

N° 23

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

ELCIDIS : transport de marchandises en ville à La Rochelle 1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM

Enquête de conjoncture - bilan social 2000 5

INFORMATIONS-ÉTUDES

ELCIDIS (suite)
Le Livre Blanc des transports européens
Agenda - Site internet de l'ORT 6

ELCIDIS : un projet européen pour une amélioration de la distribution des marchandises en ville

Soutenu par l'Union Européenne dans le cadre du programme THERMIE, le projet* ELCIDIS (Electric City Distribution Systems) vise à expérimenter l'exploitation d'une plate-forme de livraison de marchandises en centre-ville au moyen de véhicules électriques. L'enjeu : évaluer l'efficacité et l'impact sur l'environnement et la circulation. Principal objectif : proposer une solution par une approche en trois points : organiser la distribution urbaine des marchandises en utilisant des véhicules propres, favoriser des formes d'organisation moins génératrices de congestion, de pollution et expérimenter la faisabilité d'un centre de distribution urbaine (CDU). Ce test grandeur réelle doit promouvoir une gestion plus efficace et de moindre impact environnemental de la logistique urbaine sur la base d'une démonstration concernant 6 villes européennes : La Rochelle, Rotterdam, Stockholm, Lombardie-Milan, Erlanger (Allemagne) et Stavanger (Norvège). Nous vous proposons dans le présent article un « mode d'emploi » de la plate-forme ELCIDIS implantée à La Rochelle, un premier bilan après plus de 6 mois d'exercice ainsi que le point de vue d'un transporteur, usager de cette plate-forme.

Pourquoi La Rochelle ?

La Rochelle a souvent innové en matière d'écologie et de transports urbains. Elle a notamment été la pionnière de la journée sans voitures et a développé le projet LISELEC (libre service de véhicules électriques avec un parc de 50 véhicules). Une certaine logique prévalait donc dans la recherche de solutions alternatives aux livraisons de marchandises par véhicules thermiques, et ce, d'autant que plus de 50 transporteurs traversaient quotidiennement le centre-ville historique. Face à ce problème d'intégration urbaine et de dégradation du patrimoine historique (arcades et piliers régulièrement écornés), La Rochelle a décidé de se lancer dans l'expérimentation ELCIDIS qui a débuté en février 2001. Aujourd'hui, un arrêté municipal, interdisant l'accès au centre ville aux véhicules de plus de 3.5 tonnes après 7h30, favorise l'utilisation de la plate-forme.

ELCIDIS : mode d'emploi

Le budget prévisionnel pour l'investissement et le fonctionnement de ce projet pendant deux années est évalué à 6 millions de francs avec plus de 50 % de subventions. Le reste est assumé par la communauté d'agglomération rochelaise, qui a, entre autre, mis à disposition tout l'investissement nécessaire au fonctionnement du CDU, et par les transporteurs utilisant la plate-forme.

Après appel d'offre, la gestion de la plate forme a été concédée à la société Genty qui est chargée de coordonner l'ensemble des opérations, de gérer les flux administratifs, de participer aux différentes opérations et d'être l'interlocuteur privilégié des différents partenaires. Le CDU comprend quatre conducteurs et un responsable d'exploitation.

Le parc est composé de 6 berlingos électriques d'une charge utile de 500 kg pour un volume de 3m³. Les colis sont transportés par véhicules élec-

triques (Berlingo) sous l'égide d'ELCIDIS. Toutefois, un véhicule thermique de plus 3,5 tonnes est utilisé, sous l'égide de la société Genty, pour le transport des palettes non dégroupables en colis pour un tarif de 120 F la palette.

Les colis sont déchargés par le personnel ELCIDIS et livrés à 95 % dans la journée. Le coût est assumé par le transporteur à hauteur de 11 francs par colis, sur un total de 24 F HT (soit 13 francs de subventions). Selon l'étude de faisabilité réalisée par le cabinet lyonnais Interface Transport, le seuil de rentabilité est fixé à 603 colis/jour pour un poids moyen de 12 kg. Ce chiffre prend en compte la capacité réduite des berlingos et l'indisponibilité sur le marché français de véhicules utilitaires électriques d'une capacité supérieure à celle des Berlingos et inférieure à 3.5 tonnes.

Le transport urbain de marchandises en chiffres (France)

- Le transport de marchandises en ville représente environ 20 % du trafic en terme d'occupation de la voirie.
- Il génère 60 à 70 % des émissions de particules dues aux transports urbains, 40 à 50 % de celles de dioxydes de soufre ainsi que 35 % des rejets d'oxydes d'azote.
- Un commerce reçoit en moyenne une livraison par semaine et par salarié.
- Le record est détenu par les pharmacies avec 9 livraisons hebdomadaires par employé.

Première évaluation après 7 mois de fonctionnement

Le cahier des charges requis par l'Union Européenne impose une même méthode d'évaluation et de collecte des données pour les 6 villes de façon à pouvoir être comparées et analysées facilement. Au terme des deux ans suivra la rédaction d'une sorte de vade-mecum : guide des bonnes pratiques et recommandations pour des villes souhaitant mettre en place un projet de centre de distribution urbaine efficace et propre.

Après sept mois de fonctionnement, une première évaluation réalisée par la société Interface démontre un bon niveau de satisfaction des transporteurs utilisateurs de la plate-forme et la reconnaissance unanime de la qualité des prestations offertes. Il semblerait que la décongestion du centre-ville soit déjà perceptible avec trois fois moins de camions circulant dans le centre historique, notamment aux heures de pointe.

Une des améliorations à apporter reste le système de tarification qui devrait évoluer vers une plus grande souplesse. La société Genty, gestionnaire de la plate-forme, réfléchit à un système de paliers tarifaires de façon à appliquer une dégressivité en prenant en compte non seulement le nombre mais aussi le lieu de livraison des colis (prix global pour plusieurs colis à livrer au même endroit). Evolution à suivre...

Contacts : Anne CHANÉ, CDA de La Rochelle ☎ 05-46-51-50-19

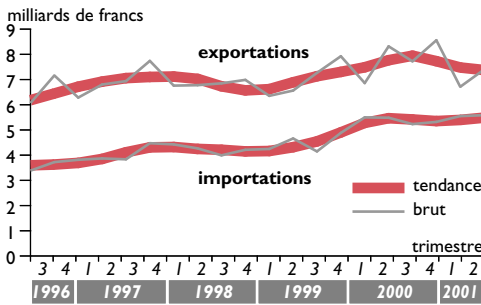
Centre de distribution urbaine ELCIDIS Av. du 123° R. I. 17000 La Rochelle ☎ 05-46-07-06-73

* partenaires financiers du projet : Union Européenne, Conseil régional Poitou-Charentes, ADEME, Conseil général de Charente-Maritime, PREDIT, EDF, Communauté d'agglomération de La Rochelle



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

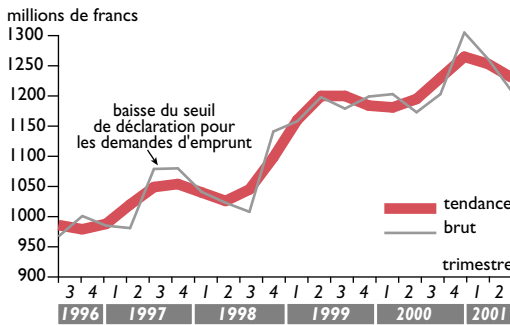


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Exportations	-2,1 %	-11,0 %
Importations	+0,9 %	+1,8 %

En Poitou-Charentes, la croissance économique se maintient à un faible niveau durant le second trimestre 2001. Les exportations chutent de manière significative (-11 % par rapport au second trimestre 2000) tandis que les importations tendent à se stabiliser : +2 %. Phénomène marquant du trimestre : la diminution de plus de 25 % des sorties de boissons (représentant près de 30 % des exportations de la région) après les bons résultats enregistrés en 2000.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

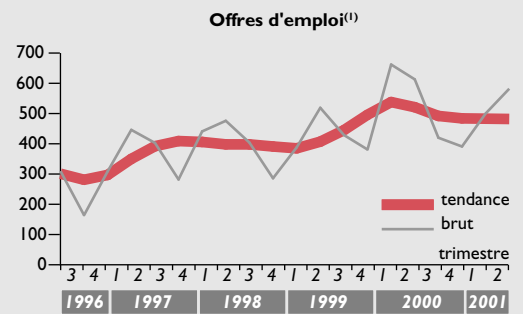


Source : Banque de France

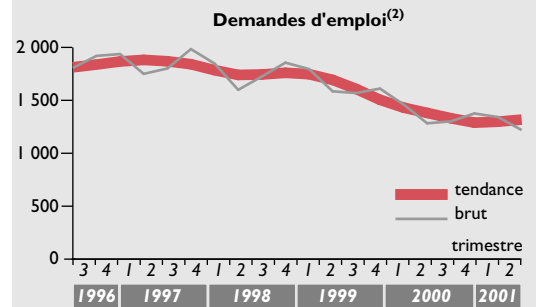
EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+4,8 %	+3,0 %

Les entreprises de transports continuent à avoir recours à l'emprunt : +3 % par rapport au second trimestre 2000. Cependant, bien que les demandes d'emprunt restent supérieures à celles des années précédentes, la tendance en brut est à la baisse depuis deux trimestres. On peut supposer que les entreprises cherchent à limiter leur niveau d'endettement dans un contexte de ralentissement de la conjoncture économique.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



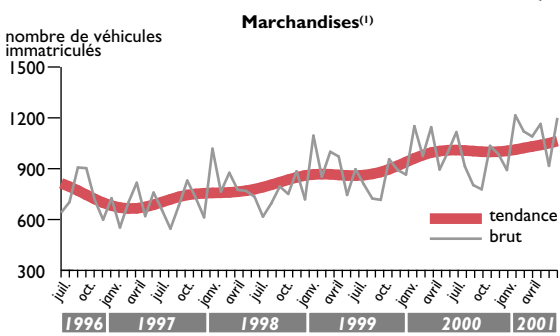
(2) DEFM Cat I : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

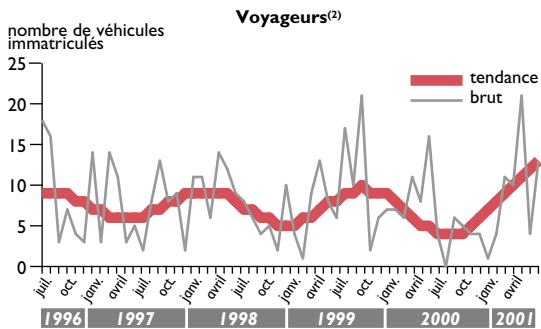
EVOLUTION		1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Tous secteurs	Offres	-8,4 %	-5,3 %
	Demandes	-13,3 %	-12,2 %
Secteur transport	Offres	-24,5 %	-5,0 %
	Demandes	-8,1 %	-3,7 %

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	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Marchandises	+4,7 %	+8,9 %
Voyageurs	+4,1 %	+35,7 %

Au deuxième trimestre, les immatriculations de poids lourds se maintiennent à un haut niveau et continuent de progresser de façon significative (+9 %). Au regard des résultats de l'enquête de conjoncture, les entreprises de TRM maintiennent leur effort d'investissement en matériel de transport (57 % pour motif de renouvellement d'une partie de leur parc, 10 % pour motif d'extension et 33 % pour ces deux raisons cumulées).

La bonne tenue du marché de l'emploi dans les transports se confirme à la fin juin 2001. La baisse du nombre de demandes d'emplois se poursuit (-3,7 % par rapport au second trimestre 2000). En dépit du ralentissement de la croissance des offres d'emploi, observée depuis le début 2001 après une très bonne année 2000, le secteur des transports reste fortement créateur d'emploi. En témoigne la légère accélération du rythme de croissance des effectifs salariés durant le printemps 2001.

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



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

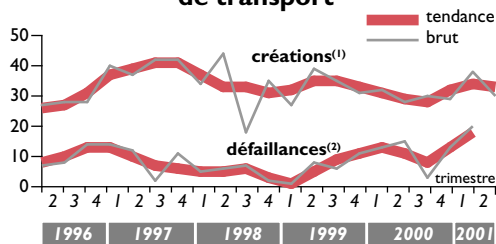
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/07/1999 01/07/00	01/10/99 01/10/00	01/01/00 01/01/01	01/04/00 01/04/01*	01/07/00 01/07/01*
Poitou-Charentes	+4,2	+3,7	+2,9	+1,9	+2,2
Charente	+2,8	+2,9	+1,2	+1,3	+4,9
Charente-Maritime	+3,1	+3,0	+0,3	+0,8	-1,3
Deux-Sèvres	+4,2	+1,1	+3,2	+0,8	+2,8
Vienne	+6,8	+8,8	+8,0	+5,1	+4,2

* 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

On peut estimer que le nombre d'entreprises de transport en difficulté s'accroît dans les premiers mois de l'année 2001 en raison de la hausse significative du nombre des défaillances. Parallèlement, le nombre de créations d'entreprises tend à diminuer, signe du ralentissement de la conjoncture économique observé depuis le début de l'année 2001, conjugué au relèvement des conditions d'entrée dans la profession.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

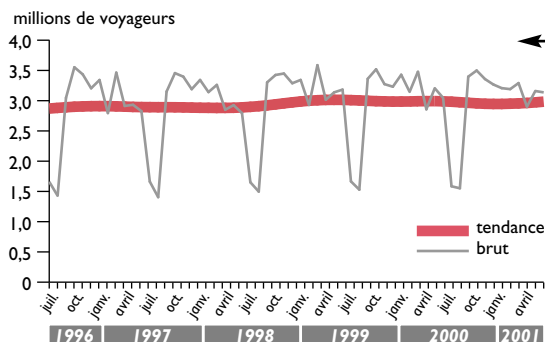
	Au 01/01/00	Au 01/07/00	Au 01/01/01	Au 01/07/01
Transports terrestres	1 519	1 504	1 503	1 488
Transports par eau	36	36	35	36
Transports aériens	5	6	6	7
Services auxiliaires des transports	337	342	347	351
Total	1 897	1 888	1 891	1 882

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

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



(1) Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

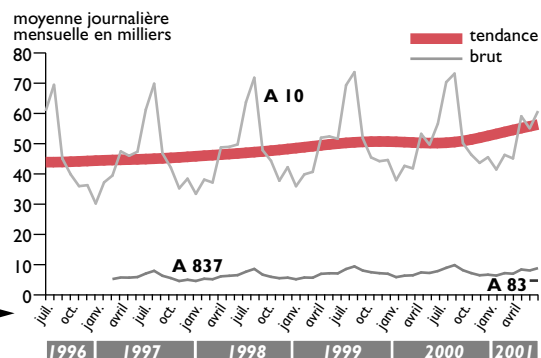
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 / 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 / 2 ^e trim 00
Poitou-Charentes	-3,6 %	+1,0 %

Le réseau de transports collectifs urbains de Poitou-Charentes enregistre une moyenne de 3 millions de voyages par trimestre. Le second trimestre 2001 présente une très légère augmentation (+1 %) qui apparaît comme un signe de la stabilité de la fréquentation du transport en commun dans la région.

Le trafic de véhicules légers relevé aux péages autoroutiers de la région progresse durant le second trimestre 2001. Cette tendance devrait se poursuivre dans les prochains mois en raison de l'achèvement en juin 2001 de l'A83 reliant Nantes à Niort.

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

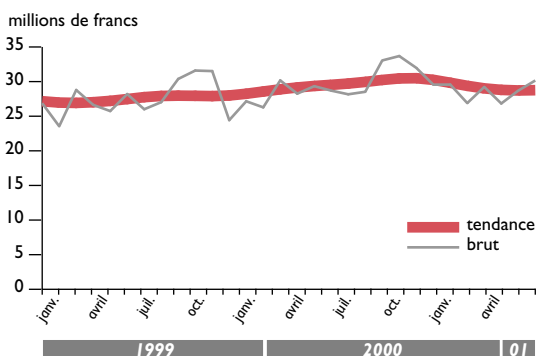


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 / 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 / 2 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+8,7 %	+12,6 %

Activité ferroviaire recettes nettes dans les principales gares⁽¹⁾ de Poitou-Charentes



(1) Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

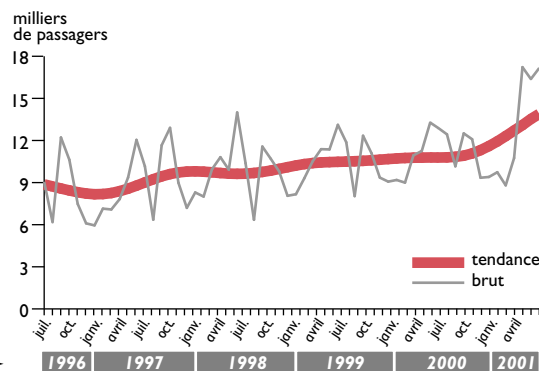
Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 / 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 / 2 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+2,5 %	-0,7 %

Les grèves du mois d'avril 2001 et l'essoufflement de la conjoncture économique expliquent en partie la stabilisation des transports de voyageurs sur les réseaux SNCF du Poitou-Charentes durant le second trimestre 2001 (-0,7 %).

Le trafic des aéroports de la région connaît une forte hausse : +36 % par rapport au second trimestre 2000. Les aéroports de Poitiers et de La Rochelle voient leur niveau de fréquentation augmenter de façon spectaculaire en raison de l'ouverture au mois d'avril 2001 et du succès des lignes Poitiers-Londres et La Rochelle-Londres avec 4 vols hebdomadaires. La ligne Poitiers-Londres représente à elle-seule plus de 3000 passagers par mois.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



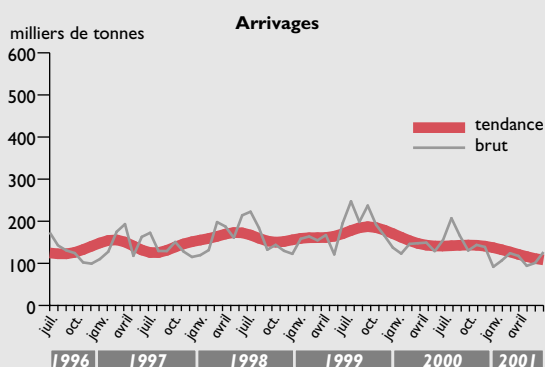
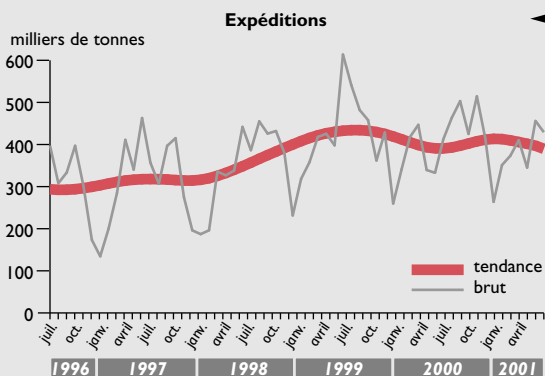
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 / 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 / 2 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+0,6 %	+35,7 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



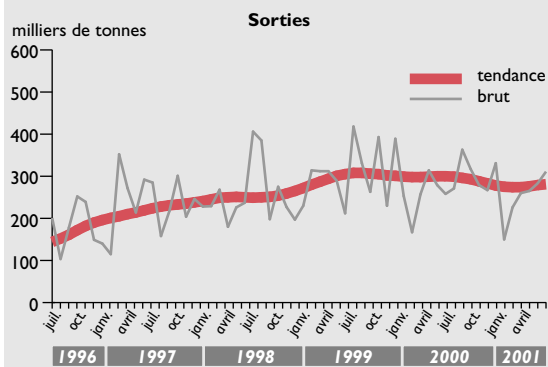
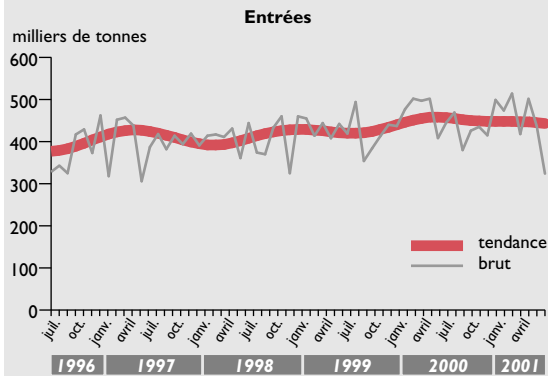
Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Expéditions	-5,8 %	+13,4 %
Arrivages	-16,5 %	-26,0 %
TOTAL	-8,6 %	+2,2 %

Le fret ferroviaire accuse une baisse sensible des arrivages (-26 %) que ne compense pas l'augmentation de plus de 13 % des expéditions. Les mouvements sociaux du mois d'avril expliqueraient en partie cette tendance. De plus, les arrivages enregistrent le niveau le plus bas de ces dernières années, en raison notamment d'une baisse de plus de 50 % du poste céréales et alimentations animales (qui représente 24 % du trafic total). Cette diminution est imputable à une campagne céréalière moins conséquente en raison des mauvaises conditions climatiques et à l'interruption du trafic d'intervention (déstockage avant l'arrivée des nouvelles récoltes).

Après les bons résultats enregistrés en 2000, le fléchissement de l'activité des ports maritimes du Poitou-Charentes amorcé en début d'année 2001 se confirme à la fin juin : -4 % par rapport au second trimestre 2000. Le port de La Rochelle enregistre une baisse des entrées des produits pétroliers liée au ralentissement de la conjoncture économique ainsi qu'à l'interdiction des produits dangereux dans la traverse de Marans. Le port de Tonny-Charente enregistre un niveau record, il faut remonter au premier trimestre 1995 pour trouver un tel niveau d'activité. Traditionnellement tourné vers l'exportation de céréales, ce port bénéficie du souci de traçabilité demandé par un certain nombre de traders. Le port de Rochefort affiche lui aussi une forte hausse de ses sorties de céréales.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

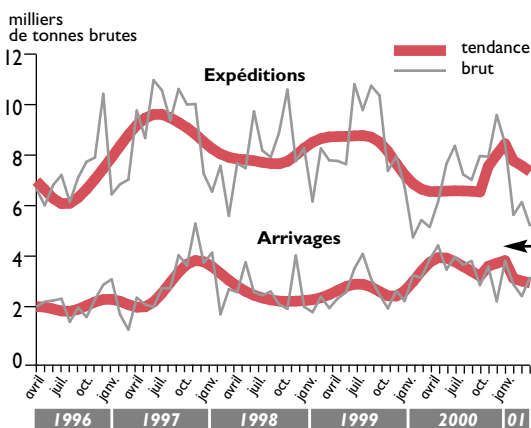


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Entrées	-4,8 %	-6,8 %
Sorties	-6,1 %	+0,8 %
TOTAL	-5,2 %	-3,8 %

Transport combiné⁽¹⁾



⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

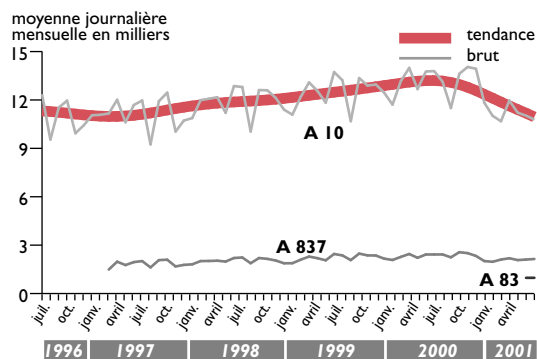
Source : CNC

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Expéditions	+10,0 %	ND
Arrivages	-15,9 %	ND
TOTAL	-0,5 %	ND

Les statistiques du second trimestre 2001 sont provisoirement indisponibles. La mise à jour sera effectuée dans les meilleurs délais.

La tendance à la diminution du trafic poids-lourds aux péages autoroutiers, amorcée à la fin de l'année 2000, se poursuit à la mi-2001.

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 01 1 ^{er} trim 00	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00
Poitou-Charentes	-12,6 %	-14,7 %

Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes - Situation à la fin juin 2001

Après plusieurs mois de fléchissement, les soldes d'opinions* concernant le **transport national** redeviennent positifs pour tous les types de trafic. Notons que cette tendance n'est pas confirmée au niveau national. En Poitou-Charentes, les entreprises, toutes tailles confondues, font part d'une **certaine amélioration de leur activité** durant le second trimestre 2001. Cette tendance peut traduire le maintien d'un certain optimisme dans les entreprises, en dépit d'une conjoncture économique un peu moins favorable.

En **transport international****, l'activité semble continuer à se maintenir. Par pays, les soldes d'opinion tendent néanmoins à rester négatifs. Certaines entreprises se disent pénalisées par la concurrence étrangère déloyale.

Du côté des indicateurs de situation financière des entreprises, le **solde d'opinion concernant les prix des marchés s'établit** autour de zéro. Il semblerait que les prix du transport tendent à se stabiliser durant le premier semestre 2001 après avoir augmenté en 2000.

Le **niveau de trésorerie des entreprises continue de se redresser** sous l'effet conjugué de l'amélioration des prix du fret et de l'abaissement des charges (baisse du prix du gasoil notamment). Les délais de paiement tendent à s'améliorer.

La bonne tenue du marché du travail concernant les conducteurs routiers se confirme. Les **effectifs continuent de croître** (dans 30 % des entreprises

durant le deuxième trimestre 2001 contre 26 % en 2000 à la même période). Par contre, les perspectives de recrutement pour le troisième trimestre 2001 sont plus modestes (28 % d'intention d'embauche).

Les **investissements en matériel de transport continuent de croître** (40 % de déclaration d'achats au deuxième trimestre 2001 contre 35 % au deuxième trimestre 2000). Notons que ce sont davantage les grosses structures qui déclarent investir (1 sur 2) que les entreprises de moins de 20 salariés (3 sur 10). De plus, les estimations d'achats de véhicules neufs indiquées par les entreprises au titre de l'année 2001 sont nettement supérieures à celles de 2000, notamment pour ce qui concerne les remorques et semi-remorques.

* *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*

** *les données sur l'international sont à considérer avec prudence en raison du faible nombre d'entreprises répondantes qui pratiquent ce type de transport*

V.T.

Contact DRE : Philippe BAYER ☎ 05-49-55-65-86

Vous pouvez être destinataire des **résultats nationaux de l'enquête trimestrielle de conjoncture TRM** réalisée par le Ministère des Transports sur simple demande. ■

Contact ORT : Valérie TOUZEAU ☎ 05-49-55-65-82

Vient de paraître

L'ORT vient de publier la troisième édition du **tableau de bord annuel de l'observation sociale dans les transports routiers de marchandises**. Ce document analyse, à partir d'une trentaine d'indicateurs statistiques commentés sur une période de 4 années, l'évolution « sociale » du secteur TRM en Poitou-Charentes.

Les points saillants en 2000

- Le nombre d'établissements de TRM continue de croître pour la troisième année consécutive ;
- Parallèlement, ce secteur reste fortement créateur d'emploi, le nombre d'effectifs salariés se situant sur une pente ascendante (+ 34 % en 7 ans). L'entrée dans la profession des conducteurs routiers repose de plus en plus sur des propositions d'emploi durable (48 % des offres sont des CDI en 2000 contre 37 % en 1998). Par contre, l'insertion se révèle plus difficile pour les postes de sédentaires dans la mesure où 4 offres d'emploi sur 5 correspondent à des CDD. Le bouche à oreille et les candidatures spontanées restent les modes de recrutement préférentiels des employeurs ;
- Selon les résultats des enquêtes trimestrielles menées auprès d'un échantillon d'entreprises, le temps de travail des conducteurs tendrait à diminuer en 2000. 65 % des répondants déclarent effectuer des temps de service hebdomadaires inférieurs à 49 heures. Les temps de conduite, qui restent le noyau central de l'activité des conducteurs, se stabilisent ;

- Autre signe de modernisation et d'assainissement du secteur : le niveau des rémunérations (salaire net + frais de route) tend à augmenter progressivement. 65 % des entreprises ayant répondu à l'enquête annoncent des salaires nets supérieurs à 7500 francs pour leurs conducteurs effectuant moins de 49 heures hebdomadaires. 83 % des entreprises annoncent ce même niveau de salaire pour leurs conducteurs ayant des temps de service plus importants ;

- Sur le thème de la sécurité, la diminution du nombre d'accidents du travail est corroborée par la baisse du taux de risque. Malgré la hausse du nombre d'accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd (+ 11 %), le taux de gravité de ces accidents régresse de près de 10 % ;

- Dans le même temps, les indicateurs économiques révèlent que la santé des entreprises de la région Poitou-Charentes présente une assez bonne tendance. Le chiffre d'affaires moyen des entreprises est en progression depuis 2 ans, et ce, même si la rentabilité d'exploitation accuse globalement une dégradation sensible, notamment du fait de l'augmentation de la masse salariale et de la hausse du prix du gasoil. Autre signe positif de meilleure santé du secteur, l'effort d'investissement des entreprises amorcé en 1998 se poursuit en 2000.

Ce tableau de bord pourra être consulté prochainement sur le site Internet de l'ORT (www.ort-poitou-charentes.asso.fr) ■

V.T.

Contact ORT : Valérie TOUZEAU et Véronique ROY ☎ 05-49-55-65-82

(Elcidis : suite de la page 1)

Point de vue d'un transporteur adhérent à l'expérimentation

Fiche d'identité de XP Province à La Rochelle

- **Nom de l'entreprise :** XP Province
- **Directeur :** Bruno BOUDAUD
- **Activité :** Messagerie.
Transport national (réception de la marchandise dans toute la France, distribution en Charente-Maritime)
- **Effectif salarié :** 28
- **Parc :** 17 véhicules de plus de 3,5 t, 2 véhicules de moins de 3,5 t

Rencontre avec Bruno BOUDAUD, Directeur de l'agence XP Province à La Rochelle

ORT : Au préalable, pouvez-vous nous indiquer la part du trafic de marchandises dans l'hyper centre de La Rochelle rapportée à votre activité totale ? Ensuite, pourriez-vous nous dire quelles sont les raisons qui vous ont amené à participer au projet ELCIDIS ?

Bruno BOURDAUD : Les livraisons de la centre de La Rochelle représentent approximativement 10 % de notre activité totale. Nous comptabilisons en moyenne un trafic de 1200 colis par mois vers le centre-ville de la Rochelle.

Notre adhésion à ELCIDIS est le fruit d'une sollicitation de la communauté d'agglomération de la Rochelle nous proposant de participer à un projet pour la distribution de marchandises avec des véhicules électriques. Sachant que nous portons constamment un regard évolutif sur notre activité, notre participation à cette démarche s'est opérée pour des raisons stratégiques, financières et environnementales et a été l'occasion de repenser et d'améliorer la performance de nos tournées. La réflexion autour de ce nouveau système de distribution a duré environ deux ans et l'expérimentation a débuté en février dernier. Aujourd'hui, environ 70 % de nos livraisons vers l'hyper centre de La Rochelle s'effectuent via la plate-forme ELCIDIS. Les 30 % restants, qui correspondent à des livraisons particulières, sont acheminés avec nos propres camions afin de conserver un contact direct avec nos clients. A titre d'exemple, 888 colis d'un poids moyen de 12,5 kilos ont transité par la plate-forme en juin 2001.

ORT : Est-ce que ce programme expérimental facilite vos livraisons et occasionne des gains de temps ? A-t-il un impact financier sur votre activité ?

B.B. : En raison de notre emplacement géographique aux portes du centre ville, nous n'enregistrons pas de gain de temps en passant par ELCIDIS. Par contre, ce système nous apporte beaucoup de souplesse, surtout lorsque nous avons un surcroît d'activité, puisque nous lui faisons prendre en charge une partie de nos livraisons. Nous pouvons apporter la marchandise sans prise de rendez-vous et apprécions la rapidité et la qualité de service et de livraison. Cependant, j'émetts une réserve quand au coût de ce service qui reste trop élevé à mon sens. Mon sentiment est partagé par les autres transporteurs qui estiment les forfaits de livraison trop onéreux (11 francs/colis ; 120 francs/palette).

ORT : En conclusion, peut-on dire que vous êtes satisfait de cette nouvelle prestation ? Et savez-vous si vos clients sont sensibles à ELCIDIS et l'apprécient ?

B.B. : Après 6 mois d'expérimentation, je dirais que je suis intéressé par ce projet qui absorbe notamment une partie du trafic que je ne peux pas assurer. Par contre, je pense que des améliorations peuvent être apportées en terme de coût. Je pense qu'une tarification en terme de poids ou dégressive en fonction du nombre de colis ou de palettes pourrait être plus équitable. De même que je regrette le manque d'intérêt des chargeurs et des clients et souhaiterais qu'ils soient associés financièrement à cette démarche, au même titre que les transporteurs.

Enfin, je reste confiant dans l'avenir et souhaite qu'ELCIDIS vive après la fin de l'expérimentation prévue fin 2002. ■

V.T.

Le Livre Blanc des transports européens

La Commission Européenne a élaboré le Livre Blanc « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ». Cette politique commune des transports se base sur soixante mesures visant à assurer un développement des transports européens qui garantisse simultanément l'efficacité, la qualité et la sécurité. Elles visent notamment à réduire la saturation des grands axes de communication et à limiter les nuisances environnementales en assurant un rééquilibrage modal à l'horizon 2010, grâce à une politique active de revitalisation du rail, de promotion des transports maritimes et fluviaux, sans oublier le développement de l'intermodalité.

Cet ambitieux projet propose de dissocier croissance économique et croissance des transports sans pour autant restreindre la mobilité des personnes et des biens, ce qui signifie une reconnaissance implicite de la nécessité d'une forme de régulation économique en Europe, et peut-être une timide ouverture en faveur de la mise en place d'un carburant utilitaire européen.

Le transport ferroviaire reste le secteur stratégique qui conditionne (en particulier pour les marchandises) le succès du rééquilibrage. La route serait indirectement appelée à contribuer au développement du chemin de fer et du ferroutage à l'aide d'une série de mesures concernant les tarifications d'usage des infrastructures. Selon les statistiques européennes, l'entretien reviendrait 6 fois moins cher si la route n'était utilisée que par les voitures, les poids lourds ne payant pas le « juste prix » de l'usage qu'ils font de l'infrastructure routière. Ainsi un camion parcourant 100 km sur autoroute « coûte en moyenne » 30 euros à la collectivité (prix de construction de l'infrastructure, usure, entretien, accidents, encombrements, pollution) or le transporteur ne paye – en accise, taxes, péages, etc... – que 23 euros. D'où le principe préconisé par le Livre Blanc d'harmoniser par le haut la fiscalité sur le carburant professionnel et d'instaurer un droit de circulation (péage) selon le principe pollueur-payeur.

La position de syndicats de transporteurs penche résolument en faveur du financement de l'intermodalité, d'une répartition plus harmonieuse des flux à la condition expresse que cela ne serve pas à financer la non-qualité d'un mode autre (en ligne de mire la SNCF, cf. La Lettre du Transport Routier n°764) et à la condition de donner aux entreprises de TRM la possibilité de se faire payer au juste prix, ce dont Bruxelles convient en relevant les prix anormalement bas du TRM.

Le texte du Livre Blanc est disponible en version intégrale ou synthétique sur Internet : http://europa.eu.int/comm/energy_transport/fr/lb_fr.html ■

V.R.

Agenda

Les XVIII^e Rencontres du transport public organisées par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) se dérouleront du 21 au 23 novembre 2001 à Bordeaux. Le salon Transport Expo, destiné à présenter les produits et services existants en matière de transport public et de déplacement, se déroulera parallèlement à la manifestation, au parc des expositions de Bordeaux-Lac. ■

Contact GART : ☎ 01-40-56-30-60

Site Internet de l'ORT

L'ORT ouvrira son site Internet à partir du mois de novembre 2001. Les internautes auront accès à une mine d'informations sur les transports en Poitou-Charentes : présentation de l'ORT et de ses partenaires, recherche documentaire, consultation des études et téléchargement des publications effectuées sous l'égide de l'ORT, un agenda... ■

[http : www.ort-poitou-charentes.asso.fr/](http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr/) ■

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-82

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS

Directeur de la publication : Pierre Verney - Responsable : André Turcot - Contacts : Philippe Bayer, Jean-Paul Bazin, Michèle Bonnet, Véronique Roy et Valérie Touzeau

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

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

Tiré à 2 300 exemplaires - ISNN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T

