

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

Un projet d'autoroute ferroviaire : Atlantique Eco-fret 1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BRÈVES

5

INFORMATIONS - ETUDES

Réouverture de la plate-forme de transport combiné de Cognac 6

Deux autoroutes ferroviaires sont actuellement en activité en France : la première fonctionne entre Aiton, proche de Chambéry et Orbassano près de Turin depuis 2003 et son bilan est encourageant. La seconde entre Bettembourg au Luxembourg et Perpignan a été mise en service à l'automne dernier. Ces premières expérimentations sont sources d'espoir pour les territoires connaissant un transit important de camions sur leurs routes, comme c'est le cas de la région Poitou-Charentes.

Un projet ambitieux

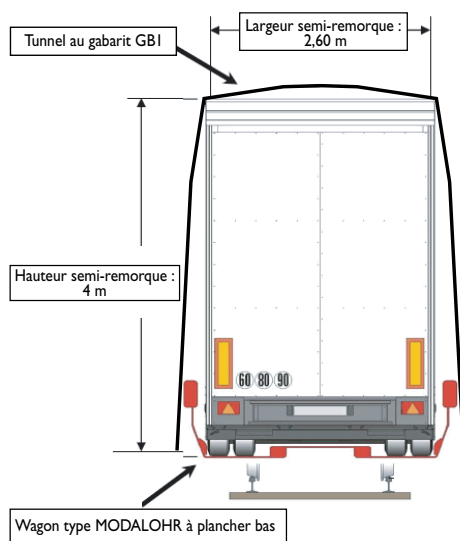
Le corridor atlantique est en effet un axe majeur dans les courants d'échanges entre le nord et le sud de l'Europe. Les trafics en provenance ou à destination de la péninsule ibérique ont connu une croissance très importante et continue depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union Européenne. Sur la RN10, le trafic de marchandises a augmenté de 240 % en 10 ans, avec une part importante de camions étrangers. Le trafic ferroviaire est quant à lui en stagnation, voire en baisse.

On comprend le défi qui a été lancé avec le projet de l'Atlantique Eco-Fret (AEF) : définir l'opportunité et la faisabilité d'un service d'autoroute ferroviaire entre le nord de la France et l'Espagne. Le projet définitif reliera Lille au nord à Vitoria au sud, après l'achèvement de l'Y basque, via Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême et Bordeaux. L'AEF prendra son tracé définitif dans les rails de la ligne actuelle, préalablement adaptée au gabarit autoroute ferroviaire, après le lancement de la LGV Sud Europe Atlantique. Le projet demande outre le dégagement du gabarit haut (GBI)² d'une douzaine de tunnels entre Irun et l'Île de France, la mise au gabarit bas type autoroute ferroviaire (élargissement de la voie). L'estimation du coût du projet financé dans le cadre des différents Contrats de Projets Etat Région 2007-2013 (Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Île de France) est de 137,5 M€ pour les travaux de mise au gabarit de la ligne et de 23 à 35 M€ pour les travaux sur les plates-

Un projet d'autoroute ferroviaire¹ : Atlantique Eco-fret

Le développement des échanges entre la péninsule ibérique, la France et le Nord de l'Europe induit un accroissement considérable des flux de transport de marchandises le long de la façade atlantique. Ces chiffres devraient être multipliés par 2 d'ici à 2020-2025, passant de 80 à 105 millions de tonnes contre 47 millions en 2003. Actuellement, ces flux sont à 96 % transportés par route. Une des alternatives proposées consiste à "mettre des camions sur les rails" sur les axes très empruntés en pratiquant des tarifs compétitifs en regard du transport routier. Pour le corridor atlantique, cette offre de transport ferroviaire concurrentielle à la route s'appelle l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-fret (AEF)

Gabarit pour l'autoroute ferroviaire



formes. Pour le CPER Poitou-Charentes, 56 M€ sont prévus dont 30M€ pour l'Etat, 12 M€ pour la région, 6,5 M€ pour RFF et 8M€ en fonds européens.

Une 1^{ère} phase fonctionnelle en 2009-2010

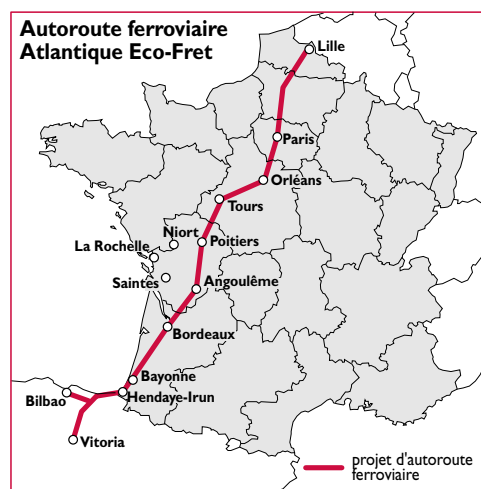
Sans attendre la mise en service de ce grand projet, un premier tronçon pourrait être ouvert en 2009-2010 et relierait une plate-forme de fret³ située au sud de Paris à celle de Mouguerre, proche de Bayonne et d'Irun. Plusieurs hypothèses pour le choix de la plate-forme prévalent.

Si la plate-forme de Brétigny en région parisienne a pour elle d'être déjà opérationnelle et de répondre mieux au démarrage de la ligne avec quelques liai-

sons quotidiennes prévues dès 2009-2010, elle a aussi l'inconvénient d'être située en milieu urbain. A terme des aménagements conséquents seraient nécessaires pour pouvoir drainer l'important trafic routier correspondant au projet final d'au moins 30 allers-retours journaliers. Le second site envisagé, situé en région Centre, à proximité de l'A10/A19, a contre lui de nécessiter la construction ex-nihilo d'une plate-forme et de retarder d'autant la mise en service. La décision définitive de localisation de la plate-forme appartiendra à l'opérateur qui sera choisi pour exploiter la ligne, suite à l'appel à manifestation d'intérêt qui devrait être lancé au cours de l'année 2008.

Un itinéraire alternatif possible

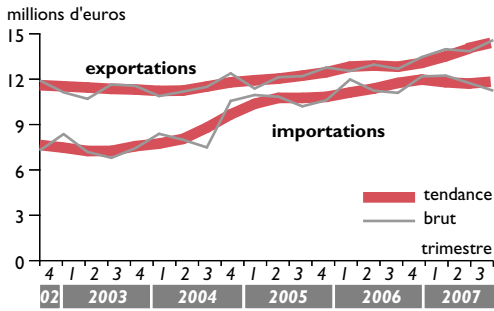
Pour permettre une mise en service au plus tôt, un itinéraire alternatif est envisagé par Bordeaux, Saintes,



1 Le terme "autoroute ferroviaire" désigne le transport de véhicules routiers utilisant la technique du transroulage, sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. D'autres termes sont utilisés en français : "autoroute roulante" / "route roulante".
2 GBI : gabarit haut
3 Plate-forme de fret : espace équipé pour accueillir des véhicules et gérer les flux de marchandises qu'ils transportent (redistribution, stockage, etc.). La plate-forme peut être unimodale (ex: uniquement routière) ou plurimodale (ex: d'un camion à un train).

données générales

Commerce extérieur

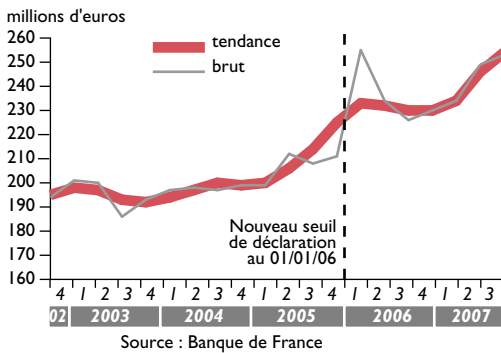


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Exportations	+6,0 %	+15,1 %
Importations	+1,7 %	+1,1 %

Durant le 3^e trimestre 2007, les échanges commerciaux de la région Poitou-Charentes affichent une hausse de plus de 8 % par rapport à la même période de l'année passée. Les importations sont en très légère progression de 1,1 % et les exportations connaissent une hausse significative de 15,1 % par rapport au 3^e trimestre 2006 ce qui se traduit par un excédent commercial qui a plus que doublé pour atteindre les 335 millions d'euros. A l'inverse de la tendance nationale, la Région Poitou-Charentes connaît une situation favorable en matière d'exportations portée par les produits des industries agricoles et alimentaires, et principalement par le cognac (30 % des exportations totales).

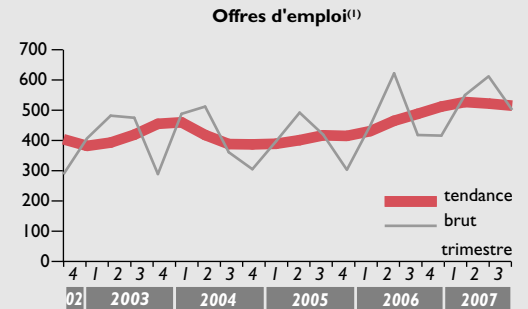
Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



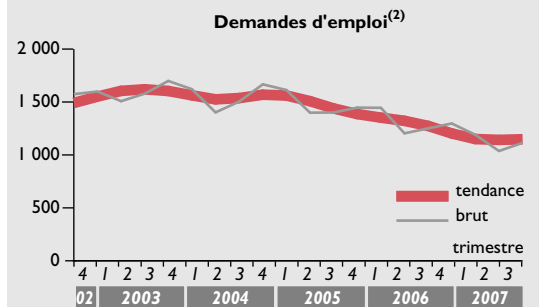
Source : Banque de France

Les demandes d'emprunt par les entreprises de transport marquent une augmentation de 11,9 % ce trimestre. Les investissements ont connu une hausse significative durant l'année 2007 alors qu'un recul avait été constaté en 2006. Les chefs d'entreprises investissent principalement pour rajeunir la flotte existante et moins pour étendre leur parc de véhicules.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



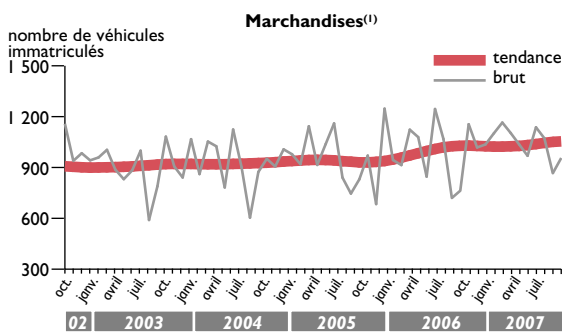
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

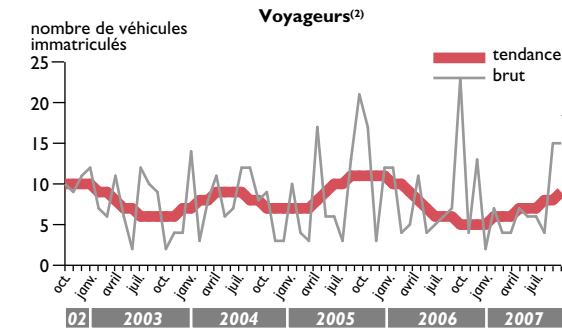
EVOLUTION		2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Tous secteurs	Offres	-0,9 %	-1,6 %
	Demandes	-12,2 %	-10,2 %
Secteur transport	Offres	-1,6 %	+19,9 %
	Demandes	-13,9 %	-10,9 %

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

Immatriculations de véhicules neufs



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



(2) les autobus et les autocars.

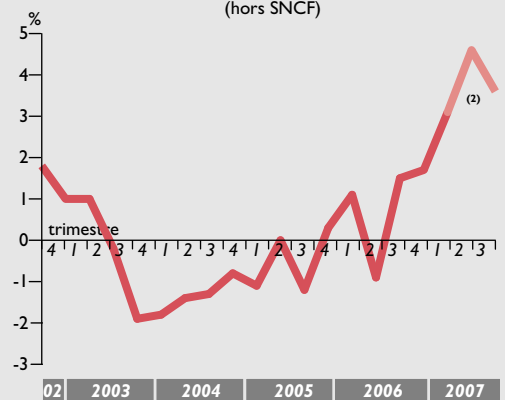
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Marchandises	-0,9 %	+13,4 %
Voyageurs	-5,0 %	-5,6 %

Les demandes d'emploi tous secteurs économiques confondus enregistrent une baisse de 10,2 % au 3^e trimestre 2007 par rapport au même trimestre de l'année passée et les offres d'emploi fléchissent de 1,6 %. Le nombre d'offres d'emploi dans le transport est en nette augmentation pour le 3^e trimestre 2007 (+19,9 %). Les demandes d'emploi connaissent une baisse de 10,9 % ce trimestre par rapport au 3^e trimestre 2006.

Les immatriculations de véhicules de marchandises neufs connaissent une progression de 13,4 % par rapport au 3^e trimestre 2006. Le marché des véhicules de marchandises d'occasion se porte également bien : la progression est de 17,8 %. Au niveau national, les marchés du neuf et de l'occasion suivent une tendance similaire.

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

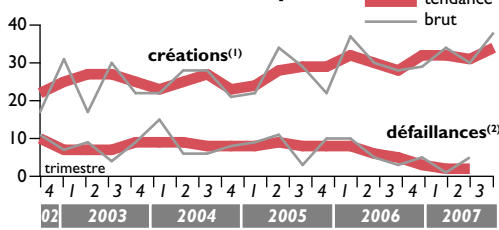
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	Trimestre 3 2006	Trimestre 4 2006	Trimestre 1 2007	Trimestre 2 2007*	Trimestre 3 2007*
Poitou-Charentes	+1,5	+1,7	+3,1	+4,6	+3,6
Dont transports urbains et routiers	+1,4	+1,7	+3,1	+4,5	+3,7
Charente	+1,8	+3,5	+4,3	+5,9	+4,3
Charente-Maritime	+1,6	+2,4	+4,9	+6,9	+5,5
Deux-Sèvres	+1,1	+1,0	+1,5	+3,1	+2,7
Vienne	+1,6	+0,3	+2,2	+3,0	+2,2

* 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 est en hausse : il y a eu 38 créations d'entreprises de transport au cours du 3^e trimestre 2007. Le nombre de défaillances se maintient à un niveau très bas depuis plusieurs trimestres.

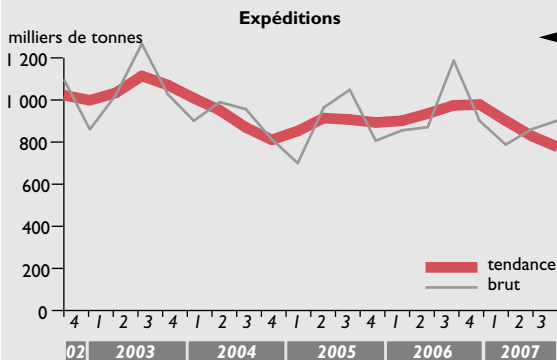
Nombre d'entreprises de transport du secteur marchand⁽¹⁾

	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05	Au 01/01/06
Transports terrestres	1 457	1 454	1 424	1 385
Transports par eau	33	31	31	29
Transports aériens	7	7	7	7
Services auxiliaires des transports	200	203	204	208
Total	1 697	1 695	1 666	1 629

(1) entreprises dont le siège social est situé en Poitou-Charentes dont le code APE est 60, 61, 62 et 63 (hors SNCF)
 Source : INSEE (Référentiel d'entreprises et d'établissements SIRENE, résultats définitifs)

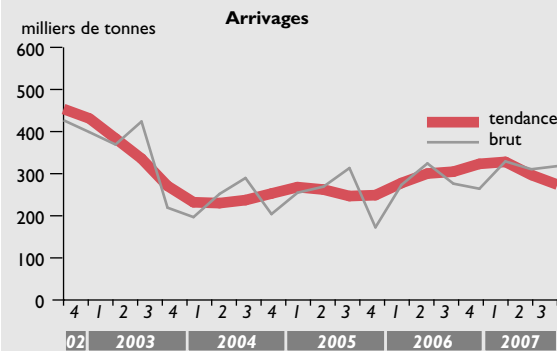
transports de marchandises

Fret ferroviaire



La réorganisation du fret-sncf et la reconfiguration des dessertes en termes de fréquences et de conditions tarifaires ont entraîné l'abandon de certains trafics en Poitou-Charentes. Pour le 3^e trimestre 2007, les résultats de Fret-SNCF sont en diminution de 16,6 % reflétant une situation contrastée : les expéditions sont en retrait de 24 % alors que les arrivages connaissent une hausse de 15,1 %.

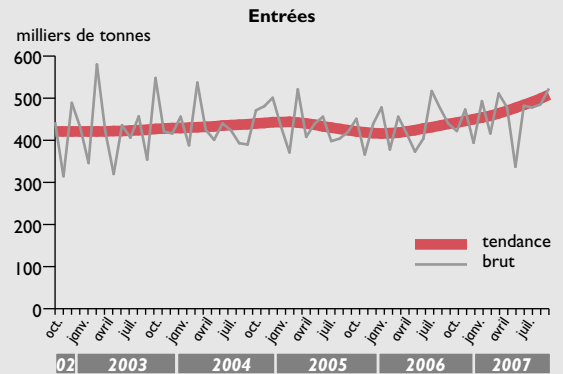
A noter qu'il s'agit exclusivement des données SNCF. Les données des nouveaux entrants sont non comptabilisées.



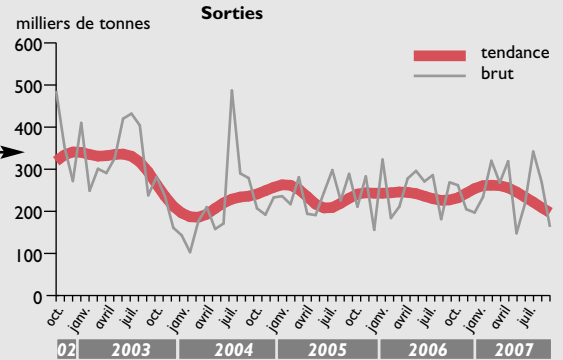
Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Expéditions	-1,1 %	-24,0 %
Arrivages	-4,3 %	+15,0 %
TOTAL	-2,0 %	-16,6 %

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



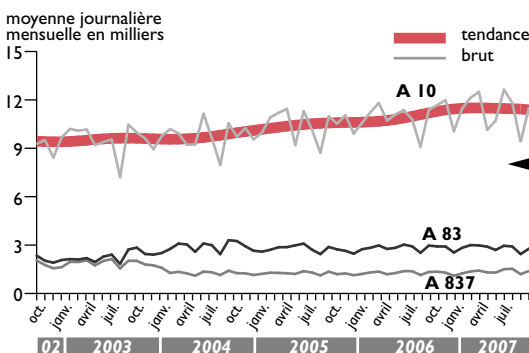
Le trafic des ports de la région est en hausse de 4,3 % par rapport au 3^e trimestre 2006. Le port de Tonnay Charente a connu un trafic en chute de 45 % (céréales), grevant ainsi les résultats de ce trimestre. Le trafic du Port autonome de La Rochelle enregistre une hausse en entrées (+2,7 %) et en sorties (+16,2 %) portée notamment par un très bon mois de juillet et par les exportations de céréales, +18,5 % par rapport au 3^e trimestre 2006.



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Entrées	+8,7 %	+3,8 %
Sorties	-19,0 %	+5,3 %
TOTAL	-2,8 %	+4,3 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



Le nombre de poids lourds sur les autoroutes de la région est en progression de 3,3 % par rapport au 3^e trimestre 2006. L'A10 a vu sa fréquentation croître de 4,7 % et l'A837 de 6,8 %. L'A83 a quant à elle été moins fréquentée par les poids lourds puisque sa fréquentation est en recul de 3,3 %.

EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Poitou-Charentes	+1,1 %	+3,3 %
A 10	+1,0 %	+4,7 %
A 83	-0,8 %	-3,3 %
A 837	+6,9 %	+6,8 %

(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

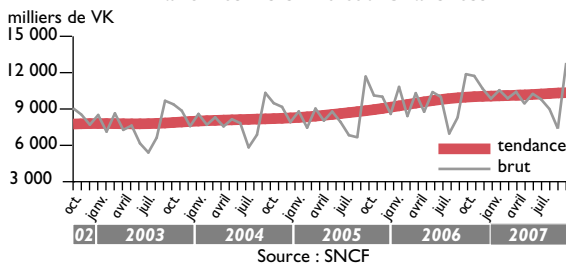
transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

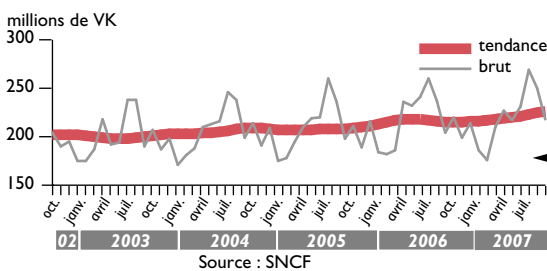
Au cours du 3^e trimestre 2007, la progression de la fréquentation des transports collectifs urbains se poursuit, avec une augmentation de 9 % par rapport au 3^e trimestre 2006. Châtelleraut et La Rochelle enregistrent une hausse conséquente de la fréquentation de leurs transports en commun, avec respectivement 14,5 % et 20,6 %. A Châtelleraut, deux raisons peuvent être évoquées : la ligne P'tibus, contrairement aux années précédentes, a été maintenue tout au long de l'été et un titre "Pass été Jeunes", permettant à tous les jeunes de moins de 27 ans d'utiliser les transports en communs pour un forfait été de 9,9 euros, a été créé. A La Rochelle, des hypothèses sont avancées : la création d'une nouvelle ligne desservant une plage tous les jours du mois d'août et 3 jours par semaine en septembre, une fréquentation soutenue sur la ligne avec l'Île de Ré et enfin la desserte de l'Aéroport de La Rochelle les dimanches et jours fériés cet été. Niort progresse de 10,4 %, Poitiers de 6,5 % et Angoulême de 3,1 %.

Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



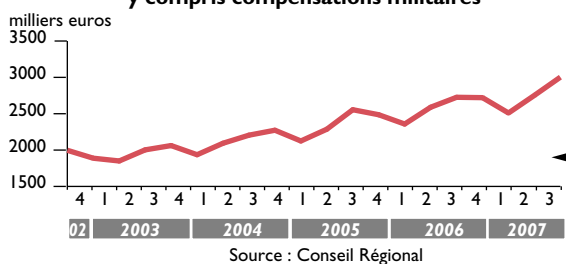
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Trafic interne	+1,1 %	+7,5 %
Trafic interrégional	-4,9 %	+4,9 %

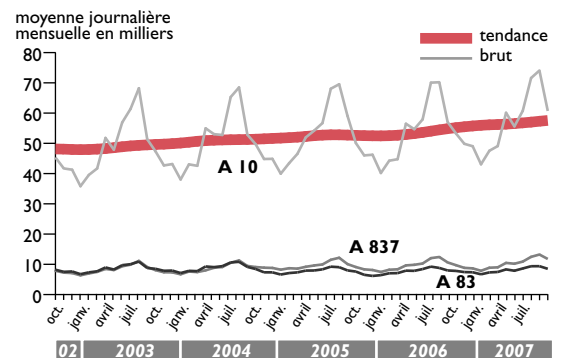
VoyageursTER

Recettes HT y compris compensations militaires



Le nombre de véhicules légers comptabilisés sur les autoroutes de la Région est en progression de 4,9 % par rapport au 3^e trimestre 2006. La fréquentation de l'A83 connaît une augmentation de 6,8 % par rapport à la même période en 2006. Les véhicules légers ont également davantage fréquenté l'A10 et l'A83. Les volumes comptabilisés aux péages progressent respectivement de 4,6 % et 4,8 %.

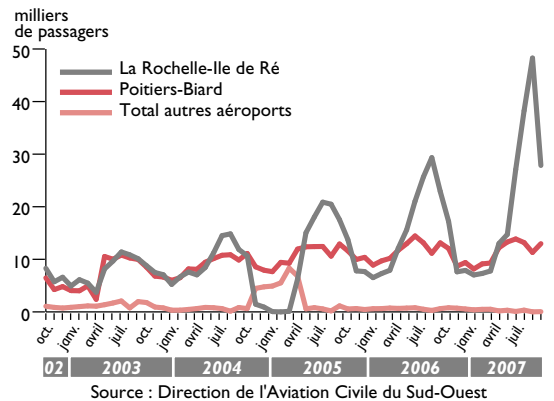
Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes⁽¹⁾



EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Poitou-Charentes	+4,4 %	+4,9 %
A 10	+4,4 %	+4,6 %
A 83	+2,7 %	+4,8 %
A 837	+6,1 %	+6,8 %

L'activité aérienne de Poitiers-Biard est restée stable, exactement au même niveau que l'année précédente. L'aéroport de La Rochelle-Île de Ré a connu une forte progression de sa fréquentation (+47 %) portée par l'ouverture de lignes vers Londres-Gatwick et vers Manchester ainsi que par le renforcement des vols à destination de Bristol et de Londres-Stansted. La liaison régulière Angoulême/Lyon de la compagnie aérienne Twin Jet s'est arrêtée le jeudi 31 mai 2007. L'interruption de cette liaison a pesé sur les résultats du 3^e trimestre de l'aéroport d'Angoulême.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



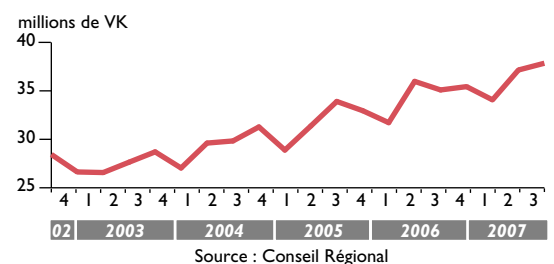
EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Poitiers-Biard	+1 %	+0 %
La Rochelle-Île de Ré	+12 %	+47 %
Total autres aéroports	-72 %	-59 %
Poitou-Charentes	+5 %	+31 %

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

Au cours du 2^e trimestre 2007, le trafic interne à la région Poitou-Charentes a été relativement stable par rapport à l'année précédente (+1,1 %). Le climat du mois d'août n'a pas été favorable au développement du trafic, néanmoins, le 3^e trimestre connaît une progression de son trafic interne de 7,5 %. L'évolution du trafic interrégional entre le 2^e trimestre 2007 et 2006 est négative (-4,9 %) mais devient positive au 3^e trimestre (+4,9 %).

VoyageursTER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	2 ^e trim 07 2 ^e trim 06	3 ^e trim 07 3 ^e trim 06
Voyageurs x km	+2,3 %	+7,9 %
Recettes	+5,2 %	+10,0 %

Bénéficiant d'une conjoncture favorable au transport public, l'évolution de trafic TER connaît une belle progression puisque la fréquentation des TER est en hausse de 7,9 % et les recettes de 10 % par rapport au 3^e trimestre 2006. Il y a eu 2.756 milliers de voyageurs-kilomètres supplémentaires.

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin septembre 2007

Pour le troisième trimestre 2007, les opinions des chefs d'entreprises sont positives reflétant une conjoncture favorable à l'activité du transport. Les soldes d'opinion* concernant le **transport national** sont positifs : transport urbain (+7), transport à courte distance (+19) et transport à longue distance (+17).

✓ **L'activité internationale** concerne peu les entreprises de Poitou-Charentes. La concurrence étrangère s'exprime principalement avec l'Espagne et les pays de l'Est. Ces derniers semblent représenter une concurrence accrue pour les entreprises du transport de marchandises : la Pologne, la Roumanie, la Lituanie, la Slovaquie sont principalement citées.

✓ Les soldes d'opinion concernant la situation de **trésorerie** des entreprises sont positifs (+13 en solde d'opinion) en raison de la bonne tenue de l'activité des entreprises de transport. Les transporteurs confirment majoritairement la stabilisation **des délais de paiement** des clients. Les soldes d'opinion concernant **les prix du transport** sont en augmentation (+5).

✓ **Le recrutement** se maintient à un bon niveau (+23 en solde d'opinion). Les chefs d'entreprises évoquent des difficultés liées à l'embauche, la pénurie : "pénurie de conducteurs", "pas de personnes sur le marché", "pas de candidatures", ainsi que des problèmes accrus pendant la période estivale. Le manque de motivation de la part des candidats pour certains type de transport est aussi mis en avant, notamment en ce qui concerne la messagerie.

✓ **Les investissements** en matériel de transport conservent un bon niveau : 31 % des entreprises toutes tailles confondues ont déclaré avoir acquis au cours du trimestre des véhicules. Pour les entreprises de plus de 20 salariés, cette proportion passe à 40 %. Il s'agit majoritairement de remplacements (52 %). Le nombre d'entreprises déclarant avoir des projets d'achats de véhicules pour le prochain trimestre est 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

BREVES

La Rochelle, grand prix de l'accessibilité

La revue *Ville & Transports* a décerné le grand prix de l'accessibilité à la communauté d'agglomération rochelaise, première agglomération à avoir réalisé son schéma directeur d'accessibilité (SDA), deux années avant le délai imposé par la loi. En 2003, seuls 20 % des bus et 10 % des arrêts étaient accessibles, en 2007, ce sont 60% des bus et 55 % des arrêts ainsi que les passeurs électriques et un transport spécialisé.

La méthode est exemplaire puisque les associations ont été largement associées : la concertation a ainsi permis l'élaboration d'un diagnostic fiable et la définition d'un référentiel commun sur l'accessibilité des transports.

Lancement de l'autopartage à Poitiers

OTOLIS est le nom du nouveau service d'autopartage proposé par la Communauté d'agglomération de Poitiers et Vitalis. Le parc est constitué de véhicules bi-carburants (GNV-essence) qui seront accessibles sur simple réservation 24h/24 et 7j/7. Dans un premier temps, dix voitures seront disponibles (6 citadines, 2 familiales, 2 utilitaires) dans quatre stations réparties sur la CAP : le parking Carnot, le pôle multimodal de la gare, à Cap Sud (Bellejouanne) et à Buxerolles. Moyennant un abonnement mensuel de 10 à 20 euros, la voiture coûtera 2 euros par heure avec un forfait au kilomètre (exemple : pour une citadine = 0,29 euro/km). La durée d'utilisation du véhicule peut aller d'1/2heure à 2 jours.

Transport aérien

Ryanair a confirmé son passage par l'aéroport d'Angoulême-Cognac à partir d'avril 2008. Entre le 1^{er} avril et le 23 octobre 2008, la compagnie low-cost assurera trois vols hebdomadaires entre la Charente et l'aéroport du nord-est de Londres.

Réglementation transport d'enfants

Depuis le 20 octobre 2007, les enfants de moins de 10 ans comptent pour une personne pour le transport en commun d'enfants. De plus, l'âge pour définir le transport en commun d'enfants n'est plus de 17 ans mais 18 ans. Les véhicules devront être équipés d'une boîte de 1^{er} secours qui devra contenir un certain nombre de produits.

A compter du 20 octobre 2008, les véhicules neufs affectés au transport d'enfants devront être équipés d'un pictogramme "transport d'enfants" muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages.

Codes NAF 2008

La nouvelle Nomenclature d'Activité Française (NAF) est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2008 (décret n°2007-1888 du 26/12/2007, publié au JO le 30/12/2007). Exemples :

NAF 2003	NAF 2008
602L Transports routiers de marchandises de proximité	4941B Transports routiers de fret de proximité
602M Transports routiers de marchandises interurbains	4941A Transports routiers de fret interurbains
602N Déménagement	4942Z Services de déménagements
602P Location de camions avec conducteur	4941C Location de camions avec chauffeur
634A Messagerie, fret express	5229A Messagerie, fret express
634B Affrètement	5229B Affrètement et organisation des transports
631D Entreposage frigorifique	5210A Entreposage et stockage frigorifique
631E Entreposage non frigorifique	5210B Entreposage et stockage non frigorifique
641C Autres activités de courrier	5320Z Autres activités de poste et de courrier

Pour en savoir plus : www.insee.fr, rubrique nomenclature

Eco-taxe

La taxe nationale sur l'utilisation des routes par les poids lourds devrait être applicable dès 2011, tandis que la taxe alsacienne entrerait en vigueur à la fin 2009 ou début 2010. Destinée à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, conformément à la directive Eurovignette, cette taxe serait modulée en fonction des émissions polluantes des véhicules. Elle concernerait le « réseau routier national non concédé » et non les autoroutes à péage, ce qui représente environ 12 000 km de routes.

L'objectif de ce dispositif est d'encourager le report d'une partie du transport routier de marchandises vers d'autres modes, mais aussi de basculer sur les autoroutes une partie du trafic de poids lourds qui emprunte aujourd'hui les nationales.

Formations des chauffeurs poids lourds de l'UE

Les textes réglementaires européens concernant les Formations Minimales Obligatoires, qu'elles soient Initiales ou Continues (FIMO ou FCOS) toucheront tous les conducteurs routiers de l'Union Européenne à compter du 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et du 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises.

De nouvelles conditions de circulation pour les poids lourds et véhicules légers à compter du 1^{er} février 2008 sur la RN 10 entre Poitiers et Bordeaux

A compter du 1^{er} février, de nouvelles conditions de circulation des poids lourds et véhicules légers sont effectives sur la RN 10 en Poitou-Charentes :

- des interdictions de dépasser pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes sont mises en place sur deux sections d'environ 20 km, situées l'une au sud de Poitiers et l'autre au sud de Ruffec,

- des limitations de vitesse dans les sections de routes à 2x2 voies : deux sections dans la Vienne et deux sections dans la Charente, d'environ 4 km chacune. Ces limitations de vitesse sont de 90 km/heure pour les véhicules légers et 80 km/heure pour les poids lourds. A noter que les sections de Charente étaient déjà limitées à 90 km/heure pour les véhicules légers.

Les sections pour lesquelles ces nouvelles mesures s'appliquent ont été retenues compte-tenu de l'accidentologie et des caractéristiques de la voie. Cette réglementation répond à un souhait d'harmoniser les conditions de circulation des poids-lourds entre Poitiers et la frontière espagnole. Les mêmes mesures ont d'ailleurs été mises en place dans la région Aquitaine récemment.

Ce réseau de la route nationale 10 est géré par la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique, dont les services sont basés à Bordeaux.

Contact 05.56.13.82.04.

Réouverture de la plate-forme de transport combiné de Cognac

Fermée en 2004, la plate-forme de transport combiné de Cognac est à nouveau en service. Gérée par Naviland-Cargo, ex-CNC, dont l'activité s'est recentrée sur le transport combiné fer-mer, la ligne Cognac-Le Havre permet aux entreprises d'envoyer par train leurs conteneurs jusqu'aux terminaux portuaires havrais. Les grandes maisons de Cognac, qui exportent 90 % de leur production, étaient particulièrement demandeuses d'une alternative au transport routier. D'autant que Naviland, a annoncé une offre tarifaire de 5% à 10 % inférieure à la route. Avec ces tarifs concurrentiels, cette ligne dispose donc d'un potentiel de développement favorable.

Deux rotations par semaine, les mardi et jeudi, sont proposées. Une troisième est envisagée courant 2008. Les trains sont tractés par des locomotives Diesel jusqu'à Niort, puis électriques jusqu'au Havre.

A l'aller, ce service est dédié en grande partie à l'exportation du cognac vers l'Asie, la plateforme de Singapour et l'Amérique du Nord. Chaque conteneur a une capacité de 1.100 à 1.400 caisses de cognac.

Au retour, les trains transportent du bois pour les tonnelleries et des marchandises diverses à destination de la grande distribution et des entreprises de Poitou-Charentes.

Avec un taux de fiabilité supérieur à 95 %, les premiers résultats sont encourageants. La liaison Le Havre-Cognac répond aux préoccupations environnementales actuelles puisque cette nouvelle liaison permet de soustraire jusqu'à 120 camions par semaine des routes ce qui représente 150 000 tonnes de CO2 de moins par an.



suite de la p 1

Niort, Poitiers. Cet itinéraire ne compte en effet que 6 tunnels à mettre au gabarit : celui de Poitiers, celui de La Ramade dans la banlieue bordelaise dont la mise au gabarit est programmée pour la fin 2008 et 3 tunnels près de Bayonne-même, tous communs aux deux itinéraires. Seul tunnel supplémentaire de l'itinéraire alternatif, celui de Jérusalem, entre Saintes et Niort, ne requiert qu'une intervention minimale. Dans un premier temps, les trains de l'autoroute ferroviaire via Niort Saintes Bordeaux seraient tractés par une motrice diesel puisqu'une partie de la ligne n'est pas électrifiée.

Des avantages certains

Les autoroutes ferroviaires sont pertinentes et viables économiquement sur des distances de plus de 650km d'autant que l'éco-taxe poids lourds devrait conforter la compétitivité du fret ferroviaire.

Les simulations sur des temps de parcours correspondant à un trajet Madrid -Londres soit 1750 km montrent que par la route de bout en bout, il faut 44 heures en incluant les temps de repos pour le chauffeur.

Pour le même trajet, en utilisant le service de l'autoroute ferroviaire, il faut entre 25 heures et 26 heures. Ce temps de parcours inclut le parcours initial et terminal par route du point de chargement à la plate-forme et de la plate-forme au point de déchargement, le trajet sur rail ainsi que les temps de transbordements route-rail et rail-route.

Ce différentiel représente un atout non négligeable en faveur de l'autoroute ferroviaire et devrait séduire les entreprises de transport.

En outre, les avantages environnementaux du ferroutage sont importants avec notamment un bilan carbone de 6 grammes par tonne-km pour un train entier contre 133 grammes pour les poids lourds⁴. Ce type de report modal correspond clairement aux objectifs que le Grenelle de l'environnement s'est fixé pour 2012, à savoir augmenter la part du fret de 25 % en s'appuyant sur le développement du transport combiné et des autoroutes ferroviaires.

⁴ intervention d'Hubert Haenel devant le Sénat du 12-XII-2007

AEF

Objectif

transfert sur rail de 2400 camions/jour entre Vitoria, Paris et Lille

Descriptif

Service cadencé de navettes ferroviaires Vitoria-Paris Sud puis Lille

Transport de 40 remorques par train

Calendrier probable

2009-2010 mise en place de l'itinéraire alternatif. Ouverture limitée en gabarit haut donc accessible aux seules citernes et remorques de hauteur réduite. 4 allers-retours par jour envisagés

2013 : Vitoria-Paris Sud

20 allers-retours par jour.

2020 : 10 allers-retours supplémentaires par jour Vitoria -Lille 2400 camions de moins entre Vitoria, Paris et Lille chaque jour; 10 millions de tonnes de marchandises sur une année.

Comparaison sur 1750 Km* correspondant à un trajet Londres-Madrid

44 heures par la route en comptant les temps de repos du chauffeur

25-26 heures via l'autoroute ferroviaire en incluant les temps de transbordement rail-route et les trajets terminaux par route (plate-forme / points de chargement- déchargement)

*transport en Aquitaine - 11 juillet 2006

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 / Mélanie Guérin

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

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

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

Tiré à 2 000 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

