

COMPTE RENDU COLLOQUE TRANSITION ENERGETIQUE

ELENGY Gilles BAVUZ, responsable domaine industriel pour Fos et St Nazaire

ELENGY est une filiale de GDF Suez qui opère sur les trois terminaux aujourd'hui en exploitation en France, 2 sur la ZI de Fos, un à côté de St Nazaire.

La France a été précurseur puisque le GNL fête les 50ans de son arrivée en France, on lui voit un nouvel avenir sur la carburation maritime

Le gaz naturel a des intérêt environnementaux connus par rapport au carburant alternatif en termes de co2, de NOx, SO2 et particules fines. Il a un intérêt par rapport au bruit engendré par la carburation des camions, notamment dans les zones urbaines.

Par rapport au GNC, qui est une autre forme d'utilisation, en terme de volume, l'avantage du GNL est que 1m3 de gaz liquide correspond à 600m3 de gaz gazeux à la pression atmosphérique. Il est stocké sous forme comprimée à 200 bars. Dans un même volume on a donc 3 fois plus d'énergie qu'avec le gaz naturel comprimé, d'où l'intérêt du GNL en terme d'autonomie sur des carburations pour des utilisations longue distance.

Pourquoi en tant qu'opérateurs de terminaux, sommes-nous intéressés par ce marché ? Nos terminaux méthaniers, conçus historiquement pour importer le gaz naturel en France, étaient intégrés dans un système de transport qui a évolué vers un système de hubs, avec le développement de services de chargement de grands navires exportant le GNL en dehors de l'Europe.

On les voit se développer en 3 étapes :

- dans un premier temps, le chargement de camions pour alimenter des industriels. Ce service existe déjà, sur nos terminaux de Fos où l'offre de chargement de camions est disponible sur le terminal de Tonkin depuis le mois de septembre dernier,
- dans un deuxième temps, décalé à cause de contraintes réglementaires dues à la présence de zones d'émissions contrôlées en Manche-Mer du Nord, le chargement des navires, selon l'exemple de la mer du Nord où une cinquantaine de navires fonctionnent au GNL
- dans une troisième temps, le chargement de navires ravitailleurs qui pourraient alimenter des stations satellites pour le chargement de bateaux et de camions.

Le gestionnaire d'infrastructures que nous sommes, vu la taille de nos équipements, est prêt à charger des navires ravitailleurs, prêt à accompagner ce marché qui a des atouts importants, ce n'est pas le maillon amont de chaîne qui est bloquant pour ce marché.

Un point qui me paraît important aussi : concernant la sécurité, par rapport à d'autres produits il y a quelques précautions à prendre avec le GNL. Il nous semble important que la formation de l'ensemble des acteurs puisse être assurée pour un développement de ce marché en toute sécurité. Nous avons l'ambition, vu notre expérience et notre antériorité, de pouvoir développer une

offre de formation pour les chauffeurs, pour les acteurs intermédiaires, pour les clients finaux, autour de nos terminaux sur lesquels on peut faire un certain nombre d'exercices.

Dernier point, sur l'équilibre économique : sur la carburation maritime le GNL n'est pas compétitif par rapport au fuel lourd, il l'est par rapport au gasoil, chacun peut s'y retrouver entre les coûts de terminal et les coûts de logistique qui peuvent se partager ; sur la carburation routière la question centrale est la question des taxes pour assurer le développement de ce marché.

SUEZ ENVIRONNEMENT EAU POLE ENERGIE - Gille BIDEUX

Opérateur pour les collectivités de la gestion des déchets et de l'eau, nous essayons de développer au sein de la partie eau, des solutions de production de biométhane comprimé ou liquéfié, à partir des boues des stations d'épuration, associées à d'autres déchets organiques, de manière à produire localement un carburant qui soit utilisé localement dans les transports futurs.

CASTORAMA - Philippe DUHAMEL

Castorama appartient au Groupe Kingfisher, qui a lancé un mot d'ordre au sein des enseignes en Europe, c'est ce qu'on appelle la politique "net positive". Il s'agit de redonner à la planète, au minimum, ce qu'on lui a pris voire plus, cela se décline dans les magasins, dans les produits mais aussi en supply chain.

Castorama a été le premier en Europe à monter des projets d'importance en termes de réduction de son empreinte. Il a commencé par les flux sur le rail-route et maintenant 30 % de ses flux nationaux circulent sur des trains ; la deuxième étape a été de mettre en place des véhicules Euro 6 sur l'ensemble des bases logistiques régionales. La troisième étape a été Paris, où il a mis en place, depuis un an, 7 porteurs GNV de 12 tonnes, uniquement au gaz. 7 porteurs, 0 panne en un an, on a réussi à travers ce projet à faire de l'iso prix. C'est toujours un peu compliqué lorsque les véhicules sont plus chers, mais on a travaillé avec notre partenaire sur l'étalement des charges, surtout sur le volume d'activité en refaisant les caisses, le gerbage des marchandises, ce qui nous a permis de mettre du gaz dans des camions beaucoup plus chers au même prix que des camions diesel.

Dernière étape que nous avons lancée, sur Miramas avec notre partenaire qui s'occupe de nos flux rail-routiers, c'est la mise en place d'un camion 44 tonnes uniquement au gaz qui prend tous les jours son plein sur Miramas et quitte la gare de Miramas pour venir sur le site de St Martin de Crau ce qui nous permet de dire qu'on a bouclé la boucle logistique complètement puisqu'on part d'un site logistique, on arrive à la gare, on voyage sur le train, on termine la livraison avec un véhicule au gaz.

On se rend compte entre professionnels que tout le monde est d'accord, les politiques, les constructeurs sont prêts, les fournisseurs de gaz sont prêts, les transporteurs prennent conscience qu'il doivent aller dans ce sens, ils sont poussés par leurs chargeurs, mais ce qu'il ne faut pas oublier c'est le

consommateur final qui est à la recherche des solutions les plus économiques. Si on développe de nouveaux modes de transports avec une fiscalité punitive, ça n'ira pas très loin parce que c'est le consommateur final qui fait la loi sur le marché.

FNTR 06 Patrick MORTIGLIENGO

Il est évident que la première préoccupation des transporteurs est le carburant, c'est notre premier poste. Le gaz, nous nous y intéressons de près. Il y a plusieurs types de transport, le transport local, le transport international, le transport longue distance. En transport international, des camions qui feraient la Région Paca, l'Italie ou l'Espagne par exemple, pourraient-ils s'approvisionner, on ne le sait pas. Deuxièmement, les autonomies des camions, on ne les connaît pas précisément. Troisièmement s'ils sont en panne au bord de la route comment seront-ils réparés, on ne le sait pas, on n'a pas assez d'informations sur ces produits là mais c'est une solution d'avenir. Avant de signer la charte CO2, je me suis renseigné auprès des constructeurs VOLVO et MERCEDES, le premier travaille sur un projet méthane-diesel et le second uniquement sur des véhicules de livraison localement, sur les longues distances il cherche plutôt à améliorer le diesel. Jusqu'à maintenant nous cherchons à nous faire une opinion mais nous savons qu'à court ou moyen terme, il y aura une demande pour le gaz. En tant que transporteurs c'est notre intérêt de nous y intéresser le plus rapidement possible mais pour cela il nous faut des remontées d'informations sur la sécurité, notamment, et sur le retour d'investissement. Nous avons besoin que l'administration, les fabricants de camions, les méthaniers s'engagent et nous donnent de la visibilité, alors les transporteurs s'engageront, Mais sans visibilité sur la fiscalité future les transporteurs ne s'engageront pas.

IVECO Clément CHANDON

Ces véhicules au sens large existent depuis 20 ans, on a fait rouler les premiers bus en France en 1994. C'est l'histoire d'une gamme de produits qui, année après année, n'a fait que s'étendre et qui est partie de marchés publics où on ne cherchait pas la rentabilité ou qui étaient tirés par des contraintes environnementales car ces véhicules n'émettent pas de particules, ils sont aussi très performants en NOx et sont très silencieux. Depuis ces marchés originels qui portaient sur les bus, 2 500 en France, et sur les bennes d'ordures ménagères qui sont un millier, on a eu l'arrivée des précurseurs comme Monoprix à Paris en 2008 et on a continué à développer le gaz. Bien sûr on a des utilitaires depuis 14 ans, de 3,5 à 5 tonnes, et puis nous avons développé aussi le tracteur. En développant le tracteur, on a fait changer complètement la dynamique du marché puisque nous sommes passés de la motivation strictement environnementale à la motivation économique. Aujourd'hui, dans beaucoup de cas et dans la majorité des pays d'Europe, il est plus rentable de faire rouler un camion au gaz qu'un camion au diesel. Certes il est beaucoup plus cher à l'achat, de l'ordre 20 à 35 000 euros de plus, mais lorsque on a

sommé son loyer, donc le remboursement de son coût financier, y compris les taxes extrêmement faibles, ses surcoûts d'entretien et son poste carburant, on est gagnant de 200 à 500 euros par mois, dès le premier mois d'utilisation et c'est pour ça qu'on pense qu'on est dans une dynamique qui va nous faire sortir d'un marché de niche tiré par des contraintes environnementales. Ces contraintes sont toujours là. Nous venons d'ailleurs de démontrer l'intérêt du GNL, avec le support de l'ADEME et de notre client, les transports Perrenot à Lyon et leur chargeur Casino, en comparant des diesel Euro 6 dernière génération, avec du GNL euro 6. On est inférieur de 15 % en CO₂, on est plus silencieux, on est inférieur de 50 à 70 % en NO_x, on a des particules tellement faibles qu'on arrive même pas à les mesurer donc on a un bilan environnemental très positif et un bilan économique également très positif du moment où on peut dépasser les 100 000 km/an et où on garde les camions 5 ans ou plus.

Je me suis occupé longtemps du gaz à l'échelle française, aujourd'hui je m'occupe du développement du gaz à l'échelle internationale, Europe, Afrique, Moyen-Orient. Cela montre deux choses, la première c'est que le marché français est aujourd'hui le premier marché d'Europe. Il est faux de penser qu'en France le gaz n'a jamais pris, concernant les poids lourds, les bus et les camions urbains et c'est encore plus faux quand on voit ce qui se passe aujourd'hui avec les tracteurs routiers. Les 3 dernières années nous avons multiplié par 3,2 nos ventes, nous allons les doubler cette année et au niveau européen nous prévoyons de multiplier par 10 nos ventes dans les 5 prochaines années pour à peine 4000 unités par an. Parce que la dynamique économique est là, et la France est le premier marché d'Europe. Parce que toutes les parties sont présentes, les chargeurs sont demandeurs, notamment la grande distribution, les grandes enseignes, tout ce qui est agro-alimentaire mais aussi l'automobile. L'offre véhicules est présente. En tant que leader européen, nous avons 3 500 véhicules au gaz qui tournent depuis plus de 15 ans en France, donc nous les connaissons très bien. Je rassure la FNTR, dans tous les pays d'Europe ces véhicules sont connus, documentés et maintenus de la même manière que les diesels et ils sont aussi très fiables puisque les véhicules que nous ont acheté nos premiers clients il y a 15 ans, pensant les garder 8 ans, pour une majorité d'entre eux fonctionnent toujours. Ils ont donc fait environ 55000/600000 heures de fonctionnement non stop, 7 jours sur 7, depuis 15 ans et c'est pareil pour les bus. C'est donc une technologie très mature, très polyvalente puisqu'aujourd'hui on démarre à 3,5 tonnes et bien sûr il existe des véhicules légers, et on termine à 44 tonnes. On a déjà des camions de 44 tonnes qui roulent au biométhane, carburant produit par des ordures ménagères, mais on en aura bientôt qui rouleront grâce aux productions de biométhane liquifié du groupe Suez Environnement, avec comme matière première les boues des stations d'épuration et c'est particulièrement intéressant car pour ces camions là, nous allons partir d'un déchet a priori le moins valorisant possible et à la fin de chaîne nous aurons de l'engrais, du CO₂ liquide qu'on va mettre aussi dans des camions pour faire fonctionner les groupes frigo, sans énergie fossile et sans bruit, et du méthane liquide qui va faire fonctionner les camions sans CO₂, sans bruit, sans oxyde d'azote et sans particules, je pense que ce sont des solutions merveilleuses, on n'a pas besoin d'imaginer ni l'hydrogène ni même l'électrique aujourd'hui dans

le mix énergétique français. Pour toutes ses raisons environnementales et économiques et toute l'offre qui s'est développée dans ces 20 années, nous sommes très optimistes et le réseau français va se développer à grande vitesse puisqu'à la fin de cette année on devrait avoir 6 à 8 nouvelles stations poids lourds en France, chose qu'on avait jamais vue dans les 20 années précédentes.

Philippe GUILLAUMET - GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Le port de Marseille-Fos cherche à se diversifier depuis longtemps. Dès le début des années 2000, il a anticipé la baisse des importations d'hydrocarbures et surtout de pétrole brut. Le GNL est devenu pour le port un marché cible d'où l'idée de faciliter la construction d'un nouveau terminal méthanier à Fos Cavarou qui a été mis en oeuvre en 2010.

C'est un marché important pour nous, nous n'avons pas toutes les clés en main mais nous cherchons à soutenir la filiale depuis très longtemps et même si la croissance des trafics de GNL n'a pas été aussi importante que celle que nous avons anticipée, nous continuons à appuyer toutes les initiatives. Quelques exemples :

- la participation avec Elengy à un dossier de demande de subvention auprès de la commission européenne pour les réseaux trans-européens de transport,
- le suivi de tout ce qui est politique ministérielle, avec la DGITM, pour le déploiement des infrastructures en GNL, avec le ministère de l'économie pour les navires écologiques,
- nous travaillons également en collaboration avec Proviridis pour ouvrir une station GNL.

L'idée est de rendre possible tous ces développements et le Port de Marseille est là pour soutenir l'ensemble de ces acteurs.

Question : Jérôme CICILE - ADEME

Pour le GPMM, quand est ce que vous mettez la station en oeuvre ?

L'Ademe et le Conseil Régional également, seraient très heureux de pouvoir cofinancer cet équipement, nous l'avons évoqué ce matin, on est en train de calibrer nos aides, Agence de l'Environnement /Conseil Régional via nos accords du CPER, pour que la filière démarre. Ce serait la première station en région PACA. On est à votre disposition et ce serait bien, puisque les acteurs sont là, et que ça commence à se cristalliser, que nous ayons des signaux positifs de votre part sur cette station, Fos Tonquin, si j'ai bien compris, puisque vous mettez un terrain à disposition, c'est ça ?

Réponse : Tout à fait.

Aujourd'hui un calendrier de réalisation de l'aire destinée au parking et au stationnement des poids lourds est établi, je ne connais pas les dates exactes mais c'est en cours avec ma direction de l'aménagement. Les discussions qui ont eu lieu entre M. Ronco de Proviridis et M. Moine du GPMM sont très avancées et il me semble que tout est OK. On sera ravis d'avoir des

financements.

M. Ronco

Effectivement, c'est un parking qui va être créé sur le port de Fos. On attend le feu vert du démarrage, le moment où le parking sera fait pour qu'on puisse mettre la station. On n'a pas encore cette information mais c'est imminent, et, pour en dire plus, il n'y a pas qu'à Fos qu'on regarde. Ici en Paca, il y a un gros potentiel sur St Martin de Crau, Clesud, et Vitrolles, il y a besoin d'au moins 3 stations rien que dans ce triangle, Marseille aussi, Brignolles, Nice et potentiellement pour les cars, donc il y a de grosses discussions.

Remarque

Je ne voudrais pas que certaines personnes croient que la situation française est statique, nous avons 0 station GNL avant septembre de l'an dernier. Il va y en avoir une à Nîmes, c'est une station provisoire en attendant la station définitive. Le chargement est prévu le 20 avril. Pour la station de Béziers définitive, qui sera une grosse station, c'est pour le 3ème ou 4ème trimestre, mais il y aura une station temporaire opérationnelle en Juillet. Les camions sont déjà là. Pour revenir au biocorridor, la station parisienne doit être inaugurée en septembre - une station GNLC - puis une autre station GNLC dans la région parisienne avant la fin de l'année ; celle de Lyon devrait ouvrir au public avant la fin de l'année et on en attend une à Lille aussi avant la fin de l'année ou au début de l'année prochaine. La France d'ici 6 ou 7 mois ne sera plus un bouchon et les corridors circuleront, ils passent presque tous à travers la France.

Question de M. Monnier - DSAC

Je voudrais savoir quelle est le volume de la production de biométhane en France et ce qu'elle représente par rapport aux importations de gaz

Réponse

Elle est très faible, en France on dispose de 400 méthaniseurs au total qui passent tous du biométhane, ce biogaz est utilisé en cogénération, il y a très peu d'injections dans le réseau de gaz naturel et encore moins de bio carburant. En comparaison, en Allemagne, il y a 8 000 méthaniseurs, donc c'est une activité qui démarre. Par exemple, chez Suez Environnement on a deux pilotes, un qui est une grosse installation sur la station d'épuration de Strasbourg qui va produire 1,6 million de mètres cubes de biométhane par an et un pilote sur la station de Valenton qui va produire du GNL, ça représente 2 % du total gaz.

L'objectif est d'avoir 20 % en 2020, sachant qu'on est pratiquement sûr de pas tenir l'objectif aujourd'hui.

Remarque

Les camions biométhane ont démarré en 2012, juste après qu'on ait eu du biométhane disponible, on a eu une forte demande. Carrefour d'ici un mois, va passer ses commandes et vise 200 camions au biométhane dans les principales villes de France. On a 8 points d'injection en France. On a démarré tard alors qu'on était il y a 20 ans précurseur en Europe, mais le potentiel est très important. Si on exploitait le potentiel français, c'est plus de 50 % de notre consommation totale de gaz qui passerait en bio, c'est à dire qu'on pourrait faire rouler tout le parc poids lourds français deux fois, et c'est déjà le cas dans certains pays d'Europe. La Suède est à 60 % de sa consommation, l'Allemagne est à 20 %, la Suisse à 15 %. On démarre, on est en retard, mais on a un très bon potentiel.

Hélène RENARD - LA POSTE

La Poste veut contribuer au dispositif de transition énergétique et baisser ses impacts sur l'environnement, mais il est nécessaire lorsque l'on fait des choix industriels d'organisation, de pouvoir rentabiliser ces choix. Pour ce qui est des transports, le véhicule électrique a pris une part très importante. Cela fait une dizaine d'années que nous travaillons sur la logistique du dernier kilomètre en recourant à des véhicules propres, électriques, pour un coût global comparable à celui du véhicule thermique diesel. C'est aujourd'hui possible, on en a fait la démonstration grâce évidemment au bonus qui favorise le véhicule électrique mais aussi parce que lorsqu'on intègre les coûts d'usage d'un véhicule y compris la maintenance, le carburant, l'accidentologie qui est importante, l'immobilisation du véhicule lorsqu'il subit un dommage, on s'aperçoit que le véhicule électrique est tout à fait performant. On a encore un dernier point à améliorer, c'est le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule électrique, puisque l'autonomie du véhicule aujourd'hui nous oblige à recharger le véhicule et donc pour optimiser son usage il faut le faire rouler beaucoup plus. On est donc en train d'étudier l'ensemble de ces données mais on a aujourd'hui pour le groupe LA POSTE 25 000 véhicules électriques au total, tout compris : 18 000 vélos à assistance électrique, 6 000 kangoos Z2, 1 000 quadricycles et on vient d'accueillir le dernier né de la gamme qui est le tricycle électrique qui manquait pour remplacer nos scooters thermiques polluants et accidentogènes. On a accueilli ce dernier petit "Staby", on en a une centaine pour l'instant et l'objectif est de remplacer la totalité de nos deux roues thermiques par des tricycles.

"Concernant l'autopartage nous avons une expérimentation de voiture postale qui consiste à partager un véhicule professionnel avec les usages personnels des postiers. Ce test est en cours en Ile de France et j'espère une extension prochaine à notre région où nous souffrons d'encombrement, de pollution et de difficultés de transports pour nos salariés. Evidemment, puisque le véhicule électrique se prête très bien à ça, puisqu'il faut qu'il roule et qu'il est intéressant, ces véhicules qui ne sont pas utilisés 24h/24, lorsqu'ils sont immobilisés sur nos parkings, pourraient être partagés avec d'autres professionnels ou des particuliers qui souhaiteraient baisser leurs coûts de

transports en partageant des véhicules propres.

.

Laurent BENVENUTI - FNTV

Ce qui est rassurant c'est qu'à la fois le savant en l'occurrence M. Crozet mais aussi le politique en l'occurrence M. Assante se sont totalement emparés du sujet c'est à dire que le sujet aujourd'hui sort totalement des murs de la profession. Ce qui transparait également de la discussion de ce matin, c'est le sentiment que le regard du plus grand nombre sur d'autres modes de transport, en l'occurrence le transport par autocar, est en train de changer et cette question de l'image, de la représentation symbolique du mode n'est pas une question neutre dans la mesure où la représentation symbolique d'un mode conditionne aussi la place de ce mode dans la cité (cf notamment les débats à Paris sur la place des cars de tourisme, cf les débats qu'on peut avoir plus localement quand on construit une gare routière, je pense à Avignon ou Aix en Provence, où on met tout de suite en avant les nuisances qui sont attachés au mode de transport).

L'image qui colle au transport par autocar et plus largement au transport routier est l'image d'un mode finalement assez peu vertueux pour l'environnement. Je pense que cette image est injuste pour au moins 3 raisons : d'abord par nature le transport par autocar est un outil de transition énergétique puisqu'un autocar permet de retirer de la circulation 30 véhicules particuliers ; ensuite, la collectivité aujourd'hui, au plan local mais aussi au plan national, mise sur le transport par autocar pour renforcer l'offre de transport public (j'ouvre une parenthèse pour mettre l'accent sur un amendement qui avait été déposé je crois par le député Lambert dans le cadre de la discussion à l'assemblée nationale sur la loi Macron, qui impose à ce que les cars qui seront demain affectés à l'exploitation des "services librement organisés", c'est ainsi qu'ils sont baptisés dans le code des transports, soient des véhicules qui répondent à des normes euro, à des normes environnementales minimales, ce doit être précisé par décret). Au plan local, quand on regarde les travaux de la mission interministérielle, on a deux scénarios de développement, dont un qui mise sur l'intermodalité et la nécessaire combinaison des offres entre le mode urbain, le mode non urbain, le mode routier et le mode ferroviaire mais, s'agissant du transport par autocar et notamment sur le corridor intercités, la mission interministérielle mise aussi sur un renforcement très sensible de l'offre de transport par autocar et pas n'importe quelle offre, une offre de transport qui sera protégée par la mise en place d'une politique de site propre, plutôt efficace et plutôt attractive ; enfin, cette image est injuste parce qu'il faut tenir compte des efforts prodigieux qui ont été accomplis par l'ensemble de la filière routière, constructeurs, opérateurs, acheteurs publics, donneurs d'ordres, s'agissant des performances environnementales du mode. Je pense par exemple aux motorisations diesel. On applique depuis le 1er janvier 2014 la norme Euro 6. En 20 ans, sous l'effet des normes euro, les émissions de particules ont été réduites de 94 %, on est aujourd'hui à 0,01 gr par kilowatt/heure. Par ailleurs, le gramme de CO2 par km/voyageur est chiffré par l'ADEME dans une fourchette comprise entre 30 et 40 gr, en ne prenant en compte que la phase aval.

Ces chiffres ont été repris par la cour des comptes, par l'autorité de la concurrence, ce sont des chiffres aujourd'hui qui sont vérifiés et vérifiables. Par ailleurs, des démarches très volontaires sont engagées par la branche, localement et au plan national, je pense notamment à la démarche Objectif CO2, à laquelle a fait référence tout à l'heure M. Mortigliengo, c'est une démarche volontaire à laquelle souscrivent ou ne souscrivent pas les opérateurs de transports. Pour ce qui nous concerne, dans la Région Paca, c'est une démarche qu'on porte avec l'Ademe et qui a permis d'engager dans le processus 21 entreprises de transport, des entreprises de transport urbain et non urbain avec un objectif sur 3 ans de non émission de CO2 à hauteur de 1 600 tonnes. Ce sont des démarches volontaires que j'ajoute aux normes de construction des véhicules, et puis il y a le sujet de la transition énergétique, comment passer des motorisations actuelles à autre chose ?

On a beaucoup parlé d'électricité, d'hybridation, je ne pense pas que ce soit un mode qui puisse être appliqué au transport non urbain de voyageurs en raison notamment de nos besoins en matière d'autonomie de véhicules, un véhicule affecté à l'exploitation de la liaison autoroutière Aix-Marseille par autoroute a besoin d'une autonomie de 500 km par jour, avec l'électricité je ne pense pas qu'on puisse y arriver. En revanche, on travaille, sous le regard bienveillant de la mission interministérielle, sur le basculement des véhicules affectés au corridor intercités, à un autre mode de motorisation et on pense notamment au GNL et au GNV. On aimerait travailler sur ce sujet en recyclant ou en utilisant, par exemple, les déchets ménagers de la Ville de Marseille qu'on transforme en biométhane, ce qui pourrait éviter de faire circuler 100 à 200 véhicules sur le réseau métropolitain. Dernier élément, le basculement énergétique ne sera possible que si et seulement s'il est porté par les opérateurs, certes, mais surtout par le politique et par la collectivité. Quand on pense au GNL, la mise en place d'un réseau d'approvisionnement n'est pas à la portée d'un opérateur quand il est pris isolément, c'est forcément la collectivité qui doit s'en emparer. Les efforts qui sont produits par les opérateurs économiques doivent aussi être reconnus par les clients, pour ce qui nous concerne par les clients publics, et c'est toute la question de savoir comment on arrive, dans une procédure de marché public, à valoriser les performances environnementales, même si c'est social, des entreprises de transport, et comment on arrive à sortir de la recherche, quasi systématique, du moins disant dans les procédures de consultations.

CONSEIL DÉPARTEMENTAL des Bouches-du-Rhône - Grégory VENDEVILLE

Le réseau départemental c'est aujourd'hui un peu plus de 600 véhicules qui circulent tous les jours - scolaires ou lignes régulières. On a franchi, pour la première fois, la barre des 10 millions d'usagers, hors scolaires, donc c'est un gros département en matière d'interurbain. Le Conseil Départemental n'est pas propriétaire des véhicules, on contractualise avec différents transporteurs. Nous avons une régie aussi qui, elle, est propriétaire de différents véhicules. Depuis 5 ou 6 ans, nous incitons tous les transporteurs qui sont en relation de marché public avec nous, à renouveler les cars plus rapidement. Au delà des normes Euro 6 qui ont fait baisser l'âge moyen des cars, il y a aussi

l'accessibilité qui a permis le renouvellement de notre flotte de véhicules. Aujourd'hui 100% de nos cars sont accessibles, et ont une moyenne d'âge de 4 à 5 ans. Via ce critère dans nos appels d'offres, des transporteurs nous proposent des flottes nouvelles avec des normes Euro 6, ce qui nous permet encore de diminuer l'âge de nos véhicules. C'est une petite partie de la transition et de notre consommation CO2. Notre objectif est de faire rentrer de plus en plus de monde dans nos cars. On a eu une croissance d'un peu plus de 6 % l'année dernière, on a encore de très bons chiffres sur le début de l'année.

L'objectif est de montrer qu'il y a une place pour le car dans le développement des transports métropolitains. Nous travaillons en collaboration avec la Région sur la complémentarité entre modes. Nous avons mis en place des tarifs combinés qui permettent d'alterner le car ou le train sur des navettes comme Aix-Marseille. Nous travaillons également sur la capacité de nos véhicules, notamment sur des lignes comme Aix-Marseille ou Aubagne-Marseille, où nos cars sont en limite de capacité. On a des autocars de 15 m qui sont bondés. Nous avons travaillé sur un appel à projets, mené par l'ADEME il y a 3 ans, sur lequel avec l'ADF, la FNTV et IVECO on a essayé de porter un projet, pour l'autocar du futur. Le projet n'a pas abouti. Maintenant nous sommes dans l'attente des industriels pour changer la motorisation. A ma connaissance il n'existe pas d'autocars autres que diesel, il y a des bus mais pas d'autocars. En tous cas, les transporteurs ne nous l'ont pas proposé. Il nous faut donc travailler sur la capacité de nos véhicules.

Stéphane DUMONT - DSAC

Pour le moment l'ambition est assez modeste, l'aviation civile utilise un mélange de carburant fossile et, à hauteur de 10% à peu près, de carburant agricole fabriqué à partir de végétaux. C'est comparable au carburant automobile de type E10, ce n'est pas une solution révolutionnaire, ça reste un mélange mais c'est très concret. En tous cas, il y a un vol commercial Air France entre Orly et Toulouse qui, chaque semaine, est effectué systématiquement pour étudier les effets sur le vieillissement des moteurs. C'est une solution qui marche, intéressante du point de vue de la production de CO2 mais qui est forcément limitée. On imagine mal de passer brutalement à une généralisation de ces agro-carburants pour l'aéronautique, tout simplement parce que ça pose des problèmes de culture intensive de canne à sucre.

Concernant les éoliennes, nous sommes pris entre deux casquettes, nous devons défendre ce qui est l'essentiel pour l'aviation civile c'est à dire la sécurité des passagers et des personnes au sol et, en même temps, nous faisons partie du Ministère du Développement Durable et nous ne devons pas freiner la promotion des énergies renouvelables.

Les éoliennes peuvent constituer un danger pour la navigation aérienne puisque les parcs éoliens sont hauts, de 120 à 150 m et constituent des obstacles ou créent des interférences avec les instruments de radio-navigation, on est donc quelquefois contraints de s'opposer à leur installation.

Dans quelques cas un peu médiatisés, on a accusé l'aviation civile de mettre les bâtons dans les roues ou "dans les pâles" des éoliennes. Chaque fois qu'on

peut dire "oui" on dit "oui", quand on doit dire "non" on dit "non". En général on fait faire des études complémentaires notamment sur les perturbations radioélectriques. Sur le photovoltaïque, c'est un peu différent, il ne s'agit pas d'obstacle à la navigation aérienne, ce sont des installations basses.

Il y a les parcs en toiture y compris à proximité d'aéroports dans des zones très urbanisées, comme à Nice, mais c'est assez limité comme risques. Il y a surtout les parcs solaires, à proprement parler, qui peuvent se trouver à proximité d'aérodromes, on en traite assez régulièrement et, là, le danger est effectivement d'éblouissement des pilotes ou des contrôleurs aériens. On s'en préoccupe bien évidemment. On fait des études techniques.

Il y a deux solutions : ou bien on met des panneaux basse luminence, des panneaux anti -éblouissement, mais cela coûte cher - c'est toujours la même problématique de l'approche équilibrée entre le risque et l'aspect économique -, ou bien on fait une étude plus fine, une étude géométrique de réverbération et on essaie de prouver qu'il n'y a pas de risque d'éblouissement.

Un exemple intéressant est celui de Nice qui d'un point de vue approvisionnement énergétique est fragile. En terme de vulnérabilité, du point de vue de l'alimentation en lignes à haute tension, c'est une vraie difficulté, donc il y a une forte pression pour que toutes les énergies renouvelables puissent se développer sans frein excessif.

S'agissant de l'aéroport de Nice, nous avons eu une forte demande de mise en place d'énergie solaire dans l'emprise de l'aéroport lui même et à proximité. Je pense par exemple au parc de stationnement automobile de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, le parking P5 et le parc des loueurs, notamment. Au départ il y avait un problème, les études montraient qu'à une certaine période de l'année, les pilotes des avions en approche auraient été éblouis. L'aviation civile a fait des études pour montrer que c'était une réalité. Des études théoriques ont été faites, en laboratoire et sur site, notamment avec la Défense, pour montrer que le danger est réel, parce qu'il ne s'agit pas de panneaux basse luminence. Lorsque les pilotes sont éclairés à quelques centaines de mètres ou même à un kilomètre du point de toucher, ça peut être extrêmement dangereux. On a donc aidé les projeteurs à trouver des solutions. On est allés nous, services de l'Etat, un peu au-delà de notre rôle, en suggérant de tourner les panneaux de 5 degrés, de les incliner un peu différemment et on a trouvé des solutions, parce qu'il s'agit de concilier la sécurité de la navigation aérienne et le développement des énergies renouvelables.

Question de Celine AVRIL, Chargée d'études au CEREMA pour LA POSTE

La Poste a-t-elle des exemples de bonnes pratiques ou des idées encore dans les cartons sur le plan organisationnel ?

Réponse :

Nous travaillons sur l'ensemble du champ de la transition énergétique, pas seulement sur l'écomobilité. Sur nos propres batiments, on avait été confronté pour notre plate-forme de tri de Nice à ce problème : on voulait installer des toitures photovoltaïques mais ce n'était pas possible sur nos deux sites de l'aéroport.

Sur tout ce qui tourne autour de l'économie circulaire, de la valorisation et du traitement des matériaux ou des produits en fin de vie, notre organisation logistique nous permet de nous positionner sur ces offres pour nos clients. Sur nos propres consommations internes, on a testé énormément de choses dans l'ensemble de ces champs là, en règle générale on les partage avec nos clients, ou avec les collectivités avec lesquelles on travaille.

Je peux citer le travail que nous avons mené. Nous sommes un gros consommateur d'énergie pour notre informatique puisque nous avons la banque postale qui est un très gros parc avec aussi bien les terminaux que la gestion des données, et notre réseau. On a donc mené une étude commune avec la Caisse des Dépôts et nos directions achat et service informatique pour concevoir un ensemble de dispositifs sur l'ensemble de la chaîne, soit d'approvisionnement, soit d'utilisation de nos centres informatiques, pour baisser fortement leur impact en matière de consommation d'énergie.

Cette étude a été présentée à beaucoup de clients et elle est disponible, sur la modélisation des consommations d'énergie pour les véhicules. On a eu un site expérimental à Nice dans le cadre d'un projet de R et D co-financé par l'ADEME, dans le cadre des investissements à venir, un projet qui s'appelait "Infini Drive", dont l'autre grand partenaire était ERDF, pour tester, sur un territoire très vulnérable, l'impact sur les consommations d'énergie que pouvait avoir un site entièrement équipé en véhicules électrique.

Nous avons travaillé avec deux laboratoires de grandes écoles de recherche et on a aujourd'hui modélisé, avec des algorithmes extrêmement complexes, l'ensemble de nos besoins en consommations, véhicule par véhicule, tournée par tournée, jour par jour, sur l'ensemble d'une année pour être sûrs de ne recharger le véhicule qu'avec son besoin du lendemain et au moment où le réseau ERDF est le plus à même de nous délivrer une électricité performante et pas chère.

On a dû aussi travailler beaucoup sur la conduite du changement puisque le facteur qui a l'habitude, soit de partir avec un plein de diesel, soit de pouvoir le faire facilement à une station, va partir avec sa recharge correspondant à son besoin de la tournée, en fonction de la charge du véhicule, de la saison et de la topographie de la tournée. Si on prend Nice ou Marseille, on a des besoins pour les côtes, etc...

On a travaillé sur l'accompagnement au changement, avec le laboratoire U3ème de l'université de Nice pour intégrer les innovations technologiques mais aussi les nouveaux comportements, dans des unités opérationnelles dont la priorité est de faire le job chaque jour, et qui ne veulent pas prendre le risque d'avoir à gérer des incidents. Nous avons donc beaucoup d'innovations dans les domaines organisationnels et techniques qui nous permettent d'avancer sur ces sujets.

Y. Blisson : question sur la rupture de charge

Laurent BENVENUTI - FNTV PACA

Je pense que c'est évidemment un objectif important, la rupture de charge me paraît inévitable, notamment en raison de la configuration de la demande de

déplacement.

Sur la métropole, la demande de déplacements est très complexe, atomisée et très individualisée, en raison de la périurbanisation et de l'étalement urbain,. Donc, la combinaison des modes oblige, évidemment, à des ruptures de charges et cette combinaison des modes, cet aménagement des ruptures de charge devront nécessairement associer les véhicules particuliers. Donc, premièrement, il faut mener une politique d'aménagement de parcs-relais qui permette un rabattement des zones périurbaines vers le réseau armature. Cette politique sera portée par une offre routière et une offre ferroviaire. Et puis il faut une combinaison entre les modes de transport public. C'est un enjeu important, s'agissant notamment des grands pôles d'échanges et, notamment, des noeuds d'échanges aixois et marseillais.

Beaucoup a été fait évidemment, la feuille n'est pas blanche, il faut quand même considérer que dans l'aire métropolitaine marseillaise, notamment entre Aix et Marseille, beaucoup reste à faire, pas sur l'aménagement des lieux d'échanges, mais plutôt sur l'exploitation et l'animation. Comment les transforme-t-on en lieux de vie et comment améliorer le passage à mode de transport public ? C'est un enjeu qui a été identifié par la mission interministérielle, par les collectivités locales mais aussi par les opérateurs.

Gregory Vendeville

Pour compléter ce que dit Laurent, je pense qu'aujourd'hui l'information existe, on a des sites novateurs d'information pour les clients tels le Pilote. Ils vont être encore améliorés. L'information mise à disposition du client est maintenant sur smartphone. On est en train de faire le Pilote version 3, ensuite il faut qu'on communique pour faire connaître ces services. Et puis je pense que la difficulté, c'est pas dans l'information ou dans la rupture de charge, c'est plus dans le changement de réseau. Il faut que les gens changent de billet, il faut qu'ils aillent d'abord acheter un billet là, puis un billet ailleurs. Je pense que la tarification pour la métropole va être un enjeu très important pour enlever toutes ces frontières du ticket.

L'information est déjà présente, elle sera améliorée, parce qu'il n'y aura pas un réseau Cartreize, un réseau Aix-en-bus : il y aura un réseau métropolitain. On ne fera plus la différence entre les cars bleus, les cars jaunes, etc.

Mais l'enjeu est aussi dans la tarification, il n'est pas que dans les pôles d'échanges, il y a quand même St Charles, c'est un bel outil, la gare routière d'Aix inaugurée il y a un an et demi qui est aussi un bel outil, avec des services...

Témoignage

Je voudrais apporter humblement mon témoignage, je représente la SNCF à travers sa dimension transport de marchandises et logistique, donc le groupe SNCF. Au sein de ce groupe on a des transporteurs de fret ferroviaire pour lesquels bien évidemment la notion d'écologie est une donnée d'entrée assez évidente dans la mesure où un train c'est 40 camions, que la plupart de nos locomotives sont électriques mais également que nous avons des filiales qui assurent du transport routier de marchandises et des services de messagerie.

Aussi, je voulais simplement témoigner du fait que nous sommes un groupe responsable au niveau de la transition énergétique, que nous travaillons beaucoup à des solutions innovantes, en matière de carburant et également sur la dimension organisationnelle qui est extrêmement importante.

Nous avons au sein de notre flotte une centaine de véhicules électriques dont on se sert pour la desserte des centres-villes, notamment. J'ai entendu plusieurs fois au cours de la journée les préoccupations liées au coût d'un véhicule électrique. Nous, sur une base 100 thermique, en matière de coût de location, coût de maintenance, tous frais induits, coût d'usage du véhicule, ce que l'on constate c'est qu'on a un rapport de coût de 230 en électrique. Par contre on a des ratios beaucoup plus intéressants constatés au niveau des véhicules qui fonctionnent avec le gaz où là, on est plutôt sur une base de 160. On travaille toutes ces technologies avec des constructeurs. On a développé notre propre flotte avec des véhicules qui ont été bâtis, conçus, créés spécifiquement pour nous par des constructeurs en fonction de nos contraintes organisationnelles et d'ergonomie pour nos chauffeurs livreurs.

Ce que je voulais dire également, c'est que, sur nos véhicules thermiques, 70 % de notre flotte en propre est équipée aux dernières normes Euro 6 et Euro 5 et on travaille également énormément sur les systèmes d'informations. En particulier on a un système d'information de prise de commande qui concerne spécifiquement les clients du e-commerce qui permet de ne pas avoir à se rendre plusieurs fois chez les gens, à prendre des rendez vous avec eux. Cela fait économiser des km, ce qui a un impact écologique évident et également un impact en matière de productivité.

JY PETIT

Cette nouvelle journée organisée par l'Observatoire Régional des Transports, est une nouvelle réussite. Les deux tuteurs que sont l'Etat et la Région ne peuvent être que satisfaits de voir que cet outil a une grande utilité dans la confrontation des idées dans le domaine du transport, de par la présence d'intervenants et de participants d'horizons différents mais qui savent débattre et qui souhaitent faire évoluer le transport sous toutes ses formes, que ce soit le transport de marchandises, le portuaire l'aérien... c'est vraiment un bel outil sur notre territoire régional.

Sur le GNL, il y avait la semaine dernière une excellente rencontre de la conférence des régions maritimes d'Europe et le sujet du gaz naturel liquéfié a été abordé tant par des fournisseurs, ou d'éventuels fournisseurs que par des armateurs ou par le port lui même. On retrouve les mêmes difficultés : le coût que cela peut imposer par rapport à un bateau, le manque ou la nécessité d'avoir les infrastructures dans l'enceinte portuaire et, par rapport à l'hinterland, d'avoir quelque chose d'homogène.

Je crois qu'il nous manque de la visibilité et le représentant de la FNTR le dit à juste raison..

En tant que représentant d'une collectivité régionale, je peux dire que nous sommes, tout compte fait, dans la même situation. On nous demande souvent d'investir ou de cofinancer tel ou tel projet mais on ne voit rien. En l'absence de schéma national, d'une part, d'une politique qui soit un peu globale, qui dresserait des orientations sur l'organisation du transport de marchandises, sur les carburants, sur les infrastructures qu'on peut développer pour aller dans le

sens de la transition énergétique, et en l'absence d'incitations financières, d'autre part, pour booster un peu cela, on a du mal à concrétiser ce type de sujet qui, de toute évidence, est plutôt partagé. Peut être que le schéma national sur la logistique dont j'ai compris qu'il émergeait, pourrait être une opportunité.

D'ailleurs la loi MAPAM a conféré à la Région l'initiative de l'élaboration du schéma régional de l'intermodalité. Pour moi un schéma régional de l'intermodalité n'est pas uniquement un plan de transport, ce n'est pas uniquement une organisation sur les infrastructures, c'est également l'ensemble de tout ce qu'on peut trouver dans la mobilité, dans l'intermobilité, aussi bien sur les aspects liés à l'infrastructure qu'au schéma stratégique des gares, au développement des pôles d'échanges, que sur les aspects liés au rabattement, ainsi de suite. Cela me paraît être essentiel. On doit donc y trouver une partie dédiée au transport de marchandises - le nombre de camions en transit est énorme dans notre région, notamment sur l'autoroute A8.

Notre région possède également un grand port où les flux de camions sont importants et devraient continuer d'augmenter, si on suit les perspectives du port en matière d'augmentation du trafic de conteneurs. On a donc besoin d'y voir plus clair. Le schéma régional de l'intermodalité doit en être un moyen.

Un autre élément important est le transfert de la compétence transport des Départements aux Régions. Nous allons avoir une nouvelle organisation plus globale, plus complète, plus pertinente de l'ensemble des dessertes interurbaines, qu'elles concernent le mode routier, ferroviaire ou bien entendu tous les autres modes de déplacement. L'objectif n'est pas de diminuer mais de mieux irriguer, d'optimiser à partir des axes structurants qui sont pertinents. Dans les Bouches-du-Rhône, la Régie Départementale des Transports avec le Conseil Général a mis en place un réseau de transports interurbains efficace et dans le même temps la Région s'attache à mettre en place un réseau ferroviaire, qui lui aussi soit pertinent et efficace. Dans le CPER nous allons poursuivre dans ce sens pour avoir un véritable réseau de transports métropolitains digne de ce nom.

La perspective de rouvrir aux voyageurs la ligne Aix-Rognac-Etang de Berre va dans ce sens. Lorsque ce sera fait, nous aurons une connexion entre le bassin de vie aixois et l'aéroport ou la zone industrielle de l'aéronautique et également une connexion entre la zone des Milles, la Zone Industrielle de l'Aéronautique, la zone d'emploi et d'habitat d'Euromed et bien entendu le port et la gare St Charles ; de même pour l'est du département avec la diamétralisation, en passant par la Blancarde et en remontant directement sur l'aéroport et sur d'autres zones d'activités.

C'est cela aussi le travail que nous avons à faire et je crois qu'il ne s'agit pas d'opposer les modes entre eux, c'est une erreur qui a parfois tendance à demeurer, mais il n'y a pas à opposer, il y a à organiser, à assurer la meilleure complémentarité possible et, bien entendu, aller vers une tarification unique.

La région a pris la main sur ce sujet et va organiser bientôt un comité de pilotage avec l'ensemble des AOT pour aller dans ce sens. J'espère que les

AOT, c'est à dire MPM, la CPA, le Pays d'Aubagne, l'Aggloplôle, Martigues, Port de Bouc, Istres viendront. C'est un sujet fédérateur, donc on doit permettre d'aller dans ce sens là, tout comme on doit utiliser de façon la plus efficace, la plus pertinente possible le réseau des gares, les gares routières pôles d'échanges multimodaux. On doit travailler sur une logique de rabattement.

N'oublions pas également que ce qui doit nous motiver c'est le report modal mais dans une logique de solidarité territoriale, c'est-à-dire faciliter l'accès à l'emploi dans les quartiers. Une personne qui habite dans les quartiers nord et va travailler sur la zone d'Aubagne Gémenos en transports collectifs, va mettre au moins 3 h. Si elle prend sa voiture, elle cessera de la prendre au bout d'un mois voyant ce que ça lui coûtera par rapport au salaire perçu. Il y a tout un travail à faire, c'est une sorte de donnant-donnant, ou gagnant-gagnant, entre les entreprises et ceux qui recherchent un emploi et ceux qui ont le rôle d'organiser les transports. Cela passe aussi par l'intégration des gares pôles d'échanges dans l'espace urbain, le développement de l'habitat. Nous allons proposer une délibération sur l'aménagement des quartiers gares, c'est fini les gares pôles d'échanges, les gares routières complètement déconnectées du territoire dans lequel elles sont. Il faut les intégrer, assurer les connexions et, ainsi, favoriser le développement de l'habitat, le développement de l'écomobilité, avec du covoiturage, de l'autopartage, des pistes cyclables, tout ce qui permet de laisser sa voiture et de se déplacer autrement. D'ailleurs la voiture est utilisée de plus en plus différemment. Il y a 30 ou 40 ans, la première chose que l'on faisait quand qu'on avait 18 ans était de passer le permis, les jeunes ne se pressent plus pour le passer, et la voiture on la loue, on ne l'utilise plus pour soi uniquement, ou on fait du covoiturage qui peut passer par Blablacar, par les sites de covoiturage que nous mettons en place avec nos amis de l'ADEME.

J'insiste sur le fait qu'il n'y a pas à opposer les modes de transports. Nous sommes dans une région avec 1 million d'utilisateurs, une région où 22 LER circulent sur le réseau routier régional, certaines sont sur des axes structurants, d'autres sont moins fréquentées mais assurent aussi l'égalité des territoires. La desserte d'une vallée comme Barcelonnette ou autre, c'est aussi le travail d'une collectivité territoriale.

Qu'est ce qui fait que l'on peut aller dans le sens de la transition énergétique ? c'est le cahier des charges que va proposer la collectivité aux exploitants et donc c'est aussi une façon de mettre des moyens sur des cars, ceux qui desservent par exemple Aix-TGV ou l'aéroport.

A l'intérieur des cars, on doit trouver l'information de la SNCF et lorsqu'on s'approche de l'aéroport on doit trouver l'information de l'aéroport. On a aussi l'information sur "pacamobilité.fr."

Aujourd'hui on a de l'information théorique, demain on va avoir de l'information réelle, en temps réel, on va trouver des onglets qui vont permettre d'aller sur telle gare-pôle d'échange et tous les éléments d'information sur l'accessibilité, sur le type de desserte, sur l'écomobilité et ainsi de suite. Ça avance. Après-demain on va y trouver la vente. Lorsqu'on va atteindre plus d'harmonisation en termes de tarification, on va trouver sur Internet des points

de vente multimodaux. La SNCF, que je remercie, a décidé que l'application "pacamobilité" va figurer sur les téléphones portables de tous ses agents. Cela signifie que dans les trains, dans les gares, on va pouvoir donner une information multimodale. Tout le monde est gagnant, le ferroviaire, les routiers voyageurs et surtout l'utilisateur, c'est comme cela qu'on avance et c'est dans ce sens là qu'il faut avancer.

Vous avez évoqué les aspects liés à la vulnérabilité énergétique. Au vu de l'étude qui a été faite en partenariat Etat-Région, on pourrait dire que la Région a de meilleurs chiffres que d'autres territoires en France, mais n'oublions pas que nous sommes dans une région où les conditions climatiques sont meilleures notamment pour ceux qui habitent sur le littoral, mais dès qu'on remonte un peu dans les territoires alpins, au niveau du chauffage la note est sévère, et pour tous ceux qui habitent dans les périmètres des zones urbaines, dans les milliers de lotissements qui ont été faits, ou dans les petits villages, pour se déplacer la note est très sévère parce qu'il n'y a pas de transports collectifs. Cela ne touche pas seulement les ménages aux faibles revenus mais aussi les ménages aux revenus plus conséquents, c'est un élément essentiel. C'est à travers cela aussi que l'on voit émerger un sentiment d'abandon.

Pour en terminer sachez que le CPER est à votre disposition sur le site de la Préfecture de région mais aussi sur celui de la Région. On peut en prendre connaissance et faire passer ses remarques. N'oublions pas également que nous avons mis en place avec des collectivités des contrats régionaux territoriaux, des CRET, qui vont aussi dans le sens de la transition énergétique. Le CPER va dans le sens de la transition énergétique. Des millions d'euros vont être injectés, tant dans le CPER que dans les contrats territoriaux, également pour l'habitat, pour le développement économique. Nous sommes dans une région qui bouge, qui booste et attend de l'Etat qu'il donne un peu plus de moyens.