



# ***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 <sup>er</sup> octobre 1988 au 1 <sup>er</sup> octobre 1992
Euro I	Du 1 <sup>er</sup> octobre 1993 au 1 <sup>er</sup> octobre 1996
Euro II	Du 1 <sup>er</sup> octobre 1996 au 1 <sup>er</sup> octobre 2001
Euro III	Mesure applicable entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2000/01 et 2006:  2000 pour les véhicules neufs  2001 pour les autres
Euro VI	Au 1 <sup>er</sup> octobre 2006
Euro V	Au 1 <sup>er</sup> octobre 2008

Émissions de CO<sub>2</sub> faibles



Émissions de CO<sub>2</sub> 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 %)*

	<b>ES</b>	<b>GO</b>	<b>EL</b>	<b>EG</b>	<b>EN</b>	<b>Total</b>
<b>Véhicules Légers</b>	42,2	55,6		2,2		<b>100</b>
<i>Dont VP</i>	52,1	45,3		2,5		100
<i>VUL</i>	69,5	29,5		0,8	0,1	100
<b>TCP</b>	1,8	98,2				<b>100</b>
<b>VASP</b>	1,1	98,6	0,2			<b>100</b>
<b>Camions</b>	0,4	99,6				<b>100</b>
<b>Tracteurs</b>	0,5	99,5				<b>100</b>
<b>Deux roues motorisées</b>	100	0				<b>100</b>
<b>Total</b>	<b>43,7</b>	<b>54,7</b>	<b>0,01</b>	<b>1,63</b>	<b>0,01</b>	<b>100</b>
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
<b>VL</b>	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
<b>VASP</b>		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
<b>Camions</b>		100							100
<b>Tracteurs</b>	0,9	99,1							100
<b>Deux roues</b>	96,6	3,4							100
<b>Total motorisés</b>	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			
<b>Nombre de bus selon leur carburant et motorisation</b>	593	265	191	38		22	615
<b>Part (en %)</b>	<b>96,4</b>	<b>44,7</b>	<b>32,2</b>	<b>6,4</b>		<b>3,6</b>	<b>100</b>

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

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



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

	Norme Euro						
	0	1	2	3	4	EEV	Total
<b>Nombre d'Autobus Diesel</b>	59	115	163	90	11	19	457
<b>Part (en %)</b>	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	
<b>Nombre d'Autobus Diesel</b>	34	19	53
<b>Part (en %)</b>	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

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