

N° 30

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

Évaluation des politiques de l'État en faveur des transports collectifs urbains :

Agglomérations d'Angoulême et de Poitiers |

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture mars 2003

Regroupement d'entreprises de transport routier de marchandises en Poitou-Charentes :

Bilan des soirées-débats organisées en 2002 | 5-6

Présentation de la démarche d'évaluation

Dans chacune des agglomérations, il a été mis en place un groupe de travail local chargé de mener cette évaluation de l'impact des politiques d'aides et d'appui de l'Etat en matière de Transports Collectifs Urbains (TCU).

Ce groupe de travail a été placé sous la co-présidence d'un élu, représentant la communauté d'agglomération et des directeurs de l'Équipement. Trois axes de travail ont été fixés :

- établir un historique sur les 20 dernières années présentant le contexte local au regard des orientations nationales ;
- analyser cette chronologie faisant ressortir des points clefs et problématiques particulières ;
- auditionner des acteurs concernés par les transports collectifs.

Les organismes auditionnés entre février et mai 2003 :

Conseil Régional Poitou-Charentes, Conseil Généraux de la Charente et de la Vienne, SNCF, ADEME, Groupement par l'insertion des personnes handicapées physiques, club des voyageurs, FNTV, FNAUT, association de retraités (UPAR), sociétés de transports urbains et interurbains, un représentant des taxis.

L'évaluation de la politique de l'État « d'hier et d'aujourd'hui »

L'analyse des auditions des acteurs du TCU a permis de mettre en évidence la perception que ces derniers portent sur les interventions de l'État en matière de transport collectif urbain.

Selon eux, la politique des transports de l'Etat, qui a accompagné la mise en œuvre de la LOTI relayée par les lois LAURE et SRU, contribue à répondre à des enjeux majeurs d'organisation et de fonctionnement des transports collectifs et de protection de l'environnement.

Évaluation des politiques de l'État en faveur des transports collectifs urbains : Agglomérations d'Angoulême et de Poitiers

Le Ministère de l'Équipement a décidé d'engager une évaluation de la politique de l'Etat en faveur des transports collectifs urbains de province. Cette évaluation vise à apprécier la pertinence des interventions de l'Etat au regard de la priorité donnée au développement de ce type de transports qui relève de l'entière responsabilité des collectivités territoriales. L'objectif de cette démarche est essentiellement de recueillir le jugement que les autorités organisatrices des transports urbains portent sur les outils que l'Etat a mis à leur disposition. Cinq agglomérations, dont celles d'Angoulême et de Poitiers, ont accepté de participer à cette démarche. Le présent article présente la synthèse des auditions effectuées au niveau des agglomérations de la région Poitou-Charentes. Les organismes auditionnés commentent la politique de l'État passée et actuelle et expriment leurs vœux pour l'avenir.

A ce titre, la mise en œuvre de la politique des PDU est ressentie comme une démarche essentielle pour la prise en compte de l'ensemble des déplacements, les aides de l'Etat en faveur des transports collectifs évoluant d'ailleurs jusqu'à présent de façon croissante. Néanmoins, certains organismes auditionnés ont affirmé que la participation de l'Etat a surtout privilégié les aides à l'investissement (achat de matériel notamment) et au développement des projets urbains lourds (sites propres), au détriment d'actions liées aux services des réseaux de transport et des usagers (plan de mobilité d'entreprises par exemple).

Parallèlement, les autorités organisatrices ont fait remarquer que l'aide à l'investissement peut avoir un effet très bénéfique sur les services. Ainsi, l'investissement dans l'information multimodale et dans l'acquisition de billetterie peut constituer un formidable levier à l'amélioration des services (exemple à Angoulême). De plus, il est constaté que des opérations expérimentales comme le projet bus au gaz à Poitiers n'auraient pas pu aboutir sans aide de l'Etat et des collectivités territoriales.

Une vision prospective de la politique et du rôle de l'État

- Les organismes auditionnés souhaitent que l'État :
- poursuive sa politique en faveur des transports collectifs, accompagne et soutienne la démarche PDU ;
 - apporte ses compétences en matière d'expertise, de conseil aux autorités organisatrices ;
 - favorise les mesures de mise en place des plans de mobilité d'entreprises ;
 - apporte son soutien à l'ensemble de la chaîne des acteurs des transports (inter-connexion des réseaux) ;
 - joue le rôle « d'assembler » afin d'harmoniser les différentes expérimentations dans les domaines de

la billetterie, de l'information, de la tarification, par exemple ;

- renforce son soutien au triptyque recherche/expérimentation/promotion.

Au terme de cette synthèse des entretiens, trois appréciations ont été dégagées, selon les collègues auditionnés :

- pour les usagers, l'essentiel de la politique de l'Etat doit s'orienter de plus en plus sur la notion de « services » prise dans sa globalité (services aux entreprises, aux particuliers...) et pas seulement reposer sur des mesures en faveur de l'investissement ;
- pour les associations, l'Etat doit poursuivre et intensifier sa politique d'aides en faveur des TCU, dans la mesure où ils constituent un élément déterminant de la chaîne globale des déplacements en facilitant notamment les parcours terminaux ;
- pour les collectivités et opérateurs de transport, l'Etat doit tenir un rôle important (facilitateur, accompagnateur, assembleur...) pour favoriser l'interface des réseaux, la coopération entre autorités organisatrices, la coordination des politiques de transport et la mutualisation des besoins.

Un séminaire d'étape destiné à tirer les premiers enseignements des rapports établis dans les 5 agglomérations auditionnées et à préparer l'élaboration du rapport final a eu lieu les 7 et 8 juillet 2003 à Angoulême. Il a été organisé à l'initiative de la Direction des Transports Terrestres (DTT) et de la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême.

* Les rapports portant sur les agglomérations d'Angoulême et de Poitiers peuvent être consultés à la Direction régionale de l'Équipement à Poitiers et dans les DDE.

Contact DRE : JP BAZIN ☎ 05-49-55-65-53

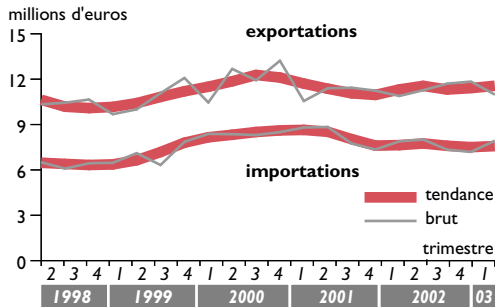
Contact DDE 86 : G GAUTHIER ☎ 05-49-55-64-66

Contact DDE 16 : E CHAUFFAILLE ☎ 05-45-97-98-76



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

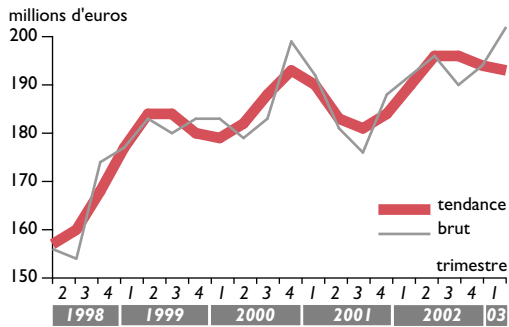


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Exportations	+5,2 %	+0,8 %
Importations	-2,2 %	+0,5 %

Conformément à la tendance nationale, le commerce extérieur de Poitou-Charentes affiche une certaine atonie durant le premier trimestre 2003. La demande intérieure s'essouffle ; la seule hausse enregistrée durant cette période concerne les entrées de produits énergétiques. La légère croissance des exportations est à mettre au profit de l'augmentation de 20 % des sorties de produits agricoles et produits issus des industries agroalimentaires (50 % des exportations de la région).

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



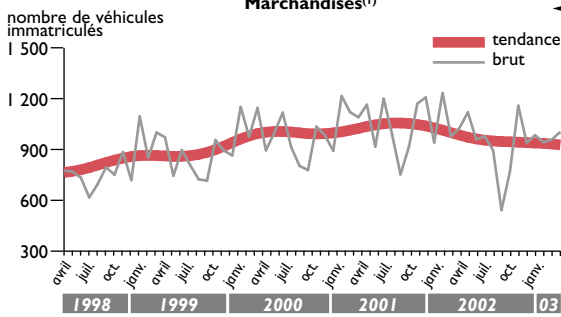
Source : Banque de France

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Poitou-Charentes	+3,2 %	+5,2 %

Dans un contexte de conjoncture peu favorable et de baisse d'activité, les entreprises de transport voient leur niveau d'endettement s'élever de nouveau en début d'année 2003. Les encours bancaires du secteur dépassent pour la première fois la barre des 200 millions d'euros à la fin mars 2003.

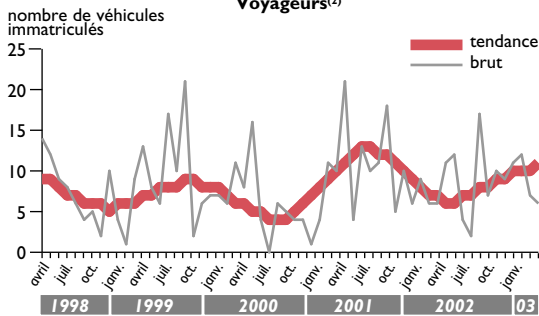
Immatriculations de véhicules neufs

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

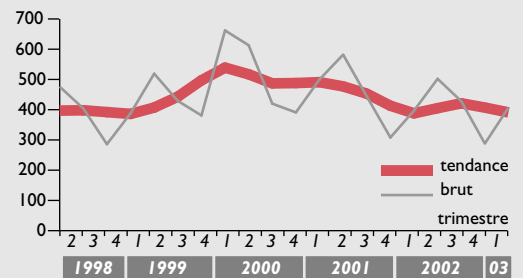
EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Marchandises	-7,2 %	-10,2 %
Voyageurs	+42,8 %	+19,0 %

Les entreprises jouent majoritairement la carte de la prudence en ralentissant leur politique d'investissement en matériel neuf de transport de marchandises. En comparaison avec le premier trimestre 2002, les achats de véhicules neufs diminuent de 10 % tandis que les acquisitions de véhicules d'occasion se stabilisent.

Au cours du premier trimestre 2003, la morosité de l'économie se répercute sur le marché régional de l'emploi : les offres tous secteurs économiques confondus stagnent tandis que les demandes d'emplois augmentent légèrement (3,6 %). Cette tendance est plus prononcée dans le secteur des transports, les demandes d'emplois étant en augmentation de 10 %. Les offres progressent dans une moindre mesure (2,5 %). De nombreux salariés se retrouvent sur le marché du travail après les liquidations de grosses entreprises telles que Grimaud dans les Deux-Sèvres.

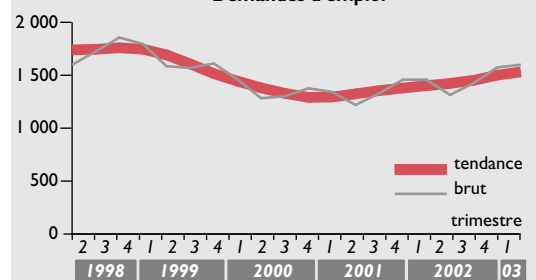
Marché de l'emploi dans les transports

Offres d'emploi⁽¹⁾



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi⁽²⁾



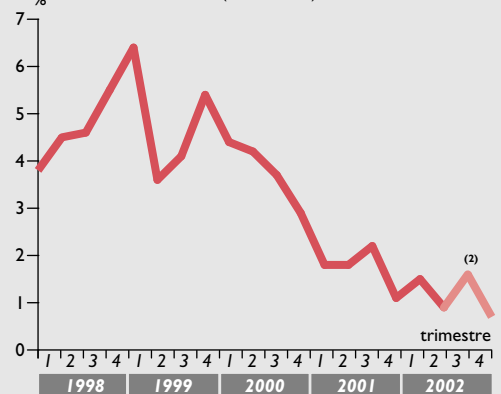
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Tous secteurs	Offres	-6,4 %	-0,1 %
	Demandes	-0,1 %	+3,6 %
Secteur transport	Offres	-6,5 %	+2,5 %
	Demandes	+8,0 %	+9,7 %

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

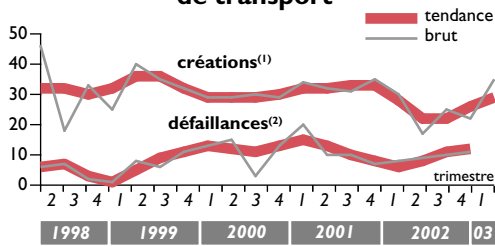
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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

Depuis 4 ans, on observe une lente et régulière diminution du nombre d'entreprises de transport (-1 % entre 2000 et 2003). Par secteur d'activité, on constate que ce sont les entreprises de transport terrestre qui se font moins nombreuses à l'inverse des services auxiliaires des transports.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

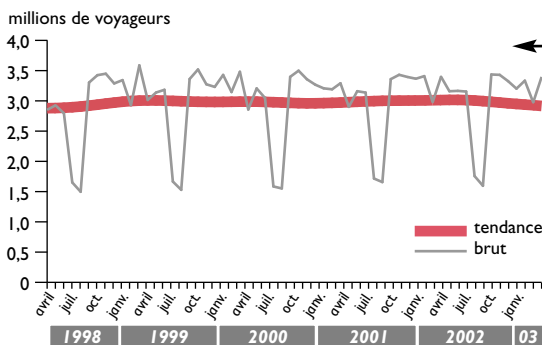
	Au 01/04/00	Au 01/04/01	Au 01/04/02	Au 01/04/03
Transports terrestres	1 519	1 497	1 480	1 480
Transports par eau	35	37	35	34
Transports aériens	6	6	7	8
Services auxiliaires des transports	342	351	362	361
Total	1 902	1 891	1 884	1 883

(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, Châtellerault, La Rochelle, Niort et Poitiers

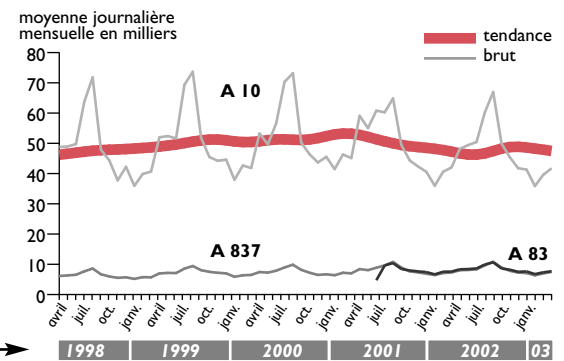
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Poitou-Charentes	-2,3 %	-0,8 %

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs reste globalement stable en début d'année 2003. Quelques variations apparaissent toutefois en fonction des réseaux. La hausse de la fréquentation des autobus à Poitiers et Angoulême compense la légère baisse enregistrée sur les autres réseaux.

En 2003, le nombre de véhicules légers comptabilisés sur les autoroutes de la région est en léger recul (-1 %) par rapport au premier 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⁽¹⁾



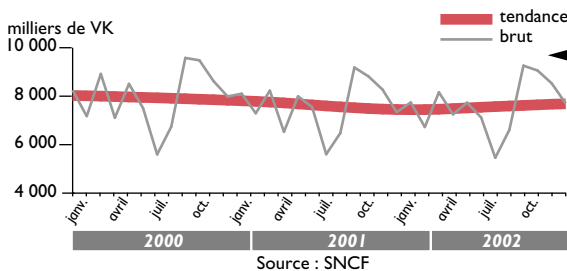
(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Poitou-Charentes	+1,1 %	-0,9 %

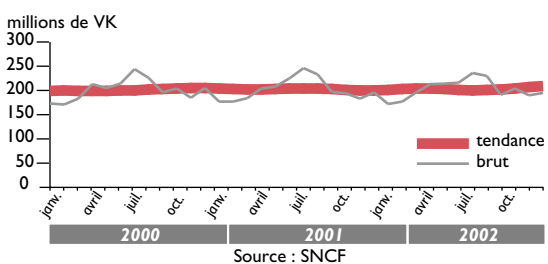
Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Trafic interrégional du Poitou-Charentes



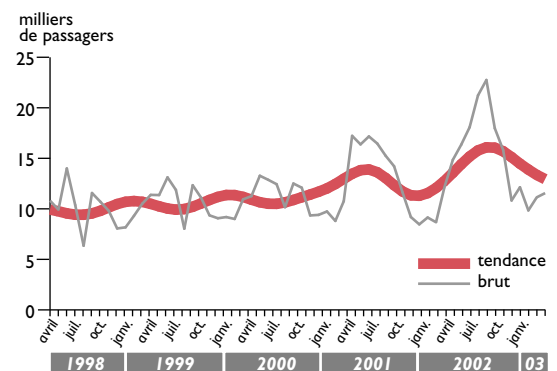
Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 02 3 ^e trim 01	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01
Trafic interne	-0,5 %	+3,7 %
Trafic interrégional	-2,7 %	+2,8 %

Les statistiques du premier trimestre 2003 sont momentanément indisponibles. Ces chiffres seront communiqués dans le prochain numéro.

En Poitou-Charentes, le trafic aérien progresse de 14 % durant le premier trimestre 2003, en comparaison avec le premier trimestre 2002. Cette tendance positive à l'échelle de la région masque des évolutions différentes selon les aéroports. L'aéroport de La Rochelle connaît une progression de 48 %. Cette tendance à la hausse du trafic est imputable à la réouverture de la liaison avec Paris durant l'été 2002 et du plébiscite de la ligne vers Londres. A l'inverse, l'aéroport de Poitiers affiche un recul de 17 % par rapport au premier trimestre 2002, en raison de l'interruption de la liaison régulière avec Lyon depuis le mois de juin 2002.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



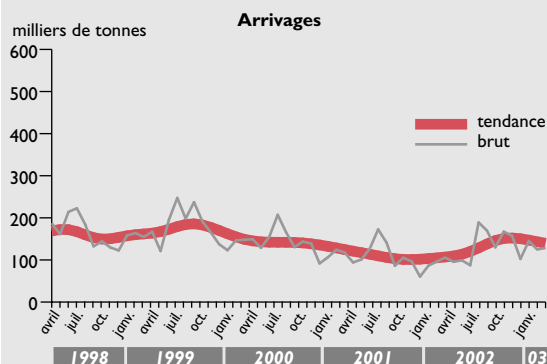
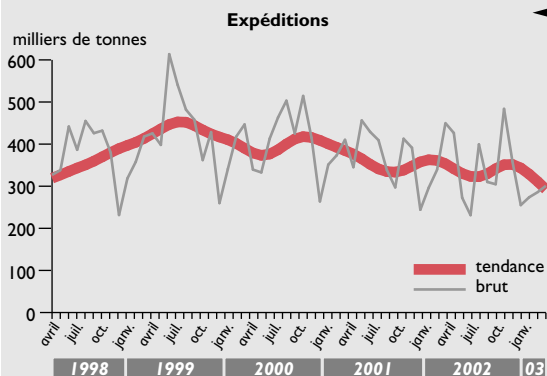
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Poitou-Charentes	+32,4 %	+14,5 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



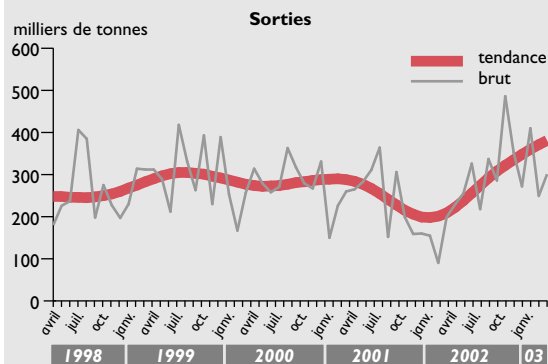
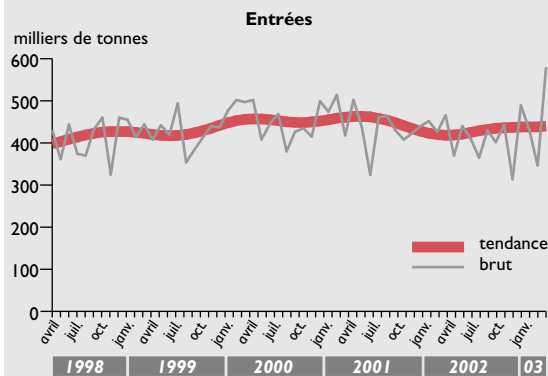
Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Expéditions	+4,8 %	-20,7 %
Arrivages	+62,8 %	+38,3 %
TOTAL	+16,4 %	-8,4 %

Après 6 mois de hausse régulière, le fret ferroviaire se contracte en début d'année 2003. Les résultats de ce premier trimestre sont les plus bas enregistrés depuis 5 ans. La bonne tenue des arrivages (qui représentent près du tiers du trafic) ne parvient pas à compenser la baisse des expéditions. L'achèvement de grands chantiers tels que la plate-forme de transport combiné d'Hourcade explique en partie la baisse de 30 à 40 % des trafics de matériaux de carrières (56 % des expéditions). A contrario, le trafic de céréales affiche de bons résultats après une année 2002 relativement médiocre.

Le trafic des ports régionaux est en augmentation de près de 30 % durant le premier trimestre 2003. Cette bonne tenue de l'activité portuaire est essentiellement portée par les exportations de céréales : +196 % par rapport à un premier trimestre 2002 marqué par une mauvaise campagne céréalière. En 2003, le port de La Rochelle affiche des tonnages record. Les sorties de céréales représentent plus des 3/4 des sorties de la région. Fait marquant : le port de Tonny-Charente bénéficie d'une croissance significative des entrées de sable et agrégats marins destinés au BTP.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

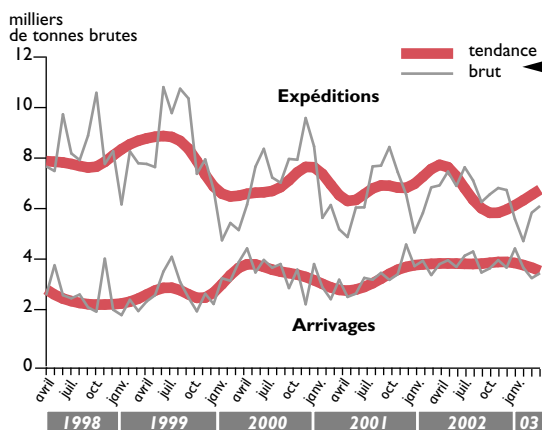


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Entrées	-2,0 %	+1,0 %
Sorties	+114,4 %	+115,9 %
TOTAL	+31,7 %	+29,6 %

Transport combiné⁽¹⁾



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

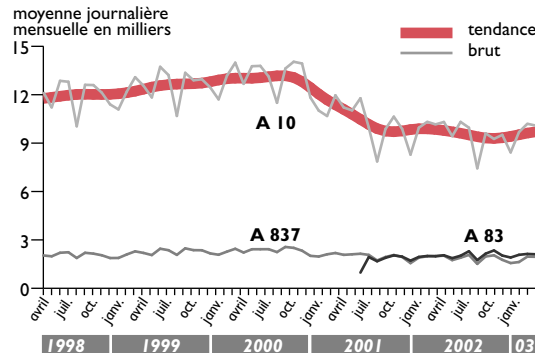
Source : CNC

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Expéditions	+0,4 %	-14,1 %
Arrivages	+2,7 %	-6,2 %
TOTAL	+1,3 %	-11,2 %

Dans un contexte de ralentissement général de l'activité, le transport combiné démarre l'année 2003 sous le signe de la morosité. Ce résultat est essentiellement dû à la morosité de la conjoncture et à une concurrence tarifaire du transport routier légèrement plus vive.

Le nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers est en augmentation de près de 5 % par rapport au premier trimestre 2002. Cependant, ce constat n'est pas valable pour l'A837 (Saintes-Rochefort), le trafic enregistré étant légèrement inférieur à 2002 (-6 %).

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



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 02 4 ^e trim 01	1 ^{er} trim 03 1 ^{er} trim 02
Poitou-Charentes	-3,1 %	+4,8 %

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

✓ Conformément aux prévisions des chefs d'entreprises enquêtés, le **trafic national** affiche une **nette détérioration** durant le premier trimestre 2003. Les soldes d'opinion sont négatifs. Selon les transporteurs, le **transport longue distance** est le plus affecté et affiche un solde d'opinion très bas (-44). Toutefois, les **transports urbain et à courte distance** sont également fortement touchés.

Quelques entreprises témoignent de leur baisse d'activité dans un contexte économique difficile, accentuée par une concurrence accrue. En effet, les entreprises de TRM qui ont perdu des marchés à l'international, se recentrent sur le marché national en pratiquant des prix plus serrés. L'inquiétude quant à l'évolution du trafic domine dans les perspectives pour le second trimestre 2003.

✓ 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 tel contexte, l'opinion des transporteurs de la région traduit une **vive inquiétude sur la situation des trésoreries** (-39 en solde d'opinion).

Les chefs d'entreprises ayant répondu à l'enquête signalent une **baisse des prix du transport** durant le premier trimestre 2003. Les soldes d'opinion relatifs aux possibilités de répercussion de la hausse des prix de revient atteignent un niveau très bas : -81. Cependant, les **délais de paiement des clients** sont globalement stables.

✓ **L'emploi** souffre de la morosité de la conjoncture. Les soldes d'opinion concernant le recrutement de conducteurs routiers au cours des premier et second trimestres 2003 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.

Les entreprises sont moins nombreuses à avoir investi dans du matériel de transport. 63 % des achats correspondent au renouvellement du parc, 25 % d'extension et à 13 % 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.

Regroupement d'entreprises de transport routier de marchandises en Poitou-Charentes : Bilan des soirées-débats organisées en 2002

L'objectif général du regroupement d'entreprises est de parvenir à un assainissement du marché et au rééquilibrage « chargeurs/transporteurs ». En effet, le regroupement apparaît comme un moyen pour les petites et moyennes entreprises de transport routier de marchandises de faire face à l'évolution progressive du secteur (concurrence étrangère, exigence de formations initiales et continues, réduction du temps de travail, hausse des coûts...).

Lors d'une étude commanditée par l'Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes en 1999, il est apparu que l'élément essentiel pouvant inciter au regroupement était la concrétisation d'un projet commun (échange de fret, investissements communs...). D'autre part, des rencontres entre transporteurs peuvent favoriser l'émergence de tels projets.

L'ORT a, dans ce cadre, confié au cabinet d'études Samarcande la mission d'animer 6 soirées - débats à Cognac, afin d'expérimenter cette démarche.

Nous vous proposons dans le présent article les principaux résultats de cette expérimentation menée en 2002.

Un peu de méthodologie

6 rencontres ont été organisées à la CCI de Cognac entre avril et décembre 2002.

L'ensemble des entreprises régionales de TRM de moins de cinquante salariés a été invité par mailing. Une vingtaine d'entreprises a régulièrement assisté aux soirées.

Trois objectifs principaux animaient ces soirées :

- aider à cerner le fonctionnement d'un groupement (genèse, motivation, facteurs de succès, freins...) à travers l'intervention de 3 groupements notamment ;
- permettre aux transporteurs de se rencontrer et d'échanger ;
- créer une dynamique locale et faire émerger des projets locaux.

La typologie des participants

Trois types d'entreprises, avec des objectifs et niveaux de fidélisation différents, ont assisté à ces soirées :

- Des entreprises adhérentes à un ou plusieurs groupements y compris locaux (~ 8 entreprises)
Leurs objectifs étaient de comparer les modes de fonctionnement des différents groupements et de favoriser une dynamique qu'elles pensent souhaitable pour l'évolution du secteur ;
- Des entreprises ne participant à aucun groupement mais qui ont un projet ou une réflexion en la matière (~ 8 entreprises)
Elles ont perçues ces soirées comme une opportunité pour s'informer et mûrir leurs projets ;

Ces deux populations ont été fidèles aux soirées-débats en affichant leur volonté de s'informer, d'échanger et de participer à une initiative locale.

(Suite page 6)

(Suite de la page 5)

- Des entreprises n'ayant aucun projet et n'adhérant à aucun groupement (~ 5 entreprises/soirée) La curiosité a motivé leur déplacement mais l'absence de projet explique le turn over important observé.

Ce qui ressort de ces soirées

✓ Les motifs de regroupement

- Mieux vivre de son métier : sortir de l'isolement, s'entraider; échanger des expériences et développer des compétences (formation, appel à des spécialistes dans groupement ou hors du groupement)...
- Se développer : se positionner sur de gros contrats et éviter d'être seulement sous-traitant, s'échanger du fret, développer un maillage géographique, développer de nouvelles prestations...
- Acheter ensemble : réduire ses coûts par les achats groupés (véhicules, gazole, assurances, informatique...).

✓ Les conditions à la mise en place d'un groupement

De manière implicite ou formelle, les groupements reposent sur la confiance, une volonté commune et sur l'acceptation de grands principes :

- l'honorabilité des adhérents et leur solidité financière ;
- participer aux échanges de fret (donner et prendre) ;
- Se positionner sur les contrats conclus au nom du groupement ;
- Participer aux investissements ;
- Modifier les habitudes de travail et participer à la vie du groupement donc donner du temps...

✓ Les principaux freins à la mise en place d'un groupement

- Peur de perdre son indépendance et ses gros clients (remis au groupement) ;
- Difficulté à remettre en cause les organisations ;
- Difficulté à remettre ses frets rentables et de ne pas utiliser le groupement pour les seuls frets « difficiles » ;
- Faible disponibilité du chef d'entreprise.

Une partie de ses raisons explique la difficulté de certaines entreprises à se regrouper alors qu'elles

en perçoivent l'intérêt. Cette difficulté est accrue pour les entreprises qui souhaitent fédérer des confrères locaux souvent présents sur les mêmes marchés et avec lesquels les échanges de fret sont limités.

Le bilan de cette expérimentation

Les entreprises ne sont fidélisées que si le regroupement renvoie à une « actualité » dans l'entreprise (réflexion ou projet).

Les entreprises fidèles jugent positivement l'expérimentation. La dimension « rencontre entre transporteurs » a été jugée très positive et nécessaire.

Des difficultés demeurent pour certaines entreprises qui voudraient entrer dans une logique de groupement et faire évoluer leur entreprise. Mais celles-ci n'ont pas la taille requise pour adhérer à certains groupements (disposant souvent déjà de membres en région) et éprouvent des difficultés à fédérer des volontés locales.

En résumé, les soirées ne génèrent pas vraiment de projets nouveaux mais accélèrent la mise en œuvre et l'émergence de réflexions. Les participants souhaitent que la dynamique, initiée avec les soirées débats, se poursuive. Deux attentes principales ressortent de cette expérimentation : un besoin d'informations et un besoin d'échanges et de rencontres.

Au vu de ces résultats, à l'occasion de la réunion de bilan, le comité de suivi de l'expérimentation a estimé qu'il était peu crédible d'envisager à l'heure actuelle le financement d'une pérennisation de l'opération. Il a donc été proposé à la CCI de Cognac de tester l'expérimentation avec une autre CCI, sur une échelle plus réduite (1 ou 2 réunions-débats). A partir du bilan de cette nouvelle expérimentation, les membres du comité de suivi pourraient juger de l'opportunité de demander des subventions pour pérenniser cette démarche.

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

VT

Une plaquette synthétique de 4 pages présentant la démarche et les résultats de l'expérimentation peut être téléchargée sur le site de l'ORT (rubrique « études terminées ») et l'étude intégrale peut être consultée sur place à l'ORT.

Contact ORT ☎ 05-49-55-65-82

BREVES

Agenda

- Le deuxième Forum International sur la Mobilité Urbaine et le Transport Avancé (MUTA) se tiendra au Futuroscope du 23 au 26 septembre 2003. Cette seconde édition sera dédiée à la voiture électrique.

Renseignements : cereveh ☎ 05-49-44-76-78
Site Internet : <http://www.transport-urbain-2003.com/public/fr/index.php>

- La première semaine européenne de la mobilité et du transport public aura lieu du 16 au 22 septembre 2003. Parrainée par le ministère de l'équipement, cette manifestation aura pour thématique phare « l'accessibilité aux territoires ». De nombreux événements et animations auront lieu à travers toute la France et dans une vingtaine de pays européens, pour sensibiliser le grand public sur la mobilité durable et le transport public. Cette semaine s'achèvera par la traditionnelle journée « en ville sans ma voiture ».

Renseignements : Comité de promotion des transports publics ☎ 01-48-74-04-82
Site Internet : <http://www.semaine-mobilite.org> et <http://www.22september.org>

Un observatoire des déplacements à Poitiers

Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan de déplacements urbains, la communauté d'agglomération de Poitiers (CAP) a organisé le 20 mai 2003 une première réunion du comité de pilotage relatif à la mise en place d'un observatoire des déplacements. Au cours de cette réunion, la CAP a présenté les thèmes et les indicateurs pouvant servir de support à cet observatoire. L'étape suivante consistera à définir les composantes de chaque indicateur et à mettre en place l'organisation nécessaire au recueil des données. Un document de communication présentant cet observatoire sera réalisé en 2004.

Contact DRE : JP BAZIN ☎ 05-49-55-65-53

Publication de l'ORT

La cinquième édition du tableau de bord annuel de l'observation sociale dans les transports routiers de marchandises en Poitou-Charentes vient d'être publiée. Ce document analyse, à partir d'une trentaine d'indicateurs statistiques commentés, l'évolution « sociale » du secteur du TRM sur une période de 5 années (1998-2002). Ce document peut être consulté et téléchargé sur le site Internet de l'ORT (www.ort-poitou-charentes.asso.fr) dans la rubrique « nos publications » ou peut vous être envoyé sur simple demande.

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-82

E-mail : ort@i-carre.net

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

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**
La Dynamique Humaniste

