



Tendre vers l'efficacité énergétique dans les transports

Table ronde : compte rendu

Les intervenants de cette table ronde sont :

	<p>Michel Neugnot : vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté, en charge des transports et de la mobilité</p>
	<p>Hugues Dollat, directeur adjoint de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté</p>
	<p>Philippe Demonteix, délégué régional FNTR/FNTV Bourgogne</p>
	<p>Jean-Marc Jacques : Responsable Développement de Bourgogne-Franche-Comté Mobilités Electriques</p>
	<p>Michel Romand : Chargé du développement de la filière hydrogène régionale, Pôle Véhicule du Futur</p>
	<p>Christophe Desessard, Directeur Client Territoire Est, GRDF</p>
	<p>Florence Morin, Coordinatrice Transition énergétique, ADEME</p>
	<p>Benjamin Pauc, chargé de l'animation territoriale au sein de la Mission Climat Air Energie (CAE) d'Atmo Bourgogne-Franche-Comté</p>

1. Introduction : M. Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté, en charge des transports et de la mobilité

Le nouvel Observatoire Régional des Transports (ORT) est installé à l'échelle de la région Bourgogne-Franche-Comté. Il aura un rôle de veille pour l'ensemble des modes, de collecte et de valorisation des données, "d'aiguillon" sur les mobilités.

Au moment où les modèles existants s'essouffent, où la transition énergétique guide l'action, avec la percée de nouvelles technologies telles que le GNV, l'électrique, l'hydrogène, il importe de réfléchir de manière globale à la mobilité.

Jusqu'à présent, nous parlons de système de transport mais nous devons partir des besoins exprimés pour bâtir une véritable chaîne de mobilité.

Il faut appréhender la mobilité "forcée" et voir comment concevoir de nouvelles organisations pour en diminuer l'impact et aller vers des mobilités "voulues", diminuer les distances à parcourir pour accéder à des services.



Les déplacements des personnes et des biens constituent une partie essentielle du SRADDET et du SRI qui seront portés et construits par étapes par la Région.

D'ores-et-déjà, des études de diagnostic ont été menées dans le domaine aérien, le fret ferroviaire, le fret par la voie d'eau, le réseau routier régional, le schéma de déploiement des bornes de recharge électriques etc...

L'ORT doit approfondir ces travaux et devenir un acteur primordial des relations État-Région.

2. Table ronde animée par M. Bertly Robert, rédacteur en chef du *Journal du Palais*

M. Philippe Demonteix, FNTV / FNTR Bourgogne (diaporama en annexe)

Il faut casser les clichés associés au transport routier de marchandises et regarder la réalité économique du secteur : 99 % de nos besoins quotidiens sont amenés aujourd'hui par des véhicules. 78 % des marchandises font moins de 150km, ce qui implique un report modal forcément limité.

De manière très volontariste, le secteur s'est engagé en matière de réduction de ses émissions de CO2. Il a divisé par 2 ses émissions de Nox et de particules et la flotte de véhicules est à 90 % en norme EURO 5 ou 6.

Le dispositif de Charte CO2 mise en place il y a plusieurs années permet aux entreprises volontaires de mettre en œuvre des actions concrètes.

Les alternatives au thermique dépendent beaucoup aujourd'hui des constructeurs et la profession s'y intéresse fortement.

Le GNC / GNL semble le plus évolué par rapport aux besoins des transporteurs alors que l'électrique reste à ce stade plus adapté à la mobilité des particuliers.

M. Jean-Marc Jacques, Bourgogne-Franche-Comté Mobilité Electrique

L'association créée en 2009 s'adresse désormais à toute la nouvelle région et joue un rôle actif de promotion et de centre de ressources de la mobilité électrique pour tous les publics : institutionnels, professionnels, usagers. Une information périodique et l'organisation d'événements grand public constituent l'activité principale de l'association qui prévoit au printemps 2018 un nouveau rendez-vous à Besançon. La mobilité électrique effectue une percée considérable parmi les automobilistes avec 10 à 15 véhicules vendus par an dans notre région il y a une dizaine d'années pour 1000 aujourd'hui.

Les améliorations techniques et le déploiement des bornes permettent cet essor et l'objectif est de disposer en 2025 de 1000 bornes de recharge dans la région.

Il reste encore néanmoins certains freins tels que le coût d'achat des véhicules en dépit des primes instaurées, la capacité d'autonomie qui est de 300 à 400 km, les lieux de rechargement bien que 80 % des propriétaires de véhicules électriques bénéficient chez eux d'une installation particulière.

M. Michel Romand, Pôle véhicule du futur

Le Pôle de compétitivité BFC est très engagé sur le sujet. Les technologies ne s'opposent pas mais sont complémentaires. Les véhicules Hydrogène reposent sur le même principe que l'électro mobilité puisque dans ce cas l'énergie est produite à bord du véhicule et sans rejet dans l'atmosphère. Des solutions existent pour les



particuliers mais aussi pour les bus urbains, pour les poids lourds, notamment pour les camions-frigos et les livraisons. Pour le ferroviaire, ALSTOM travaille sur des motrices hydrogènes pour certaines lignes ou pour les gares de triage.

La région Bourgogne-Franche-Comté est pionnière en la matière avec un engagement fort et des budgets dédiés. Il existe une vraie opportunité à accélérer dans notre région la conception et le développement des véhicules à énergie décarbonée plutôt que recourir à l'importation de véhicules conçus ailleurs. Il y a donc une valeur ajoutée incontestable pour les industriels locaux. La filière reste modeste mais enregistre un taux de croissance très important.

M. Christophe Desessard, GRDF

GRDF s'implique dans l'économie décarbonée et propose avec le GNV une solution opérante dès aujourd'hui (aujourd'hui 14 000 véhicules en France, 10 millions dans le monde)

La filière qui se structure dans le TRM est en forte progression en France et les organisations professionnelles dont la FNTR s'y emploient pleinement :

- certains chargeurs le demandent dans leurs cahiers des charges (notamment Lyreco, Carrefour)
- les constructeurs jouent le jeu et offrent une large gamme de véhicules lourds
- les stations d'alimentation restent à développer en réseau mais déjà 45 stations ouvertes au public en France)
- les fournisseurs d'énergie qui arrivent de plus en plus nombreux dans les stations.

Les solutions GNC apportent une forte contribution à la réduction des rejets CO₂ / Nox qui sont déjà très inférieurs par rapport au diesel et essence.

Le déploiement du bio GNV issu de la méthanisation et fléché vers l'usage mobilité augmentera significativement la décarbonisation dans les transports. De plus cette filière méthanisation permet de générer par le traitement des déchets une économie circulaire dans les territoires

Les pouvoirs publics ont un rôle majeur dans la coordination et le déploiement de la bonne énergie, au bon endroit afin de générer un éco-système de mobilité public-privé.

Mme Florence Morin, ADEME

Le rôle de l'ADEME est de bien accompagner les entreprises et les collectivités dans leurs choix énergétiques avec des conseils personnalisés mais aussi des aides financières et des appels à projets dédiés. L'ADEME n'oppose pas les filières mais travaille avec l'ensemble d'entre elles. Le bio GNV est très prometteur et, s'agissant de l'hydrogène, une feuille de route nationale permet depuis 2010 d'avancer en proposant très en amont des orientations à l'État.

Les outils de l'ADEME permettent de s'adapter aux besoins des territoires et un Fonds Mobilité sera mis en place en 2018 pour financer des projets de territoires. A noter également l'Appel à Manifestation d'Intérêt annoncé en novembre 2017 lors du Congrès des maires de France par Elisabeth Borne en faveur de l'innovation et plus particulièrement destiné aux collectivités. Le cahier des charges est en cours de validation à l'ADEME.



M. Benjamin Pauc, ATMO (diaporama en annexe)

L'ATMO BFC est une association loi 1901 avec 4 collèges : État, collectivités, entreprises, et personnes qualifiées. Le secteur des transports en BFC est le principal secteur concerné par les consommations d'énergie (1/3), et de manière croissante.

Le secteur routier représente 99 % des consommations liées aux transports : 48 % sur le véhicule particulier, PL 34 %, VUL 14 %.

GES : 36 % transports routiers

Nox : 62 %

PM10 : 18 %.

Nous notons une dynamique importante avec beaucoup de projets et de motorisations qui font appel aux ressources du territoire. Il est encourageant de voir qu'il y a des initiatives locales sur des ressources locales. Ce qu'il ne faut pas oublier, au-delà de la problématique technologique, c'est l'aménagement du territoire à court et long termes.

3. Conclusion

M. Hugues Dollat, directeur-adjoint de la DREAL apporte ses remerciements aux acteurs professionnels et institutionnels qui ont œuvré dans le cadre de l'ORT Bourgogne et de l'ORT Franche-Comté qui aujourd'hui passent le témoin.

Il souligne l'intérêt de cet événement qui permet de partager et de construire collectivement et se réjouit de la bonne collaboration mise en place entre l'État et la Région. D'autres outils tels qu'un site internet ORT, la mise à disposition de la connaissance et de nouvelles rencontres thématiques viendront enrichir les échanges et aider concrètement la profession.

M. Michel Neugnot se félicite du succès de ce premier colloque qui démontre ainsi la pertinence d'une telle structure pour imaginer et construire la mobilité différemment, chacun avec ses atouts, ses compétences.

Il réaffirme la volonté très forte de la Région de s'engager dans cette démarche permettant ainsi d'accompagner les ruptures et la prise de risques pour l'avenir.

A l'image du transport ferroviaire qui structure l'offre de transport, il faut à présent savoir anticiper les évolutions de plus en plus rapides de la clientèle et des usagers, intégrer les changements nécessaires d'exploitation et les investissements à mener.