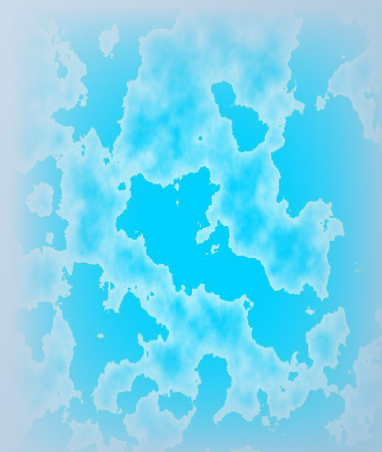


# L'activité des secteurs économiques

**AGRICULTURE**  
**INDUSTRIE**  
**CONSTRUCTION**  
**TRANSPORTS**  
**TOURISME**



# Transport

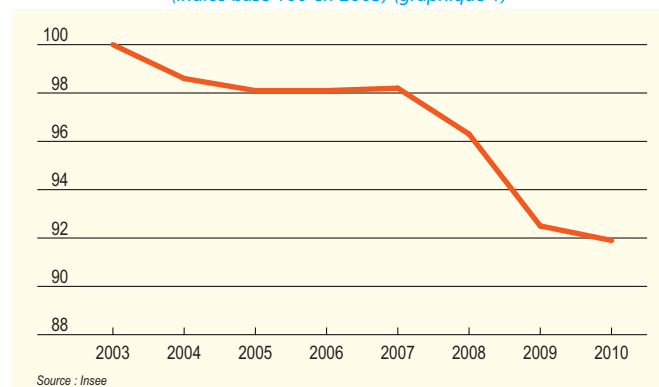


## Le transport de marchandises sort du tunnel

**Le transport de marchandises se porte mieux en 2010. Les chiffres d'affaires du transport routier sont en hausse. Mais la reprise reste timide car elle n'a pas permis d'améliorer la santé financière des entreprises. En ce qui concerne le transport maritime, il augmente sensiblement : le port de La Rochelle talonne à présent celui de Bordeaux. La part des marchandises transportées par le rail est aussi en forte hausse. En revanche, le transport de voyageurs reste perturbé.**

Le secteur des transports affiche de meilleurs résultats mais l'emploi, qui avait déjà reculé en 2009, recule à nouveau en 2010 (*graphique 1*). À noter toutefois que ce recul de l'emploi est moins fort que l'année précédente (-1 % en 2010 contre -4 % en 2009).

**Emploi salarié dans les transports**  
(indice base 100 en 2003) (*graphique 1*)

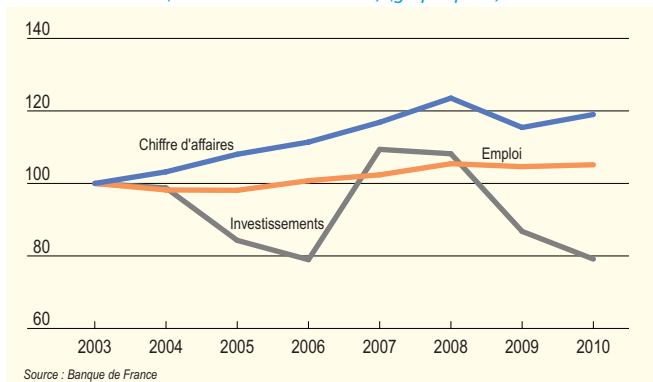


### TIMIDE REPRISE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Après la crise fortement ressentie en 2009 par les entreprises de transport routier de marchandises, on observe, pour l'année 2010, une légère reprise de l'activité. Le secteur semble retrouver quelques couleurs mais la situation financière des entreprises reste délicate.

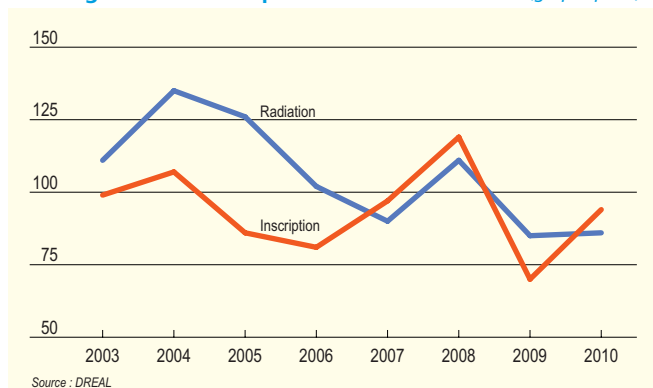
Premier signe de reprise, selon les professionnels du secteur, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de marchandises en Poitou-Charentes pour l'année 2010 se redresse de 3,1 % par rapport à celui de 2009 (*graphique 2*). L'emploi dans ce secteur est en légère hausse (+0,5 %).

### Activité des transports routiers de marchandises (indice base 100 en 2003) (graphique 2)



Autre signe de reprise, l'accès aux professions de responsable d'entreprise de transport routier de marchandises s'améliore. En effet, le nombre de certificats de capacité professionnelle délivrés en 2010 augmente de 2 % par rapport à 2009. De plus, le nombre d'entreprises nouvelles inscrites au registre des transporteurs est en augmentation (92 inscriptions en 2010 contre 70 en 2009), le nombre d'entreprises radiées, quant à lui, reste stable (graphique 3).

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



Autre signe d'amélioration de la situation, le nombre de licences détenues par les entreprises régionales de transport routier augmente de 1 % par rapport à 2009 pour atteindre le chiffre de 14 630 fin 2010. De plus, le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires neufs a augmenté de 10 % en 2010 au niveau régional comme au niveau national (tableau 1).

Toutefois la reprise reste fragile concernant la situation financière des entreprises. La dégradation de leur capacité financière (encadré 1) entamée en 2009 se poursuit en 2010. En effet, 16 % des entreprises ne répondent pas à cette condition fin 2010 contre 14 % fin 2009. Parallèlement, le nombre d'entreprises présentant des capitaux propres négatifs (encadré 2) ne diminue pas. Il représente 8 % du nombre total des entreprises inscrites.

**1** La capacité financière est une adéquation entre le montant des capitaux propres de l'entreprise et le nombre de véhicules qu'elle exploite. Pour le transport public routier de marchandises, ce montant exigible est fixé à 900 euros pour chaque véhicule de Poids Maximum Autorisé (PMA) n'excédant pas 3,5 tonnes, et de 9 000 euros pour le 1<sup>er</sup> véhicule de PMA excédant 3,5 tonnes puis 5 000 euros pour les véhicules suivants.

**2** On appelle « capitaux propres » la valeur totale des actifs de l'entreprise diminuée du total de ses dettes. Ces capitaux sont négatifs lorsque les dettes sont supérieures aux actifs.

### Immatriculations de véhicules utilitaires neufs (tableau 1)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Évolution (en %)	
									2009/2008	2010/2009
Poitou-Charentes	10 713	11 156	11 679	12 172	12 806	13 239	9 892	10 842	-25,3	+9,6
France	420 212	448 202	466 411	482 258	507 366	514 545	395 437	435 105	-23,1	+10,0

Source : MEEDDM-SoeS-FCA

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

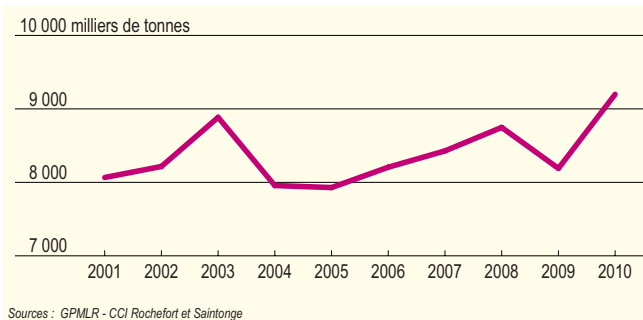
# Transport

## RECORD POUR LE TRAFIC MARITIME DE MARCHANDISES À LA ROCHELLE

Les grands ports maritimes métropolitains n'ont pas uniformément profité de la reprise économique de 2010. Si Rouen et La Rochelle affichent des taux de croissance à deux chiffres en matière de trafic, Marseille et Nantes Saint-Nazaire progressent bien plus modérément et Le Havre, Dunkerque et Bordeaux, enregistrent un recul par rapport à 2009.

Le trafic portuaire régional (ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente) a enregistré une augmentation de 12,5 % en 2010 par rapport à 2009 (graphique 4). Cette progression de plus de 12 % repose sur les bons résultats des céréales (+20 %), des produits papetiers (+29 %), des vracs agricoles (+20 %) et, dans une moindre mesure, des produits pétroliers (+2 %).

Transport portuaire de marchandises (graphique 4)



Le trafic 2010 du Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) a dépassé les 8,4 millions de tonnes ce qui constitue un niveau record. Ce volume lui permet de talonner le port de Bordeaux.

L'année 2010 est aussi une excellente année pour le port de Rochefort qui enregistre une hausse de 61,2 % des trafics sur l'année, constitués pour l'essentiel par du bois et des engrais. Pour mémoire, la fermeture durant les 8 premiers mois de l'année 2009 de l'usine Timac fabricant des engrais avait fortement pénalisé les résultats en 2009.

A *contrario*, le port de Tonnay-Charente enregistre un fort recul de son trafic en 2010 (-21,3 %). Cette baisse est en lien direct avec la baisse des volumes de céréales transportés via ce port. En fait, les volumes de céréales étant devenus trop gros pour être expédiés via Tonnay, ils sont reportés sur le GPMLR.

## HAUSSE À DEUX CHIFFRES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Dans un contexte politique et sociétal favorable aux modes alternatifs à la route, le transport ferroviaire de marchandises régional se développe. En Poitou-Charentes, tous opérateurs confondus, les volumes de marchandises transportés par le rail en 2010 sont en hausse de plus de 13 % par rapport à 2009.

En dépit des difficultés liées à la politique de restructuration de Fret SNCF, les tonnages transportés par fret SNCF ont augmenté de 7,9 % par rapport à 2009. Son activité ferroviaire en 2010 a été largement portée par une bonne campagne céréalière et de fortes exportations via le Port de La Rochelle. La part des marchandises transportées par le rail qui arrivent au GPMLR ne cesse de s'accroître. Sur les trois dernières années, la hausse des volumes transportés par la SNCF qui arrivent au port de La Rochelle atteint 35 %.

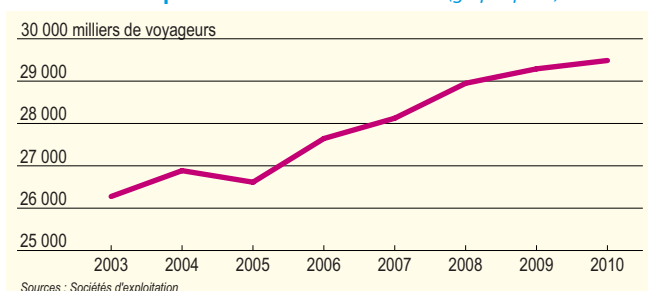
Les deux autres opérateurs ferroviaires, Colas-Rail et Naviland Cargo, enregistrent également des volumes en forte progression. Les trafics du principal opérateur privé de la région, Colas Rail, ont augmenté de 42,1 % par rapport à 2009. La ligne de transport combiné Cognac-le Havre affiche d'excellents résultats durant les 6 premiers mois de l'année. À partir du mois de juillet, le trafic est dévié sur la plate-forme de Bordeaux-Hourcade en raison de la fermeture de la voie ferrée Angoulême-Saintes pour travaux jusqu'en mai 2011.

## DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS EN LÉGÈRE BAISSÉ DE FRÉQUENTATION

En Poitou-Charentes, le trafic ferroviaire interne à la région et interrégional enregistre un recul de 3,4 % par rapport à 2009. Cette baisse est à relativiser puisqu'elle intervient après plusieurs années de hausse continue et notamment, une année 2008 exceptionnelle en lien avec la hausse des prix du pétrole et l'important report modal qui s'est opéré à ce moment-là. L'année 2009 avait marqué une inflexion de tendance, qui s'est stabilisée en 2010. Ainsi, les niveaux de fréquentation en 2010 sont plus faibles qu'en 2008 et 2009 mais ont un niveau supérieur à 2007.

La fréquentation des transports collectifs urbains des principales villes de la région est en augmentation de 0,8 % en 2010 par rapport à 2009 (graphique 5), ce qui représente plus de 290 000 voyages supplémentaires. Seuls les réseaux de Poitiers (-2,6 %) et de Royan (-0,7 %) enregistrent une baisse de leur fréquentation. Niort (+12,5 %) et Châtelleraut (+6,2 %) connaissent une forte progression. Elle est plus légère à Saintes (+3,3 %), Cognac (+2,2 %), Rochefort (+1,9 %), La Rochelle (+0,9 %) et Angoulême (+0,4 %).

Transports collectifs urbains<sup>(1)</sup> (graphique 5)



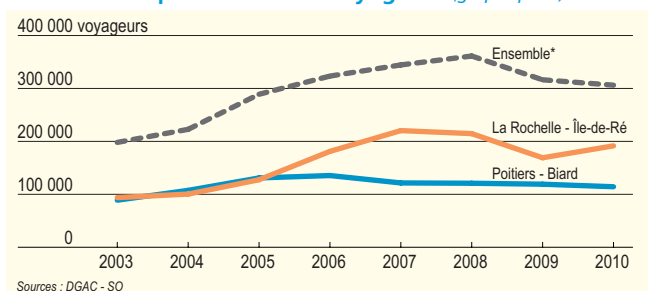
Sources : Sociétés d'exploitation

(1) Poitiers, Angoulême, Niort, Châtelleraut

Compte tenu de modifications importantes des modes de calcul en 2006 et en 2008, les données concernant La Rochelle n'ont pas été intégrées dans le graphique.

Au niveau de la région Poitou-Charentes, le nombre de voyageurs aériens est en baisse de 3,2 % par rapport à 2009 (graphique 6). La situation est cependant très différente d'un aéroport à l'autre : le trafic de celui de La Rochelle est en hausse (+13,4 %) alors que celui de Poitiers est en baisse (-4 %). L'aéroport de La Rochelle enregistre une progression grâce à l'ouverture de deux nouvelles lignes vers Oslo et Cork et aux bons résultats des lignes vers Bruxelles, Southampton et Londres. L'aéroport de Poitiers enregistre une diminution de son trafic en dépit de l'ouverture de la ligne vers Barcelone-Gérone qui a représenté plus de 8 500 passagers.

Transport aérien de voyageurs (graphique 6)



Sources : DGAC - SO

\* Ensemble comprend tous les aéroports de la région : Poitiers, La Rochelle, Angoulême, Rochefort et Royan (aucun vol à Royan depuis 2008)

## DÉFINITIONS

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.

Les «justificatifs de capacité» et «attestations 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 transport 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 Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) 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.