 10 en 2019. Une dynamique qui s'explique par l'idée que l'hydrogène peut effectivement rééquilibrer la géopolitique des énergies en leur faveur ou parce que, en Afrique ou dans nombre de petits États insulaires, l'hydrogène est un vecteur de financements pour le développement : réseaux d'eau, électrification, gestion des déchets, ports ou réseaux ferroviaires, etc. Soutenus notamment par la Banque Mondiale, le « Global Gateway » européen ou des pays comme le Japon, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Corée du Sud et la Chine, qui y voient un intérêt hautement stratégique à long terme, ces dynamiques sont structurantes à horizon 2050.

En France, l'écosystème H2 est l'un des plus complets au monde : de la production à la distribution, de la certification au financement, et du H2 électrolytique (vecteur d'énergie) au H2 naturel (source primaire d'énergie). Dire que l'hydrogène est en perte de vitesse est simpliste ; il est en fait à un tournant crucial de son développement. Son soutien politique, industriel et caractère stratégique ne faiblissent pas. Or, sans des politiques publiques ambitieuses et constantes, notre maigre avance technologique risque de disparaître face à des concurrents plus déterminés et mieux organisés.

Le renouvellement de la stratégie nationale H2 annoncé pour juin paraît encore insuffisant à ces égards mais il rééquilibrera une partie du soutien vers la demande, étape cruciale pour la filière. La question désormais est : est-ce que les relais d'opinions comprendront que si l'hydrogène boit la tasse, c'est toute la transition énergétique qui coule ? ●

TRIBUNES

# MOBILITÉ : LE CHANGEMENT, C'EST POUR MAINTENANT !

L'autosolisme et le véhicule thermique individuel, c'est de l'histoire ancienne… Pour lutter contre le réchauffement climatique, place à la voiture électrique partagée, et surtout aux solutions multimodales grâce à des appli téléphoniques et des usagers hyper connectés ! Ces derniers sont ainsi invités à délaisser leur propre auto pour le covoiturage, les transports publics, le vélo avec l'expansion de pistes cyclables sécurisées, ou encore la marche.

Pour l'heure, c'est surtout dans les grandes villes que cet idéal en matière de mobilité peut être proposé. Et encore… Dans la plupart des métropoles, les travaux sont en cours. Car c'est pour atteindre ces centres-villes plutôt bien desservis que ça se complique, y compris où les différents moyens de transport sont déjà bien développés comme autour de Paris.

Nul doute en tout cas que la mobilité urbaine est devenue un enjeu crucial. Et sociétal ! Ce sont en effet les usagers qui vivent en périphérie des centres urbains qui sont le plus impactés. Or, ce ne sont pas forcément ceux qui ont les moyens de s'adapter à ces évolutions, comme changer de voiture pour en acquérir une considérée comme plus propre alors que, faute d'alternatives, ils ne peuvent toujours pas s'en passer. La situation pour eux devrait devenir de plus en plus critique.

La loi Climat et Résilience de 2021 prévoit la mise en place de zones à faible émission (ZFE) d'ici le 1er janvier 2025 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants où les valeurs de qualité de l'air recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont dépassées : 42 agglomérations sont concernées. Et concrètement, cela signifie que dans ces zones, seules les automobiles les plus récentes – celles avec les vignettes Crit'Air 0, 1 et 2 qui ont été immatriculées au mieux à partir de 2006 – pourront circuler librement. 2025 pourrait bien représenter un tournant, car le contrôle automatisé du respect de ces ZFE est attendu, et les premiers PV (à 68 € au minimum au stade forfaitaire) issus de ces radars automatiques pourraient devenir une réalité généralisée à tous ceux qui y contreviennent !

*Stéphanie Fontaine*

# LES ÉLECTRO-SCEPTIQUES EXISTENT, ILS SONT MÊME À L'ASSEMBLÉE

**Damien ADAM**

- Député App. Renaissance de l'Ain
- Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Auteur d'une proposition de loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles

Le secteur des transports émet 30 % des gaz à effet de serre en France, la moitié provenant des 33 millions de véhicules en circulation. Face à ce constat, certains prônent un changement de nos modes de vies et une décroissance qui n'amène rien de bon.

Pour notre part dans la majorité présidentielle, nous proposons un plan qui ne vise pas à remettre en cause nos vies mais à en réduire l'impact carbone. C'est ce sur quoi travaille le secrétariat général à planification écologique (SGPE) depuis 2 ans, passant par l'électrification progressive de notre parc automobile. Face à ce plan, je vois émerger les électro-sceptiques.

**« Pour accélérer le verdissement du parc, agir sur les flottes d'entreprises est pertinent »**

### L'électro-sceptique, cet être qui se joue des études et de la raison

A l'occasion du début du débat de ma loi sur le verdissement des flottes, j'ai pu constater que les discours électro-sceptique étaient toujours là : le véhicule électrique favorise la Chine, nous rend dépendant de ressources importées, nous n'avons pas assez d'électricité pour alimenter un parc électrifié, pas assez de bornes ni même assez de véhicules fabriqués en France ou en Europe.

J'ai entendu ces arguments sur les bancs de la droite et de l'extrême droite. Plus surprenant, certains députés de la majorité les ont aussi relayés, à rebours de nos engagements depuis 2017 et du travail sérieux réalisé par la majorité, le gouvernement, le SGPE et plus important encore des industriels eux-mêmes. Ces arguments sont la négation d'une réalité qui est pourtant devant nos yeux. Les constructeurs indiquent qu'ils auront une capacité de production de 2 millions de véhicules électriques par an en France en 2030. Il y a dans notre pays 2 millions de points de charge dont 127 287 ouvertes au public à fin mars 2024, en hausse de 120 % en 2 ans.

Bien sûr, il y a encore de nombreux défis à relever mais la dynamique est lancée. Ce n'est pas en envoyant des messages contradictoires et anti voiture électrique que nous pourrons progresser. Les acteurs qui installent des bornes ont besoin de confiance et de constance pour en installer de nouvelles. Le véhicule électrique présente aussi l'opportunité de regagner en souveraineté en n'important plus d'énergies fossiles et en créant en Europe l'extraction des ressources utiles, lithium et nickel notamment.

### L'électrification est la condition de réussite de nos objectifs climatiques

Atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 exige des mesures ambitieuses. La fin de la commercialisation des véhicules neufs thermiques en 2035 adoptée par l'Union européenne y participe en permettant au parc de s'électrifier progressivement au fil du renouvellement des véhicules.

Passer aux véhicules électriques devrait être une évidence pour tous : non seulement ils émettent 2 à 6 fois moins de $CO_2$ sur l'ensemble de leur cycle de vie par rapport aux véhicules thermiques, mais ils sont aussi économiquement avantageux. Un véhicule électrique a moins de pièces mécaniques donc moins de risques de casse et une longévité plus importante, le coût d'entretien est plus bas tout comme la recharge. Charger à son domicile un véhicule électrique coûte jusqu'à 10 fois moins cher que le plein et sur un chargeur rapide, le prix moyen est plus bas que le plein de carburant.

### L'accélération passe aussi par les grandes entreprises

Pour accélérer le verdissement du parc, agir sur les flottes d'entreprises est pertinent puisque 60 % des véhicules neufs sont achetés par celles-ci et gardés en moyenne 3 ans avant d'alimenter le marché de l'occasion. C'est l'objet de ma proposition de loi qui renforce la trajectoire de verdissement des grandes entreprises. Déjà adoptée en commission à l'Assemblée nationale, elle doit maintenant être débattue en hémicycle. ●

# TRANSITION DES MOBILITÉS : N'OUBLIONS PAS LE STOCK !

**Bruno MILLIENNE**

- Député Démocrate (Modem et indép.) des Yvelines
- Vice-président de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

La France compte environ 39 millions de voitures en circulation, dont près de 97 % roulent exclusivement au diesel ou à l'essence. Le rythme de renouvellement de ce parc s'est sensiblement ralenti depuis quelques années et ce sont depuis 2020 environ 1,7 million de voitures neuves qui sont mises en circulation chaque année, dont 20 % en 2023 étaient 100 % électriques, part qui sera bien sûr amenée à augmenter dans les prochaines années, même si le marché semble légèrement marquer le pas en 2024. Si le virage vers la voiture électrique a été pris par les constructeurs, on voit qu'en pratique, la mobilité individuelle 100 % électrique n'est pas pour tout de suite, malgré les efforts considérables déployés pour l'accélérer et que je tiens à saluer.

Ma conviction, c'est que si les pouvoirs publics ont jusqu'à présent bien accompagné le flux, il faut aller encore plus loin sur la décarbonation du stock si nous voulons accélérer la transition de nos mobilités. Il est indispensable de renforcer massivement le recours au rétrofit, c'est-à-dire à la transformation de la motorisation d'un véhicule thermique vers une propulsion plus propre. Même en électrique, le rétrofit d'un véhicule sera toujours plus avantageux économiquement – et en matière d'usage de ressources – que l'achat d'un véhicule neuf. Et le rétrofit ne concerne d'ailleurs pas que l'électrique. A des tarifs plus avantageux, il est aussi possible de rétrofiter au bioéthanol, au GPL, à l'hydrogène, ou même d'envisager des hybridations. Sans être optimales, ces techniques permettent de laisser sur la route des véhicules encore roulants, tout en les rendant plus propres. Nous ne pouvons nous en passer, à tout le moins dans une phase transitoire, notamment pour ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter des véhicules propres neufs et qui ne disposent pas d'alternative à la voiture.

**« Même en électrique, le rétrofit d'un véhicule sera toujours plus avantageux économiquement (…) que l'achat d'un véhicule neuf. »**

Avec quelques adaptations réglementaires, que nous avions d'ailleurs demandées dans le rapport rédigé avec mon collègue Gérard Leseul sur les ZFE en 2022, nous pourrions permettre à ces voitures rétrofitées d'avoir plus largement accès à ces ZFE, notamment à Paris et Lyon qui sont concernées par une nouvelle obligation de restriction de circulation dans les prochains mois.

A ce titre, je regrette vivement l'occasion manquée qu'a représenté l'adoption récente d'une proposition de loi sur le réemploi des véhicules. Ce texte partait d'une très bonne intention en permettant aux plus précaires d'avoir accès à bas coût à des véhicules issus de la prime à la conversion. En l'état, les véhicules éligibles vont jusqu'aux Crit'Air 3 essence, les mêmes qui seront d'ailleurs bientôt interdits dans certaines métropoles. J'ai tout fait pour imposer un rétrofit de ces véhicules, même a minima, avant leur remise sur la route. L'objectif était double : permettre aux précaires de rouler dans des véhicules plus propres et leur donner accès à des carburants moins chers. Cette mesure aurait aussi permis de mieux structurer et de donner une forte impulsion à la filière du rétrofit en France. Les écologistes à l'origine de ce texte, et qui sont pourtant les premiers à vouloir exclure les Crit'Air 3 des villes, ont refusé mes amendements… Cherchez l'erreur.

Le développement des transports en commun, de l'autopartage, du covoiturage, du vélo et des micromobilités sont bien sûr des axes à renforcer pour verdir nos déplacements. Mais la voiture, à laquelle les Français sont très attachés, restera encore pour longtemps un moyen de déplacement privilégié, notamment pour ceux qui vivent dans la ruralité ou en périphérie des métropoles et qui ne doivent pas être exclus de cette transition. En complémentarité du travail mené sur le flux, pour permettre à tous de rouler propre et pour économiser nos ressources, n'oublions pas de traiter le stock ! ●

# FINANCEMENT DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : IL FAUT ENFIN DES ACTES

**Hervé MAUREY**

- Sénateur UC de l'Eure
- Membre de la commission des Finances
- Co-auteur d'un rapport d'information sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

**100** milliards d'euros d'ici à 2030 !

C'est le montant nécessaire pour que la mobilité du quotidien se développe et contribue à sa mesure à nos engagements climatiques. Les données sont connues. Il faudra, en effet, multiplier par 3 ou 4 l'offre de mobilité collective entre les métropoles et leurs périphéries pour réduire de 30 % les flux automobiles. Le verdissement des bus est également un défi financier pour les autorité organisatrice de la mobilité (AOM) - un bus électrique coûte environ 440 000 euros. Par ailleurs, les impératifs environnementaux ne doivent pas, pour autant, masquer l'enjeu de l'équité territoriale. Or, les zones rurales sont les grandes oubliées des transports du quotidien.

**« Il faudra (…) multiplier par 3 ou 4 l'offre de mobilité collective entre les métropoles et leurs périphéries pour réduire de 30 % les flux automobiles. »**

L'année dernière, une mission d'information de la commission des finances du Sénat dont j'étais le corapporteur avec mon collègue Stéphane Sautarel a dressé le constat des besoins de financement des AOM à l'horizon 2030 et formulé des propositions pour y répondre. Il est apparu clairement tout au long des travaux que les problématiques de financement des AOM ne se prêtent plus aux demi-mesures et aux dispositifs improvisés dans les dernières heures de l'examen d'une loi de finances. Elles supposent de prendre des mesures structurelles propres à garantir aux AOM les moyens de développer et de faire fonctionner dans de bonnes conditions de service leurs réseaux de transports.

Malgré ces constats largement partagés, le Gouvernement continue de pratiquer les effets d'annonce sans lendemain. En contradiction avec les engagements climatiques de la France, il s'emploie à procrastiner, sauf s'il se fait « tordre le bras » comme ce fut le cas pour Île-de-France mobilités (IDFM) où, dos au mur, il a dû se résoudre à prendre des mesures pour éviter une impasse financière qui aurait posé de réelles difficultés à la veille des Jeux olympiques. J'ai eu l'occasion de saluer le protocole de financement conclu entre l'État et IDFM puis les mesures adoptées en loi de finances pour 2024 visant à le mettre en pratique puisqu'il confirmait les constats dressés par la mission d'information sénatoriale et traduisait dans la loi plusieurs de ses recommandations. Cependant, compartimenter ainsi les solutions à la crise de financement des mobilités quotidiennes en ne traitant que sa dimension francilienne constitue une faute politique. Le Gouvernement s'obstine à rester sourd aux besoins de financement grandissants des mobilités du quotidien en dehors de l'Île-de-France.

Aussi, tandis que le Gouvernement continuait soigneusement d'esquiver le sujet, lors de l'examen de la loi de finances pour 2024, le Sénat a pris ses responsabilités en adoptant l'une des recommandations phares de la mission d'information, à savoir la création d'un fonds de financement des mobilités du quotidien alimenté par les recettes, en forte augmentation, tirées des mises aux enchères de quotas carbone. Répartis entre les AOM selon une logique de péréquation, les montants de ce fond permettraient notamment de résoudre l'impasse financière de la mobilité en zone rurale, territoires sur lesquels l'activité économique et, par voie de conséquence, le potentiel fiscal, sont limités. Il est regrettable mais symptomatique que le Gouvernement se soit contenté de balayer d'un revers de main cette disposition dans le texte qu'il a retenu en application de l'article 49-3 de la Constitution. Malheureusement, dans la perspective du projet de loi de finances pour 2025, il fait peu de doutes que le Gouvernement prendra le prétexte de la dérive du déficit public et de la recherche d'économies pour pousser une fois de plus « sous le tapis » les besoins de financement des AOM. ●

# RELEVER LE DÉFI DE LA MOBILITÉ EN ZONE RURALE

**Guillaume GONTARD**

- Sénateur Écologiste-Solidarité et territoires de l'Isère
- Membre de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées
- Président du groupe Écologiste-Solidarités et territoires
- Vice-président de la délégation sénatoriale aux entreprises
- Auteur de la proposition de loi visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires

La mobilité, particulièrement en zone rurale, est l'un des principaux défis de la transition écologique. Le transport est responsable du tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. S'agissant des déplacements du quotidien, le tiers des Français.es habitant en zone rurale provoque la moitié des émissions de $CO_2$. Rarement par choix.

Contrairement au discours dominant et passéiste de nombreux élu.es, la voiture individuelle est de moins en moins un vecteur de liberté mais de plus en plus une contrainte, un facteur d'isolement et de précarité. La crise des gilets jaunes avait mis en lumière ce phénomène, aujourd'hui de plus en plus documenté, notamment par le dernier rapport du Secours catholique *« Territoires ruraux : En panne de mobilité »*[1]. Ainsi 79 % des Français.es considèrent la voiture comme « un gouffre financier », 27,6 % sont en situation de « précarité mobilité » (selon le baromètre la FNH et Wimoov) et enfin 6 % des ménages en zone rurale n'ont même pas de véhicule et le plus souvent aucune solution de mobilité…

Pas seulement écologique, le défi de la mobilité, particulièrement en zone rurale est également social. Ceci est d'autant plus prégnant dans notre pays, qui a abandonné, des décennies durant, son maillage de transport collectif au profit de son réseau routier. Il faut ainsi en moyenne plus de 3h pour parcourir une distance de 50 km en transports en commun, bien plus que chez nos voisins allemand et espagnol (selon une étude la FNAUT).

C'est donc un effort considérable que doit fournir notre pays pour ses transports collectifs : maintien et développement du réseau ferré du quotidien, maintien et réouverture de gares et de dessertes, renforcement du transport collectif routier, harmonisation, coordination et amélioration de l'efficacité de l'offre entre les différentes autorités organisatrices, etc.

Considérant que la moitié des déplacements en zone rurale font moins de 5 km, le vélo, mode de déplacement le moins cher et le moins polluant, doit aussi être favorisé par des aménagements adéquats.

Des solutions plus locales peuvent aussi être massivement déployées comme les systèmes d'autopartage mis en œuvre par les intercommunalités, les services de transport collectif en porte-à-porte à la demande. L'accompagnement indispensable du tissu associatif, particulièrement en zone rurale, est aussi impératif, que cela soit les bénévoles ou les garages solidaires qui mettent des véhicules à disposition des personnes précaires, ce que le groupe écologiste du Sénat a appuyé en faisant adopter une loi qui permet de céder à ces garages certains des véhicules partant à la casse.

Autre chantier primordial, la refonte de la tarification pour la rendre progressive, sociale pouvant aller jusqu'à la gratuité, des transports collectifs dans les territoires où cela est possible et pertinent, comme je le suggérais dans mon rapport sénatorial sur le sujet.

**« la voiture individuelle est de moins en moins un vecteur de liberté mais de plus en plus une contrainte, un facteur d'isolement et de précarité. »**

Ces efforts d'investissements primordiaux dans les réseaux, le renforcement de l'offre, l'abaissement de la tarification nécessitent un effort financier conséquent, dont l'Etat doit garantir la colonne vertébrale avec un plan de financement de 5 milliards d'euros par an pendant 10 ans. C'est à ce prix que nous relèverons le défi de la mobilité en zone rurale (qui, rappelons-le, faute d'entreprises de tailles suffisantes, ne bénéficient pas ou peu des subsides du versement mobilité).

Enfin le propos ne serait pas complet sans rappeler qu'à un aménagement du territoire pensé pour la voiture doit succéder un aménagement du territoire pensé autour des mobilités douces. Cela implique de rapprocher les bassins de vie et d'emploi, de favoriser le retour des commerces essentiels dans les quelques 20 000 communes qui en sont aujourd'hui démunies et de renforcer le maillage des services publics. Favoriser la mobilité rurale, c'est aussi favoriser la démobilité. ●

*1 https://www.secours-catholique.org/sites/default/files/01-Images-actualites/2024-MOBILITE%20RURALE-22%20avril%2024.pdf*

# FIN DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES : UNE OCCASION UNIQUE DE RÉFORMER LE FINANCEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE

**Franck DHERSIN**

- Sénateur App. UC du Nord
- Membre de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- Conseiller régional des Hauts-de-France

Alors que l'envie de train de nos compatriotes est plus importante que jamais, le risque de surchauffe du secteur ferroviaire est réel. Notre réseau grande vitesse est l'arbre qui cache la forêt en matière de modernité. L'âge moyen du réseau ferroviaire, après avoir connu un léger rajeunissement ces dernières années, repart à la hausse, signe que nous n'arrivons pas à stabiliser l'état de ce dernier, qui sur de nombreuses lignes capillaires, se dégrade.

Cette réalité constitue un phénomène inquiétant car le transport du quotidien représente l'épine dorsale de notre stratégie de décarbonation des transports. Il nous faudrait investir chaque année 4 à 5 milliards d'euros en plus des investissements actuels dans l'infrastructure ferroviaire afin de revenir au niveau de nos voisins les plus performants, sans oublier les 100 milliards d'euros pour remettre à niveau les ponts et les ouvrages d'art en France. Nous en sommes loin. L'ancienne première Ministre Elisabeth Borne avait annoncé en son temps lors de la remise du rapport du Conseil d'orientations des infrastructures un plan de 100 milliards d'euros sur 10 ans, mais nul ne sait d'où provient cet argent, qui n'a pour l'instant fait l'objet d'aucun arbitrage politique et dont aucun acteur du secteur ne voit la couleur.

Cette situation dégradée va se conjuguer progressivement à la nécessité d'accélérer sur le développement des services express régionaux métropolitains (SERM), promesse présidentielle. On peut légitimement s'inquiéter de l'absence de tout début de piste de financement de l'investissement, qu'on estime pour l'heure à 20 milliards d'euros pour les estimations les plus basses, 55 milliards pour les plus hautes.

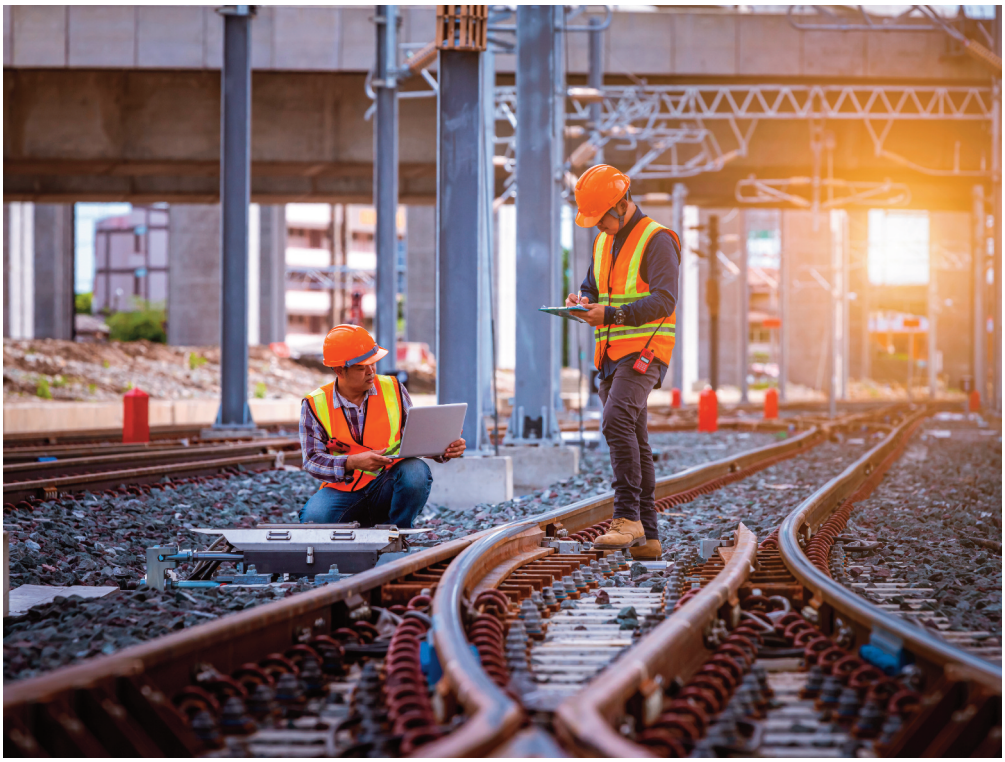
D'une part, on constate que les péages ferroviaires extrêmement élevés (les plus élevés d'Europe) pratiqués par SNCF Réseau ne suffisent pas à couvrir les frais de régénération et de modernisation du réseau. D'autre part, il n'a échappé à personne que les finances publiques sont dans une situation tendue, ce qui exclut d'augmenter (au moins à court terme) massivement la subvention de l'Etat au réseau. Il nous faut donc faire preuve d'originalité.

Je souhaite aujourd'hui lancer de manière effective et sérieuse le débat politique sur l'opportunité de profiter de la fin des concessions autoroutières pour financer le rail français. Ce sujet politiquement compliqué mais nécessaire doit faire l'objet d'un travail préparatoire rapide et précis car les premières concessions se terminent à partir de 2031, c'est-à-dire dans six ans seulement.

**« On estime que la source de financement mobilisable issue des péages autoroutiers s'élève entre 6 à 8 milliards d'euros par an. »**

On estime que la source de financement mobilisable issue des péages autoroutiers s'élève entre 6 et 8 milliards d'euros par an. Je propose d'en affecter une partie de manière pérenne à l'investissement dans les SERM, en mobilisant l'emprunt, et une autre, également de manière pérenne à la régénération de l'infrastructure ferroviaire.

Je forme le vœu que nous ayons collectivement une stratégie établie d'ici l'élection présidentielle de 2027. ●



# JOUER UN RÔLE MOTEUR DANS LA CONSTRUCTION DES MOBILITES DE DEMAIN

**Thierry GUIMBAUD**

▶Président de l'Autorité de régulation des transports

**Le secteur des transports fait aujourd'hui face à de multiples enjeux, qu'il s'agisse du financement des infrastructures, des changements dans l'organisation du secteur avec l'ouverture à la concurrence, et surtout de la nécessaire transition vers une mobilité durable. L'action de l'Autorité de régulation des transports répond naturellement à ces problématiques. Elle va ainsi continuer, par ses compétences de régulateur, à œuvrer à une bonne gestion des infrastructures et à favoriser leur accessibilité au meilleur prix.**

### Les transports, un secteur au cœur des problématiques de notre société

Les transports sont au cœur de la vie quotidienne des Français. Ils sont un facteur de lien territorial, économique, social essentiel, ils représentent 15% du budget des ménages en moyenne et sont à l'origine de près de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France. S'ajoutent à cela de fortes attentes sur la qualité des services proposés. Ce secteur requiert en conséquence une attention d'autant plus importante.

### Réguler pour de meilleures mobilités

Dans ce contexte, je souhaite que l'ART joue tout son rôle dans le développement des mobilités de demain. En tant que régulateur, il est plus que jamais nécessaire de construire une régulation en phase avec les enjeux écologiques, en agissant sur le comportement économique des acteurs du secteur et en premier lieu celui des gestionnaires d'infrastructures. À titre d'exemple, je souhaite évoquer trois leviers.

Tout d'abord, contribuer au développement du mode ferroviaire par l'ouverture du secteur et la présence d'une pluralité d'opérateurs en France constitue pour l'ART un moyen d'agir en faveur de mobilités plus durables. Témoigne de ces perspectives positives l'arrivée récente en France des premiers nouveaux entrants, comme Trenitalia et Renfe sur la grande vitesse, ou encore Transdev pour les services conventionnés par les Régions.

Ensuite, œuvrer en faveur d'une meilleure intermodalité grâce au développement des services numériques apparaît comme un levier essentiel dans un monde aux acteurs plus divers que par le passé. Contribuer au développement de ces services qui permettront aux voyageurs d'accéder à l'information et aux billets des différents modes et opérateurs, telle est la nouvelle mission qui lui a été confiée depuis la Loi d'orientation des mobilités.

**« il est plus que jamais nécessaire de construire une régulation en phase avec les enjeux écologiques ».**

Enfin, l'ART incite au développement des infrastructures nécessaires à la décarbonation des transports en se montrant exigeante sur la performance du réseau ferroviaire afin que celui-ci soit régénéré, entretenu, modernisé et plus efficace, et en accompagnant l'évolution du réseau autoroutier concédé vers un réseau à faible émissions de $CO_2$, par le développement de bornes de recharge électrique, de voies réservées pour le covoiturage ou encore de pôles d'échanges multimodaux.

### Contrôler les tarifs d'accès aux infrastructures, mais aussi éclairer les choix individuels et collectifs

Outre sa mission première consistant à contrôler les tarifs d'accès aux infrastructures de transport et l'équité des conditions d'accès, l'ART joue également un rôle de « décrypteur » auprès des pouvoirs publics, impartial, fournissant à la fois une expertise, des analyses, mais aussi une vision globale, systémique. Maillon indépendant d'un écosystème plus global, l'ART n'agit pas moins en lien étroit avec celui-ci, que ce soit avec l'Etat, les autorités organisatrices des transports, les opérateurs de transports, et les gestionnaires d'infrastructures, et s'attache à apporter des éclairages techniques aux décisions du Parlement ou du Gouvernement.

À titre d'exemple, elle s'est penchée dans son troisième rapport multimodal publié en avril dernier sur un sujet d'importance : le développement des projets de SERM (Services express régionaux métropolitains). L'ART a ainsi relevé le potentiel important de demande auquel pourraient répondre ces projets en raison de la congestion routière relativement forte aux abords des agglomérations concernées, tout en attirant l'attention sur les conditions de succès, notamment les modalités de financement et la bonne coordination des autorités.

Par ses décisions, analyses et recommandations, l'ART peut contribuer à des mobilités plus durables pour améliorer le fonctionnement des transports actuels ou pour préparer l'avenir des différents secteurs (ferroviaire, autoroute, aéroportuaire...). ●

# MOBILITÉS : SANS ÉTAT, PAS DE CHANGEMENT !

**Louis NÈGRE**

- Président délégué à la coordination des politiques métropolitaines et infrastructures de transport à la métropole de Nice Côte d'Azur
- Président du GART

Depuis le Grenelle de l'Environnement (2007) jusqu'à la Loi d'Orientation des Mobilités (2019), la France s'est engagée dans un processus ambitieux de décarbonation de ses systèmes de mobilité pour répondre à la fois aux objectifs de l'Accord de Paris sur le climat et pour lutter contre le changement climatique.

Le défi est double : réduire de 55 % les gaz à effet de serre d'ici 2030 et réussir le processus de décarbonation de notre pays à horizon 2050. Les objectifs de l'Etat paraissent clairs. Mais où en sommes-nous réellement aujourd'hui ? Le constat est simple : le secteur des mobilités est le seul qui n'est pas au rendez-vous. Malgré une ambition d'intérêt général forte, les résultats sont insatisfaisants.

Dès lors, comment inverser la tendance ? Aujourd'hui, avec humilité et responsabilité il faut mettre en place un plan de bataille, un véritable « choc de l'offre » ! Ces propositions alternatives devront obligatoirement être concrètes et efficaces : la voiture et l'autosolisme ne doivent plus être « l'alpha et l'oméga » du déplacement. En conséquence, il faut constituer une véritable multimodalité dans les usages et les services.

Au plan local, la métropole Nice Côte d'Azur investit chaque année massivement si bien que son budget le plus important est celui des transports ! La décarbonation accélérée de nos mobilités est une priorité du Président Christian ESTROSI. En 2025, 100 % de nos bus seront « propres ».

Aussi, pour lutter contre l'autosolisme, nous renforçons le transfert modal vers des mobilités plus vertueuses et développons l'offre par de nouvelles lignes de tram, de bus, de transport à la demande, jusqu'aux navettes touristiques électriques. La métropole construit de plus en plus de parking relais associés à cette démarche incitative pour remplacer l'usage de sa voiture par un transport public à un tarif avantageux.

Il s'agit aussi d'accélérer dans la construction de nouveaux usages, avec par exemple de nouvelles pistes cyclables – 230 km aujourd'hui, 400 km en 2026 (Plan Vélo métropolitain). Le vélo qu'il soit mécanique ou à assistance électrique est un vecteur populaire et vertueux qui peut répondre efficacement aux besoins de tous les trajets de 5km. Autres mobilités, autres engagements, comme pour le covoiturage, l'autopartage ou tout simplement la marche ! Tout ceci est au centre de notre ambition. Promouvoir la marche, c'est améliorer notamment notre santé et réduire l'émission des gaz à effet de serre.

**« Au plan local, la métropole Nice Côte d'Azur investit chaque année massivement si bien que son budget le plus important est celui des transports ! »**

Toutes ces actions cohérentes ont d'ores et déjà permis de réduire de 18 % les voitures sur notre littoral.

Dans cette même logique de replacer l'intérêt de l'usager au centre du débat, sur le plan national, le Groupement des autorités responsables de transport (GART) que je préside est au cœur d'une stratégie « mobilités » portée et cultivée par ses territoires, promue par son expertise et sa force de proposition. Depuis plus de 40 ans, cette association est devenue l'acteur des grands enjeux de la mobilité durable, qui a pu mobiliser en une vingtaine d'années plus de 2,5 milliards d'euros de participation financière directe de l'État pour financer des projets de collectivités locales.

Avec le premier colloque national organisé à Bordeaux sur les Services express régionaux métropolitains (SERM) ou avec le projet de ticket unique de transport en France, le GART, ses élus et ses équipes restent plus que jamais mobilisés autour d'actions fortes et de solutions innovantes.

Aujourd'hui, pour atteindre ces objectifs décarbonés et le calendrier qu'il s'est lui-même fixé, l'Etat doit en urgence mettre tous les moyens, notamment financiers, pour y parvenir. Dans le cas contraire, les objectifs que nous nous sommes fixés collectivement pourraient ne pas être atteints, ce qui serait particulièrement dommageable pour nos concitoyens, nos villes et les nouvelles générations. ●

# ÇA BOUGE AUSSI POUR LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES

**Anne-Marie IDRAC**

- Présidente de France Logistique
- Ancienne secrétaire d'État aux Transports

Un enjeu méconnu devenu majeur

Des crises sanitaires aux crises géopolitiques, nous avons redécouvert l'importance des chaînes d'approvisionnement pour garantir la mobilité des marchandises. Pour l'avenir, nos ambitions de réindustrialisation, de résilience et de verdissement nécessiteront des chaînes encore plus adaptables et performantes.

100 kg par jour et par habitant européen : c'est ce que représentent les déplacements des produits et des matières dont ont besoin les usines, l'agriculture, les chantiers, les commerces, les services publics et chacun d'entre nous.

Les chaînes logistiques vont du global au local, passent généralement par plusieurs intermédiaires et étapes de stockage et divers modes de transport jusqu'aux utilisateurs finaux.

Ce qui change

Les entreprises clientes des services logistiques réorganisent leurs supply chains – choix des fournisseurs, gestion des stocks amont et aval ou des emballages – sous le double effet des exigences extra-financières, notamment environnementales, portées par les réglementations, et des attentes des parties prenantes.

Le comportement des particuliers évolue rapidement, avec la diversification des pratiques commerciales, dont le e-commerce et l'économie circulaire, le besoin de qualité de service, de suivi et d'informations, et le désir concomitant de livraisons rapides et de prise en compte de l'impact environnemental.

Les professionnels de la filière doivent répondre à ces attentes, avec la double exigence de la décarbonation des transports et de la limitation de l'impact foncier des implantations d'entreposage.

Ce qui doit avancer

Le transport routier restera dominant en France et en Europe, ce qui demande de prévoir des financements appropriés pour le verdissement des flottes de poids lourds.

Le transport combiné route-rail et route-fleuve, à développer aussi autour des ports, est le bon moyen de développer effectivement les modes de transport dits lourds (qui transportent des centaines de tonnes sur des centaines de kilomètres), qui ne peuvent pas assurer seuls les acheminements de bout en bout.

A l'autre extrême, la cyclologistique peut trouver sa place en ville pour des usages sur quelques km et quelques dizaines de kg.

**« Nous avons besoin d'une véritable planification des implantations d'entrepôts, pour limiter à la fois les distances de transport (…) et l'artificialisation des sols dans le contexte des règles du ZAN. »**

Nous avons besoin d'une véritable planification des implantations d'entrepôts, pour limiter à la fois les distances de transport, aujourd'hui en hausse, et l'artificialisation des sols dans le contexte des règles du ZAN.

La digitalisation et l'innovation ont le potentiel de faciliter les pratiques vertueuses comme, pour les entreprises, la mutualisation des envois et des livraisons, ou pour les collectivités la gestion des stationnements et des règles de circulation (ZFE).

Les coopérations public-privé, à toutes les échelles territoriales, optimiseront l'efficacité économique et écologique des services logistiques. À cet égard, le programme InterLUD, par exemple, permet de faire travailler ensemble les commerçants, artisans, transporteurs et logisticiens, avec les autorités locales, pour inventer les meilleures pratiques comme les horaires de circulation, l'intégration des lieux de stockage et de livraison dans les documents d'urbanisme, la gestion de la logistique des services publics…

Finalement, l'intermodalité, le recours aux technologies, la massification, la diversité des solutions, la décarbonation et la sobriété foncière sont des vecteurs de changements et de progrès qui sont communs aux mobilités des personnes et des marchandises. ●

TRIBUNES

# JO 2024 : SUMMER IS COMING...

Paris se prépare à accueillir les Jeux olympiques. Dix à quinze millions de visiteurs sont attendus cet été dans la capitale, ce qui laisse espérer de coquettes retombées économiques, en particulier pour les professionnels du tourisme, mais aussi fait craindre une asphyxie en matière de transport. « Nous sommes prêts ! », assure toutefois Valérie Pécresse. La présidente de la région et d'Île-de-France Mobilité (IDFM), l'autorité organisatrice des transports, y revient plus loin dans nos pages...

Sans compter les potentiels problèmes dans les transports, planent certes la menace terroriste ou encore les risques de cyberattaques, mais le maximum de précaution est pris pour que tout se passe au mieux, défendent depuis des mois les autorités, locales comme nationales. Anne Hidalgo a d'ailleurs fait savoir qu'elle en avait « ras-le bol » des « peines à jouir » qui n'ont de cesse de critiquer les Jeux, alors qu'il parait évident pour la maire de Paris que nous allons assister à une montée de « l'enthousiasme populaire ».

Même si l'heure ne paraît pas encore complètement à la fête, celle-ci semble tout de même pointer le bout de son nez, et ce, malgré les multiples inquiétudes et polémiques autour de la sécurité, notamment pour la cérémonie d'ouverture, des prix des places, des chambres d'hôtel, de la crise du logement en conséquence exacerbée, la pollution de la Seine, le rôle d'Aya Nakamura, le salaire du président du Comité d'organisation des Jeux olympiques (Cojo), Tony Estanguet, et des enquêtes ouvertes compte tenu des soupçons de favoritisme dans l'attribution de marchés... Car la flamme olympique est arrivée et, avec elle, l'organisation de tout un tas d'événements ! La torche a commencé son périple tricolore à Marseille le 8 mai dernier et se poursuit depuis à travers le pays. Près de trois mois de fêtes sont ainsi prévues dans des centaines de villes, notamment en Outre-mer (même si l'étape en Nouvelle Calédonie a dû être annulée du fait de la situation actuelle), puis dans des sites historiques comme les grottes de Lascaux, les châteaux de la Loire, Versailles, le Mont Saint-Michel... avant l'embrasement de la vasque, le 26 juillet, à Paris. De quoi ainsi faire de ces Jeux un grand rendez-vous populaire !

*Stéphanie Fontaine*

# FAIRE DES JEUX OLYMPIQUES UNE FÊTE POPULAIRE

**Valérie PÉCRESSE**

- Présidente du conseil régional d'Ile-de-France
- Présidente d'Ile-de-France Mobilités

A quelques semaines du début des Jeux olympiques et paralympiques (JOP), la Région Île de France et Île de France Mobilités sont pleinement mobilisées pour éblouir le monde et faire des Jeux une incroyable fête populaire. Nous avons fait le pari de la gagne collective. Pour cela, nous avons veillé à ce que, partout en Île de France, tous les Franciliens puissent participer à cette grande fête à travers les manifestations culturelles et les zones de célébration que nous avons programmées ainsi que la billetterie sociale qui a permis à plus de 30 000 jeunes de gagner des places pour assister aux épreuves.

Nous avons également veillé à ce que ces Jeux soient au service d'un héritage durable pour tous les habitants de la région. Parce que tous les regards seront tournés vers l'Île de France, parce que nous sommes le premier financeur des Jeux après l'État, nous en avons profité pour transformer notre région. Ce sont 500 millions d'euros d'investissements que nous avons engagés pour vos transports, pour des équipements sportifs de proximité, des aménagements urbains, des logements, sans compter les multiples retombées en matière d'emploi et d'attractivité économique. Nous avons ainsi formé 50 000 personnes qui seront mobilisées pour l'accueil, l'organisation et la sécurité et qui seront dès la fin des Jeux aidées dans leur reconversion grâce à l'application « Emplois Post JOP ».

Être prêt pour les Jeux, c'est aussi maitriser le budget et s'assurer que ces Jeux soient financés. Pour répondre au défi d'accueillir les visiteurs français et étrangers, nous allons augmenter l'offre de transport de 15 %. C'est un coût de plus de 250 millions d'euros pour Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports. Je l'ai dit d'emblée : ce coût ne sera pas payé par les Franciliens, mais par les visiteurs. Ces derniers auront la possibilité d'acheter à l'avance un Pass dont le tarif est de 16€/jour et qui sera dégressif jusqu'à 10€/jour si l'on prend 7 jours. Les abonnés continueront de circuler avec leur Pass. Quant aux occasionnels Franciliens, qui n'ont pas d'abonnement, ils bénéficient de Liberté+, un dispositif de post-paiement, et avec lequel le ticket t+ reviendra à 1,73€ pendant toute l'année 2024.

Des Jeux réussis seront aussi des Jeux sûrs. C'est pourquoi Ile-de-France Mobilités offrira la gratuité des transports à 50 000 policiers, gendarmes et militaires venus en renfort pendant cette période. La Région Ile-de-France met à leur disposition 5 000 places d'internat pour aider à l'effort d'hébergement. Ile-de-France mobilités a également renforcé les équipements en vidéoprotection dans les gares : ce sera la aussi un héritage en matière de sécurité pour les voyageurs du quotidien.

**« Je sais que l'organisation et le déroulement des Jeux peuvent provoquer des désagréments pendant quelques semaines, mais le bilan sera plus que positif pour toute la région et pour la France »**

Je sais que l'organisation et le déroulement des Jeux peuvent provoquer des désagréments pendant quelques semaines, mais le bilan sera plus que positif pour toute la région et pour la France, j'en suis intimement convaincue. Ces Jeux sont un véritable accélérateur pour le développement de l'Île de France, pour en faire une région plus verte, plus accessible, plus solidaire et plus sportive.

Parce que ce moment va être incroyable, parce que son héritage va traverser les décennies, je veux dire avec vous : merci les Jeux ! ●

# TRANSPORT, SÉCURITÉ… TOUT EST FAIT POUR ABORDER LES JEUX SEREINEMENT !

**Guillaume VUILLETET**

- Député Renaissance du Val-d'Oise
- Membre de la Commission des Lois
- Rapporteur sur la Loi relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

La cérémonie d'ouverture des jeux aura lieu le 26 juillet prochain. Paris et l'Ile-de-France finissent de s'y préparer et les travaux pullulent.

Tous ceux qui vivent, travaillent, visitent la capitale s'en agacent, mais le puzzle se remplit au fur et à mesure. Bientôt l'enthousiasme remplacera l'agacement. Gageons que la ferveur qui a accueilli la flamme olympique au travers de la présence de 250 000 Marseillais, après s'être diffusée dans tout le pays, va se focaliser sur la région capitale.

Le chantier se termine. Il a été titanesque. Si des nuisances demeurent, elles sont bien limitées par rapport à la dimension de l'événement, à ses retombées pour le pays et aux équipements qui en constitueront l'héritage.

Prenons les transports. Les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) ont été un accélérateur considérable pour les transports franciliens. L'enjeu est de savoir si ce mécano va tenir ses promesses.

Valérie Pécresse, la présidente de la Région et d'Ile-de-France Mobilité, se veut optimiste : « Nous sommes prêts ». On ne demande qu'à la croire, mais il faut en tout état de cause reconnaitre qu'un large pan de cet héritage se situera dans une mobilité plus fluide et des transports plus efficaces, y compris en matière de protection de l'environnement.

C'est vrai de la création des nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) comme pour l'amélioration de l'existant. Moins de panne sur la ligne H du Transilien (je le sais, je la prends de chez moi) et des RER A et C plus réguliers pour ne parler que de mon département.

Enfin, il y a la sécurité. Ce sujet cristallise beaucoup de craintes légitimes et pas mal de controverses. Notre monde est en tension et il n'existe pas d'événements majeurs qui ne puissent être la cible de mouvements fanatiques. Par ailleurs, une telle concentration de public est potentiellement génératrice d'un lot de bousculades, délinquance et soucis sanitaires.

La France s'est préparée à ces risques d'abord grâce à la mobilisation exceptionnelle des forces de l'ordre sur la période.

J'ai eu l'honneur d'être le rapporteur de la loi concernant la sécurité des JOP. L'une de ses dispositions a prévu l'usage pendant cette période d'algorithmes pour l'analyse des images de vidéoprotection pour alerter la sécurité en cas de risques sur des situations bien précises.

**« Bientôt l'enthousiasme remplacera l'agacement. »**

Je reviens sur ce point au cœur de controverses sur la protection des libertés publiques. Sans qu'aucune donnée biométrique, aucune identification ne soient possibles, ces outils permettront simplement aux forces des sécurités de repérer les situations à risques pour intervenir ou – tout simplement – de mieux réguler les transports pour fluidifier les déplacements de foules.

La polémique semblait éteinte – les garanties aux libertés publiques sont considérables et mettent en œuvre toutes les autorités de protection telles la CNIL et l'ANSII - mais elle réapparait aujourd'hui au travers de la PPL de Clément Beaune sur la sécurité dans les transports.

Une disposition en particulier fait - à mon sens inutilement – polémique. Il s'agit de l'usage d'autres algorithmes pour suivre en image des auteurs d'un méfait sur demande de la justice. Ça n'a évidemment rien à voir avec le cas précédent qui consiste à se prémunir contre une situation, et cela reste très utile. J'avais pris pour exemple lors du débat sur le projet de loi JOP le fait que ces algorithmes auraient permis de signaler aux forces de l'ordre le camion fou de l'attentat de Nice. Prenons un autre exemple : il a fallu 30 jours pour que l'analyse « manuelle » des images permettent de « suivre » les terroristes du Bataclan.

En fait, nous avons des outils aujourd'hui à notre disposition pour mieux se protéger. Certains pays en ont un usage liberticide. Ce ne sera pas le cas de la France parce que justement, son Etat de droit, son respect des valeurs démocratiques et son débat parlementaire lui permettent de lier protection des citoyens et des libertés publiques. Alors maintenant, abordons sereinement la joie des JOP. ●

# LES JEUX OLYMPIQUES OU L'ÉPREUVE SÉCURITAIRE

**Agnès CANAYER**

- Sénatrice Ratt. LR de la Seine-Maritime
- Secrétaire de la commission des Lois
- Vice-présidente de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation
- Co-rapporteure d'une mission d'information sur le contrôle du dispositif de sécurité mis en œuvre par les autorités, condition de la réussite de ces jeux multi-sites

La France accueillera du 26 juillet au 8 septembre prochains les jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) d'été. Au-delà de l'aspect purement sportif, la tenue de cet évènement majeur doit être une formidable fête populaire basée sur des valeurs de cohésion et de fraternité.

Dans sa logique de contrôle de l'action du Gouvernement, le Sénat a pris sa part de travail et par l'intermédiaire de sa commission des Lois s'est attelé à faire le bilan de l'application de la loi du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques votée par le Parlement.

Nommée co-rapporteure de la mission d'information avec ma collègue Marie-Pierre de la Gontrie, nous avons auditionné près de 95 acteurs participant directement à la sécurisation des Jeux, et effectué plusieurs déplacements sur les sites de la région parisienne.

De nouveaux outils ont été mis en place afin de faire face à l'ampleur inédite de ces Jeux. Si les qualités d'anticipation et de planification stratégique de l'ensemble des acteurs sous la coordination efficace du ministère de l'Intérieur mérite d'être soulignées, force est de constater que le dispositif demeure perfectible et dans un esprit constructif, la commission des Lois a adopté à l'unanimité 55 recommandations.

Ainsi, l'expérimentation partielle de la vidéoprotection intelligente, déployée à l'occasion du concert de Depeche Mode à Bercy, n'a pas permis de se rendre compte de son plein potentiel, et le rapport de la commission préconise le déploiement effectif de ce dispositif par l'ensemble des acteurs prévu par la loi. De plus, la commission identifie des lacunes en matière de recrutement d'agents de sécurité privée et encourage les efforts de formation de ces derniers.

Il est normal que le caractère exceptionnel de l'événement suscite des craintes et des réserves quant à son organisation. Néanmoins, il apparait clairement que tout est mis en œuvre pour que ces Jeux se déroulent dans les meilleures conditions et nul doute que l'euphorie des médailles ne manquera pas de calmer l'ardeur des critiques. ●

**« l'expérimentation partielle de la vidéoprotection intelligente (…) n'a pas permis de se rendre compte de son plein potentiel, et le rapport de la commission préconise le déploiement effectif de ce dispositif ».**

# ASSURER LA SÉCURITÉ DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 : UN DÉFI À LA HAUTEUR DE NOTRE PAYS

**Marie-Pierre de LA GONTRIE**

- Sénatrice socialiste, écologiste et républicain de Paris
- Vice-présidente de la commission des Lois
- Co-rapporteure d'une mission d'information sur le contrôle du dispositif de sécurité mis en œuvre par les autorités, condition de la réussite de ces jeux multi-sites

À la veille des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, Paris se prépare à accueillir cet événement exceptionnel qui impose à la France un défi de taille : assurer une sécurité optimale à plus de 10 millions de visiteurs, athlètes et délégations officielles qui convergeront vers notre capitale, et faire de ces Jeux un succès sportif et populaire.

### Une préparation de longue haleine avec de grands professionnels

Être parlementaire, c'est évidemment voter des lois, mais c'est aussi, et on l'oublie souvent, en vérifier et en contrôler la mise en œuvre, et donc s'assurer qu'elles soient respectées.

Le Parlement a adopté en avril 2023 un projet de loi relatif aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions, dont une part importante traitait des questions de sécurité. À quelques mois de cet évènement d'une ampleur inégalée, la commission des lois du Sénat a donc mis en place une mission d'information transpartisane afin de vérifier la mise en œuvre de ces dispositions.

Après 6 mois de travaux, plus de 95 acteurs auditionnés et plusieurs déplacements sur sites effectués, nous avons pu rendre nos conclusions, présentées dans le rapport d'information Gagner la médaille d'or de la sécurisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et accompagnées de 55 préconisations visant à parfaire le dispositif de sécurisation des Jeux de Paris.

Ce que nous en retenons, c'est une forte anticipation de l'ensemble des acteurs concernés, l'implication de grands professionnels tout en souhaitant une rationalisation de cette "comitologie" foisonnante, et un pilotage serré du Préfet de police de Paris sous l'autorité unique du Ministre de l'Intérieur.

### Une mobilisation sans précédent

Cette coordination des nombreux acteurs est évidemment essentielle pour garantir un dispositif sécuritaire efficace et réactif, car l'engagement humain sera sans précédent : 35 000 agents des forces de sécurité intérieure et 18 000 militaires mobilisés sur l'ensemble de la période estivale, mais aussi 18 000 agents de sécurité privée.

L'information du public est également cruciale. Nous devons déployer une campagne d'information claire et continue pour expliquer les mesures de sécurité afin de faciliter l'adhésion des citoyens. La transparence et la pédagogie permettront de créer un climat de confiance, indispensable à la réussite de ces Jeux. C'est dans ce sens que j'ai personnellement proposé la mise en place d'une zone dédiée aux manifestations afin que celles et ceux qui le veulent puissent faire valoir leurs revendications. Les Jeux ne peuvent être synonymes d'arrêt de la vie démocratique, sociale et politique du pays.

### Un héritage pour l'avenir

Cent ans après les derniers Jeux d'été français, Paris 2024 sera l'occasion de tirer des leçons pour l'avenir. Notre objectif doit être de créer un modèle de sécurisation efficace, respectueux des droits et adaptable aux défis futurs.

**« l'engagement humain sera sans précédent : 35 000 agents des forces de sécurité intérieure et 18 000 militaires mobilisés (...), mais aussi 18 000 agents de sécurité**

Ensemble, nous avons la responsabilité de faire de cet évènement historique un succès sécuritaire, un exemple de coopération pour le monde entier, tout en respectant nos valeurs, pour que Paris 2024 soit une célébration populaire de l'excellence sportive ! ●

# EN VUE DE LEUR SUCCÈS, LES PARLEMENTAIRES AU SERVICE DES JO

**Claude KERN**

- Sénateur UC du Bas-Rhin
- Membre de la commission de la Culture, de l'Éducation et de la Communication
- Vice-président de la commission des Affaires européennes
- Rapporteur pour avis sur la Loi relative aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024

Servie par son expérience de pays organisateur à cinq reprises, la France a un lien tout particulier avec les Jeux olympiques et paralympiques (JOP). Il n'en demeure pas moins **de forts enjeux en termes de calendrier et de qualité nécessitant** de la part de l'ensemble des acteurs chargés de sa mise en œuvre, une appréhension **souple et innovante** de l'ensemble des postes pour cette édition 2024 qui fêtera le centenaire des derniers Jeux d'été à Paris.

En amont et depuis le 13 septembre 2017, date du contrat de ville-hôte au sein duquel le Comité international olympique (CIO), a choisi la ville de Paris comme organisatrice des 33e olympiades, nous n'avons eu de cesse, en tant que législateur, d'intervenir pour que ces jeux soient une **réussite tant en «phase JOP 2024» qu'en «phase Héritage»**.

**Un cadre législatif spécifique ainsi qu'un suivi de mise en place de l'évènement sont évidemment nécessaires** pour planifier, organiser, financer et livrer les JOP dans le but d'accueillir comme il se doit les quelques 381 délégations, 14 850 athlètes et 15 millions de touristes attendus.

Il doit être **assorti d'un tandem efficace avec les acteurs professionnels d'envergure internationale** reconnus pour leur expertise et savoir-faire.

**Car cet évènement nous oblige pour que le rayonnement de la France soit au rendez-vous, pour que les retombées économiques nous servent, pour que la facture n'explose pas, pour offrir une image pérenne et positive de notre capacité à gérer des grands évènements et surtout que nous assurions la sécurité de tous.**

Co-rapporteur de la Mission d'Information et de suivi du Sénat, il nous a paru primordial de veiller au respect du budget des Jeux, compte tenu de la garantie financière apportée par l'Etat, mais également aux différents enjeux de politique publique actuels tels que : souveraineté économique, vitalité des territoires, transition écologique et énergétique, innovation et transformation de l'économie, formation...

**Voulus comme responsable, inclusif et accessible, ces Jeux, ont et auront un fort impact dans des domaines clés.**

Formidable cible, conséquence de la visibilité élargie des Jeux, mais également compte tenu des incidents passés type « stade de France », **l'enjeux prioritaire de sécurité nous a enjoint à agir opportunément pour modifier l'existant et répondre aux nouvelles formes de violences.** Obligation du recours à une billetterie infalsifiable pour les grands événements sportifs et expérimentation d'une IA éthique et de confiance, tout ceci traduit bien la complexité croissante et les défis de sécurité de notre société moderne confrontés à la préservation des libertés individuelles.

**Pour la culture**, promouvoir des entreprises de la filière du sport français à l'international reste un défi d'ores et déjà engagé par le lancement du **GIE France sport expertise en 2019.**

**Dans le domaine de la transition écologique, des mesures déjà à l'œuvre doivent encore être élargies, comme la généralisation de la Charte des 15 engagements écoresponsables des événements sportifs, le déploiement du plan Vélo ou encore les 55 millions d'euros mobilisés par le programme Investissements d'avenir pour contribuer au succès de l'ambition environnementale des Jeux.**

Un héritage et des retombées économiques solides. Car les investissements se doivent d'avoir un impact durable en matière de valeur ajoutée malgré des ajustements toujours en cours au titre desquels l'avenir en suspens du Stade de France, construire une nation sportive, la résilience des transports....

**« Voulus comme responsable, inclusif et accessible, ces Jeux, ont et auront un fort impact dans des domaines clés. »**

Autant de questionnements qui, bien qu'identifiés sans naïveté, ne doivent cependant pas peser sur la joie et l'engouement d'accueillir ces Jeux et en faire un véritable succès. ●

# CHÂTEAUROUX, DU CENTRE DE LA FRANCE AU CENTRE DU MONDE

**Gil AVÉROUS**

- Maire de Châteauroux
- 6ème vice-président du conseil départemental de l'Indre
- Président de Châteauroux Métropole

Paris, Marseille, Lille, Lyon, Tahiti, et… Châteauroux. Improbable pour certains jusqu'au 12 juillet 2022, la ville préfecture de l'Indre sera bel et bien au cœur des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024 ! La décision du Comité d'organisation des Jeux d'organiser les épreuves de tir olympiques (27 juillet au 5 août) puis paralympiques (30 août au 5 septembre) au Centre national de tir sportif (CNTS), sonnait, en somme, comme une évidence.

Vitrine de la Fédération française de tir, le CNTS a déjà fait ses preuves depuis son ouverture en 2018 en accueillant tant des compétitions nationales, européennes que mondiales.
Un équipement reconnu par les tireurs nationaux et internationaux qui s'est développé avec la construction du « stand finales » [le stand qui accueillera les finales, NDLR] il y a moins de deux ans.

Aussi, c'est tout naturellement que le CNTS de Châteauroux-Déols s'est invité dans la liste des sites olympiques aux côtés du Stade de France, du Vélodrome national de Saint-Quentin-en-Yvelines ou encore du château de Versailles, hôte des épreuves équestres. Improbable, peut-être, mais bel et bien réel !

En moins de deux ans, la Ville de Châteauroux et l'Agglomération de Châteauroux Métropole auront mis les bouchées double pour accueillir les athlètes, les staffs, les officiels et les visiteurs dans les meilleures conditions et démontrer que des villes moyennes savent, elles aussi, jouer dans la cour des grands. Pas moins de 100 pays seront représentés aux JOP à Châteauroux.

Aussi, la rénovation de la chapelle Saint-Denis en 25 appart-hôtels, la poursuite de l'aménagement des pistes cyclables, la montée en gamme des hôtels soutenue par la collectivité sont quelques-unes des réalisations qui ont été lancées ces derniers mois et s'inscrivent pleinement dans l'héritage des Jeux. Tous ces investissements réalisés pour les JOP serviront post-événement. C'est la ligne de conduite que la Ville et l'Agglomération se sont fixée.
Et qu'elles tiennent à respecter !

Habituée à accueillir régulièrement des événements nationaux (étapes de Tour de France, championnats du monde de voltige aérienne, championnats de France de triathlon, d'athlétisme, élections de Miss France), Châteauroux Métropole a pu capitaliser sur cette expérience et ce savoir-faire pour aborder ce virage des Jeux olympiques et paralympiques.

**« Tous [les] investissements réalisés pour les JOP serviront post-événement. »**

Du centre de la France, Châteauroux sera au centre du monde le 27 juillet ! En effet, au lendemain de la cérémonie d'ouverture, c'est au CNTS que sera remise la première médaille des Jeux olympiques de Paris 2024. Fou, mais bien vrai ! Un coup de projecteur incroyable pour un territoire de province comme le nôtre deux mois, jour pour jour, après le succès du Relais de la flamme dans le département de l'Indre. Un événement festif et populaire qui aura donné un avant-goût de cette ambiance olympique dans nos communes indriennes.

Comptez sur nous. Châteauroux, seule ville de province à accueillir les deux épreuves, olympique et paralympique, sera à la hauteur de cet événement unique et historique ! ●

# TAHITI, BERCEAU DU SURF, PRÊTE POUR LES JO !

**Moetai BROTHERSON**

▶Président du gouvernement de la Polynésie française

Accueillir des épreuves des Jeux Olympiques sur notre territoire, en Polynésie française, est une fierté mais aussi un véritable défi à relever tant les contraintes sont nombreuses, notamment quand ceux-ci doivent se dérouler au bout de l'île de Tahiti, à Teahupo'o, et qu'il faut trouver l'équilibre entre préserver le quotidien des locaux et les exigences des Jeux.

Mais « quelle reconnaissance ! » pour cette vague mythique qui accueillera les meilleurs surfeurs du monde au mois de juillet. Sa réputation n'est plus à faire, le monde du surf connait parfaitement la « mâchoire » de Teahupo'o, et tous s'accordent à dire qu'elle est l'une des vagues les plus techniques et dangereuses au monde. La capacité de cette vague, c'est désigner l'élite de la discipline.

**« je peux vous assurer aujourd'hui que toutes les mesures ont été prises pour limiter au maximum l'impact carbone de ces jeux ».**

L'occasion nous est donc donnée de valoriser nos territoires, l'accueil chaleureux de notre population, mais aussi de partager au monde l'histoire même du surf en rappelant que Tahiti est le berceau du surf, plus particulièrement Teahupo'o si l'on tient compte des récits liés à la vie de Vehiatua i te mata'i jeune fille qui a donné naissance au horue, fa'ahe'e (surf).

Au-delà de la fierté d'accueillir ces jeux, j'ai demandé à mon gouvernement que l'héritage soit un leitmotiv. Notre volonté était ainsi de travailler dès que possible sur les retombées économiques, sociétales et environnementales, avec des infrastructures pérennes pour la population, une activité économique ciblée en encourageant par exemple l'hébergement chez l'habitant pour les populations accréditées, la valorisation des produits locaux pour les besoins en termes de restauration, l'organisation de festivités ouvertes à tous pendant la période des Jeux, et enfin une attention particulière à la préservation de l'environnement.

Sur ce dernier volet, je ne reviendrai pas sur la polémique autour de la tour des juges. Mais je peux vous assurer aujourd'hui que toutes les mesures ont été prises pour limiter au maximum l'impact carbone de ces jeux et, le cas échéant, proposer des mesures compensatoires en collaboration avec nos principaux partenaires tels que le CRIOBE et les associations de préservation de l'environnement.

Je voudrais également profiter de cette tribune pour saluer notre jeunesse qui a su « surfer » sur les valeurs olympiques grâce à la mise en œuvre du label Génération 2024 par les équipes pédagogiques, label qui compte aujourd'hui près de 50% des établissements scolaires inscrits au travers des 5 archipels de la Polynésie. Une fierté encore car il me semble que nous avons le meilleur taux de labellisation toute région confondue.

Autre fait fédérateur, et non des moindres, la présence en équipe de France de 3 Polynésiens. Hira TERIINATOOFA en tant que coach de l'équipe de France et bien sûr nos deux espoirs Kauli VAAST et Vahine FIERRO. Ces Polynésiens sont soutenus par tous, car ils sont talentueux mais surtout parce que : « E tamari'i ratou no to tatou fenua » - « ce sont les enfants de notre terre ».

Ces jeux olympiques seront, enfin, pour le Pays le moyen de tester ses capacités d'organiser de grandes manifestations sportives de niveau international en vue notamment de préparer comme il se doit les jeux du Pacifique de 2027 en Polynésie française, évènement majeur du monde sportif dans le Pacifique rassemblant pas moins de 4 500 athlètes originaires de 24 Pays, au travers de 24 disciplines dont certaines sont qualificatives pour les jeux olympiques de 2028 à Los Angeles.

Je voudrais conclure en reprenant ma casquette de ministre du tourisme et inviter nos amis de l'Hexagone, qui n'auraient pas encore choisi de destination pour leurs prochaines vacances, à venir célébrer avec nous cette belle fête du sport qui se voudra populaire et exceptionnelle. ●

# JOP DE PARIS 2024 : PENSER LE FUTUR DU SPORT À TRAVERS UN NOUVEAU PROJET DE SOCIÉTÉ

**Guillaume DIETSCH**

- Enseignant agrégé de Staps à l'université Paris-Est Créteil (UPEC)
- Auteur de « Les Jeunes et le Sport. Penser la société de demain »

L'ambition des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024 est d'organiser un grand évènement sportif a impact environnemental positif agissant sur la transition écologique et contribuant à repenser les modes de vie.

Comment garantir une durabilité environnementale sans changement de modèle de société et de référence au sport-spectacle ? L'organisation de Grands Évènements Sportifs Internationaux (GESI) fait débat. Le modèle capitaliste du sport, domine par une logique de rentabilité financière a court terme, parait contraire a la préservation de l'environnement et de la planète.

Il est possible de réinventer les compétitions sportives en limitant leur nombre ou leur ampleur, voire en renonçant à certaines. Cela aura pour effet de réduire le nombre de déplacements, diminuant ainsi l'impact environnemental des sportifs et des spectateurs. Un modèle alternatif de décroissance semble plus que jamais nécessaire dans ce contexte d'urgence climatique.

À la question environnementale mérite d'être associée celle de la sante, face à l'augmentation de la sédentarité de la population. Les territoires ont besoin d'être repensés afin d'inciter les individus aux mobilités actives. De plus en plus de villes s'engagent en facilitant leur accessibilité par la création d'espaces publics sécurisés et agréables pour les cyclistes et les piétons.

Il reste nécessaire de développer une mobilité inclusive dans certains quartiers prioritaires, a travers un accompagnement vers l'autonomie en développant, par exemple, la pratique autonome du vélo. Faire le pari de l'apprentissage d'une mobilité douce (savoir-rouler) dès le plus jeune âge, c'est envisager qu'elle soit vécue comme une expérience positive garantissant l'adoption pérenne de ce nouveau comportement.

Des leviers d'action existent afin de réduire les inégalités d'accès à la pratique sportive. Les usagers sont aujourd'hui en attente d'espaces sportifs diversifiés en adéquation avec leurs envies. La tendance a la spécialisation des équipements semble désormais révolue puisqu'elle induit une séparation des pratiquants. Les espaces sportifs pourraient être davantage mutualisés et pensés pour toutes et tous, favorisant la mixite, la pratique intergénérationnelle et la cohésion sociale. Créer et penser une ville plus inclusive nécessite un accompagnement et une éducation sportive des usagers afin d'optimiser la fréquentation et garantir une pratique sportive mixte et durable.

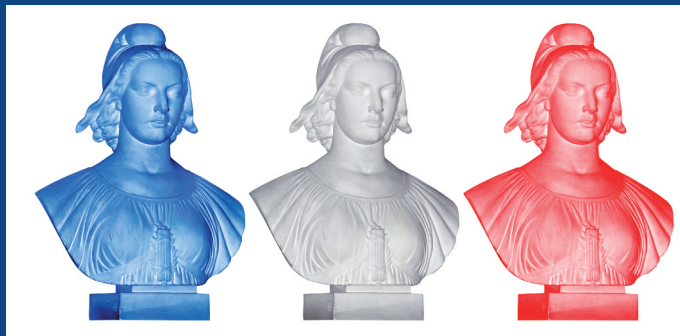
Des structures sportives innovantes peuvent répondre aux besoins de socialisation par le sport, favorisant aussi la rencontre entre les générations. Le développement de la pratique sportive pour toutes et tous nécessite des investissements conséquents en termes d'équipements sportifs inclusifs.

Le temps est venu pour le monde du sport de prendre une nouvelle voie – politique, écologique, économique et sociale. L'organisation des JOP ne doit pas dissimuler les réalités sociales, notamment celles des populations socialement défavorisées dont les préoccupations quotidiennes sont très éloignées des campagnes de prévention de la santé par l'activité physique. Tandis que les Jeux de Paris attirent les projecteurs, c'est bien à travers le projet d'héritage et d'éducation de la jeunesse que la décision du politique est attendue.

**« À la question environnementale mérite d'être associée celle de la sante, face à l'augmentation de la sédentarité de la population. »**

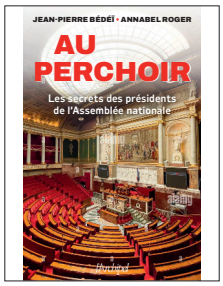
Accorder plus d'importance à l'éducation corporelle à l'école en reconnaissant son rôle clé pour l'épanouissement et l'émancipation des élèves est primordial. Le projet d'héritage passe par le renforcement de l'Éducation Physique et Sportive (EPS) à l'école. En s'adressant à l'ensemble d'une génération d'élèves, la discipline scolaire EPS répond à la promesse républicaine de l'égalité des chances. Rappelons que de nombreux enfants n'ont d'autre expérience sportive qu'au travers de l'EPS et du sport scolaire. C'est à l'école que tout commence. ●

# MISSIONS NOMINATIONS ELECTIONS



## Sommaire


**34** Gouvernement
**38** Parlement
**40** Autorités Administratives Indépendantes
**41** Conseil régional, conseils départementaux, intercommunalités, préfectures
**43** Santé
**45** Affaires publiques
**46** Autres mouvements




## BEDEÏ Jean-Pierre et ROGER Annabel. « Au perchoir. Les secrets des présidents de l'Assemblée nationale ». Éditions de l'Archipel

Quatrième personnage de l'État, le président de l'Assemblée nationale reste une figure méconnue des Français. Moins exposé que le président de la République, il est pourtant un rouage clé de notre démocratie.
Depuis 1958, ils sont quinze à avoir occupé ce poste fort convoité : quatorze hommes et, depuis 2022, une femme. Comment sont-ils élus ? Parviennent-ils à s'élever au-dessus des partis ? Comment gèrent-ils les incidents de séances ? Quel rôle politique - et diplomatique - jouent-ils plus discrètement ? Cette fonction leur sert-elle de tremplin vers de plus hauts sommets, ou bien de base de repli ?
Riche d'anecdotes, cette enquête a bénéficié des confidences d'anciens occupants de l'hôtel de Lassay. Elle révèle des épisodes restés secrets de la Ve République. Tractations en coulisse, combats feutrés : bienvenue dans les cercles du pouvoir ! ●

## DJAÏZ David et Xavier DESJARDINS « La révolution obligée. Réussir la transformation écologique sans dépendre de la Chine et des États-Unis ». Allary Éditions

La transformation écologique n'a pas commencé. Malgré les innovations technologiques, les changements d'habitudes, les promesses des entreprises, les plans étatiques ou encore les COP, le monde, en 2023, n'a jamais autant consommé d'énergie fossile.
Pourquoi tant de discours pour si peu de résultats ? N'y a-t-il rien de concret derrière ce verdissement qu'une majorité d'organisations et de citoyens appellent de leurs vœux ?
La Chine et les États-Unis ont déjà amorcé un tournant industriel spectaculaire. Ils s'imposent en champions de l'économie verte et organisent notre dépendance.
La France et l'Europe, elles, multiplient les ambitions et normes environnementales qui provoquent un retour de bâton populiste et anti-écologique. Nous cherchons encore comment transformer nos façons de produire, de consommer, d'habiter, de nous déplacer, de nous alimenter. Sans faire monter les colères. Tout en réaffirmant notre puissance industrielle et politique.
Nous avons moins de trente ans pour accomplir notre transformation écologique. Ce livre donne le mode d'emploi pour y parvenir. ●

## DUHAMEL Patrice. « Le chat et le renard. Présidents et Premiers ministres : deux ou trois choses que je sais d'eux... ». Éditions de l'Observatoire

Avec la complicité de Jean de La Fontaine et de ses Fables, Patrice Duhamel dévoile dans ce nouvel essai toute l'arrière-scène du pouvoir, nous livrant ses souvenirs les plus personnels sur les dirigeants qui ont façonné la Vème République. Lui qui a bien connu ces grands fauves politiques, leurs ambitions, leurs déceptions, leurs souffrances, il explore les rapports difficiles, voire orageux, entre présidents et Premiers ministres. Il relate des instants étonnants, comme ce clash, dont il est le témoin direct, entre Valéry Giscard d'Estaing et Jacques Chirac ; des épisodes inédits où l'on voit François Mitterrand et Michel Poniatowski, l'émissaire de Giscard, se rencontrer secrètement ; des scènes surprenantes avec Jacques Chirac, Michel Rocard, Nicolas Sarkozy ou encore Edouard Philippe.
De la singulière complexité des relations entre Charles de Gaulle et Georges Pompidou aux tensions entre Emmanuel Macron et Elisabeth Borne, en passant par les trois cohabitations, chaque duo a sa propre alchimie - un mélange de conflits ouverts et de batailles feutrées... Patrice Duhamel a vécu de l'intérieur l'histoire de ces duettistes devenus duellistes. Cet essai vous convie ainsi au cœur des affrontements et des rivalités qui ne cessent d'animer le sommet de l'État. ●

## HAROCHE Pierre. « Dans la forge du monde. Comment le choc des puissances façonne l'Europe ». Éditions Fayard

Les Européens ont été les premiers à faire le tour du globe, en 1522. Ils ont donné à la mondialisation son impulsion par les voyages, le commerce et la colonisation, unifiant le monde comme leur vaste empire. Ils n'étaient pas une civilisation, ils étaient la civilisation.
Aujourd'hui, ils assistent au retour du balancier : désormais, l'histoire, c'est les autres. La rivalité entre les États-Unis et la Chine relègue au second plan un Vieux Continent confronté à nouveau à la guerre contre la Russie. Voilà le phénomène que Pierre Haroche met en lumière : le rôle de plus en plus crucial de la nouvelle compétition mondiale entre puissances dans le destin européen. Sous l'effet des dernières crises, dont l'électrochoc ukrainien, les Européens sont contraints d'innover, de se repenser, pour surmonter leurs faiblesses. Une nouvelle Europe est en train de sortir de la forge du monde.
Explorer cette boucle inattendue, cette valse séculaire entre deux entités titanesques – l'Europe et le monde –, tel est le projet de ce livre. Car nous sommes à la croisée des chemins. ●

## FERRÉ Denis. « Les Français et l'Europe, de Schuman à Macron. Entre rêves et réalités ». Editions Eyrolles

Le 29 mai 2005, un coup de tonnerre a retenti en Europe. Les Français venaient de rejeter par référendum le traité établissant une Constitution pour l'Europe. Que s'était-il donc passé pour que l'unité européenne subisse tout à coup un rejet ? Pour comprendre, il faut se poser quelques questions fondamentales. Qu'est-ce que l'Europe ? Qu'est-ce que l'Union européenne ? Quand et pourquoi la « construction européenne » a-t-elle commencé ? Et quel a été le rôle de la France dans ce processus ?
Cet ouvrage pédagogique et passionnant permet de mieux cerner l'histoire et les enjeux de l'Europe, et surtout de comprendre le fossé profond entre le projet européen tel qu'il est perçu par nos dirigeants et le désenchantement des Français. ●

EURONAVAL
Paris
Depuis la mer, protégeons nos nations
Paris Nord
Villepinte
4 › 7
nov
2024
Le mondial du naval de défense
Pour exposer, contactez notre équipe commerciale :
saleseuronaval@sogena-events.com
euronaval.fr
hippocampe.com • ©Ewan Lebourdais - www.ewan-photo.fr

# LA RÉGION GRAND EST SUR LE PODIUM DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE !

**2ème**

**en nombre de projets d'implantations ***

**1ère**

**destination des investisseurs étrangers ***
(en montant)

**3ème**

**la + attractive de France ! ****

* Annonces Choose France 2024 ** Baromètre EY de l'Attractivité de la France 2024

© Région Grand Est / Direction de la Communication 4093 / Mai 2024 / Crédits photos : Christen Michel, Jean-Luc Stadler / Région Grand Est - robertchouraqui / Adobe Stock

Choose ! CHOOSE GRAND EST

La Région Grand Est
ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE