

OBSERVATOIRE REGIONAL 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

Arrivée du chronotachygraphe numérique 1

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM

Enquête de conjoncture juin 2005 5

INFORMATIONS-ETUDES - BREVES

Camions et autocars propres :
les normes Euro 6

Le fondement réglementaire

Le règlement européen n° 3821/85 institue pour les **véhicules de plus de 3,5 t. ou de plus de 9 places** l'obligation d'être équipé d'un **chronotachygraphe numérique**. Mesure plusieurs fois reportée, le Conseil européen des Ministres des Transports a donné son accord pour une ultime période de tolérance jusqu'au **31 décembre 2005**.

Un système très encadré

En France, le ministère de l'Équipement a été chargé de la mise en place du système et le ministère de l'Industrie de l'**homologation** des appareils et des cartes, des agréments pour les ateliers de maintenance et d'installation. L'**homologation** a été très contraignante avec 3 niveaux de certifications : la **sécurité**, le **fonctionnel** et l'**interopérabilité entre les différents pays européens**. Le niveau de sécurité est comparable à celui exigé pour les distributeurs de billets de banque. Les données sont recueillies et traitées dans le respect des dispositions de la loi informatique et libèrent qui protège la confidentialité des informations nominatives.

Les homologations et certificats d'interopérabilité ont d'ores et déjà été attribués à 3 constructeurs européens d'appareils : SIEMENS-VDO, STONERIDGE, et la société française ACTIA.

Le chronotachygraphe

C'est un boîtier, de la **taille d'un autoradio** ou d'une CB, comprenant deux lecteurs de cartes, un sélecteur d'entrée manuelle, un écran d'affichage et une imprimante. Relié de façon sécurisée aux capteurs du véhicule, **il mémorise les données relatives à l'utilisation du véhicule** et en conserve l'historique jusqu'à une année

- L'identité du ou des conducteurs
- Les activités de conduite, de repos, de travail et de disponibilité

1^{er} janvier 2006

ARRIVEE DU CHRONOTACHYGRAPHE NUMERIQUE

Initialement prévue pour 2004, puis reportée au 5 août 2005, l'application du règlement européen instituant l'introduction du chronotachygraphe numérique dans les véhicules neufs entrera finalement en vigueur le **1^{er} janvier 2006**. Une période transitoire permettra d'équiper progressivement les véhicules immatriculés après le **1^{er} janvier 1996**. Considéré comme un instrument de régulation et d'harmonisation de la réglementation sociale européenne, le nouveau chrono devrait faciliter le contrôle du temps de travail, des temps de conduite, de repos et le respect des limitations de vitesse. **Étendu aux 25 pays de l'UE plus la Suisse, le Lichtenstein, l'Islande et la Norvège, ce nouvel équipement devrait permettre de garantir une concurrence plus équitable, d'améliorer la sécurité routière et la qualité des informations pour les entreprises.**

- Le statut de conduite (en solo ou en équipage)
- Les références du véhicule
- La distance parcourue
- Localisation de début/fin de journée
- Localisation (pays)
- Les anomalies de fonctionnement et les pannes
- Identité et dates contrôle et calibration
- La vitesse instantanée sur les dernières 24 heures d'utilisation du véhicule, enregistré au pas de la seconde.

Le nouvel appareil permet par ailleurs l'impression d'un rapport synthétique des activités sur un ticket.

Les véhicules concernés

L'**obligation d'équipement** concerne les véhicules neufs de transport routier de **marchandises** de plus de **3,5 tonnes** et les véhicules de transports de **voyageurs de plus de 9 places**.

En cas de panne de l'ancien chronotachygraphe, les véhicules de transport de **marchandises de plus de 12 tonnes** et de **voyageurs de plus de 10 tonnes, immatriculés après le 1^{er} janvier 1996** ont l'obligation d'installer le nouveau modèle.

Les cartes

Le système est basé sur **4 types de cartes**.

- La **carte entreprise, jaune**, est utilisée par l'exploitant pour stocker les informations copiées depuis l'unité véhicule.
- La **carte contrôle, bleue**, remplit la même fonction pour les autorités de contrôle, sachant que ces dernières pourront disposer d'un matériel informatique spécifique pour récupérer l'ensemble des données.



Le chronotachygraphe numérique

- La **carte atelier, de couleur rouge**, sera utilisée pour calibrer et réparer les tachygraphes digitaux dans des centres agréés qui disposeront du matériel approprié d'étalonnage de l'appareil.
- La **carte conducteur, de couleur blanche**, strictement personnelle, enregistre et mémorise les données relatives à **28 jours d'activité** d'un chauffeur, quel que soit le véhicule conduit. Cette carte aura une validité de 5 ans.

Les données mémorisées dans la carte conducteur

- Identité du conducteur
- Date/heure et insertion /extraction de la carte
- Dernier déchargement des données
- Rapport d'activité et de contrôle
- Statut de conduite
- Activité du conducteur
- Alarmes et alertes
- Localisation de début/fin de journée
- Véhicules utilisés
- Pannes et anomalies

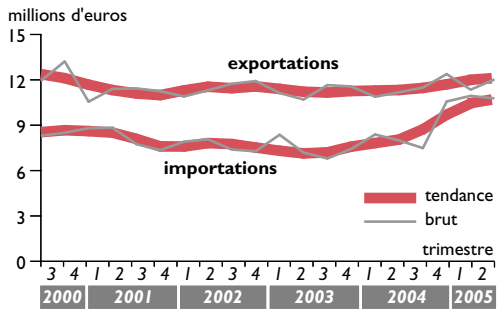
Les avantages

La fiabilité du chronotachygraphe numérique et la sécurisation des cartes réduisent les possibilités de

suite p 5

données générales

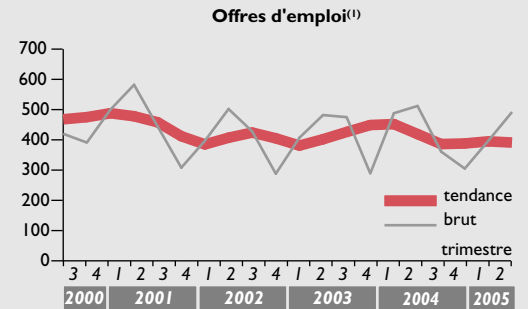
Commerce extérieur



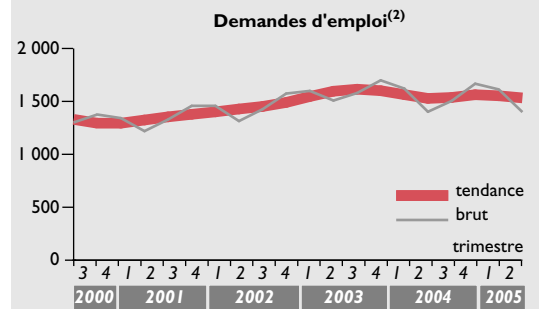
EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Exportations	+4,1 %	+7,6 %
Importations	+29,1 %	+34,8 %

Le solde commercial de la région Poitou-Charentes, habituellement excédentaire se réduit en raison de la forte augmentation des importations 35 % par rapport au 2^e trimestre 2004. Le poste concernant l'importation des produits pétroliers augmente de 46 % en raison de l'envolée des cours du pétrole. Les exportations ont progressé de 7,6 %.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

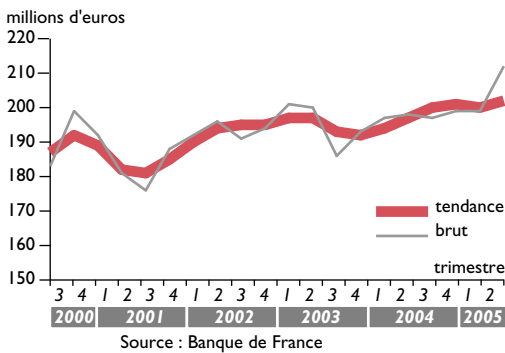


⁽²⁾ DEFM Cat I : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

EVOLUTION		1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Tous secteurs	Offres	-2,7 %	+1,0 %
	Demandes	+2,5 %	+2,3 %
Secteur transport	Offres	-18,6 %	-3,9 %
	Demandes	-0,5 %	-0,2 %

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

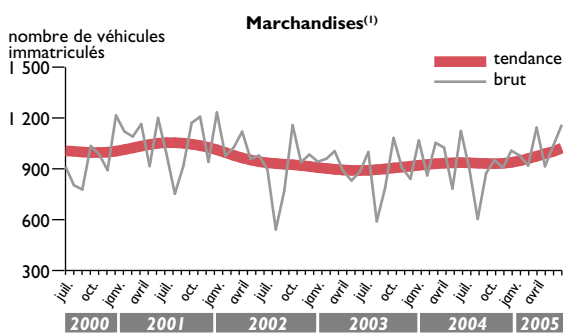
Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



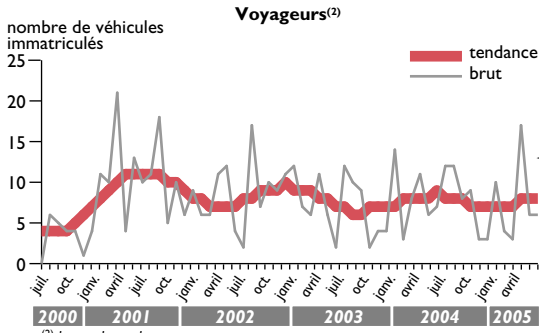
EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+1,0 %	+7,1 %

Les demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport augmentent de 7,1 % par rapport au 2^e trimestre 2004, signe d'une conjoncture économique difficile.

Immatriculations de véhicules neufs



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



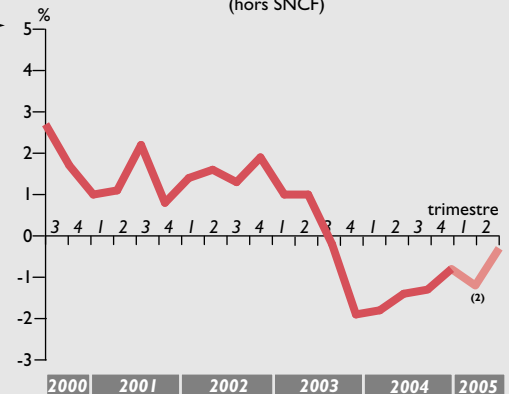
⁽²⁾ les autobus et les autocars.

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Marchandises	+2,0 %	+6,2 %
Voyageurs	-32,0 %	+20,8 %

Les offres d'emploi concernant tous les secteurs économiques conservent un niveau équivalent (+1 %) à celles du 2^e trimestre 2004. Les demandes d'emplois ont augmenté de 2,3 %. Dans le secteur des transports, le nombre de demandes d'emplois est en baisse de 0,2 %. Les offres relatives au secteur du transport reculent 3,9% par rapport au même trimestre de l'an passé.

Après plusieurs trimestres de fluctuation, les immatriculations de véhicules de marchandises se stabilisent et progressent de 6,2 % par rapport au 2^e trimestre 2004. Les immatriculations des véhicules de transport de voyageurs progressent : 24 véhicules avaient été achetés au cours du 2^e trimestre 2004 et 29 l'ont été durant le 2^e trimestre 2005.

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

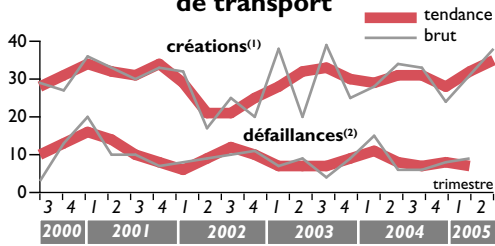
⁽²⁾ Données provisoires

	01/07/03 01/07/04	01/10/03 01/10/04	01/01/04 01/01/05	01/04/04 01/04/05 ⁽²⁾	01/07/04 01/07/05*
Poitou-Charentes	-1,4	-1,3	-0,8	-1,2	-0,3
Charente	-0,1	+2,3	+0,5	-0,6	-0,4
Charente-Maritime	-1,5	-5,0	-3,1	-2,2	+1,2
Deux-Sèvres	-1,2	+1,6	+1,1	-0,8	-1,8
Vienne	-2,9	-3,8	-1,4	-1,0	+0,2

* 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 du 2^e trimestre 2005 se maintient à un niveau tout à fait honorable. Le nombre de défaillance est stable depuis plusieurs trimestres.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

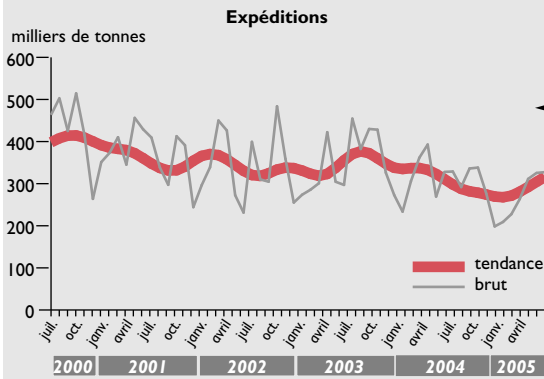
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

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

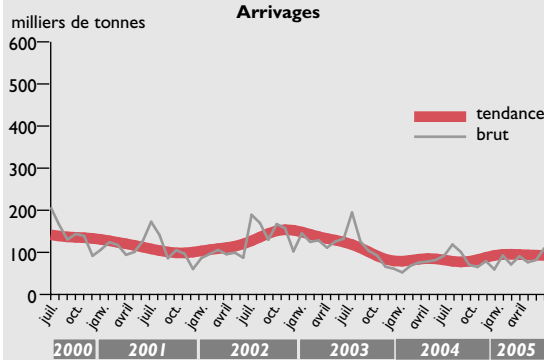
Source : INSEE

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Les volumes transportés par la SNCF sont stables : -0,7 % par rapport au 2^e trimestre 2004. Les expéditions baissent de 2,6 % en raison d'un trafic moindre concernant les céréales et matériaux de construction, comme c'était le cas le trimestre précédent. L'augmentation des arrivages de marchandises (6,9 %) repose sur un bon mois de mars, essentiellement pour les céréales.

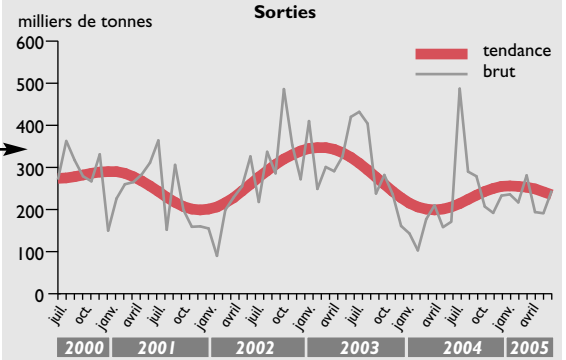
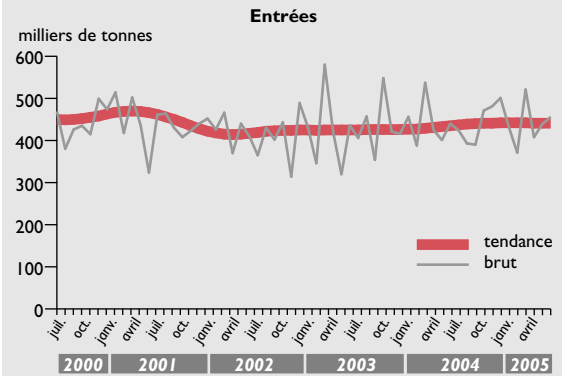


Le trafic global durant le second trimestre 2005 des ports régionaux progresse de 7,1 %. Dans le détail, les entrées augmentent de 2,9 % et les expéditions progressent de 17 % en raison de la bonne tenue du trafic de céréales pour le port de La Rochelle et des expéditions globales des ports de Tonnay (25,4 %) et Rochefort (53,9 %).

Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 / 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 / 2 ^e trim 04
Expéditions	-22,3 %	-2,6 %
Arrivages	+29,4 %	+6,9 %
TOTAL	-13,0 %	-0,7 %

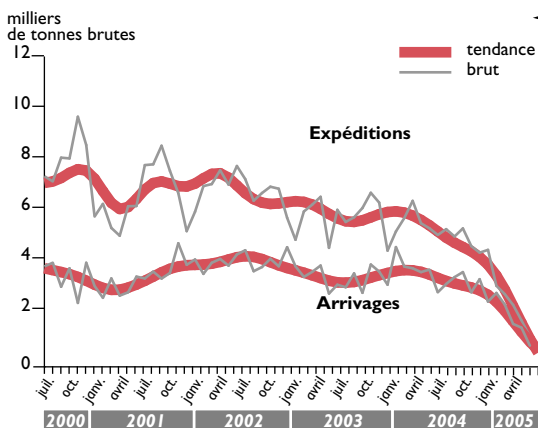
Trafic des principaux ports maritimes (Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 / 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 / 2 ^e trim 04
Entrées	-4,1 %	+2,9 %
Sorties	+73,7 %	+17,0 %
TOTAL	+14,1 %	+7,1 %

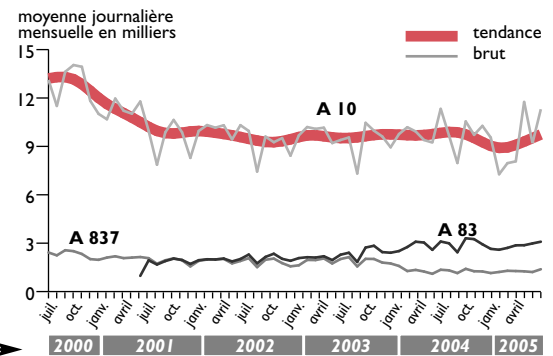
Transport combiné⁽¹⁾



La CNC, Compagnie Nouvelle des Conteneurs, filiale de la SNCF, a engagé un plan de suppression d'un certain nombre de ses plates-formes La plate-forme de Cognac est donc fermée depuis le 13 juin. Les données du second trimestre 2005 sont extrêmement basses, certains clients ayant anticipé l'abandon de ce mode de transport.

Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau augmente de +6,3 %. En raison de l'interdiction de la traversée de Marans, les PL se reportaient massivement sur un itinéraire empruntant l'A83 au détriment de l'autoroute A837 (Saintes-Rochefort). Depuis 6 mois, on assiste à une stabilisation de ce phénomène.

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



(1) Entrées et sorties confondues

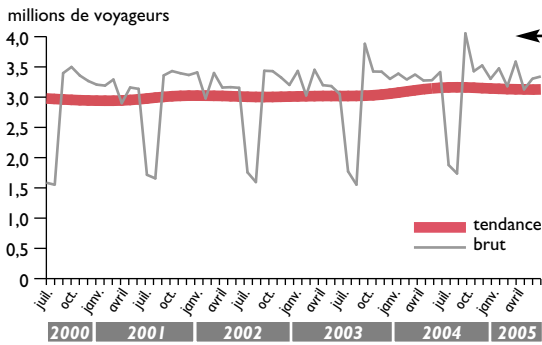
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 / 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 / 2 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+3,8 %	+6,3 %

(1) Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



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

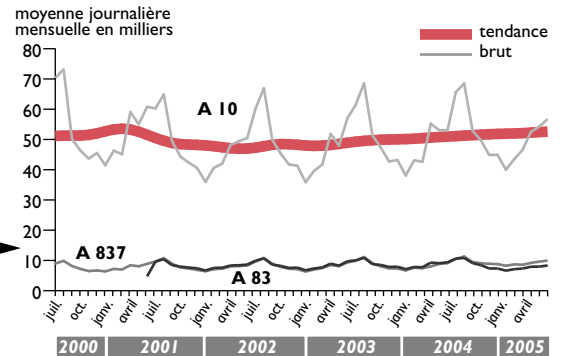
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+1,9 %	-2,0 %

La fréquentation des transports urbains de la région recule de 2 % en raison d'un mois d'avril peu favorable (vacances scolaires).

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) est stable : +0,7 % par rapport au 2^e trimestre 2004.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes



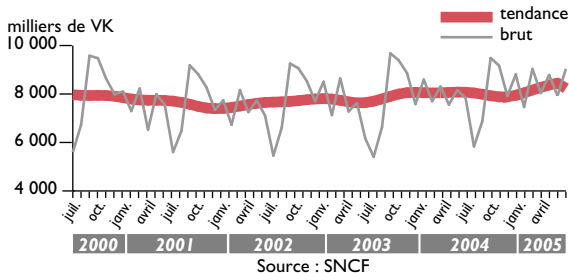
⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+5,0 %	+0,7 %

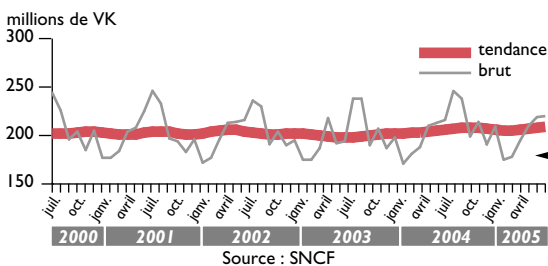
Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Trafic interrégional du Poitou-Charentes



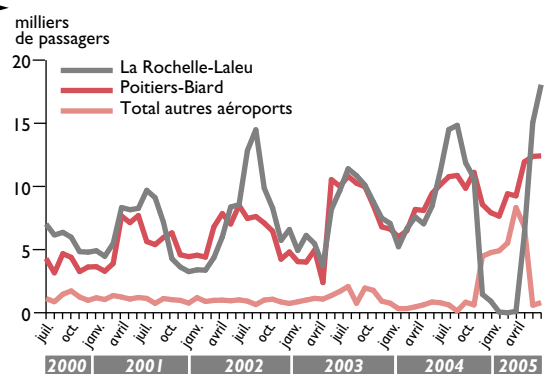
Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Trafic interne	+2,8 %	+5,1 %
Trafic interrégional	+1,1 %	+1,7 %

Pour une meilleure visibilité, nous avons décidé de détailler 3 courbes représentant les trafics de Poitiers, de La Rochelle et des autres aéroports de la région (Angoulême, Niort, Rochefort et Royan). L'activité des aéroports de la région a augmenté de 48,7 % par rapport au 2^e trimestre 2004. Dans le détail, celui de l'aéroport de La Rochelle augmente de 47,1 % en dépit d'un trafic nul au mois d'avril. En raison des travaux de mise en conformité de la piste pour son usage par les moyens courriers utilisés par Ryanair, le trafic s'était reporté sur l'aéroport de Rochefort jusqu'au 28 mars 2005 pour les vols vers Lyon, jusqu'au 18 avril pour les lignes vers l'Angleterre.

Le trafic ferroviaire interne à la Région Poitou-Charentes a progressé de 5 % durant le 2^e trimestre 2005, suivant la tendance enregistrée à la fin de l'année. Le trafic interrégional progresse de 1,7 % durant le 2^e trimestre 2005

Voyageurs aériens⁽¹⁾



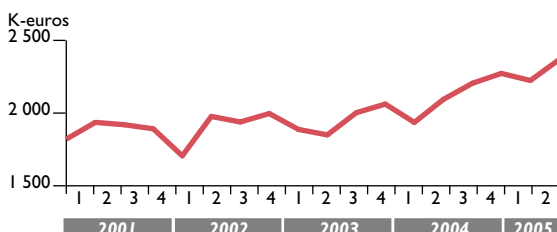
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Poitiers-Biard	+27,3 %	+32,7 %
La Rochelle-Laleu	-99,2 %	+47,1 %
Total autres aéroports	+1570,5 %	+261,1 %
Poitou-Charentes	+9,6 %	+48,7 %

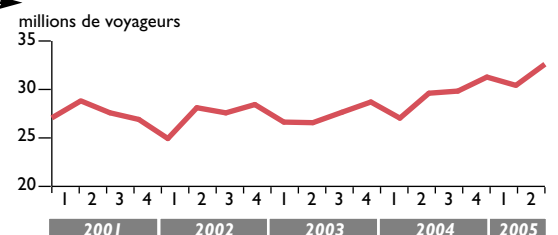
Voyageurs TER

Trafic en millions de voyageurs-kms

Voyageurs TER Recettes HT y compris compensations militaires



Ce nouvel indicateur concerne les transports express régionaux dont la loi SRU a transféré la compétence aux Conseils régionaux. Le trafic de voyageurs des TER est en forte augmentation depuis le début 2004., tout comme les recettes voyageurs. La Région Poitou-Charentes en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs a cherché à développer l'offre TER et a réalisé d'importants efforts de modernisation du matériel.



EVOLUTION	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04
Voyageurs par km	+12,5 %	+10,1 %
Recettes	+14,9 %	+13,1 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin juin 2005

- ✓ Le niveau des soldes d'opinions sur l'activité durant le second trimestre 2005 se dégrade. Le sentiment des chefs d'entreprises quant au climat économique est au plus bas, -75 en solde d'opinion, soit près de 8 entrepreneurs sur 10 jugeant le climat économique mauvais, niveau jusqu'à jamais atteint. Toutefois, le solde d'opinion des transporteurs sur le transport national négatifs depuis plusieurs trimestres, remontent légèrement par rapport au trimestre précédent très morose : **le transport urbain** (-4), **le transport à courte distance** (-2) et **le transport à longue distance** (-10). Les perspectives pour le trimestre à venir sont très pessimistes en ce qui concerne le transport à plus de 200 km (-37). Le transport à courte distance (-3) devrait se stabiliser tout comme la distribution urbaine (0).
- ✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il reste difficile d'évaluer l'évolution du trafic international des entreprises de la région. On constate que **l'activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère, principalement en provenance de la péninsule ibérique et des pays d'Europe de l'Est.
- ✓ La plupart des indicateurs concernant la situation des entreprises sont déprimés, et ce, quelle qu'en soit la taille. Les soldes d'opinion concer-

nant **les trésoreries** se dégradent depuis plusieurs trimestres (-38 en solde d'opinion). Les soldes d'opinion concernant **les prix du transport** restent négatifs, et ce depuis plusieurs trimestres, en raison des difficultés que rencontrent les entreprises de transport pour absorber les hausses des prix de l'énergie, -15. **Les délais de paiement des clients** ont augmenté.

- ✓ Les soldes d'opinion concernant **le recrutement** de conducteurs routiers sont mitigés : -6 en solde d'opinion pour le trimestre passé et les prévisions concernant les recrutements pour le trimestre à venir sont mitigées avec un solde d'opinion de 0.
- ✓ **Traduisant la faiblesse des investissements**, le nombre d'entreprises à investir dans du matériel de transport conserve un niveau similaire depuis plusieurs trimestres. Les prévisions d'achats sont encore plus pessimistes. L'achat de véhicules correspond essentiellement au renouvellement du parc (73 %). Cette tendance perdure pour le trimestre à venir avec 100 % des achats qui correspondent au renouvellement du parc.

* **solde d'opinion** : différence entre la part des opinions favorables ou ayant constaté une hausse et la part des opinions défavorables ou ayant constaté une baisse

** **les données sur l'international** sont à considérer avec **prudence** en raison du faible nombre d'entreprises qui pratiquent ce type de transport

V.R.

suite de la p 1

fraudes. Il sera plus facile d'utilisation pour le conducteur et plus performant pour l'entreprise. La lecture et la gestion des données en seront simplifiées puisque les entreprises ont la possibilité de consulter et de télécharger les données dont elles ont besoin. Le traitement numérique permet un gain de temps que ce soit au niveau de l'archivage sur support informatique ou au niveau de la lecture des cartes de conducteur : il suffit de transférer les données du chronotachygraphe sur les ordinateurs de l'entreprise. Des gains d'exploitation devraient ainsi être réalisés par l'optimisation de l'utilisation des véhicules. La gestion sociale, notamment l'établissement des feuilles de salaire est facilité par la numérisation des temps d'activités des conducteurs.

Le contrôle

La base réglementaire restera la même : les contrôleurs peuvent accéder à toutes les données enregistrées depuis un an dans la mémoire du chronotachygraphe et à toutes les données détaillées enregistrées pendant 28 jours dans la carte de conducteur mais le contrôle effectif sur route ne portera que sur **l'activité de la semaine et le dernier jour de la semaine précédente. Le traitement au cours du contrôle sera identique entre les possesseurs d'un appareil numérique et analogique.** Si le contrôleur est équipé d'un boîtier de transfert de données, il pourra directement transférer les données sur un ordinateur pour visualiser au moyen d'un logiciel d'analyse toutes les informations contenues sur la carte du conducteur contrôlé et celles de l'appareil équipant le véhicule. Si le contrôleur ne dispose pas de boîtier de transmission de données, il pourra insérer sa carte de contrôleur dans le chronotachygraphe du véhicu-

le, et imprimer depuis celui-ci un ticket reprenant les informations contenues sur la carte du conducteur et la mémoire du véhicule.

Le coût

Le coût et les frais d'installation pour un appareil qui ne serait pas monté en série, devrait se situer entre 500 et 3 000 euros selon les options. Quant aux cartes elles sont d'un montant unitaire de 50 euros.

Délivrance des cartes

En France, la gestion et la distribution des cartes à puces a été confiée à la société CHRONOSERVICES, filiale de l'Imprimerie Nationale. Sous le contrôle des pouvoirs publics et en liaison permanente avec ses homologues des autres pays européens, CHRONOSERVICES a en charge le développement de l'ensemble du système d'information carte ainsi que leur délivrance : demande initiale, remplacement de la carte, renouvellement en fin de validité, échange. Environ 600 000 cartes doivent être distribuées. Les forces de contrôle, les conducteurs, les entreprises et les ateliers agréés doivent adresser leurs demandes de cartes auprès de CHRONOSERVICES, 27, rue de la Convention 75015 PARIS. Outre des informations sur l'intégralité du dispositif, le site internet : www.chronoservices.fr, permet de télécharger les imprimés de demande correspondant.

Cohabitation des deux appareils

Cas de l'utilisation par un même conducteur de véhicules équipés des 2 systèmes de chronos :

- Dans un **véhicule équipé de l'ancien** chronotachygraphe, le conducteur a obligation de détenir **les disques de la semaine en**

cours et le disque du dernier jour de la semaine précédente, de conserver sa carte et les tickets d'impression pour les jours où il a conduit un véhicule équipé du chronotachygraphe numérique.

- Dans un **véhicule équipé du nouveau chronotachygraphe**, le conducteur utilise sa carte mais il a obligation de détenir les disques correspondant à la période de conduite effectuée sur un véhicule équipé de l'ancien modèle.

Renseignements :

DRE /service transport ☎ 05 49 55 65 95

Un protocole pour tester

Les entreprises qui souhaiteraient s'équiper de ce nouvel appareil de façon anticipée, peuvent être accompagnées dans leur **démarche d'équipement volontaire** par les services du ministère des transports. Pour tirer un meilleur profit de cette courte phase de test, un protocole destiné à formaliser les échanges entre les entreprises volontaires et les Directions Régionales de l'Équipement, a été mis en place. Ce protocole porte essentiellement sur un échange mutuel d'information sur :

- la mise en place de ce nouvel appareil, son activation, son installation, son étalonnage et sa calibration ;
- les opérations de téléchargement, de conservation et de mise à disposition des données numériques issues de la mémoire des chronos et des cartes de conducteur, les opérations de contrôle sur route et en entreprise. A la suite de ces échanges, un bilan sera élaboré pour faire état des difficultés, recueillir les appréciations, les suggestions d'amélioration ou de correction. Des entreprises régionales se sont d'ores et déjà engagées dans ce processus avec la DRE de Poitou-Charentes.

Camions et Autocars propres : les normes Euro

Définition et Objectifs des normes Euro

Les normes Euro, édictées par l'Union européenne s'appliquent au niveau des moteurs pour véhicules lourds en limitant réglementairement les émissions polluantes unitaires (CO, HC, NOx et particules). Les 4 polluants réglementés ont un impact connu sur la santé et sur l'environnement. L'objectif est de lutter contre les émissions ayant un impact négatif pour la santé et l'environnement.

Les normes Euro visent les polluants suivants :

- **HC** (hydrocarbures imbrûlés)
- **CO** (monoxyde de carbone)
- **NOx** (oxydes d'azotes, NO2 et NO3)
- **FM** (particules)

De la norme Euro 0 à Euro III

La norme Euro 0 est entrée en application en 1990, suite à la Directive européenne 88-77, la norme Euro I en 1993 et Euro II en 1996.

Depuis le 1^{er} octobre 2001 la norme en vigueur est Euro III, qui concerne tous les moteurs de production en première immatriculation depuis cette date. La norme n'est pas rétroactive et ne concerne donc pas les véhicules immatriculés avant cette date.

En 2005 on peut considérer que 45 % du parc de véhicules industriel en France est aux normes Euro III.

En 15 ans, depuis Euro 0, on a enregistré en moyenne, une baisse de 70 % de la teneur en polluants des véhicules utilitaires, la norme Euro IV permettra encore de réduire ces polluants de 30 %.

Vers Euro IV et Euro V

La norme Euro IV entrera en vigueur le 1^{er} octobre 2006, et la norme Euro V, le 1^{er} octobre 2009, pour les véhicules immatriculés à compter de ces dates.

La norme Euro IV va imposer la généralisation des **filtres à particules (FAP)** sur tous les véhicules et la norme Euro V, un **catalyseur de NOx**. Les importants progrès apportés par ces 2 nouvelles

normes concernent la réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particule. On attend une baisse de 80 % de la limite des particules et de 30 % des autres polluants.

En 20 ans, les rejets d'hydrocarbures imbrûlés auront été divisés par 5, ceux de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote par 7, et des particules par 20.

Technologies utilisées

✓ **L'E.G.R** : Exhaust Gaz Recirculation

La technologie EGR est basée sur le principe d'une re-circulation des gaz d'échappement, ceux-ci étant partiellement renvoyés dans la chambre de combustion.

Ce système est complété par un **pot d'échappement à catalyse** et éventuellement par un turbo à géométrie variable.

✓ **La réduction catalytique sélective (S.C.R** : Selective Catalytic Reduction)

Cette technologie consiste à injecter à l'échappement du moteur un agent réducteur (en général de l'urée) qui transforme par catalyse les Nox en vapeur d'eau et en azote. Un réservoir d'urée est nécessaire, sa consommation étant d'environ 3 litres pour une consommation de 100 litres de gazole.

Cette dernière technologie tend à être développée par la majorité des constructeurs de poids lourds.

Impact de ces technologies

Les constructeurs de poids lourds estiment que le prix des moteurs devraient augmenter d'environ 25 %, ce qui devrait signifier une hausse du prix des véhicules de l'ordre de 5 % pour les prochaines années.

Quant au prix du carburant, le système **SCR** implique une augmentation de l'ordre de 2 % de la valeur d'un plein, **mais ces normes ont permis de réduire considérablement la consommation des véhicules.**

De nombreuses réglementations font désormais référence à ces normes, incitant ainsi les transporteurs à utiliser des matériels plus récents et donc moins polluants. Par ailleurs, des systèmes de taxation en fonction des infrastructures utilisées et de la norme du véhicule, vont probablement se mettre en place, à l'instar de la taxe Allemande (LKW Maut). La ville de Paris envisage même de limiter l'accès à certaines zones aux seuls véhicules Euro III.

Tableau de réduction des émissions (en g / kwh)

Norme	Années	HC	CO	NOX	FM
Euro 0	1990	2,4	11,2	14,4	-
Euro I	1993	1,23	4,9	9	0,36
Euro II	1996	1,1	4	7	0,15
Euro III	2001	0,66	2,1	5	0,13
Euro IV	2006	0,46	1,5	3,5	0,02
Euro V	2009	0,46	1,5	2	0,02

Des transports urbains propres pour Poitiers et La Rochelle

A la fin 2005, l'agglomération de Poitiers aura équipée 25 bus de **filtres à particules (FAP)** en retrofit. Ajoutés aux 55 bus circulant au gaz, le parc est à 80 % composé de véhicules propres, les 20 % restant seront remplacés à très courts termes. L'agglomération de La Rochelle, à la fin 2005, aura équipée **47 bus de FAP**, additionnés aux véhicules neufs le parc atteindra les 100 % de véhicules propres. Sur le réseau de la STGA (Angoulême), 28 bus seront équipés de FAP et le parc se composera de véhicules propres à 94 %. Niort devrait se lancer dans une démarche similaire en 2006.

BREVES

Relèvement des poids des véhicules à 44 t

Les arrêtés interpréfectoraux relatifs au relèvement des poids des véhicules à 44 t dans un rayon de 100 km autour des 3 ports maritimes de Charente-Maritime ont été signés par 8 préfets le 28 juillet 2005.

Des documents sont téléchargeables à partir du site internet de l'ORT, rubrique "Actualité", "A la Une": un résumé du dispositif, les 3 arrêtés, les listes des communes concernées et les cartes.-

Réunions d'information sur les Groupements d'Employeurs

Dans le cadre Contrat d'Objectifs Territorial Transport, des réunions publiques seront prochainement organisées pour informer les entreprises régionales de transport routier sur les possibilités que peuvent offrir les "Groupements d'Employeurs" en matière de recrutement et de gestion des ressources humaines.

La première destinée aux entreprises du bassin d'emploi de Poitiers/Châtelleraut, aura lieu le 18 janvier 2006 à Poitiers.

La seconde à l'attention de celles du bassin d'Angoulême/Cognac se tiendra le 25 janvier 2006 à Angoulême.

Contact : ☎ 05 49 55 65 56

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS

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 2 200 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



Région Poitou Charentes
La démocratie participative

