

N° 24

L'équipe de l'ORT
vous présente
ses meilleurs vœux pour
la nouvelle année 2002

OBSERVATOIRE RÉGIONAL 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

Le Projet d'Orientations Ferroviaires Poitou-Charentes
2002-2006

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM

Le contrat d'objectifs transport

5

INFORMATIONS-ÉTUDES

Le Projet d'Orientations Ferroviaires Poitou-Charentes
2002-2006 (suite)

Enquête de conjoncture - TRM

6

Réussir la régionalisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs : Le « Projet d'Orientations Ferroviaires Poitou-Charentes 2002-2006 »

I. Trois objectifs principaux ont été définis

- ✓ Développer l'usage du transport régional ferroviaire de voyageurs et l'ouvrir à de nouveaux publics

5 000 personnes ont utilisé chaque jour les trains régionaux en 2000 dans le périmètre actuel Poitou-Charentes. Ces chiffres sont modestes comparativement à l'ensemble des besoins de déplacement qui existent dans la région. L'analyse du compte financier remis par la SNCF pour l'année 2000 confirme ce constat : le déficit d'exploitation en Poitou-Charentes s'est élevé à près de 140 000 000 F (21,3 millions d'euros) alors que les recettes représentaient 60 000 000 F (9,147 millions d'euros).

Le transport ferroviaire régional constitue donc un investissement fort de la Collectivité au regard d'une utilisation que l'on peut qualifier aujourd'hui de modeste. **Le premier objectif du projet d'orientations ferroviaires Poitou-Charentes est en conséquence de développer l'usage des trains régionaux.**

- ✓ Faire du transport régional ferroviaire de voyageurs un outil d'aménagement du territoire et de cohésion sociale

Les assises ferroviaires ont confirmé l'importance que les partenaires attachent au rôle du transport ferroviaire régional en termes d'aménagement du territoire et de cohésion sociale. Ce rôle du TER se décline à quatre niveaux :
- la « **boucle intervilles** » Poitou-Charentes : Poitou-Charentes compte 8 agglomérations de plus de 30 000 habitants reliées entre elles par une « boucle ferroviaire » (Châtelleraut/ Poitiers/ Niort/ La Rochelle/ Rochefort/ Saintes/ Cognac/ Angoulême/ Poitiers). Compte tenu de l'importance des populations concernées et de l'intérêt d'une liaison de qualité entre ces villes, elle constitue une des priorités du projet d'orientations ferroviaires.

- la **structuration des bipôles** : plusieurs bipôles urbains existent ou sont en voie de structuration en Poitou-Charentes (Poitiers/Châtelleraut, La Rochelle/Rochefort, Angoulême/Cognac). Le renforcement des services ferroviaires contribuera à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement : réponse aux besoins de transport, désaturation de certains axes routiers, moindres difficultés de stationnement dans les centres villes.

- la **desserte des zones rurales** : le transport ferroviaire de voyageurs joue aussi un rôle en zone rurale pour le maintien et le développement de la population et des structures de formation. Le maintien d'un service public en zone rurale et la solidarité territoriale qui en découle donnent une dimension supplémentaire à ces dessertes.

(suite page 6)

Votre projet ferroviaire

Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs depuis le 1^{er} janvier dernier, Poitou-Charentes n'a pas attendu cette date pour s'y préparer.

En partenariat avec le Conseil Economique et Social Régional, elle a engagé début 2001, une première réflexion afin de cerner la réalité de ce transport en Poitou-Charentes et de définir une première approche des principes et des priorités qu'elle entend mettre en œuvre dans l'exercice de cette nouvelle responsabilité.

Une large consultation de terrain a été parallèlement mise en place, visant à recueillir les attentes des principaux acteurs, de manière à apporter la meilleure réponse aux besoins des hommes et des activités. Ainsi, ces éléments ont permis à la Région de construire son Projet Ferroviaire pour Poitou-Charentes, voté en décembre dernier. Un projet concret avec des principes et priorités clairs et des objectifs définis.

Dans ce projet, une double orientation a été retenue : faire du « **mieux ferroviaire** » avec la dotation de l'Etat, et du « **plus ferroviaire** » à partir de moyens supplémentaires propres à Poitou-Charentes. **Deux moyens fédérateurs** viennent appuyer la démarche : la qualité du transport et la mise en œuvre d'une concertation visant à instaurer une démocratie participative.

L'exercice de cette nouvelle compétence régionale s'organise autour de **trois objectifs** : développer l'usage du transport régional ferroviaire de voyageurs en Poitou-Charentes et l'ouvrir à de nouveaux publics ; faire de ce transport un outil d'aménagement du territoire et de cohésion sociale ; l'étendre au service du développement économique régional.

5 programmes d'action ont donc été définis. Ils concernent l'offre et les services, le matériel et la maintenance, les gares et l'accessibilité, les tarifs et la promotion, l'intermodalité et la multimodalité.

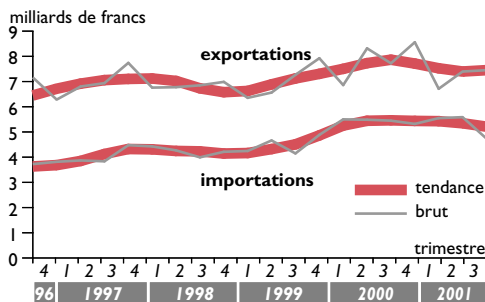
C'est donc un dispositif cohérent et de proximité, à l'image de notre région, qui se met en place afin de réussir la régionalisation et la décentralisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Je compte sur votre participation à cette vaste entreprise pour contribuer ensemble à une meilleure attractivité de Poitou-Charentes. Dynamiques et solidaires nous serons pour accueillir cette nouvelle compétence régionale.

Jean-Pierre RAFFARIN
Président du Conseil Régional
de Poitou-Charentes



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes



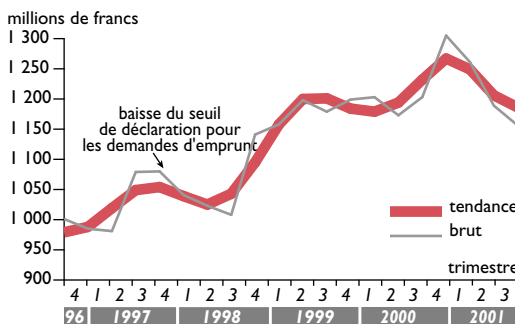
Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Exportations	-11,0 %	-4,8 %
Importations	+1,8 %	-13,0 %

La tendance à la baisse des résultats du commerce extérieur de Poitou-Charentes se confirme à la fin du mois de septembre 2001, tant pour les importations que pour les exportations. Deux raisons principales expliquent en partie cette contraction des échanges extérieurs en comparaison avec 2000 :

- la réduction de près de 5 % des sorties de produits issus du secteur agro-alimentaire (53 % des exportations) ;
- la diminution à l'import, de 10 % à 12 %, des biens d'équipement et des biens intermédiaires (52 % des entrées).

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

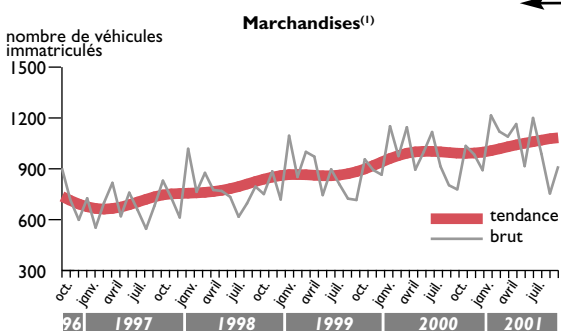


Source : Banque de France

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+1,4 %	-3,9 %

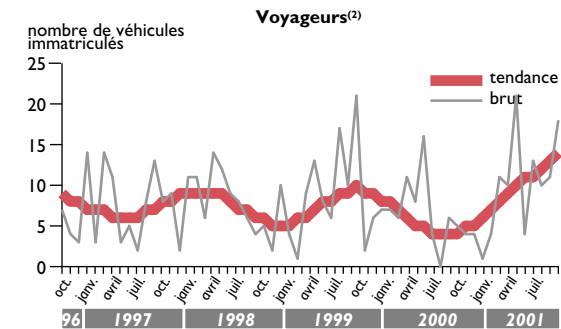
Dans un contexte de ralentissement de la conjoncture économique, la diminution des encours de crédit effectués par les entreprises de transport se confirme à la fin du mois de septembre 2001. Les entreprises semblent jouer la carte de la prudence en limitant leur niveau d'endettement.

Immatriculations de véhicules neufs



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

Conformément à la tendance nationale, les immatriculations de véhicules neufs de marchandises continuent de se situer sur une pente ascendante. Bien que la situation économique soit moins favorable, les entreprises de transport poursuivent leur effort d'investissement, en grande partie pour renouveler leur parc.

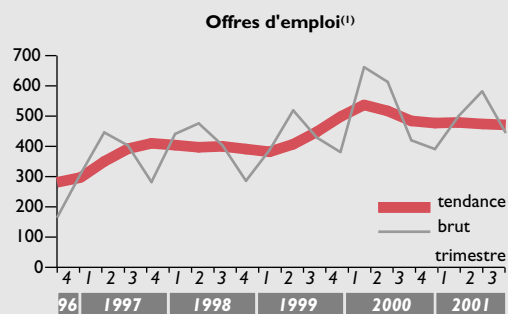


(2) les autobus et les autocars.

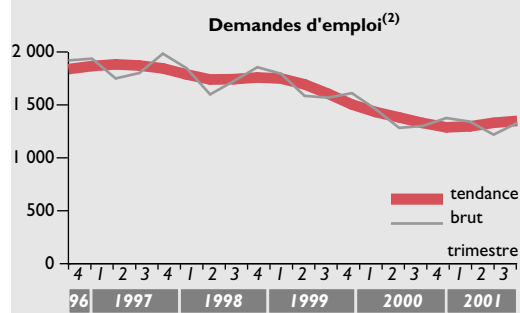
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Marchandises	+8,9 %	+6,4 %
Voyageurs	+35,7 %	+254,5 %

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



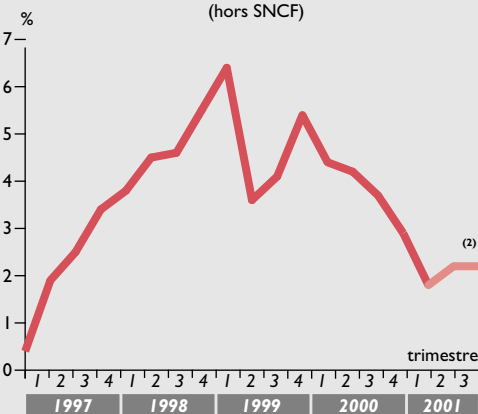
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Tous secteurs	Offres	-5,3 %	-1,1 %
	Demandes	-12,2 %	-6,4 %
Secteur transport	Offres	-5,0 %	+5,7 %
	Demandes	-5,0 %	+2,1 %

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

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

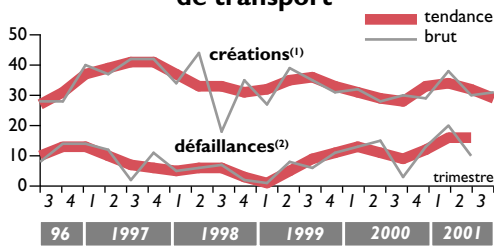
	01/10/99 01/10/00	01/01/00 01/01/01	01/04/00 01/04/01	01/07/00 01/07/01*	01/10/00 01/10/01*
Poitou-Charentes	+3,7	+2,9	+1,8	+2,2	+2,2
Charente	+2,9	+1,2	+1,3	+5,0	+3,0
Charente-Maritime	+3,0	+0,3	+0,8	-1,2	-0,7
Deux-Sèvres	+1,1	+3,2	+0,8	+2,7	+4,2
Vienne	+8,8	+8,0	+5,0	+4,1	+2,9

* 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

Malgré le ralentissement de la conjoncture économique, les créations d'entreprises tendent à augmenter en 2001 (+10 % sur 9 mois). Parallèlement, la croissance du nombre de défaillances ralentit (+7 % sur 6 mois).

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

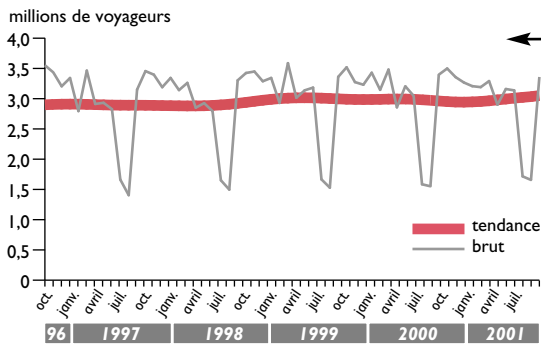
	Au 01/01/00	Au 01/10/00	Au 01/01/01	Au 01/10/01
Transports terrestres	1 519	1 512	1 503	1 489
Transports par eau	36	37	35	37
Transports aériens	5	6	6	7
Services auxiliaires des transports	337	344	347	351
Total	1 897	1 899	1 891	1 884

(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

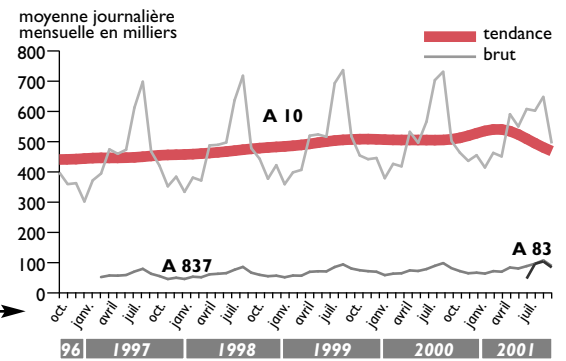
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+1,0 %	+3,0 %

La fréquentation du transport collectif urbain augmente de 3 % durant le troisième trimestre 2001 en comparaison avec le même trimestre de l'année précédente. Phénomène marquant : le trafic enregistré sur le réseau de Châtelleraut s'accroît de plus de 50 % en raison du rattachement de 7 nouvelles communes au périmètre de transport urbain de l'agglomération.

La tendance à la progression du nombre de voitures comptabilisées aux péages autoroutiers de la région se confirme en début d'automne 2001. L'amélioration de l'offre (raccrochement de l'autoroute Nantes-Niort à l'autoroute A10 en juin 2001) explique en partie cet accroissement du trafic.

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

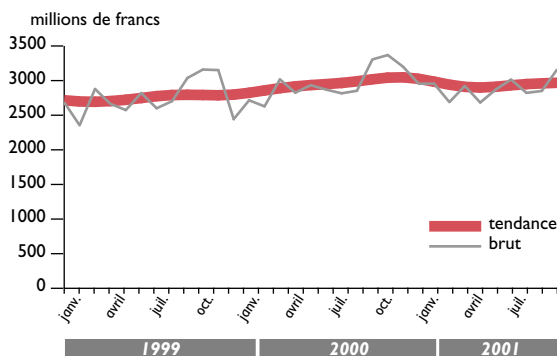


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+12,6 %	+5,2 %

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



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

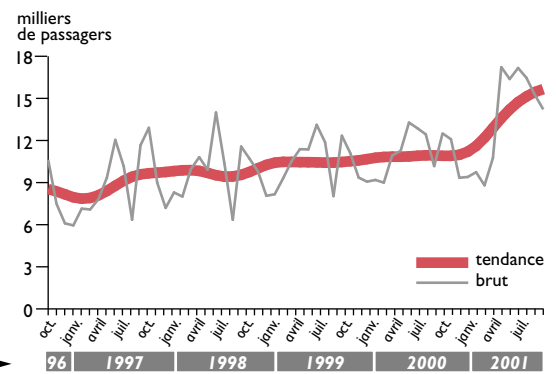
Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Poitou-Charentes	-0,7 %	-1,5 %

Après les bons résultats obtenus en 2000, l'activité ferroviaire de voyageurs tend à s'essouffler légèrement durant le troisième trimestre 2001 (-1,5 %). Bien qu'il soit prématuré de tirer des conclusions sur l'incidence des événements internationaux sur l'activité régionale, la SNCF indique que des voyages Grandes-Lignes ont été annulés suite aux attentats du 11 septembre 2001.

Les nouvelles lignes aériennes Poitiers-Londres et La Rochelle-Londres, mises en service en avril 2001, continuent de profiter au trafic aérien du Poitou-Charentes. Les aéroports de Poitiers et La Rochelle, qui représentent 93 % du trafic régional, affichent une hausse de la fréquentation de plus de 30 % durant l'été 2001.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



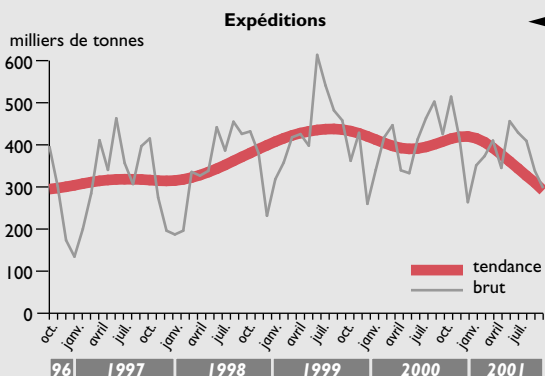
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

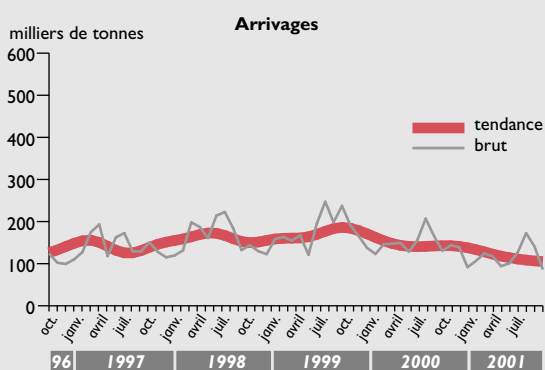
EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Poitou-Charentes	+35,7 %	+30,8 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



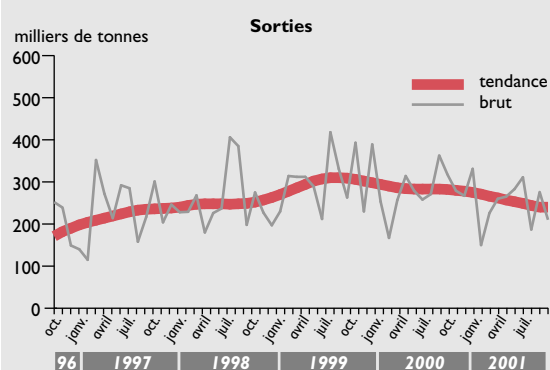
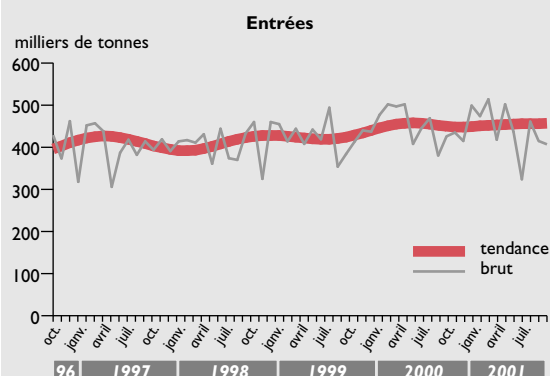
À la fin du mois de septembre 2001, le fret ferroviaire reste orienté à la baisse. Les expéditions, qui représentent plus de 70 % du trafic global, régressent de 25 %. Les deux principaux postes de sorties, matériaux de construction et céréales, affichent des résultats moins bons que l'an passé, respectivement -25 % et -34 %. Même évolution pour les arrivages de céréales (40 % des entrées) qui diminuent en raison d'une campagne céréalière passable.



Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Expéditions	+13,4 %	-24,9 %
Arrivages	-26,0 %	-20,5 %
TOTAL	+2,2 %	-23,8 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾



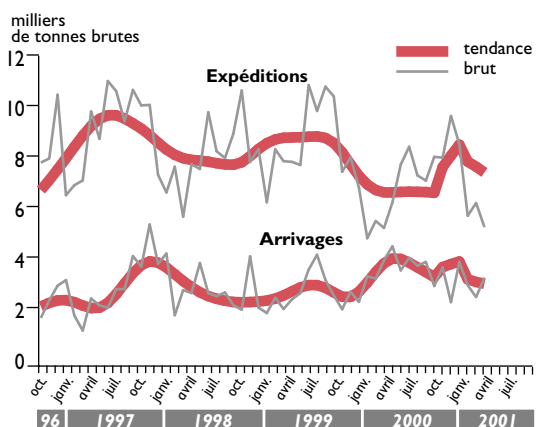
⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Entrées	-6,8 %	+0,6 %
Sorties	+0,8 %	-29,0 %
TOTAL	-3,8 %	-12,1 %

95 % du trafic maritime de la Région est détenu par le port de La Rochelle-Pallice. Durant le troisième trimestre 2001, celui-ci affiche des résultats légèrement inférieurs à ceux de 2000 (-4 %). Ceci s'explique par des sorties de céréales (27 % du trafic) inférieures à celles de l'été 2000 (-20 %) que ne compense pas la hausse significative des entrées de produits pétroliers, qui représentent 37 % du trafic. Raison principale : la passable campagne céréalière 2001, induite par de mauvaises conditions météorologiques, qui affecte également les sorties de céréales du port de Tonny-Charente (-30 %).

Transport combiné⁽¹⁾



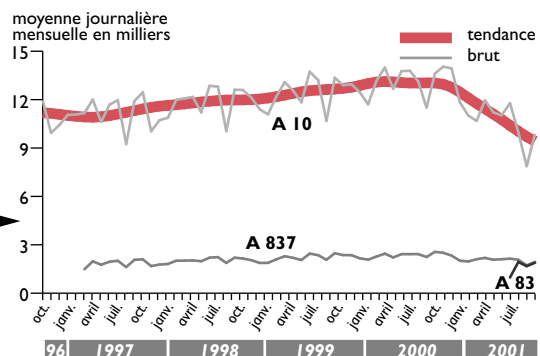
⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Les statistiques sont indisponibles depuis mars 2001.

Source : CNC

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Expéditions	ND	ND
Arrivages	ND	ND
TOTAL	ND	ND

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



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 01 2 ^e trim 00	3 ^e trim 01 3 ^e trim 00
Poitou-Charentes	-14,7 %	-14,4 %

Le Contrat d'objectifs transport Un outil d'accompagnement à la modernisation du secteur

Le contrat d'objectifs de la branche transport routier et activités auxiliaires de transport (C.O.T) de la région Poitou-Charentes a été signé le 23 novembre 2001 à l'Hôtel de Région. Ce contrat d'objectifs définit le cadre d'une coopération tripartite (Etat, Région et organisations socioprofessionnelles) dont le but est de rechercher une meilleure adéquation entre la formation, le métier et l'emploi, notamment par le biais du développement de l'apprentissage, de l'enseignement professionnel et technique. Ce document finalise les engagements mutuels autour d'orientations stratégiques partagées. En outre, il prend en compte les réalités régionales dans leurs globalités et dans leurs particularismes en apportant des réponses diversifiées et adaptées aux différentes échelles géographiques, croisant offre de formation, besoins économiques et besoins territorialisés.



Qu'est-ce qu'un contrat d'objectifs ?

Instaurés par la Loi du 23 juillet 1987, les contrats d'objectifs sont des outils qui permettent de répondre aux préoccupations de l'ensemble des partenaires en recherchant une meilleure adéquation entre la formation, le métier et l'emploi, dans un souci d'articulation entre les politiques de développement local et les politiques de formation.

Le contrat d'objectifs est établi pour la durée du Contrat de Plan État Région (2000-2006) qui organise les programmes et actions que l'État et la Région s'engagent à mener conjointement en matière de développement de la ressource humaine et d'aménagement du territoire en association avec d'autres partenaires.

Le C.O.T. tend donc à mettre en œuvre les moyens d'améliorer la situation relative à l'emploi, la formation et au recrutement dans le secteur des transports par le biais d'un partenariat étroit entre les services de l'État (DRE, DRETF, Rectorat), du Conseil Régional, les instances professionnelles (Fédérations, OPCA), le service public de l'emploi et les organismes de formation.

Les orientations stratégiques du C.O.T.

Les axes de progrès définis dans le contrat sont :

- Accompagner les entreprises dans leurs efforts de modernisation par la promotion de la gestion des ressources humaines
- Identifier les besoins des entreprises et leur apporter les réponses adaptées, diversifier les champs de recrutement
- Développer une politique de communication visant à promouvoir l'attractivité des métiers et la promotion d'une image juste du secteur, mettre en réseau les différents acteurs du recrutement
- Développer et renforcer la formation et en favoriser l'accès
- Développer, reconnaître et valider les compétences et les acquis de l'expérience

Lors de la cérémonie de signature, M.Serge GOYAULT, vice-président de l'Observatoire Régional des Transports, qui représentait les organisations professionnelles signataires du contrat d'objectifs, déclarait dans son discours de présentation « que dans un contexte difficile marqué par la réduction du temps de travail, le coût du gasoil et une forte concurrence internationale, les entreprises avaient conscience que leur avenir passait par une implication toujours plus forte dans la définition de leurs besoins en ressources humaines et dans la mise en œuvre de solutions pour les satisfaire, et que le secteur des transports routiers avait besoin de l'aide de tous ses partenaires pour le soutenir tant au niveau de la réflexion qu'à celui du financement des actions ».

Une première convention d'application en 2002

Dans cette logique, des conventions d'application seront établies annuellement, afin de définir les actions à développer pour alimenter les axes de travail du contrat d'objectifs ainsi que les partenariats financiers. Ces conventions devraient permettre d'ancrer les interventions dans les réalités régionales et locales, et devraient favoriser l'émergence de dynamiques locales. Pilotée par le Conseil Régional et la DRE, en liaison avec les principaux partenaires institutionnels et professionnels, la première convention d'application sera signée durant le premier trimestre 2002 et devrait privilégier les actions suivantes :

En matière de recrutement

- Identification des besoins de la branche en terme de ressources humaines
- Élargissement des champs de recrutement en développant des formes d'accueil
- Meilleure appréciation du potentiel et des compétences des demandeurs d'emploi

En matière de formation

- Aide à un meilleur accès à la formation
- Développement d'offres de formations adaptées
- Recherche de nouvelles formes de formation
- Consolidation des processus de recrutement

D'autres actions sont également envisagées, notamment dans les domaines de la **communication**, de façon à promouvoir l'attractivité des métiers du transport, et dans celui de la **veille sociale** par l'actualisation des données collectées dans le secteur du transport et par l'élargissement aux branches jusqu'ici non-explorées comme le secteur du déménagement.

Les signataires du C.O.T.

Jean-Pierre RICHER Préfet de la Région Poitou-Charentes
Jean-Pierre RAFFARIN Président du Conseil Régional Poitou-Charentes
Pierre GENTY Président FNTR des Deux-Sèvres
Thierry SORGES Président FNTV des Deux-Sèvres
Serge GOYAULT Président régional UNOSTRA
Thierry HAUTIER Président régional TLF
Liliane GIBOUIN déléguée régionale de la Chambre syndicale des déménageurs

En présence de :

Jean FERRIER Recteur de l'Académie de Poitiers
Hugues HIERNARD OPCA transports
Jean-Pierre BERTHOMIER AFT
Isabelle POUJOULA PROMOTRANS

Contact DRE : Hervé Pascal ☎ 05 49 55 65 56
Contact Conseil Régional : Service Compétence, Formation, Emploi
☎ 05 49 55 76 02

V.R.

(suite de la page 1)

- **l'interrégional** : en Poitou-Charentes, près de 40 % des trains régionaux assurent des liaisons interrégionales. Leur amélioration suppose la mise en œuvre de relations partenariales étroites avec les Régions voisines, relations qui constitueront un axe prioritaire de l'action de la Région.

✓ **Développer le rôle du transport ferroviaire au service du développement économique régional**

Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique. L'offre d'un service ferroviaire régional de qualité, en favorisant la mobilité des personnes, contribuera à répondre aux besoins des entreprises régionales. De même, une attention particulière sera portée au transport ferroviaire de marchandises, compte tenu de l'encombrement des routes du Poitou-Charentes, et des problèmes de sécurité et de respect de l'environnement qui en découlent.

2. Deux moyens « fédérateurs » permettront d'atteindre ces objectifs

Deux éléments ressortent fortement de la concertation et apparaissent comme les facteurs essentiels de succès au service des objectifs du projet d'orientations ferroviaires :

✓ **la qualité globale du transport ferroviaire** : le développement de la qualité de service dans le transport régional ferroviaire de voyageurs constituera un des axes principaux de la convention qui sera signée entre la Région et la SNCF.

✓ **la concertation et la mise en œuvre d'une démarche participative** : il sera mis en place dès 2002 plusieurs structures de concertation afin de prolonger la démarche participative qui a prévalu dans l'élaboration du projet d'orientations ferroviaires :

- un **comité régional des partenaires du transport public** ;
- un **comité de bassin** à titre expérimental sur le bassin du Nord Deux-Sèvres ;
- un **comité de ligne** à titre expérimental sur la ligne Angoulême/Cognac/Saintes/Royan.

3. Cinq programmes traduisent ces engagements

✓ **l'offre et les services** : un programme de travail établit les priorités de la Région pour la période 2002-2006. Il s'agit notamment de travailler sur :

- la mise en place d'une desserte intervilles sur le Val de Charente entre Angoulême et La Rochelle dès 2002 ;
- l'amélioration des correspondances TGV pour le Nord Deux-Sèvres en 2003 ;
- la refonte de l'offre du sud-Saintonge pour une mise en service à l'été 2003 ;
- la mise en œuvre d'une desserte périurbaine renforcée sur La Rochelle/Rochefort fin 2003 ;
- l'amélioration de la desserte de la diagonale Royan/Saintes/Niort/Poitiers fin 2003.

Leur mise en œuvre sera précisée dans la convention d'exploitation à passer avec la SNCF pour cette période et dans ses programmes annuels d'application. Les propositions de modifications feront l'objet d'une concertation avant la délibération du Conseil Régional.

✓ **les matériels et la maintenance** : la Région se donne comme objectif d'avoir d'ici fin 2006 un parc de matériel roulant modernisé, acquis depuis moins de 10 ans ou rénové. Afin d'optimiser l'utilisation de ce parc, la Région demande à la SNCF la création d'un centre de maintenance à Saintes (dont elle est prête à cofinancer les investissements).

✓ **les gares et l'accessibilité** : l'objectif est d'avoir rénové la majorité des gares régionales et points d'arrêts à la fin de 2006, en portant attention à l'amélioration de l'accessibilité pour l'ensemble des publics, et particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

✓ **les tarifs et la promotion** : au delà des tarifications déjà en place, la Région mettra en œuvre dès 2002 des tarifs promotionnels en faveur des jeunes, qui constituent la première priorité de la Région, et des touristes qui représentent un enjeu économique fort. Elle veillera par ailleurs à la simplification et la cohérence des informations données sur l'offre, les services, les tarifs ...

✓ **l'intermodalité et la multimodalité** : au fur et à mesure des évolutions de l'offre régionale, la Région engagera les démarches nécessaires pour harmoniser les offres de transport auprès des différentes autorités organisatrices.

Contact Conseil Régional : Service Infrastructures et Transports
☎ 05-49-55-77-96

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

✓ Conformément à la tendance nationale, les opinions exprimées par un échantillon de transporteurs routiers du Poitou-Charentes traduisent un **certain ralentissement de l'activité durant le troisième trimestre 2001**. Ces soldes d'opinion* apparaissent conformes aux prévisions relativement pessimistes qui avaient été émises en juillet 2001.

✓ **Le transport national est en retrait** par rapport au troisième trimestre 2000. La distribution urbaine et le trafic sur courte distance semblent un peu mieux résister que le trafic sur longue distance où la concurrence se fait plus vive. Le solde d'opinion concernant le trafic longue distance recule de 27 points par rapport au troisième trimestre 2000 (-10 pour la distribution urbaine et -18 pour la courte distance).

Ce sont les entreprises de moins de 20 salariés qui paraissent le plus affectées par cette baisse d'activité.

Les prévisions pour le quatrième trimestre annoncent une dégradation de cette situation.

✓ **A l'international**, le trafic tend également à se rétracter**. Par pays, on constate que tous les soldes d'opinion affichent une diminution sensible par rapport à l'été 2000 hormis pour l'Allemagne. La concurrence des transporteurs étrangers est une de fois de plus dénoncée. Plus de la moitié des entreprises répondantes estiment que la concurrence des transporteurs venant d'Espagne et des Pays de l'Est s'est avivée au cours de l'année passée.

✓ **Le prix des transports tend à diminuer légèrement** après avoir fortement augmenté en 1999 et 2000. Toutefois, les entreprises indiquent que le prix du fret, qui bénéficie notamment de la stabilisation du prix du gasoil, reste encore nettement supérieur aux bas prix observés avant mi 1999.

La baisse d'activité semble affecter les **trésoreries des entreprises qui se dégradent légèrement**. Ce sont majoritairement les grosses structures qui font part de leurs difficultés de trésorerie.

✓ **Les entreprises tendent à réduire les recrutements de conducteurs routiers**. Pour la première fois depuis mi 1997, le solde d'opinion redevient nul. Il semblerait que la morosité de la conjoncture économique, amorcée depuis plusieurs mois, incite certaines entreprises à la prudence pour ce qui concerne les créations d'emploi. Cependant, plus de 6 entreprises sur 10 déclarent toujours éprouver des difficultés pour recruter des conducteurs. Nombreuses sont celles qui déplorent le manque de candidats formés et/ou motivés.

✓ Bien qu'en baisse, **les achats de véhicules continuent de se situer à un niveau relativement élevé** (36 % de déclarations d'achats durant le troisième trimestre 2001 contre 41 % en 2000). 7 entreprises sur 10 affirment avoir effectué ces investissements pour motif de renouvellement de leur parc. Les prévisions d'achat pour la fin de l'année apparaissent beaucoup plus réservées (seulement 26 % d'intentions d'achat).

* 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 interrogées qui pratiquent ce type de transport

V.T.

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 : Véronique Roy et Valérie Touzeau

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net - Site internet www.ort-poitou-charentes.asso.fr

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

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



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T

