

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

Réforme portuaire : création des Grands Ports Maritimes (GPM) 1

STATISTIQUES 2-4

ÉDITORIAL (suite) 5

LA PAGE DU TRM - INFORMATIONS

La ville de Châtelleraut et la mobilité scolaire 6

Réforme portuaire :

création des Grands Ports Maritimes (GPM)

La réforme portuaire promulguée en juillet 2008, tente de remédier à la dégradation globale des parts de marché des ports français, à leur insuffisante compétitivité par rapport aux grands ports concurrents de la mer du Nord et de la Méditerranée. Cette situation est particulièrement flagrante pour les conteneurs dont le trafic, en forte expansion, n'a que peu bénéficié aux ports français. L'objectif de la loi du 4 juillet 2008 est de rendre les GPM compétitifs afin de tirer profit de la forte croissance des échanges maritimes en modernisant leur relation avec leur hinterland, en rationalisant leur fonctionnement. Elle devrait permettre de capter tout ou partie du potentiel que représente la moitié des marchandises qui arrivent en France par la mer et qui sont débarquées dans un port étranger.

L'OBJECTIF DE LA REFORME : rendre aux ports leur compétitivité

La désorganisation des ports français, l'absence de productivité et d'efficacité du fait de la multiplicité des intervenants et de la dilution des responsabilités sont mis en avant par deux récents rapports* : entre 1989 et 2006, leur part de marché en Europe est passée de 17,8 % à 13,9 %. Ce recul est plus prononcé pour la façade méditerranéenne (24 % à 16 %), la Mer du Nord et la Manche accusent un léger recul (14 % à 12 %) et la façade atlantique se maintient relativement (25 à 24 %).

Cette dégradation est encore plus prononcée pour le trafic de conteneurs, en forte croissance (8 % par an) puisque sur les 7,5 millions de conteneurs entrant en France seuls 2 millions arrivent par les ports français. Les comparaisons montrent le manque de productivité et de fiabilité des ports français : un portique à conteneurs réalise 23 mouvements par heure à Marseille, 34 à Anvers, fonctionne 2 400 heures par an au Havre contre 4 000 heures à Anvers.

Le rapport de la Cour des comptes signale que l'une des principales causes de ce manque de productivité réside dans l'absence d'unité de commandement sur les terminaux.

Les réformes antérieures sont restées partielles ou insuffisantes. La réforme de la gestion de l'outillage doit remédier à l'inconvénient d'une organisation du travail de manutention éclatée entre les entreprises (dockers) et les services d'outillage des ports autonomes (grutiers).

LES AXES DE LA REFORME :

L'organisation de la manutention portuaire

Les GPM cessent d'exploiter des outillages de manutention (les grues et portiques sont transférés à des opérateurs privés). Les grutiers et

portiqueurs salariés des ports autonomes sont désormais employés par les entreprises privées à l'instar des dockers depuis 1992.

La simplification des chaînes de commandement de la manutention portuaire associée au programme des infrastructures, doit permettre d'atteindre l'objectif de 10 millions de conteneurs traités en 2015 (3,6 millions en 2006). L'attractivité des ports français permettrait une diminution des distances de transport terrestre (la région Rhône Alpes est actuellement incluse dans l'hinterland du port de Rotterdam en lieu et place de celui du port de Marseille).

Evolution des missions des ports

Les missions des GPM sont recentrées sur les activités régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire), les infrastructures, les ouvrages d'accès et leurs entretiens, ainsi que l'aménagement du domaine portuaire. En outre, avec le transfert déjà réalisé des voies ferrées portuaires, les ports deviennent pleinement responsables de leurs dessertes terrestres. Aussi peuvent-ils mieux s'inscrire dans une logique de développement durable avec en filigrane l'objectif fixé par le Grenelle de l'environnement de doubler les parts des modes massifiés (ferroviaires et fluviaux) qui ne représentent encore que 15 % des pré et post-acheminements portuaires (10 % par voie fluviale et 5 % par le fer). Dans la mesure où ces acheminements constituent 15 % à 20 % du transport intérieur de marchandises, ce doublement pourrait contribuer très fortement à l'objectif d'augmentation de 25 % de la part modale des transports non routiers.

La remise en pleine propriété de leurs domaines aux ports renforce leur rôle d'aména-

geur avec une gestion foncière plus efficace. Ce renforcement suppose une évolution des relations des ports avec leur territoire d'implantation pour en faire des acteurs à part entière du développement local.

Modernisation de la gouvernance des ports

Afin de permettre un pilotage efficace, le rôle des collectivités locales et de l'Etat est renforcé. L'organisation, autour d'un conseil d'administration et d'un directeur, est remplacée par un conseil de surveillance et un directoire pour permettre une meilleure réactivité par une distinction plus claire entre les missions de contrôle et la gestion courante de l'établissement.

- Le conseil de surveillance du GPMLR comprend 17 membres dont :

*5 représentants de l'Etat

*4 représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements (soit la Région, le département, la municipalité de La Rochelle et la communauté d'agglomération de La Rochelle),

*3 représentants du personnel de l'établissement public

*5 personnalités qualifiées nommées par arrêté du ministre chargé des ports (dont un représentant de la chambre de commerce de La Rochelle)

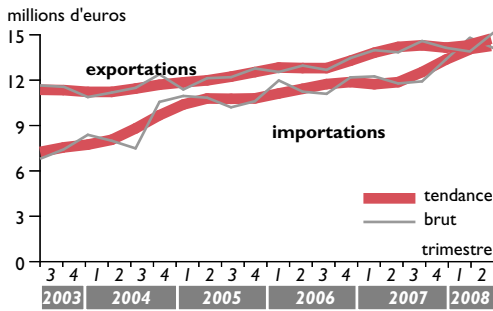
Le président est élu à la majorité simple, et la durée du mandat de ses membres est de 5 ans renouvelables.

- Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port.

- Le directoire, chargé de la direction de l'établissement, est composé de 3 membres dont la durée du mandat est de 5 ans. Son directeur est nommé par décret après avis du conseil de surveillance, celui-ci nommant les autres membres sur propositions du président du directoire.

Suite p 5

Commerce extérieur

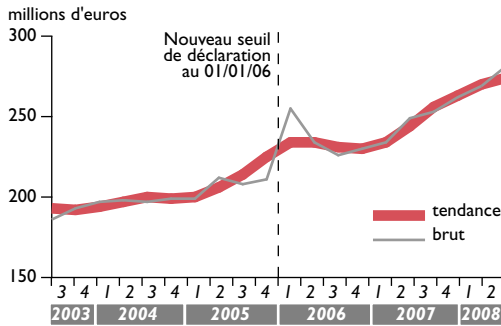


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Exportations	-0,7 %	+9,3 %
Importations	+20,8 %	+19,8 %

Les échanges commerciaux de la région Poitou-Charentes affichent une hausse significative de 14,1 % par rapport au 2nd trimestre 2007. Les importations enregistrent une croissance soutenue (19,8 %) liée aux importations de produit énergétique qui ont quasiment doublé en un an (+90 %) en raison de la forte augmentation de prix du brut. Les exportations renouent avec une hausse puisqu'elles augmentent de 9,3 % par rapport au 2nd trimestre 2007. Les produits des industries agricoles et alimentaires (dont les boissons) représentent 33,7 % des exportations.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

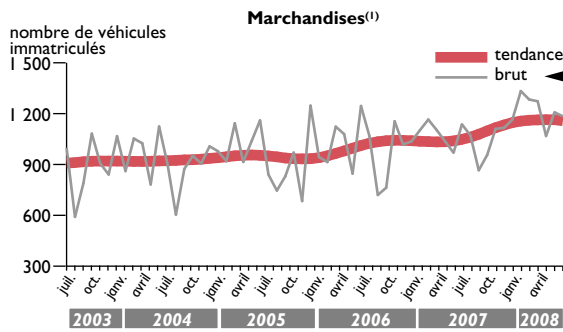


Source : Banque de France

Les demandes d'emprunts des entreprises de transports sont en hausse de 12,9 % au 2nd trimestre 2008 par rapport au 2nd trimestre 2007. Les entreprises du secteur continuent à investir dans l'achat de nouveaux véhicules mais ces derniers relèvent davantage de la mise aux normes des véhicules ou d'un renouvellement d'équipements trop vétustes plutôt que d'une extension de la flotte.

Dans le secteur des transports, les offres d'emplois reculent de 4,2 % tandis que les demandes d'emploi progressent de 9,5 %. Les entreprises de transport, en raison du ralentissement de l'activité économique national et régional, font face à des difficultés qui se répercutent sur leur besoin de main d'œuvre. Tous secteurs confondus les offres d'emplois sont en hausse de 2,5 %, les demandes d'emploi progressent quant à elles de 1,1 % en un an. En Poitou-Charentes, le chômage atteint 7,1 % au 2nd trimestre 2008.

Immatriculations de véhicules neufs



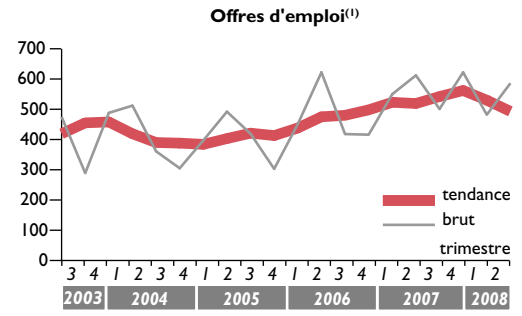
(1) les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.

Dans la région, les immatriculations de véhicules de transport de marchandises augmentent de 10,5 % ce trimestre.

Au cours du 2nd trimestre 2008, 25 entreprises ont été radiées des registres tenus par la DRE Poitou-Charentes et 42 nouvelles entreprises y ont été enregistrées. Dans le détail, les inscriptions au registre 'marchandise' sont en hausse de 43 % et les radiations de 25 %.

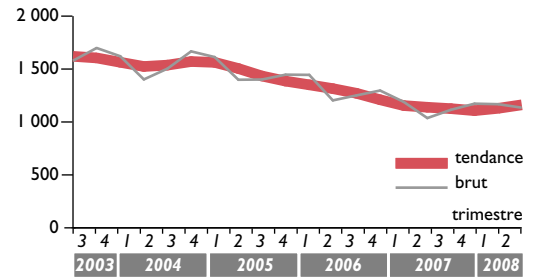
Le secteur des transports continue à attirer les entrepreneurs puisqu'au 2nd trimestre 2008, il y a eu 29 entreprises créées et 4 défaillances enregistrées. Les créations et radiations sont comparables à celles du 2nd trimestre 2007 (30 créations et 5 défaillances), mais par rapport au trimestre précédent, un certain ralentissement du nombre de créations préfigure les tensions du secteur à venir.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées

Demandes d'emploi(2)



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

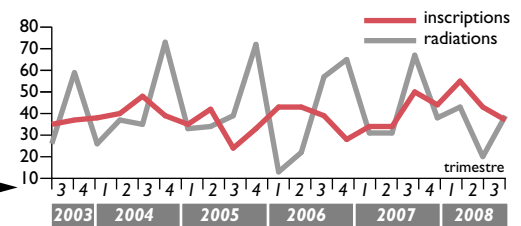
Source : DRTEFP

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Tous secteurs		
Offres	+7,4 %	+2,5 %
Demandes	-2,8 %	+1,1 %
Secteur transport		
Offres	-12,4 %	-4,2 %
Demandes	-1,8 %	+9,5 %

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

Les entreprises de transport

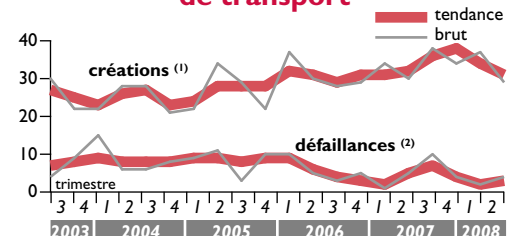
Inscriptions et radiations des entreprises sur les registres tenus par la DRE (marchandises, voyageurs, commissionnaires)



Source : DRE Poitou-Charentes

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Inscriptions	+56,0 %	+23,5 %
Radiations	+45,2 %	-19,4 %

Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)

(2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

Source : INSEE

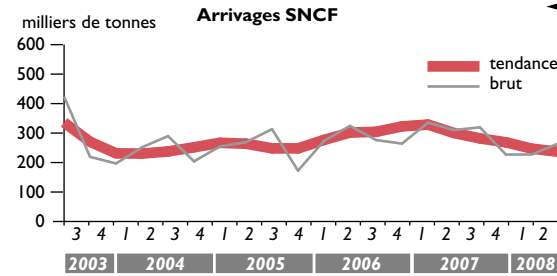
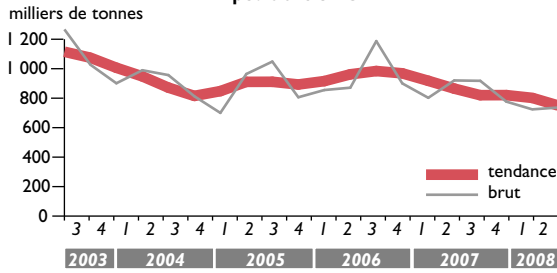
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Marchandises	+15,1 %	+10,5 %
Voyageurs	+86,7 %	+178,9 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire

Expéditions SNCF



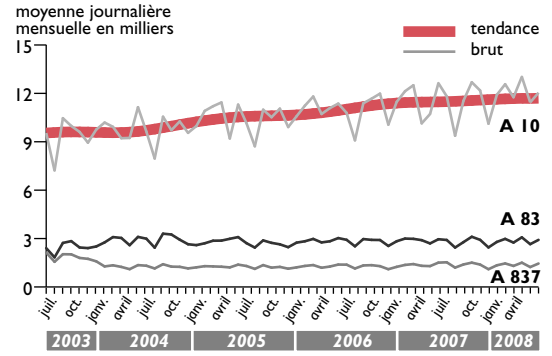
Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Expéditions	-9,8 %	-20,0 %
Arrivages	-32,2 %	-14,9 %
TOTAL	-19,6 %	-18,7 %

Le trafic des poids lourds sur les autoroutes régionales est en progression ce trimestre par rapport au 2nd trimestre 2007 (+6,9 %). L'A10 a été particulièrement fréquentée car la hausse est de 9 %.

Les résultats de fret-SNCF sont en perte de vitesse ce trimestre (-18,7 %). Les expéditions reculent de 20 % et les arrivages de 15 %. Le plus gros recul est enregistré pour la Charente (-44,1 %). Seule la Charente-Maritime affiche des résultats en hausse (+11,2 %). Un an après le plan de relance (arrêt des wagons isolés), on constate que 30 % du trafic aurait été préservé : celui "des Ferrailles à Coulombiers et Ingrandes-sur-Vienne, des Produits chimiques et nucléaires à La Rochelle et Lussac-les-Châteaux, du Matériel ferroviaire et du trafic de l'armée à La Rochelle et enfin le trafic des Grumes pour les tonnelleries du cognais et du cognac en vrac via Coutras et Bassens (avec camionnage)".

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes¹

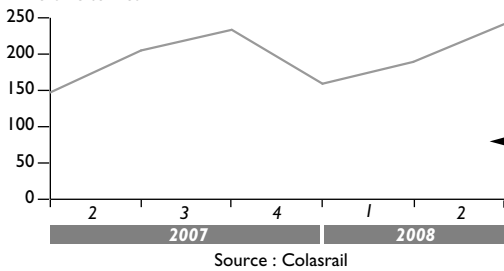


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07
Poitou-Charentes	-0,2 %	+6,9 %
A 10	+0,4 %	+9,0 %
A 83	-3,3 %	+1,1 %
A 837	+1,8 %	+2,0 %

Trafic Colasrail

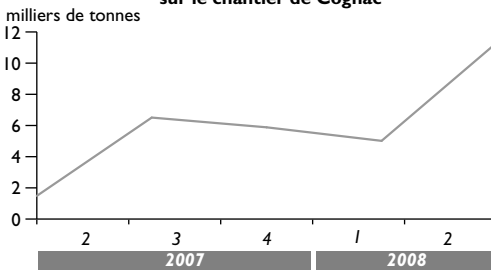


Source : Colasrail

Au 2nd trimestre 2008, le trafic de cet opérateur ferroviaire augmente de 17,7 % par rapport au 2nd trimestre 2007. Depuis Saint-Varent par exemple, un trafic régulier de granulats entre les carrières Roy et la centrale d'enrobage de Genevilliers existe depuis janvier 2007.

Transport combiné

Trafic réalisé par Naviland Cargo sur le chantier de Cognac



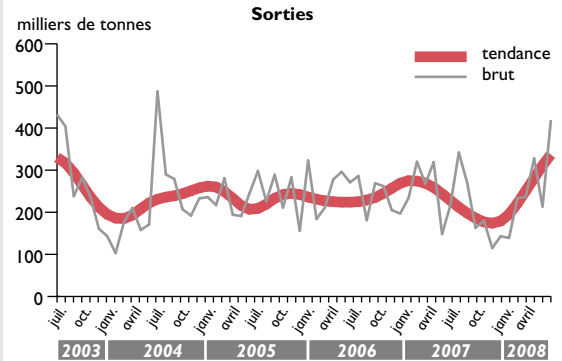
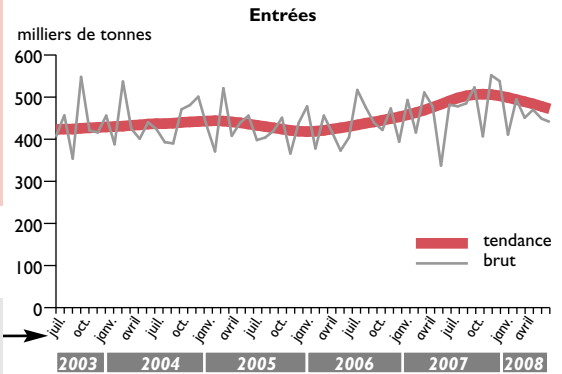
Source : Naviland Cargo

Le cumul des expéditions et des arrivages réalisés par Naviland Cargo entre Cognac et Le Havre au 2nd trimestre 2008 est de plus de 11 000 tonnes. En 2007, le trafic du second trimestre correspond à celui du seul mois de juin. Nous ne pouvons en comparer l'évolution avec l'année précédente. Le trafic est en hausse de +55,6 % par rapport au premier trimestre 2008.

Au 2nd trimestre 2008, le trafic des ports de la région a repris des couleurs en renouant avec des valeurs positives : +17 % par rapport au 2nd trimestre 2007. Les sorties explosent (+40,2 %) et les entrées sont en légère augmentation (+4,8 %). Le port de Tonny-Charente voit ses exportations fortement augmenter (+45,3 %) portées par le maïs et ses importations progresser légèrement de 5,4 % soit une progression globale de 24,3 %. L'activité du port de Rochefort est en croissance de 30,9 % avec une hausse de 38,7 % des entrées (bois sciés et engrais plus particulièrement) et de 7,2 % des sorties. Le trafic du port de La Rochelle est en hausse de 15,8 %, avec une forte augmentation des sorties (+41,4 %) en raison d'un très bon trimestre des exportations de céréales. Les entrées sont relativement stables (+2,2 %) par rapport à l'année précédente.

Trafic des principaux ports maritimes

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



Sources : GPMLR/CCI Rochefort

EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Entrées	-4,6 %	+4,8 %
Sorties	-26,4 %	+40,2 %
TOTAL	-12,6 %	+17,0 %

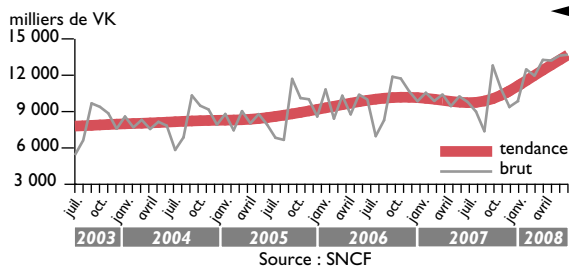
transports de voyageurs

Transports collectifs urbains

La fréquentation des transports collectifs urbains est en progression de 3,3 % au 2nd trimestre 2008. Les plus fortes hausses concernent les villes de La Rochelle, Niort et Châtelleraut. Les voyages enregistrés sur la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (comprenant celles de la RTCR, de la société OCECARS, les bateaux passeurs et le bus de mer) augmentent de 6,7 %. La fréquentation des transports en commun de Châtelleraut croît de 4,5 % par rapport au 2nd trimestre 2007 et celle de Niort de 10,6 %.

Voyageurs ferroviaires

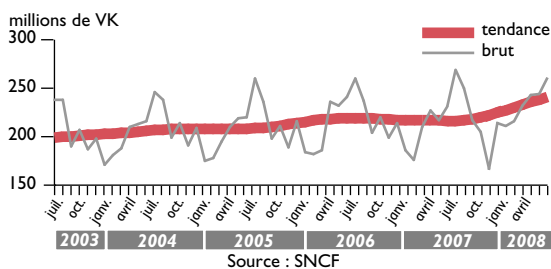
Trafic interne en Poitou-Charentes



Ce trimestre, la fréquentation des autoroutes régionales diminue de 0,3 %. Seule l'A83 voit sa fréquentation croître ce trimestre par rapport au 2nd trimestre 2007 (+4,3 %).

L'activité ferroviaire de la région Poitou-Charentes connaît une belle progression ce trimestre. Le trafic interne de la région est en forte augmentation au 2nd trimestre 2008 (+37,4 %). La hausse est conséquente comparativement aux mois précédents, signe du bon développement de l'activité ferroviaire de notre région. Le trafic interrégional se porte également bien puisqu'il est en hausse de 10,8 %.

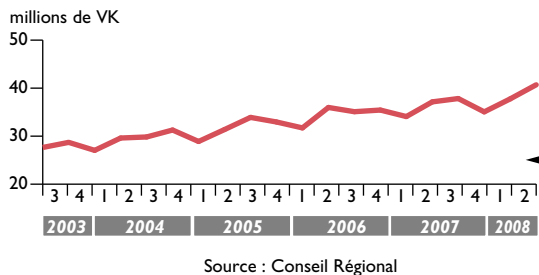
Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Trafic interne	+22,3 %	+37,4 %
Trafic interrégional	+15,0 %	+10,8 %

Voyageurs TER

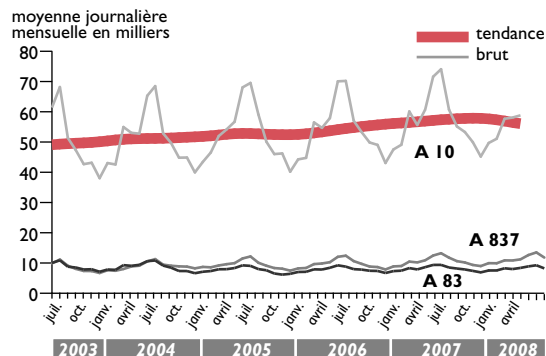
Trafic en millions de voyageurs x kms



EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Voyageurs x km	+10,7 %	+9,2 %
Recettes	+14,0 %	+9,9 %

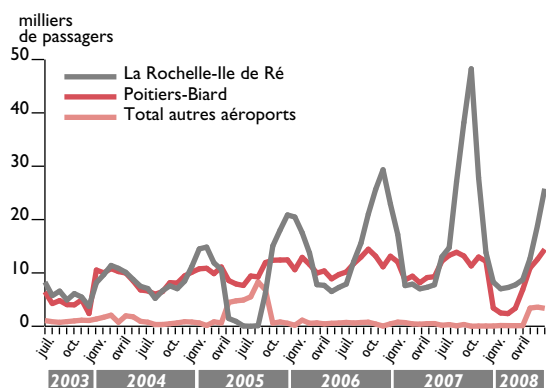
Le TER continue à attirer de plus en plus de voyageurs, et la hausse de fréquentation est un signal fort de la bonne santé de l'activité ferroviaire TER. Le nombre de voyageurs par kilomètre progresse de 9,2 % ce trimestre, soit une croissance de 3,4 millions de voyageurs par kilomètre par rapport à il y a un an. Les recettes sont également en hausse de 9,9 %. Les actions de la Région pour développer les liaisons et la qualité des infrastructures ferroviaires conjuguées à la hausse du brut expliquent ces bons résultats.

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



EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Poitou-Charentes	+5,3 %	-0,3 %
A 10	+4,5 %	-1,0 %
A 83	+2,2 %	-0,8 %
A 837	+12,1 %	+4,3 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾

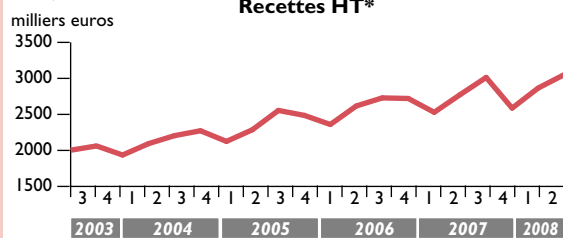


EVOLUTION	1 ^{er} trim 08 1 ^{er} trim 07	2 ^e trim 08 2 ^e trim 07
Poitiers-Biard	-53 %	-4 %
La Rochelle-Ile de Ré	+8 %	+4 %
Total autres aéroports	-76 %	+1683 %
Poitou-Charentes	-26 %	+11 %

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

Voyageurs TER

Recettes HT*



Suite de p 1

Chaque GPM a un **conseil de développement**, sur les avis duquel s'appuieront les 2 instances précédentes. Il permettra de prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement du port. Celui du GPMLR est composé de 30 membres.

- 9 représentants de la place portuaire,
- 3 représentants des personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port
- 9 représentants les quatre collectivités territoriales susmentionnées
- 9 personnalités qualifiées intéressées au développement du port (association de défense de l'environnement...) nommées par le Préfet de Région.
- Le conseil de développement élit son président parmi ses membres et est obligatoirement consulté pour le projet stratégique qui détermine les grandes orientations du GPM, et la politique tarifaire.

La coordination entre les GPM d'une même façade maritime (tels les GPM de Nantes-St-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sur la façade atlantique) ou d'un même axe fluvial (GPM du Havre, Rouen et Paris), dans les domaines des politiques commerciales et de programmation des grands investissements est facilitée.

Pour ce faire, un **conseil de coordination interportuaire** peut être créé par décret, qui en fixe la composition et le mode de désignation de ses membres. Le conseil adopte un document de coordination qui détermine les grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion.

UN AMBITIEUX PLAN D'INVESTISSEMENT

La loi s'inscrit dans un plan de relance qui comprend **une politique volontaire d'investissement**. En complément des CPER 2007-2013 (245 M €), l'Etat va doubler sa participation pour la période 2009-2013. Au total, les investissements financés sur la période 2007-2013 atteindront 2,69 milliards €, dont 445 millions € à la charge de l'Etat. Cette politique d'investissements **concerne 3 domaines**.

- **L'entretien des accès maritimes** L'Etat prévoit de renforcer son rôle en portant sa contribution à 75 millions d'Euros d'ici 5 ans. Cette mesure sera accompagnée d'efforts de productivité pour le dragage des accès maritimes.

Un programme pluriannuel d'amélioration de la productivité sera établi en regard des crédits prévus.

- **Les investissements portuaires** s'alignent sur ceux réalisés par les concurrents du range Nord. Elaborés par chaque place portuaire dans le cadre d'un **projet stratégique**, ces projets permettront d'étudier **le développement de nouvelles infrastructures** d'envergure internationale à l'horizon 2020, et entrerons dans **des programmes de remise à niveau des infrastructures existantes**.
- **Les investissements des dessertes terrestres**.

L'efficacité des ports maritimes et du transport des marchandises dépend de la qualité de l'interface avec les autres transports pour la desserte des hinterlands portuaires.

La desserte fluviale des ports (notamment Port 2000 au Havre) sera améliorée. L'exploitation optimisée **des voies ferrées portuaires** s'accompagnera des investissements nécessaires. Conformément au grenelle de l'environnement, l'amélioration de la desserte des ports par les modes ferroviaires sera favorisée.

Philippe BAYER - Véronique ROY

**rapport de la Cour des comptes (juin 2006), et rapport du Conseil Général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances (juillet 2007).*

LE GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

- ✓ Le décret n° 2008-1036 du 9 octobre 2008 institue le GPM de La Rochelle.



- ✓ S'appuyant sur la nouvelle gouvernance issue de la réforme des ports autonomes, le GPMLR se dotera prochainement d'un projet stratégique, fixant les grandes orientations et qui devrait être approuvé au printemps 2009.

- ✓ Les atouts du GPMLR :

- **Un domaine public maritime de 500 ha** dont 250 ha terrestres et moins de 15 ha disponibles
- **Propriétaire de 44 km de voies ferrées**
- **Des effectifs d'environ 150 personnes**
- **5 sites de déchargement actifs** et un site à venir avec l'Anse Saint-Marc
- **1 Pôle de Réparation et de Construction Navale**
- **1^{er} port européen importateur de grumes tropicales**
- **1^{er} port français importateur de produits forestiers**
- **2^{ème} port français exportateur de céréales**

Le trafic du GPMLR 2008 a franchi la barre des 7,9 Mt, soit une augmentation de 4,3 % par rapport à 2007. Les céréales et les oléagineux occupent la première place (38,1 % du trafic), devant les produits pétroliers (30,7 %) et les produits forestiers (11,5 %). Les vrac agricoles ont également progressé, pour atteindre 6,8 % du trafic.

DES TRAVAUX ET DES PROJETS AU FORT POTENTIEL

L'anse Saint-Marc : le futur terminal vrac du GPMLR

L'année 2008 a été marquée par de grands travaux, notamment dans le secteur de l'Anse Saint-Marc dont le projet s'est concrétisé avec le bouclage de la digue et les opérations de comblement par des déchets inertes du bâtiment. Le déroctage a pris fin en décembre 2008, préalable nécessaire au lancement de la construction du nouveau quai consacré aux vracs qui, dès sa mise en service, devrait générer plus de 1,5 million de tonnes de trafic supplémentaire et contribuer à **atteindre l'objectif des 10 millions de tonnes de trafic en 2015**. Le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 mobilise 50 millions d'euros pour renforcer le potentiel du port par des investissements sur les infrastructures : modernisation et sécurisation des équipements actuels, augmentation de l'espace portuaire en créant de nouveaux terre-pleins gagnés sur la mer (10 hectares de terre-pleins seront créés en 2009) et en offrant de nouveaux quais (dont la mise en service est prévue pour 2010). Les accès nautiques, ainsi que la desserte ferroviaire seront également améliorés.

Niort Terminal

Le projet de plate-forme multimodale, NIORT TERMINAL dont l'un des axes de développement est de permettre le report de trafic de marchandises en lien avec le port de La Rochelle va bénéficier d'un financement Etat/Région de 2,8 millions d'euros, abondé par des subventions européennes. Face aux perspectives de fort développement du port rochelais limité en espace foncier, l'objectif est de permettre l'évacuation des conteneurs sitôt déchargés pour optimiser l'activité portuaire ainsi que l'entreposage de marchandises. La plate-forme multimodale Niort terminal présente de nombreux atouts : elle est située au confluent de 3 autoroutes (A10 / A83 / A810), à soixante kilomètres de La Rochelle soit à moins de 30 minutes du GPMLR, sur un nœud ferroviaire d'importance. En outre, elle s'appuie sur l'ancienne gare de triage de Niort-Saint-Florent, immédiatement opérationnelle qui permet une desserte embranchée et le tri des wagons.

Convention entre Fret SNCF et le GPMLR

Pour contrer la chute de la part modale du transport de marchandises par fer (9 % contre 14,4 % en 2000¹), le GPMLR a mené conjointement avec la SNCF des études sur la pertinence de la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP). Une convention entre le port et la SNCF a été signée en octobre 2008 prolongeant les études précédentes sur l'OFP. D'une durée d'un an, elle permettra d'établir les modalités de la création d'un opérateur ferroviaire, qui s'ouvrira à terme à d'autres partenaires.

¹ source : GPMLR

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin juin 2008

- ✓ Pour le second trimestre 2008, l'opinion trimestrielle des chefs d'entreprises du transport routier de marchandises témoigne à nouveau de la mauvaise conjoncture globale du secteur, constatée dès le 4^{ème} trimestre 2007. L'opinion des transporteurs routiers de marchandises sur l'évolution de leur trafic national pour le 2nd trimestre 2008 se détériore donc de nouveau. Le ralentissement de l'activité économique pèse sur la demande de transport routier au niveau régional. Tous les types de trafics sont concernés par cette détérioration de l'activité. Les soldes d'opinion* sont négatifs ce trimestre, quels que soient la taille de l'entreprise et le type de transport. Le solde d'opinion concernant le transport urbain est en chute (-18) soit une perte de 10 points par rapport au trimestre précédent. Le transport à courte distance et le transport à longue distance ont également des soldes d'opinion négatifs : -10 et -24 quelle que soit la taille de l'entreprise. Les perspectives pour le troisième trimestre sont pessimistes.
- ✓ Les entreprises de la région ont peu d'activité à l'international**. Les principaux trafics constatés concernent l'Espagne, l'Allemagne, La Belgique et l'Italie.
- ✓ Les trésoreries des entreprises de transport se contractent ce trimestre (-13 en solde d'opinion). Malgré une politique de revalorisation des tarifs, le coût des carburants pèse sur le niveau des marges. Les petites entreprises ont une vision bien plus pessimiste que les grandes entreprises (-23 contre -9). Le solde d'opinion concernant les délais de paiement apparaît toujours chahuté : les soldes d'opinion sont négatifs pour les petites entreprises (-5) mais restent positifs pour les grandes entreprises (9) tout en étant en baisse par rap-

port au trimestre précédent. Les soldes d'opinion concernant les prix des transports progressent de 11 points par rapport au 1^{er} trimestre 2008 (+17). La situation économique n'est pas favorable à une bonne utilisation du parc de véhicules ce trimestre puisque le solde d'opinion atteint -22. Les petites entreprises sont légèrement plus pessimistes à ce sujet.

- ✓ Les soldes d'opinion concernant le recrutement de conducteurs routiers sont mitigés, mais contrairement au trimestre passé, ce sont les petites entreprises qui ont un solde d'opinion positif (+13) et les grandes entreprises un solde négatif (-8). Les prévisions concernant les recrutements pour le trimestre à venir sont négatives avec un solde d'opinion de -18. Les grandes entreprises semblent avoir davantage souffert puisque les prévisions du trimestre passé sont loin d'avoir été réalisées.
- ✓ Les investissements en matériel de transport restent à un bon niveau puisque 45% des entreprises toutes tailles confondues ont déclaré avoir acquis au cours du trimestre des véhicules. Pour les entreprises de plus de 20 salariés, cette proportion représente 51 %. Il s'agit principalement d'achats de véhicules de remplacement (76 %). Le nombre d'entreprises déclarant avoir des projets d'achats de véhicules pour le prochain trimestre est en baisse puisque 28 % des entreprises prévoient d'acquies des véhicules au trimestre à venir alors qu'ils étaient 43 % au trimestre passé.

* **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

La ville de Châtelleraut et la mobilité scolaire

Les collectivités sont concernées au premier chef par la problématique prégnante des déplacements qui constituent un levier d'importance en terme de développement durable. L'écomobilité scolaire part d'un constat simple : en raison de la carte scolaire, les distances entre le domicile et les écoles de quartier sont généralement réduites, inférieures à 3000 mètres. Il s'agit donc de trajets courts qui, s'ils sont effectués en voiture ont un impact environnemental non négligeable. A partir d'un diagnostic de la mobilité et des déplacements entre le domicile et l'école, en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, les itinéraires les plus utilisés, il s'agit donc de proposer des actions encourageant le développement des moyens de transports moins polluants. Sur des courtes distances, des modes de déplacements, comme la marche à pied ou le vélo peuvent tout à fait convenir en sécurisant des itinéraires et les abords des écoles. C'est dans cette perspective que la ville de Châtelleraut a opté pour deux types d'actions en direction des enfants : les carapattes et caracycles (vélo) qui permettent aux enfants de se rendre à l'école en marchant ou en pédalant. Ces actions mêlent éco-



logie urbaine et pédagogie de la mobilité. Il s'agit de la part de la collectivité, d'une action volontariste en matière de transport et de mobilité afin d'inverser la tendance croissante de dépose-minute des enfants en voiture à l'école. Et les résultats sont prometteurs : la moitié des écoles de Châtelleraut soit une dizaine d'écoles ont mis en place au moins une ligne régulière de pédibus ou de caracycles. La ville a également lancé un site internet dédié aux Carapattes et caracycles qui propose en ligne un guide pratique, une méthodologie complète, des modules de formation pour les accompagnateurs, une véritable boîte à outils contenant tous les supports indispensables pour leur mise en place.

Site internet
www.carapatte-chatelleraut.fr
 Renseignements : SERVICE EDUCATION
 Mairie de Châtelleraut
 Tél : 05 49 20 20 50
carapatte@ville-chatelleraut.fr

Les scolaires marchent de moins en moins et sont de plus en plus accompagnés en voiture à l'école :

- en 1976, 84 % des 5-9 ans allaient à l'école à pied
- en 1996, ils ne sont plus que 63 %
- La part des élèves accompagnés en voiture est passée de 14 % à 33 %*
- Un écolier effectuant 2 allers-retours d'1,5km durant l'année scolaire est à l'origine de l'émission de 298kg de CO2**

*petits enseignements sur les déplacements urbains.
 SYRAL
 **ADEME

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

Directeur de la publication : Michel Boutant - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy / Mélanie Guérin

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 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes

