

L'ORIENTATION DES POLITIQUES PUBLIQUES VERS UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DURABLE

FICHE FACTEUR CRITIQUE

PERIMETRE : FRANCE

HORIZON : 2030

1. PREAMBULE

Au cours de l'année 2019, la Direction Digitale et Innovation de SNCF réseau a initié une démarche de prospective, qui vise à identifier des actions concrètes à mettre en œuvre pour adapter SNCF Réseau aux défis sociaux, économiques et environnementaux du 21^e siècle.

Cette démarche a été placée sous le parrainage de Jean Ghédira, Directeur général adjoint à la direction générale Clients et Services, et Marc Doisneau, Directeur général adjoint à la direction générale Exploitation Système. Elle a été conçue à travers une étude documentaire, un sondage prospectif, des entretiens avec des experts - internes et externes -, ainsi que des ateliers de travail. La démarche, qui a abouti à des pistes d'actions soumises en début d'année 2020, est structurée par thématique.

Deux thématiques ont été abordées en 2019. La première thématique de travail concerne « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » ou « l'âge de l'Homme », terme proposé par le climatologue, météorologue et chimiste de l'atmosphère Paul Josef Crutzen et par Eugène Stoermer, biologiste, pour rendre compte d'une nouvelle ère géologique dans laquelle l'activité humaine a un impact dominant sur l'environnement.

La deuxième thématique traite, elle, des « nouveaux modèles de gouvernance tournés vers l'intérêt général ». Les éléments présentés dans ce livrable portent sur la première thématique, « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène ».

Vous avez entre les mains une « fiche facteur critique », c'est-à-dire une étude documentaire d'une variable jugée incertaine dans l'avenir par rapport à la thématique prospective étudiée, ici « L'impératif

écologique et l'entrée dans l'anthropocène ». Chaque fiche facteur critique revient sur l'histoire de la variable, qualifie son état actuel et projette son avenir et ses impacts à l'horizon 2030.

Au total, neuf fiches facteurs critiques ont été produites sur le thème de « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » :

- + Les impacts du changement climatique
- + La guerre pour les ressources
- + La rationalisation des déplacements des individus
- + L'orientation des politiques publiques en faveur d'un développement économique durable
- + Les évolutions technologiques en lien avec l'impératif écologique
- + Des cycles de production transparents, responsables et en résonance avec les cycles naturels
- + Les attentes vis-à-vis de l'action environnementale des entreprises
- + La création de ressources communes en faveur du développement durable
- + La sixième extinction biologique

La conception de ces fiches a constitué la première étape de la démarche de prospective. Elle fut suivie d'entretiens avec des experts externes et internes à SNCF Réseau, de scénarios prospectifs, de deux ateliers de travail, ainsi que d'un sondage prospectif.

2. A RETENIR

Les politiques publiques européennes et françaises en faveur du développement durable sont en augmentation. L'Europe œuvre pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et la France, aux côtés de 194 autres pays, s'est engagée pour une augmentation de la température qui ne dépasse pas les 2 degrés. Mais les investissements nationaux consacrés à cet objectif ne suffisent pas. Ils sont en moyenne de 40 milliards d'euros par an en France, soit un manque évalué entre 10 et 30 milliards d'euros chaque année.

En conséquence, les politiques publiques françaises et la loi LOM adoptée par le Sénat début 2019 font l'objet de nombreuses critiques. L'Ademe, l'Institute for climate economics et le Réseau Action Climat recommandent la mise en œuvre d'actions plus engagées, dès aujourd'hui, pour atteindre les objectifs fixés.

À l'horizon 2030, il serait souhaitable que tous les acteurs de la mobilité soient taxés en fonction de leurs émissions carbone et que les quotas soient davantage limités pour faire augmenter le coût de la tonne de carbone. Une règle d'or climatique et environnementale est également recommandée : seuls les projets, infrastructures, produits et services qui auraient un bilan environnemental positif pourraient prétendre à des financements publics. Ces actions complémentaires auraient un impact direct sur la valeur des entreprises, qui reposerait en premier lieu sur un bilan environnemental nul voire positif. En conséquence, les modes de déplacement les moins polluants seraient privilégiés.

3. HISTORIQUE

LES POLITIQUES EUROPEENNES

En Europe, les politiques de protection de l'environnement se font de plus en plus ambitieuses. Elles s'appuient principalement sur trois mesures : la réglementation écologique (les normes concernant les émissions automobiles par exemple), la fiscalité écologique (taxes carbone, bonus-malus...) et le marché des quotas d'émission carbone. L'Union Européenne se donne un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% en 2020 et de 40% en 2030 (par rapport à 1990). Elle investit 20% de son budget total, soit environ 180 milliards d'euros par an, à la lutte contre le changement climatique. Les politiques développées en matière de mobilité sont pilotées par le DG Move (*Directorate-General for Mobility and Transport*).

LES POLITIQUES PUBLIQUES FRANÇAISES

Les États membres complètent l'action européenne individuellement. Depuis l'Accord de Paris en 2015, la France fait partie des 195 États qui s'engagent pour maintenir l'augmentation de la température mondiale sous le seuil de 2°C et si possible de 1,5°C. Depuis 2014, les investissements dédiés au climat sont en hausse dans le pays.

En France, la politique de protection de l'environnement a démarré dans les années 1970 et la notion de développement durable, au sens d'un développement qui « réponde aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins » a été intégré à la constitution en 2005 sous la forme d'une Charte pour l'environnement. En 1996, la France met en place une première Stratégie nationale de développement durable (SNDD), actualisée en 2003 puis en 2006. Cette stratégie porte sur dix programmes sectoriels et comprend plus de 500 actions. Le Comité interministériel pour le développement durable, le Conseil national du développement durable et les hauts fonctionnaires chargés du développement durable au sein de chaque ministère, sont en charge du suivi de cette stratégie. Le Plan national d'affectation de quotas d'émissions de CO2 (PNAQ) voir le jour en 2005, la « taxe carbone » sur les énergies fossiles en 2014. En 2015, la France a voté la loi de transition énergétique et mis en place la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC). En 2017, le Plan climat est lancé. Il comprend un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'objectif de la taxe carbone est d'inciter les Français et les entreprises implantées en France à changer progressivement leurs modes de production et de consommation qui sont émetteurs de CO2. Cette dernière est passée de 7 euros en 2014 à 44,6 euros en 2018. Au total, la taxe carbone a rapporté 9 milliards d'euros en 2018. Environ 20% des taxes récoltées sur les produits de consommations sont consacrés à la transition énergétique.

LES POLITIQUES PUBLIQUES LIEES A LA MOBILITE

Des inégalités de traitement existent selon les secteurs. Au niveau européen, le transport aérien et maritime international est exonéré de « taxe carbone ». En France, il existe des exonérations et des réductions pour les transports aériens et fluviaux nationaux, les taxis, le transport routier de marchandises et les transports en commun.

Les infrastructures de transport sont plutôt bien loties. De 2011 à 2017, la contribution annuelle du secteur public au financement des investissements a augmenté de 5 milliards d'euros. Au total, la France dépense

chaque année 20 milliards d'euros d'investissements pour l'efficacité énergétique, 6,6 milliards d'euros pour le développement d'énergies renouvelables et 10 milliards d'euros pour la construction d'infrastructures durables dans le secteur des transports et des réseaux.

4. SITUATION ACTUELLE EN FRANCE

De nouvelles politiques publiques dans le domaine des mobilités sont en cours d'élaboration :

- + La Commission européenne a présenté un nouveau règlement concernant les émissions carbone des poids lourds en Europe, afin d'éviter l'augmentation de 9% d'émissions prévues entre 2010 et 2030. Selon ce règlement, les nouveaux véhicules poids lourds doivent réduire leurs émissions de 30% d'ici 2030.
- + Le Sénat français a voté favorablement pour la loi Mobilités (loi LOM). Les députés doivent encore se prononcer.

Les différentes politiques publiques mises en œuvre rencontrent leur lot de critiques :

- + L'Institute for Climate Economics estime que les investissements pour la lutte contre le changement climatique sont insuffisants, notamment pour rénover les logements, le tertiaire et les véhicules verts.
- + L'Ademe estime que les mesures mises en œuvre dans le secteur des transports pour atteindre la réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 sont insuffisantes et préconise cinq mesures complémentaires.
- + Le Réseau Action Climat a évalué que seulement un tiers du chemin est parcouru pour mettre la politique de transports en cohérence avec la protection du climat et les besoins de mobilité : « les investissements pour le climat dépassent désormais les 40 milliards d'euros mais les besoins en la matière sont compris entre 50 et 70 milliards d'euros par an ».
- + Le système européen de droits d'émission carbone propose de nombreux quotas gratuits et génère un coût carbone faible pour les entreprises. Il était à moins de 5 euros en 2017 et est remonté à 20 euros la tonne fin 2018, ce qui reste faible.

Lors de la COP24 de 2018, les États ont reconnu l'alerte du GIEC selon laquelle les réductions de GES sont insuffisantes pour atteindre les objectifs fixés. Mais des difficultés se posent au niveau international, avec notamment le désengagement des États-Unis de l'Accord de Paris poussé par le climato-scepticisme de Donald Trump.

Plus précisément sur la loi LOM :

- + Cette loi déçoit car elle n'intègre pas des propositions essentielles qui ont été faites dans le projet de loi initial promulgué le 23 mai 2018. Les mesures laissées de côté portent sur la lutte contre l'étalement urbain sachant que l'État continue d'investir dans les routes et les autoroutes génératrices d'urbanisation et de trafic, sur le manque d'interdiction des véhicules polluants en milieu urbain dense d'ici 2025, sur l'insuffisance des financements pour développer des transports collectifs quotidiens et les modes actifs, ou encore sur le renoncement en 2018 de l'augmentation de la taxe carbone et de la suppression de la niche fiscale du diesel. Sur le plan ferroviaire, l'I4CF souligne que « l'État investit à

minima pour l'entretien du réseau ferré. Aucune ressource financière nouvelle et pérenne n'est prévue pour le maintien et l'attractivité des lignes de train qui sont transmises aux régions alors qu'un réseau ferroviaire dense de trains de jour et de nuit est essentiel pour lutter de manière écologique contre les fractures territoriales. »

- + Par ailleurs, contrairement à ce qui est prévu dans la loi LOM, l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF) demande l'ajout d'un amendement qui redonne du pouvoir aux différentes échelles territoriales : « Chaque commune, groupement de communes, ou département peut demander le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité et devenir autorité compétente pour organiser à l'échelle de leur territoire des solutions de mobilité, en coordination avec la région, autorité organisatrice des mobilités. »

Enfin, la justice climatique prend son envol. Divers acteurs, citoyens et ONG en tête, portent plainte contre les États en raison de leur manque d'actions pour lutter contre le changement climatique. Ce contre-pouvoir pourrait faire évoluer les politiques publiques à l'horizon 2030 (voir FFC 7 - Les attentes vis-à-vis de l'action environnementale des entreprises).

5. PROJECTIONS

PROJECTION CATASTROPHE : LE MIRAGE TECHNO-ÉCOLOGIQUE

En 2030, les politiques publiques exercent toujours un niveau de contrainte insuffisant pour les entreprises, qui, par des dérogations diverses ou le paiement de taxes trop peu onéreuses pour être dissuasives, continuent de produire des offres au coût environnemental élevé. Concrètement, cela signifie que l'augmentation du coût de la taxe carbone n'est pas poursuivie et n'atteint pas les 100 euros/tonne de CO₂ à l'horizon 2030, contrairement à ce qui est prévu aujourd'hui. Les secteurs aériens et maritimes sont toujours exonérés de taxes tout comme les industries numériques, les data et les technologies étant vues comme des solutions viables et suffisantes pour résoudre les problématiques environnementales.

Les investissements publics consacrés à la maintenance et au développement des infrastructures ferroviaires sont diminués de moitié. Les solutions de type voitures autonomes, électriques et/ou connectées sont privilégiées et les investissements portent avant tout sur la maintenance et le développement des infrastructures routières nécessaires à leur déploiement. L'incitation des individus à changer de comportement de mobilité ne porte pas sur les modes actifs ou les transports publics, mais avant tout sur l'achat et l'adoption des voitures électriques et autonomes grâce à des subventions.

Ce scénario est poussé par les lobbyistes du numérique et de la voiture. Il est rendu possible dans une politique qui oppose la croissance économique et la protection de l'environnement et qui étouffe les appels d'air des citoyens, des associations et des ONG, en promulguant des solutions propres mais insuffisantes eu égard à l'ampleur des enjeux climatiques.

PROJECTION IDEALE : LE RATTRAPAGE VERS UNE NEUTRALITE CARBONE

En 2030, les politiques publiques françaises en matière de mobilité durable ont intégré l'ensemble des propositions faites initialement dans la loi LOM, permettant d'atteindre les 40% de réduction des émissions. L'augmentation de la taxe carbone est rattrapée dès 2020 et maintenue pour atteindre les 100 euros/tonne. Les secteurs aériens, maritimes et ferroviaires sont sujets aux mêmes règles que les autres.

Dès 2025, les véhicules polluants sont interdits dans les zones urbaines denses. La vente des véhicules diesel et essence est aussi interdite sur le territoire français.

Toute production d'une offre de mobilité doit répondre à la règle d'or climatique et environnementale, c'est-à-dire témoigner d'un bilan environnemental total bénéfique, pour obtenir un financement. C'est pourquoi les investissements se focalisent sur la maintenance et le développement d'infrastructures ferroviaires et d'infrastructures routières à la faveur des modes actifs et des voitures en partage. Tout territoire, même une commune de petite taille, peut devenir autorité compétente pour organiser des solutions de mobilité sur son périmètre, permettant l'émergence de solutions de mobilité solidaires. La neutralité carbone est imposée pour tous les plans de mobilité locaux.

Ce scénario est possible si l'Union Européenne impose un certain nombre de mesures à ses États membres, mais aussi par une pression toujours plus forte des ONG, des associations et des citoyens.

PROJECTION VRAISEMBLABLE : L'AMELIORATION LEGERE DES POLITIQUES EXISTANTES

En 2030, les politiques publiques françaises tentent d'avancer sur tous les fronts, c'est-à-dire qu'elles promeuvent le développement des voitures électriques et des véhicules autonomes, tout en poussant la pratique des modes actifs et des voitures en partage. Les dérogations pour les secteurs aériens et maritimes sont annulées à l'échelle nationale. La taxe carbone est augmentée et le marché des quotas renforcé pour augmenter le coût de la tonne d'émission CO2 qui atteint les 100 euros/tonne.

Le recul des véhicules thermiques, diesel et essence, se fait encore pas à pas et est principalement poussé par le développement des modes électriques. Les Zones à Faible Émission sont devenues des obligations dans toutes les villes de plus de 100 000 habitants. La voiture thermique est fortement invitée à rester en-dehors des zones denses, mais de nombreuses dérogations existent, notamment pour les professionnels qui ont besoin d'un véhicule pour se rendre chez leurs clients.

Ce scénario est une continuité logique des politiques mises en œuvre actuellement.

6. IMPACTS

IMPACTS SUR LA CREATION DE VALEUR

L'évolution des politiques publiques a un impact direct sur les modalités de création de valeur à la fois pour obtenir des financements publics mais aussi sur le coût global des solutions mises en œuvre en raison des taxes carbone et du marché des quotas. L'interdiction de l'usage des véhicules thermiques dans certaines zones du territoire et l'interdiction de vendre ces mêmes véhicules est également une donnée clé. L'augmentation du tarif du transport aérien et du transport maritime aura un impact non-négligeable sur l'usage des autres modes de déplacement.

Concrètement, cela signifie que, si les politiques publiques suivent l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, la valeur d'une offre reposera avant tout sur son bilan climatique et environnemental positif, puis en second lieu sur sa capacité à accompagner les individus à changer de comportement de mobilité.

IMPACTS SUR LES TRANSFORMATIONS ORGANISATIONNELLES

Pour faire face à un tel scénario de création de valeur, il faudra que les entreprises se dotent de compétences et de partenaires pour évaluer de la manière la plus précise possible le bilan climatique et environnemental de leurs activités. Cette évaluation devra reposer à la fois sur la production de l'offre (matériaux et énergie mobilisés), sur son exploitation et sur la gestion des déchets, mais aussi et surtout sur les usages durables que l'offre permet, le nombre de personnes ou d'acteurs qu'elle touchera, les économies d'énergie et d'émissions carbone qu'elle génèrera en permettant à ces personnes et acteurs de ne pas utiliser une offre plus polluante.

Par ailleurs, il sera nécessaire de former les salariés des entreprises aux enjeux climatiques et environnementaux afin de leur permettre de penser les offres directement dans cet objectif de neutralité carbone. Des experts du climat et de l'environnement devront intégrer les équipes projet pour apporter et partager leur expertise.

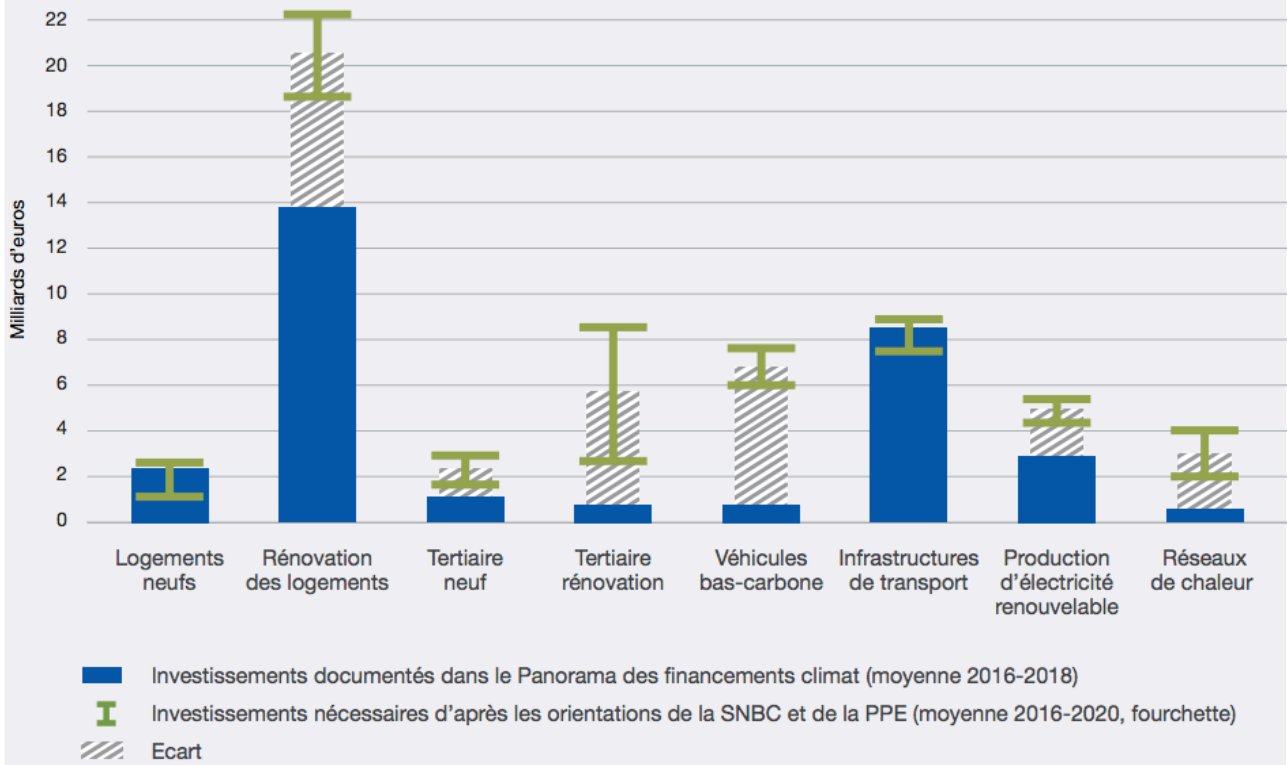
IMPACTS POUR SNCF RESEAU

L'évolution des politiques publiques touche avant tout SNCF Réseau sur le plan des investissements publics. Si ces investissements sont aujourd'hui conformes aux orientations de la SNBC, rien ne garantit à ce jour que l'État parviendra à les maintenir sur le long cours (voir graphiques plus bas).

L'intensité des besoins des infrastructures ferroviaires variera également en fonction des politiques publiques mises en œuvre. Une augmentation du prix des billets d'avion aurait un impact conséquent sur l'usage des trains de voyageurs. Les contraintes portées sur le secteur logistique pourraient booster le FRET ferroviaire à travers le développement du feroutage par exemple. Une volonté forte de desservir tous les territoires, zones rurales comprises, pourrait revaloriser les petites lignes. Un autre impact repose sur la limitation de l'étalement urbain. Les nouvelles infrastructures de transport ayant des externalités directes en termes de bétonisation et de choix résidentiel des individus, il est à envisager une baisse de l'extension des lignes ferroviaires.

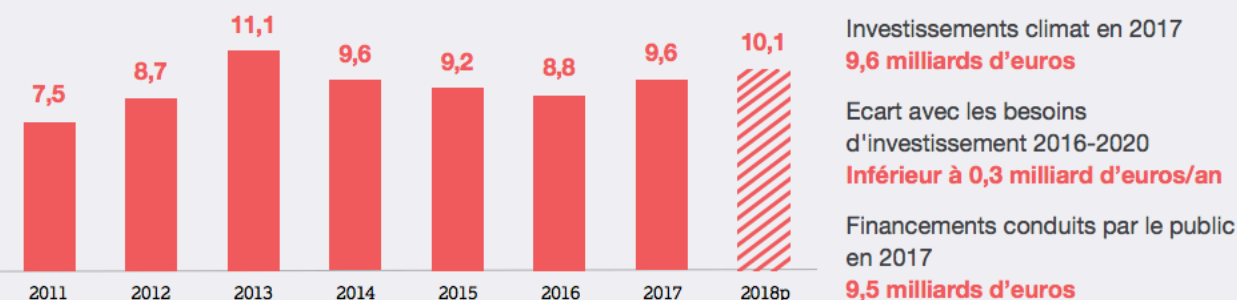
SNCF Réseau est aussi concernée par la mise en place d'une expertise interne et d'une méthode d'évaluation des impacts climatiques et environnementaux de ses activités.

RÉPARTITION PAR SECTEUR DES ÉCARTS ENTRE LES INVESTISSEMENTS RECENSÉS DANS LE PANORAMA ET LES BESOINS D'INVESTISSEMENT IDENTIFIÉS DANS LA SNBC ET LA PPE



Source : I4CE, Panorama des financements climat, édition 2018

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



Source : I4CE, Panorama des financements climat, édition 2018

Les investissements dans les infrastructures de transport bas-carbone atteignent 9,6 milliards d'euros

La tendance est stable depuis 2014. Les premiers résultats pour 2018 laissent envisager une hausse modeste des investissements.

Ces investissements concernent en grande majorité les infrastructures de transport collectif ferroviaire et urbain, et sont entrepris quasi-exclusivement par les pouvoirs publics au travers des gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau, RATP, Société du Grand Paris) ou des collectivités locales. L'Etat et les collectivités interviennent dans le financement de ces projets via des subventions et des dotations.

Le niveau des investissements au cours des années récentes se situe dans la fourchette de besoins exprimés par la SNBC et la PPE

Pour autant, il convient de s'assurer que les dépenses engagées aujourd'hui dans les infrastructures permettent bien le report modal massif indispensable à la transition bas-carbone du secteur des transports.

De plus, la SNBC et la PPE envisagent de poursuivre sur plusieurs décennies les niveaux d'investissements actuels, ce qui pose la question de la pérennité des ressources publiques affectées à cet effort.

7. QUELLES EVOLUTIONS DANS D'AUTRES ZONES DU MONDE ?

194 autres États se sont engagés au côté de la France lors de l'Accord de Paris de 2015. 46 entités politiques (les pays de l'Union Européenne, mais aussi le Québec, l'Ontario ou encore la Californie) ont mis en place une taxe carbone et/ou un système d'échange de quotas d'émissions.

La France est vue comme une bonne élève si l'on considère le classement de l'Université de Yale, le pays arrivant en 2e position sur 180 pays étudiés. Avec un demi-milliard de tonnes de CO₂, le pays génère un centième des émissions mondiales. Ces émissions ont baissé d'un tiers depuis quarante ans. Au contraire, les émissions générées aux États-Unis ont augmenté de 10% sur la même période et de 600% en Chine. Contrairement à de nombreux autres pays européens, la France est parvenue à respecter son engagement lors du protocole de Kyoto, à savoir une réduction de 15% des émissions de GES entre 1990 et 2010.

Une spécificité de la France tient dans le développement de l'énergie nucléaire qui lui permet de limiter ses émissions de CO₂. Mais cette énergie génère en elle-même de nombreux débats et est inconcevable pour la majorité des écologistes en raison notamment des déchets radioactifs et de l'insécurité des centrales.

8. SOURCES MOBILISEES

« Comprendre la taxe carbone en huit questions », Anne-Aël Durand, *Le Monde*, 7 décembre 2018

« La composante carbone en France : fonctionnement, revenus et exonérations, » Lucile Rogissart, Sébastien Postic, Julia Grimault, I4CE, octobre 2018

« Tarification du carbone dans le monde : l'augmentation des revenus pose la question des usages », Clément Métivier, Sébastien Postic, I4CE, octobre 2018

« Poids lourds : perspectives de décarbonisation », AUREL, octobre 2018

« Transition énergétique : dernières chances pour l'Europe », Alain Lipietz, *Alternatives économiques*, 2012

« Panorama des financements climat », Hadrien Hainaut, Lola Gouiffes, Ian Cochran, Maxime Ledez, I4CE, 2018

« Évolutions de l'action nationale », Vie publique, Octobre 2017

« Propositions de mesures de politiques publiques pour un scénario bas carbone », ADEME, août 2017

« Politiques des transports, le tableau de bord climatique », Lorelei Limousin, Réseau Action Climat, Mars 2019

« Projet de loi d'avenir pour les transports et la mobilité dont la France a besoin », Réseau Action Climat, Mai 2018

« France : des investissements en faveur du climat toujours insuffisants », Le Monde de l'Énergie, AFP, Novembre 2018

« En finir avec le toujours plus en matière d'écologie », Eric Le Boucher, *Les Échos*, mai 2019

« Les deux secrets d'une France si verte, » Jean-Marc Vottori, *Les Échos*, Mai 2019

DOCUMENTS LIES

La thématique de « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » a donné lieu à la production de plusieurs livrables, listés ci-dessous.

| DOCUMENT | DESCRIPTION |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Neuf fiches facteurs critiques | Une « fiche facteur critique » constitue une étude documentaire d'une variable jugée incertaine dans l'avenir par rapport à la thématique prospective étudiée, ici « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène ». Chaque fiche facteur critique revient sur l'histoire de la variable, qualifie son état actuel et projette son avenir et ses impacts à l'horizon 2030 : |

| | |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> + Les impacts du changement climatique + La guerre pour les ressources + La rationalisation des déplacements des individus + L'orientation des politiques publiques en faveur d'un développement économique durable + Les évolutions technologiques en lien avec l'impératif écologique + Des cycles de production transparents, responsables et en résonance avec les cycles naturels + Les attentes vis-à-vis de l'action environnementale des entreprises + La création de ressources communes en faveur du développement durable + La sixième extinction biologique |
| Quatre entretiens externes | <p>L'objectif de ces entretiens externes était de comprendre quels sont les grands enjeux actuels et futurs de « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène » et les solutions envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Benoît Mounier, fondateur de Benenova + Emmanuel Delannoy, consultant associé chez Pikaia + Hélène le Téo, consultante en transition écologique et numérique + Vivian Dépoues, chef de projet adaptation au changement climatique, I4CE |
| Cinq entretiens internes | <p>Ces entretiens avaient pour objectif de comprendre les enjeux de SNCF Réseau face à « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène », d'identifier les actions qui sont d'ores et déjà mises en œuvre et celles qui devraient l'être :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Bernard Torrin, directeur Développement durable, SNCF Réseau + Corinne Roecklin, responsable du pôle « environnement et projet » + Lucette Vanlaecke, Directrice Clients et Services SNCF Réseau Île-de-France + Philippe Bihoux, directeur international de Fret SNCF + François Tainturier, Directeur de la Stratégie du Réseau de SNCF Réseau |
| Deux comptes rendus d'ateliers prospectifs | <p>23 mai 2019 : L'objectif de l'atelier était d'identifier et de prendre la mesure des impacts de l'impératif écologique et de l'entrée dans l'anthropocène pour SNCF Réseau à l'horizon 2030.</p> <p>17 septembre 2019 : L'atelier fait suite à la réalisation d'une analyse documentaire et d'entretiens avec des experts du sujet, ainsi qu'au premier atelier prospectif du 23 mai 2019. Son objectif était d'enrichir la liste des actions qui pourraient être mises en œuvre par SNCF Réseau pour s'adapter à la crise écologique, de premières actions ayant déjà été identifiées dans les entretiens et lors de l'atelier du 23 mai.</p> |
| Trois scénarios prospectifs | <p>À l'issue d'un premier travail documentaire (conception des fiches facteurs critiques), des résultats du sondage prospectif, des entretiens externes et internes et des discussions de l'atelier du 23 mai 2019, trois scénarios prospectifs ont été élaborés. Ils ont été utilisés lors du second atelier, celui du 17 septembre 2019, pour que les participants positionnent SNCF Réseau dans les mondes imaginés à horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> + L'utopie techno-entrepreneuriale + L'État social et écologique + La rupture hyperlocale et coopérative |
| Un sondage prospectif | <p>Sur la base des entretiens menées avec des experts internes et externes à SNCF Réseau et de l'analyse documentaire, 23 hypothèses d'avenir (horizon 2030) ont été formulées et adressées à des experts de l'écologie. Chaque expert s'est positionné sur chacune des hypothèses en indiquant son accord ou son désaccord et en expliquant les raisons de son positionnement.</p> |

| | |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Une note stratégique | À l'issue de la démarche de prospective stratégique, une note stratégique éditorialisée a été rendue. Son objectif est de récapituler les impacts de la thématique (ici, « L'impératif écologique et l'entrée dans l'anthropocène ») ainsi que de donner des pistes d'actions pour s'y adapter. |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|