

N° 32

L'équipe de l'ORT
vous présente
ses meilleurs vœux pour
la nouvelle année 2004

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

ELCIDIS, trois ans de fonctionnement 1

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture septembre 2003 5

INFORMATIONS-ETUDES

Études en cours - Étude sur le transport et
la livraison de marchandises en ville :
cas de l'agglomération de Poitiers 6

BREVES

Parution des chiffres clés des transports 2002 en Poitou-Charentes

La plaquette des Chiffres Clés des transports n°3, réalisée par l'Observatoire régional des transports (ORT), vient d'être publiée. Ce document peut être consulté sur Internet à l'adresse suivante : www.ort-poitou-charentes.asso.fr (rubrique « nos publications ») ou demandé à l'ORT dans la limite des stocks disponibles.

Contact ORT : ☎ 05-49-55-65-87

Nouveaux trains et cars régionaux

Depuis le 14 décembre 2003, de nouveaux services sont offerts sur 3 axes :

- ✓ **Bressuire-Thouars-Saumur** : dans le cadre des travaux du comité de bassin Nord Poitou, création de 6 nouveaux TER (autocars et train) offrant des correspondances vers Paris, Tours, Angers et Nantes ;
- ✓ **La Rochelle-Saintes-Bordeaux** : mise en place d'une nouvelle offre ferroviaire intégrant le rétablissement d'arrêts à Pons, Jonzac et Montendre sur 3 trains Corail et la confirmation de 5 nouveaux trains TER ;
- ✓ **Poitiers-Niort-La Rochelle** : afin d'accompagner la mise en service progressive des 5 nouveaux matériels roulants régionaux, mise en place d'une nouvelle offre se traduisant par la création de 2 nouveaux trains depuis le 14 décembre et de 4 nouveaux en juillet prochain.

(Suite page 5)

ELCIDIS, trois ans de fonctionnement

Le problème des livraisons en centre-ville est devenu une préoccupation prégnante des agglomérations qui recherchent des solutions innovantes. La loi SRU (loi relative à la Solidarité et Renouveau Urbain) leur permet de prévoir dans le cadre des PDU « la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et des dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin de limiter la congestion des voies et des aires de stationnements ». La logistique urbaine est donc en pleine évolution comme le montrent les expérimentations pilotes de mise en service de « centre de distribution urbaine » (CDU). Le programme ELCIDIS (Electric City Distribution Systems) dans lequel est engagée la ville de La Rochelle, associe la mise en place d'une plate-forme de chargement-déchargement et les livraisons par véhicules électriques dans le centre-ville. Nous vous proposons à travers un entretien avec Anne Chané de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, un bilan après trois ans d'exercice.

Objectifs et fonctionnement

Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au dynamisme économique des centres-villes, à leur attractivité commerciale. Le problème réside dans la conciliation entre le dynamisme économique, le bien-être des citoyens et l'impact environnemental.



Camion ELCIDIS 3,5 t électrique servant aux livraisons. Cliché Fred Le Lan

Le programme ELCIDIS propose une solution permettant de mieux gérer le transport de marchandises en ville en organisant leur distribution par des véhicules propres, en favorisant des livraisons moins génératrices de congestion et de pollution.

En février 2001, l'expérience débute, soutenue par l'Union Européenne, la région Poitou-Charentes, l'ADEME, le Conseil général de Charente-maritime, La CCI de La Rochelle, le PREDIT, EDF, la Communauté d'agglomération de la Rochelle.

Le budget prévisionnel initial était évalué à 900 000 euros avec plus de 50 % de subventions. Le reste

était à la charge de la communauté d'agglomération rochelaise. Après appel d'offre, la gestion de la plate-forme a été confiée à la société des transports Genty (février 2001-octobre 2003) qui est chargée de coordonner l'ensemble des opérations, de gérer les flux administratifs, de participer aux différentes opérations et d'être l'interlocuteur privilégié des différents partenaires.

La plate-forme comprend trois conducteurs, un commercial et un responsable d'exploitation. Le parc est composé de 6 berlingos électriques dont deux frigorifiques. Un véhicule électrique de 3,5 tonnes est dédié au transport des palettes, plus volumineuses.

Etat du projet

ORT : ELCIDIS fonctionne depuis 3 ans. A quel stade se situe le projet ?

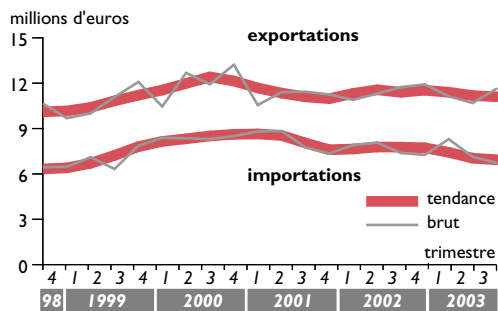
A. CHANÉ : Au-delà de la première phase d'expérimentation qui a pris fin à l'automne 2003, l'opération est prolongée. Après une évaluation de la première partie de l'expérience, la deuxième phase vient d'être lancée pour une durée de trois ans. Cette évaluation comportait plusieurs volets : un bilan environnemental, un audit logistique, une étude financière, l'analyse des réglementations en vigueur et une enquête de satisfaction auprès des transporteurs et commerçants.

Cette démarche est essentielle puisque le but est de permettre à la plate-forme d'être autonome et rentable à la fin de cette deuxième phase. En effet, les subventions des différents partenaires n'étaient allouées que durant les deux premières années de l'expérience. Actuellement, la communauté d'agglomération de La Rochelle finance seule le programme.

(Suite page 5)

données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

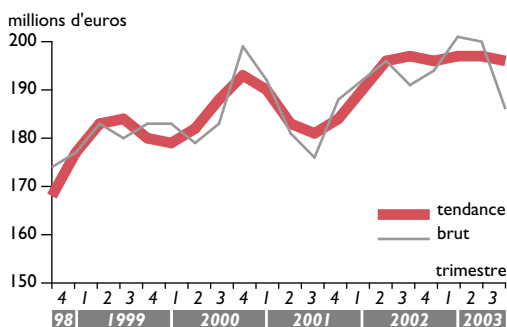


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Exportations	-6,8 %	-0,9 %
Importations	-13,7 %	-8,8 %

Conformément à la tendance nationale, le commerce extérieur du Poitou-Charentes affiche une certaine atonie durant le troisième trimestre 2003. Les importations reculent globalement de 8,8%, les entrées de produits énergétiques baissent de 29%. Toutefois un léger redressement de la demande est observé pour les exportations par rapport au trimestre précédent. On peut noter le retour au même niveau qu'au troisième trimestre 2002 des produits des industries agricoles, l'un des principaux postes de la Région.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

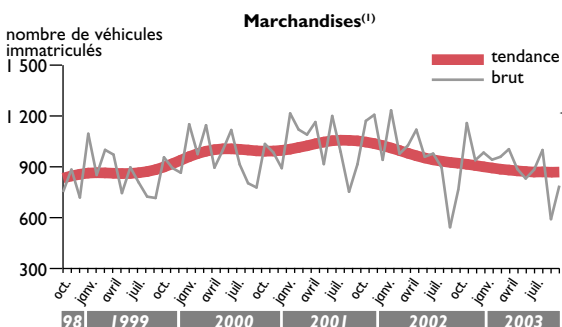


Source : Banque de France

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Poitou-Charentes	+1,5 %	-2,6 %

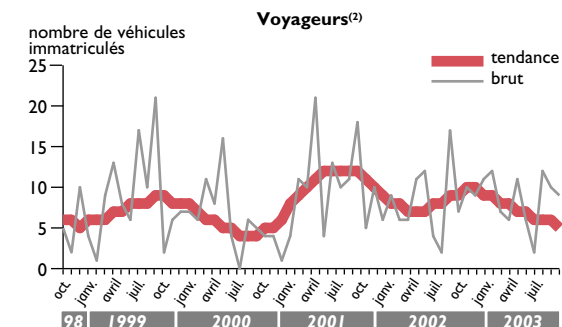
Après plusieurs trimestres durant lesquels les encours bancaires étaient élevés, les entreprises de transport limitent leur niveau d'endettement. Le niveau des encours est en recul de 2,6 % par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Immatriculations de véhicules neufs



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

Après plusieurs trimestres de recul, la tendance s'inverse : les achats de véhicules neufs progressent de 7,8 % et le marché des véhicules d'occasion recule de 2,9 %.

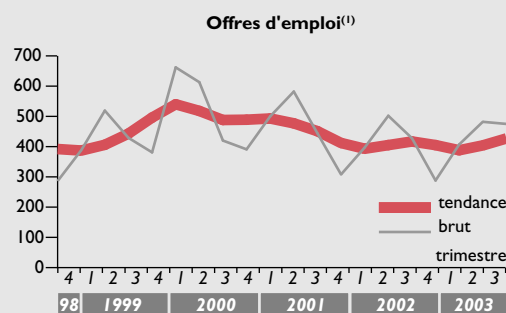


(2) les autobus et les autocars.

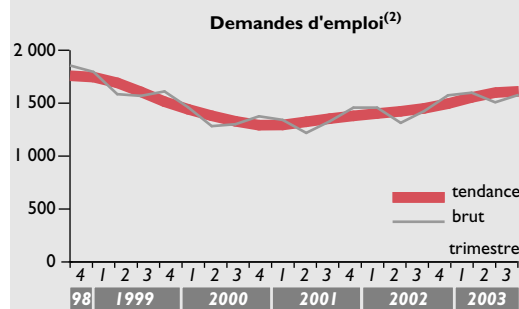
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Marchandises	-14,9 %	+7,8 %
Voyageurs	-29,6 %	+19,2 %

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



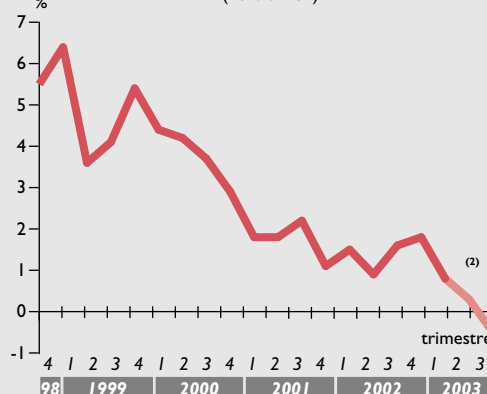
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Tous secteurs	Offres	-3,0 %	+7,6 %
	Demandes	+5,1 %	+5,9 %
Secteur transport	Offres	-4,0 %	+11,0 %
	Demandes	+14,8 %	+10,7 %

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

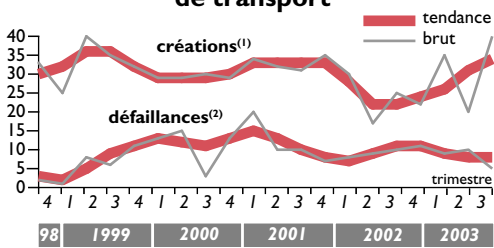
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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 retrouve un bon niveau durant le troisième trimestre 2003. Le nombre de défaillances d'entreprises est faible.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

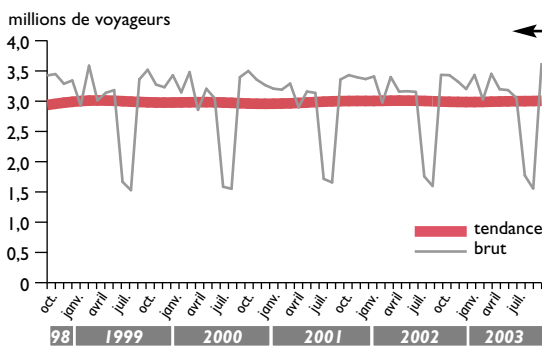
	Au 01/10/00	Au 01/10/01	Au 01/10/02	Au 01/10/03
Transports terrestres	1 512	1 489	1 469	1 488
Transports par eau	37	37	35	34
Transports aériens	6	7	7	8
Services auxiliaires des transports	344	351	364	366
Total	1 899	1 884	1 875	1 896

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

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



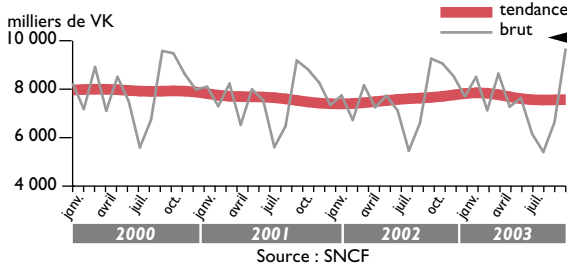
(1) Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

Source : Sociétés d'exploitation

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

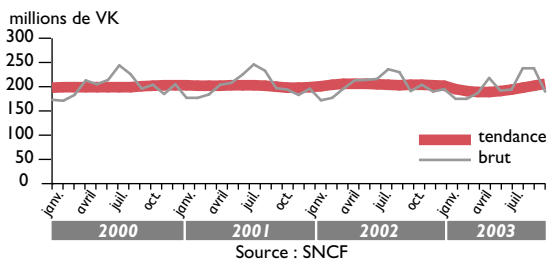
Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Trafic interrégional du Poitou-Charentes



Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Trafic interne	-4,1 %	+2,4 %
Trafic interrégional	-6,1 %	+1,2 %

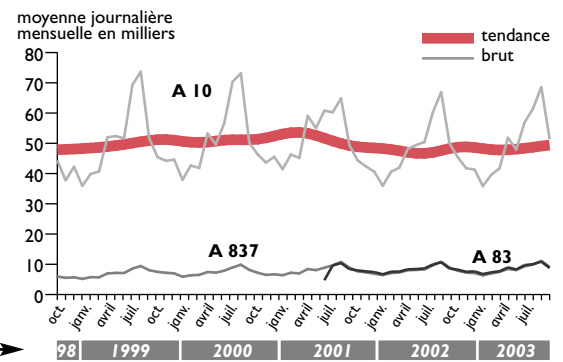
Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs progresse de 2,5 % durant le troisième trimestre 2003. Quelques variations apparaissent toutefois en fonction des réseaux, notamment celui de la ville d'Angoulême dont la fréquentation recule de 2,2 %. Cette baisse est compensée par les légères progressions enregistrées dans les autres villes.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés sur les autoroutes de la région progresse de 2,4 % par rapport au troisième trimestre de l'année précédente. Les 3 réseaux autoroutiers de Poitou-Charentes, A10-A83 et A837, connaissent la même tendance.

Après un second trimestre morose, le trafic ferroviaire interne à la région Poitou-Charentes progresse de 2,4 % durant la période estivale. Le trafic en provenance et à destination des autres régions françaises augmente de 1,2 % par rapport au troisième trimestre 2002.

En Poitou-Charentes, le trafic aérien a progressé de 10 % durant le troisième trimestre 2003. Le trafic des voyageurs de l'aéroport de Poitiers augmente de 39,9 % par rapport au troisième trimestre 2002 en raison des nouvelles destinations proposées par vols charter, notamment vers la Corse. L'aéroport de La Rochelle tire nettement moins bien son épingle du jeu puisque son trafic recule de 13,3 % par rapport au troisième trimestre 2002 en raison de la diminution de l'offre vers Londres. En effet, en juillet et août 2002, la compagnie buzz avait doublé les rotations quotidiennes, ce que n'a pas fait le repreneur Ryanair durant l'été 2003 sur son escale rochelaise.

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

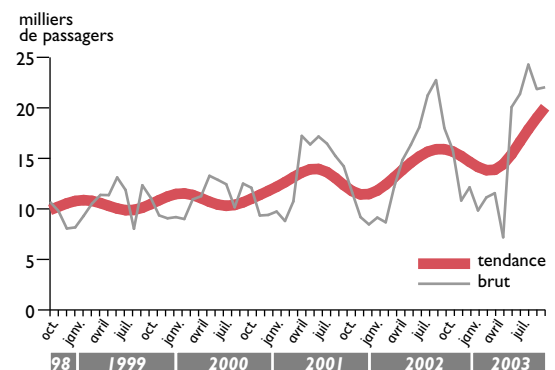


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

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

Voyageurs aériens⁽¹⁾



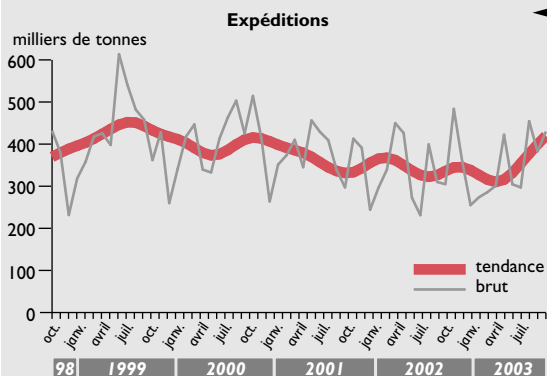
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

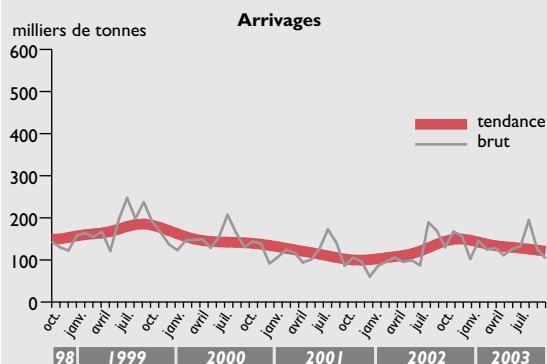
EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Poitou-Charentes	-1,5 %	+10,0 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Le fret ferroviaire progresse de 12,5 % ce trimestre-ci. Dans le détail, ce sont essentiellement les expéditions qui profitent de cette tendance (+24,9 %) en raison d'une bonne campagne céréalière. Cette forte augmentation du trafic de céréales se retrouve au niveau du port de La Rochelle par lequel elles transitent. Les arrivages de marchandises reculent durant le troisième trimestre (-13,3 %)

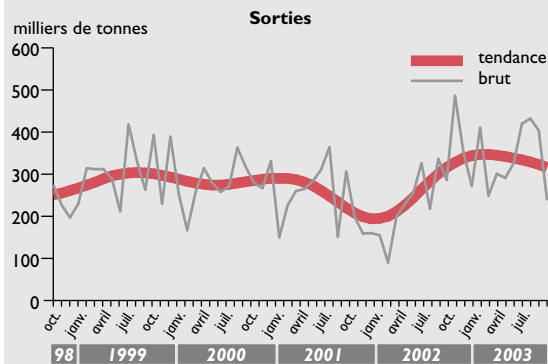
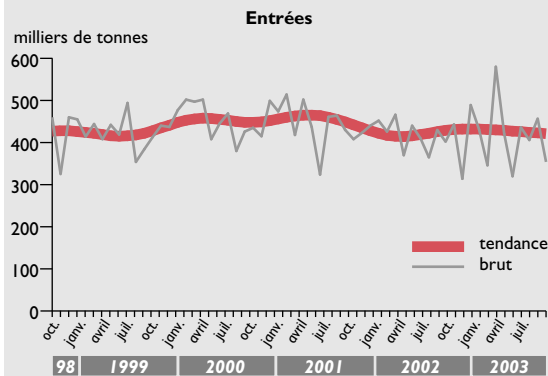


Le trafic global des ports régionaux augmente de 12,4% durant le troisième trimestre 2003. Dans le détail, les entrées des ports de la Région augmentent ce trimestre de 1,7 % et les expéditions augmentent de 27,8 %. En terme de cumul, le port de La Rochelle affiche des tonnages records depuis le début de l'année en raison de l'importance du trafic de céréales qui progressent de 45 % durant le troisième trimestre.

Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Expéditions	+10,0 %	+24,9 %
Arrivages	+30,9 %	-13,3 %
TOTAL	+14,9 %	+12,5 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

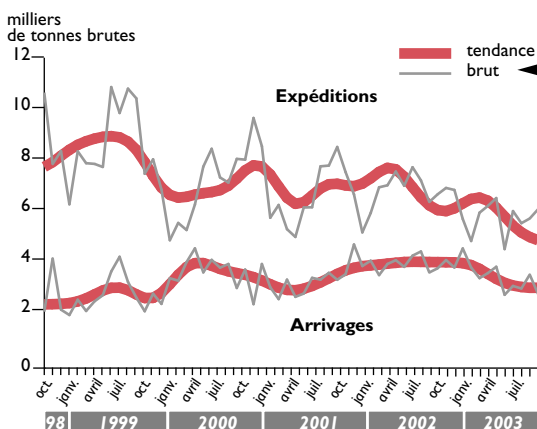


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Entrées	-3,7 %	+1,7 %
Sorties	+27,9 %	+27,8 %
TOTAL	+8,9 %	+12,4 %

Transport combiné⁽¹⁾



Durant le troisième trimestre 2003, le transport combiné recule de 16,6 %. Ce résultat est lié à la morosité de la conjoncture économique qui coïncide avec une moindre demande des marchés traditionnels du cognac que constituent les États-Unis et l'Extrême Orient.

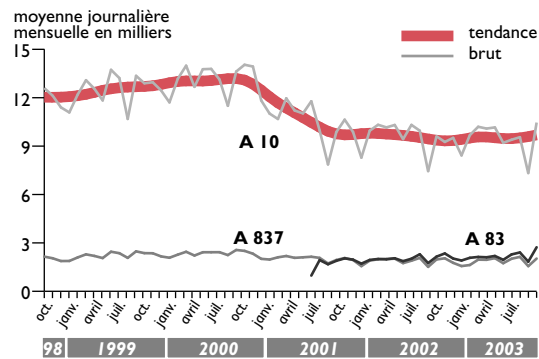
Le nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers progresse de 3,3 % par rapport au troisième trimestre 2002. Dans le détail, les autoroutes A83 (Niort) et A837 (Saintes-Rochefort), ont enregistré respectivement des augmentations 12,6% et 3 % du nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers. Les données concernant l'A10 ne progressent que de 1,2 %.

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

Source : CNC

EVOLUTION	2 ^e trim 03 2 ^e trim 02	3 ^e trim 03 3 ^e trim 02
Expéditions	-23,1 %	-14,1 %
Arrivages	-20,2 %	-20,8 %
TOTAL	-22,0 %	-16,6 %

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



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

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

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

✓ Bien que les soldes d'opinion soient globalement négatifs, les perspectives pour le quatrième trimestre 2003 exprimées par les chefs d'entreprises sont plus optimistes qu'elles ne l'étaient au cours des trimestres précédents. L'activité économique semble s'être stabilisée durant le troisième trimestre 2003 et les soldes d'opinion ont gagné des points par rapport aux trimestres précédents. Le transport en distribution urbaine se porte mieux comme le montre son solde d'opinion (-15). Le transport à longue distance est également touché (-15) et, dans une moindre mesure, le transport à courte distance, qui paraît plus stable (-4).

Dans un contexte marqué par une concurrence étrangère durement ressentie, les entreprises de TRM qui ont perdu des marchés à l'international, se recentrent sur le marché national en pratiquant des prix plus serrés.

✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il reste difficile d'évaluer l'évolution du trafic international des entreprises de la région. 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 (-23 en solde d'opinion) se redresse, témoignant d'un arrêt de la dégradation de la situation. Les soldes d'opinion concernant les prix du transport sont négatifs (-30) depuis plusieurs trimestres démontrant les difficultés des entreprises de transport à augmenter leurs prix de mar-

ché et leurs marges. A contrario, les délais de paiement des clients semblent globalement stables.

✓ Les soldes d'opinion concernant le recrutement de conducteurs routiers reflètent la tendance au statu quo des entreprises : (+4 en solde d'opinion) : les entreprises de transport ne vont pas recruter de nouveaux conducteurs mais conservent des effectifs stables. 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 prouvé.

✓ On constate depuis plusieurs trimestres que les entreprises sont peu nombreuses à investir dans du matériel de transport. Cette tendance perdure pour le trimestre à venir (-54 en solde d'opinion) avec 93 % des achats qui correspondent au renouvellement du parc et seulement 7% des achats dans le cadre d'une extension de l'activité.

* *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.

(Suites de la page 1)

Brèves (suite)

Au total ce sont ainsi près de 214.000 km.trains supplémentaires qui s'ajoutent aux 102.000 km.trains déjà créés sur Angoulême-Saintes-La Rochelle en décembre 2002, conduisant ainsi à une augmentation de l'offre ferroviaire régionale de près de 15 % en moins de 2 ans.



Matériel ZTER acheté par la Région Poitou-Charentes amené à circuler sur Poitiers-La Rochelle notamment. Cf. Service Communication de la SNCF

Pour tout renseignement sur les horaires, s'adresser dans les gares ou consulter le site : <http://www.ter-sncf.com/poitou-charentes>

Contact : Région Poitou-Charentes - Service infrastructures et Transports ☎ 05 49 55 77 96

Éditorial (suite)

Evaluation de l'expérience

ORT : quels sont les points essentiels de ce bilan ?

A. CHANÉ : Le seuil de rentabilité est estimé à 600 colis/jour - 2 400 colis sont livrés par jour dans le centre-ville- et la plate-forme a actuellement une activité moyenne de 400-450 colis/jour et de 8 à 10 palettes/jour. Les résultats de la plate-forme s'approchent de ce seuil en intégrant le transport des colis en palettes. Les marchandises transportées sont variées, on trouve des produits à forte valeur ajoutée comme du vin pour les restaurants, des vêtements, de l'accastillage et des marchandises courantes, des chaussures, des vêtements, des produits alimentaires...

Le rapport final met l'accent sur la nécessité de diversifier les activités de la plate-forme qui, à l'instar du transport routier de marchandises est extrêmement tributaire de la conjoncture économique. Elcidis propose, outre la livraison des colis et palettes pour les transporteurs remettant, le stockage de marchandises, la livraison pour des petits commerces comme les fleuristes, les traiteurs ou encore la livraison à domicile pour un supermarché. Les courses express par scooters électriques sont à l'étude.

ORT : Une enquête de satisfaction a été menée. Les résultats sont-ils à la hauteur des attentes?

A. CHANÉ : 60% des commerces du centre-vil-

le ont été livrés par Elcidis et l'enquête qualité démontre un très haut niveau de satisfaction. Du côté des transporteurs, il n'y a aucune plainte, ils estiment le gain de temps à 3 heures/jour ce qui est évidemment important notamment en cas d'augmentation de leur activité. Le seul regret exprimé de parts et d'autres concerne le coût. Le coût est assumé à la fois par la CDA de La Rochelle à hauteur de 0.61 euros par colis et de 9,7 euros pour les palettes ; le reste est à la charge des transporteurs. Les clients ont noté une nette diminution du bruit et de la pollution dans le centre-ville, beaucoup moins d'encombres liés aux livraisons. Le rapport final est donc tout à fait encourageant. Une réflexion est actuellement menée dans différentes villes françaises pour s'inspirer de l'expérience d'ELCIDIS. C'est notamment le cas de Dunkerque, Angers, Bordeaux et Nancy. Dernièrement une délégation chinoise a visité la plate-forme car la Chine souhaite utiliser largement le transport par véhicules électriques lors des Jeux Olympiques de 2008. Un des intérêts du programme Elcidis est bien de permettre le transfert d'un tel projet, comme le précisait le cahier des charges initial.

Contacts : Anne CHANÉ,
CDA de La Rochelle ☎ 05 46 51 50 19
Centre de distribution urbaine
ELCIDIS Av. du 123e R. I 17000 La Rochelle
☎ 05 46 07 06 73

Etudes en cours

Etude sur le transport et la livraison de marchandises en ville : cas de l'agglomération de Poitiers

Contexte et objectifs généraux

Le cadre proposé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 fixe les compétences du Plan de Déplacements Urbains (PDU), mais sans mention particulière du transport de marchandises.

Le nouvel article 28 de la LOTI stipule que le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il est ajouté que le transport et la livraison des marchandises doivent être organisés de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement. De plus, les conditions d'approvisionnement des marchandises de l'agglomération doivent être rationalisées pour y garantir les activités commerciales et artisanales.

Plus récemment la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, introduit les déplacements de marchandises dans les schémas de cohérence territoriale et élargit les compétences des PDU sur les Transports de Marchandises en Ville. Elle intègre des modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de livraison de marchandises dans l'organisation du stationnement.

Dans ce contexte il est apparu opportun à la direction régionale de l'Équipement de lancer, dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, une réflexion sur le fonctionnement et l'organisation du transport et des livraisons de marchandises en ville afin de pouvoir en dégager des pistes les plus appropriées à cette activité indispensable à la vie économique.

Cette réflexion confiée au bureau d'études GERARDIN CONSEIL est menée actuellement sur l'agglomération de Poitiers, en accord avec les services de la Communauté d'Agglomération de Poitiers (CAP) et à vocation également à servir de référence méthodologique aux autres agglomérations de la région concernées par cette problématique.

Sur un plan général, il s'agit d'appréhender le fonctionnement et l'organisation du transport de marchandises en ville, afin de faciliter la distribution tout en réduisant les nuisances et sans pénaliser les différents modes de déplacements.

Plus précisément, l'étude a pour objectif d'aider notamment à :

- améliorer les services en termes d'horaires et livraisons, d'itinéraires, d'emplacements de livraisons, etc,
- d'organiser les livraisons,
- de développer les modes de transports alternatifs moins polluants.

La démarche

L'étude s'articule autour de 3 phases :

Diagnostic de l'existant

- recueil des données existantes et analyse bibliographique,
- analyse du fichier SIRENE des entreprises implantées dans le centre-ville et estimation des livraisons / enlèvements,
- estimation des déplacements achats et des flux annexes,
- recensement de la réglementation existante,
- analyse des données et diagnostic de l'existant.

Analyse qualitative du fonctionnement et de l'organisation de la chaîne de livraisons / enlèvements

- analyse des forces et des faiblesses de l'organisation actuelle,
- identification des principaux problèmes rencontrés,
- identification des perspectives d'évolution récentes du fret urbain dans l'agglomération

Ce travail s'appuiera sur les éléments d'informations réunis lors de la première phase, mais aussi et surtout sur une quarantaine d'entretiens semi-directifs qui seront réalisés auprès d'un panel re-

présentatif d'utilisateurs (commerçants, chargeurs), de professionnels du transport et de la logistique, d'institutionnels...

Propositions – Recommandations

- apporter des réponses concrètes aux questions identifiées dans le cadre du diagnostic établi sur la base du cas de l'agglomération de Poitiers,
- élaborer des propositions méthodologiques et des recommandations applicables, au-delà du cas spécifique de Poitiers, aux autres agglomérations urbaines de la Région.

Cette étude est suivie par un comité de pilotage qui regroupe la Communauté d'Agglomération de Poitiers, le réseau d'agglomérations AIRE 198, le Conseil régional, la CCI de la Vienne, la Chambre des Métiers de la Vienne, l'ADEME, l'ORT, la DDE de la Vienne et la DRE Poitou-Charentes.

A ce jour, la phase de recueil de données pour établir le diagnostic de l'existant est en cours ; parallèlement, une vingtaine d'entretiens auprès des partenaires concernés a d'ores et déjà été réalisée.

Les résultats de cette étude qui doit s'achever en mars 2004 feront l'objet d'une publication dans une prochaine lettre trimestrielle de l'ORT.

Jean-Paul BAZIN

Contact DRE/ORT :

Jean-Paul BAZIN : ☎ 05 49 55 65 53

Pour information :

La DRE, dans le cadre du programme d'études de l'ORT, vient de lancer l'étude sur la mobilité et la dynamique urbaine appliquée au cas de l'agglomération de Cognac. Cette étude, confiée au bureau d'études EREA, doit s'achever fin juin 2004 et fera l'objet en temps voulu d'une présentation synthétique dans une prochaine lettre trimestrielle de l'ORT.

Jean-Paul BAZIN

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

