

# 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

Aire urbaine de Poitiers |

### STATISTIQUES

2-4

### ÉDITORIAL suite

5

### INFORMATIONS-BREVES

Nouvelles règles pour le cabotage routier de marchandises en France

6

## BREVES

### Nouvelle fréquence TER entre La Rochelle et Rochefort pour la fin de l'été

A compter du 30 août 2010, 4 allers et retours supplémentaires quotidiens seront proposés entre La Rochelle-Rochefort aux heures de pointes (matinées, soirées) et le week-end, soit un total de 17 trains journaliers au lieu de 13 trains aujourd'hui.

### Pass Mobilité : TER à 1 euro par trajet pour les salariés

Afin de favoriser les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail, la Région propose le Pass Mobilité. Il se présente sous la forme d'un abonnement TER mensuel ou annuel plafonné à 80 euros par mois, soit 1 euro par trajet pour un salarié réalisant 20 allers-retours mensuels, déduction faite de la prime transport versée par l'employeur. Le Pass Mobilité sera distribué aux guichets des gares à la rentrée 2010.

### Poitiers, ville en mouvement

Dans le cadre de Poitiers Cœur d'Agglo qui entre dans sa phase opérationnelle, les déplacements sont repensés pour devenir plus faciles pour les piétons, les cyclistes, les voyageurs en bus ou en automobile. L'idée est de reconsidérer la place des différents modes de transport pour les rééquilibrer.

La création de zones de rencontres et de trottoirs élargis favorisant les déplacements des piétons, la location de vélos électriques rendant ce mode de déplacement plus accessible, l'arrivée des bus à haut niveau de services (BHNS) autour de 3 lignes modifiant le transport collectif poitevin avec un confort, une vitesse et une fréquence accrues, sont autant de projets visant à rendre Poitiers plus accessible et plus agréable à vivre.

Au delà des déplacements doux qui seront favorisés, des actions pour limiter les nuisances et le flux des automobilistes en centre-ville seront mises en place. Le centre-ville deviendra piétonnier et les automobilistes qui traversaient jusqu'à présent le centre-ville (transit) seront dès lors invités à utiliser les boulevards. La disponibilité des parkings

Suite p 6

## Aire urbaine de Poitiers

### Accentuation du phénomène de périurbanisation, concentration géographique des emplois et augmentation des déplacements

Réalisée dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Poitiers en partenariat avec l'INSEE Poitou-Charentes et la Communauté d'Agglomération de Grand Poitiers (ex CAP<sup>1</sup>), l'étude des déplacements à l'échelle de cette dernière permet d'appréhender leur évolution, de mesurer et de localiser les déplacements domicile-travail. L'aire urbaine de Poitiers concentre ainsi de plus en plus d'emplois sur la zone nord, et en corollaire, des déplacements de plus en plus nombreux sont effectués entre ce bassin d'emplois et les zones périphériques, essentiellement résidentielles. L'augmentation du nombre de navetteurs<sup>2</sup> a bien évidemment des incidences considérables, notamment pour l'environnement et pour la circulation au sein même de la Communauté d'Agglomération de Grand Poitiers mais également pour les communes périphériques.

### Les pôles d'emplois

La forte tendance des pôles urbains à concentrer les activités économiques constitue un facteur déterminant pour la structure des déplacements domicile-travail. L'évolution de ces déplacements, leur ampleur, la localisation des lieux de travail et de résidence sont autant d'éléments essentiels pour les orientations des plans de déplacements urbains au regard des enjeux du développement durable.

Poitiers et la zone du Futuroscope sont les deux grands pôles d'emploi au sein de l'aire urbaine de Poitiers<sup>3</sup> qui regroupe en 2006 près de 102 000 emplois (en augmentation de 17 % par rapport à 1999). Poitiers est le principal pôle d'emploi au sein de son agglomération et de son aire urbaine : elle concentre 55 % des emplois, Chasseneuil-du-Poitou près de 9 %, Saint-Benoît et Jaunay-Clan 3 %. Poitiers et la zone du Futuroscope rassemblent ainsi près de 67 % des emplois de l'aire urbaine de Poitiers.

Entre 1999 et 2006, 14 000 emplois ont été créés dans l'aire urbaine de Poitiers, dont la moitié au sein de Poitiers témoignant de son attractivité économique.

1 La CAP devient Grand Poitiers

2 Navetteur = personne qui effectue l'aller et le retour entre son domicile et son lieu de travail.

3 Une aire urbaine est, selon l'INSEE, un ensemble continu formé par un pôle urbain et par sa couronne périurbaine dont au moins 40 % de la population résidente travaille dans le pôle urbain ou les communes attirées par ce dernier. Un pôle urbain est une unité urbaine où se trouvent au minimum 5 000 emplois, il comprend en général plusieurs communes.

La concentration des emplois à Poitiers et autour du Futuroscope  
Nombre d'emplois par commune (illustration 1)

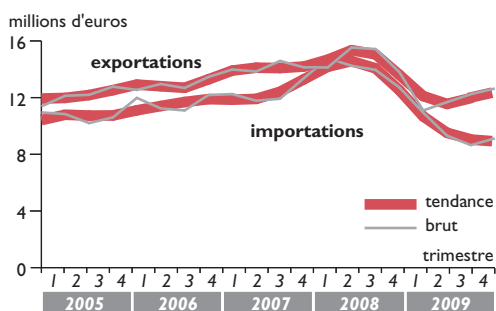


Le parc du Futuroscope et la zone d'activité développée autour du parc ont rendu la zone de Chasseneuil-du-Poitou très attractive pour les entreprises. En 2006, les emplois ont ainsi progressé de 40 % par rapport à 1999 pour atteindre 8 800 emplois créés. La commune a pour particularité de présenter un taux de couverture en emploi très élevé avec 4,5 fois plus d'emplois que d'actifs en emploi y résidant. Pour Poitiers, ce taux est de 1,7.

Au delà de Grand Poitiers, qui concentre 80 % des emplois de cadres, de professions intermédiaires et d'employés, des viviers d'emplois dans des communes plus excentrées sont présents dans les communes de Chiré-en-Montreuil, dont

Suite p 5

### Commerce extérieur



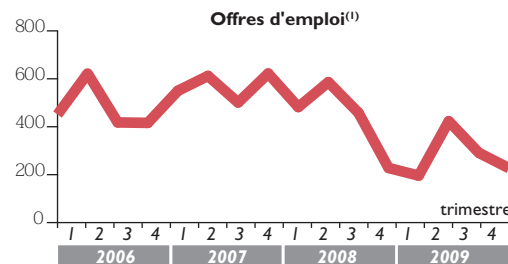
Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Exportations	-20,6 %	-8,4 %
Importations	-38,0 %	-28,3 %

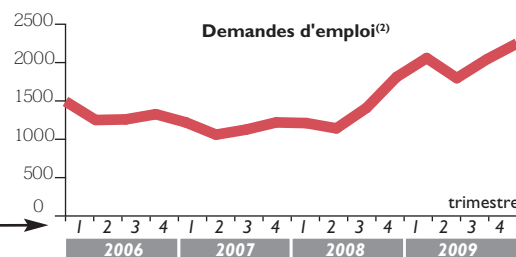
Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, les importations chutent de 33,4 % - repli des importations de produits pétroliers raffinés - et les exportations de 14,8 %, en dépit de la légère reprise perceptible au 4<sup>e</sup> trimestre. Sur l'année, les échanges reculent de 25 %. Les importations se sont contractées de 31,7 %, les exportations de 19,1 %, et mécaniquement l'excédent commercial a atteint un niveau record de 964 millions d'euros.

Tous secteurs confondus, les offres d'emplois reculent de 7,1 % au 2<sup>nd</sup> semestre 2009 (-13 % sur l'année) et les demandes d'emplois augmentent de 21,9 % (+23 % sur l'année). Dans le secteur des transports, cette tendance due à la crise est accentuée : -24,5 % pour les offres d'emplois (-35,2 % sur l'année) et +33,3 % pour les demandes d'emplois au 2<sup>nd</sup> semestre 2009 (+46,2 % en 2009).

### Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



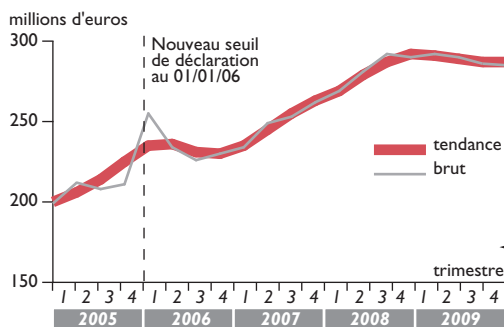
(2) Nouvelle nomenclature : Catégorie A = demandeurs d'emplois tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi. Regroupe les anciennes catégories 1, 2, 3 hors activité réduite.

Source : DIRECCTE

EVOLUTION		3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Tous secteurs	Offres	-14,4 %	+3,0 %
	Demandes	+26,0 %	+18,2 %
Secteur transport	Offres	-36,5 %	-0,4 %
	Demandes	+45,0 %	+24,1 %

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

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



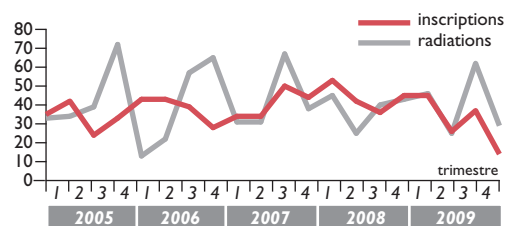
Source : Banque de France

Le niveau des encours de crédit des entreprises de transport a reculé de 1,9 % au cours du 2<sup>nd</sup> semestre 2009. Bien que les entreprises de transport aient cherché à limiter leur endettement, le niveau des encours de crédit en 2009 reste élevé, en progression de 1,9 % par rapport à l'année précédente.

Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, les inscriptions sont en baisse de 37 % : 51 nouvelles entreprises ont été créées contre 81 au 2<sup>nd</sup> semestre 2008. Sur l'année 2009, la baisse est de 32,2 %. Les radiations sont en augmentation de 9,6 % ce semestre. Sur l'année, les radiations ont augmenté de 6,6 %.

### Les entreprises de transport

Inscriptions et radiations des entreprises sur les registres tenus par la DREAL (marchandises, voyageurs, commissionnaires)



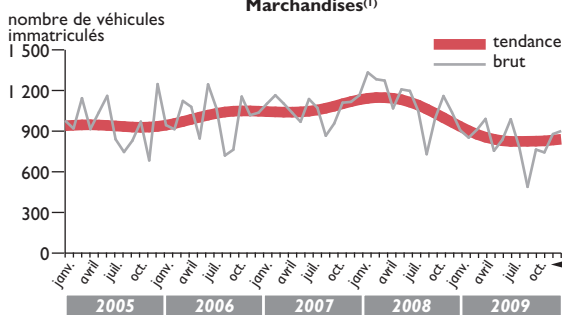
Source : DREAL Poitou-Charentes

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

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Inscriptions	+2,8 %	-68,9 %
Radiations	+55,0 %	-32,6 %

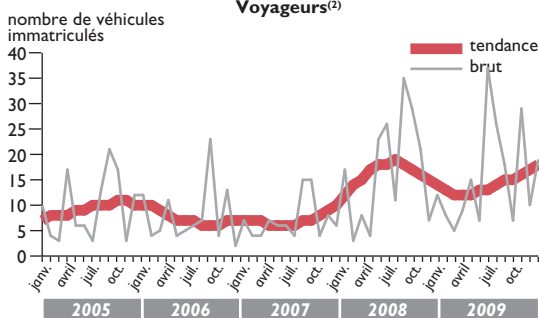
### Immatriculations de véhicules neufs

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.

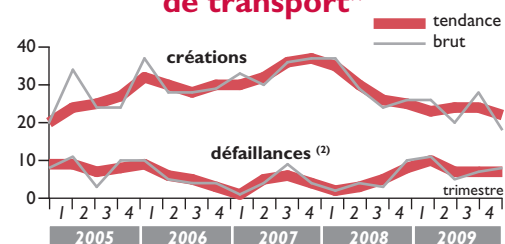
Source : SOeS/FCA

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Marchandises	-26,5 %	-18,8 %
Voyageurs	-32,0 %	+45,0 %

Les immatriculations de véhicules de marchandises ont chuté de 22,4 % au 2<sup>nd</sup> semestre 2009. Sur l'année, les immatriculations ont reculé de plus de 25 % liées à la baisse d'activité dans le TRM. Les immatriculations de véhicules de transport de voyageurs en recul de 3,1 % par rapport à 2008 conservent malgré tout un excellent niveau.

Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, les créations d'entreprises dans le secteur des transports sont en progression de 12 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008. Le 3<sup>e</sup> trimestre 2009 est particulièrement favorable avec 38 créations d'entreprises, en augmentation de plus de 58 % sur l'année. Les défaillances d'entreprises progressent : 15 défaillances ont été enregistrées au second semestre, contre 13 un an auparavant (+12 défaillances sur l'année).

### Démographie des entreprises de transport<sup>(1)</sup>



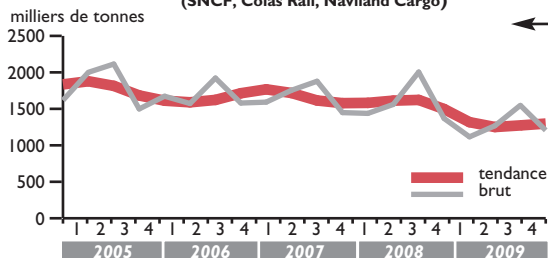
(1) NAF 2008

(2) défaillances enregistrées à la date du jugement

Source : INSEE

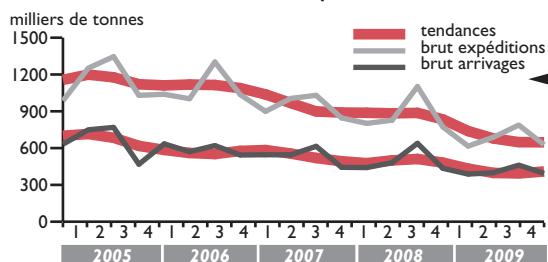
### Fret ferroviaire

Trafic fret ferroviaire total (SNCF, Colas Rail, Naviland Cargo)



Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, le trafic ferroviaire régional de marchandises (SNCF, Colas Rail et Naviland Cargo) a enregistré une baisse de 18,3 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008 et de 19,3 % sur l'année.

Trafic réalisé par la SNCF



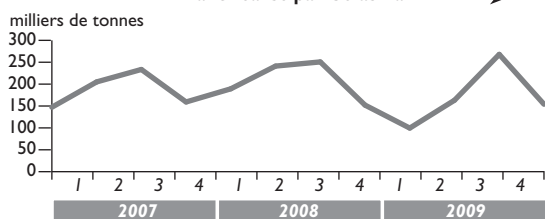
Au cours des 6 derniers mois de l'année 2009, le trafic ferroviaire de marchandises réalisé par la SNCF a enregistré un recul de 23 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008 (-20,4 % pour les arrivages, -24,5 % pour les expéditions). Sur l'année 2009, les arrivages ont chuté de 17,8 % et les expéditions de 22,4 %, soit une baisse du trafic ferroviaire régional de 21 %.

Source : SNCF

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Expéditions	-28,5 %	-18,8 %
Arrivages	-27,8 %	-9,5 %
TOTAL	-28,2 %	-15,5 %

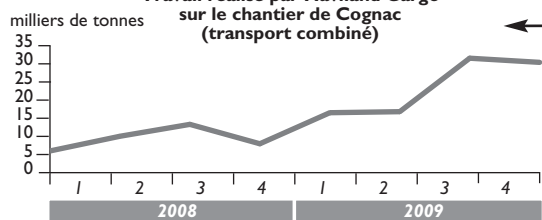
Au cours des 6 derniers mois de l'année 2009, le trafic effectué par l'opérateur ferroviaire Colas Rail a progressé de 4,8 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008. En 2009, l'activité recule de 18,3 %, pénalisée par une conjonction de facteurs telles que les intempéries survenues en début d'année, la baisse des volumes d'activité de la première partie de l'année, reflet du ralentissement généralisé de l'économie.

Trafic réalisé par Colas Rail



Source : Colas Rail

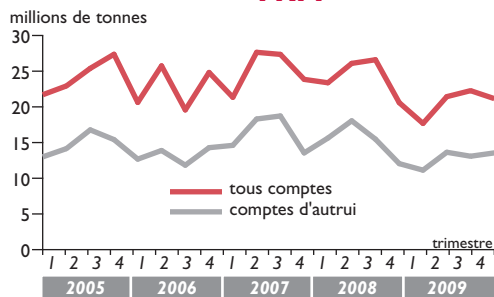
Travail réalisé par Naviland Cargo sur le chantier de Cognac (transport combiné)



Source : Naviland Cargo

A partir de juin 2009, le schéma d'exploitation de la plate-forme de transport combiné a été modifié, la liaison Cognac-Le Havre qui comprenait 2 allers-retours hebdomadaires est devenue quotidienne soit cinq allers-retours hebdomadaires. Au cours du 2<sup>nd</sup> semestre 2009, Naviland Cargo a vu son activité fortement progresser : +191,2 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008. Les tonnages transportés entre Cognac et Le Havre ont augmenté considérablement par rapport à 2008 : +155,5 % en un an.

### TRM



Source : MEEDDM (fichier TRM)

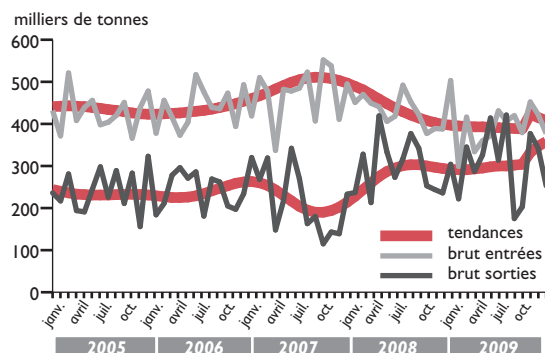
EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Tous comptes	-16,3 %	+2,8 %
Comptes d'autrui	-15,4 %	+12,5 %

Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, le trafic des poids lourds sur les autoroutes du Poitou-Charentes est en baisse de 4,5 %. Dans le détail, le trafic de l'A10 recule de 5,6 %, celui de l'A837 de 3 % et celui de l'A83 de 1 %. Sur l'année 2009, le nombre de poids lourds sur les autoroutes de la région régresse de 6,6 %. La baisse la plus marquée concerne l'A10 (-7,5 %).

Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, l'activité du TRM régional tous comptes (entrées, sorties et flux internes) recule de 8 % (-14,6 % sur l'année). Le 4<sup>e</sup> trimestre 2009 marque toutefois le retour des valeurs positives (+2,8 %). L'activité pour comptes d'autrui baisse de -3,2 % (-16 % sur l'année), mais les volumes transportés progressent au 4<sup>e</sup> trimestre (+12,5 %).

### Trafic des principaux ports maritimes

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

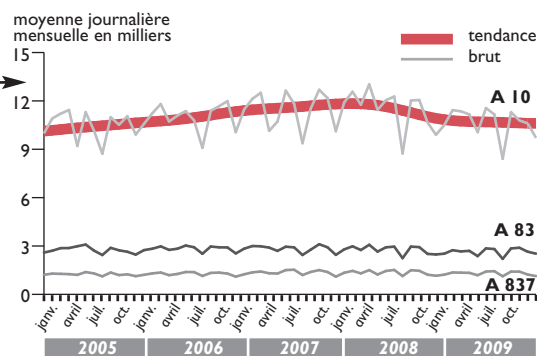


Sources : GPMLR/CCI Rochefort

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Entrées	-11,7 %	-3,6 %
Sorties	+14,2 %	-17,8 %
TOTAL	-1,0 %	-9,8 %

Le trafic des ports de la région a reculé de 5,4 % au 2<sup>nd</sup> semestre 2009. Celui du Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) se rétracte de 7 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008, avec une dégradation de son activité enregistrée au 4<sup>e</sup> trimestre (-12,1 %). Le trafic des ports de Rochefort et de Tonny-Charente est en hausse au 2<sup>nd</sup> semestre 2009 (+13,2 %). En 2009, le trafic du GPMLR recule de 5 % par rapport à 2008, pénalisé par la baisse des entrées de 8 %. Néanmoins, le GPMLR limite sa baisse comparativement aux autres GPM qui accusent des reculs allant jusqu'à près de -15 %.

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



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

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Poitou-Charentes	-5,8 %	-3,2 %
A 10	-6,5 %	-4,6 %
A 83	-3,7 %	+1,9 %
A 837	-4,2 %	-1,6 %

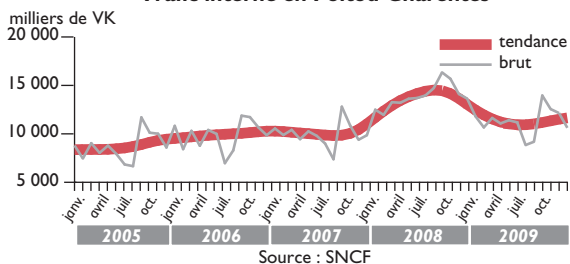


### Transports collectifs urbains

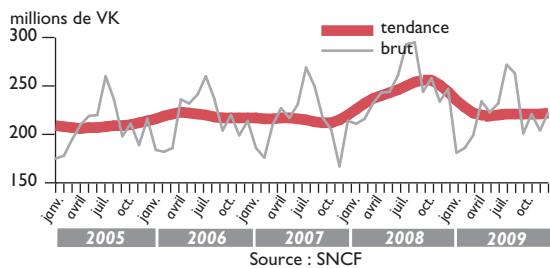
Sur l'année 2009, la fréquentation des transports collectifs urbains des 9 principales agglomérations de la région est en hausse de 3,1 %, ce qui représente près de 1 105 000 voyages supplémentaires. Seuls Châtelleraut et Cognac sont en retrait avec respectivement -1,2 % et -3,8 %. La Rochelle et Niort enregistrent une belle progression (+8 %), et dans une moindre mesure Saintes (+3,2 %), Angoulême (+1,1 %) et Poitiers (+0,1 %). Les réseaux de Rochefort et Royan ont élargi considérablement leur périmètre de transport en 2009, doublant le nombre de voyages sur leur réseau.

### Voyageurs ferroviaires

#### Trafic interne en Poitou-Charentes



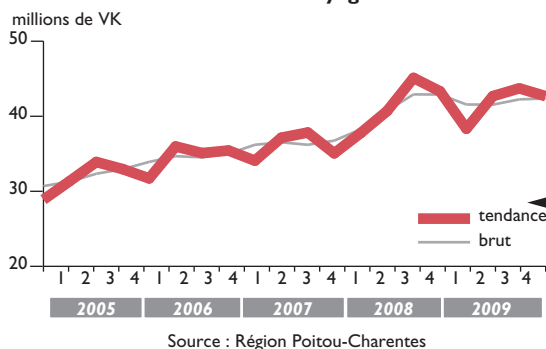
#### Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Trafic interne	-28,9 %	-18,7 %
Trafic interrégional	-11,4 %	-12,1 %

### VoyageursTER

#### Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Voyageurs x km	-3,1 %	-1,5 %
Recettes	-2,7 %	-2,7 %

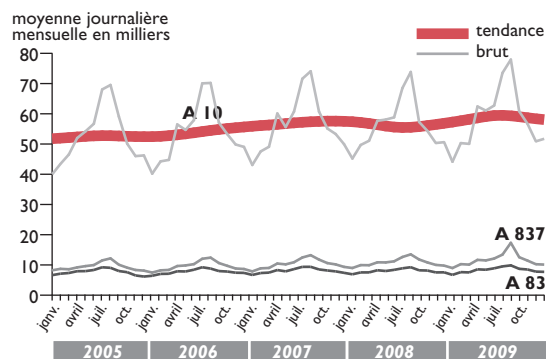
Le nombre de VL sur l'ensemble des autoroutes régionales est en hausse de 5,4 % au 2<sup>nd</sup> semestre 2009. L'autoroute A837 voit son trafic augmenter de 9,5 %, l'A83 de 5 % et l'A10 de 4,7 % durant les 6 derniers mois de l'année par rapport à la même période en 2008. En 2009, la fréquentations des 3 autoroutes est en progression de 4,4 %. La plus forte hausse concerne l'A837 (+7,2 %), suivi de l'A10 (+4 %) et de l'A83 (+3,8 %).

Après la forte progression du nombre de voyageurs au cours de l'année 2008, le début de l'année 2009 a marqué le pas. Dans un contexte de limitation des déplacements, le trafic interne à la Région en 2009 recule de 19 % après une année 2008 exceptionnelle à 40 % de progression (montée en puissance des modes de transport alternatifs à la voiture liée à l'augmentation du prix du pétrole). Le trafic interrégional est moins touché mais enregistre tout de même une baisse de plus de 11 %.

Au 2<sup>nd</sup> semestre 2009, l'activité aérienne régionale est en baisse de 16,6 % par rapport au 2<sup>nd</sup> semestre 2008. Le trafic de l'aéroport de La Rochelle chute de 23,4 % en raison de la réduction de l'offre en sièges. L'aéroport de Poitiers, qui avait connu une belle progression de son trafic en début d'année grâce aux vols vers le Royaume-Uni, voit son trafic chuter de 9,3 % ce semestre. Sur l'année, le trafic régional est en chute de 12 %. L'aéroport de La Rochelle a été particulièrement touché avec un recul de 21 %, celui de Poitiers limite la baisse à 2 %. L'aéroport d'Angoulême enregistre une progression du nombre de passagers de 10 % grâce aux vols vers Londres.

Dans un contexte de baisse globale de la mobilité, le trafic TER sur l'année 2009 est quasi stable (0,3 %) après une année 2008 exceptionnelle à 16 % de progression (important report modal lié à l'augmentation du prix du pétrole). Au 1<sup>er</sup> semestre 2009, le trafic était en hausse de 3,2 %, mais la fin de l'année a été plus difficile, avec une diminution de la fréquentation de 2,3 % au second semestre. Les recettes enregistrent une évolution similaire : en diminution de 2,7 % au 2<sup>nd</sup> semestre et en légère progression de 0,5 % en 2009 par rapport à 2008.

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

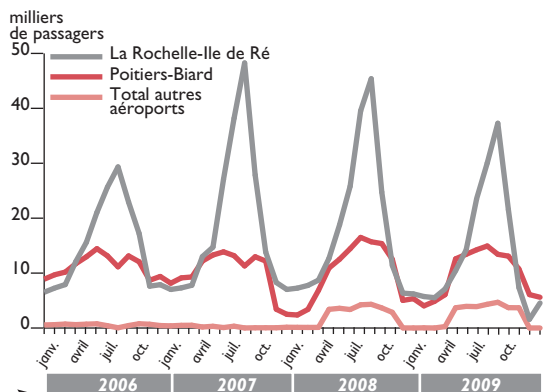


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Poitou-Charentes	+7,5 %	+2,9 %
A 10	+6,3 %	+2,6 %
A 83	+6,6 %	+3,3 %
A 837	+14,1 %	+3,8 %

### Voyageurs aériens

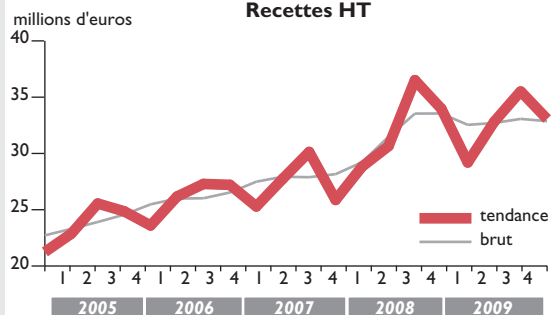


Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	3 <sup>e</sup> trim 09 3 <sup>e</sup> trim 08	4 <sup>e</sup> trim 09 4 <sup>e</sup> trim 08
Poitiers-Biard	-13 %	-2 %
La Rochelle-Ile de Ré	-19 %	-44 %
Total autres aéroports	+4 %	+28 %
Poitou-Charentes	-16 %	-20 %

### VoyageursTER

#### Recettes HT



Source : Région Poitou-Charentes

Suite de p 1

le développement économique est important, Vivonne, ou Dissay par exemple.

Si les emplois sont concentrés au centre de l'aire urbaine, les lieux de résidence se trouvent en grande partie dans les communes périurbaines.

## Tendances générales

Une aire urbaine en croissance démographique

Un phénomène de périurbanisation sensible dans un rayon de 25 km

Une augmentation du nombre de navetteurs dans l'aire urbaine de 20 %

Cependant la distance moyenne des trajets domicile-travail augmente peu malgré un élargissement prévisible de l'aire urbaine vers le sud et le nord ouest

Le poids du Futuroscope intensifie les échanges entre les aires urbaines de Poitiers et Châtelleraut.

L'amplification du phénomène de périurbanisation est lié aux conditions économiques (prix du foncier), à l'offre de transport et aux aspirations à l'accession à la propriété en maison individuelle. Ce phénomène est particulièrement marqué dans la région Poitou-Charentes qui a ainsi le taux le plus important de ménages habitant en maisons individuelles : 78,9 % contre une moyenne nationale de 56,4 %. Une des conséquences induite est qu'un très grand nombre de personnes travaillent dans une autre commune que celle de leur résidence : 54 % dans la région Poitou-Charentes contre 47,5 % à l'échelle nationale et la région Poitou-Charentes a le **taux d'équipement des ménages en voiture individuelle** le plus élevé de toutes les régions françaises : 86 % contre 80,7 % dans tout le pays ; le taux le plus élevé (avec les régions Pays de Loire et Midi-Pyrénées) **de ménages disposant de 2 voitures ou plus** : 38,4 %.

L'étalement résidentiel dépasse les limites de la Communauté d'Agglomération. Sur la période précédente (1990-1999), le phénomène de périurbanisation était déjà présent mais limité aux communes situées à moins de 15 km. La croissance de l'emploi dans un pôle engendre l'installation d'actifs dans les communes résidentielles voisines où le taux de couverture en emploi<sup>4</sup> est faible (exemple : Béruges). Le développement économique de la zone autour du Futuroscope et de Poitiers a entraîné un dynamisme démographique des communes alentours comme Avanton au Nord qui connaît une croissance de ses habitants ayant un emploi de l'ordre de 4,4 % par an depuis 1999.

<sup>4</sup> Taux de couverture en emploi d'une commune = nombre d'emplois sur la commune / nombre d'actifs en emploi résidant dans la commune.

Autre tendance que révèle l'étude de l'INSEE, **la part des actifs qui résident et travaillent sur la même commune** a diminué entre 1999 et 2006, passant de **39 % à 36 %**. Cette baisse signifie donc une augmentation des déplacements domicile-travail. A Poitiers, commune riche en emplois, 69 % des actifs résidants y travaillent ; au sein de Grand Poitiers, ils sont 50 %. Le pourcentage diminue logiquement dans les communes périurbaines.

## Les déplacements

Près de 33 200 personnes viennent quotidiennement travailler à Poitiers.

31 % des personnes sont domiciliés dans Grand Poitiers (hors Poitiers), 45 % résident dans l'aire urbaine (hors Grand Poitiers) et 24 % d'entre eux vivent au delà de l'aire urbaine de Poitiers.

Ainsi, près de 70 % des personnes se rendant à Poitiers pour travailler résident au-delà de la Communauté d'Agglomération. 3 000 navetteurs proviennent de l'aire urbaine de Châtelleraut, et exercent particulièrement dans les communes de Poitiers et Chasseneuil-du-Poitou.

Dans le sens inverse, près de 10 400 personnes quittent Poitiers pour exercer leur activité en dehors de la capitale régionale, soit 27 % de la po-

rapport à 1999. Elles sont 11 000 à vivre au delà de l'aire urbaine de Poitiers.

En outre, 2 900 navetteurs quittent quotidiennement l'aire urbaine de Poitiers pour travailler dans l'aire urbaine de Châtelleraut.

En conséquence, les axes desservant les entrées de Poitiers sont très fréquentés, notamment l'axe Nord-Sud et tous les axes internes à Grand Poitiers.

Les **déplacements domicile-travail** au sein de Grand Poitiers ont augmenté de plus de 16 % entre 1999 et 2006 pour être estimés à 60 000 déplacements journaliers. Tout cela sans comptabiliser les autres types de déplacements (loisirs, achats, déplacements des étudiants, déplacements professionnels...) qui occasionnent également de nombreux mouvements au sein des villes.

## Nature des déplacements

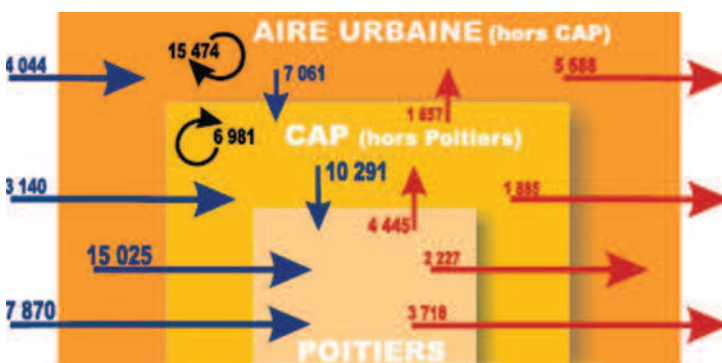
La voiture est le mode de transport le plus utilisé, sa part est en augmentation par rapport à 1999. Ainsi, en 2006, 82 % des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture alors qu'ils représentaient 79 % des déplacements en 1999.

La forte fréquentation de certains axes routiers à certaines heures de la journée est source de risques (engorgement, nuisances) pour les personnes tout comme pour l'environnement.

Les déplacements sont dans l'ensemble plus nombreux mais le temps de déplacement moyen évolue peu par rapport à 1999 (23 minutes), et les distances moyennes sont stables, de l'ordre de 15 kilomètres.

La mise en oeuvre de politiques de transports durables dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) s'inscrit essentiellement à l'échelle des espaces urbains et périurbains des agglomérations relevant des Autorités Organisatrices des Transports (AOT), tandis que les espaces périurbains hors agglomération ne bénéficient pas d'outils de planification similaires pour répondre à leurs propres enjeux de mobilité. Or le phénomène de périurbanisation poursuit sa progression générant des déplacements de plus en plus importants, effectués essentiellement au moyen des véhicules particuliers.

## Synthèse des flux.



Source : INSEE, recensement de la population 2006.

pulation active de la ville. Ils se répartissent ainsi : 43 % travaillent au sein de la Communauté d'Agglomération, 21 % au sein de l'aire urbaine (hors Grand Poitiers) et 36 % d'entre eux travaillent au-delà de l'aire urbaine de Poitiers, majoritairement vers Châtelleraut, Niort et Paris.

22 000 personnes résidant au sein de l'aire urbaine viennent chaque jour travailler dans la Communauté d'Agglomération et Poitiers. Cela représente 18 % de personnes supplémentaires par

rapport à 1999. Elles sont 11 000 à vivre au delà de l'aire urbaine de Poitiers. En outre, 2 900 navetteurs quittent quotidiennement l'aire urbaine de Poitiers pour travailler dans l'aire urbaine de Châtelleraut. En conséquence, les axes desservant les entrées de Poitiers sont très fréquentés, notamment l'axe Nord-Sud et tous les axes internes à Grand Poitiers. Les déplacements domicile-travail au sein de Grand Poitiers ont augmenté de plus de 16 % entre 1999 et 2006 pour être estimés à 60 000 déplacements journaliers. Tout cela sans comptabiliser les autres types de déplacements (loisirs, achats, déplacements des étudiants, déplacements professionnels...) qui occasionnent également de nombreux mouvements au sein des villes.

	Population totale	Population des 15-64 ans	Population active (y compris chômeurs)	Actifs ayant un emploi
<b>Poitiers</b>	88 776	64 825	38 701	33 466
<b>Communauté d'Agglomération Grand Poitiers</b>	133 755	95 634	61 012	54 299
<b>Aire urbaine de Poitiers</b>	225 707	155 375	107 045	97 298

Source : INSEE, RP2006 exploitation principale

Pour en savoir plus : Consulter la publication de l'Insee Poitou-Charentes Décimal n° 298 . [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

## Nouvelles règles pour le cabotage routier de marchandises en France

Le cabotage routier permet à un transporteur d'un pays d'effectuer un transport intérieur de marchandises (chargement, déchargement) dans un autre pays.

Selon le secrétariat d'Etat aux Transports Dominique Bussereau, le cabotage représente 3 à 4 % du trafic routier de marchandises.

Les camionneurs européens qui effectuent des opérations de cabotage en France doivent à présent respecter des nouvelles règles précisées dans le décret n° 2010-389 du 19 avril 2010.

Désormais, les transporteurs des pays de l'Union Européenne (à l'exception de la Roumanie et la Bulgarie qui ne seront autorisés à caboter sur le territoire français qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012) ainsi que ceux de l'Espace économique européen (essentiellement norvégiens, dans la pratique) peuvent, après un trajet international à destination de la France, effectuer au maximum trois opérations de cabotage, dans un délai maximum de sept jours.

Ces mesures avaient été annoncées l'année dernière dans la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 qui a introduit plusieurs dispositions destinées à mieux encadrer les possibilités de cabotage routier de marchandises en France et à permettre la sanction en cas d'infraction à la réglementation.

«Dans la pratique, on a durci les règles, pour protéger les transporteurs français», a-t-on précisé au cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports. «Afin de s'assurer du respect de ces nouvelles règles, et de garantir une concurrence équitable entre les entreprises dans ce secteur fortement affecté par la crise économique», M. Bussereau a demandé que les contrôles portent en priorité sur le respect de ces dispositions, a-t-on ajouté de même source.

En cas d'infraction à la réglementation du cabotage, l'amende maximale est de 15.000 euros et le véhicule est immobilisé. La non présentation des documents obligatoires correctement complétés est punie d'une amende de 1.500 euros.



## BREVES

Suite de p 1

sera indiquée en temps réel via les 15 panneaux implantés aux principales entrées du centre-ville de Poitiers, avec un accès direct et facile aux parkings du centre-ville grâce à un système de boucles. Mise en place définitive des BHNS et du nouveau plan de circulation : 2012 (avec une organisation modifiée dès septembre 2010).

Installation des panneaux d'information sur la proximité des parkings et la disponibilité en terme de places : 1<sup>er</sup> semestre 2010.

### Nouveau service de transport autour de Bressuire

Une nouvelle expérience de transport en commun a débuté courant décembre dans la communauté de Communes Cœur du Bocage faisant le lien entre Bressuire et les communes extérieures. Le vendredi après-midi, des bus circulent de 12h45 à 13h30 sur quatre circuits au départ et à l'arrivée de la gare de Bressuire, avec des arrêts dans les bourg de chaque commune. Ce nouveau service fonctionne sur inscription préalable et est réalisé par un prestataire privé qui adapte le circuit à la demande. Le prix du trajet est de 2 € (ou 20 € les 12 tickets en vente dans les mairies). A Bressuire, un nouveau bus est proposé aux voyageurs arrivés à 13h30 : des navettes desservent différents points de la ville (maison de retraite, hôpital, piscine, zone commerciale...). Information et inscription au 05.49.80.49.50

### Des places réservées au co-voiturage

La demande de stationnements permettant le regroupement des adeptes du co-voiturage aux abords des échangeurs autoroutiers augmentant, les sociétés d'autoroutes se sont penchées sur la question et des aménagements aux sorties des

péages sont en projets ou en cours de réalisation. La gare autoroutière de Poitiers-Nord est en pleine mutation, avec l'aménagement d'un parking de 50 places pour endiguer les effets du co-voiturage (stationnement sauvage dans le champ faute de place pour se garer). La gare autoroutière de Poitiers-Sud devrait également suivre le pas.

### Une nouvelle destination au départ de l'aéroport de Poitiers-Biard

La compagnie Ryanair ouvre une nouvelle liaison vers l'Espagne. La ligne Poitiers-Gérone (près de Barcelone) sera effective le 23 juin prochain, à raison de 2 vols par semaine les mercredis et dimanches pour un prix moyen de 32€. Ryanair propose dorénavant 3 destinations au départ de Poitiers : Barcelone, Londres, Edimbourg, la ligne Poitiers-Birmingham ayant été abandonnée.

### De nouvelles lignes de bus à La Rochelle

Depuis février, l'offre de bus sur la première couronne (Angoulins-sur-Mer, Aytré, Châtelailon-Plage, L'Houmeau, La Rochelle, Lagord, Périgny, Puilboreau et Saint-Rogatien) s'est élargie. 17 nouvelles lignes s'ajoutent aux 7 lignes mises en places en juillet dernier sur la 2ème couronne, offrant des trajets plus rapides, des correspondances facilitées, des lignes quartiers-zones de travail directes, des horaires augmentés, des services de nuit et le week-end améliorés.

### Véhicule électrique en libre-service à La Rochelle : Liselec devient Yélobiles

Depuis le 3 mai 2010, la voiture électrique partagée en libre-service change de nom et devient Yélobiles. Les 50 véhicules électriques proposés sur les 7 stations de la Rochelle et Aytré sont

à présent accessibles avec la carte Yélo au même titre que les bus, les bateaux solaires, les vélos en libre-service et le TER. L'ensemble des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle est à présent intégré à une carte unique Yélo. D'ici un an, le nombre de stations devrait doubler et des véhicules neufs de nouvelle génération seront disponibles, multipliant pas deux la flotte actuelle.

### Transport collectif en site propre (TCSP)

Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) vient de lancer le 2<sup>e</sup> appel à projet TCSP, faisant suite au 1<sup>er</sup> d'avril 2009 pour lequel 50 projets présentés par 37 Autorités Organisatrices de Transports avaient été retenues pour un montant de 800 millions d'euros. Selon un recensement réalisé par le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART), près de 45 autorités organisatrices se prépareraient à répondre à cet appel. Les projets retenus seront communiqués à la fin de l'année.

### Taxe poids lourds reportée à 2012

Initialement prévue en 2010, puis repoussée à 2011, l'écoredevance poids lourds ne sera finalement mise en place qu'à compter de 2012, après une expérimentation en Alsace. Cette taxe, prévue par le Grenelle I de l'environnement, doit toucher les camions de plus de 3,5 tonnes utilisant le réseau routier national non concédé et les routes départementales susceptibles de subir un report de trafic important. La taxe servira à alimenter l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).

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

Directeur de la publication : Christian Ferdouel - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy / Mélanie Guérin

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email [ort@i-carre.net](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 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes

