

N° 38

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

Le plan départemental des transports des Deux-Sèvres

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture mars 2005

5

INFORMATIONS-ETUDES

Etude sur la mobilité et la dynamique urbaine : le cas de l'agglomération de Cognac

6

La loi d'orientation des transports (LOTI) et les premières lois de décentralisation rendent les Départements compétents pour organiser les transports publics interurbains de voyageurs.

En dehors des périmètres de transport urbain, cette obligation touche l'important volet des transports scolaires et aussi les lignes régulières ordinaires d'autocars.

Il est aussi fait obligation de la mise en œuvre de **Plans Départementaux de Transports** et en Deux-Sèvres, c'est sous ce label que le Conseil général a procédé à la remise à plat de son réseau.

Quelques objectifs furent fixés par l'Assemblée départementale :

- ✓ Ouverture des lignes desservant à titre principal les établissements scolaires à tous les usagers,
- ✓ Meilleure interconnexion des lignes du réseau RDS (Réseau des Deux-Sèvres),
- ✓ Prise en compte de l'évolution institutionnelle confortant aux côtés des autorités urbaines, les régions pour le conventionnement des TER. La Communauté d'agglomération de Niort (CAN) en tant qu'Autorité Organisatrice sur son périmètre des transports Urbains (PTU) a recomposé son réseau des transports inter communes (29) et scolaires en cohérence avec le futur réseau RDS et le plan départemental des transports. Le même souci de cohérence pour une connexion avec le train est également prévu.

Le Conseil général des Deux-Sèvres a fait le choix de marchés à durée déterminée. Tous les contrats de transports ont donc été renouvelés et c'est donc quelques **59 marchés publics d'une durée de 5 + 2 ans** qui couvriront l'ensemble des lignes régulières, ordinaires ou spécialisées scolaires, pour une dépense annuelle avoisinant les 11,50 M€.

Le plan départemental des transports des Deux-Sèvres

Depuis la LOTI et les lois de décentralisation, le Conseil général est l'autorité organisatrice des transports routiers non urbains de personnes sur l'ensemble de son territoire, hors trajets internes aux périmètres de transports urbains (PTU). Les services réguliers de transport collectif, les services à titre principal scolaires sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention de délégation de service public, ou un marché à durée déterminée. Ces services sont inscrits dans le plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général. Le département ne se contente pas d'assurer juridiquement l'organisation du transport de voyageurs et des scolaires, il l'organise, le gère et le finance. Le plan départemental des transports des Deux-Sèvres vient d'être remis à plat et sera effectif en septembre 2005

Cette remise en appel d'offre simultanée pour toutes les lignes, très contraignante pour les entreprises et pour la collectivité, aidée en la circonstance par AVF Ingénieries, paraissait le plus sûr moyen de faire franchir au RDS une nouvelle étape :

- ✓ Mise en œuvre pour septembre d'une tarification zonale, moins chère et beaucoup plus simple pour l'usager et les conducteurs (qui deviennent en la circonstance tous receivers),
- ✓ Consultation généralisée à partir de planning d'une réutilisation plausible de chaque autocar (à savoir la gestion et l'utilisation maximale d'un véhicule qui lui permette d'enchaîner les circuits sur une journée en respectant les amplitudes horaires légales), tout en tenant compte, de plus, des attentes des partenaires. Il s'agit principalement des évolutions d'horaires souhaitées par les responsables d'établissements scolaires, notamment une harmonisation des horaires d'entrées et de sorties
- ✓ Prise en compte des suggestions du bureau d'étude pour un meilleur maillage du réseau RDS. L'amélioration de l'offre annuelle a été estimée à 400 000 € comprenant notamment une accélération des liaisons entre le nord et le sud du département et la création d'une liaison directe entre BRESSUIRE et NIORT.

Il est à noter que le choix de **marchés publics** plutôt que des **délégations de service public** et le fait que la tarification devait fortement évoluer, font qu'une solution originale est sur le point d'être mise en œuvre par convention avec les transporteurs. C'est ainsi le Conseil général qui éditera et fournira aux transporteurs ou à tout autre prescripteur volontaire, la billetterie composée de trois titres

- Le billet d'1,50 € pour une zone,
- Les 10 billets pour 12 €,
- L'abonnement mensuel à 25 € avec libre accès au RDS.

Autour de ces restructurations techniques les services départementaux se mobilisent pour créer un véritable plan de communication.

Enfin, les résultats de l'appel d'offre ne sont pas neutres de conséquences pour les transporteurs qui en ce moment font face à l'application de l'accord social de branche puisqu'un certain nombre de conducteurs devront changer d'employeurs. En effet, afin de faire face aux aléas des procédures un accord de branche prévoit que l'entreprise qui a été choisie doit prioritairement reprendre le chauffeur qui assurait précédemment le service sur la ligne.

Même si à chaque rentrée scolaire nos professions se mobilisent, cette année s'annonce particulièrement délicate d'où une vigilance encore accrue.

Pour plus d'informations téléphonez au service des déplacements du Conseil Général au **05 49 06 77 55**
J. Leduc

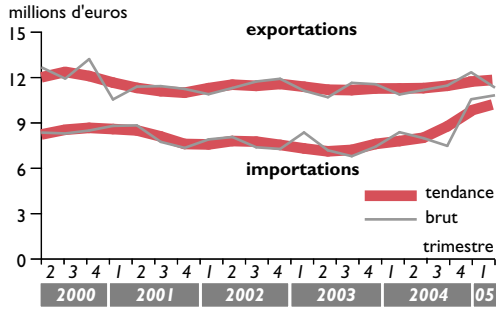
Le RDS fonctionnera au 1^{er} septembre 2005 avec **21 lignes régulières** de voyageurs qui desserviront **109 communes** : **9 lignes dites " structurantes "** seront ouvertes tous les jours toute l'année et relieront les chef-lieux de pays, **12 lignes de desserte plus locale** fonctionneront du lundi au vendredi toute l'année.

Globalement, toutes lignes confondues, **20 exploitants** assureront ces services parcourant près de **4 400 000 kilomètres** en charge chaque année. Pour la sécurité et le confort, le Conseil Général a équipé le réseau départemental des transports de plus de **314 aribus, 600 poteaux d'arrêt...**



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

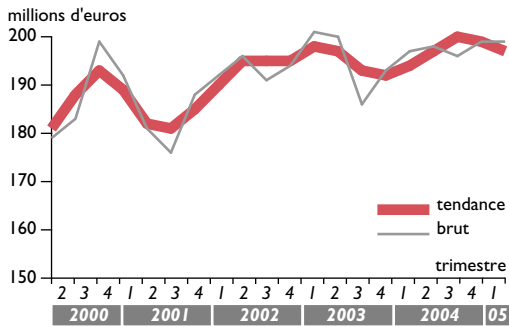


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Exportations	+6,1 %	+4,1 %
Importations	+36,8 %	+29,1 %

Le solde commercial de la région Poitou-Charentes, habituellement excédentaire se réduit en raison de la forte augmentation des importations +29,1 % par rapport au 1^{er} 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 4,1 %, le principal poste, « boissons » est en net recul et enregistre son plus bas niveau depuis 3 ans.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

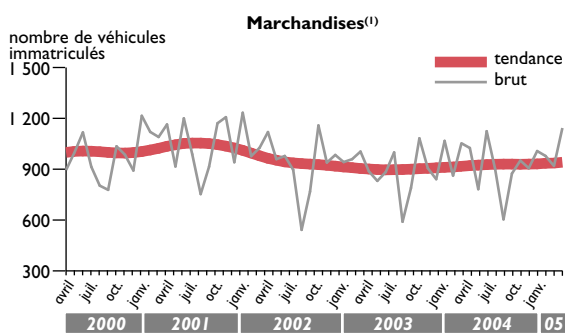


Source : Banque de France

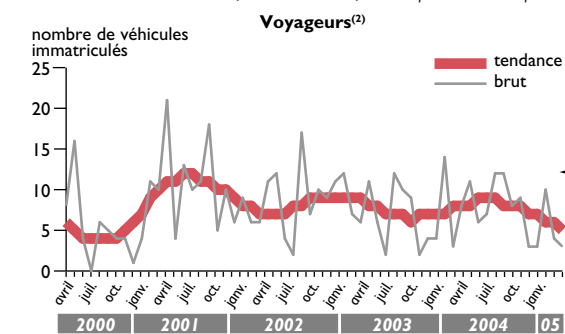
EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Poitou-Charentes	+3,0 %	+1,0 %

Les demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport sont stables +1 % par rapport au 1^{er} trimestre 2004.

Immatriculations de véhicules neufs



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



⁽²⁾ les autobus et les autocars.

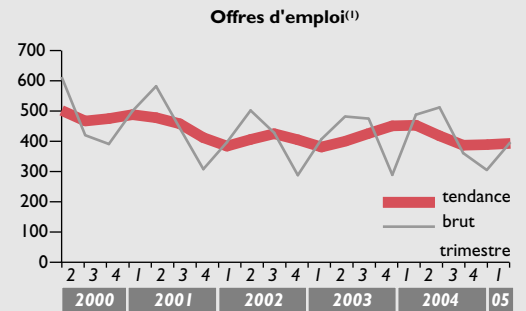
Source : DAE/SES

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Marchandises	+1,2 %	+2,0 %
Voyageurs	+50,0 %	-32,0 %

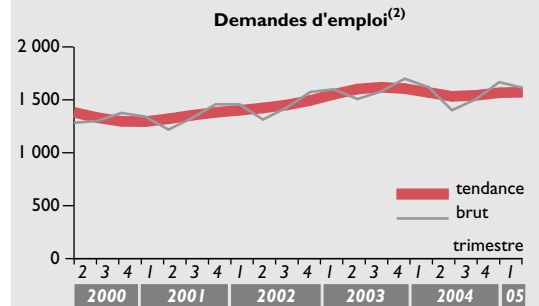
Les offres d'emploi concernant tous les secteurs économiques sont en baisse de -2,7 % par rapport au 1^{er} trimestre 2004. Les demandes d'emplois ont augmenté 2,5 %. Dans le secteur des transports, le nombre de demandes d'emplois est en baisse de -0,5 %. Les offres relatives au secteur du transport reculent nettement -18,6 %.

Après plusieurs trimestres de fluctuation, les immatriculations de véhicules de marchandises se stabilisent et progressent de 2 % par rapport au 1^{er} trimestre 2004. Le marché des véhicules de transport de voyageurs connaît un recul des immatriculations : 25 véhicules ont été achetés au cours du 1^{er} trimestre 2004 et seulement 17 durant le 1^{er} trimestre 2005.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



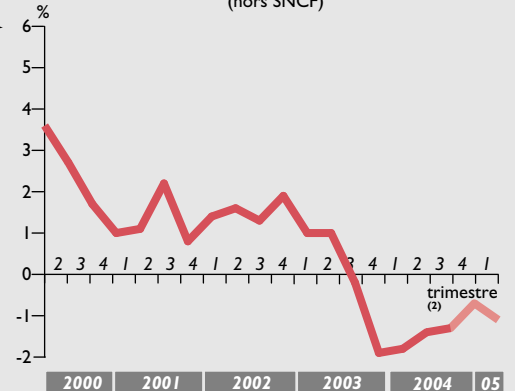
⁽²⁾ DEFM Cat I : Demands d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Tous secteurs	Offres	-28,9 %	-2,7 %
	Demands	+4,0 %	+2,5 %
Secteur transport	Offres	+5,5 %	-18,6 %
	Demands	-1,9 %	-0,5 %

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

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)



⁽¹⁾ Données trimestrielles suivies en glissement annuel afin de corriger les effets saisonniers

⁽²⁾ Données provisoires

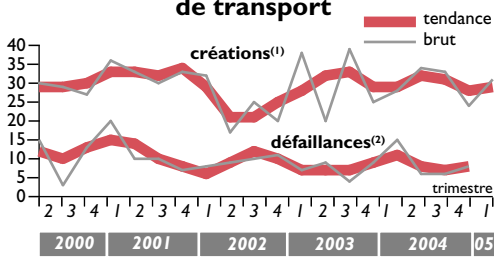
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/04/03 01/04/04	01/07/03 01/07/04	01/10/03 01/10/04	01/01/04 01/01/05*	01/04/04 01/04/05*
Poitou-Charentes	-1,8	-1,4	-1,3	-0,7	-1,1
Charente	-1,9	-0,1	+2,3	+0,5	-0,4
Charente-Maritime	-1,1	-1,5	-5,0	-3,1	-2,2
Deux-Sèvres	-2,0	-1,2	+1,6	+1,0	-0,8
Vienne	-2,2	-2,9	-3,8	-1,2	-0,8

* 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 1^{er} trimestre 2005 se maintient à un niveau tout à fait honorable : +11 % par rapport au 1^{er} trimestre 2004. Le nombre de défaillances est stable depuis 3 trimestres, en repli par rapport au 1^{er} trimestre 2004 qui avait connu un nombre élevé de défaillances.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

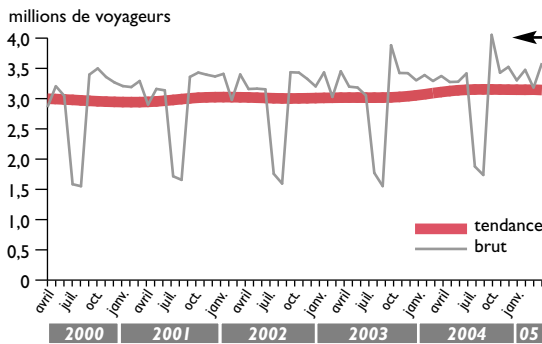
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

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

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



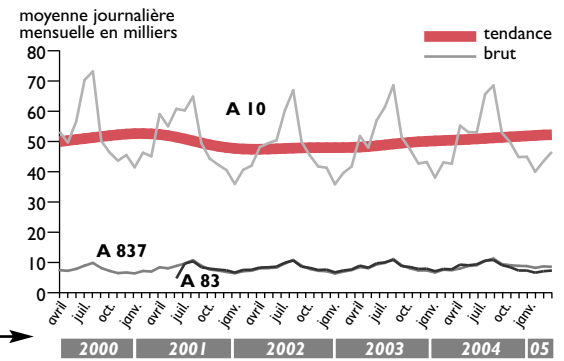
(1) Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Poitou-Charentes	+1,1 %	+1,9 %

La fréquentation des transports collectifs de la région a augmenté de 1,9 %. Le réseau urbain de Châtelleraut connaît un recul de sa fréquentation de -5,5 % et a cherché à analyser les raisons de ce recul : baisse de 5 % du nombre de lycéens et répercussion d'un certain nombre de licenciements sur le bassin d'emploi châtelleraudais.

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



(1) Entrées et sorties confondues

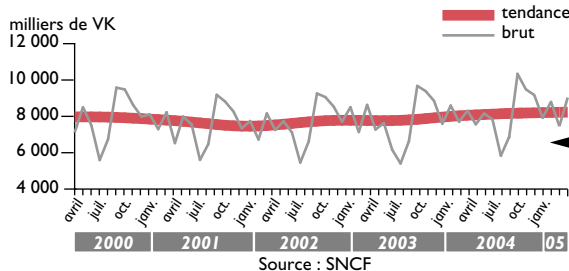
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Poitou-Charentes	+5,1 %	+5,0 %

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) progresse de +5 %.

Voyageurs ferroviaires

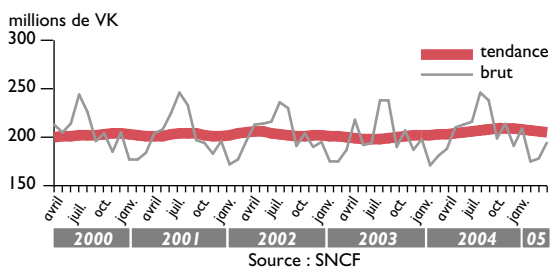
Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Le trafic ferroviaire interne à la Région Poitou-Charentes a progressé de 2,8 % durant le premier trimestre 2005, suivant la tendance enregistrée à la fin de l'année. A noter, la montée en puissance des nouveaux services TER qui enregistrent une progression de +11,9 %. Le trafic interrégional progresse de 1,1 % durant le premier trimestre.

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

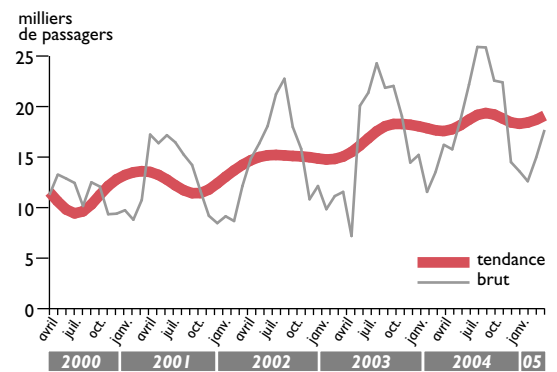


Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Trafic interne	+2,7 %	+2,8 %
Trafic interrégional	+3,6 %	+1,1 %

L'activité des aéroports de la région a augmenté de 9,6 % par rapport au 1^{er} trimestre 2005. Le trafic aérien des voyageurs de l'aéroport de La Rochelle est inexistant en raison des travaux pour la mise en conformité de la piste pour son usage par les moyens courriers utilisés par Ryanair. Le trafic s'est donc 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.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



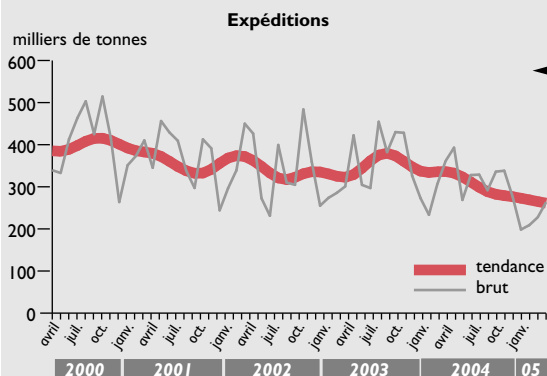
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

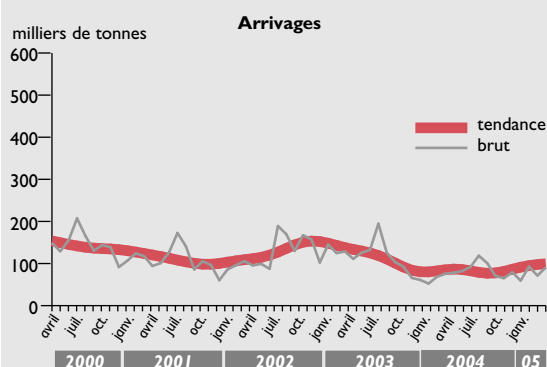
EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Poitou-Charentes	+3,6 %	+9,6 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Le volume transporté par la SNCF recule de -13 % ce trimestre-ci. Les expéditions baissent de -22,3 % en raison d'un trafic moindre concernant les matériaux de construction et les céréales. Ceci est plutôt contradictoire avec un marché céréalier porteur. Inversement, l'augmentation des arrivages de marchandises (+29,4 %) repose essentiellement sur les postes matériaux de construction et céréales.



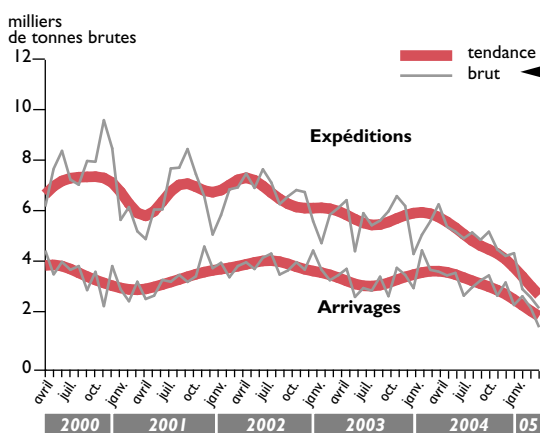
Le trafic global durant le premier trimestre 2005 des ports régionaux progresse de 14,1 %. Dans le détail, les entrées reculent de -4,1 % et les expéditions progressent de +73,7 % en raison la bonne tenue du trafic des céréales : le tonnage des céréales est supérieur de 94 % à celui du 1^{er} trimestre 2004.

Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Expéditions	-20,8 %	-22,3 %
Arrivages	-6,9 %	+29,4 %
TOTAL	-18,4 %	-13,0 %

La CNC, Compagnie Nouvelle des Conteneurs, filiale de la SNCF, a engagé un plan de suppression d'un certain nombre de ses plates-formes (voir brève). La plate-forme de Cognac est donc fermée depuis le 13 juin. Les données du premier trimestre 2005 sont extrêmement basses, certains clients ayant anticipé l'abandon de ce mode de transport. Dans le détail, les expéditions sont en recul de 52,1 % et les arrivages de 43,8 %.

Transport combiné⁽¹⁾

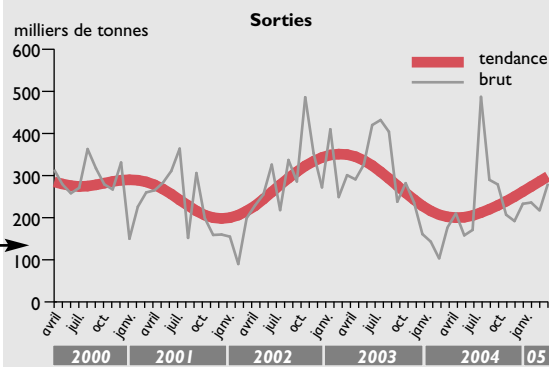
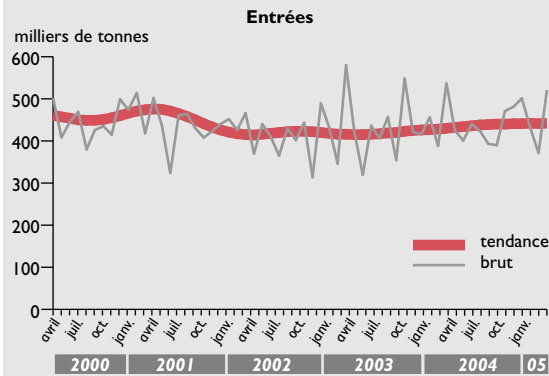


⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Expéditions	-22,6 %	-52,1 %
Arrivages	-18,7 %	-43,8 %
TOTAL	-21,1 %	-48,6 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

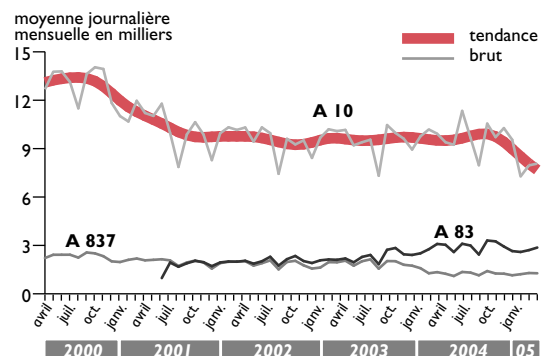


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Entrées	+5,1 %	-4,1 %
Sorties	-6,8 %	+73,7 %
TOTAL	+1,2 %	+14,1 %

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 04 4 ^e trim 03	1 ^{er} trim 05 1 ^{er} trim 04
Poitou-Charentes	+0,5 %	+3,8 %

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

- ✓ Le niveau des soldes d'opinions sur l'activité durant le premier trimestre 2005 reste bas. Les soldes d'opinion des transporteurs sur le transport national se sont dégradés par rapport au trimestre précédent avec une certaine distorsion entre les petites et grandes entreprises. La détérioration de l'activité a concerné le trafic intérieur toutes distances, transport urbain inclus. Le **transport à longue distance** connaît un solde négatif (-27) depuis plusieurs trimestres. Les **transports urbains** et le **transport à courte distance** ont des soldes d'opinion qui se dégradent : -10. Les perspectives pour le trimestre à venir sont pessimistes en ce qui concerne la distribution urbaine (-26) et le transport à plus de 200 km (-11). Le transport à courte distance devrait se stabiliser.
- ✓ 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. Les **trésoreries** sont tendues comme le montrent les soldes

d'opinion des transporteurs de la région depuis plusieurs trimestres (-30 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, -9. Les **délais de paiement des clients** sont globalement stables

- ✓ Les soldes d'opinion concernant le **recrutement** de conducteurs routiers sont mitigés : -8 en solde d'opinion pour le trimestre passé et les prévisions concernant les recrutements pour le trimestre à venir sont positives avec un solde d'opinion de +2., la taille de l'entreprise représentant, encore une fois, un facteur amplificateur.
- ✓ Au cours du 1^{er} trimestre 2005, le nombre d'**entreprises à investir dans du matériel de transport progresse légèrement**. L'achat de véhicules correspond essentiellement au renouvellement du parc (79 %). Cette tendance perdure pour le trimestre à venir avec 71 % 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.

BREVES

Livret sur la réglementation sociale dans le TRV

Dans le cadre du Comité de Suivi Social du secteur du transport routier de voyageurs (TRV), avec l'appui de la Direction Régionale du Travail des Transports et de la Direction Régionale de l'Équipement, un groupe de travail constitué de la FNTV et des organisations de salariés du secteur (CGT-CFDT-FO), a élaboré un livret sur la réglementation sociale du secteur applicable depuis le 1^{er} septembre 2004. L'objectif est de rendre accessible et compréhensible par tous les salariés l'accord de branche du 18 avril 2002 et ses avenants 1 et 2, et de rappeler quelques réglementations en vigueur. Cette brochure est destinée à fournir une information synthétique et facilement accessible à l'ensemble des chefs d'entreprises et des salariés en poste dans le secteur du TRV en région Poitou-Charentes (environ 1500 personnes), mais également à celle des Autorités Organisatrices de Transport (Région, Départements, communautés, communes...) et des différents partenaires privés ou institutionnels. Elle est majoritairement destinée aux conducteurs routiers, et sera remise lors de chaque nouvelle embauche. Ce livret d'information est également une démarche de communication, visant à promouvoir une image juste des conditions de travail des salariés du secteur du TRV en région Poitou-Charentes, s'inscrivant ainsi dans les axes de progrès identifiés par le Contrat d'Objectifs du Transport Routier.

Fermeture de la plate-forme de transport combiné de Cognac

La Compagnie nationale des Conteneurs (CNC), filiale de la SNCF, recentre son activité sur les trafics de conteneurs liés au maritime. La CNC abandonne donc le trafic continental et ouvre son capital aux armateurs. Cette restructuration du réseau de la CNC entraîne la suppression de 9 chantiers, dont celui de Cognac. Bien que le transport combiné bénéficie d'une image positive: cel-

le d'un transport durable et respectueux de l'environnement, son champ est étroit. En effet, outre les diminutions des subventions accordées par l'Etat (qui passent de 32 millions d'euros à 16 millions d'euros alors qu'elles s'élevaient à 90 millions d'euros en 2000), le transport combiné subit la concurrence, faite de souplesse, d'attractivité tarifaire du Transport Routier de Marchandises.

Relèvement du Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) des véhicules assurant certaines catégories de transports routiers.

Jusqu'à présent, et sauf cas particuliers, dont les transports exceptionnels et les transports combinés rail-route ou voie navigables-route, le Code de la Route limitait le poids total roulant autorisé des ensembles routiers comportant plus de quatre essieux à 40 tonnes. Or, deux catégories de transports routiers viennent de faire l'objet du relèvement de ce poids total roulant maximal autorisé.

Pour les véhicules assurant la desserte des ports maritimes.

Il s'agit des véhicules de plus de quatre essieux assurant des transports de pré et post acheminement de marchandises des ports maritimes dans un rayon de 100 km autour du port, dont le PTRA est relevé à 44 tonnes. Pour ce qui concerne la région Poitou-Charentes, ce relèvement de poids est autorisé par arrêté conjoint du Préfet de Charente-Maritime -département dans lesquels sont situés les trois ports maritimes concernés par ce dispositif (1) et les Préfets des sept autres départements dans lesquels se situe le rayon de 100 Km.

Les itinéraires définis pour assurer ces acheminements sont ceux des transports exceptionnels de 1^{ère} catégorie, le raccordement à ces itinéraires est autorisé par la voie la plus directe. L'arrêté est en cours de signature.

Pour les véhicules assurant le transport de bois ronds.

Dans la région Poitou-Charentes, deux Préfets ont d'ores et déjà signé les arrêtés autorisant la circulation des vé-

hicules transportant des bois ronds (2) dans des limites de poids supérieures aux 40 tonnes autorisées par le code de la route dans leur département de compétence.

Il s'agit du département des Deux-Sèvres, dont l'arrêté signé le 8 décembre 2004 autorise la circulation à 48 tonnes pour les véhicules d'au moins cinq essieux, et à 57 tonnes pour les véhicules d'au moins six essieux. Le département de la Vienne dont l'arrêté a été signé le 11 avril 2005, autorise quant à lui la circulation à 52 tonnes pour les véhicules d'au moins cinq essieux, et à 57 tonnes pour les véhicules d'au moins six essieux.

Pour ce qui concerne les départements de Charente et de Charente-Maritime, les concertations préalables aux prises d'arrêtés préfectoraux, sont encore en cours.

Aux arrêtés préfectoraux définissant le réseau routier autorisé pour assurer ces catégories de transports, sont jointes des cartes des itinéraires autorisés, le raccordement à ces itinéraires étant autorisé par la voie la plus directe.

(1) Les 3 ports maritimes de la région Poitou-Charentes concernés sont: La Rochelle, Rochefort et Tonnay Charente.

(2) On entend par bois ronds, toutes portions de troncs d'arbres ou de branches obtenues par tronçonnage.

Chronotachygraphe numérique report au 1^{er} Janvier 2006

Constatant que plusieurs pays de l'Union ne seraient pas prêts pour le 5 août 2005, le Conseil européen des ministres des transports réuni le 27 juin, a annoncé le report de l'installation obligatoire sur les véhicules neufs du chronotachygraphe numérique au 1^{er} janvier 2006.

Ce délai supplémentaire devrait permettre aux Etats membres et aux entreprises de régler un certain nombre de problèmes techniques et d'organisation dans la mise en place complète du dispositif.

**Contacts : DRE - service transport
DDE79-DDE86-DDE17-CDES**

Etude sur la mobilité et la dynamique urbaine : le cas de l'agglomération de Cognac

Contexte général

Sur les champs de l'aménagement et des déplacements, la loi SRU met l'accent sur une politique des déplacements au service du développement durable. Le développement des agglomérations et des territoires périurbains d'un même bassin de vie est intimement lié aux politiques de déplacement.

La question des déplacements et des transports est au cœur de la planification. L'utilisation économe et équilibrée des espaces passe par une politique des déplacements volontaristes. A cet égard, il convient que les services de l'Etat soient en capacité d'accompagner (inciter, orienter, assister...) les collectivités locales concernées par les problèmes de mobilité.

Des premières analyses faites sur certains territoires, il apparaît que les grands phénomènes qui parcourent l'espace national (poussée de la suburbanisation au-delà des périmètres d'agglomération, regroupement des emplois, services, commerces à proximité des infrastructures en périurbanisation, croissance forte de la mobilité pendulaire) se reproduisent dans l'aire d'influence des agglomérations de la région.

Dans ce contexte, il est apparu opportun à la DRE, en liaison avec la DDEI 6, de lancer, dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, une réflexion sur la connaissance et l'organisation des déplacements sur l'agglomération de Cognac, agglomération de taille moyenne, et de les mettre en perspective avec d'autres critères de développement et d'aménagement.

Cette étude, menée par EREA, a été suivie par un comité de pilotage composé de représentants des Communautés de communes de Cognac, Jarnac et Grande Champagne, du Conseil régional, de la CCI de Cognac et des services déconcentrés de l'Etat (DDE et DRE).

Objectifs de l'étude - méthodologie

Cette étude a eu pour finalité d'apporter aux services de l'Etat et aux collectivités concernées un diagnostic sur l'importance et l'impact des déplacements sur la dynamique urbaine du territoire retenu, d'en mesurer les évolutions dans l'espace et dans le temps et de définir des indicateurs permettant d'établir une évaluation de cette politique des déplacements.

La réflexion menée sur l'agglomération de Cognac doit servir également de référence méthodologique aux territoires de la région de taille comparable concernés par cette problématique. Le périmètre de l'étude a intégré, au-delà du territoire de la communauté de communes de Cognac, le territoire des communautés de communes de Jarnac et de Grande Champagne, compte tenu de leurs aires d'influence, soit 44 communes.

Le déroulement de l'étude s'est articulé autour de 2 phases :

Phase I : analyse des déplacements au travers de la prise en compte du contexte territorial et socio-économique.

Cette phase a été structurée en quatre parties :

- Rappel et chronologie des études et démarches antérieures,

- Contexte territorial et socio-économique de la demande de déplacements,
- Etude de l'offre et l'usage des modes de déplacement
- Adéquation offre - besoins – Elaboration du diagnostic.

Phase 2 : formulation de pistes d'action

A l'appui des grands enjeux notamment liés à la problématique urbanisme-déplacements, des préconisations territoriales ont été formulées sur l'aire d'étude retenue. Enfin, des éléments constitutifs d'un tableau de bord ont été préconisés permettant de finaliser les principaux indicateurs utiles en matière de déplacements et d'urbanisation.

Principaux enseignements

La mobilisation sur les thèmes de l'urbanisation, des transports et des déplacements apparaît relativement modeste, car corrélée à la faiblesse des problèmes recensés. Cependant, il importe de préciser que la situation n'est pas figée et que les acteurs locaux s'impliquent pour prendre en compte l'évolution des besoins de transport, par exemple :

- les réponses apportées par le réseau TRANSCOM sur la communauté de communes de Cognac et la navette gratuite de Jarnac,
- la gestion du stationnement sur Cognac et Jarnac,
- la maîtrise des espaces publics.

Il est nécessaire de poursuivre les efforts réalisés pour assurer et étendre le droit au transport sur les zones urbaines et rurales. Comme il a été mentionné précédemment, les interactions transport-urbanisme sont relativement modestes. Si la dispersion de l'habitat progresse sur la 1^e et la 2^e couronne autour de Cognac, il n'y a pas de véritable vecteur de cette dispersion. Ainsi, la fluidité de l'ensemble du réseau de desserte complémentaire contribue à l'étalement de l'urbanisation sur des communes rurales situées à moins de 15 min des principaux pôles. C'est ce phénomène, allié à un attrait paysager considérable, qui participe au mitage de la vallée de la Charente entre Cognac et Jarnac.

Cependant, à court terme la réalisation de la déviation de Jarnac, et à plus long terme, celle de Cognac pourraient renforcer le desserrement de ces villes centre sur leur périphérie, notamment avec la présence d'échangeurs dans des zones peu urbanisées. De même, à long terme, le projet de mise à 2x2 voies de la RN 141 pourrait amplifier le phénomène avec la croissance des échanges avec Saintes et Angoulême. Par conséquent, la conjugaison des projets urbains avec les modifications portées aux réseaux de transport pourrait modifier dans les années à venir les pratiques de déplacement sur le territoire, avec la prééminence du transport individuel.

La garantie de l'accessibilité et de la qualité des échanges dépend de l'organisation d'un système de transport et de déplacements cohérent. L'articulation entre les réseaux urbains – interurbains et le réseau ferroviaire, qui offre une desserte inter ville de plus en plus attractive entre Angoulême-Cognac-Saintes, est à rechercher. Pa-

rallement, une structuration concertée du développement spatial de ce territoire s'avère indispensable, face aux pénuries foncières que connaissent les zones urbaines denses.

Plusieurs éléments forts déterminent l'ambition et l'engagement de ce territoire à préserver cet équilibre fonctionnel :

- Une lecture partagée des enjeux qui nécessiteront des interventions coordonnées et concertées, en rupture avec les pratiques actuelles,
- Une volonté affirmée d'encadrer l'évolution de la mobilité à travers celle du développement urbain,
- La capacité à mener des politiques intercommunales et partenariales, notamment dans le cadre de l'élaboration de documents de planification ou de politiques de transport, avec d'autres collectivités territoriales.

Pistes à explorer

A l'issue de cette étude et à la demande des représentants du comité de pilotage, des éléments constitutifs d'un tableau de bord ont été formalisés. Cet outil d'observation et de mesure a une finalité double :

- rendre compte de l'avancement des actions décidées par les politiques de transport et d'urbanisme et de leurs impacts par rapport aux objectifs assignés,
 - permettre d'établir des comparaisons avec d'autres agglomérations de même taille.
- 4 grands thèmes ont été proposés pour analyser et suivre les évolutions :
- lutter contre l'étalement urbain ;
 - favoriser le développement des transports collectifs pour étendre le droit au transport à tous ;
 - diminuer la place de la voiture et réduire les nuisances générées par celle-ci ;
 - soutenir le développement et l'usage des modes doux.
- Pour chacun de ces thèmes, une grille de lecture des informations a été élaborée faisant apparaître :

- les effets attendus :
Ils définissent, par rapport aux objectifs fixés, les impacts attendus de la mise en oeuvre des actions des politiques de transport et d'urbanisme.

- L'indicateur proposé :
Une liste exhaustive d'indicateurs est évoquée dont l'expérience permettra de juger de leur pertinence ou au contraire de la nécessité de les faire évoluer.

- Les sources :
Il est mentionné l'organisme ou l'autorité détentrice des informations auxquelles font référence chaque critère afin de rendre plus aisée la collecte des données. Cette étude a été présentée lors de l'assemblée générale de l'ORT de février 2005. Elle peut être consultée sur le site Internet de l'ORT, (www.ort-poitou-charentes.asso.fr), des CD reprenant cette étude étant disponibles pour ceux qui le souhaitent.

J.P. BAZIN

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



IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

