

5^{ème} Comité régional des acteurs de la Transition énergétique et du climat

Hôtel de Région – Bordeaux - Lundi 3 décembre 2018

Compte rendu synthétique

Le cinquième Comité régional des acteurs de la Transition énergétique et du climat a réuni 154 participants dont 52 femmes, représentant 119 organisations et a été suivi, en streaming, par plusieurs autres auditeurs.

Le Comité était structuré en deux parties, la première portant, par le témoignage d'acteurs régionaux, sur les alternatives en faveur d'une mobilité plus durable et moins polluante et la seconde, pour recueillir l'avis des membres, sur le projet des 10 règles générales climat-air-énergie du SRADDET.

Il ressort de l'enquête de satisfaction l'intérêt et/ou l'importance:

- *Des témoignages d'acteurs qui montrent le développement de solutions locales exemplaires sur la décarbonation des transports en Nouvelle-Aquitaine ;*
- *De consacrer plus de temps à l'application territoriale des solutions présentées ;*
- *Du COPTEC comme « moteur » d'une volonté régionale impliquant tous les acteurs de terrain ;*

- *De réserver plus de temps aux échanges avec les intervenants ;*
- *De la mise à disposition d'un système de co-voiturage pour les réunions du COPTEC.*

Monsieur Alain Rousset, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine se félicite d'une assistance aussi nombreuse, preuve du grand intérêt de l'ensemble des acteurs à la dynamique enclenchée par la Région. Il annonce que la Région organisera, en 2019, une Séance plénière spécifique sur le changement climatique, ce pour fixer de nouveaux objectifs volontaristes et les moyens de les atteindre.

La transition énergétique et climatique implique un nouveau modèle social nécessitant une attention particulière en direction des plus fragiles que ce soit les personnes à faible ressource ou les territoires isolés. C'est une exigence qui n'est pas aisée à mettre en œuvre, car ce qui est relativement facile en ville, comme les transports en commun, ne l'est pas en milieu rural. Pourtant, des solutions doivent être trouvées pour l'ensemble de la Nouvelle-Aquitaine avec le soutien et la participation de l'Etat, des collectivités locales et des entreprises.

Il souligne l'importance d'accompagner cette urgente transition par des objectifs atteignables à court terme donc avec un pas de temps maximum de 5ans à 10 ans. Les réalisations doivent être, à la fois, massifiées et adaptées aux différents territoires. Il précise que la collectivité régionale s'appuie sur les publications collectives des chercheurs néo-aquitains : AcclimaTerra sur le climat et Ecobiose sur la biodiversité. Tous les secteurs d'activité économique : agriculture, industrie ... sont concernés. C'est d'ailleurs pourquoi, la Région a proposé récemment au Président de la République que la Nouvelle-Aquitaine puisse, par l'expérimentation, être un territoire leader. Si des actions d'importance comme le Fonds Terra-Energies pour le développement des énergies renouvelables, ARTEE bénéficiant du soutien de la Banque européenne d'investissement pour la rénovation énergétique des logements, les projets de lycées BEPOS, le programme Usine du futur existent, il invite à aller plus loin dans les domaines de l'hydroélectricité, de la biomasse, de l'éolien, du photovoltaïque, du stockage d'énergie, de l'agriculture biologique...même si parfois des projets apparaissent contradictoires ou sont contestés. Il insiste sur la nécessité de permettre aux territoires de développer leurs initiatives, rappelant l'organisation cette semaine à Jonzac (Charente-Maritime) du premier « Carrefour des territoires » sur la transition énergétique en Nouvelle-Aquitaine.

Il rappelle l'importance et le besoin d'éducation au développement durable, de vulgarisation scientifique et d'appropriation des connaissances pour les habitants, les élus, les responsables d'entreprise sur tous les sujets environnementaux, pour « faire ensemble ». Le mouvement des « gilets jaunes » illustre, à sa façon mais de manière claire, la nécessité d'une adhésion citoyenne pour engager sur 5 à 10 ans des évolutions significatives. Celles de la transition énergétique le seront.

Concernant les transports, il confie que la situation est difficile car l'Etat, depuis des décennies, a négligé le réseau d'infrastructures ferroviaires sauf pour les lignes à grande vitesse. De plus, la France a pris du retard sur le véhicule électrique et le véhicule hybride. En Nouvelle-Aquitaine, où se juxtaposent métropolisation et ruralité pour une grande partie du territoire, il est important de trouver des alternatives crédibles à la voiture individuelle. L'efficacité du train pour les déplacements quotidiens repose sur un rabattement, à l'échelle d'intercommunalités, des usagers de la route vers les services du train. Il renouvelle l'importance d'une liaison ferroviaire à grande vitesse en direction de Toulouse et du Pays Basque, du fait d'une augmentation de la fréquentation du train et de la démographie. C'est pour tout cela que la Région demande un « pacte ferroviaire régional » engageant l'Etat et la SNCF.

Il remercie les acteurs de coconstruire la mobilité durable en Nouvelle-Aquitaine, car si l'on ne fait rien « on va dans le mur ».

Madame Françoise Coutant, Vice-Présidente de la Région Nouvelle-Aquitaine conforte l'intérêt du « faire ensemble » pour concrétiser plus encore la volonté de la Région et l'enthousiasme des acteurs. Le GIEC, par sa vision globale, confirme l'importance d'une accélération de la transition énergétique dans les transports. Elle rappelle le triptyque vertueux, cher à la Région : réduire les consommations avec des alternatives à la voiture, comme le télétravail pour les agents de la collectivité régionale, rendre plus efficace la mobilité par des véhicules moins polluants couplés à des solutions multiples d'inter et de multimodalité et développer les énergies renouvelables pour remplacer les énergies fossiles dans la mobilité.

Amandine LOEB, Directrice de l'Agence régionale d'évaluation et climat Nouvelle-Aquitaine-AREC insiste sur l'importance du réseau de 40 partenaires, fournisseurs de données, qui alimente l'OREGES permettant un suivi, une expertise et une mise à disposition de données de grande qualité. Elle informe de la création récente d'un Groupe de travail technique OREGES « Transport en Nouvelle-Aquitaine » et plus spécifiquement sur les marchandises. En effet, alors que ce secteur est très impactant au plan énergétique et pour les émissions de gaz à effet de serre, les données sont relativement anciennes et manquent de précision, par exemple sur les échanges transfrontaliers. Elle souligne : la percée bien réelle même si elle est encore faible du transport collectif, l'importance de la vulnérabilité énergétique des ménages du fait de déplacements contraints : domicile-travail et domicile-services et l'augmentation préoccupante des transports routiers de marchandises.

Raphaël Bunales, Directeur délégué ATMO Nouvelle-Aquitaine confirme que le coût sanitaire annuel de la pollution de l'air, en France, est évalué à 100 milliards d'euros et qu'il est principalement dû à la pollution automobile. Le trafic routier en Nouvelle-Aquitaine représente 10% de l'impact national sur la pollution de l'air. Il indique que si la diminution des émissions de NO_x et de Particules fines est observable ces toutes dernières années, l'inquiétude est de mise avec l'augmentation du trafic routier. En effet, l'augmentation des normes d'émissions et l'évolution technologique des véhicules ne

suffiront pas à rétablir un air de qualité. Selon lui, il faut impérativement développer le report modal de la route vers le train et les alternatives aux véhicules thermiques dans les zones urbaines.

Lors du premier temps d'échanges, les participants expriment et soulignent les points suivants :

- La nécessité d'intégrer le transport aérien dans la taxation carbone, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement ;
- L'intérêt pour une vision globale et solidaire avec les autres pays de la planète de comptabiliser les émissions par une démarche d'empreinte carbone.

La Région précise que l'AREC finalise actuellement un premier travail sur l'empreinte carbone de la Nouvelle-Aquitaine et qu'il sera disponible début 2019, en libre accès.

PARTIE 2 : TEMOIGNAGES D'ACTEURS : DES REALISATIONS EXEMPLAIRES ET INNOVANTES EN NOUVELLE-AQUITAINE SUR LA DECARBONATION DES TRANSPORTS ET UNE NOUVELLE MOBILITE

Antoine LASGORCEIX, Chargé de mission Transports, mobilité et solidarité de l'association lot et Garonnaise : Au fil des Séounes présente l'action exemplaire conduite pour l'ensemble du Lot et Garonne, département rural, sur la mobilité durable avec le développement notamment du covoiturage en lieu et place de l'autosolisme et ce par la réalisation d'aires dédiées dans des communes prioritaires. L'action est programmée jusqu'en 2021. Il met en lumière l'intérêt d'associer, systématiquement, ce programme d'envergure aux démarches territoriales de transition énergétique comme les TEPOS.

Philippe ETIENNE, Cadre et Référent Plan de déplacement d'entreprise (PDE) de SAFRAN Helicopter Engines à Tarnos (Landes) illustre, avec précision, l'historique et les premiers résultats d'un PDE sur un grand site industriel. Il indique que de multiples facteurs organisationnels, logistiques, sociologiques et humains influencent la mise en place d'une mobilité plus durable. Les avancées proviennent d'un suivi très fin des besoins des salariés et d'une offre cohérente car facilitante. Il cite l'exemple de l'usage du vélo qui ne peut se développer sans une sécurisation des voies empruntées sur une distance de plusieurs kilomètres, d'où une synergie indispensable entre les entreprises et les acteurs publics locaux en charge de la mobilité.

Lors du second temps d'échanges, les participants expriment et soulignent les points suivants :

- La difficulté à comptabiliser les kilomètres « voiture » économisés. La technique de l'échantillonnage peut-elle être fiable ?
- La création d'aires de covoiturage en zone rurale est, généralement, de la responsabilité des Départements, en lien étroit avec les communes ;
- La réduction des places de stationnement sur un site d'entreprise doit être couplée avec une offre d'alternatives à la voiture de qualité, sinon on assiste à « l'envahissement » de l'espace public ;
- L'importance de concevoir des plans de mobilité interentreprises à l'échelle de zones d'activité.

Françoise Coutant souligne la dynamique favorable, en Nouvelle-Aquitaine, pour les aires de covoiturage et propose qu'un recueil régional d'expérience des PDE soit réalisé pour être mis à disposition de l'ensemble des entreprises.

Florent KOCH, Chargé de développement Transition énergétique de l'entreprise Air Liquide présente la stratégie globale de sa société pour produire des gaz d'origine renouvelable. Forte de son expertise et reconnue internationalement, elle développe en Europe (70) et en France (14) des stations BioGNV telle que celle de Cestas en Gironde. Pour dynamiser cette politique, elle a acquis, en 2014, une entreprise suédoise spécialisée dans le transport propre en biogaz. Il précise l'intérêt de réaliser des stations multi-énergies gaz dont l'azote liquide pour les véhicules de transport frigorifique. Concernant le biogaz distribué à la station de Cestas, il provient dans une démarche d'économie circulaire de l'unité de méthanisation voisine de Planète végétale, elle-même alimentée, en biomasse, par la SCEA Pot au pin, spécialisée dans la production de légumes majoritairement pour les magasins Carrefour. Les camions de ce dernier sont alimentés en biogaz. Il rappelle également l'intérêt du biogaz pour la réduction des gaz à effet de serre, les particules fines, le NO_x et des émissions sonores.

L'entreprise de Transport Peixoto ET FILS, basée à Saint Vincent de Tyrosse dans les Landes, a acquis ces deux dernières années 14 véhicules (tracteurs et porteurs) au GNC sur une flotte totale de 50 véhicules de transport de marchandises. De plus, trois nouveaux véhicules au gaz vont venir renforcer la flotte en 2019. Elle est donc une des toutes premières entreprises de Nouvelle-Aquitaine à investir dans le transport propre. Elle a motivé la création récente de la station GNV / BioGNV de Saint Vincent de Tyrosse par la société ENDESA.

Jérôme BUDUA, Directeur de l'entreprise Raisinor France alcools présente l'expérimentation concluante conduite en Gironde, pendant deux ans, avec un bus interurbain alimenté avec de l'éthanol d'origine viticole (marcs de raisin et lies de vin). L'expérimentation partie de Nouvelle-Aquitaine va se poursuivre en Occitanie avec l'objectif de l'étendre, le plus rapidement possible, à l'ensemble des régions viticoles. Il fait part des nombreuses difficultés rencontrées au niveau français pour l'homologation de l'agro-carburant ED95 avec 6 ans de démarches (2010 à 2016), alors que ce même produit est homologué en Suède depuis les années 1990 !!! La lenteur est, selon lui, le résultat de blocages politiques et non technico-administratifs sous l'influence de lobbys français des carburants fossiles.

Il précise que de nouveaux investissements vont être réalisés pour augmenter, dès 2019, les volumes de production d'ED95 pour le territoire de Nouvelle-Aquitaine et au-delà. Il souligne les avantages de ce carburant : 100% biosourcé, neutralité carbone et labellisation CRIT'Air pour les véhicules, permettant leur utilisation dans les zones à circulation restreinte pour la qualité de l'air. De plus, avec les tensions géopolitiques sur les produits pétroliers et la taxation carbone de ceux-ci, il considère que la convergence prix entre gasoil et ED 95 va s'opérer en 2020.

Pour conclure, il précise que l'objectif de son entreprise agricole (SICA) est d'alimenter 500 véhicules routiers de transport collectif avec un contrat direct entre le site de production et les sites de consommation (flottes captives), pour s'affranchir des intermédiaires des carburants fossiles.

Ioana DINU, Responsable d'affaires de l'entreprise Heuliez-Bus illustre le savoir-faire des entreprises de Nouvelle-Aquitaine dans le domaine des véhicules propres, avec le Bus urbain 100% électrique produit dans le Nord Deux-Sèvres. Ce bus, à l'image des autres véhicules Heuliez, bénéficie du label « Origine France ». Par exemple, les batteries sont fabriquées près de Poitiers dans la nouvelle unité industrielle de FORSEPOWER. L'entreprise finalise la mise en production, dès 2019, de nouveaux modèles de bus électriques adaptés aux centres villes et aux petites villes. Elle conclue en annonçant que, dès aujourd'hui, Heuliez-Bus a engrangé des commandes pour la livraison de 90 véhicules électriques en 2019.

L'entreprise ASTRAGAM, fruit de l'alliance récente de trois PME du sud-Vienne : Gape, MES et Tramétal a conçu, sous un mode start-up, une borne de recharge universelle pour les véhicules électriques terrestres : CONNEXION 22. Dans ce territoire très rural, ce sont des savoir-faire diversifiés et complémentaires : tôlerie fine, câblage et automatisme, réalisations mécaniques sur-mesure et maintenance industrielle qui ont permis de concevoir un produit facilitant la mobilité durable électrique.

Lors du troisième temps d'échanges, les participants expriment et soulignent les points suivants :

- Le surcoût d'investissement dans l'acquisition d'un bus électrique est important, du simple au double par rapport à un bus à moteur thermique. En revanche, la maintenance est fortement simplifiée, les coûts d'entretien sont moindres et il n'y a aucune émission polluante ;
- La vigilance à avoir sur l'augmentation des surfaces en cultures intermédiaires à vocation énergétique pour éviter l'épuisement des sols et le déstockage du carbone des sols.

PARTIE 3 : ETAT D'AVANCEMENT DU SRADDET NOUVELLE-AQUITAINE ET PROPOSITION DE LA REGION POUR LE PROJET DES 10 REGLES GENERALES DU VOLET CLIMAT-AIR-ENERGIE

Madame Françoise Coutant présente le nouveau calendrier du SRADDET, rappelle les étapes clef de la co-construction du volet climat-air-énergie et son caractère transversal et souligne l'articulation entre les Objectifs et les Règles générales, ces dernières visant à faciliter l'atteinte des objectifs.

Les thématiques des 35 Règles générales SRADDET en projet se décomposent comme suit : 12 sur le transport, 9 sur le foncier et l'équilibre des territoires, 4 sur la biodiversité et 10 sur l'énergie, le climat et la qualité de l'air.

Après cette présentation introductive, chacune des 10 Règles du volet climat-air-énergie est présentée synthétiquement et l'avis des membres est demandé, après avoir répondu à quelques questions de compréhension. L'ensemble des remarques permettra d'enrichir, à nouveau, leur finalisation :

- . 1 L'isolation thermique par l'extérieur (ITE) des bâtiments est facilitée ;
- . 2 Le principe de l'orientation bioclimatique est intégré dans tout projet d'urbanisme et pour toute nouvelle construction, réhabilitation ou extension d'une construction existante ;
- . 3 L'intégration des équipements d'énergie renouvelable solaires dans la construction est facilitée et encouragée ;
- . 4 L'optimisation des installations solaires thermiques et photovoltaïques est améliorée par une inclinaison adaptée de la toiture ;
- . 5 Le rafraîchissement passif est mis en œuvre dans les systèmes urbains denses ;
- . 6 L'implantation des infrastructures de production, distribution et fourniture en énergie renouvelable (Biogaz, hydrogène, électricité) pour les véhicules de transport de marchandises et de passagers est planifiée et organisée à l'échelle des intercommunalités, en collaboration avec la Région et l'Etat.
- . 7 Les unités de production d'électricité photovoltaïque sont développées prioritairement sur les surfaces artificialisées non bâties, offrant une multifonctionnalité à ces espaces ;
- . 8 L'installation des réseaux de chaleur et de froid couplés à des unités de production d'énergie renouvelable est facilitée ;
- . 9 Les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) des territoires littoraux intègrent les scénarios GIEC 2050 et 2100 pour anticiper l'élévation du niveau de la mer ;
- . 10 Les documents de planification et d'urbanisme s'articulent avec les stratégies de gestion des risques littoraux.

Chacune des 10 règles en projet recueille, dans une très large majorité, un avis : « Très favorable à favorable ». Cependant, quelques avis : « Plutôt pas favorable à pas du tout » sont exprimés pour la

règle. Pour ces avis, un point d'échange post Comité a été spécifiquement organisé avec les membres pour préciser mieux encore les motivations de leur avis, comprendre et répondre à leurs interrogations et prendre note de leurs propositions

En conclusion de ce cinquième Comité régional des acteurs de la Transition énergétique et du Climat, Madame Françoise Coutant souligne l'importance d'une approche globale des projets de mobilité durable pour que les alternatives envisagées, notamment aux carburants fossiles, soient des réponses s'inscrivant pleinement dans le développement durable.

Elle convie les membres du Comité :

- . Au lancement de la Feuille de route : « Construction durable » le 10 décembre 2018 à l'Hôtel de Région à Bordeaux. Des ateliers de concertation seront organisés sur tout le territoire de janvier à mai 2019;
- . A l'Atelier régional des solutions : « Eclairage et protection du ciel étoilé en Nouvelle-Aquitaine » le mardi 19 mars 2019 à la Maison de la Région, à Limoges ;
- . Au prochain Comité régional COPTec qui se déroulera le mardi 28 mai 2019 et portera plus spécifiquement sur : « La finance durable et les financements pour le climat : panorama et opportunités à l'échelle mondiale, régionale et locale ».

Elle remercie, une nouvelle fois, les membres pour leur participation active les conviant à échanger autour du verre de l'amitié.