

N° 28

L'équipe de l'ORT
vous présente
ses meilleurs vœux pour
la nouvelle année 2003

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

Lettre trimestrielle de l'Observatoire

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

Le port de La Rochelle de nouveau connecté à une ligne Feeder

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM

Enquête de conjoncture septembre 2002

Réglementation ; Actualités

5

INFORMATIONS-ÉTUDES

Renforcement de l'offre régionale TER Poitou-Charentes

6

Le port de La Rochelle de nouveau connecté à une ligne Feeder

Après la suspension, pour cause de déficit, de la navette maritime hebdomadaire de porte-conteneurs en février 2002*, le port de La Rochelle renoue avec le feeder. La compagnie maritime mondiale CMA CGM élargit la desserte de sa ligne « feeder atlantique » au port de La Rochelle-Pallice. L'inauguration de cette nouvelle desserte baptisée « Service Arc Atlantique » a eu lieu le 28 novembre 2002.



Inauguration de l'escale à La Rochelle à bord du « Gascogne » ©Photo : Y. BOUVART

L'armement CMA CGM et le port de La Rochelle ont décidé d'unir leurs forces pour relier de nouveau le port de La Rochelle à une ligne feeder; des études de marché et l'expérience précédente ayant démontré qu'il existait un potentiel au niveau de la région Poitou-Charentes pour le développement d'un tel service. Ainsi, le feeder atlantique, qui assurait depuis 1996 la liaison entre les ports du Havre et d'Anvers et ceux de Bordeaux et de Montoir; fait escale à La Rochelle-Pallice depuis la fin novembre 2002. L'inauguration de cette nouvelle desserte, qui a eu lieu le 28 novembre 2002 au môle d'escale de La Pallice, s'est déroulée à bord du navire « Gascogne » en présence d'une quarantaine de personnes.

Yves Bouvart, directeur du port de La Rochelle, se félicite de cette nouvelle connexion du port aux grands courants maritimes internationaux. Il précise que « cette nouvelle ligne ne fait l'objet d'aucune subvention ».

Toutefois, Yves Bouvart précise que « la partie n'est pas gagnée pour autant. Il est maintenant nécessaire de constituer des réseaux, de s'insérer dans la chaîne de transport déjà établie et de capter des marchés. La réussite de cette ligne feeder passera par la qualité, la fiabilité et la durabilité des services offerts pour répondre à la politique du « juste à temps ».

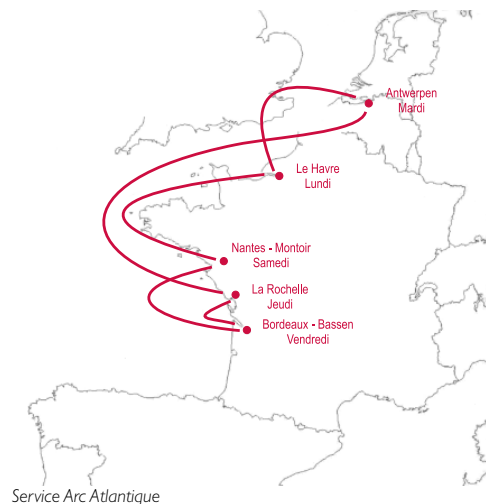
de la région. Aussi, le but recherché dans un premier temps est-il d'accéder à un trafic hebdomadaire de 100 boîtes » indique Yves Bouvart.

Une large communication est mise en œuvre pour promouvoir ce mode de transport alternatif auprès des chargeurs de la région. La contractualisation avec les industriels démarre doucement. L'armement CMA CGM et le port de La Rochelle feront un premier bilan d'activité et de « viabilité » de ce service dans 6 mois. Rendez-vous en début d'été 2003.

Zoom sur le « Service Arc Atlantique »

Ce nouveau service est assuré par un navire, le Gascogne, offrant une capacité de 600 EVP (Equivalent vingt pieds). Mesurant 140 mètres de long et 20 mètres de large, il atteint une vitesse de 17,5 nœuds.

Selon la CMA CGM, cette nouvelle escale offre une alternative aux transports terrestres, et notamment à l'engorgement de la route, pour tous les industriels et autres chargeurs. Considérant que la voie maritime apparaît comme la solution d'avenir, la compagnie maritime poursuit sa diversification en offrant de nouveaux services.



Service Arc Atlantique

En plus de l'image d'un transport perspectueux de l'environnement, nous comptons également sur l'attractivité de nos coûts de transport pour attirer les chargeurs, face à la redoutable concurrence du transport routier qui propose des prix toujours plus bas.

Nous considérons que le seuil de rentabilité de ce service devrait être atteint avec un trafic de 200 conteneurs. Mais, il faudra du temps pour constituer ou reconstituer des schémas logistiques avec des industriels

En savoir plus sur le feeder

Le feeder ou transport maritime de courte distance désigne la navigation qui est limitée à la proximité des côtes de l'Europe. En reliant les ports moyens pour assurer les échanges interrégionaux, le cabotage maritime permet de connecter les entreprises locales aux grands courants commerciaux internationaux.

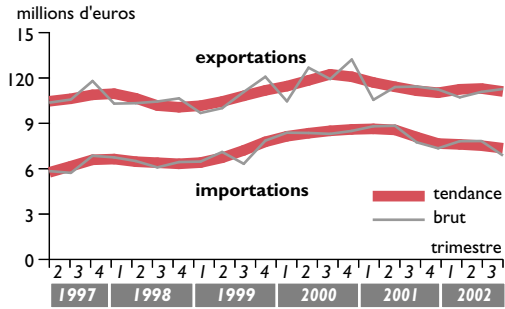
- Il existe 2 types de lignes feeder :
- la ligne dédiée qui appartient à un armateur qui organise du pré ou post acheminement maritime, avec des petits navires desservant les ports moyens, vers leurs gros bateaux qui assurent les trafics transocéaniques ;
 - la ligne de feeder indépendant qui est au service de tous les armements, qui se caractérise généralement par une diversité des clients.

* Cf. éditorial de la lettre de l'ORT n°25 d'avril 2002

Propos recueillis par Valérie TOUZEAU

données générales

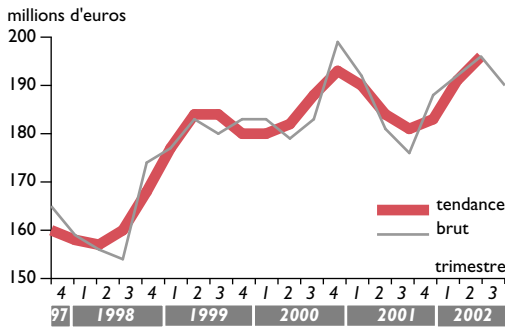
Le commerce extérieur de Poitou-Charentes



EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Exportations	-2,9 %	-1,4 %
Importations	-11,4 %	-11,4 %

La morosité de la conjoncture, observée à l'échelon national depuis plus d'un an, caractérise également l'économie du Poitou-Charentes à la fin septembre 2002. La demande intérieure s'essouffle significativement depuis plusieurs mois et les exportations stagnent. Si les principaux postes d'importation enregistrent une évolution relativement stable, l'érosion des entrées de produits de l'industrie automobile (8 % des importations) se poursuit.

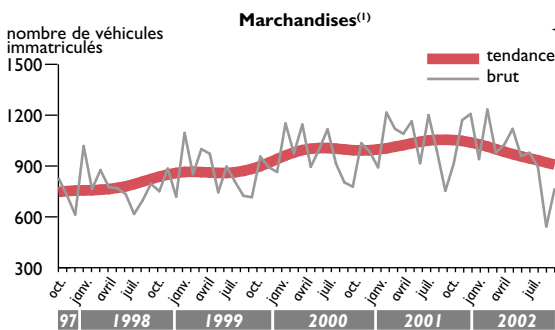
Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



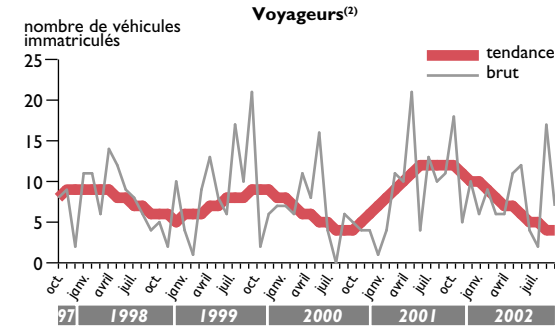
EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+8,3 %	+8,0 %

Les encours de crédit des entreprises de transport ont augmenté de 8 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, signe d'une conjoncture économique morose.

Immatriculations de véhicules neufs



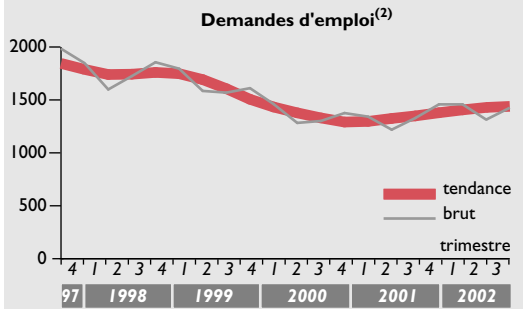
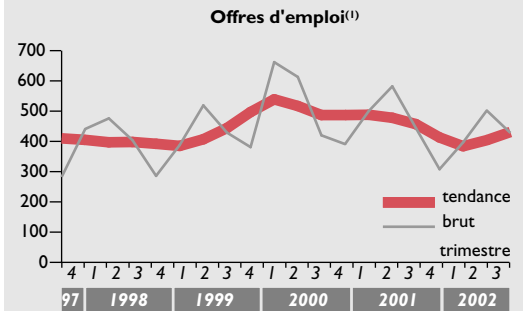
En cette période d'incertitude économique, les entreprises jouent la carte de la prudence en minimisant au maximum leurs achats de véhicules neufs de marchandises. Au vu des premiers résultats de l'enquête réalisée auprès des transporteurs de marchandises de la région, moins d'1/3 des entreprises répondantes déclarent avoir investi dans du matériel de transport au cours du troisième trimestre 2002.



EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Marchandises	-6,8 %	-16,9 %
Voyageurs	-28,9 %	-33,3 %

Après le « bon cru » 2001, le marché de l'emploi dans le secteur des transports apparaît moins dynamique en 2002 (à la fin septembre). Si la tendance à la baisse des offres d'emploi semble ralentir, la croissance des demandes reste relativement élevée depuis 9 mois (7 à 8 %).

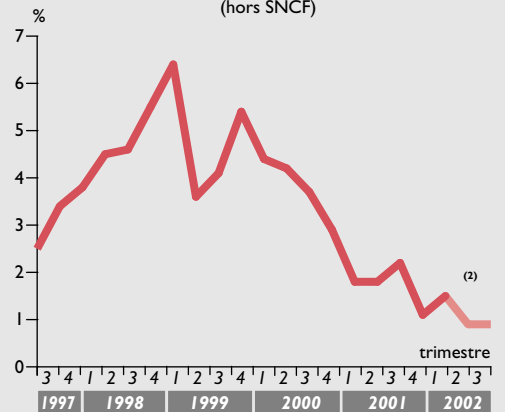
Marché de l'emploi dans les transports



EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01	
Tous secteurs	Offres	+3,7 %	-1,5 %
	Demandes	+1,2 %	+1,1 %
Secteur transport	Offres	-13,7 %	-3,6 %
	Demandes	+7,8 %	+7,3 %

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)

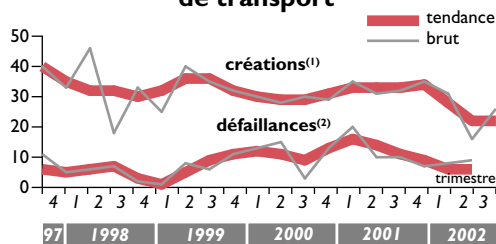


	01/11/00 01/11/01	01/10/01 01/10/02	01/04/01 01/04/02	01/07/01 01/07/02*	01/10/01 01/10/02*
Poitou-Charentes	+2,2	+1,1	+1,5	+0,9	+0,9
Charente	+2,9	+1,6	+2,1	+2,1	+2,4
Charente-Marienne	+0,3	+0,2	+1,0	+1,9	+1,9
Deux-Sèvres	+4,0	+0,5	+2,7	-2,1	-0,5
Vienne	+1,8	+2,4	+0,3	+2,3	+0,7

* 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

Au niveau national comme au niveau régional, on observe que le nombre de créations est en net recul par rapport à une année 2001 déjà caractérisée par un faible nombre de créations. Le nombre de défaillances reste stable, essentiellement en raison de l'application de la réglementation sur la capacité financière des entreprises.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

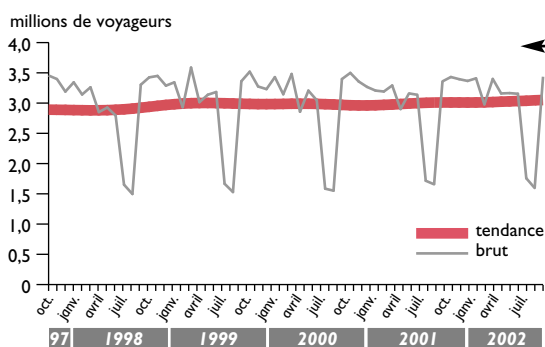
	Au 01/10/00	Au 01/10/01	Au 01/10/02
Transports terrestres	1 512	1 489	1 469
Transports par eau	37	37	35
Transports aériens	6	7	7
Services auxiliaires des transports	344	351	364
Total	1 899	1 884	1 875

(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

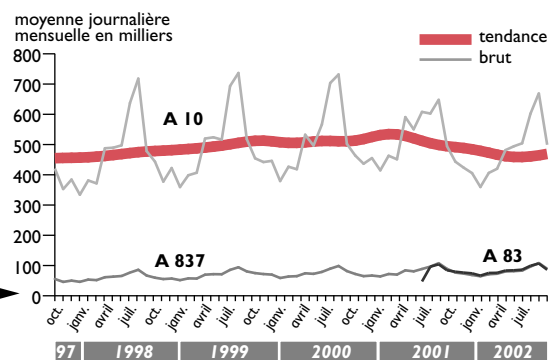
Source : Sociétés d'exploitation

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

La fréquentation des transports collectifs urbains du Poitou-Charentes se stabilise durant le troisième trimestre 2002. A Niort, la période transitoire d'adaptation à la nouvelle tarification « TAN fréquence plus » mise en place en mars 2002 explique en partie la baisse du nombre de voyages enregistrée durant l'été.

Le nombre de voitures comptabilisées aux péages des 3 autoroutes de Poitou-Charentes augmente légèrement durant le troisième trimestre 2002 par rapport au troisième trimestre 2001 (+1,5 %).

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



(1) Entrées et sorties confondues

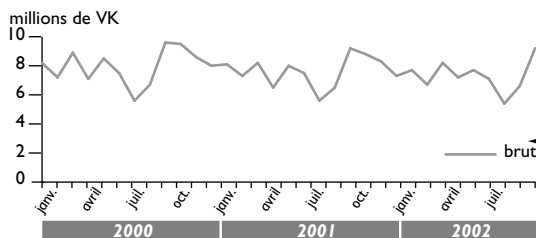
Sources : ASF et Cofiroute

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

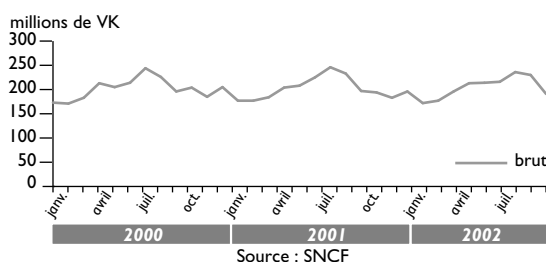
Un nouvel indicateur de l'activité ferroviaire voyageur, plus pertinent, intégrant la totalité des ventes de billets sera analysé chaque trimestre dans ses deux composantes : le trafic interne et l'interrégional. Depuis le début de l'année, le trafic voyageurs SNCF, exprimé en voyageurs/kilomètres, stagne. Le trafic interne à la Région Poitou-Charentes diminue légèrement de 1 %. Le trafic en provenance et à destination des autres régions françaises est pratiquement stable. Le ralentissement économique, sensible surtout depuis le début 2001, se traduit par cette stagnation des volumes des déplacements.

Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



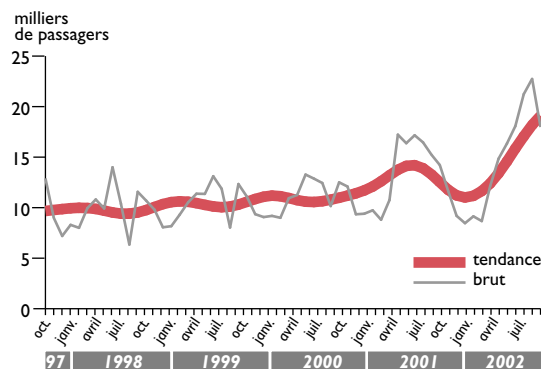
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Trafic interne	+0,0 %	-0,5 %
Trafic interrégional	+0,9 %	-2,7 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



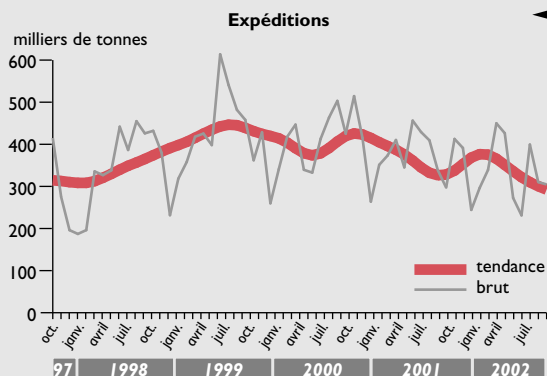
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

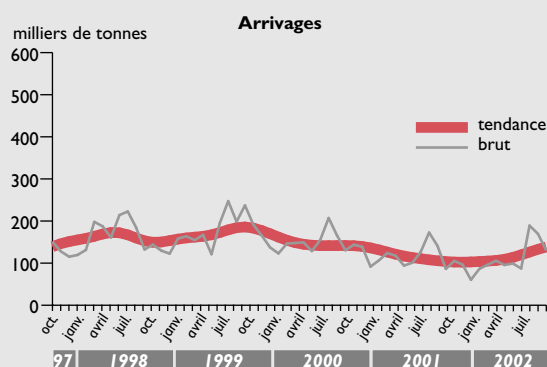
EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Poitou-Charentes	-3,0 %	+34,9 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Le fret ferroviaire connaît une progression globale de 4% ce trimestre, de 22% pour les arrivages et une légère baisse de 3% pour les expéditions. L'activité s'établit à un niveau sensiblement équivalent à celui de l'année 2001 avec cependant des progressions significatives dans les domaines des céréales, des produits sidérurgiques et de carrières.

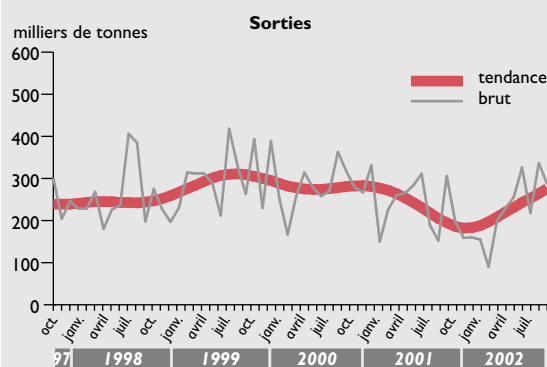
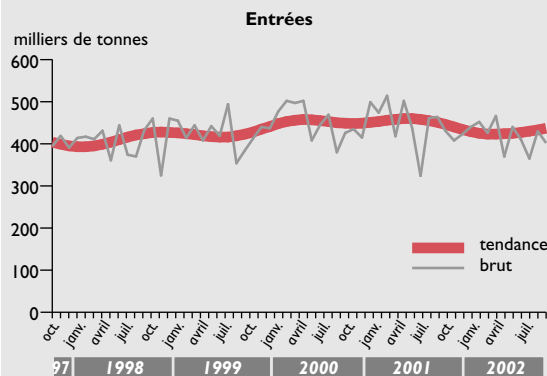


Le trafic des ports de la région Poitou-Charentes se maintient globalement et enregistre une légère augmentation proche de 2% après plusieurs trimestres de baisse. Les ports de Tonnay-Charente et de Rochefort observent une évolution négative de leur trafic durant le troisième trimestre 2002. Inversement, le Port de La Rochelle a connu un trafic record au mois d'octobre avec un total de 830 875 tonnes de marchandises, niveau inégalé jusqu'ici. L'essentiel des marchandises transportées est constitué de céréales en provenance du département de la Vienne.

Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Expéditions	-24,4 %	-3,0 %
Arrivages	-12,4 %	+22,2 %
TOTAL	-21,9 %	+4,0 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

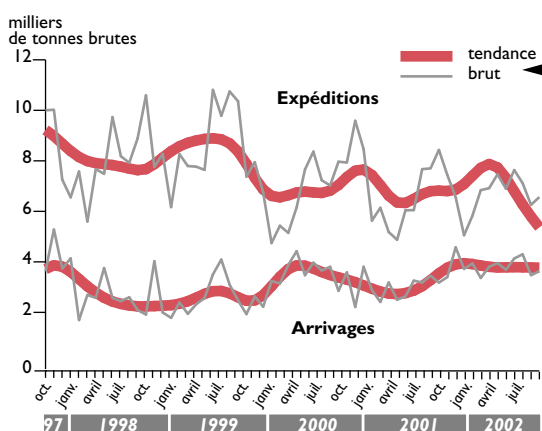


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Entrées	-3,3 %	-11,6 %
Sorties	-5,6 %	+30,1 %
TOTAL	-4,2 %	+1,8 %

Transport combiné⁽¹⁾



Dans un contexte économique morose, les expéditions de marchandises par transport combiné connaissent une baisse de 16% que les arrivages ne parviennent pas à compenser (+15%) soit au total une baisse de 6% par rapport au même trimestre de l'année précédente.

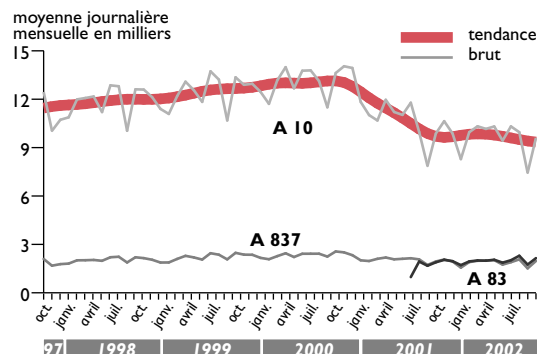
Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers de la région est en augmentation de 20% par rapport au troisième trimestre 2001. Cette hausse peut être rapprochée des interdictions de circuler sur la RN 10 en raison des travaux en cours.

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

Source : CNC

EVOLUTION	2 ^e trim 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Expéditions	+28,1 %	-15,6 %
Arrivages	+36,2 %	+14,7 %
TOTAL	+30,9 %	-6,4 %

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 02 2 ^e trim 01	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01
Poitou-Charentes	+5,5 %	+19,3 %

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

- ✓ Selon l'opinion des transporteurs de Poitou-Charentes, le **transport national enregistre une très légère baisse** durant le troisième trimestre 2002. Ce constat s'inscrit dans la tendance nationale. Si le solde d'opinion se stabilise sur la courte distance, il perd 1 point sur la longue distance et 2 points sur le transport urbain, par rapport au second trimestre 2002. On constate que les petites structures enregistrent une dégradation plus importante sur la longue distance (-7 points).
Les chefs d'entreprises prévoient une détérioration de la situation pour la fin de l'année 2002.
- ✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent ce transport, il est difficile d'évaluer l'évolution du **trafic international** des entreprises de la région. La **tendance générale est à la dégradation** de ce type de transport sur une majorité des origines-destinations. A l'échelon national, ce ralentissement de l'activité est général avec l'ensemble des pays. Les chefs d'entreprise estiment que la concurrence des transporteurs étrangers est plus vive qu'en 2001, Europe de l'Est en tête. Dans leurs commentaires, les entreprises incriminent l'absence d'harmonisation de la réglementation dans l'Union Européenne. Ils mettent également en avant le coût élevé du social.
- ✓ Dans un tel contexte, la **situation de la trésorerie des entreprises se dégrade** (-12 points). Le solde d'opinion concernant les prix du transport

est négatif et en baisse. Cela traduit les inquiétudes des transporteurs, notamment dans les PME, au sujet de l'évolution de ces prix. Plus pessimistes qu'à la fin de l'été 2001, 47 % des entreprises ayant répondu à l'enquête considèrent que le climat économique général actuel est mauvais. Les délais de paiement restent relativement stables à la fin septembre 2002.

- ✓ Pour la première fois depuis mars 1997, le solde d'opinion concernant le recrutement de conducteurs routiers passe en dessous de la barre de zéro. Toutefois, les chefs d'entreprise qui déclarent avoir des difficultés pour recruter des conducteurs routiers restent majoritaires (57 % en juin 2002 contre 64 % en juin 2001 et 78 % en juin 2000). Le manque de chauffeurs expérimentés est toujours pointé du doigt. La **diminution annoncée des effectifs s'accompagne d'une baisse sensible des achats de véhicules** (-9 points). Près de 9 achats sur 10 sont destinés à remplacer du matériel existant, ce taux atteignant 100 % dans les structures de moins de 20 salariés.

* **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.



Réglementation - Actualités

Capacité financière des entreprises

La condition de capacité financière, comme celles de capacité professionnelle et d'honorabilité, doit être remplie en permanence par toute entreprise de transport. La « loi Gayssot » a précisé cette obligation en demandant à ce que, dans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice comptable, chaque transporteur fasse parvenir à la DRE l'imprimé (CERFA n° 11415*02) de déclaration annuelle relative à la condition de capacité financière et à la sous-traitance.

Sous l'effet d'une lettre circulaire de relance adressée aux entreprises cet été, les retours de déclarations s'accroissent, mais il en manque encore ! Aujourd'hui, le bilan fait apparaître que moins de 15 % des entreprises n'ont pas la capacité financière, dont un peu plus de la moitié ont des capitaux propres négatifs.

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

Commission des sanctions administratives

Pour la première fois depuis la relance des commissions des sanctions administratives, la dernière réunion a traité exclusivement du cas des entreprises n'ayant pas la capacité financière. En effet, un des axes du ciblage du contrôle en entreprise était la présence de capitaux propres négatifs. Jusqu'à présent, ces contrôles avaient permis de déceler également un comportement infractionniste.

Le 4 novembre dernier, les quatre dossiers examinés ne présentaient pas (ou très peu) de déviance par rapport à la réglementation, mais par contre une situation financière ayant entraîné des mises en demeure restées sans effet de la part de l'administration.

Ainsi, cela a conduit le préfet à radier trois d'entre elles, la quatrième ayant présenté en séance une recapitalisation satisfaisante.

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

Accord du 25 novembre 2002

Suite aux négociations entre les syndicats de chauffeurs routiers et les fédérations patronales du transport routier, un accord a été signé le 25 novembre 2002 entre la CFTC, la CFE-CGC, la FNCR et FO côté salariés et la FNTR, TLF et la Chambre syndicale du déménagement côté patronat. S'ils n'ont pas obtenu de treizième mois conventionnel que réclamait la CFDT, les signataires ont néanmoins acquis :

- l'inscription du taux horaire garanti dans la convention collective ;
- une revalorisation de la garantie annuelle de rémunération (GAR) de 1 point par an pendant 3 ans ;
- une augmentation de salaire moyenne de 14 % en trois ans avec clause de revoyure dès que l'inflation dépasse 1 %.

Renforcement de l'offre régionale TER Poitou-Charentes : Programme Val 2 Charentes

Pour préparer la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs, la Région Poitou-Charentes a engagé tout au long de l'année 2001 une vaste concertation qui s'est concrétisée en décembre 2001 par l'adoption du Projet d'Orientations Ferroviaire Poitou-Charentes 2002-2006.



Ce projet comprend 5 programmes d'action dont un sur l'offre Val 2 Charentes est le premier volet du programme offre. Il s'agit du renforcement de l'offre de la partie sud-ouest Angoulême-Saintes-La Rochelle de la boucle ferroviaire qui relie les 8 villes et agglomérations les plus peuplées de la région Poitou-Charentes. **6 trains quotidiens** aux heures de pointe sont créés depuis le 15 décembre 2002 :

- ✓ 2 entre La Rochelle et Saintes (s'ajoutant aux 17 trains actuels) ;
- ✓ 3 entre Saintes et Angoulême (14 trains actuels) ;
- ✓ 1 entre Saintes et Royan (15 trains actuels).

Ces nouveaux services visent 3 types de marchés :

- ✓ **les déplacements quotidiens liés au travail et aux études.**
Les créations permettront de proposer aux heures de pointe du matin et du soir **2 aller-retour** contre un seul le plus souvent aujourd'hui sur ces lignes.
- ✓ **les déplacements intervilles de type professionnels et privés/loisirs.**
4 trains direct Angoulême-Cognac-Saintes-Rochefort-La Rochelle contre un seul aujourd'hui seront assurés, permettant notamment des séjours de journée depuis Angoulême ou Cognac à Rochefort ou La Rochelle, et inversement.
- ✓ **les déplacements vers Paris avec la création d'une correspondance TGV supplémentaire à Angoulême.**

Ils visent également une meilleure utilisation du matériel ferroviaire de l'activité TER Poitou-Charentes, ces créations étant réalisées à parc constant.

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

BREVES

Parution des chiffres clés des transports 2001 en Poitou-Charentes

La plaquette des chiffres clés des transports n°2, réalisée par l'Observatoire régional des transports (ORT), vient d'être publiée. Ce document peut être consulté sur Internet à l'adresse suivante : 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

L'ORT a participé au **groupe de réflexion sur l'avenir du Pays Mellois** le 16 novembre 2002. Le développement de l'intermodalité a été l'un des sujets abordés (réflexion sur le positionnement des Maisons-Blanches dans cette perspective).

Contact André TURCOT : ☎ 05-49-55-65-80

Assises des libertés locales

Les assises se sont tenues le 9 novembre 2002 au Palais des congrès du Futuroscope. Auparavant, trois rencontres préparatoires ont eu lieu dans la

région, dont un atelier à Bressuire consacré aux infrastructures et aux transports en présence de Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux transports. Deux points forts sont ressortis de cet atelier : la discussion sur la maîtrise d'ouvrage des routes nationales et la réflexion sur les modes de transports alternatifs.

Contact ORT :
André TURCOT : ☎ 05-49-55-65-80

Programme Régional de Santé (PRS) « accidents de la voie publique »

La Conférence Régionale de Santé a depuis plusieurs années inscrit les accidents de la voie publique comme priorité régionale. Le Programme Régional de Santé (PRS) « accidents de la voie publique » a été officiellement lancé le 18 mai 2000 suite à une lettre de commande de Monsieur le préfet de région à l'URCAM qui s'était proposée comme chef de projet. Un groupe de programmation constitué de partenaires d'horizons différents (santé, services de l'Etat, associa-

tions...) a élaboré les objectifs du programme ainsi que les fiches des axes de travail. Les trois objectifs généraux sont :

- améliorer la connaissance sur les accidents de la voie publique ;
- diminuer de 15 % le nombre de tués et blessés graves de moins de 25 ans en Poitou-Charentes ;
- réduire les conséquences physiques, psychiques et sociales des accidents de la voie publique.

Les 10 objectifs opérationnels ont été pris en charge par des groupes de travail afin de définir des actions.

En 2002, un premier appel à projet a été lancé. Sur 17 actions présentées au groupe de suivi, 7 ont reçu un avis favorable et le LABEL PRS.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez consulter le site internet de l'URCAM <http://www.urcam-poitou-charentes.fr/>, puis dans sommaire/prévention/accidents routes

Contact Eric Blancheton : ☎ 05-49-55-65-83

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@ji-carre.net - Site internet www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet.

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