

N° 36

L'équipe de l'ORT
vous présente
ses meilleurs vœux pour
la nouvelle année 2005

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

Les orientations du contrat d'objectifs territorial
transport routier et activités auxiliaires du transport |

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture septembre 2004
Brèves 5

INFORMATIONS-ETUDES

Audit sur les fermetures de chantiers
de transport combiné 6

LES ORIENTATIONS DU CONTRAT D'OBJECTIFS TERRITORIAL TRANSPORT ROUTIER ET ACTIVITES AUXILAIRES DU TRANSPORT

Le contrat d'objectifs territorial de la branche du transport routier et des activités auxiliaires de transport (C.O.T) de la région Poitou-Charentes signé le 23 novembre 2001, définit le cadre d'une coopération tripartite (Etat, Région et organisations socioprofessionnelles) pour mieux appréhender les besoins en compétences et en ressources humaines des entreprises du secteur en vue d'orienter la carte régionale des formations professionnelles des jeunes et des adultes. Ce document formalise les engagements mutuels autour d'orientations stratégiques partagées. En outre, il prend en compte les réalités régionales dans leur globalité et dans leurs particularismes en recherchant des réponses diversifiées et adaptées aux différentes échelles géographiques

Dans cette logique, des conventions d'application sont établies afin de rendre opérationnels les axes de travail du contrat d'objectifs ainsi que les partenariats financiers. Ces conventions permettent d'ancrer les interventions dans les réalités régionales et locales, et peuvent favoriser l'émergence de dynamiques sur les territoires. Le point sur les orientations 2005/2006.

Qu'est-ce qu'un contrat d'objectifs territorial?

Instaurés par la Loi du 23 juillet 1987, les contrats d'objectifs Territoriaux sont des outils qui permettent de mieux appréhender les besoins des branches professionnelles en vue d'orienter et de guider le Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle (PRDFP). Le PRDFP, adopté par la Région est élaboré en concertation avec le Rectorat notamment. Il permet d'assurer une programmation concertée des réponses aux besoins de qualifications (formation professionnelle initiale sous statut scolaire et par apprentissage, formation continue,) un développement cohérent des filières de formation, et de définir les priorités relatives à l'information, l'orientation et la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE).

Le contrat d'objectifs est établi pour la durée du Contrat de Plan État Région (2000-2006). Les domaines d'intervention du C.O.T. concernent donc l'emploi, la formation et le marché du travail dans le secteur des transports ce qui conduit à un partenariat étroit entre les services de l'État (DRE, DR-TEFP, Rectorat), du Conseil Régional, les instances professionnelles (Fédérations, OPCA), le service public de l'emploi (ANPE) et les organismes de formation (AFPA).

Le bilan et les orientations

Le comité de pilotage du Contrat d'Objectifs Territorial transport de la région Poitou-Charentes s'est réuni le 18 novembre 2004 et a regroupé près de 40 participants, signataires* ou experts. Après un rappel des axes de progrès identifiés par le COT, un bi-

lan des actions entreprises de 2001 à 2004 a été dressé. Ces actions ont principalement porté sur la mise en place d'un outil de veille du secteur, dans les domaines de l'emploi, la formation professionnelle et le marché du travail. La vitalité du secteur des transports se reflète dans le dynamisme collégial du COT qui privilégie la concertation de tous les acteurs. Les orientations pour les années 2005-2006 ont également été définies, le programme d'actions restant à être développé.

Est réaffirmé un droit à la formation pour tous de façon à offrir plus de chances à chacun, à renforcer le lien social et à combattre les inégalités en facilitant l'accès à l'emploi des jeunes, des plus de 50 ans et des personnes en difficultés.

Une attention particulière sera portée en direction des femmes, des jeunes en difficultés et des personnes en situation de handicap. Un accès facilité à l'information et à l'accompagnement des salariés et des demandeurs d'emploi dans les démarches de Validation des Acquis de l'Expérience sera recherché. Le développement des groupements d'employeurs et des formations à distance sera également privilégié. Le dynamisme du secteur du **transport routier de marchandises** a été souligné : ses effectifs ont cru de façon plus importante que la moyenne des autres secteurs ces dernières années. Paradoxalement, ce secteur a connu de fortes difficultés de recrutement des conducteurs de transport routier au début des années 2000, phénomène appelé à s'accroître dès

l'année 2005 en raison du vieillissement de la population active. Bien que les conditions de travail dans le transport routier aient favorablement évolué ces dernières années, **son image reste peu attractive.**

Des actions concrètes de sensibilisation en direction des entreprises sur la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences seront menées.

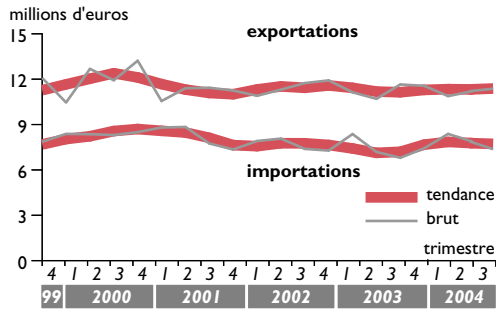
Le **transport routier de voyageurs** connaît des difficultés de recrutement particulières : saisonnalité de certaines activités (tourisme, scolaires), emplois à temps partiel majoritairement (près de 80% des emplois de conducteurs). On constate dans ce contexte un important taux de féminisation de ce secteur. La localisation des emplois constitue une difficulté supplémentaire, notamment dans les secteurs ruraux. La moyenne d'âge actuelle des salariés est également inquiétante, car près de la moitié ont plus de 50 ans. En outre, s'ajoutent d'autres facteurs tels que l'arrêt du Service National (durant lequel de nombreux jeunes obtenaient le permis de conduire de transport en commun) ou encore l'âge minimum de 21 ans requis pour l'obtention de ces permis de conduire ainsi que leur coût. Enfin, le manque de possibilité d'évolution au sein d'une entreprise de transport de voyageurs provoque un turn-over important puisque les salariés semblent volontiers se tourner vers les entreprises de transports urbains de voyageurs, secteur mieux structuré et plus rémunérateur.

Le **secteur du déménagement** représente une cinquantaine d'établissements employant plus de 250 salariés en Poitou-Charentes. Les actions précédemment menées étaient axées sur des formations spécifiquement adaptées au poste d'aide déménageur, et ont conduit à la création d'une quinzaine d'emplois. Les perspectives d'évolution de carrière

* Les signataires du COT du 23 novembre 2001 : L'État, la Région, le Rectorat, la FNTR, TLF, l'UNOSTRA, la FNTV, la CSD et l'AFT, Promotrans, l'OPCA Transports

données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

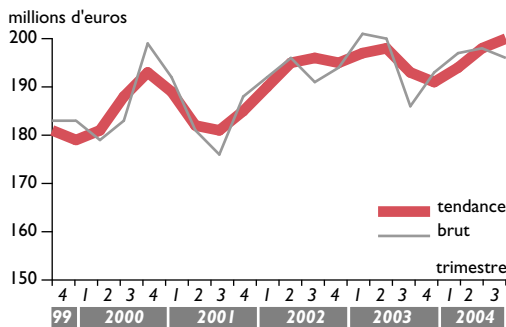


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Exportations	+3,8 %	-1,7 %
Importations	+9,3 %	+9,4 %

La progression du commerce extérieur du Poitou-Charentes concernant le troisième trimestre 2004 repose pour l'essentiel sur les importations, notamment en raison de l'appréciation de l'euro et d'une demande intérieure soutenue. Les importations, dominées par les produits pétroliers, l'habillement et le bois, augmentent de 9,4 % par rapport au troisième trimestre 2003. Les exportations régressent de 1,7 % en dépit de la bonne tenue du secteur des boissons et des produits d'élevage

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

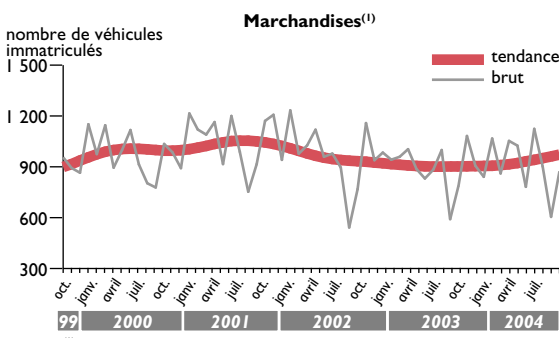


Source : Banque de France

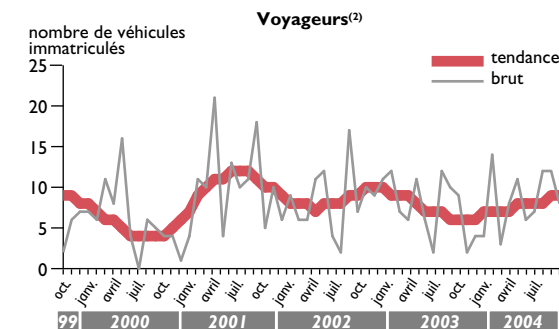
EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Poitou-Charentes	-1,1 %	+5,5 %

Les entreprises de transport limitent leur niveau d'endettement signe d'un contexte conjoncturel tendu marqué par l'envolée des coûts d'exploitation. Durant le troisième trimestre, les encours bancaires ont augmenté de 5,5 % par rapport au troisième trimestre 2003 caractérisé par des valeurs basses.

Immatriculations de véhicules neufs



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



(2) les autobus et les autocars.

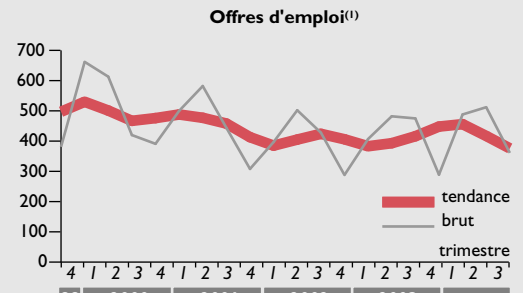
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Marchandises	+12,7 %	+0,1 %
Voyageurs	+26,3 %	+3,2 %

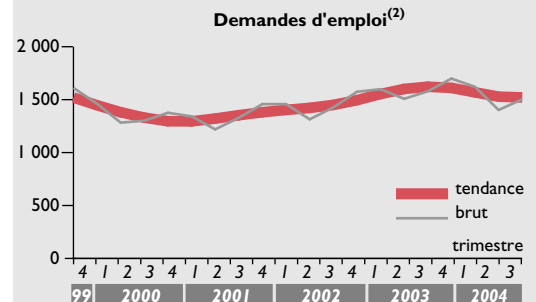
Les offres d'emploi concernant tous les secteurs économiques ont exactement le même niveau que l'an passé, à la même période (+0,1 %). Les demandes d'emplois ont diminué de 1,2 % par rapport au troisième trimestre 2003. Le nombre de demandes d'emplois dans le secteur des transports est en baisse de 4,7 % et les offres ont reculé de 24 %.

Après plusieurs trimestres de recul, les immatriculations de véhicules de marchandises stagnent par rapport au troisième trimestre 2003. Le marché des véhicules de transport de voyageurs a connu une légère augmentation des immatriculations de 3,2 % durant le troisième trimestre 2004. Le secteur qui tire le mieux son épingle du jeu reste celui des véhicules de marchandises d'occasion qui enregistre une augmentation de 8,9 %.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



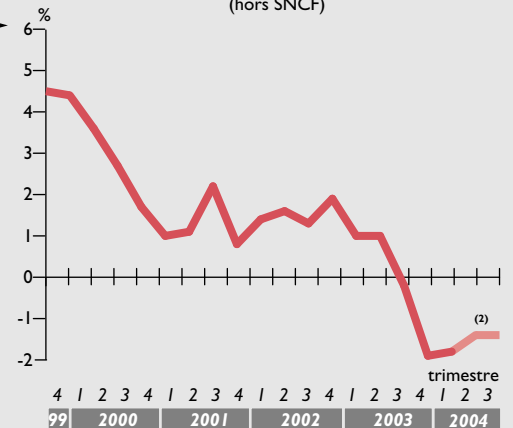
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Tous secteurs	Offres	+6,1 %	+0,1 %
	Demandes	-0,6 %	-1,2 %
Secteur transport	Offres	+6,2 %	-24,0 %
	Demandes	-7,0 %	-4,7 %

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

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



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

(2) Données provisoires

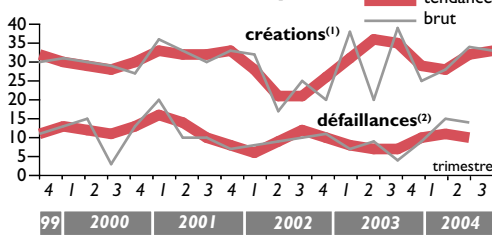
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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 en Poitou-Charentes conserve un bon niveau pour le second trimestre consécutif. Le nombre de défaillances d'entreprises est en repli ce trimestre. Le nombre d'entreprises de transport est en recul de 1 % entre 2003 et 2004. Par secteur d'activité, on constate que les entreprises de services auxiliaires des transports sont plus nombreuses, +4,6 % en 4 ans.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

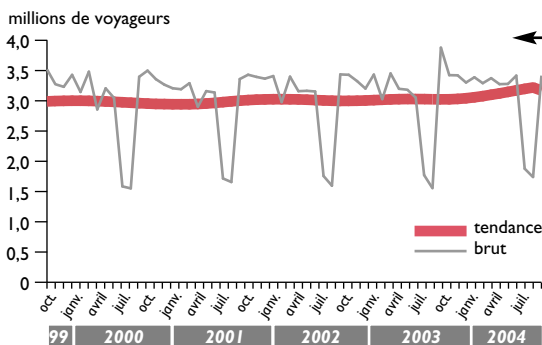
	Au 01/10/01	Au 01/10/02	Au 01/10/03	Au 01/10/04
Transports terrestres	1 489	1 469	1 488	1 469
Transports par eau	37	35	34	29
Transports aériens	7	7	8	7
Services auxiliaires des transports	351	364	366	367
Total	1 884	1 875	1 896	1 872

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

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



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

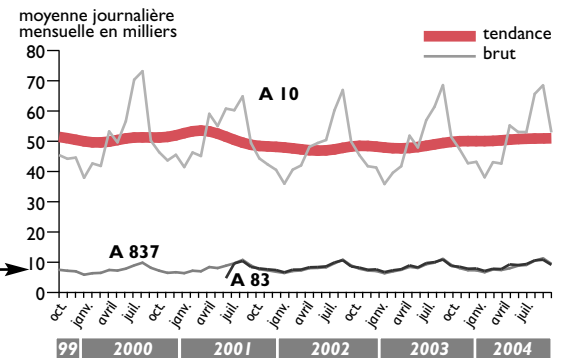
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+5,5 %	+6,2 %

Le nombre de voyageurs ayant emprunté les transports collectifs des grandes villes de la région a augmenté de 6,2 % durant le troisième trimestre 2004. Les réseaux rochelais et poitevin ont connu une augmentation de leur niveau de fréquentation par rapport au troisième trimestre 2003 +12,6 % pour La Rochelle et +7,3 % pour Poitiers.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) progresse de 3,2 % durant le troisième trimestre 2004.

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



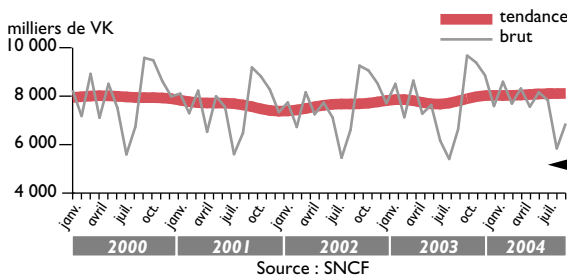
(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+2,6 %	+3,2 %

Voyageurs ferroviaires

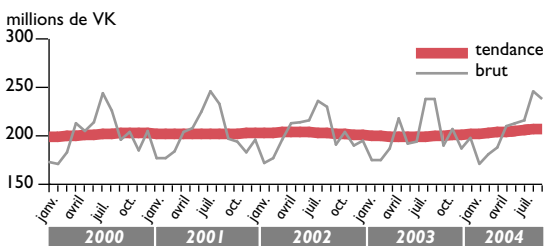
Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Les déplacements internes à la Région ont progressé de 6%. La politique volontariste du Conseil Régional au bénéfice du TER semble porter ses premiers fruits. Pour le trafic longue distance entre la Région Poitou-Charentes et les autres régions françaises, la progression est de 2,6 %

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

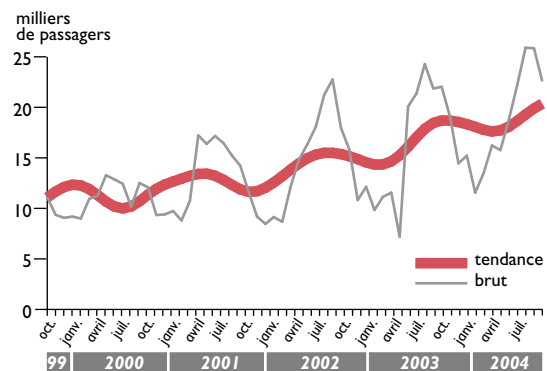


Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Trafic interne	+11,7 %	+6,0 %
Trafic interrégional	+5,6 %	+2,6 %

L'activité des aéroports de la région a augmenté de 9 % durant le troisième trimestre 2004. Le trafic aérien des voyageurs de l'aéroport de La Rochelle a augmenté de 27,4 % en raison de l'élargissement des destinations proposées par vols charter et des lignes low-cost vers Londres, celui de l'aéroport de Poitiers n'a progressé que de 1,5 %.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



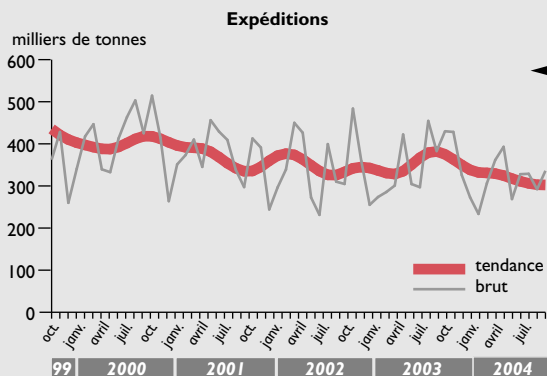
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

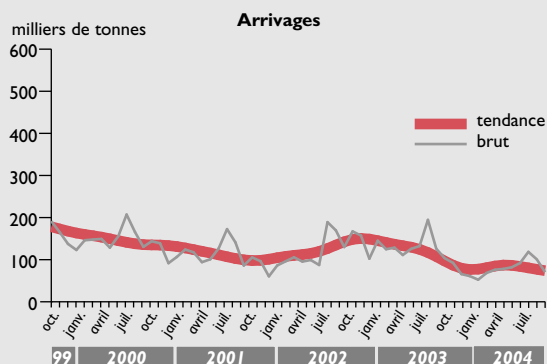
EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+16,8 %	+9,0 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Le fret ferroviaire recule de 25,5 % ce trimestre-ci. Respectivement, les expéditions baissent de 25,1 % et les arrivages de marchandises reculent de 26,5 %. Ces résultats sont à rapprocher de ceux enregistrés par les ports de la région en raison de la baisse importante du trafic de céréales et de la perte de quelques segments de marché suite à la première phase du plan fret.

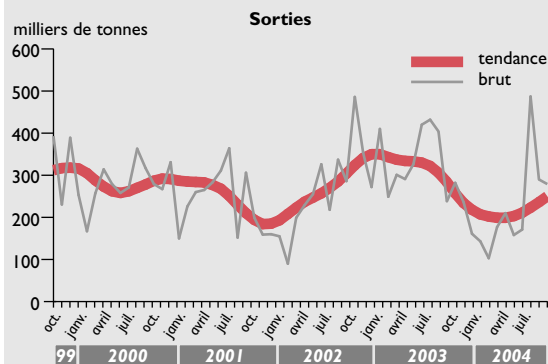
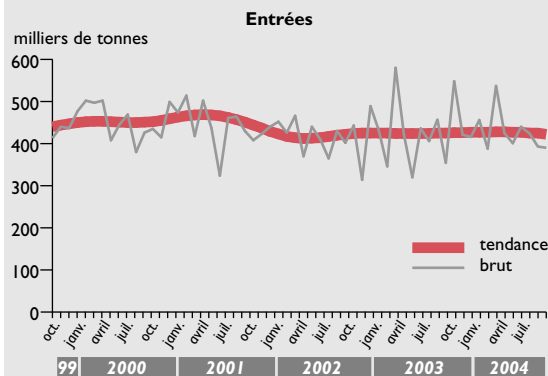


Le trafic global du troisième trimestre 2004 des ports régionaux est en baisse de 1,3 % par rapport au troisième trimestre 2003. Dans le détail, les entrées des ports de la Région reculent de 0,8 % et les expéditions baissent de 1,7 % en raison du recul des exportations de céréales après les résultats exceptionnels de l'année 2003 dont le trafic a avoisiné les 2 millions de tonnes.

Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Expéditions	-3,3 %	-25,1 %
Arrivages	-31,8 %	-26,5 %
TOTAL	-10,9 %	-25,5 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

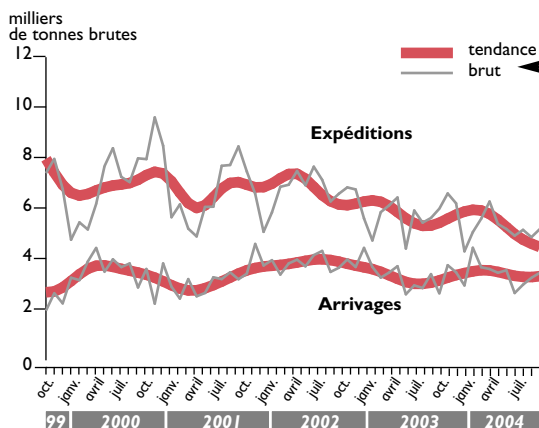


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Entrées	+7,7 %	-0,8 %
Sorties	-48,1 %	-1,7 %
TOTAL	-18,5 %	-1,3 %

Transport combiné⁽¹⁾



Le transport combiné recule de 3,8 % durant le troisième trimestre 2004. Dans le détail, les expéditions sont en recul de 10,3 % et les arrivages ont progressé de 8,2 %.

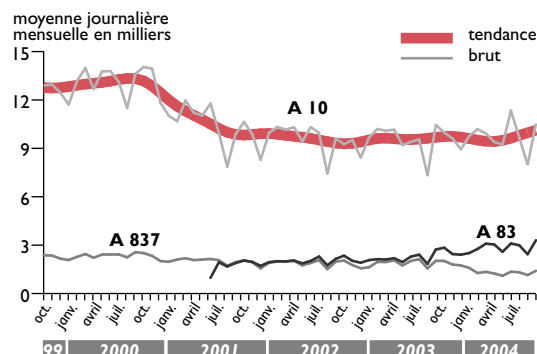
Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau augmente : 1,9 % par rapport au troisième trimestre 2003. Le phénomène observé les trimestres précédents se poursuit : l'autoroute A837 (Saintes-Rochefort) enregistre une baisse du nombre de PL comptabilisés de 32,4 % et l'A83 (Niort) connaît une augmentation de 25,3 % du nombre de poids-lourds comptabilisés aux péages autoroutiers en raison de l'interdiction faite aux poids lourds de traverser la ville de Marans. Ces derniers semblent donc se reporter sur un itinéraire empruntant l'A83.

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

Source : CNC

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Expéditions	-7,2 %	-10,3 %
Arrivages	+3,8 %	+8,2 %
TOTAL	-3,2 %	-3,8 %

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



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 04 2 ^e trim 03	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+3,4 %	+1,9 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin septembre 2004

- ✓ L'opinion exprimée par les chefs d'entreprises concernant la situation économique durant le troisième trimestre 2004 reflète l'atonie de la situation économique que connaît la zone euro depuis plusieurs trimestres. Les opinions relatives au niveau d'activité du secteur du transport national sont en demi-teinte : le **transport à longue distance** conserve un solde négatif (-13) depuis deux trimestres. Les **transports urbains** qui jusque-là connaissaient une relative stabilité, ont un solde d'opinion négatif -15 et le **transport à courte distance** qui tirait son épingle du jeu, a un solde d'opinion négatif -2.
- ✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il reste difficile d'évaluer l'évolution du trafic international des entreprises de la région. On constate que l'**activité internationale** 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 de l'Est.
- ✓ Les **trésoreries** sont tendues comme le montrent les soldes d'opinion des transporteurs de la région depuis plusieurs trimestres (-27 en solde d'opinion). Les soldes d'opinion concernant les **prix du transport** sont également négatifs (-8) depuis plusieurs trimestres en raison des difficultés que rencontrent les entreprises de transport pour répercuter l'aug-

mentation de leurs charges sur les prix du marché. Les **délais de paiement des clients** sont globalement stables mais une proportion de plus en plus grande d'entreprises déclarent que leurs clients ont allongé leurs délais de paiement.

- ✓ Les soldes d'opinion concernant le **recrutement** de conducteurs routiers qui jusque-là, démontraient une certaine stabilité, sont mitigés : +4 en solde d'opinion pour le trimestre passé alors que les prévisions concernant les recrutements pour le trimestre à venir sont négatives avec un solde d'opinion de -7.
- ✓ On constate depuis plusieurs trimestres que les **entreprises sont peu nombreuses à investir dans du matériel de transport**. L'achat de véhicules correspond essentiellement au renouvellement du parc. Cette tendance perdure pour le trimestre à venir (-60 en solde d'opinion) avec 91 % des achats qui correspondent au renouvellement du parc. Les entreprises jouent donc la carte de la prudence en limitant leur niveau d'endettement, signe de leurs difficultés à investir sans grever leurs coûts de revient.

* **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

Circulaire du 11 octobre 2004 relative à l'usage des feux de croisement de jour

Lors du comité interministériel de Sécurité Routière du 7 juillet 2004, la décision a été prise d'inciter tous les conducteurs de véhicules à moteur à utiliser les feux de croisement durant la journée pour une période d'expérimentation du 30 octobre 2004 au 27 mars 2005.

Cette expérimentation concerne les automobilistes, les motocyclistes, les conducteurs de poids lourds, d'autocars et de quads et s'applique à l'ensemble du réseau routier à l'exception des agglomérations. Après cette période test, une évaluation sera menée en fonction de laquelle la décision sera prorogée ou abandonnée.

Changement de statut pour le Port de commerce de La Rochelle à partir du 1^{er} janvier 2006

Un décret vient d'être publié au Journal Officiel pour classer le port de commerce de La Rochelle en port autonome. Jusqu'à présent, le port de La Pallice était classé 2^e port d'intérêt national et sa gestion était assurée par la CCI de La Rochelle depuis 1890. Ce changement de statut signifie que la gestion portuaire relèvera d'un établissement public au sein duquel siègeront, sous l'autorité d'un « commissaire du gouvernement », des représentants de la chambre de commerce, du Conseil Général, du Conseil régional, de la ville de La Rochelle et de la Communauté d'agglomération. La nouvelle structure reprendra les actifs et passifs du port ainsi que le personnel de la chambre de commerce et les dockers.

De nouvelles dessertes TER entre Angoulême -Saintes -Royan et Niort -Saintes -Royan

La Région Poitou-Charentes et la SNCF ont mis en place de nouvelles liaisons TER depuis le 12 décembre 2004. C'est ainsi près de 41.000 km.trains annuels qui ont été créés. Ces évolutions permettent notamment :

- d'améliorer et d'offrir de nouvelles correspondances TGV à Niort et Angoulême, avec un renfort (3 correspondances supplémentaires) l'été par Niort,
- d'offrir de nouvelles possibilités en mi-journée depuis Angoulême vers Saintes (et en correspondance vers La Rochelle),
- de mieux positionner les horaires du matin et du soir pour faciliter les déplacements domicile-travail et domicile-études vers Angoulême et Saintes.

Renseignements : - dans les gares des axes desservis
- www.ter-sncf.com

Suite de la page 1

de chaque salarié au sein de l'entreprise existent. Une action destinée à l'accompagnement de la gestion des ressources humaines était proposée en direction des chefs d'entreprises et pourrait être reconduite en 2005.

Le **développement d'outils de communication** en direction des jeunes et des demandeurs d'emploi devrait permettre une meilleure et plus juste connaissance des métiers du transport routier. Un premier axe vise à améliorer l'information des jeunes, notamment au niveau des collèges, par une meilleure implication des professionnels, à promouvoir l'attractivité des métiers par des outils de communication sur l'image en s'appuyant sur des témoignages de jeunes salariés.

Le second axe porte sur l'adaptation du contenu des formations par l'analyse des situations réelles auxquelles sont confrontées les entreprises et les jeunes en formation dans les deux lycées spécialisés en transport dans la région Poitou-Charentes (lycée Le Porteau à Poitiers et le Lycée J.A. Grégoire à Soyaux).

Le troisième axe concerne la nécessité d'informations précises, notamment sur les métiers de la logistique et du transport de voyageurs dans le tourisme, pour adapter l'offre de formation aux besoins de ces secteurs.

Le COT se veut donc un outil visant à développer la ressource humaine au sein des entreprises, favorisant ainsi le développement du secteur du

transport dans sa diversité, qui comme le soulignait un membre du comité de pilotage, « était exercé par des hommes passionnés, pour des métiers passionnants ».

Les actions à entreprendre dans le cadre de ces orientations, seront définies plus précisément par des groupes de travail et formalisées par une convention d'application pour les années 2005 et 2006.

Contact DRE : Hervé PASCAL ☎ 05 49 55 65 56

Contact Conseil Régional : Service Analyse des Besoins, Orientation, PRDFP ☎ 05.49.55.77 79

Contact DRTEFP : Mission Emploi Cohésion Sociale ☎ 05 49 50 33 42

Pour plus d'informations, voir également le site du CARIF <http://www.carif-poitou-charentes.asso.fr/MASC25/>

Audit sur les fermetures de chantiers de transport combiné d'Amiens (Picardie), Le Mans, Angers (Pays de la Loire), Cognac, Angoulême (Poitou-Charentes), Limoges (Limousin) et Pau (Aquitaine)

L'audit sur les fermetures de chantiers de Transport Combiné (TC) distingue une phase diagnostic et une phase prospective.

1) La phase diagnostic consiste en l'examen des causes et conséquences de la fermeture de chacun des 7 chantiers. En règle générale, 3 explications majeures ressortent :

- ✓ le manque de compétitivité face à la route,
- ✓ les évolutions organisationnelles des opérateurs, dans le domaine commercial (transfert des relations clients vers les sièges régionaux entraînant notamment un sentiment d'abandon) ou technique (recherche d'un meilleur coefficient de remplissage de bout en bout, et d'une limitation du coût d'exploitation passant par le report sur les installations les plus importantes),
- ✓ l'évolution de la dynamique économique, se traduisant par une fragilité due au faible nombre de clients et à la nature de ceux-ci (plus industriels que produits de consommation, ceux-ci étant moins stables dans le temps).

Il ressort que les fermetures sont économiquement justifiées, pour être le résultat d'une évolution discordante de l'offre et de la demande, tant en matière de qualité de service que de prix du transport.

2) L'analyse prospective s'attache à resituer l'avenir des chantiers locaux dans une perspective plus lointaine et géographiquement élargie. De ce point de vue, l'analyse se veut systématique et repère les variables qui ont un rôle moteur sur le système de transport combiné, ainsi que leurs tendances d'évolution. Dès lors, à partir d'hypothèses sur leur développement, il devient possible de bâtir des scénarii différenciés portant sur le devenir souhaité du système, et de là, déduire les dispositifs qui pourraient être mis en place pour concrétiser les perspectives souhaitées. Il ressort de cela que les variables relevant d'actions locales (telles que les mesures de gestion du

transport combiné) sont très dépendantes de variables globales, où dominent les effets de la mondialisation, le renforcement de l'UE et son ouverture à l'Est, les problématiques de développement durable, et la tendance à la polarisation économique sur les grandes métropoles.

L'étude précise différents scénarii sur la ligne directrice suivante :

- ✓ une mondialisation impliquant un accroissement des trafics portuaires européens,
- ✓ une ouverture sur l'Est conduisant à l'émergence de nouveaux flux trans-européens,
- ✓ une exigence de la demande plus forte et plus diversifiée,
- ✓ une problématique de développement durable plus contraignante.

Le maître mot devient la capacité adaptative du transport combiné aux grandes évolutions en cours. Cette capacité pourrait se traduire par des stratégies alternatives, tels que le repositionnement du produit TC sur les grands axes géostratégiques avec un fonctionnement en région de type hub ; et une innovation du produit sous la forme d'une offre complémentaire de service (par exemple, gestion du stock des produits sur les points de destination des trafics).

3) Les petits chantiers pourraient s'intégrer à un fonctionnement global adapté aux évolutions prévisibles, qui pourrait se caler sur les points forts suivants :

- ✓ l'émergence de grandes régions européennes,
- ✓ la création de hubs régionaux traitant des flux massifiés à l'échelle de bassins de fret et apportant un service logistique complémentaire,
- ✓ la mise en place de dessertes locales par rabattement ferroviaire ou routier vers/ depuis ces hubs, passant par un partenariat avec des prestataires locaux centrés sur l'exploitation de ces trafics à courte distance,
- ✓ la réorganisation des opérateurs de TC à l'échelon international répondant à l'exigence des flux trans-européens,

✓ la promotion d'une autorité européenne affectant l'outil et régulant les flux au mieux du développement du TC,

✓ une association des collectivités territoriales locales et des représentations de grandes régions, à la gestion de l'outil, avec l'objectif de maintien de l'équilibre régional par accès au réseau international.

L'étude propose des actions générales pouvant contribuer à la productivité du TC dans un cadre local (telles que par exemple l'uniformisation européenne des aides au mode combiné au titre du développement durable) ; des actions locales où les notions de chantiers de proximité / par rapport au point modal régional, de chantiers d'aménagements des territoires, de terminal dédié ou spécialisé (Cognac) sont sollicités ; enfin des actions de type interrégional, dans un cadre de concertation, regroupant par exemple la Bretagne, les Pays de Loire, le Poitou-Charentes, l'Aquitaine, ceci afin de faire face à la menace d'isolement de la façade atlantique en matière de TC.

Mais partout domine le même souci de rechercher un schéma associant mieux les collectivités à l'amélioration des dessertes ferroviaires fret. Pour ce faire, l'étude mobilise l'outil de coopération que constitue le partenariat public-privé, où la logique est celle du partage des responsabilités, des moyens et des domaines d'intervention. La sous-traitance locale quant au rabattement vers les hubs et tête de « tapis roulants », est mise en avant, pour disposer de moyens plus adaptés qu'un opérateur national, pour des acheminements de courte distance.

Enfin, pour conclure sur les 7 chantiers fermés, 3 semblent condamnés définitivement (Pau, Amiens, Le Mans) pour des raisons notamment de concurrence d'autres chantiers. Les 4 autres (Cognac, Angoulême, Limoges, Angers) pourront faire l'objet d'interventions ciblées mobilisant les différents outils explorés.

Contact : Philippe BAYER : ☎ 05 49 55 65 53

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS
Directeur de la publication : Thierry Hautier - Responsable : André Turcot - Contact : Véronique Roy
☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Oudin

Tiré à 2 200 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires



Région
Poitou
Charentes
La démocratie participative