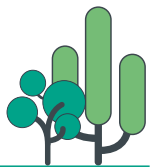


PLANETER

+ DE TER - DE CO₂ !

DOSSIER DE PRESSE
23 SEPTEMBRE 2020





PLANETER : + DE TER - DE CO₂ !

À l'occasion de la Semaine Européenne du Développement Durable du 18 septembre au 8 octobre, TER SNCF lance PLANETER, sa démarche de réduction de l'impact environnemental des mobilités régionales fondée sur la conviction qu'avec plus de TER, il y aura beaucoup moins de CO₂.

Le train régional est un mode de transport intrinsèquement écologique : il permet aujourd'hui de laisser au garage plus d'un million de voitures chaque jour en France. Les nouvelles solutions technologiques comme l'hydrogène, les batteries, les biogaz et les biocarburants vont permettre aux Régions de réduire drastiquement les émissions de CO₂ de leurs réseaux de train régionaux et à la SNCF de sortir l'Activité du diesel d'ici 2035.

Sans attendre, TER SNCF veut aller plus loin avec PLANETER, en s'engageant à réduire ses émissions de CO₂ de 100 000 tonnes par an d'ici à 2025, à baisser d'un tiers l'empreinte carbone des passagers et d'éviter d'émettre 500 000 tonnes de CO₂ en France en convainquant les automobilistes de prendre le train.

La crise liée à la COVID-19 a accéléré la prise de conscience de la nécessaire transition énergétique. Née il y a un an, la démarche environnementale TER SNCF monte donc aujourd'hui en puissance : PLANETER sera l'un des piliers du prochain plan stratégique TER 2021-2025. Un objectif qui s'inscrit comme un parti pris indispensable et prioritaire pour chaque nouveau projet, favorisant l'amélioration continue, avec un engagement de tous et partout. Plus qu'une stratégie globale pour réduire les émissions et en éviter toujours davantage, PLANETER est une démarche simple et pragmatique qui va être déployée dans les pratiques des 26 000 agents de TER SNCF.



POURQUOI NOMMER NOTRE DÉMARCHE ?

Nous souhaitons un nom pour porter, en interne et en externe, l'engagement, la transformation et la vision de TER SNCF.

Notre conviction :
le train est une partie de la solution pour une mobilité qui préserve la planète.



3 GRANDS OBJECTIFS DE RÉDUCTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

01 ► Réduire nos émissions
annuelles de CO₂ de
100 000 tonnes d'ici 2025

Baisser d'un tiers
l'empreinte carbone
des passagers.

02

03 ►

Éviter d'émettre 500 000
tonnes de CO₂ en France
en convainquant les
automobilistes
de prendre le train.



UNE APPROCHE SIMPLE : « + DE TER - DE CO₂ »

PLANETER, c'est une approche simple et pragmatique qui inclut tous les agents TER SNCF dans leurs activités ainsi que les clients et les acteurs des territoires. Plusieurs leviers ont déjà été identifiés :

► ► - de CO₂ cela veut dire optimiser notre exploitation au quotidien : conduite des trains, stationnement des rames, température à bord des voitures, gestion des transports, des véhicules de service et aussi une meilleure régularité pour contribuer à la sobriété énergétique. Chaque métier de TER SNCF aura un rôle à jouer. Mais aussi agir sur la rénovation du parc matériel existant et le déploiement de nouvelles technologies (hydrogène, hybride, batteries, bio carburants, biogaz...).

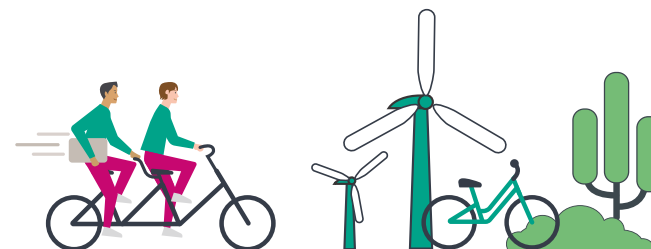
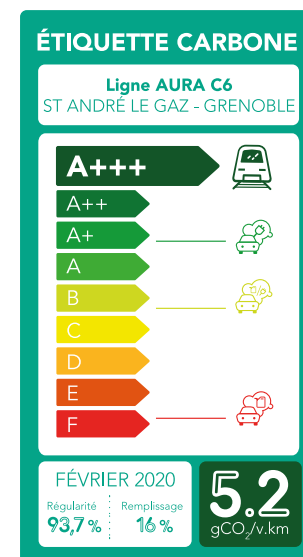
► ► + de TER, c'est avant tout attirer plus de voyageurs dans les trains pour réduire l'empreinte carbone individuelle avec des offres commerciales attractives et la prise en compte du voyage de bout en bout.

PLANETER, c'est aussi travailler avec les Autorités Organisatrices pour favoriser le report modal et réduire ainsi les émissions aux bornes de leurs territoires. Une approche partenariale unique de TER SNCF !

UNE INNOVATION PLANETER : L'ÉTIQUETTE CARBONE DES LIGNES

Pour mieux comprendre les mécanismes de notre impact environnemental et permettre aux Directions de Lignes d'agir concrètement, TER SNCF a développé, avec le cabinet Carbone 4, un outil de calcul fin des émissions de CO₂ produites pour un voyageur par kilomètre. Les résultats sont traduits sous la forme d'étiquettes carbone, système universel de notation de A à F, comme pour l'électroménager.

Ces étiquettes permettent d'afficher que **le train est dans la plupart des cas le moyen de transport le plus vertueux** et d'aider celles et ceux qui font le choix du train à mieux comprendre l'impact positif de ce choix au quotidien. Pour nos équipes en Direction de Lignes, ces étiquettes permettent de mesurer les progrès générés par leurs actions dans le cadre de PLANETER.





LE TRAIN, VERTUEUX PAR NATURE

Le train est l'un des modes de transport qui a le moins d'impact pour l'environnement. Le secteur des transports émet aujourd'hui 30 % des gaz à effet de serre du pays : la part du ferroviaire représente seulement 0,5 % alors qu'il transporte 11 % des personnes et 9 % des marchandises au niveau National !

Le TER émet en moyenne 24,8 g de CO₂ par voyageur par kilomètre. Il s'agit bien sûr d'une valeur moyenne qui regroupe des réalités très différentes en fonction du remplissage, du type d'usage (CITI, KRONO, PROXI) et du matériel utilisé : TER électrique, TER bi-mode ou diesel.

1,1

million de personnes
laissent leur voiture
au garage chaque jour
grâce à TER.



Mais cette moyenne montre déjà qu'un voyageur en TER émet 8 fois moins de gaz à effet de serre que s'il était seul en voiture. Les 1,1 million de personnes qui voyagent chaque jour dans nos TER permettent d'éviter 2,8 millions de tonnes de CO₂.



193 g

VOITURE
1 PERSONNE



141 g

AVION



64,3 g

COVOITURAGE
3 PERSONNES



35,2 g

AUTOCAR
LONGUE DISTANCE



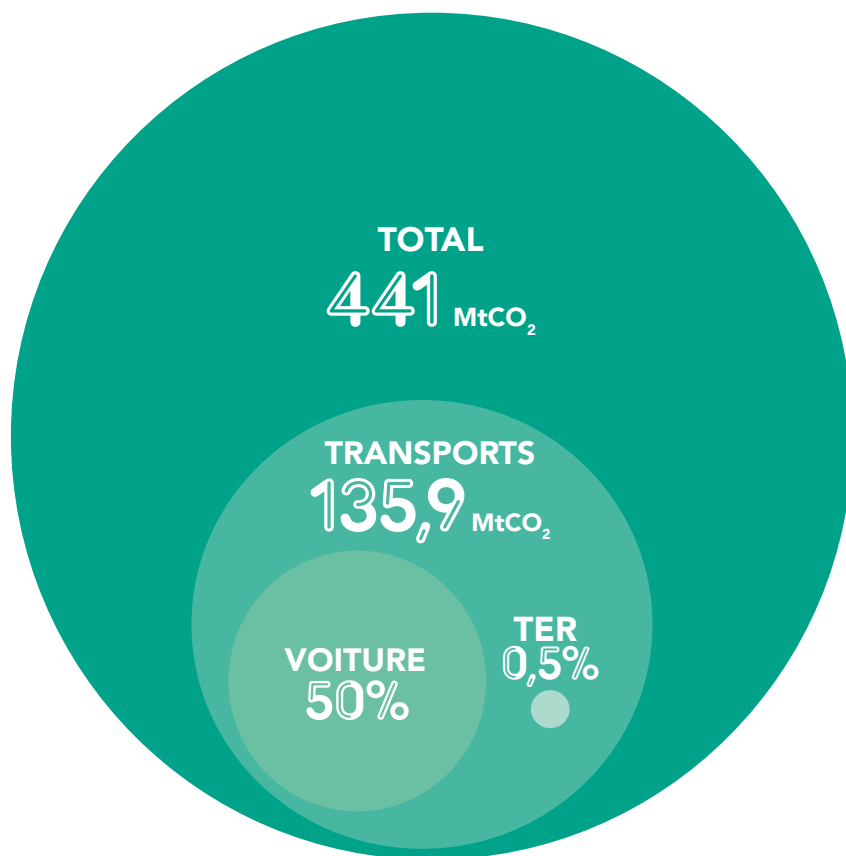
24,8 g

TER



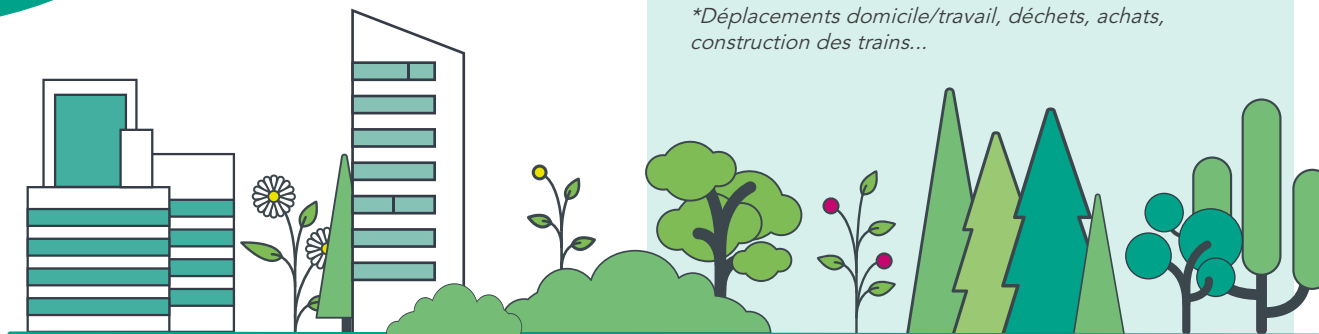
* Données ADEME

LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE

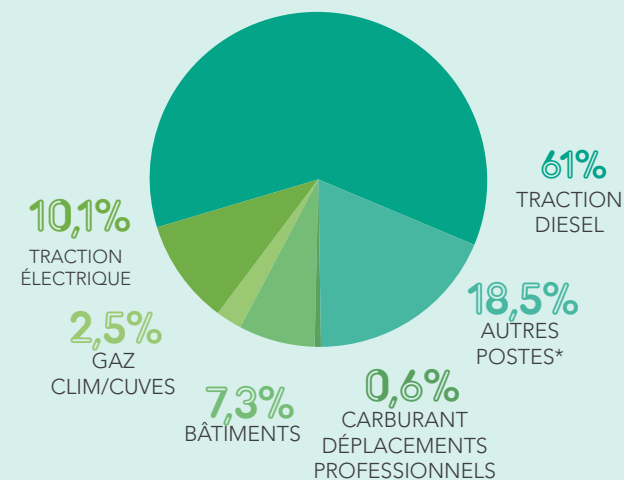


* Source CITEPA

Face à l'urgence climatique, le ferroviaire s'impose donc comme un atout majeur pour la transition écologique. PLANETER capitalise sur cette sobriété énergétique et veut aller plus loin en poursuivant la réduction de l'empreinte environnementale des TER, ainsi que celle de ses clients.

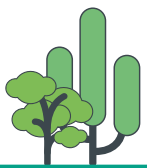


LES SOURCES D'ÉMISSIONS DE CO₂ DE TER



Les principales sources d'émissions de CO₂ pour TER SNCF proviennent de l'énergie de traction de ses trains (et notamment ceux à moteur diesel) mais pas uniquement ! Les bâtiments, les déplacements de son personnel, les achats, les déchets, les systèmes d'information sont autant de sources d'émissions prises en compte dans nos calculs.

*Déplacements domicile/travail, déchets, achats, construction des trains...



+ DE TER : UNE DYNAMIQUE COMMERCIALE AU SERVICE DE LA PLANÈTE

Avec PLANETER, TER SNCF s'engage, aux côtés des Régions, à accélérer sa dynamique commerciale pour conquérir de nouveaux voyageurs avec des gammes tarifaires attractives, des nouveaux moyens pour faciliter l'achat de billets (en gare, en ligne, par téléphone, dans des boutiques mobiles ou chez des partenaires et commerçants de proximité) et en proposant aux Régions de développer l'offre avec des solutions plus adaptées aux besoins de mobilité des habitants des territoires à partir de 3 concepts :

- **CITI**, le transport fréquent et capacitaire pour desservir les grands centres urbains.
- **KRONO**, le service rapide et confortable pour relier les pôles régionaux entre eux.
- **PROXI**, la desserte fine des territoires.

Depuis 2017, la fréquentation des voyageurs est ainsi en hausse. La crise sanitaire de la COVID-19 a bousculé cette dynamique. PLANETER est un argument pour faire revenir les voyageurs à bord de trains et attirer de nouveaux clients.

Pour convaincre encore plus de voyageurs de prendre le train, **TER SNCF et les Régions proposent des offres commerciales innovantes et attractives**. Ce fut le cas cet été avec l'opération « TER DE FRANCE » qui a permis, avec 2 millions de petits prix, d'attirer plus de voyageurs dans nos trains. Les jeunes représentent la moitié des utilisateurs des TER. Cet été, plus de 68 000 Pass Jeunes ont été vendus permettant ainsi à de nombreux jeunes de se déplacer.

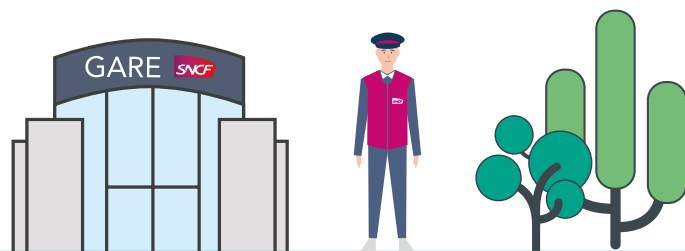
Avec son approche Optim'TER, TER SNCF propose aussi aux Régions de reconcevoir entièrement des offres (dessertes, fréquence, services, connexions, etc.) sur la base des besoins de mobilités exprimés. Cette approche est particulièrement bien adaptée aux lignes de dessertes fines des territoires.



CONCEVOIR LE VOYAGE DE BOUT EN BOUT

Pour permettre au plus grand nombre d'accéder à ses trains, TER propose une grande variété d'offres de services et de partenariats pour faciliter les trajets de porte à porte : vélos et trottinettes en libre-service, autopartage, auto-stop connecté.

Avec le pack Mobilité, TER SNCF propose aux Régions, pour leurs nouveaux clients annuels, de découvrir des offres de transports complémentaires au train pour faciliter leurs déplacements quotidiens, là où le train seul ne peut pas remplacer la voiture individuelle.



**Le TER contribue
à la neutralité carbone
d'un territoire.**

**Un voyageur en plus dans
chacun des 8 200 TER
quotidiens, c'est**

20 000

**tonnes de CO₂
évitées chaque année.**



LES ÉMISSIONS ÉVITÉES : UNE APPROCHE UNIQUE DE TER SNCF

Avec PLANETER, TER SNCF s'engage auprès des Régions en matière de réduction des émissions de CO₂ sur leur territoire. Notre objectif commun est clair : convaincre plus de voyageurs de prendre le train au lieu de leur voiture personnelle et réduire ainsi les émissions à l'échelle du territoire.

Les émissions évitées sont un indicateur important pour les Autorités Organisatrices car il rejoint les engagements qu'elles prennent en matière de réduction des émissions de CO₂ dans leur schéma directeur régional. C'est une approche partenariale unique de TER SNCF car très peu d'entreprises ont l'opportunité de travailler sur un indicateur de ce type. Nous le pouvons car notre solution est meilleure pour la planète que les autres modes de transport : à nombre de déplacement constant, plus les gens utilisent nos services plus les émissions de CO₂ diminuent.





MODE CO₂ : UNE AUTRE MANIÈRE D'EXPLOITER AU QUOTIDIEN

Pour réduire les émissions de CO₂, nous avons repensé nos modes d'exploitation. En agissant sur de nombreux leviers comme la conduite des trains, le stationnement des rames, la température à bord et aussi en améliorant la régularité, TER SNCF contribue à la sobriété énergétique tout en améliorant la qualité du service au voyageur.

L'OPTICONDUITE

Optimiser sa conduite pour économiser de l'énergie, le principe est le même que pour la voiture. Grâce à un outil sur leur tablette, les conducteurs peuvent optimiser en temps réel la vitesse à suivre et éviter de donner des coups de freins ou faire de grandes accélérations inutiles qui sont sources de consommation importante. TER SNCF a engagé un vaste programme de formation en France sur ce nouvel outil avec l'objectif d'équiper l'ensemble des conducteurs de TER d'ici à 2022.

► ► **Ce projet permet d'économiser 7% de l'énergie de traction consommée.**

L'ÉCO STATIONNEMENT

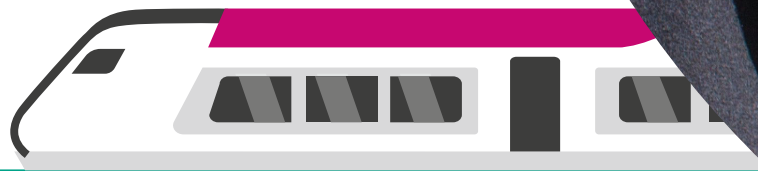
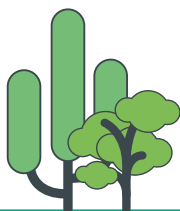
En matière de stationnement, SNCF optimise ses pratiques pour réduire ses consommations au strict nécessaire. Dans le cas du stationnement de ses rames, ces dernières pouvaient être maintenues en marche pour le confort thermique lors des opérations de nettoyage ou encore celui des voyageurs au redémarrage de la rame. Avec l'éco stationnement, il s'agit de revoir en profondeur les pratiques de nos agents et les règles à appliquer pour réduire au strict minimum l'énergie consommée quand les trains sont à l'arrêt tout en respectant le confort des voyageurs et des personnels, y compris durant leurs opérations de nettoyage et de maintenance.

3 Directions de Lignes pilotes et les ateliers de maintenance associés déploient déjà les nouveaux standards :

- Centre Val de Loire : Tours – Chinon + Technicentre Tours
- AURA : Clermont – Brioude + Technicentre AURA
- Grand Est : Nancy – Pont Saint Vincent + Technicentre Grand Est

Un déploiement général suivra dans toutes les Directions de Lignes.

► ► **L'objectif attendu est la baisse d'émission de 48 000 tonnes de CO₂ d'ici à 2025.**





UNE BONNE RÉGULARITÉ, C'EST AUSSI DES ÉMISSIONS ÉVITÉES !

Une bonne régularité des trains permet aussi d'éviter des émissions de CO₂. Un train à l'heure consomme moins qu'un train en retard. Il a mieux respecté les vitesses optimum. En étant dans son créneau horaire, il évite les phases d'accélération et de ralentissement qui sont très consommatrices en énergie. Chaque geste compte et maîtriser notre production, c'est contribuer à la baisse de nos émissions !

► ► En baissant de 30% nos trains en retard depuis 2016, nous avons déjà réduit nos émissions annuelles de 3800 tonnes de CO₂.

MAIS AUSSI...

► ► En ajustant au mieux le **réglage du chauffage et de la climatisation** : la bonne température au bon moment pour des économies réelles sur chaque degré gagné. Sur Regiolis et Regio2N, la climatisation est déjà pilotée par la mesure du taux d'occupation : elle s'adapte donc en temps réel à la fréquentation du matériel et améliore le confort à bord.

► ► En réduisant le nombre de kilomètres parcourus des trains non commerciaux (c'est à dire sans passager pour acheminer un train à son point de départ par exemple) pour **éviter des consommations à vide**.

► ► En optimisant la gestion des transports, la consommation énergétique des bâtiments, les déplacements domicile/travail et même les systèmes d'informations. Tous les acteurs de TER SNCF sont concernés et engagés dans la réduction de nos émissions.



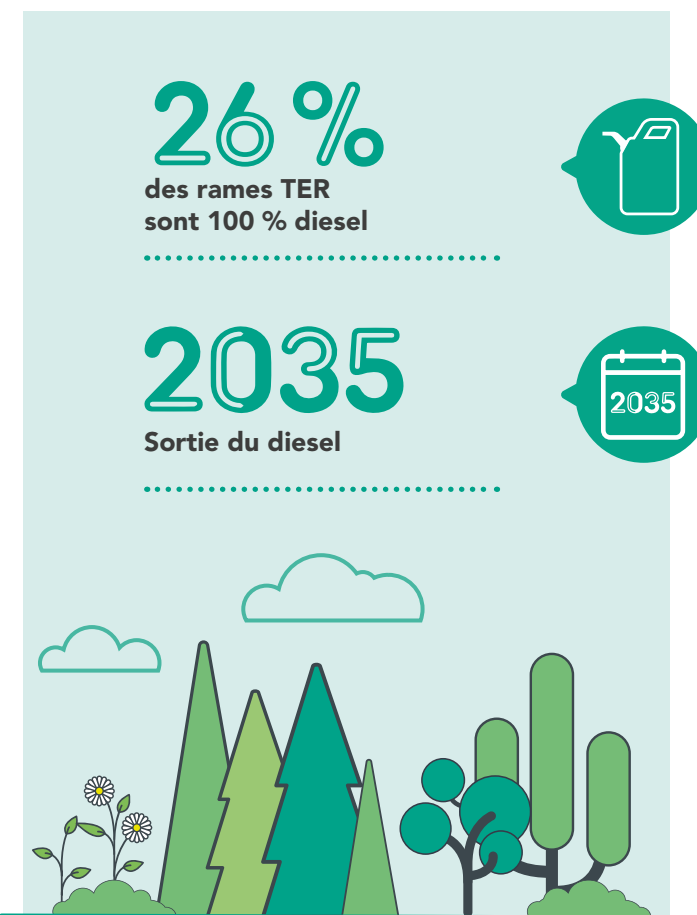
➔ DE CO₂ : SORTIR DU DIESEL

UNE AMBITION COMMUNE AVEC LES RÉGIONS

Les émissions de CO₂ du TER sont très différentes selon le type de matériel. Aujourd'hui, plus de la moitié du parc matériel TER est électrique. 22 % du parc est bi-mode (c'est-à-dire que la rame peut fonctionner soit avec du diesel soit avec de l'électricité) et un quart est uniquement diesel. Le TER électrique est très performant en termes d'émissions de CO₂. Le TER à traction thermique quant à lui émet entre 9 et 10 fois plus de CO₂ pour un kilomètre parcouru. Les TER thermiques ou bi-modes sont utilisés dans près de 40 % des circulations TER. Ils représentent 25 % de la consommation d'énergie de TER SNCF et 75 % des émissions de CO₂ liées à la circulation des trains.

Le levier le plus puissant pour réduire nos émissions est de sortir du diesel. Cette ambition commune avec les Régions s'appuie sur deux leviers :

- ▶ La rénovation du matériel roulant : pour les équiper d'options modernes et performantes permettant de consommer moins d'énergie.
- ▶ Le verdissement de notre parc matériel pour substituer les moteurs diesel par d'autres technologies (hydrogène, batteries, moteurs biogazs, etc.) soit sur du matériel neuf, soit lors des opérations de rénovation.



RÉNOVER NOTRE MATÉRIEL EXISTANT

Les rames TER sont en général renouvelées à mi-vie, ce qui offre l'opportunité de les équiper de technologies plus récentes et de prolonger leur durée de vie. La rénovation des rames AGC et TER2NNG prévue entre 2022 et 2030 est une occasion unique de les rendre plus vertes.

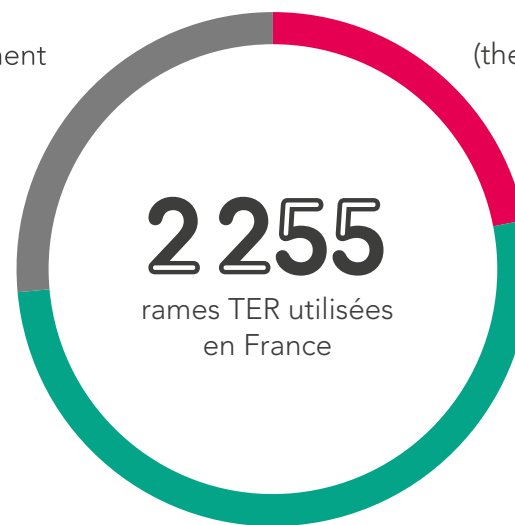
Les Régions, toutes très engagées, pourront par exemple choisir :

- ▶ le digital embarqué pour suivre la consommation en temps réel ;
- ▶ des systèmes de climatisation nouvelle génération aux standards des nouveaux matériels ;
- ▶ des substitutions de moteurs diesels par des technologies vertes (voir page 12).

C'est près de 900 rames TER qui pourront bénéficier de ce programme de modernisation, dont 55% qui fonctionnent aujourd'hui au diesel.

596
rames uniquement
thermiques

495
rames bi-modes
(thermiques/électriques)



2255
rames TER utilisées
en France

1164
rames uniquement
électriques





➔ DE CO₂ : VERDIR NOTRE PARC MATÉRIEL

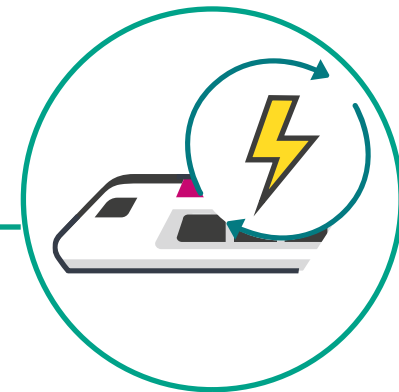
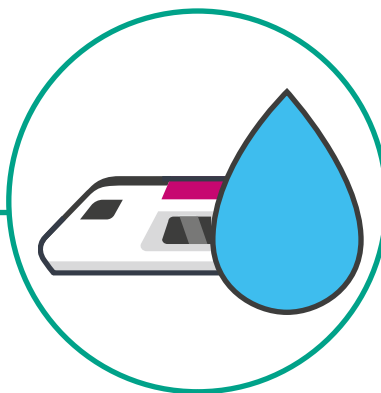


TER À HYDROGÈNE

Un train hydrogène TER va voir le jour !
Mais alors comment fonctionnera-t-il ?
La technologie consiste à **remplacer les moteurs diesels par des piles à combustible et des batteries pour une traction objectif « zéro émission » de gaz à effet de serre et « zéro émission » polluante.**

L'hydrogène stocké dans les réservoirs est mélangé à l'oxygène dans la pile à combustible pour obtenir de l'électricité utilisée pour la traction du train ou pour recharger les batteries. Le seul résidu de cette réaction est de l'eau. Le projet, lancé il y a deux ans, associe les Régions Auvergne – Rhône Alpes, Bourgogne – Franche Comté, Grand Est et Occitanie avec SNCF et le constructeur ALSTOM. Il prévoit une première série de 14 rames Regiolis Hydrogène, avec une première circulation pour 2023.

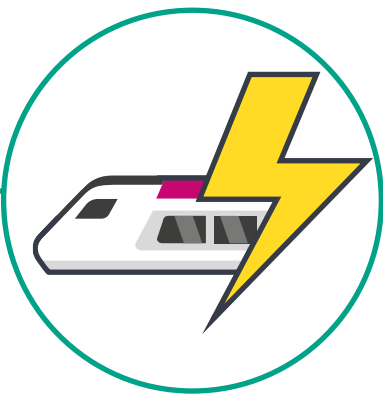
 **Objectif « zéro émission »**



TER HYBRIDE

TER SNCF s'est associée à ALSTOM et aux Régions Occitanie , Grand Est, Nouvelle Aquitaine et Centre – Val de Loire pour développer un TER hybride. Son principe est simple : **la moitié des moteurs diesels est remplacée par des batteries au lithium qui récupèrent l'énergie de freinage (auparavant perdue sous forme de chaleur), qui est ensuite utilisée pour la traction du train.** Une rame du parc TER Occitanie sera transformée en hybride début 2021. Les passagers pourront utiliser ce mode de déplacement fiable et durable à partir de 2022.

 **- 20 % d'énergie consommée et de gaz à effet de serre**



TER À BATTERIES

TER SNCF, en étroite collaboration avec les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Sud, ainsi qu'avec le constructeur Bombardier, va prochainement faire rouler des trains à batteries.

Ces trains bi-mode circuleront sur les portions non électrifiées des voies via l'énergie stockée dans des batteries au lithium-ion et sur les voies électrifiées via l'énergie de la caténaire.

De plus, ils consommeront moins d'énergie grâce à la récupération et à la réutilisation de l'énergie lors des freinage. Ces trains pourront donc rouler en autonomie complète, sur des distances pouvant aller jusqu'à 80 kilomètres. La transformation d'anciens trains diesel-électrique en bi-mode batterie-caténaire permettra de concilier performances environnementale et financière, dans la mesure où les infrastructures électriques fixes nécessaires seront plus frugales. Une solution de plus pour nos clients. Les premiers essais auront lieu dès 2022, pour une exploitation commerciale dès 2023.

 **Objectif « zéro émission »**

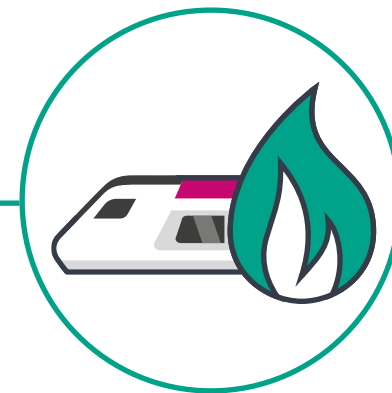
TER AU BIOCARBURANT

TER SNCF expérimente les carburants issus de la biomasse végétale pour réduire ses émissions de CO₂. **L'ambition est qu'en 2021 des trains circulent avec un biocarburant issu à 100% de la filière colza, le B100.** En effet, ces nouveaux biocarburants sont utilisables dans les rames Régiolis actuelles sans qu'il y ait besoin d'apporter des modifications importantes sur leur motorisation.

Les tests réalisés ont démontré des performances environnementales significatives. Le biocarburant B100 permet une réduction de près de 60% des émissions de CO₂ « du champ au rail »



60% de réduction des émissions de gaz à effet de serre.



TER BIOGAZ

TER SNCF va étudier les trains au BioGNV, en lien avec les attentes fortes des Régions. Une solution qui allie territoires et verdissement. Avec le développement de la filière du BioGNV en France, un gaz renouvelable alternatif au carburant fossile, issu de la méthanisation, une nouvelle opportunité pourrait s'ouvrir avec un intérêt environnemental certain.

Avec le TER B100, TER Hybride, TER Batteries, TER Hydrogène, qui sont des projets de verdissement ferroviaire déjà en cours d'étude et de mise en œuvre, SNCF va explorer le TER au BioGNV qui peut aussi être une solution d'avenir dans le cadre de notre ambition de Mobilité Durable.



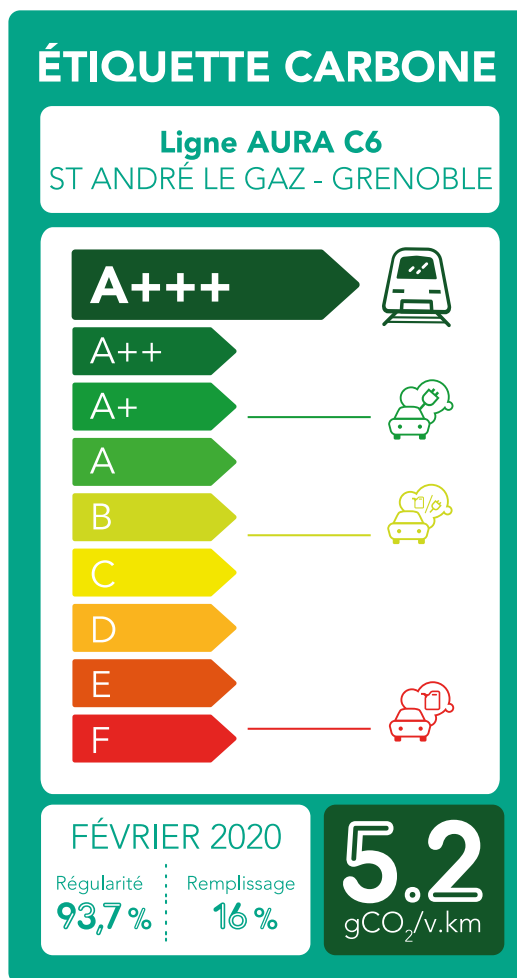
Réduction d'au moins 80% de CO₂



DES ÉTIQUETTES CARBONE PAR LIGNES

Pour réduire ses émissions et tendre vers la neutralité carbone, TER s'est fait accompagner par le cabinet de conseil de référence Carbone 4 afin d'établir ses indicateurs de mesure et bâtir un plan d'action adapté par territoire en fonction des typologies de ligne.

Pour chacune des quelques 680 lignes de service KRONO, CITI et PROXI, TER SNCF est désormais en mesure de calculer le plus finement possible les émissions de CO₂ produites pour un voyageur, sur la base des taux de remplissage moyens des trains circulant sur chaque ligne : ce qui donne le nombre de grammes de CO₂ émis pour un voyageur par kilomètre.



* 5,2 g CO₂/v.km signifie :
5,2 g de CO₂ émis pour chaque voyageur,
par kilomètre parcouru durant son trajet.

Les premiers résultats ont été traduits sous la forme d'étiquettes carbone, système universel, pour faciliter leur compréhension. En plus de la traditionnelle note de A à F associée à un code couleur, TER a ajouté 3 items simples pour comparer les émissions CO₂ d'un trajet avec celles :

- ▷ d'un véhicule thermique,
- ▷ d'un véhicule hybride,
- ▷ d'un véhicule électrique.



100 %

des lignes CITI plus
performantes que la voiture



100 %

des lignes KRONO plus
performantes que la voiture



85 %

des lignes PROXI plus
performantes que la voiture



LES ENSEIGNEMENTS

Ces données permettent de démontrer que **le train est, et de très loin, le moyen de transport le plus vertueux** et aident les usagers à mieux comprendre l'impact positif de ce choix au quotidien.

Toutes les lignes dites CITI (service péri-urbain) et KRONO (desserte des pôles régionaux) ont systématiquement des émissions de CO₂ très inférieures à celle d'une voiture. Nos voyageurs du quotidien qui choisissent le TER plutôt que la voiture pour circuler en milieu urbain et entre les grandes villes font donc systématiquement le meilleur choix pour l'environnement.

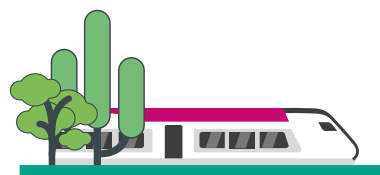
85 % des lignes PROXI présentent un bilan meilleur que celui de la voiture individuelle, même si la moindre électrification des lignes et l'usage du diesel pèsent sur leur performance. Mais ce n'est pas une fatalité : remplir les trains TER améliore considérablement leur bilan carbone et les nouvelles solutions technologiques sur le matériel offrent de belles perspectives d'amélioration à court terme ! TER SNCF souhaite innover et proposer des solutions adaptées à chaque ligne et chaque territoire avec une approche système.



LES DIRECTIONS DE LIGNES EN ACTION

L'objectif de ces étiquettes carbone est de permettre aux Directions de Lignes et à chaque Région de mieux comprendre son impact et de l'analyser plus finement afin de trouver des solutions pour réduire ses émissions de CO₂. Chaque territoire travaille ses objectifs personnalisés et nos Directions de Lignes sont mobilisées pour mieux comprendre leur impact, le réduire et attirer plus de voyageurs.

Un voyageur en plus dans chacun des 8 200 TER quotidien, ce sont 20 000 tonnes de CO₂ évitées chaque jour. Plus que jamais TER SNCF est engagé pour **+** de TER et **-** de CO₂ sur toutes ses lignes dans l'hexagone !



TER SNCF

Antoine BARON - Relations Presse
antoine.baron@sncf.fr
06 23 04 74 44

