

N° 49

OBSERVATOIRE RÉGIONAL des Transports

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

OTOLIS, nouveau service d'autopartage à Poitiers 1

STATISTIQUES

2-4

INFORMATIONS - ETUDES

Transport routier et développement durable : Une charte d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂ à destination des entreprises du TRM. 5

BREVES

6

OTOLIS, nouveau service d'autopartage à Poitiers

Seconde agglomération régionale à mettre en place un service d'autopartage – après La Rochelle, ville pionnière à avoir soutenu un dispositif de véhicules en temps partagé, LISELEC, – Poitiers lance "OTOLIS". Opérationnel depuis le 1^{er} février 2008, OTOLIS est constitué d'une flotte de 10 véhicules en bicarburant essence-Gaz Naturel Véhicule (GNV), disponibles 24h/24 et 7j/7 dans 4 stations réparties dans la CAP. OTOLIS se veut pratique, économique et citoyen. Cette nouvelle forme de mobilité, désormais proposée aux poitevins, est l'aboutissement d'un projet dénommé ECOSYMPA'



Le principe de l'autopartage

L'autopartage consiste à mettre à la disposition des adhérents un parc de véhicules disponibles 24h/24. L'adhérent peut réserver un véhicule à l'avance ou à l'improviste pour la durée qu'il souhaite, d'une 1/2 heure à plusieurs jours. Les véhicules proposés sont disponibles dans des stations réparties dans différents quartiers de la ville, accessibles à toute heure du jour et de la nuit, même le week-end. Cette formule est particulièrement adaptée au cadre urbain. L'autopartage constitue un mode alternatif et complémentaire aux transports collectifs, pour un coût modéré.

Un lent développement en France

Le développement de l'autopartage est relativement récent en France alors qu'il a connu un essor significatif au Canada, en Europe du Nord et en Suisse². En France, l'agglomération de La Rochelle figure parmi les pionnières : dès 1999, un service d'autopartage, LISELEC, avec un parc constitué uniquement de véhicules électriques, a été mis en place. En 2006, une Loi a été présentée devant le Sénat pour encourager le développement de l'autopartage. Ce texte donne aux collectivités qui le souhaitent le cadre juridique pour supporter ce type de service de mobilité en leur permettant de réserver des places de stationnement sur la voirie aux véhicules en temps partagé. Les autorités organisatrices de transport ont la possibilité d'organiser des services d'autopartage.

Les atouts de l'autopartage

Les agglomérations sont confrontées au problème de l'encombrement urbain, à la nécessité de réduire la pollution et de mettre en place de nouvelles offres de mobilité. La "voiture en libre-service" permet de répondre aux besoins de déplacements en complémentarité avec les transports en commun. L'objectif de l'autopartage est de créer, à terme, des liens entre



les services de transport existants de manière à concurrencer la possession d'un véhicule en terme de confort et de coût. Ce système permet également de prendre conscience de notre méconnaissance du coût réel d'un véhicule particulier. Avec l'autopartage, il n'y a plus de coûts fixes à amortir. L'assurance, l'entretien et le stationnement sont gérés par la structure. La logique est de réserver aux véhicules particuliers les seuls déplacements pour lesquels ce mode de transport est le plus adapté. L'autopartage s'inscrit donc dans la complémentarité avec les différents moyens de transport existants. En partant du constat qu'aucun mode pris isolément n'est capable de rivaliser avec la voiture particulière, l'autopartage permet d'inclure la voiture dans la chaîne des transports publics.

De plus, l'autopartage offre l'avantage de libérer l'espace public urbain de façon significative : 1 voiture en autopartage permet d'éviter entre 6 et 20 voitures³, favorise la libération de places de stationnement et l'affectation d'une partie de la voirie à d'autres modes de transport.

Promouvoir un nouveau mode de déplacement "durable" à Poitiers

Initié dans le cadre du PREDIT⁴, le programme d'études ECOSYMPA, porté par le Réseau d'Agglomérations AIRE 198⁵, a étudié la faisabilité de la mise en place de services de véhicules en temps partagé dans quatre agglomérations de la région Poitou-Charentes : Angoulême, Niort, La Rochelle et Poitiers. En 2008, AIRE 198 a reçu le prix du meilleur projet sur les nouveaux services de mobilité pour l'étude ECOSYMPA lors du Forum final du PREDIT.

Se basant sur cette étude, la Communauté d'agglomération de Poitiers s'est engagée dans l'expérimentation d'une offre d'autopartage, baptisée OTOLIS.

Le fonctionnement d'OTOLIS

L'agglomération de Poitiers a confié à Vitalis, son opérateur de transport public, la gestion de ce service d'autopartage dans le cadre d'une régie.

Le système est proposé aux particuliers mais également aux entreprises qui peuvent louer un véhicule pour une durée d'une demi-heure jusqu'à 2 jours. Les véhicules sont disponibles 24h/24, 7j/7. Les réservations s'effectuent par téléphone ou internet. L'adhérent à OTOLIS peut choisir le véhicule adapté à ses besoins parmi trois modèles : citadines, familiales, utilitaires et le prendre indifféremment dans l'une des quatre stations situées en centre-ville, à la gare, à Bellejouanne, et à Buxerolles.

Une adhésion d'un montant de 25 € pour les particuliers et de 50 à 1500 € pour les entreprises, en fonction du nombre d'employés, est demandée. Une caution de 300 €, non encaissée, couvrant la franchise en cas d'accident responsable, est également exigée. A cela s'ajoute un abonnement mensuel d'un montant de 5 à 15 €⁶ pour les particuliers et de 10 à 20 € pour les entreprises.

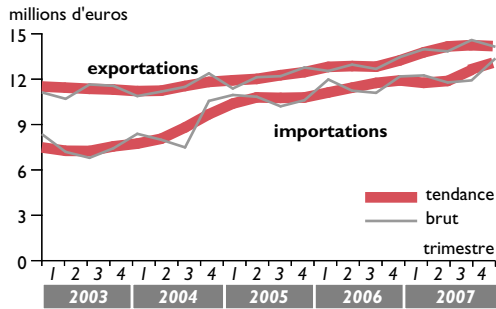
Le paiement s'effectue en fonction du temps de location (1,5 €/h ou 2 €/h) et des kilomètres parcourus selon le modèle choisi⁷ (de 0,29 €/km à 0,33 €/km).

suite p 6



données générales

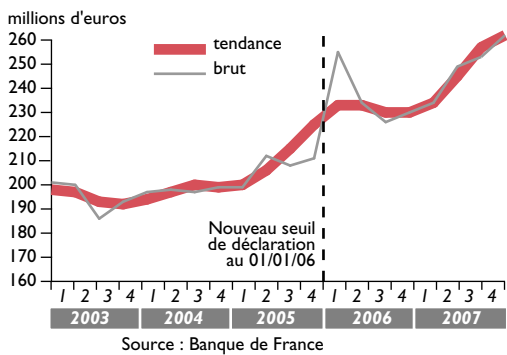
Commerce extérieur



EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Exportations	+15,1 %	+5,6 %
Importations	+1,1 %	+7,0 %

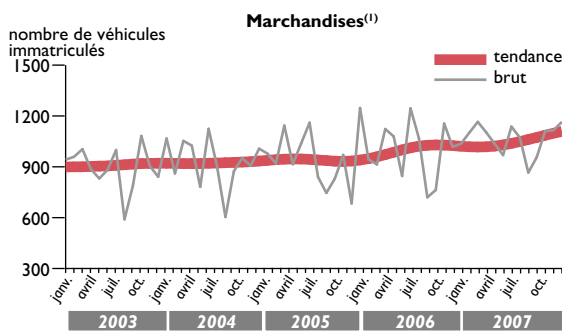
Durant le 4^e trimestre 2007, les importations augmentent de 7 % et les exportations progressent de 5,6 % par rapport au 4^e trimestre 2006. Au cours de l'année 2007, les échanges commerciaux au niveau national ont progressé modérément alors que pour la région Poitou-Charentes, les exportations ont augmenté de 10,1 %, enregistrant leur meilleur résultat depuis 2000 tandis que les importations augmentaient de 5,1 %. Pour la 1^{re} fois depuis 2003, l'excédent commercial est orienté à la hausse (+ 59 %). Les exportations sont portées par la progression de 9,4 % du Cognac, essentiellement à destination du marché américain.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

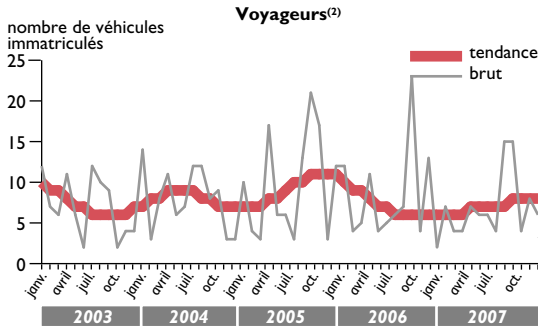


Les demandes d'emprunts par les entreprises de transport sont en progression de 13,9 % pour le 4^e trimestre 2007. Sur l'année, les encours de crédits des entreprises de la Région ont augmenté de 5,6 % par rapport à 2006. Selon l'enquête annuelle de la Banque de France, les investissements en véhicules ont augmenté de 38,5 % en 2007, principalement dédiés au renouvellement du parc de véhicules.

Immatriculations de véhicules neufs



(1) les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.



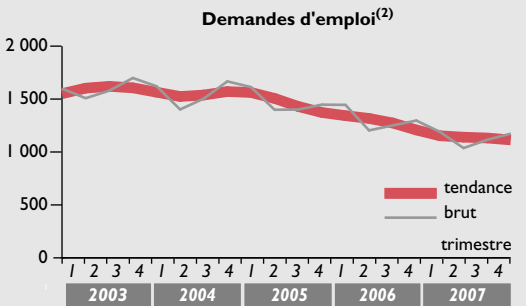
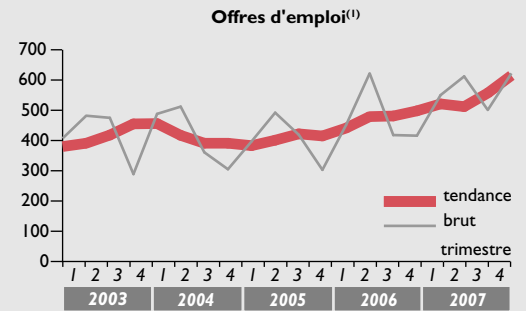
(2) les autobus et les autocars.

EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Marchandises	+13,4 %	+5,7 %
Voyageurs	-5,6 %	-5,3 %

Au cours du 4^e trimestre, les demandes d'emploi tous secteurs économiques confondus ont reculé de 8 % et les offres d'emplois ont enregistré une hausse de 4,1 %. Sur l'année, les demandes d'emplois ont chuté de 10,9 % par rapport à 2006 et les offres d'emplois ont très légèrement augmenté (+0,9 %). Dans le transport, le nombre d'offres d'emploi a connu une progression spectaculaire de 49,5 % durant le 4^e trimestre et les demandes d'emplois ont baissé de 9,6 %. L'évolution globale sur l'année 2007 du secteur transport montre une hausse de 19,8 % pour les offres, et un recul de 13,1 % pour les demandes.

Les immatriculations de véhicules de marchandises augmentent de 5,7 % ce trimestre. Sur l'année, le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires neufs poursuit son augmentation (+7,5 %), signe de la bonne santé du secteur.

Marché de l'emploi dans les transports



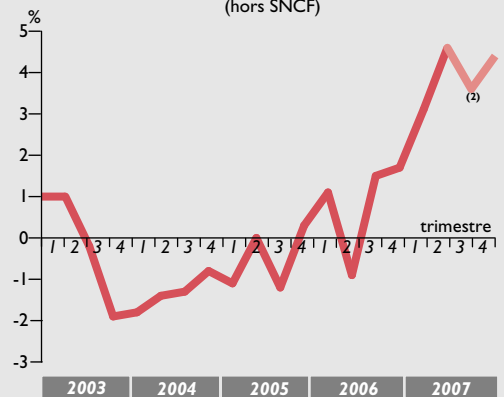
(2) DEFM Cat 1 : Demands d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Tous secteurs	Offres	-1,6 %	+4,1 %
	Demands	-10,2 %	-8,0 %
Secteur transport	Offres	+19,9 %	+49,5 %
	Demands	-10,9 %	-9,6 %

Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)



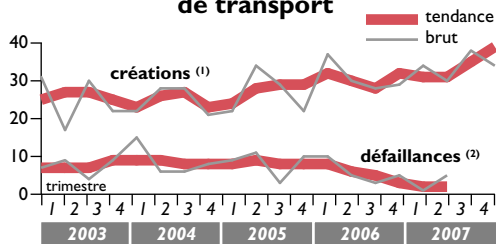
(1) Données trimestrielles suivies en glissement annuel afin de corriger les effets saisonniers
(2) Données provisoires

	Trimestre 4 2006	Trimestre 1 2007	Trimestre 2 2007	Trimestre 3 2007*	Trimestre 4 2007*
Poitou-Charentes	+1,7	+3,1	+4,6	+3,6	+4,4
Dont transports urbains et routiers	+1,7	+3,1	+4,5	+3,7	+4,3
Charente	+3,5	+4,3	+5,9	+4,2	+4,1
Charente-Maritime	+2,4	+4,9	+6,9	+5,5	+4,6
Deux-Sèvres	+1,0	+1,5	+3,1	+2,7	+5,1
Vienne	+0,3	+2,2	+3,0	+2,2	+3,5

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



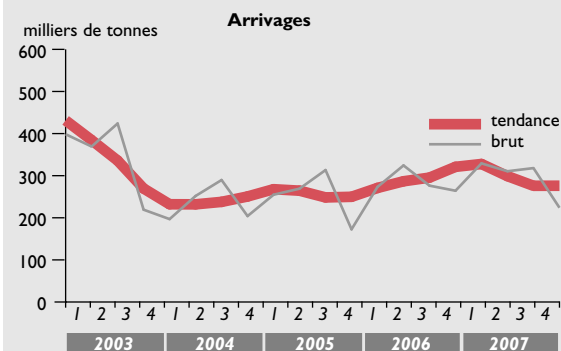
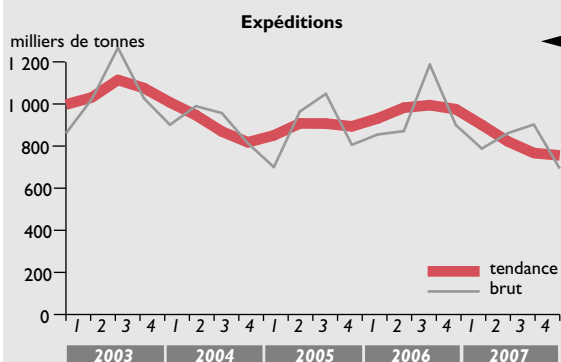
(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)
 (2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes
 Source : INSEE

En raison de problèmes techniques, le nombre de défaillances fourni par l'INSEE n'est pas disponible.

En 2007 et pour la 1^{re} fois depuis 2001, le nombre d'inscriptions de nouvelles entreprises au registre des transporteurs de marchandises tenu par la DRE a été supérieur au nombre d'entreprises radiées : 89 inscriptions pour 84 radiations, soit un solde positif de + 5 entreprises (après -23 entreprises en 2006 et -60 en 2005). Le nombre d'inscription est stable par rapport à 2006. Les radiations sont quant à elles en forte baisse cette année (-30 %).

transports de marchandises

Fret ferroviaire



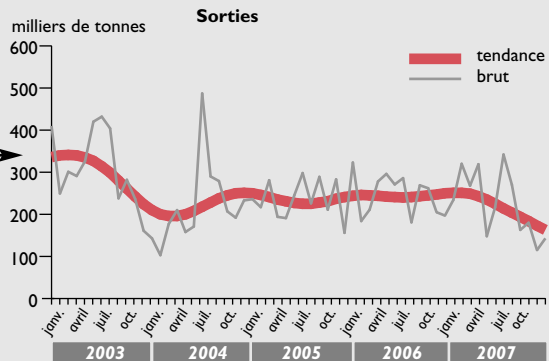
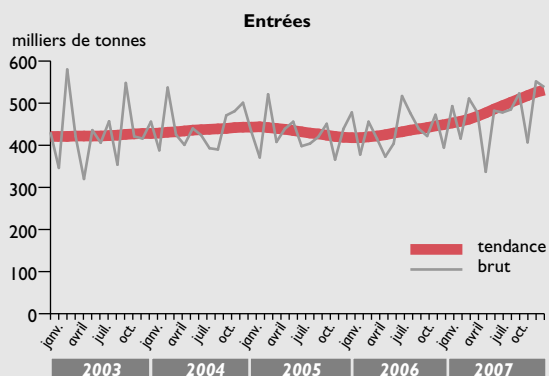
Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Expéditions	-24,0 %	-23,0 %
Arrivages	+15,0 %	-15,3 %
TOTAL	-16,6 %	-21,3 %

Les résultats de Fret-SNCF reculent de 10,6 % en 2007 en raison du désengagement sur le wagon isolé. Le trafic SNCF des Deux-Sèvres suit, en l'amplifiant, la tendance régionale (-19,8 %), reflet des pertes de marché sur les matériaux de carrière récupérés par l'opérateur de proximité, Colasrail. Les bons résultats du département de la Charente (+85,5 %) sont liés à la réouverture de la plate-forme de transport combiné de Cognac.

En 2007, le trafic portuaire régional avec une hausse de 2,7 %, a atteint 8,4 millions de tonnes, celui du port de La Rochelle a enregistré une progression de 3,3 % porté par un niveau d'importations jusque là inégalé avec plus de 5 millions de tonnes. Ses exportations ont baissé de 4,1 %. Par grands trafics, les céréales ont baissé de 4,8 % et les produits forestiers ont augmenté de 11 %. Les résultats du port de Tonny Charente ont été pénalisés par un recul de plus de 30 % des exportations de céréales en 2007. Pour le port de Rochefort, 2007 est globalement une bonne année; l'activité est en hausse de 7,7 % par rapport à 2006, portée essentiellement par les importations d'engrais (+30 %) et de bois du Nord (+10 %).

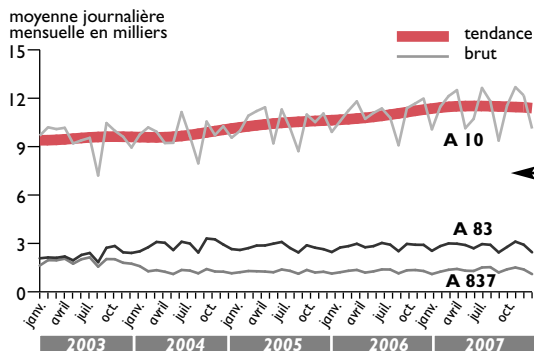
Trafic des principaux ports maritimes (Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Entrées	+3,8 %	+14,8 %
Sorties	+5,3 %	-34,3 %
TOTAL	+4,3 %	-1,8 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

Le trafic poursuit sa croissance au 4^e trimestre (+3,6 %). Les poids lourds ont été plus nombreux à fréquenter les autoroutes du réseau picto-charentais même si la hausse est moins élevée qu'en 2006. La croissance annuelle du trafic en 2007 est de 3,6 %, contre 4,4 % en 2006. L'A10, l'A837 et l'A83 ont respectivement connu des progressions de la circulation des poids lourds sur leur réseau de 4,2 %, 6,1 % et 0,1 % sur l'année.

EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Poitou-Charentes	+3,3 %	+3,6 %
A 10	+4,7 %	+3,8 %
A 83	-3,3 %	+1,4 %
A 837	+6,8 %	+6,8 %

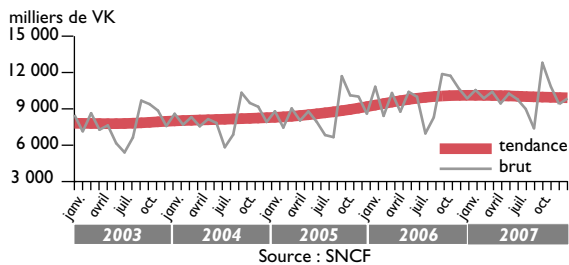
transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

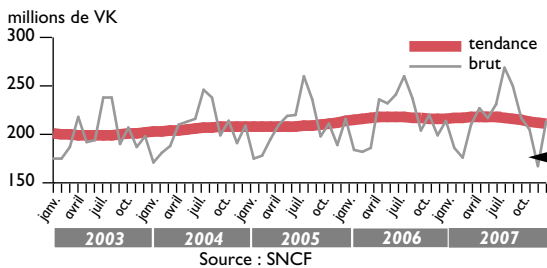
Au cours du 4^e trimestre 2007, la fréquentation des transports collectifs urbains est en léger recul (-1 %). Les transports collectifs de Châtelleraut et de Poitiers sont en croissance de 4,3 % et 0,5 %. Niort, Angoulême et La Rochelle connaissent un repli de la fréquentation avec respectivement -7,3 %, -1,8 % et -1,9 %. Sur l'année, la fréquentation des Transports Collectifs Urbains est stable dans les agglomérations de Niort et Angoulême et en légère augmentation à Châtelleraut (+2,1 %) ou Poitiers (+3,1 %). La plus forte croissance de fréquentation (+6 %) concerne l'agglomération de La Rochelle.

Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



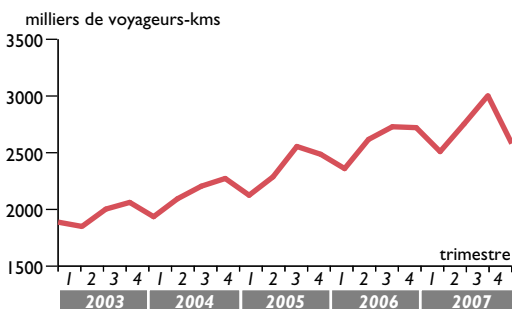
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Trafic interne	+7,5 %	-6,7 %
Trafic interrégional	+4,9 %	-7,4 %

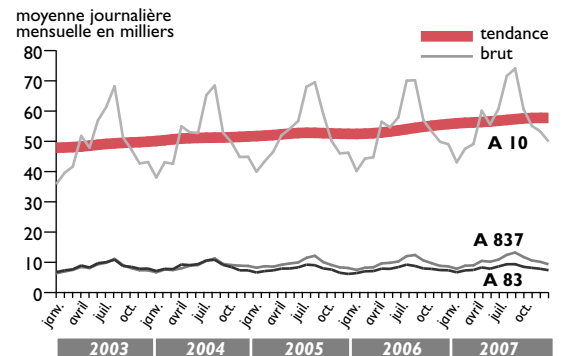
Voyageurs TER

Recettes HT*



Le nombre de véhicules légers sur les autoroutes de la région est en hausse de 4,9 % ce trimestre. La croissance des véhicules comptabilisés aux péages est relativement importante cette année (+5,3 %). Pour l'A10, l'A837 et l'A83 l'augmentation du trafic est de 5,1 %, 7,6 % et 3,9 % en 2007 par rapport à 2006.

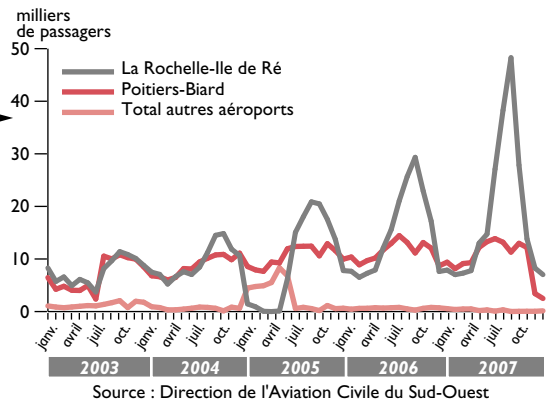
Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes⁽¹⁾



EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Poitou-Charentes	+4,9 %	+4,9 %
A 10	+4,6 %	+4,1 %
A 83	+4,8 %	+3,5 %
A 837	+6,8 %	+10,8 %

Les aéroports de la région Poitou-Charentes connaissent une nette diminution de leur activité ce trimestre (-27 %). La fréquentation de l'aéroport de Poitiers est affectée par la fermeture hivernale de sa liaison avec Londres (-40 %) et celle de l'aéroport rochelais baisse de 11 %. Au niveau régional, 2007 est une année de croissance du trafic passagers (+6 %), mais cette hausse est moins marquée que celle des années précédentes (+12 % en 2006 et +30 % en 2005). L'aéroport de La Rochelle a, quant à lui, vu sa fréquentation progresser remarquablement (+22 %) franchissant le cap des 200 000 passagers. Il se trouve ainsi en 1^e place des aéroports français en terme de croissance.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Poitiers-Biard	+0 %	-40 %
La Rochelle-Ile de Ré	+47 %	-11 %
Total autres aéroports	-59 %	-88 %
Poitou-Charentes	+31 %	-27 %

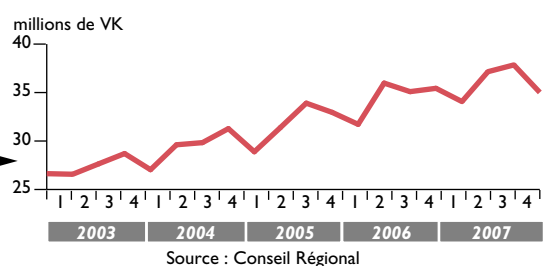
Le trafic de La Rochelle a été reporté sur Rochefort de novembre 2004 à avril 2005.

Le 4^e trimestre 2007 est marqué par une évolution négative de l'activité ferroviaire, notamment en raison des grèves d'octobre et de novembre. Le trafic interne à la région Poitou-Charentes est en baisse de 6,7 %; le trafic interrégional est également en recul de 7,4 % par rapport au 4^e trimestre 2006. L'évolution de 2007 par rapport à 2006 est relativement stable (+1,3 % pour le trafic interne à la région et -1 % pour le trafic interrégional).

Les grèves des mois d'octobre et novembre ont pénalisé l'activité en terme de nombre de voyageurs par kilomètre (-1,2 %) mais également en terme de recettes (-5,4 %). L'évolution de 2007 est positive avec une hausse des voyageurs par kilomètre de 4,2 % et une croissance des recettes de 4 %.

Voyageurs TER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06	4 ^e trim 07 4 ^e trim 06
Voyageurs x km	+7,9 %	-1,2 %
Recettes	+10,0 %	-5,4 %

Transport routier et développement durable : Une charte d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂ à destination des entreprises du TRM.

Du Protocole de Kyoto au Grenelle de l'environnement

L'activité anthropique provoque des rejets dans l'atmosphère de gaz responsables de l'effet de serre (GES), essentiellement le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et le protoxyde d'azote (N₂O). Ces gaz sont naturellement présents dans l'air mais à l'état de traces. Sans eux la température moyenne serait de -18°C. Cependant, les activités humaines, liées au secteur énergétique pour une part importante, modifient notablement la concentration de ces gaz, accentuant l'effet de serre. L'utilisation des énergies telles que l'électricité, le fioul, l'essence... favorise l'augmentation des émissions de GES et en particulier de CO₂.

Dans le cadre du protocole de Kyoto, la France s'est engagée à diminuer ses émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en les ramenant, à l'horizon 2012, au niveau de 1990.

Le secteur des transports joue un rôle très important. Entre 1990 et 2002, les émissions ont augmenté de 1,6 % par an dans les transports. En 2004, le secteur des transports représentait 34 % des émissions totales de CO₂ en France et 94% des émissions polluantes du secteur des transports provenaient du transport routier. Le transport routier de marchandises représente un secteur stratégique pour les politiques de réduction des émissions de GES car il compte parmi les secteurs les plus émissifs en CO₂.

Ainsi les conclusions du Grenelle de l'environnement ont-elles prescrit la réduction de 20 % des émissions de GES issues du secteur des transports d'ici à 2020.

Depuis 1990, des directives européennes encadrent les émissions polluantes des poids lourds. Les nouvelles normes ont permis une réduction de 70 % des rejets. La norme euro-V entrera en vigueur à partir du 1^{er} octobre 2009 mais les entreprises peuvent, par anticipation, s'équiper dès à présent de véhicules à la norme euro V.

Un contexte favorable

La forte consommation de produits pétroliers du secteur des transports génère d'importants impacts environnementaux. En matière de polluants, la part du secteur des transports est loin d'être négligeable. Face à l'envolée des prix du pétrole, les entreprises du TRM sont devenues particulièrement attentives au suivi de leur consommation de carburant car ce poste peut représenter jusqu'à 25 % de leurs coûts. A titre d'exemple, un poids lourd de 40 tonnes consomme en moyenne 35 litres pour 100 km. Dans un tel contexte, les entreprises de transport cherchent des solutions pour réduire leur consommation d'énergie et sauvegarder leur rentabilité.

Une charte d'engagement volontaire

Face au défi que représente la diminution des émissions de GES, le MEED-DAT, l'ADEME, la FNTR et TLF ont élaboré une charte d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂ à destination des entreprises du transport routier de marchandises (TRM). L'objectif du dispositif est d'initier des actions concrètes pour diminuer la consommation de carburants qui induit une réduction des émissions de CO₂. Les entreprises du TRM qui le désirent peuvent signer cette charte et s'engager à diminuer leur impact sur l'environnement et à s'impliquer davantage dans le combat en faveur du développement durable. A partir d'un état des lieux de leur situation, des objectifs seront fixés et un suivi des actions sera mené. Pour cela, la DGMT et l'ADEME ont sollicité un bureau d'étude qui teste actuellement un logiciel permettant l'établissement d'un diagnostic CO₂ et l'évaluation des actions à mener pour réduire les émissions de GES.

Les actions à mettre en œuvre dans les entreprises du TRM tournent autour de quatre axes:

- ✓ les véhicules (modernisation de la flotte, nouvelles motorisations),
- ✓ les carburants (suivi efficace de la consommation),

Chiffres-Clés

Part du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre (CITEPA)

- ✓ 2004 : 34 % des émissions de CO₂ (8% poids lourds hors VUL)

Part du secteur des transports dans les émissions atmosphériques (CITEPA)

- ✓ 54 % NOx (oxydes d'azote)
- ✓ 27 % COVNM (composés organiques volatils non méthaniques)
- ✓ 37 % CO (monoxyde de carbone)
- ✓ 25 % HFC (hydrofluorocarbone)
- ✓ 8,5 % particules
- ✓ 7,5 % SO₂ (Dioxyde de soufre)

Part des poids lourds dans les émissions du secteur des transports

- ✓ 30 % NOx (oxydes d'azote)
- ✓ 8,2 % COVNM (composé organiques volatils non méthaniques)
- ✓ 2,7 % CO (monoxyde de carbone)
- ✓ 5,6 % HFC (hydrofluorocarbone)
- ✓ 24,8 % particules
- ✓ 31,4 % SO₂ (Dioxyde de soufre)

- ✓ les conducteurs (formation à l'écoconduite et sensibilisation aux enjeux environnementaux),
- ✓ l'organisation des flux de transport.

Ce dispositif donnera la possibilité aux entreprises signataires, via cinq nouveaux outils élaborés, de suivre les actions engagées et d'évaluer les résultats. L'outil "diagnostic CO₂" permettra de faire l'état des lieux de la situation de l'entreprise; l'outil "fiches actions et gains de CO₂ potentiels réalisables" présentera les actions possibles et les réductions de CO₂; l'outil "reporting et tableau de bord" permettra le suivi des engagements; l'outil "émissions de CO₂ global" évaluera les émissions totales; enfin l'outil "émissions de CO₂ liées à une situation donnée" sera le dernier outil mis à disposition des entreprises signataires.

La Charte d'engagement met en évidence le lien direct entre la consommation de carburant et le niveau d'émissions : par exemple une baisse des limitations de vitesse de 10 km à l'heure permet de baisser les consommations, donc les émissions de gaz à effet de serre.

Situation actuelle

Six entreprises sont actuellement signataires de la charte :

- DHL Express, (transport express et messagerie France, Europe et monde) ;
- GT Location (loueur de véhicules industriels avec conducteurs) ;
- LR Services (prestataire approvisionnement pour McDonald's) ;
- Ourry (transporteur de déchets) ;
- STVA (opérateur logistique multimodal) ;
- Transports Graveleau (messagerie nationale et internationale, logistique, overseas).

Onze autres entreprises sont prêtes à signer et d'autres encore sont intéressées par la démarche.

Contacts :

Hervé PASCAL DRE -ST : 05 49 55 65 56

François PEZZOLI ADEME DR Poitou-Charentes. : 05 49 50 20 35

Ouverture prochaine d'un parking sécurisé dans les Deux-Sèvres

SecuriT Partk, parking sécurisé à destination des poids lourds, situé sur le Centre Routier de la Crèche (A38 / sortie 11) va ouvrir prochainement et permettre aux poids lourds de trouver des places de stationnement sécurisées. Ce nouveau service complètera la large gamme qu'offre le centre routier et pourra accueillir, à partir de l'automne 2008, une quarantaine de véhicules. Ce nombre sera doublé l'année prochaine.
Contact : Karine Pillot au 05.49.28.79.05 ou k.pillot@cci79.com

Véhicules électriques à bas coût

Les 3 projets retenus (parmi les 12 dossiers remis à la mi-avril) suite à l'appel d'offre lancé en janvier dernier pour l'étude et la conception de véhicules électriques à bas coût ont été dévoilés le 16 juin 2008 par la présidente de la Région Poitou-Charentes. La Région s'est engagée à hauteur de 1,5 million d'euros pour accompagner la mise au point des prototypes qui seront présentés au Mondial de l'Automobile de Paris (du 4 au 19 octobre 2008). Cet appel à projet pour réaliser un véhicu-

le hybride à bas coût (moins de 5000 € HT), avec des émissions de CO₂ inférieures à 60g/km, avait été lancé lors de l'inauguration de l'usine de batteries lithium-ion de Nersac, premier site mondial de production de batteries de nouvelle génération destinées aux véhicules hybrides ou électriques.

Les trois projets retenus:

- ✓ **HEULIEZ** : la société, implantée à Cerizay dans les Deux-Sèvres, propose une gamme de voitures électriques. Certains modèles seront exportés.
- ✓ **ECO&MOBILITE** : projet novateur en matière de matériaux recyclables issus de l'agro-industrie et du développement durable. Il répond à des besoins locaux pour parcourir des petites distances avec des budgets restreints.
- ✓ **DIEDRE ET ENDEAVOUR** : bureau de design industriel dont le projet, un nouveau concept d'automobile différent des voitures, présente une architecture originale avec une carrosserie ultralégère.

TRM

Le 24 avril 2008, Dominique Bussereau a annoncé que la clause de répercussion gazole serait dé-

sormais assortie d'une sanction pénale avec une amende pouvant atteindre 15 000 € en cas de refus par le client d'accepter la répercussion des hausses des prix du gazole.

Réglementation

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) a décidé de rendre obligatoire la présence, à bord de tous les véhicules circulant en France, d'un gilet rétro-réfléchissant (marqué: CE) et d'un triangle de pré-signalisation (marqué: E 27R) à partir du 1^{er} juillet 2008. Le gilet rétro-réfléchissant devra être porté par le conducteur avant de sortir du véhicule immobilisé suite à un arrêt d'urgence. L'absence de l'un ou l'autre de ces dispositifs expose le conducteur à une amende de 4^e classe (135 €, ramené à 90 € si le paiement s'effectue sous 3 jours). Un délai est accordé par le gouvernement pour en permettre l'acquisition par tous les particuliers et professionnels. L'entrée en vigueur des sanctions ne sera applicable qu'à compter du 1^{er} octobre 2008.

Concernant les cyclistes, le port d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération sera obligatoire à compter du 1^{er} septembre 2008.

suite de la p 1

Le tarif inclut le carburant, l'assurance et l'entretien du véhicule. L'accès au véhicule s'effectue grâce à la carte magnétique fournie à l'abonné. Les véhicules sont stationnés sur des emplacements réservés et doivent être ramenés à la station d'origine.

Des véhicules propres

Depuis 2005, la CAP est Site pilote Gaz Naturel Véhicule dont l'objectif est de renforcer la place du GNV dans les flottes captives et de le diffuser vers les véhicules particuliers. Les 10 véhicules d'OTOLIS fonctionnent donc à l'essence et au GNV. Ce dernier est composé essentiellement de méthane (CH₄). C'est le même gaz que celui que nous utilisons pour cuisiner. Sa combustion ne produit ni oxyde de soufre, ni plomb, ni poussières ni fumées noires et peu d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone. Les véhicules GNV d'Otolis présentent donc des avantages environnementaux certains.

Etat des lieux

Après quatre mois de fonctionnement, OTOLIS compte 38 abonnés "particuliers" et 2 abonnés "entreprises". 220 locations ont été effectuées, essentiellement sur les véhicules de type "citadine" et plus des 3/4 des véhicules utilisés l'ont été à partir de la station Carnot du centre-ville. En

L'autopartage, pour qui ?

CIBLES: recensées par le Guide MOSES** : la clé de la voiture partagée

- ✓ Toute personne qui possède une voiture avec un kilométrage annuel faible - moins de 10 000 - 12 000 km.
- ✓ Toute personne qui ne dispose pas actuellement d'une voiture privée mais souhaiterait disposer d'une voiture occasionnellement, 2 à 3 fois par semaine pour des déplacements sociaux ou commerciaux.
- ✓ Toute personne qui possède une vieille voiture, plus trop fiable et dont les moyens financiers sont mis à mal par l'achat d'un véhicule neuf.
- ✓ Toute famille disposant de 2 véhicules qui pourrait se passer de la seconde voiture grâce à la voiture partagée.
- ✓ Les organisations commerciales et publiques qui utilisent leur propre flotte ou les véhicules de leurs employés pour des déplacements commerciaux.

** MOSE, mobility services for urban sustainability, programme financé par la Communauté Européenne concernant les services innovants de mobilité basés sur les expériences d'autopartage.

moyenne, le temps de location est assez court, 3 heures environ, pour un kilométrage moyen de 25 km. 70 % des adhérents OTOLIS ont un abonnement au réseau de bus, 31% déclarent utiliser le bus comme mode de déplacement; 31% la marche, 23% le train, 15% le vélo, 14% la voiture.

Otolis devrait s'étendre : deux autres stations sont à l'étude, l'une sur le campus universitaire et l'autre sur la zone du Futuroscope. L'objectif est de parvenir à 100 abonnés à la fin de l'année 2008 et à 200 d'ici 3 ans.

Renseignements : 05.49.44.66.88 www.otolis.com.

1 ECOSYMPA : Expérimentation COordonnée de SYstèmes de Mobilité PARTagée.

2 L'autopartage en France. Approches sociologiques de services efficaces et des changements de comportement pour un développement "soutenable" Sébastien Noguès, Thèse.

3 Euro autopartage : meilleures pratiques 2006.

4 PREDIT : Programme national de recherche de d'innovation dans les transports terrestres.

5 AIRE 198 : Association regroupant les 4 grandes agglomérations de la région Poitou-Charentes.

6 Les réductions sont réservées aux titulaires de certains abonnements de bus, aux moins de 26 ans, aux associations...

7 0,29 €/km pour une citadine, 0,33 €/km pour une familiale et 0,35 €/km pour un utilitaire.

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 15, rue Arthur Ranc BP 539 86020 POITIERS CEDEX

Directeur de la publication : Michel Boutant - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy / Mélanie Guérin

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Oudin

Tiré à 2 000 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes

