

## ANNEXE 4

### **Plan de transition du Conseil Régional du Centre-Val de Loire : 30 actions pour réduire l'empreinte carbone de la collectivité**

**La Région Centre-Val de Loire initié fin 2020 la réalisation d'une étude visant à mettre à jour de son Bilan GES « Patrimoine et Compétences »** (appelé également « Patrimoine et Services »). Réalisé à partir des données d'activité 2019, ce bilan suit une approche globale et couvre ses propres émissions de Gaz à Effet de Serre directes et indirectes.

Depuis la loi dite « énergie-climat » du 8 novembre 2019 (R22649), le bilan des émissions de gaz à effet de serre doit s'accompagner d'un plan de transition pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce plan présente les objectifs, moyens et actions envisagés à cette fin.

La Région, en tant que membre du consortium COP régionale et porteur de la démarche, a souhaité, dans une logique d'amélioration continue, renforcer l'exemplarité de l'administration à travers la prise d'engagements très concrets dans le cadre de ce premier accord. Cette exemplarité passe notamment par l'exhaustivité renforcée du Bilan GES « Patrimoine et Compétences » (au-delà du simple cadre règlementaire) et l'ambition affichée de son plan de transition.

Pour élaborer ce plan de transition à horizon 2030, la Région a organisé en collaboration avec EcoAct, des 6 ateliers de concertation réunissant différentes directions du Conseil Régional. Ces ateliers ont été construits autour de 4 thématiques, qui représentent les principaux postes d'émissions du Département :

- Performance énergétique, des bâtiments et du numérique ;
- Déplacements sobres en carbone ;
- Politique d'achats responsables ;
- Alimentation, gaspillage alimentaire et déchets.

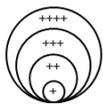
**Les propositions issues de la phase de concertation ont permis de sélectionner 30 actions prioritaires et ainsi bâtir le plan de transition du Conseil Régional.** Ces actions prioritaires valorisent les nombreuses actions en cours de déploiement et planifiées au sein des différentes directions, ainsi que les actions complémentaires identifiées dans une démarche d'amélioration continue de l'ambition de l'action climatique de la Région.

Pour chaque axe stratégique, une première grille d'analyse des actions correspondantes (investissement, gains GES et difficulté de mise en œuvre) est proposée, ainsi que les engagements du département correspondant aux objectifs qu'il se fixe. Le graphique précédent représente le positionnement des 30 actions du plan au regard de ces trois critères :

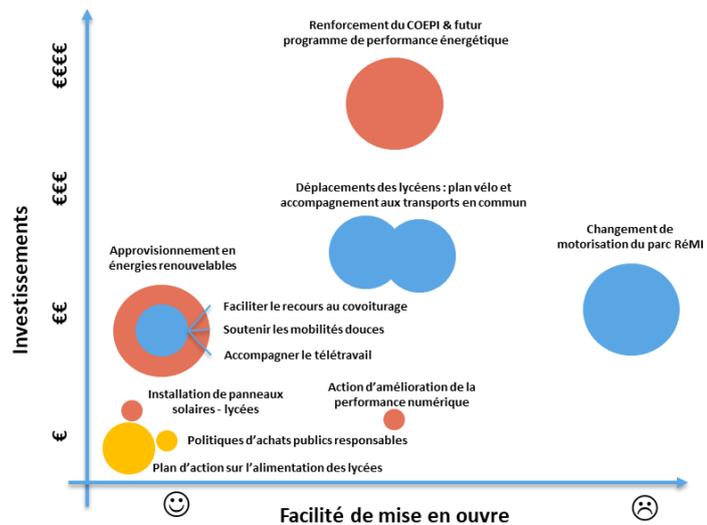
# Le Plan de Transition Synthèse

## Légende :

- Performance énergétique
- Déplacements sobres en carbone
- Politique d'achats responsables
- Alimentation, gaspillage alimentaire et déchets

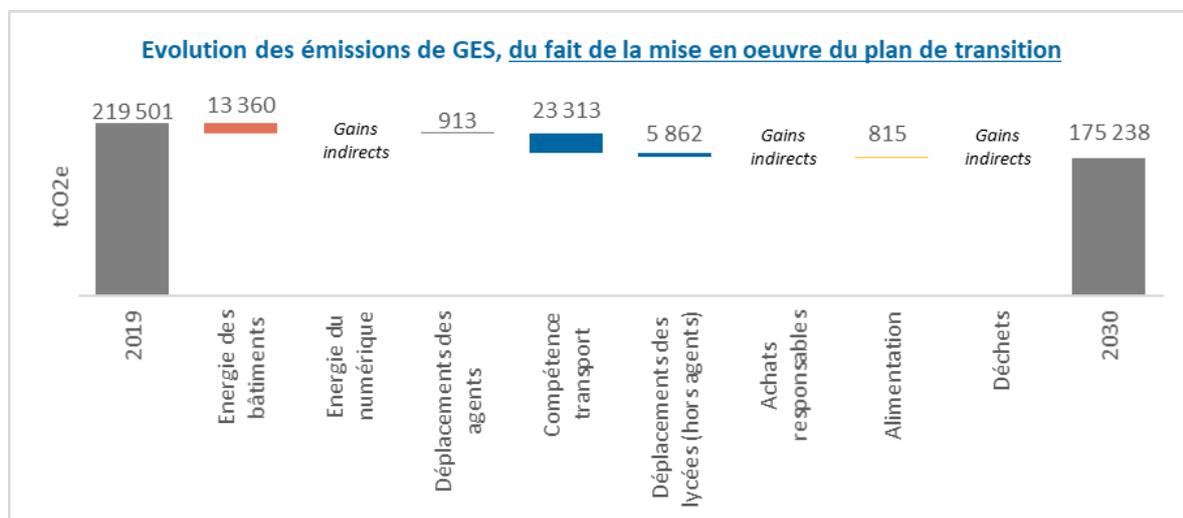


Surface des bulles relative au gain CO2e associé



La mise en œuvre de l'ensemble des actions du plan de transition permettrait d'aboutir à **une réduction des émissions de GES de l'ordre de 44 000 t<sub>éq</sub>CO<sub>2</sub>, soit -20% par rapport au Bilan 2019 à l'horizon 2030.**

Les principales réductions seraient obtenues en lien aux actions liées à la performance du bâti des lycées, à la décarbonation des modes de motorisation des transports RéMI et au plan d'action relatif à la restauration des lycéens. Le graphique suivant permet de distinguer la contribution de chacune des orientations du plan de transition :



**Il convient de noter que certaines actions n'ont pas été quantifiées en réductions absolues en raison du caractère indirect de leur impact.** Il s'agit notamment de l'établissement de diagnostics pour l'énergie du numérique, l'élaboration de plan de déplacements des lycéens ou de l'incorporation de critères et clauses « climat » pour les achats de la Région. **La mise en œuvre d'action suite à l'élaboration desdits diagnostics devrait permettre, selon les hypothèses retenues, de réduire significativement les émissions de GES d'ici 2030.**

## **1 : légende de caractérisation des actions**

Les investissements estimés, les gains GES potentiels et la difficulté de mise en œuvre attendue sont évalués de la manière suivante :

<b>Investissements</b>	€	€€	€€€	€€€€
	< 10 000 €	[10 000-100 000[ €	[100 000-1M€[ €	> 1 M€
<b>Gains GES</b>	Gains indirects	+	++	+++
	Gains indirects ou < 50 téqCO2	[50-1 000[téqCO2	[1 000-10 000 [téqCO2	>10 000 téqCO2
<b>Facilité de mise en œuvre</b>	😊	😐	😞	
	Forte	Moyenne	Faible	

## **2 : Synthèse 30 fiches actions du plan de transition**

## Axe 1 : La performance énergétique

Les actions de réduction retenues ont pour ambition de réduire drastiquement les consommations énergétiques du Conseil Régional et l'intensité carbone de chaque kWh consommé. Elles concernent à la fois l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et l'amélioration des usages du numérique.

### Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
1.1	<b>Renforcer la connaissance et le suivi des consommations d'énergie</b>	100% des lycées font l'objet d'un suivi précis de leur consommation énergétique  100% des bâtiments des moyens généraux ont réalisé un audit énergétique récent (< 3 ans).	€	Gains indirects	☺
1.2	<b>Poursuivre et renforcer les programmes COEPI et CPE pour l'amélioration de la performance énergétique des lycées</b>	<b>Energie des lycées (périmètre COEPI) ;</b> - 40% des consommations d'énergie entre 2010 et 2030  <b>Energie des lycées (périmètre global) :</b> - 49% des émissions de GES entre 2015 et 2030 (en lien avec la SNBC). 100% des lycées ont une émissivité inférieure à 5 kgéqCO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> en 2030	€€€€	++++	☺
1.3	<b>Etudier les solutions d'amélioration de la performance énergétique du bâti et des installations sur le patrimoine administratif géré directement par la Région</b>	Objectifs à fixer au regard des études/scénarii à réaliser	€	Gains indirects	☺
1.4	<b>Contrats d'achat de l'énergie</b>	100% de contrats d'électricité verte et biométhane à horizon 2030	€€	++++	☺
1.5	<b>Renouveler les campagnes de sensibilisation aux économies d'énergie, en les adaptant aux différents publics</b>	100% des utilisateurs des sites de la Région sensibilisés aux économies d'énergie et éco-gestes	€	Gains indirects	☺
1.6	<b>Etudier lors du renouvellement des installations de production ou du développement de nouvelles opportunités (ex: extension d'un réseau de chaleur urbain) mais aussi lors de la réhabilitation et de la construction de lycées</b>	Objectifs à déterminer à l'issue de la réalisation des études	€	+	☺

## Améliorer la performance énergétique et climat de l'informatique et du numérique

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
2.1	Réaliser l'empreinte carbone globale du numérique (hardware, software, infrastructure) et définir une stratégie de décarbonation du numérique	Réduire l'impact carbone du numérique de X% d'ici 2030 <i>(le X sera déterminé suite à l'audit)</i>	€€	Gains indirects	😊
2.2	Réduire l'impact du refroidissement des salles serveurs de la Région	Réduire l'impact du refroidissement des salles serveurs de la Région avec le remplacement des équipements de climatisation en fin de vie	€€	Gains indirects	😊
2.3	Sensibiliser les agents sur l'impact du numérique et les bonnes pratiques à mettre en place pour en limiter son impact	100% des agents sensibilisés à un usage responsable des services numériques mis à leur disposition	€	Gains indirects	😊
2.4	Réaliser un audit qualité web des sites web de la Région sur la base de référentiels existants afin d'évaluer leur éco-conception et expérimenter la mise en place d'une plateforme d'intermédiation responsable	Former des agents réaliser un diagnostic et réaliser un plan d'action visant notamment à améliorer l'éco conception des sites WEBS	€€	Gains indirects	😊
2.5	Favoriser le réemploi des équipements informatiques de la Région (dons, ventes aux enchères...).	100% des équipements ont une seconde vie d'ici 2030	€	Gains indirects	😊

## **Axe 2 : Déplacements sobres en carbone**

Les actions de réduction retenues ont pour ambition de diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone. Elles concernent les 2 types de déplacements considérés dans le diagnostic, à savoir : les déplacements des agents dans le cadre professionnel ou pour les trajets quotidiens domicile-travail et les déplacements relevant de la compétence transport de la Région.

### Diminuer l'impact des déplacements des agents et accélérer le développement des mobilités bas carbone

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
----	---------	-----------------	----------------	----------	-----------------------------

3.1	Améliorer la connaissance des besoins et des situations des agents des lycées, quant à leurs déplacements "domicile-travail"		€	Gains indirects	☺
3.2	Accompagner et faciliter le recours au co-voiturage comme mode de déplacement domicile travail	Augmenter de 16.6 % à horizon 2030 la part du covoiturage dans les déplacements domicile-travail des agents	€€	++	☺
3.3	<i>Soutenir le recours aux transports collectifs et aux mobilités douces domicile-travail via de nouveaux dispositifs</i>	Augmenter de 9 % à horizon 2030 la part des mobilités douces dans les déplacements domicile-travail des agents	€€	++	☺
3.4	Accompagner le recours au télétravail au-delà de la période de crise sanitaire, pour les postes qui le permettent	2 jours de télétravail par semaine pour les postes adaptés au télétravail	€€	++	☺
3.5	Mettre en place un suivi et définir des objectifs de réduction sur mesure (en fonction des besoins en déplacements des directions) de l'impact GES des déplacements professionnels		€	Gains indirects	☺
3.6	Définir les critères d'utilisation des véhicules personnels pour les déplacements professionnels	Réduire les distances parcourues avec les véhicules personnels entre 2019 et 2030	€	+	☺
3.7	Développer l'usage des véhicules bas carbone (électriques + hybride) du parc (aujourd'hui véhicules électriques sous utilisés).	100% de véhicules "basses émissions" (sous 3,5 tonnes) inférieure à 60 g CO2 / km en 2025	€€	++	☺
3.8	Actualiser les plans de mobilités des sites administratifs et des lycées		€	Gains indirects	☺

**Diminuer l'impact des déplacements des agents et accélérer le développement des mobilités bas carbone**

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
4.1	Soutien à la mobilité multimodale, douce et/ou active Soutien au fret – lignes capillaires		€€€	Gains indirects	☺

4.2	Changement de motorisation/mutation du parc :	<p>SDA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Cartographie des sites pertinents pour implanter des stations d'avitaillement pour la mobilité renouvelable et décarbonées (H2, GNV/BIOGNV, IRVE) dans l'objectif de mailler la région.</li> <li>-Réalisation d'un guide d'aide à la décision pour l'implantation de ces stations d'avitaillement.</li> <li>-Elaboration de propositions de futures dispositifs portés par la Région en vue d'aider les acteurs dans leur projet de création de ces stations.</li> </ul>	€€	++++	☹
-----	---	--	----	------	---

### **Réduire les émissions de GES liées aux déplacements des lycées (hors agents)**

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
5.1	Réaliser un diagnostic précis des flux et besoins de mobilités des lycées.		€€	Gains indirects	☺
5.2	Accompagnement aux changements / offres de mobilités/Intermodalités.	Réduire de 15% les déplacements en voiture individuelle (report vers les transports en commun)	€€	+++	☹
5.3	Vélos : infrastructures et usages du vélo.	Atteindre une part modale de 9% pour le vélo	€€	+++	☹

### **Axe 3 : Politique d'achats responsables**

Les actions de réduction retenues ont pour ambition de promouvoir les achats durables et la consommation responsable au sein du Conseil Régional. Elles concernent principalement l'intégration de critères ou de clauses « carbone » au sein des marchés à fort impact carbone.

### **Renforcer la mise en œuvre du plan d'amélioration continue de la politique d'achats responsables de la Région**

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
----	---------	-----------------	----------------	----------	-----------------------------

6.1	<b>Identifier, prioriser, "outiller" et mesurer les marchés à forts impacts carbone</b>	<p>Une méthodologie de priorisation est développée et appliquée lors du recensement des marchés</p> <p>Calculateurs automatisés réalisés pour les marchés à forts enjeux carbone</p>	€	Gains indirects	☺
6.2	<b>Aider les directions à s'interroger et à intégrer la dimension RSE dans chacun des marchés en simplifiant au maximum la démarche</b>	<p>La fiche 20 est présentée aux directions opérationnelles (temps de formations sont organisés avec chaque DO)</p> <p>'Des réunions de sensibilisation et de formation sont réalisées à un rythme trimestriel/biennuel</p> <p>1 agent ETP à mobiliser au sein de la DASJ dès 2022</p> <p>Former experts DASJ et DETE pour mise en œuvre des actions</p>	€	Gains indirects	☺
6.3	<b>Mettre en place un référentiel commun des critères et clauses carbone pouvant être incorporées dans les achats publics</b>	<p>Le référentiel couvre 10 catégories d'achats à forts enjeux carbone d'ici 2025</p> <p>'Le référentiel est alimenté régulièrement par chaque DO avec les bonnes pratiques éco-responsables observées</p>	€	Gains indirects	☺

#### **Axe 4 : Alimentation, gaspillage alimentaire et déchets**

##### **Réduire les émissions de GES de la collectivité liées à l'alimentation et au gaspillage alimentaire**

<b>N°</b>	<b>Actions</b>	<b>Nos engagements</b>	<b>Investissement</b>	<b>Gain GES</b>	<b>Difficulté de mise en œuvre</b>
7.1	<b>Proposer un menu végétarien tous les jours dans tous les lycées et en interne.</b>	<p>Indicateurs dans le marché de traiteur ;</p> <p>% de repas végétariens servis / total repas ;</p> <p>Retours des convives</p>	€	++	☺

		(enquête de satisfaction...);  Nombre d'agent.e.s de cuisine formé.e.s ;  Nombre d'élèves ayant participé à des actions de sensibilisation.			
7.2	<b>Elaborer un plan de déploiement des actions de réduction du gaspillage alimentaire, dont le tri des biodéchets, dans tous les lycées de la région</b>	Reduction de plus 50% d'ici 2025 et 90% à horizon 2030	€	++	😊

### Réduire les déchets de la collectivité

N°	Actions	Nos engagements	Investissement	Gain GES	Difficulté de mise en œuvre
8	Finaliser et mettre en oeuvre le plan déchets "Ma Région Zéro Dechet"		€	Gains indirects	😊

## Fiches Actions détaillées du Plan de Transition

### Conseil régional Centre-Val de Loire

Décembre 2021

**Rappel de la légende :**

<b>Investissements</b>	€	€€	€€€	€€€€
	< 10 000 €	[10 000-100 000[ €	[100 000-1M€[ €	> 1 M€
<b>Gains GES</b>	Gains indirects	+	++	+++
	Gains indirects ou < 50 téqCO2	[50-1 000[téqCO2	[1 000-10 000 [téqCO2	>10 000 téqCO2
<b>Facilité de mise en œuvre</b>	😊	😐	☹️	
	Forte	Moyenne	Faible	

<b>Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région CVdL</b>	
<b>Action 1.1</b>	<b>Renforcer la connaissance et le suivi des consommations d'énergie</b>
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 100% des lycées feront l'objet d'un suivi précis de leur consommation énergétique</li> <li>- 100% des bâtiments des moyens généraux auront réalisé un audit énergétique récent (&lt;3ans)</li> </ul>
<b>Contexte</b>	<p>La concertation réalisée pour l'élaboration du plan de transition a fait ressortir que la réalisation de diagnostics plus précis des consommations d'énergies et de leurs différents usages était une première étape essentielle pour la mise en œuvre d'actions permettant d'améliorer la performance énergétique des bâtiments.</p> <p>Sur le périmètre des lycées, une plateforme de suivi centralisé des consommations énergétiques est en cours de mise en place et aura pour objectif de faciliter les diagnostics et offrir une granularité plus fine des données collectées.</p> <p>Sur le périmètre des moyens généraux, la complexité technique des bâtiments a jusqu'alors été un frein à la réalisation de diagnostics précis et permettant de distinguer les différents usages. La mise à jour des diagnostics est identifiée comme un enjeu prioritaire à adresser.</p>
<b>Description</b>	<p><b>Lycées :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mise en place d'une plateforme de suivi des consommations des lycées en lien avec le COEPI (Corely-pat) ;</li> <li>2. Etendre le dispositif à l'ensemble des lycées de la Région (hors COEPI), lycées gérés en régie par les équipes régionales d'efficacité énergétique et les lycées gérés dans le cadre du CPE ;</li> </ol> <p><b>Moyens généraux :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Actualiser les audits énergétiques du bâti des moyens généraux</li> <li>4. Etudier l'opportunité d'étendre la plateforme de suivi des consommations aux principaux bâtiments gérés par les moyens généraux</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	<p>DPECS sur le périmètre des lycées</p> <p>DMG sur le périmètre des moyens généraux</p>
<b>Acteurs partenaires</b>	Eifficentre, Eiffage, Engie, usagers, DSI (GT Corely pat), DTNC (climate date hub)
<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Tous les lycées et bâtiments gérés par les moyens généraux

<b><i>Obstacles éventuels</i></b>	Complexité des systèmes énergétiques, qui rend plus difficile le suivi des consommations par service.
<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Ces audits représentent l'opportunité de poursuivre et d'affiner la remise en état des systèmes énergétiques des moyens généraux, mais aussi de renforcer la sensibilisation des usagers
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Une partie des actions déjà engagée
<b><i>Planning</i></b>	Courant 2022 pour la plateforme dédiée aux lycées. Deuxième semestre 2022 pour l'actualisation des audits énergétiques des bâtiments suivis par la DMG
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	% lycées ayant un outil de suivi des consommations énergétiques % bâtiments ayant un audit énergétique < 3 ans

<b>Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région CVdL</b>	
<b>Action 1.2</b>	<b><i>Poursuivre et renforcer les programmes d'amélioration de la performance énergétique des lycées</i></b>
<b>Objectif</b>	<p><b>Energie des lycées (périmètre COEPI) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 40% des consommations d'énergie entre 2010 et 2030</li> <li>-35% de réduction d'émissions de GES entre 01/10/2020 et 01/10/2035</li> </ul> <p><b>Energie des lycées (périmètre global) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 49% des émissions de GES entre 2015 et 2030 (en lien avec la SNBC).</li> <li>- 100% des lycées ont une émissivité inférieure à 5 kgéqCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> en 2030</li> </ul>
<b>Contexte</b>	<p>Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) provenant des consommations énergétiques des lycées représentent approximativement 12% des émissions totales du Bilan Patrimoine et Compétences.</p> <p>La performance énergétique des lycées est un objectif fort de la stratégie de la Région qui a déjà récemment engagé le programme COEPI qui prévoit 40 millions d'euros d'investissements dans des travaux visant à réduire les consommations énergétiques pour 60 lycées. Le programme COEPI s'appuie sur des marchés globaux de performance qui permettent la mise en œuvre rapide et au cas par cas des solutions techniques les plus pertinentes. Les prestations engagées dans le cadre de ce COEPI, portent notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La rénovation et l'amélioration de l'efficacité des systèmes énergétiques (chauffage, eau chaude, électricité)</li> <li>• L'isolation du bâti prioritairement dans une optique d'amélioration du confort des usagers</li> <li>• L'introduction d'énergies renouvelables</li> <li>• L'entretien et le pilotage des systèmes énergétiques ainsi que leur renouvellement sur la durée du contrat</li> <li>• La sensibilisation aux économies d'usage d'énergie et d'eau</li> <li>• Le pilotage des systèmes et le suivi précis des consommations et des usages par EPLE.</li> </ul> <p>Avant le COEPI lancé en 2020, la Région avait par ailleurs mis en place des Contrats de Performance Energétique (CPE) dès 2010 sur 19 lycées de la Région. L'expiration du CPE en 2025 et la préparation du futur programme de performance énergétique des lycées qui étaient sous l'égide du CPE seront l'occasion de tirer les leçons de ce projet, d'identifier les marges d'amélioration existantes pour poursuivre l'amélioration de la performance énergétique et carbone des lycées et définir les modalités de mise en œuvre. Il est remarqué en ce sens que pour certains lycées historiques, les possibilités demeurent tout de même limitées par le bâti existant qui est plus difficile à rénover thermiquement. Ces difficultés sont à mettre en regard avec les objectifs fixés par décret tertiaire.</p>

<b>Description</b>	<p>1. Mettre en œuvre le programme COEPI lancé en 2020 (objectifs déjà validés) ;</p> <p>2. Analyser les résultats et tirer les conclusions du CPE et les premiers retours du COEPI ;</p> <p>3. Mettre en place un nouveau programme de performance énergétique dans les lycées actuellement sous l'égide des CPE : identifier les gains potentiels restants et relever l'ambition. La phase amont du lancement du programme inclura le questionnement des modalités de gestion et d'investissement des lycées qui sont aujourd'hui dans le périmètre des EREEL.</p> <p>4. Identifier des marges de manœuvre sur les lycées gérés en Régie</p>
<b>Pilotage</b>	DPECS
<b>Acteurs partenaires</b>	DASJ, co contractants (COEPI et CPE) et éventuel AMO à venir
<b>Investissements :</b>	€€€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	<p><b>L'objectif d'émissivité sera défini en fonction du résultat des études et retours d'expérience.</b></p> <p><b>Scénario prospectif volontaire :</b> Gains GES estimé à - 17 651 téqCO<sub>2</sub> pour l'atteinte de l'objectif d'émissivité de 5 kgéqCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> à l'horizon 2030, vis-à-vis de l'émissivité actuelle (14,9 kgéqCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>). <u>Gains GES : +++</u></p> <p><b>Scénario intermédiaire :</b> Gains GES estimé à - 13 177 téqCO<sub>2</sub> pour l'atteinte d'un objectif d'émissivité de 7,5 kgéqCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> à l'horizon 2030, vis-à-vis de l'émissivité actuelle (14,9 kgéqCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>). Il s'agit d'un objectif intermédiaire entre le scénario tendanciel et le scénario prospectif. <u>Gains GES : +++</u></p> <p><b>Scénario tendanciel :</b> Gains GES estimé à - 8 704 téqCO<sub>2</sub> pour l'atteinte de l'objectif du COEPI actuel (-40% sur les consommations d'énergie par rapport à 2010). Cela correspond au rythme de rénovation actuellement planifié. <u>Gains GES : ++</u></p>
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	L'objectif du projet est de passer des marchés publics globaux de performance avec des groupements d'entreprise qui permettront de tendre à l'horizon 2030 vers une réduction de 40 % (référence 2010) des

	consommations d'énergie du patrimoine bâti de la Région Centre Val de Loire en optimisant les investissements (efficience de l'euro dépensé).
<b>Obstacles éventuels</b>	En fonction des scénarii retenus, des obstacles financiers et techniques importants peuvent émerger.
<b>Opportunités identifiées</b>	Economies sur les factures d'énergie (à long terme) ou de meilleur confort thermique (en été ou en hiver), par exemple.
<b>Etat d'avancement</b>	Non débuté
<b>Planning</b>	Dès fin 2020 pour le COEPI A partir de 2023-2024 pour préparer le renouvellement du CPE en 2025
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	€ investis kWh économisés tégCO2 économisés Performance énergétique avant / après travaux

Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région CVdL	
<b>Action 1.3</b>	<b>Etudier les solutions d'amélioration de la performance énergétique du bâti et des installations sur le patrimoine administratif géré directement par la Région</b>
<b>Objectif</b>	Proposer un PPI sur les bâtiments administratifs hors lycées, Chaumont, CREPS, ... (seuls les bâtiments suivis par la DMG sont concernés)
<b>Contexte</b>	<p>La performance énergétique constitue l'un des enjeux de la stratégie patrimoniale du Conseil régional.</p> <p>Sur le périmètre des moyens généraux, les travaux de rénovation les plus abordables techniquement ont été réalisés (remplacement des fenêtres, isolation de l'hémicycle) pour améliorer la performance énergétique des bâtiments.</p> <p>Pour aller plus loin, les solutions existantes impliquent des investissements de plus grande envergure ou de repenser en profondeur l'organisation des sites administratifs. En conséquence, une étude préalable de ces solutions est une étape préalable à l'élaboration de plans d'actions plus concrets – ces solutions pouvant prendre les formes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'isolation par l'intérieur (jusqu'à l'écartée)</li> <li>• Un regroupement des services au sein d'un nouveau bâtiment HQE bâti sur un terrain de la Région.</li> <li>• Un rachat de bâtiments attenants aux locaux de la Région, afin d'opérer une restructuration profonde pour obtenir un site avec un système énergétique unifié.</li> </ul> <p>Ces réflexions qui portent à l'organisation même des sites devraient s'articuler avec les réflexions sur le télétravail qui auront lieu lors de l'atelier dédié aux déplacements des agents. Si la doctrine régionale s'oriente vers un recours plus important au télétravail, sa combinaison avec une approche de type <i>flex office/bureaux volants</i> pourrait offrir des perspectives nouvelles en matière d'optimisation des espaces. Cela sera exploré.</p>
<b>Description</b>	Etudes des scénarii de restructuration du bâti des Moyens Généraux
<b>Pilotage</b>	DMG
<b>Acteurs partenaires</b>	Elus, organisations syndicales et prestataires
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Bâtiments administratifs

<b><i>Obstacles éventuels</i></b>	Techniques et financiers Accompagnement aux changements
<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Une clarification de l'orientation en termes de bâtiments sur Orléans et pour les ERC doit intégrer une recherche d'optimisation des consommations énergétiques. Le renouvellement (ou non) du bail sur Calvin entre dans cette logique.
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Non initié
<b><i>Planning</i></b>	Doit faire suite à l'action 1.1 et à une précision sur la stratégie patrimoniale de la collectivité, donc en 2023 au plus tôt
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	PPI réalisé (oui / non) % bâtiments où les solutions de performance énergétique ont été étudiées

<b>Axe 1. Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région CVdL</b>	
<b>Action 1.4</b>	<b>Contrats d'achat de l'énergie</b>
<b>Objectif</b>	100% de contrats d'électricité verte et biométhane à horizon 2030
<b>Contexte</b>	<p>Le remplacement des installations techniques est généralement le premier levier d'action qui est activé dans le cadre des CPE et du COEPI mis en place sur le périmètre des lycées car il fournit des résultats rapidement et représente généralement un investissement moins significatif que la rénovation du bâti. A ce titre, la quasi-totalité des installations au fioul ont déjà été remplacées.</p> <p>Le gaz naturel reste cependant une solution encore assez pratiquée du fait des contraintes techniques de chauffage de certains bâtiments (taille, localisation ou typologie du bâti). Si le raccordement aux réseaux de chaleur aux réseaux de chaleur peu émissifs est privilégié lorsqu'il s'agit d'une option économiquement viable, ainsi que le recours à la géothermie ou à la biomasse pour les bâtiments neufs. Dans le cas des sites où l'installation au gaz naturel ne peut que difficilement être remplacée, le recours à un approvisionnement en gaz naturel de biogaz issu de la méthanisation (filiale en développement dans la région).</p> <p>Enfin, les consommations d'électricité représentent un part non négligeable des consommations énergétiques des bâtiments.</p> <p>A travers cette action, l'objectif serait de souscrire à des contrats à Haute Valeur Environnementale pour favoriser le développement d'énergies renouvelables et la transition énergétique en France en s'appuyant sur le guide de l'électricité verte.</p>
<b>Description</b>	<p>1. Définir une organisation optimale pour l'achat d'électricité verte à Haute Valeur Environnementale (HQE) et au choix du biométhane pour le gaz naturel pour les contrats directement gérés par la Région (fin du contrat actuel fin 2023) ;</p> <p>2. Accompagner les lycées lors du renouvellement des marchés de l'énergie pour privilégier l'achat d'électricité verte à Haute Valeur Environnementale (HQE) et le choix du biométhane pour le gaz naturel.</p>
<b>Pilotage</b>	DPECS sur le périmètre des lycées DMG sur le périmètre des moyens généraux
<b>Acteurs partenaires</b>	Approlys Centre achat DASJ DEJS Ensemble des lycées
<b>Investissements :</b>	€€

<p><b>Impacts de l'action : gains GES</b></p>	<p><b>Scénario prospectif volontaire :</b></p> <p>Gains GES estimé à – 20 309 téqCO2 pour un approvisionnement à 100% en électricité verte et en biométhane (à consommation d'énergie constante), avec le détail suivant :</p> <p><u>Périmètre des lycées :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approvisionnement en biométhane : -17 832 téqCO2</li> <li>- Approvisionnement en électricité d'origine renouvelable : -2 294 téqCO2</li> </ul> <p><u>Périmètre des moyens généraux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approvisionnement en biométhane : -102 téqCO2</li> <li>- Approvisionnement en électricité d'origine renouvelable : -81 téqCO2</li> </ul> <p><u>Gains GES :</u> +++</p> <p><b>Scénario intermédiaire :</b></p> <p>Dans le scénario intermédiaire, l'approvisionnement en biogaz et en électricité d'origine renouvelable est limité à 50% des consommations à horizon 2030, ce qui donne lieu à des gains GES de l'ordre de -10 154 téqCO2, avec le détail suivant</p> <p><u>Périmètre des lycées :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approvisionnement en biométhane : -8 916 téqCO2</li> <li>- Approvisionnement en électricité d'origine renouvelable : -1 147 téqCO2</li> </ul> <p><u>Périmètre des moyens généraux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approvisionnement en biométhane : -51 téqCO2</li> <li>- Approvisionnement en électricité d'origine renouvelable : -40 téqCO2</li> </ul> <p><u>Gains GES :</u> +++</p> <p><b>Scénario tendanciel :</b> dans le scénario tendanciel les approvisionnements en biogaz et en électricité d'origine renouvelable n'est pas prévu.</p> <p><u>Gains GES :</u> aucun.</p> <p><b>NB.</b> Ces gains GES peuvent être redondants avec ceux obtenus par la mise en place de mesures d'efficacité énergétique, de remplacement d'installations gaz par un raccordement aux réseaux de chaleur ou des installations de chauffage fonctionnant à la biomasse ou le développement de l'autoproduction d'énergies renouvelables sur site (notamment sur le périmètre des Lycées avec le COEPI). La réduction des consommations d'énergie et le remplacement des installations fossiles doit rester une mesure prioritaire par rapport à l'approvisionnement en biogaz et en électricité verte dans une optique de sobriété et de réduction des émissions.</p> <p><b>NBB.</b> Les réductions d'émissions de GES permise par l'approvisionnement en électricité d'origine renouvelable ne peuvent pas être valorisées dans la</p>
---	--

	comptabilité du Bilan Carbone, qui impose de comptabiliser le Facteur d'Emissions de l'électricité du réseau.
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Lycées Bâtiments administratifs de la Région
<b>Obstacles éventuels</b>	La réappropriation de la dimension politique de l'achat d'énergie passe par la remise en cause du dispositif mis en place dans le cadre de la centrale d'achat. Les lycées sont les adhérents de la centrale d'achat, et non pas la Région, qui prend en charge les coûts de manière indirecte à travers la dotation globale de fonctionnement versée aux lycées.
<b>Opportunités identifiées</b>	Optimisation de l'achat d'énergie
<b>Etat d'avancement</b>	En incubation
<b>Planning</b>	Préparer les éléments pour arbitrage fin 2022/début 2023
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	% bâtiments couverts par un contrat d'électricité verte % bâtiments au gaz couverts par un contrat d'approvisionnement en biométhane

<b>Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région CVdL</b>	
<b>Action 1.5</b>	<b>Renouveler les campagnes de sensibilisation aux économies d'énergie</b>
<b>Objectif</b>	100% des utilisateurs des sites de la Région sensibilisés aux économies d'énergie et écogestes
<b>Contexte</b>	15% de la facture énergétique tient aux usages. Accompagner les changements d'usage constitue ainsi un levier important.  La collectivité régionale souhaite que les acteurs des établissements et en premier lieu les élèves, puissent se saisir de cet objectif, en droite ligne avec les ambitions de la COP régionale. Des actions volontaristes pour accompagner la sobriété des usages seront soutenues, en permettant aux lycéens d'être des acteurs de la vie de leur lycée.
<b>Description</b>	Renouveler les campagnes de sensibilisation aux économies d'énergie, en les adaptant aux différents publics S'appuyer sur les retours d'expérience des projets déjà engagés tel que le projet Energie, programme européen de sensibilisation. Etudier la possibilité que Le programme 100% éducation pourra aussi agir sur ces usages (budget participatif)
<b>Pilotage</b>	DPECS sur le périmètre des lycées DGARH/DMG sur le périmètre des moyens généraux
<b>Acteurs partenaires</b>	Lycéens, communautés éducative, porteurs de projets 100% éducation, ENGIE (ecoepi) Associations et têtes de réseaux (ex : Graine Centre).
<b>Investissements :</b>	Impact
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Ensemble des agents et élus de la collectivité
<b>Obstacles éventuels</b>	Accompagnement au changement parfois difficile, trouver bonne équilibre avec la question du confort thermique.
<b>Opportunités identifiées</b>	Lycées : Programme Ecopei Administration : Campagne globale de sensibilisation sur divers thématiques à lancer auprès des agents
<b>Etat d'avancement</b>	ECOPEI lancée Nouveau programme de sensibilisation des agents : à initier
<b>Planning</b>	Lancement actions auprès des agents fin S1/début S2 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	% agents sensibilisés Nombre de sessions de sensibilisation / Taux de participation associé

<b>Améliorer la performance énergétique et carbone des bâtiments de la Région CVdL</b>	
<b>Action 1.6</b>	<b>Etudier l'intégration des énergies renouvelables</b>
<b>Objectif</b>	<p>100% d'études menées sur l'intégration des EnR et raccordement aux réseaux lors de réhabilitation / construction des lycées visant à garantir la pertinence de l'investissement et son inscription dans un cadre territorial élargi.</p> <p>975 kW de production d'énergies renouvelables seront installés fin 2022 sur les bâtiments régionaux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le cadre du COEPI l'installation de 1 500 m<sup>2</sup> de panneaux solaires (275 kWc pour un montant d'investissement de 864 k€) a été annoncé par le Président de Région en Mai 2021, ce qui peut s'apparenter au scénario tendanciel. Cela correspond à 0,14% du potentiel <sup>1(OBJ)</sup>; ceux-ci s'ajoutent au 696 kWc déjà installés dans les lycées depuis 2010.</li> <li>- Des scénarios plus ambitieux de déploiement pourraient par exemple viser un déploiement correspondant à 5% ou 10% du potentiel dans un cadre coopératif.</li> </ul> <p>Réactualiser l'étude sur les potentiels de production d'ENR et de récupération de chaleur des bâtiments administratifs.</p>
<b>Contexte</b>	<p>Les bâtiments de la Région (lycées et bâtiments administratifs notamment) représentent un parc de bâtiments significatif qui pourrait être mis à profit à travers l'installation de sources d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques ou thermiques sur les toits des lycées, par exemple). Ce type de pratiques d'autoconsommation pouvant permettre de réduire les émissions liées aux consommations d'électricité.</p>
<b>Description</b>	<p>Mettre à jour l'étude de potentiel de production d'ENR de 2014.</p> <p>Etudier lors du renouvellement des installations de production ou du développement de nouvelles opportunités (ex : extension d'un réseau de chaleur urbain) mais aussi lors de la réhabilitation et de la construction de lycées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'intégration des énergies renouvelables (production solaire PV, géothermie...),</li> <li>- le raccordement à un réseau de chaleur / froid existant et</li> <li>- la possibilité de production d'hydrogène sur site afin d'alimenter une partie des réseaux et d'être plateforme technique de formation, .</li> </ul> <p>Etudier la possibilité et la pertinence d'intégrer des panneaux photovoltaïques ou de panneaux solaires (pour le chauffage et eau chaude sanitaire) sur les toits des lycées de la Région.</p> <p>Engager des études d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place de boucle en autoconsommation collective dans les périmètres de certains lycées.</p>

<sup>1</sup> L'emprise au sol des bâtiments de lycées, estimée à 1 050 000 m<sup>2</sup> sert ici de valeur approximative.

<b>Pilotage</b>	DPECS sur le périmètre des lycées DMG sur le périmètre des moyens généraux
<b>Acteurs partenaires</b>	Nombreuses parties prenantes : AMO, structures souhaitant expérimenter de nouveaux procédés (ex H2), partenaires potentiels boucle en autoconsommation collective, ...
<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	<p><b>Etudes du potentiel :</b> Gains indirects</p> <p><b>Installation de capacités renouvelables sur les bâtiments de la Région</b></p> <p><b>Scénario prospectif volontaire :</b></p> <p>Gains GES estimés à - 238 téqCO<sub>2</sub> via l'installation de 105 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques en toiture des lycées (10% du potentiel estimés). Ces gains sont estimés pour des panneaux photovoltaïques fabriqués en Chine ; ils peuvent atteindre - 752 téqCO<sub>2</sub> pour des panneaux fabriqués en France.</p> <p><u>Gains GES :</u> +</p> <p><b>Scénario intermédiaire :</b></p> <p>Gains GES estimés à - 119 téqCO<sub>2</sub> via l'installation de 52 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques en toiture des lycées (5% du potentiel estimés). Ces gains sont estimés pour des panneaux photovoltaïques fabriqués en Chine ; ils peuvent atteindre - 376 téqCO<sub>2</sub> pour des panneaux fabriqués en France.</p> <p><u>Gains GES :</u> +</p> <p><b>Scénario tendanciel :</b></p> <p>Gains GES estimés à - 3 téqCO<sub>2</sub> via l'installation de 1 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques en toiture des lycées (5% du potentiel estimés). Ces gains sont estimés pour des panneaux photovoltaïques fabriqués en Chine ; ils peuvent atteindre - 11 téqCO<sub>2</sub> pour des panneaux fabriqués en France.</p> <p><u>Gains GES :</u> indirects ou peu significatifs</p> <p><b>NB.</b> Les gains GES de cette action sont redondants avec ceux réalisés via des l'approvisionnement en électricité d'origine renouvelable ; en termes de contribution à la décarbonation du mix électrique français l'autoproduction est néanmoins préférable à l'achat de certificats d'électricité renouvelable.</p>
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Lycées de la Région devant faire l'objet de travaux de réhabilitation ou nouveaux lycées en construction.

<b>Obstacles éventuels</b>	
<b>Opportunités identifiées</b>	Ce sujet devrait pouvoir être systématiquement évoqué dans le cadre des contractualisations des soutiens apportés par le conseil régional.
<b>Etat d'avancement</b>	En cours pour chaque opération engagée désormais par le conseil régional.
<b>Planning</b>	Etudes d'opportunité et de faisabilité de production d'EnR sur les bâtiments orléanais en 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre d'études menées % sites équipés de production locale d'EnR % sites raccordés aux réseaux de chaleur / de froid kW produits par type d'énergie KWc installés

<b>Améliorer la performance énergétique et climat de l'informatique et du numérique</b>	
<b>Action 2.1</b>	<b>Réaliser l'empreinte carbone globale du numérique (hardware, software, infrastructure) et définir une stratégie de décarbonation du numérique</b>
<b>Objectif</b>	Réduire l'impact carbone du numérique de X% d'ici 2030 (Le X sera déterminé suite au diagnostic)
<b>Contexte</b>	De nombreuses actions ont été ou sont déjà mises en œuvre visant à réduire l'impact carbone du numérique lié au patrimoine et aux compétences du Conseil Régional. Pour aller plus loin, il apparaît indispensable de travailler sur une stratégie globale, qui s'appuiera notamment sur un diagnostic détaillé qui pourrait être réalisé en complément du Schéma Directeur Stratégique des Systèmes d'Information (SDSSI) qui va être élaboré par le Conseil Régional en 2022.
<b>Description</b>	Réaliser l'empreinte carbone globale du numérique (hardware, software, infrastructure) et définir une stratégie de décarbonation du numérique.
<b>Pilotage</b>	DSI
<b>Acteurs partenaires</b>	L'ensemble des directions et plus particulièrement la DEJS/SNE concernant les services numériques éducatifs délivrés dans les lycées.
<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Ensemble des services numériques fournis aux usagers des services publics, aux élus et aux agents.
<b>Obstacles éventuels</b>	-
<b>Opportunités identifiées</b>	Elaboration du Schéma Directeur Stratégique des Systèmes d'Information en 2022
<b>Etat d'avancement</b>	Action non engagée
<b>Planning</b>	Lancement au 1er semestre 2022. Ses conclusions pourront le cas échéant être prises en compte dans l'établissement de la feuille de route du nouveau SSDDSI
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Empreinte carbone du numérique (au global et répartition entre hardware, software, infrastructure) Politique Green IT / € investis en faveur du green IT

<b>Améliorer la performance énergétique et climat de l'informatique et du numérique</b>	
<b>Action 2.2</b>	<b>Réduire l'impact du refroidissement des salles serveurs de la Région</b>
<b>Objectif</b>	Réduire l'énergie nécessaire au refroidissement des salles serveurs
<b>Contexte</b>	<p>Le Conseil Régional dispose de deux centres de données (salles serveurs) situées dans le centre-ville d'Orléans dans 2 bâtiments (St Eloi et Lentin) distincts distants de 200 mètres. Ces salles serveurs hébergent des infrastructures informatiques et de télécommunications nécessaires à la fourniture des services numériques à ses 3800 utilisateurs (élus, agents du siège et des lycées).</p> <p>La collectivité s'est engagée dans le cadre du Plan d'Optimisation des Systèmes d'Information sur la période 2017-2021 dans la modernisation de ses infrastructures informatiques et de télécommunication (cœur de réseaux, serveurs, stockage, sauvegarde, sécurité...) avec une attention particulière apportée à leur consommation électrique. D'autres gains potentiels de réduction des consommations d'énergie sont envisagés en lien avec le renouvellement du système de refroidissement des salles serveurs (climatisation).</p>
<b>Description</b>	En lien avec la Direction des Systèmes d'information, une étude puis un dispositif d'optimisation des systèmes refroidissement des salles serveurs vont être mis en œuvre.
<b>Pilotage</b>	DMG
<b>Acteurs partenaires</b>	DSI
<b>Investissements :</b>	€€€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	+++
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Améliorer la consommation énergétique nécessaire au refroidissement des deux salles serveurs
<b>Obstacles éventuels</b>	Contraintes techniques liées à l'existant ; l'équipement actuel doit être renouvelé en février 2022 ; l'étude devra prendre cet élément en compte
<b>Opportunités identifiées</b>	
<b>Etat d'avancement</b>	Le remplacement (à l'identique) des systèmes actuels est engagé et ne peut être différé
<b>Planning</b>	Devra succéder à l'action 2.1 et tenir compte de ses conclusions
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	kWh économisés

<b>Améliorer la performance énergétique et climat de l'informatique et du numérique</b>	
<b>Action 2.3</b>	<b><i>Sensibiliser les agents sur l'impact du numérique et les bonnes pratiques à mettre en place pour en limiter son impact</i></b>
<b>Objectif</b>	100% des agents et des élus sensibilisés au numérique responsable
<b>Contexte</b>	<p>Les utilisateurs du numérique oublient bien souvent que les échanges numériques dits « dématérialisés » ne peuvent exister qu'en s'appuyant sur des infrastructures (centres informatiques et de réseaux), des matériels (ordinateurs, smartphones...) et des solutions logicielles (applications de bureau et métiers). Cette partie immergée de l'iceberg digital est pourtant importante et représente près de 4% des émissions de GES en France.</p> <p>L'atelier de concertation pour l'élaboration du plan de transition de la Région a permis de mettre en lumière l'importance d'intégrer des critères de performance énergétique et carbone des équipements numériques. A ce sujet la Région intègre déjà des critères de sélection lors du renouvellement de ses infrastructures (virtualisation des serveurs, mutualisation des baies de disques par exemple) et de ses applications (nouveaux sites COP développé de façon éco-responsable par exemple).</p> <p>Il est également ressorti la nécessité de sensibiliser les utilisateurs aux bonnes pratiques en matière d'usage. C'est dans ce cadre que s'inscrit cette action de sensibilisation des agents de la collectivité à une utilisation responsable des services numériques mis à leur disposition. Il est également ressorti la nécessité de former les équipes en charge de délivrer les services numériques au sein de la collectivité et de valoriser les compétences de ces mêmes équipes, qu'elles interviennent dans les domaines de la sécurité, des données personnelles (en lien avec le Règlement Général de la Protection des Données - RGPD), de l'accessibilité numérique (en lien avec le Référentiel Général de l'Amélioration de l'Accessibilité - RGAA) ou de l'éco-conception.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Réaliser un état des lieux des services numériques et de leurs usages</li> <li>2. Identifier les bonnes pratiques en matière de numérique responsable</li> <li>3. Déterminer un plan de communication/sensibilisation et les moyens à mobiliser pour son exécution (moyens matériels, financiers et humaines)</li> <li>4. Réaliser le suivi des évolutions des comportements</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DSI
<b>Acteurs partenaires</b>	Pour le diagnostic : DEJS, DTNC, DCP, DETE Pour le plan de sensibilisation : DGARH + prestataire(s) spécialisé(s)
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	++
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺

<b><i>Cibles</i></b>	Agents et élus utilisateurs des services numériques
<b><i>Obstacles éventuels</i></b>	-
<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	S'appuyer sur le retour d'expérience d'autres formations conduites par la DSI, la DTNC et la DEJS Liens à faire avec le projet SIrculaire qui prévoit des actions de communication et avec le parcours de formation TEE des agents
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Non initiée
<b><i>Planning</i></b>	Lancement des premières actions en 2022
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	Guide des pratiques numériques responsables (OUI / NON) Par exemple : volumétrie des mails envoyés, des données stockées (Go), des impressions... % agents sensibilisés Nombre de sessions de sensibilisation / Taux de participation

<b>Améliorer la performance énergétique et climat de l'informatique et du numérique</b>	
<b>Action 2.4</b>	<b>Réaliser un audit qualité web des sites web de la Région sur la base de référentiels existants afin d'évaluer leur éco-conception et améliorer leur impact environnemental</b>
<b>Objectif</b>	Disposer d'un état des lieux permettant de définir les actions nécessaires pour améliorer la qualité des sites web de la Région en matière de sécurité, de données personnelles, d'accessibilité numérique, d'éco-conception, d'éco-responsabilité en général
<b>Contexte</b>	<p>Des audits ont déjà été réalisés sur le volet accessibilité numérique en lien avec l'article 47 de la loi handicap de 2005 et son décret d'application actualisé en 2019</p> <p>Pour aller plus loin, il est indispensable de maintenir et d'étendre les compétences des équipes de la Région autour d'un socle de culture commune pour la qualité des activités web.</p> <p>Par ailleurs, une expérimentation pilote a été lancée dans le cadre de la création du nouveau site de la COP régionale dont un important volet du cahier des charges a été orienté sur l'éco-conception, la qualité web et l'accessibilité numérique en s'appuyant sur des référentiels reconnus (Référentiel Général de l'Amélioration de l'Accessibilité - RGAA et Opquast).</p> <p>Pour ce faire, il est nécessaire d'homogénéiser et de valoriser les compétences Web de ces mêmes équipes, qu'elles interviennent dans les domaines de la sécurité, des données personnelles (en lien avec le Règlement Général de la Protection des Données - RGPD), de l'accessibilité numérique (en lien avec le Référentiel Général de l'Amélioration de l'Accessibilité - RGAA) ou de l'éco-conception.</p> <p>Cela passe par une formation multidisciplinaire pour réduire l'impact des silos, prévenir les risques majeurs, renforcer la culture web des équipes, c'est un pas essentiel dans la démarche de transformation numérique de la Région.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Déterminer le périmètre de cet audit</li> <li>2. Auditer sur la base des référentiels RGAA (pour l'accessibilité) et Opquast (pour la qualité web). Mise en application des correctifs</li> <li>4. Publication de la conformité</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	Référent qualité web (DCP) sous l'autorité du Directeur du Cabinet
<b>Acteurs partenaires</b>	DSI /DTNC
<b>Investissements :</b>	€€€

<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	++
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Tous les agents de la collectivité qui créent / intègrent / conçoivent des contenus numériques et/ou qui pilotent des projets et outils numériques.
<b>Obstacles éventuels</b>	Expertises encore limitées de la plupart des fournisseurs de solutions web sur ces enjeux. L'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES dépend en la matière de l'usage fait des outils web : accompagnement aux utilisateurs nécessaires (en lien avec fiche action 2.3)
<b>Opportunités identifiées</b>	Evolution du site COP régionale Expertises en interne Un marché en développement et un réseau numérique responsable qui se structure au niveau national
<b>Etat d'avancement</b>	Version 2 du site COP régionale: Appel d'offres en cours Formation et diagnostic non-initiés
<b>Planning</b>	2 <sup>ème</sup> semestre 2021
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Audit réalisé (OUI / NON)

<b>Améliorer la performance énergétique et climat de l'informatique et du numérique</b>	
<b>Action 2.5</b>	<b><i>Favoriser le réemploi des équipements numériques de la Région (dons, ventes aux enchères, mise à disposition des équipements à des publics cibles...)</i></b>
<b>Objectif</b>	100% des équipements numériques réemployables ont une seconde vie
<b>Contexte</b>	<p>La Région a mis en place le projet intitulé Sirculaire (DSI/DETE/DASJ) dans lequel notamment la fin de vie des équipements numériques gérés par la DSI est abordée.</p> <p>L'objectif est de favoriser le réemploi des équipements numériques en bon état de fonctionnement dits « grand public » (utilisés par les agents sur leur poste de travail : ordinateurs, smartphones, tablettes, clés USB...). Différentes options sont envisagées pour ce réemploi : dons à des publics cibles accompagnés par le Conseil Régional, ventes aux enchères aux agents, filières de réemploi.</p> <p>D'autres actions sont engagées en la matière notamment par la DEJS (intégration de matériels reconditionnés dans l'offre aide à l'équipement numérique, matériels sortis des lycées à réinjecter dans filière réemploi...), ainsi que par la DTNC avec le projet « ORDIS SOLIDAIRES », qui vise à accompagner la structuration de filières de réemploi des biens informatiques dans les 6 départements de la région CVL.</p> <p>Le projet Sirculaire est en lien avec le projet ORDIS SOLIDAIRES concernant les ordinateurs portables.</p>
<b>Description</b>	<p>Mettre en œuvre le plan d'action Sirculaire concernant la seconde vie des équipements numériques</p> <p>Etendre le dispositif aux lycées</p> <p>Suivre et évaluer l'action menée</p> <p>Communiquer sur la démarche</p>
<b>Pilotage</b>	DSI (sur équipements agents Region )/ DEJS (sur équipements lycées)
<b>Acteurs partenaires</b>	DASJ
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	+
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	😊

<b><i>Cibles</i></b>	Matériel grand public géré par la DSI et équipements informatiques des lycées gérés par la DEJS Agents de la collectivité et publics cibles (lycéens, stagiaires gérés par la DFP, demandeurs d'emplois, etc.)
<b><i>Obstacles éventuels</i></b>	Moyens humains pour suivre et gérer les matériels à réemployer => étudier l'externalisation de la prestation
<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Convergences de divers projets portés par des directions Possibilité d'accompagner la structuration de la filière de réemploi en région CVL Volumes importants d'équipements permettant d'élaborer un projet d'envergure et de rationaliser les coûts.
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Non initié
<b><i>Planning</i></b>	2022
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	Taux d'équipements numériques bénéficiant d'une seconde vie

Diminuer l'impact des déplacements des agents des lycées et accélérer le développement des mobilités bas carbone	
<b>Action 3.1</b>	<b>Améliorer la connaissance des besoins et des situations des agents des lycées, quant à leurs déplacements "domicile-travail"</b>
<b>Objectif</b>	Etablir un diagnostic sur les habitudes de déplacements domicile-travail et les contraintes spécifiques aux agents des lycées, afin de pouvoir identifier des mesures adaptées.
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements domicile-travail des agents de la Région sont à l'origine d'un peu plus de 2% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Les déplacements en voiture individuelle thermique représentant près de 95% de ces émissions, l'accompagnement des agents vers l'adoption de modes de transports moins carbonés est une action clef du futur plan de transition.</p> <p>Les résultats de ce bilan ainsi que les échanges menés lors de la phase de concertation du plan de transition ont fait ressortir la spécificité des enjeux relatifs aux déplacements des agents des lycées. Ces derniers représentent la majorité des agents de la Région tandis que la nature de leur poste est souvent incompatible avec le télétravail, plus facile d'accès pour les agents du Siège. De par la localisation des lycées et les horaires de prise de postes parfois atypiques, la voiture thermique représente le mode de transport principal pour 71% des agents des lycées, contre 41% pour les agents du Siège et des ERC.</p> <p>L'amélioration de la connaissance des besoins et des situations spécifiques des agents des lycées apparaît ainsi comme une première étape essentielle pour pouvoir proposer des solutions d'accompagnement adéquates.</p> <p>La phase de concertation du plan de transition a permis a fait ressortir l'importance de mettre en place des solutions différenciées, adaptées aux agents et aux sites.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnostic sur des lycées pilotes : Etude des distances et des habitudes de déplacements, basée sur une étude isochrone (pour déterminer les temps de déplacements par mode de transport) – <i>pourra être réalisé à l'aide Jvmalin</i></li> <li>2. Actions de sensibilisation</li> <li>3. Proposition de mesures adaptées</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DGARH
<b>Acteurs partenaires</b>	ERCVL, DETE, DTNC, DTMD
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects

<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☹
<b>Cibles</b>	Tous les agents des lycées
<b>Obstacles éventuels</b>	Des horaires parfois décalés Des effectifs différents d'un lycée à l'autre Une offre de transport alternative différente d'un lycée à l'autre
<b>Opportunités identifiées</b>	Gains potentiels divers pour les agents : économie, cohésion, santé Réalisation d'une étude de diagnostic global déplacements agents + identification des solutions
<b>Etat d'avancement</b>	Non initié
<b>Planning</b>	Printemps 2022 : rédaction du CDC Sélection de l'AMO : juillet 2022 Lancement diagnostic : septembre 2022 Livrables propositions de mesures : fin 2022 Mise en place d'action de sensibilisation : T4 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Diagnostic réalisé (OUI/NON) Kms moyen parcourus par jour Temps de parcours moyen par jour

<b>Diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone</b>	
<b>Action 3.2</b>	<b><i>Accompagner et faciliter le recours au co-voiturage comme mode de déplacement domicile travail</i></b>
<b>Objectif</b>	<p>Gains GES estimé à – 95 téqCO2 pour une augmentation de 16,6% par an des distances parcourues en covoiturage (passager) dans le cadre des déplacements domicile travail à horizon 2030.</p> <p>Cette augmentation correspond au prolongement de l'objectif fixé par le Gouvernement en matière de développement du covoiturage, qui vise un triplement du covoiturage dans les trajets quotidiens, entre 2019 et 2024.</p> <p><u>Gains GES</u> : +</p> <p>Le scenario sera ajusté en fonction du diagnostic qui sera réalisé.</p>
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements domicile-travail des agents de la Région sont à l'origine d'un peu plus de 2% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Les déplacements en voiture individuelle thermique représentant près de 95% de ces émissions, l'accompagnement des agents vers l'adoption de modes de transports moins carbonés est une action clef du futur plan de transition.</p> <p>Le co-voiturage est une solution qui permet de réduire les émissions de GES liées à l'utilisation de ce mode de transport, sur des trajets où les transports en commun ou les mobilités douces sont des alternatives moins abordables (distances importantes et faible desserte en transport en commun).</p> <p>Les échanges menés lors de la phase de concertation du plan de transition ont fait ressortir l'intérêt pour cette solution et son potentiel pour les agents de la Région. S'il s'agit d'une option retenue par certains agents dans le cadre d'une démarche personnelle, l'accompagnement de la Région est identifié comme un levier fort pour le développement du co-voiturage.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identification des plateformes de co-voiturage présentes sur la Région et des avantages respectifs de chacune</li> <li>2. Campagne de communication et de sensibilisation auprès des agents / favoriser la mise en relation des agents</li> <li>3. Mise en relation avec d'autres structures pour massifier l'usage du covoiturage près des sites de la Région. Cette mise en relation avec les agglomérations ou les conseils départementaux par exemple, permettrait d'augmenter le nombre de personnes participant aux réseaux de covoiturage existants.</li> <li>4. Etude de mise en place de forfaits mobilités intégrant le covoiturage, une fois les contraintes techniques analysées (gestion des remboursements)</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DGARH
<b>Acteurs partenaires</b>	ERCVL, DTNC, DMG, DTMD, Services Plateformes co voiturage

<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	+
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Agents administratifs
<b>Obstacles éventuels</b>	Freins juridiques et fiscaux potentiels
<b>Opportunités identifiées</b>	<p>Une augmentation importante au niveau national du covoiturage</p> <p>Des actions menées par le Conseil Régional pour encourager le recours au covoiturage</p> <p>Un AMO sera sélectionné pour conduire un diagnostic complet des besoins de mobilités et identifier des solutions concrètes.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Non initié
<b>Planning</b>	S2 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	<p>Taux de covoiturage dans les déplacements DT des agents</p> <p>Campagnes menées en faveur du covoiturage</p> <p>€ dépensés pour le covoiturage dans le cadre des forfaits mobilité</p>

Diminuer l'impact des déplacements et accélérer l'usage des transports collectifs le développement des mobilités bas carbone	
<b>Action 3.3</b>	<b><i>Soutenir le recours aux transports collectifs et aux mobilités douces domicile-travail via de nouveaux dispositifs (ex. aides d'achats ou location longue durée de vélos, trottinettes, ...)</i></b>
<b>Objectif</b>	<p>Augmentation de la part modale du vélo de 7% en 2019 à 8% en 2024 et 9% en 2030 dans les déplacements domicile-travail des agents, par rapport à l'objectif gouvernemental de 9% en 2024.</p> <p>A adapter au regard du diagnostic qui sera réalisé.</p> <p><u>Gains GES : +</u></p> <p>NB. Ces gains sont cumulés avec ceux liés à l'augmentation du co-voiturage, estimés pour l'action 3.2.</p>
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements domicile-travail des agents de la Région sont à l'origine d'un peu plus de 2% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Les déplacements en voiture individuelle thermique représentant près de 95% de ces émissions, l'accompagnement des agents vers l'adoption de modes de transports moins carbonés est une action clef du futur plan de transition.</p> <p>L'usage des transports collectifs pour les trajets « longs » et le recours aux mobilités douces (le vélo et la marche) pour les déplacements de courte distance et pour les agents qui le peuvent est un levier de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Le Bilan a permis d'identifier que 24% des agents de la Région habitent à moins de 3 km de leur lieu de travail, distance à laquelle les mobilités douces peuvent être envisagées.</p> <p>La Région a déjà mis en place des dispositifs de soutien volontaristes tels que l'indemnité kilométrique pour les déplacements à vélo ou la prise en charge à 100% des abonnements. Lors du Bilan 2019, l'enquête sur les déplacements domicile travail des agents fait d'ailleurs ressortir que 16% des agents ont recours aux mobilités douces comme mode de transport principal – ce qui correspond à 3% des distances totales parcourues.</p> <p>Les échanges menés lors de la phase de concertation du plan de transition ont permis d'identifier que l'adoption plus large de ces modes de transport pouvait être freinée par des contraintes d'accès au site (absence d'infrastructures cyclables sécurisée et distance au centre-ville peuvent, notamment) ou d'habitudes de transport ancrées dans les mentalités. La meilleure connaissance des contraintes de chacun des agents est vue comme une étape importante pour identifier la meilleure approche pour inciter le recours aux mobilités douces.</p>

<b>Description</b>	<p>1. Réalisation d'études de faisabilité (RH, DASJ, agents) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RH : analyse de faisabilité /outils juridiques et fiscaux permettant de faire effet levier</li> <li>- Agents : pour estimer le nombre d'agents qui seraient intéressés par l'offre</li> </ul> <p>2. Mise en place de dispositif. Ex: si faisable, achat groupé et mise en œuvre du dispositif auprès des agents</p>
<b>Pilotage</b>	DGARH/DASJ
<b>Acteurs partenaires</b>	DMG
<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	<p><b>Scénario intermédiaire :</b></p> <p>Gains GES estimé à – 125 téqCO2 pour une augmentation de la part modale du vélo de 7% en 2019 à 9% en 2024 et 12% en 2030 dans les déplacements domicile-travail des agents, de manière alignée avec l'objectif gouvernemental de 9% en 2024.</p> <p><u>Gains GES :</u> +</p> <p>NB. Ces gains sont cumulés avec ceux liés à l'augmentation du co-voiturage, estimés pour l'action 3.2.</p>
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Agents de la collectivité
<b>Obstacles éventuels</b>	Obstacles juridiques Habitudes ancrées
<b>Opportunités identifiées</b>	Un AMO sera sélectionné pour conduire un diagnostic complet des besoins de mobilités et identifier des solutions concrètes
<b>Etat d'avancement</b>	Non initié
<b>Planning</b>	Lancement des études S2 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Part des mobilités douces dans les déplacements DT des agents € dépensés dans le cadre des forfaits mobilités € d'aides d'achats / nombre de collaborateurs concernés

<b>Diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone</b>	
<b>Action 3.4</b>	<b><i>Accompagner le recours au télétravail au-delà de la période de crise sanitaire, pour les postes qui le permettent</i></b>
<b>Objectif</b>	Maximum 2 jours de télétravail par semaine pour les postes adaptés au télétravail
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements domicile-travail des agents de la Région sont à l'origine d'un peu plus de 2% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Ces émissions proviennent des déplacements quotidiens des agents, qui se déplacent en moyenne de 37,4 km (aller-retour) par jour.</p> <p>La mise en place du télétravail pour les postes qui le permettent et à un rythme concerté- est une des solutions existantes pour réduire les distances parcourues annuellement. Si la Région avait commencé à mettre en place une certaine dose de télétravail (à un stade d'expérimentation) la crise sanitaire a accéléré la nécessité de sa mise en place. L'accompagnement efficace de la DSI a par ailleurs facilité sa mise en œuvre et a permis d'opérer un changement de culture sur une courte période de temps.</p> <p>Les échanges menés lors de la phase de concertation du plan de transition ont fait ressortir que si certains obstacles existent encore (maillage d'infrastructures pour certains territoires), le télétravail peut être un levier d'action pour certains agents du siège et des ERCVL. La concertation à mener pour l'adoption de cette action devra nécessairement être vigilante aux potentiels impacts indirects liés à sa mise en place (sur les factures d'électricité des agents ou sur les indemnités de déplacements).</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identification des postes adaptés au télétravail</li> <li>2. Concertation sur les évolutions du télétravail</li> <li>3. Mise en place de mesures managériales d'accompagnement pour favoriser les interactions formelles et interpersonnelles</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DGARH
<b>Acteurs partenaires</b>	Toutes les directions
<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	++
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Tous les agents du CR dont les missions le permettent

<b><i>Obstacles éventuels</i></b>	Eléments à compléter par la Région, si pertinent
<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Une expérimentation déjà initiée dont le résultat est positif Accélération de la pratique en raison de la crise sanitaire et adaptation des outils de travail accélérée
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Recensement : printemps 2021 Nouveau dispositif sur le télétravail I: validé au CT du 01/12/2020
<b><i>Planning</i></b>	Lancement officiel du dispositif étendu (hors expérimentation et adaptation du présentiel liée à la crise sanitaire): sept 21 Formation télétravail : lancement mi-septembre 2021 Evaluation du dispositif actuel courant 2022
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	Nombre de jours moyens télétravaillés kms cumulés évités et téqCO2 évités grâce au télétravail sur les déplacements Domicile-Travail

<b>Diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone</b>	
<b>Action 3.5</b>	<b><i>Mettre en place un suivi et définir des objectifs de réduction sur mesure (en fonction des besoins en déplacements des directions) de l'impact GES des déplacements professionnels</i></b>
<b>Objectif</b>	Objectifs de réduction par agent et/ou direction
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements professionnels des agents et élus de la Région sont à l'origine d'un peu moins de 1% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Malgré ce faible impact dans le bilan global, la Région a un rôle d'exemplarité à avoir. Elle dispose également des leviers d'actions pour agir.</p> <p>La composition du parc de véhicules de la Région joue un rôle important sur les émissions associées aux déplacements professionnels. L'usage du parc de véhicules est hétérogène en fonction des directions et de leurs besoins en déplacements (liés à leur métier).</p> <p>Cette action doit donc permettre, en fonction des besoins en déplacements des directions, après une phase d'état des lieux, de définir un plan de réduction sur mesure et par direction des émissions de GES associées aux déplacements professionnels.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elaboration de tableaux de bord par direction/ERC (système RH, GIR, factures...) pour le T0 + suivi mensuel</li> <li>2. Définition des objectifs, déclinés, si pertinent, par direction</li> <li>3. Communiquer / pédagogie autour de l'action</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DMG
<b>Acteurs partenaires</b>	DGARH / cellule de gestion DGOR / ERC / DTNC/Cabinet
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Tous les élus et les agents administratifs qui se déplacent
<b>Obstacles éventuels</b>	Des besoins très différents d'un site et d'un service à l'autre Besoin d'accompagnement aux changements
<b>Opportunités identifiées</b>	Des outils déjà mis en place/actions déjà engagées Certains agents volontaires, pouvant être des accélérateurs.
<b>Etat d'avancement</b>	A initier
<b>Planning</b>	Lancement des premières actions en 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Etat des lieux (OUI / NON) kms parcourus par direction Objectifs de réduction par direction

<b>Diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone</b>	
<b>Action 3.6</b>	<b>Définir les critères d'utilisation des véhicules personnels pour les déplacements professionnels</b>
<b>Objectif</b>	Réduire les distances parcourues avec les véhicules personnels entre 2019 et 2030
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements professionnels des agents de la Région sont à l'origine d'un peu moins de 1% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Dans ces déplacements, les IK représentent chaque année plus de 150 téqCO2 (~10% des émissions liées aux déplacements professionnels).</p> <p>Les échanges menés lors de la phase de concertation du plan de transition indiquent qu'un axe de progression concerne le remboursement des IK. Il y a beaucoup d'utilisation du véhicule personnel pour les déplacements professionnels avec parfois les distances qui s'allongent. La généralisation du télétravail a amplifié l'usage des véhicules personnels.</p> <p>Une des actions à mettre en place consistera à limiter cet usage et à définir des critères quant à l'utilisation des véhicules perso dans le cadre des déplacements professionnels. En effet, la Région peut agir sur la performance bas carbone du parc de véhicule régional mais difficilement sur les véhicules particuliers des agents.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analyser les blocages</li> <li>2. Point sur la réglementation des remboursements (bonus/malus, privilégier le co-voiturage, véhicule bas carbone / motorisation...)</li> <li>3. Analyse des évolutions de comportements liés au travail à distance et l'impact sur les déplacements professionnels</li> <li>4. Définir les règles d'utilisation et de remboursement à mettre en place en lien avec les objectifs définis par la COP &gt;&gt; validation politique</li> <li>5. Communiquer / sensibiliser</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DGARH
<b>Acteurs partenaires</b>	DMG / ensemble des directions/ERCVL
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	+
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Tous les agents amenés à se déplacer sur le territoire
<b>Obstacles éventuels</b>	

<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Réflexions à mener au regard d'autres travaux sur les flottes de véhicules des divers sites mais aussi plus globalement sur les évolutions possibles des ERC en région.
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Non initié
<b><i>Planning</i></b>	Lancement action en T2 2022
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	Evolution des IK (€ et km parcourus)

<b>Diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone</b>	
<b>Action 3.7</b>	<b>Développer l'usage des véhicules bas carbone (électriques + hybrides) du parc</b>
<b>Objectif</b>	100% de véhicules "faibles émissions" (sous 3,5 tonnes) inférieure à 60 g CO2 / km en 2030
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements professionnels des agents et les élus de la Région sont à l'origine d'un peu moins de 1% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. La composition du parc de véhicules de la Région -et notamment l'augmentation de la part de véhicules à faible émissions- peut jouer un rôle important sur les émissions associées à ces déplacements.</p> <p>L'action a pour objectif de développer les véhicules à faibles émissions dans le parc de la collectivité au-delà de la réglementation en vigueur (50% à 2030 dans la LOM).</p> <p>A noter que les véhicules à faibles émissions (sous 3,5 tonnes) sont définis par le décret L. 224-7 du code de l'environnement. Celui-ci les décrit comme des véhicules émettant « moins de 60 g/km de CO2 », incluant électrique, hydrogène et la majorité des hybrides rechargeable.</p> <p>A ce jour, le parc comprend 9 véhicules électriques et hybrides au siège + 5 dans les ERC, une vingtaine de vélos de services (classiques et électriques). Les échanges menés lors de la phase de concertation du plan de transition ont fait ressortir que les distances à parcourir sur un territoire vaste pour certains types de trajets, (ex. autoroutes) ne permettent pas aujourd'hui d'avoir un parc tout électrique à court terme, des motorisations alternatives adaptées aux besoins devront être déployées.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Renouveler le parc de véhicules obsolètes par des véhicules bas carbone</li> <li>2. Formation des agents à l'utilisation des véhicules électriques</li> <li>3. Installer des bornes rapides de rechargement dans les nouveaux ERC (le cas échéant)</li> <li>4. Equiper les nouveaux ERC (le cas échéant) de véhicules électriques / vélos électriques</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DMG
<b>Acteurs partenaires</b>	DETE / DRH/ DTNC
<b>Investissements :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	+++
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☺
<b>Cibles</b>	Elus et agents de la collectivité qui utilisent les véhicules

<b><i>Obstacles éventuels</i></b>	Accompagnement au changement Budget Utilisation de véhicules à boîte automatique
<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Une demande croissante des utilisateurs
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	Des renouvellements déjà initiés
<b><i>Planning</i></b>	
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	% véhicules à basses émissions dans le parc kgéqCO2/km parcouru avec les véhicules du parc

<b>Diminuer l'impact des déplacements et accélérer le développement des mobilités bas carbone</b>	
<b>Action 3.8</b>	<b>Actualiser les plans de mobilités des sites administratifs et des lycées</b>
<b>Objectif</b>	L'ensemble des plans de mobilités ont été actualisés conformément à la réglementation d'ici à 2026
<b>Contexte</b>	<p>Les déplacements domicile-travail des agents de la Région sont à l'origine d'un peu plus de 2% des émissions totales du Bilan GES total pour l'année 2019. Au regard de la diversité des enjeux de transport et de la diversité de localisation et d'horaires et des agents, la phase de concertation du plan de transition a permis de mettre en lumière l'importance de mettre en place des solutions différenciées pour la décarbonation de ces déplacements - selon les sites et les postes des agents.</p> <p>L'élaboration des Plans de Mobilités Employeur (PME) représente en ce sens un outil pertinent, dont la réalisation permet par ailleurs de s'aligner avec la réglementation. L'obligation légale pour l'élaboration des Plans de Mobilités Employeur a en effet été étendue à tous les sites de plus de 50 salariés dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Celle-ci prévoit par ailleurs que les plans les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Orléans et de Tours notamment, peuvent venir renforcer cette disposition de la LOM. Les PPA des deux villes étant actuellement en cours de révision, leur prise en compte sera importante pour l'élaboration de l'actualisation des PME.</p> <p>L'action a pour objectifs d'actualiser les plans de mobilités des sites de plus de 50 agents.</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identification et recensement des sites</li> <li>2. Echanges avec les villes d'Orléans et de Tours en charge des PPA venant renforcer les dispositions de la LOM</li> <li>3. Elaboration des PME</li> </ol>
<b>Pilotage</b>	DMG (déplacements professionnels) - DGARH (déplacements domicile-travail)
<b>Acteurs partenaires</b>	ERCVL, DEJS
<b>Investissements :</b>	€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	☹
<b>Cibles</b>	Agents lycées, siège et ERCVL
<b>Obstacles éventuels</b>	Temps de sollicitation Confidentialité des données personnelles (en marge)

<b><i>Opportunités identifiées</i></b>	Permettra d'alimenter/nourrir le déploiement des actions de l'axe 3.
<b><i>Etat d'avancement</i></b>	A initier
<b><i>Planning</i></b>	A initier (avec échange en CT notamment)
<b><i>Indicateur(s) de suivi de l'action</i></b>	% sites de plus de 50 agents couverts par un plan de mobilité

<b>Axe 4« Déplacements régionaux, scolaires, urbains et intrarégionaux »</b>	
<b>Action 4.1</b>	<b>Soutien au fret et à la mobilité multimodale, douce et active</b>
<b>Objectif</b>	<p>L'objectif de cette action est de réduire les émissions des mobilités en région Centre-Val de Loire.</p> <p>Cet objectif se décline dans cette fiche dans l'encouragement au report modal vers les modes de déplacements durables, de transport public ou modes actifs pour les voyageurs, et ferroviaire notamment pour les marchandises.</p>
<b>Contexte</b>	<p>Le transport de personnes représente d'après le bilan carbone territorial 2019 le deuxième poste d'émission de gaz à effet de serre du territoire, avec 17% des émissions totales en 2019.</p> <p>D'après ce même bilan, le transport routier, représente 99% du transports de marchandises et de personnes. Il est ainsi primordial d'accroître la part du fret ferroviaire, qui représente aujourd'hui 1% des flux, et d'accroître l'usage des transports collectifs, peu carbonés et des mobilités douces et actives.</p> <p>Afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES du territoire régional aux diverses échéances prévues, il est donc impératif d'agir sur ce domaine.</p> <p>La collectivité régionale doit donc mettre en œuvre, dans le cadre de sa compétence, un panel d'actions afin de favoriser les mobilités durables, en transports en commun, ou sur les modes doux et actifs, comme le vélo.</p> <p>Le SRADDET voté par la Région en décembre 2019 comporte donc un volet Mobilités, qui aborde toutes les actions associées. Il vise notamment à réduire la part des déplacements automobiles solo de 5 points en 2030 et 20 points en 2050. Il vise également à réduire la part modale du transport routier de marchandises de 5 points en 2030 et de 15 points en 2050.</p> <p>En complément, le Plan Vélo régional adopté en octobre 2020 prévoit de porter la part du vélo dans les transports quotidiens à 9% d'ici à 2025 – cette part était de 3% en 2020.</p>
<b>Description</b>	<p><b>Marchandises - Fret ferroviaire :</b></p> <p>La Région finance notamment la sauvegarde des lignes capillaires fret sur son territoire, en lien avec l'Etat et les acteurs économiques concernés.</p> <p>Depuis 2007, la Région a également fortement investi dans la régénération des lignes capillaires, pour un total de 27,6 millions d'euros. Cette somme représente 60% du montant total investi en Centre-Val de Loire, faisant de la Région le premier contributeur au maintien du réseau capillaire, loin devant l'Etat (14% sur cette période), l'Europe (12%), les chargeurs (7%), SNCF Réseau (2%) ou les autres collectivités (4%).</p> <p>Depuis 2015, la Région participe donc à la régénération des lignes capillaires fret à hauteur de 33% sous réserve que le/les chargeur(s) finance(nt) également les travaux à 33%.</p>

	<p>Dans les mois et les années à venir, la Région souhaite continuer à investir dans des projets de ligne capillaire fret pour en garantir la pérennité. Quatre lignes sont notamment à l'étude.</p> <p>Au-delà des lignes capillaires uniquement utilisées par des trains de fret, certaines lignes de desserte fine du territoire, sauvegardées via le protocole d'accord entre l'Etat et la Région en février 2020 ainsi que par l'avenant CPER signé le 8 juillet 2020, sont également utilisées pour le transport de marchandises : Tours-Loches, Bourges-Montluçon, Dourdan-La Membrolle et Chartres-Courtalain.</p> <p><b>Voyageurs :</b></p> <p>Concernant le réseau multimodal régional Rémi, les principales actions correspondent à l'exercice au quotidien des missions d'AO par la Région, tant pour le financement des investissements pertinents (sauvegarde et développement des infrastructures ferroviaires, renouvellement et amélioration du matériel roulant, investissements de qualité de service) que des améliorations des services, en lien avec les transporteurs.</p> <p>A ce titre, la dynamisation de l'approche commerciale du réseau Rémi, visant à amplifier le report modal pour les segments de clientèle identifiés, paraît essentielle.</p> <p>Dans les territoires ruraux, la Région devenue AOM sur de très nombreuses communautés de communes, a déjà encouragé l'émergence de solutions innovantes de mobilité, dans le cadre de son dispositif Mobilités rurales.</p> <p>Elle développe son partenariat avec les acteurs des territoires, pour apporter des réponses adaptées aux spécificités territoriales.</p> <p>Concernant les mobilités urbaines, la Région accompagne les AOM du territoire régional dans leurs missions, pour viser un objectif cohérent avec celui fixé dans le SRADDET.</p> <p>A ce titre, toutes les actions simplifiant les pratiques multimodales entre les réseaux de transports en commun sont recherchées. A titre d'exemple, la plateforme « JVMalin », concentrant toutes les offres de transport public de la région est régulièrement améliorée, afin de faciliter son utilisation, et donc d'augmenter le public touché. La v4 de la plateforme est ainsi prévue pour décembre 2021. Au-delà, la vente de billets digitaux intégrant tous les services existants des AOM du territoire régional dans un véritable MaaS est en cours de mise en œuvre.</p> <p>Concernant les modes actifs, le plan régional des mobilités vélo adopté en octobre 2020 comporte plusieurs actions pour soutenir la mobilité douce des habitants de la région, dans la déclinaison :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En premier lieu, développer l'intermodalité vélo avec le réseau Rémi, notamment en équipant 70 gares en stationnement vélo sécurisé, et en aidant les abonnés Rémi pour l'achat de trottinettes électriques et de vélos pliants.</li> <li>- Par ailleurs, proposer des services et des aménagements de qualité aux cyclistes.</li> </ul> <p>A ce titre, une prime à l'achat de vélos électriques d'un montant de 200 euros pour tout citoyen habitant en dehors du ressort territorial</p>
--	--

	<p>d'une Autorité Organisatrice des Mobilités. Cette prime serait accompagnée de 25 euros pour l'achat d'un antivol de qualité.</p> <p>La Région poursuit et amplifie ses financements pour la mise en œuvre d'infrastructures favorisant les mobilités vélos en sécurité, en lien avec les acteurs du territoire. A ce titre, la Région va financer 3 M€/an en direction des collectivités, soit autant que pour le cyclotourisme. Elle participera ainsi à la création ou à la rénovation de 500 km de voies cyclables.</p> <p>Il s'agit également de poursuivre l'essor du tourisme à vélo (emport de vélos à bord des trains ou des cars Rémi pour les cyclotouristes, améliorer la qualité d'accueil des gares « hubs » ou développer un service numérique pour l'organisation des séjours cyclotouristiques). Enfin, fédérer les acteurs du secteur en coordonnant les acteurs du territoire, et en favorisant les communications à l'échelle régionale).</p>
<b>Pilotage</b>	DTMD
<b>Acteurs partenaires</b>	AOM, Communautés de communes, Etat, interne Région (DAT, DEconomie, DTourisme,
<b>Impacts de l'action :</b>	Coût : investissement 100 M€/an / fonctionnement 360M€/an
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	<p>Gains indirects sur le périmètre "Patrimoine et Compétences" de la Région :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribution au report modal de la voiture individuelle vers le vélo et les transports en commun (actions 3.3., 5.2. et 5.3 notamment);</li> <li>- Contribution au report modal potentiel pour le fret des intrants de la Région.</li> </ul>
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	75 agents
<b>Cibles</b>	Citoyens, utilisateurs des transports publics, et notamment du réseau Rémi.
<b>Obstacles éventuels</b>	<p>JVMalin : intégration et interconnexion de tous les SI. Défis techniques, politiques et financiers.</p> <p>Les actions de soutien à la multimodalité et mobilités douces et actives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Défis techniques pour l'emport de vélo</li> <li>- Doivent s'appuyer d'actions d'accompagnement au changement, pilotés par les AOM et employeurs.</li> </ul> <p>Fret : financement CR à 33%. Nécessité de trouver un accord avec les cofinanceurs (et notamment avec l'Etat et les chargeurs).</p>
<b>Opportunités identifiées</b>	<p>Mise en œuvre de la LOM dans la Région</p> <p>Nouvelle convention Région SNCF pour les services régionaux ferroviaires</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Actions engagées
<b>Planning</b>	Cf plans de référence
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre d'abonnés, d'utilisateurs croissant, nombre d'aides attribuées.

<b>Axe 4 « Déplacements régionaux, scolaires, urbains et intrarégionaux »</b>	
<b>Action 4.2</b>	<b>Changement de motorisation, mutation du parc</b>
<b>Objectif</b>	<p>Cette action a pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules de transports publics Rémi organisés par la collectivité.</p>
<b>Contexte</b>	<p>Le Bilan des GES 2019 de la collectivité a établi que la catégorie « <i>Transports Rémi</i> » représentait plus de 37% des émissions des compétences de la région. La majeure partie des dites émissions sont dues aux autocars, encore tous carbonés. Les gains potentiels de toute action entreprise dans ce domaine sont donc substantiels.</p> <p>Ils portent également, dans une moindre mesure, sur le parc de trains utilisés pour les services Rémi.</p>
<b>Description</b>	<p>L'ambition et l'objectif de cette action ont déjà été définis : à l'horizon 2028, les véhicules diesels roulant sur les lignes régulières de car Rémi, soit environ 550 véhicules auront été renouvelés par des véhicules à faible émission, qui ne seront pas diesel. Cette ambition a au-delà de la réglementation actuelle, qui impose aux Région de renouveler leur parc par des véhicules à faible émission, comprenant la possibilité de retenir des motorisation diesel Euro 6. C'est ainsi que les Délégations de Service Public (DSP) renouvelées par la Région depuis 2020 sur ces services prévoient déjà les investissements associés (2 sont déjà signées avec un renouvellement intégral par des cars GNV, 2 sont en cours de renouvellement, et la dernière sera renouvelée d'ici mi 2023).</p> <p>A terme, cette mesure concernera les 1200 véhicules supplémentaires, utilisés uniquement sur les services Rémi scolaires.</p> <p>Au vu de leur usage moins important en nombre de kilomètres, et concentré temporellement sur les pointes de matin et soirée, de nouveaux modèles technologiques et économiques sont à inventer. La technologie Hydrogène pourra être expérimentée, ainsi que le retrofit électrique de véhicules diesels. Les marchés de la Région pourront être adaptés pour permettre aux transporteurs de faire émerger de nouvelles initiatives.</p> <p>Pour les trains Rémi, plusieurs actions sont déjà engagées pour entamer la transition énergétique du parc.</p> <p>Tout d'abord, la Région participe à l'expérimentation d'une rame Régiolis hybride, avec Alstom, la SNCF et 3 autres Régions, et en co-finance le projet. Par ailleurs, la Région a conventionné avec Alstom pour faire circuler de manière expérimentale une rame légère iLint, motorisée à l'hydrogène, sur la ligne Tours-Loches. De telles rames, qui circulent en Europe, mais pas encore en France, sont particulièrement adaptées aux lignes de desserte fine du territoire, pour lesquelles la Région s'est déjà mobilisée auprès de l'Etat pour en sauvegarder l'infrastructure.</p> <p>D'autres projets pourront émerger, pour expérimenter de nouvelles technologies (train à batteries, autres solutions...), pour renouveler les rames diesel du parc, qui ne représente dans la Région que 20% du parc.</p>

	<p>Pour accompagner ces évolutions, et au-delà, pour faciliter la transition énergétique du parc de véhicules publics et privés, utilitaires ou de tourisme, et mailler le territoire régional de points d'avitaillement multi-énergies, une étude est pilotée par la Région en vue d'établir un schéma directeur d'avitaillement, pour la motorisation alternative aux combustibles fossiles.</p>
<b>Pilotage</b>	<p>Direction des Transports et des Mobilités Durables pour le verdissement des véhicules Rémi DETE pour l'élaboration du schéma d'avitaillement</p>
<b>Acteurs partenaires</b>	<p>Transporteurs, Industrie ferroviaire et des cars, Gestionnaires de réseau d'énergie, Collectivités</p>
<b>Impacts de l'action :</b>	<p><i>coût (investissement / fonctionnement) :</i> Verdissement des cars réguliers Rémi : Environ 25 M€ (surcoût des véhicules sur la base de la technologie GNV, incluant les infrastructures d'avitaillement nécessaires dédiées) Participation à l'expérimentation du Régiolis hybride : 250 k€</p>
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	<p>Potentiellement un tiers des émissions de la collectivité – moins de 37%, une partie des émissions rangées dans la catégorie « <i>Transports Rémi</i> » du Bilan GES 2019 étant dues aux gares et autres infrastructures. Le remplacement de l'ensemble des véhicules diesels sur les lignes régulières de car Rémi, à desserte constante, conduirait à la réduction des émissions de GES de 23 000 téqCO<sub>2</sub> (si les alternatives sont des cars à motorisation électrique).</p>
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	-
<b>Cibles</b>	Utilisateurs des transports publics régionaux.
<b>Obstacles éventuels</b>	<p>Il convient de prêter une attention toute particulière à la qualité du service proposé par les transports Rémi. De fait, si décarboner est synonyme de perte de confort, les utilisateurs pourraient être tentés de revenir à des mobilités individuelles, avec un risque d'une augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle. Il va sans dire qu'un tel processus serait contre-productif à la démarche de réduction des GES du territoire. La décarbonation des transports Rémi ne doit donc pas entraîner de perte du confort des services.</p>
<b>Opportunités identifiées</b>	<p>Des actions déjà engagées en région CVL Schéma régional d'avitaillement en cours d'élaboration.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Engagée
<b>Planning</b>	2028 : remplacement des 550 véhicules diesel sur les lignes régulières interurbaines
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre de véhicules effectivement décarbonés à échéance, nombre d'utilisateurs du réseau.

<b>Axe Réalisation d'un diagnostic mobilité des lycées (TO)</b>	
<b>Action 5.1</b>	<b>Collecter de la donnée pour mieux comprendre les usages actuels</b>
<b>Objectif</b>	<i>Mieux connaître besoins actuels et nouer des partenariats/coopérations territoriales afin d'apporter des réponses de mobilité adaptées et réduire les émissions de GES liées aux mobilités des lycéens et de la communauté éducative</i>
<b>Contexte</b>	L'accès aux lycées, en zones rurales et urbaines, est réalisé à 12% en voiture individuelle avec passager unique.
<b>Description</b>	<p>Afin d'agir efficacement sur les émissions de GES liées aux déplacements des usagers des lycées (hors agents Région) il est indispensable de connaître de manière très fine les usages actuels, les besoins futurs ainsi que les freins et leviers aux évolutions d'usages. Il est ainsi clé de réaliser un T0 précis.</p> <p>Diverses données sont disponibles mais non rassemblées. D'autres doivent être collectées.</p> <p>Il apparaît utile de réaliser une enquête/consultation au sein des lycées, auprès de certains lycées volontaires et de nouveaux lycées.</p> <p>Pour être le plus pertinent possible, il est proposé de réaliser un échantillonnage suffisamment représentatif (Lycée général/agricole, urbain/rural...).</p>
<b>Pilotage</b>	<i>DEJS</i>
<b>Acteurs partenaires</b>	<i>Prioritairement les EPCI et métropoles.</i> <i>DTMD/DTNC/DPECS</i> <i>Communautés éducatives, lycées, communes, (rectorat ?)</i>
<b>Impacts de l'action :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains indirects
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<i>(Temps estimé en interne)</i>
<b>Cibles</b>	Dans un premier temps, lancer les enquêtes/consultations auprès des lycées volontaires
<b>Obstacles éventuels</b>	Lycée de Hanches et Châteauneuf : pas d'information très précise à ce stade sur les besoins de mobilité des futurs usagers. Il est indispensable d'anticiper le plus possible les besoins de mobilité pour développer des services de mobilité les plus adaptés.

<b>Opportunités identifiées</b>	<p>Des données déjà collectées par la DTMD et la DEJS</p> <p>Climate date HUB en cours d'élaboration : les déplacements des lycées pourraient faire l'objet d'un nouveau cas d'usage.</p> <p>Des lycées déjà engagées dans une logique de transition</p> <p>JV Malin : des données déjà collectées</p> <p>Nouveaux Lycées de Hanches et Châteauneuf</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Non initié
<b>Planning</b>	<p>A préciser (en lien avec le planning climate data hub)</p> <p>Elaboration plan d'actions et planning détaillé : S2 2022</p> <p>T0 : partage du planning de réalisation du diagnostic mobilités des lycées et choix de la maîtrise d'œuvre (interne/externalisée avec un BE)</p> <p>T1 : préparation de l'enquête/consultation à destination des lycées volontaires (identification des questions, modalités de la consultation, choix de l'échantillonnage, timing de la consultation, compilation des résultats)</p> <p>T2 : remise de l'étude de collecte des données et analyse</p> <p>T3 : T2 + 2 mois : identification des priorités à réaliser</p> <p>T4 : T2 + 4 à 10 mois : mise en œuvre des opérations réalisables à CT + information /communication</p> <p>T5 : T2 + 10 à 24 mois : mise en œuvre des opérations réalisables à MT + information/communication</p> <p>T6 : T2 + à partir de 24 mois : mise en œuvre des opérations réalisables opérations réalisables à LT + information/communication</p>
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Taux de retour de la consultation ; « qualité » des retours

<b>Axe 5 Accompagnement aux changements/ offres de mobilités/Intermodalités</b>	
<b>Action 5.2</b>	<b>Limiter l'usage de la voiture individuelle (passager unique) et Encourager l'usage du réseau REMI</b>
<b>Objectif</b>	<i>Réduire de 15% l'usage de la voiture individuelle d'ici 2025</i>
<b>Contexte</b>	<p>L'accès aux lycées, en zones rurales et urbaines, est réalisé à 12% en voiture individuelle avec passager unique et 30% en transports collectifs dont les cars REMI.</p> <p>Le covoiturage représente uniquement 11% des déplacements vers les lycées, et les mobilités actives (douces), seulement 14% des déplacements.</p> <p>Au regard des facteurs d'émissivité de ces modes de déplacement, la réduction de la voiture individuelle permettrait de diminuer significativement les émissions des GES liés aux déplacements vers et des lycées.</p> <p>Les leviers à actionner doivent néanmoins être adaptés aux territoires concernés et publics visés. D'un lycée à un autre, les leviers à actionner seront différents. Par ailleurs, l'implantation du nouveau lycée de Hanches constitue un formidable champ d'expérimentation, mais aussi l'opportunité d'inscrire, dès le début, de nouveaux modes de déplacement auprès de ses usagers.</p>
<b>Description</b>	<p>Deux objectifs majeurs ont été identifiés lors de l'atelier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter l'usage de la voiture individuelle à travers des actions très concrètes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développement des plateformes de co-voiturage Il s'agit ici de poursuivre l'implantation des plateformes de covoiturage et de développer leur promotion auprès notamment des usagers des lycées.</li> <li>○ Stationnements dédiés au co-voiturage aux abords des lycées Développer dans les lycées volontaires des stationnements dédiés au covoiturage sur les parkings gérés par la Région et inciter les communes à développer cette typologie de stationnement.</li> <li>○ Inciter les employeurs au déploiement de forfait mobilité auprès de la communauté éducative, intégrant un coup de pouce en faveur du covoiturage.</li> </ul> </li> <li>- Renforcer intermodalité REMI et mobilité active <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sécurisation de garages à vélo dans des points de rassemblement pour sécuriser les stationnements</li> <li>○ Développer des supports et des actions de sensibilisation, avec l'appui des services civiques, pour sensibiliser à l'impact des mobilités et modes d'action</li> </ul> </li> </ul>
<b>Pilotage</b>	<i>DEJS en lien avec DAT (pilotage à finaliser avec l'équipe projet en phase de lancement)</i>
<b>Acteurs partenaires</b>	<i>DTMD, DPECS, rectorat, communauté éducative, communes/EPCI</i>
<b>Impacts de l'action :</b>	

<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	La réduction des déplacements en voiture individuelle au profit des transports collectifs donnerait lieu à la réduction de près de 1 350 t <sub>éq</sub> CO <sub>2</sub> , soit -6% des émissions liées aux déplacements quotidiens des lycéens.
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<i>Nécessité à mon sens de recourir à une AMO sur ce sujet faute de ressources en interne à ma connaissance. (Temps estimé en interne)</i>
<b>Cibles</b>	Dans un premier temps, expérimenter auprès des lycées engagés.
<b>Obstacles éventuels</b>	Des habitudes déjà ancrées Horaires décalés de la communauté éducative En zone rurale : offre de mobilité plus limitée pour les longs parcours Crise sanitaire
<b>Opportunités identifiées</b>	Des lycées déjà engagés dans une logique de transition JV Malin en développement Plan vélo Nouveaux lycées de Hanches et Châteauneuf : indispensable de créer dès le début des habitudes de déplacement.
<b>Etat d'avancement</b>	Certaines actions déjà engagées (issues notamment du plan vélo).
<b>Planning</b>	Elaboration du plan d'action et répartition des responsabilités 1 <sup>er</sup> semestre 2022.
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre de Zones de sécurisation de vélo mises en place Nombre de stationnements dédiés au covoiturage développés Nombre de personnes touchées par les campagnes de communication mises en place pour promotion du covoiturage et forfait Remi Nombre de personnes de la communauté éducative utilisant le pass transport scolaire par car REMI gratuit.

<b>Axe 5.3 Vélos: infrastructures et usages du velo</b>	
<b>Action 5.3</b>	<p>Favoriser tout ce qui contribue à l'utilisation du vélo par les lycéens et les membres de la communauté éducative :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer les stationnements sécurisés des vélos et le déploiement de bornes de recharge d'énergie dans les lycées Etudier l'opportunité et les conditions de mise en œuvre de mise à disposition de flotte de vélos dans certains lycées Inciter et soutenir financièrement l'élaboration de schémas et plans favorisant l'usage du vélo (zones à faible émission, plan vélo communal ou intercommunal, déplacements lycées-gares...) notamment dans les territoires où le Conseil Régional est AOM.</li> </ul>
<b>Objectif</b>	<p>Gains GES estimé à – 4 500 téqCO2 pour arriver à l'objectif fixé de 9% de part modale du vélo, contre 2,2% en 2019 (distance moyenne aller-retour de 15 km), de manière alignée à l'objectif gouvernemental du plan vélo.</p> <p><i>Le plan régional des mobilités vélo, approuvé en session d'octobre 2020, chiffre l'ambition de la Région au triplement de la part modale vélo, pour atteindre 9% en 2025.</i></p>
<b>Contexte</b>	<p>Eléments de contexte multi dimensionnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de l'air et diminution des nuisances sonores</li> <li>- Enjeu de santé publique et de lutte contre la précarité énergétique</li> <li>- Développement de l'usage du vélo au quotidien, de son utilisation en sécurité y compris sur le trajet gare/lycée</li> </ul> <p>A noter : l'accès aux lycées, en zones rurales et urbaines, est réalisé à 14% en mobilités douces</p>
<b>Description</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Constitution de l'équipe projet, répartition pilotage, et feuille de route. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Distinguer Hanches des actions à mener avec les autres lycées</li> </ul> </li> <li>2. Plan d'action (hors mise en place actions en cours et actions liées au lycée de Hanches) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuer à l'élaboration des attendus de l'état des lieux de l'utilisation du vélo et des perceptions/lycée (axe 0)</li> </ul> </li> </ol> <p>Identification des lycées volontaires : Définir les critères de "repérage" des lycées dits "volontaires" pour la mise en place des plans d'action déplacements des lycées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyser l'état des lieux</li> <li>- Définir les critères d'identification des priorités et identifier ces priorités</li> <li>- Formaliser des modalités de partenariat et d'intervention des collectivités : intervention indirecte possible de la région pour l'aménagement de pistes cyclables (ex. via les CRST).</li> <li>- Identifier des ressources (personnes et lieux en savoir-faire)</li> <li>- Elaborer et valider un planning de réalisation</li> <li>- Elaborer un cahier des charges</li> <li>- Identifier et mobiliser un budget *</li> <li>- Mettre en œuvre avec bilan d'étape identifié dans le planning</li> </ul> <p>Concernant leetrofit : à partir de l'étape *, procéder par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Appel à intérêt ouvert y compris aux profs et aux jeunes.</li> <li>- Lancement à titre expérimental</li> </ul>

	<p>- Bilan d'étape avant extension</p> <p>3. Plan d'action lycée de Hanches Extrait ci-dessous de la demande faite au groupement Bouygues :</p> <p><b>Q2/ Mise en place de borne de recharge de véhicule électrique :</b> Proposer sur les différentes zones de stationnement de véhicule des bornes de recharges :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parking personnel dans la cour de livraison 1 borne type walbox permettant une charge de 11 kw/h en courant alternatif (sous comptage sur conso du lycée : destinée au véhicule de service).</li> <li>- Parking gymnase 1 borne type walbox charge max 11 kw/h (comptage lycée).</li> <li>- Parking public 2 bornes avec 2 prises de 22 kw alternatif supervisée qui seront en délégation (soit 4 places de recharge à 11 kw chacune si toutes occupées).</li> <li>- Zone vélos, véhicules à 2 roues électrique : proposer des prises 220 volts gratuites (vélos électriques, trottinettes, scooter électriques etc...). <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 sur la zone de l'abri vélo principal.</li> <li>• 2 sur la zone gymnase.</li> <li>• 2 sur la zone personnel dans la cours de livraison.</li> </ul> </li> </ul> <p>Accompagnement technique possible par le syndicat ENERGIE 28 pour les 2 bornes publiques supervisée, avec délégation de la facturation.</p> <p>La mise en place de point de recharge (vélo, trottinette...) permettra de développer l'itinérance douce (gare à 2 kms). Attention toutefois coût de fonctionnement charge lycée (refacturation impossible, pas de revente d'énergie et difficulté de gestion.</p>
<b>Pilotage</b>	DPECS
<b>Acteurs partenaires</b>	DAT, DTMD, DEJS, Collectivités locales décisionnaires, Provisseurs, lycéens, Rectorat, Draaf, département (28)
<b>Impacts de l'action :</b>	<i>Coût (investissement / fonctionnement) à déterminer par opération</i>
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Gains GES estimé à – 4 500 téqCO2 pour arriver à l'objectif fixé de 9% de part modale du vélo, contre 2,2% en 2019 (distance moyenne aller-retour de 15 km), de manière alignée à l'objectif gouvernemental du plan vélo.
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<i>(Temps estimé en interne)</i>
<b>Cibles</b>	Tous les usagers réguliers des lycées (excepté les agents concernés par un autre groupe)
<b>Obstacles éventuels</b>	Financiers et contraintes de temps (coordination entre acteurs), logistiques (espaces) et de fonctionnement (entretien, maintenance, surveillance, gestion) Ressources humaines à former (rétrofit)

<b>Opportunités identifiées</b>	Contexte d'urgence climatique, impératif de santé publique, pression publique + Contexte régional : construction de 2 nouveaux lycées
<b>Etat d'avancement</b>	Des actions engagées par la DTMD, notamment dans le plan vélo : prise en charge vélo, nouvelles implantations garages sécurisés + point d'arrêt vélos [à détailler par DTMD, suite notamment rapport CPR septembre]. Non initié sauf pour le lycée de Hanches pour lequel des stationnements vélos sont prévus ainsi que l'aménagement d'une voie à mobilité douce. Réflexion en cours à la direction de l'environnement s'agissant du rétrofit
<b>Planning</b>	NB. Après validation par les DG concernées. T0 : remise de l'état des lieux de collecte des données et analyse T1 : T0 + 2 mois : identification des priorités T2 : T0 + 4 à 10 mois : opérations réalisables à CT + information/communication T3 : T0 + 10 à 24 mois : opérations réalisables à MT + information/communication T4 : T0 + à partir de 24 mois : opérations réalisables à LT + information/communication
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Les livrables liés aux étapes du planning Les opérations réalisées, en cours, à réaliser (nombre de parcs à vélos sécurisés, nombre de pistes cyclables ou d'aménagement cyclables, évolution du nombre de cyclistes) Les retours après diffusion des éléments d'information/communication

<b>Axe Politiques d'achats responsables :</b>	
<b>Action 6.1</b>	<b>Identification, priorisation, outillage et mesure des marchés à fort impact carbone</b>
<b>Objectif</b>	<i>Définir les marchés à fort impact carbone et moyens de suivi de ces enjeux</i>
<b>Contexte</b>	<p>Les émissions de gaz à effet de serre induites par les achats de biens et de services de la collectivité représentent une grande partie du Bilan 2019 – environ 32% en se basant sur le montant des dépenses. Un effort dans les politiques d'achats publics est donc indispensable pour atteindre les objectifs de réductions des émissions fixés par la collectivité.</p> <p>Les politiques d'achat publics, qu'elles soient de l'Etat ou des collectivités territoriales, sont d'ailleurs concernées par exemple par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite loi AGEC et par la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte, n° 2015-992 du 17 août 2015. L'axe de travail sur les politiques d'achats responsables est donc capital pour toutes les collectivités.</p> <p>Le Conseil régional a d'ailleurs adopté en juin 2017 son Schéma directeur de Promotion des Achats Publics Responsables (SPASER) et a obtenu en 2020, preuve de son engagement, le Label Relations Fournisseurs &amp; Achats Responsables (LRFAR) ISO 20400. La politique d'achats responsables de la région doit donc continuer sur la voie qu'elle a engagé, et poursuivre ses efforts. C'est le sens de l'action suivante.</p>
<b>Description</b>	<p>Cette action est double : il s'agit à la fois d'améliorer l'anticipation des marchés à forts enjeux carbone et de développer l'incorporation de clauses quantitatives portant sur la performance carbone dans les propositions des fournisseurs.</p> <p>Ainsi, il s'agit dans un premier temps, en continuant le processus de recensement des marchés, de pré-identifier certains critères de priorisation des marchés à forts enjeux carbone, tel le seuil d'émission de gaz à effet de serre, ou la taxonomie de secteurs identifiés comme émetteurs.</p> <p>Dans un second temps, il s'agit d'identifier, grâce à ces critères, les marchés à forts enjeux carbone. Les marchés ciblés pourront ainsi faire l'objet d'un effort accru dans l'intégration des critères et clauses carbone. En parallèle, des calculateurs d'empreinte carbone seront développés pour évaluer l'impact environnemental de ces marchés.</p>
<b>Pilotage</b>	<i>DETE/DASJ</i>
<b>Acteurs partenaires</b>	<i>Directions prescriptrices ; prestataire technique externe</i>
<b>Impacts de l'action :</b>	<i>Coût (investissement / fonctionnement) : Coût de fonctionnement complémentaire si recours à un prestataire externe pour les calculateurs carbone.</i>
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	L'impact GES pourra être mesuré au fur et à mesure de la passation des marchés concernés par la démarche.

<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<i>(Temps estimé en interne) : temps complémentaire lors du recensement et lors de la préparation des marchés à forts enjeux pour la DASJ, les directions prescriptrices et la DETE.</i>
<b>Cibles</b>	Marchés à forts enjeux d'impact carbone
<b>Obstacles éventuels</b>	Les potentiels candidats pourraient ne pas être en majorité à la hauteur des ambitions de la politique régionale, restreignant trop le marché, ce dernier devant être soumis à la concurrence.
<b>Opportunités identifiées</b>	Des actions déjà engagées. Demande accrue des services de quantifier l'impact des marchés
<b>Etat d'avancement</b>	A initier, dans la continuité des actions déjà engagées en matière d'achats responsables
<b>Planning</b>	A mettre en place à partir du recensement de l'année 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre d'achats à forts impacts Nombre de calculateurs mis en place

<b>Axe Politiques d'achats responsables :</b>	
<b>Action 6.2</b>	<b><i>Aider les directions à s'interroger et à intégrer la dimension RSE dans chacun des marchés en simplifiant au maximum la démarche</i></b>
<b>Objectif</b>	<b><i>Favoriser l'intégration de la dimension RSE dans les achats publics</i></b>
<b>Contexte</b>	<p>Les émissions de gaz à effet de serre induites par les achats de biens et de services de la collectivité représentent une grande partie du Bilan 2019 – environ 32% en se basant sur le montant des dépenses. Un effort dans les politiques d'achats publics est donc indispensable pour atteindre les objectifs de réductions des émissions fixés par la collectivité.</p> <p>Les politiques d'achat publics, qu'elles soient de l'Etat ou des collectivités territoriales, sont d'ailleurs concernées par exemple par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite loi AGEC et par la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte, n° 2015-992 du 17 août 2015. L'axe de travail sur les politiques d'achats responsables est donc capital pour toutes les collectivités.</p> <p>Le Conseil régional a d'ailleurs adopté en juin 2017 son Schéma directeur de Promotion des Achats Publics Responsables (SPASER) et a obtenu en 2020, preuve de son engagement, le Label Relations Fournisseurs &amp; Achats Responsables (LRFAR) ISO 20400. La politique d'achats responsables de la région doit donc continuer sur la voie qu'elle a engagé, et poursuivre ses efforts.</p> <p>Dans ce cadre, une nouvelle version de la fiche 20 « Mon projet d'achat responsable » est en cours de déploiement. Cette fiche, à compléter pour tout achat supérieur à 40 000€, permet de questionner les points stratégiques, RSE et opérationnels liés à la politique achats responsables de la collectivité (éco-conception, emballage, transport, etc.).</p>
<b>Description</b>	<p>Afin d'aider les directions opérationnelles à intégrer la dimension RSE dans leurs marchés respectifs, cette action poursuit trois axes.</p> <p><b>1</b> - Dans un premier temps, il faut déployer au maximum la fiche « Mon projet d'achat responsable » (cf. paragraphe précédent), afin de questionner les points stratégiques et opérationnels à prendre en compte dans les consultations. Pour ce faire, il convient tout d'abord de présenter cette nouvelle fiche à l'ensemble des directions. Ensuite n accompagnement des directions opérationnelles doit être mis en place pour les aider dans l'utilisation cette fiche.</p> <p><b>2</b> – Dans un second temps, le sourcing des candidats potentiels doit tendre à devenir systématique. Cette action vise à renforcer le <i>sourcing</i> des candidats potentiels des marchés publics, par la mise en place d'une priorisation des marchés à forts enjeux pour cibler les appuis de la Direction des Achats et des Services Juridiques.</p>

	<p>Lorsque cet appui de la DASJ n'est pas possible, le sourcing doit tout de même être au maximum réalisé par les Directions. Pour accompagner cette démarche un mail-type de sourcing sera proposé avec des questions standardisées pouvant être ajustées en fonction des besoins. Cette démarche permettrait un gain de temps substantiel pour la structuration du sourcing par mail pour les directions.</p> <p><b>3</b> - Enfin, il s'agit de veiller à la précision des attentes en termes de RSE dans les cahiers des charges en systématisant l'application des bonnes pratiques de rédaction et de formulation de ces derniers. Pour cela, il est possible de formuler les questions aux candidats aux marchés publics de façon spécifique ou d'imposer des cadres de réponse de manière à orienter leurs réponses. Deuxièmement, il faut expliciter que seules les démarches et actions mises en place par l'entité directement en charge du marché seront prises en considération (et non la politique RSE au niveau d'un groupe). Ensuite, nous pouvons limiter le nombre de pages autorisées dans les mémoires techniques, afin de privilégier les réponses directes, plus faciles à analyser. Enfin, il faudra, au fil du temps, augmenter progressivement la pondération des critères RSE.</p>
<b>Pilotage</b>	<i>DASJ</i>
<b>Acteurs partenaires</b>	<i>Directions prescriptrices, DETE</i>
<b>Impacts de l'action :</b>	<i>coût (investissement / fonctionnement)</i>
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	L'impact GES pourra être mesuré au fur et à mesure de la passation des marchés concernés par la démarche.
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<i>(temps estimé en interne) : temps complémentaire lors de la préparation et l'analyse des marchés pour la DASJ, les directions prescriptrices.</i>
<b>Cibles</b>	Directions prescriptrices
<b>Obstacles éventuels</b>	Manque d'appropriation et/ou de temps des utilisateurs
<b>Opportunités identifiées</b>	Connaître de nouvelles pratiques en faveur de la réduction de l'empreinte carbone, pour les intégrer par la suite dans les achats publics en fonction de la maturité du marché.
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Planning</b>	Déploiement de la fiche 20 à 100% en 2022.
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre de directions à qui la fiche 20 est présentée Nombre de marchés ayant fait l'objet d'un sourcing DASJ / DO

<b>Axe Politiques d'achats responsables :</b>	
<b>Action 6.3</b>	<b><i>Mise en place d'un référentiel commun des critères et clauses carbonés pouvant être incorporés dans les achats publics</i></b>
<b>Objectif</b>	<i>Le référentiel couvre 10 catégories d'achats à forts enjeux carbone d'ici 2025</i>
<b>Contexte</b>	<p>Les émissions de gaz à effet de serre induites par les achats de biens et de services de la collectivité représentent une grande partie du Bilan 2019 – environ 32% en se basant sur le montant des dépenses. Un effort dans les politiques d'achats publics est donc indispensable pour atteindre les objectifs de réductions des émissions fixés par la collectivité.</p> <p>Les politiques d'achat publics, qu'elles soient de l'Etat ou des collectivités territoriales, sont d'ailleurs concernées par exemple par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite loi AGECE et par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte, n° 2015-992 du 17 août 2015. L'axe de travail sur les politiques d'achats responsables est donc capital pour toutes les collectivités.</p> <p>Le Conseil régional a d'ailleurs adopté en juin 2017 son Schéma directeur de Promotion des Achats Publics Responsables (SPASER) et a obtenu en 2020, preuve de son engagement, le Label Relations Fournisseurs &amp; Achats Responsables (LRFAR) ISO 20400. La politique d'achats responsables de la Région doit donc continuer sur la voie qu'elle a engagé, et poursuivre ses efforts. C'est le sens de l'action suivante.</p>
<b>Description</b>	<p>Cette action consiste en la mise en place d'un référentiel commun aux différentes directions opérationnelles des critères et clauses pouvant être incorporés dans les achats publics en faveur de la réduction de l'impact carbone de la collectivité. Ce référentiel permettra de créer une culture commune des bonnes pratiques dans la conclusion de marchés publics, entre les différentes directions opérationnelles. De plus, le suivi et l'enrichissement de ce référentiel sur le temps long permettront de capitaliser sur les acquisitions précédentes, afin d'améliorer continuellement les pratiques d'achat au sein de la collectivité.</p> <p>Pour cela, il s'agit de définir la structure du référentiel, sa procédure de fonctionnement et les agents l'ayant en charge. En parallèle, il est aussi nécessaire de sensibiliser les directions opérationnelles aux intérêts et bénéfices de la démarche, et de veiller au développement d'une connaissance des pratiques éco-responsables relatives aux marchés qu'elles ont en charge. Le référentiel, une fois mis en place, doit être alimenté au fur et à mesure de la passation de nouveaux marchés à forts enjeux carbonés. Les bonnes pratiques devront aussi s'insérer dans ce processus, afin d'éclairer la conclusion de futurs marchés publics.</p>
<b>Pilotage</b>	<i>DASJ /DETE</i>

<b>Acteurs partenaires</b>	<i>Directions prescriptrices</i>
<b>Impacts de l'action :</b>	€€
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Un recours facilité aux clauses car déjà existantes et donc un impact plus ou moins important en fonction des nouveaux marchés. L'impact GES pourra être mesuré au fur et à mesure de la passation des marchés concernés par la démarche.
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<i>5 jours pour mettre en place le processus + 1 jour par mois pour animer la démarche.</i>
<b>Cibles</b>	Marchés, conventions, fournisseurs publics.
<b>Obstacles éventuels</b>	Un manque de suivi de l'outil, un abandon progressif de la pratique d'enrichissement pourraient nuire à son efficacité et à sa pertinence. Les agents pourraient peiner à utiliser cet outil, par manque de temps ou de formation.
<b>Opportunités identifiées</b>	Gain de temps à terme, efficacité des processus et effet d'expérience meilleur
<b>Etat d'avancement</b>	Une 1ere version de référentiel est créé par la DETE, et couvre 10 typologies de marchés à forts enjeux carbone en 2025. Le référentiel est alimenté régulièrement par la DETE et/ou les Directions opérationnelles.
<b>Planning</b>	Créer le référentiel d'ici fin 2021 pour une mise en œuvre complète en 2022
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Nombre de marchés incluant ces clauses Nb de catégories d'achats couvertes

<b>Axe Alimentation :</b>	
<b>Action 7.1</b>	<b><i>Proposer un menu végétarien tous les jours dans tous les lycées et en interne</i></b>
<b>Objectif</b>	<p>L'objectif est de réduire les émissions de GES de la collectivité en diminuant la consommation de viande dans les lycées et en interne. Le but est donc d'augmenter le nombre de repas végétariens servis dans les lycées, lors des repas organisés par la Région. La sensibilisation du public touché est aussi un objectif visé.</p> <p>Cette offre pourra être généralisée à l'issue d'une première phase d'expérimentation de deux ans.</p>
<b>Contexte</b>	<p>Cette préoccupation régionale pour l'alimentation est une préoccupation s'inscrivant dans une réflexion plus globale. En effet, l'article 59 du projet de loi Climat et Résilience, adopté par l'Assemblée nationale le 4 mai 2021, propose l'expérimentation de la proposition d'un repas végétarien tous les jours dans les collectivités locales volontaires<sup>2</sup>.</p> <p>En région Centre-Val de Loire, certains lycées appliquent déjà cette initiative, hebdomadairement, ou quotidiennement. La consommation de produits carnés dans la restauration collective représente une part non négligeable des émissions de la collectivité. La restauration collective est de fait le plus gros poste d'émissions de GES dans les intrants de la collectivité, et si un repas carné servi dans un lycée représente en moyenne 1,8 kg éqCO<sub>2</sub>, un repas végétarien, lui, ne représente que 0,5 kg éqCO<sub>2</sub>.</p> <p>Il convient donc de s'efforcer d'augmenter le nombre de repas végétariens servis dans les lycées et en interne.</p>
<b>Description</b>	<p>Cette action consiste à proposer aux élèves une option végétarienne dans leurs menus, de façon quotidienne, et que la Région en fasse de même pour les repas préparés et proposés au siège ainsi que ceux confiés à un traiteur.</p> <p>Toutefois, afin d'éviter tout effet contre-productif, il est nécessaire de prévoir une formation des cheffes et chefs de cuisine, afin de proposer des options végétariennes qui donnent envie et qui soient appréciées des convives.</p> <p>De plus, cette action doit être appliquée conjointement avec celles proposées par la fiche action « <i>Gaspillage alimentaire</i> ». En effet, si tous les lycées proposent quotidiennement des menus végétariens mais que ces repas sont jetés à la fin de la journée, l'empreinte carbone de la collectivité aura augmenté.</p>
<b>Pilotage</b>	Direction de l'Éducation, de la Jeunesse et des Sports (DEJS), Direction des Moyens Généraux (DMG), Direction générale pour l'accompagnement des ressources humaines (DGARH) cheffes et chefs de cuisine des lycées et de la Région.

<sup>2</sup> Ce point est encore débattu, le Sénat n'ayant pas encore tranché sur ce point précis. Source : Mathilde Gérard et Mariama Darame, « Loi climat : les députés se divisent sur les menus végétariens dans les cantines », *Le Monde*, 17 avril 2021, consulté le 23 juin 2021, (accessible

<b>Acteurs partenaires</b>	Gestionnaires, commissions d'élaboration des menus, associations, fournisseurs / traiteurs, organismes de formations
<b>Impacts de l'action :</b>	<p>En supposant que la consommation de viande baisse effectivement, des gains pécuniers pourraient être obtenus. Ces derniers pourraient être investis dans un approvisionnement de qualité, responsable, local, issu de l'agriculture biologique.</p> <p>Le seul coût identifiable est celui de la formation des chefs à la préparation de menus végétariens – chose qui n'est pas évidente. De fait, pour que le projet soit efficace, il faut que les chefs soient en mesure de cuisiner des plats appétissants, et non pas simplement de remplacer des steaks de bœuf par des steaks de soja.</p> <p>Un autre coût – indirect – serait celui de la plateforme de réservation des repas, déjà mis en avant dans la fiche « <i>Gaspillage alimentaire</i> ».</p>
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	<p>En moyenne, un repas servi dans un lycée émet 1,8 kg éqCO<sub>2</sub>, alors qu'un repas végétarien émet en moyenne 0,5 kg éqCO<sub>2</sub>, soit environ 72% de moins. Avec les 9,1 millions de repas servis dans les lycées de la région par an, les gains potentiels sont donc énormes. <b>Si 20% des repas servis dans les lycées étaient végétariens, 2 300 tonnes éqCO<sub>2</sub> seraient économisées à l'échelle régionale tous les ans. Cet objectif pourrait être atteint en deux ans.</b></p>
<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	<p>Besoin de faire appel à une équipe de formation.</p> <p>Besoin de sensibilisation des consommateurs.</p>
<b>Cibles</b>	Lycéens, enseignants, agents, gestionnaires en priorité, élus, agents
<b>Obstacles éventuels</b>	<p>Tout d'abord, la démarche pourrait peut-être se heurter à un manque d'adhésion de la part du public visé – lycéens, agents et élus.</p> <p>De plus, un tel projet risquerait d'augmenter le gaspillage alimentaire, du moins au début de la démarche. Il est donc impératif de prévoir des temps de formations suffisants, comme évoqué précédemment, et également de lier cette action à l'action « <i>Gaspillage alimentaire</i> » comprenant notamment un système de réservation de repas.</p>
<b>Opportunités identifiées</b>	<p>Cette initiative permettrait de réduire les émissions de GES à l'échelle de la région tout entière, mais aussi d'améliorer la santé des convives.</p> <p>Enfin elle aiderait les gestionnaires à maîtriser leurs coûts, afin d'être en mesure de privilégier des produits locaux de qualité – y compris pour les produits carnés – pour le même budget.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Des repas végétariens sont déjà proposés dans certains lycées de la région. Parmi ces derniers, certains lycées proposent un menu végétarien

en ligne : [https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/04/17/loi-climat-les-deputes-se-divisent-sur-les-menus-vegetariens-dans-les-cantines\\_6077092\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/04/17/loi-climat-les-deputes-se-divisent-sur-les-menus-vegetariens-dans-les-cantines_6077092_3244.html))

	quotidiennement, d'autres de façon hebdomadaire. L'alternative végétarienne quotidienne doit donc être généralisée à tous les lycées.
<b>Planning</b>	La formation des chefs de cuisine, des cuisiniers, des agents de service, ainsi que la mise en œuvre des repas végétariens en interne (cheffe cuisinière/traiteurs) doivent commencer à être mis en place dès la rentrée 2021, pour une montée en puissance progressive à horizon 2023.
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicateurs dans le marché de traiteur ;</li> <li>- Nombre de menus végétariens proposés et consommés dans les lycées et en interne ;</li> <li>- Retours des convives (enquête de satisfaction...);</li> <li>- Nombre d'agents de cuisine formés ;</li> <li>- Nombre d'élèves ayant participé à des actions de sensibilisation.</li> <li>- Evolution de la quantité en tonnes ou Kg d'une année sur l'autre de l'achat de viande et de charcuterie.</li> </ul> <p>- % de repas végétariens servis / total repas (nécessité de mettre en place des actions pour suivre cet indicateurs) ;</p>

<b>Axe Gaspillage alimentaire :</b>	
<b>Action 7.2</b>	<b><i>Elaborer un plan de déploiement des actions de réduction du gaspillage alimentaire, dont le tri des biodéchets, dans tous les lycées de la région</i></b>
<b>Objectif</b>	<p>L'objectif de cette action est double.</p> <p>Avoir un effet incitatif plus important en termes de réduction du gaspillage alimentaire dans les lycées,</p> <p>Sensibiliser les lycéens et l'ensemble des personnels des lycées à agir contre le gaspillage alimentaire et à mettre en œuvre le tri des biodéchets. L'objectif est également de les engager en ce sens dans leur vie quotidienne en tant que citoyens.</p> <p>Nous pouvons tendre vers un objectif de 0 gaspillage / 0 déchet.</p> <p>L'ambition de l'action est a minima de dépasser l'objectif règlementaire : - 50% entre 2015 (134g de biodéchets/repas) et 2025, et viser une réduction de 90% en 2030 par rapport à 2015 pour « tendre vers un objectif 0 gaspillage ».</p>
<b>Contexte</b>	<p>Chaque année en France, près de 10 millions de tonnes de nourriture consommable sont gaspillées, soit l'équivalent de 150 kg/hab./an. Dans les ordures ménagères et assimilées, on trouve l'équivalent de 20 kg/hab./an de déchets alimentaires, dont 7 kg de produits alimentaires encore emballés. La lutte contre le gaspillage alimentaire à l'échelle régionale s'inscrit dans un cadre règlementaire national bien défini.</p> <p>En effet, ce dernier a été défini par le Pacte national de 2013 ainsi : « <i>Toute nourriture destinée à la consommation humaine qui, à un endroit de la chaîne alimentaire est perdue, jetée, dégradée</i> ».</p> <p>L'ordonnance n°2019-1069 du 21 octobre 2019 relative à la lutte contre le gaspillage alimentaire oblige les opérateurs de la restauration collective à mettre en place un plan de lutte contre le gaspillage alimentaire, une convention pour le don de denrées alimentaires consommables invendues et interdit de rendre les invendus impropres à la consommation.</p> <p>La loi dite AGECE, du 10 février 2020, quant à elle, formule l'indication suivante : « <i>Les secteurs de la distribution alimentaire et de la restauration collective (supermarchés, cantines...) devront réduire le gaspillage alimentaire de 50 % par rapport au niveau de 2015 et cela d'ici 2025. Les secteurs qui produisent ou transforment des denrées alimentaires ainsi que la restauration commerciale devront également réduire de 50 % leur gaspillage alimentaire par rapport au niveau de 2015 et cela d'ici 2030.</i> »</p> <p>A l'échelle régionale, le SRADDET établit un objectif de réduction du gaspillage alimentaire de 50% par rapport au niveau de 2013 pour 2020 et de 80% pour 2031 (objectif 19). De plus, il met la priorité sur les actions de prévention, conformément à la réglementation, dont les actions de lutte contre le gaspillage alimentaire (règle 43).</p>

<p><b>Description</b></p>	<p>Cette action consiste en l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de déploiement de plusieurs actions bien ciblées afin de réduire le gaspillage alimentaire dans les lycées et de généraliser le tri à la source des biodéchets. Par exemple, la mise en place d'une plateforme de réservation des repas permettrait de savoir exactement combien de repas doivent être préparés tous les jours, et limiterait drastiquement le nombre de repas jetés, la gestion des stocks devenant beaucoup plus fine. Des actions de sensibilisation des usagers devront accompagner la démarche, par exemple par la mise à disposition des ressources ou l'organisation d'actions collectives. L'appel à projet 100% Education pourrait être notamment mobilisé par les établissements dans ce sens.</p> <p>Afin d'aller au-delà d'une simple incitation des lycées à déployer ce plan dans leur établissement, il est indispensable que ce projet soit soutenu politiquement. Ainsi, un élu référent pourrait être désigné afin de conforter la volonté politique derrière ce projet, volonté nécessaire pour convaincre les gestionnaires et agents des lycées de passer outre les coûts organisationnels et financiers de la mise en œuvre de telles actions. Des actions de sensibilisation des usagers devront accompagner la démarche, par exemple par la mise à disposition des ressources ou l'organisation des actions collectives.</p>
<p><b>Pilotage</b></p>	<p>Direction de l'Éducation, de la Jeunesse et des Sports</p>
<p><b>Acteurs partenaires</b></p>	<p>Rectorat ; chefs référents ; équipes administratives ; associations d'EEDD, acteurs d'accompagnement (services civiques par exemple), DGARH, DETE</p>
<p><b>Impacts de l'action :</b></p>	<p>coût (investissement / fonctionnement) Un budget doit être réfléchi, afin de convaincre les gestionnaires des lycées de mettre en œuvre ces mécanismes, parfois payants.</p>
<p><b>Impacts de l'action : gains GES</b></p>	<p>Gains GES estimé à – 115 téqCO<sub>2</sub> (sur 230 en 2019) via la réduction des biodéchets alimentaires de 50% à horizon 2030.  <u>Gains GES : +</u></p> <p>Gains GES estimé à – 207 téqCO<sub>2</sub> (sur 230 en 2019) via la réduction des biodéchets alimentaires de 90% à horizon 2030.  <u>Gains GES : +</u></p> <p><b>NB.</b> Le chiffrage porte exclusivement sur les gains GES liés au traitement des biodéchets alimentaires. Des gains indirects peuvent également être réalisés sur les quantités de produits achetés pour la restauration.</p>
<p><b>Impacts de l'action : Moyens humains</b></p>	<p>Besoin de la contribution des directions dans les premières étapes identifiées, et d'un(e) chef(fe) de projet et de son équipe pour la rédaction du plan. Des ateliers seront aussi nécessaires pour centraliser les contributions, fixer les axes, les actions correspondantes et le calendrier à suivre.</p>

<b>Cibles</b>	Les gestionnaires (agents de l'Etat) et les chefs (agents de la Région) des lycées. L'ensemble de la communauté éducative.
<b>Obstacles éventuels</b>	<p>Deux obstacles peuvent se dresser contre le déploiement de cette action.</p> <p>Premièrement, les gestionnaires des lycées pourraient ne pas vouloir s'engager non seulement pour lancer ce plan de déploiement, mais également pour porter le(s) action(s) sur le long terme. De fait, certaines actions sont d'ores et déjà proposées par certains chefs d'établissement des lycées pour réduire le gaspillage alimentaire, trier les biodéchets, comme des plateformes de réservation en ligne des repas et/ou des actions de sensibilisation à l'alimentation durable (menu végétariens, produits de qualité ...). Mais certains gestionnaires reculent devant le coût logistique et financier d'une telle opération. D'où la nécessité de les accompagner, et de porter politiquement ce projet.</p> <p>Le second écueil pourrait être le manque de suivi des démarches engagées. Il est donc crucial de mettre en place des outils de suivi efficaces.</p>
<b>Opportunités identifiées</b>	<p>En premier lieu, un tel projet permettrait de soutenir les chefs déjà engagés dans une telle démarche, pérennisant leurs efforts.</p> <p>Deuxièmement, comme dit précédemment, une action d'une telle ampleur aurait nécessairement un effet d'entraînement, par la démonstration. Intégrer des réflexes de tri des biodéchets et de réduction du gaspillage au lycée sensibiliserait les citoyens et les inciterait à agir.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Planning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avant la fin d'année 2021 : état des lieux des actions déjà menées au sein des différentes directions de la Région (Défis de lutte contre le gaspillage alimentaire dans les lycées pendant la Semaine Européenne de Réduction des déchets lancé par la DEJS (temps fort en novembre 2021), mobilisation des élèves, des équipes de cuisines et des équipes éducatives);</li> <li>- Dans le même temps : co-construction avec tous les co-partenaires de la démarche ;</li> <li>- Au quotidien : exemplarité des actions et de l'organisation en interne de la Région ;</li> <li>- 2022 : rédaction et adoption du Plan en session.</li> </ul>
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	<p>Nombres de tables de tri/ pesées</p> <p>Nombre d'établissements ayant atteint l'objectif de zéro déchet/zéro gaspillage.</p>

Axe réduction des déchets	
<b>Action 8</b>	<b>Finaliser et mettre en œuvre le Plan « Ma Région Zéro Déchet »</b>
<b>Objectifs</b>	Intégrer les thématiques « économie circulaire » et « déchets » dans la politique d'achats et de gestion globale de la Région Mettre en œuvre des actions pour réduire ou mieux valoriser les déchets de la Région
<b>Contexte</b>	Suite au transfert de la compétence « planification des déchets » aux Régions par la loi NOTRe, la Région a élaboré le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (constituant le volet « déchets » du SRADDET). Des objectifs d'exemplarité de la collectivité ont été définis, en lien avec la réglementation. Une équipe projet a donc été constituée en interne avec les Directions concernées (DASJ, DSI, Direction de la Communication, DRH - Communication interne, Direction du Patrimoine, DMG, Direction de l'Education et de la Jeunesse, ERC, groupe ECOLECTIF d'agents bénévoles), pour définir les actions à mettre en œuvre au sein de la collectivité pour réduire les déchets produits en interne par les agents, élus, lycées, établissements satellites.
<b>Description</b>	Trois objectifs avec des actions associées ont été définis et validés par les Directions concernées : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Mieux intégrer les thématiques « économie circulaire » et « déchets » dans la politique d'achats et de gestion globale de la Région</u> : cela passe par l'identification de ces enjeux dans les marchés publics, conventions ; la prolongation de la durée de vie et le réemploi des biens. Une action spécifique concerne la communication, afin qu'elle soit plus respectueuse de l'environnement.</li> <li>- <u>Mettre en œuvre des actions concrètes pour réduire ou mieux valoriser les déchets</u> : un 1<sup>er</sup> axe vise à réduire les déchets (lutte contre le gaspillage alimentaires, suppression des bouteilles en plastique, des produits jetables, réduction de l'utilisation du papier). Le 2<sup>ème</sup> axe concerne l'amélioration du tri sélectif et des biodéchets.</li> <li>- <u>Mener des actions de communication pour sensibiliser, informer et donner envie d'agir</u> : une communication sur toutes les actions menées est prévue pour les nouveaux arrivants à la Région, en interne, auprès du grand public, via différents canaux ou animations.</li> </ul>
<b>Pilotage</b>	DETE
<b>Acteurs partenaires</b>	DASJ, DSI, Direction de la Communication, DGARH - Communication interne, Direction du Patrimoine, DMG, Direction de l'Education et de la Jeunesse, ERC, groupe ECOLECTIF d'agents bénévoles
<b>Impacts de l'action :</b>	Eco-exemplarité de la collectivité, image de la Région
<b>Impacts de l'action : gains GES</b>	Dépend des thématiques (réemploi dans les bâtiments, l'informatique, réduction de l'utilisation de matières premières, de l'impact carbone du traitement des déchets...)

<b>Impacts de l'action : Moyens humains</b>	Dépend des actions
<b>Cibles</b>	Agents, élus, lycées, établissements satellites
<b>Obstacles éventuels</b>	Résistance au changement d'habitudes Besoin de modifier certains modes de fonctionnement au sein de la collectivité
<b>Opportunités identifiées</b>	Règlementation volontariste sur ce sujet, qui permettra d'appuyer les actions à mener. Insérer le Plan Ma Région Zéro Déchet dans le plan de transition de la collectivité pour pouvoir le finaliser. Sujet qui parlera à tout le monde et qui pourra permettre de sensibiliser et diffuser des bonnes pratiques au-delà de l'interne, chaque agent/élu... étant citoyen.
<b>Etat d'avancement</b>	En cours de finalisation
<b>Planning</b>	Certaines actions ont d'ores et déjà débuté, notamment concernant les clauses dans les marchés publics (ex : projet Sirculaire...) Actions à mettre en œuvre en 2022 et 2023, et au fur et à mesure du renouvellement des contrats.
<b>Indicateur(s) de suivi de l'action</b>	Exemples : (parfois en lien avec d'autres fiches actions du plan de transition) Quantité de déchets collectés par le prestataire et valorisés, % de produits éco-responsables dans le marché d'objets promotionnels, nombre de repas jetés à l'issue des manifestations (cuisine en interne, traiteur), nombre de ramettes de papier, de bouteilles en plastique... achetées, nombre d'actions de communication...