

N° 40

L'équipe de l'ORT
vous présente
ses meilleurs vœux pour
la nouvelle année 2006

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

Le CEREVERH, centre d'études et de recherches sur les véhicules électriques et hybrides 1

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture septembre 2005 5

INFORMATIONS-ETUDES

Transport léger : résultats d'une enquête auprès des transporteurs du Poitou-Charentes 6

Un impact environnemental considérable

Rendre les véhicules automobiles moins polluants constitue un enjeu environnemental majeur face au réchauffement climatique provoqué par les Gaz à Effet de Serre (GES). Dans la quasi-totalité des pays, les systèmes de transport utilisent des carburants issus de réserves fossiles pour plus de 95 % des besoins. En 1999 en Europe, le pourcentage de CO₂ provenant des transports était de l'ordre de 20,5 % pour l'ensemble des émissions. Entre 1990 et 1999, ces émissions ont globalement augmenté de 18 %. La forte croissance du transport routier de marchandises et de la mobilité des personnes, la périurbanisation et l'augmentation du nombre de véhicules pour 1 000 habitants placent le secteur des transports au 1er plan dans la consommation d'énergie et des émissions de polluants.

Chercher le véhicule propre et économe...

Des efforts sont impulsés telles les normes européennes Euro 4-Euro 5 qui imposent de nouvelles réductions des émissions des véhicules. Les accords de Kyoto prévoient, tous secteurs confondus, de ramener les émissions à leur niveau de 1990 à l'horizon 2008 - 2012.

D'importants progrès ont permis d'améliorer l'efficacité énergétique des moteurs utilisant des carburants fossiles et de réduire les émissions. Ces progrès sont, cependant, annihilés en grande partie par l'augmentation du nombre de véhicules et les caractéristiques des nouveaux modèles, de plus en plus lourds et puissants, équipés d'accessoires consommateurs d'énergie (climatisation...).

Des alternatives technologiques se dessinent : le véhicule électrique (VE), les biocarburants, le gaz naturel pour véhicules, les motorisations hybrides (VH), les piles à combustibles. Des applications se déve-

Le CEREVERH, centre d'études et de recherches sur les véhicules électriques et hybrides

Le secteur des transports est au cœur de nombreuses problématiques environnementales et énergétiques : pollution atmosphérique, bruit, émission de Gaz à Effet de Serre (GES), augmentation du prix du pétrole. C'est pourquoi de nombreuses recherches sont menées sur l'amélioration des motorisations classiques et sur de nouveaux modes de motorisations : électriques, hydrogène, GNV, moteurs hybrides. Un des acteurs est le Centre d'Etudes et de REcherches sur les Véhicules Electriques et Hybrides qui est basé à Poitiers. Le CEREVERH ne s'occupe pas de recherche in situ mais facilite les projets, en permettant la mise en relation des partenaires adéquats, la recherche et l'obtention des financements. Son rôle est de fédérer les initiatives en matière de véhicules électriques et hybrides, de créer des consortiums autour de projets innovants. L'enjeu environnemental est de taille, les véhicules électriques (VE) et hybrides thermiques/électriques peuvent constituer une des alternatives à moyen terme aux problèmes d'émissions sans toutefois solutionner dans l'absolu les problèmes liés à la production d'une énergie potentiellement émettrice de GES ou polluante.

loppent sur flotte captive circulant en milieu urbain (transport en commun, flotte d'entreprises, flotte des collectivités).

De nombreux acteurs, dont les collectivités territoriales sont concernés par le développement des véhicules propres. Face à des problématiques d'une telle importance, la région Poitou-Charentes dispose d'atouts considérables puisqu'elle accueille le pôle de compétitivité Mobilité et Transports Avancés avec lequel il est envisagé que le CEREVERH fusionne. Cette association a été créée en 1999 par l'Etat et la Région Poitou-Charentes avec le soutien d'industriels et de laboratoires du secteur. Cinq personnes sont employées par le CEREVERH.

Les adhérents

Au total, le CEREVERH compte un peu plus d'une quarantaine de membres. Il s'agit de constructeurs automobiles français, d'équipementiers automobiles, de centres techniques, d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, de collectivités locales.

Les missions du Cereveh

Le CEREVERH est avant tout une plate-forme d'échanges et d'informations qui intervient de façon à favoriser l'expérimentation des technologies associées aux véhicules électriques et hybrides. Ce rôle d'interface consiste, entre autres, à permettre la diffusion des connaissances par l'organisation de congrès ou conférences dont un des événements phare est le salon MUTA Mobilité Urbaine et Transports Avancés qui se déroule alternativement en France et au

Canada (la 4^e édition aura lieu les 5 et 6 avril 2006 au Futuroscope). A cela s'ajoutent l'édition de rapports et documents d'information, la participation à des formations, une aide à la recherche et à l'obtention de financements, pour permettre l'émergence de nouveaux projets. Le CEREVERH n'est donc pas un laboratoire de recherche, il intervient comme initiateur, catalyseur ou coordinateur. Cela nécessite une bonne connaissance des problèmes techniques ainsi qu'une veille technologique active.

Son Conseil scientifique et technologique organise une fois par an un séminaire auquel participent des experts extérieurs et propose des axes de recherche à moyen terme en se basant sur les enjeux stratégiques et techniques relevés. Cette synthèse est diffusée à certains acteurs du domaine.

Le véhicule électrique, la panacée ? VE et VH, le débat

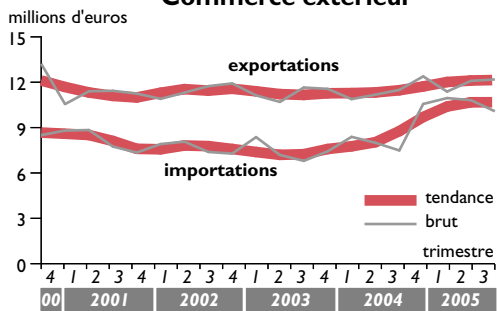
La principale qualité d'un VE est de n'émettre aucun polluant à l'échelon local mais on ne peut se limiter à considérer les émissions GES produites par le carburant consommé par un véhicule. Il est nécessaire de prendre en compte la totalité du cycle de production et de distribution de l'énergie, ce qu'on appelle « du puits à la roue » « from well to wheels » et qui permet d'établir le bilan intégral des émissions produites.

La production d'électricité en Europe est très souvent basée sur des énergies fossiles dont la combustion génère d'importante quantité de CO₂. A l'échelle européenne, ce constat ne rend-il pas le VE plus polluant qu'un hybride type « Prius » dont la consommation devrait atteindre les 3 litres/100 km et qui n'impose pas de recharge sur prise extérieure ? Au niveau national, le VE est dans ce cas un peu différent en raison de l'importance de la production



données générales

Commerce extérieur

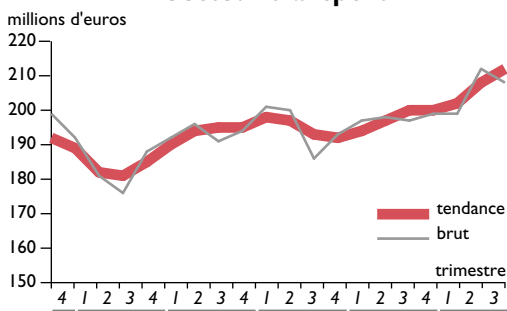


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Exportations	+8,2 %	+6,0 %
Importations	+35,3 %	+34,6 %

Le solde commercial de la région Poitou-Charentes, habituellement excédentaire se réduit en raison de la progression spectaculaire des importations +35 % par rapport au 3^e trimestre 2004. Le poste concernant l'importation des produits pétroliers augmente de 72 % en raison de l'envolée des cours du pétrole. Les exportations ont progressé de 6 %. A noter que l'industrie automobile enregistre une augmentation de 177 % et se hisse ainsi au 2^e rang des exportations de la Région.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



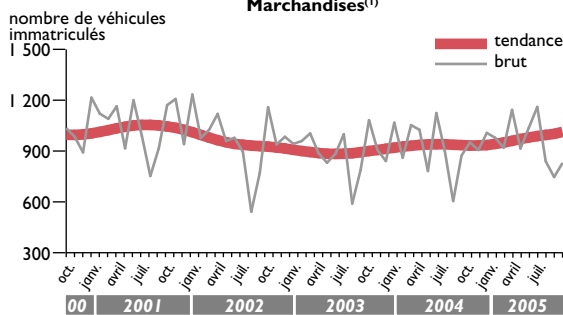
Source : Banque de France

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+7,1 %	+5,6 %

Les demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport augmentent de 5,6 % par rapport au 3^e trimestre 2004, signe d'une conjoncture économique difficile.

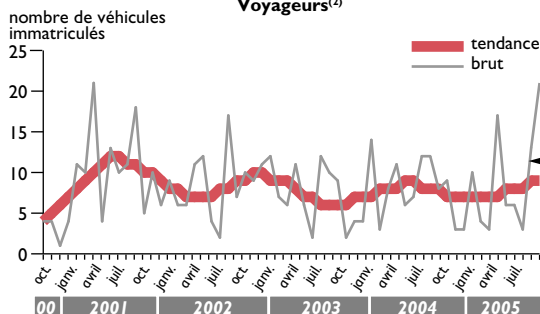
Immatriculations de véhicules neufs

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

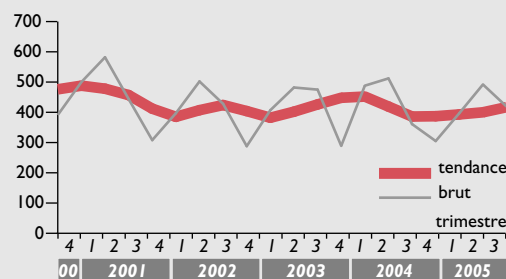
EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Marchandises	+6,2 %	+1,5 %
Voyageurs	+25,0 %	+15,6 %

Les offres et demandes d'emploi concernant tous les secteurs économiques conservent un niveau équivalent (+1 %) à celui du 3^e trimestre 2004. Cette stabilisation semble fragile, le taux de chômage de la région Poitou-Charentes s'élève à 9,4 % de la population active. Dans le secteur des transports, le nombre de demandes d'emplois est en baisse de 6,8 %. Les offres relatives au secteur du transport progressent de 16,1 % par rapport au même trimestre de l'an passé caractérisé par un marché de l'emploi peu animé.

Les immatriculations de véhicules de marchandises progressent de 1,5 % par rapport au 3^e trimestre 2004. Les immatriculations des véhicules de transport de voyageurs progressent également : 32 véhicules avaient été achetés au cours du 3^e trimestre 2004 et 37 l'ont été durant le 3^e trimestre 2005.

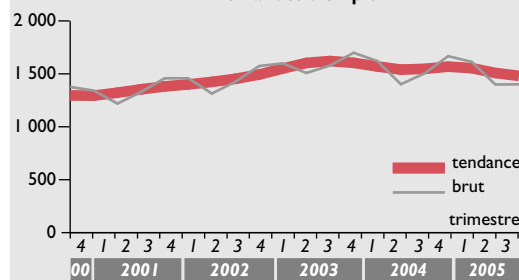
Marché de l'emploi dans les transports

Offres d'emploi⁽¹⁾



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi⁽²⁾



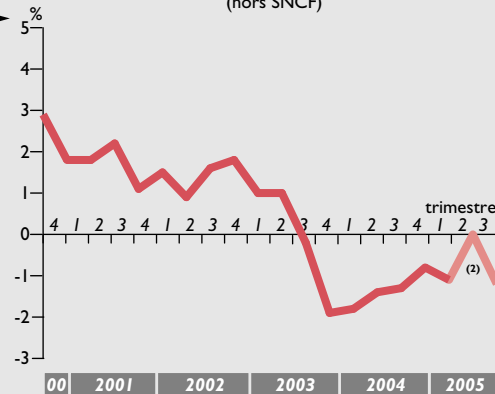
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Tous secteurs	Offres	+1,0 %	+0,9 %
	Demandes	+2,3 %	+1,0 %
Secteur transport	Offres	-3,9 %	+16,1 %
	Demandes	-0,2 %	-6,8 %

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

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)



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

(2) Données provisoires

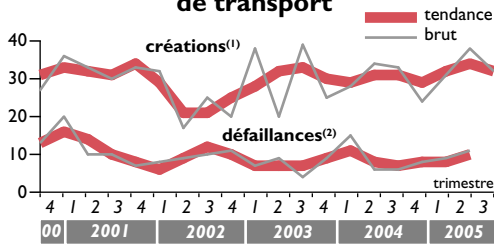
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/10/03 01/10/04	01/01/04 01/01/05	01/04/04 01/04/05	01/07/04 01/07/05*	01/10/04 01/10/05*
Poitou-Charentes	-1,3	-0,8	-1,1	-0,0	-1,2
Charente	+2,3	+0,5	-0,6	-0,4	-1,6
Charente-Marienne	-5,0	-3,1	-2,2	+1,2	+1,2
Deux-Sèvres	+1,6	+1,1	-0,8	-0,8	-3,1
Vienne	-3,8	-1,4	-1,3	-0,1	-0,8

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)
 (2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes
 Source : INSEE

Le nombre de créations d'entreprises de transport enregistrées au cours du 3^e trimestre 2005 se maintient à un bon niveau. Le nombre de défaillances est stable depuis plusieurs trimestres.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

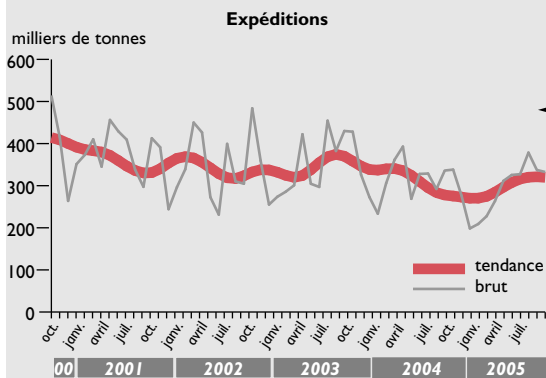
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

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

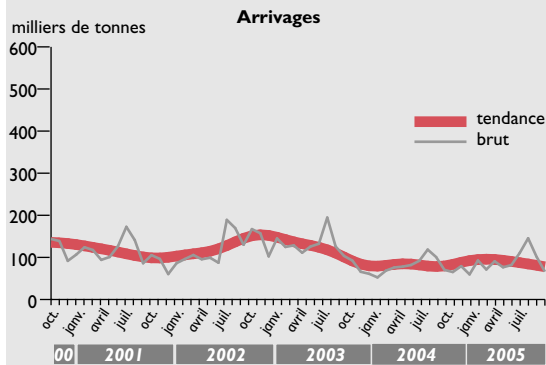
Source : INSEE

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Les volumes transportés par la SNCF sont en augmentation de 12,4 % par rapport au 3^e trimestre 2004. Les expéditions augmentent de 9 % en raison d'une reprise du trafic de matériaux de construction. L'augmentation des arrivages de marchandises (+23,6 %) repose essentiellement sur les céréales.

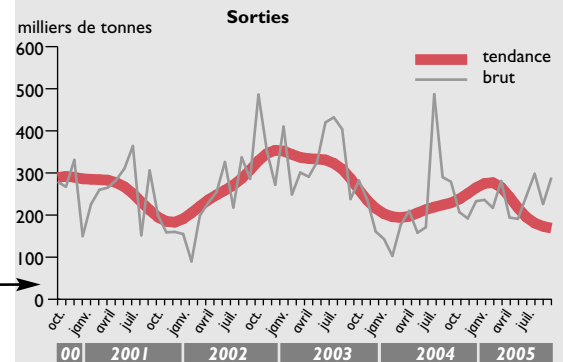
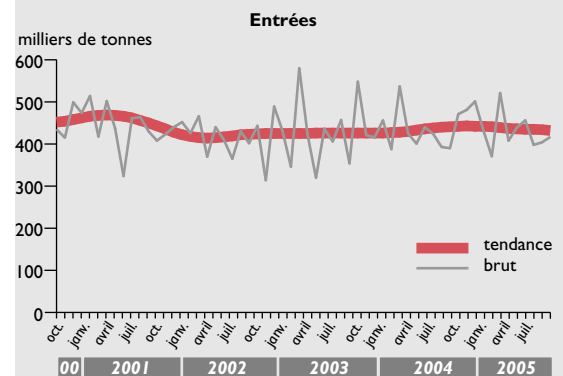


Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Expéditions	-2,6 %	+9,6 %
Arrivages	+6,9 %	+8,2 %
TOTAL	-0,7 %	+9,2 %

Trafic des principaux ports maritimes

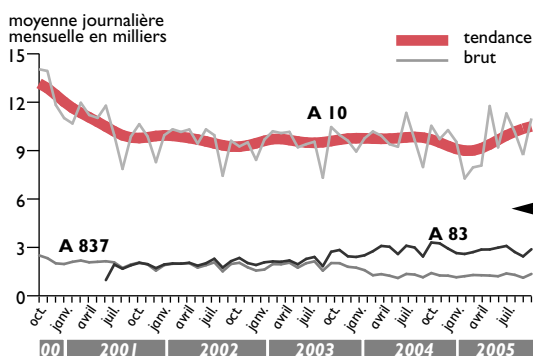
(Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Entrées	+2,9 %	+1,2 %
Sorties	+17,0 %	-23,1 %
TOTAL	+7,1 %	-10,2 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau augmente de 2,2 % par rapport au troisième trimestre 2004. Depuis 9 mois, on assiste à une stabilisation du phénomène de report des PL de l'A837 (Saintes-Rochefort) sur l'A83.

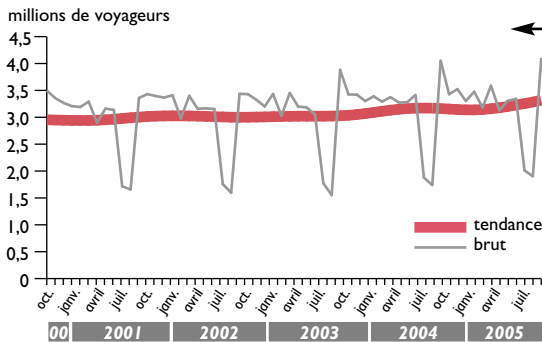
EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+6,3 %	+2,2 %
A 10	+7,7 %	+6,0 %
A 83	+2,5 %	-7,9 %
A 837	+4,1 %	-2,5 %

(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains ⁽¹⁾



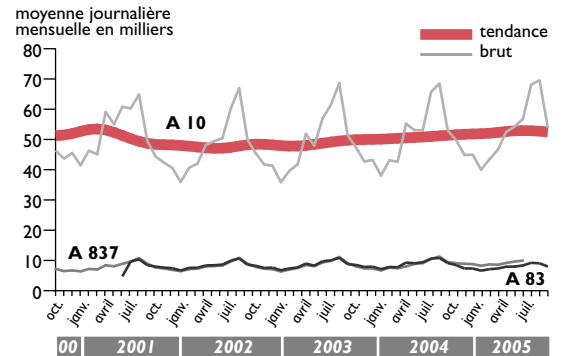
⁽¹⁾ Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Poitou-Charentes	-2,0 %	+4,6 %

Les transports collectifs urbains de l'ensemble de la région sont en augmentation de 4,6 % par rapport au troisième trimestre 2004. Leur fréquentation est globalement positive si l'on excepte Châtelleraut, le cap des 4 millions de voyages mensuels a été franchi pour la seconde année consécutive en septembre, ce qui représente plus de 54 500 voyages supplémentaires par rapport au mois de septembre 2004.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

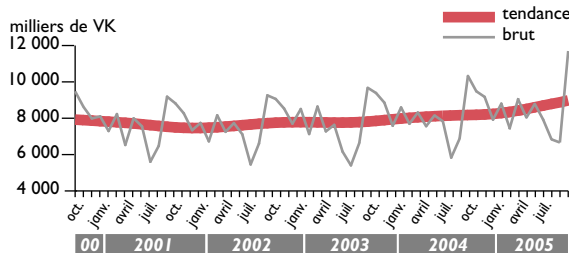
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Poitou-Charentes	+0,7 %	+1,0 %
A 10	+1,3 %	+2,3 %
A 83	-12,7 %	-14,1 %
A 837	+10,7 %	+7,9 %

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) est stable (1 %) en comparaison avec le 3^e trimestre 2004. L'A83 recule de 14,1 %.

Voyageurs ferroviaires

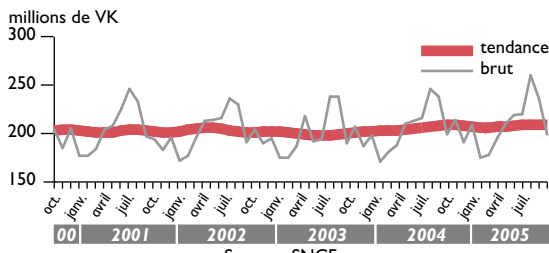
Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Pour une meilleure visibilité, nous avons décidé de détailler les trafics de Poitiers, de La Rochelle et des autres aéroports de la région (Angoulême, Niort, Rochefort et Royan). L'activité des aéroports de la région a augmenté de 30,2 % par rapport à l'été 2004. Dans le détail, le nombre de voyageurs de l'aéroport de La Rochelle augmente de 42,8 %, celui de Poitiers de 14,1 % en raison du succès des vols vacances et des liaisons avec Londres. A noter : la compagnie Ryanair annonce l'ouverture d'une ligne La Rochelle- Dublin à partir du 28 avril 2006.

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

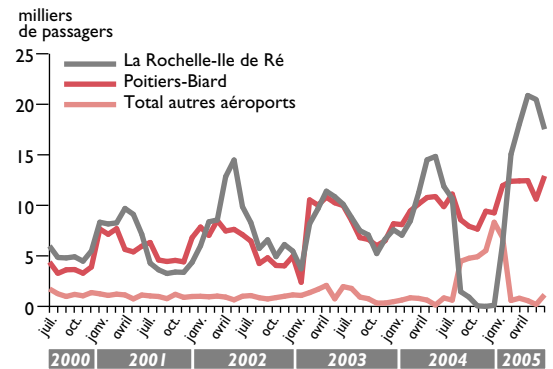


Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Trafic interne	+5,1 %	+9,4 %
Trafic interrégional	+1,7 %	+1,5 %

Le trafic ferroviaire interne à la Région Poitou-Charentes a progressé de 9,4 % durant le 3^e trimestre 2005, porté par les nouvelles dessertes, notamment autour de l'étoile de Saintes, conjuguées à une politique de promotion tarifaire. L'évolution du trafic de et vers le Poitou-Charentes est plus limitée : progression de 1,4 % durant le 3^e trimestre 2005.

Voyageurs aériens ⁽¹⁾

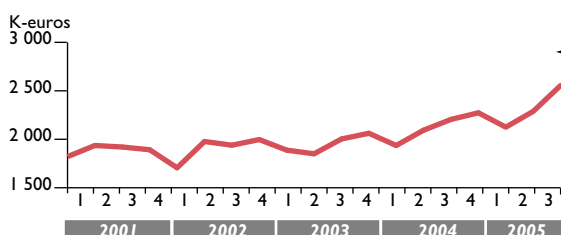


Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Poitiers-Biard	+32,7 %	+14,1 %
La Rochelle-Ile de Ré	+47,1 %	+42,8 %
Total autres aéroports	+261,1 %	+19,4 %
Poitou-Charentes	+48,7 %	+30,2 %

Voyageurs TER

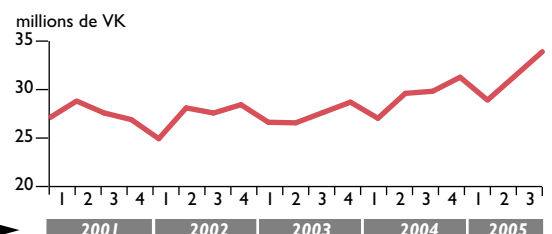
Recettes HT y compris compensations militaires



La Région Poitou-Charentes a fortement développé l'offre des TER (transports express régionaux). Pour le troisième trimestre 2005, la croissance du trafic de 13,7 % et de 15,9 % pour les recettes, confirme la montée en puissance des TER.

Voyageurs TER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	2 ^e trim 05 2 ^e trim 04	3 ^e trim 05 3 ^e trim 04
Voyageurs x km	+9,3 %	+15,9 %
Recettes	+6,0 %	+13,7 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin septembre 2005

Pour le troisième trimestre 2005, près de 7 entrepreneurs sur 10 jugent le climat économique mauvais. Les soldes d'opinion des transporteurs sur le transport national sont très moroses et conformes aux anticipations qu'ils avaient émises à la fin du mois de juin: le **transport urbain** (-29) le **transport à courte distance** (-8) et le **transport à longue distance** (-19) connaissent des soldes négatifs depuis plusieurs trimestres. Les prévisions pour le trimestre à venir sont également pessimistes.

- ✓ **L'activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère, principalement en provenance de la péninsule ibérique et des pays d'Europe de l'Est.
- ✓ Le solde d'opinion concernant la situation de **trésorerie** des entreprises se dégrade (-43 en solde d'opinion). Les transporteurs confirment l'augmentation **des délais de paiement des clients**. Une exception notable: le solde d'opinion concernant **les prix du transport** est en nette augmentation (+16).

- ✓ Après trois trimestres négatifs, les opinions concernant le **recrutement** de conducteurs routiers se sont améliorées: +6 en solde d'opinion. Mais les anticipations des chefs d'entreprises pour le trimestre à venir sont pessimistes avec un solde d'opinion de -14.
- ✓ Traduisant la faiblesse **des investissements**, le nombre d'entreprises à investir dans du matériel de transport conserve un niveau similaire depuis plusieurs trimestres. L'achat de véhicules correspond essentiellement au **renouvellement** du parc (83%). Toutefois, le nombre d'entreprises déclarant avoir des projets d'achats de véhicules pour le quatrième trimestre est en nette progression.

* **solde d'opinion**: différence entre la part des opinions favorables ou ayant constaté une hausse et la part des opinions défavorables ou ayant constaté une baisse

** les **données sur l'international** sont à considérer avec **prudence** en raison du faible nombre d'entreprises qui pratiquent ce type de transport

V.R.

BREVES

Le projet d'aménagement du quartier de la gare de Poitiers: un pôle multimodal

Depuis novembre 2001, la Communauté d'Agglomération de Poitiers a confié à la Société d'Équipement du Poitou, par voie de convention publique, l'aménagement du quartier de la Gare de POITIERS.

Le projet retenu est celui de l'équipe d'Antoine GRUMBACH. Inscrit au Contrat de plan Etat/Région réunissant l'état, la Région Poitou-Charentes, le Département de la Vienne, la Communauté d'Agglomération de Poitiers, la Ville de Poitiers et la SNCF, le programme de l'opération est le suivant:

- ✓ Réalisation du pôle multimodal comprenant
 - Un hall de liaison intégrant tous les éléments d'accueil, d'information et de services multimodaux;
 - Une gare routière de 15 quais pour accueillir des cars régionaux et internationaux;
 - Un parking en élévation de 800 places comprenant un arrêt minute au niveau N+1 avec un accès direct vers le hall multimodal.
- ✓ Réalisation d'un centre de conférence doté d'un amphithéâtre de 200 places et des salles de réunion.

- ✓ Construction d'un immeuble de bureaux sur 8 niveaux d'un peu plus de 4000 m² de SHON. La première phase d'aménagement s'inscrit dans un périmètre opérationnel allant de la gare à la grande passerelle totalisant une surface d'1,7 hectare. Les travaux ont débuté au mois de janvier 2006 pour une livraison des ouvrages à l'automne 2007.

Bressuire-Thouars-Saumur : La Région relance le train sur la ligne Bressuire - Thouars - Saumur

La Région avec la participation financière du Département des Deux-Sèvres relance le train régional sur la ligne Bressuire - Thouars - Saumur. Fruit du travail mené dans le cadre des comités de concertation qui incluent les usagers, les cheminots et les collectivités locales, ce nouveau service comprend 6 trajets quotidiens et permet des correspondances avec le TGV en gare de Saumur.

Etoile de Saintes : un TER de plus le matin vers Angoulême

Depuis le 11 décembre, le matin, en semaine, sur la ligne Royan - Saintes - Angoulême, les nouveaux horaires permettent une desserte mieux répar-

tie (1 train par heure) donnant, en outre, une correspondance TGV en gare d'Angoulême. Par ailleurs le repositionnement de la première correspondance TGV depuis Paris, en semaine, correspond mieux aux besoins professionnels.

Parution des chiffres clés des transports 2004 en Poitou-Charentes

La plaquette des chiffres clés des transports n°5, réalisée par l'Observatoire Régional des Transports (ORT), vient d'être publiée.

Ce document peut être téléchargé 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

Chronotachygraphe numérique

Le conseil des ministres et le parlement européen ont annoncé que la date réglementaire d'entrée en vigueur du chronotachygraphe numérique interviendrait 20 jours après la publication de la modification du règlement n°3820/85 prévue en principe pour la fin avril 2006.

suite de la p 1

nucléaire qui n'émet pas de CO₂ mais peut poser d'autres problèmes environnementaux. En outre, la recharge des VE peut se faire en profitant de la surcapacité du réseau électrique pendant les heures creuses.

Batteries, la clé du système

La batterie décidera du succès ou de l'échec des VE. Pour cela, les industriels doivent développer et maîtriser de nouvelles technologies. Actuellement, Bolloré mise sur les batteries lithium-poly-mère et SAFT sur les batteries lithium-ion. L'autonomie des VE a été grandement augmentée puisqu'elle se situe actuellement entre 150 et 200 km en cycle urbain.

La poste : un exemple de partenariat coordonné par le CEREVEH

L'exemple de la cleanova est intéressant à plus d'un titre: il s'agit d'un exemple d'application d'un VE de type Kangoo adapté aux usages d'une flotte captive. En effet, la poste possède la 1^{re} flotte de véhicules de France et s'est engagée dans une démarche de développement durable en s'engageant à réduire de 5 % les émissions directes de CO₂ dues au transport entre 2003 et 2007. En s'impliquant dans la recherche de véhicules propres, la poste participe à des projets innovants visant à développer entre autres la filière électrique. C'est à ce titre qu'a été engagé un part-

neriat avec le CEREVEH, l'ADEME et le PREDIT pour l'expérimentation de véhicules électriques munis de batteries « nouvelle génération » (batterie lithium-ion) d'une autonomie de 150 à 200 km en cycle urbain. Ce programme d'une durée de 3 ans, comprend 8 prototypes réalisés par la SVE (association des firmes Dassault et Heuliez) qui seront testés par les facteurs en situation réelle à Paris et Bordeaux. Cette expérimentation doit permettre d'en confirmer la fiabilité technique et la pertinence économique.

Contact : CEREVEH 05 49 44 76 78

Transport léger : résultats d'une enquête auprès des transporteurs du Poitou-Charentes

Après une première approche du transport léger à partir des données du fichier des transporteurs, l'ORT a interrogé les 449 entreprises qui ne détenaient que des licences intérieures

Les 164 entreprises qui ont donné une réponse exploitable font majoritairement du transport de marchandises en activité principale (81 %), les autres associent le plus souvent cette activité à celle de taxi. Elles emploient 595 personnes, y compris le chef d'entreprise, utilisent 465 véhicules, parcourent 37 732 000 km par an et réalisent un chiffre d'affaire moyen de 203 635 €.

Le transport léger c'est d'abord colis, express et messagerie.

Parmi les trois principaux types de transport cités, les colis arrivent en tête avec 28 % des entreprises, suivis de l'express 23 % et de la messagerie 17 %. Transport médical (7 %) et presse (4 %) concernent peu d'entreprises.

60 % des entreprises font de la sous-traitance

mais à des degrés divers : 24 % ne font que de la sous-traitance, 23 % sous-traitent pour plus de la moitié de l'activité et 34 % ne sous-traitent jamais.

Les catégories de donneurs d'ordre

Les industriels sont donneurs d'ordre dans 32 % des cas, mais seulement 6 % des entreprises dépendent uniquement des commandes de l'industrie. La grande distribution est donneur d'ordre pour 11 % des entreprises dont 6 % exclusivement.

60 % des entreprises ne font que du transport de marchandises.

Pour 7% le transport représente plus de la moitié de l'activité et pour 6 % moins de 30 % de l'activité.

28 % des entreprises n'ont qu'un seul type de destinataire.

Elles livrent les particuliers, les industriels et les commerçants. Lorsque les livraisons à un type de destinataire représentent plus de la moitié de l'activité, elles sont pour les industriels (31% des transporteurs), les commerçants (28 %) ou les particuliers (22 %).

Les chefs d'entreprises viennent de tous les horizons et ont une expérience récente.

Un sur deux était salarié d'une autre entreprise et un sur cinq était sans travail. Parmi ceux qui avaient un emploi 35 % étaient salariés du transport (en majorité comme conducteur), mais la moitié avait une activité sans rapport avec le transport.

Les deux tiers exercent leurs fonctions depuis moins de 10 ans et 12 % depuis moins de 2 ans. Seulement 5 % ont suivi une formation scolaire transport. Ils sont peu diplômés : 13 % ont un diplôme de niveau III, 17 % un diplôme de niveau IV et le quart ne déclare pas de diplôme.

Un sur trois a obtenu sa qualification par expérience professionnelle.

Moins de 6 % ont pu obtenir une équivalence de diplôme mais 19 % ont participé à un stage et 17 % ont passé un examen pour obtenir la qualification professionnelle. Près de 15 % n'ont pas d'attestation.

Le chef d'entreprise travaille en moyenne 184 H dont 146 consacrées à la conduite.

89 % des chefs d'entreprises sont également conducteurs et 28 % déclarent même conduire plus de 200 H par mois.

La moitié d'entre eux ne dispose que d'un véhicule, mais le nombre moyen de véhicules par entreprise est de 2,8. Ces véhicules sont détenus en pleine propriété dans 37 % des cas. En moyenne un véhicule parcourt 8 4412 km par an.

Si l'entreprise embauche un salarié c'est un conducteur.

35 % des entreprises ont au moins un salarié mais 8 % en ont plus de 10 et emploient les deux tiers des conducteurs salariés.

Les conducteurs sont jeunes : 65 % ont moins de 35 ans et 84 % sont dans l'entreprise depuis moins de 5 ans. A 96 % ils bénéficient d'un CDI. Ils travaillent en moyenne 35 H 30 par semaine (dont 28 H 36 de conduite), mais le temps partiel est largement répandu dans les entreprises de moins de 10 salariés. Ils sont dans la majorité des cas payés au SMIC.

Les entreprises de transport léger travaillent en local.

Plus de la moitié des entreprises concentrent leur activité au niveau d'un département. La Rochelle arrive en tête des destinations, suivie de Poitiers, Angoulême et Saintes. Bordeaux, Paris et Nantes sont dans les 10 premières villes citées. A l'international, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et la Suède sont les premières destinations.

Les chefs d'entreprises sont optimistes en dépit des difficultés conjoncturelles et financières.

Interrogés sur leur activité passée et leur activité future, les chefs d'entreprise sont plutôt optimistes et cela d'autant plus qu'ils sont récents dans la fonction : plus de 65 % pensent que leur activité va rester stable ou se développer contre 21 % qui estiment que la situation va se dégrader.

Le pessimisme dépend du type d'activité et croît avec le degré de dépendance : les chefs d'entreprises dont l'activité dépend à plus de 50 % de la sous-traitance sont plus pessimistes que les autres et cette tendance s'aggrave lorsque leurs donneurs d'ordre sont la grande distribution ou d'autres transporteurs.

Seulement 17 % des entreprises n'ont pas de difficultés particulières ; les autres en signalent au moins une, d'ordre financier, conjoncturel, social ou réglementaire.

36 % des entreprises n'ont pas de concurrence et, lorsqu'il y a concurrence (54 %) elle est le plus souvent régionale.

Pour une entreprise sur deux la réglementation fiscale est inadaptée.

Ceux qui trouvent la réglementation adaptée sont moins nombreux que ceux qui la trouvent inadaptée ; deux exceptions : la concurrence et le contrôle où la réglementation est plutôt bien perçue.

La proportion d'insatisfaits atteint 45 % en matière fiscale et 35 % en matière sociale.

Contact : Danielle PELTIER
☎ 05 49 55 65 82

**A compter du 1^{er} mars 2006, l'adresse de l'ORT change :
ORT - 15, rue Arthur Ranc BP 539 - 86020 POITIERS CEDEX**

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

Directeur de la publication : Thierry Hautier - Responsable : Didier Gomme - 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 2 000 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



Région
Poitou
Charentes
La démocratie participative