

N° 45

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

Exploitation des TER : Une convention Région – SNCF pour aller plus loin 1

STATISTIQUES

2-4

INFORMATIONS-ETUDES

Le Contrat de Projets État-Région en Poitou-Charentes 2007-2013

Direction générale des Routes et la réorganisation des services 5

BRÈVES

6

EXPLOITATION DES TER

Une convention Région – SNCF pour aller plus loin

+ 28 % EN TROIS ANS - De 2004 à 2006, le TER Poitou-Charentes a connu une hausse de fréquentation sans précédent. Clé de la réussite ? Un engagement résolu de la Région pour le service public de transport. Cette volonté d'aboutir à des résultats concrets pour tous en oeuvrant aussi à l'excellence environnementale, la Région, désormais autorité organisatrice de transport, la réaffirme dans le renouvellement de la convention d'exploitation des TER avec la SNCF. Grandes orientations, programme d'actions, principes : le point sur la nouvelle convention 2007 – 2016.

Trois orientations majeures

La période qui s'ouvre, pour une durée de 10 ans, doit de ce point de vue permettre d'améliorer significativement le service proposé, avec trois préoccupations essentielles :

- ✓ mettre le voyageur au centre des préoccupations, ce qui doit se traduire à la fois par une concertation étroite, une mise en qualité qui parte des besoins réels des voyageurs, et le souci d'offrir ces évolutions au plus grand nombre, en intégrant fortement la problématique de l'accessibilité ;
- ✓ apporter un service global de bonne qualité sous tous ses aspects : le transport mais aussi l'accueil, la distribution des titres, l'information ... ; la SNCF devra s'organiser pour répondre à cette exigence afin de produire cette qualité avec une efficacité accrue ;
- ✓ faciliter le déplacement de bout en bout en recherchant une meilleure articulation avec les autres modes de transports collectifs à l'évidence, mais aussi avec les moyens individuels qui sont aujourd'hui les plus utilisés, et particulièrement la voiture.

Les programmes d'action

Le nouveau dispositif conventionnel défini avec la SNCF doit permettre de mettre en œuvre ces objectifs qui devront sous-tendre l'ensemble des améliorations programmées. La Région Poi-

itou-Charentes affiche en effet l'ambition de mettre en œuvre des améliorations et des innovations touchant à l'ensemble des dimensions du service proposé :

- ✓ une offre de trains augmentée : pour les déplacements quotidiens tout d'abord qui sont en progression significative, mais aussi pour les déplacements à plus longue distance, qu'il s'agisse de déplacements interrégionaux ou de l'accès au TGV en correspondance ;
- ✓ un matériel moderne et bien utilisé : la Région Poitou-Charentes s'est engagée dans un programme de modernisation de son parc de matériels roulants de près de 100.000.000 € ; son ampleur conduira à une remise à plat complète de la production TER dont il conviendra de tirer tous les avantages en terme de productivité du parc et de disponibilité accrue pour réaliser plus de trains à moyens constants ;
- ✓ des programmes complets de rénovation des gares : les gares jouent un rôle prépondérant dans la perception du service TER, en tant que points d'entrée sur le réseau ; elles sont en outre au cœur du dispositif d'intermodalité et d'accessibilité à mettre en œuvre ;
- ✓ une tarification simple et attractive pour tous : la nouvelle gamme tarifaire devra répondre

aux besoins du plus grand nombre, en dépassant les limites liées aux statuts qui prévalaient jusqu'alors (jeunes, déplacements domicile-travail) ;

- ✓ de nouveaux services pour les voyageurs : tout en s'assurant de la qualité du service de base, il convient de proposer aux voyageurs des innovations répondant à leurs besoins, en particulier en matière d'information.

Une convention visant efficacité et maîtrise des dépenses publiques

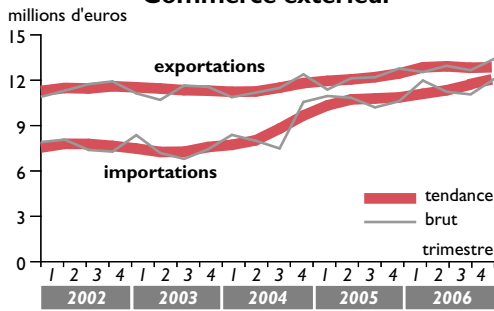
L'ensemble de ces chantiers sera conduit dans un contexte conventionnel rénové affirmant mieux le rôle de chacun : la Région en tant qu'autorité organisatrice définissant les objectifs et contrôlant la qualité de la prestation, la SNCF en tant qu'exploitant responsabilisé sur ses résultats.

Les moyens importants mis en œuvre par la Région, le déficit du service étant de l'ordre de 40 millions d'euros, devraient ainsi concourir à offrir un service de qualité répondant de mieux en mieux aux besoins de déplacement des habitants de Poitou-Charentes.

Contact : Région Poitou-Charentes
Service Infrastructures
Transports Ferroviaires
TER
05 49 55 77 96

données générales

Commerce extérieur

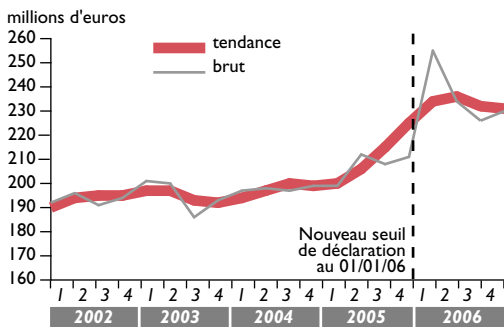


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Exportations	+3,8 %	+5,1 %
Importations	+8,4 %	+14,0 %

Durant le 4^e trimestre 2006, les importations augmentent de façon importante (+14 %) face à des chiffres à l'exportation qui croissent de 5,1 %. Sur 2006, avec l'euro fort, les exportations conservent un rythme continu d'augmentation à 6,4 %, emmené par les boissons +27 % alors que le secteur de l'automobile est largement en baisse -46 % (produits de construction et équipements). L'évolution des importations (+8,8 %) est moindre que l'année passée (+23,5 %) et reste dominée par les produits pétroliers (+36 %).

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

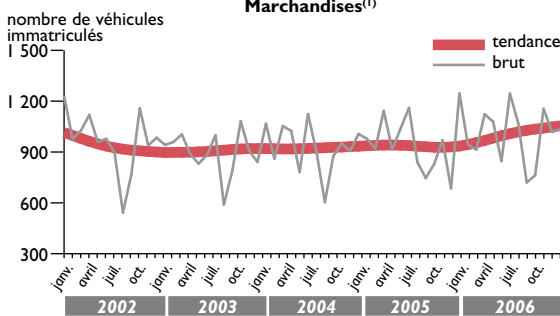


Source : Banque de France

Le seuil de déclaration des encours de crédits a changé depuis le 1^{er} janvier 2006, il est passé de 76 K € à 25 K €, rendant toute comparaison impossible avec l'année précédente. Le niveau des encours est en légère augmentation +1,8 % par rapport au trimestre précédent. Sur l'année, la bonne conjoncture économique stimule un repli général des crédits.

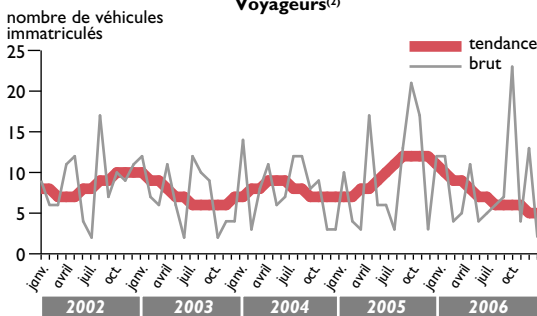
Immatriculations de véhicules neufs

Marchandises⁽¹⁾



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

Voyageurs⁽²⁾



(2) les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

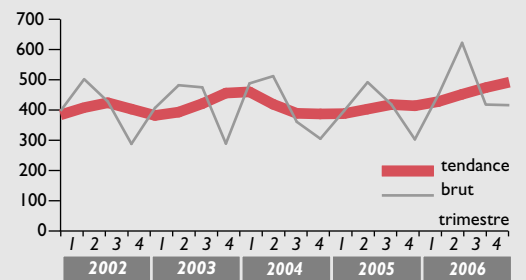
EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Marchandises	+5,6 %	+10,6 %
Voyageurs	-2,7 %	-40,6 %

Au 4^e trimestre, les offres et les demandes d'emploi, tous secteurs confondus, sont en recul alors que la branche transport est très dynamique avec 37 % d'offres en plus. Sur l'année, le marché du travail présente une baisse des demandes (-9 %) et une amélioration du nombre d'offres (+2,6 %), cette situation est accentuée pour le secteur transport avec des demandes en net repli (-11,3 %) et un nombre d'offres particulièrement en hausse (+18,4 %).

Le 4^e trimestre est très contrasté avec des immatriculations de véhicules de marchandises progressant de 10,6 % et de véhicules voyageurs présentant une baisse record de -40,6 %. L'année 2006 est à l'image de cette fin d'année, avec un regain de 3,8 % des véhicules marchandises et un repli à -17,2 % des véhicules voyageurs.

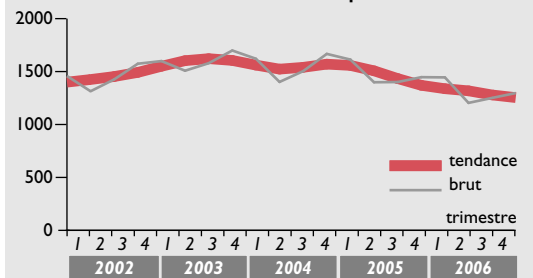
Marché de l'emploi dans les transports

Offres d'emploi⁽¹⁾



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi⁽²⁾



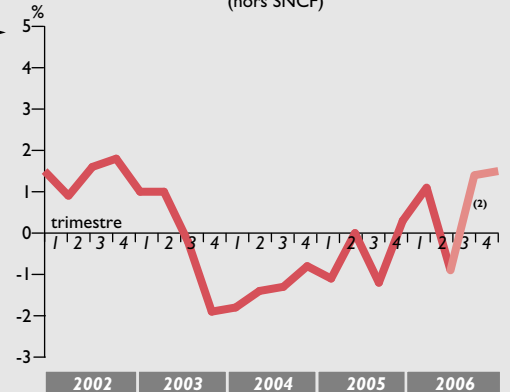
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Tous secteurs	Offres	+7,5 %	-3,2 %
	Demandes	-10,4 %	-11,1 %
Secteur transport	Offres	-0,2 %	+37,3 %
	Demandes	-10,7 %	-10,4 %

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

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



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

(2) Données provisoires

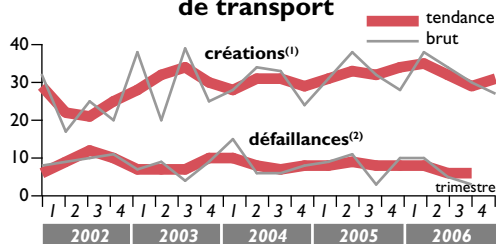
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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

L'évolution annuelle en terme de créations demeure stable alors que les défaillances ont été nombreuses en début d'année, report de l'année difficile de 2005.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

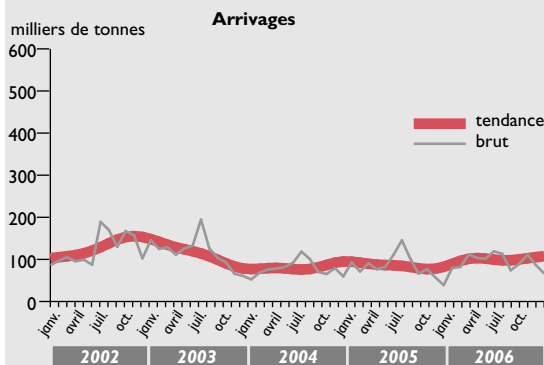
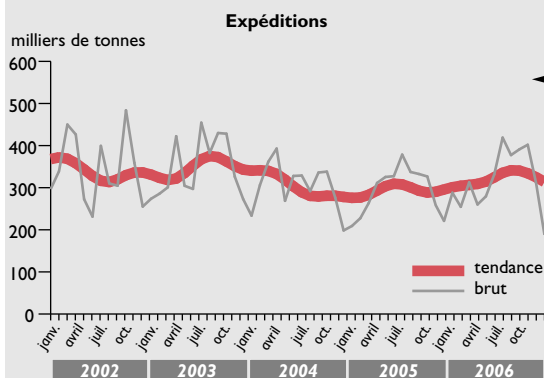
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

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

Source : INSEE

transports de marchandises

Fret ferroviaire



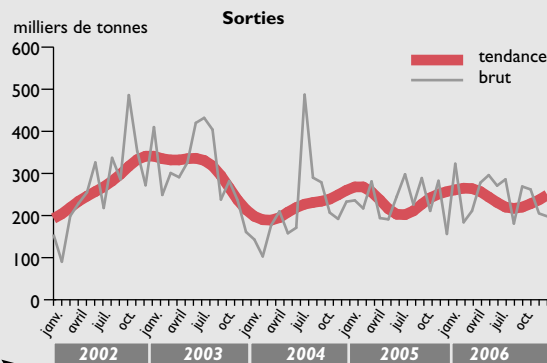
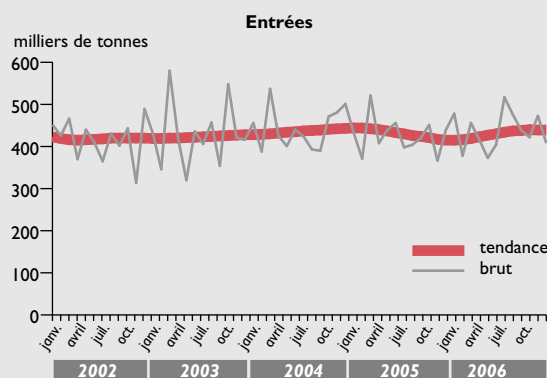
Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Expéditions	+11,6 %	+11,7 %
Arrivages	-12,5 %	+53,1 %
TOTAL	+6,1 %	+19,0 %

Augmentation de 19 % des volumes transportés par la SNCF par rapport au 4^e trimestre 2005 particulièrement faible, croissance de 53 % des arrivages et 11,7 % des expéditions. A cette image, l'année 2006 marque une reprise d'activité à +9,4 %, avec +12,7 % pour les arrivages et +8,4 % pour les expéditions.

Les entrées et les sorties affichent une hausse confortable au 4^e trimestre, respectivement 3,9 % et 2,4 % affirmant le regain d'activité observé sur l'année 2006. La reprise des sorties à +4,8 %, essentiellement par le port de La Rochelle-Pallice qui représente 89 % du trafic régional, s'organise autour de trafic céréalier (blé) avec la massification des envois réalisés. Les entrées (+2,7 %) restent largement dominées par les produits pétroliers mais leur repli est compensé par le poste des sables et graviers. Pour le complexe portuaire Rochefort / Tonnay, l'année a été plus difficile sur 2 postes importants (céréales et engrais) mais un retour d'activité pour le début d'année 2007 est pressenti.

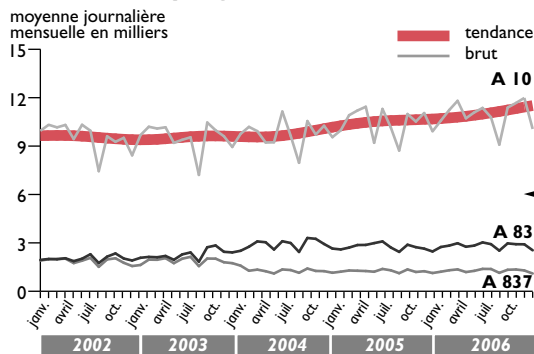
Trafic des principaux ports maritimes (Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Entrées	+17,3 %	+3,9 %
Sorties	-9,5 %	+2,4 %
TOTAL	+6,6 %	+3,4 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

Retour important du nombre de poids lourds sur les autoroutes du réseau picto-charentais avec +6,8 % par rapport au 4^e trimestre 2005. Comme au niveau national, l'année 2006 a vu s'intensifier la circulation des poids lourds : sur les autoroutes régionales +4,4 % avec une progression remarquable du trafic sur les secteurs autoroutiers A837 (+2,5 %) et A83 (+3 %).

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Poitou-Charentes	+4,5 %	+6,8 %
A 10	+4,7 %	+7,1 %
A 83	+4,6 %	+6,7 %
A 837	+2,2 %	+4,7 %

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

Sur l'année 2006, la fréquentation des transports collectifs urbains régionaux a augmenté de près de 3,9 % (les données pour La Rochelle exceptées) proche de la croissance nationale de +3,6 %. Cependant, des disparités existent représentatives de situations locales. Niort atteint une évolution de +15 % et Poitiers est en croissance continue à +5 % sur l'année. Ces bons résultats sont liés à une augmentation/réorganisation des lignes et des propositions tarifaires attrayantes auxquelles s'ajoutent vraisemblablement des modifications de comportements liées aux difficultés de circulation automobiles.

Angoulême, avec son +1 % d'évolution annuelle, est plutôt satisfaite de se maintenir. Il y a un léger mieux par rapport à l'année précédente alors que les cadences ont été revues à la baisse en heure creuse et durant les petites vacances. Par contre, Châtelleraut est en recul de 3%, néanmoins ce repli est plus faible que prévu par la société d'exploitation : les effectifs scolaires sont en forte baisse, l'offre kilométrique a été diminuée de 15 %, et l'opération donnant lieu à la gratuité des transports durant l'été pour les abonnés "10 mois" a été supprimée.

Suite à la modification de deux bases de données entre 2005 et 2006, le graphique d'évolution a été temporairement abandonné au profit d'explications.

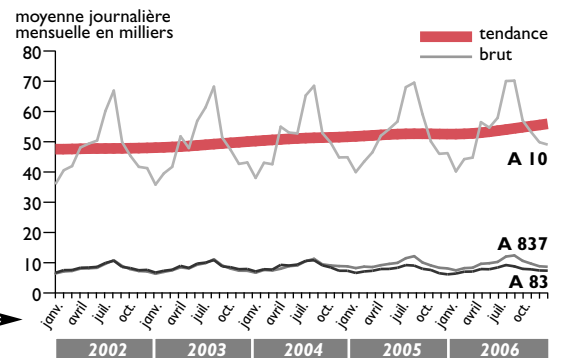
En fin d'année, le nombre de véhicules comptabilisés aux péages autoroutiers est en forte augmentation (+7,3 %). La croissance annuelle faible jusqu'à présent, progresse à +2,4 %. Le prix du carburant apparaît en net recul depuis septembre (-8 % pour le gazole). Il pourrait expliquer cette reprise du trafic.

L'aéroport de La Rochelle-Île de Ré draine 56 % des passagers de la région, son envolée annuelle de +42 % s'explique, au 1er trimestre 2006, par le retour du trafic échu à Rochefort durant des travaux de réaménagements mais surtout aux nouvelles liaisons à bas prix vers le Royaume-Uni. Parallèlement, l'aéroport poitevin, avec 42 % de la part voyageur, demeure en progression à +3,4 %.

Le trafic interne affiche une croissance élevée depuis le début de l'année (+13,6 % en annuelle) mais les raisons de cette augmentation ont évolué : les offres promotionnelles n'étant pas reconduites à l'automne, un mouvement de fond de l'utilisation des transports régionaux pour les déplacements quotidiens semble apparaître. La croissance du trafic interrégional reste limitée (+3,7 %) par l'absence de nouvelle offre sur le réseau TGV et la réduction du nombre de places (rames en rénovation).

Toujours très attractifs, les TER continuent de séduire avec, au 4^e trimestre, un trafic de voyageurs à +7,5 % et des recettes à +9,5 %. A l'image de la situation nationale annuelle, la marge de progression des flux de voyageurs en Poitou-Charentes atteint 8,9 %, l'évolution des comportements est encouragée par la politique tarifaire et de services engagés par le Conseil régional.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes

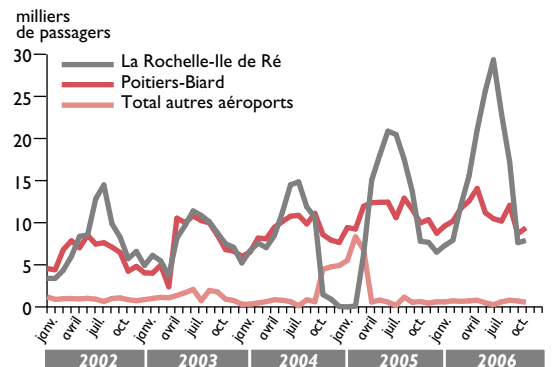


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Poitou-Charentes	+1,0 %	+7,3 %
A 10	+0,3 %	+6,9 %
A 83	-1,0 %	+11,5 %
A 837	+4,0 %	+6,5 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



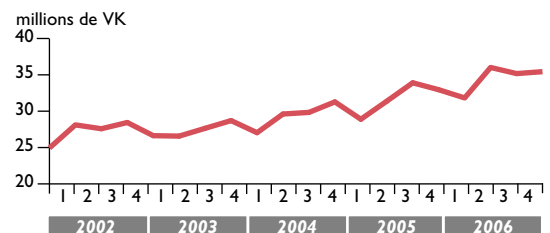
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Poitiers-Biard	+4 %	-6 %
La Rochelle-Ile de Ré	+32 %	+12 %
Total autres aéroports	-27 %	+25 %
Poitou-Charentes	+21 %	+3 %

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

Voyageurs TER

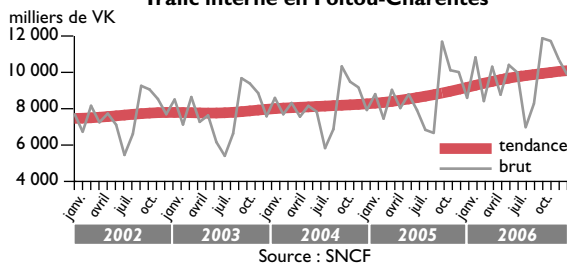
Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Voyageurs x km	+3,7 %	+7,5 %
Recettes	+6,7 %	+9,5 %

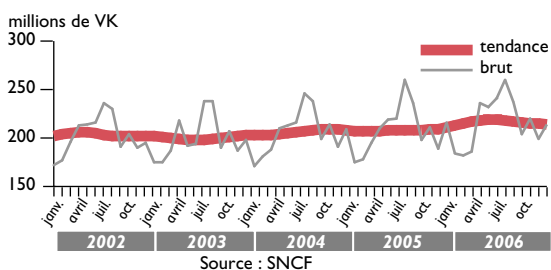
Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Trafic interrégional du Poitou-Charentes



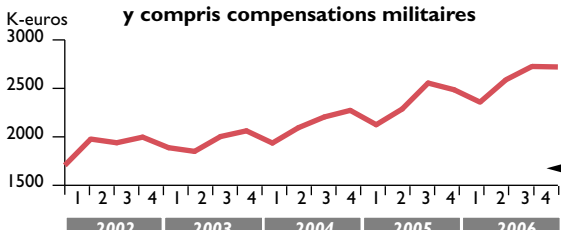
Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 06 3 ^e trim 05	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05
Trafic interne	+7,7 %	+12,3 %
Trafic interrégional	+1,0 %	+2,8 %

Voyageurs TER

Recettes HT

y compris compensations militaires



Le Contrat de Projets État-Région en Poitou-Charentes 2007-2013

Signé le 19 mars 2007, le CPER définit les priorités d'interventions conjointes de l'État et de la Région structurées en grands projets. Ce contrat a vocation à apporter une meilleure cohérence de l'action publique et à contribuer à l'attractivité du territoire. La participation de l'État s'élève à 57,2 % du total.

Au regard de la nouvelle programmation des fonds européens FEDER, des orientations nationales définies par le CACT et des volontés régionales, le nouveau CPER a pour objectifs :

- la compétitivité et l'attractivité du territoire ;
- la dimension environnementale du développement durable ;
- la cohésion sociale et territoriale.

Transport : l'État et la Région mobilisent 134 millions d'€ 20% du budget global

L'orientation spécifique du secteur du transport se porte sur des modes de transports durables alternatifs à la route.

Elle s'explique par des positions politiques fortes et des particularités régionales :

- ✓ situation géographique (position de carrefour et de transit) contribuant à l'intensification des flux,
- ✓ croissance de la mobilité à toutes les échelles, particulièrement par mode routier générateur de gaz à effet de serre,
- ✓ dessertes TGV dans tous les chef-lieux complétées par le projet de LGV libérant de la capacité sur la ligne classique,
- ✓ importance du complexe portuaire dans le développement économique régional.

Projet transport : intermodalité et fret ferroviaire

Les objectifs sont :

- ✓ améliorer les dessertes ferroviaires de transports de voyageurs et favoriser la mobilité grâce à la coopération interrégionale (densification du réseau TER et structuration autour de la future ligne LGV) ;
- ✓ développer l'intermodalité en privilégiant les transports collectifs (trains, transports en communs) et en renforçant l'irrigation du périurbain ;
- ✓ développer le fret ferroviaire comme mode alternatif afin de limiter le trafic routier et de contribuer au développement durable ;
- ✓ accroître la valeur ajoutée de la fonction portuaire notamment autour du port autonome de La Rochelle par des aménagements complémentaires.

Améliorer les dessertes ferroviaires pour les voyageurs

Il convient :

- ✓ d'achever les opérations actuellement en cours de réalisation :
 - Poitiers – La Rochelle ;
 - Périurbain La Rochelle – Rochefort ;
 - Poitiers – Limoges ;
- ✓ d'engager de nouvelles opérations :
 - Saintes – Angoulême – Limoges ;
 - Niort – Saintes ;
- ✓ d'anticiper les besoins par la réalisation d'études, notamment pour la modernisation de la desserte de la Saintonge et du Pays Royannais et Thouars – Niort.

Soit 47% du budget attribué aux transports.

Développer l'intermodalité

Les projets de pôles d'échanges multimodaux (points de rencontres de différents moyens de transports : train, bus, car) déjà identifiés sont

ceux de La Rochelle, Rochefort, Angoulême, Surgères, Niort et Royan.

Soit 7,5 % du budget attribué aux transports

Développer le fret ferroviaire

- ✓ aménagement d'une autoroute ferroviaire (Ecofret) sur l'axe atlantique afin de répondre à la saturation de ce deuxième axe français de trafic routier de marchandises. Cette autoroute ferroviaire constitue une des réponses au pré-occupant accroissement du trafic de transit dans la région, en permettant à terme le report modal de 7 à 10 millions de tonnes de marchandises entre l'Aquitaine et la région Centre ou Ile-de-France.

- ✓ création d'une plate-forme multimodale route-rail pour le report du trafic de marchandises en lien avec le Port autonome de La Rochelle.

Soit 32,5 % du budget attribué aux transports.

Accroître l'activité du Port autonome de La Rochelle

Réalisation d'actions de modernisation et de sécurisation des équipements actuels en vue de l'augmentation du trafic par les aménagements suivants :

- ✓ un nouveau terminal à l'Anse Saint-Marc ;
 - ✓ des terres-pleins portuaires à la Repentie ;
 - ✓ la mise en sécurité du réseau ferroviaire ;
 - ✓ le déroctage des accès du port pour améliorer les conditions nautiques d'accueil ;
 - ✓ l'aménagement du quai Nord ;
 - ✓ la création d'un 2^e poste à quai à l'anse St-Marc.
- Soit 13 % du budget attribué aux transports.

Source : CPER Poitou-Charentes 2007-2013 – Préfecture et Région



Direction générale des Routes et la réorganisation des services

Par le décret du 16 mars 2006, l'État a transféré aux Conseils généraux 17 000 km de routes nationales gérés maintenant par leurs services techniques. Chacune des DDE se serait vue confier l'exploitation de 120 km de routes nationales en moyenne, il n'était pas possible de conserver ce fonctionnement. Aussi depuis l'automne 2006, de nouveaux services de l'État sont chargés de la construction et de l'entretien du réseau routier national (autoroutes et routes).

Aménagement, entretien et surveillance

- 21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage (SMO) pilotent les projets routiers neufs de l'État ;

- 11 directions interdépartementales des routes (DIR) gèrent le réseau routier non-concédé par grands itinéraires (viabilité du réseau en hiver, entretien quotidien, surveillance des voies, entretien du patrimoine routier, gestion du trafic et information des usagers) et elles mènent aussi pour le compte des SMO des études techniques et contrôlent la réalisation des chantiers.

Les DDE, après transfert et réorganisation du personnel, se concentrent maintenant sur les missions d'aménagement du territoire, d'ingénierie et de sécurité. Elles pourront ainsi apporter soutien et conseil aux collectivités territoriales.

Une démarche distincte des Contrats de Projets État-Région

Les investissements sur le réseau routier national seront maintenant planifiés par itinéraires privilégiant les réalisations structurantes. Cette nouvelle politique repose sur la mise en œuvre de Programmes de Développement et de Modernisation d'Itinéraires (PDMI) soumis en 2007 à l'approbation du Gouvernement. Des contrats d'itinéraires pourront être conclus avec les collectivités territoriales qui voudront s'associer à l'État afin d'accélérer la réalisation de ces programmes.

Source : www.enroute.equipement.gouv.fr

Nouvelles de l'ORT Poitou-Charentes

L'Assemblée générale annuelle est prévue le jeudi 24 mai après-midi dans les locaux de la DRE.

Toutes les publications sont en ligne sur le site www.ort-poitou-charentes.asso.fr :

- ✓ **L'Annuaire Statistiques des Transports n°10 (publications)**
- ✓ **L'Évolution du transport routier 2000-2006 (études)**
- ✓ **Livret Transport routier de personnes - réglementations (études)**
- ✓ **Livret Transport routier de marchandises réglementations (études)**
- ✓ **Démographie des établissements de transports 1993-2003 (études)**
- ✓ **Agenda des manifestations (actualités)**

Lit et carré barré

L'emploi de termes différent entre le règlement européen de 1985 et celui de 2006 ne modifie pas la règle en vigueur qui impose l'arrêt de la conduite après, au plus, 4h30. Si le salarié reste à disposition de son employeur, le temps de pause est enregistré comme temps de disponibilité (carré barré) ; il devient un temps de repos (lit) dans le cas contraire.

Lundi de Pentecôte Journée de Solidarité

La circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes est interdite le Lundi de Pentecôte (28 mai 2007). Des dérogations de courte durée pourront être sollicitées auprès des préfets. Les dérogations permanentes sont autorisées à circuler ce jour-là dans les conditions habituelles.

Chronotachygraphe numérique et analogique : écarts d'enregistrement

Les temps de conduite enregistrés par le chronotachygraphe numérique peuvent apparaître supérieurs à ceux comptabilisés par un analogique sur un même trajet (essentiellement courte distance et milieu urbain). Temporairement, il est souhaitable que des adaptations soient réalisées tant sur le plan du contrôle que dans les

pratiques des entreprises. Par conséquent, une déduction forfaitaire d'une minute par bloc de temps de conduite, dans la limite de 15 minutes par période de 4h30 de conduite ininterrompue pourra être opérée.

L'Union Européenne : réductions des gaz à effet de serre

Lors du sommet du 9 mars, l'UE a affiché sa volonté de lutter contre le réchauffement climatique en proposant de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % d'ici à 2020. L'accord contraignant, signé par les 27 États membres, stipule que chacun d'entre eux devra assurer sa part de l'objectif, quel que soit son niveau de développement. Outre des mesures en faveur des énergies renouvelables, la part des biocarburants dans la consommation totale d'essence et de gazole de leur secteur des transports doit être portée à 10 %.

Transport ferroviaire de marchandises

Depuis le 1^{er} janvier, toutes les lignes de fret sont ouvertes à la concurrence dans les États membres. De 1970 à 2003, la part du transport de marchandises par la route n'a cessé de croître au détriment du rail. Cette tendance s'est inversée en 2003, mais ce n'est qu'une reprise, très fragile. Elle devrait trouver un nouvel élan grâce à l'ouverture totale du marché. En effet, dans les pays qui ont anticipé l'ouverture du marché de fret, la progression de la part du ferroviaire est la plus perceptible.

Autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan

Inaugurée le 29 mars 2007, ces 1000 km de long permettront aux transporteurs routiers de réduire la durée du trajet (14h30 contre 17 à 22h), le coût du transport (-10 %) et de soulager les axes autoroutiers (A6, A7, A9, A31) parmi les plus fréquentés de France. Pour l'instant, grâce à un aller-retour quotidien, ce service pourra transporter 30 000 remorques par an soit 10 % du trafic réalisant le trajet complet entre le Luxembourg et l'Espagne. L'objectif d'ici 5 à 7 ans est de traiter 300 000 remorques par an.

Première autoroute de la mer entre la France et l'Espagne : appel à projets

Le 17 avril publication d'un communiqué des ministres des transports français et espagnol pour le lancement d'un appel à projets conjoints destiné à créer et exploiter une ou plusieurs autoroutes de la mer (ADM) entre des ports de l'arc atlantique, de la mer du Nord et de la mer d'Irlande.

L'objectif est de soulager la circulation sur les axes routiers, en transférant de 100 000 à 150 000 poids lourds et remorques chaque année sur le mode maritime. La mise en service est prévue courant 2008, une fois réalisées les procédures françaises et espagnoles nécessaires à la contractualisation avec la société exploitante.

Temps de trajet domicile-travail : en moyenne 32 minutes de route pour aller travailler en France

D'après une étude publiée par l'Insee le 26 mars, la moitié des salariés (hors agent de l'Etat) travaillent à moins de 8 kilomètres de leur domicile pour un trajet de moins de 18 minutes par la route alors que pour 10 % d'entre eux, ce temps de trajet s'envole et dépasse 59 minutes. Près de trois salariés sur quatre quittent leur commune de résidence chaque matin ; cette proportion peut dépasser 90 % pour les personnes qui habitent aux alentours d'une petite ville de moins de 50 000 habitants. L'Insee relève que les pôles urbains concentrent environ les trois quarts des emplois salariés, alors que seulement 63 % des salariés y habitent.

Campagne de sécurité routière destinée aux jeunes

Depuis le 14 mars, le site www.sortezrevenez.fr propose toutes les informations relatives à la sécurité routière, ainsi que des conseils pour réussir une soirée sans danger. Les 15-24 ans constituent 28 % des victimes d'accidents mortels de la circulation, alors qu'ils ne représentent que 13 % de la population. Première cause de mortalité chez les jeunes, les accidents de la route se produisent surtout la nuit (60 %, contre 45 % pour l'ensemble de la population) et le week-end (41 %, contre 32 %). Ces accidents, souvent meurtriers, surviennent fréquemment à la sortie des discothèques, où des conducteurs cumulent certains des quatre grands facteurs de mortalité routière : vitesse, fatigue, alcool et cannabis.

Châtelleraut : bus et informations

Chaque autobus est nouvellement équipé d'un système d'info voyageurs. Sur les deux écrans, le trajet parcouru évolue en temps réel sur un fond cartographique. Des annonces apparaissent à proximité des services publics et les stations sont mentionnées de façon sonore. "L'un des objectifs est de rassurer les voyageurs, aux arrêts comme à l'intérieur du bus".

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 / Sophie Billaud

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

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

Tiré à 2 050 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

