

## **4<sup>ème</sup> Orientation TRANSPORTS**

### **THEMATIQUE 4: Des véhicules propres et économes**

#### **Fiche action n°4.4.1 STARBUS**

##### **1. OBJECTIFS STRATEGIQUES**

Le développement d'un réseau de bus urbain "propre et économe" améliore nettement les conditions environnementales de la ville en favorisant le transfert modal, réduisant ainsi l'utilisation de véhicules particuliers, donc la consommation de carburant.

Dans le cadre de sa politique de renouvellement du parc de bus urbains, Cités en Champagne souhaite utiliser la filière énergétique qui a le meilleur impact sur la qualité de l'environnement

##### **2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC**

Les bus de l'Agglomération fonctionnent au gasoil TBTS (très basse teneur en soufre) avec filtres à particules et pour les derniers de l'injection d'urée, ce qui les rapprochent de la norme Euro 6 qui n'est pas encore obligatoire.

Des questions se posent toutefois pour savoir si d'autres choix ne seraient pas pertinents au regard de la taille du réseau, du nombre de kilomètres parcourus, de la topographie du territoire...

Le choix de la meilleure filière parmi celles disponibles commercialement (GNV, GPL, Diesel avec Filtre à Particules, biocarburants...) est de plus en plus difficile. En effet, il faut considérer d'un côté les avantages dont certains sont difficilement quantifiables en utilisation réelle (émissions polluantes, gaz à effet de serre, bruit, indépendance énergétique...), et de l'autre côté les inconvénients (coûts, changement des habitudes), en essayant de les agréger pour établir et justifier le choix.

### **3. DESCRIPTIF DE L'ACTION**

Pour aider les autorités organisatrices gestionnaires de réseaux de bus l'ADEME a développé durant 3 ans dans le cadre d'un projet européen, l'outil "STARBUS"

Celui-ci a pour objectif de donner la possibilité de comparer différentes alternatives énergétiques en proposant un outil d'aide à la décision intégré qui, à partir de caractéristiques d'exploitation locales, permet d'obtenir pour chaque filière un unique critère agrégé permettant des comparaisons, des projections sur plusieurs années et des études paramétriques.

La méthodologie retenue, confirmée au niveau européen par la récente Directive sur les véhicules propres, rassemble d'une part les émissions polluantes, gaz à effet de serre et bruit en les valorisant en terme économique et d'autre part, les coûts "classiques" liés aux investissements et fonctionnement..

L'utilisateur de l'outil peut utilisées:

- des données agglomérées de parcours effectués par d'autres utilisateurs et par analogie approcher des ordres de grandeur d'émission polluante
- du matériel embarqué dans un véhicule: système PAM qui permet de collecter les données réelles.

Le service transport de la CAC avec le délégataire du service des transports urbains contactera l'ADEME pour s'inscrire dans la démarche STARBUS.

### **4. ACTEURS**

Direction pilote	Service transport CAC
Directions associées	Kéolis Châlons en Champagne ADEME
Partenaires techniques	
Partenaires financiers	ADEME

### **5. CALENDRIER PREVISIONNEL**

### **6. INDICATEURS & MODES D'EVALUATION PROPOSES**

Date de mise en place du système  
Données collectées

## 4<sup>ème</sup> Orientation TRANSPORTS

### THEMATIQUE 4: Des véhicules propres et économes

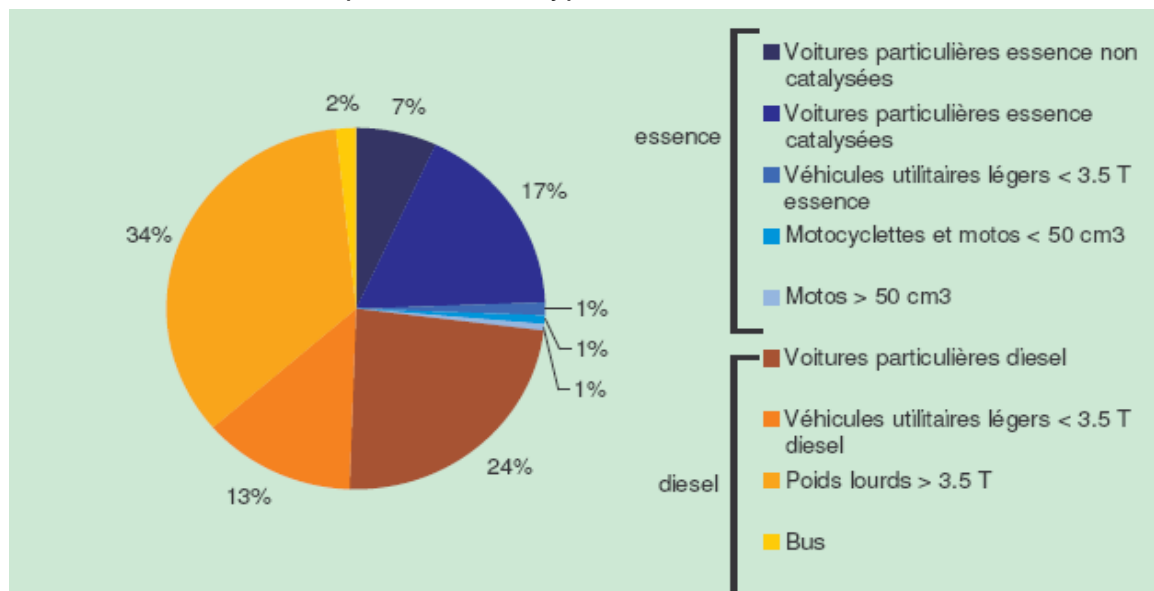
#### Fiche action n°4.4.2 Une flotte de véhicules de service à énergie "propre"

#### 1. OBJECTIFS STRATEGIQUES

L'objectif du protocole de KYOTO est de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020

Le bilan carbone de l'Agglomération, réalisé par la Région en fin d'année 2008, estime les émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur des transports à 111 420 teq CO2/an soit près 33 % du total des émissions.

La production des émissions par différents types de véhicules



La flotte de véhicules de service de la Communauté d'Agglomération et les villes qui la composent est constituée à la fois de véhicules légers, d'utilitaires et de poids lourds.

Les collectivités doivent se montrer exemplaires en s'engageant à renouveler leur parc automobile avec des véhicules propres.

## 2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

Le parc automobile de la Communauté d'Agglomération et des 13 communes est composé (hors bus) d'environ 160 véhicules légers et d'une vingtaine de poids lourds qui sont renouvelés, en moyenne, entre 10 et 16 ans.

La majeure partie des véhicules légers fonctionnent à l'essence; les poids lourds et les utilitaires, au gas-oil

Quelques véhicules fonctionnent avec une autre source d'énergie

- deux véhicules légers, un utilitaire et un scooter électriques
- 2 véhicules éthanol en location
- 6 véhicules légers hybrides GPL et Essence

Un état plus exhaustif du parc est à effectuer.

## 3. DESCRIPTIF DE L'ACTION

La CAC et les villes s'engagent à mener une réflexion commune afin de:

- déterminer la ou les meilleures énergies à utiliser dans les véhicules en fonction du contexte local (véhicules électriques, bicarburant, agro-carburant, GPL)
- définir un objectif qui traduit leur volonté d'agir comme par exemple : constituer un parc de véhicules " bas carbone" composé de voitures émettant moins de X g de CO<sub>2</sub>/km à l'horizon 20--
- arrêter un planning de renouvellement des véhicules pour atteindre les objectifs fixés (ou opter pour une autre formule telle que la location ou l'auto-partage)

Une expérimentation sur la base d'un partenariat avec un constructeur de véhicules propres pourrait éventuellement être étudiée (cahier des charges et conditions juridiques de mise en place à définir)

## 4. ACTEURS

Direction pilote	Directions générales de la CAC et de chacune des villes
Directions associées	Services techniques concernés
Partenaires techniques	ADEME Constructeurs automobiles à définir ???
Partenaires financiers	ADEME Région

## **5. CALENDRIER PREVISIONNEL**

## **6. INDICATEURS & MODES D'EVALUATION PROPOSES**

- état des lieux du parc de véhicules
- définition d'objectifs quantifiés à atteindre dans un délai donné
- définition des moyens à mettre en place pour atteindre cet objectif