

N° 27

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

Actualité du transport combiné :
le point de vue de M. BASUYAU

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM

Enquête de conjoncture juin 2002

Vient de paraître

5

INFORMATIONS-ÉTUDES

Transports collectifs urbains et interurbains :
actualisation du régime des aides de l'Etat

6

Actualité du transport combiné :

le point de vue de M. BASUYAU, directeur régional de la CNC

La CNC, Compagnie Nouvelle de Conteneurs, est l'un des principaux opérateurs du transport combiné en France, et le seul présent en Poitou-Charentes. En 2001, la nouvelle plate-forme de Bordeaux-Hourcade a été mise en service en lieu et place de l'ancien terminal de Bordeaux-Bastide. Ce site est le symbole d'une nouvelle politique de restructuration et de massification des flux dans le transport combiné. Cependant une étude concernant les possibilités de développement du transport combiné en Poitou-Charentes est actuellement menée dans le cadre de l'ORT. Nous lui consacrerons prochainement un article qui décrira les stratégies possibles dans notre région*.



Plate-forme de Bordeaux-Hourcade. C. ORT

ORT : Quel est l'historique et l'évolution de la CNC ?

M. BASUYAU : Le transport combiné implique deux modes de transport au sein d'une même chaîne, dans laquelle n'intervient aucun changement de contenant et dont la majeure partie du trajet s'opère par chemin de fer, voie navigable ou maritime, alors que les parcours initiaux et terminaux sont effectués par voie routière. La CNC, Compagnie Nouvelle de Cadres, comme le SERNAM, était un département de la SNCF, créé en 1948, avec pour vocation l'organisation de l'acheminement groupé des cadres, ancêtre des conteneurs. La première révolution date de la fin des années soixante : jusque-là, on utilisait de petits conteneurs et la CNC était implantée dans toutes les gares en France. A partir de ce moment, la taille des UTI (unité de transport intermodal) et des échanges augmentent pour devenir l'EVP (équivalent 20 pieds) lié aux normes ISO. Le problème de l'espace en ville, notamment pour les gares situées à proximité des centres-villes devient de plus en plus prégnant : les volumes de marchandises augmentent, la taille des chantiers aussi, les problèmes liés à la maintenance sont moins bien acceptés.

En 1979, signe des temps, la compagnie est rebaptisée Compagnie Nouvelle de Conteneurs. Depuis 1992, l'offre d'acheminement par trains blocs appelée CombiExpress, propose plus de 100 relations directes entre les sites CNC en moins de 12 heures. L'offre Combi24 transite par le hub ferroviaire ou point nodal qui relie les terminaux de transport intermodal et permet le regroupement ou l'éclatement des trains de conteneurs et de caisses mobiles dans un délai total d'acheminement de moins de 24 heures. Actuellement, la CNC est une S.A. qui a réalisé un chiffre d'affaires en 2001 de 230.503.000 euros. La CNC est le premier opérateur français de transport intermodal porte à porte avec plus de 500 000 conteneurs et caisses mobiles transportés par an soient 100 trains par jour, 7 jours sur 7 à travers un réseau de 100 plate-formes reliées couvrant toute l'Europe et une trentaine de terminaux en France.

ORT : Quelles sont les caractéristiques du terminal de Bordeaux-Hourcade ?

M. BASUYAU : La plate-forme de transport combiné de Bordeaux-Hourcade, mise en service en 2001 répond à tous les standards de l'efficacité technique (tracing, échange de données informatiques...). Elle permet la prise en charge de la logistique et du transport porte à porte des marchandises en France et en Europe au moyen de caisses mobiles. Le site a coûté un peu plus de 47 millions d'euros financés principalement par l'Etat, les collectivités locales, la SNCF et le FEDER (Fonds européen de développement et d'équipement régional). Le terminal comporte 7 voies ferrées de 700-800 mètres de long, ce qui permet aux trains de ne pas perdre un temps précieux à manœuvrer et de traiter le chargement ou le déchargement des trains sans les scinder. Il y a 3 portiques pour le chargement vertical et 2 grues mobiles, pour une surface totale de 120 000 m² et une superficie de stockage de 10 000 m². Les axes desservis à partir de Bordeaux sont Le Havre, Lille, Marseille-Fos, en passant par le point nodal de Ville-neuve saint-Georges. Les plages horaires sont larges : du lundi au vendredi de 4h30 à 19h30, le samedi de 4h30 à 12h.

ORT : Quelles sont les perspectives actuelles ?

M. BASUYAU : On tente une autre approche du marché par la massification des flux. Les coûts d'exploitation augmentent, les perspectives de développement des sites sont souvent limitées en raison de la pression immobilière en milieu urbain. La logique gestionnaire induit la disparition des petits sites en imposant la création des terminaux pour une massification des flux, de façon à obtenir une réduction des coûts et à rester concurrentiel par rapport au trans-

port routier de marchandises (TRM) zone longue. En outre, le transport combiné est pénalisé par le problème d'irrégularité de la partie fer et par les ruptures de charge. La principale contrainte est de parvenir à offrir un service au même prix que le TRM. Les entreprises et les chargeurs y trouvent leur intérêt, les nouveaux sites proposent des possibilités de stockage intermédiaire et permettent aussi un assouplissement des contraintes de main d'œuvre. Actuellement, la zone de chalandise autour de la plate-forme se situe autour de 120 Km. La pertinence du transport combiné par rapport à la route se situait, il y a quelques années autour de 500 Km mais dès la fin 2000, cette distance de pertinence s'allonge et approche les 700 Km. Cette constatation signifie qu'actuellement, le transport combiné de marchandises de Bordeaux à Paris n'est plus pertinent en terme de rentabilité.

Le site d'Angoulême qui a fermé durant l'année 2001, était très lié au marché local et ne permettait pas de perspectives de développement, d'autant qu'il existe aussi un site à Cognac, distant seulement d'une quarantaine de kilomètres. Aujourd'hui, Cognac reste le seul site de transport combiné de la région Poitou-Charentes et repose principalement sur un produit unique : le cognac. Cependant, le transport s'effectue actuellement par route de Cognac à Bordeaux puis par fer à partir de la plate-forme d'Hourcade, sans exclure que le transport au départ de Cognac se fasse à nouveau par voie ferroviaire*** comme c'était le cas précédemment. A suivre

Propos recueillis par Véronique ROY

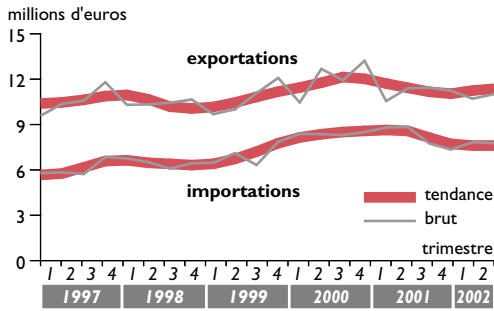
* Menée conjointement par l'Etat et la Région Poitou-Charentes son objectif est d'examiner à partir de solutions innovantes, avec des chantiers dimensionnés, les conditions de développement du transport combiné en Poitou-Charentes, notamment sur l'axe Poitiers-Niort-La Rochelle

*** Il convient en effet de rappeler que le Livre Blanc de Bruxelles préconise 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. Le transport ferroviaire reste le secteur stratégique qui conditionne, en particulier pour les marchandises, le succès du rééquilibrage modal.



données générales

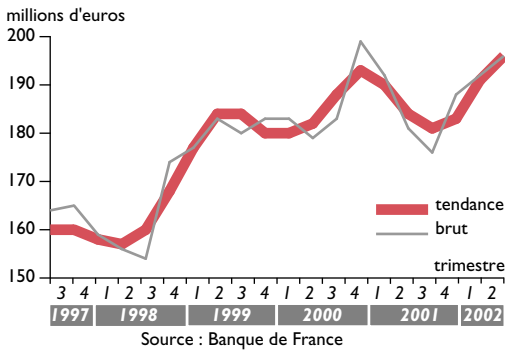
Le commerce extérieur de Poitou-Charentes



EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Exportations	+1,5 %	-3,4 %
Importations	-11,1 %	-12,1 %

La conjoncture économique s'esouffle légèrement durant le second trimestre 2002 en Poitou-Charentes. Les exportations régressent de 3 % tandis que la baisse des importations se poursuit. La chute la plus spectaculaire concerne les entrées de produits de l'industrie automobile (presque 10 % des importations) qui diminuent de moitié.

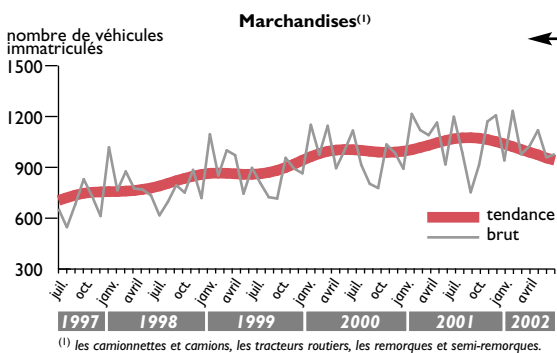
Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



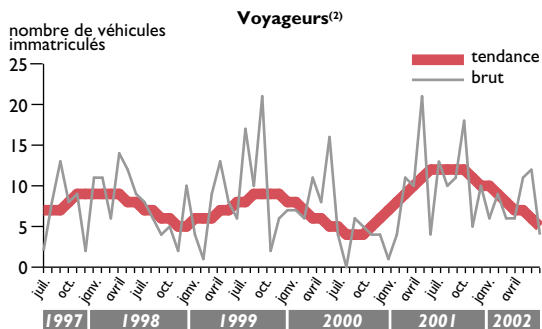
EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+0,0 %	+8,3 %

Les encours de crédit des entreprises de la région connaissent une hausse de 8 % par rapport au second trimestre 2001. Ce niveau relativement élevé des encours de crédit est à resituer dans un mouvement de progression continue depuis cinq ans.

Immatriculations de véhicules neufs

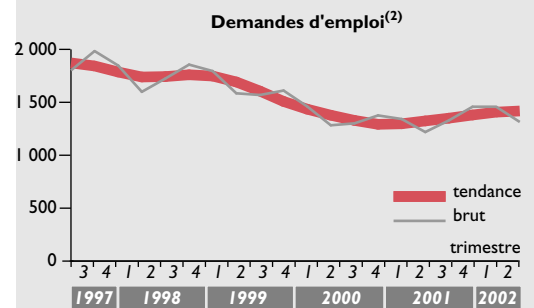
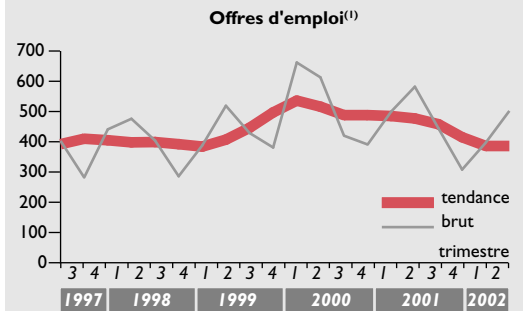


La tendance à la baisse des immatriculations de véhicules de transport de marchandises neufs (-7 %) se confirme durant le second trimestre 2002. Les immatriculations de véhicules d'occasion apparaissent relativement stables (-2 %) depuis plusieurs trimestres.



EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Marchandises	-16,0 %	-6,8 %
Voyageurs	-5,5 %	-28,9 %

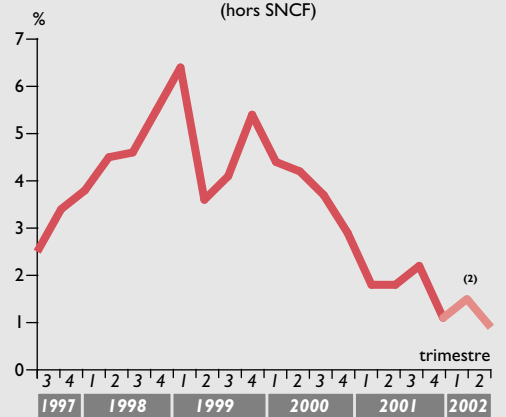
Marché de l'emploi dans les transports



EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Tous secteurs	Offres	-1,5 %
	Demandes	+0,9 %
Secteur transport	Offres	-20,6 %
	Demandes	+8,6 %

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

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)

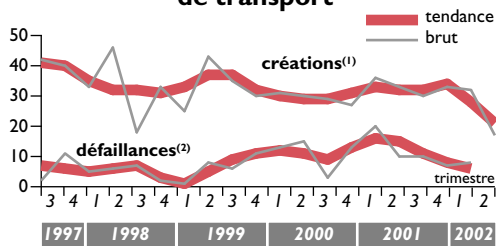


	01/07/00 01/07/01	01/10/00 01/10/01	01/01/01 01/01/02	01/04/01 01/04/02*	01/07/01 01/07/02*
Poitou-Charentes	+1,8	+2,2	+1,1	+1,5	+0,9
Charente	+4,9	+2,9	+1,6	+2,1	+2,1
Charente-Marième	-1,2	+0,3	+0,2	+1,0	+1,9
Deux-Sèvres	+2,7	+4,0	+0,5	+2,7	-2,1
Vienne	+2,5	+1,8	+2,4	+0,3	+2,3

* 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

Les créations d'entreprises ont fortement diminué durant le second trimestre 2002, leur nombre a été divisé par deux par rapport aux trimestres des trois années précédentes. Le nombre de défaillances d'entreprises conserve un niveau stable. Cette tendance est à mettre en relation avec l'application de la réglementation contrôlant la capacité financière des entreprises.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

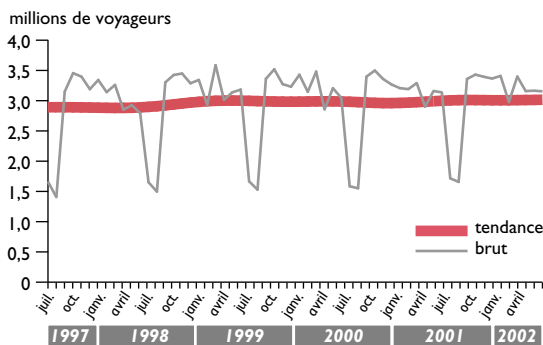
	Au 01/07/00	Au 01/07/01	Au 01/07/02
Transports terrestres	1 504	1 488	1 467
Transports par eau	36	36	34
Transports aériens	6	7	7
Services auxiliaires des transports	342	351	361
Total	1 888	1 882	1 869

(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

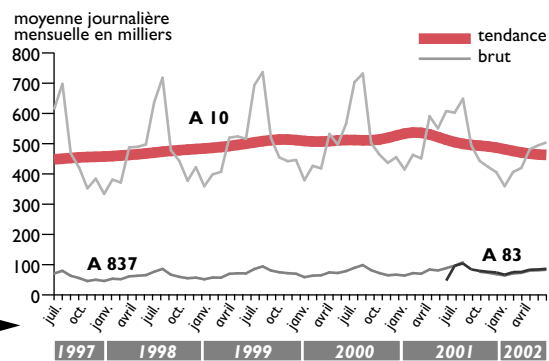
EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+1,0 %	+3,0 %

La fréquentation des transports collectifs urbains de la région augmente de 3 %, démontrant une relative stabilité du trafic de voyageurs si l'on l'excepte l'agglomération châtelleraudaise qui enregistre une progression de 34 % principalement en raison de l'extension de son périmètre des transports urbains.

Pour la première fois depuis près de 4 années, le nombre d'automobiles comptabilisées aux péages autoroutiers de Poitou-Charentes enregistre une évolution négative (-3,5%). Tous les réseaux sont concernés par ce retrait.

Le transport ferroviaire de voyageurs est en légère hausse depuis le début de l'année 2002 (+1,5 %). La stabilisation reste toutefois la tendance de fond de cette activité dans la région.

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

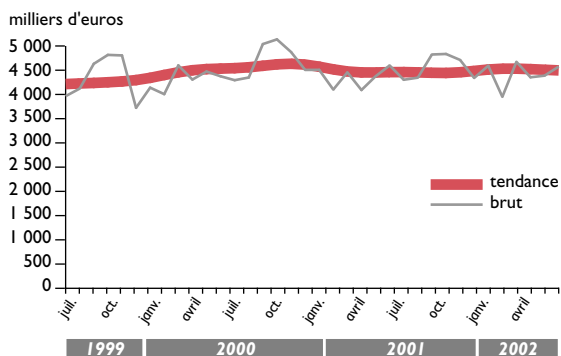


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+5,0 %	-3,5 %

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



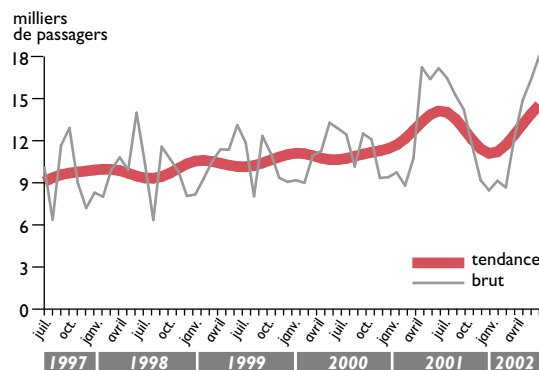
(1) Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+1,2 %	+1,9 %

Le nombre de passagers des aéroports de la région chute de 3 % durant le second trimestre 2002. La baisse la plus importante concerne l'aéroport de La Rochelle (-7,4 %) qui, en dépit du succès des lignes à destination de Londres, peine à compenser la suppression de la ligne en direction de Paris. Cette ligne est à nouveau opérationnelle depuis le 15 juillet, desservie par la compagnie Air jet. L'aéroport de Poitiers continue de renforcer sa position. Son trafic augmente de 4 % ce trimestre, notamment grâce à la mise en service au mois d'avril du 7/7 jours de la compagnie Buzz vers Londres.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



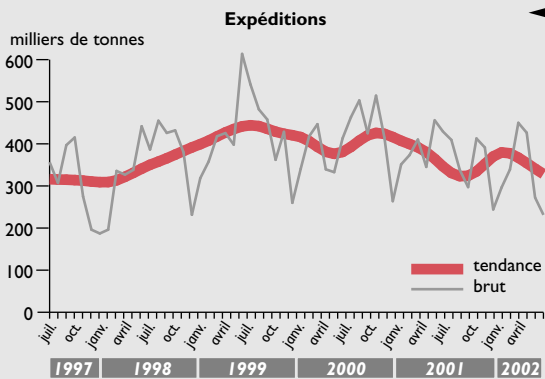
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

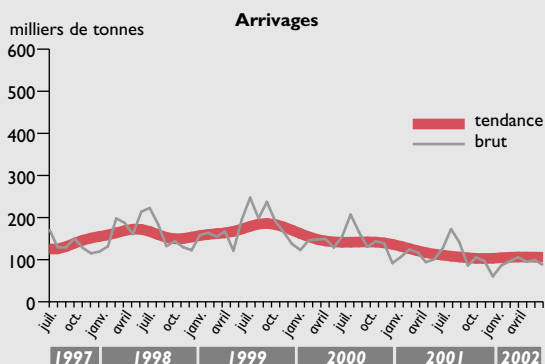
EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+2,3 %	-3,0 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



La tendance à la baisse du fret ferroviaire se poursuit à l'entrée de l'été 2002. Ce recul est principalement causé par une chute de 38 % des expéditions de matériaux de construction (plus de la moitié des expéditions totales) que ne compense pas la reprise du trafic de céréales (+5 %). Cette baisse du trafic de matériaux de construction au départ des carrières des Deux-Sèvres s'explique notamment par la fin des grands chantiers autoroutiers.

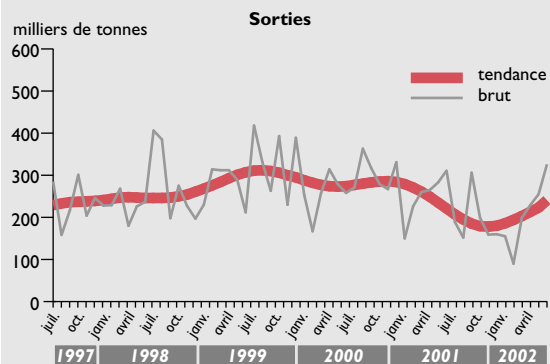
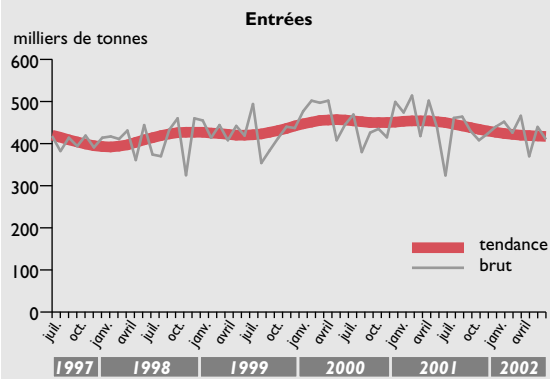


Le trafic des ports de la région Poitou-Charentes subit globalement une légère baisse (-4,2 %) par rapport au second trimestre 2001. Cette baisse est essentiellement due au faible tonnage enregistré par le port de Rochefort durant ce trimestre (-38 %), a contrario, celui de La Rochelle maintient son activité portuaire (+0,5 %). Dans le détail, on remarque une chute du trafic concernant le bois et ses dérivés : -18 % des entrées pour La Rochelle et -75 % des sorties pour Rochefort, principalement en raison de l'arrêt des subventions versées depuis la tempête aux sylviculteurs par l'État, le Conseil Régional et le Conseil Général. (70F par tonne transportée).

Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Expéditions	-3,3 %	-24,4 %
Arrivages	-16,8 %	-12,4 %
TOTAL	-6,5 %	-21,9 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

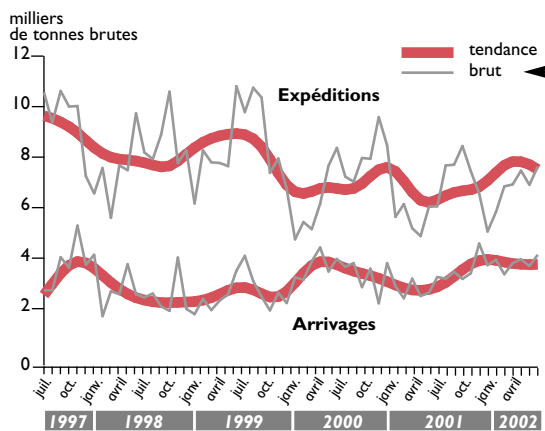


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Entrées	-4,4 %	-3,3 %
Sorties	-30,0 %	-5,6 %
TOTAL	-12,4 %	-4,2 %

Transport combiné⁽¹⁾



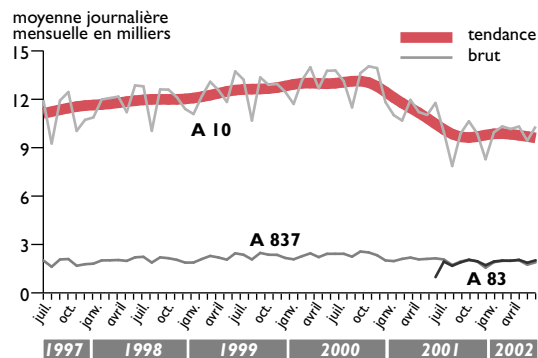
Après des résultats médiocres en 2001, le transport combiné retrouve quasiment le niveau de trafic de 2000 et enregistre une progression marquée pour le second trimestre consécutif. Les expéditions et les arrivages sont à la hausse dans un contexte de bonne tenue du marché du cognac (plus de 90 % du trafic) et plus globalement de l'activité de la façade Atlantique.

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

Source : CNC

EVOLUTION	1 ^{er} trim 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Expéditions	+14,7 %	+28,1 %
Arrivages	+27,8 %	+36,2 %
TOTAL	+19,2 %	+30,9 %

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 02 1 ^{er} trim 01	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+5,8 %	+5,5 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin juin 2002

- ✓ Pour le second trimestre consécutif, l'évolution du transport national effectué par les entreprises de la région est inversée par rapport à la tendance nationale. En effet, les entreprises de Poitou-Charentes ayant répondu à l'enquête régionale annoncent un **certain redressement de leur trafic national à la fin juin 2002**. Bien que négatif, le solde d'opinion se relève sensiblement, notamment pour le trafic urbain et la courte distance. L'amélioration du trafic sur longue distance apparaît moins marquée. Chose peu courante : ce sont les structures de moins de 20 salariés qui semblent le mieux profiter de cette situation.
- ✓ Bien qu'il soit difficile d'évaluer l'évolution du **trafic international** des entreprises de la région, en raison du faible nombre d'entreprises répondantes qui pratiquent ce transport, on constate toutefois une tendance à la **stabilisation de l'activité**. Toutefois, les soldes d'opinion continuent d'être largement en dessous de zéro sur la majorité des origines-destinations. Seules les relations vers l'Allemagne et l'Espagne semblent s'améliorer significativement durant le deuxième trimestre 2002.
- ✓ Dans un tel contexte, la **situation financière des entreprises se redresse légèrement**. Le solde d'opinion concernant la trésorerie gagne 4 points. Les transporteurs estiment que les délais de paiement et les prix des

transports tendent à se stabiliser. Les entreprises paraissent moins pessimistes quant à l'évolution de la conjoncture et de leur activité, 20 % d'entre-elles considèrent que le climat économique est mauvais en juin 2002 contre 56 % en mars.

- ✓ Après trois trimestres consécutifs de stagnation, les entreprises annoncent une **légère reprise de leurs recrutements** (progression du solde d'opinion de 5 points). A contrario, les entreprises **limitent leurs investissements** en matériel de transport. 7 achats sur 10 sont effectués pour remplacer le matériel existant. Sur l'ensemble de l'année 2002, les perspectives d'investissements en véhicules neufs restent relativement basses. Si plus de 6 entreprises sur 10 en moyenne envisagent de stabiliser leurs achats, seules 10 % des réponses annoncent une augmentation des investissements supérieure à 5 % par rapport à 2001.

* 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 qui pratiquent ce type de transport

V.T.



Vient de paraître

L'ORT vient de publier la quatrième 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 2001

- Le nombre d'établissements de TRM baisse de 2 % après trois années consécutives de hausse ;
- L'effectif salarié continue de croître mais a un rythme ralenti. Le marché du travail accuse un certain essoufflement, la hausse des demandes d'emploi (+7 %) étant corroborée par la diminution des offres (-11 %). Le nombre d'offres de contrats à durée indéterminée pour les conducteurs routiers, qui représente 45 % des offres, diminue de 15 % au profit de l'intérim (9 % des offres). L'insertion se révèle plus difficile encore pour les postes de sédentaires dans la mesure où les propositions de CDI ne dépassent pas 14 % des offres. Le bouche à oreille et les candidatures spontanées restent les modes de recrutement privilégiés par les employeurs ;
- En dépit du relèvement progressif du niveau d'en-

trée dans la profession, le nombre d'attestations de capacité de transport délivrées s'élève de 16 %.

- Selon les résultats de l'enquête régionale menée auprès d'un échantillon d'entreprises, le temps de travail des conducteurs tend à diminuer progressivement. Signe de modernisation et d'assainissement du secteur : les 3/4 des entreprises déclarent effectuer des temps de service hebdomadaires inférieurs à 49 heures. Noyau central de l'activité des conducteurs, les temps de conduite déclarés en 2001 apparaissent légèrement moins élevés qu'en 2000 ;
- La hausse progressive du niveau des rémunérations (salaire net + frais de route) se confirme. 76 % des entreprises ayant répondu à l'enquête annoncent des salaires nets supérieurs à 1 128 euros (7 400 francs) pour leurs conducteurs effectuant moins de 49 heures hebdomadaires. 9 entreprises sur 10 annoncent ce même niveau de salaire pour leurs conducteurs ayant des temps de service plus importants ;
- Après deux années de baisse, le nombre d'accidents de travail avec arrêt augmente de 5 % tandis que le taux de risque se stabilise. Sur la route, le nombre d'accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd régresse de

18 %. A contrario, le taux de gravité de ces accidents s'élève de 17 % ;

- En raison de la complexité des démarches à entreprendre et du risque de contrôle induit, les entreprises font peu appel aux dispositifs d'allègement et de réduction des cotisations sociales ;
- La santé économique des entreprises de la région Poitou-Charentes présente une assez bonne tendance. La baisse du prix des carburants et le relèvement des tarifs en début d'année 2001 ont permis aux entreprises d'améliorer leur marge de rentabilité. Par contre, les chefs d'entreprises ont freiné leurs investissements dans un contexte de progression ralentie du chiffre d'affaires.

Ce tableau de bord peut être consulté sur le site Internet de l'ORT (www.ort-poitou-charentes.asso.fr) dans la rubrique « nos publications » ou peut vous être envoyé sur simple demande.

V.T.

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

Transports collectifs urbains et interurbains : actualisation du régime des aides de l'Etat

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains a proposé le principe d'une approche globale basée sur une meilleure intégration des politiques de déplacements et des transports collectifs dans l'aménagement et le développement des territoires. De nouveaux outils ont été mis à la disposition des autorités publiques en vue précisément de permettre un développement équilibré et durable des territoires.

Qu'il s'agisse des documents de planification (schémas de services collectifs des transports, schémas de cohérence territoriale, plans de déplacements urbains) ou des dispositifs de contractualisation entre l'Etat et les collectivités territoriales (nouvelle génération de contrats de plan Etat-Région, contrats de pays ou d'agglomération, contrats de ville...), tous reflètent l'importance accordée aujourd'hui aux politiques de déplacements et de transports collectifs.

Dans ce nouveau contexte conduisant à repenser la conception des transports collectifs, il convenait d'actualiser le régime des aides de l'Etat aux transports collectifs de province, arrêté en décembre 1994. Tel est l'objet de la circulaire n° 2001-51 relative aux aides de l'Etat du 10 juillet 2001. Cette circulaire vise, en améliorant la lisibilité des aides de l'Etat, à renforcer les politiques globales des déplacements et la cohérence entre ces politiques et les politiques urbaines, à accroître l'attractivité des services de transports collectifs et à favoriser une meilleure qualité de vie en ville. Elle concerne aussi bien les aides aux déplacements urbains que celles aux transports collectifs routiers départementaux et régionaux.

S'agissant du **transport urbain**, les **aides de l'Etat sont conditionnées par l'existence**, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, d'un **PDU approuvé** ou par l'existence, dans les villes de moins de 100 000 habitants, d'une **stratégie globale en matière de déplacements**.

Pour les **transports collectifs départementaux et régionaux**, les aides de l'Etat sont désormais conditionnées **par l'existence d'un schéma départemental ou régional des transports collectifs**. Ce schéma devra, à partir

d'une analyse approfondie des besoins des habitants, spécifier la nature et la consistance de l'offre en transports collectifs proposée et devra également préciser les actions visant à améliorer l'intermodalité.

Les **opérations subventionnables**, à un taux maximal fixé par la circulaire, peuvent porter, par exemple, sur la réalisation d'études, sur la mise en place d'actions visant à améliorer la qualité de services (systèmes d'information, aménagement/création de voiries...), à favoriser l'intermodalité (pôles d'échanges, parc-relais, projets de billetterie...).

Pour bénéficier d'une aide de l'Etat, les autorités organisatrices de transports doivent déposer leurs demandes auprès des préfets de département (directions départementales de l'Equipement) pour les transports urbains et départementaux et auprès du préfet de région (direction régionale de l'Equipement) pour les transports collectifs régionaux.

Dans le cadre de l'application de cette circulaire, une aide de l'Etat d'un montant de 2 641 018 euros a, dès à présent, été déléguée pour la région Poitou-Charentes, au titre de l'année 2002, au regard des dossiers déposés par les autorités organisatrices. Cette aide va contribuer à la mise en œuvre des PDU de La Rochelle, de Poitiers, à la réalisation des études de PDU de Niort, de Rochefort et de Royan.

JP. Bazin

Contact DRE : JP. Bazin ☎ 05 49 55 65 53

BREVES

Le nouveau Chronotachygraphe

Les spécifications du nouvel appareil de contrôle électronique ont été publiées le 5 août 2002 au Journal Officiel des Communautés Européennes. Tous les nouveaux véhicules devront en être équipés d'ici deux ans. Pour les véhicules immatriculés ou mis en service depuis le 1er janvier 1996, l'installation sera effectuée à l'occasion du remplacement de leur ancien appareil de contrôle. Le Ministère de l'Equipement vient de publier une brochure d'information sur ce nouveau chronotachygraphe, disponible sur demande.

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-82

Première au niveau national : Signature d'une convention entre la DRE Poitou-Charentes et le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Poitiers

Le 19 septembre 2002, la Direction Régionale de l'Equipement et le Parquet du Tribunal de Grande Instance de Poitiers ont signé une convention de partenariat destinée à améliorer le traitement des affaires pénales relevant du transport. L'objectif est de rendre pleinement efficace la chaîne contrôle-verbalisation-sanction en simplifiant la procédure et la réponse judiciaire. L'ordonnance pénale sera directement préparée par les agents verbalisateurs, en lieu et place de l'avis, ce qui permettra d'aboutir à un taux de poursuite proche des 95 % et de réduire le laps de temps nécessaire à une réponse judiciaire autour de deux mois.

Contact DRE : Didier GOMME ☎ 05-49-55-65-90

Parution de l'annuaire statistique des transports Poitou-Charentes 2001

L'annuaire statistique des transports n°8, réalisé par l'Observatoire régional des transports (ORT), a été diffusé en août 2002. Des tableaux statistiques, concernant les transports de voyageurs et de marchandises en Poitou-Charentes, sont présentés par mode de transport et sont illustrés par des graphiques et des cartes en couleur. Des informations plus générales, traitant notamment de l'emploi et de la démographie des entreprises ainsi que des données sur l'activité internationale de la région, viennent également nourrir ce document. Cet annuaire peut être consulté sur le site de l'ORT (www.ort-poitou-charentes.asso.fr) rubrique « nos publications » ou demandé à l'ORT dans la limite des stocks disponibles.

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-87

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

Directeur de la publication : Serge Goyault - 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 2 200 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T



RÉGION
**Poitou
Charentes**
La Dynamique Humaniste

