

N° 35

# 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

La communauté d'agglomération de Poitiers et la mobilité scolaire 1

### STATISTIQUES

2-4

### LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture juin 2004  
Brèves 5

### INFORMATIONS-ETUDES

Transport et livraison de marchandises en ville :  
cas de l'agglomération de Poitiers 6

## La communauté d'agglomération de Poitiers et la mobilité scolaire

**Les collectivités sont concernées au premier chef par la problématique prégnante des déplacements, préoccupation que l'on retrouve dans les démarches retenues dans le cadre des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), des Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), des Agendas 21, des PDU (Plan de Déplacement Urbain)... Les déplacements constituent un levier d'importance pour le développement durable. Des projets d'animation pédagogique sur l'éco-mobilité scolaire sont actuellement menés sur le territoire de la CAP (Communauté d'Agglomération de Poitiers). L'objectif est de permettre à l'enfant de faire le choix de son mode de transport en toute connaissance de cause. Il s'agit de favoriser la prise de conscience de l'intérêt que présentent la marche ou le vélo pour la santé et l'environnement afin que les enfants mettent en pratique ces enseignements dans leur future mobilité. Entretien avec M. Dupont et Mme Vergnaud du service déplacements de la CAP.**

### ORT : Pourquoi et comment encourager l'éco-mobilité scolaire ?

**M. Dupont :** Ce type d'action part d'un constat simple : en France, un déplacement automobile sur quatre est inférieur à 1 kilomètre (ADEME). Or le premier kilomètre pollue beaucoup plus que les autres. En raison de la carte scolaire, les distances entre le domicile et les écoles de quartier sont généralement réduites : de 500 mètres à 1000 mètres. Il s'agit donc de trajets courts qui, s'ils sont effectués en voiture ont un impact environnemental non négligeable. C'est dans cette perspective que la commission déplacement de la CAP qui regroupe des élus des dix communes de la communauté d'agglomération de Poitiers a opté pour deux types d'actions en direction des enfants : les plans de déplacements vers les écoles et les classes « de ville sur les déplacements ». Ces actions mêlent écologie urbaine et pédagogie de la mobilité.

### ORT : En quoi consiste les classes de ville sur les déplacements ?

**Mme Vergnaud :** Il s'agit de la part de la collectivité, d'une action volontariste en matière de transport et de mobilité afin d'inverser la tendance croissante de déposer les enfants en voiture à l'école. Le GRAINE, groupement régional d'animation et d'information sur la nature et l'environnement propose aux classes une démarche orientée sur le territoire de vie des élèves en les initiant aux déplacements al-

ternatifs, en les faisant travailler sur leur perception du trafic, les risques, la sécurité aux abords de l'école, l'espace consommé par les transports, le choix du moyen de transport et les rejets de particules. Concrètement, les séances proposent par exemple, aux enfants de se repérer dans le quartier, d'identifier les rues calmes et dangereuses, de recueillir avec des filtres à café en cellulose les traces laissées par les pots d'échappement des voitures... Ces actions sont financées en partenariat avec GDF, la CAP et l'ADEME dans le cadre des contrats ATENEE (actions territoriales pour l'environnement et l'efficacité énergétique). Une autre opération est en cours sur la CAP, il s'agit des plans de déplacements d'école.

### ORT : Qu'est-ce qu'un plan de déplacement d'école ?

**M. Dupont :** Le projet vient d'être lancé. Nous sommes pour le moment intervenus dans deux écoles, une troisième école devrait être concernée au cours du mois de novembre 2004. En nous appuyant sur une exposition prêtée par l'ADEME, nous avons présenté la problématique liée aux déplacements vers les écoles. Les parents d'élèves ont réservé un accueil tout à fait favorable à ces actions de sensibilisation et de réflexion. A partir d'un diagnostic de la mobilité et des déplacements entre le domicile et l'école, en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, les itinéraires les plus utilisés, il s'agit donc de proposer des actions encourageant le développement des

moyens de transports moins polluants. Sur des courtes distances, des modes de déplacements, comme la marche à pied ou le vélo peuvent tout à fait convenir en sécurisant des itinéraires et les abords des écoles. Pour des distances supérieures, le co-voiturage est encouragé. A terme, nous souhaiterions que des actions de type « bus marchant » ou « pedibus » ou « vélo bus » soient mises en place, comme cela a été le cas à Buxerolles lors de la semaine du développement durable. Il s'agit de ramassage scolaire à pied ou en vélo avec des accompagnateurs. Le circuit est sécurisé, les points de jonction sont fixés ainsi que les horaires. Ces initiatives sont d'ailleurs largement répandues en Angleterre, en Suisse ou au Canada ou plus proche de chez nous à Angers ou à Lyon.

### Les scolaires marchent de moins en moins et sont de plus en plus accompagnés en voiture à l'école :

- ✓ 84 % des 5-9 ans allaient à l'école à pied en 1976
- ✓ en 1996, ils ne sont plus que 63 %
- ✓ La part des élèves accompagnés en voiture est passée de 14 % à 33 %\*

*Un écolier effectuant 2 allers-retours d'1,5km durant l'année scolaire est à l'origine de l'émission de 298kg de CO2\*\**

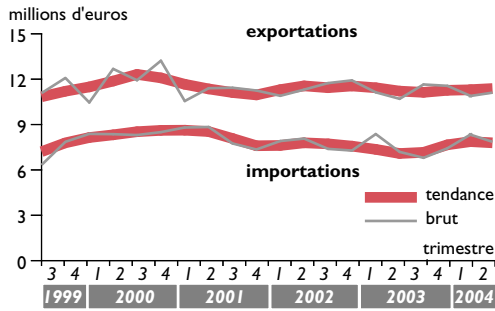
\* petits enseignements sur les déplacements urbains. SYRAL  
\*\* ADEME

Renseignements : service déplacements de la CAP  
Propos recueillis par Véronique ROY



# données générales

## Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

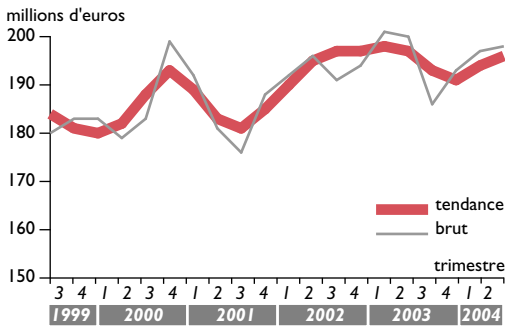


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Exportations	-3,5 %	+3,8 %
Importations	-1,9 %	+9,3 %

Le commerce extérieur du Poitou-Charentes progresse de 6 % durant le premier trimestre 2004, confirmant les premiers signes d'une légère reprise économique. Les importations qui reculaient depuis plusieurs trimestres, augmentent de 9,3 %. Le premier poste reste celui des produits pétroliers raffinés. Les exportations progressent de 3,8 % par rapport au premier trimestre 2003 bien que le secteur des boissons connaisse un léger tassement sur les marchés américains et asiatiques.

## Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

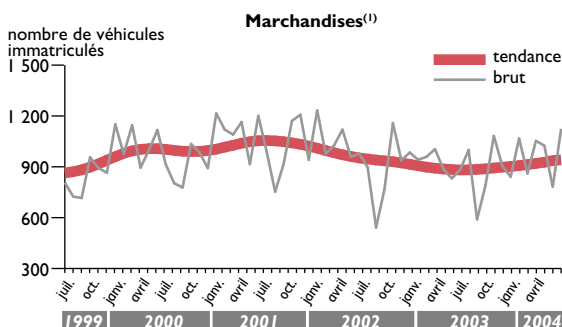


Source : Banque de France

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Poitou-Charentes	-2,0 %	-1,1 %

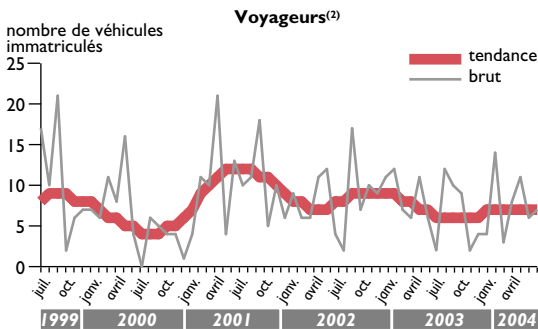
Les entreprises de transport limitent leur niveau d'endettement signe d'un contexte conjoncturel tendu marqué par l'envolée des coûts d'exploitation. Durant le second trimestre, les encours bancaires sont en recul de 1,1 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

## Immatriculations de véhicules neufs



<sup>(1)</sup> les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.

Les offres d'emploi concernant tous les secteurs économiques ont augmenté de 6,1 % et les demandes d'emplois ont diminué de 0,6 % par rapport au second trimestre 2003. Le nombre de demandes d'emplois dans le secteur des transports est en baisse de 7 % et les offres ont progressé de 6,2 %.



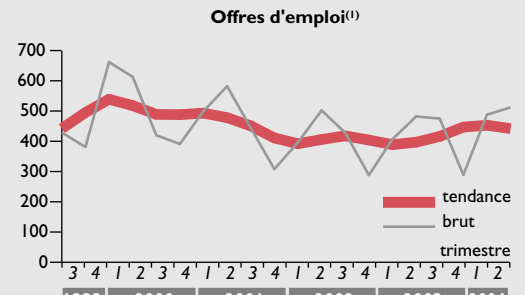
<sup>(2)</sup> les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

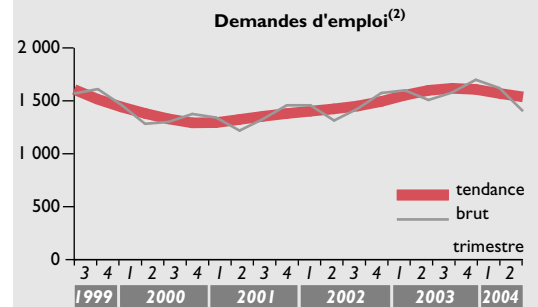
EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Marchandises	+2,6 %	+12,7 %
Voyageurs	+0,0 %	+26,3 %

Après plusieurs trimestres de recul, les immatriculations de véhicules de marchandises ont augmenté de 12,7 % par rapport au deuxième trimestre 2003. Le marché des véhicules de transport de voyageurs a connu la même tendance avec une augmentation des immatriculations de 26,3 % durant le second trimestre 2004.

## Marché de l'emploi dans les transports



<sup>(1)</sup> OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



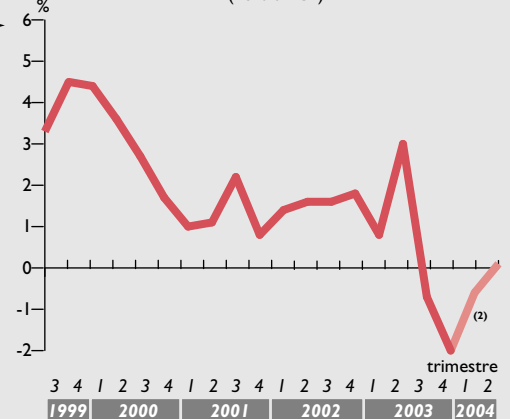
<sup>(2)</sup> DEFM Cat 1 : Demands d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Tous secteurs	Offres	+5,7 %	+6,1 %
	Demandes	+1,0 %	-0,6 %
Secteur transport	Offres	+19,9 %	+6,2 %
	Demandes	+1,4 %	-7,0 %

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

## Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports<sup>(1)</sup> (hors SNCF)



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

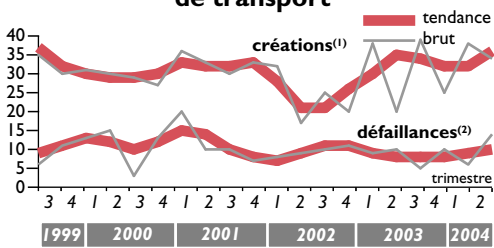
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/07/02 01/07/03	01/10/02 01/10/03	01/01/03 01/01/04	01/04/03 01/04/04*	01/07/03 01/07/04*
Poitou-Charentes	+0,3	-0,7	-2,0	-0,6	+0,1
Charente	-1,5	-2,6	-2,2	-3,2	+0,3
Charente-Maritime	+0,4	+0,5	-0,7	-1,1	-1,4
Deux-Sèvres	+2,6	-0,4	-3,7	-3,9	-2,8
Vienne	-1,0	-1,2	-1,3	+7,1	+5,9

\* 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 en Poitou-Charentes conserve un bon niveau pour le second trimestre consécutif. Le nombre de défaillances d'entreprises est toutefois assez élevé en raison de facteurs conjoncturels : atonie du marché et hausse du pétrole.

## Nombre d'entreprises de transport<sup>(1)</sup>

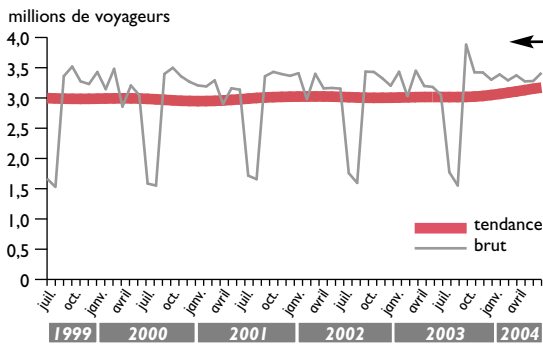
	Au 01/07/01	Au 01/07/02	Au 01/07/03	Au 01/07/04
Transports terrestres	1 488	1 467	1 471	1 466
Transports par eau	36	34	34	29
Transports aériens	7	7	8	7
Services auxiliaires des transports	351	361	362	368
<b>Total</b>	<b>1 882</b>	<b>1 869</b>	<b>1 875</b>	<b>1 870</b>

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

Source : INSEE

# transports de voyageurs

## Transports collectifs urbains<sup>(1)</sup>



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

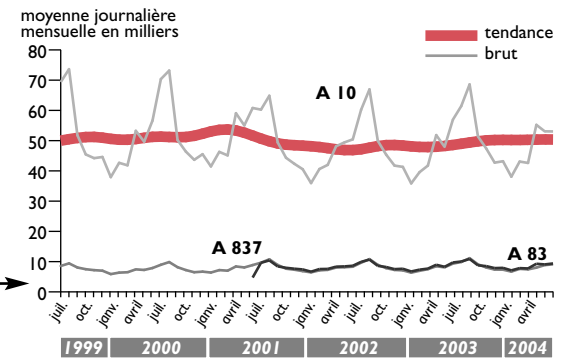
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Poitou-Charentes	+1,2 %	+5,5 %

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs des grandes villes de la région a augmenté de 5,5 % durant le second trimestre 2004. Les réseaux rochellais (+7,5 %), niortais (+13,6 %) et châtelleraudais (7 %) ont même vu leur niveau de fréquentation augmenter de façon sensible.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) progresse de 2,6 % durant le second trimestre 2004.

## Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes<sup>(1)</sup>



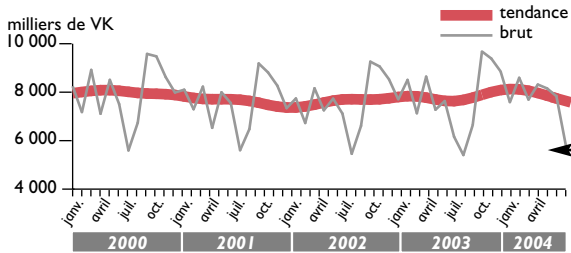
(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Poitou-Charentes	+5,3 %	+2,6 %

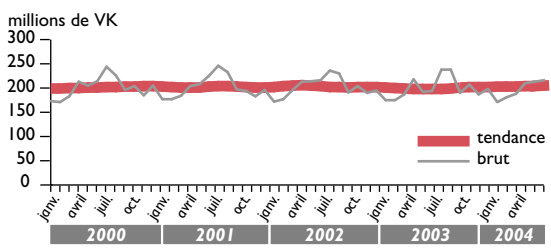
## Voyageurs ferroviaires

### Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

### Trafic interrégional du Poitou-Charentes



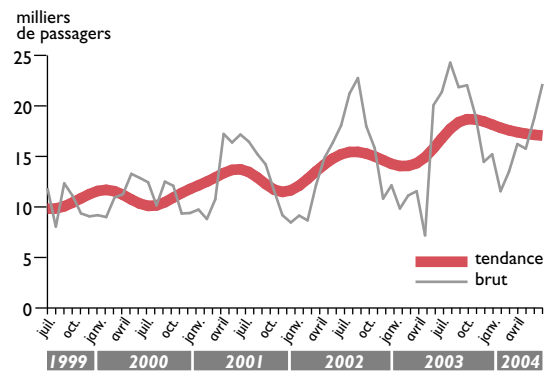
Source : SNCF

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Trafic interne	+1,7 %	+11,7 %
Trafic interrégional	+0,8 %	+5,6 %

La progression de l'activité a été sensible durant le second trimestre 2004, essentiellement en raison des mouvements sociaux qui avaient marqué le printemps 2003 (enseignants, SNCF, intermittents). Les déplacements internes à la Région ont ainsi progressé de 11,7%. Pour le trafic longue distance entre la Région Poitou-Charentes et les autres régions françaises, la progression est de 5,6 %.

Le trafic aérien des voyageurs des aéroports de la région a augmenté de 16,8 % durant le second trimestre 2004. Celui de l'aéroport de Poitiers a progressé de 20,7 %, celui de l'aéroport de La Rochelle de 24 % en raison des nouvelles destinations proposées par vols charter durant les vacances scolaires et des lignes low-cost vers Londres.

## Voyageurs aériens<sup>(1)</sup>



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

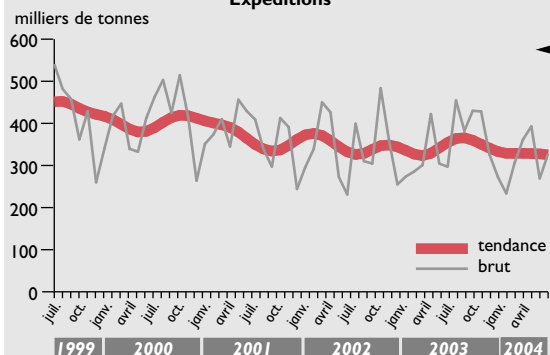
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Poitou-Charentes	+26,8 %	+16,8 %

# transports de marchandises

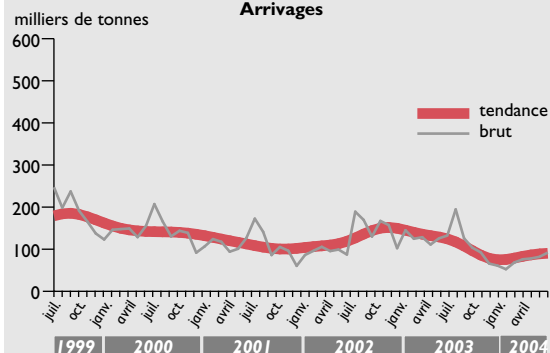
## Fret ferroviaire

### Expéditions



Le fret ferroviaire recule de 10,9 % ce trimestre-ci. Respectivement, les expéditions baissent de 3,3 % et les arrivages de marchandises reculent de 31,8 %. Ces résultats sont à rapprocher de ceux enregistrés par les ports de la région en raison de la baisse importante du trafic de céréales.

### Arrivages



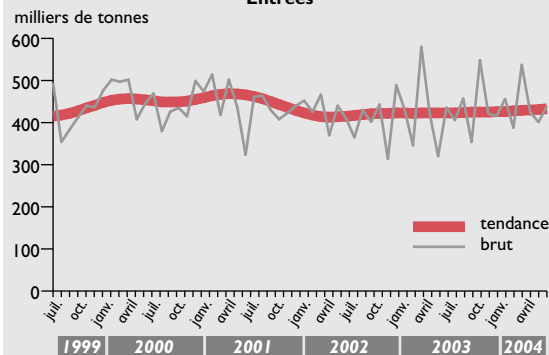
Le trafic global du second trimestre 2004 des ports régionaux est en baisse de 18,5 % par rapport au deuxième trimestre 2003. Dans le détail, les entrées des ports de la Région augmentent de 7,7 % et les expéditions baissent de 48,1 % en raison du recul des exportations de céréales après la campagne exceptionnelle de l'année 2003 dont le trafic a avoisiné les 2 millions de tonnes.

Source : SNCF

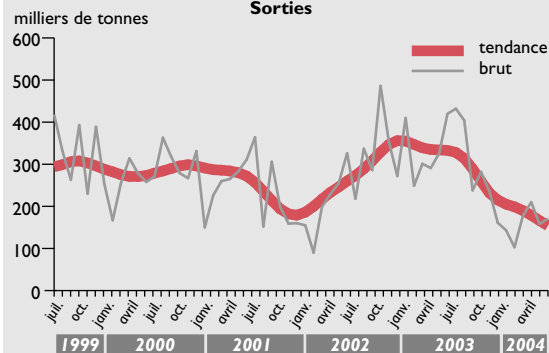
EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Expéditions	+4,7 %	-3,3 %
Arrivages	-50,6 %	-31,8 %
TOTAL	-12,8 %	-10,9 %

## Trafic des principaux ports maritimes<sup>(1)</sup>

### Entrées



### Sorties



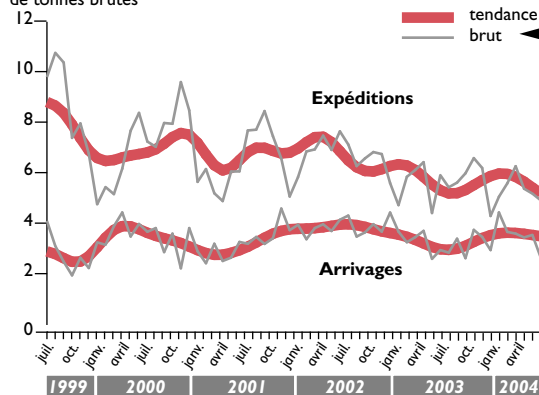
<sup>(1)</sup> Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Entrées	+1,7 %	+7,7 %
Sorties	-56,0 %	-48,1 %
TOTAL	-22,0 %	-18,5 %

## Transport combiné<sup>(1)</sup>

milliers de tonnes brutes



Le transport combiné recule de 3,2 % en raison d'une certaine morosité du marché durant le second trimestre 2004. Dans le détail, les expéditions sont en recul de 7,2 % et les arrivages ont progressé de 3,8 %.

Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau augmente : 3,4 % par rapport au second trimestre 2003. Le phénomène observé le trimestre précédent se poursuit : l'autoroute A837 (Saintes-Rochefort) enregistre une baisse du nombre de PL comptabilisés de 36,4 % et l'A83 (Niort) connaît une augmentation de 35,8 % du nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers en raison de l'interdiction faite aux poids lourds de traverser la ville de Marans. Ces derniers semblent donc se reporter sur un itinéraire empruntant l'A83.

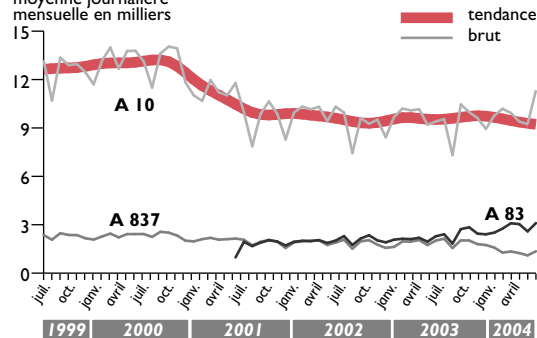
<sup>(1)</sup> Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Expéditions	+1,3 %	-7,2 %
Arrivages	+11,6 %	+3,8 %
TOTAL	+5,3 %	-3,2 %

## Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes<sup>(1)</sup>

moyenne journalière mensuelle en milliers



<sup>(1)</sup> Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 04 1 <sup>er</sup> trim 03	2 <sup>e</sup> trim 04 2 <sup>e</sup> trim 03
Poitou-Charentes	+1,5 %	+3,4 %

## TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin juin 2004

- ✓ L'opinion exprimée par les chefs d'entreprises concernant l'activité et la situation économique durant le second trimestre 2004 s'améliore légèrement par rapport à celles exprimées au cours des trimestres précédents : les soldes d'opinion gagnent 9 points par rapport au trimestre précédent. L'activité économique, durant le second trimestre de l'année 2004, semble donc progresser. Toutefois, la situation est assez contrastée : le **transport à longue distance** conserve un solde négatif : -15. Les **transports urbains** gagnent en stabilité avec un solde d'opinion égal à zéro et le **transport à courte distance** tire son épingle du jeu avec un solde d'opinion positif (+11).
- ✓ 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.
- ✓ Les **trésoreries** sont tendues comme le montrent les soldes d'opinion des transporteurs de la région (-31 en solde d'opinion,). Les soldes d'opinion concernant les **prix du transport** sont également négatifs (-7) depuis plusieurs trimestres en raison des difficultés que rencontrent les entreprises de transport pour répercuter l'augmentation de leurs charges sur les prix du marché et à retrouver des marges bénéficiaires. Dans un

contexte économique marqué par une forte concurrence étrangère, les entreprises de TRM qui ont perdu des marchés à l'international, se recentrent sur le marché national en pratiquant des prix plus serrés. A contrario, les **délais de paiement des clients** semblent stables.

- ✓ Les soldes d'opinion concernant le **recrutement** de conducteurs routiers restent positifs, démontrant une certaine stabilité : +2 en solde d'opinion. Les prévisions concernant les recrutements à venir sont également positives avec un solde d'opinion de +8.
- ✓ On constate depuis plusieurs trimestres que les **entreprises sont peu nombreuses à investir dans du matériel de transport**. L'achat de véhicules correspond essentiellement au renouvellement du parc. Cette tendance perdure pour le trimestre à venir (-57 en solde d'opinion) avec 77 % des achats qui correspondent au renouvellement du parc. Les entreprises jouent donc la carte de la prudence en limitant leur niveau d'endettement, signe des difficultés des entreprises à investir sans grever leurs coûts de revient.

\* **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.

## BREVES

### Délibération du Conseil économique et social Poitou-Charentes sur l'avenir de la ligne Nantes-Bordeaux

Suite à l'annonce par la SNCF de la suppression de certains trains Grands Lignes sur la ligne Nantes -Bordeaux, le bureau du conseil économique et social a adopté à l'unanimité le 7 septembre 2004, une délibération pour demander qu'une solution soit trouvée pour le maintien de l'offre Grandes Lignes sur cette ligne. Le CESR a à plusieurs reprises fait part de ses inquiétudes sur les conséquences dommageables que pourrait avoir une réduction de l'activité Grandes Lignes sur l'offre de notre région mais également pour les TER. Cette délibération réaffirme donc " le rôle essentiel de cette ligne pour la Façade Atlantique "

### Parution des chiffres clés des transports 2003 en Poitou-Charentes

La plaquette des chiffres clés des transports n°4, réalisée par l'Observatoire Régional des Transports (ORT), vient d'être publiée. Ce document peut être consulté sur Internet à l'adresse suivante :

te : [www.ort-poitou-charentes.asso.fr](http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr) (rubrique « nos publications ») ou demandé à l'ORT dans la limite des stocks disponibles.

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-87

### Angoulême, Poitiers et La Rochelle sont à nouveau reliés à Lyon

La compagnie Twin-Jet assure la liaison Angoulême-Lyon depuis le 7 septembre. Depuis le 14 octobre, deux aller-retour quotidiens assurés par la compagnie Airlinair relient les aéroports de Poitiers et La Rochelle à Lyon. Un aller et retour est également prévu le dimanche. Cette ligne La Rochelle-Poitiers-Lyon permet d'accéder aux correspondances vers les principales villes françaises et européennes à partir de l'aéroport de Lyon. Les deux aéroports se sont associés de façon à diminuer les coûts d'exploitation.

### Plan en faveur du transport routier de marchandises

M. de Robien, ministre des Transports a présenté au Conseil des ministres du 8 septembre 2004 un

plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises qui s'appuie sur les rapports Hillmeyer, Dobias et Gresier. Ce plan se décompose en trois volets : social, fiscal et relatif à la lutte contre les pratiques illégales. Son objectif est de redonner de la compétitivité et du dynamisme aux entreprises de transport pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen.

Parmi les mesures annoncées, le volet fiscal de ce plan prévoit :

- une majoration du dégrèvement spécifique de la taxe professionnelle en faveur des camions qui serait portée à 244 euros par véhicule (au lieu de 122 actuellement) et pourrait être étendu aux camions d'un poids supérieur à 7,5 tonnes (au lieu de 16 tonnes actuellement) ;
- une stabilisation, dès janvier 2005 et pour 3 ans, de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) à son taux minimum de 39,19 centimes d'euro par litre ;
- la suppression du plafonnement actuel du volume de gazole faisant l'objet d'un remboursement partiel de TIPP (20 000 litres par semestre et par véhicule) accompagnée de la réduction significative du délai de remboursement.

## Transport et livraison de marchandises en ville : cas de l'agglomération de Poitiers

### Objectif de l'étude

L'ORT Poitou-Charentes a pris l'initiative d'engager une réflexion méthodologique sur le fonctionnement et l'organisation des transports de marchandises en ville dans l'agglomération de Poitiers. Sur cette base a été établi un diagnostic et ont été engagées des pistes d'actions en matière d'organisation de la logistique urbaine à Poitiers qui pourront également intéresser les autres agglomérations urbaines de la Région Poitou-Charentes, sous réserve d'une adaptation aux spécificités de chacune d'elles.

Cette étude a été confiée à GERARDIN Conseil et a été suivie par un comité composé d'élus et techniciens de la communauté d'agglomération de Poitiers, de l'ADEME, du Conseil régional, de la DDE 86 et de la DRE.

### Quelques chiffres clefs

Les livraisons et enlèvements professionnels représentent environ 40 % des flux de transport de marchandises en ville ; les déplacements motorisés pour achats des ménages représentant pour leur part 50 % du total des flux. Le solde, soit en-

viron 10 % du total des flux, correspond à des flux dits annexes : collectes des déchets, chantiers du BTP, déménagements, etc...

Le transport de marchandises en milieu urbain représente 15 % des déplacements de véhicules. Les livraisons et enlèvements ont généralement lieu aux heures de pointe de trafic, avec une forte concentration des flux le matin entre 10h00 et 12h00.

La valeur moyenne du nombre de livraisons et enlèvements générés par personne employée et par semaine est de 1,1. Les véhicules utilitaires dédiés au transport de marchandises sont à l'origine de 70 % des particules, 35 % des NOX et plus du quart des émissions de gaz à effet de serre.

### Les entretiens qualitatifs

En complément des analyses quantitatives, des relevés de terrain et des analyses bibliographiques, un ensemble de 44 entretiens semi-directifs a été réalisé auprès de représentants des diverses catégories d'acteurs concernés par les transports de marchandises dans l'agglomération de Poitiers, notamment dans le centre-ville.

Ces entretiens ne constituent pas un échantillon statistiquement représentatif mais ont permis de recueillir, auprès de personnes directement concernées, des avis, des observations, des éléments de perception, des recommandations qui ont enrichi la réflexion.

Globalement, il existe peu de difficultés en matière de logistique urbaine dans l'agglomération urbaine de Poitiers. Les quelques problèmes existants sont concentrés dans le centre-ville et son environnement immédiat. Certains accès au centre-ville sont parfois encombrés.

Sur les quatre zones identifiées lors du diagnostic comme ayant des difficultés de livraison, des propositions d'améliorations de l'organisation du transport de marchandises à Poitiers ont été avancées, étant entendu que les actions en matière de logistique urbaine doivent être phasées et cohérentes avec les orientations du PDU et les autres documents d'urbanisme

Ces propositions d'améliorations peuvent être résumées dans le tableau ci-dessous :

Court terme	Moyen terme	Long terme
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mieux faire respecter la disponibilité des aires de livraisons</li> <li>✓ Mettre en place une meilleure signalétique des aires de livraisons</li> <li>✓ Limitation de tonnage dans le quartier piétonnier</li> <li>✓ Conforter les efforts déjà engagés pour accroître le nombre d'espaces de livraisons</li> <li>✓ Mise en place d'arrêts minute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réexaminer la localisation des aires de livraison</li> <li>✓ Aménager les aires de livraisons</li> <li>✓ Améliorer la signalétique le long des accès au centre-ville</li> <li>✓ Initier une concertation entre les commerçants pour mutualiser les espaces de livraisons</li> <li>✓ Développer des services de portages et accompagnement à domicile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mise à disposition de caddies</li> <li>✓ Test de véhicules propres (vélos, triporteur, chronocity...)</li> <li>✓ Mise en place d'une consigne</li> <li>✓ Création d'un Espace Logistique de Proximité (E.L.P.) avec mise à disposition d'outils de manutention et de petits véhicules propres</li> </ul>

Cette étude a été présentée à l'occasion de l'assemblée générale des ORT qui s'est tenue à La Rochelle les 17 et 18 juin 2004. Elle a également été restituée auprès des représentants élus et techniciens de l'agglomération de Poitiers et des différents acteurs concernés. Des premières mesures devraient être mises en place prochainement.

Contact : Jean-Paul Bazin ☎ 05 49 55 65 53

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 : André Turcot - Contact : Véronique Roy  
 ☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email [ort@i-carre.net](mailto:ort@i-carre.net)

**Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : [www.ort-poitou-charentes.asso.fr](http://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

