

N° 33

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

10 ans d'activité de la Commission des Sanctions Administratives de la Région Poitou-Charentes |

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture décembre 2003

5

INFORMATIONS-ETUDES

Études en cours - Développement du transport combiné sur l'axe Poitiers-Niort-La Rochelle

6

Instituées par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, et définies par le décret n° 84-139 du 24 février 1989, des Commissions régionales de Sanctions Administratives (CSA) ont été constituées parmi les membres des Comités Régionaux des Transports.

Cette commission est présidée par un magistrat de l'ordre administratif, et comporte 8 membres, dont 2 représentants de l'Etat, 2 représentants des organisations professionnelles, 2 représentants des organisations de salariés et 2 représentants des usagers des transports. Elle s'entoure également d'experts de la Direction Régionale de l'Équipement qui en assure également le secrétariat.

Indépendamment des sanctions pénales encourues, ces commissions consultatives ont pour objet, de proposer au Préfet de Région, pour les entreprises de transport routier de marchandises et aux préfets des Départements, pour les entreprises de transport routier de personnes, des sanctions administratives à l'encontre de celles ne respectant pas les réglementations des transports, du travail, de l'hygiène ou de sécurité.

En matière de sanction, le décret n° 99-752 du 30 août 1999 prévoit le retrait temporaire ou définitif des titres administratifs détenus par l'entreprise en cas d'infraction constatée correspondant au moins à la 5^{ème} classe des contraventions ou répétées pour des contraventions de la 3^{ème} classe. L'immobilisation d'un ou plusieurs véhicules de l'entreprise peut être prononcée par le préfet pour une durée de trois mois au plus, lorsqu'une infraction de nature délictuelle figurant parmi celles mentionnées dans le dé-

cret du 30 août 1999, a été commise après au moins une infraction de même nature.

La radiation des entreprises du registre des transporteurs est également proposée au préfet quand l'entreprise ne satisfait plus à l'une des conditions requises lors de son inscription à ce registre (capacité professionnelle, honorabilité, capacité financière) et peut également être mise en œuvre, lorsqu'il est constaté que l'entreprise a fourni des informations inexactes en vue d'obtenir son inscription au registre, ou qu'elle ne dispose plus d'aucun titre administratif de transport à la suite d'une décision de retrait définitif.

La décision du préfet fait alors l'objet d'une part, d'une publication dans deux journaux régionaux et d'autre part, d'un affichage dans les locaux de l'entreprise sans excéder la durée du retrait ou de l'immobilisation.

Peu réunies en France entre 1989 et 1993, ces commissions ont réellement été activées à partir de 1994 dans la continuité de la démarche du Contrat de Progrès. La Loi n° 98-69 du 6 février 1998 a depuis renforcé leur rôle en leur donnant une véritable fonction de régulation du secteur.

La Commission des Sanctions Administratives de Poitou-Charentes s'est réunie pour la première fois le 16 mai 1994, elle a donc 10 ans d'activité.

Depuis cette date elle s'est réunie à 19 reprises, pour étudier les cas de 61 entreprises régionales de transport routier, dont 4 de transport de personnes et 57 de transport de marchandises.

10 ans d'activité de la Commission des Sanctions Administratives de la Région Poitou-Charentes

L'importance du rôle que jouent les transports routiers dans notre économie et les conditions d'exercice de la profession ont conduit les pouvoirs publics à s'intéresser de plus en plus au respect de la législation. Les réglementations auxquels sont soumis les transports routiers de marchandises et de voyageurs et les contrôles qui en découlent, peuvent être regroupées autour de 4 thèmes : les réglementations transports, la réglementation du travail ; de l'hygiène et de la sécurité. La commission des sanctions administratives (CSA) est l'instance chargée de statuer sur le cas des entreprises en situation d'infraction vis-à-vis de ces différentes réglementations, indépendamment des sanctions pénales.

Jusqu'en 2000 le principal motif de saisine de la CSA provenait du comportement infractionniste des entreprises vis à vis de la réglementation sociale européenne ou du travail. Depuis 2001 on constate une montée en puissance des présentations pour non-respect des règles d'inscription aux registres professionnels, et notamment celle relative à la condition de capacité financière, qui en 2003, a constitué la moitié des motifs de présentation des entreprises devant le CSA.

Depuis son origine, la CSA a proposé à titre de sanction, 320 retraits de titres de transport dont 122 définitifs, 62 immobilisations de véhicules, et 11 radiations d'entreprises des registres professionnels. Toutes ces propositions ont été approuvées et mises en application par le Préfet de Région pour les entreprises de transport de marchandises et par les Préfets des Départements pour les entreprises de transport de personnes.

A noter que pour la seule année 2003, sur les 16 entreprises présentées devant la CSA, 4 ont fait l'objet d'une sanction de retrait temporaire de licences de transport, 2 d'immobilisation administrative de véhicules, et 6 d'une radiation du registre des transporteurs, et 4 n'ont pas eu de sanctions suite à des mesures de régularisation.

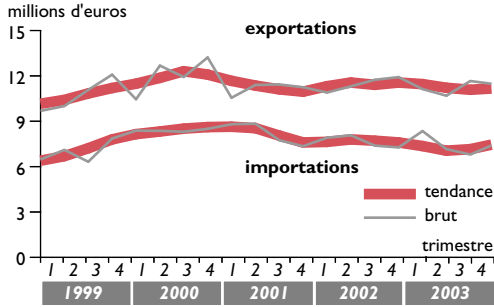
L'un des effets de la commission des sanctions administratives peut se retrouver dans la capacité financière. En effet, la situation des entreprises de

(Suite page 6)



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

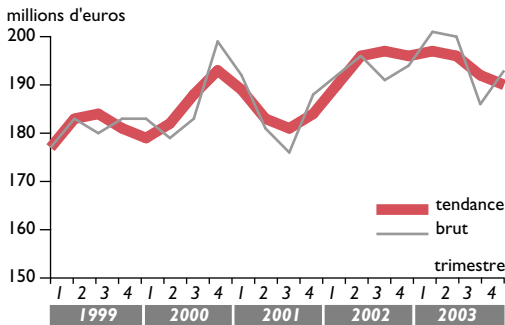


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Exportations	-0,9 %	-3,7 %
Importations	-8,8 %	+1,8 %

Le commerce extérieur a connu une année sombre. Dans la lignée de la tendance nationale, le commerce extérieur du Poitou-Charentes est en recul au cours du quatrième trimestre 2003. Les importations progressent globalement de 1,8 % et les exportations régressent de -3,7 % par rapport au même trimestre 2002. En terme de cumulés annuels, les exportations ont reculé de 2 % et les importations de 3 %, pénalisées par un euro fort qui a pesé sur la compétitivité des produits français.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

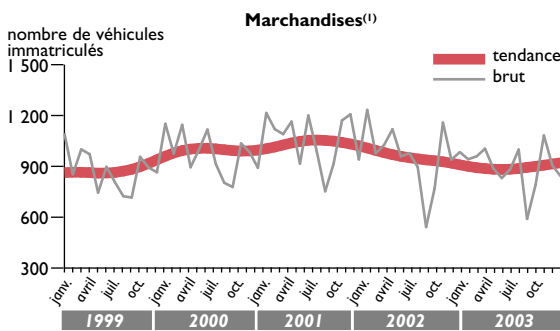


Source : Banque de France

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Poitou-Charentes	-2,6 %	-0,5 %

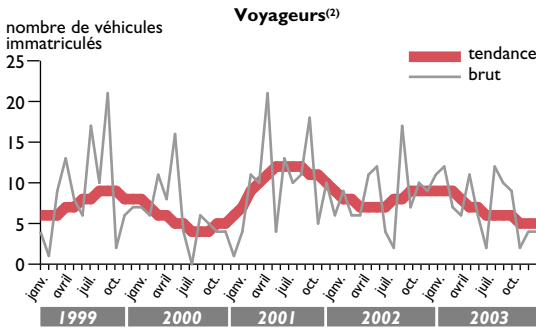
Dans un contexte économique incertain, les entreprises de transport choisissent de limiter leur niveau d'endettement. Durant le quatrième trimestre, les encours bancaires sont en recul de 0,5 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. En terme de cumulés annuels, leur progression est de 0,9 % par rapport à l'année précédente.

Immatriculations de véhicules neufs



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

La morosité de la situation économique influe sur les investissements de matériel : les achats de véhicules de marchandises reculent de 78,2 % et le marché des véhicules de transport de voyageurs recule de 66,7 % au quatrième trimestre. En terme de cumulés annuels, l'évolution est également négative : -7,5 % pour les véhicules de marchandises et -18,3 % pour les voyageurs.



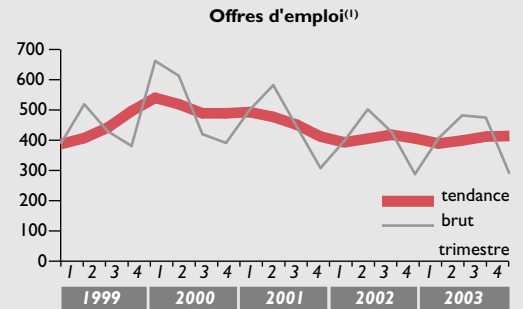
⁽²⁾ les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

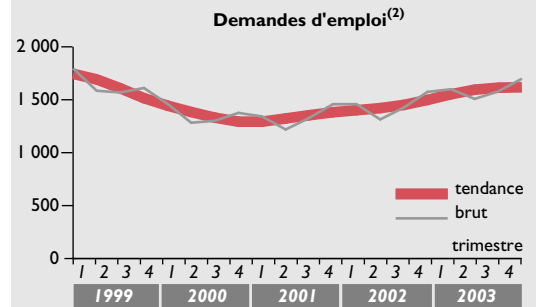
EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Marchandises	+7,8 %	-8,2 %
Voyageurs	+19,2 %	-66,7 %

Au cours du quatrième trimestre 2003, les offres concernant tous les secteurs économiques augmentent de 1,9 % et les demandes d'emplois augmentent de 4,8 %. Les demandes d'emplois dans le secteur des transports augmentent de 7,9 % et les offres progressent légèrement de 0,3 %. L'évolution annuelle montre une augmentation des demandes : +10,6 % pour l'ensemble des secteurs et +4,9 % pour le secteur des transports. Les offres progressent de façon moins significatives avec respectivement +1,6 % et +2,4 %.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



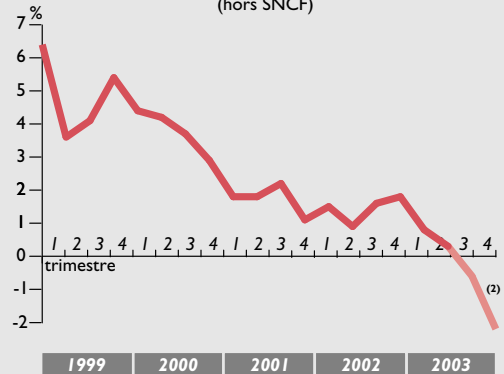
⁽²⁾ DEFM Cat I : Demands d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Tous secteurs	Offres	+7,6 %	+1,9 %
	Demandes	+5,9 %	+4,8 %
Secteur transport	Offres	+11,0 %	+0,3 %
	Demandes	+10,7 %	+7,9 %

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)



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

⁽²⁾ Données provisoires

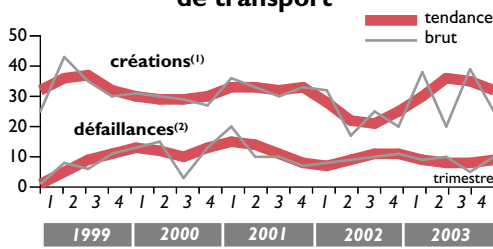
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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 de créations d'entreprises en Poitou-Charentes conserve un niveau correct durant le quatrième trimestre 2003. Au cours de l'année 2003, le nombre de créations d'entreprises a augmenté de 29 % par rapport à l'année 2002 caractérisée par un faible nombre de créations. Le nombre de défaillances d'entreprises est stable, essentiellement en raison de la réglementation sur la capacité financière des entreprises.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

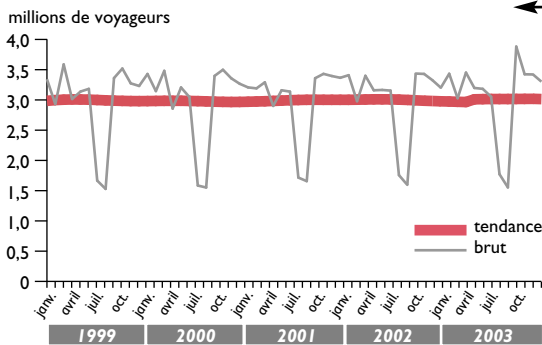
	Au 01/01/01	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04
Transports terrestres	1 503	1 477	1 475	1 490
Transports par eau	35	34	35	33
Transports aériens	6	7	6	8
Services auxiliaires des transports	347	359	359	363
Total	1 891	1 877	1 875	1 894

(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

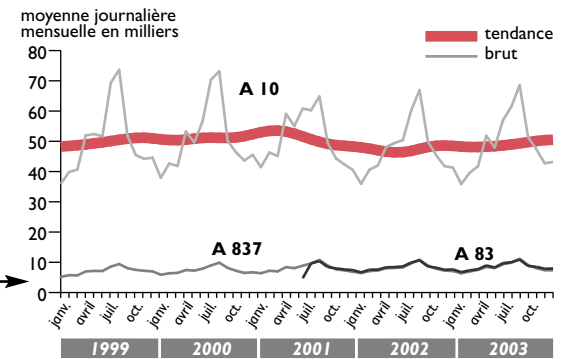
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Poitou-Charentes	+2,5 %	+1,9 %

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs progresse de 2 % durant le quatrième trimestre 2003. L'évolution annuelle est également en progression de 2 %.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés sur les autoroutes de la région progresse de 3,6 % durant le quatrième trimestre et de 2,9 % en 2003. Les 3 réseaux autoroutiers de Poitou-Charentes, A10-A83 et A837, connaissent la même tendance.

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



(1) Entrées et sorties confondues

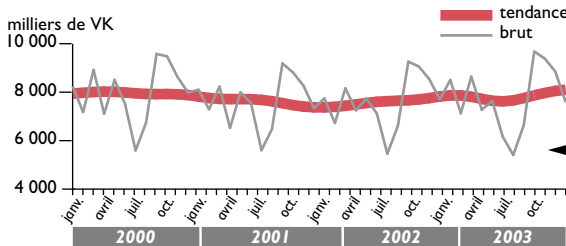
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Poitou-Charentes	+2,4 %	+3,6 %

Le trafic interne à la région progresse ce trimestre de 2,4 % et sur l'année de 2 %. Grâce à un bon mois d'octobre, le trafic longue distance de et vers le Poitou-Charentes est stable +0,5 % par rapport au quatrième trimestre 2002. En terme de cumulés annuels, le trafic est en recul de 1,5 % en raison des mouvements sociaux du printemps, de l'annulation du festival des Francfolies et de l'impact négatif de la pollution du Prestige.

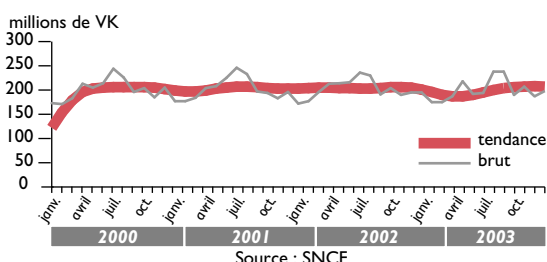
Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

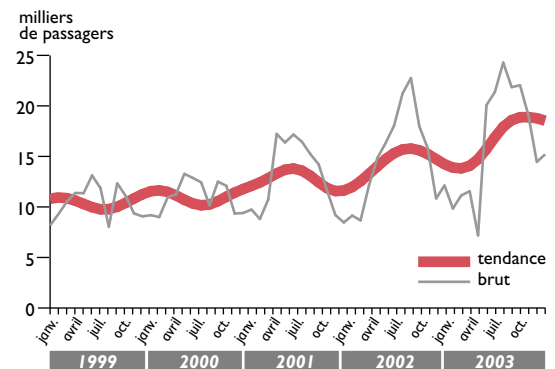


Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Trafic interne	+2,4 %	+2,4 %
Trafic interrégional	+1,2 %	+0,5 %

En Poitou-Charentes, le trafic aérien a progressé de 25,7 % durant le quatrième trimestre 2003 et sur l'année, de +10 %. Le trafic des voyageurs aériens de l'aéroport de Poitiers augmente de 41 % par rapport au quatrième trimestre 2002 en raison des nouvelles destinations proposées par vols charter. L'aéroport de La Rochelle bénéficie moins de la croissance, son trafic ne progresse que de 13 %. Il convient de noter que les deux principaux aéroports de la région, Poitiers et La Rochelle ont actuellement le même niveau de passagers.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



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

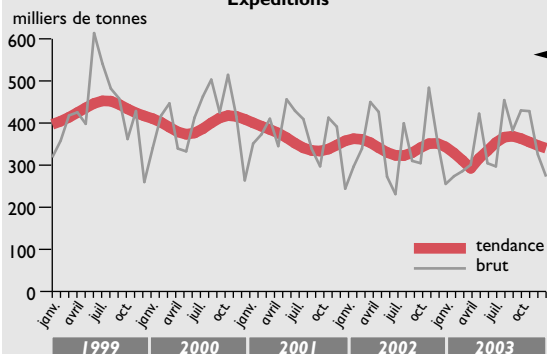
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Poitou-Charentes	+10,0 %	+25,7 %

transports de marchandises

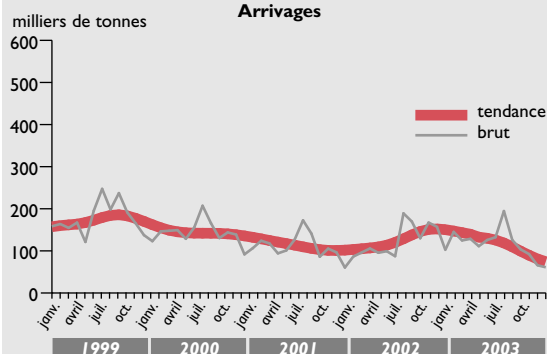
Fret ferroviaire

Expéditions



Le fret ferroviaire recule de 18,3 % ce trimestre-ci. Dans le détail, les expéditions sont en baisse de 6,5 %. Les arrivages de marchandises reculent de 48,6 %. En terme de cumulés annuels, le fret recule de 0,4 %.

Arrivages



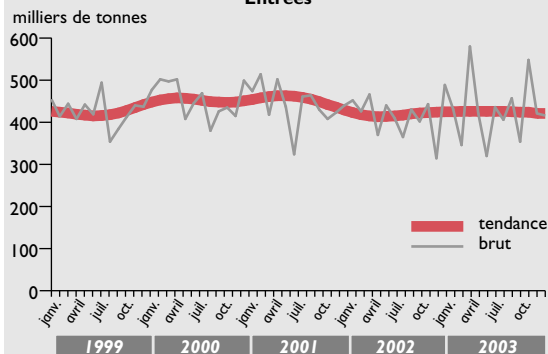
Le trafic global des ports régionaux recule de 8,7 % durant le quatrième trimestre 2003. Dans le détail, les entrées des ports de la Région augmentent ce trimestre de 13,1 % mais les expéditions reculent de 34,5 %. Les résultats de l'année 2003 sont positifs +3 % pour les entrées, +19,8 % pour les sorties soit une progression de 9,5 % au total. En terme de cumulés, le port de La Rochelle affiche des tonnages exceptionnels, notamment en raison de l'importance du trafic de céréales.

Source : SNCF

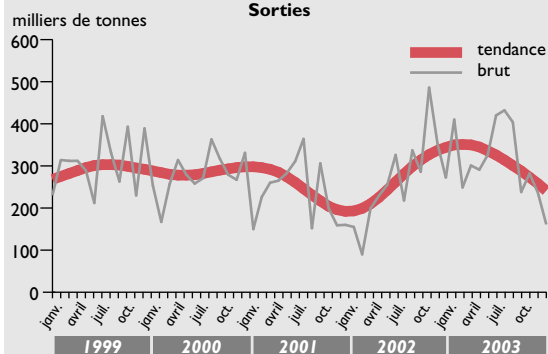
EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Expéditions	+24,9 %	-6,5 %
Arrivages	-13,3 %	-48,6 %
TOTAL	+12,5 %	-18,3 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

Entrées



Sorties



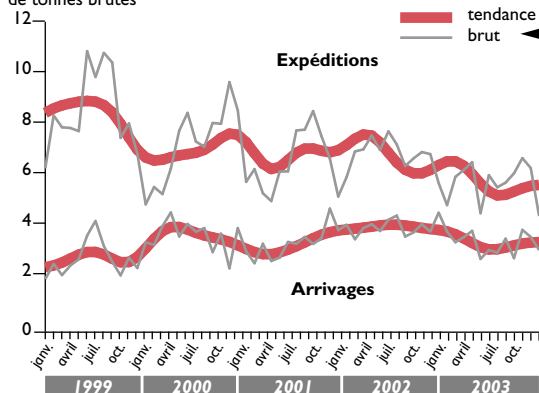
⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnav-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Entrées	+1,7 %	+13,1 %
Sorties	+27,8 %	-34,5 %
TOTAL	+12,4 %	-8,7 %

Transport combiné⁽¹⁾

milliers de tonnes brutes



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

Source : CNC

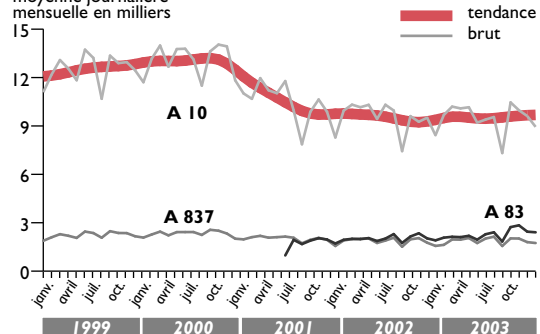
EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Expéditions	-14,1 %	-10,4 %
Arrivages	-20,8 %	-14,8 %
TOTAL	-16,6 %	-12,1 %

Le transport combiné recule de 12,2 % durant le quatrième trimestre 2003 et de 15,6 % sur l'année 2003. La morosité de la conjoncture économique conjuguée à un dollar faible, a pénalisé les exportations de Cognac vers les marchés traditionnels que constituent les États-Unis et l'extrême Orient.

Le nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers progresse de 7,6 % par rapport au quatrième trimestre 2002 et de 2 % sur l'année. Dans le détail, l'autoroute A83 (Niort) a enregistré des augmentations 22,5 % ce trimestre et de 12,6 % pour l'année du nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages. Les données concernant l'A10 et A837 (Saintes-Rochefort) progressent respectivement de 4,9 % et 3,5 % au quatrième trimestre et stagnent en terme de cumul annuel.

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

moyenne journalière mensuelle en milliers



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02	4 ^e trim 03 4 ^e trim 02
Poitou-Charentes	+3,3 %	+7,6 %

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

- ✓ L'opinion concernant le quatrième trimestre 2003 exprimée par les chefs d'entreprises semble un peu plus optimiste qu'elle ne l'était au cours des trimestres précédents. Cependant les soldes d'opinion restent globalement négatifs. L'activité économique semble s'être légèrement redressée durant le quatrième trimestre 2003 portée notamment par les fêtes de fin d'année. Le **transport en distribution urbaine**, les **transports à longue distance** et à **courte distance** conservent des soldes négatifs : respectivement **-19, -21 et -11**.

Il convient de noter que la situation est bien distincte en fonction de la taille des entreprises. Les entreprises de moins de 20 salariés présentent des soldes d'opinion tout à fait négatifs alors que celles de plus de 20 salariés ont des soldes d'opinion égaux à zéro pour les transports en distribution urbaine et à courte distance.

- ✓ 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. On constate que **l'activité internationale** semble ne concerner qu'un petit nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère.
- ✓ Ce trimestre, l'opinion des transporteurs de la région **sur la situation des trésoreries** (-22 en solde d'opinion,) se redresse très légèrement. Les soldes d'opinion concernant **les prix du transport** sont négatifs (-21) depuis plusieurs trimestres démontrant les difficultés des entreprises de transport à augmenter leurs prix de marché et leurs marges bénéficiaires. Dans un contexte marqué par une concurrence étrangère durement res-

sentie, les entreprises de TRM qui ont perdu des marchés à l'international, se recentrent sur le marché national en pratiquant des prix plus serrés. A contrario, **les délais de paiement des clients** sont globalement stables.

- ✓ Les soldes d'opinion concernant **le recrutement** de conducteurs routiers reflètent la tendance au statu quo des entreprises : -5 en solde d'opinion : Toutefois, les prévisions pour le premier trimestre 2004 sont plus optimistes comme le montre le solde d'opinion concernant les recrutements à venir qui devient positif (+2).
- ✓ On constate depuis plusieurs trimestres que les **entreprises sont peu nombreuses à investir dans du matériel de transport**. L'achat de véhicules correspond à 75 % au renouvellement du parc, et fait marquant, aucune entreprise n'a effectué d'achat dans le cadre d'une extension de son activité. Cette tendance perdure pour le trimestre à venir (-34 en solde d'opinion) avec 68 % (93 % au 3^e trimestre) des achats qui correspondent au renouvellement du parc mais 7 % des achats dans le cadre d'une extension de l'activité. Les entreprises jouent la carte de la prudence en limitant leur niveau d'endettement, signe des difficultés des entreprises à investir sans augmenter les coûts de revient.

* **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.

BREVES

Mise en ligne d'une plaquette consacrée à l'évolution des entreprises de transport routier en région Poitou-Charentes

La plaquette **l'évolution des entreprises de transport routier en région Poitou-Charentes 2000-2003** peut être consultée sur Internet à l'adresse suivante : www.ort-poitou-charentes.asso.fr (rubrique « actualité » « A la Une »)

Parution de l'annuaire statistique des transports Poitou-Charentes N°9.

L'annuaire statistique des transports n°9, réalisé par l'Observatoire régional des transports (ORT), a été diffusé en février 2004. 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

Programme d'activité 2004 de l'ORT

Le programme pour l'année 2004 se situe dans la continuité des démarches engagées les années précédentes. De plus, il s'inscrit dans le cadre des orientations de la politique des transports qui prônent notamment :

- le rééquilibrage modal et le développement de l'intermodalité ;
- le développement des transports collectifs
- la modernisation et le progrès social dans le transport routier.

• veille -projet autoroutes de la mer
Pérennisation des activités de base (publications régulières, site Internet, documentation...).

Etudes marchandises

- Audit sur les fermetures de chantiers de trans-

port combiné d'Amiens, Limoges, Angoulême et Pau

- L'importance des moins de 3,5 tonnes dans le TRM
- Temps d'acheminement en transport alternatif des pôles générateurs de fret
- Développement d'alternatives au TRM en Poitou-Charentes
- Transport et la livraison de marchandises en ville dans l'agglomération de Poitiers.

Etudes voyageurs

- Mise à jour de l'observatoire des trafics régionaux (OTR) et du Système Analytique des Trafics Routiers (S.A.T.R.) ;
- Mobilité et la dynamique urbaine dans l'agglomération de Cognac.

Observation sociale

Les actions pour l'année 2004, s'inscrivent dans la continuité de celles initiées les années précédentes et identifiées dans le cadre du Contrat d'Objectifs Transports et notamment l'actualisation complète du **Tableau de bord dans le transport routier et auxiliaires de transport**.

Développement du transport combiné sur l'axe Poitiers-Niort-La Rochelle

L'étude d'opportunité de chantiers de transport combiné dimensionnés sur l'axe Poitiers-Niort-La Rochelle se justifie en ce que le transport combiné semble être le mode de transport à promouvoir dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal. Cependant, les politiques de développement envisagées au niveau national laissent peu de place à des régions comme le Poitou-Charentes, en privilégiant les grands centres générateurs de trafics. Ne risque-t-on pas, à terme, d'exclure des régions entières de l'accès à ce type d'acheminement, qui peuvent devenir un critère fort d'attractivité ? Par ailleurs, l'ambition affichée alors ne suppose-t-elle pas un maillage du territoire afin d'accroître l'offre en abondant les axes principaux ? C'est afin de donner des éléments de réponses à ces questions que l'étude porte sur la faisabilité d'une offre nouvelle adaptée aux marchés du type de ceux de notre région, et ce sur l'axe de développement La Rochelle-Niort-Poitiers.

Dans une première partie de **diagnostic**, l'étude fait un état des lieux de l'offre et de la demande portant sur le transport ferroviaire, le potentiel combinable, les entreprises de la zone d'étude, le transport maritime, le trafic portuaire et pour finir une enquête téléphonique. Si 11 % des entreprises questionnées se déclaraient intéressées par le transport combiné, il convient de noter que le taux de réponse a été de 93 %, ce qui montre une réelle adhésion à la démarche de l'étude. D'une manière générale, la **situation actuelle** dans le transport impose des conditions de volumes pour rentabiliser un chantier (30 UTI par jour et par sens) auxquelles ne répondent pas les résultats de l'analyse. Et à un horizon de 15 à 20 ans, la croissance du potentiel, ne permettrait pas d'atteindre, à lui-seul, les volumes exigés par le combiné, tel qu'il fonctionne actuellement. C'est donc bien vers une offre adaptée qu'il faut se tourner.

La seconde partie fait le point sur les **techniques**, envisagées du point de vue de notre problématique. Toutes les techniques utilisées actuellement ne paraissent pas appropriées au trafic régional. En particulier, celles qui reposent sur des trains d'axe (comme la technique modale du road railer ou du kombirail), ou qui ne sont actuellement pertinentes que sur les grands corridors (Shuttle et Y Shuttle).

Les réflexions engagées sur les **petits et minis chantiers** (recherches d'emprises restreintes) sont insuffisantes, à **elles seules** pour abaisser significativement les seuils actuels de rentabilité d'un chantier. Celles sur les **chantiers satellites** constituent un outil essentiellement pour les chantiers fermés (type Cognac, Limoges par rapport à Angoulême).

Parmi les techniques les plus appropriées, celles des **trains mixtes** et **polyrail** posent un problème de délais (JA-JC mais la CNC vient d'abandonner le JA-JB pratiqué jusqu'alors). Or l'enquête réalisée a confirmé que l'ordre des contraintes pour les entreprises est le délai, le prix et la fiabilité. Par ailleurs, le polyrail pose sans doute un problème de prix.

Il apparaît que deux techniques devraient être étudiées : le **train de ligne** (une réflexion a été tentée dans le cadre du PREDIT mais abandonnée, la SNCF avançant des problèmes techniques, sans qu'on sache s'ils sont réellement rédhibitoires) ; le **cargo sprinter** (expérimenté en Allemagne par la DB puis abandonné pour des raisons de rentabilité mais aucun bilan n'est connu en France).

Le potentiel régional impose le passage par le hub de Villeneuve-St-Georges, et rend la CNC incontournable. Et la nature du marché rend sans doute illusoire des attentes quant à l'ouverture du marché à d'autres opérateurs. Les difficultés de la CNC qui recentre son activité sur les gros chantiers et gros trafics, déplacent notre réflexion plus vers la prospection.

En conclusion, on peut dire que le déploiement d'une offre combinée sur l'axe ne peut s'envisager qu'à long terme et dans un contexte plus favorable au combiné passant par un changement d'orientation en matière de politique des transports au niveau national et européen. Dans ce contexte, des pistes existent pour une offre adaptée.

- Des chantiers légers, de taille modeste, fonctionnant sur le mode d'un chantier mère (Poitiers situé sur la ligne Espagne-Bordeaux-Paris), avec des chantiers satellites (La Rochelle comme chantier satellite portuaire et Niort, zone de développement logistique), ceci dans le cadre d'une organisation actuelle.

- Ce schéma pourrait être modifié par une orientation vers une **massification interrégionale**, avec constitution d'un hub à Saint-Pierre des corps, les 3 chantiers fonctionnant alors comme des satellites
- La pratique des **trains entiers mixtes**, dans un contexte rendant possibles des chantiers légers, pourrait offrir une solution de montée en puissance, permettant de capter, en 1^{ère} phase, des trafics vers de grandes destinations

- Pratiquement toutes les réflexions et expérimentations **techniques** ont été différées dans le **contexte actuel**. Sans méconnaître les difficultés, notre problématique devrait s'appuyer sur un approfondissement des innovations contribuant à réduire le délai des opérations de transbordement

- De ce point de vue, la **technique du polyrail** mérite qu'on s'y arrête. Relativement souple quant aux contraintes techniques (l'offre s'effectue à partir de n'importe quelle gare fret) et, quant à la demande (absence de contraintes de volumes pour démarrer) et inscrite dans une période de relativisation du délai (elle n'offre qu'un délai Jour A-Jour C), il ne reste que la contrainte forte du coût compte tenu des prix pratiqués sur un marché concurrentiel.

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

Éditorial (Suite page 1)

transport routier de marchandises de Poitou-Charentes vis-à-vis de la condition de capacité financière, est en nette amélioration et s'assainit progressivement.

En 2003, on note que 126 entreprises (9 %) ne répondent pas à cette condition, soit près de deux

fois moins qu'en 2000, où 243 entreprises (17 %) ne satisfaisaient pas à cette condition.

Enfin, la Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et un décret en cours d'élaboration, vont quelque peu modifier le cadre organisationnel des Commissions

des Sanctions Administratives, en les déconnectant des Comités Régionaux des Transports et en les plaçant sous l'autorité directe du Préfet de Région. Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur en Poitou-Charentes au 1^{er} janvier 2005.

Hervé PASCAL / DRE / secrétaire de la CSA

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 - Contact : Véronique Roy

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

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre 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**
Dynamiques et Solitaires

