

N° 44

# OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

Lettre trimestrielle de l'Observatoire

## SOMMAIRE

### ÉDITORIAL

Le complexe portuaire de Rochefort/Tonnay- Charente

1

### STATISTIQUES

2-4

### LA PAGE DU TRM - BRÈVES

5

### INFORMATIONS-ETUDES

Contrôles des véhicules de transport : les pesées en 2005

Plan Gouvernemental "Pandémie grippale"

6

## MARCHANDISES

- ✓ Bois sciés importés : 107 191 tonnes
- ✓ Engrais : 167 086 tonnes
- ✓ Céréales : 229 634 tonnes
- ✓ Marchandises diverses : 42 006 tonnes

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### Rochefort

spécialisé dans le bois (import/export)  
bassin à flot accessible par un sas

Navires admissibles :

120 m de longueur maximale

16,50 m de largeur maximale

6,50 m tirant d'eau maximum

### Tonnay-Charente

spécialisé dans l'exportation de céréales  
port à marée en rivière.

Navires admissibles

120 m de longueur maximale

aucune largeur maximale

6,50 m tirant d'eau maximum

## Le complexe portuaire de Rochefort/Tonnay- Charente

Situé sur la rive droite de la Charente, le complexe portuaire de Rochefort/Tonnay- Charente est géré par la CCI de Rochefort et de Saintonge. Spécialisés tout particulièrement dans le transport à courte distance en Europe, ces deux ports bénéficient de très bonnes dessertes terrestres (autoroutes A10, A837, voies rapides) et ferroviaires (gare SNCF, desserte ferrée sur les quais) qui sont autant d'atouts. Bien qu'étant des ports accueillant des navires de petits tonnages, leurs trafics les placent à la 3<sup>e</sup> place des ports importateurs de bois et à la 9<sup>e</sup> place des ports céréaliers français grâce notamment aux liaisons régulières avec l'Europe du Nord et l'Afrique du Nord démontrant leur rôle fondamental dans l'irrigation du tissu économique local, voire national ou européen sur certains trafics.

### Des ports historiques

#### Tonnay

Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, on trouvait à Tonnay-Charente un port de commerce dont l'activité fut durant longtemps assez importante. C'est un port de marée qui présente la particularité d'une zone de retournement pour les bateaux (appelée zone d'évitage): le cargo pique le nez dans la vase, et le courant de la Charente se charge de lui pousser la poupe pour le retourner.

#### Rochefort

Au milieu du 17<sup>e</sup> siècle, le port de Brouage s'envase et le site de Rochefort est choisi par Colbert pour construire un port militaire et un arsenal situé à 15 km de l'embouchure de la Charente, bien protégé contre les menaces d'incursions anglaises. Le port de Rochefort s'organise autour d'un seul bassin protégé par une écluse et doté de 7 mouillages.

### Transport maritime et conjoncture

Traditionnellement, le trafic se compose essentiellement de céréales, d'engrais et bois importés de Scandinavie, Russie et des pays baltes.

En 2006, 318 navires ont escalé sur les ports et généré un trafic de 873 946 tonnes dont à l'import, engrais, bois du Nord, sable marin, charbon, fonte, fluorine, tourteaux ou argile et à l'export céréales et oléagineux, ferraille, déchets de pneumatiques, bois, vin, argile et marchandises diverses.

La répartition du trafic entre Rochefort et Tonnay est de 496 236 tonnes pour Rochefort et 377 710 tonnes à Tonnay.

2006 restera une année difficile avec une baisse globale du trafic de 138 999 tonnes, en raison principa-



lement de la perte d'importants tonnages de céréales, baisse de 149 171 tonnes, au départ du port de Tonnay-Charente en particulier et une légère régression au niveau des engrais, baisse de 24 881 tonnes.

En contrepartie, d'intéressantes progressions sont visibles sur les flux d'argile (32 173 tonnes), les sorties de bois sciés (107 201 tonnes), de pneumatiques broyés (8 330 tonnes), de vins en vrac (20 490 tonnes) et une bonne tenue des entrées de bois (107 201 tonnes) et les sorties de ferraille (77 493 tonnes).

Enfin, les marchandises diverses à l'export sur les Antilles et le Maroc sont en hausse légère.

La diversification reste pour ces deux ports le facteur essentiel du maintien de l'activité même si les gains en tonnages paraissent faibles en comparaison des volumes de céréales perdus.

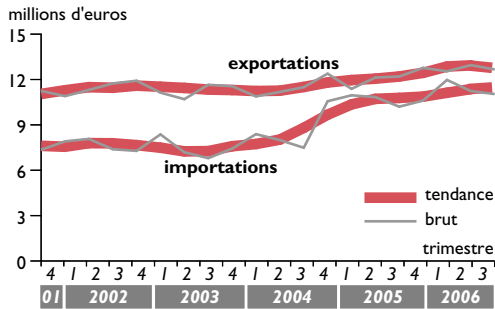
### Des ports générateurs d'emplois

Liés totalement aux tonnages que la Chambre de commerce et d'industrie de Rochefort et de Saintonge charge ou décharge, le port recense une dizaine d'entreprises, implantées sur les quais et dont l'activité est directement liée à la présence du port de commerce.



# données générales

## Commerce extérieur

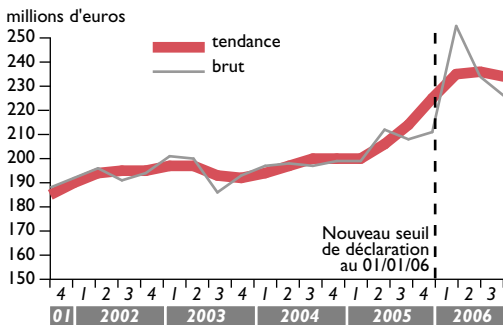


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Exportations	+7,1 %	+3,8 %
Importations	+2,5 %	+8,2 %

Durant le troisième trimestre 2006, les importations augmentent de 8,2 %, les exportations de 3,8 % et l'excédent régional progresse de 9 % pour atteindre 218 millions d'euros. A l'exportation, les boissons tirées par le Cognac enregistrent une hausse de 30,4 % alors que les secteurs traditionnellement porteurs liés à l'automobile enregistrent des baisses considérables : -49,1 % pour l'équipement automobile et -64,6 % pour les produits de la construction automobile. Les importations restent dominées par les produits pétroliers.

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



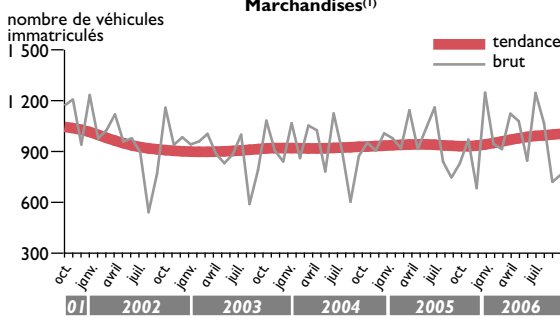
Source : Banque de France

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Poitou-Charentes		

Le seuil de déclaration auprès de la Banque de France des encours de crédits émanant des entreprises a changé : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, ce seuil est passé de 76 K € à 25 K €, rendant toute comparaison impossible avec l'année précédente. Le niveau des encours est en léger recul (- 3,4 %) par rapport au trimestre précédent.

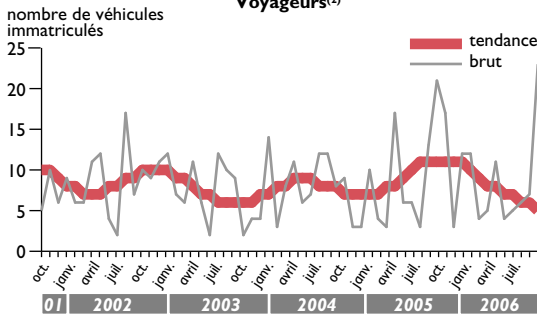
## Immatriculations de véhicules neufs

### Marchandises<sup>(1)</sup>



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

### Voyageurs<sup>(2)</sup>



(2) les autobus et les autocars. Source : DAEI/SES

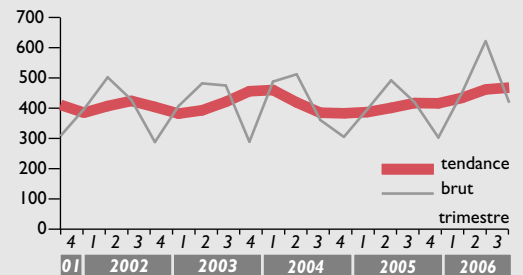
EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Marchandises	+1,8 %	+5,6 %
Voyageurs	-33,3 %	-2,7 %

Les demandes d'emploi durant le 3<sup>e</sup> trimestre 2006 concernant tous les secteurs économiques reculent de 10,4 % par rapport au même trimestre de l'année passée et les offres sont en augmentation de 7,5 %. Le taux de chômage de la région Poitou-Charentes est au plus bas depuis 4 ans soit 9,3 % de la population active. Dans le secteur des transports, le nombre de demandes d'emplois est en baisse de 10,7 % et les offres relatives au secteur du transport sont stables - 0,2 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2005.

Les immatriculations de véhicules de marchandises progressent de 5,6 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2005. Les immatriculations des véhicules de transport de voyageurs sont stables et conservent le même niveau que l'an passé.

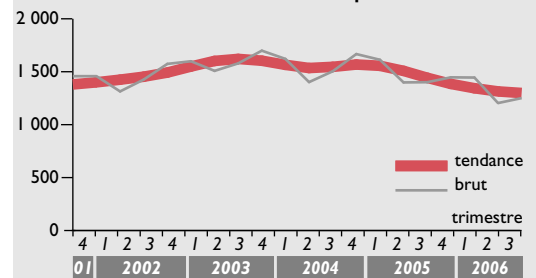
## Marché de l'emploi dans les transports

### Offres d'emploi<sup>(1)</sup>



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

### Demandes d'emploi<sup>(2)</sup>



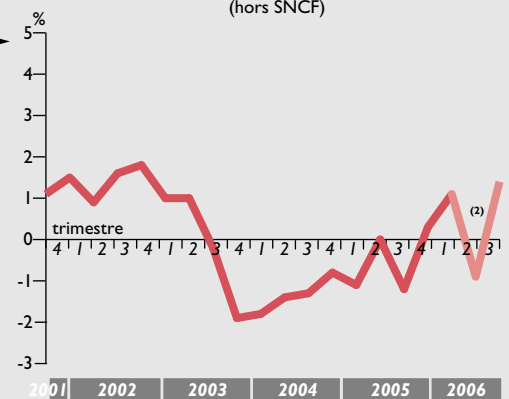
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Tous secteurs	Offres	+9,0 %	+7,5 %
	Demandes	-8,5 %	-10,4 %
Secteur transport	Offres	+26,4 %	-0,2 %
	Demandes	-13,9 %	-10,7 %

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

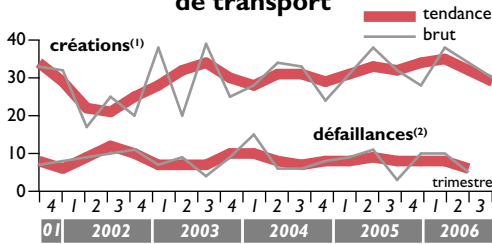
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	Trimestre 3 2005	Trimestre 4 2005	Trimestre 1 2006	Trimestre 2 2006*	Trimestre 3 2006*
Poitou-Charentes	-1,2	+0,3	+1,1	-0,9	+1,4
Dont transports urbains et routiers	-0,7	+0,3	+1,2	-0,7	+1,4
Charente	-1,7	-0,6	+1,4	+0,1	+0,1
Charente-Maritime	+1,4	+2,2	+2,4	-2,1	+2,7
Deux-Sèvres	-3,4	-0,5	+0,7	-1,3	+0,8
Vienne	-0,8	-0,3	-0,2	+0,2	+1,8

\* données provisoires

# TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

## Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)  
 (2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes  
 Source : INSEE

Le nombre de créations d'entreprises de transport enregistrées au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2006 conserve un bon niveau. Le nombre de défaillance baisse nettement.

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

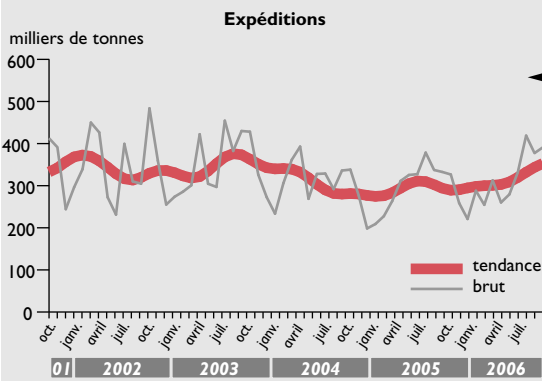
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
<b>Total</b>	<b>1 877</b>	<b>1 875</b>	<b>1 894</b>	<b>1 859</b>

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

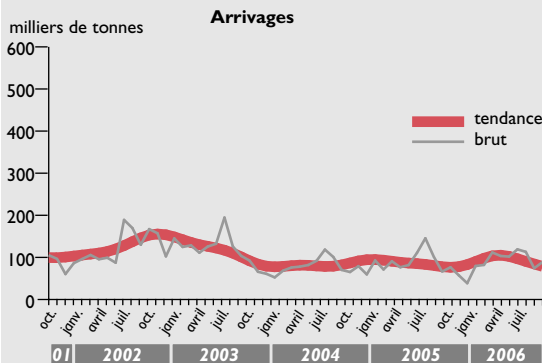
Source : INSEE

# transports de marchandises

## Fret ferroviaire



Les volumes transportés par la SNCF sont en augmentation de 6,1 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2005. Le recul des arrivages de marchandises (12,5 %) reposent essentiellement sur le repli des trafics de céréales et d'engrais. Les expéditions augmentent de 11,6 % en raison de la progression du poste matériaux de construction.

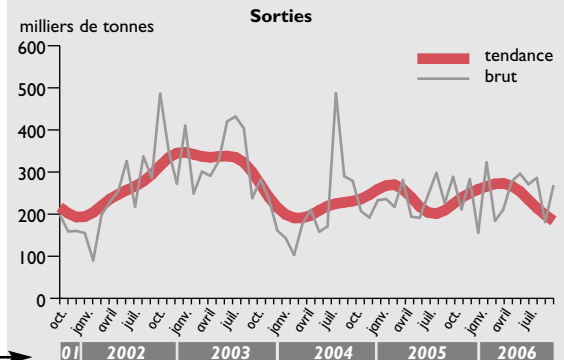
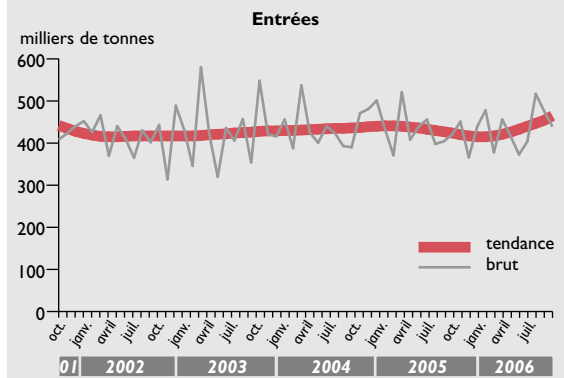


Source : SNCF

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Expéditions	-9,6 %	+11,6 %
Arrivages	+20,5 %	-12,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>-3,1 %</b>	<b>+6,1 %</b>

## Trafic des principaux ports maritimes

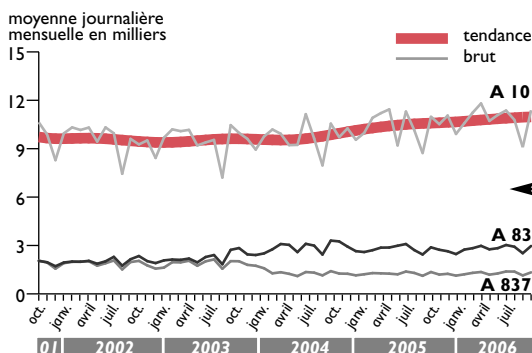
(Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Entrées	-8,4 %	+17,3 %
Sorties	+34,1 %	-9,5 %
<b>TOTAL</b>	<b>+5,5 %</b>	<b>+6,6 %</b>

## Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau a augmenté de 4,5 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2005, démontrant une circulation plus soutenue comme sur le réseau national.

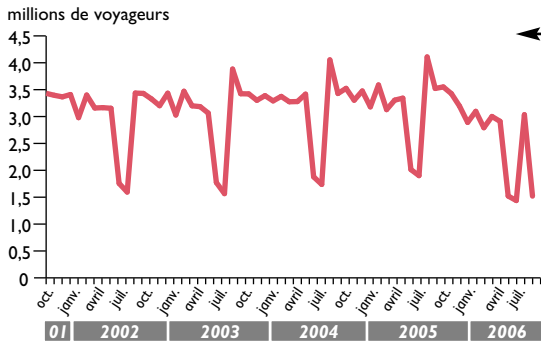
EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Poitou-Charentes	+2,0 %	+4,5 %
A 10	+3,9 %	+4,7 %
A 83	-3,7 %	+4,6 %
A 837	-0,2 %	+2,2 %

(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

# transports de voyageurs

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



<sup>(1)</sup> Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

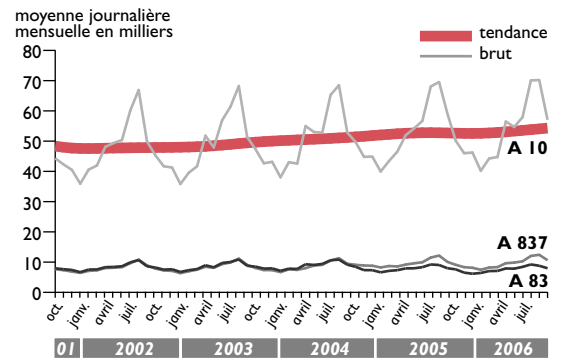
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Poitou-Charentes hors La Rochelle	NC	NC

Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre 2006, le nombre de voyages a reculé globalement de 3,5 % (en exceptant les données rochelaises), de 2,9 % à Poitiers, de 17,9 % à Châtelleraut, de 4,3 % à Angoulême démontrant une baisse de la fréquentation du réseau durant la période estivale. Seule exception, Niort qui enregistre une augmentation de 7,7 % essentiellement en raison du développement du nombre d'abonnements étudiants et scolaires.

Au cours de l'été 2006, le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région est stable (1 %) par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2005, à l'instar de la tendance au niveau national.

## Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes

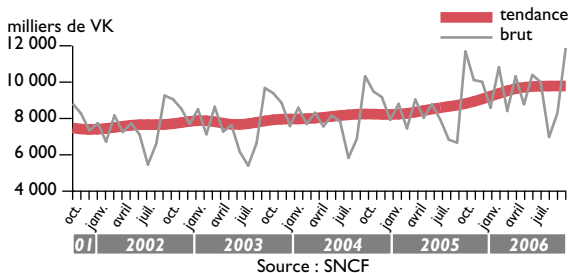


<sup>(1)</sup> Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Poitou-Charentes	+3,0 %	+1,0 %
A 10	+3,8 %	+0,3 %
A 83	-0,2 %	-1,0 %
A 837	+3,4 %	+4,0 %

## Voyageurs ferroviaires Trafic interne en Poitou-Charentes

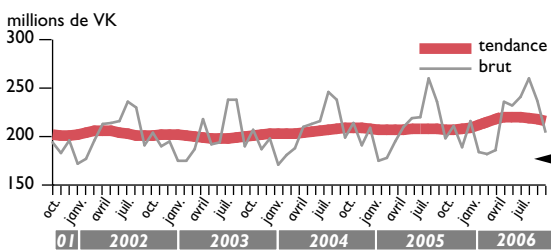


Source : SNCF

L'activité des aéroports de la région a augmenté de 15 %. L'aéroport de La Rochelle enregistre une progression de 32 % portée par les destinations estivales.

Le trafic interne de l'été est resté à un niveau élevé, avec une croissance de 13 % sur les 2 mois d'été confondus, de 7,7 % sur le trimestre. Les ajustements de l'offre TER estivale mise en place au cours des deux derniers étés contribuent à la poursuite de la dynamique du trafic enregistré depuis 2004. Le niveau du trafic interrégional a connu une stagnation (+1 %) qui s'explique, en partie, par une offre TGV légèrement réduite en nombre de places offertes par rapport à l'été dernier : la rénovation des TGV Atlantique en cours a retiré quelques rames du service commercial depuis le début de l'année, ce qui se fait particulièrement ressentir lors des pointes de trafic.

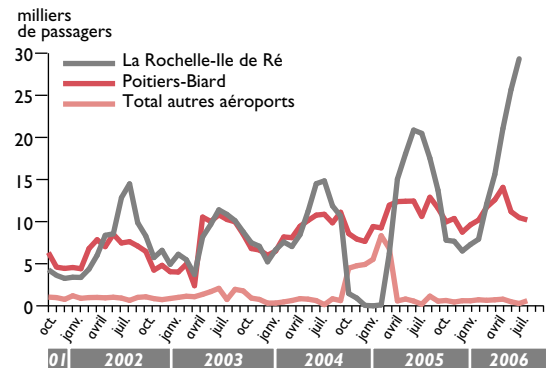
## Trafic interrégional du Poitou-Charentes



Source : SNCF

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Trafic interne	+17,8 %	+7,7 %
Trafic interrégional	+9,4 %	+1,0 %

## Voyageurs aériens <sup>(1)</sup>



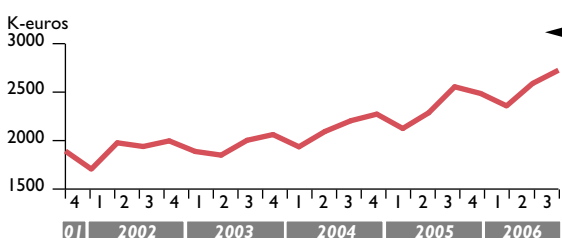
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Poitiers-Biard	+4 %	-11 %
La Rochelle-Ile de Ré	+24 %	+32 %
Total autres aéroports	-74 %	-28 %
Poitou-Charentes	+6 %	+15 %

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

## Voyageurs TER

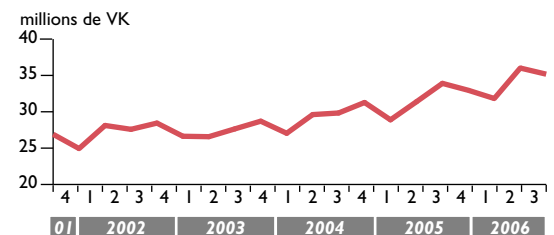
### Recettes HT y compris compensations militaires



Bénéficiant d'une conjoncture favorable et d'une politique de développement du Conseil régional, le trafic de voyageurs et les recettes TER de la région Poitou-Charentes poursuivent leur progression : 3,7 % et 6,7 % par rapport au 3<sup>e</sup> trimestre 2005. La notoriété du TER en Poitou-Charentes reste portée par la bonne image résultant des initiatives tarifaires prise pour promouvoir le TER auprès de nouveaux utilisateurs : "TER à 1 euro", "TER à -50 % l'été".

## Voyageurs TER

### Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	2 <sup>e</sup> trim 06 2 <sup>e</sup> trim 05	3 <sup>e</sup> trim 06 3 <sup>e</sup> trim 05
Voyageurs x km	+14,8 %	+3,7 %
Recettes	+13,2 %	+6,7 %

## TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin septembre 2006

Pour le troisième trimestre 2006, les opinions des chefs d'entreprises sont orientées à la hausse en raison de la bonne tenue du climat des affaires. Les soldes d'opinion des transporteurs sur le transport national sont positifs : +8 pour le **transport urbain**, + 20 pour le **transport à courte distance** et + 9 pour le **transport à longue distance**. Les prévisions pour le trimestre à venir tablent sur un maintien de la demande de transport.

- ✓ **L'activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère, principalement en provenance de la péninsule ibérique et des pays d'Europe de l'Est.
- ✓ Les soldes d'opinion concernant la situation de **trésorerie** des entreprises sont stables (-1 en solde d'opinion) avec de fortes disparités en fonction de la taille des entreprises : les entreprises de moins de 20 salariées ressentent moins la convergence des mesures réglementaires et l'assainissement du secteur. Les transporteurs confirment majoritairement une stabilisation **des délais de paiement des clients**, neuf mois après l'adop-

tion de la Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 qui limite à 30 jours les délais de paiement. Les soldes d'opinion concernant **les prix du transport** sont en très nette augmentation (+30).

- ✓ Après plusieurs trimestres négatifs, les opinions concernant le **recrutement** de conducteurs routiers se sont améliorées : +16 en solde d'opinion. Les anticipations des chefs d'entreprises pour le trimestre à venir sont plus attentistes avec un solde d'opinion de -3.
- ✓ Traduisant la reprise **des investissements**, le nombre d'entreprises à investir dans du matériel de transport est en augmentation. L'achat de véhicules correspond essentiellement au **renouvellement** du parc (70%). Le nombre d'entreprises déclarant avoir des projets d'achats de véhicules pour le prochain trimestre est en également en nette progression.

\* **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.R.

### BREVES

#### Nouveau décret sur le temps de travail des routiers

Un nouveau décret sur le temps de travail dans le transport routier de marchandises, identique sur le fond à un précédent décret annulé pour vice de forme par le Conseil d'Etat, est paru le 5 janvier 2007 au JOURNAL OFFICIEL. Ce décret modifie le calcul de la durée hebdomadaire du travail des conducteurs et le mode de calcul des heures supplémentaires déclenchant les repos compensateurs. Le calcul de la durée hebdomadaire du temps de travail se fondera notamment sur une durée de trois à quatre mois, au lieu d'une semaine ou d'un mois.

#### Le parlement européen préconise la mise en place des normes Euro-5 pour 2009 et Euro-6 pour 2014

Le Parlement européen préconise une mise en oeuvre des **normes Euro-5** au 1<sup>er</sup> septembre 2009 et des **normes Euro-6** en septembre 2014, calendrier qui devrait être avalisé par le Conseil des ministres européen prochainement. Les véhicules dont le poids maximal en charge excède 2,5 tonnes, conçus pour des utilisations spécifiques (pour accueillir des chaises roulantes ou plus de

7 passagers, chauffeur inclus), ainsi que les véhicules utilitaires légers, auraient jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2010 pour s'adapter aux nouvelles normes. A la fin des périodes transitoires, 2011 pour les voitures particulières et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour les V.U.L., les autorités nationales devraient refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale aux nouveaux véhicules ne respectant pas les nouvelles normes d'émissions ou de consommation.

L'application de ces normes entraînerait une généralisation des filtres à particules sur les nouveaux véhicules diesel, dont le surcoût est estimé à 900 euros. Une des craintes est que les consommateurs se reportent sur les motorisations à essence, qui émettent 25 % de CO2 de plus que les versions diesel.

#### Véhicules motorisés de moins de quatre roues

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a modifié la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite d'orientation des transports (LOTI) en étendant le champ d'application de la réglementation du transport routier de marchandises aux entre-

prises utilisant des véhicules de moins de quatre roues. (**arrêté ministériel du 14 décembre 2006**). Cette modification est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007, date à laquelle les entreprises utilisant des véhicules motorisés de moins de quatre roues pour effectuer des transports publics, seront tenues de s'inscrire au registre des transporteurs tenu par les DRE.

#### Limiteur et limitation de vitesse

Deux directives communautaires transposées en droit français par décret du 25 février 2005 ont étendu l'obligation d'équipement d'un limiteur de vitesse réglé à 90 km/h aux véhicules (marchandises et voyageurs) de plus de 3,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes mis en circulation depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2001.

Cette mesure étant susceptible d'entraîner une distorsion de concurrence entre les véhicules soumis à cet équipement et ceux plus anciens non soumis, l'article R.413-8 du Code de la Route a parallèlement été modifié, limitant ainsi à 90 km/h la vitesse maximale pour tous les véhicules compris entre de 3,5 tonnes jusqu'à 12 tonnes. Ces dispositions sont applicables depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

suite de la p 1 Le complexe portuaire de Rochefort/Tonnay- Charente

Il en est ainsi pour les opérations de manutention de l'agence maritime rochelaise ou de la Sica, pour 40 salariés permanents et une vingtaine d'intérimaires ou de la CCI de Rochefort et Saintonge avec 10 personnes.

Les emplois liés au bois sont également nombreux puisque entre les importateurs / négociants que sont SCA ou Bois du Nord, les importateurs transformateurs ou faisant du traitement, Mognien, CMC, Viennoise de préservation, Séosse, ceux-ci représentent 50 emplois.

Les entreprises NDC Foundry, Interfert, Charvet,

GDE ou bien encore SACA totalisent elles plus de 200 emplois et utilisent au quotidien les services portuaires afin d'optimiser au plan économique et logistique leurs approvisionnements ou exportations.

S'ajoutent à cela les services du Conseil Général, capitainerie, éclusiers, dragage avec 15 personnes environ et les services purement maritimes comme les pilotes, les lamaneurs, les agents maritimes, intervenant sur l'ensemble des ports de commerce charentais.

Pourraient être ajoutés à ces chiffres, les trans-

porteurs venant sur les ports, les sous traitants divers liés à la maintenance des équipements ou bien encore les agriculteurs producteurs de céréales et utilisateurs d'engrais et les différents sous traitants de la filière bois.

L'impact de ces ports de proximité est donc important pour l'économie locale. Des perspectives pourraient s'ouvrir avec le développement du cabotage de courte distance.

Contact : CCI de Rochefort et Saintonge  
M. Grimaud 05 46 99 58 16

## CONTROLES DES VEHICULES DE TRANSPORT : LES PESEES EN 2005

### Plus d'un véhicule sur dix est en surcharge.

En 2005, 4361 véhicules ont été contrôlés au cours de 223 séances de pesées. Parmi ces véhicules, un peu plus de la moitié étaient étrangers. Les véhicules français sont plus souvent en surcharge (7,7 %) que les véhicules étrangers (7,4 %) ; et les surcharges sont plus importantes puisque 4,8 % des véhicules français affichent une surcharge de plus de 20 % contre 1,2 % des véhicules étrangers. 386 véhicules ont fait l'objet d'une immobilisation et plus de 70 % d'entre eux étaient français.

La palme de la surcharge revient au transport de " combustibles minéraux solides " : plus du tiers des véhicules contrôlés est en surcharge de plus de 5 %. A classer également parmi les plus infractionnistes, les véhicules qui transportent du " matériel et produits manufacturés " : plus de 26 % des véhicules pesés sont en surcharge de plus de 5 %.

Il n'en reste pas moins que, compte tenu de leur représentation très forte dans les contrôles (23 %), ce sont les véhicules de transport de " denrées alimentaires et fourrages " qui sont les plus nombreux parmi les véhicules en surcharge de plus de 5 % : en 2005, ils représentent 19,6 % des véhicules en infraction.

### Les véhicules en infraction circulent surtout sur les départementales

Les contrôles sont plus fréquents sur les routes

nationales mais les véhicules en surcharge fréquentent surtout les routes départementales.

Les trois quarts des pesées ont été réalisées sur les routes nationales y compris en ville : on trouve donc sur ce type de route 68 % des véhicules en infraction poids, près de 65 % des véhicules immobilisés et 66 % des véhicules en surcharge de plus de 20 %. A y regarder de plus près, c'est sur les départementales et les rocades que la proportion de véhicules en infraction est la plus forte : près de 18 % des véhicules pesés sont en infraction (12 % sur les nationales) et plus de 5 % ont une surcharge supérieure à 20 %.

Les véhicules qui circulent sur autoroute sont moins infractionnistes.

### De nombreux contrôles de poids sur la RN 10 encouragent au respect de la législation

Plus de 40 % des contrôles de poids ont eu lieu sur la RN 10. La part des véhicules en infraction, immobilisés et en surcharge de plus de 20 % dépasse le tiers des constats 2005.

Proportionnellement, les véhicules en infraction sont moins nombreux sur la RN10 : 10,7 % des véhicules qui y sont contrôlés sont en infraction alors que la moyenne est de 12,2 % pour l'ensemble de la région. Sur la D201, c'est 1 véhicule contrôlé sur 4 qui est en infraction. 7,1 % des vé-

hicules contrôlés sur la RN10 ont fait l'objet d'une immobilisation : c'est moins que la moyenne régionale (8,9 %) et presque trois fois moins que sur la D201. Le constat est le même pour les surcharges de plus de 20 % : elles représentent 2,5 % des véhicules contrôlés sur la RN10 et 11,1 % de ceux contrôlés sur la RD728.

Les résultats des contrôles sur autoroute sont en général en dessous de la moyenne sauf en ce qui concerne l'autoroute A837.

Il est évident que suivant les axes routiers et surtout le type de route, les marchandises transportées ne sont pas les mêmes et que donc les " risques de surcharge " sont différents.

Il y a beaucoup plus d'infractions constatées sur les départementales que ce que l'on pourrait attendre, compte tenu des marchandises transportées et, inversement, il y en a moins sur les nationales et surtout sur les autoroutes.

Des écarts significatifs sont ainsi observés pour la D201 (60 % de véhicules en infraction de plus) et pour la N137 (25 % de véhicules en infraction de plus) alors que la N10 enregistre 7 % de véhicules en infraction de moins que ce que l'on pourrait attendre compte tenu de la nature du transport. L'autoroute A84 et la N150 induisent peu de surcharges mais le nombre de pesées y est faible.

Contact : Danièle PELTIER  
05 49 55 65 82

## Plan Gouvernemental "Pandémie grippale"

Prévention des risques professionnels concernant les travailleurs susceptibles d'être exposés à des virus ou produits contaminés par la grippe aviaire. Une note de service du 18 janvier 2006, cosignée, par le ministère des Transports de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, par le ministère de la Cohésion Sociale et du Logement et par le ministère de l'Agriculture et de la Pêche, précise les fondements juridiques et des modalités pratiques utiles aux entreprises de transport plus particulièrement exposées aux risques de contamination. En outre, le plan gouvernemental vient d'être complété par une fiche "G1" portant principes généraux,

recommandations et droit applicable dans les entreprises privées.

Préconisée dans chaque entreprise, il s'agit d'une démarche d'anticipation, sous la forme "d'un plan de continuité" intégrant une organisation spécifique et la protection des personnels. A ce propos, il est rappelé que l'acquisition des équipements tels que masques ou gants en nombre suffisant, relève de la responsabilité de chaque employeur avec possibilité d'achats groupés notamment par l'intermédiaire des organisations professionnelles.

Par contre, les entreprises n'ont pas à acquérir,

préventivement, des médicaments qui seront délivrés à partir des stocks constitués par l'Etat.

Les sites suivants donnent toutes les informations utiles : <http://agriculture.gouv.fr>  
<http://sante.gouv.fr>  
<http://grippeaviaire.gouv.fr>

Les services régionaux du travail des transports sont également à disposition pour mener des actions d'information plus ciblées.

Contact : DRE Aquitaine / Mission Zone Défense  
Mireille VICARD - Tél. : 05.56.24.83.12.  
E.Mail : [Mireille.Vicard@equipement.gouv.fr](mailto:Mireille.Vicard@equipement.gouv.fr)

## Signature de la convention entre la Région Poitou-Charentes et la SNCF

Le 17 janvier 2007, la SNCF et la Région ont renouvelé la convention d'exploitation du réseau TER. Sur les 10 prochaines années, les ef-

forts se poursuivront pour le développement de l'offre ferroviaire et l'amélioration des services aux voyageurs contribuant ainsi à une plus

large utilisation de ce mode de transport collectif.

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

Directeur de la publication : Pierre Verney - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy

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

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

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

Tiré à 2 100 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale  
de l'Équipement du Poitou-Charentes

IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

