

N° 42

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

LISELEC, un exemple d'autopartage 1

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM-BREVES 5

INFORMATIONS-ETUDES

Les femmes dans le monde
du transport picto-charentais (2^e partie) 6

Définition de l'autopartage

L'autopartage consiste à mettre à la disposition des adhérents un parc de véhicules disponibles 24h/24. L'adhérent peut réserver un véhicule à l'avance ou à l'improviste pour la durée qu'il souhaite. L'autopartage, est largement développé en Suisse, Allemagne et Pays-Bas. Cette formule est particulièrement adaptée au cadre urbain comme offre complémentaire aux transports collectifs et ce, pour un coût minime. Pourtant en France, l'autopartage souffre d'un déficit d'image et reste largement méconnu. C'est la raison pour laquelle, au printemps 2006, une loi a été présentée devant le Sénat pour encourager le développement de l'autopartage. Le texte permet aux maires de réserver des places de stationnement sur la voirie aux véhicules en autopartage. Les autorités organisatrices de transport auront aussi la possibilité d'impulser et d'organiser des services d'autopartage.

L'autopartage, un outil méconnu face à la problématique des transports en milieu urbain.

L'opération LISELEC s'inscrit dans la politique novatrice de déplacements que mène l'agglomération de La Rochelle depuis de nombreuses années. Comme toutes les agglomérations, La Rochelle est confrontée au problème de l'encombrement urbain, à la nécessité de réduire la pollution et de chercher la mise en place d'une nouvelle offre de mobilité pour répondre aux besoins de déplacement en complémentarité avec les transports en commun. L'autopartage est une réponse qui part du constat du gaspillage lié à l'automobile : les véhicules particuliers sont utilisés en moyenne seulement 8 % durant leur durée de vie ! Tout développement urbain durable se trouve confronté à la problématique de la motorisation croissante de la population. Or l'autopartage offre l'avantage de libérer l'espace public de façon significative : 1 voiture en autopartage remplace entre 6 et 20 voitures⁽²⁾ ce qui permet de réduire les places

LISELEC, un exemple d'autopartage (carsharing ou véhicules en temps partagé)

L'autopartage ou voiture en temps partagé est un service de mobilité avancée qui offre la flexibilité d'une voiture tout en éliminant pour ses adhérents la nécessité d'en posséder une⁽¹⁾. Cette solution originale de transport a connu ces dernières années un développement important dans de nombreux pays européens. Pourtant ce dispositif est largement méconnu en France, souvent confondu avec le covoiturage, c'est pourquoi une loi vient d'être votée pour promouvoir l'autopartage et donner aux collectivités qui le souhaitent le cadre juridique pour supporter ce type de service de mobilité. La Rochelle est une des villes pionnières françaises (1999) à avoir soutenu un dispositif de véhicules en temps partagé : LISELEC

de stationnement et d'affecter une partie de la voirie à d'autres modes de transport.

LISELEC, un exemple d'autopartage

LISELEC est un service d'autopartage avec un parc constitué uniquement de véhicules électriques, initié en septembre 1999 dans le cadre du PREDIT (Programme de REcherche et D'Innovation dans les Transports terrestres). 50 véhicules électriques sont répartis à ce jour sur 7 stations situées en des points stratégiques de la communauté d'agglomération rochelaise. Ces véhicules bénéficient d'une bonne visibilité puisqu'ils sont rouges avec l'inscription « LISELEC, voiture électrique en libre-service »

Le fonctionnement

Les usagers accèdent à ces véhicules 24 heures sur 24 grâce à un pass sans contact et à un code confidentiel qui permet d'activer le tableau de commande et de démarrer. Toutes les stations sont équipées d'une unité de gestion qui enregistre les données et les transmet vers la centrale, laquelle coordonne l'ensemble du système en relayant les modulations tarifaires, l'identification des clients et les réservations. Les données sont enregistrées et transmises au bureau central. La facture mensuelle indique chaque déplacement, le véhicule utilisé, le temps d'utilisation et le nombre de kilomètres parcourus.

Les mouvements des véhicules de la flotte LISELEC sont détectés par le poste central en temps réel de façon à répartir au mieux les véhicules disponibles sur les 7 stations.

Les adhérents ont le choix entre deux tarifications :

- ✓ Un tarif à l'usage destiné à tous, comportant l'abonnement mensuel ainsi que la facturation en fonc-

tion de la durée d'utilisation et de la distance parcourue.

L'abonnement coûte 5,5 euros par mois. La facturation s'effectue au mois avec des modulations tarifaires : De 0 à 20h : 0,09 €/mn + 0,18 €/Km
De 20 à 24h : 0,05 €/mn + 0,18 €/Km

- ✓ Un forfait mensuel destiné aux professionnels de 5 à 100 heures, kilométrage illimité.

Des mesures incitatives ont été prises, le stationnement des véhicules LISELEC est gratuit sur toute l'agglomération et sur les emplacements réservés en station. Pour des trajets plus importants ou une durée plus grande du type départ en week-end ou en vacances, les adhérents de LISELEC bénéficient de tarifs préférentiels auprès d'un loueur classique de véhicules.

La clientèle est plutôt masculine et jeune (35 % d'étudiants). 11 % sont des commerçants ou des entreprises. Quelques abonnements concernent les services de la ville, l'ADEME, EDF.

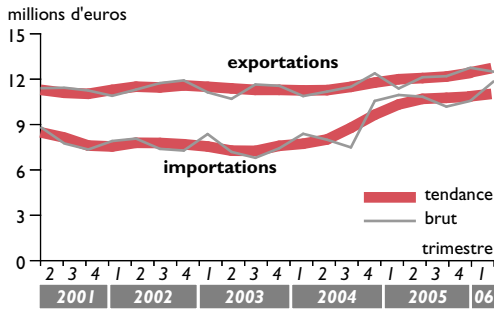
Des perspectives, des avantages

L'objectif de l'autopartage est de créer à terme des liens entre les services de transport existants de manière à concurrencer la possession d'un véhicule en termes de confort et de coût. Ce système permet également de prendre conscience de notre méconnaissance du coût réel d'un véhicule particulier. Avec l'autopartage, il n'y a plus de coûts fixes à amortir. L'assurance, l'entretien, l'énergie et le stationnement sont gérés par la structure. La logique est bien de réserver aux véhicules particuliers les seuls déplacements pour lesquels ce mode de transport est le plus adapté. Il est donc primordial que l'offre multimodale soit satisfaisante puisque l'autopartage s'inscrit dans la complémentarité avec les différents moyens de transport existants. En partant du constat qu'aucun mode pris isolément n'est capable de rivaliser avec le véhicule particulier, l'autopartage permet d'inclure la voiture dans la chaîne des transports publics.



données générales

Commerce extérieur

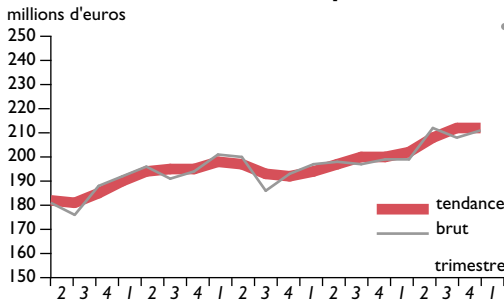


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Exportations	+3,0 %	+9,7 %
Importations	+0,0 %	+8,5 %

Le solde commercial de la région Poitou-Charentes, habituellement excédentaire se réduit en raison de la progression des importations (8,5 %) liée à la hausse continue du prix du pétrole. Les exportations ont augmenté de 9,7 % durant le 1^{er} trimestre 2006.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



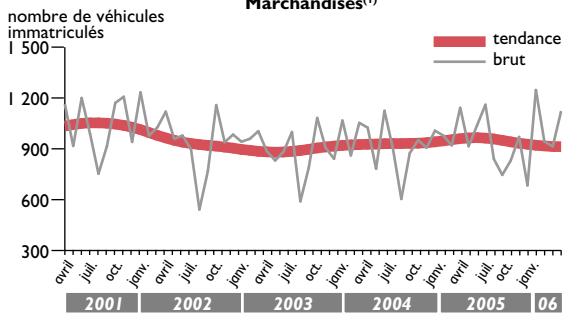
Source : Banque de France

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Poitou-Charentes	+6,2 %	

Le seuil de déclaration auprès de la Banque de France des encours de crédits émanant des entreprises a changé : depuis le 1^{er} janvier 2006, ce seuil est passé de 76 K € à 25 K €, rendant toute comparaison impossible.

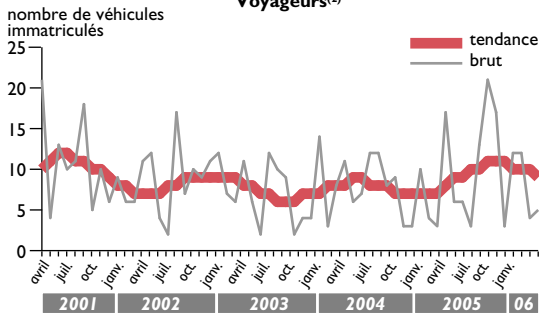
Immatriculations de véhicules neufs

Marchandises⁽¹⁾



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

Voyageurs⁽²⁾



(2) les autobus et les autocars.

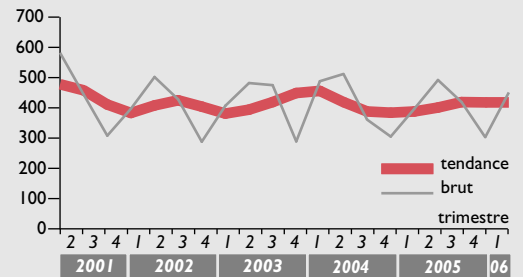
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Marchandises	+1,3 %	-1,9 %
Voyageurs	+113,3 %	+23,5 %

Les immatriculations de véhicules de marchandises reculent de 1,9 % par rapport au 1^{er} trimestre 2005. Les immatriculations des véhicules de transport de voyageurs progressent : 17 véhicules avaient été achetés au cours du 1^{er} trimestre 2005 et 21 l'ont été durant le 1^{er} trimestre 2006.

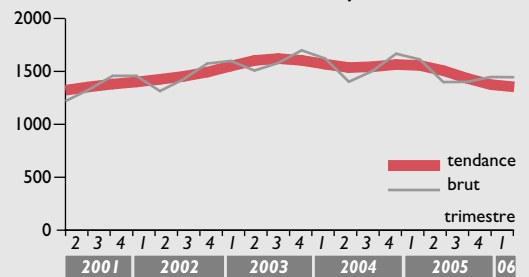
Marché de l'emploi dans les transports

Offres d'emploi⁽¹⁾



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi⁽²⁾



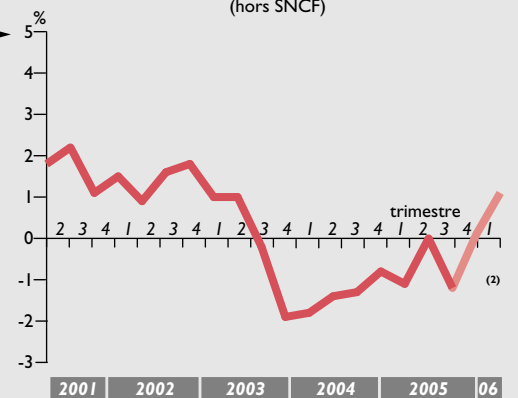
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Tous secteurs	Offres	+21,4 %	+14,0 %
	Demandes	-3,1 %	-5,8 %
Secteur transport	Offres	-0,7 %	+13,6 %
	Demandes	-13,2 %	-10,4 %

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

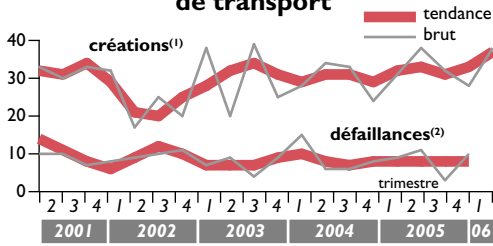
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/04/04 01/04/05	01/07/04 01/07/05	01/10/04 01/10/05	01/01/05 01/01/06*	01/04/05 01/04/06*
Poitou-Charentes	-1,1	-0,0	-1,2	+0,1	+1,1
Dont transports urbains et routiers	-0,3	+0,7	-0,7	+0,1	+1,2
Charente	-0,6	-0,4	-1,7	-0,6	+1,4
Charente-Maritime	-2,2	+1,2	+1,4	+1,6	+2,1
Deux-Sèvres	-0,2	-0,4	-3,4	-0,5	+0,8
Vienne	-1,3	-0,1	-0,8	-0,1	+0,3

* 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 1er trimestre 2006 se maintient à un bon niveau. Le nombre de défaillance est stable depuis plusieurs trimestres.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

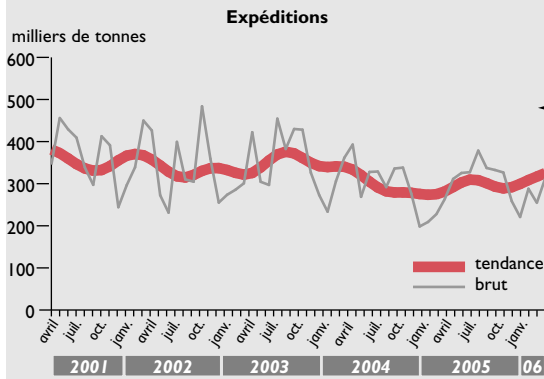
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

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

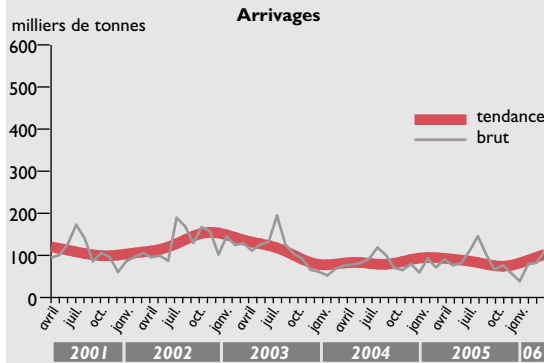
Source : INSEE

transports de marchandises

Fret ferroviaire



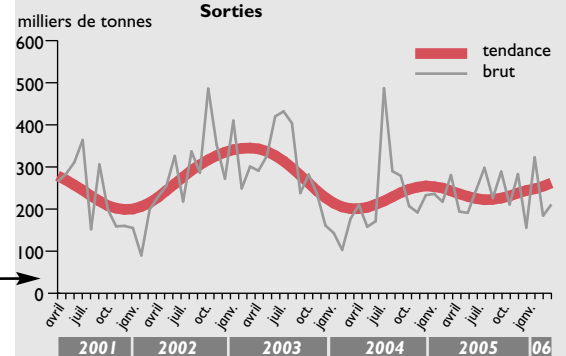
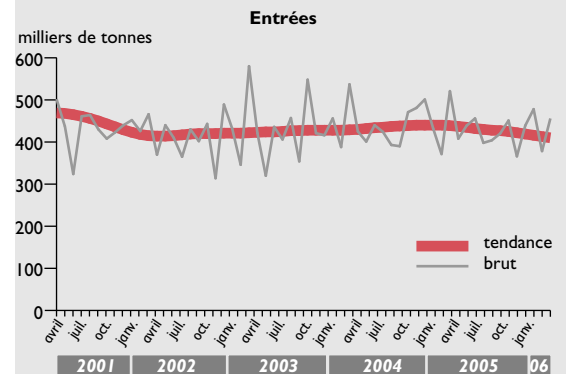
Les volumes transportés par la SNCF sont en augmentation de 18,2 % par rapport au 1^{er} trimestre 2005. L'augmentation des arrivages de marchandises (7,3 %) et des expéditions (22,2 %) repose l'un comme l'autre essentiellement sur la bonne tenue des trafics de céréales et de matériaux de construction.



Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Expéditions	-0,8 %	+22,2 %
Arrivages	-15,4 %	+7,3 %
TOTAL	-3,8 %	+18,2 %

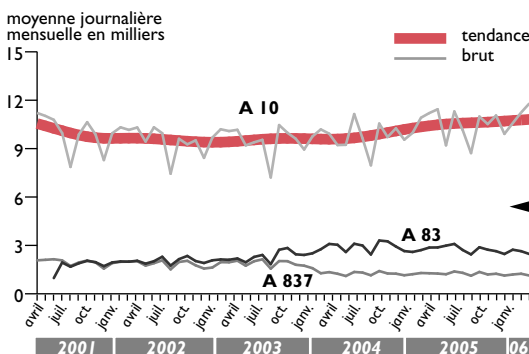
Trafic des principaux ports maritimes (Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente)



Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Entrées	-13,7 %	-0,9 %
Sorties	+2,9 %	-2,2 %
TOTAL	-8,7 %	-1,4 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes



Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau a augmenté de 4,6 % par rapport au 1^{er} trimestre 2005. Après une baisse continue depuis plusieurs trimestres, le trafic de l'A 83 est lui aussi en hausse.

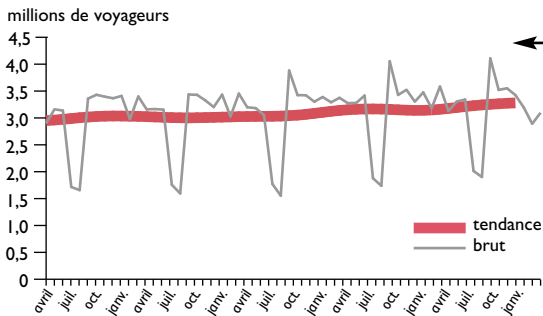
EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Poitou-Charentes	+2,1 %	+4,6 %
A 10	+6,6 %	+4,7 %
A 83	-11,2 %	+4,8 %
A 837	-2,3 %	+2,5 %

(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

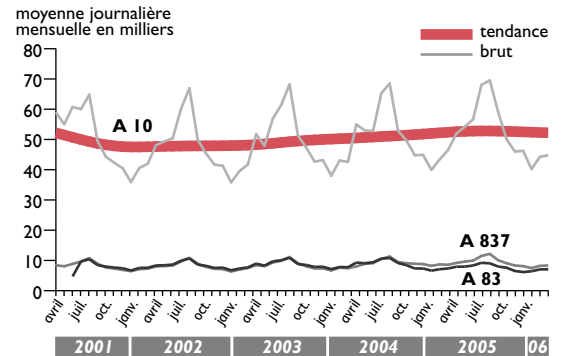
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Poitou-Charentes hors La Rochelle	+4,2 %	+2,2 %

Les données globales de ce trimestre sont difficilement comparables en raison du changement de base de données du réseau de l'agglomération de La Rochelle. Au cours du 1^{er} trimestre 2006, le nombre de voyages a augmenté de 6 % à Châtelleraut, de 0,9 % à Angoulême, de 17,5 % à Niort et reculé de 0,5 % à Poitiers.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région a baissé de 2% au cours du 1^{er} trimestre 2006.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes

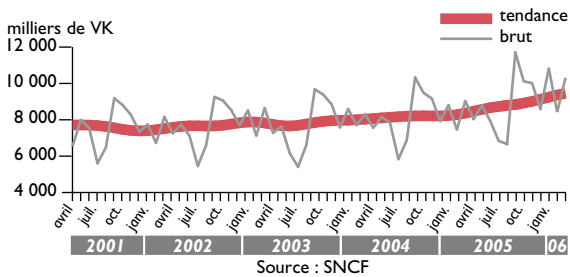


⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Poitou-Charentes	-1,0 %	-2,0 %
A 10	+2,1 %	-0,6 %
A 83	-12,3 %	-2,5 %
A 87	-4,6 %	-5,8 %

Voyageurs ferroviaires Trafic interne en Poitou-Charentes

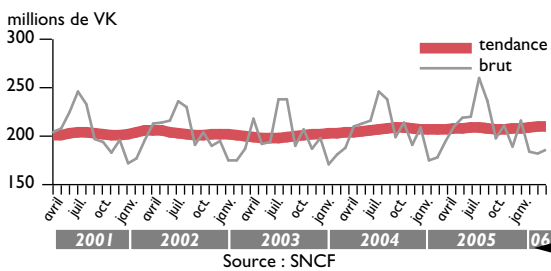


Source : SNCF

L'activité des aéroports de la région continue de progresser fortement (15 %). L'évolution du trafic de La Rochelle est biaisée en raison du report de trafic vers Rochefort - St-Aignan durant les travaux de réfection de la piste de novembre 2004 à avril 2005.

Le 1^{er} trimestre 2006 a connu une évolution globale du trafic ferroviaire interne à la région de 16,8 %. En dépit des importants mouvements sociaux, la dynamique observée pratiquement durant toute l'année 2005 se poursuit en 2006 portée par les investissements régionaux dans le TER (création de trains, matériel roulant neuf ...), d'importantes actions de promotion (TER à 1 euro) et un contexte favorable au transport public (hausse du prix des carburants). L'évolution du trafic depuis et vers les autres régions est beaucoup plus modeste (+1,1 %) avec un mois de mars médiocre, marqué par des mouvements sociaux (CPE).

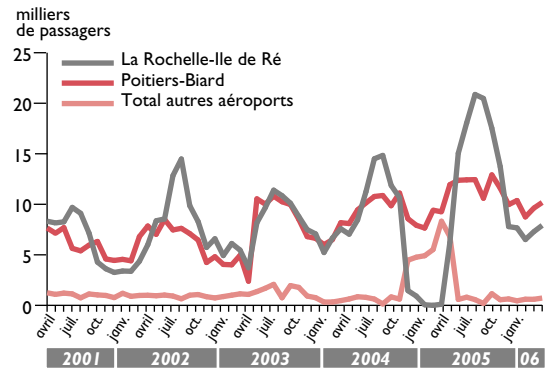
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



Source : SNCF

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Trafic interne	+8,1 %	+16,8 %
Trafic interrégional	+0,4 %	+1,1 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾

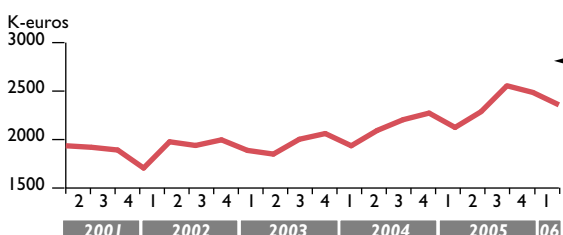


Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Poitiers-Biard	+16,0 %	+8,0 %
La Rochelle-Ile de Ré	Non significatif	Non significatif
Total autres aéroports	Non significatif	Non significatif
Poitou-Charentes	+24,0 %	+15,0 %

Voyageurs TER

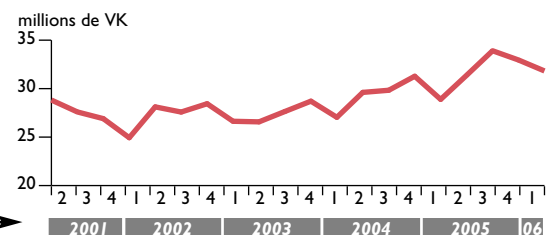
Recettes HT y compris compensations militaires



Bénéficiant d'une conjoncture favorable au transport public en raison de la cherté du pétrole et d'une politique de soutien et de développement du Conseil régional, le trafic de voyageurs et les recettes TER de la région Poitou-Charentes poursuivent leur progression : 10,2 % et 11 % par rapport au 1^{er} trimestre 2005

Voyageurs TER

Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	4 ^e trim 05 4 ^e trim 04	1 ^{er} trim 06 1 ^{er} trim 05
Voyageurs x km	+5,4 %	+10,2 %
Recettes	+9,4 %	+11,0 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin mars 2006

Pour le premier trimestre 2006, les opinions des chefs d'entreprises sont orientées à la hausse bien que les solde d'opinion des transporteurs sur le transport national restent moroses : le **transport urbain** (-6) le **transport à courte distance** (-10) et le **transport à longue distance** (-121). Les prévisions pour le trimestre à venir sont optimistes.

- ✓ 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 est en hausse (-3 en solde d'opinion). Les transporteurs confirment une réduction des **délais de paiement des clients** en raison de la modification de l'article 46 de la Loi relative à la sécurité et au développement des transports du 5 janvier 2006 qui limite à 30 jours les délais de paiement. Le solde d'opinion concernant les **prix du transport** est en nette augmentation (+16).

- ✓ Après plusieurs trimestres négatifs, les opinions concernant le **recrutement** de conducteurs routiers se sont améliorées: +6 en solde d'opinion. Les anticipations des chefs d'entreprises pour le trimestre à venir sont optimistes avec un solde d'opinion de +10.
- ✓ 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 (64 %). Toutefois, le nombre d'entreprises déclarant avoir des projets d'achats de véhicules pour le second trimestre est en légère 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

V.R.

BREVES

Dunkerque : deux bus vont rouler à l'Hythane

Avant la fin de 2006, Dunkerque devrait disposer de deux bus expérimentaux roulant à l'Hythane. Ce mélange, développé avec Gaz de France, consiste à introduire une part d'hydrogène dans le gaz naturel, afin d'obtenir une meilleure combustion et une pollution nettement moindre. Déjà la moitié du parc de bus fonctionne au gaz naturel. L'hydrogène sera produit sur place par électrolyse, à partir d'électricité obtenue par de l'énergie renouvelable. Toulouse bénéficiera du même programme.

Un véhicule Volvo fonctionnant avec 5 carburants

La firme suédoise Volvo Cars a développé un prototype de V 70 doté d'un moteur pouvant fonctionner

avec cinq carburants différents - éthanol E85, gaz naturel, biométhane, essence, ou hythane (mélange d'hydrogène et de méthane).

Les poids lourds de Scania peuvent rouler à l'huile de colza

L'ensemble des modèles de poids lourds de Scania dotés d'injecteurs -pompes hydroélectroniques peuvent fonctionner avec 100 % de RME (ester méthylique de l'huile de colza), un carburant renouvelable présentant les mêmes propriétés que le gazole qui permet de réduire les émissions de particules et de CO₂.

Avec la Région, le TER est à moitié prix tout l'été !

Après le succès du TER à 1 euro chaque premier mer-

credi du mois, la Région Poitou-Charentes vous propose tous les jours des allers-retours en TER à moitié prix sans abonnement.

Renseignements dans votre gare SNCF.

Bruxelles : Package mobilité

Dans le cadre du plan Bruxell'Air, la municipalité de Bruxelles vient d'adopter un système de prime pour les automobilistes prêts à renoncer à leur voiture. A partir du mois de septembre, toute personne qui remet la plaque d'immatriculation de son véhicule recevra en échange un abonnement d'un an MTB (métro-tram-bus-train), un chèque vélo ainsi qu'un abonnement Cambio (autopartage). Une prime supplémentaire sera versée en cas de destruction d'une voiture immatriculée avant 1997.

suite de la p |

Outre l'avantage de libérer l'espace public de façon significative, d'accroître l'usage des transports collectifs et des modes doux, l'autopartage permet également de lutter contre la pollution. En effet, les véhicules utilisés sont récents ou « propres » comme c'est le cas pour LISELEC donc rejetant des quantités moindres de gaz à effet de serre. En Poitou-Charentes, d'autres services d'autopartage pourraient prochainement voir le jour. Une étude est actuellement menée par Aire 198 (réseau des 4 agglomérations chef-lieux de la région) dans le cadre du PREDIT sur la faisabilité de la mise en place de véhicules en temps partagé dans ces agglomérations. Ce projet baptisé ECOSYMPA 198 concerne Angoulême, Niort, La Rochelle et Poitiers et fera l'objet d'un article dans un prochain numéro de la Lettre trimestrielle.

V.R.

Contacts : LISELEC: Anne CHANÉ,
CDA de La Rochelle ☎ 05 46 51 50 19
Projet ECOSYMPA 198 :
Xavier HURTEAU ☎ 05 49 41 92 12

LISELEC Chiffres-clés

473 abonnés :
422 particuliers
51 professionnels
50 véhicules :
25 " Peugeot 106 "
25 Citroën Saxo disponibles 24h/24
7 stations
3 300 courses chaque mois
un trajet de 5 Km coûte 2 euros
15 000 Km parcourus chaque mois
distance moyenne d'un trajet :
6 Km pour une durée moyenne de 30 minutes
1,5 million de Km parcourus
Des gains estimés à :
120 000 litres de carburants économisés
233 tonnes de CO₂ évités

L'autopartage, pour qui ?

CIBLES recensées par
le Guide MOSES* : la clé de la voiture partagée

- ✓ Toute personne qui possède une voiture avec un kilométrage annuel faible - moins de 10 000- 12 000 km
- ✓ Toute personne qui ne dispose pas actuellement d'une voiture privée mais souhaiterait disposer d'une voiture occasionnellement, 2 à 3 fois par semaine pour des déplacements sociaux ou commerciaux.
- ✓ Toute personne qui possède une vieille voiture, plus trop fiable et dont les moyens financiers sont mis à mal par l'achat d'un véhicule neuf
- ✓ Toute famille disposant de 2 véhicules qui pourrait se passer de la seconde voiture grâce à la voiture partagée.
- ✓ Les organisations commerciales et publiques qui utilisent leur propre flotte ou les véhicules de leurs employés pour des déplacements commerciaux.

*MOSES, mobility services for urban sustainability, programme financé par la Communauté Européenne concernant les services innovants de mobilité basés sur les expériences d'autopartage

(1) in « L'autopartage et le transport en commun : ensemble pour une mobilité durable »

(2) in « Euro autopartage : meilleures pratiques 2006 »

Les femmes dans le monde du transport picto-charentais (2^e partie)

FEMMES RESPONSABLES D'UNE ENTREPRISE DE TRANSPORT

(exploitation de GRECO juin 2006)

Tous registres confondus, 439 femmes sont enregistrées comme responsables d'entreprises au fichier des transporteurs (GRECO) ; elles représentent 18 % des responsables déclarés en Poitou-Charentes.

C'est en Charente-Maritime et dans la Vienne que les taux de féminisation sont les plus importants.

Près de 70 % des femmes responsables d'entreprises sont inscrites au registre de transport de marchandises et près de 35 % au registre des voyageurs, elles sont par contre peu nombreuses au registre des commissionnaires (4 %). Une part non négligeable (8 %) est inscrite à deux registres. Femmes et hommes cumulent les fonctions de responsables et attestataires à plus de 85 %.

Les femmes responsables d'entreprises sont le plus souvent " gérante de société à responsabilité limitée " (41,5 % des femmes responsables d'entreprises) ou " commerçante chef d'entreprise " (32 % des femmes responsables d'entreprises). Cependant, c'est parmi les " directeurs de l'activité voyageurs " que le taux de féminisation est plus important avec près de 36 % de femmes. Le taux de féminisation est également élevé pour l'activité " directeur général " (32 %), un peu plus faible pour les " associés ou gérant de société en nom collectif " (32 %).

Près d'une femme sur deux est responsable d'une entreprise de transport de marchandises.

Responsables suivant l'activité principale

Code APE	Ensemble	Hommes	Femmes
Transport de marchandises	47,5	47,7	46,9
Transport de voyageurs	21,9	22,0	21,4
Ambulances	6,4	6,0	8,2
Autre activité principale	24,2	24,4	23,5
Toutes activités	100	100	100

La répartition suivant l'activité principale de l'entreprise est pratiquement la même pour les hommes et les femmes avec un écart inférieur à

Part des femmes responsables

	Charente	Charente-Maritime	Deux-Sèvres	Vienne	Poitou-Charentes
Transport marchandises	13,5	22,8	15,2	22,8	18,7
Marchandises et voyageurs	41,7	24,1	14,3	18,2	22,1
Marchandises et commissionnaires	16,7	5,3	18,9	16,0	15,2
Transport voyageurs	17,4	19,8	19,8	14,2	17,9
Commissionnaires	25,0	0,0	11,1	0,0	8,7
Total	15,7	21,2	16,3	19,3	18,3

1 %. Seule exception l'activité " ambulance " avec 8 % des femmes contre 6 % des hommes, mais ce secteur est particulièrement féminisé : 23,5 % des responsables sont des femmes.

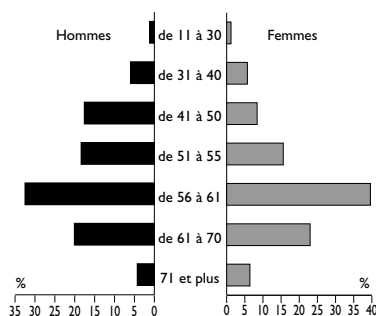
Taux de féminisation

Transport de marchandises	18,1
Transport de voyageurs	17,9
Ambulances	23,5
Autre activité principale	17,8
Toutes activités	18,3

Les femmes sont nettement plus jeunes que les hommes

Parmi les responsables d'entreprises, 57 % des hommes et 69 % des femmes ont 50 ans ou moins. Dans la tranche d'âge 51 à 60 ans les hommes sont nettement plus nombreux que les femmes : 36 % contre 24 %. Soit la féminisation du secteur est récente, soit les femmes abandonnent plus tôt

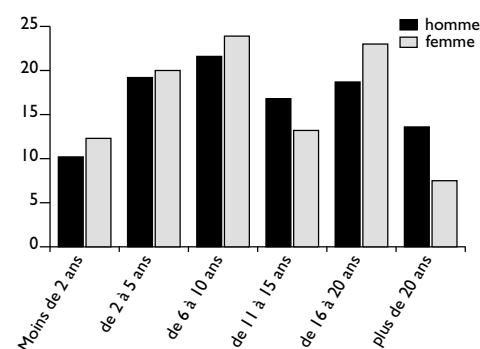
Responsable par sexe et âge



Elles dirigent des entreprises plus récentes

12 % des femmes et 10 % des hommes sont responsables d'entreprises de moins de 2 ans et, si un peu plus d'un homme sur deux est responsable d'une entreprise de moins de 10 ans, cette proportion passe à 56 % pour les femmes.

Responsable par sexe et âge de l'entreprise



Les femmes obtiennent leur capacité professionnelle par examen ou par équivalence de diplôme.

Alors que 46,5 % des hommes bénéficient d'une dispense d'attestation ou de justificatif, les femmes réussissent l'examen professionnel (40 %) ou obtiennent une équivalence de diplôme (14 %). Le justificatif de capacité par stage qui concerne 8 % des hommes ne touche que 5 % des femmes.

D.P.

Contact : Danièle PELTIER ☎ 05 49 55 65 82

Depuis le 1^{er} mars 2006, l'adresse de l'ORT a changé :

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 : Pierre Verney - 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 2 100 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

