

Une nouvelle année de croissance pour les transports

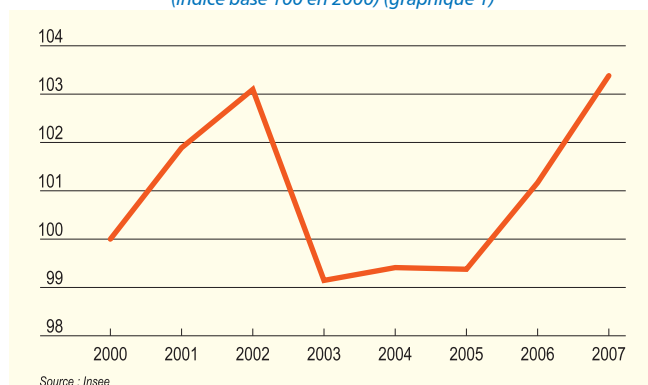
Les transports de marchandises, sur routes et par mer, ont profité d'un contexte économique positif alors que le transport par rail s'est tassé en 2007. Avec en surplus des mesures réglementaires favorables, le transport routier de marchandises confirme son redressement. Les transports de voyageurs ont également bénéficié d'une conjoncture favorable, dopés par une offre accrue pour le transport aérien par l'aéroport de La Rochelle et par l'augmentation des services des transports ferroviaires et routiers de voyageurs.

L'année 2007 a confirmé la tendance initiée en 2006 montrant une bonne tenue de l'activité transport en Poitou-Charentes comme au niveau national. L'année 2006 (+ 1,8 %) et encore plus 2007 (+ 2,2 %) signent une augmentation du nombre d'emplois salariés dans le secteur des transports après une forte baisse en 2003 suivie de deux années de stabilité. Le nombre des salariés du transport atteint 21 000 et retrouve le niveau de 2002, effaçant ainsi en deux années le repli de 2003 (graphique 1).

ACTIVITÉ EN HAUSSE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La bonne tenue de l'activité transport résulte d'une conjoncture économique générale favorable, conjuguée à la possibilité depuis 2006 pour les entreprises de transport routier de marchandises de répercuter la hausse du prix du gazole et donc de ne pas amputer leurs marges. Fait marquant, les investissements, principalement dédiés au renouvellement du parc de véhicules, ont augmenté de + 38,5 %, alors qu'ils étaient différés ces six dernières années. Cette rupture marque la fin de l'attentisme de la profession dans une conjoncture peu dynamique. Elle est aussi liée à l'entrée en vigueur du chronotachygraphe (enregistreur d'activité des conducteurs) électronique européen au 1^{er} mai 2006 (directive européenne).

L'emploi dans les transports
(indice base 100 en 2000) (graphique 1)



Le chiffre d'affaires (*cf. encadré*) des entreprises du transport routier de marchandises a progressé de + 4,9 % en 2007 dans la lignée des années précédentes (*graphique 2*). Le transport de marchandises de «longue distance» (supérieur à 150 Km) a été le principal bénéficiaire de l'augmentation de l'activité transport avec un chiffre d'affaires en hausse de + 5,6 %, celui du transport «de proximité» a également augmenté mais dans une moindre proportion (+ 3 %), annonce possible d'une inversion de la tendance au repliement sur le transport de proximité observée jusqu'en 2006.

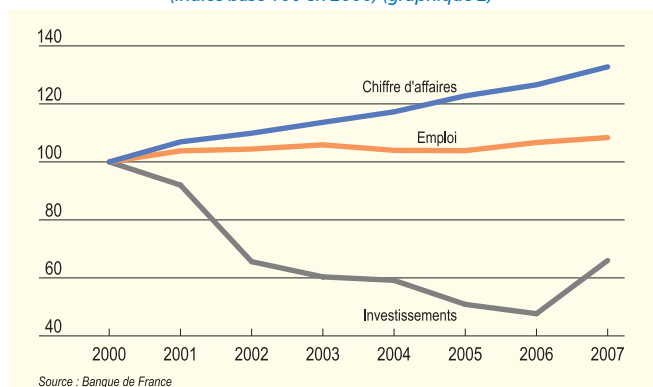
L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) annonce sur une hausse de + 1,4 % des effectifs dans le transport routier de marchandises en 2007 au niveau national, soit + 602 000 salariés, après + 1,7 % en 2006. Cette hausse «modeste» s'explique en partie par le manque de candidats dans le secteur. Des disparités sont constatées selon les activités : le déménagement et les auxiliaires de transport (messengerie, affrètement et organisation de transport international

de fret) voient leurs effectifs reculer. Le transport routier de marchandises reste le premier employeur de la branche (52,4 % des emplois au 1^{er} janvier 2008).

En 2007, et pour la première fois depuis 2001, le nombre d'inscriptions de nouvelles entreprises au registre des transporteurs de marchandises a été supérieur au nombre d'entreprises radiées : 89 inscriptions pour 84 radiations, soit un solde positif de + 5 entreprises (après - 23 entreprises en 2006 et de - 60 en 2005). Le diagnostic d'un «résultat à retardement des conjonctures précédentes» pour l'année 2006 est ainsi confirmé. Le nombre d'inscriptions est stable par rapport à 2006 (*graphique 3*). Les radiations sont quant à elles en forte baisse cette année (- 30 %), expression d'une meilleure viabilité des entreprises. L'accès à la profession (*cf. encadré*) revient à son niveau de 2001, année depuis laquelle les candidats à la profession de transporteur étaient en constante diminution, avec près de 150 accessions au justificatif et à l'attestation de capacité contre 80 en 2006 et 94 en 2005.

D'autres indicateurs permettent de confirmer cette amélioration générale du secteur. Ainsi, la situation vis-à-vis de la condition de capacité financière (*cf. encadré*) s'améliore d'année en année : 88 % des entreprises répondent à cette condition fin 2007, après 81 % en 2006, 77 % en 2005 et 74 % en 2004. Pendant cette même période, la part d'entreprises affichant des capitaux propres négatifs⁽¹⁾ est passée de 10 % en 2004 à 6 % fin 2007. De même, les entreprises détiennent plus de titres de transport (*cf. encadré*) en 2007 (+ 6 % en un an et + 10 % en deux ans). De plus, grâce à la loi du 5 janvier 2006 dite «Sécurité et développement des transports» fixant à 30 jours maximum les délais

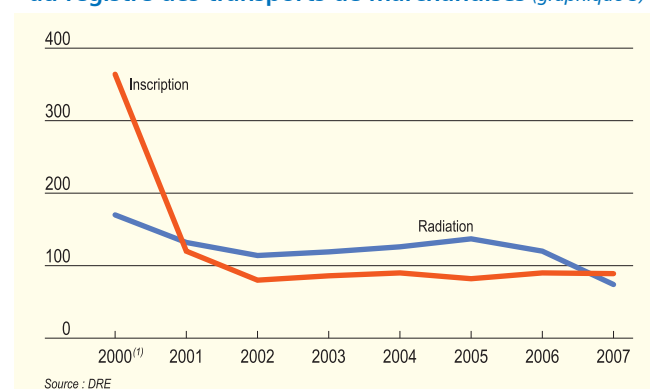
Activité des transports routiers de marchandises
(indice base 100 en 2000) (*graphique 2*)



Données Banque de France sur les chiffres d'affaires, les effectifs et l'investissement

Les tendances sont déterminées à partir de l'analyse des données estimées, collectées directement auprès d'un panel représentatif d'entreprises de la région Poitou-Charentes en janvier 2008 (source ERFAR : enquête rapide de fin d'année - régionale)

Nombre d'inscriptions et de radiations d'entreprises
au registre des transports de marchandises (*graphique 3*)



(1) L'immatriculation des moins de 35 tonnes devient obligatoire

(1) Une entreprise affiche des capitaux propres négatifs lorsque la marge générée ne suffit pas à couvrir les charges et qu'elle s'endette.

Transport routier : aspect réglementaire de la profession

La profession de transporteur routier est une profession dont l'accès est réglementé par le respect de trois conditions obligatoires :

- la condition d'honorabilité du (des) dirigeant(s) de l'entreprise ;
- la condition de capacité professionnelle du dirigeant principal de l'entreprise ;
- la condition de capacité financière de l'entreprise.

La condition de capacité financière constitue une adéquation entre le nombre de véhicules exploités et le montant des capitaux propres dont doit disposer l'entreprise. Cette condition détermine notamment le nombre de licences de transport qui peut lui être attribué. Les montants de capacité financière exigibles sont :

- pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes : 900 euros par véhicule ;
- pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes : 9 000 euros pour le premier véhicule et 5 000 euros pour les suivants.

Les «justificatifs de capacité» et «attestation de capacité» sont des diplômes professionnels qui permettent aux chefs d'entreprises de justifier de leur condition de capacité professionnelle. Les justificatifs sont les diplômes requis pour l'exploitation de véhicules de moins de 3,5 tonnes (obtenus à l'issue d'un stage spécifique de 10 jours), les attestations de capacité sont les diplômes requis pour l'exploitation de véhicules de plus de 3,5 tonnes (obtenues soit par examen écrit, soit par équivalence de certains diplômes de l'enseignement supérieur, soit au vu de l'expérience professionnelle du candidat).

Les titres de transports du transport routier de marchandises. Une entreprise régulièrement inscrite au registre des transporteurs publics routiers de marchandises et des loueurs de véhicules industriels avec conducteur doit disposer de titres de transport pour lui permettre d'effectuer des opérations de transport et/ou de location de véhicules avec conducteur sur le territoire national en transport intérieur, et le cas échéant hors de France en transport international. Lors de son inscription au registre des transporteurs et des loueurs, la DRE délivre à l'entreprise le nombre de copies conformes de la licence communautaire et/ou de la licence de transport intérieur correspondant à son parc ; ensuite en fonction de ses besoins liés notamment à l'augmentation de ce dernier, elle devra demander la délivrance de nouveaux titres, celle-ci est conditionnée par la vérification de la capacité financière.

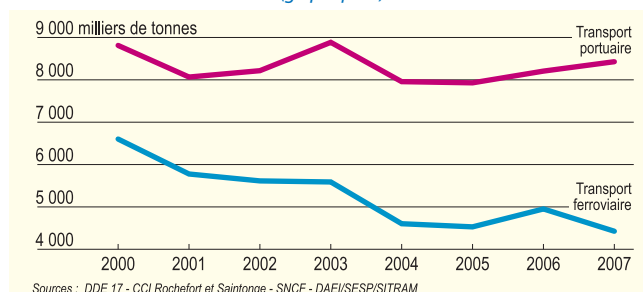
de paiement dans le transport routier, les délais de paiement des clients ont diminué en 2007 de 21 jours en moyenne pour les chargeurs et de 10 à 15 jours dans le secteur de la messagerie. Or une réduction de 20 jours du délai de paiement permet à une entreprise de réaliser un gain de trésorerie de 7 000 à 10 000 euros par véhicule.

Signe supplémentaire de la bonne santé du secteur, le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires neufs poursuit son augmentation (+ 5,2 %), au même niveau que celui de la France entière (tableau 1).

DES RÉSULTATS CONTRASTÉS DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRE ET PORTUAIRE DE MARCHANDISES

En 2007, la hausse de l'activité des transports maritimes se poursuit. Le trafic régional connaît une hausse de + 2,7 %, atteignant 8,4 millions de tonnes transportées, restaurant là aussi une croissance après la mauvaise année 2004 (graphique 4). Le Port autonome de La Rochelle réalise à lui seul 90 % de ce trafic. Sa croissance a été en 2007 de + 3,3 %. Sur deux ans, le port autonome de La Rochelle a accompli la meilleure performance des ports autonomes (+ 10 % de croissance). Cette croissance est portée par une augmentation des volumes de produits pétroliers (+ 1,1 %), et une augmentation importante du trafic des produits forestiers (+ 12 %), alors que le volume des céréales transportées est en baisse (- 4,8 %). Le trafic des conteneurs, pour lequel des installations complémentaires sont prévues (extension sur l'Anse

Transports ferroviaire et portuaire de marchandises
(graphique 4)



Immatriculation de véhicules utilitaires neufs (tableau 1)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Évolution 06/05 (%)	Évolution 07/06 (%)
Poitou-Charentes	11 689	12 680	11 579	10 713	11 156	11 679	12 172	12 806	+4,2	+5,2
France	473 725	490 229	453 688	420 212	448 202	466 411	482 258	507 366	+3,4	+5,2

Sources : DAEI-SESP - FCA

Véhicules utilitaires = camions et camionnettes, tracteurs routiers, remorques et semi-remorques

Saint-Marc à l'horizon 2013), constitue une cible de développement du port de La Rochelle et augmente de + 8 %. L'année 2007 est également une bonne année pour le port de Rochefort, où l'activité est en hausse de + 7,7 %, portée essentiellement par les importations d'engrais (+ 30 %) et de bois du Nord (+ 10 %). Pour Tonnay-Charente, la situation a été plus difficile ; l'activité est en baisse de - 16,6 %. Ce port, spécialisé dans les céréales, a subi la chute significative de plus de - 30 % du tonnage de céréales exportées en 2007.

Le transport ferroviaire SNCF connaît une évolution plus sombre. Le tonnage transporté a baissé de - 10,6 % en 2007. La baisse, contenue durant le 1^{er} semestre (- 1,5 %), s'est précipitée au 3^e trimestre (- 16,6 %), et amplifiée au 4^e trimestre (- 21,3 %). Ceci n'est pas contradictoire avec la volonté de développer un transport alternatif au transport routier. Ces chiffres reflètent les effets de la stratégie de désengagement mise en place en 2007 sur le wagon isolé (procédure initiée par la SNCF de recentrage sur des trains complets, afin de rentabiliser les flux), pris en charge par des entreprises privées. Le phénomène diffère selon les départements. Alors que le trafic SNCF des Deux-Sèvres suit, en l'amplifiant, la tendance régionale (- 20 %), le phénomène est moins ample dans la Vienne (- 3 %). Il s'inverse un peu en Charente-Maritime (+ 3,5 %), et largement en Charente (+ 85,5 %). Cette désynchronisation renvoie sans doute aux pertes de marché de fret SNCF sur les matériaux de carrière (Deux-Sèvres), récupéré par les entreprises de transport de proximité (Colasrail), et à l'effet de la massification des trafics du port autonome de La Rochelle (Charente-Maritime). Pour le département de la Charente, ces bons résultats sont liés à la réouverture de la plate-forme de transport combiné de Cognac.

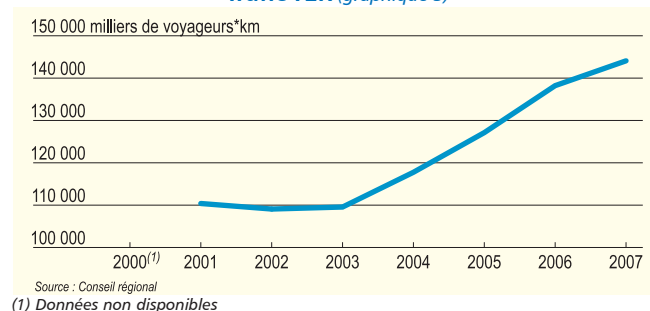
FRÉQUENTATIONS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN HAUSSE POUR LE TRAIN ET L'AVION, STABLES POUR LA ROUTE

Sur le plan national, l'année 2007 est marquée par une certaine hétérogénéité des résultats concernant le transport de voyageurs, le 4^e trimestre montrant un recul significatif des transports ferroviaires et aériens, conséquence des mouvements sociaux. Néanmoins, les transports de voyageurs augmentent globalement de + 3,8 % sur l'année 2007.

Au niveau national, les transports ferroviaires de voyageurs ont augmenté de + 2,3 % par rapport à 2006 du fait du dynamisme du trafic TGV, de la forte activité touristique de la France et de l'ouverture de la ligne LGV Est (mettant Poitiers à 4 heures 45 de Strasbourg). Le trafic par le Transport express régional (TER) continue sa progression en Poitou-Charentes en 2007 (graphique 5)

mais celle-ci est plus modérée que les années précédentes : + 4,2 % après + 8,9 % en 2006. La hausse du trafic a été limitée en partie en raison de la grève des cheminots des mois d'octobre et de novembre dernier. En effet, durant les trois premiers trimestres 2007, le trafic a respectivement cru de + 7,4 %, + 3,3 % et + 7,9 %.

Trafic TER (graphique 5)



Orientations pour le transport ferroviaire régional

Dans le cadre de sa politique de développement du transport ferroviaire de voyageurs, le Conseil régional Poitou-Charentes a mis en place une desserte péri-urbaine entre La Rochelle et Rochefort, comprenant la création de deux nouveaux points d'arrêts en 2007 (Saint-Laurent de la Prée et Angoulins). Le développement de l'offre ferroviaire régionale et le programme d'amélioration de la qualité de service envers les usagers, comme le nouveau programme tarifaire (cartes et abonnements TER, tarification multi modale entre La Rochelle et Rochefort), sont des points clés du projet de service 2007-2016 entre la SNCF et la Région Poitou-Charentes. En outre, la modernisation des lignes a été retenue comme une priorité pour le contrat de projet État-Région 2007-2013. À cela s'ajoutent le renforcement de l'inter modalité, la rénovation des gares, la création de nouveaux arrêts et le développement des services qui contribueront à l'amélioration de la qualité de l'offre et à l'accroissement de la fréquentation du réseau.

Depuis juillet 2007, la Région expérimente autour de Saintes l'utilisation du B30, agro-carburant composé de diesel (70 %) et de diester (30 %), pour faire rouler les TER. L'expérimentation est prévue pour durer deux ans.

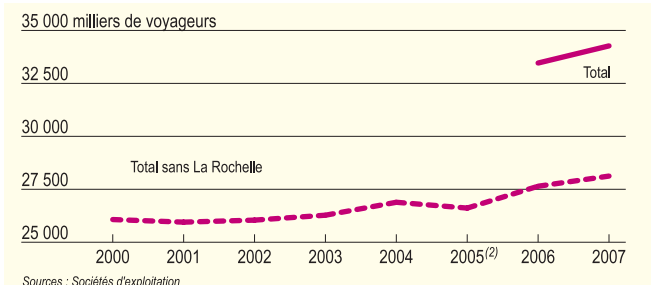
Les transports collectifs routiers de voyageurs, urbains et interurbains, progressent nationalement de + 3,8 % en 2007. La répartition des villes de la région en terme de nombre de voyageurs utilisant le Transport Collectif Urbain (TCU) est stable par rapport à 2006 : Poitiers assure 41 % du trafic, Angoulême 27 %, La Rochelle 18 %, Niort 9 % et Châtelleraut 6 %. La fréquentation des Transports collectifs urbains en 2007 augmente de + 1,7 % en 2007 (graphique 6). Elle est stable dans les agglomérations de Niort et Angoulême et en légère augmentation à Châtelleraut (+ 2,1 %) ou Poitiers (+ 3,1 %). La plus forte croissance de fréquentation concerne l'agglomération de La Rochelle avec + 6 %, cette évolution peut être associée à la campagne commerciale en faveur de l'utilisation du bus menée à la fin de l'année 2006.

En France métropolitaine, le transport aérien progresse globalement de + 2,1 % pour l'international tandis que la fréquentation des lignes intérieures décline de - 4,4 %. La croissance est plus forte dans la région et

le nombre de voyageurs aériens y est globalement en hausse de + 6,3 %. Cette hausse est portée par le développement de l'aéroport de La Rochelle (graphique 7), qui connaît une progression de la fréquentation en 2007 (+ 21,8 %), la plus forte enregistrée par un aéroport français en 2007. Deux nouvelles lignes ont été ouvertes (celles de Londres-Gatwick et Manchester) et une troisième rotation vers Lyon a été mise en place (les mercredis, jeudis et vendredis) portant à 14 le nombre de liaisons hebdomadaires. Le cap des 200 000 passagers a été franchi, avec 12 destinations actuellement proposées. En 2007, une étude a été lancée pour étendre l'aérogare et le parking pour les véhicules.

A contrario, Poitiers-Biard voit le nombre de ses voyageurs diminuer de - 10,3 % en 2007. Il ne semble pas y avoir eu substitution entre La Rochelle et Poitiers-Biard. La baisse s'explique principalement par la fermeture hivernale de la liaison vers Londres dès la fin octobre, liaison rassemblant l'essentiel des passagers commerciaux de l'aéroport.

Transports collectifs urbains⁽¹⁾ (graphique 6)

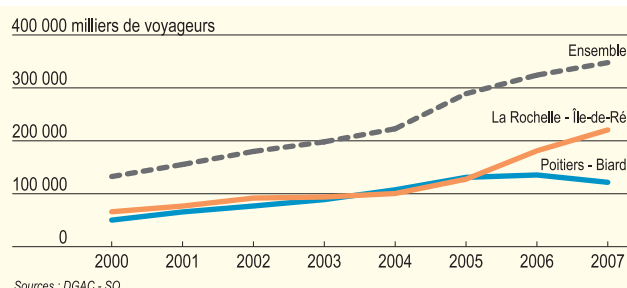


Sources : Sociétés d'exploitation

(1) Modification importante en 2006 des modes de calcul pour La Rochelle, ne permettant pas les comparaisons passées.

(2) Modification des calculs en 2005 pour Poitiers

Transport aérien de voyageurs (graphique 7)



Sources : DGAC - SO