

N° 46

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

Accessibilité des transports aux personnes handicapées. Des échéances concrètes proches |

STATISTIQUES

2-4

INFORMATIONS-ETUDES

Etude transit 2004 : exploitation spécifique au Poitou-Charentes |

5

LA PAGE DU TRM - BRÈVES

6

Les grandes avancées

La loi "handicap" s'articule autour de 5 principes : droit à la compensation, scolarité, emploi, accessibilité, des Maisons départementales des personnes handicapées.

L'accessibilité s'attache au cheminement, d'un point de départ (habitation) à un lieu de destination (bâtiment public par exemple) en empruntant la voirie (trottoirs, place, passages piétons) et les transports (autocar, autobus, train). Pour la participation des personnes handicapées à la vie de la cité, la loi crée l'obligation de la mise en accessibilité du bâti et des transports dans un délai de 10 ans maximum.

Dans le domaine du transport collectif les attentes sont nombreuses et des solutions existent : véhicules à plancher bas, arrêts équipés (quai haut en pente douce, bandes podotactiles ou sillon de guidage, aire de rotation), espaces réservés (fauteuils, poussettes), annonces sonores et visuelles, services spécifiques, site internet adapté.

Un calendrier volontaire

En matière de transport collectif, chaque collectivité est responsable du respect de la mise en accessibilité. La Communauté d'Agglomération ou la Commune s'occupe des transports urbains (autobus et arrêts), le Conseil général des autocars interurbains, le Conseil régional des Transports Express Régionaux (TER = autocars et trains), l'Etat est représenté par Réseau Ferré de France (quais et leurs abords) et par la SNCF (gares, matériel roulant hors TER et services à la personne).

En février 2015, les transports collectifs doivent être accessibles à tous. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, des services de substitution, sans surcoût pour l'utilisateur, devront être mis en place dans les 3 ans. Dès aujourd'hui, tout renouvellement ou acquisition de matériel roulant se fait sur du matériel accessible. Au 12 février 2008, les

Accessibilité des transports aux personnes handicapées

Des échéances concrètes proches

Qu'elles soient temporaires ou permanentes, les difficultés de déplacement épargnent très peu de personnes au cours de leur vie. En effet, toute limitation d'activité subie par une personne en raison d'une altération de fonctions de son organisme constitue un handicap. Aussi l'espace public se doit de faciliter les cheminements de tous, que ce soit au travers de la voirie, du bâti et des transports. L'accessibilité est un aspect central des préoccupations de la loi "handicap" du 11 février 2005.

collectivités doivent présenter un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transport ou une annexe "accessibilité" au Plan de Déplacement Urbain (PDU) ; et une procédure de dépôt de plainte doit être mise en place. Les communes de plus de 5000 habitants doivent se doter d'une commission pour l'accessibilité.

En Poitou-Charentes

✓ La Communauté d'agglomération de La Rochelle a été la première en France à approuver son SDA (2006). La dynamique de concertation avec les associations, enclenchée pour la conception du PDU (2000), a été entretenue aboutissant à l'édition d'une succession de documents sur le déplacement piéton, puis des personnes à mobilité réduite (PMR) dans les transports publics. Un public handicapé varié qui a été évalué à 1/3 des personnes vivant sur le territoire.

Les actions en cours : réaménagement de 30 arrêts par an, renouvellement de la flotte d'autobus à raison de 5 unités par an. L'annonce sonore, le GPS, les panneaux d'informations sont en cours de validation. En outre, des services spécialisés adaptés de substitution sont déjà en place sans surcoût pour l'utilisateur. En effet, si la communauté d'agglomération partage l'ambition de la loi, elle affirme que l'accessibilité ne peut être totale mais plutôt maximale et cela en accord avec les associations. Pour exemple, les déficiences cognitives, difficiles à appréhender, font néanmoins l'objet d'un diagnostic.

✓ Le Conseil Régional est en cours de finalisation d'un diagnostic de l'accessibilité des gares et des matériels roulants en partenariat avec la SNCF.

Sur cette base, elle entend engager la concertation et finaliser son prochain schéma directeur d'accessibilité.

La politique régionale pour le développement du TER intègre d'ores et déjà cette dimension : les achats importants de nouveaux matériels roulants de type Autorail à Grande Capacité (AGC) se traduisent par la mise en place des matériels accessibles (plancher surbaissé, larges portes, signaux sonores et lumineux) ; de la même manière, le renouvellement des contrats avec les autocaristes a permis d'intégrer la mise en service d'autocars accessibles.

Lors de l'élaboration du SDA, une planification de la mise en accessibilité du réseau et notamment des gares TER sur la période 2008-2015 fera suite à ce diagnostic. Le cas échéant, le SDA prendra en compte les services de substitution nécessaires.

✓ La SNCF édite un livret "Carnet du voyage serein" pour aider les usagers handicapés à mieux voyager. Il précise les gares proposant un service d'aide aux PMR, ainsi les gares de La Rochelle, Angoulême, Poitiers, Niort, Thouars, Royan, Saintes et Cognac y sont référencées. Par ailleurs, depuis janvier 2007, un service gratuit d'aide à la personne "Accès Plus" propose la fiabilisation du voyage de bout en bout (prise en charge, transit) via un centre d'appel.

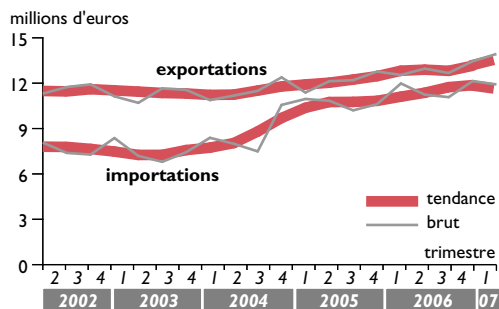
Contraintes et enseignements

Les principales contraintes pour la mise en accessibilité résident dans la difficulté à prendre en compte certains types de handicaps, à répartir des compétences entre les autorités locales, à traiter les "impossibilités avérées", à définir des services de substitution, à organiser les dépôts de plaintes, à trouver les solutions pour la mise en accessibilité des systèmes d'information des voyageurs. Pour les Com-



données générales

Commerce extérieur

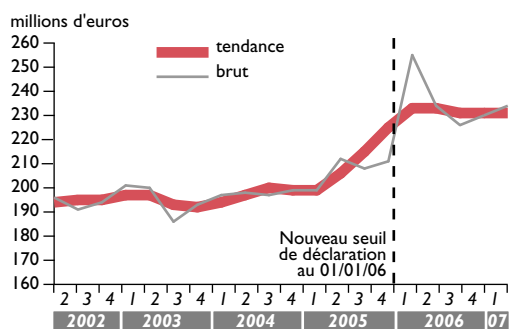


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Exportations	+5,1 %	+11,1 %
Importations	+14,0 %	-0,5 %

Le 1^{er} trimestre 2007 affiche une croissance forte des exportations (+11 %), marquées notamment par la relance des exportations des produits de la culture et de l'élevage, alors que les importations se stabilisent grâce à la baisse des prix des produits pétroliers. Le solde commercial est excédentaire à 200 millions d'euros, dépassant les résultats médiocres de 2006.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



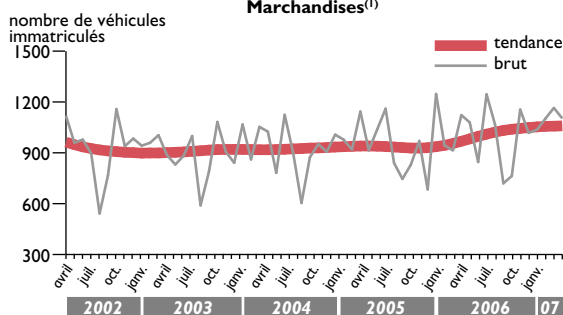
Source : Banque de France

Par rapport au 1^{er} trimestre 2006, la demande de crédit par les entreprises de transports a diminué de 8,2 % en 2007. La trésorerie des entreprises semble en meilleure situation que l'année passée.

Le nombre de demandes d'emploi (tous secteurs) continue de reculer (-13,2 %) tandis que le nombre d'offres augmente légèrement (+3,3 %). Le taux de chômage régional, de 7,7 % de la population active, est en recul de 1,3 points par rapport au même trimestre en 2006. Le secteur des transports suit cette tendance de façon plus marquée : les demandes, au 1^{er} trimestre 2007, reculent de 17,6 % et le nombre d'offres atteint les 22 % d'augmentation. Cette reprise du marché de l'emploi dans les transports est directement liée au regain d'activité dans les transports débuté en 2006 et qui se poursuit.

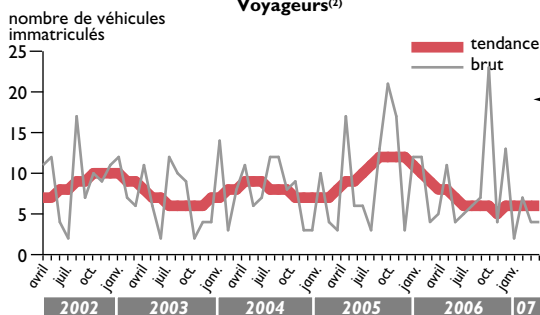
Immatriculations de véhicules neufs

Marchandises⁽¹⁾



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

Voyageurs⁽²⁾



(2) les autobus et les autocars.

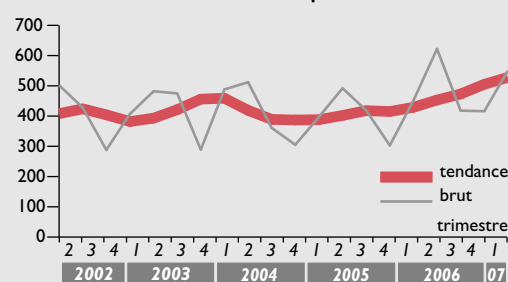
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Marchandises	+10,6 %	+13,0 %
Voyageurs	-40,6 %	-28,6 %

Les immatriculations de véhicules neufs de transport de voyageurs passent de 21 véhicules au 1^{er} trimestre 2006 à 15 en 2007, la diminution se poursuit donc. Les véhicules de marchandises progressent quant à eux de 13 %, 3 300 véhicules neufs ont été immatriculés ce trimestre, marquant l'optimisme des entrepreneurs routiers.

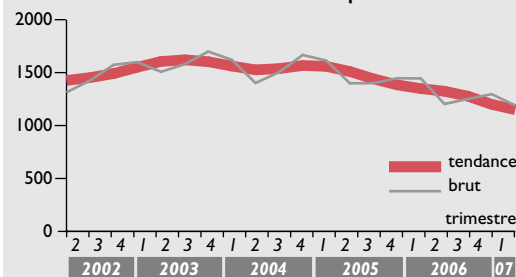
Marché de l'emploi dans les transports

Offres d'emploi⁽¹⁾



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi⁽²⁾



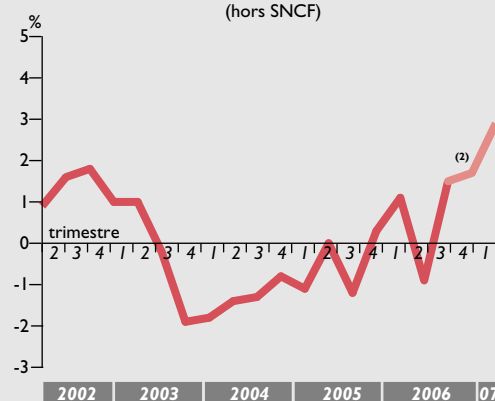
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Tous secteurs	Offres	-3,2 %	+3,3 %
	Demandes	-11,1 %	-13,2 %
Secteur transport	Offres	+37,3 %	+22,0 %
	Demandes	-10,4 %	-17,6 %

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)



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

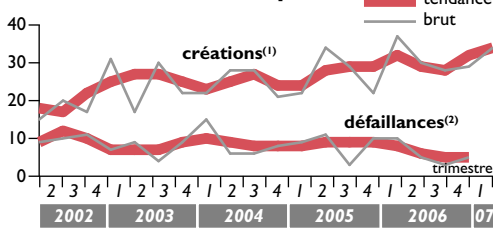
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	Trimestre 1 2006	Trimestre 2 2006	Trimestre 3 2006	Trimestre 4 2006*	Trimestre 1 2007*
Poitou-Charentes	+1,1	-0,9	+1,5	+1,7	+2,9
Dont transports urbains et routiers	+1,2	-0,7	+1,4	+1,7	+2,9
Charente	+1,4	+0,1	+1,8	+3,5	+4,4
Charente-Maritime	+2,4	-2,1	+1,6	+2,4	+4,0
Deux-Sèvres	+0,7	-1,3	+1,1	+1,0	+1,6
Vienne	-0,2	+0,2	+1,6	+0,3	+2,1

* 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

Depuis le 1^{er} janvier 2007, le concept de créations d'entreprises a été modifié. Auparavant décomposé en trois types (créations pures, reprises, réactivations), la création se définit maintenant par la mise en œuvre de nouveaux moyens de productions. La série a donc été entièrement recalculée. Le nombre de créations au 1^{er} trimestre, légèrement supérieur au même trimestre l'année précédente, est encourageant. Parallèlement, les défaillances du dernier trimestre 2006 demeurent stables à un niveau bas.

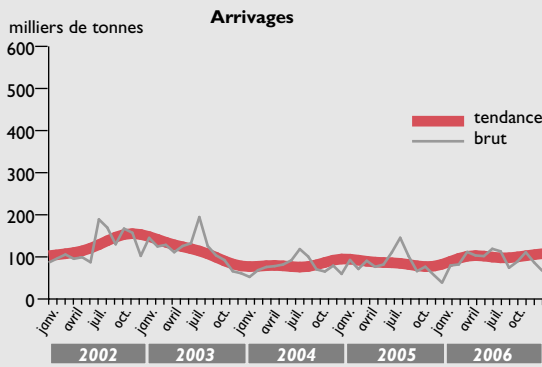
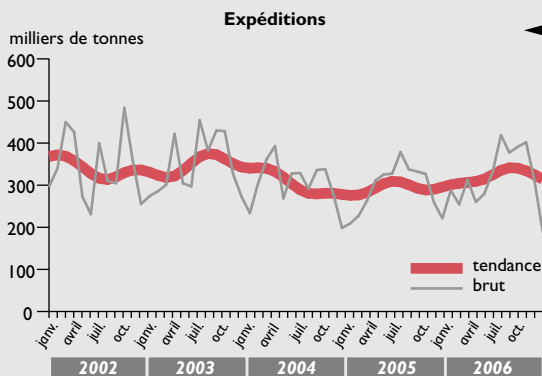
Nombre d'entreprises de transport du secteur marchand⁽¹⁾

	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05	Au 01/01/06
Transports terrestres	1 457	1 454	1 424	1 385
Transports par eau	33	31	31	29
Transports aériens	7	7	7	7
Services auxiliaires des transports	200	203	204	208
Total	1 697	1 695	1 666	1 629

(1) entreprises dont le siège social est situé en Poitou-Charentes dont le code APE est 60, 61, 62 et 63 (hors SNCF)
 Source : INSEE (Référentiel d'entreprises et d'établissements SIRENE, résultats définitifs)

transports de marchandises

Fret ferroviaire



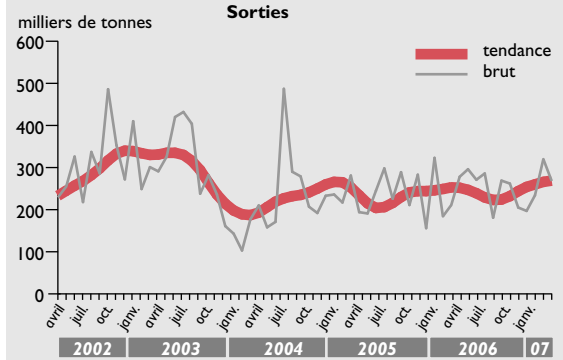
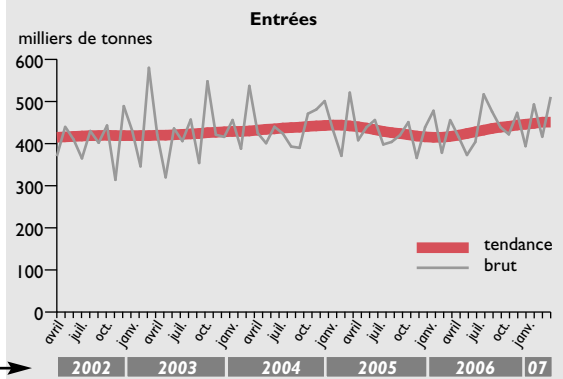
Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Expéditions	+11,7 %	NC
Arrivages	+53,1 %	NC
TOTAL	+19,0 %	NC

Suite à des perturbations liées à l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, nous ne sommes pas en mesure de vous présenter les données du premier trimestre 2007.

Le trafic maritime de la région enregistre une hausse de volume de 10 % par rapport au 1^{er} trimestre 2006 soit 200 000 tonnes supplémentaire que les entrées et les sorties se partagent équitablement. La hausse est particulièrement bénéfique pour les exportations (+14 %). Les activités du port de La Rochelle-Pallice poursuivent leur croissance à +8,3 % (fort retour du trafic de bois et de pâte-à-papier). Après une année médiocre, le complexe de Tonnay-Rochefort réalise un excellent 1^{er} trimestre en approchant les 30 % d'augmentation d'activité emmenée par la reprise des exportations de céréales et les importations de bois et d'engrais.

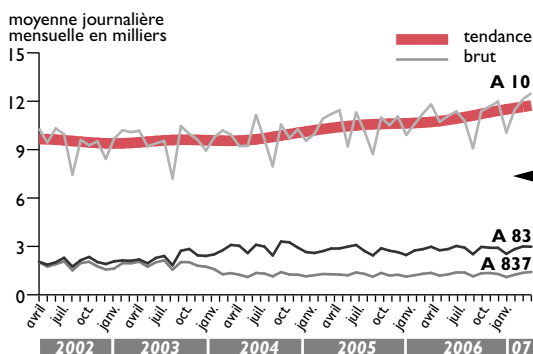
Trafic des principaux ports maritimes (Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Entrées	+2,7 %	+8,1 %
Sorties	+2,3 %	+14,6 %
TOTAL	+2,6 %	+10,4 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

Le nombre de poids lourds sur les autoroutes est en forte croissance +6,3 %, soit une augmentation approchant les 3 000 véhicules. A l'image du dernier trimestre 2006, cette circulation accentuée marque le regain d'activité auquel pourraient s'ajouter deux éléments : la baisse du prix du carburant professionnel de près de 5 % par rapport au même trimestre de l'année précédente et la fermeture temporaire de la RN10 reportant une partie du trafic sur l'A10. Celle-ci supporte une augmentation de 7,4 % (env. 2 500 véhicules), l'A837 de 4,1 % et l'A83 de 3 %.

EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Poitou-Charentes	+6,8 %	+6,3 %
A 10	+7,1 %	+7,4 %
A 83	+6,7 %	+3,0 %
A 837	+4,7 %	+4,1 %

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

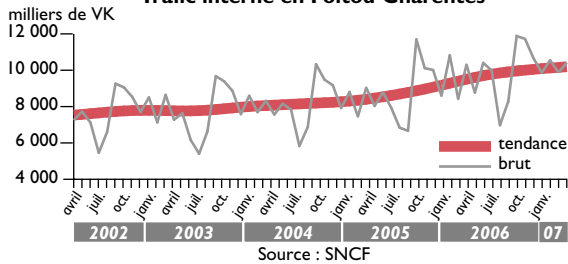
Suite à la modification de deux bases de données entre 2005 et 2006, le graphique d'évolution a été temporairement abandonné au profit d'explications.

Au 1^{er} trimestre 2007, la fréquentation des transports collectifs urbains régionaux croît de façon plus modeste que l'année précédente à 2,3 % soit quelques 200 000 voyages supplémentaires. Les disparités régionales marquent ce résultat.

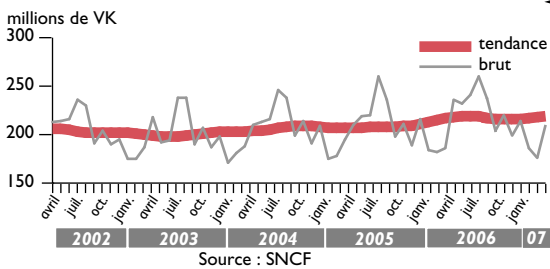
Niort apparaît en net recul (-3,1 %) ce 1^{er} trimestre 2007. Un tassement de la fréquentation qui fait suite à une année 2006 faste consécutive à l'amélioration de l'offre. Les chiffres de La Rochelle permettent cette année une comparaison (modification de la base de données fin 2005) très positive puisqu'elle affiche une croissance de 4,6 %. La fréquentation poitevine, qui représente 40 % des trafics des 5 agglomérations, augmente toujours à +3,2 %. De même celle d'Angoulême, proche des 3%, est encourageante puisque la tendance a plutôt été à la contraction des services. Parallèlement, Châtelleraut affiche une chute de 3,8 % corrélative à la diminution de l'offre kilométrique de 15 %.

Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



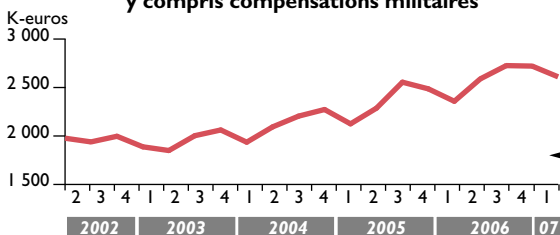
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Trafic interne	+12,3 %	+4,3 %
Trafic interrégional	+2,8 %	+3,6 %

VoyageursTER

Recettes HT y compris compensations militaires



Ce 1^{er} trimestre, dans la continuité de la fin de l'année 2007, renoue avec la croissance du nombre de véhicules légers sur les autoroutes (+7,6 %), avec +8,1 % sur l'A10, +7,1 % sur l'A837 et +4,5 % sur l'A83. C'est plus de 13 000 véhicules en plus sur les autoroutes par rapport au même trimestre de l'année précédente. Les fluctuations du prix du carburant à la pompe (-4 %), mais aussi la fermeture de la RN 10 peuvent expliquer cette dynamique.

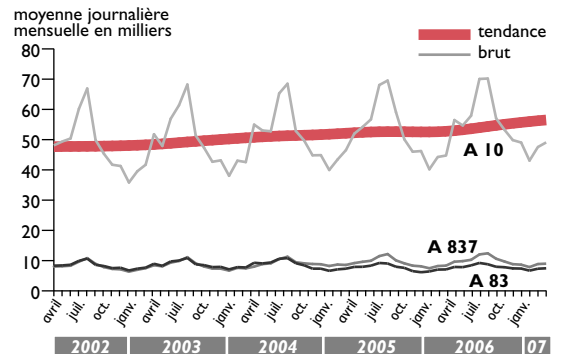
Depuis le 1^{er} janvier 2007, les conditions d'accueil des vols commerciaux sur l'aéroport de Niort-Souché ne sont plus réunies, les compagnies aériennes se réorientent vers d'autres aéroports.

Pour le 1^{er} trimestre, l'activité aérienne régionale de passagers est en diminution de 4 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. La Rochelle continue sa croissance à 2 %, mais elle est ralentie. A Poitiers-Biard, le nombre de passagers vers Londres a diminué alors qu'il a augmenté sur la liaison lyonnaise au total c'est 2000 passagers en moins. Le nombre de rotations avec l'Angleterre a été diminué par la compagnie low-cost. De même, la liaison entre l'aéroport d'Angoulême et Lyon a subi des modifications, ce qui participerait au recul observé ce trimestre.

Le trafic interne continue sa progression avec plus d'un million de voyageurs.km supplémentaires (+4,3 %) qui correspond à un mouvement de fond d'utilisation des transports collectifs. En effet, la croissance de ce premier trimestre est ralentie par rapport à l'année précédente, année marquée par les actions d'investissements de la Région et de l'augmentation des tarifs du carburant. Le trafic interrégional affiche une croissance confortable de +3,6 % soit une augmentation de presque 20 millions de voyageurs.km.

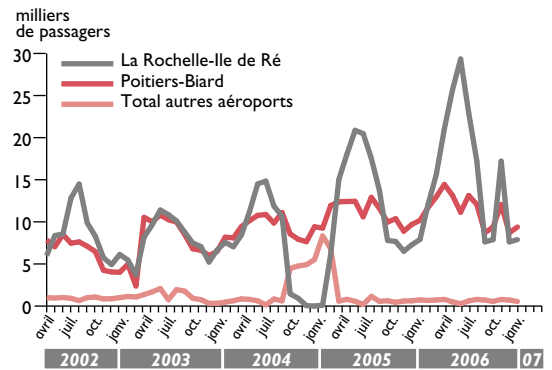
L'amélioration des services, grâce à la politique régionale, stimule les déplacements en TER. Le trafic voyageurs est en forte croissance (7,1 %) par rapport au même trimestre de l'année 2006, soit environ 2 200 voyageurs.km supplémentaires. Les recettes suivent la même dynamique avec une augmentation de 10,7 %.

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



EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Poitou-Charentes	+7,3 %	+7,6 %
A 10	+6,9 %	+8,1 %
A 83	+11,5 %	+4,5 %
A 837	+6,5 %	+7,1 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾

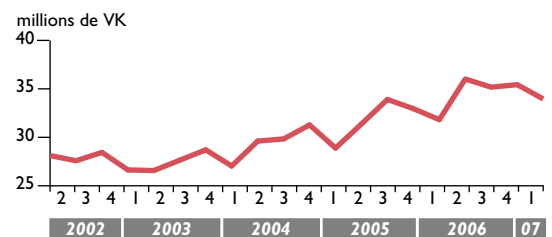


EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Poitiers-Biard	-6 %	-8 %
La Rochelle-Ile de Ré	+12 %	+2 %
Total autres aéroports	+25 %	-27 %
Poitou-Charentes	+3 %	-4 %

Le trafic de La Rochelle a été reporté sur Rochefort de novembre 2004 à avril 2005.

VoyageursTER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	4 ^e trim 06 4 ^e trim 05	1 ^{er} trim 07 1 ^{er} trim 06
Voyageurs x km	+7,5 %	+7,1 %
Recettes	+9,5 %	+10,7 %

Etude transit 2004 : exploitation spécifique au Poitou-Charentes

Cette enquête aux frontières de 2004 est réalisée environ tous les 5 ans par le Ministère. Elle constitue un fond inestimable de connaissance sur lequel les DRE Centre, du Poitou-Charentes et d'Aquitaine ont demandé au CETE Méditerranée de faire une extraction les concernant. Les résultats essentiels de cette étude ont fait l'objet d'un exposé lors de l'assemblée générale de l'ORT du 24 mai 2007. Ils sont en ligne sur le site internet dans la rubrique "Actualité".

Les résultats généraux de l'étude

✓ Bien que le nombre de poids lourds passant par BIRIATOU reste inférieur à celui passant par le PERTHUS (2 725 000 PL en 2004 contre 3 250 000), son taux de croissance est plus important (+ 36 % depuis 1999 contre + 22,5 %) et ce depuis plus de 10 ans.

Le trafic d'échange avec la France est plus important que le transit international à BIRIATOU, et on observe le phénomène contraire au PERTHUS.

✓ Concernant le pavillon de la remorque⁽¹⁾ des poids lourds en transit sur l'ensemble des barrières alpines et pyrénéennes, il est intéressant de remarquer les évolutions.

- en hausse :

Espagne : 37,3 % (31,7 % en 1999)
Italie : 12,3 % (11,4 %)
Portugal : 11,7 % (7,3 %)

- en baisse :

Allemagne : 9,4 % (10,5 %)
Pays-Bas : 5,4 % (7,5 %)
Belgique : 4,0 % (7,7 %)
Royaume-Uni, Irlande : 3,4 % (8,4 %)

En raison de l'augmentation de leur demande intérieure, le pavillon des 10 nouveaux pays de l'UE n'augmente pas autant qu'on aurait pu s'y attendre :

Pologne : 2,5 % (1,0 % en 1999)
Rép. Tchèque : 2,3 % (2,1 %)
Hongrie : 1,3 % (0,6 %)
Slovaquie : 0,5 % (0,3 %)
Pays Baltes : 0,8 % (0,5 %)

✓ Concernant le trafic d'échange transpyrénéenne avec la France : le tonnage moyen/PL (PL vides exclus) est en baisse (15,7 T en 2004 contre 16,6 T en 1999 et 1993). Les chiffres sont comparables pour l'échange transalpin. Le pourcentage de poids lourds vides est également en baisse (18,1 % des PL contre 22,8 % en 1999). En revanche ce pourcentage est en hausse pour le trafic transalpin (15 % contre 14,3 % en 1999).

Les grands traits pour le Poitou-Charentes

✓ 1 850 000 poids lourds ont traversé le Poitou-Charentes en 2004 (28 millions de tonnes), soit une augmentation de 40 % en 5 ans. 60 % de ce transit passe par la RN10, 40 % par l'A10.

Ce transit se ventile en transit international⁽²⁾ : 980 000 PL (53 %) (14 500 millions de tonnes) et national⁽³⁾ : 870 000 PL (47 %) (13 500 millions de tonnes)

✓ Le trafic d'échange du Poitou-Charentes concernait 94 000 poids lourds en 2004 :

- 72 500 poids lourds par la frontière espagnole (dont 85 % à BIRIATOU),
- 20 500 PL par la frontière italienne (1 000 PL par la frontière suisse).
- 49,5 % des 1 350 000 tonnes que cela représente sont à l'exportation, alors que ce pourcentage était de 56 % en 1999.

La contribution par départements à ce flux d'échange est la suivante :

Charente : 436 000 T (63 % en exportation) ;
Charente-Maritime : 282 000 T (62 % en exportation) ;
Deux-Sèvres : 389 000 T (31 % en exportation) ;
Vienne : 244 000 T (41 % en exportation).

Si le premier partenaire des deux Charentes est le Pays Basque, celui des Deux-Sèvres et de la Vienne est la Catalogne.

1) 92,5 % des poids lourds en transit ont une immatriculation de même nationalité sur le tracteur et sur la remorque.

2) C'est-à-dire entre la péninsule ibérique et un autre pays de l'Europe

3) C'est-à-dire entre la péninsule ibérique et une région française

Rappelons que l'enquête "aux frontières" ne permet pas de mesurer le transit purement national, entre l'Aquitaine et l'île de France par exemple.

Contact : Philippe BAYER
05 49 55 65 82



suite de la p | Accessibilité des transports aux personnes handicapées

munautés à double compétences transport et voirie, la difficulté réside également dans la chaîne globale des déplacements jusqu'aux Etablissements Recevant du Public (ERP). Parallèlement, les premiers enseignements font appel au nécessaire temps de concertation avec les associations, les responsables et les exploitants et à l'optimisation de la mise en œuvre qu'elle soit financière ou technique. En région, les avancées en matière de réalisation du SDA sont variables. Certaines collectivités tiendront le délai de février 2008 alors que d'autres n'ont pas débuté leur réflexion. Or la mise en application de cette loi a souvent permis la prise de conscience des difficultés de déplacement

de chacun et la nécessité de penser les cheminement de façon globale.

Une qualité de vie pour tous... mais bien fragile

L'accessibilité pour tous aux transports, mais aussi aux espaces publics, est essentielle pour participer à la vie de la cité. Tout être humain est concerné à un moment ou un autre à une limitation dans ses actions (béquilles, femmes enceintes, déficiences). Les aménagements urbains actuels tendent à prendre en compte ce nouveau rapport à l'espace et au temps. Néanmoins, un simple détail peut suffire à entraver les capacités de déplacement

de chacun. Un défaut dans la conception des aménagements qui rompt la continuité : une marche, un passage trop étroit, une pente, un matériau de sol glissant, un mobilier urbain trop densément implanté; ou le stationnement sauvage des automobilistes sur les trottoirs comme les terrasses des cafés qui "débordent".

<http://www.handicap.gouv.fr/>
<http://www2.equipement.gouv.fr/accessibilite/>
<http://www.accessibilite.sncf.com/>

Contact : 05 49 55 65 82

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin mars 2007

Pour ce premier trimestre 2007, les opinions des chefs d'entreprises sont légèrement orientées à la baisse bien que les soldes d'opinion concernant le transport national soient positifs : transport urbain (+12), transport à courte distance (+8) et transport à longue distance (+8) ; et que les prévisions pour le 2^e trimestre soient très favorables.

✓ **L'activité internationale** ne concerne que peu d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère. L'activité a été très en-deçà des prévisions, aussi les transporteurs apparaissent très attentistes pour la suite.

✓ **La trésorerie** des entreprises apparaît plus sereine (+11 en solde d'opinion) mais marquée par des disparités liées à la taille des entreprises. Les fragilités sont perceptibles face aux modifications du marché, même si tous s'accordent sur le bénéfice de la loi sur **les délais de paiement** pour la santé financière des entreprises. Les soldes d'opinion pour **les prix du transport** demeurent optimistes (+7) mais néanmoins réservés quant à

l'augmentation du prix du carburant. En effet, la répercussion reste possible mais plus difficile à réaliser dans un contexte de concurrence accrue.

✓ **Après une année 2006** particulièrement marquée par **le recrutement**, les opinions restent encourageantes mais inférieures aux prévisions : +6 en solde d'opinion. Ces anticipations sont toujours optimistes pour le 2^e trimestre, mais la situation rappelle les difficultés de recrutement auxquelles se confrontent les chefs d'entreprises.

✓ **Les investissements** en matériel de transport sont en augmentation. L'achat de véhicules se situe à la fois sur du renouvellement et de l'extension de parc traduisant un optimisme certain. Le nombre d'entreprises déclarant avoir des projets d'achats de véhicules pour le prochain trimestre est stationnaire.

* **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



BREVES

Hausse des péages pour les camions

TLF a exprimé son inquiétude à propos de la hausse des tarifs autoroutiers (estimée à 3,3 % en 2006) pour les poids lourds. Le coût des péages représente jusqu'à 5 % du prix de revient. La fédération rappelle que les poids lourds représentent 18 % du trafic mais 40 % des recettes des péages autoroutiers.

La Crèche, un parking sécurisé

Sur le centre routier de La Crèche (A83/sortie), un parking sécurisé ouvrira ses portes en septembre et pourra accueillir 45 poids lourds moyennant 5€ par 24 heures. Cette installation s'inscrit dans un projet plus vaste initié par la CCI Deux-Sèvres. Outre la poursuite de l'aménagement de la zone d'Atlansèvres, la gare de triage de Niort-St-Florent sera transformée en une plateforme logistique multimodale.

L'air pollué favorise asthme et allergies

Réalisée à proximité d'écoles dans 6 villes françaises, une étude de l'INSERM démontre que le lien entre pollution atmosphérique et développement de l'asthme et des allergies dès l'enfance. 5 000 enfants se sont retrouvés en observation, au final 2 000 souffraient 2 fois plus d'asthme et d'eczéma que des enfants exposés à des concentrations inférieures. Le dépassement même modeste du seuil de particules fines (10 microgrammes par m³) suffit à déclencher les allergies, or, une nouvelle directive européenne étudie l'autorisation d'un taux allant jusqu'à 25 microgrammes par m³.

Les radars automatiques vont se multiplier en ville

En 2005, 37 % des accidents mortels (et 73 % des blessés) se sont produits en zone urbaine. D'ici à la fin de 2007, une vingtaine de nouveaux appareils seront mis en service, dont deux à Paris. Des radars d'un nouveau type devraient voir le jour cette année : pour contrôler le respect des feux tricolores et les distances de sécurité.

Semaine de la Science Voitures de demain

Du 8 au 14 octobre, l'Espace Mendès France et ses collaborateurs vous accueillent pour la découverte des grandes évolutions technologiques en cours dans le domaine de l'automobile : progrès autour des émissions de polluants, de la recyclabilité des composants, de la performance des moteurs, des nouvelles motorisations.

Semaine de la Mobilité Bougez autrement.

La meilleure énergie, c'est la vôtre !

Du 16 au 22 septembre, sous la houlette du ministère, les acteurs de la mobilité sensibilisent le public pour un changement des comportements en faveur de modes de transports alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture. Tous les modes de transports collectifs sont mis à l'honneur et les bonnes pratiques valorisées pour un environnement respecté et un cadre de vie de qualité.

www.bougezautrement.gouv.fr

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 15, rue Arthur Ranc BP 539 86020 POITIERS CEDEX

Directeur de la publication : Pierre Verney - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy / Sophie Billaud

☎ 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 2 000 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

