

N° 41

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

Lettre trimestrielle de l'Observatoire

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

La Communauté d'agglomération de Poitiers (CAP), site pilote Gaz Naturel Véhicules (GNV) 1

STATISTIQUES

2-4

INFORMATIONS-ETUDES

Les femmes dans le monde du transport picto-charentais 5

BREVES

6

La Communauté d'agglomération de Poitiers (CAP), site pilote Gaz Naturel Véhicules (GNV)

Les collectivités locales et territoriales de par leurs domaines de compétences peuvent intervenir au minimum sur 10 % des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et beaucoup plus si l'on intègre les choix relevant de l'urbanisme et de l'habitat qui influent sur la problématique des transports et de la mobilité. Le secteur des transports est celui qui pose le plus de problèmes en terme d'augmentation de GES. La CAP s'est engagée dans un programme de promotion et d'expérimentation d'une énergie alternative en devenant site pilote Gaz Naturel Véhicule. Cette opération, organisée par l'AFGNV, l'ADEME, GDF, et à laquelle le GART apporte son soutien, a pour but de favoriser le développement de l'utilisation des véhicules fonctionnant au GNV.

Le GNV

Le GNV 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. Pour être utilisé comme carburant véhicule, le GNV doit être comprimé à 200 bars (comme une bouteille de plongée). Les véhicules circulant au GNV sont très nombreux en Argentine (1,3 millions) ou en Italie (400.000). En France, le GNV est surtout utilisé pour les bus et bennes à ordures ce qui représente 1 600 bus et plus de 300 véhicules urbains de propreté roulant à ce jour.

Principales raisons pour choisir des bus GNV

Le carburant gaz naturel véhicule constitue une solution prometteuse pour diminuer les émissions atmosphériques des véhicules et favoriser la réduction de la dépendance énergétique au pétrole.

Il est moins polluant, plus silencieux et produit moins de vibration. Les réservoirs sont en toiture et permettent une autonomie de 400 km. Le gaz est plus léger que l'air en cas de fuite et ne s'enflamme qu'à 540°C. L'utilisation du GNV ne présente pas de difficultés liées à une autonomie limitée ou à l'approvisionnement.

La CAP, pionnière du GNV

L'agglomération poitevine a pris le parti du GNV dès le début de cette filière. En 1992, une convention a été signée avec EDF-GDF pour nettoyer Notre Dame la Grande, fleuron de l'art roman, noircie par la pollution et les émissions des véhicules. Une réflexion s'est alors engagée sur la possibilité de choisir un carburant plus respectueux de l'environnement. Le

réseau urbain de Poitiers s'est ainsi équipé de bus au GNV dès janvier 1998. Poitiers fut la première municipalité en France à inaugurer 2 lignes fonctionnant uniquement au GNV.

La CAP, site-pilote

En 2003, dans le cadre d'un appel à projet, la CAP a déposé sa candidature pour devenir Site pilote GNV. En 2005, 10 Villes ont été retenues : Poitiers, Strasbourg, Colmar, Orsay, Bourges, Charleville-Mezières, Pays de Couserans, Toulouse, Nevers et Montpellier. L'objectif est de renforcer la place du GNV dans les flottes captives et de diffuser le GNV vers les véhicules particuliers. Les sites pilotes GNV s'engagent donc à en promouvoir l'utilisation de façon plus significative au cours des cinq prochaines années. L'objectif est de créer une dynamique sur la filière GNV en fédérant les différents acteurs (collectivités, pouvoirs publics, constructeurs, distributeurs d'énergie, gestionnaires de flotte) afin d'expérimenter et d'en démontrer la viabilité sur une échelle représentative.

Des projets

Le développement du GNV dans la CAP comprend un certain nombre de projets. Outre l'acquisition de 8 nouveaux bus, le parc de la CAP sera équipé de 30 véhicules légers GNV. Un projet est cours avec un supermarché proposant des livraisons à domicile qui s'effectueraient par véhicules GNV. Des commerçants du centre-ville, une entreprise de transport seraient également intéressés par l'acquisition de véhicules GNV pour leurs livraisons. Le protocole

prévoit la mise en place d'une station de compression dans une station service. La labellisation « site pilote GNV » permet aux particuliers, aux entreprises de bénéficier d'aides pour s'équiper en véhicules GNV et en stations de compression.

Les aides financières de l'ADEME et de la Région Poitou-Charentes*

Voiture particulière :	3 000 €
Véhicule utilitaire :	3 000 €
Poids lourd :	30 % du surcoût
Bus moins de 23 places :	3 000 €
Bus de 23 places et plus :	15 000 €
Benne à ordures ménagères :	15 000 €
Station de compression :	4 000 €

* Ces aides concernent les collectivités et les entreprises intervenant dans le cadre d'une mission de service public. Les particuliers peuvent bénéficier de 1 525 euros de crédit d'impôts pour l'achat d'une voiture particulière ou d'un véhicule utilitaire.

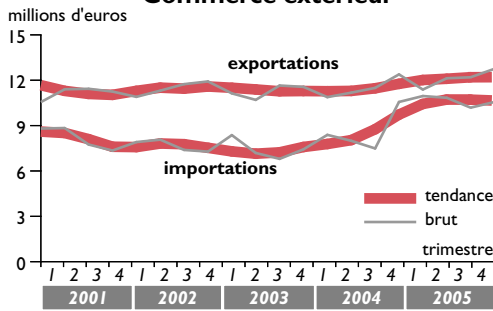
Surcoût

Le prix d'un VL au GNV est équivalent à celui d'un véhicule diesel sans inclure les aides possibles dans le cadre des sites pilotes. Par ailleurs, cette notion de surcoût est en évolution constante en raison de l'augmentation du prix du pétrole. En effet, le prix du gazole a augmenté de 44% par rapport à 1998, celui du gaz seulement de 11%. Les performances en terme d'émissions sont, elles aussi, relatives dans la mesure où les nouveaux moteurs diesel ont des performances équivalentes à celles du GNV ce qui, combiné à un surcoût exorbitant (une seule entreprise ayant répondu à l'appel d'offre, sa proposition représentait 400k d'euros par an de surcoût !), a conduit la CAP à ne pas renouveler les contrats des 8 bennes au GNV mais à opter pour des bennes roulant au diester. Restent la non dépendance au pétrole et la possibilité de produire du biogaz.



données générales

Commerce extérieur

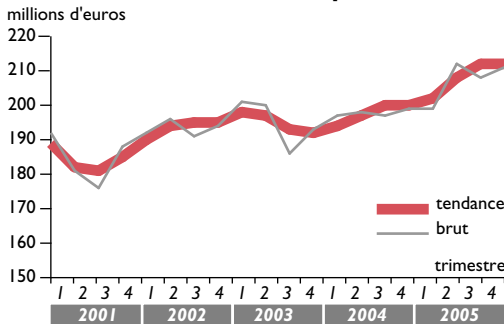


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Exportations	+6,0 %	+3,0 %
Importations	+36,0 %	+0,0 %

Le solde commercial de la région Poitou-Charentes, habituellement excédentaire se réduit en raison de la progression spectaculaire des importations 23,5 % sur l'année, essentiellement provoquée par la hausse de 35,9 % des produits pétroliers. L'augmentation de 5,5 % des exportations repose sur le cognac (+10 %) et sur les produits de la construction automobile (+117,7 %).

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



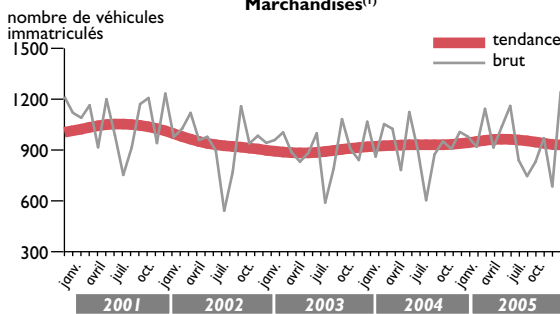
Source : Banque de France

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+5,6 %	+6,2 %

Les demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport augmentent de 5 % par rapport à 2004, signe d'une conjoncture économique difficile.

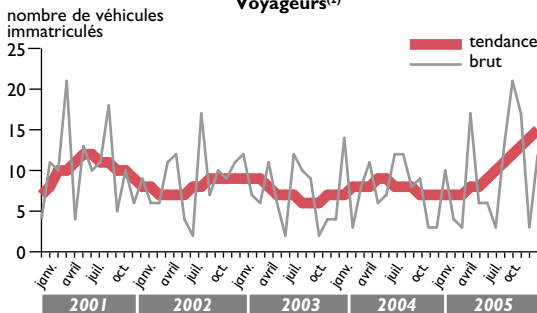
Immatriculations de véhicules neufs

Marchandises⁽¹⁾



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

Voyageurs⁽²⁾



(2) les autobus et les autocars.

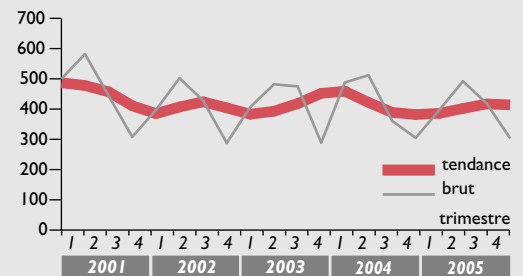
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Marchandises	+1,5 %	+1,3 %
Voyageurs	+15,6 %	+113,3 %

Les immatriculations de véhicules de marchandises progressent de 2,8 % par rapport à 2004. Les immatriculations des véhicules de transport de voyageurs progressent également : 96 véhicules avaient été achetés en 2004 et 116 l'ont été en 2005.

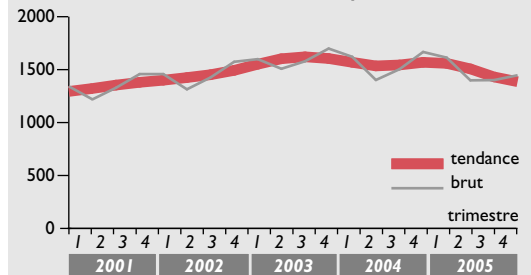
Marché de l'emploi dans les transports

Offres d'emploi⁽¹⁾



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi⁽²⁾



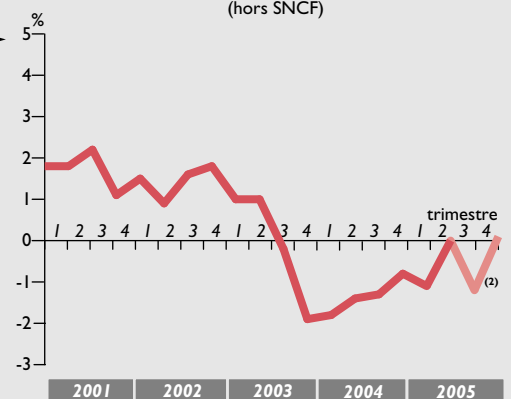
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Tous secteurs	Offres	+0,9 %	+21,4 %
	Demandes	+1,0 %	-3,1 %
Secteur transport	Offres	+16,1 %	-0,7 %
	Demandes	-6,8 %	-13,2 %

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

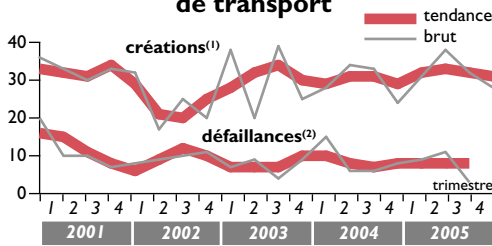
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/01/04 01/01/05	01/04/04 01/04/05	01/07/04 01/07/05	01/10/04 01/10/05*	01/01/05 01/01/06*
Poitou-Charentes	-0,8	-1,1	-0,0	-1,3	+0,1
Dont transports urbains et routiers	+0,1	-0,3	+0,7	-0,8	+0,1
Charente	+0,5	-0,6	-0,4	-1,7	-0,6
Charente-Maritime	-3,1	-2,2	+1,2	+1,1	+1,6
Deux-Sèvres	+1,1	-0,8	-0,8	-3,4	-0,5
Vienne	-1,4	-1,3	-0,1	-0,8	-0,1

* 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

Le nombre de créations d'entreprises de transport enregistrées au cours de 2005 se maintient à un bon niveau. Le nombre de défaillance est stable depuis plusieurs trimestres et inférieur à ceux des années précédentes.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

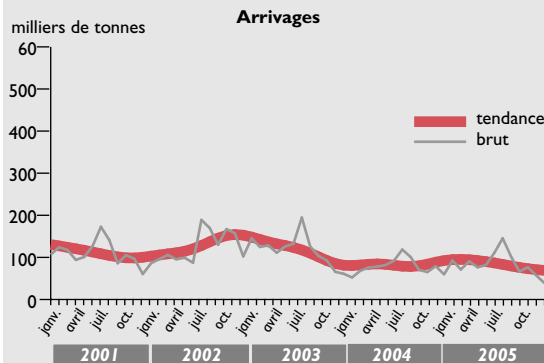
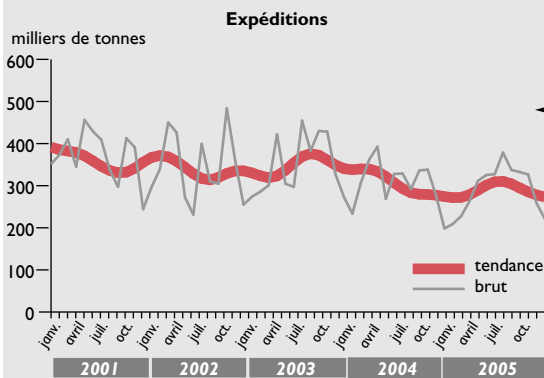
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

⁽¹⁾ entreprises dont le code APE est 60, 61, 62 et 63

Source : INSEE

transports de marchandises

Fret ferroviaire



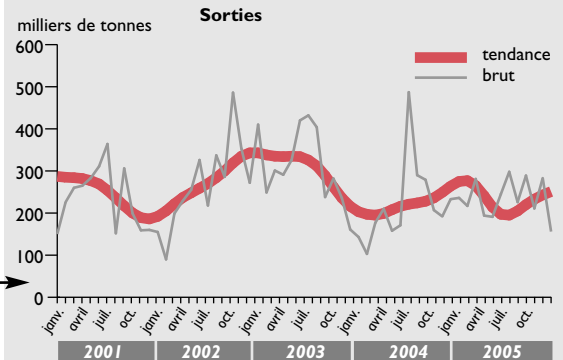
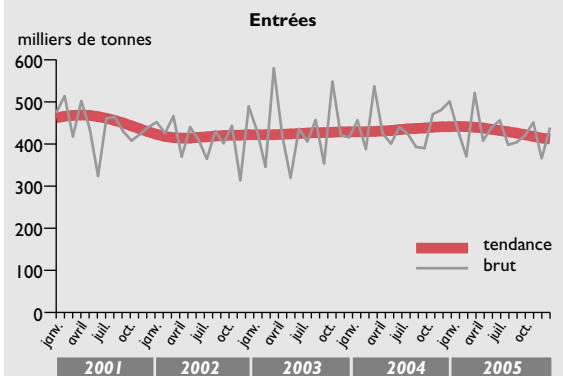
Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Expéditions	+9,6 %	-0,8 %
Arrivages	+8,2 %	-15,4 %
TOTAL	+9,2 %	-3,8 %

Les volumes transportés par la SNCF sont en léger recul de 1,6 % par rapport à 2004. Les expéditions reculent de 3,9 % en dépit d'une reprise du trafic de matériaux de construction. L'augmentation des arrivages de marchandises (+7,2 %) repose essentiellement sur les céréales.

Après une forte progression de l'activité portuaire entre 1999 et 2003, le trafic s'est réduit en 2004. Le trafic en 2005 enregistre une baisse en volume de 0,3 % par rapport à 2004. Le trafic du port de La Rochelle chute de 1,3 %. L'activité du port est centrée sur 3 types de produits : les produits pétroliers en entrée (36 % du trafic), les céréales en sortie (31 % du trafic) et les bois et pâtes à papier en entrée et sortie (12 % du trafic). Les importations de produits pétroliers sont en baisse de 3 %, les exportations de céréales en hausse de 9 %. La variation la plus importante concerne les bois et pâtes à papier (-11 % en entrée et -60 % en sortie). Ce résultat est assez médiocre au regard de l'évolution du trafic des ports français qui ont connu en moyenne une hausse en 2005 de 2,1 %.

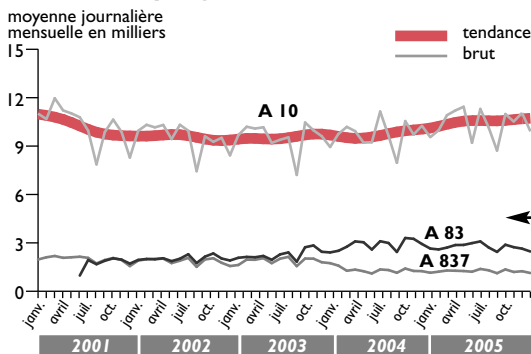
Trafic des principaux ports maritimes (Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Entrées	+1,2 %	-13,7 %
Sorties	-23,1 %	+2,9 %
TOTAL	-10,2 %	-8,7 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

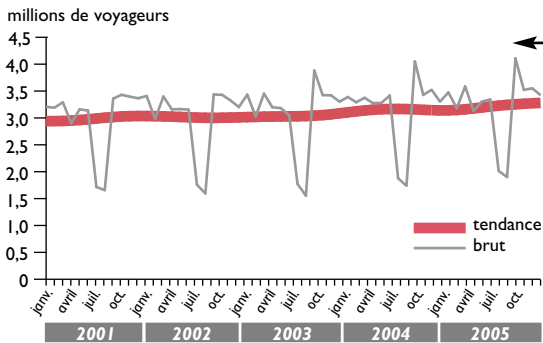
Sources : ASF et Cofiroute

Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau a augmenté de 3,7 % par rapport à 2004. En 2005, le phénomène de report des PL sur l'A83 (-4,8 %) au détriment de l'A837 (Saintes-Rochefort -3 %) s'est stabilisé. La fréquentation de l'A10 est en hausse de 7 % sur l'année.

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+2,2 %	+2,1 %
A 10	+6,0 %	+6,6 %
A 83	-7,9 %	-11,2 %
A 837	-2,5 %	-2,3 %

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



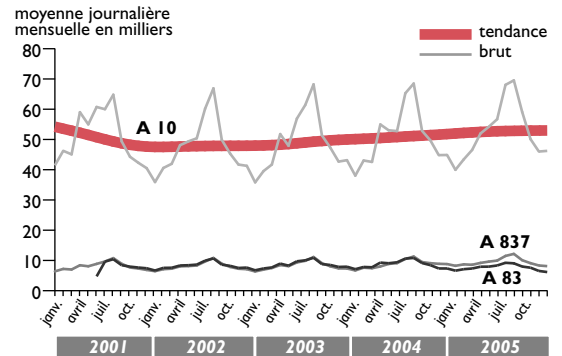
⁽¹⁾ Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+4,6 %	+2,4 %

Exprimé en nombre de voyages, le transport collectif urbain continue sa progression depuis 2001. En 2005, le nombre de voyages a augmenté en moyenne de 2 % pour la région mais avec des disparités fortes suivant les villes : Châtelleraut et Angoulême enregistrent une baisse de 2 %, à La Rochelle le nombre de voyages est en hausse de 1 % tandis qu'à Poitiers la croissance est de 4 % et de 9 % à Niort pour la seconde année consécutive.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

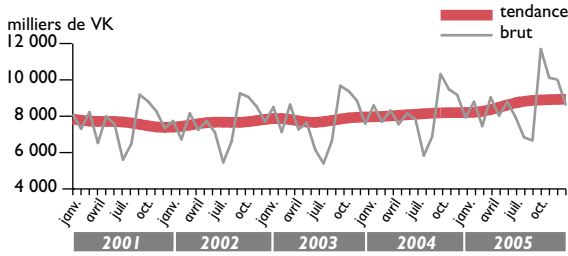
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+1,0 %	-1,0 %
A 10	+2,3 %	+2,1 %
A 83	-14,1 %	-12,3 %
A 87	+7,9 %	-4,6 %

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région a augmenté de 2 % sur l'année. L'A10 et l'A87 ont des évolutions positives, respectivement 3,5 % et 11,8 % alors que l'A83 enregistre une baisse de 11,8 %.

Voyageurs ferroviaires

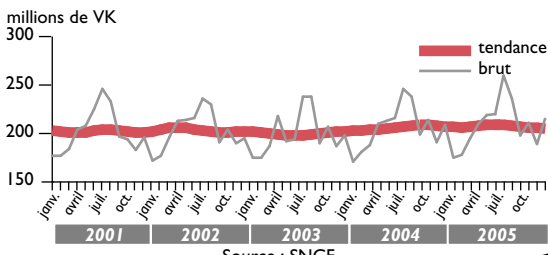
Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

L'activité des aéroports de la région continue de progresser fortement (30 %). La croissance du nombre de passagers reste plus forte à La Rochelle (+27 %) qu'à Poitiers (+22 %). Depuis 2004, l'activité de Poitiers-Biard dépasse celle de La Rochelle en raison du report de trafic de La Rochelle vers Rochefort-St-Aignan durant les travaux de réfection de la piste (de novembre 2004 à avril 2005). Les liaisons régulières avec la Grande Bretagne contribuent fortement à l'activité de ces deux aéroports.

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

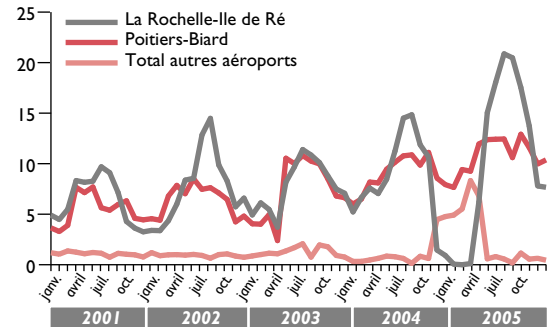


Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Trafic interne	+9,4 %	+8,1 %
Trafic interrégional	+1,5 %	+0,4 %

L'année 2005 a connu une évolution globale du trafic interne à la région de 6,3 %. Cette hausse continue est portée, notamment, par des opérations commerciales et par une conjoncture (hausse du prix des carburants) favorable à un report modal vers les transports collectifs. Par contre, le trafic depuis et vers les autres régions est quasiment stable.

Voyageurs aériens⁽¹⁾

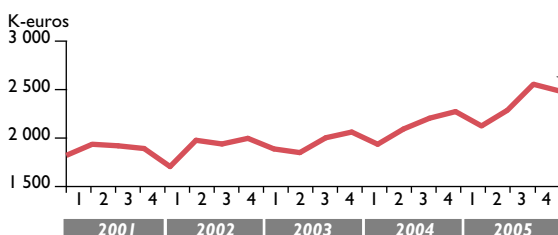


Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Poitiers-Biard	+14,1 %	+16,0 %
La Rochelle-Ile de Ré	+42,8 %	+124,0 %
Total autres aéroports	+19,4 %	-97,0 %
Poitou-Charentes	+30,2 %	+24,0 %

Voyageurs TER

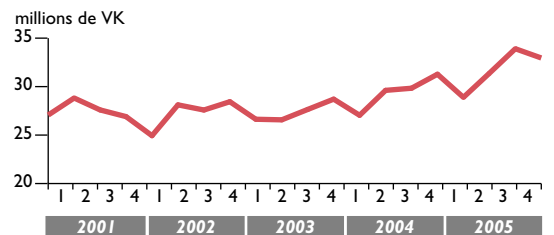
Recettes HT y compris compensations militaires



Les bons résultats de l'année 2005 des TER (+8 %) sont à mettre en relation avec le développement de l'offre sur Poitiers-La Rochelle, sur l'étoile de Saintes et le Nord Deux-Sèvres. Les opérations de promotion « TER à 1 euro » (8 000 voyageurs) ont également conforté ce bilan.

Voyageurs TER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04
Voyageurs x km	+13,7 %	+5,4 %
Recettes	+15,9 %	+9,4 %

Les femmes dans le monde du transport picto-charentais

Les femmes salariées : que font-elles et dans quels secteurs d'activité, pour quelle rémunération ?

(exploitation des DADS 2002)

On remarque les femmes dans le monde du transport parce qu'elles sont nombreuses dans notre vie quotidienne (**conductrices de bus**), parce que le taux de féminisation de l'emploi est élevé (**taxis**) ou au contraire, parce qu'elles sont rares (**déménagement**). Les statistiques nous offrent une autre perspective : les femmes sont plus nombreuses dans le **transport routier de marchandises** que dans le **transport de voyageurs** mais c'est dans l'activité où elles sont les plus nombreuses, le **transport routier de marchandises inter-urbains**, que le taux de féminisation est le plus faible.

Les femmes travaillent majoritairement dans le transport routier de marchandises interurbain et dans l'organisation du transport de fret.

De l'exploitation des DADS 2002, il ressort que 3461 postes des établissements de transport ou d'auxiliaires de transport sont occupés par des femmes. Près de 60 % de ces postes sont dans le secteur du transport : 21 % dans le **transport routier de marchandises inter-urbain**, 15 % dans le **transport régulier de voyageurs**. Les autres activités représentent chacune moins de 10 % des emplois.

Les postes occupés par les femmes dans les établissements **auxiliaires de transport** (40 %) sont mieux répartis entre les 3 types d'activité mais avec une prédominance pour **organisation de transport de fret**.

63 % des établissements de transport et 16 % des auxiliaires de transport emploient des femmes

Avec 87 % des établissements qui emploient des femmes, le **secteur de transport routier de voyageurs** arrive en tête devant les transports non terrestres (80 %). C'est dans ce dernier que l'on

trouve le plus de postes occupés par des femmes (33 %) contre 13 % en moyenne dans le transport et 25 % chez les auxiliaires du transport. A l'intérieur de ces secteurs les **taux de féminisation**, et surtout le nombre de postes, varient fortement.

Si dans les transports non terrestres, le taux de féminisation par activité est proche (34 % pour le transport par air, 33 % pour le transport par eau), le nombre de postes occupés par des femmes est deux fois plus important, tout en restant très modeste, pour le transport par eau (60 femmes sur un total de 184 personnes).

Dans les **transports de voyageurs** c'est en transport routier régulier de voyageurs que le nombre de postes féminisés est le plus important (504) mais ce sont les taxis qui ont le taux de féminisation le plus fort (48 %).

Les **transports routiers de marchandises inter-urbains** offrent aux femmes le plus grand nombre de postes (741) alors que le **déménagement** n'offre que 41 postes mais a un taux de féminisation supérieur : 10,6 % contre 8,3 %.

Dans les entreprises **auxiliaires du transport**, les femmes sont plus présentes dans la gestion des infrastructures de transport (36 % des postes) que dans l'organisation du transport de fret (24 %) ou la manutention et l'entreposage (20 %).

Le salaire moyen d'une conductrice est toujours inférieur à celui d'un conducteur mais les écarts sont moins importants dans le transport de voyageurs

Les conductrices sont assez peu nombreuses : 163 dans le **transport de voyageurs** pour 1013 hommes, soit moins de 14 %. Elles sont un peu plus de 50 dans le **transport routier de marchandises** pour 5167 hommes. On n'en recense pratiquement pas dans le secteur des auxiliaires de transport et dans le **déménagement** et la location (les chiffres y sont soumis au secret statistique ce qui signifie des effectifs très faibles). Est-ce parce que le taux de féminisation des emplois y est plus important que dans les autres

activités ? C'est dans le transport par **taxi** que les femmes sont le moins pénalisées : elles ont pratiquement 97 % du salaire moyen d'un homme. Ce n'est pas encore tout à fait l'égalité mais on est proche.

Autre secteur où le salaire moyen des femmes est proche de celui des hommes : le **transport urbain de voyageurs** avec une pénalisation de 4 %. Pourtant à écouter le discours de ceux qui préfèrent employer des femmes comme conductrices (moins d'accidents ...) on pourrait penser que les femmes devraient être mieux payées que les hommes...

C'est dans le **transport routier de marchandises de proximité** que le fait d'être une femme est le plus pénalisant : une femme gagne à peine 76 % du salaire d'un homme. Dans ce secteur, le **taux de féminisation** des emplois de conducteurs est très faible 1,3 %. Le **transport routier de marchandises interurbain** ne fait guère mieux : une femme gagne en moyenne 83 % du salaire d'un homme.

Contact : Danièle PELTIER

☎ 05 49 55 65 82

Les DADS 2002 concernent **893 établissements de transports routiers** (voyageurs et marchandises) dont **25 établissements de transports non terrestres** (air et eau) pour la région Poitou-Charentes. **15 584 postes** sont rémunérés dont **270 dans les transports non terrestres**. On y ajoute les auxiliaires du transport (manutention et entreposage, gestion d'infrastructure de transport et organisation de transport de fret) soit **893 établissements et 5 688 postes**. Les déclarations annuelles de salaires sont remplies au 31 décembre.

Le salaire moyen calculé à partir des DADS représente la rémunération nette de toutes cotisations sociales ouvrières obligatoires et de CSG et CRDS : il s'agit donc d'un salaire après déduction des cotisations de sécurité sociale, des régimes de retraite et prévoyance complémentaire, des contributions d'assurance chômage et des CSG et CRDS déductibles et non déductibles.

Quelques repères

(données INSEE 1999 pour le Poitou-Charentes)

Le **taux d'activité féminin** c'est à dire le rapport entre le nombre de femmes actives (occupées ou au chômage) de plus de 15 ans et la population féminine correspondante s'élève à 46 % en Poitou-Charentes. Le taux d'activité masculin est lui de 58 %.

Le **taux de féminisation des emplois** c'est à dire le rapport entre le nombre d'emplois occupés par les femmes et le nombre d'emplois occupés total est de 45 %. Ce taux est variable suivant la nature des emplois : il est de 48 % pour les emplois salariés et de 29 % pour les emplois non salariés. La variation est encore plus forte entre les emplois à temps complet dont le taux de féminisation est de 36 % et ceux à temps partiel où le taux est de 82 %. Le taux de féminisation des emplois par secteur est le rapport entre le nombre d'emplois du secteur occupés par des femmes et le nombre d'emplois occupés du secteur. Avec un taux de 13 % le secteur du transport est peu féminisé.

Easyjet arrive cet été à La Rochelle

A partir du 21 juillet, la compagnie low-cost Easyjet desservira l'aéroport de La Rochelle. Quatre allers et retours Bristol –La Rochelle par semaine sont prévus, les lundis, mercredis, vendredis et dimanche.

Opération « TER à 1 euro »

Depuis le 1^{er} mars 2006, la région Poitou-Charentes lance une opération originale destinée à promouvoir le train comme moyen de déplacement doux : chaque premier mercredi du mois, le trajet TER est à 1 € et ce, quelle que soit la gare d'origine ou de destination en Poitou-Charentes.

Assemblée générale de l'ORT

L'assemblée générale de l'ORT se tiendra le 23 mai à 14h30 dans les locaux de la DRE-DDE- 15, rue Arthur Ranc –86000 POITIERS

Pôle Eco industries

Un pôle de compétitivité dans le domaine des **Eco industries** devrait prochainement être labellisé en Poitou-Charentes. L'éco-industrie s'inscrit dans la démarche de développement durable et d'excellence environnementale portée par le conseil régional. L'objectif est de mobiliser les compétences

d'innovation et de production régionales pour réduire les Gaz à Effet de Serre et développer les potentialités du carbone renouvelable.

L'innovation devra porter essentiellement sur :

- ✓ La valorisation de la biomasse
 - ✓ La réduction des utilisations de carbone fossile
 - ✓ L'éviction des sources potentielles des GES dans l'air, l'eau et les sols
 - ✓ Le développement de l'éco-conception des produits et le management environnemental
- C'est dans ce cadre qu'une unité de production d'agro-carburant utilisant un procédé développé par un laboratoire de recherche de l'Université de Poitiers sera implantée à La Rochelle-la Pallice et devrait être opérationnelle en juin 2008.

Le pôle MTA a accompagné le ministre de l'industrie François LOOS à Stuttgart le 24 février.

Le ministre de l'industrie F. Loos s'est rendu dans le land du Bad-Wurtemberg à Stuttgart, le 24 février 2006, accompagné d'une délégation de représentants de 5 pôles de compétitivité impliqués dans des thématiques liées aux transports et aux véhicules, parmi lesquels des représentants du pôle de compétitivité de la région Poitou-Charentes **Mobilité et Transports Avancés**. Les échanges ont

essentiellement porté sur le thème de la recherche et l'innovation, leur articulation avec l'industrie et les centres de compétences et les collaborations possibles entre les deux pays. A cette occasion, la délégation a notamment visité le centre de compétence et d'innovation " Pile à combustible " (KIBZ), le site industriel et centre de recherche de Daimler Chrysler avec présentation des recherches appliquées dans les domaines de la pile à combustible, du bio diesel et des moteurs hybrides sur différentes voitures.

Dernière minute : Départ le 1^{er} mai 2006 pour le Chrono Numérique.

Comme prévu, la date d'obligation d'installation d'un chronotachygraphe numérique sur les véhicules nouvellement mis en circulation, doit être effective vingt jours après la publication du règlement n°3820/85 révisé au Journal Officiel de l'Union européenne (JOUE).

Ce texte venant d'être publié au JOUE du 11 avril 2006 (règlement CE n° 561/2006 du 15/03/06) ce nouveau dispositif entrera donc en vigueur pour tous les véhicules de transport routier de marchandises de plus de 3,5 tonnes et de voyageurs de plus de 9 places mis en circulation à partir du 1^{er} mai 2006.



suite de la p 1

Le GNV : une énergie pas vraiment renouvelable mais qui pourrait le devenir...

Le biogaz (méthane) peut être produit à partir de déchets ménagers et servir de combustible pour les véhicules. La méthanisation peut représenter une solution durable pour le traitement des déchets et permettre un bilan des émissions « du puits à la roue » beaucoup plus favorable.

Le GNV, un pas vers l'économie de l'hydrogène

Parmi les expérimentations actuelles en association avec le GNV, il existe la possibilité de mélan-

ger l'hydrogène au GNV (l'hythane) dans les véhicules GNV classiques (projet Alt-hy-tude). L'hythane améliore la combustion du gaz naturel donc le rendement du moteur ce qui réduit les émissions de GES et de polluants. De plus, dans le cadre de cette expérimentation, l'hydrogène est produit à partir d'énergies renouvelables. Il s'agit d'un pas vers l'utilisation crédible de l'hydrogène dans le domaine des transports. Pour mémoire, l'objectif de la Commission Européenne est de 2 % en 2015 et de 5 % en 2020.

Renseignements : Jean-Michel Gautherie
Service Déplacements ☎ 05 49 52 37 95

Chiffres-Clés du parc de la CAP

Km Réseau des Transports Poitevins	4 917 760
Km GNV	2 752 522 (56 %)
Bus	118
Bus GNV	55 bus (47 %)
VL	84

en prévision achat de : 8 bus, 2 PL, 30 VL

Depuis le 1^{er} mars 2006, l'adresse de l'ORT a changé :
ORT - 15, rue Arthur Ranc BP 539 - 86020 POITIERS CEDEX

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

Directeur de la publication : Thierry Hautier - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy

☎ 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



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

