

## MIEUX SE DÉPLACER

# Présentation de la planification écologique des transports

24/04/2024



**PREMIER  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Secrétariat général à la planification écologique

# La méthode de planification

# Les chantiers de la planification écologique



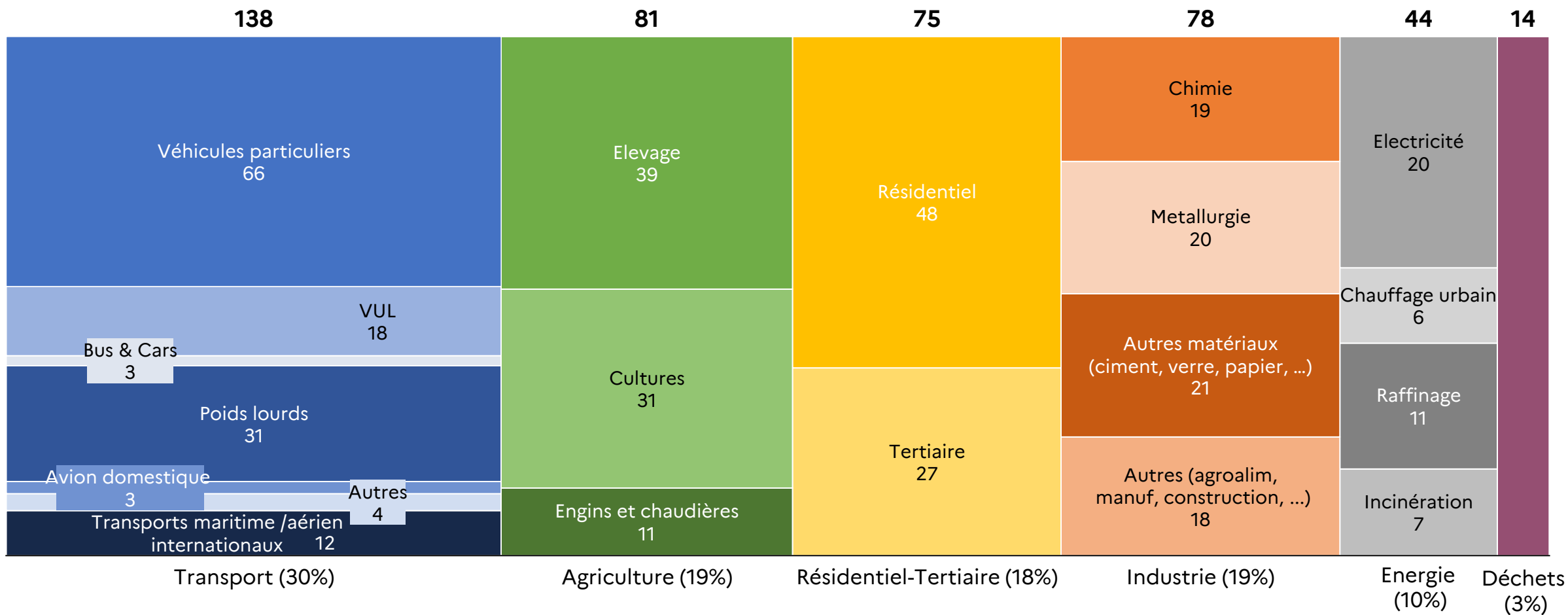
Le plan d'action de tous les Français pour réussir la transition écologique

- 5 enjeux environnementaux
- 6 thématiques, déployées en 22 chantiers opérationnels

- Financement
- Différenciation territoriale
- Emplois, formations, compétences
- Transition juste et mesures d'accompagnement
- Sobriété
- Services publics exemplaires
- Numérique et données

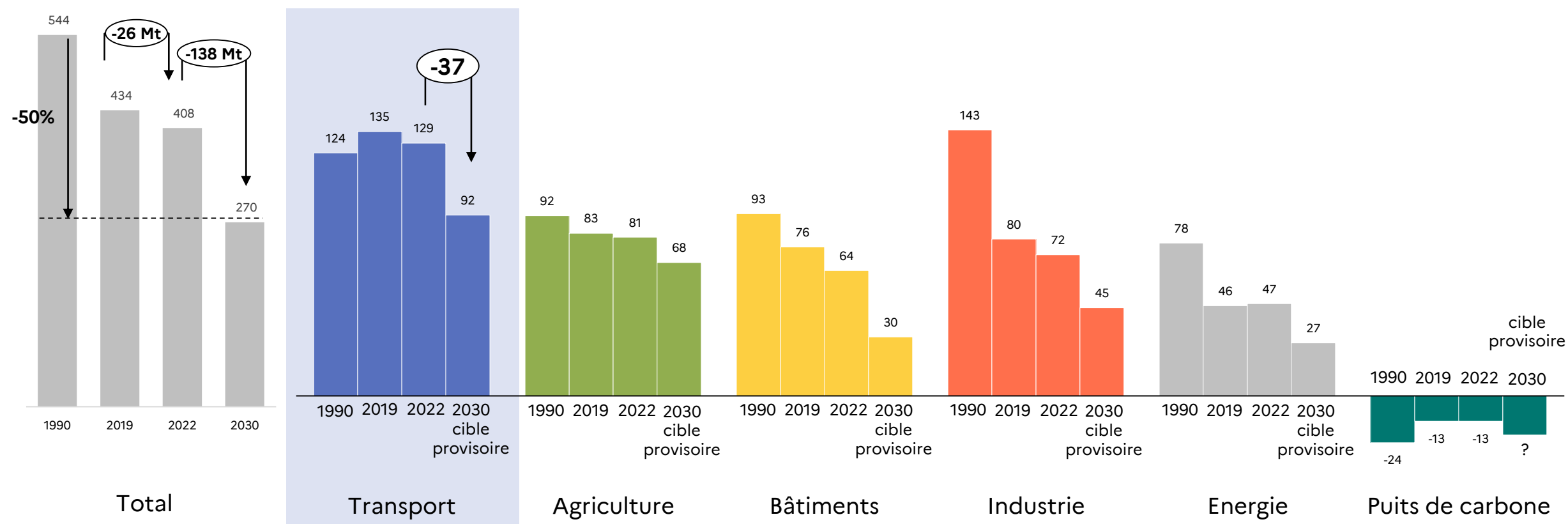
# Nos émissions nationales de gaz à effet de serre (2021)

Emissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) en France en 2021 (MtCO<sub>2</sub>e)

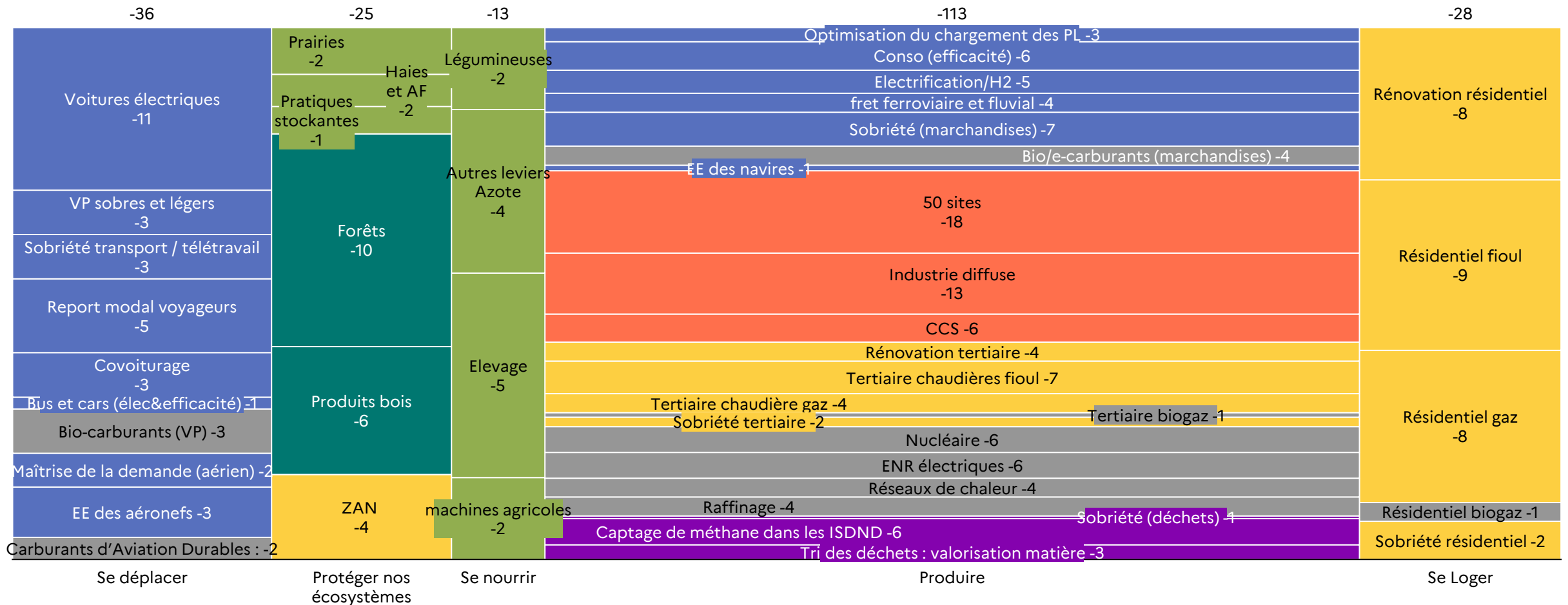


# Répartition de l'effort par secteur

Emissions annuelles domestiques de GES réalisées en 1990, 2019 et 2022, résultats provisoires des simulations 2030 (en MtCO<sub>2</sub>e/an)



# Plan d'actions collectif de 52 leviers pour atteindre nos objectifs 2030







**PREMIER  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Secrétariat général à la planification écologique

# Transport : trajectoires visées

# Cinq grands objectifs visés par la planification écologique pour le secteur du transport à horizon 2030

Objectifs de la planification et chiffres clés

Réduire les émissions de GES (y compris empreinte)

Optimiser la gestion des ressources critiques

Réduire la dépendance à la voiture

Améliorer la qualité de l'air

Développer des filières fortes en France

31% des émissions de gaz à effet de serre en 2019<sup>(1)</sup> – -30% visés d'ici 2030

Jusqu'à 5% de la production mondiale de lithium<sup>(2)</sup> requis par la France en 2030

16% du budget des ménages modestes<sup>(3)</sup> dépensé pour la voiture

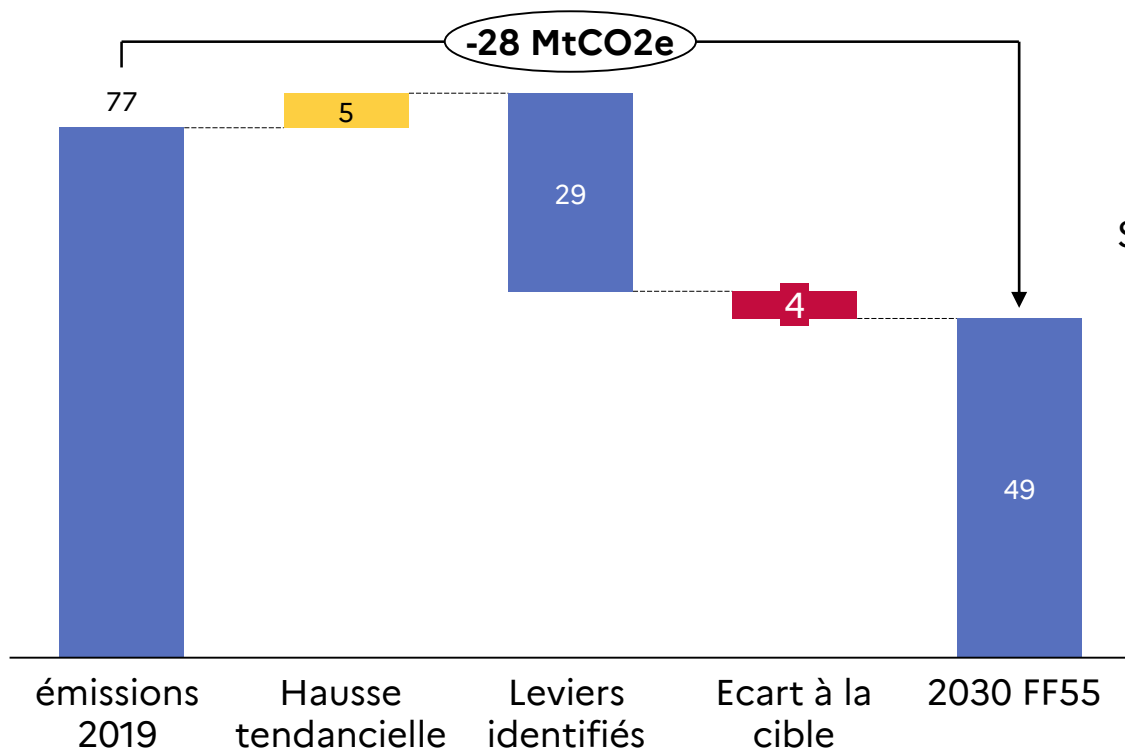
48% des émissions de NOx<sup>(4)</sup> issus du transport aujourd'hui

Produire 2 millions de voitures électriques en France en 2030<sup>(5)</sup>

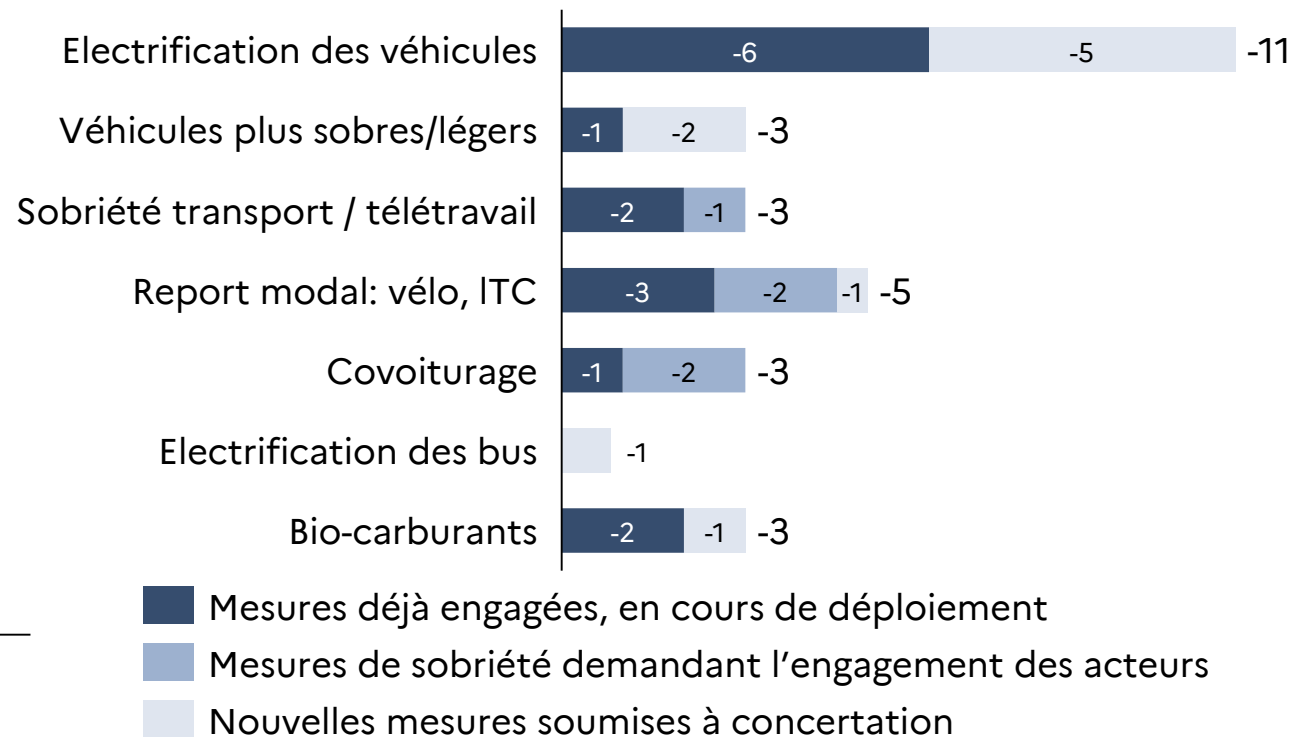


# Transport terrestre de voyageurs

Les leviers identifiés permettraient de baisser les émissions annuelles du transport de voyageurs de 28Mt/an d'ici 2030

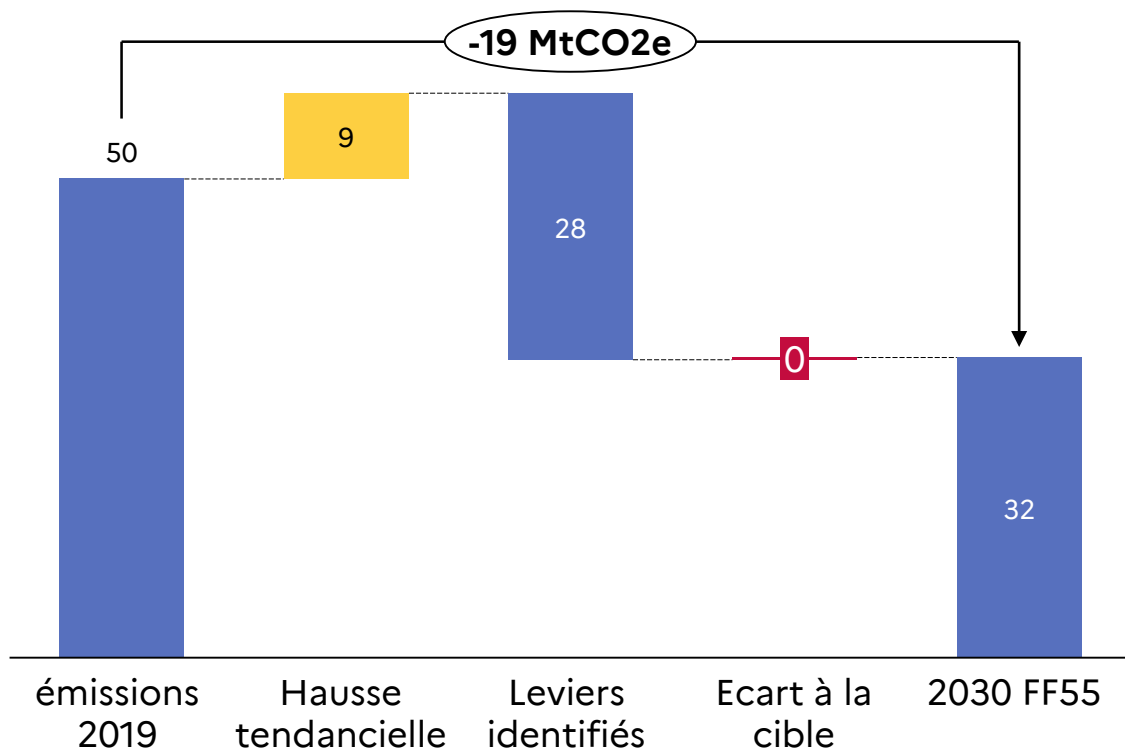


Parmi ces leviers certains restent encore à sécuriser par des mesures techniques et des changements d'usage

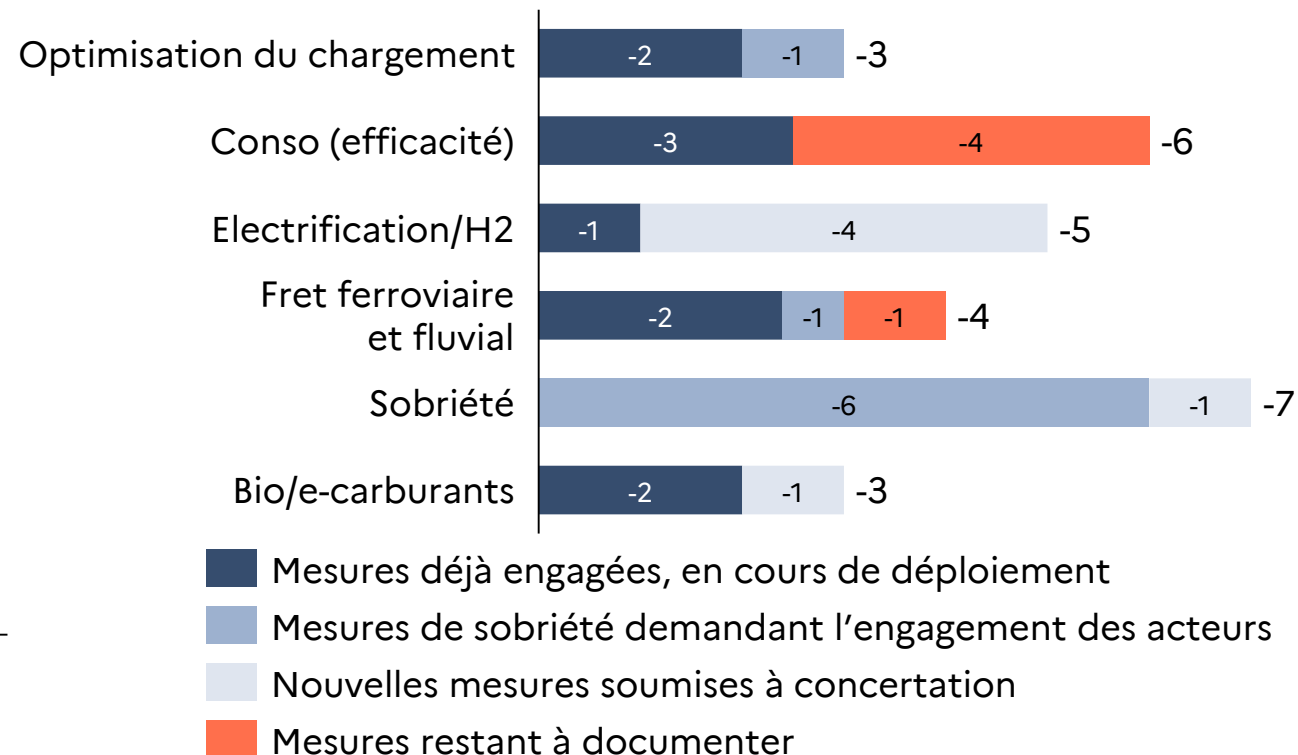


# Transport terrestre de marchandises

Les leviers identifiés permettraient de baisser les émissions du transport de marchandises de 19Mt/an d'ici 2030

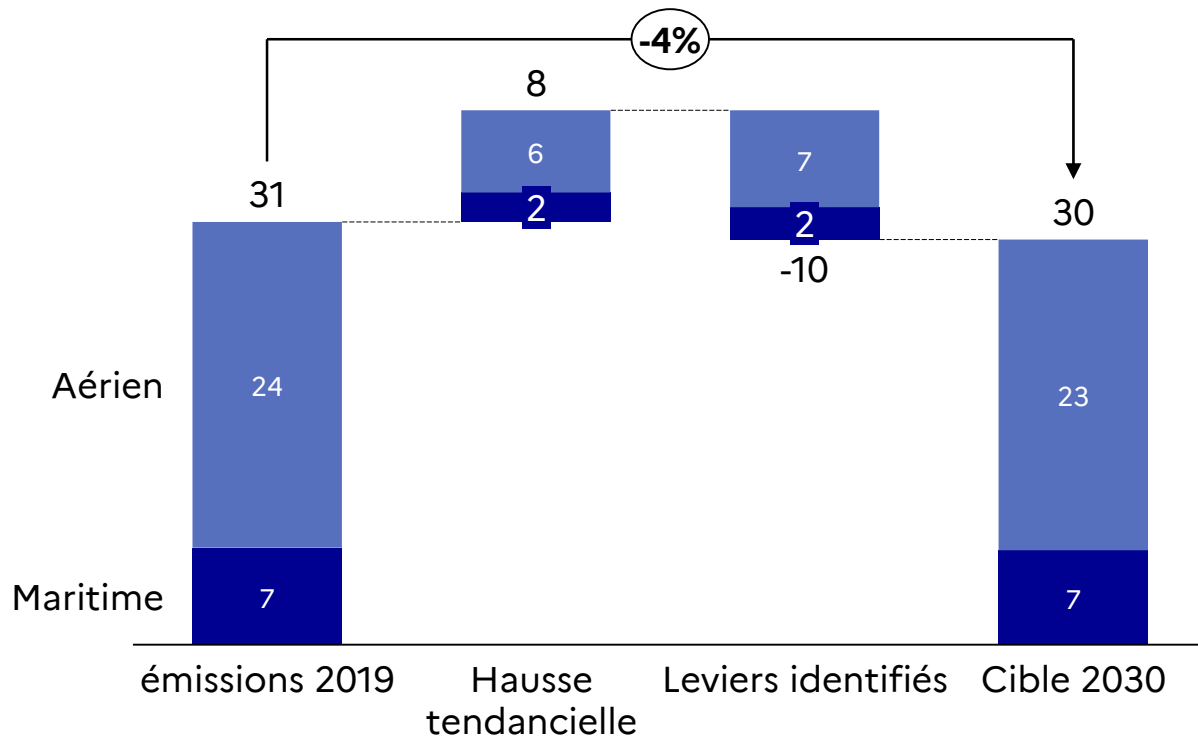


Parmi ces leviers certains restent encore à sécuriser par des mesures techniques et des changements d'usage

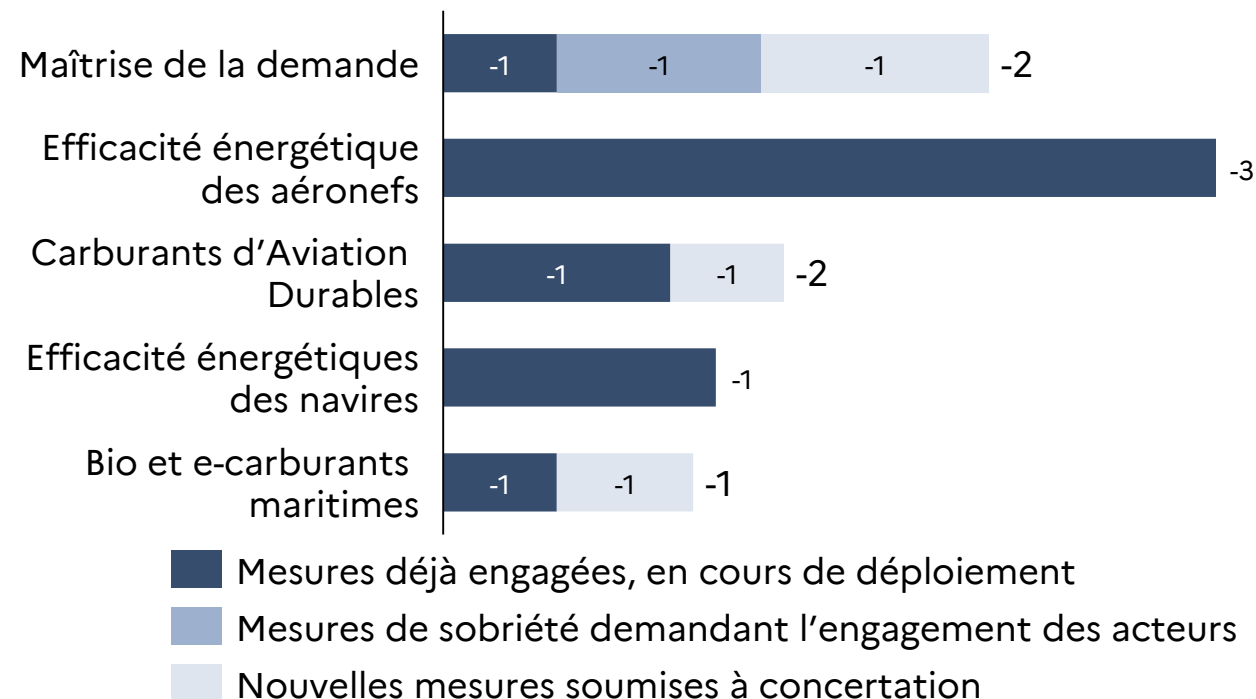


# Transport international (aérien, maritime)

Une hausse tendancielle de la demande qui rend difficile l'atteinte d'objectifs de baisse ambitieux



Une trajectoire relativement sécurisée – les vraies difficultés commençant au-delà de 2030 (cf. bouclages)





**PREMIER  
MINISTRE**

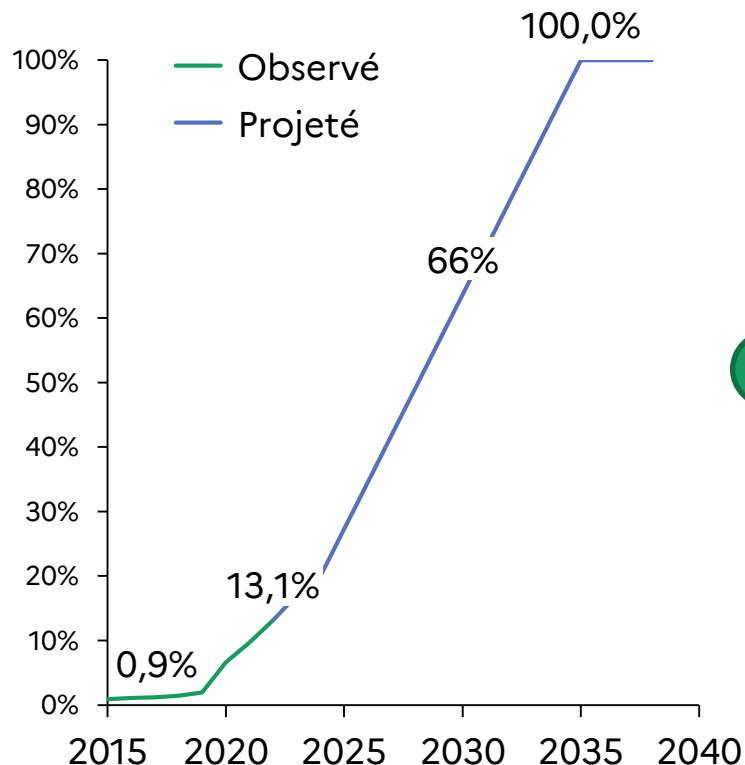
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Secrétariat général à la planification écologique

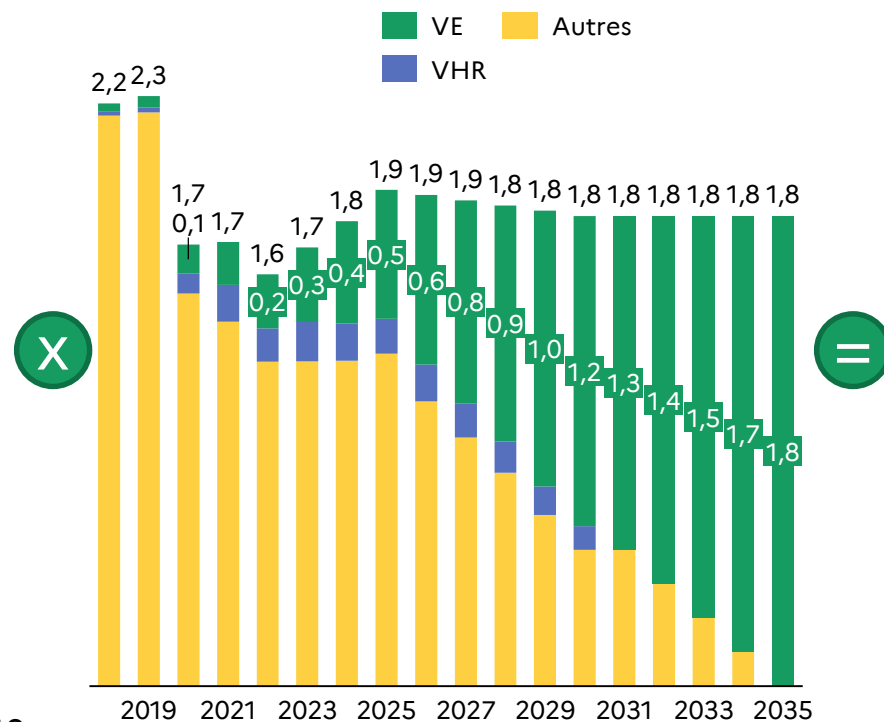
# Transport de voyageurs : leviers

# Rythme d'électrification de la voiture

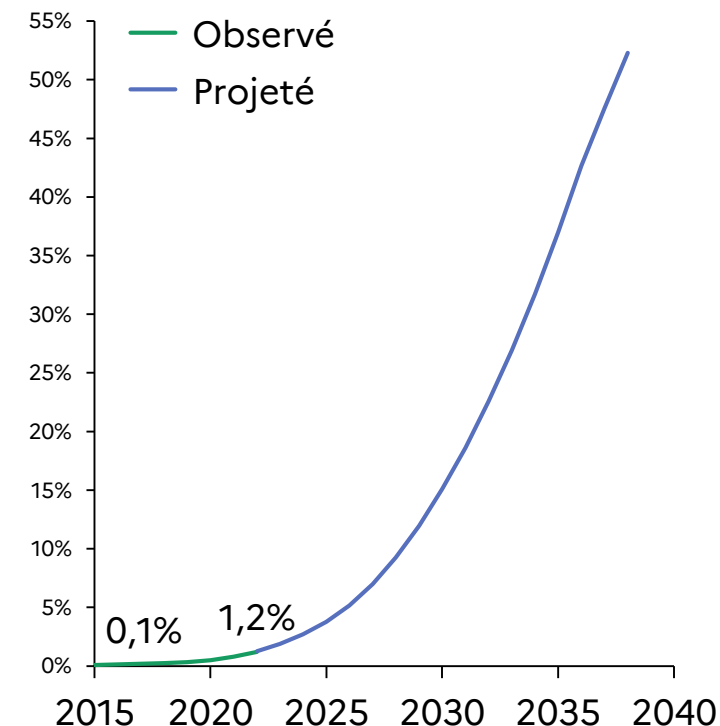
**Augmentation rapide de la part de VE dans les ventes (66% en 2030)**



**Rattrapage du volume de ventes total pour tenir ~710kVE en rythme annuel**



**15% du parc total VP électrifié en 2030, soit 5,7 millions de VE vendus d'ici 2030**

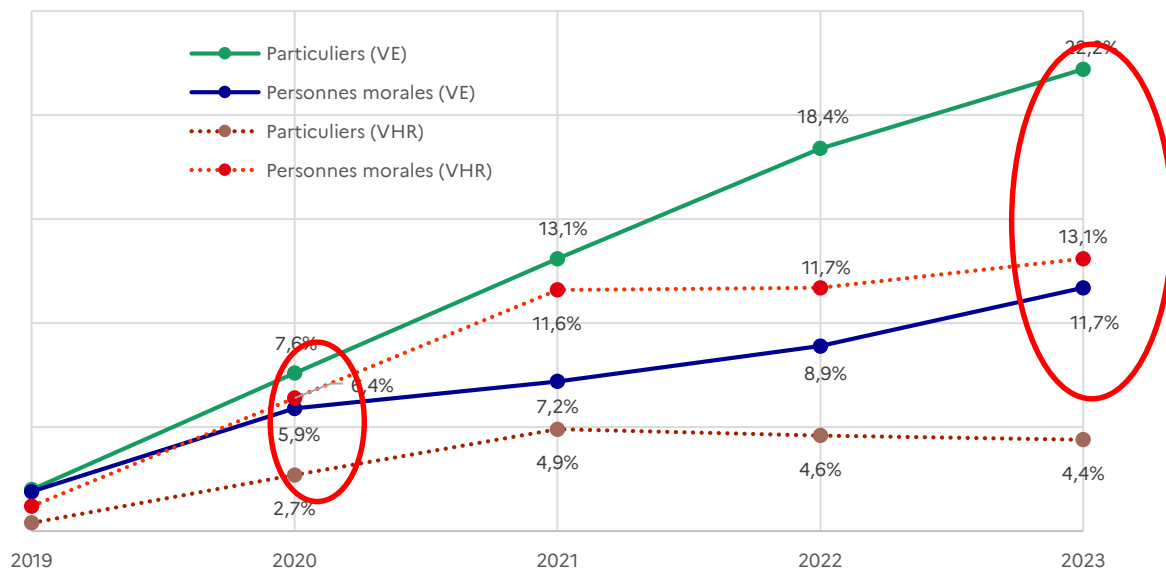


# Une disparité croissante du taux d'électrification entre particuliers et entreprises

Depuis 2020, un décrochage des VE dans les flottes par rapport aux ménages du fait d'un recours préférentiel aux VHR

Au sein des flottes, les entreprises privées sont les plus en retard et présentent un risque élevé de décarbonation en trompe-l'œil

Part des VE et des VHR dans les immatriculations de voitures neuves des personnes physiques et morales

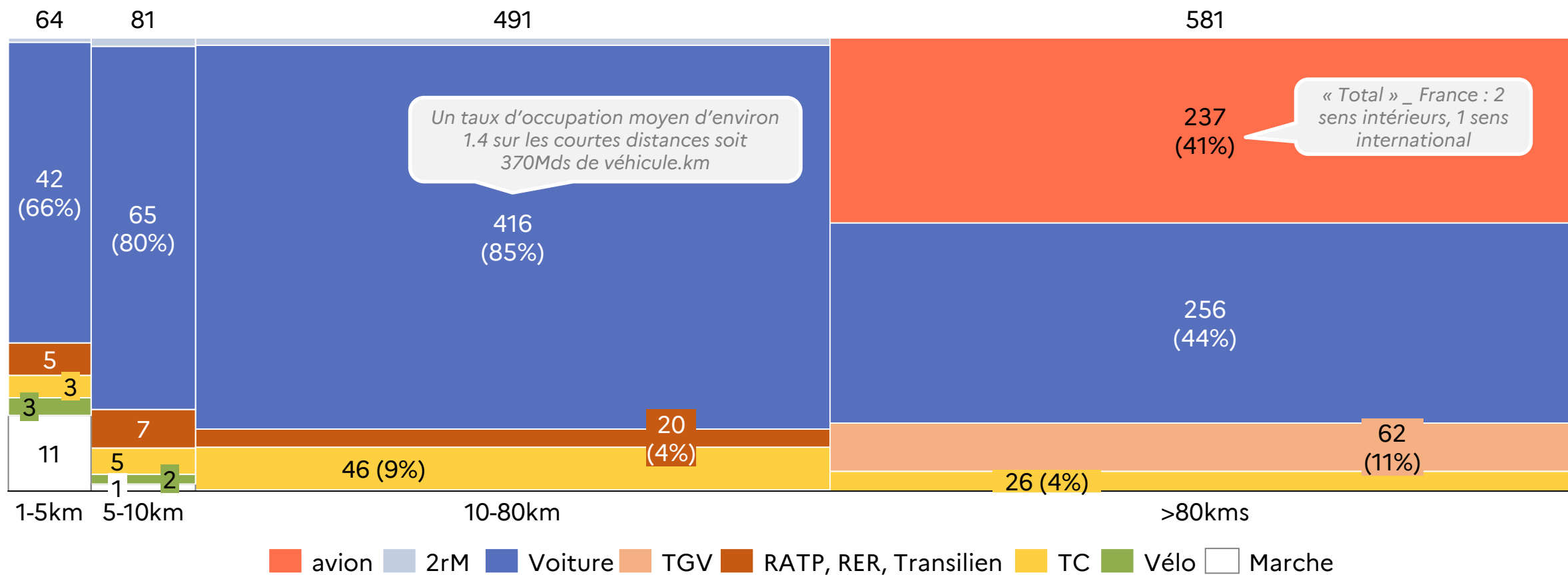


- Les personnes morales françaises acquièrent en proportion 22% de moins de VE que leurs homologues allemandes (2023), pour une part de VE dans le total des immatriculations pourtant similaire.
- Les personnes morales immatriculaient toujours en 2023 davantage d'hybrides rechargeables (13 % du total) que de VE, tandis que les achats de VHR restent marginaux chez les particuliers (4 %).

- Au sein des flottes  $\geq 100$  véhicules, **les groupes privés sont les moins bien dotés en VE** (5,9% contre 24,3% pour les entreprises publiques par exemple - [T&E, 2023a](#)).
  - 60% des flottes privées  $\geq 100$  véhicules n'ont pas atteint leurs objectifs en 2023.
  - Au vu de la tendance depuis 2020, l'objectif d'électrification de ces flottes en 2024, à 20 %, ne semble atteignable que grâce à l'inclusion des VHR, aux émissions réelles de CO<sub>2</sub> trois à cinq fois supérieures aux valeurs définies à l'homologation WLTP ([ICCT, 2022](#)).
- **Les sociétés de *leasing* exercent un rôle prépondérant dans le ralentissement de l'électrification du parc dans son ensemble.**
  - 8 des 10 principales sociétés de *leasing* électrifiaient moins que le marché (15 %) et que les ménages (18 %) sur les cinq premiers mois de 2023
  - Les 10 principales sociétés de leasing représentent plus de 40 % du total des immatriculations de voitures neuves et un vivier majeur de voitures d'occasion récentes
  - Un surcoût de 56 % comparé à l'essence constaté sur la LLD de VE, décorrélaté des valeurs de dépréciation constatées ([T&E, 2023b](#))

# Situation actuelle : la voiture domine la mobilité des personnes

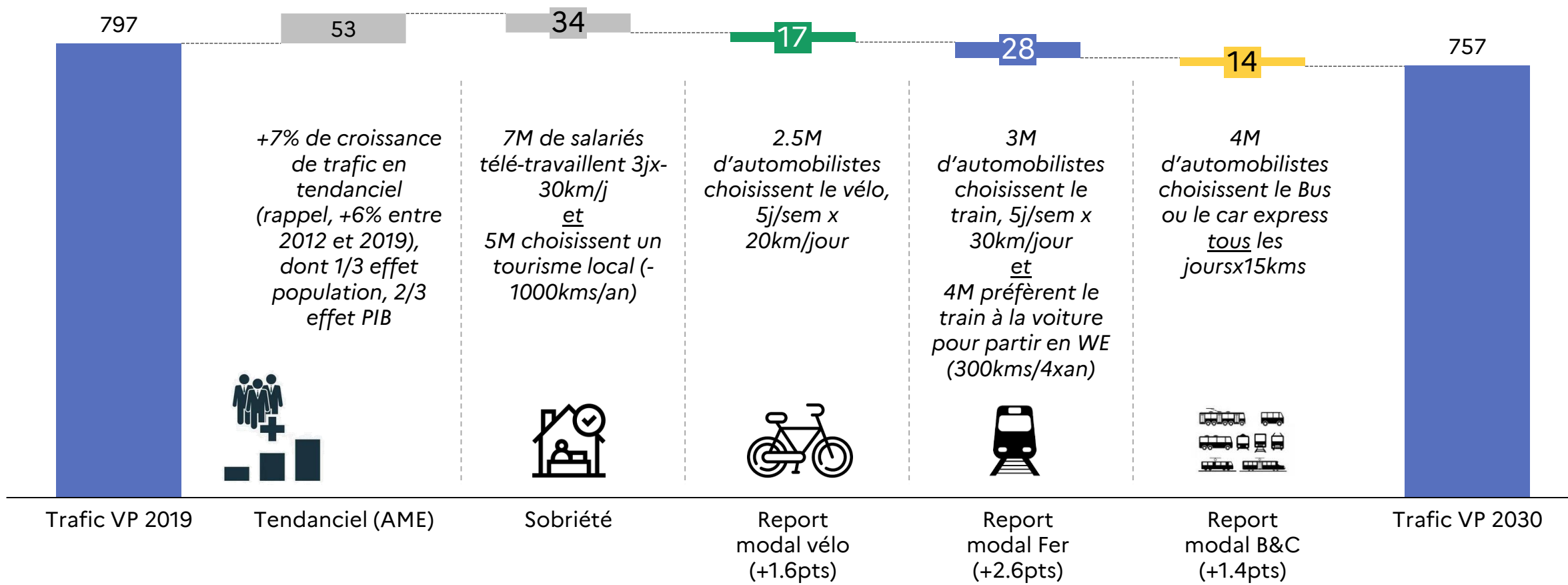
Répartition par mode et distance parcourue des déplacements des français (dont soutes internationales) – 2019, en Mds de voy.kms/an





# Pour réduire la part modale de la voiture, il faut encourager des millions de français à adopter des nouveaux comportements au quotidien

Traduction en ordres de grandeur illustratifs des hypothèses sous-jacentes au scénario – en Mds de voy.km/an



# Réussir le report modal suppose de travailler en cohérence sur 2 piliers : moyens techniques et usages

Report modal =

35Mds de voy.km à reporter de la voiture vers les transports collectifs, c'est :

- 3M d'automobilistes qui délaissent la voiture pour leur trajet du quotidien (3Mx1.4x30kmx252j)
- Ou 15M d'automobilistes qui partent 1x en vacances en train (15Mx2.2x1000km)
- Toute la mobilité collective actuelle de l'IdF

Des infrastructures...

Plan à 100Md€ pour le ferroviaire

**Plus d'infrastructures ferroviaires**

- Un réseau plus performant pour plus de trains par voie
- Des lignes nouvelles
- Des gares adaptées

**Moins de routier, plus ciblé**

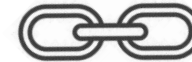
- Pas de nouvelles infrastructures
- ... mais des voies réservées (Cars express, BHNS), des PEM, des parkings-relais

- Des infrastructures cyclables sécurisées, des parkings vélo

Plan Vélo et Marche

**Des infrastructures numériques**

- Information, services, billettique



... et des usages

Le ZAN, les CPOM

**Lutte contre l'étalement urbain**

- Construire sur les gares
- Des quartiers polyvalents

**Restreindre la place de l'automobile**

- Formation
- Péages, ZFE
- Part de voirie, stationnement
- Vitesses
- Publicité

Plan Vélo

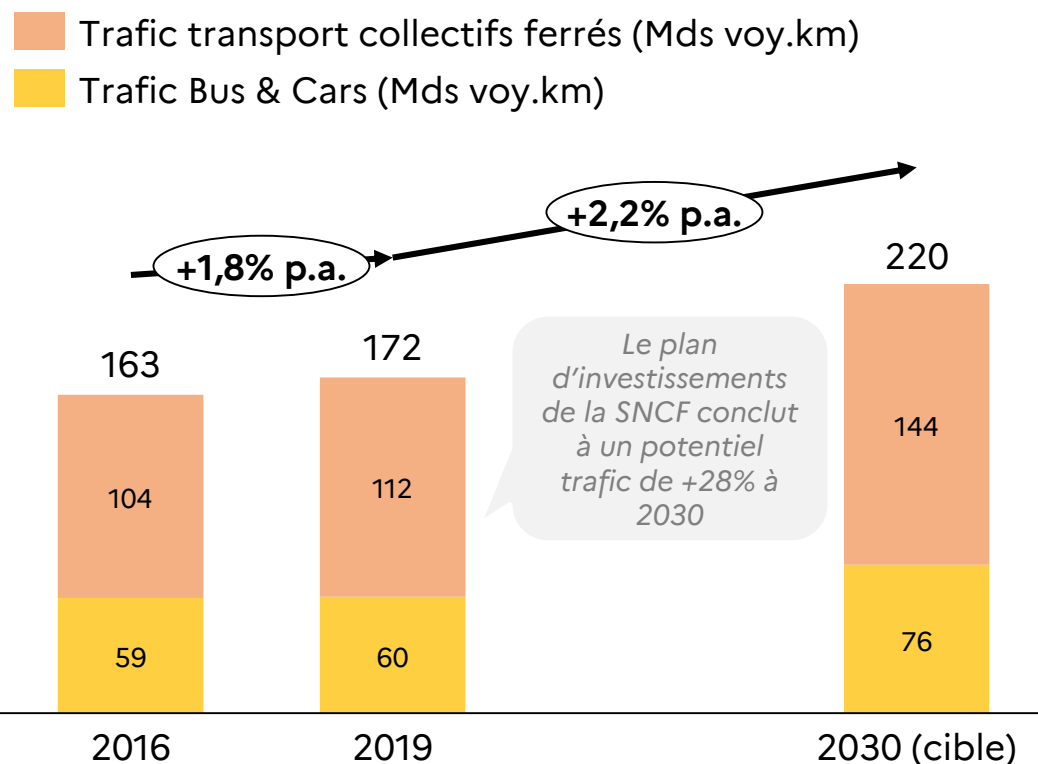
**Les bonnes incitations financières**

- Fiscalité
- FMD
- Conditionnalité des aides aux Colocs

Véhicule de fonction

# Zoom report modal (TC) : parvenir à changer les usages

Constat : l'augmentation du trafic TC n'est pas inatteignable au regard des performances historiques



L'enjeu est d'éviter l'effet rebond et d'attirer le trafic depuis l'automobile vers les transports collectifs

**Orientations proposées : choix du scénario « planification écologique » du COI comme base de travail**

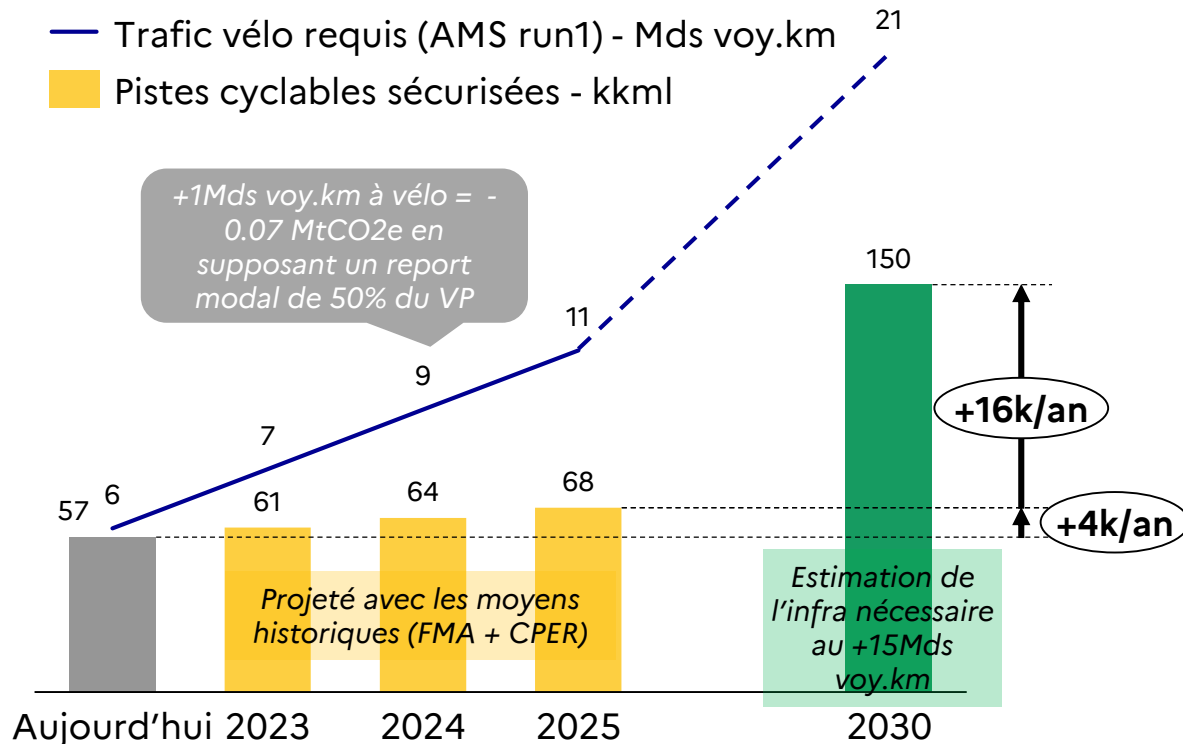
- Investir en priorité dans les infrastructures qui nous permettent de réussir la transition écologique
- Des infrastructures pensées pour permettre l'intermodalité
- Des infrastructures pour permettre de modifier ses usages

**Un enjeu d'accompagner les collectivités à concevoir des plans de mobilité qui incitent au report modal en priorité**

- Orientation des CPER vers l'atteinte d'objectifs et d'un cahier des charges garantissant des changements d'usage
- Massification des meilleures pratiques (Cars express, voies réservées, densification, partage de la voirie, intermodalité, parkings relais et stationnement, ...), plan de communication
- Limitation de l'étalement urbain

# Zoom report modal (vélo) : créer un choc d'offres pour accélérer les changements d'usages

+1.6pts de part modal soit 15Mds de voy.km/an de plus à vélo d'ici 2030 nécessitant des aménagements sécurisés



Besoins de moyens supplémentaires pour offrir une trajectoire crédible

**Article 104 de la loi climat et résilience : objectif de 12% de part modale du vélo sur les déplacements <40kms**

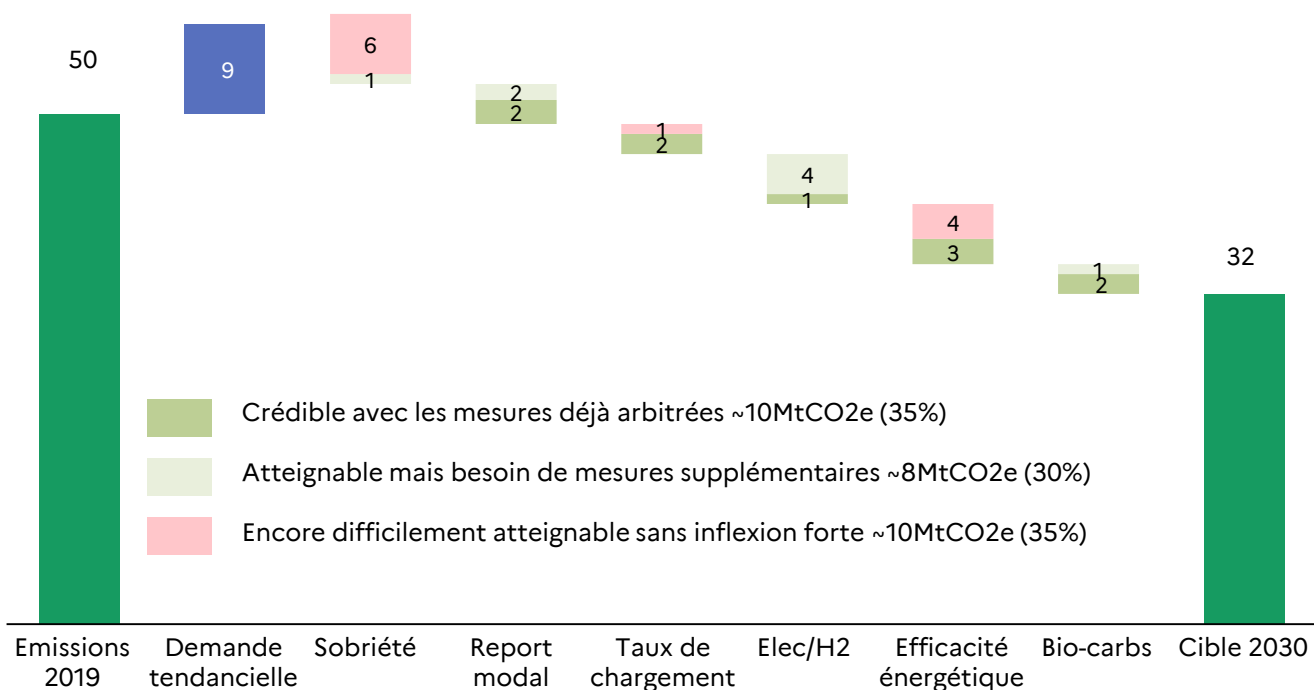
- L'état accompagne les collectivités dans la création d'infrastructures cyclables
- Exemple en 2023 : 250€M de Fonds de Mobilités Actives pour des AAPs d'infrastructures cyclables – co-financé à hauteur de 70% par les collectivités (Sélection sur cahier de charge stricte pour éviter les effets d'aubaine et maximiser l'impact des projets)

**Mesures supplémentaires : responsabilisation et accompagnement ciblé des collectivités pour accélérer le déploiement d'infrastructures cyclables à travers un « Plan Vélo et Marche »**

- Aide aux et responsabilisations des collectivités dans le déploiement des infrastructures cyclables (pérennisation du Fonds Mobilités Actives, CPER sur les vélos-routes)
- Massification des meilleures pratiques déployées en région
- Intégration de la dimension usage : Savoir Rouler à Vélo, Sécurité Routière,

# Trajectoire de décarbonation du transport terrestre de marchandises (28Mt CO2e)

Trajectoire provisoire d'émissions du transport terrestre de marchandises – AMS run 1 ajusté (MtCO2e)



## Sous-jacents de la trajectoire et mesures de crédibilisation :

**Demande/ sobriété** : hausse de la demande en tendanciel, leviers de sobriété très peu documentés, notamment dans un contexte de réindustrialisation, hors étude ADEME sur la logistique urbaine

**Report modal** : hypothèse de hausse de la part modale du ferroviaire de 10 à 18% en 2030 (aujourd'hui crédibilisée à 15%), hausse de part modale du fluvial de 2 à 3%, cyclologique

**Taux de chargement**: hausse comparable au rythme historique 2015-2019, accélération nécessaire sur les VUL (points relais...)

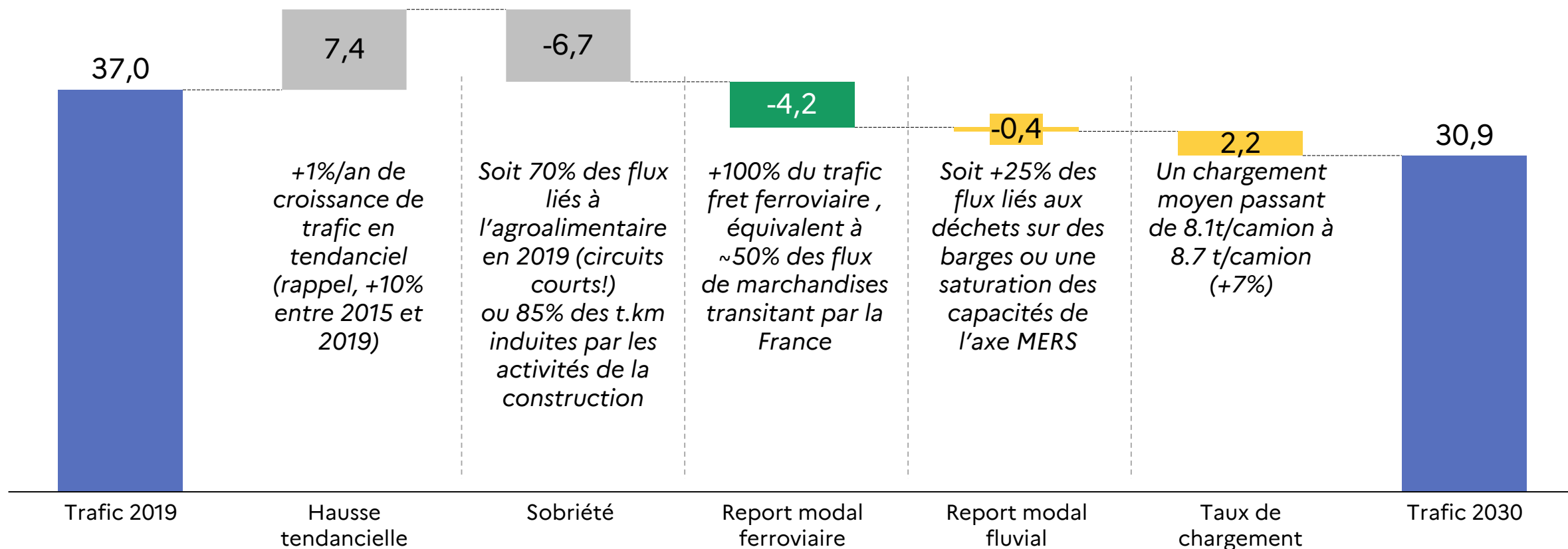
**Electrification** : 50% d'immatriculations électriques en 2030, cf trajectoires présentées ci-après nécessitant un soutien public renforcé, dans un contexte où l'électrification est en retard par rapport aux VP

**Efficacité** : +17% d'efficacité des moteurs PL (hypothèse plus élevée que les gains historiques dans un contexte où les constructeurs risquent de désinvestir sur le thermique), éco-conduite, éco-combi...

**Bio-carburant** : taux d'incorporation de 7.2% à 12% : TIRUERT à 10%, en ligne avec la cible d'incorporation de 12% en 2030, à poursuivre via PPE ; réserves associées au bouclage biomasse et aux capacités d'importation

# Modérer le trafic des poids lourds : sobriété et report modal

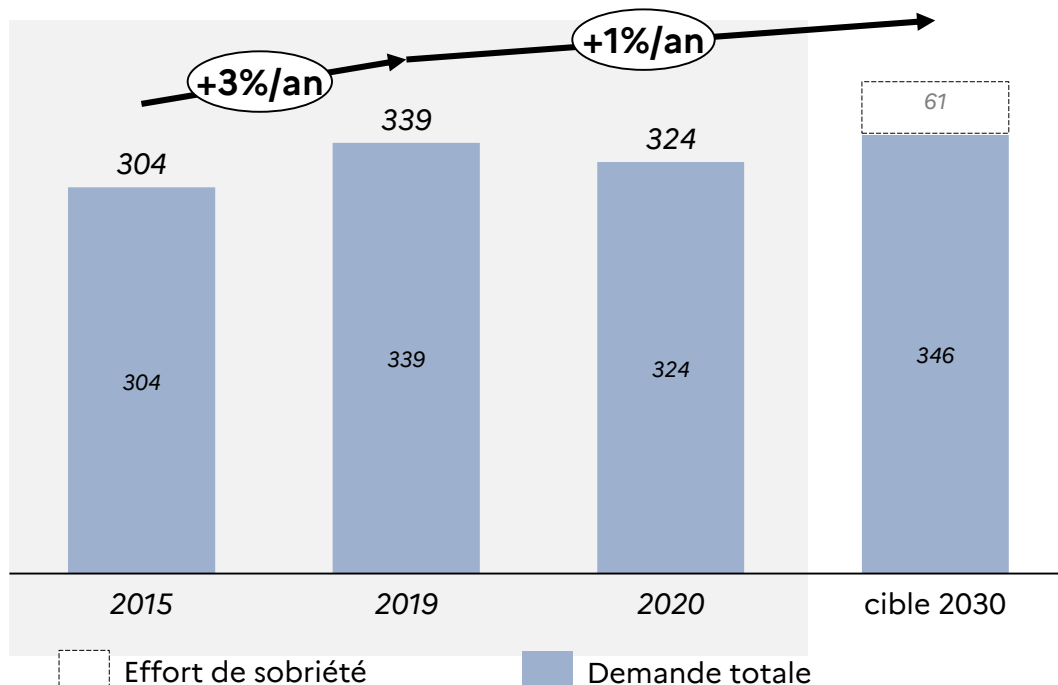
Traduction en ordres de grandeur illustratifs des hypothèses sous-jacentes au scénario – en Mds de veh.km/an



# Zoom sur les hypothèses de trafic de marchandises : une demande à maîtriser dans les prochaines années

Constat : il apparaît nécessaire d'inverser la hausse historique de la demande de transport de marchandises

Demande de transport de marchandises en Mds de t.km



Il conviendra d'identifier tous les leviers mobilisables pour modérer cette hausse, dans un contexte de réindustrialisation

*Etude DGITM/DGEC/CGDD/DGE en cours pour modéliser la demande à long terme*

- Caractérisation d'ici mai 2023 des besoins de transports induits par la transformation de l'économie et la relocalisation en Europe

**Acter l'importance de se doter d'un plan d'action de maîtrise de la demande**

**Identifier des leviers réglementaires et d'aménagements du territoire :**

- Localiser les industries génératrices de flux sur les pôles multi-modaux (ports maritimes et fluviaux, plateformes de transports combinés)
- Soutenir les processus industriels aux chaînes de transports moins énergivores (écologie circulaire, relocalisation de stocks)?
- Réserver du foncier logistique et industriel permettant d'optimiser les chaînes de distribution (conférences régionales de la logistique, schéma directeur du foncier logistique, stratégies portuaires...)?
- Inciter les donneurs d'ordre à rapatrier leur chaînes logistiques destinées à la consommation nationale sur les portes d'entrées maritimes françaises pour limiter les flux?
- Encadrement de certaines tendances (e.g. livraisons express)?

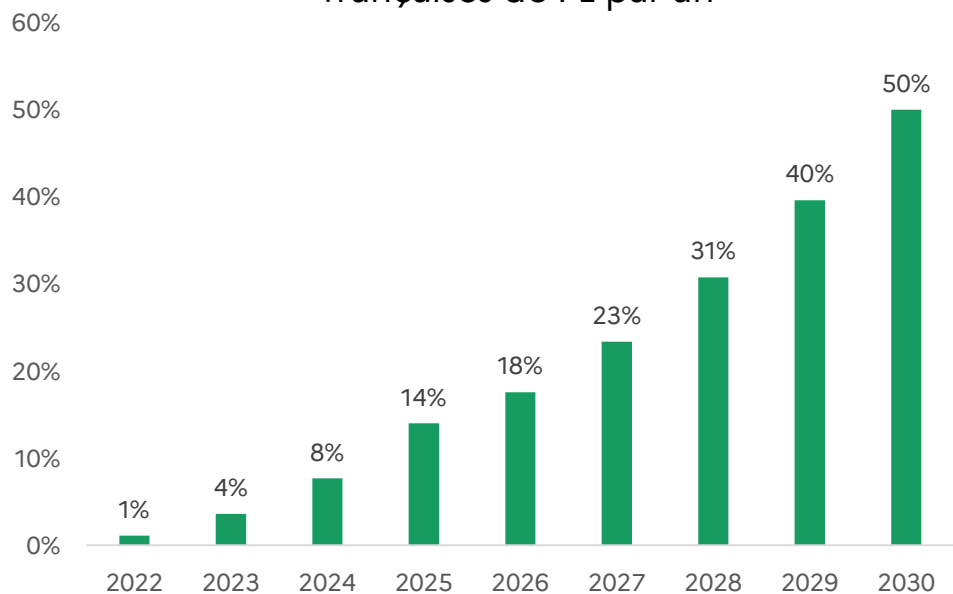


# La planification écologique vise à accélérer le déploiement des poids lourds électriques

Une trajectoire cible d'électrification respectant les objectifs du projet de règlement européen PL (-45% d'émissions en 2030) et alignée avec les stratégies des constructeurs

Une technologie en progrès rapides, avec une offre industrielle française

Part de véhicules électriques dans les immatriculations françaises de PL par an



~80k PL électriques d'ici 2030

Des progrès significatifs sur l'**autonomie de PL** existants et à venir prochainement (maximum annoncée) :

- IVECO : 500km en 2023 (26T)
- Scania : 560km en 2024 (tracteur)
- MAN : 450km en 2024 (tracteur)
- Daimler : 500km en 2024
- Volvo/Renault Trucks : 300km d'autonomie en 2023, jusqu'à 500km avec une charge pendant la pause

Des ruptures à venir sur le marché ?

- Tesla Semi : 800km annoncée (usage de ~600km avec Pepsi)
- Déploiement de mégachargeurs MCS (1MWh) qui permettraient de recharger en 45 minutes (temps de pause du chauffeur) 500km d'autonomie

**Une offre française** : avec ~50% de part de marché, Renault Trucks pourrait fournir près de 40k PL électriques d'ici 2030, avec une capacité de production proche de 60k PL

# Une trajectoire ambitieuse d'électrification des poids lourds induisant un surcoût à l'achat de 9Mds€ pour la filière

Une cible de 50% de part de marché des PL électriques en 2030 qui va nécessiter une accélération des ventes ...

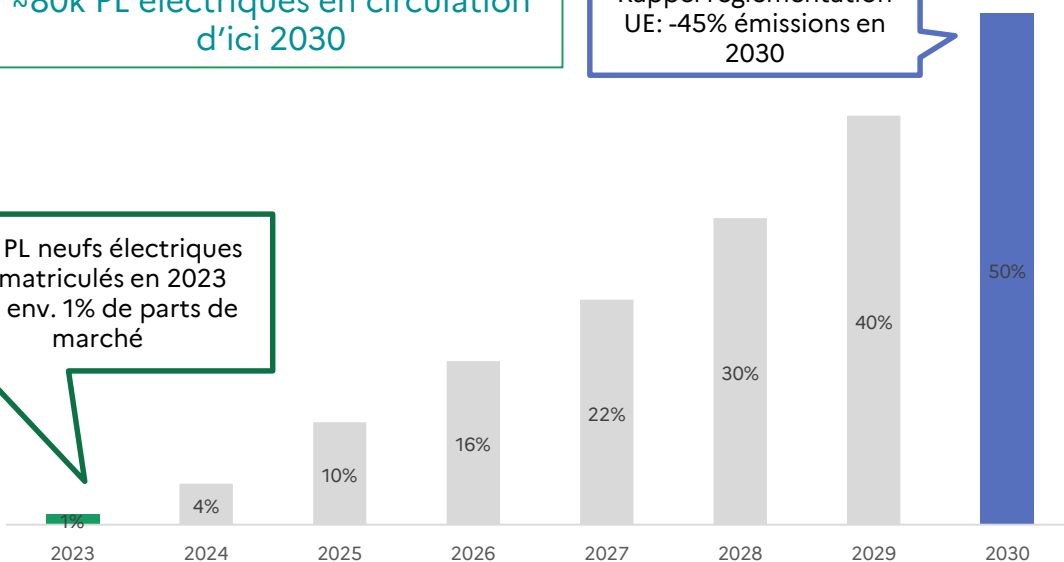
... et donc des surcoûts à l'achat, le prix d'achat des PL électriques étant aujourd'hui 2-3 fois supérieurs aux thermiques

Part de véhicules électriques dans les immatriculations françaises de PL par an (trajectoire indicative permettant d'atteindre l'objectif)

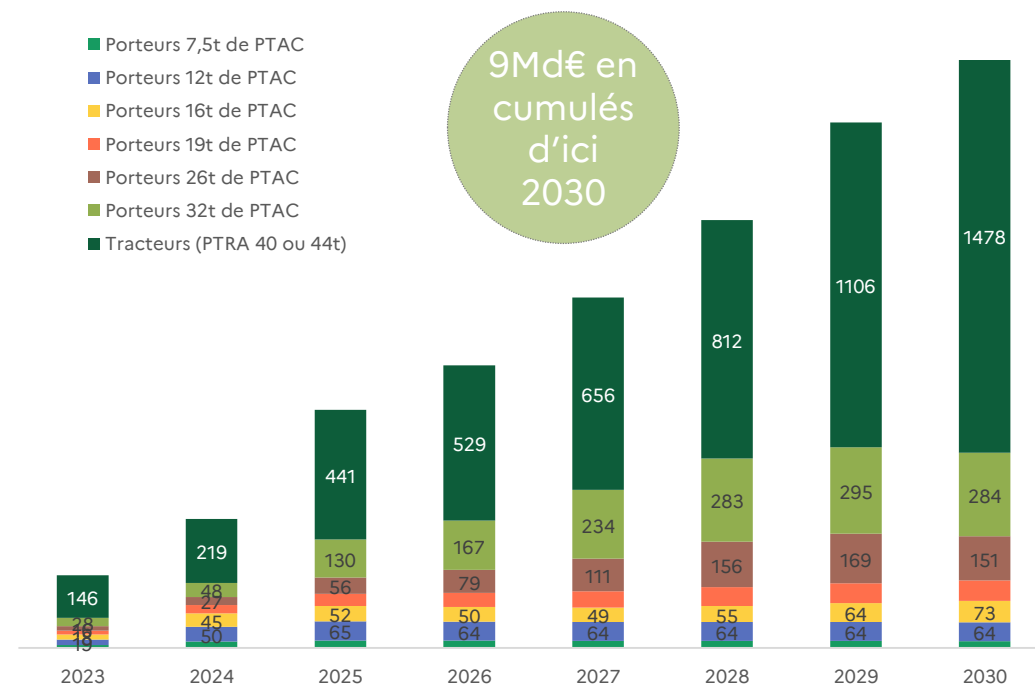
~80k PL électriques en circulation d'ici 2030

Rappel réglementation UE: -45% émissions en 2030

450 PL neufs électriques immatriculés en 2023 soit env. 1% de parts de marché



Surcoûts à l'achat entre PL électriques et diesel par an (M€)<sup>1</sup>

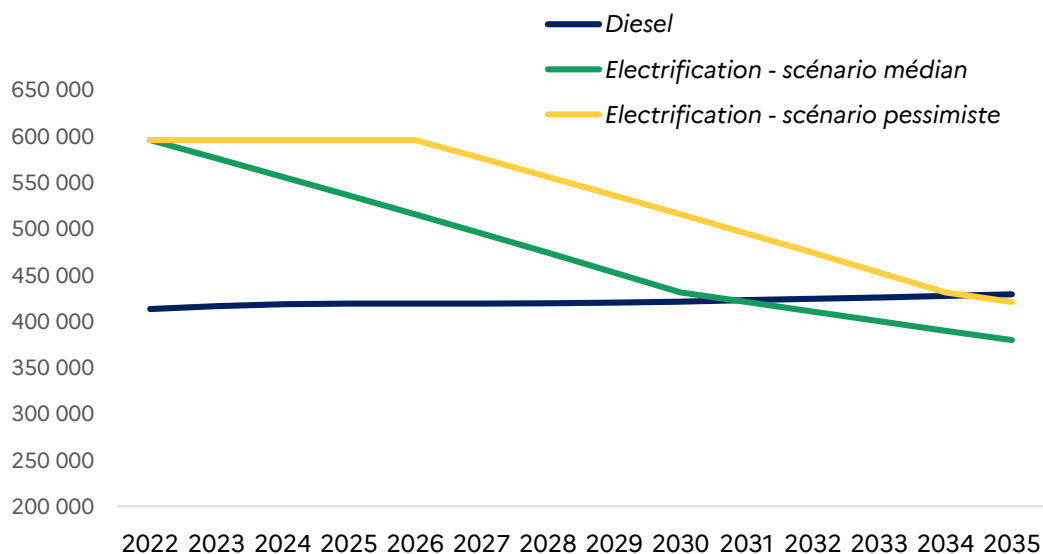


(1) Scénario d'électrification médian (cf. slide suivant)

# En intégrant les économies réalisées sur l'achat de carburant, le surcoût total serait de 1,7-7Mds€ en Total Cost of Ownership (TCO)

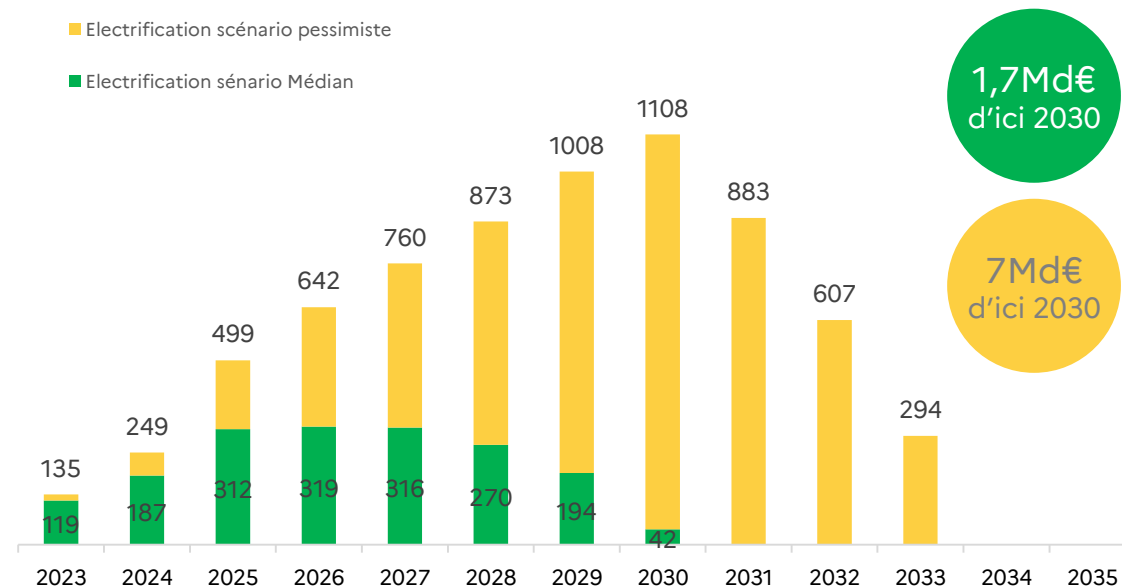
Des coûts totaux de possession d'un camion électrique qui ne se croisent qu'autour de 2030 avec le diesel (scénario médian)

Evolution des coûts totaux de possession (TCO) d'un tracteur longue distance diesel et électrique (€)



Le différentiel de TCO implique un effort financier croissant jusqu'en 2027 dans un scénario médian

Surcoût total en TCO de la trajectoire d'électrification des PL (M€)



## Principales hypothèses du modèle de TCO de la DGITM :

- Batterie: 290€/kWh en 2022, 165€/kWh en 2030 dans le scénario médian, aligné avec IFPEN/FIT; 228€/kWh dans le scénario pessimiste (retard baisse des coûts de 4 ans)
- Prix gazole: 100€/MWh TTC en 2020, 190€/MWh TTC en 2030 ; Prix électricité: 180€/MWh TTC en 2020, 200€/MWh en 2030 ; identique dans les 2 scénarios



**PREMIER  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

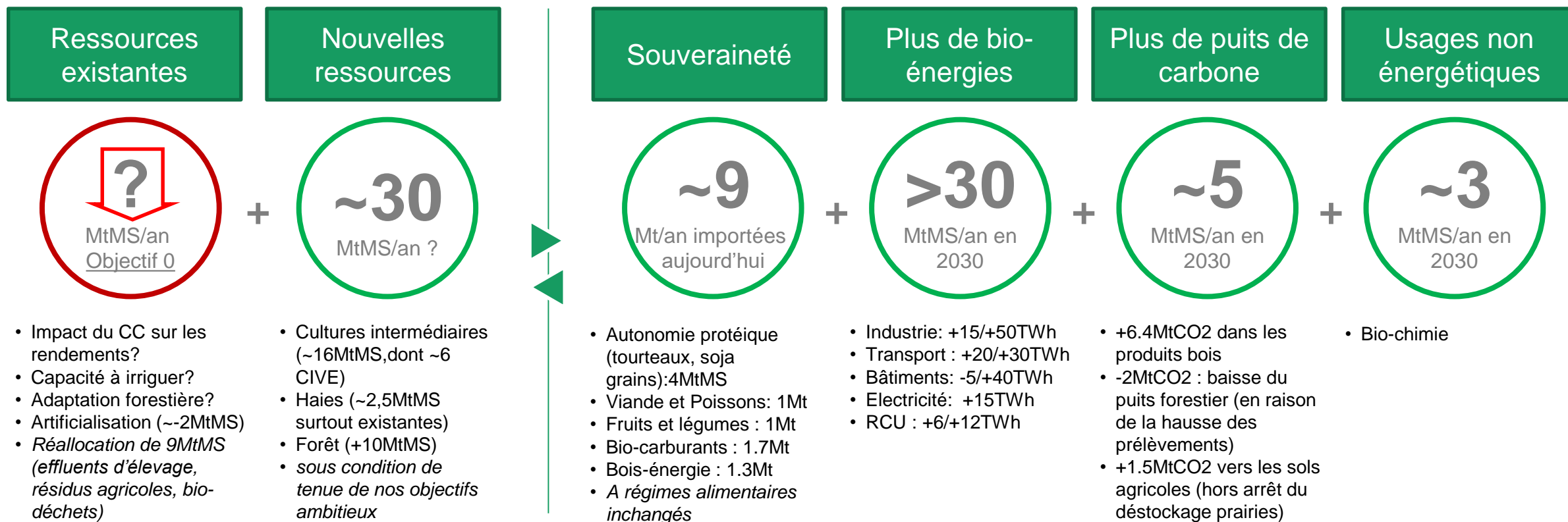
Secrétariat général à la planification écologique

# Enjeux de bouclage biomasse

# Une forte tension sur la biomasse dès 2030

Une offre de biomasse incertaine à l'avenir, à intensifier...

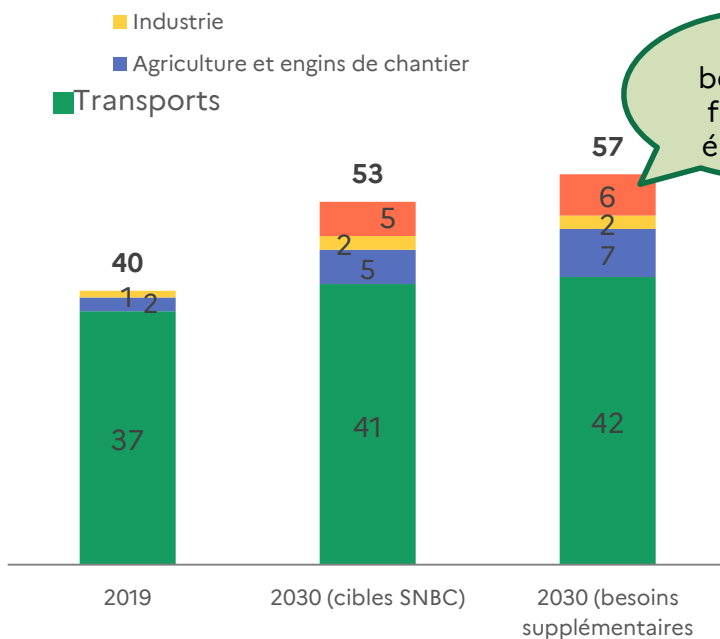
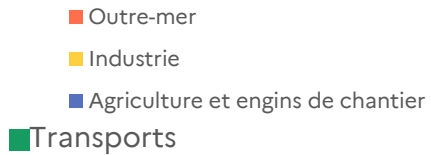
... Pour répondre à une demande croissante, sur 3 fronts et faisant appel à des ressources communes



# Rappel des besoins en biomasse en 2030

**Bio-liquides : +13 TWh hors besoins supplémentaires pour le BTP, les ZNI et l'agri (3)**

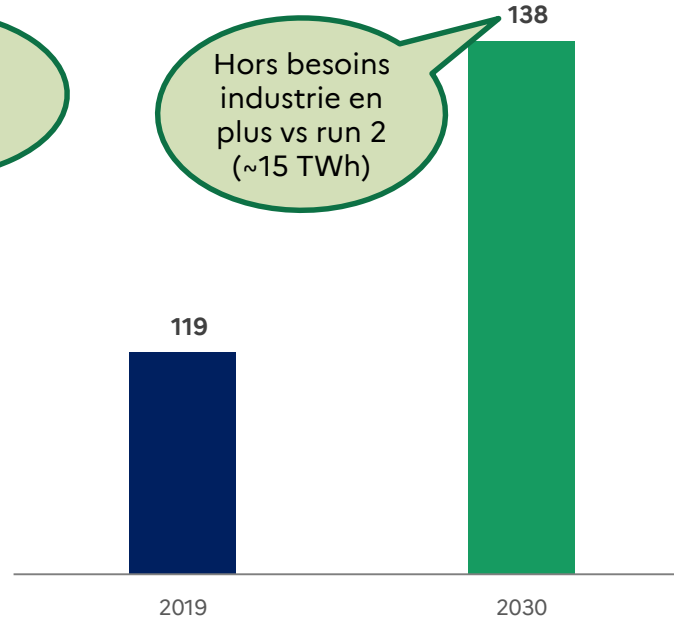
Usages : transport et soutes internationales, agriculture et BTP, Outre-Mer, industrie



Hors besoins de flexibilité électrique

**Biomasse solide : +19 TWh (hors besoins supplémentaires pour l'industrie)**

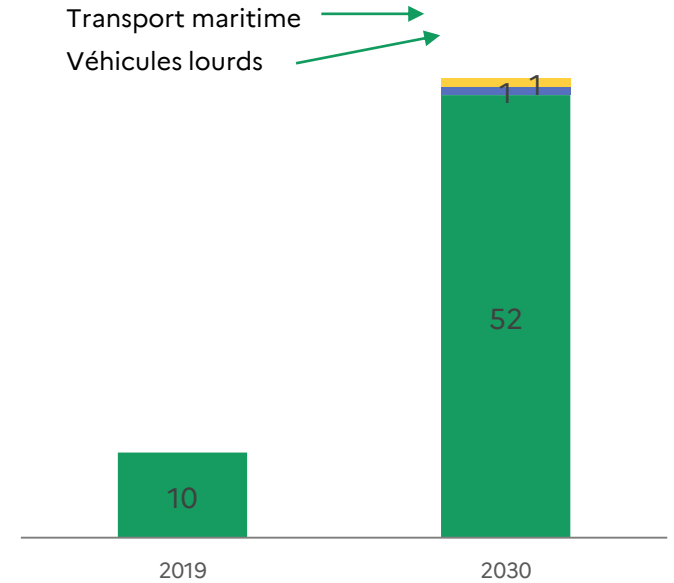
Usages: industrie, décarbonation des réseaux de chaleur, production d'électricité. résidentiel



Hors besoins industrie en plus vs run 2 (~15 TWh)

**Biomasse gazeuse: +43 TWh, dont 2 TWh pour le transport**

Usages : chaleur haute intensité, bâtiment, réseaux de chaleurs, production d'électricité, **transport routier lourd et soutes internationales**



# La planification écologique ne retient le GNV/biocarburants que comme solution à la marge de décarbonation des poids lourds

**GNV : une solution peu décarbonante et qui reste polluante**

## Sur le plan des émissions de GES:

- Les camions roulant au GNV ne décarbonent qu'à proportion de la quantité de bioGNV dans le gaz.
- Or, la quasi-totalité des stations sont raccordées au réseau de gaz. Le taux d'incorporation de bioGNV est donc directement lié au taux d'incorporation de bioGNV dans les réseaux de gaz
- Ce taux est de seulement **2% en 2022**, et la SNBC vise environ **15%** en 2030
- **Le GNV n'est donc pas une solution réellement décarbonante à 2030**

## Sur le plan de la qualité de l'air:

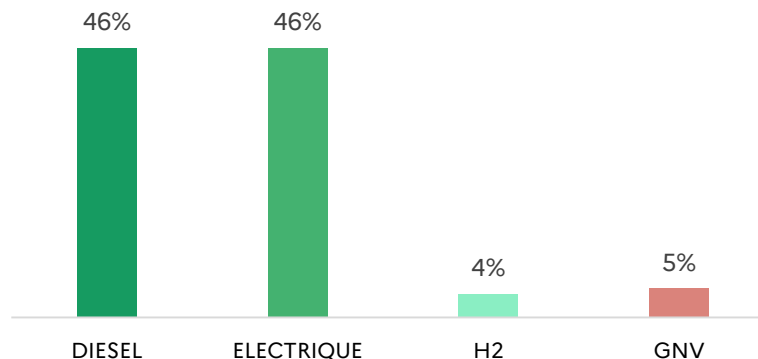
- Selon une étude de T&E, le camion au GNV émet davantage de particules cancérogènes, notamment ultrafines, que le diesel.

**Tant la réglementation européenne que les constructeurs misent sur l'électrique plutôt que le GNV**

La réglementation européenne sur les normes d'émission des poids lourds, qui **se fonde sur les émissions à l'échappement**, va progressivement limiter la place du GNV/bioGNV

**Les principaux constructeurs investissent sur l'électrique et délaissent le GNV**

Prévision agrégée des mix des ventes des constructeurs en 2030



**Les fortes contraintes sur les ressources en biomasse conduisent à prioriser le bioGNV/biocarburants vers d'autres secteurs que les transports routiers**

La somme des besoins en biomasse des différents secteurs est très supérieure aux gisements disponibles et développables

La planification écologique priorise donc les usages de cette biomasse vers les secteurs ayant le moins d'alternatives (industrie lourde, réseaux de chaleur, agriculture)

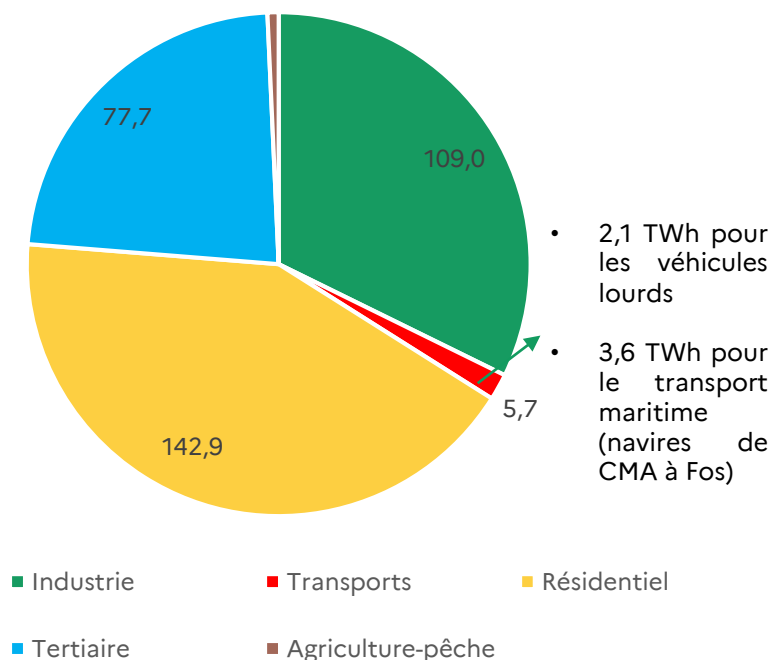
Le transport routier, même lourd, ne figure pas parmi les secteurs prioritaires pour les usages de la biomasse car il dispose d'alternatives à horizon 2030/2035: électricité, voire hydrogène



# BioGNV : une part minime allouée au transport en 2023, un très faible taux d'incorporation de bio-GNV dans les véhicules au GNV

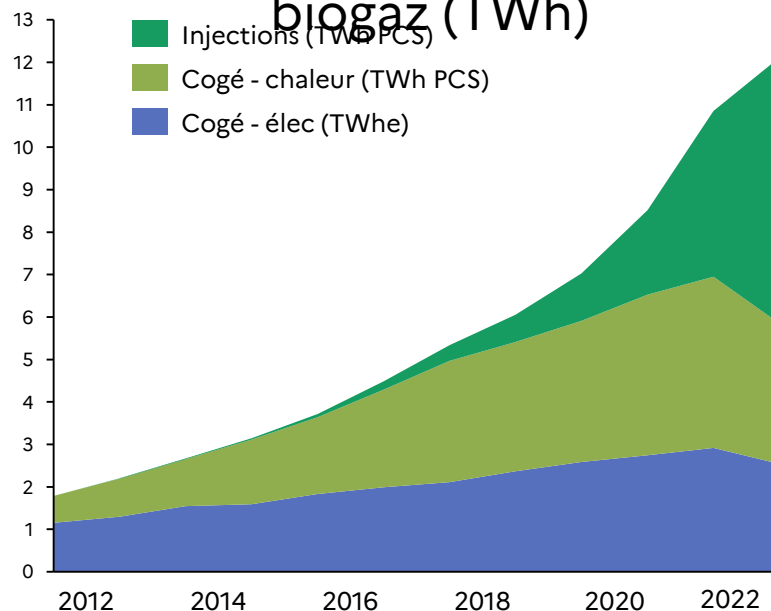
Avec 6TWh, les transports n'utilisent que 2% du gaz consommé en France (348 TWh)

Consommation de gaz par secteur en 2022 (TWh)



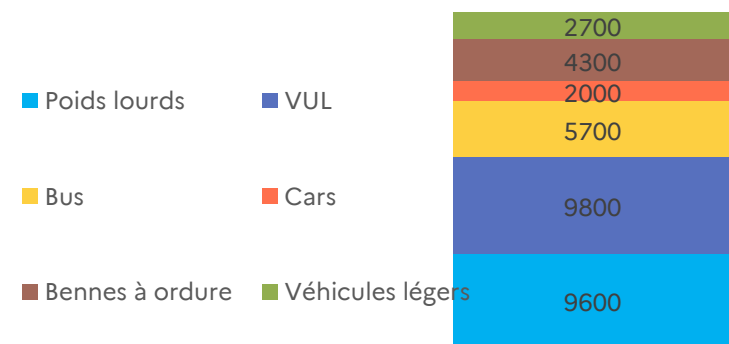
14 TWh de biogaz dans le gaz consommé en France, dont 7 TWh d'injection dans les réseaux, soit 2% de la consommation totale

## Evolution de la production brute d'énergie à partir de biogaz (TWh)



La part de bioGNV dans les véhicules roulant au GNV dépend du taux d'incorporation global dans les réseaux (2%)

## Nombre de véhicules roulant au GNV à fin 2022



~500 stations d'avitaillement en France, quasiment toutes **connectées aux réseaux de gaz**

Seulement **2% de bioGNV** dans le GNV utilisé par les véhicules motorisés au gaz (soit 50 GWh/2TWh)

# Planification écologique et bio-GNV/biocarburants : les transports lourds ne sont pas prioritaires dans les usages de la biomasse

Usages de la biomasse	Explication
<b>Usages prioritaires</b>	
Puits de carbone – produits bois et forêts	A hauteur des besoins déterminés par la SNBC pour assurer le bouclage GES, intégrant leur besoin énergétiques
Fertilité des sols (retour au sol)	A hauteur des besoins pour conserver le rendement
Industrie – chaleur haute °C et non-énerg.	Pas d’alternatives décarbonées
Réseaux de chaleur	Peu d’alternatives pour décarboner le mix de chaleur
Consommations énergétiques de l’agriculture, et de la filière forêt-bois	Notamment pour la machinerie agricole et forestière. Possibilités de circuits courts et valorisation de la production énergétique de l’agriculture (également possibilité d’envisager davantage d’électrification) Filière forêt-bois : autoconsommation de ressources propres et production énergétique valorisable sur site
Engins lourds de chantier	Peu d’alternatives décarbonées. Cohérence à assurer avec le scénario SNBC concernant le secteur du BTP.
<b>Usages à développer raisonnablement</b>	
Trafic aérien (domestique et international)	Possibilité de réduire le trafic au travers du signal prix, des reports modaux et de la sobriété. Limitation de la biomasse allouée à ce secteur, qui devra financer davantage de e-fuel.
Soutes maritimes	Possibilité d’utiliser des e-fuel (notamment le e-diesel issu de la production de e-kérosène). Question du niveau de trafic, avec d’une part une volonté de re-soutage en France, et de l’autre une baisse des importations en lien avec la ré-industrialisation
Transports – PL, bus et cars	Possibilité d’électrifier davantage (y compris via H2), question d’avoir deux infrastructures coexistantes pour H2 et GNV
Industrie – chaleur basse température	Existence d’alternatives décarbonées (PAC, solaire thermique, RCU...)
Résidentiel et tertiaire – biomasse solide pour chauffage et ECS performants	Possibilité de prioriser l’usage de la biomasse solide sur les appareils performants (après 2005) et très performants (après 2015) en incitant le remplacement des appareils non performants. Prioriser les appareils qui remplacent des équipements fossiles (fioul/GPL) en zone rurale.
Outre-mer (Mayotte, Guyane, Corse)	Questions sur la durabilité de l’importation de biomasse dans les OM. Possibilité de développer davantage les EnR électriques
<b>Usages à stabiliser</b>	
Production d’électricité	Privilégier l’H2 pour assurer la production thermique de pointe
Résidentiel et tertiaire – chauffage et ECS non performants	Réduire l’usage des appareils peu performants (installés avant 2005) consommant de la biomasse solide en finançant leur remplacement
Résidentiel et tertiaire – chauffage et ECS performants	Alternatives électriques (électrification) de chauffage et ECS performants



**PREMIER  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Secrétariat général à la planification écologique

# Territorialisation de la planification

# Les COP régionales répondent à 4 objectifs

- 1 Décliner le plan par territoire**, en posant un cadre commun qui permet un dialogue articulé et un alignement de visions de l'ensemble des acteurs concernés
- 2 Mobiliser et embarquer l'ensemble des collectivités territoriales**, ainsi qu'entreprises et citoyens, autour d'un chemin construit collectivement
- 3 Faire émerger des actions** qui relèvent des compétences des collectivités territoriales et accélérer leur mise en œuvre
- 4 Identifier des verrous** qui pourraient, sur le terrain, entraver les efforts de transition des citoyens, entreprises et collectivités territoriales

# Les 4 étapes des COP régionales



REALISER UN  
DIAGNOSTIC  
PARTAGE DU  
TERRITOIRE



CONDUIRE  
UN DEBAT





CHOISIR LES  
ACTIONS A MENER  
A L'ECHELLE  
INFRAREGIONALE



ETABLIR UNE  
FEUILLE DE  
ROUTE  
REGIONALE 2030

*Phase en cours dans la  
plupart des régions*

# 14 COPs initiées à ce jour

 COP lancées  
 COP en attente



**Guadeloupe**  
14 novembre 2023

**Martinique**  
5 décembre 2023

**La Réunion**  
6 décembre 2023

**Guyane**  
*En attente*

**Mayotte**  
-

**Bretagne**  
10 avril 2024

**Centre Val-de-Loire**  
4 décembre 2023

**Pays de la Loire**  
15 mars 2024

**Nouvelle Aquitaine**  
1 décembre 2023

**Occitanie**  
30 novembre 2023

**Ile-de-France**  
2 avril 2024

**Normandie**  
15 décembre 2023

**Hauts de France**  
6 décembre 2023

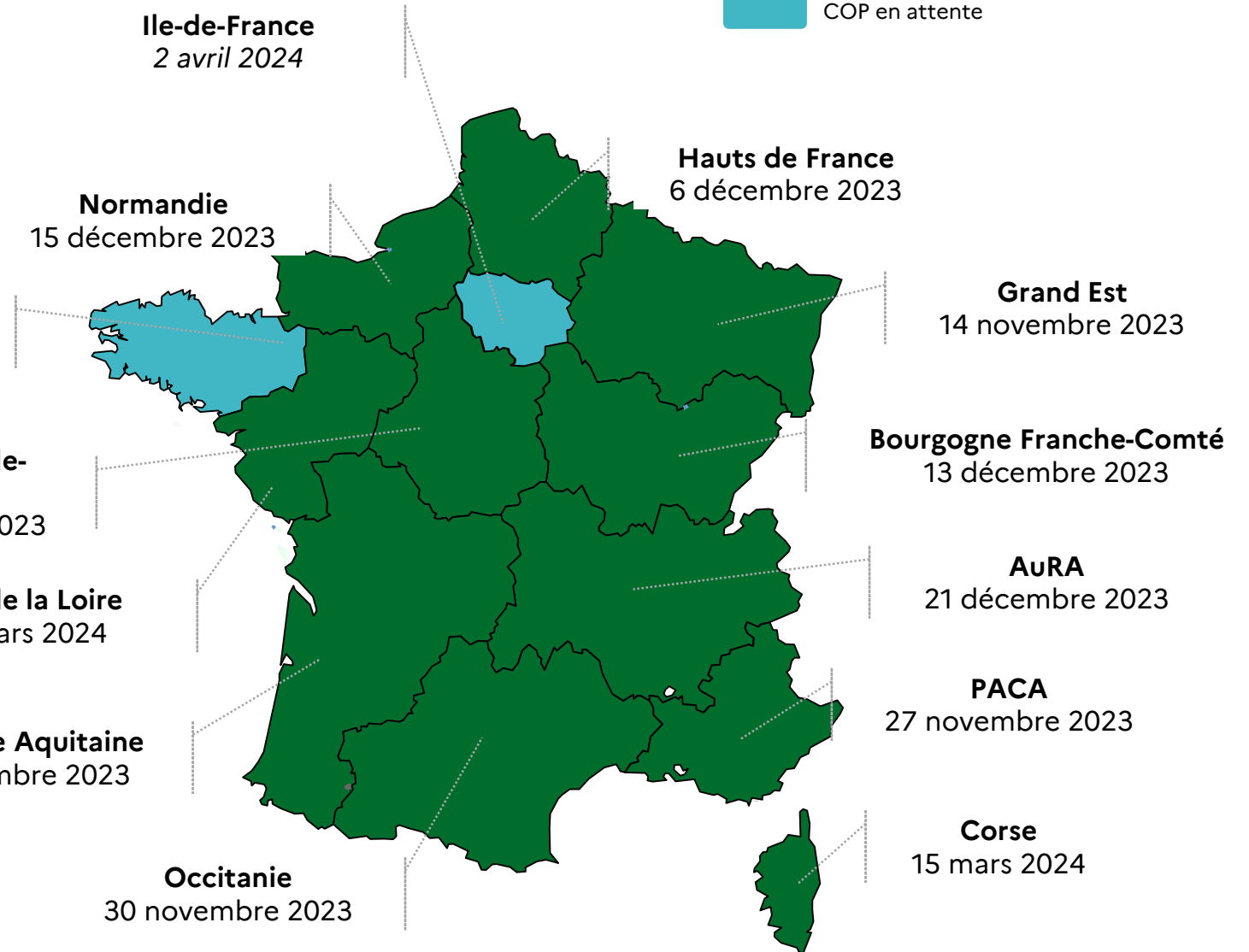
**Grand Est**  
14 novembre 2023

**Bourgogne Franche-Comté**  
13 décembre 2023

**AuRA**  
21 décembre 2023

**PACA**  
27 novembre 2023

**Corse**  
15 mars 2024





# PREMIER MINISTRE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Service d'Information du Gouvernement