

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

Les pôles d'échanges multimodaux de la région Poitou-Charentes

1

STATISTIQUES

2-4

PAGE DU TRM

5

INFORMATIONS-BREVES

Des radars pour détecter les charges, les gabarits et la vitesse des véhicules lourds

6

BREVES

Navirail Atlantique : le 1^{er} Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) à La Rochelle

La création d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité constitue l'un des volets du Grenelle de l'Environnement dont l'objectif est d'améliorer la part du fret ferroviaire, passée de 42 % en 1984 à 14 % en 2007. Les OFP se positionnent sur le segment de la courte distance, de la messagerie ferroviaire et devraient se charger d'acheminer les " wagons isolés " vers un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. En 2008, 90 % des marchandises quittaient le port de La Rochelle par la route et 10 % seulement par le train.

Le capital de NaviRail Atlantique, 1^{er} OFP français est partagé entre le Grand Port Maritime de La Rochelle (51 %) et Fret SNCF (49 %). Cet OFP devra gérer et exploiter le réseau ferré portuaire et assurer les pré et post-acheminements liés au trafic portuaire. Les premiers wagons en circulation sont attendus pour avril 2010. Opérateur ferroviaire portuaire dans un 1^{er} temps, la société deviendra en 2012 un opérateur ferroviaire de proximité régional (OFPR) autonome.

Du solaire pour les TER et un nouveau logo

La Région Poitou-Charentes et la SNCF vont équiper de panneaux photovoltaïques un autorail X 73500. Ces panneaux souples installés en toiture, alimenteront les auxiliaires de puissance, principalement de l'éclairage. A cela, s'ajoute l'installation de spots LED de 3W, offrant les mêmes performances d'éclairage et de colorimétrie que les spots halogènes 20W actuels et le pelliculage solaire des baies vitrées qui permettra d'optimiser l'efficacité de la climatisation. Les TER régionaux sont habillés d'un nouveau logo et d'une accroche " Mon train, ma Région ", résultat du souhait commun du Conseil Régional et la SNCF de donner une nouvelle identité visuelle forte. La Région, autorité organisatrice du TER s'est également fixée pour objectif 2010 le renouvellement complet du matériel roulant TER (matériel neuf et rénové).

Les pôles d'échanges multimodaux de la région Poitou-Charentes

L'objectif de la multimodalité est de faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) centralisent en un lieu unique un ensemble de modes de transport : marche à pied, vélo, bus, tramway, métro, train, voiture particulière, taxi. Il s'agit de faire de la gare et de ses abords un « pôle d'échanges voyageurs », un nœud de transport incontournable dans lequel non seulement sont rassemblés les accès aux autres modes mais aussi des agences de location de voitures ou de vélos, les stations d'auto-partage, les centrales de covoiturage, etc... Au delà du lieu d'échanges et de complémentarité entre les transports, du lieu de vie et de services, le pôle d'échange multimodal structure l'environnement urbain en devenant le centre d'un quartier dense et durable dans lequel il s'insère.

Les pôles d'échanges : une réponse aux besoins actuels

Les pôles d'échanges multimodaux constituent un enjeu essentiel dans le dispositif de montée en puissance des modes de transports alternatifs à la route. Chaque mode, TGV, TER, cars interurbains, bus urbains, est en effet appelé à constituer son offre propre pour répondre à une demande qui devrait s'accroître compte tenu de la configuration économique (prix du pétrole appelé inévitablement à augmenter), sociale (pouvoir d'achat) et politique (prise de conscience planétaire du problème environnemental). Mais au-delà de ces offres spécifiques pour une demande spécifique, c'est la **recherche de synergie** entre eux, répondant à une **demande d'intermodalité**, qui doit être mise en avant. Le pôle d'échange en est l'outil infrastructurel.

Les origines

Les premières réflexions en la matière ont été très circonstanciées, pour ne pas dire rudimentaires, pour s'inscrire dans un contexte pré-Grenelle. Il s'agissait alors d'aménager les gares dans la perspective de l'arrivée de TGV, problématique perçue essentiellement dans un face-à-face urbanisme-TGV géant les retombées économiques de l'arrivée de ce dernier.

Que de chemin parcouru depuis lors. L'aménagement des gares n'est plus une position essentiellement urbanistique, mais sa fonction « transport » s'est nettement imposée comme telle dans toutes ses dimensions, et non plus réduites au « parc-relais » assurant l'interface entre voiture et transport public. L'aménagement d'un pôle d'échange intermodal s'inscrivant dans un ensemble urbain, l'un pouvant tirer parti de l'autre, telle est maintenant la problématique avec ses enjeux à résoudre.

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : une problématique particulière

Si l'intermodalité consiste à assurer la cohérence des différents modes de la chaîne de déplacement

et s'il s'agit par cette offre de susciter une demande potentielle, il est une demande effective dans ce domaine à laquelle il convient de porter une attention toute particulière. *La loi handicap du 11 février 2005* précise clairement en son *article 45* les objectifs quant à l'accessibilité des PMR sur toute la chaîne de déplacement. D'une part elle concerne tous les types de handicaps, d'autre part elle donne un délai de 10 ans pour rendre effective cette accessibilité. Elle prévoit, en cas d'impossibilité technique avérée la mise en place d'un transport de substitution pour les usagers handicapés, mais dont le coût ne doit pas être supérieur à celui du transport public existant. Enfin, l'octroi des aides publiques en faveur des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité. C'est dire si les collectivités publiques, notamment l'Etat et la Région sont vigilantes à ce que les projets de pôle d'échange respectent bien cet impératif.

Les pôles d'échanges en Poitou-Charentes

Pour ce qui est du Poitou-Charentes, un premier pôle d'échange a été réalisé à la gare de **Poitiers** et a fait l'objet d'une subvention dans le cadre du CPER 2000-2006. L'opération s'est terminée en 2008 et a permis notamment un positionnement nouveau du transport interurbain.

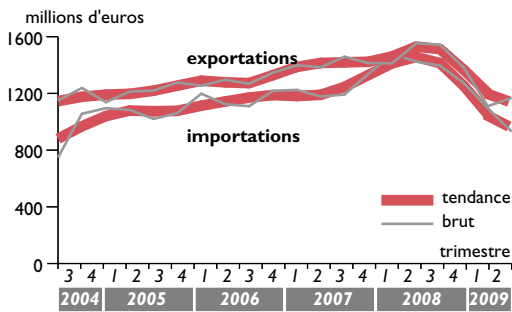
Devant l'intérêt manifeste du concept, l'Etat et la Région ont été amenés à réinscrire une ligne de crédit pour d'autres projets au CPER 2007-2013. Suite à un appel à projets lancé dans ce cadre, quatre collectivités se sont manifestées, porteuses d'un projet sur leurs gares respectives. Ce sont les communautés d'agglomération de **La Rochelle**, de **Niort**, d'**Angoulême** et du **pays rochefortais**.

Il est intéressant de constater que des réflexions séparées ressortent des points communs semblant émaner d'une certaine logique propre à la conception d'un PEM.

✓ Le pôle d'échange suppose une bonne complémentarité des modes de transport. Outre un positionnement et un dimensionnement adéquat

données générales

Commerce extérieur

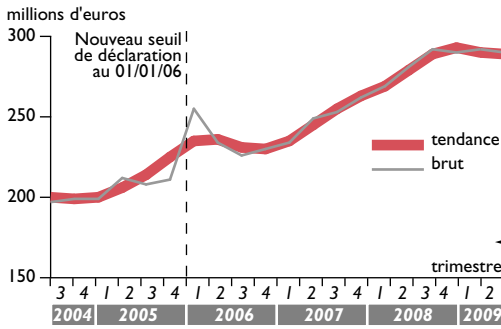


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|--------------|--|--|
| Exportations | -21,5 % | -24,8 % |
| Importations | -26,0 % | -34,6 % |

Au cours du 1^{er} semestre 2009, les échanges commerciaux de la région Poitou-Charentes sont en net repli par rapport au 1^{er} semestre 2008. Cette évolution négative résulte en grande partie d'une forte baisse des exportations (-23,2 %) en raison du recul des ventes de boissons sur les marchés américains et asiatiques. Les importations chutent de 30,2 % : les importations de produits pétroliers raffinés sont en retrait en raison de la baisse des prix du pétrole.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

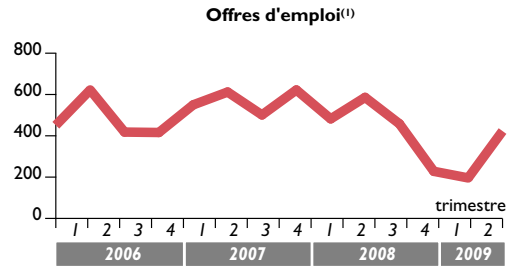


Source : Banque de France

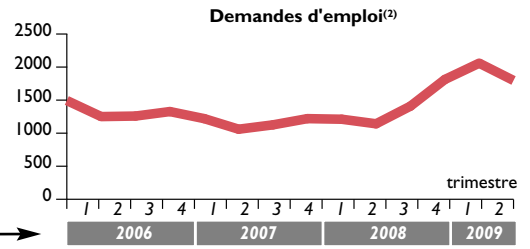
Tous secteurs confondus, les offres d'emplois de la région sont en repli de 19 % au 1^{er} semestre 2009 et les demandes d'emplois sont en augmentation de 24 % par rapport au 1^{er} semestre 2008. Dans le secteur des transports, les offres d'emplois sont en forte baisse (-42 %) et les demandes d'emplois explosent véritablement (+64 %). La dégradation du marché de l'emploi dans le secteur des transports s'amplifie au cours des 6 premiers mois de 2009.

Les encours de crédits octroyés aux entreprises de transport sont en hausse de près de 6 % au 1^{er} semestre 2009 par rapport au 1^{er} semestre 2008 reflétant les vives tensions de trésorerie qui affectent les entreprises de transport.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



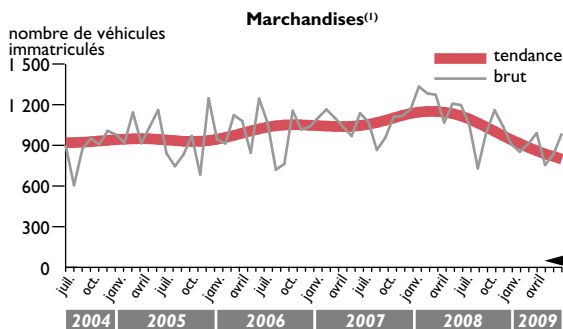
⁽²⁾ Nouvelle nomenclature : Catégorie A = demandeurs d'emplois tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi. Regroupe les anciennes catégories 1,2,3 hors activité réduite.

Source : DRTEFP

| EVOLUTION | | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|-------------------|----------|--|--|
| Tous secteurs | Offres | -23,7 % | -15,0 % |
| | Demandes | +23,3 % | +25,1 % |
| Secteur transport | Offres | -59,3 % | -27,8 % |
| | Demandes | +70,0 % | +57,4 % |

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

Immatriculations de véhicules neufs

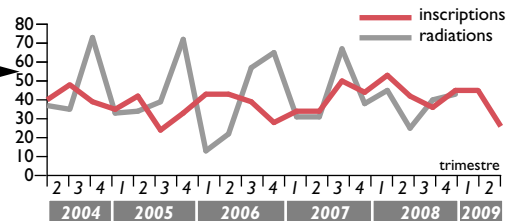


⁽¹⁾ les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.

Au 1^{er} semestre 2009, les inscriptions au registre des transporteurs sont en baisse de 25 % par rapport à l'année passée et ont été beaucoup moins nombreuses au cours du 2nd trimestre 2009 (26). Le nombre de radiations est stable par rapport au 1^{er} semestre 2008 (71 radiations contre 70).

Les immatriculations de véhicules de marchandises s'effondrent au 1^{er} semestre 2009 par rapport au 1^{er} semestre 2008 (-27,6 %). L'activité des transports routiers de marchandises est en baisse, le recul des investissements des entreprises reflète leurs difficultés.

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



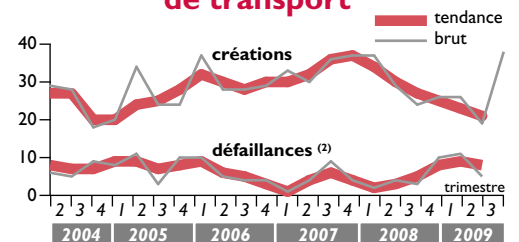
Source : DRE Poitou-Charentes

NB : un quart des entreprises inscrites ont d'autres activités principales déclarées et dépendent donc d'autres codes APE

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|--------------|--|--|
| Inscriptions | -15,1 % | -38,1 % |
| Radiations | +2,2 % | 0,0 % |

Au 1^{er} semestre 2009, les créations d'entreprises dans le secteur des transports sont en recul de 30,3 % par rapport au 1^{er} semestre 2008 qui avait enregistré un nombre élevé de créations d'entreprises. Les défaillances d'entreprises progressent sensiblement : 16 défaillances ont été enregistrées au cours du 1^{er} semestre 2009 contre 6 au cours du 1^{er} semestre 2008.

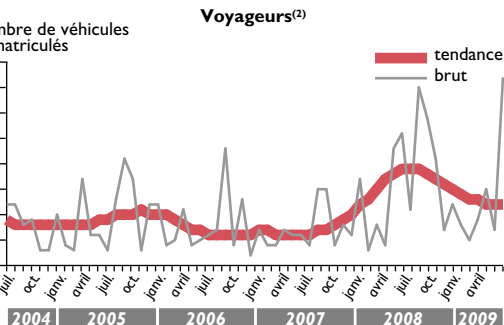
Démographie des entreprises de transport⁽¹⁾



⁽¹⁾ NAF 2008

⁽²⁾ défaillances enregistrées à la date du jugement

Source : INSEE



⁽²⁾ les autobus et les autocars.

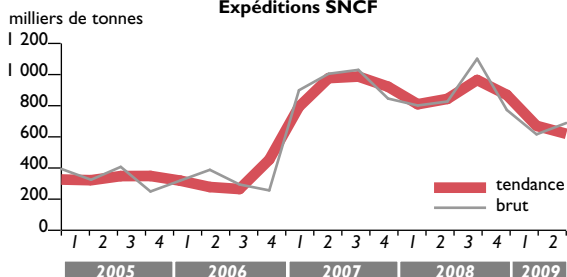
Source : SOeS/FCA

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|--------------|--|--|
| Marchandises | -29,2 % | -25,7 % |
| Voyageurs | -21,4 % | +11,3 % |

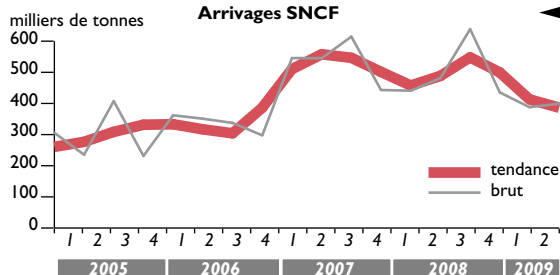
transports de marchandises

Fret ferroviaire

Expéditions SNCF



Arrivages SNCF



Source : SNCF

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|-------------|--|--|
| Expéditions | -23,1 % | -16,7 % |
| Arrivages | -12,0 % | -17,2 % |
| TOTAL | -19,2 % | -16,9 % |

Au 1^{er} semestre 2009, le trafic des poids lourds sur les autoroutes du Poitou-Charentes est en baisse de 8,6 %. Dans le détail, le trafic de l'A10 recule de 9,2 %, celui de l'A83 de 7,7 % et celui de l'A837 de 5,1 %.

Au cours des 6 premiers mois de l'année, le trafic ferroviaire de marchandises a enregistré un recul de 18 % par rapport au 1^{er} semestre 2008 soit par une chute de 14,7 % des arrivages et de 19,9 % pour les expéditions.

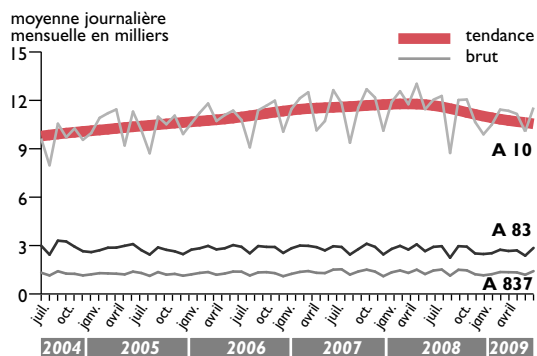
Au cours du 1^{er} semestre 2009, le trafic des ports de la région a reculé de 7,4 % par rapport au 1^{er} semestre 2008. Ceci s'explique par la conjoncture économique globale. La situation est toutefois à nuancer entre les ports régionaux. En effet, la plus forte chute de trafic est enregistrée par les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente (-42,7 % au cours des 6 premiers mois de l'année 2009). Le port de La Rochelle, en revanche, connaît une baisse globale de ses trafics plus modérée (-2,8 %), en particulier grâce à une bonne campagne céréalière. Comparativement aux autres Grands Ports Maritimes de la façade atlantique, La Rochelle a ainsi pu limiter la baisse de ses trafics.

Au cours des 6 premiers mois de l'année 2009, le trafic effectué par Colas Rail a reculé de 40 % par rapport au 1^{er} semestre 2008, pénalisé par une conjonction de facteurs allant des intempéries, survenues en début d'année, à la baisse des volumes d'activité reflet du ralentissement généralisé de l'économie.

Durant le 1^{er} semestre 2009, l'activité du transport routier de marchandises de la région Poitou-Charentes (entrées, sorties et flux internes) poursuit son repli de 20,9 % dans la continuité du semestre précédent. Les tonnages transportés sont en recul de 14,3 % en année mobile. La chute d'activité a été très importante au cours du 1^{er} trimestre pour les flux internes à la région. L'activité pour compte d'autrui connaît une évolution plus marquée avec un recul de 26,6 % des volumes transportés par rapport au 1^{er} semestre 2008.

Au cours du 1^{er} semestre 2009, Naviland Cargo a vu son activité fortement progresser : +108 % par rapport au 1^{er} semestre 2008. Les tonnages transportés entre Cognac et Le Havre ont augmenté considérablement par rapport à 2008 : +176 % au 1^{er} trimestre 2009 et +67,5 % au 2nd trimestre 2009.

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes¹



(1) Entrées et sorties confondues

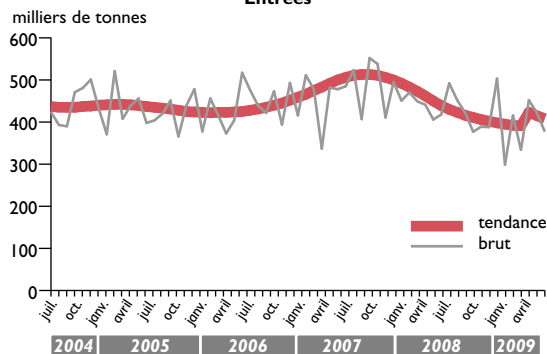
Sources : ASF et Cofiroute

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | -7,6 % | -9,5 % |
| A 10 | -8,2 % | -8,3 % |
| A 83 | -7,0 % | -6,7 % |
| A 837 | -4,2 % | -6,0 % |

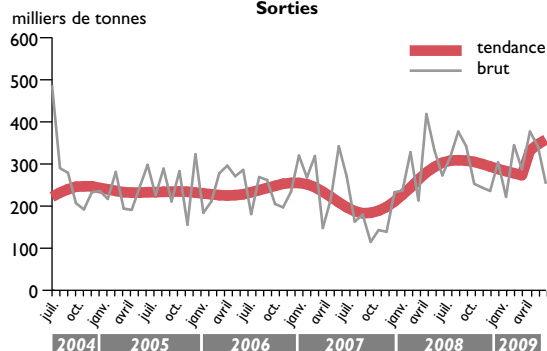
Trafic des principaux ports maritimes

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

Entrées



Sorties

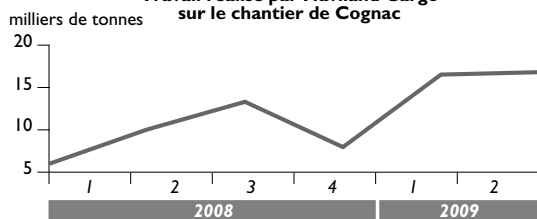


Sources : GPMLR/CCI Rochefort

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|-----------|--|--|
| Entrées | -5,6 % | -22,8 % |
| Sorties | +28,5 % | -11,0 % |
| TOTAL | +5,0 % | -17,9 % |

Transport combiné

Travail réalisé par Naviland Cargo sur le chantier de Cognac



Source : Naviland Cargo

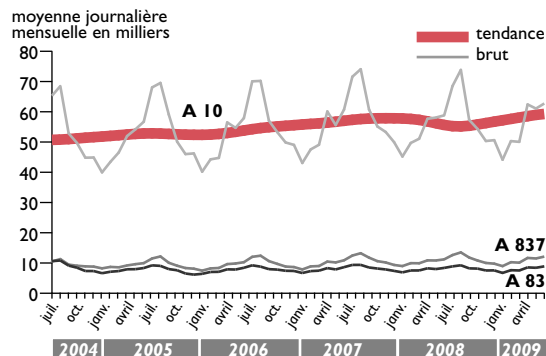
transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

La fréquentation des transports collectifs urbains des 9 principales agglomérations de la région recule de 0,3 % au cours du 1^{er} semestre 2009 par rapport au 1^{er} semestre 2008. La ville de Rochefort affiche une progression remarquable (+72,7 %) tout comme celle de Royan (+51,2 %). Plus modérément, Angoulême connaît une fréquentation en hausse de 2,3 %, Poitiers de 2 %, Cognac de 1,7 %. L'évolution est négative pour Niort (-0,4 %), Saintes (-2,5 %), Châtelleraut (-5,7 %) et pour La Rochelle (-11,2 %) par rapport à la même période l'année passée.

La fréquentation des autoroutes régionales est hausse de 3,3 % au 1^{er} semestre 2009, alors que au 1^{er} trimestre la tendance était négative (-0,5 %) et que seule l'autoroute 837 voyait son trafic légèrement augmenter (+1,8 %). Durant les 6 premiers mois de l'année, l'A837 a enregistré une progression du trafic de 4,7 %, l'A10 3,2 % et 2,5 % sur l'A83.

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



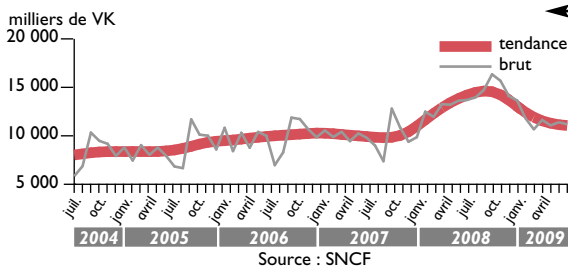
⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | -0,5 % | +6,6 % |
| A 10 | +1,8 % | +7,3 % |
| A 83 | -1,0 % | +6,7 % |
| A 837 | -0,4 % | +5,0 % |

Voyageurs ferroviaires

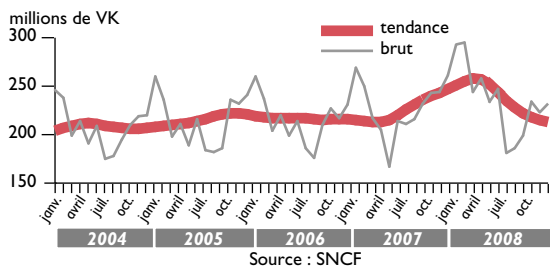
Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Le trafic de voyageurs interne à la région Poitou-Charentes a enregistré un recul de 13,4 % au cours du 1^{er} semestre 2009. Le trafic interrégional est également en baisse de 10,8 %. Après la forte progression de l'année 2008, le début 2009 marque le pas.

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

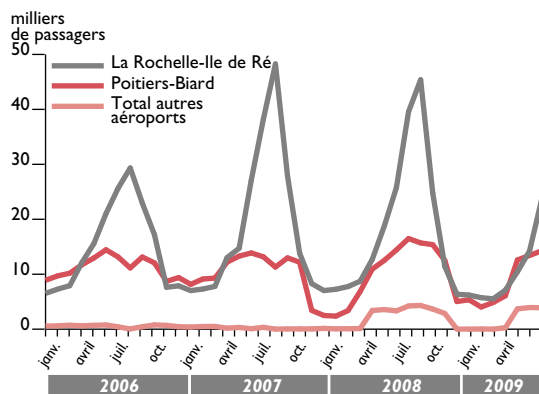


Source : SNCF

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|----------------------|--|--|
| Trafic interne | -9,6 % | -17,0 % |
| Trafic interrégional | -14,2 % | -7,9 % |

Comme régulièrement en début d'année, l'activité aérienne régionale a baissé de 5,9 % au 1^{er} semestre 2009 par rapport au 1^{er} semestre 2008. Cette tendance est accentuée par la chute du trafic de l'aéroport de La Rochelle qui a enregistré un recul de 17,8 % en raison du choix des compagnies aériennes de limiter l'offre en sièges. L'aéroport de Poitiers a connu une belle progression de son trafic (+9,4 %) grâce au maintien de 2 vols par semaine à destination de Londres jusqu'à la fin du mois de mars 2009 et par la mise en place de vols vers Edimbourg à partir du 1^{er} avril 2009.

Voyageurs aériens



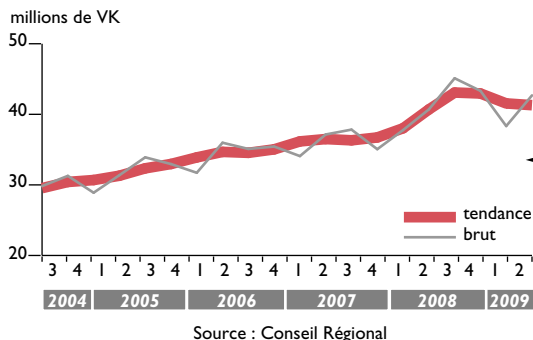
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|------------------------|--|--|
| Poitiers-Biard | +19 % | +6 % |
| La Rochelle-Ile de Ré | -23 % | -16 % |
| Total autres aéroports | +18 % | +12 % |
| Poitou-Charentes | -8 % | -5 % |

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

Voyageurs TER

Trafic en millions de voyageurs x kms



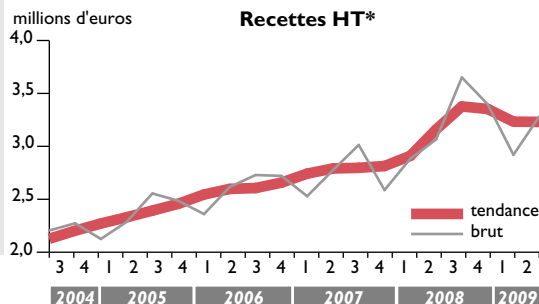
Source : Conseil Régional

Pénalisée par les intempéries survenues au cours du 1^{er} semestre 2009, la fréquentation des TER régionaux n'ont enregistré qu'une légère augmentation de 3,2 % par rapport au 1^{er} semestre 2008. Toutefois, le trafic est en augmentation de 12 % en année mobile. Les recettes suivent la même évolution en augmentant de 4,3 % par rapport au 1^{er} semestre 2008, et de près de 15 % en année mobile.

| EVOLUTION | 1 ^{er} trim 09 1 ^{er} trim 08 | 2 ^e trim 09 2 ^e trim 08 |
|----------------|--|--|
| Voyageurs x km | +1,5 % | +4,9 % |
| Recettes | +1,3 % | +7,1 % |

Voyageurs TER

Recettes HT*



Source : Conseil Régional

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin juin 2009

- ✓ L'enquête d'opinion trimestrielle auprès des chefs d'entreprises du transport routier de marchandises reflète la mauvaise conjoncture globale du secteur comme le montrent tous les indicateurs. Le transport routier de marchandises voit ses volumes fret baisser, avec, en conséquence, plus de camions disponibles que de marchandises à transporter. A cela, s'ajoute la concurrence accrue entre transporteurs. Néanmoins, la situation semble un peu moins défavorable au 2nd trimestre comparativement au 1^{er} trimestre 2009.
Les soldes d'opinion* concernant le transport, quelle qu'en soit la distance, sont négatifs : le transport urbain chute (-43 en solde d'opinion au 1^{er} trimestre et -35 au 2nd trimestre), tout comme celui du transport à courte distance (-42 au 1^{er} trimestre et -32 au 2nd trimestre) et du transport à longue distance qui enregistrent les plus faibles soldes d'opinion (-54 au 1^{er} trimestre et -36 au 2nd trimestre).
- ✓ L'activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement une baisse d'activité.
- ✓ La plupart des indicateurs concernant la situation des entreprises se tendent et il convient de souligner que les petites entreprises ont une vision plus pessimiste que les grandes entreprises. Les trésoreries se contractent à nouveau (-36 en solde d'opinion au 1^{er} trimestre soit une chute de 12 points par rapport au 4^e trimestre 2008, et -27 en solde d'opinion pour le 2nd trimestre 2009). Généralement stable, le solde d'opinion concernant les délais de paiement apparaît un peu plus chahuté : les soldes d'opinion sont négatifs pour les petites entreprises (-5 au 1^{er} semestre) mais restent positifs pour les grandes entreprises (30 au 1^{er}

trimestre et 20 au 2nd trimestre). Les soldes d'opinion concernant les prix des transports sont négatifs (-66 au 1^{er} trimestre et -50 au 2nd trimestre) et 85 % des entreprises considèrent que par rapport à l'année précédente, la répercussion de la hausse des prix de revient sur les prix du marché est plus difficile que l'année passée. Le solde d'opinion concernant l'utilisation du parc de véhicules plonge : -50 au 1^{er} trimestre 2009 ce qui représente une chute de 13 points par rapport au 4^e trimestre 2008 ; -44 au 2nd trimestre 2009. Le climat économique est considéré comme dégradé pour 88 % des entreprises interrogées au 1^{er} trimestre et pour 69 % d'entre elles au 2nd trimestre.

- ✓ Le solde d'opinion concernant les effectifs et le recrutement des conducteurs routiers est en recul au 1^{er} trimestre (-33), moins marqué au 2nd trimestre 2009 (-10). La chute des marchés et la perte de certains clients rendent la flotte roulante moins importante et le besoin en conducteurs s'en ressent mais la situation semble plus atténuée au 2nd trimestre.
- ✓ Les investissements en matériel de transport se maintiennent : 23 % des entreprises toutes tailles confondues ont acquis des véhicules au cours du 1^{er} trimestre, elles sont 17 % au cours du 2nd trimestre. Pour les entreprises de plus de 20 salariés, cette proportion est supérieure (27 %) contre 10 % pour les entreprises de moins de 20 salariés au 1^{er} trimestre. Au 2nd trimestre, seules les entreprises de plus de 20 salariés ont acheté des véhicules, en grande majorité des véhicules de remplacements (93 % au 1^{er} trimestre et 83 % au 2nd 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

de la **gare routière** (cars interurbains), cela signifie également un traitement particulier de l'accessibilité aux cars urbains. Le développement des transports urbains passe par celui du **site propre**, et il est dès lors logique que, lorsque le dimensionnement urbain le permet (La Rochelle, Niort, Angoulême) la desserte du pôle d'échange soit assurée par un transport collectif en site propre (TCSP).

- ✓ On remarque également que la réflexion sur les pôles d'échanges est l'occasion de donner toute son importance à d'autres modes d'accès jusque là peu pris en considération, le **vélo** et la **marche à pied**.
- ✓ **L'accès voiture** fait l'objet d'un traitement différencié allant dans le sens d'une recherche de fluidité par la rationalisation des circulations. Aussi a-t-on des espaces prévus pour la dépose minute et des parkings moyenne et longue durée.
- ✓ Des enjeux urbains importants où se rencontrent deux logiques complémentaires. Le pôle d'échange suppose un réaménagement de l'accessibilité côté gare en faveur des modes alternatifs et aux dépens de la voiture jusqu'ici reine. Une partie de l'accessibilité-voiture est souvent réorientée vers l'arrière des gares. La rupture urbaine que constituent les voies ferrées d'accès à la gare a souvent impacté une dissymétrie de développement urbain. La logique du pôle d'échange est alors l'occasion de participer, par son intégration au quartier de la gare, à l'ouverture d'une continuité urbaine. C'est pourquoi la plupart des projets comportent une **passerelle de franchissement des voies** à double vocation de visibilité urbaine et d'accessibilité transport. Il peut arriver (cas d'Angoulême) que les deux logiques ne se recouvrent pas complètement, que l'optimum de l'un ne soit pas celui de l'autre. C'est alors que doivent jouer la logique de complémentarité et des choix faisant prévaloir le principe que l'attractivité d'un pôle d'échange suppose une bonne insertion urbaine.
- ✓ Il se dégage généralement des projets le besoin d'un **système d'informations intégré**. C'est peut-être dans ce domaine qu'il y a encore à dépasser certaines habitudes prises par les différents opérateurs.

- ✓ La procédure s'avère assez longue, dans la mesure notamment où ces projets impliquent des partenaires multiples aux logiques propres (RFF, SCNF, Conseil Général, Communauté d'agglomération, municipalité, Région et Etat). Pour éviter cela autant que possible, il convient d'associer les partenaires au projet le plus en amont possible.

La communauté d'agglomération Royan-Atlantique a également réitéré sa candidature sur un projet déjà retenu dans le cadre du CPER 2000-2006, mais qui n'avait pas pu aboutir. Compte tenu de l'intérêt stratégique de ce type d'infrastructure, il n'est pas impossible que la question de l'élargissement de l'enveloppe crédit prévue par l'Etat et la Région (12 millions d'€) soit posée.

L'avenir des pôles d'échanges

Les expériences des pôles d'échanges sont sans doute à développer encore. Dans cette perspective, l'ORT Poitou-Charentes a inscrit dans son programme d'études 2010 une étude portant sur la "déclinaison des pôles d'échanges au niveau des villes moyennes". Son objet consiste à préciser, en lien avec les projets de Rochefort et de Royan, les fonctionnalités d'un pôle d'échange sur des villes moyennes-petites (moins de 40 000 habitants). Il consiste également en une réflexion sur un maillage souhaité/souhaitable des modes de transports collectifs sur la région d'où pourraient se décliner les objectifs en matière de développement des pôles d'échanges. L'évident besoin de développement des modes de transports collectifs a fait apparaître la nécessité de coordonner les différentes autorités organisatrices de transports (AOT⁽¹⁾), non seulement pour une réflexion sur un tel maillage, mais pour développer ce qui constitue le débouché logique d'un pôle d'échange, le domaine de la billettique intégrée. D'importants progrès ont été réalisés en ce domaine (notamment à La Rochelle). Il convient de s'en inspirer...

Philippe BAYER

(1) La loi SRU du 13 décembre 2000 permet de renforcer la coopération entre les AOT au sein d'un « **syndicat mixte SRU** », afin de contribuer à une meilleure cohérence de l'offre de transport public. De tels syndicats existant actuellement couvrant les départements de Charente Maritime, des Alpes Maritimes, de l'Hérault, de l'Oise, ou des PTU plus réduits à Nancy, La Mans, Etang de Berre. La lettre de l'ORT publiera prochainement un article sur ce type d'organisation.

Des radars pour détecter les charges, les gabarits et la vitesse des véhicules lourds

Aujourd'hui, grâce aux nouveaux moyens technologiques à disposition des services de contrôle routiers, il est possible de connaître les débits, les charges, les vitesses et les gabarits des véhicules de plus de 3,5 tonnes circulant sur les routes du territoire.

Ces équipements permettent d'améliorer la connaissance quantitative et qualitative du trafic et particulièrement celui des poids lourds. Ils améliorent l'efficacité des contrôles sur les routes puisque les mesures s'effectuent lorsque le véhicule est sur la voie de roulement normale (s'il y a infraction, les informations sont immédiatement transmises aux agents de contrôle postés sur une aire situées quelques kilomètres plus loin, qui interceptent alors le véhicule). Enfin, ce système permet de cibler le contrôle des entreprises par la constitution de fichiers informatiques des véhicules présumés en infraction et des entreprises les utilisant.

La question de la surcharge des poids lourds est problématique en ce qui concerne la sécurité routière (facteur aggravant) mais également pour la concurrence (gains économique pour les véhicules en surcharge) et pour la protection de l'infrastructure routière. Les stations permettent ainsi d'arrêter uniquement les véhicules présumés en surcharge et non les autres.

Grâce à ces installations, près de 98 % des véhicules interpellés et contrôlés sur l'aire de contrôle sont effectivement en surcharge.

Le respect des limitations de vitesses est également un autre aspect qui pourra être contrôlé grâce à ces stations qui permettent de mesurer la vitesse instantanée des véhicules.

Depuis 2007, des stations de mesures sont progressivement mises en place sur les axes routiers nationaux. Une quinzaine de stations sont actuellement en fonctionnement, l'objectif étant d'en installer une quarantaine d'ici 2 ans. Dans la région Poitou-Charentes, deux stations de détection ont été prévues. Le choix des sites d'implantation s'est fait en fonction du trafic poids lourds et de la facilité de pesée des véhicules dans des aires à proximité. La 1ère est située sur la RN 10 dans le sens nord/sud sur la commune de Couhé (86), elle est opérationnelle depuis 10 octobre 2009. Sur cette section, le trafic moyen journalier est de 6 300 poids lourds qui représentent 41 % du trafic total.

Une seconde station est prévue pour l'été 2010 sur la RN 141 sens est/ouest sur la commune de St Projet St Constant (16). Sur cette section, le trafic moyen journalier est de 3 800 poids lourds soit 20 % du trafic total.

BREVES

Initiative pour l'alimentation des véhicules électriques

L'Espagne va tester un réseau de bornes de recharge pour voitures électriques issu de la transformation de cabines téléphoniques à Madrid, Séville et Barcelone. Leur emplacement (proche de la chaussée), leur alimentation électrique déjà existante et leur nombre dans les villes représentent des atouts non négligeables pour permettre le développement des véhicules électriques. Reste le problème de la production de l'énergie...

Bras de fer avec Ryanair

La compagnie irlandaise, en situation de quasi-monopole à Poitiers comme à Angoulême, demande aux collectivités locales d'augmenter leurs contributions d'un million d'euros pour Poitiers, de 175 000 € pour Angoulême sous peine de stopper les dessertes de ces deux aéroports. Rappelons qu'en 2007, la liaison Poitiers- Londres avait été fermée et n'avait repris qu'au prix du versement d'un supplément d'un euro par passager.

Plan de déplacements urbains (PDU) : Saintes choisi de privilégier les transports en communs et le vélo

Dans le cadre du nouveau PDU mis en œuvre en juillet 2009, Saintes souhaite promouvoir les modes de déplacements doux alternatifs à la voiture comme le transport en commun, le vélo ou la marche à pied.

Parmi les mesures favorisant les déplacements doux :
- La mise en place d'un réseau de TCU cadencé sur 3 lignes a entraîné une hausse de 10 % du nombre de voyageurs.

- De nouveaux arrêts ont été créés dans les quartiers de la Guyarderie, de l'hôpital et de la zone de Recouvrance.

- Une navette gratuite City'Buss a été mise en place reliant le parking gratuit créé à l'espace Mendès-France et le centre-ville à destination des employés des administrations et des commerces, avec un cadencement amélioré passant de 15 à 10 minutes en semaine.

- La création de 45 sites dédiés au stationnement des deux-roues est prévue avant la fin de l'année, 180 arceaux à vélos seront installés.

Innovation : un véhicule sans chauffeur à l'essai à La Rochelle

Le projet d'automatisation des véhicules mené par l'Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique (INRIA) a donné naissance au CyCab, une petite voiture automatisée et communicante dont 3 modèles seront testés au printemps prochain à La Rochelle. Ces véhicules sans chauffeur sont prévus pour circuler en conditions réelles alors que jusqu'à présent ces types de véhicules ne fonctionnaient que sur des sites spécifiques. La commercialisation est attendue en 2011 pour un prix de 100 000 à 300 000 €.

Ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs

Après le fret ferroviaire le 31 mars 2006, c'est au tour du trafic international de voyageurs de s'ouvrir à la concurrence. Ainsi, les transporteurs allemands, italiens, belges, néerlandais... pourront opérer sur le réseau français de transport de voyageurs entre

au moins deux gares situées dans des Etats membres de l'Union Européenne différents, et inversement. Il sera permis de caboter c'est-à-dire de desservir des gares au sein d'un même pays, mais dans des conditions encore à préciser.

La SNCF n'a pour le moment pas de concurrent puisque l'opérateur italien Trenitalia a reporté de plusieurs mois son arrivée en France. La compagnie italienne a réservé des sillons pour effectuer deux dessertes : Milan-Paris et Gênes-Paris.

Parallèlement, une " Commission de Régulation des Activités Ferroviaires " (CRAF) indépendante a été créée. Elle est notamment chargée du contrôle et du suivi des conditions d'accès au réseau des opérateurs ferroviaires privés, que ce soit pour le transport de voyageurs ou pour le fret.

TER Poitiers-Limoges

A partir du 12 avril 2010, 7,5 allers et retours quotidiens, au lieu de 6 actuellement, circuleront sur la ligne TER Poitiers - Limoges rénovée. Le meilleur temps de parcours sera de 1h38 pour les trains semi-directs soit un gain de 25 minutes. Cette amélioration est le résultat d'une modernisation engagée par l'Etat et les Régions Limousin et Poitou-Charentes dans le cadre des Contrats de Projets Etat - Régions. Les travaux d'un montant total de 76,8 millions € ont été financés par l'Etat au titre du Plan de Relance de l'Economie, les deux Régions, RFF et l'Union Européenne au titre du programme FEDER. Il s'agit de l'un des plus importants projets mené par RFF sur le réseau régional en France. Il permettra le développement des relations interrégionales entre le Limousin et le Poitou-Charentes.

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

Directeur de la publication : Christian Ferdouel - 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

