

FLUX POIDS LOURDS

sur 4 axes majeurs
des Pays de la Loire

Direction régionale de l'Équipement des Pays de la Loire
16 rue Gaëtan Rondeau
BP 90409
44204 Nantes Cedex 2

Direction régionale de l'Équipement de Bretagne
5 bd René Laënnec
BP 96515
35065 Rennes cedex



ANALYSE des FLUX POIDS LOURDS

sur quatre axes majeurs
de Bretagne et Pays de la Loire

Les enquêtes par interview de conducteurs au bord des routes sont un élément important de la conduite des politiques de transport et d'infrastructures. Elles servent à établir les prévisions de trafic indispensables à l'analyse des projets routiers, ferroviaires ou aériens, et en particulier à évaluer leurs bilans socio-économiques et financiers.

Ces enquêtes permettent de tenir à jour des matrices origines-destinations nécessaires d'une part à la connaissance fine des trafics actuels, et donc à des prévisions différenciées de leurs évolutions, et d'autre part à l'affectation et la répartition modale du trafic sur un réseau futur modifié. Elles constituent en conséquence le fondement de la connaissance de la mobilité, tant sur les transports de marchandises que sur les déplacements des personnes.

Les directions régionales de l'Équipement de Bretagne et Pays de la Loire ont lancé en 2005 un programme d'enquêtes routières sur des axes majeurs interrégionaux (Brest-Lorient-Vannes-Nantes et Caen-Rennes-Nantes), et l'axe St Nazaire-Laval. Ces enquêtes sont coordonnées avec celles menées par les conseils régionaux sur les réseaux ferrés régionaux (TER) dans la perspective d'un partenariat pour l'observation des déplacements.

Cette plaquette présente les principaux résultats et enseignements concernant les flux de Poids Lourds.

Le directeur régional de l'Équipement
des Pays de la Loire

Jean-Paul OURLIAC

Le directeur régional de l'Équipement
de Bretagne

Laurent FAYEIN



© Stéphane Mahé / DRE Bretagne

Modalités de l'enquête Poids lourds

L'enquête a été réalisée en semaine aux mois de mai et juin 2005.

Les conducteurs ont été interviewés sur des aires d'arrêt de 6 heures à 22 heures sans interruption, dans un seul sens de circulation. Seuls les véhicules de plus de 3,5 tonnes étaient concernés.

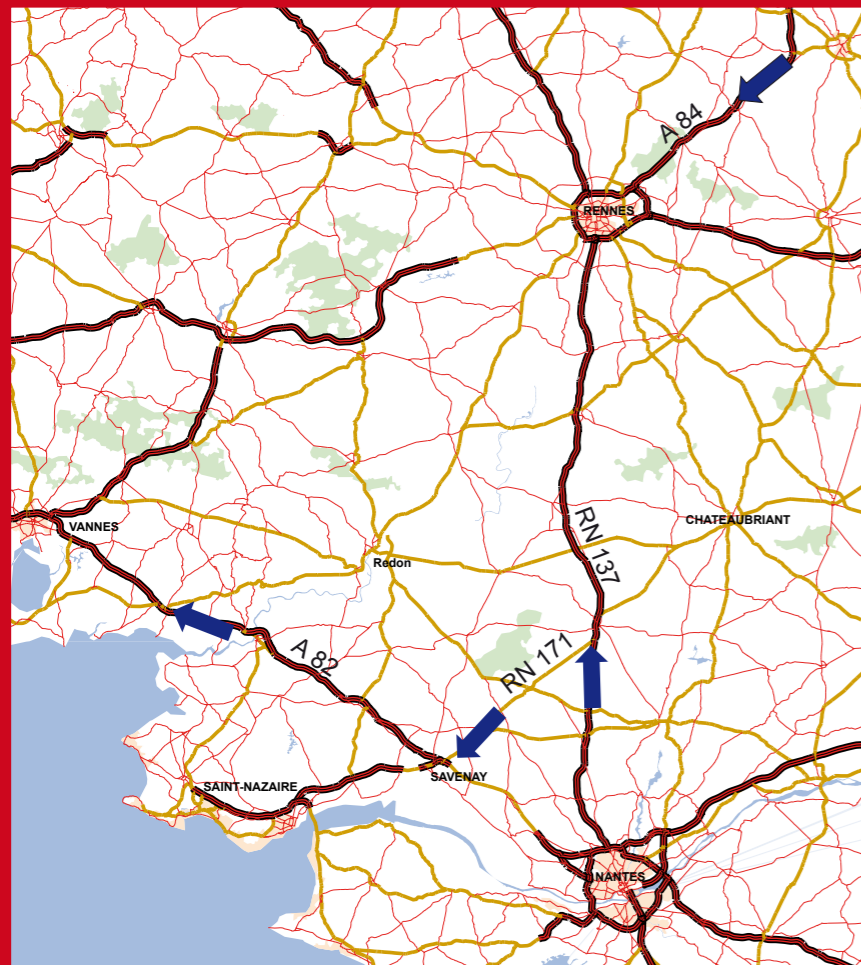
Les enquêtes, réalisées avec le concours des directions départementales de l'Équipement et de la Gendarmerie, ont mobilisé un important dispositif de signalisation pour garantir la sécurité.

Environ 1 500 poids lourds ont fait l'objet du questionnaire lors de cette opération (950 en Bretagne et 550 en Pays de la Loire).

Le taux de sondage moyen, calculé par rapport au flux total de poids lourds circulant pendant la période d'enquête, atteint 28 %, ce qui est comparable à d'autres enquêtes du même type. L'échantillon est donc globalement représentatif du trafic ...

Cependant, les réponses obtenues concernant les Origines-Destinations sont à interpréter avec prudence lorsqu'elles représentent moins de 6% du trafic total. En deçà de 3%, ces origines-destinations n'ont pas été représentées sur les cartes.

Carte et sens de l'emplacement des 4 postes enquêtés



- **A 82 Nantes >> Vannes**
Aire de Séréc
- **A 84 Fougères >> Rennes**
Aire de la Lande
- **RN 137 Nantes >> Rennes**
Aire de Puceul
- **RN 171 Blain >> Savenay**
Sortie sud de Bouvron

Renseignements obtenus

Nombre d'essieux

Conditionnement de la marchandise / Vide ou chargé

Commune d'origine et dernier point d'arrêt

Lieu de référence à l'origine et dernier point d'arrêt (ZI, plate-forme, port...)

Commune de destination, prochain point d'arrêt

Lieu de référence à la destination et prochain point d'arrêt (ZI, plate-forme)

Les principaux enseignements

- les 2/3 des trafics sur l'axe Nord Sud (Route des estuaires) sont des échanges entre les 3 régions Basse Normandie-Bretagne-Pays de la Loire, ce qui confirme sa vocation d'axe interrégional structurant du grand Ouest.

- près des 2/3 également des trafics sur l'axe Sud-Bretagne-Nantes et au delà sont entre les deux régions, ce qui confirme des liens économiques importants.

- si plus de 40% des trafics sur l'axe St Nazaire-Laval sont des trafics locaux (internes à la Loire Atlantique), plus de 30% concernent la Bretagne, et moins de 10% la Mayenne. Cet axe supporte donc des transports de marchandise de courtes distances.

- le transport de marchandises liées aux activités agricoles et agroalimentaires représente près du tiers des marchandises transportées alors qu'en moyenne nationale il n'est que de 20%. Ceci s'explique par le poids important de l'agriculture et de l'agroalimentaire dans l'Ouest.



© Stéphane Mahé / DRE Bretagne

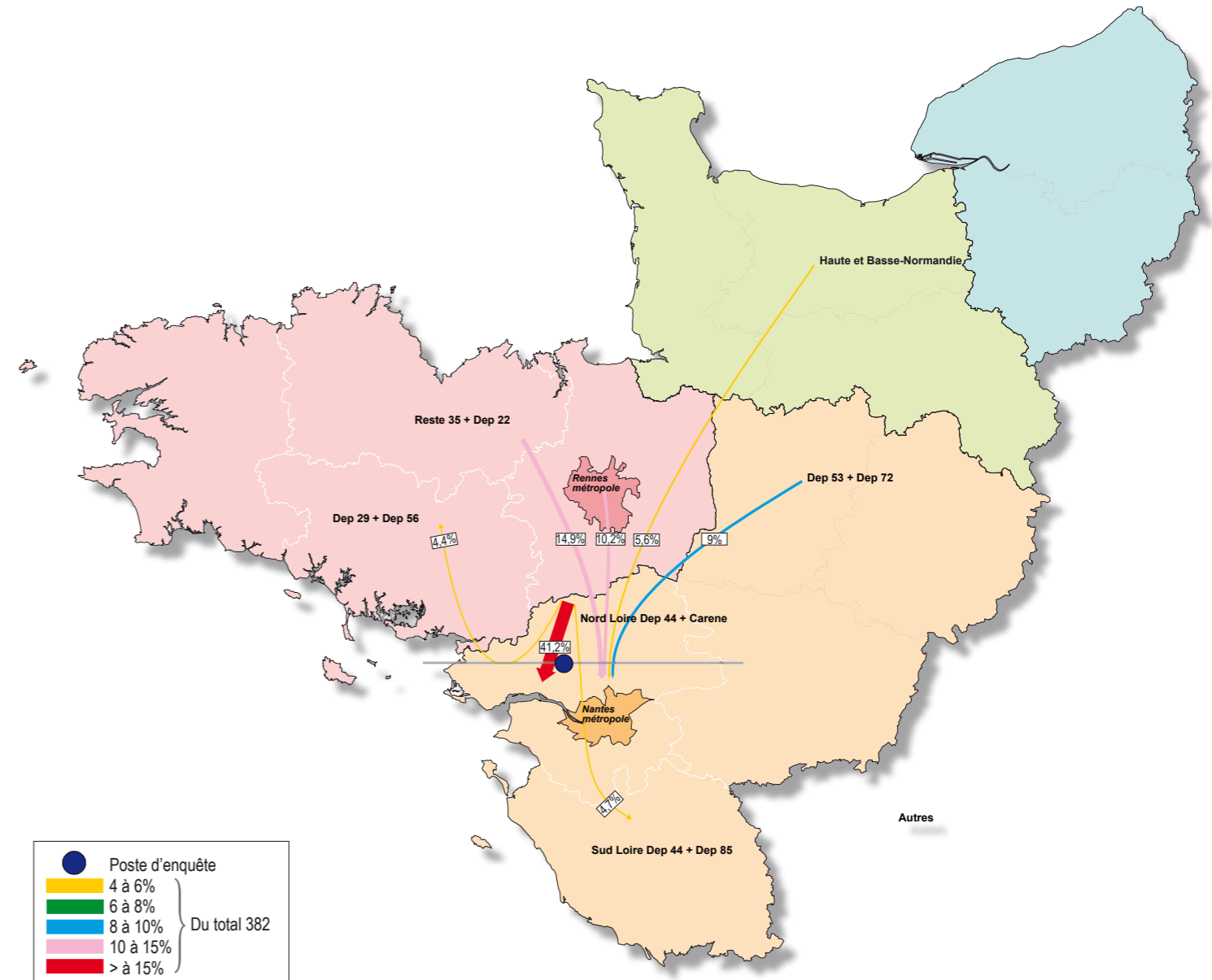
RN137 NANTES / RENNES (aire de Puceul)



- >> Sur cette section de l'autoroute des estuaires, le trafic de transit (non lié aux régions Bretagne et Pays de la Loire) représente 11 % du total.
- >> La plupart des origines se situent en Loire-Atlantique (53 %), dont la grande majorité dans l'agglomération nantaise (40 % du total de l'axe).
- >> Les autres origines se répartissent ainsi : - Poitou-Charentes 13 %, - Vendée 10 %, - Maine-et-Loire 8 %, - Aquitaine et étranger 6 % chacun.
- >> L'Ille-et-Vilaine est destinataire de 43 % des flux, qui concernent en majorité l'agglomération rennaise (25 %).
- >> Haute et Basse Normandie se partagent 14 % des destinations.
- >> Près de 9 % du trafic se dirige vers les Côtes d'Armor, tout comme vers l'étranger.
- >> Les échanges entre Nantes et Rennes représentent 13% du trafic.
- >> Au total les échanges concernant les deux agglomérations totalisent 50% des origines destinations sur cet axe.

Sur l'axe Nantes-Rennes, les flux de poids lourds se répartissent en de multiples origines destinations. De ce fait, la part des flux inférieurs à 3% est importante : 34%

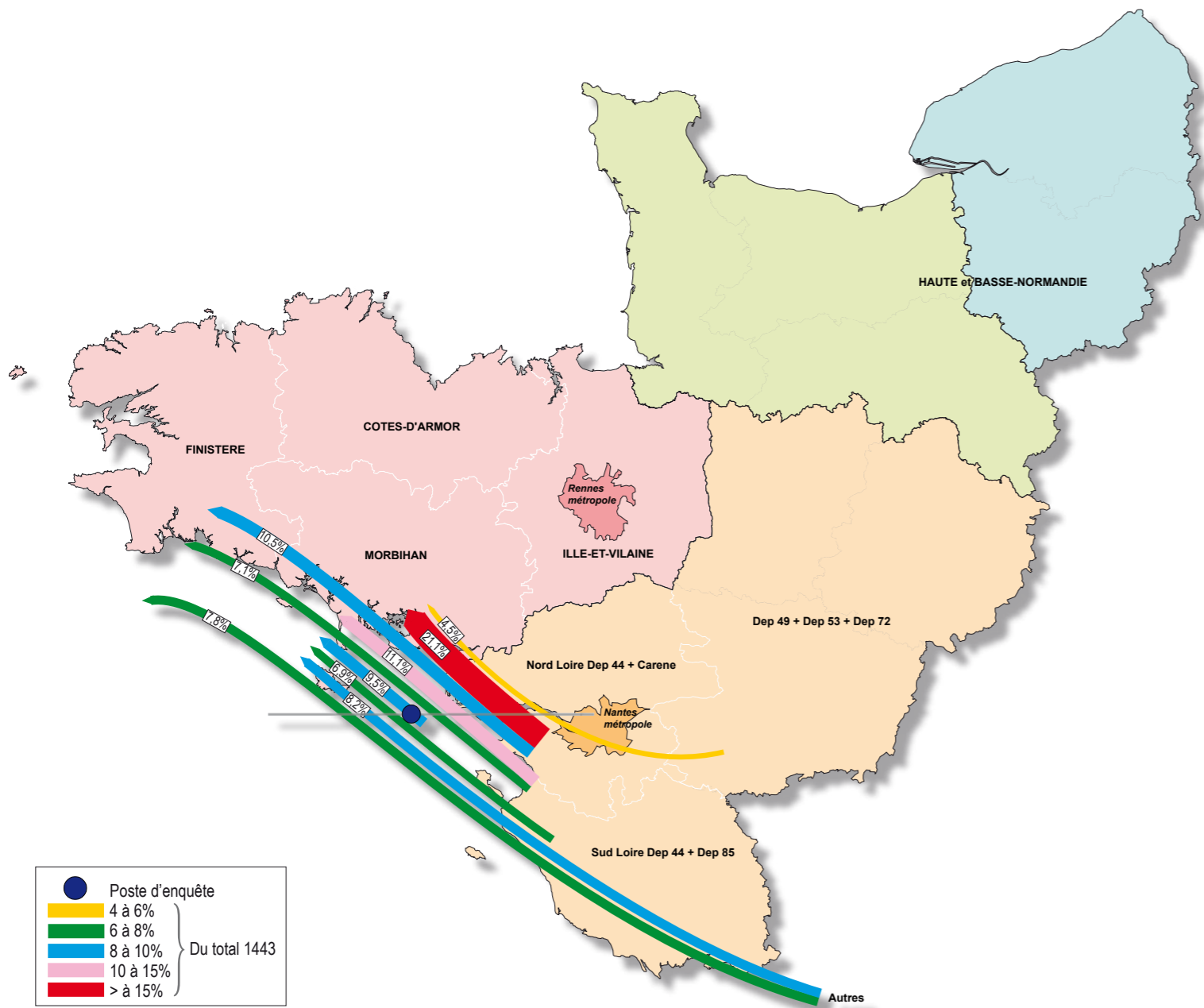
RN171 BLAIN / SAVENAY (sortie sud de Bouvron)



- >> La part de trafic local est importante sur ce point d'enquête.
- >> La moitié du trafic provient du nord de la Loire-Atlantique (52 %).
- >> 25 % des origines se situent en Ille-et-Vilaine, dont la moitié dans l'agglomération rennaise.
- >> Les destinations se partagent entre : - Saint-Nazaire (20 %), - le reste de l'agglomération nazairienne (28 % dont les sites portuaires de Donges et Montoir) - le nord de la Loire-Atlantique (16 %).
- >> Aucun trafic de transit ne circule sur cet axe.

Part des flux non représentés sur la carte : 10 %

A82 NANTES / VANNES (aire de Séréac)

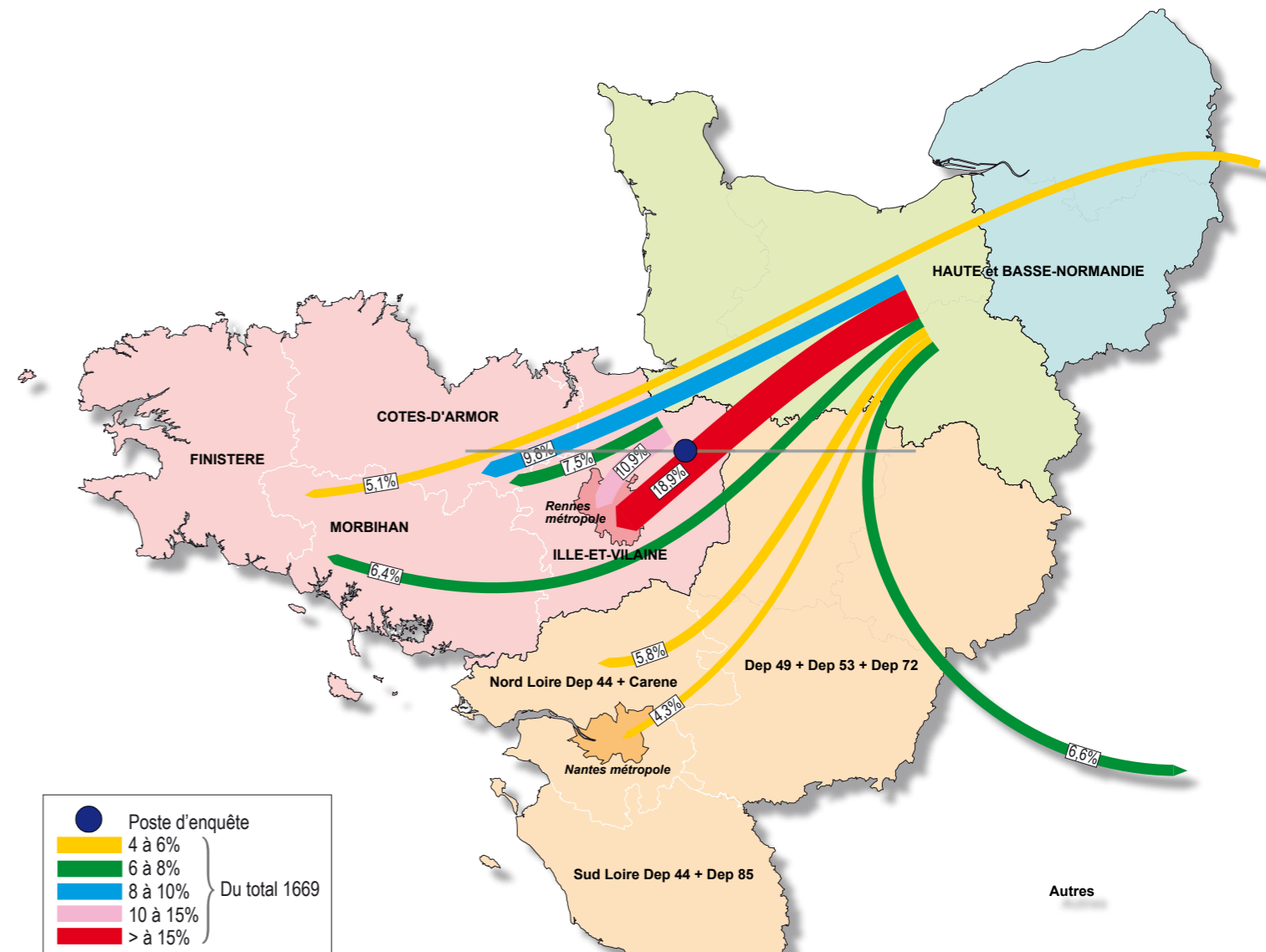


- >> Le trafic provient à 70 % des Pays de la Loire.
- >> Sur les flux issus de Loire-Atlantique (59 %), un tiers a pour origine l'agglomération nantaise.
- >> La région Poitou-Charentes représente 7 % des origines.

- >> En destination, les flux se partagent essentiellement entre Morbihan (63 %) et Finistère (31 %).
- >> On n'observe évidemment aucun transit par rapport aux régions Bretagne et Pays de la Loire.
- >> La part de poids lourds en provenance de l'étranger est très faible.

Part des flux non représentés sur la carte : 13 %

A84 FOUGÈRES / RENNES (aire de la Lande)



- >> La plus grande part du trafic provient de Basse Normandie (42 %)
- >> Le département d'Ille-et-Vilaine vient en seconde position (25 %)
- >> Les autres origines se répartissent ainsi : - La Haute Normandie (12 %)
- L'étranger (8 %)
- Le Nord (5 %)

- >> Une large majorité des flux, soit environ 72 %, est à destination de la Bretagne, dont près de la moitié vers l'agglomération rennaise.
- >> Près de 19 % du trafic se dirige vers les Pays de la Loire, et environ 5 % vers l'étranger.
- >> Le transit, défini par rapport à ces deux régions, représente plus de 8 % du flux total.

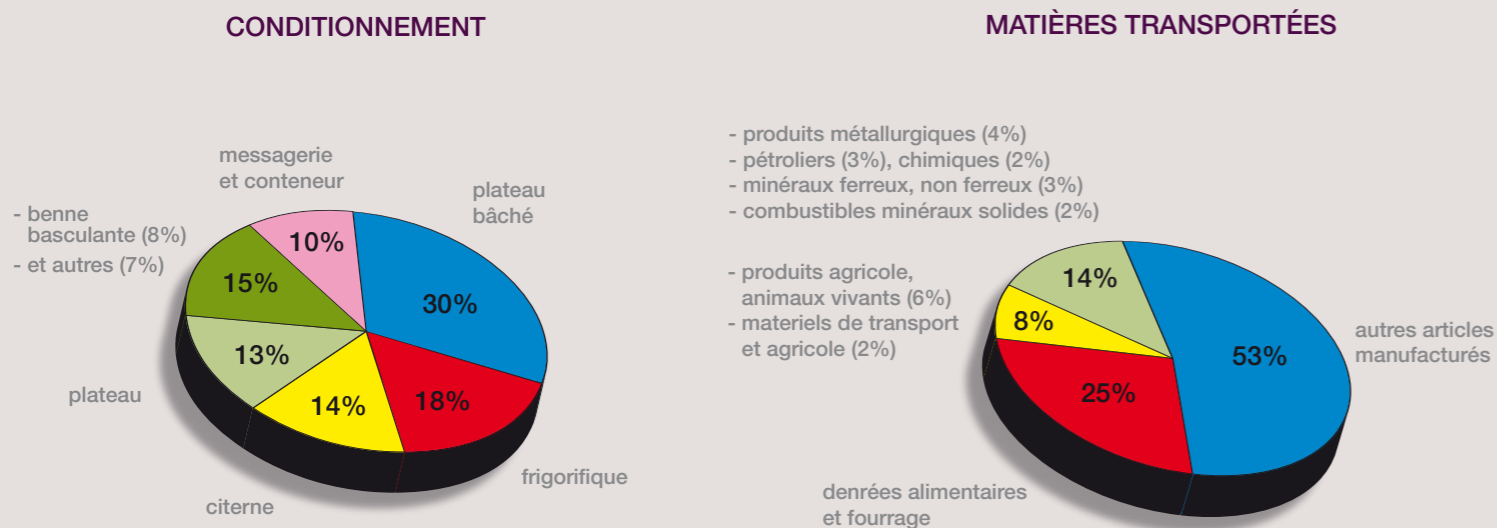
Part des flux non représentés sur la carte : 25 %

Types de véhicules

Les poids lourds à 5 essieux, c'est-à-dire les semi-remorques et tracteurs avec remorque, sont majoritaires (de 63 à 75 % selon les postes). Viennent ensuite les véhicules à 2 essieux (de 12 à 16 %).

Conditionnement et matières transportées

Les parts moyennes, observées sur l'axe nord-sud (RN 137 et RN 171), sont les suivantes :



Ces taux peuvent varier sensiblement d'un axe à un autre : par exemple, sur la RN 171 qui dessert notamment le port de Donges, la part des produits pétroliers dépasse 7 % ; sur cet axe, 30 % des marchandises sont en citerne (toutes ne sont pas des citernes de produits pétroliers) alors que les plateaux bâchés ne représentent que 11 % des véhicules.

En moyenne, seuls 22 % des poids lourds circulent à vide.

Prépondérance des flux intra-régionaux

- Part des poids lourds en provenance ou à destination des régions françaises autres que Bretagne et Pays de la Loire :
 - enquêtés en Bretagne : 21,7 %
 - enquêtés en Pays de la Loire : 16,4 %

- Part et flux des poids lourds en transit par rapport aux régions Bretagne et Pays de la Loire :
 - enquêtés en Bretagne : 1,7 %
 - enquêtés en Pays de la Loire : 2,7%

- Part et flux des poids lourds en provenance ou à destination de l'étranger :
 - enquêtés en Bretagne : 3,8 %
 - enquêtés en Pays de la Loire : 6,4 %

plus d'un poids lourds sur dix est immatriculé à l'étranger

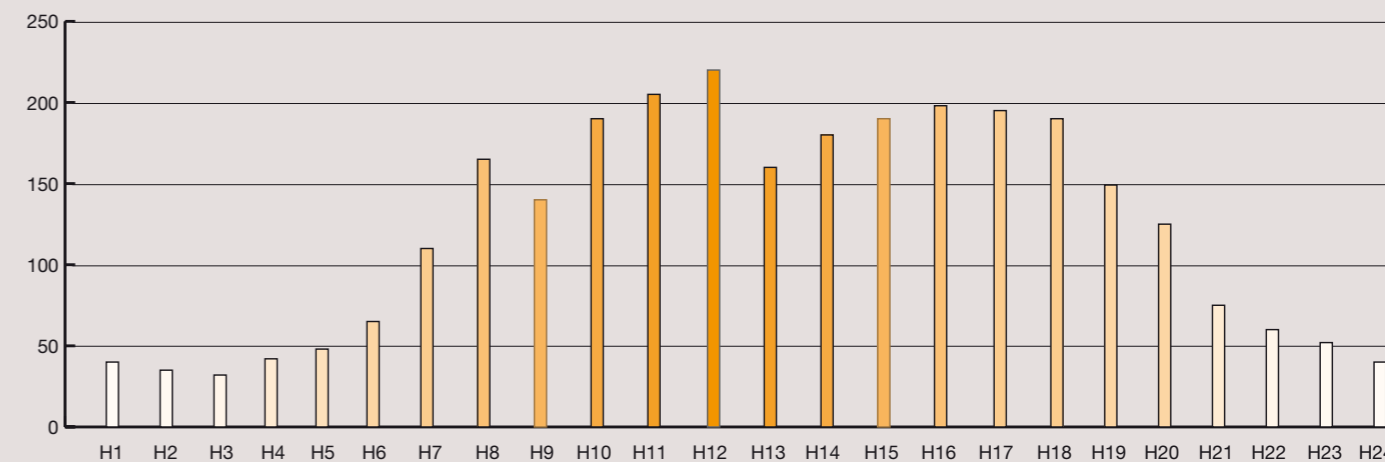
- Part et flux des poids lourds immatriculés à l'étranger dans le trafic enquêté :
 - enquêtés en Bretagne : 12,8 %
 - enquêtés en Pays de la Loire : 10,4 %

Les volumes de trafic poids lourds enregistrés de 6 h à 20 h sont les suivants :

RN 165	NANTES >>>> VANNES	1440	(88%)
RN 137	NANTES >>>> RENNES	1860	(89%)
A84	FOUGÈRES >>>> RENNES	1670	(88%)
RN 171	BLAIN >>>> SAVENAY	380	(93%)

Entre parenthèses figure la part de flux PL circulant en semaine de 6h à 22h (par rapport au total 24heures), calculée d'après des comptages automatiques.

FLUX HORAIRES PL : moyenne des mardis et jeudis de mars 2005 - RN 137 Nozay sens sud-Nord

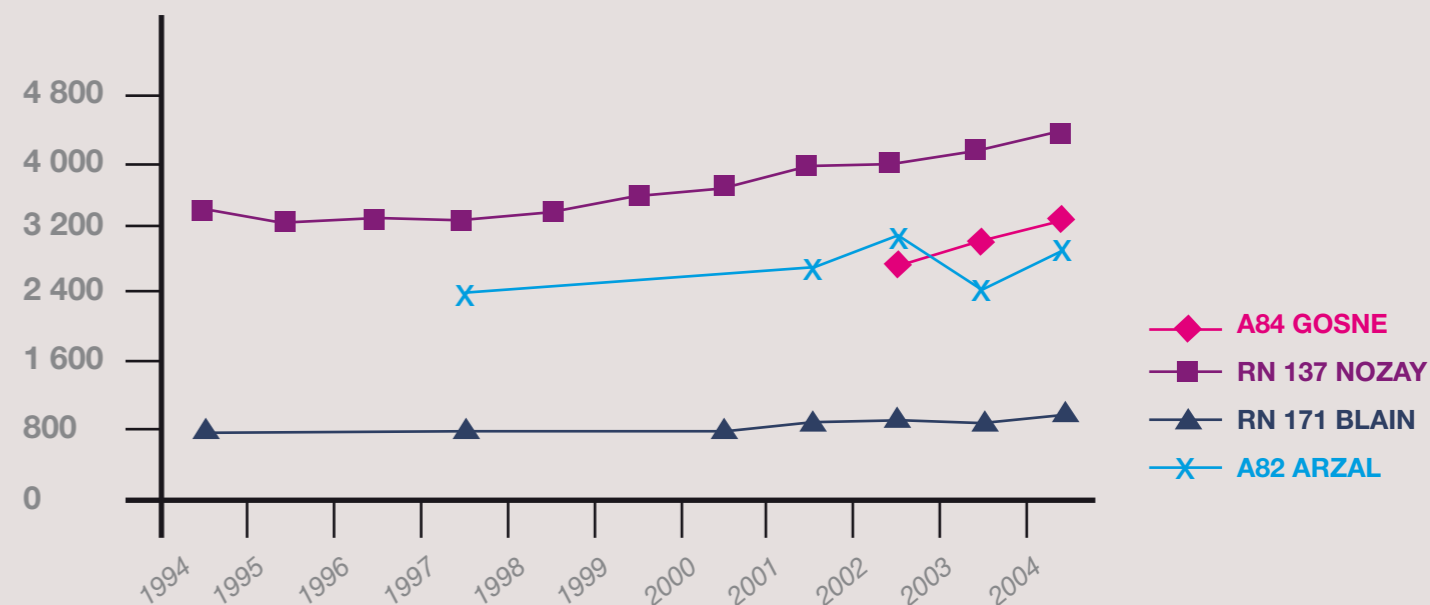


On remarque la régularité du trafic horaire des poids lourds tout au long de la journée, le trafic de nuit étant bien entendu nettement plus faible. Sur d'autres axes, quelques pointes de trafic apparaissent en début de matinée. On est loin cependant des phénomènes de pointe du matin et du soir observés pour les véhicules légers, notamment à proximité des grandes agglomérations.

En semaine, le trafic des poids lourds représente sur cet axe 20% du trafic total.

Évolution du trafic

Données issues des stations de comptage permanentes (SIREDO) sur 5 ou 10 ans par axe.



Sur la RN137, le trafic PL a augmenté de plus de 35 % en dix ans, dont 8 % sur les deux dernières années. Sur l'A84, mise en service en 2001, la montée en puissance est très forte (plus de 10 % par an). Sur la RN171, l'évolution annuelle, assez irrégulière, est plus modeste, de l'ordre de +2 %. C'est aussi la croissance moyenne affichée par l'A82.