

N° 22

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-BRÈVES

Les déplacements urbains et la loi SRU 1

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM 5

INFORMATIONS-ÉTUDES

Le transport de matières dangereuses en Poitou-Charentes 6

Brèves

Agenda

La 8^e édition de la **Semaine du Transport Public** aura lieu du 17 au 23 septembre 2001. Parrainée par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, cette campagne nationale organisée chaque année se fonde sur la mobilisation des autorités organisatrices et des entreprises de transport public de chaque région. L'enjeu est de sensibiliser le public aux questions essentielles liées aux déplacements (accessibilité de la ville, respect de l'environnement, efficacité et convivialité du transport public, etc...). La journée européenne « **En ville sans ma voiture** » se tiendra le samedi 22 septembre 2001.

Contact DRE : Jean-Paul BAZIN ☎ 05-49-55-65-65

Les 3^e Assises de l'énergie se dérouleront les 17 et 18 octobre 2001 au Palais des Congrès de Dunkerque. Cette rencontre sera axée sur la problématique « Énergie, mobilité urbaine...demain. Quelles responsabilités pour les Collectivités Locales ».

Contact : Communauté Urbaine de Dunkerque
☎ 03-28-62-70-25 et www.assises-energie.net

TER Poitou-Charentes : un nouvel abonnement domicile-travail

A compter du 20 août 2001, l'abonnement de travail existant sera étendu jusqu'à 150 km. Issue d'un partenariat entre la SNCF et la Région Poitou-Charentes, cette initiative a pour objectif de faciliter l'utilisation des transports collectifs sur des moyens trajets, quotidiens ou très fréquents, dans le cadre de déplacements domicile - travail effectués sur le réseau TER Poitou-Charentes ainsi que sur 10TGV autorisés.

Cet abonnement hebdomadaire ou mensuel baptisé « **Destina TER Travail** », utilisable 7 jours sur 7, permettra aux résidents de Poitou-Charentes de bénéficier d'une réduction tarifaire pouvant aller **jusqu'à 75 %**. Destina TER Travail sera valable en Poitou-Charentes et sur les lignes reliant la région à Bordeaux, Limoges et Tours. Tous les renseignements concernant les modalités d'abonnement et les conditions d'utilisation seront disponibles à partir du 20 août 2001 dans les gares SNCF, par téléphone (08-36-35-35-35; 2.23F la minute), par minitel (3615TER) ou sur Internet (<http://ter.sncf.fr/poitou-charentes>).

Contact Conseil Régional :

Emmanuel MIALHE ☎ 05-49-55-68-76

Contact SNCF :

Stéphane STRZELECKI ☎ 05-49-36-80-17

Les déplacements urbains et la loi SRU

Dans notre dernière édition, le Président du Conseil Régional Poitou-Charentes avait présenté les grands principes de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs, qui sera effective au 1^{er} janvier 2002 en application de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU).

Le présent éditorial est consacré, dans le prolongement du précédent, à une présentation générale de la politique des déplacements urbains et de sa nécessaire cohérence avec les politiques urbaines.

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (loi SRU) du 13 décembre 2000 met l'accent, dans son titre III, sur une politique des déplacements au service du développement durable.

Le développement des agglomérations et des territoires péri-urbains d'un même bassin de vie est intimement lié aux politiques de déplacement. Si les dernières décennies ont permis un renforcement substantiel des réseaux de transports collectifs, il n'en demeure pas moins qu'il convient de franchir de nouvelles étapes afin que les villes et leurs agglomérations ne soient plus conçues ou organisées autour de l'automobile. Un nouveau partage de la voirie doit ainsi voir le jour afin que les transports collectifs mais aussi les modes de déplacements alternatifs (le vélo, la marche à pied) trouvent leur place.

Pour agir avec efficacité dans ce sens, la loi SRU prévoit de renforcer les liens entre les documents de planification urbaine (établissements des Schémas de Cohérence Territoriale -SCOT- des Plans Locaux d'Urbanisme -PLU-) et de planification des déplacements (Plan de Déplacements Urbains -PDU-).

Ainsi, la nouvelle loi va dans le sens d'une plus grande cohérence concernant l'expansion de la maîtrise de la ville. A l'échelon de l'agglomération, les SCOT, actuellement en cours de définition dans la région, fixent les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique et de loisirs mais aussi de « déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile ». Ils définissent les objectifs de desserte en transports collectifs. Ils peuvent également subordonner l'ouverture à l'urbanisation des zones naturelles et agricoles et les extensions urbaines à la création d'un réseau de transports en commun. Ces documents d'urbanisme auront donc à fédérer les documents de planification sectoriels que sont le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

En ce qui concerne les PDU, rappelons qu'ils sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants et qu'ils ont vocation à définir un système global de déplacement des personnes et des marchandises, dans un objectif de diminution du trafic automobile (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs modifiée par la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie).

La loi SRU prévoit un renforcement de leur rôle ainsi que l'élargissement de leur contenu. Ainsi les nouvelles dispositions introduites par la loi visent à élargir et préciser davantage le caractère prescriptif du PDU en matière, notamment, d'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, de politique de stationnement, de distribution des marchandises en ville. Dans leur nouvelle conception, les PDU deviennent plus opérationnels dans la mesure où notamment le calendrier des décisions et réalisations doit y figurer.

Par ailleurs, la loi introduit un certain nombre de mesures destinées à favoriser la prise en compte des questions de déplacements à l'échelle des grands territoires des aires urbaines. Elle permet notamment l'élaboration des PDU sur le périmètre du schéma de cohérence territoriale et la création de syndicats mixtes de transport associant les différentes autorités organisatrices et dotés de ressources spécifiques.

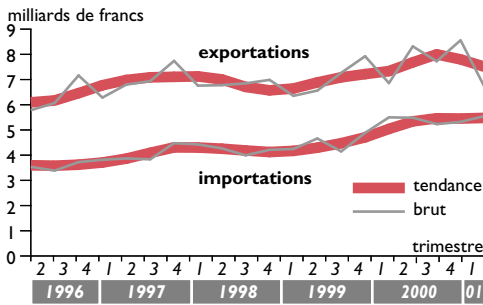
La prise en compte des déplacements dans les documents d'urbanisme implique que le PDU soit compatible avec le schéma de cohérence territoriale et en conformité avec les plans locaux d'urbanisme.

Les PDU devront être mis en conformité dans un délai de trois ans avec les dispositions résultant de la loi SRU. En Poitou-Charentes, ce sera le cas pour les communautés d'agglomération de Poitiers et de La Rochelle dont les PDU ont déjà été approuvés. Pour les communautés d'agglomération du Grand Angoulême et de Niort, les dispositions de la loi SRU seront intégrées lors de l'élaboration, actuellement en cours, de leur PDU.



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

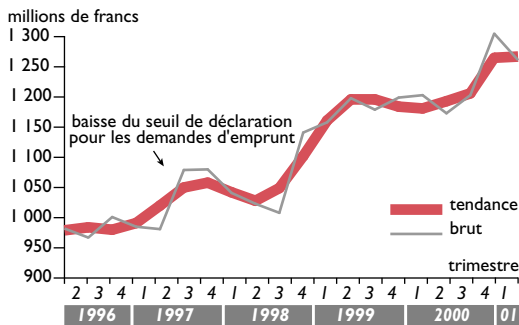


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Exportations	+8,0 %	-2,1 %
Importations	+3,2 %	+0,9 %

En Poitou-Charentes, la croissance économique tend à s'essouffler durant les premiers mois de l'année 2001. En comparaison avec le premier trimestre 2000, la demande intérieure se stabilise. La hausse de 34 % des importations de produits de l'industrie automobile qui représentent 15 % des entrées, compense la baisse de 25 % des importations de combustibles et carburants vraisemblablement imputable à la douceur des températures hivernales. Les exportations de produits agricoles et agroalimentaires (44 % des sorties) sont orientées à la baisse, tant en valeur qu'en quantité.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

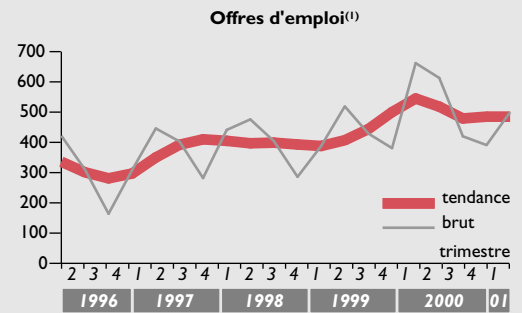


Source : Banque de France

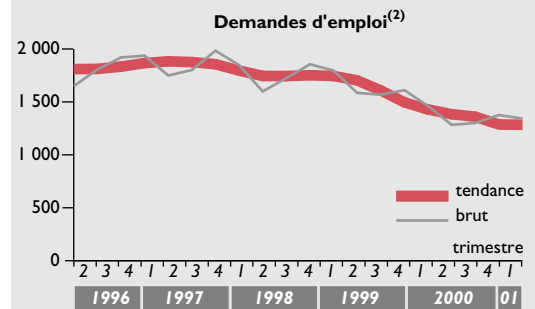
EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Poitou-Charentes	+8,8 %	+4,8 %

En dépit du ralentissement de la conjoncture économique, les entreprises de transport continuent de recourir à l'emprunt (+5 % par rapport à début 2000). On constate depuis plusieurs trimestres que ce sont les encours bancaires des auxiliaires de transport qui enregistrent les plus fortes hausses.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



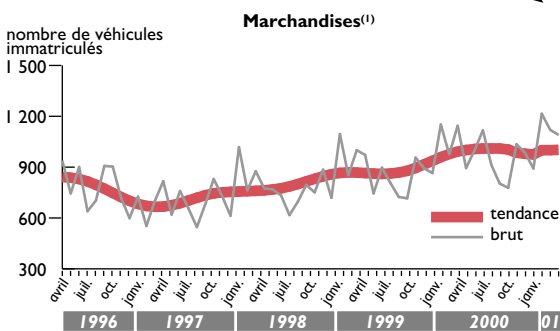
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Tous secteurs	Offres	+10,1 %	-8,4 %
	Demandes	-15,7 %	-13,3 %
Secteur transport	Offres	+2,6 %	-24,5 %
	Demandes	-14,6 %	-8,1 %

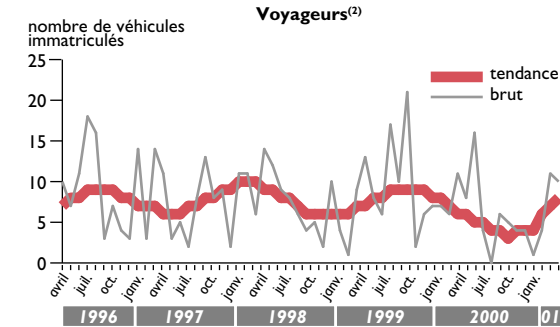
Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes

Immatriculations de véhicules neufs



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

Le rythme d'immatriculations de poids-lourds neufs tend à se ralentir durant le premier trimestre 2001. Toutefois, l'achat en matériel roulant reste à un niveau très élevé, pour les véhicules neufs comme pour les véhicules d'occasion.



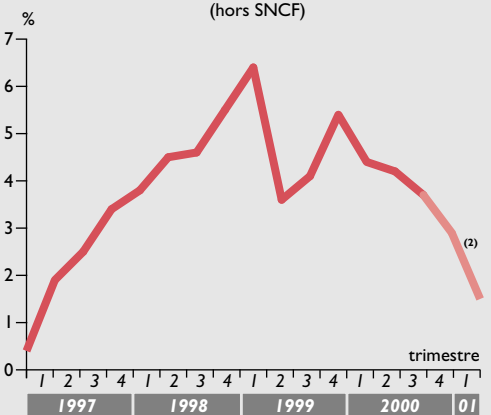
(2) les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Marchandises	+7,3 %	+4,7 %
Voyageurs	-40,0 %	+4,1 %

La situation de l'emploi dans la branche transport continue d'être bénéfique en Poitou-Charentes. Le nombre de demandes d'emploi comptabilisées à la fin du mois de mars 2001 est à son niveau le plus bas depuis plus de 5 ans. Par contre, les offres d'emploi diminuent légèrement, en comparaison avec l'excellente année 2000. Cette dernière tendance est corroborée par le ralentissement de la croissance de l'effectif salarié.

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

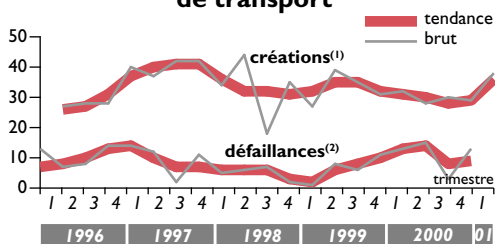
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/04/99 01/04/00	01/07/99 01/07/00	01/10/99 01/10/00	01/01/00 01/01/01*	01/04/00 01/04/01*
Poitou-Charentes	+4,4	+4,2	+3,7	+2,9	+1,5
Charente	+6,5	+2,8	+2,9	+1,2	-0,1
Charente-Maritime	+0,4	+3,1	+3,9	+0,3	+0,8
Deux-Sèvres	+5,9	+4,2	+1,1	+3,0	+0,2
Vienne	+6,6	+6,8	+8,8	+8,0	+5,4

* 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

Malgré la mise en application de conditions d'accès à la profession plus restrictives, concernant notamment la capacité financière, on constate une hausse significative des créations d'entreprises de transport (+22 % par rapport au premier trimestre 2000). Parallèlement, le nombre de défaillances, qui correspond à un petit chiffre, tend à se stabiliser en 2000.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

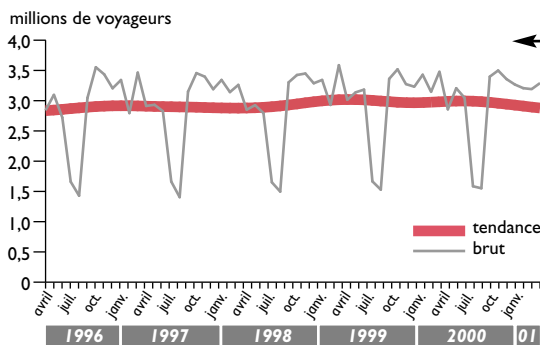
	Au 01/01/00	Au 01/04/00	Au 01/01/01	Au 01/04/01
Transports terrestres	1 519	1 519	1 503	1 497
Transports par eau	36	35	35	37
Transports aériens	5	6	6	6
Services auxiliaires des transports	337	342	347	351
Total	1 897	1 902	1 891	1 891

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

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



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

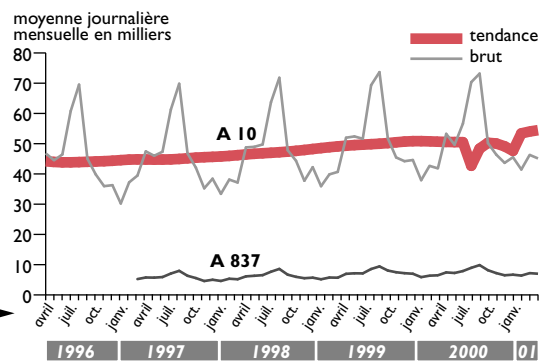
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Poitou-Charentes	+1,0 %	-3,6 %

Plus de 3 millions de voyages sont enregistrés chaque mois sur le réseau de transport collectif urbain de la région Poitou-Charentes. Au cours du premier trimestre 2001, les statistiques sont en légère baisse sur tous les réseaux en comparaison avec 2000 (de -2 % à Poitiers et Niort à -7 % à La Rochelle).

Après 6 mois de stabilité, le nombre de voitures comptabilisées aux péages autoroutiers de Poitou-Charentes s'élève de plus de 8 % en début d'année 2001. Le trafic aux péages de l'A837 Saintes Rochefort, qui représente 13 % du trafic régional, croît de 10 %.

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

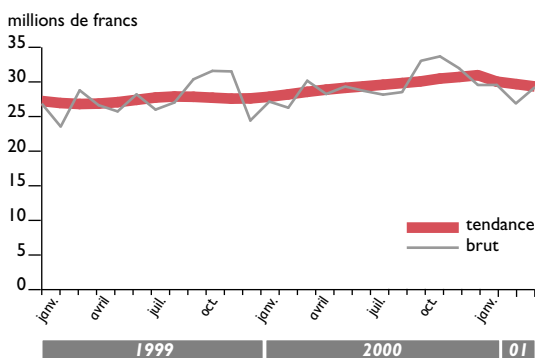


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Poitou-Charentes	+0,0 %	+8,7 %

Activité ferroviaire recettes nettes dans les principales gares⁽¹⁾ de Poitou-Charentes



(1) Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

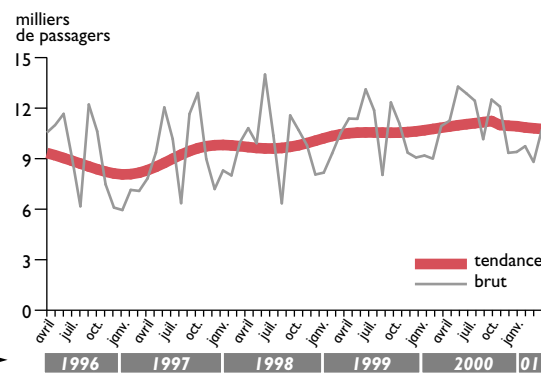
Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Poitou-Charentes	+8,8 %	+2,5 %

L'activité voyageurs des principales gares de Poitou-Charentes affiche une progression proche de 3 % à la fin mars 2001. Cette bonne tenue de l'activité s'explique en partie par l'augmentation des flux induite par la réduction du temps de travail.

Le trafic des aéroports de la région se stabilise en début d'année 2001, la croissance enregistrée à La Rochelle (+9 %) compensant la baisse constatée à Poitiers (-4 %) et Angoulême (-21 %). L'aéroport de La Rochelle bénéficie de l'augmentation de la capacité des avions affrétés sur la ligne La Rochelle-Paris et de la mise en place de la ligne La Rochelle-Poitiers-Lyon depuis octobre 2000.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



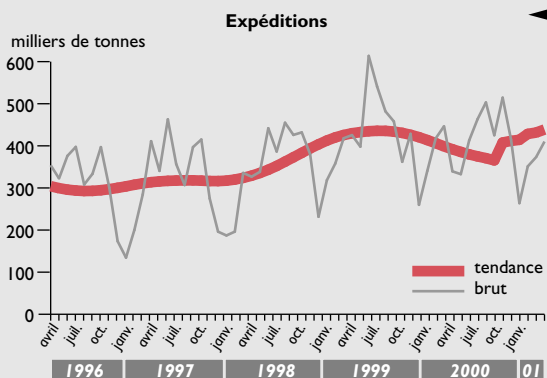
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

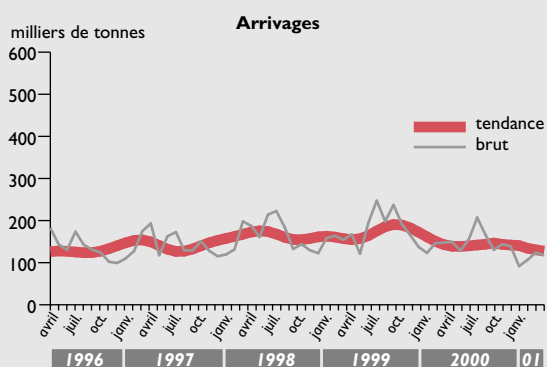
EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Poitou-Charentes	+4,4 %	+0,6 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



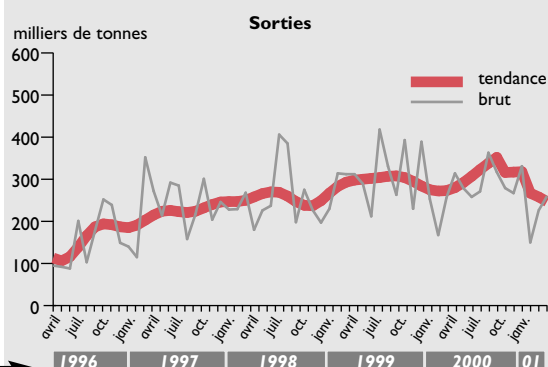
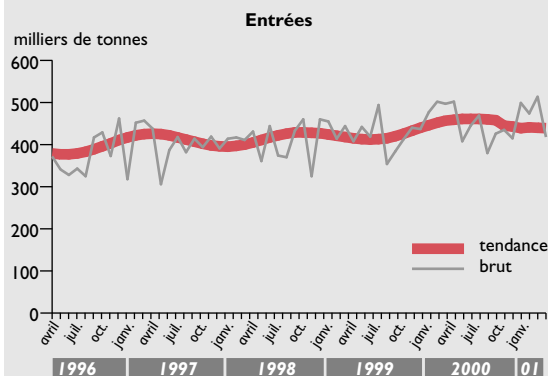
Le début d'année ne se présente pas sous les meilleures auspices pour le fret ferroviaire. Le transport de matériaux de construction (55 % du trafic régional) accuse un fléchissement sensible, tant en entrées qu'en sorties, en raison de l'achèvement effectif ou proche de grands chantiers de construction tels que Bordeaux-Hourcade ou l'A 89. Le trafic de céréales apparaît également moins important qu'en 2000.



Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Expéditions	+13,6 %	-5,8 %
Arrivages	-24,3 %	-16,5 %
TOTAL	+1,5 %	-8,6 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾



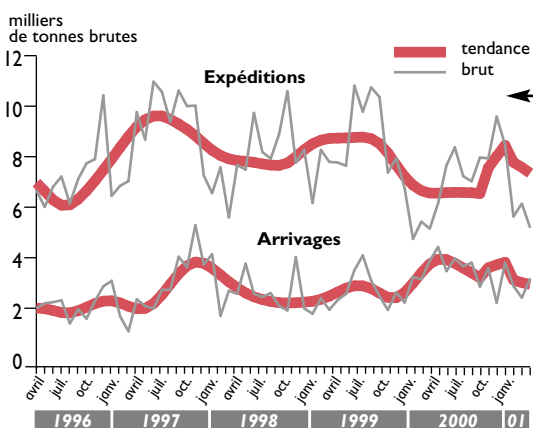
⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Entrées	+4,5 %	-4,8 %
Sorties	-13,4 %	-6,1 %
TOTAL	-3,3 %	-5,2 %

Après les bons résultats enregistrés en 2000, l'activité des ports maritimes de Poitou-Charentes fléchit de 5 % durant le premier trimestre 2001. Par port, La Rochelle-Pallice, qui assure 84 % du trafic régional, enregistre une diminution du transport de produits pétroliers et de céréales que ne compense pas la hausse des entrées de bois. En revanche, le début d'année est favorable pour les ports de Rochefort et Tonny-Charente, respectivement +2 % et +20 %. Tendancé à se spécialiser, le port de Rochefort voit croître son trafic de bois et le port de Tonny affiche ses meilleurs résultats depuis 5 ans sur les sorties de céréales.

Transport combiné⁽¹⁾



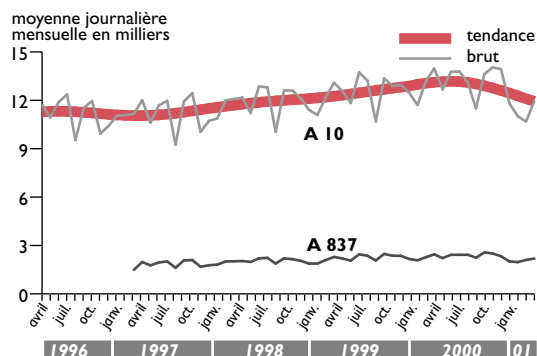
En comparaison avec le premier trimestre 2000, le transport combiné se stabilise en 2001. La hausse des expéditions compense la diminution des arrivages. Il est à noter que le trafic a été perturbé par les grèves survenues en mars qui ont rendu difficile les acheminements ferroviaires.

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

Source : CNC

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Expéditions	+17,0 %	+10,0 %
Arrivages	+36,4 %	-15,9 %
TOTAL	+21,9 %	-0,5 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00
Poitou-Charentes	+3,20 %	-12,6 %

Fait peu courant : le nombre de poids-lourds ayant franchi les péages autoroutiers de la région diminue sensiblement en comparaison avec les premiers mois de l'année passée. Affaire à suivre.

Réglementation

Aides à la Réduction du Temps de Travail dans le TRM

Afin d'aider les entreprises de transport routier de marchandises à réduire le temps de travail de leurs salariés, les pouvoirs publics ont institué deux allègements de cotisations patronales.

- La réduction de cotisations sociales est applicable aux rémunérations des personnels roulants « grands routiers » ou « longue distance ». Elle est accordée aux entreprises de transport routier de marchandises et de déménagement qui respectent la nouvelle réglementation sur la durée du travail prévue par le décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000 ainsi que les règles de transparence des heures et des rémunérations prévues par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983.

- L'allègement de cotisations sociales, mis en place par la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 sur la réduction négociée du temps de travail, dite loi Aubry II, a été adapté aux spécificités des entreprises de transport routier de marchandises. Il s'applique aux personnels roulants « grands routiers »

et aux personnels roulants de « courte distance » des entreprises de transport routier de marchandises, de déménagement et de transport de fonds et valeur.

Actuellement, 13 dossiers d'allègement ont été déposés en Poitou-Charentes et ils ont tous fait l'objet d'une décision favorable.

Par contre, sur les 24 demandes de réduction (correspondant à seulement 2 nouveaux dossiers pour 22 demandes de prorogation du premier dispositif), 10 ont été refusées pour 14 accordées.

La DRE et l'inspection du travail transports se tiennent à votre disposition pour vous fournir de plus amples renseignements et notamment des petites brochures explicatives à ceux qui en feraient la demande.

Contact DRE : Didier GOMME ☎ 05-49-55-65-90

Expérimentation

ELCIDIS : un projet européen pour une amélioration de la distribution des marchandises en ville

De nombreuses villes européennes sont confrontées aux problèmes de nuisances environnementales induites par le transport de marchandises en ville (bruit, pollution de l'air, entrave à la fluidité du trafic...). Dans le but d'améliorer la distribution urbaine de marchandises, le projet européen ELCIDIS (Electric City Distribution systems) a été mis en place en mars 1998. Le principal objectif de ce projet est d'organiser à titre expérimental la desserte urbaine dans 6 villes européennes, dont La Rochelle, avec des véhicules électriques propres et silencieux afin d'évaluer l'efficacité et les impacts environnementaux d'un tel système.

L'expérimentation a débuté dans la ville de La Rochelle à la mi-février 2001.

Elle consiste à substituer aux camions thermiques des véhicules électriques (6 fourgonnettes Berlingo) à partir d'une plate-forme située à proximité de la gare ferroviaire et facilement accessible par les grands axes routiers. Gratuite pour les transporteurs, cette opération a pour objectif de capter le transport quotidien des quelque 5 000 colis livrés chaque jour dans le centre-ville. Les enjeux, les atouts, les partenaires, le coût et le premier bilan de cette démarche vous seront présentés dans le prochain numéro de la lettre trimestrielle de l'ORT.

Contact Communauté d'Agglomération de La Rochelle : ☎ 05-46-51-50-00

Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes - Situation à la fin mars 2001

Le **transport national** enregistre une **légère baisse**, très contrastée selon la distance : baisse sur la distribution urbaine, stabilité du transport à courte distance et croissance du transport à longue distance. Les prévisions tendent à prolonger cette tendance.

Le transport **international** semble **se maintenir globalement**, avec une reprise du trafic sur la Belgique et un recul de l'activité sur l'Espagne et l'Italie. Pour expliquer le tassement de leur activité, certains transporteurs invoquent notamment la crise de la vache folle et de la fièvre aphteuse.

Notons que 14 % des répondants déclarent faire appel à des relais d'attelage avec des entreprises ou des filiales étrangères pour l'organisation de leurs transports internationaux.

Après plusieurs mois de hausse, les **prix du transport se stabilisent** durant le premier trimestre 2001. 39 % des transporteurs (contre 60 % au premier trimestre 2000) indiquent que la répercussion de leurs coûts sur leurs prix de revient est plus difficile qu'en 2000 et 15 % (21 % au premier trimestre 2000) considèrent qu'elle est plus facile.

Le **niveau de trésorerie** continue de **s'améliorer faiblement**. En revanche, les délais de paiement ont tendance à augmenter.

La **hausse des effectifs salariés** se fait moins vive qu'en 2000 et se situe en

deçà des prévisions faites à la fin de l'année dernière. Les prévisions pour le second trimestre 2001 apparaissent plus positives, en raison d'une perspective de baisse des réductions d'effectifs.

L'**utilisation du parc**, tout en étant satisfaisante, est en net recul par rapport au trimestre précédent.

Les **achats de véhicules** sont en **hausse**, avec une augmentation sensible des investissements pour motif de remplacement. Si ces résultats confirment les prévisions du quatrième trimestre 2000, celles pour le second trimestre 2001 sont nettement moins optimistes.

Contact DRE : Philippe BAYER ☎ 05-49-55-65-86

P.B.

Vous pouvez être destinataire des **résultats nationaux de l'enquête trimestrielle de conjoncture TRM** réalisée par le Ministère des Transports sur simple demande

Contact ORT : Valérie TOUZEAU ☎ 05-49-55-65-82

Le transport de matières dangereuses en Poitou-Charentes

En Poitou-Charentes, le transport de matières dangereuses, tous modes confondus, constitue une activité importante. Désireuse de mieux appréhender ces flux de matières dangereuses, tant quantitativement que qualitativement, la Direction Régionale de l'Équipement a confié une étude au CETE du Sud-Ouest. Nous vous proposons dans le présent article les principaux résultats de cette étude menée durant le premier semestre 2001 et effectuée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports.

L'étude a été réalisée selon plusieurs approches :

- une analyse de 30 enquêtes routières réalisées dans le cadre de l'observatoire des trafics régionaux de 1997 à 2000 ;
- les résultats d'une enquête cordon réalisée autour du port de La Rochelle pour le compte de l'ORT en 1999 ;
- une enquête auprès des principaux pôles générateurs de trafics de matières dangereuses ;
- les informations fournies par la SNCF concernant le trafic ferroviaire.

Au vu de cette analyse, il ressort que les **principaux générateurs du trafic de matières dangereuses** sur la région sont :

✓ le port de La Rochelle pour :

- le trafic interne à la région représentant essentiellement l'approvisionnement en carburant des départements des Deux-Sèvres (à l'exception du nord-ouest approvisionné par le port de Donges), de la Vienne, du nord de la Charente et de la Charente-Maritime ;
- le trafic d'échange de la région avec les régions périphériques, en l'occurrence essentiellement le Limousin et le Centre (à partir du centre de stockage de Chasseneuil du Poitou). Ce trafic se compose majoritairement de transport de carburant.

✓ le port de Bordeaux-Bassens pour :

- le trafic de transit en direction de la région Centre (3/4 par la RN 10 ; 1/4 par l'A 10), du Limousin (RN 10 puis RN 151 et RD 951) et de manière plus résiduelle entre l'Aquitaine et Pays de Loire et Bretagne (A 10, A 837 et RN 137) ;
- le trafic d'échange dans la mesure où le port de Bassens approvisionne le sud de la Charente et de la Charente-Maritime.

En jour ouvrable, près de 1200 véhicules transportant des matières dangereuses circulent sur les routes de la région. En détail, près de 710 véhicules/jour (v/j) générés par le port de La Rochelle sont comptabilisés, 340 v/j de transit et d'échanges entrants ainsi que 130 v/j générés par les autres pôles de la région (hors port de la Rochelle).

Les tronçons routiers les plus empruntés sont les suivants :

- > 400 PL/jour ouvrable : RN 11 (entre La Rochelle et la RN 137)
- 300 < PL/jour ouvrable < 400 : RN 11 (entre la RN 137 et la RN 248)
- 200 < PL/jour ouvrable < 400 : RN 137 (entre La Rochelle et Rochefort)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RN 11 (entre la RN 248 et Niort)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RN 10 (de la Gironde à Angoulême)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : A 10 (de Poitiers à l'Indre et Loire)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RN 137 (de la RN 11 à la Vendée)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RD 948 (de Niort à Melle)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RN 148 (de Niort à la Vendée)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : A 10 (de la Gironde à Mirambeau)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RN 10 (d'Angoulême à Couhé)
- 100 < PL/jour ouvrable < 200 : RN 248 (de la RN 11 à l'A 10)

En Poitou-Charentes, les itinéraires des poids lourds matières dangereuses ne se distinguent pas réellement des itinéraires empruntés par les PL en

général. On retrouve quelques préférences :

- la RD 939 est privilégiée à la RN 141 sur l'itinéraire La Rochelle-Angoulême ;
- la RN 10 est privilégiée à l'A 10 pour le transit ;
- la RD 948 sur l'itinéraire La Rochelle-Limoges.

Cependant, le poids spécifique du trafic de matières dangereuses sur certains tronçons renvoie aux différents pôles générateurs et aux dépôts intérieurs à la région ; à la génération de trafic proportionnellement plus importante pour le port de La Rochelle (et à un hinterland plus réduit pour ce marché) ; et à la part moins importante du transit de matières dangereuses dans le trafic total de matières dangereuses par rapport au trafic PL en général.

C'est pourquoi le taux de poids lourds matières dangereuses sur le trafic PL n'est pas le plus important sur les tronçons les plus empruntés.

Les tronçons sur lesquels le taux de poids lourds matières dangereuses est le plus important sont en effet les suivants :

- > 10 % : RD 939 (d'Angoulême à St Jean d'Angély)
- > 10 % : RD 948 (de Confolens à Melle)
- 7,5 à 10 % : RD 730 (de Royan à Cozes)
- 7,5 à 10 % : RD 948 (de Niort à Melle)
- 5 à 7,5 % : RN 150 (de Niort à Saintes)

La nature des matières dangereuses se répartit de la façon suivante : 68 % de liquide inflammable, 12 % de matières corrosives à très corrosives et 11 % de gaz.

Le trafic ferroviaire de matières dangereuses est très faible. Les échanges significatifs sont ceux de La Pallice avec le dépôt de la Souterraine dans la Creuse ; la Seine Maritime avec la Charente et la Charente-Maritime ; l'Isère et les Pyrénées Atlantiques avec la Charente-Maritime.

Retenons quelques points saillants qui ressortent de cette étude :

- il y a proportionnellement moins de transit de matières dangereuses que pour les PL en général ;
- le trafic ferroviaire est très faible ;
- le port de La Rochelle génère 60 % des trafics ;
- les carburants représentent 70 % des trafics ;
- les pourcentages de poids lourds matières dangereuses les plus forts ne se rencontrent pas sur les tronçons les plus empruntés ;
- 60 % des tronçons ont un trafic de poids lourds matières dangereuses inférieur à la moyenne nationale (4 %), 25 % ont un trafic moyen et 15 % ont un trafic supérieur à cette moyenne.

Cette étude répond à une demande de connaissance sur la réalité d'un trafic qui polarise toutes les inquiétudes. A la disposition de tous les acteurs, elle permettra une approche plus fondée des problèmes auxquels il donne lieu.

P.B.

Contact ORT : Philippe BAYER ☎ 05-49-55-65-86

Modélisation des transports de voyageurs: point d'avancement de la démarche en Poitou-Charentes

Les études méthodologiques, menées en 1999 et 2000 sur la modélisation, ont permis de déboucher sur un outil d'analyse intermodal rail-route.

L'étape suivante consiste à rendre opérationnel ce modèle. Aussi, dans ce cadre, la Direction Régionale de l'Équipement et le CETE du Sud-Ouest testent actuellement le modèle sur les liaisons La Rochelle-Bordeaux et Poitiers-Limoges en réalisant des tests de sensibilité de la part de marché des différents modes aux variations de la fré-

quence, du temps de parcours, de l'aménagement des réseaux, etc.... Au delà de l'appréciation du calage du modèle qui sera ainsi faite, ces tests vont permettre d'apporter des éléments aux analyses socio-économiques qui seront menées par ailleurs. A l'issue de cette phase test, la DRE élaborera dans le courant du troisième trimestre 2001 une plaquette de présentation de cette modélisation destinée à faire connaître et à valoriser cet outil établi en partenariat avec les acteurs régionaux.

Contact DRE : Jean-Paul BAZIN ☎ 05-49-55-65-65

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

Directeur de la publication : Pierre Verney - Responsable : André Turcot - Contacts : Philippe Bayer, Jean-Paul Bazin, Michèle Bonnet, Véronique Roy et Valérie Touzeau

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

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

Tiré à 2 300 exemplaires - ISNN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T



RÉGION
**Poitou
Charentes**
La Dynamique Humaniste

