

# OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

Lettre trimestrielle de l'Observatoire

## SOMMAIRE

### ÉDITORIAL

Le développement des compagnies à bas prix |

### STATISTIQUES

2-4

### LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture juin 2003

5

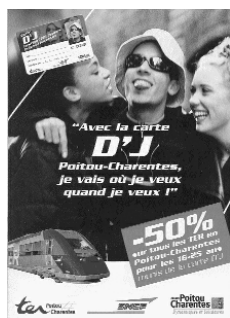
### INFORMATIONS-ETUDES

Etudes en cours

MUTA

6

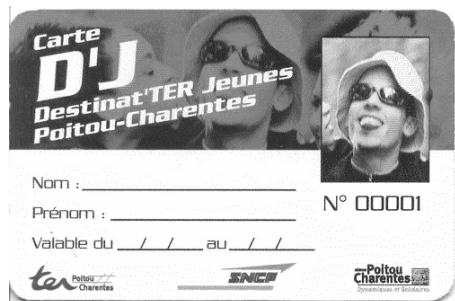
## BREVES



Depuis le mois de septembre, un nouveau tarifTER a été lancé à l'attention des jeunes de 16 à 25 ans, la carte D'J Poitou-Charentes.

Moyennant l'achat d'une carte vendue 20 euros dans une gare SNCF située en Poitou-Charentes, et à condition de

justifier d'une adresse en Poitou-Charentes, le détenteur peut voyager pendant un an avec 50 % de réduction dans les TER et les Corails tous les jours de l'année, quel que soit le trajet dans les limites du territoire régional.



Des négociations sont en cours avec les Régions limitrophes pour permettre l'extension de la carte aux trajets interrégionaux.

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

## Le développement des compagnies à bas prix

Dans un contexte national et international difficile pour le transport aérien, les aéroports de la région Poitou-Charentes connaissent une progression importante des flux de passagers. L'arrivée de compagnies à bas-coûts a accéléré cette tendance en reliant pour la première fois des aéroports de proximité, à une capitale européenne. Fortement contestées et médiatisées, les négociations avec la compagnie irlandaise à bas-coûts Ryanair sont actuellement en cours.



Avion sur le tarmac de l'aéroport de Poitiers. Crédit photos : S. de Dianous

### Historique

Les aéroports de Poitiers et La Rochelle ont connu un trafic avoisinant les 40 000 passagers par an jusqu'en 1998. Leur activité reposait essentiellement sur les liaisons intérieures reliant les aéroports régionaux à d'autres villes françaises telles La Rochelle/Orly ou encore, la ligne historique Poitiers-Lyon qu'Air Lib a cessé d'exploiter en juin 2002.

« A partir de 1999, les aéroports ont franchi une étape importante pour le désenclavement de la région avec la connexion au « hub » de Clermont-Ferrand », déclare M. JUIN, directeur de l'aéroport de La Rochelle. « En effet, à titre d'exemple, l'aéroport de La Rochelle-Ile de Ré, qui proposait uniquement des vols vers Paris, a complété cette offre par la mise en service d'une ligne permettant à la clientèle de rejoindre la plupart des grandes villes françaises sans transiter par Paris. Cette desserte transversale démontrait l'intérêt évident de disposer de lignes aériennes dans la région ».

Actuellement, l'aéroport de La Rochelle propose une connexion avec le hub de Clermont-Ferrand et ses 19 destinations, une ligne vers Londres - Standed et la liaison avec Paris à nouveau opérationnelle depuis juillet 2002. Cette dernière assure à l'aéroport de La Rochelle une relative stabilité de son trafic.

« A contrario, l'aéroport de Poitiers ne peut proposer de desserte aérienne en direction de Paris en raison de l'offre ferroviaire dont la ville bénéficie » explique M. DE DIANOUS, responsable commercial et marketing de l'aéroport poitevin. Actuellement, l'aéroport de Poitiers, outre une connexion au hub de

Clermont-Ferrand, propose une gamme plus large de vols charters, saisonniers de mars à septembre à destination de Madère, Malte, les Baléares, la Tunisie et la Corse.

Autre date importante, en 2001, l'arrivée de la compagnie à bas-prix Buzz permet de relier les deux villes à une capitale européenne. Les perspectives de développement des deux aéroports changent radicalement en raison des flux importants de passagers qui sont générés par ces lignes et elles jouent désormais un rôle important pour le développement touristique de la région.

### Perspectives

Les chiffres sont éloquentes :

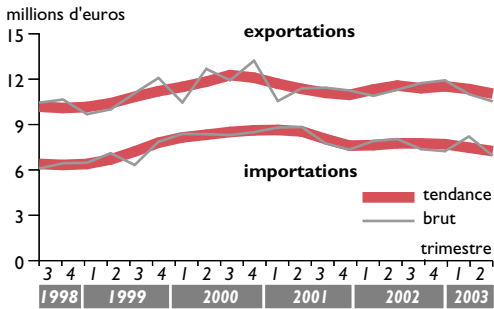
le trafic de l'aéroport de Poitiers était équivalent en 1998, à 55 000 passagers ;  
en 2000, 50 000 passagers ;  
en 2001, 66 000 passagers ;  
en 2002, 78 000 passagers  
et les projections pour 2003 sont de 85 000 passagers.  
L'aéroport de La Rochelle connaissait un trafic de l'ordre de  
44 000 passagers en 1998,  
66 000 en 2000,  
77 000 en 2001 et  
92 000 passagers en 2002  
et les projections pour 2003 devraient se rapprocher des 100 000 passagers.

2002 a été une année difficile pour le transport aérien au niveau mondial et national. Dans ce contexte, l'aéroport de La Rochelle présente d'excellents résultats puisque 92 000 passagers ont transité par son aéroport, soit une augmentation de 20 % par rapport à 2001.



# données générales

## Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

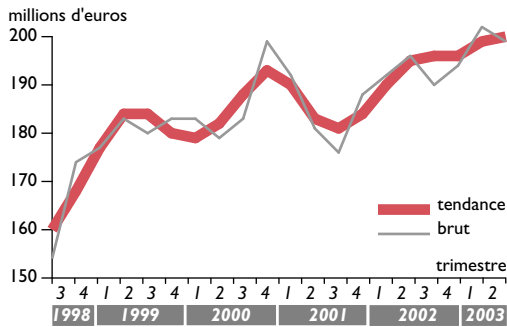


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Exportations	+1,4 %	-6,5 %
Importations	+4,3 %	-12,6 %

Conformément à la tendance nationale, le commerce extérieur du Poitou-Charentes affiche une certaine atonie durant le second trimestre 2003. La demande intérieure n'est pas soutenue. Les importations, pénalisées par un euro fort, reculent globalement de 12,6 %, les entrées de produits énergétiques baissent de 25 %. Les exportations diminuent de 6,5 % par rapport au même trimestre 2002, on peut noter la baisse de 13,4 % des sorties de produits agricoles et alimentaires, l'un des principaux postes de la Région.

## Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



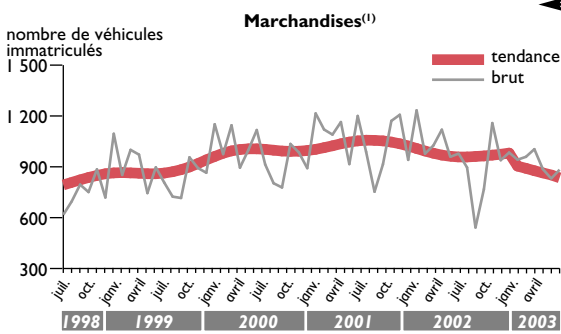
Source : Banque de France

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Poitou-Charentes	+5,2 %	+1,5 %

Dans un contexte de morosité de l'activité économique, les entreprises de transport augmentent leur niveau d'endettement. Les encours bancaires du secteur des transports sont élevés ce trimestre, à l'instar du trimestre précédent.

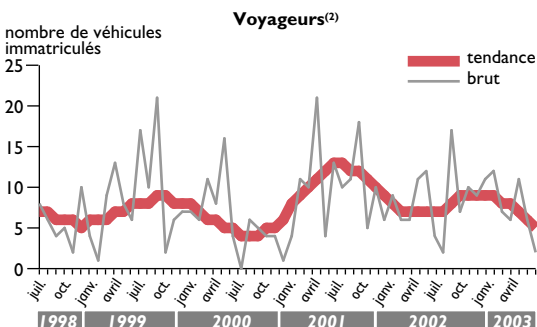
Dans un contexte économique difficile, les entreprises limitent leur politique d'investissement en matériel neuf de transport de marchandises. De plus, les constructeurs de camions ont décidé d'augmenter leurs tarifs et de modérer très fortement l'usage des locations financières avec reprise, à l'instar de Renault Trucks qui en a plafonné l'utilisation de 7 100, en 2001 à 3 450 unités cette année, pour l'Europe. En comparaison avec le second trimestre 2002, les achats de véhicules neufs diminuent de 15 % et le marché des véhicules d'occasion progresse de 3,7 %.

## Immatriculations de véhicules neufs



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

Au cours du second trimestre 2003, la situation économique se répercute sur le marché régional de l'emploi : les offres tous secteurs économiques confondus reculent de 3 % tandis que les demandes d'emplois augmentent de 5 %. Cette tendance est plus marquée dans le secteur des transports. Les demandes d'emplois augmentent de 15 % durant le second trimestre 2003 par rapport au même trimestre de l'an passé et les offres régressent de 4 %.

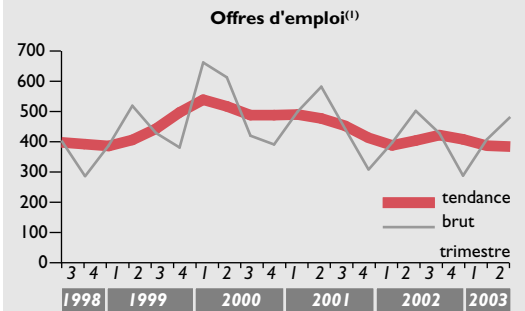


(2) Les autobus et les autocars.

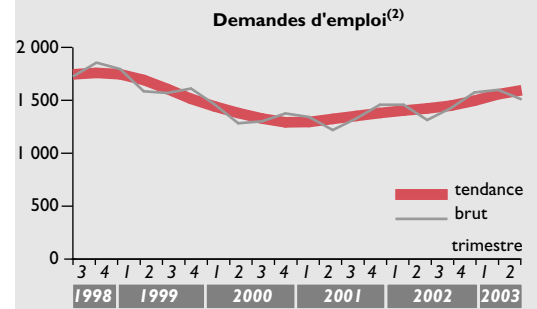
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Marchandises	-10,2 %	-14,9 %
Voyageurs	+19,0 %	-29,6 %

## Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



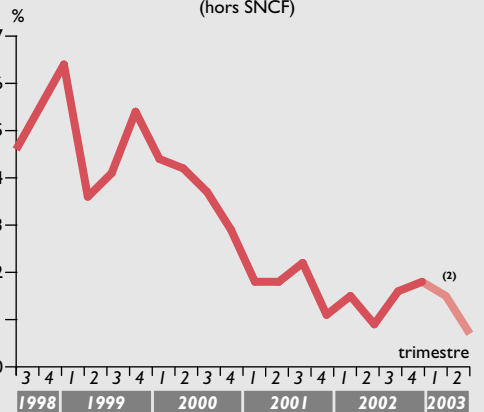
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Tous secteurs	Offres	-0,1 %	-3,0 %
	Demandes	+3,6 %	+5,1 %
Secteur transport	Offres	+2,5 %	-4,0 %
	Demandes	+9,7 %	+14,8 %

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

## Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports<sup>(1)</sup> (hors SNCF)



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

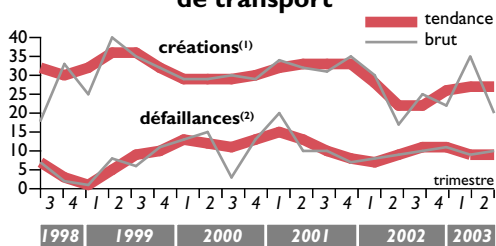
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/04/01 01/04/02	01/07/01 01/07/02	01/10/01 01/10/02	01/01/02 01/01/03*	01/04/02 01/04/03*
Poitou-Charentes	+1,5	+0,9	+1,6	+1,8	+1,5
Charente	+2,1	+2,6	+1,7	+2,4	+3,4
Charente-Marienne	+1,0	+2,5	+2,1	+2,4	+1,5
Deux-Sèvres	+2,7	-0,5	+1,8	+3,7	+0,8
Vienne	+0,3	+2,2	+0,7	-1,7	+0,5

\* 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

Le nombre d'entreprises de transport se maintient, +0,3 % par rapport à 2002, -0,7 % par rapport à 2000. Le nombre de créations d'entreprises retrouve un bon niveau durant le premier trimestre 2003 mais baisse sensiblement durant le trimestre suivant. Le nombre de défaillances d'entreprises conserve un niveau stable en raison de l'application de la réglementation contrôlant la capacité financière des entreprises.

## Nombre d'entreprises de transport<sup>(1)</sup>

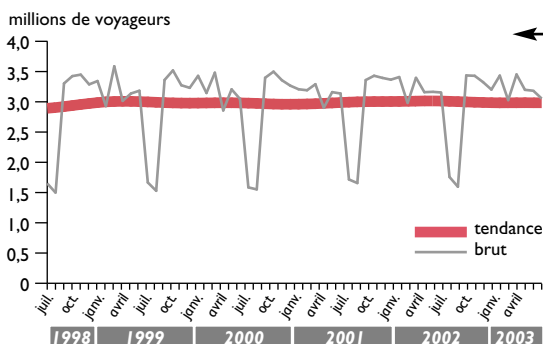
	Au 01/07/00	Au 01/07/01	Au 01/07/02	Au 01/07/03
Transports terrestres	1 504	1 488	1 467	1 471
Transports par eau	36	36	34	34
Transports aériens	6	7	7	8
Services auxiliaires des transports	342	351	361	362
<b>Total</b>	<b>1 888</b>	<b>1 882</b>	<b>1 869</b>	<b>1 875</b>

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

Source : INSEE

# transports de voyageurs

## Transports collectifs urbains<sup>(1)</sup>



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

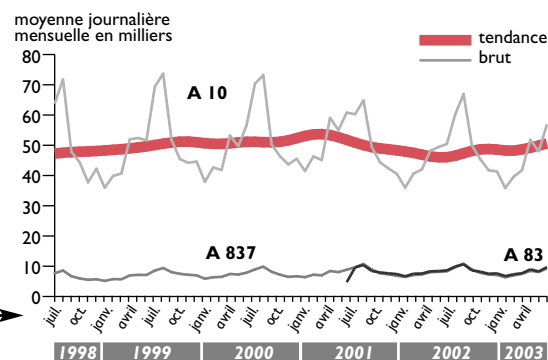
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Poitou-Charentes	+1,3 %	-0,5 %

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs est globalement stable durant le second trimestre 2003. Quelques variations apparaissent toutefois en fonction des réseaux, notamment celui de la ville de Châtelleraut dont la fréquentation baisse de 4 %. Cette chute est compensée par les légères progressions enregistrées dans les autres villes.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés sur les autoroutes de la région progresse de 5,9 % par rapport au second trimestre de l'année précédente. Les 3 réseaux autoroutiers de Poitou-Charentes enregistrent cette même tendance.

## Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes<sup>(1)</sup>



(1) Entrées et sorties confondues

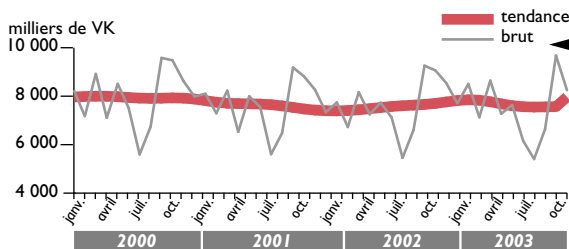
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Poitou-Charentes	-0,9 %	+5,9 %

Après un très bon début d'année pour le trafic interne avec +7,1 % durant le premier trimestre, la tendance s'est nettement infléchie à la baisse dès le début du second trimestre : -4,1 %. L'évolution du trafic interrégional est beaucoup plus tranchée : -1,4 % au premier trimestre, -6,1 % le trimestre suivant. Les causes sont multiples, parmi lesquelles, le ralentissement économique, les mouvements sociaux des mois de mai et juin et un début de saison touristique morose (nauffrage du Prestige).

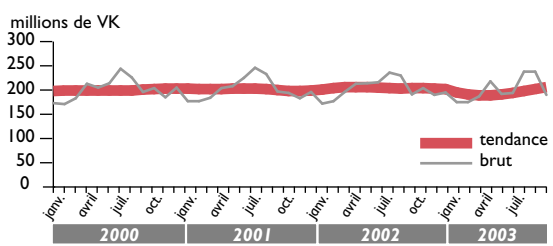
## Voyageurs ferroviaires

### Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

### Trafic interrégional du Poitou-Charentes

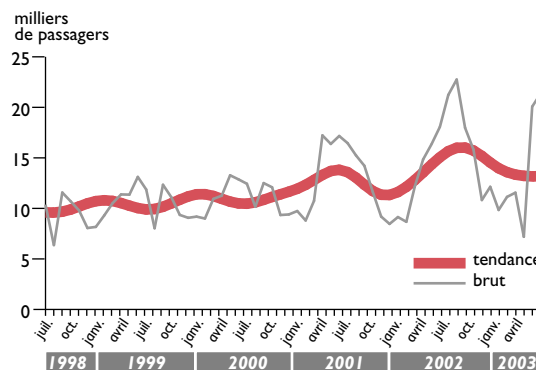


Source : SNCF

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Trafic interne	+7,1 %	-4,1 %
Trafic interrégional	-1,4 %	-6,1 %

En Poitou-Charentes, le trafic aérien recule de 1,5 % durant le second trimestre 2003 en comparaison avec le second trimestre 2002. Cette tendance négative est purement conjoncturelle. L'aéroport de La Rochelle régresse de 6 %, celui de Poitiers de 1,9 % en raison de l'arrêt durant le mois d'avril de la ligne vers Londres. La compagnie Ryanair qui venait de racheter la compagnie Buzz, avait besoin de repeindre les avions à ses couleurs et de former le personnel à ses propres méthodes de travail.

## Voyageurs aériens<sup>(1)</sup>



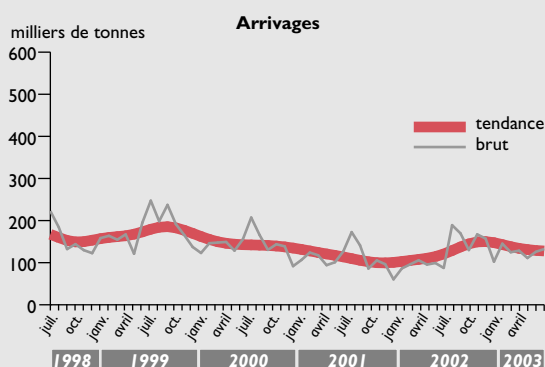
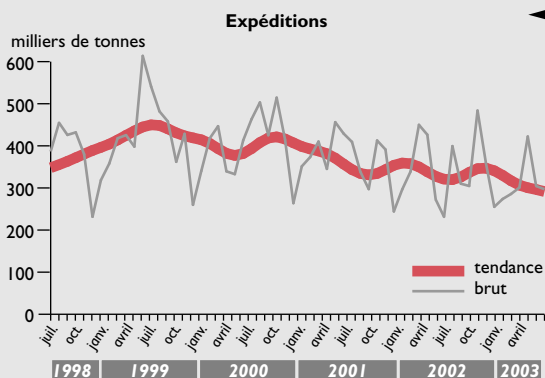
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort

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

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Poitou-Charentes	+14,5 %	-1,5 %

# transports de marchandises

## Fret ferroviaire



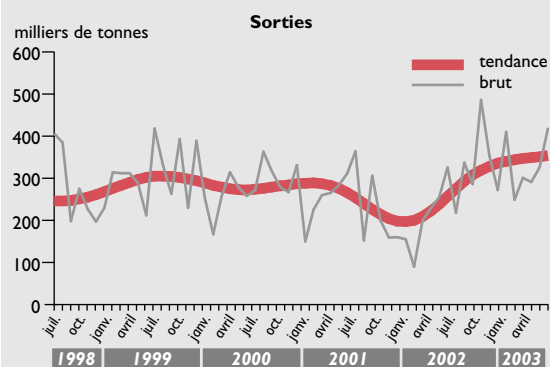
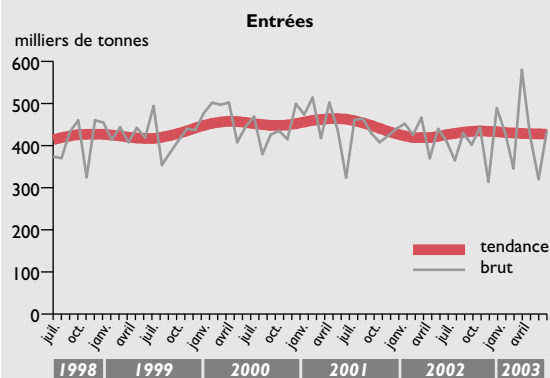
Source : SNCF

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Expéditions	-20,7 %	+10,0 %
Arrivages	+38,3 %	+30,9 %
TOTAL	-8,4 %	+14,9 %

Le fret ferroviaire progresse de 14,9 % ce trimestre-ci. Dans le détail, ce sont essentiellement les arrivages qui profitent de cette tendance (+30,9 %) en raison d'une bonne campagne céréalière. Cette forte augmentation du trafic de céréales se retrouve au niveau du port de La Rochelle par lequel elles transitent. Les expéditions de marchandises augmentent également (+10 %) : il s'agit principalement de matériaux destinés aux travaux en cours sur la RN10.

Le trafic des ports régionaux augmente de 8,9% durant le second trimestre 2003 en raison d'un mois de mai au trafic moins soutenu. Dans le détail, les entrées des ports de la Région chutent ce trimestre de 3,7 % et les expéditions augmentent de 27,9 %. En terme de cumul, le port de La Rochelle affiche des tonnages records depuis le début de l'année mais cette progression est moins marquée ce trimestre-ci avec une augmentation de 40 % des sorties mais un recul de 7 % des entrées. Les sorties de céréales progressent de 52 % durant le second trimestre.

## Trafic des principaux ports maritimes<sup>(1)</sup>

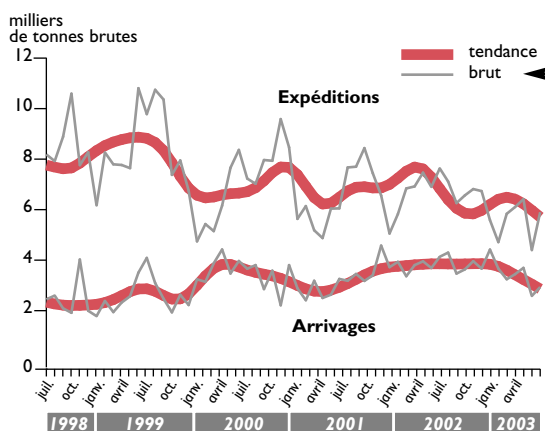


<sup>(1)</sup> Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Entrées	+1,0 %	-3,7 %
Sorties	+115,9 %	+27,9 %
TOTAL	+29,6 %	+8,9 %

## Transport combiné<sup>(1)</sup>



<sup>(1)</sup> Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

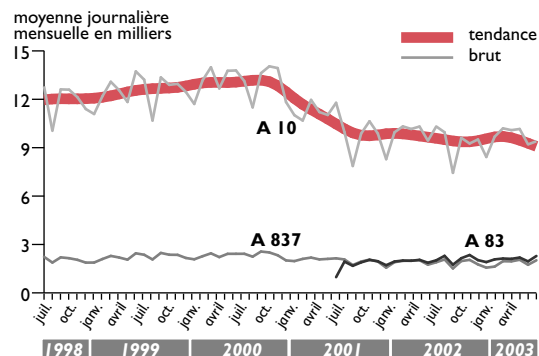
Source : CNC

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Expéditions	-14,1 %	-23,1 %
Arrivages	-6,2 %	-20,2 %
TOTAL	-11,2 %	-22,0 %

Dans un contexte de ralentissement général de l'activité, le transport combiné recule de 22 %. Ce résultat est essentiellement dû à la morosité de la conjoncture mais aussi aux grèves des mois de mai et juin.

Le nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers est en recul de près de 1,2 % par rapport au second trimestre 2002. Cependant, ce constat recouvre des réalités différentes. Les autoroutes A83 (Niort) et A837 (Saintes-Rochefort), ont enregistré respectivement des augmentations de 8,3 % et 2,6 % du nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers. Cette baisse est donc essentiellement imputable à l'A10.

## Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes<sup>(1)</sup>



<sup>(1)</sup> Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 <sup>er</sup> trim 03 1 <sup>er</sup> trim 02	2 <sup>e</sup> trim 03 2 <sup>e</sup> trim 02
Poitou-Charentes	-1,0 %	-1,2 %

## TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin juin 2003

- ✓ Bien que les soldes d'opinion soient globalement négatifs, les perspectives pour le troisième trimestre 2003 exprimées par les chefs d'entreprises sont un peu plus optimistes qu'elles ne l'étaient au cours du trimestre précédent : l'activité économique semble s'être stabilisée durant le second trimestre 2003. Les soldes d'opinion sont toujours négatifs mais ont gagné des points par rapport aux trimestres précédents. Le **transport en distribution urbaine** est affecté et affiche un solde d'opinion bas (-29). Le **transport à longue distance** est également touché (-25) et, dans une moindre mesure, le **transport à courte distance**, qui paraît plus stable (-14).  
Dans un contexte marqué par une concurrence accrue, les entreprises de TRM qui ont perdu des marchés à l'international, se recentrent sur le marché national en pratiquant des prix plus serrés.
- ✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il reste difficile d'évaluer l'évolution du trafic international des entreprises de la région. Il est seulement possible de constater que l'**activité internationale** semble ne plus concerner qu'un petit nombre d'entreprises en Poitou-Charentes. La tendance générale est à la baisse depuis fin 2000, dans la lignée de ce qui est observé à l'échelon national.
- ✓ Dans un contexte de morosité économique, l'opinion des transporteurs de la région traduit une **vive inquiétude sur la situation des trésoreries** (-42 en solde d'opinion). Les petites entreprises de transport avaient signalé une baisse des prix du transport durant le premier trimestre 2003 baisse qui se poursuit durant le second trimestre. A contrario, **les délais de paiement des clients** sont globalement stables.
- ✓ **L'emploi** souffre de ces difficultés conjoncturelles. Les soldes d'opinion concernant le recrutement de conducteurs routiers au cours reflètent les difficultés économiques des entreprises. Il convient toutefois de souligner qu'au cours des derniers trimestres, on a pu observer une certaine distorsion entre les prévisions et la réalité des recrutements. Les prévisions concernant le nombre total de conducteurs au sein des entreprises durant le trimestre à venir étaient largement plus pessimistes que la réalité ne l'a montré.
- ✓ On constate que les **entreprises sont moins nombreuses à avoir investi dans du matériel de transport** : 75 % des achats correspondent au renouvellement du parc, 19 % d'extension et à 6 % les deux.

\* **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.R.

### Vient de paraître

L'ORT a publié durant l'été la cinquième 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 » et économique du secteur TRM en Poitou-Charentes.

En 2002, les aléas de la conjoncture économique ont directement pesé sur l'activité des entreprises de transport routier de marchandises, très réceptives aux périodes de récession, et sur l'emploi.

#### Les points saillants en 2002

Le nombre d'**établissements** de TRM augmente de 2 % par rapport à 2001 et les effectifs salariés continuent de progresser (+1 %). Par contre, le **marché du travail** des conducteurs routiers se dégrade pour la seconde année consécutive, la hausse des demandes d'emploi (+11 %) étant corroborée par la diminution des offres (-17 %). Parallèlement, la précarité dans les embauches reste présente, plus d'une offre d'emploi sur deux étant un contrat à durée déterminée ou un contrat d'intérim.

L'évolution du marché de l'emploi des sédentaires suit la même tendance. L'insertion se révèle plus difficile encore pour les postes de sédentaires, les propositions de CDI ne dépassant pas 15 % des offres. Les candidatures spontanées et le bouche-à-oreille restent les modes de recrutement privilégiés par les entreprises ;

En raison du relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession, le nombre d'**attestations de capacité de transport** s'érode régulièrement depuis 4 ans. La part des attestations délivrées au titre de l'expérience pro-

fessionnelle augmente progressivement depuis 3 ans (20 % des titres). Selon les résultats de l'enquête menée par l'ORT, le **temps de travail** des conducteurs tend à diminuer légèrement depuis 2 ans en Poitou-Charentes. Signe de modernisation et d'assainissement du secteur : près des 3/4 des entreprises déclarent effectuer des temps de service hebdomadaires inférieurs ou égaux à 48 heures. Noyau central de l'activité des conducteurs, les temps de conduite se réduisent progressivement ; La hausse progressive du niveau des **rémunérations** (salaire net + frais de route) se confirme ;

Si le nombre d'**accidents** de travail avec arrêt régresse, la gravité des accidents s'accroît sensiblement. Sur la route, le nombre d'accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd diminue de 2 %. Par contre, leur taux de gravité s'élève (+31 %) pour la seconde année consécutive ; En raison de la complexité des démarches à entreprendre et du risque de contrôle induit, les entreprises continuent de faire peu appel aux dispositifs d'**allègement et de réduction des cotisations sociales**. A contrario, le montant des **FRAC** (fonds régionaux d'aide au conseil) versés aux entreprises a quasiment quadruplé en 2002 ;

La **santé économique** des entreprises de la région Poitou-Charentes affiche la même morosité de la conjoncture. Les marges des entreprises, l'excédent brut d'exploitation et en conséquence, les investissements, se contractent.

V.T.

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

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

## Etudes en cours

Trois études ont été lancées dernièrement sur le thème du développement des transports ferroviaires et maritimes de marchandises et sont actuellement en cours.

1) La première étude a été lancée en novembre 2002 dans le cadre de l'ORT et concerne le développement du transport combiné sur l'axe Poitiers-Niort-La Rochelle.

L'objectif est d'explorer les possibilités d'une offre adéquate en matière de transport combiné. Il s'agit de prendre en compte les contraintes inhérentes à ce mode de transport et d'envisager les aménagements fonctionnels, les systèmes innovants nécessaires pour répondre à cette demande, particulièrement dans le cadre d'une massification suffisante. L'étude, financée par l'État, est suivie par un comité de pilotage composé de la DRE, de la Région Poitou-Charentes, des CCI de La Rochelle, Niort et de Poitiers, de la communauté de communes Arc en Sèvre, de la SNCF et de la CNC. En voie d'achèvement, elle fera l'objet d'un compte-rendu dans une prochaine lettre trimestrielle.

2) La deuxième étude a été lancée au début du mois d'août 2003 et consiste en un audit sur les fermetures de chantiers de transport combiné d'Amiens (Picardie), Le Mans, Angers (Pays de la Loire), Angoulême (Poitou-Charentes), Limoges (Limousin) et Pau (Aquitaine). L'objectif de cette étude est d'aboutir à des propositions alternatives pouvant être reprises au niveau d'une politique régionale, dans le but d'une réouverture éventuelle de ces chantiers.

L'étude est conduite par la DRE Poitou-Charentes et est suivie par le Ministère de l'Équipement, les quatre DRE concernées, les collectivités locales concernées ainsi que par la SNCF et la CNC.

3) La troisième étude a été lancée à la fin du mois de juin 2003 par le Conseil régional qui en a la maîtrise d'œuvre et porte sur le développement d'alternatives au transport routier de marchandises en Poitou-Charentes. Elle vise à cerner les besoins logistiques des filières et grandes entreprises régionales afin de développer, sur les flux pour lesquels ils sont pertinents, l'activité du pôle portuaire charentais et du réseau de chemin de fer qui maille bien le territoire régional. Cette réflexion, confiée au bureau d'études Act Consultant, pourrait constituer le préalable à un schéma régional de transport de marchandises.

Contact Conseil Régional :

Didier Duchier ☎ 05 49 55 68 78

Contact ORT :

Philippe BAYER ☎ 05 49 55 65 86

## MUTA 2003

Après le Québec l'an passé, MUTA 2003, le forum international sur la mobilité urbaine et le transport avancé, s'est déroulé au Futuroscope du 23 au 26 septembre. Durant trois jours, conférences, ateliers et tables rondes ont permis aux participants de débattre et échanger sur les enjeux de

la mobilité urbaine et le développement des véhicules propres. Une exposition de plus de soixante stands permettait de découvrir les dernières innovations dans le domaine des transports avancés. Un des objectifs de ce forum est de favoriser les échanges et retours d'expériences entre les

différents acteurs impliqués, tout particulièrement en ce qui concerne les dernières solutions innovantes.

Pour de plus amples informations consulter le site: [www.muta2003.com](http://www.muta2003.com)

### (Suite de la page 1)

Poitiers affiche également une progression considérable : 17 % pour 2002. « L'aéroport de Poitiers a bénéficié d'une certaine anticipation en matière d'investissements » déclare, M. de DIANOUS. « Décidés dès 1997, les travaux ont débuté en décembre 2000 et ont pris fin en janvier 2002. »

« A contrario, l'aéroport de La Rochelle n'a bénéficié d'aucun investissement et n'est donc pas en mesure de faire face à l'augmentation du trafic qui est le sien » déplore M. JUIN. Ainsi explique-t-il, « si l'aéroport poitevin peut répondre aux besoins de sa population, l'aéroport de La Rochelle ne sera pas en mesure de conserver ses lignes si les investissements indispensables ne sont pas réalisés sur l'infrastructure. Ces équipements sont en effet aujourd'hui obsolètes ».

### Compagnie à bas-prix ou low-cost

Cette bonne santé, fragile, repose sur les dessertes proposées par les compagnies à bas-prix dont le principe est arrivé des Etats-Unis à la fin des an-

nées 90. Il s'est d'abord développé en Grande-Bretagne et à partir de 1999, s'est implanté en France. Le poids des compagnies « low-cost » représente, au niveau national, 5 % du trafic aérien français, ce qui est loin de refléter leur importance déterminante au niveau régional. En effet, la part de trafic généré par les lignes vers Londres représente respectivement 59 % et 60 % du trafic total pour Poitiers et La Rochelle.

Le rachat de la compagnie Buzz par Ryanair a posé un certain nombre de problèmes fortement médiatisés. Dans la mesure où il s'agissait du maintien de lignes existantes, les négociations concernant les aéroports de notre région s'appuient, dans un premier temps, sur les accords conclus avec Buzz. En 2002, les dépenses moyennes globales (déplacements, hébergements, consommations alimentaires, dépenses globales) d'un passager britannique séjournant à La Rochelle étaient d'environ 376 euros par jour et les retombées économiques globales étaient chiffrées à 7,1 millions d'euros. Pour Poitiers, les dépenses

moyennes globales des voyageurs anglais étaient d'environ 512 euros et les retombées économiques étaient estimées à 9,2 millions d'euros.

Le montant des dépenses varie en fonction de la durée du séjour des passagers, plus longue à Poitiers qu'à La Rochelle. (source : *synthèse des enquêtes passagers Buzz* commanditée par le Comité Régional du Tourisme).

Ces données donnent toute la mesure des enjeux financiers et économiques que représente la pérennité des lignes vers Londres au départ de Poitiers et La Rochelle.

D'après des propos recueillis auprès de M. JUIN, directeur de l'aéroport de La Rochelle et M. DE DIANOUS, responsable commercial et marketing de l'aéroport de Poitiers, par Véronique ROY

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS  
Directeur de la publication : Thierry Hautier - 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](mailto:ort@i-carre.net)

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : [www.ort-poitou-charentes.asso.fr](http://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