

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

L'autoroute ferroviaire « Atlantique Eco Fret », 1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

5

INFORMATIONS

Les étapes du GRENELLE et les objectifs 6

L'autoroute ferroviaire « Atlantique Eco Fret »,

Les conclusions du « Grenelle de l'environnement » confirment l'ambitieux objectif d'augmenter de 25 % la part du fret non routier et non aérien à l'horizon 2022 concomitant avec le lancement d'un programme d'autoroutes ferroviaires sur les principaux corridors d'échanges. Parmi les 3 modes de transport alternatifs au transport routier de marchandises, le transport ferroviaire représente le principal gisement de reconquête sur la route. L'autoroute ferroviaire « Atlantique Eco Fret » sur la façade ouest de la France permettra un important report modal du trafic de transit international entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe en reliant le pays basque, la région parisienne et le nord de la France dès 2011. A terme, le service pourra être prolongé au sud, au-delà de la frontière espagnole.

Un cadre : l'Article 10 du GRENELLE « transports durables de marchandises »

Le transport national des marchandises est effectué actuellement à 86 % par la route, à 12 % par le fer et 2 % par voie d'eau. Les conclusions du « Grenelle de l'environnement » assignent l'objectif de 25 % du fret non routier et non aérien à l'horizon 2022, notamment par le lancement d'un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence. Il s'agit de permettre un important report modal en transportant les camions sur les trains et en développant le transport combiné comme alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Trois autoroutes ferroviaires sont ainsi mises en avant : l'autoroute alpine qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique (Pays Basque, région parisienne et Nord de la France).

Parmi les nombreux avantages du transport ferroviaire, l'aspect environnemental n'est pas le moindre, avec entre autre un bilan carbone de 6 grammes par tonne-km pour un train entier contre 133 grammes par tonne-km pour un camion.

L'autoroute ferroviaire « Atlantique Eco Fret » AEF

Axe majeur dans les courants d'échanges entre le nord et le sud de l'Europe, le corridor atlantique a enregistré une croissance importante et continue des trafics en provenance ou à destination de la péninsule ibérique. Sur la RN10, le trafic de marchandises a augmenté de 240 % en 10 ans, avec une part importante de camions étrangers.

Les services de l'autoroute ferroviaire s'adressent directement aux transporteurs routiers pour endiguer la croissance du trafic routier de poids lourd et proposer un mode de transport plus respectueux de l'environnement.

Les autoroutes ferroviaires peuvent transporter par train des tracteurs routiers et des remorques et semi-remorques (transport accompagné) ou des remorques et semi-remorques seules (trans-

port non-accompagné) de dimension standard¹ auxquels peuvent s'ajouter d'autres chargements. Les trains de transport combiné transportent des caisses mobiles, des semi-remorques préhensibles par pince et des conteneurs et les trains mixtes à la fois des semi-remorques classiques, des semi-remorques préhensibles par pince, des caisses mobiles, des conteneurs et des véhicules utilitaires. Dans le cas de l'AEF, le service serait non accompagné et serait composé de trains mixtes.

Le projet définitif reliera Lille au nord à Vitoria au sud, après l'achèvement de l'Y basque, via Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Le tracé définitif de l'AEF suivra l'itinéraire de la ligne actuelle, préalablement adaptée au gabarit autoroute ferroviaire, après le lancement de la LGV Sud Europe Atlantique ce qui permettra d'offrir une grande capacité pour le fret ferroviaire.

Travaux et financements

Pour être opérationnel, le projet nécessite le dégagement du gabarit haut (dit « GB1 ») de seize tunnels et ponts-routes entre Irun et l'Île de France, et la mise au gabarit bas type autoroute ferroviaire (élargissement de la voie et mise en conformité des quais). L'estimation du coût du projet financé dans le cadre des différents Contrats de Projets Etat Région 2007-2013 (Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais) est de 175 millions d'euros.

L'itinéraire alternatif

Pour permettre une mise en service au plus tôt, un itinéraire alternatif sera utilisé via Bordeaux, Saintes, Niort, Poitiers. Cet itinéraire ne compte en effet qu'un seul tunnel supplémentaire celui de Jérusalem, entre Saintes et Niort, qui ne requiert qu'une intervention minimale.

La date de lancement à la mi-2011 est conditionnée par la durée des travaux de mise au gabarit du tunnel de Poitiers. Une partie de la ligne n'étant pas électrifiée, les trains de l'autoroute ferroviaire via Niort Saintes Bordeaux seront tractés par une motrice diesel. La capacité de l'itinéraire alternatif



limitera le nombre d'allers-retours quotidiens dans un premier temps à six, pour atteindre une fréquence de vingt allers-retours par jour, soit l'équivalent de 1600 PL/jour, objectif du projet final. La mise en service de l'autoroute ferroviaire dans son tracé définitif est programmée à l'horizon 2016.

Un premier pas, l'appel à manifestation d'intérêt

Inscrit dans les contrats de projets Etat-Région 2007-2013 Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Île-de-France et Nord-Pas-de-Calais et dans les conclusions du Grenelle de l'environnement, l'autoroute ferroviaire fonctionnera dans le cadre d'une délégation de service public (DSP).

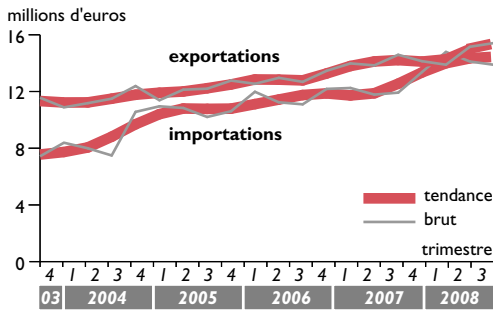
Le MEEDDAT a publié à l'automne 2008 un appel à manifestation d'intérêt et, en parallèle, une consultation des constructeurs de matériels roulants a été menée.

La consultation des constructeurs de matériels roulants montrent que les différents matériels sont

¹ Soit 4m de hauteur, suspensions hautes et de 2,60 m de largeur

données générales

Commerce extérieur

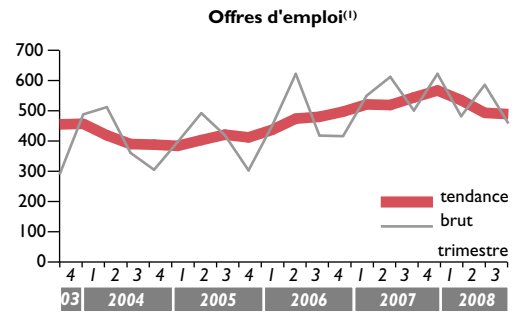


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Exportations	+9,3 %	+5,3 %
Importations	+19,8 %	+16,5 %

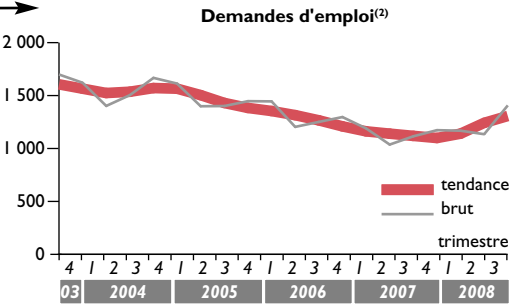
Au cours du 3^e trimestre 2008, les échanges commerciaux de la région Poitou-Charentes ont enregistré une hausse de 10,3 % par rapport à la même période de l'année précédente. Les importations ont augmenté de 16,5 % essentiellement en raison du coût élevé du prix du baril au cours de l'été 2008. Les exportations sont en hausse de 5,3 %, tirées par le secteur agricole et agro-alimentaire qui représente la moitié des exportations de la région.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Tous secteurs confondus, les offres d'emplois de la région progressent très légèrement de 0,6 %. Sur un an, le nombre de demandeurs d'emploi progresse de 3,7 % en Poitou-Charentes. Ce trimestre, dans le secteur des transports, l'écart se creuse entre les offres d'emplois qui baissent (-8,6 %) et les demandes d'emplois qui progressent (+26,2 %). Les difficultés rencontrées par les entreprises de transport se répercutent sur leur besoin en terme de recrutement.



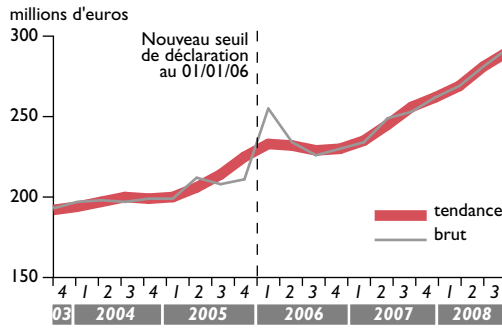
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Tous secteurs	Offres	+2,5 %	+0,6 %
	Demandes	+1,1 %	+3,7 %
Secteur transport	Offres	-4,2 %	-8,6 %
	Demandes	+9,5 %	+26,2 %

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

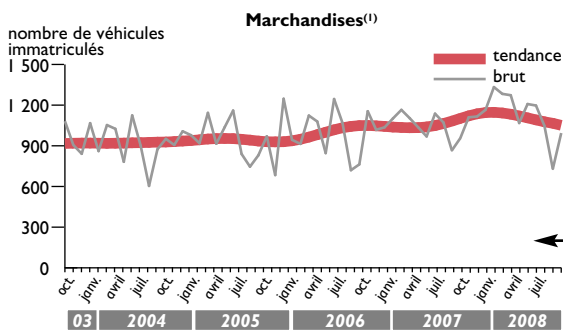
Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



Source : Banque de France

Les demandes d'emprunts des entreprises de transport progressent de 15,4 % ce trimestre par rapport au 3^e trimestre 2007. Les entreprises poursuivent le renouvellement nécessaire de leur équipement.

Immatriculations de véhicules neufs



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

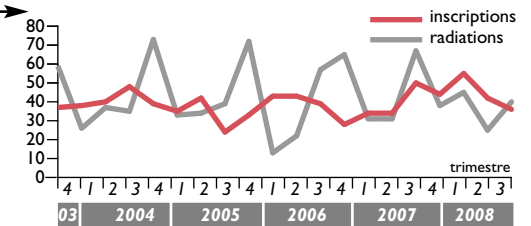
Au 3^e trimestre 2008, les inscriptions sont en recul par rapport à l'année passée : il y a eu 36 nouvelles entreprises créées ce trimestre contre 50 à la même période l'année précédente.

Les radiations sont en recul : elles sont au nombre de 40 dans la région au 3^e trimestre 2008 alors que l'on en dénombrait 67 un an auparavant.

Les immatriculations des véhicules de marchandises reculent de 4,2 % au 3^e trimestre 2008.

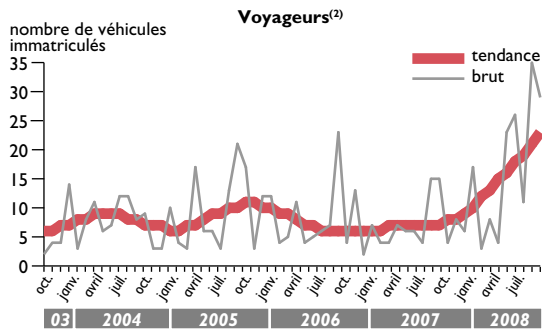
Les entreprises de transport

Inscriptions et radiations des entreprises sur les registres tenus par la DRE (marchandises, voyageurs, commissionnaires)



Source : DRE Poitou-Charentes

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Inscriptions	+26,5 %	-2,8 %
Radiations	-35,5 %	-40,3 %



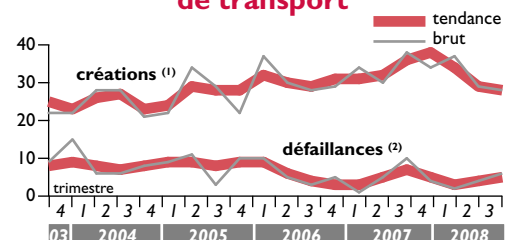
(2) les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Marchandises	+10,5 %	-4,2 %
Voyageurs	+178,9 %	+120,6 %

Au 3^e trimestre 2008, 28 créations d'entreprises dans le secteur des transports routiers ont été enregistrées. Même si les créations d'entreprises sont moins nombreuses que lors des trimestres précédents, le secteur des transports semble attirer toujours de nouveaux entrepreneurs, en dépit d'une conjoncture économique peu favorable. Les défaillances d'entreprises sont au nombre de 6 ce trimestre, alors que l'on en comptabilisait 10, l'année précédente.

Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)

(2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

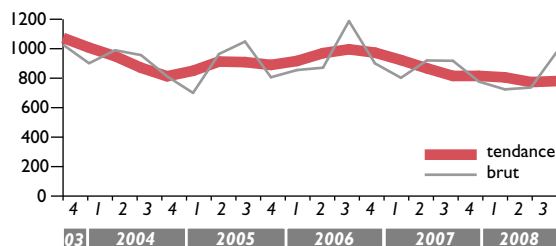
Source : INSEE

transports de marchandises

Fret ferroviaire

Expéditions SNCF

milliers de tonnes

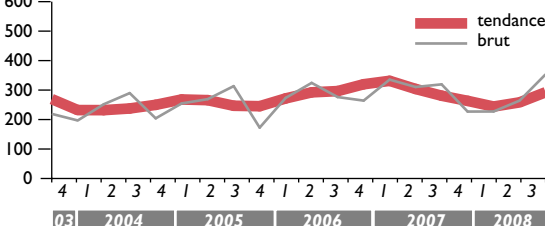


Le trafic des poids lourds sur les autoroutes du Poitou-Charentes stagne ce trimestre à +0,8 %.

Le trafic effectué par fret-SNCF au cours du 3^e trimestre 2008 enregistre une hausse de 7,7 % après une longue période de recul. Dans le détail, les expéditions progressent de 6,7 % et les arrivages de 10,6 %. Les départements de la Charente-Maritime (+32 %) et la Vienne (+16 %) tirent les résultats vers le haut, portés l'un par les arrivages (+35 % soit +70 000 tonnes), et l'autre par les expéditions (+21 % soit +30 000 tonnes). Inversement, le trafic de la Charente recule de 19 %, pénalisé par le recul de 87 % des arrivages (soit -17 000 tonnes) et celui des Deux-Sèvres de 2 % en raison de la chute de 91 % des arrivages (soit -23 000 tonnes).

Arrivages SNCF

milliers de tonnes

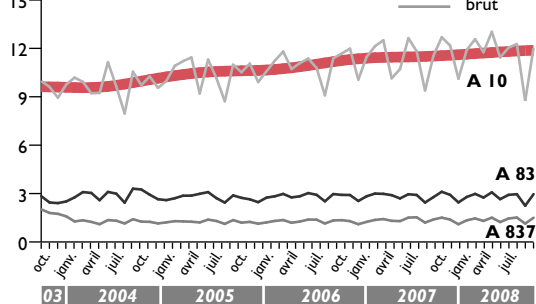


Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Expéditions	-20,0 %	+6,7 %
Arrivages	-14,9 %	+10,6 %
TOTAL	-18,7 %	+7,7 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes¹

moyenne journalière mensuelle en milliers



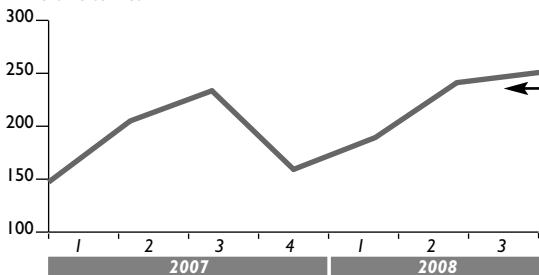
(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Poitou-Charentes	+6,9 %	+0,8 %
A 10	+9,0 %	+0,9 %
A 83	+1,1 %	+0,4 %
A 837	+2,0 %	+0,7 %

Trafic Colas Rail

milliers de tonnes



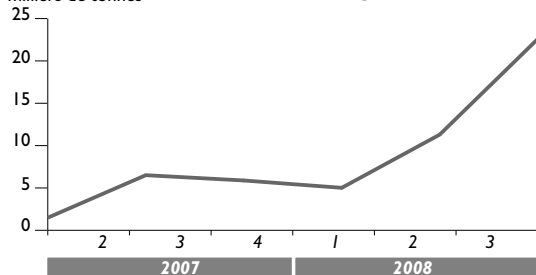
Source : Colas Rail

Au 3^e trimestre 2008, le trafic effectué Colas Rail poursuit sa progression, enregistrant une augmentation de 7,4 % par rapport au 3^e trimestre 2007.

Transport combiné

Travail réalisé par Naviland Cargo sur le chantier de Cognac

milliers de tonnes



Source : Naviland Cargo

Naviland Cargo réalise une progression remarquable passant d'environ 6 500 tonnes transportées lors de la réouverture de la plate-forme de Cognac à plus de 22 500 tonnes au 3^e trimestre 2008.

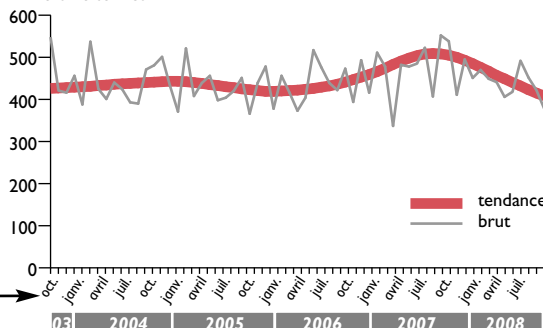
Ce trimestre, le trafic des ports de la région est en très léger recul (-1 %) par rapport à l'année passée. Les sorties sont en hausse de 19,2 % grâce aux céréales et les entrées fléchissent de 11,5 % en raison de la baisse des importations de produits pétroliers et de bois. Le port de La Rochelle voit son trafic global diminuer de 1,3 % tandis que celui des ports de Rochefort et Tonny-Charente augmente très légèrement de 2,1 %. A noter, les sorties du port de Tonny-Charente sont en hausse de 100 % en un an portées par les exportations de blé, d'orge et de colza. Le trafic de céréales du port rochelais enregistre également une progression de 23 %.

Trafic des principaux ports maritimes

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

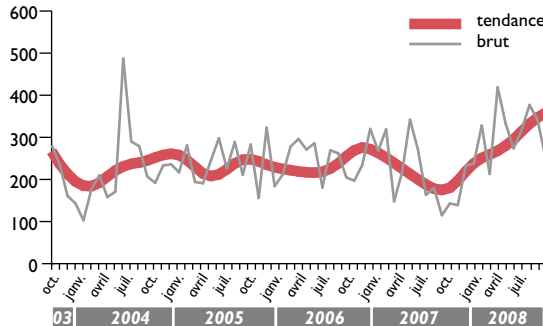
Entrées

milliers de tonnes



Sorties

milliers de tonnes



Sources : GPMLR/CCI Rochefort

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Entrées	+4,8 %	-11,5 %
Sorties	+40,2 %	+19,2 %
TOTAL	+17,0 %	-1,0 %

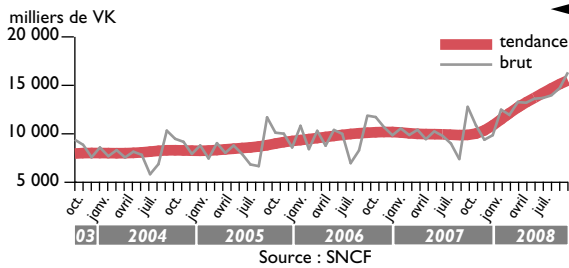
transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

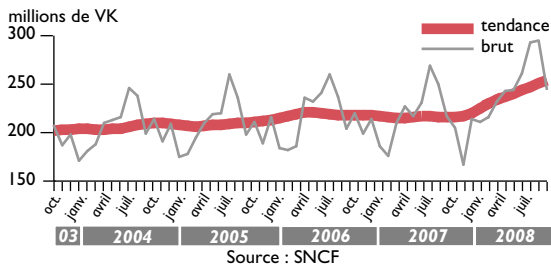
La fréquentation des transports collectifs urbains des principales agglomérations de la région est en hausse de 4,1 %. Seule la ville de Niort affiche une fréquentation en recul de 15 % par rapport au 3^e trimestre 2007. Ainsi, Châtelleraut (12 %) et Poitiers (10 %) enregistrent de fortes augmentations, Angoulême et La Rochelle des progressions plus modérées, de 2,6 % et 0,9 % respectivement. L'appréciation du brent a provoqué un important report vers les transports collectifs.

Voyagers ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



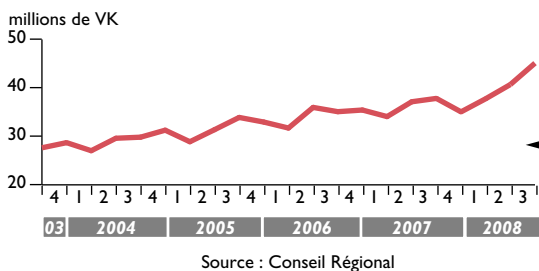
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Trafic interne	+37,4 %	+54,3 %
Trafic interrégional	+10,8 %	+13,1 %

Voyagers TER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Voyageurs x km	+9,2 %	+19,2 %
Recettes	+9,9 %	+19,0 %

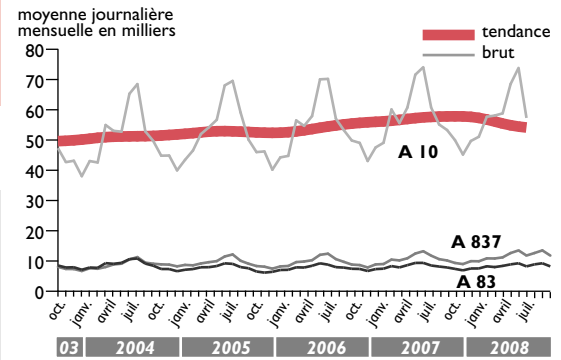
Pour le 2^e trimestre consécutif, la fréquentation des autoroutes régionales recule au 3^e trimestre 2008 (-2,6 %). Seule l'autoroute A837 voit son trafic augmenter légèrement (+1,3 %), le trafic de l'A10 et l'A83 baissant tous les deux de 3,3 %.

Le trafic de voyageurs interne à la région a enregistré une augmentation remarquable de plus de 50 % par rapport au 3^e trimestre 2007. Le trafic interrégional a connu une hausse plus modérée de 13 %. La cherté du carburant et le développement de l'offre TER qui comprend de nouvelles dessertes, notamment sur la liaison périurbaine Rochefort-La Rochelle et une nouvelle gamme tarifaire, ont favorisé un report modal important du véhicule particulier vers le transport ferroviaire.

Le trafic aérien régional augmente au 3^e trimestre 2008 de 11 % par rapport au 3^e trimestre 2007. L'aéroport de Poitiers connaît une forte progression (+27 %) grâce aux vols supplémentaires mis en place durant la période estivale (vers Ajaccio, Birmingham par exemple). La fréquentation de l'aéroport de La Rochelle recule de 4 % ce trimestre, en raison de la réduction du nombre de sièges commercialisés sur les lignes Stansted et Gatwick durant la période estivale qui n'a pas pu être compensée par le trafic des nouvelles lignes proposées.

La politique de développement et d'amélioration de l'offre TER, avec notamment une nouvelle gamme tarifaire et de nouvelles dessertes, conjuguée à la flambée du prix du pétrole a permis d'enregistrer d'excellents résultats. Ainsi, au cours du 3^e trimestre, le nombre de voyageurs par kilomètre a progressé de 19,2 % par rapport au 3^e trimestre et les recettes de 19 %.

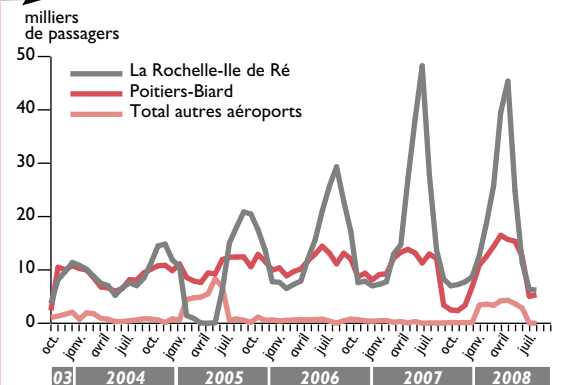
Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes⁽¹⁾



Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Poitou-Charentes	-0,3 %	-2,6 %
A 10	-1,0 %	-3,3 %
A 83	-0,8 %	-3,3 %
A 837	+4,3 %	+1,3 %

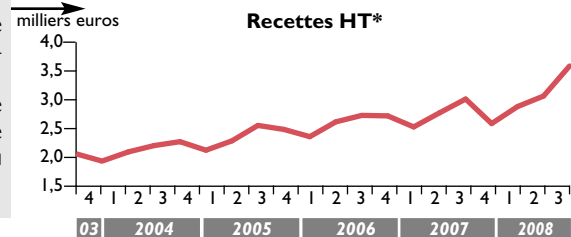
Voyagers aériens



EVOLUTION	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07	3 ^e trim 08 3 ^e trim 07
Poitiers-Biard	-4 %	+27 %
La Rochelle-Ile de Ré	+4 %	-4 %
Total autres aéroports	+1683 %	+3062 %
Poitou-Charentes	+11 %	+11 %

Le trafic de La Rochelle a été reporté sur Rochefort de novembre 2004 à avril 2005.

Voyagers TER



TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin septembre 2008

- ✓ Les opinions des chefs d'entreprises interrogés concernant le troisième trimestre 2008 sont négatives, reflétant les difficultés économiques qui affectent l'activité du secteur. Le transport routier de marchandises connaît un volume d'affaires souvent jugé insuffisant, notamment pour le transport d'hydrocarbures ou de produits frigorifiques. Les soldes d'opinion* concernant le transport quelle qu'en soit la distance, sont négatifs : le transport urbain chute (-50 en solde d'opinion), tout comme celui du transport à courte distance et du transport à longue distance qui enregistrent des soldes d'opinion similaires (-43).
- ✓ L'activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement une baisse d'activité.
- ✓ Les trésoreries se tendent (-29 en solde d'opinion) sous l'effet conjugué de la baisse de la demande de transport et de la hausse des prix du carburant. Les soldes d'opinion concernant les délais de paiement des clients sont positifs (19), mais les situations diffèrent, certaines grandes entreprises soulignent l'allongement des délais de règlements des clients. Les prix du transport sont restés globalement stables, tardant ainsi à in-

tégrer les hausses successives du coût des carburants (-25 en solde d'opinion). L'utilisation du parc de véhicules est jugée mauvaise pour 34 % d'entre eux, ce qui reflète la morosité du secteur qui juge le climat économique dégradé pour 80 % des entreprises interrogées.

- ✓ Le recrutement des conducteurs routiers fléchit ce trimestre. Le solde d'opinion est de -9 et les prévisions pour le 4^e trimestre 2008 tablent sur un niveau d'activité et des recrutements en retrait (-36 en solde d'opinion).
- ✓ Les investissements en matériel de transport conservent un bon niveau : 32 % des entreprises toutes tailles confondues ont acquis des véhicules au cours du 3^e trimestre. Pour les entreprises de plus de 20 salariés, cette proportion est de 43 %. Il s'agit presque exclusivement de véhicules de remplacements (96 %). 35 % d'entreprises déclarent avoir des projets d'achats de véhicules pour le prochain trimestre.

* **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

Suite de p 1

à des stades d'avancement différents, allant de la simple conception à l'exploitation commerciale finalisée. Il est donc impossible d'imposer une technologie ou un constructeur de matériels roulants. Le choix sera laissé à l'appréciation des opérateurs candidats.

Fonctionnalités du service

L'appel à manifestation d'intérêt a dégagé un certain nombre de points saillants tels que la nécessaire qualité et fiabilité du service et de l'infrastructure (sillons, gabarit, itinéraire de secours, etc.). L'accent a été également mis sur l'enjeu d'une tarification compétitive face à la route, l'importance de services complémentaires sur les terminaux (parking sécurisé, restauration, sanitaires, etc.), le transport uniquement non accompagné en soulignant aussi que les pré et post-acheminements ne doivent pas être inclus dans l'offre de service. En outre, la simplification des procédures de sécurité ferroviaire spécifiques aux services d'autoroute ferroviaire et la possibilité d'affréter des trains mixtes² transportant à la fois des semi-remorques classiques, des semi-remorques préhensibles par pince, des caisses mobiles et des conteneurs ont aussi été mis en avant.

Enfin, l'intérêt pour l'allongement des trains à 1 000 mètres, avec comme objectif de gains de productivité et l'acceptation de marchandises dangereuses a été souligné.

² Les trains mixtes peuvent être constitués soit par assemblage d'une demi-rame de wagons d'autoroute ferroviaire et de wagons de transport combiné, soit grâce à l'utilisation de wagons eux-mêmes mixtes, permettant de charger à la fois des semi-remorques classiques, des semi-remorques préhensibles par pince, des caisses mobiles ou des conteneurs.

Les plates-formes

Deux plates-formes ont d'ores et déjà été retenues, celle de Mouguerre près de Bayonne et celle de Brétigny sur Orge en région Ile-de-France. Plusieurs hypothèses prévalent pour le choix des autres plates-formes sur l'itinéraire de l'autoroute ferroviaire : les plates-formes de Dourges ou de Lomme près de Lille, une autre pourrait être créée dans la Région Centre, à Artenay.

Lancement et objectifs

La date de mise en service effective de l'autoroute ferroviaire Atlantique par l'itinéraire alternatif est fixée à l'été 2011. Dans un 1^{er} temps, l'objectif est de capter l'équivalent de 480 poids-lourds par jour sur la base des 6 allers-retours quotidiens prévus. Dans une deuxième phase, l'autoroute ferroviaire Atlantique a pour objectif le transfert de 1 600 camions/jour sur la base des 20 allers-retours quotidiens prévus, et enfin, dans une ultime phase, l'intégralité du trafic. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse (LGV SEA) libérera des sillons pour le fret ferroviaire et devrait permettre la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres. Ces objectifs en terme de report modal sont à mettre en relation avec ceux que le Grenelle de l'environnement s'est fixé, notamment en assignant au réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence l'objectif du transfert de 2 millions de camions d'ici 2022, soit 50 % du trafic, et à terme l'intégralité³.

³ Issu de l'Article 10 du Grenelle qui prévoit de développer des offres massifiées et à forte fréquence sur le réseau des autoroutes ferroviaires avec l'objectif à l'horizon 2020 de 2 millions de camions transférés soit environ 50 % du trafic, et à terme, l'intégralité

BRÈVES

Nouvelles liaisons pour les aéroports régionaux

Une nouvelle destination est proposée depuis l'aéroport de Poitiers par la compagnie Ryanair d'avril à octobre 2009. 2 vols par semaine, le mercredi et le dimanche relie Poitiers à Edimbourg en Ecosse.

Depuis le 16 mai 2009, la compagnie aérienne Airlinair propose une liaison au départ de La Rochelle et Poitiers vers Nice une fois par semaine, le samedi. Faute de disposer d'avion au mois d'août, les liaisons auront lieu jusqu'au 25 juillet 2009 puis du 29 août au 12 septembre 2009.

Enfin depuis le mois de juin 2 vols par semaine le mardi et le vendredi relie La Rochelle et Bruxelles.

Système d'immatriculation des véhicules (SIV)

Les nouvelles plaques d'immatriculation, dont la mise en place devait s'effectuer au 1^{er} janvier 2009, sont finalement entrées en vigueur le 15 avril dernier. Depuis cette date, les véhicules neufs reçoivent un nouveau numéro d'immatriculation. Elles font apparaître deux séries de deux lettres encadrant une sé-

rie de trois chiffres, les unes séparées des autres par un tiret. Les nouvelles plaques portent obligatoirement un numéro de département surmonté du logo de la région correspondante (librement choisi par le propriétaire du véhicule). L'immatriculation sera attribuée à vie à la voiture. En cas de déménagement dans un autre département ou d'achat d'un véhicule d'occasion, le propriétaire n'aura plus l'obligation d'effectuer une modification du numéro d'immatriculation du véhicule.

SecuriT Park

Depuis mars 2009, le premier Parking Sécurisé poids lourds du Grand Ouest, SecuriTPark est accessible. Implanté sur le centre routier de La Crèche, à la jonction des autoroutes A10 et A83, à mi-chemin entre Paris et l'Espagne, il offre 40 places sécurisées sur une surface de 10 000 m² et bénéficie d'équipements de pointe conformément aux exigences de la clause "vol" des assureurs et de l'Union Européenne.

Le Grenelle dans les transports, un enjeu majeur

Le projet de loi

La loi d'orientation **GRENELLE I** a été adoptée en première lecture par l'assemblée nationale le 21 octobre 2008 et par le sénat le 10 février 2009. La deuxième lecture par l'Assemblée Nationale s'est achevée le 17 juin 2009.

Le projet de loi d'engagement national pour l'environnement ou GRENELLE 2 définit les modalités de mise en oeuvre du **GRENELLE I** et constitue une boîte à outils législatifs de ces engagements.

Le GRENELLE 3 transcrit les engagements financiers contenus dans les **lois de finances initiale et rectificative (2009-2011)**, complété par des décrets d'application dont certains restent à paraître.

Le secteur des transports, plus gros émetteur de Gaz à Effet de Serre avec le bâtiment, représente :

- ✓ 34 % des émissions CO₂ en 2006 dont 94 % émis par le mode routier*
- ✓ 26 % des émissions de GES en 2004 (+23 % depuis 1990)*

source : *CITEPA/inventaire SECTEN

En effet,

- ✓ 80 % des transports intérieurs de voyageurs et de marchandises sont assurés par le mode routier
- ✓ 86 % du transport national des marchandises se fait par la route, contre 12 % par le fer et 2 % par voies fluviales.
- ✓ Les flux combinés ne représentent que 3 % de l'ensemble des flux terrestres de marchandises

Le projet de loi du Grenelle donne la priorité aux transports durables en privilégiant les transports alternatifs à la route et promeut une exigence de cohérence entre les politiques d'aménagement et d'urbanisme et la problématique des transports durables :

Transport de marchandises

- Passage de 12 à 25 % de la part de marché du transport de marchandises non routier et non aérien à l'échéance 2022
- Augmentation de 25 % du fret ferroviaire d'ici 2012
- Création d'autoroutes ferroviaires avec l'objectif de 50 % du trafic des camions de transit transféré sur le fer d'ici 2020
- Rénovation du réseau ferré classique
- Développement des autoroutes maritimes et du transport fluvial
- Priorité aux transports alternatifs à la route pour les marchandises (ferroviaire, fluvial et maritime) en limitant les augmentations de capacités routières, en renforçant le maillage ferroviaire, en développant l'intermodalité et le transport combiné
- Augmentation de la part du transport ferroviaire et fluvial dans le pré et post acheminement des ports
- Modulation des péages en fonction des émissions polluantes

Transport de voyageurs

- Priorité aux transports alternatifs à la route pour les voyageurs en limitant les augmentations de capacités routières, en renforçant le maillage ferroviaire
- Doublement du réseau des Lignes ferroviaires à Grande Vitesse : 2 000 km supplémentaires d'ici 2020 renforcement du maillage ferroviaire inter-régional, développement du service auto-train

- Développement des transports collectifs urbains et périurbains, avec comme objectif de multiplier par 4 les transports collectifs en site propre soit 1 500 km de lignes supplémentaires de transports collectifs en site propre en 15 ans (tramway, Bus à Haut Niveau de Service)
- Favoriser les modes alternatifs (co-voiturage, autopartage, Plan de déplacement entreprises, vélo...)
- Renforcement des compétences des autorités organisatrices de transports permettant la coordination des compétences transports, voirie et stationnement
- Accélération des procédures des grands projets de transports collectifs
- Limitation voire interdiction du stationnement sur les voies assurant un transport collectif dans le cadre d'un PDU (plan de déplacement urbain)
- Limitation de la création des nouveaux aéroports (déplacement de trafics ou pour des raisons environnementales)
- Amélioration de la desserte des aéroports par les transports publics et ferroviaires
- Modulation des péages autoroutiers en fonction des plages horaires, du taux d'occupation et de l'efficacité énergétique des véhicules
- Formation à l'éco-conduite

Réduire les émissions de CO₂ et de particules des transports routiers :

- Réduction des émissions de CO₂ de 20 % d'ici 2020.
- Réduction des émissions moyennes de CO₂ du parc automobile : passage de 176 g à 120 g CO₂ / km d'ici 2020
- Eco pastille sur les véhicules neufs avec un système de bonus-malus
- Développement de véhicules très économes (hybrides, rechargeables et électriques) avec le soutien de l'Etat
- Eco-taxe kilométrique sur les poids lourds utilisant le réseau national non concédé à partir de 2011
- Limitation des nouvelles infrastructures autoroutières
- Définition d'un programme national d'éco-conduite

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 15, rue Arthur Ranc BP 539 86020 POITIERS CEDEX

Directeur de la publication : Michel Boutant - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy / Mélanie Guérin

☎ 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 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes

