

N° 25

# OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

## SOMMAIRE

### ÉDITORIAL

La Rochelle : l'avenir du feederling à l'étude 1

### STATISTIQUES

2-4

### INFORMATIONS-ÉTUDES

Enquête de conjoncture - TRM 5

Programme d'études 2002 de l'ORT 5

Étude sur le transport de matériaux de carrières en Poitou-Charentes 6

## La Rochelle : l'avenir du feederling à l'étude

**Dans un contexte de soutien au développement de l'intermodalité, prôné par la Commission européenne et l'Etat français, le transport maritime « représente une véritable alternative compétitive aux parcours terrestres »<sup>(1)</sup>.**

**Dans cette optique, une navette maritime hebdomadaire de porte-conteneurs, reliant dans un premier temps les ports de La Rochelle/Le Havre/Rotterdam, a été mise en service en octobre 1997. Cette initiative a permis de « transférer en 3 ans 643 000 tonnes de cargaison de la route vers le transport maritime »<sup>(1)</sup>. Après 4 années d'activité, cette ligne feeder<sup>(2)</sup> a été suspendue en février 2002, dans l'attente de trouver une solution au déficit enregistré par l'exploitant de la ligne, la société EFL (European feeder lines).**

**Interviews d'Yves BOUVART, Directeur du Port de La Rochelle et de Lionel GRENIER, Directeur Général d'EFL, pour en savoir plus.**

**ORT : Comment est venue l'idée de mettre en place une ligne feeder passant par le port de La Rochelle ?**

**Yves BOUVART :** Le feederling présente l'avantage de relier les ports moyens pour assurer les échanges interrégionaux et désengorger les trafics terrestres. Ce type de cabotage permet de connecter les entreprises locales aux grands courants commerciaux internationaux. Une étude de marché a montré qu'il existait un potentiel au niveau de la région Poitou-Charentes pour le développement d'un tel service (30 000 EVP<sup>(3)</sup> annuel environ). Soutenue par la Commission Européenne dans le cadre du PACT (Programme d'actions pilotes pour le transport combiné), par la CCI de La Rochelle et par le Conseil Régional, cette ligne a donc été ouverte en octobre 1997.

**Lionel GRENIER :** Je tiens à signaler que cette ligne a été une initiative « pilote », de par son exploitation par une compagnie privée et indépendante et non par un armateur comme cela se pratique habituellement.

**ORT : Cette initiative privée a donc été nouvelle en France. Comment a t-elle été perçue par les entreprises et quel niveau d'activité a t-elle atteint ?**

**Lionel GRENIER :** Passé le délai de la mise en route, le trafic a atteint, sur la globalité de la ligne, 300 EVP en moyenne par semaine (en 2000-début 2001). Le port de La Rochelle représentait un peu plus du tiers de ce trafic. A cette époque, le taux de remplissage des cales avoisinait 70 %. Le type de mar-

chandises transportées était relativement diversifié : des produits forestiers, des terres rares, de la gomme naturelle, ...

**Yves BOUVART :** Après l'ouverture de la ligne, des schémas logistiques se sont progressivement constitués avec des industriels de la région. Certaines entreprises ont même fait le choix de s'implanter à La Rochelle, à proximité de ce service maritime. Je précise que pour se caler au mieux aux besoins du marché, le choix des escales a évolué pour assurer, à partir de 2000, le trajet La Rochelle/Le Verdon/Le Havre/Dunkerque (avec relais par une autre compagnie à Dunkerque, vers Anvers par fer et vers Rotterdam et Felixstowe par feeder).

**ORT : Comment expliquez-vous la suspension de la ligne aujourd'hui et comment envisagez-vous l'avenir proche du feederling à La Rochelle ?**

**Yves BOUVART :** Il faut avouer que le trafic n'a pas atteint le niveau escompté et que la ligne n'était pas encore rentable début 2002. Sur les 15 000 conteneurs annuels nécessaires à sa viabilité, le trafic n'a pas dépassé les 7 500 à 8 000 conteneurs. Contrairement aux attentes, la clientèle des négociants de cognac a fait défaut et a continué à faire majoritairement acheminer ses conteneurs par voie routière.

Je reste toutefois assez optimiste pour l'avenir. Les entreprises, clientes du feeder exploité par EFL, restent intéressées par ces prestations logistiques et soutiennent la réouverture de la ligne. Je persiste à

croire que le feederling a sa carte à jouer dans le transport de marchandises, dans un contexte d'engorgement des infrastructures routières. Il présente l'image d'un transport soucieux de l'environnement au service des chargeurs. Son développement sera conditionné par la solidité de la nouvelle structure qui pourrait voir le jour (ligne d'intérêt public ?), par la conquête d'une partie du marché du cognac, par la réduction des coûts portuaires et par la fiabilité des services offerts pour répondre à la politique du « juste à temps ».

**Lionel GRENIER :** Je rajouterai que la morosité de la conjoncture à partir du printemps 2001 a affecté l'activité, le taux de remplissage moyen des cales en 2001 s'étant abaissé à 50 %. Le manque de volume, le coût relativement élevé de ce service maritime (frais de manutention et d'acheminement de la marchandise jusqu'au port de transbordement) et la fin du programme d'aides européennes (durée maximale de 3 ans) n'ont pas permis de rentabiliser l'exploitation en 4 ans. Toutefois, l'équilibre de ce type de transport demande du temps. A titre d'exemple, la ligne feeder mise en service depuis 8 ans par le port de Dunkerque affiche encore un déficit important aujourd'hui.

En réalité, je considère que la viabilité de cette ligne repose sur un accompagnement des pouvoirs publics (Etat et collectivités locales). Un dossier de proposition de nouvelle structure, qui pourrait intégrer des actionnaires novateurs et apporteurs d'affaires, est en cours d'élaboration.

(1) Source : Livre blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix. Commission Européenne. 09/2001

(2) feederling : cabotage maritime à courte distance qui consiste à établir des liaisons par petits navires porte-conteneurs

(3) EVP : Equivalent vingt pieds

### Site Internet de l'ORT

Retrouvez toute l'actualité sur les transports en Poitou-Charentes à travers la revue de presse mise à jour chaque semaine, la rubrique « à la une » et un agenda.

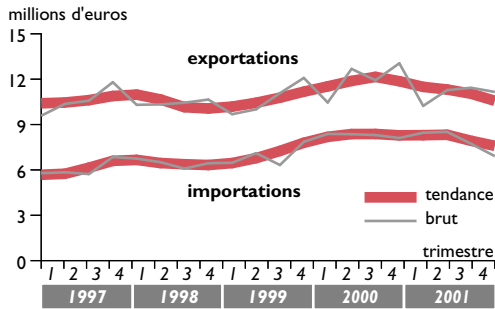
Adresse du site : <http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr>

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-82



# données générales

## Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

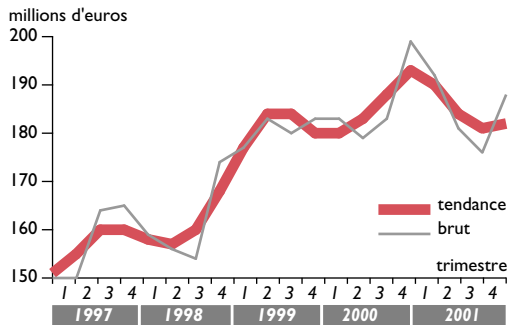


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Exportations	-6,9 %	-14,8 %
Importations	-4,2 %	-14,5 %

L'année 2001 se termine sur un ralentissement persistant de la conjoncture économique en Poitou-Charentes. Les exportations, qui représentent environ 60 % des échanges, diminuent de 15 % en comparaison avec la fin d'année 2000. Une raison majeure : la baisse à hauteur de 42 % des sorties de produits des industries agricoles et alimentaires (44 % des exportations de la région). Les importations sont logées à la même enseigne, avec une diminution significative enregistrée pour les principaux postes d'importation (biens intermédiaires, produits de l'industrie automobile...).

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



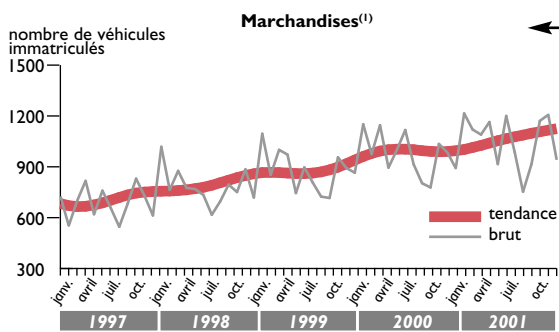
Source : Banque de France

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Poitou-Charentes	-3,9 %	-5,5 %

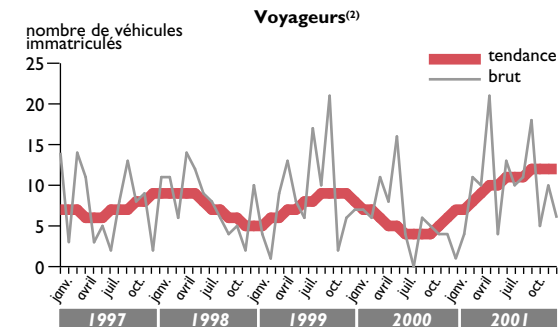
Les encours bancaires des entreprises de transport se relèvent légèrement durant le dernier trimestre 2001 mais restent cependant inférieurs à ceux réalisés durant l'automne 2000. En bilan annuel, on constate que le niveau d'endettement des entreprises s'est globalement stabilisé sur les deux années 2000-2001.

La hausse des immatriculations de matériel roulant pour le transport de marchandises se poursuit durant le quatrième trimestre 2001 et ce, malgré la relative morosité de la conjoncture. Les cumuls annuels montrent que les entreprises de TRM augmentent régulièrement leurs achats de véhicules depuis 1998. Selon les résultats de l'enquête trimestrielle régionale, les entreprises précisent que la majorité de ces investissements est affectée au renouvellement du parc de véhicules.

## Immatriculations de véhicules neufs



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



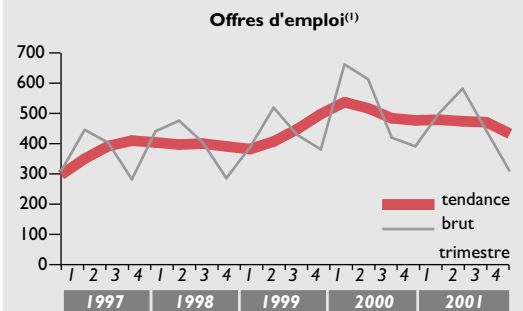
(2) les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

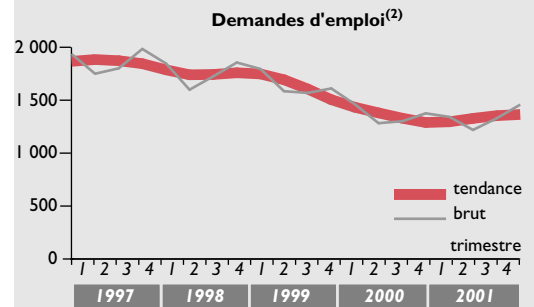
EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Marchandises	+6,4 %	+14,0 %
Voyageurs	+254,5 %	+133,3 %

Nouveau signe du ralentissement économique ? La situation du marché de l'emploi apparaît moins favorable en fin d'année 2001. Les demandes d'emploi augmentent légèrement pour le second trimestre consécutif, tandis que les offres régressent significativement. Cette tendance est corroborée par le ralentissement de l'emploi salarié en fin d'année. Toutefois, en cumul annuel, il apparaît que 2001 a été un assez bon cru en terme d'emploi. Les demandes n'ont jamais été aussi basses depuis plus de 5 ans et le nombre d'offres a été supérieur à celui des ces dernières années (excepté l'an 2000 qui a été assez exceptionnel).

## Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



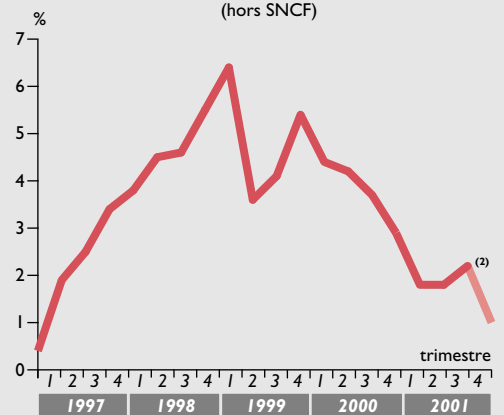
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Tous secteurs	Offres	-1,1 %	+4,5 %
	Demandes	-6,4 %	-1,4 %
Secteur transport	Offres	+5,7 %	-21,2 %
	Demandes	+2,1 %	+6,0 %

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

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



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

(2) Données provisoires

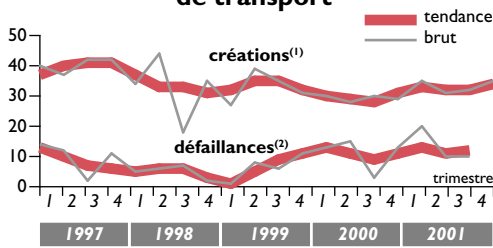
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/01/00 01/01/01	01/04/00 01/04/01	01/07/00 01/07/01	01/10/00 01/10/01*	01/01/01 01/01/02*
Poitou-Charentes	+2,9	+1,8	+1,8	+2,2	+1,0
Charente	+1,2	+1,3	+4,9	+2,9	+1,5
Charente-M maritime	+0,3	+0,8	-1,2	+0,3	+0,0
Deux-Sèvres	+3,2	+0,8	+2,7	+4,0	+0,5
Vienne	+8,0	+5,0	+2,5	+1,8	+2,3

\* 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

En début d'année 2002, la région comptabilise 1 877 entreprises de transport soit - 0,7 % par rapport à l'année précédente. On constate que le nombre d'entreprises de transports terrestres diminue (-2 %), à l'inverse des auxiliaires de transport (+3,5 %). Après avoir diminué en 2000, les créations d'entreprises retrouvent leur niveau de 1999. Par contre, les défaillances sont toujours plus nombreuses au fil des ans.

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

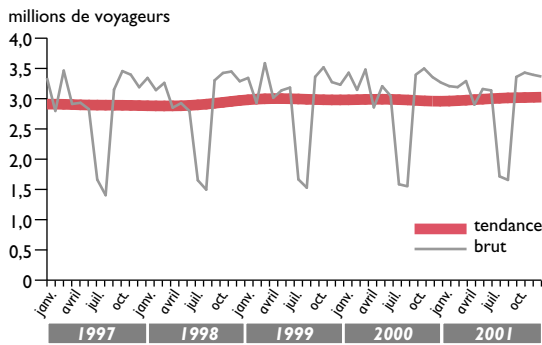
	Au 01/01/00	Au 01/01/01	Au 01/01/02
Transports terrestres	1 519	1 503	1 477
Transports par eau	36	35	34
Transports aériens	5	6	7
Services auxiliaires des transports	337	347	359
<b>Total</b>	<b>1 897</b>	<b>1 891</b>	<b>1 877</b>

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

Source : INSEE

# transports de voyageurs

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



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

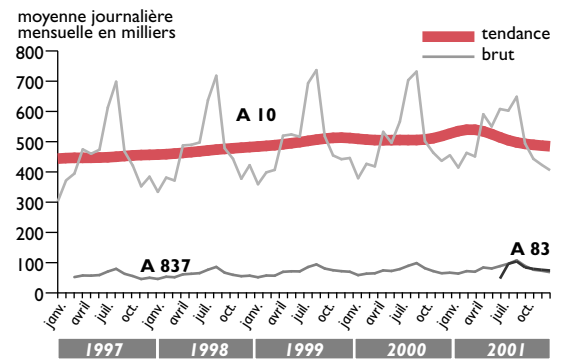
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Poitou-Charentes	+3,0 %	+0,7 %

La fréquentation du transport collectif urbain se stabilise durant l'automne 2001. Cette stabilisation se retrouve en comparant les données annuelles 2001 et 2000. Exception faite de la ville de Châtelleraut qui enregistre une progression annuelle de 16 % suite à l'extension du périmètre des transports urbains. Cette même agglomération a acquis trois nouveaux bus aux normes EURO3 moins polluants et plus accessibles.

La progression du nombre de voitures comptabilisées aux péages autoroutiers se poursuit en fin d'année. En 2001, ce type de flux a connu une embellie (+9 %), sur toutes les sections de la région. L'achèvement de l'A83 reliant Nantes à Niort joue un rôle non négligeable dans cette augmentation de trafic.

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

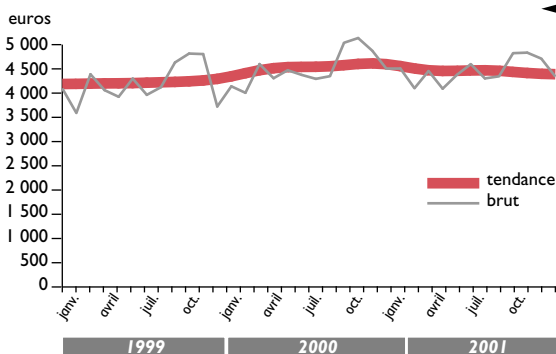


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Poitou-Charentes	+5,2 %	+10,3 %

## Activité ferroviaire recettes nettes dans les principales gares<sup>(1)</sup> de Poitou-Charentes



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

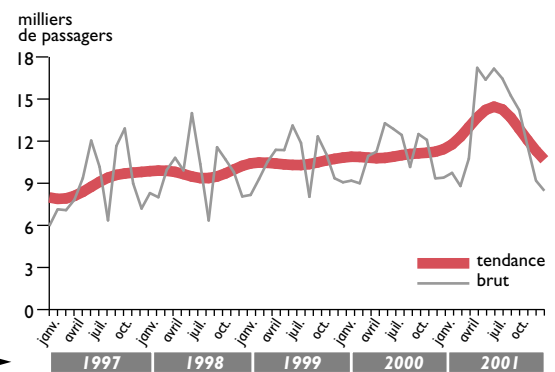
Source : SNCF

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Poitou-Charentes	-1,5 %	-4,3 %

Le ralentissement économique explique en partie la baisse de 4 % des recettes des gares durant le quatrième trimestre 2001. La SNCF indique que cette diminution est plus importante sur les trajets de courte distance et considère que le bas prix actuel du carburant incite à l'utilisation de l'automobile. Le bilan 2001 montre que l'activité ferroviaire de voyageurs de la région conserve un niveau honorable durant l'année 2001 après une année 2000 record.

En 2001, le trafic total annuel des aéroports progresse de plus de 17 % par rapport à l'année 2000. Cependant, le trafic aérien affiche une régression de 5 % en fin d'année, imputable notamment aux « événements du 11 septembre » et à la fermeture temporaire de la ligne La Rochelle-Paris qui représentait 30 % du trafic total de l'aéroport de La Rochelle.

## Voyageurs aériens<sup>(1)</sup>



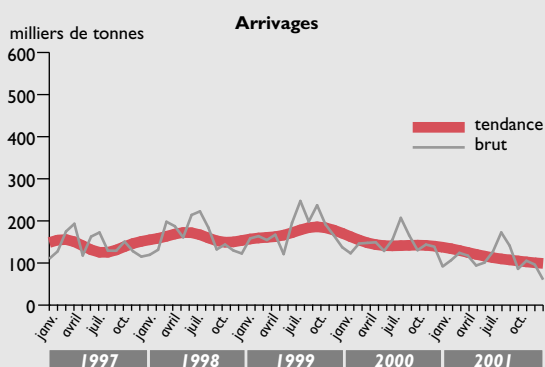
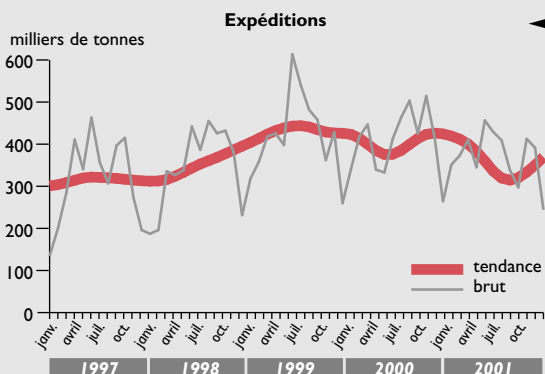
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Poitou-Charentes	+30,8 %	-5,0 %

# transports de marchandises

## Fret ferroviaire



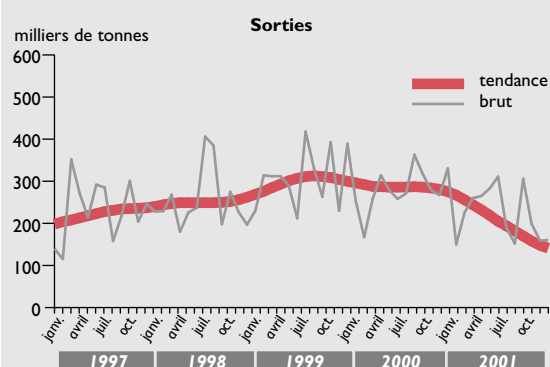
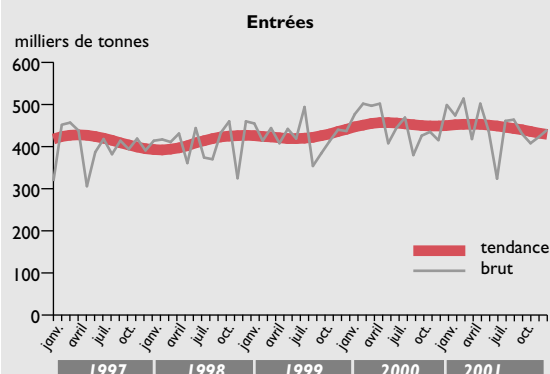
Source : SNCF

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Expéditions	-24,9 %	-12,2 %
Arrivages	-20,5 %	-30,0 %
TOTAL	-23,8 %	-16,4 %

Le fret ferroviaire reste orienté à la baisse (-16 % pour le dernier trimestre 2001) ; tendance également observée au niveau national depuis les grèves du mois d'avril 2001. Les arrivages subissent globalement la baisse la plus forte -30 % et ce, essentiellement en raison du ralentissement du trafic de céréales, principal poste de la région. Cette situation est imputable à une campagne céréalière médiocre induite par de mauvaises conditions météorologiques. Un autre effet conjoncturel est à prendre en compte : la plate-forme Volkswagen du Futuroscope n'a presque rien reçu durant ce trimestre.

Le tonnage total de l'année 2001 est inférieur aux tonnages records des 2 dernières années et se situe au niveau de celui de 1998. En 2001, la diminution du trafic des ports de la région est de l'ordre de 10 % par rapport à l'année précédente. Si le tonnage total des entrées a presque atteint le niveau record de 2000, le niveau des sorties a connu des baisses significatives durant les derniers trimestres de l'année 2001 : -32 % et -40 %. Conformément à la tendance nationale, ce phénomène s'explique par la décroissance des exportations de céréales et oléagineux dont le faible niveau annuel n'a d'équivalent qu'en 1995 ; les marchés européens privilégiant l'achat de blé en provenance des pays d'Europe centrale.

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

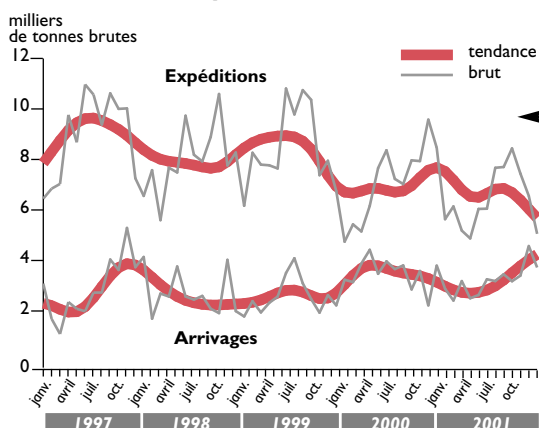


<sup>(1)</sup> Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnav-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Entrées	-0,3 %	-5,7 %
Sorties	-13,5 %	-40,9 %
TOTAL	-5,1 %	-19,6 %

## Transport combiné<sup>(1)</sup>



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

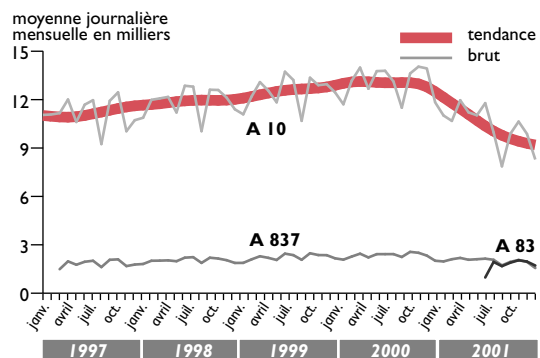
Source : CNC

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Expéditions	-6,9 %	-25,7 %
Arrivages	-4,4 %	+19,9 %
TOTAL	+3,2 %	-12,9 %

En 2001, conformément à la tendance nationale, le transport combiné connaît une baisse globale de son activité (-9 % par rapport à 2000). Le tonnage transporté en 2001, qui représente près de 123 000 tonnes, retrouve le niveau des années 1995-1996. Le ralentissement économique et la perturbation des acheminements ferroviaires durant les grèves de mars-avril 2001 sont principalement mis en cause.

Les sociétés d'autoroutes comptabilisent moins de poids lourds à leurs barrières de péages en 2001 en comparaison avec 2000 (-14 %). Ce constat est valable sur tout le réseau autoroutier de la région.

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



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

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 01 3 <sup>e</sup> trim 00	4 <sup>e</sup> trim 01 4 <sup>e</sup> trim 00
Poitou-Charentes	-14,4 %	-14,1 %

## TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin décembre 2001

- ✓ S'agissant du **transport national**, les opinions exprimées par un échantillon de transporteurs routiers du Poitou-Charentes traduisent la  **poursuite du ralentissement de l'activité** durant le quatrième trimestre 2001. Conformément à la tendance nationale, le transport longue distance apparaît plus fortement touché que le transport courte distance. Toutes les entreprises semblent affectées par cette dégradation, quelle que soit leur taille. Les prévisions pour le début d'année 2002 ne sont pas très optimistes.
- ✓ **A l'international\***, le **trafic continue également de se détériorer**. Pour le deuxième trimestre consécutif, on constate que les soldes d'opinion\*\* négatifs ou nuls concernent tous les pays. Plusieurs entreprises mettent le retronement de leur trafic international sur le compte de la baisse générale de l'activité dans différents secteurs (travaux publics et agroalimentaire notamment) et dénoncent de nouveau la concurrence déloyale des transporteurs étrangers.
- ✓ **Le prix des transports tend à se stabiliser** en fin d'année 2001. Toutefois, au vu des résultats de l'enquête, il semblerait que les entreprises de moins de 20 salariés éprouvent plus de difficultés à augmenter le prix de leurs prestations que les grosses structures. La situation de **trésorerie des**

entreprises se situe également sur la voie de la **stabilisation** et prétend même à un **léger redressement**. Les **délais de paiement tendent à augmenter légèrement** durant le dernier trimestre 2001.

- ✓ Dans un tel contexte, le **recrutement de conducteurs routiers se stabilise**. Le ralentissement de l'activité semble amener les entreprises à ralentir les créations d'emploi. Les prévisions pour le premier trimestre 2002 annoncent même une réduction de la politique d'embauche en comparaison avec 2001.
- ✓ Le solde d'opinion sur les **achats en matériel de transport continue de décroître**, notamment dans les petites entreprises. Moins de 2 PME sur 10 déclarent avoir effectué des investissements en fin d'année. Plus de 80 % des acquisitions (toutes entreprises confondues) ont été affectées au remplacement du parc existant.

*\* les données sur l'international sont à considérer avec prudence en raison du faible nombre d'entreprises interrogées qui pratiquent ce type de transport*

*\*\* 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*

V.T.

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-82



## Le programme d'études 2002 de l'ORT Poitou-Charentes

L'assemblée générale de l'association Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes s'est réunie le 14 mars 2002 et a validé le programme d'études 2002. Ce dernier se situe dans la continuité des démarches engagées mais également dans le cadre des nouvelles orientations de la politique des transports. Il procède de plusieurs logiques différenciées :

- ✓ maintenir l'activité de base de l'ORT ;
- ✓ développer l'intermodalité et les modes alternatifs à la route ;
- ✓ encourager un retour plus marqué au transport ferroviaire dans le domaine des transports de marchandises ;
- ✓ assurer la cohérence entre la politique des transports et de déplacements et le volet aménagement ;
- ✓ favoriser les efforts de modernisation et de progrès social dans le transport routier.

Ce programme d'études nouvelles, qui s'accompagne de la poursuite des études et expérimentations programmées en 2001, sera mis en oeuvre avec l'ensemble des partenaires de l'association.

S'agissant des démarches nouvelles, dans le domaine des **transports de marchandises**, il est prévu de réaliser une **étude sur le transport et la livraison des marchandises en ville**. L'objectif de cette étude, qui pourrait être menée dans l'agglomération de Poitiers, sera de trouver des solutions logistiques innovantes pour les transports de marchandises en ville dans le cadre d'une harmonisation des déplacements prônée par la loi SRU. La méthodologie ainsi définie pourrait ensuite être transposée à d'autres agglomérations. Elle s'appuiera naturellement sur les enseignements tirés de l'expérience ELCIDIS menée à La Rochelle.

Partant de l'analyse des données de l'observation des entreprises de transport mis en place conjointement par les DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes, il est également envisagé de mettre en oeuvre une **observation économique du transport routier de marchandises (TRM) en Poitou-Charentes**. Le but sera d'examiner les paramètres significatifs de la situation des entreprises et leur évolution en fonction de leur taille, de leur champ géographique d'intervention (local, régional, international), de leurs segments d'activité (messagerie, etc...).

Il est également proposé de réaliser un **audit sur le transport combiné**

concernant notamment la fermeture de chantiers tels que celui d'Angoulême (pourquoi et quelles perspectives ultérieures).

Dans le cadre de l'**observation sociale du secteur TRM**, il est prévu d'élargir l'**expérimentation recrutement de conducteurs routiers** à deux autres groupes (TLF et Déménagement) et à des métiers autres que la conduite (logistique) et de conforter un partenariat autour de pratiques de recrutement renouvelées. Cette action, qui s'inscrit dans le cadre des actions du contrat d'objectif transport signé le 23/11/2001, permettra d'enclencher l'extension progressive aux entreprises régionales de transport de nouvelles pratiques de recrutement.

De plus, il est envisagé de mettre en place un **système de veille sociale dans le transport routier**. Le principe est d'améliorer la connaissance, au travers d'indicateurs de veille, des besoins quantitatifs et qualitatifs des entreprises, des besoins d'ajustement entre les formations proposées aux entreprises (dispositifs FIMO, CFP...) et leurs besoins, et d'établir une prospective de l'activité.

S'agissant du **transport de voyageurs**, les travaux de **modélisation des flux de voyageurs** sur les réseaux routiers et ferroviaires vont se poursuivre et s'approfondir. Pour prolonger la réflexion qui ne concernait que les **déplacements interurbains de voyageurs** par route et par fer entre les pôles internes à la région, il est proposé d'étendre la connaissance des déplacements et d'enrichir le modèle à l'interrégional et notamment sur des relations avec les régions Limousin, Aquitaine, Centre et Pays de la Loire.

Une réflexion sur la **mobilité et la dynamique urbaine** est également inscrite au programme d'activité 2002 afin d'apprécier, au travers de la connaissance des déplacements et de l'offre du transport collectif, l'organisation et le fonctionnement des agglomérations.

En 2002, il est également prévu d'enrichir la banque de données de l'**Observatoire des Trafics Régionaux** et de poursuivre la mise à jour de la base du **Système Analytique des Trafics Routiers**, avec les données de 2001 et le développement du produit.

*Retrouvez les synthèses des études terminées et le programme détaillé des études 2002 sur le site de l'ORT ([www.ort-poitou-charentes.asso.fr](http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr), rubrique « Nos études »).*

V.T.

Contact : André TURCOT, Directeur de l'ORT ☎ 05-49-55-65-80

## Le transport de matériaux de carrières en Poitou-Charentes

**La filière matériaux de carrières et de construction est consommatrice de 40 % des tonnages transportés par la route et de 60 % des tonnages transportés par le fer. Le Poitou-Charentes est l'un des principaux producteurs et générateurs de flux nationaux. Afin de mieux identifier les trafics et leurs modalités d'acheminement, la Direction Régionale de l'Équipement a confié une étude au CETE du Sud-Ouest. Nous vous proposons dans le présent article les principaux résultats de cette étude menée en 2001 et effectuée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports.**

### Un peu de méthodologie

L'étude a été réalisée selon plusieurs approches :

- ✓ Une analyse des données statistiques ;
- ✓ Des enquêtes auprès des carriers et des transporteurs (dont la SNCF) ;
- ✓ Une réunion-débat entre les professionnels et la SNCF.

### Près de 90 % du tonnage transporté par route

La production de granulats, dont le Poitou-Charentes représente 7,5 % de la production nationale, est fortement génératrice de transport, routier principalement, dont la croissance est le plus souvent mal vécue par les populations riveraines.

La part de la route (88,5 % du tonnage transporté) s'explique par les distances moyennes d'acheminement en général courtes (35 km pour les granulats, 30 km pour le béton et le ciment, 100 km pour les produits en béton) et par le faible nombre de carrières embranchées.

De même, la quasi absence d'embranchement dans le secteur des matériaux de construction (à l'exception des ciments Lafarge à La Couronne) explique que la part du fer y soit excessivement faible (0,33 %). Pour l'avenir et en l'état actuel des choses, des possibilités d'embranchement sont peu envisageables.

L'essentiel de la part du fer (11 %) est engendré par le département des Deux-Sèvres (94 % du transport ferroviaire de la région). Cela s'explique par le fait que les plus grandes carrières se situent dans ce département qui expédie dans toute la France des matériaux liés à la construction de lignes ferroviaires et pour les grands chantiers de l'Île-de-France. Ces distances justifient le recours au fer et de ce fait, quatre des cinq carrières embranchées sont situées dans ce département (Mazières, Thouars, Saint Varent, Luché).

De ce point de vue, les contraintes d'environnement et l'opposition très forte des populations des localités traversées par les poids lourds conduisent à des difficultés croissantes pour ouvrir de nouvelles carrières. Aussi assiste-t-on aujourd'hui à une diminution constante du nombre de carrières (293 fin 1999 contre 400 fin 1997) alors même que la production augmente dans un contexte d'allongement des distances de livraison et de hausse du prix de transport.

### Des plates-formes de stockage embranchées pour faciliter l'usage du fer pour les envois en masse : la solution de demain ?

Selon les conclusions de l'étude, il apparaît souhaitable de faire jouer un rôle plus marqué au transport ferroviaire pour ce trafic de matériaux lourds. Dans cette perspective, l'obstacle essentiel réside dans la difficulté à répondre

aux fluctuations de la demande de transport, liées notamment à l'activité saisonnière des travaux publics.

Cette difficulté de programmation des trains pourrait trouver une solution dans la constitution de plates-formes de stockage embranchées permettant de lisser les pointes et de planifier l'offre et la demande de transport, ainsi que de répondre à la pertinence du fer, résidant dans les envois en masse, d'embranchement à embranchement. Ces plates-formes pourraient être réalisées près des lieux de consommation ou près des lieux de production, la route assurant alors la fonction de desserte à courte distance des ces plates-formes, aussi bien en amont qu'en aval.

Des plates-formes de ce type existent déjà à Tours, Toulouse, Le Mans et en banlieue parisienne.

### Trois projets sont proposés :

- ✓ **Une plate-forme sur La Rochelle-Pallice** qui pourrait accueillir les produits issus des carrières embranchées du bassin Thouarsais et destinés à la consommation locale. Sa localisation pourrait être envisagée sur le terminal sablier prévu dans le cadre de l'aménagement de l'Anse St Marc inscrit au volet portuaire du contrat de plan Etat-Région. Cette concentration pourrait en outre permettre le développement d'industries de transformation pour le marché local (centrale d'enrobés, de béton...). Sa plate-forme assurerait ainsi 3 fonctions : stockage, transit, transformation.
- ✓ **Une plate-forme à Châteauneuf/Charente** : actuellement, les carrières locales abondent (1,6 millions de tonnes en 2000), via la RN 10 et le réseau des RD intermédiaires, le marché bordelais fortement demandeur compte tenu des grands chantiers actuels et prévus, et de la réglementation sur les matériaux alluvionnaires. La gare de Châteauneuf/Charente, située à moins de 5 km des principales carrières environnantes, pourrait accueillir une telle plate-forme et expédier sur celle de Bassens, actuellement à l'étude par la DRE Aquitaine et le Port Autonome de Bordeaux.
- ✓ **Une plate-forme à Niort** qui pourrait accueillir les sables marins en provenance de la plate-forme de la Rochelle-Pallice. Cette desserte pourrait être assurée par les trains en retour, desservant La Rochelle-Pallice à partir du bassin Thouarsais (1er projet).

La mise en œuvre de tels projets suppose naturellement d'en vérifier la faisabilité et l'accord de l'ensemble des partenaires concernés.

P.B.

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

## Signature de la Convention Région/SNCF

Le 4 mars 2002, la Région Poitou-Charentes et la SNCF ont signé une convention qui confie à la Région les commandes du transport ferroviaire régional de voyageurs.

Dans le cadre de cette convention, qui couvre la période 2002-2006, les premières actions annoncées par la Région dans son projet d'orientations ferroviaires concernent :

- la mise en place d'une desserte intervilles directe Angoulême-La Rochelle (2002) ;
- l'amélioration des correspondances TGV pour le Nord Deux-Sèvres (2003) ;

- la refonte de l'offre du Sud-Saintonge (été 2003) ;
- une desserte péri-urbaine renforcée sur La Rochelle-Rochefort (fin 2003) ;
- l'amélioration de la desserte de la diagonale Royan-Saintes-Niort-Poitiers (fin 2003).

D'ici 2006, d'autres opérations concernant notamment la tarification, la modernisation du matériel roulant et la rénovation des gares sont prévues.

Contact Conseil Régional : Service Infrastructures et Transports ☎ 05-49-55-77-96

Contact SNCF : Délégation Régionale Poitou-Charentes ☎ 05-49-36-80-16

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

Directeur de la publication : Serge Goyault - Responsable : André Turcot - Contacts : Véronique Roy et Valérie Touzeau

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net - Site internet www.ort-poitou-charentes.asso.fr

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

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



Direction Régionale  
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T



RÉGION  
**Poitou  
Charentes**  
La Dynamique Humaniste