



ASSEMBLEE GENERALE

7 MARS 2008



ORDRE DU JOUR :

- Validation du compte-rendu de l'AG 2007
- Compte-rendu de l'activité 2007
- Présentation de l'étude « Économies d'énergie dans les transports collectifs et le parc public »
- Approbation des comptes 2007
- Vote du budget prévisionnel 2008
- Orientations pour 2008 dont programme d'études
- Questions diverses



***Les économies d'énergie et la réduction de la
pollution
dans les parcs de véhicules de transport collectif
et des administrations publiques
en région Bretagne***



- **ARTICULATION DE L'ÉTUDE**

Première Partie: Consommation d'énergie et pollution atmosphérique: le contexte breton

Deuxième Partie: Réglementations et innovations:
pour une meilleure maîtrise des déplacements
et un développement des 'véhicules propres'

Troisième Partie: L'empreinte écologique des transports collectifs
et des véhicules de services des administrations publiques
en Bretagne

Quatrième Partie: Préconisations pour des transports durables



Introduction

- Accroissement des transports
- Problèmes environnementaux accrus
- Démarche d'éco-responsabilité de l'Etat et nécessité d'un parc composé d'au moins 20% de véhicules propres

Quelle situation au sein des administrations bretonnes?



- Première Partie:

Consommation d'énergie et pollution atmosphérique:
le contexte breton



- Réchauffement climatique: un enjeu majeur
 - Une prise de conscience récente...
 - ... des effets des gaz à effet de serre d'origine anthropique (principalement du CO2)
- Situation en France et en Bretagne
 - Dépendance vis à vis des produits pétroliers
 - Forte contribution des transports aux émissions de CO2



- Deuxième Partie:

Réglementations et innovations:
pour une meilleure maîtrise des déplacements et un
développement des ‘véhicules propres’



Les politiques et réglementations en faveur des transports durables

- ✓ **Au niveau international**
 - 1982: Sommet de Rio (Rapport Brundtland)
 - 2002: Sommet de Johannesburg
 - Protocole de Kyoto
- ✓ **Au niveau national**
 - Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
 - 1996: Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
 - 2000: Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain
 - 2003: Stratégie Nationale en faveur du Développement Durable
 - Démarche d'éco-responsabilité de l'État et de ses administrations
 - Plan Climat et véhicules propres
 - Le Grenelle de l'environnement



Les réglementations sur le type de véhicules

Les normes Euro pour limiter les émissions de polluants des véhicules neufs

Norme Euro	Année de mise en service du véhicule
Euro 0	Du 1 ^{er} octobre 1988 au 1 ^{er} octobre 1992
Euro I	Du 1 ^{er} octobre 1993 au 1 ^{er} octobre 1996
Euro II	Du 1 ^{er} octobre 1996 au 1 ^{er} octobre 2001
Euro III	Mesure applicable entre le 1 ^{er} octobre 2000/01 et 2006: 2000 pour les véhicules neufs 2001 pour les autres
Euro VI	Au 1 ^{er} octobre 2006
Euro V	Au 1 ^{er} octobre 2008

Émissions de CO₂ faibles



Émissions de CO₂ élevées

Les étiquettes-énergies pour les véhicules en Europe



Les innovations en matière de véhicules propres

	Véhicules légers	Autobus et autocars
	Électricité	Électricité
	Hybrides	Hybrides
	Bicarburant	Pile à combustible
	Filtre à particules	Filtre à particules
Autres carburants	Gaz naturel pour véhicules	Gaz naturel pour véhicules
	Gaz de pétrole liquéfié	Gaz de pétrole liquéfié
	Biocarburants	Biocarburants
		Émulsion eau gazole
		Gazole TBTS



- Troisième Partie:

L’empreinte écologique des transports collectifs et des administrations publiques en Bretagne



- **Méthodologie et recueil des données**
 - Établissement d'un questionnaire relatif à la composition des parcs de véhicules distribué à...
 - ...l'ensemble des acteurs publics bretons: Communes >5000 habitants, AOT, Conseils généraux, Conseil régional
 - Une récolte des données laborieuse



- Véhicules de service des administrations publiques

- Véhicules de service des administrations de l'Etat

Répartition des véhicules selon leur source d'énergie et leur catégorie (en %)

	ES	GO	EL	EG	EN	Total
Véhicules Légers	42,2	55,6		2,2		100
<i>Dont VP</i>	52,1	45,3		2,5		100
<i>VUL</i>	69,5	29,5		0,8	0,1	100
TCP	1,8	98,2				100
VASP	1,1	98,6	0,2			100
Camions	0,4	99,6				100
Tracteurs	0,5	99,5				100
Deux roues motorisées	100	0				100
Total	43,7	54,7	0,01	1,63	0,01	100
Source : Direction des Affaires Domaniales, 2007						



–Véhicules de service des communes bretonnes

Répartition régionale des véhicules selon leur carburation

et motorisation (en %)

Source d'énergie Nombre de véhicules	Essence	Gazole	Dont FAP	Electricité	Hybrides	GPL	GNV	Bicarburants	Total
VL	36,5	55,7	8,5	1,5		0,3	0,1	5,9	100
<i>VP</i>	41,6	49,2		1,4			0,1	7,7	100
<i>VUL</i>	19,2	77,6	26,3	2		1,2			100
VASP		95,5	61,9	0,9					100
<i>BOM</i>	1,5	98,5	7,6						100
<i>Autres VASP</i>		97,7		2,3					100
Camions		100							100
Tracteurs	0,9	99,1							100
Deux roues	96,6	3,4							100
Total motorisés	30,4	64	10,2	1,2		0,2		4,3	100



- Le transport collectif
 - Le parc de véhicules des AOT

Composition du parc d'autobus des AOT (en %)

	Gasoil	Dont			Electricité	GNV	Total
		TBTS	FAP	DeNOx			
Nombre de bus selon leur carburant et motorisation	593	265	191	38		22	615
Part (en %)	96,4	44,7	32,2	6,4		3,6	100

Acquisition des autobus en 2007 selon la motorisation et la carburant des véhicules

	Gasoil	Dont	Electricité	GNV	TOTAL
		DeNOx			
Répartition des bus selon leur carburant et motorisation	54	35		3	57
Part (en %)	94,7	61,4		5,3	100



Composition du parc d'autobus Diesel des AOT selon leur norme Euro

	Norme Euro						
	0	1	2	3	4	EEV	Total
Nombre d'Autobus Diesel	59	115	163	90	11	19	457
Part (en %)	12,9	25,2	35,7	19,7	2,4	4,2	100

Acquisition des autobus Diesel en 2007 selon la norme Euro

	Norme Euro		Total
	4	EEV	
Nombre d'Autobus Diesel	34	19	53
Part (en %)	64,2	35,8	100



- Cars des conseils généraux et du conseil régional
 - Composé quasi-exclusivement de véhicules diesel

Conclusion parcs de véhicules automobiles:

- Parcs composés majoritairement de VL et à motorisation conventionnelle
- Part des véhicules propres au sein des parcs et en acquisition très faible (marginale)



Loi LAURE non respectée malgré des efforts naissants



- **Le matériel roulant pour le transport ferroviaire de voyageurs**

Inventaire du parc et évolution de sa composition

Type de matériel	2007	2010
AGC	9	23
X73500	15	15
ZTER	17	17
RRR (rénovées)	12	14
X2100	23	21
Z9600	5	0
X9700 (A2E)	3	0
X4500	10	0



- Les Plan de Déplacement Administration:
vers des transports durables (modes doux, covoiturage)
 - Les communes bretonnes
 - Démarche en cours
(sauf certaines contraintes par leur taille)
 - Exemple: Agglomération Rennaise
 - Les Autorités Organisatrices de Transport
 - Démarche en cours, souvent en commun
 - Exemples: Saint-Brieuc, Brest



- Quatrième Partie:

Préconisations pour des transports durables



- **Pour une meilleure gouvernance territoriale**

- **Pour une véritable acquisition des ‘véhicules propres’**
 - Des investissements plus importants en faveur de la recherche automobile
 - Des avancées technologiques en adéquation avec les besoins des territoires
 - Des technologies plus accessibles

- **Vers un transfert modal en faveur du développement des transports collectifs**
 - Favoriser les changements de comportements
 - Une veille informative pour les administrations et les consommateurs
 - Poursuivre le travail entamé par l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne



Conclusion

- Taux de pénétration des véhicules propres marginal
- Reconnaissance des citoyens d'un changement nécessaire des comportements
- Sensibilisation citoyenne accrue

Efforts majeurs à consentir pour atteindre les objectifs fixés!