

Maintien de l'activité des transports

En 2008, les transports routiers et maritimes de marchandises ont plutôt bien résisté.

Seul le transport ferroviaire de marchandises a enregistré des résultats en repli, liés en partie à l'abandon de la prise en charge des wagons isolés.

En fait, le trafic fret SNCF recule à nouveau avec un report partiel de son activité auprès du principal opérateur ferroviaire privé présent dans la région. La plate-forme de transport combiné de Cognac enregistre aussi de bons résultats. Les transports collectifs de voyageurs (à l'exception du transport aérien) ont bénéficié d'une fréquentation en augmentation. En effet, la hausse des carburants a favorisé ce mode de transport, aux dépens de la voiture. À cela s'ajoute une offre de transports de la Région plus importante (nouveaux arrêts desservis, nouvelle tarification).

L'année 2008 est caractérisée par une bonne tenue de l'activité transport en dépit du retournement de conjoncture économique de la fin d'année. L'emploi salarié (y compris intérimaires) dans les transports recule de - 1,3 % en 2008 (*graphique 1*).

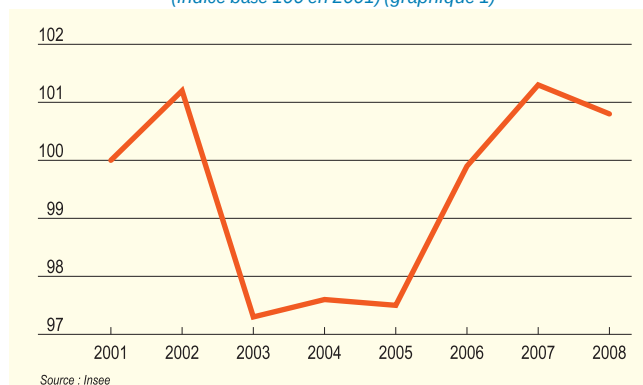
Le secteur régional du transport routier de marchandises s'est bien maintenu en 2008 et le transport collectif de voyageurs (à l'exception du transport aérien) a continué à se développer progressivement.

MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Selon les professionnels du secteur, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de marchandises progresse de + 5,7 % en 2008, au même rythme que les années précédentes (*graphique 2*). Une partie de la hausse s'explique par celle des prix du transport qui ont eu la possibilité d'intégrer la hausse des prix du carburants.

En fait, après deux années consécutives d'activités soutenues en matière de transport routier de marchandises, l'année 2008 a connu un contexte économique

Emploi salarié dans les transports
(indice base 100 en 2001) (*graphique 1*)



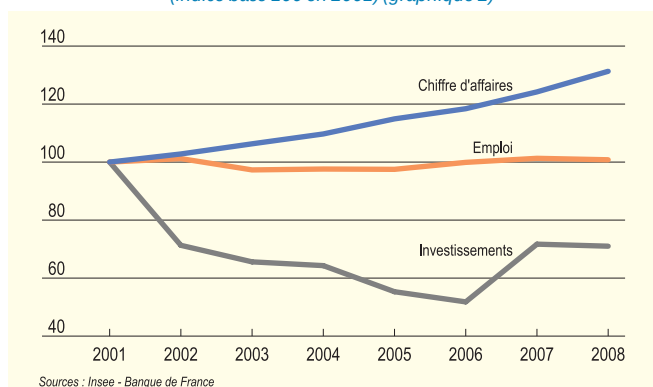
difficile marqué par une forte augmentation des prix du carburant au 1^{er} semestre et un brusque ralentissement de l'activité générale au 2nd semestre. L'envolée du prix du carburant, amorcée fin 2007, a perduré une bonne partie de l'année, pénalisant les entreprises de transport de marchandises et de voyageurs qui ont vu leurs coûts variables exploser. À partir du 2nd semestre, le ralentissement économique s'est installé, freinant la demande intérieure. Et l'activité ralentie des secteurs

de l'automobile, du BTP, de l'industrie agroalimentaire et manufacturière a freiné la demande de transport de marchandises.

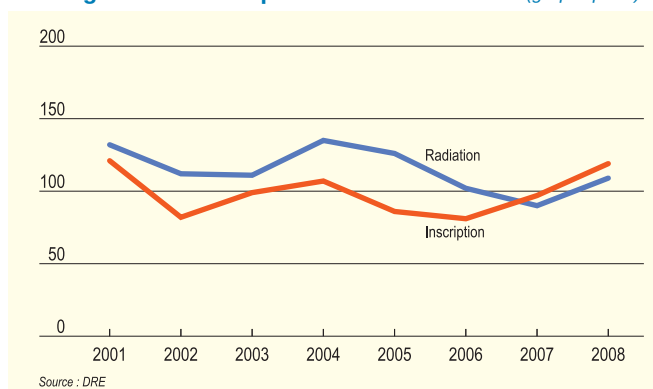
Toutefois, pour la deuxième année consécutive, le nombre d'inscriptions d'entreprises nouvelles au registre des transporteurs de marchandises a été supérieur au nombre d'entreprises radiées de ce même registre : 119 inscriptions pour 109 radiations (graphique 3). Bien que le nombre de radiations d'entreprises soit plus important en 2008 qu'en 2007 (+19 radiations), le nombre d'inscriptions a également été en hausse (+ 22 inscriptions). La région Poitou-Charentes a donc gagné 10 entreprises en 2008 (gain de 7 entreprises en 2007) alors qu'elle en perdait régulièrement les années précédentes (perte de 21 entreprises en 2006 et de 40 en 2005). Ce phénomène semble pouvoir s'expliquer par la relative bonne santé financière des entreprises consolidée en 2006 et 2007, qui ont ainsi pu résister à la dégradation de la conjoncture économique du secteur. Elles sont aidées par les mesures spécifiques prises en leur faveur telles que l'amélioration du processus de remboursement de la TIPP, l'allègement de la taxe professionnelle et la possibilité de répercuter les hausses du carburant dans les contrats de transport.

D'autres indicateurs permettent de confirmer cette bonne tenue du secteur. En effet, les entreprises du secteur affichent une meilleure santé financière en 2008 : 89 % des entreprises respectent la «capacité financière» (cf. définitions) exigée pour le transport public routier de marchandises contre 86 % en 2006 et seulement 76 % en 2000. Et, la part des entreprises affichant des capitaux propres négatifs (cf. définitions) a encore reculé en 2008 : - 6 % contre - 10 % en 2006 et - 17 % en 2000. De plus, le nombre de titres de transport détenus par les entreprises a augmenté de + 4 %. Signe supplémentaire de la bonne résistance du secteur, le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires neufs s'accroît encore de + 3,4 % (cf. tableau), même si ce rythme est légèrement inférieur à celui de l'ensemble de la France (+ 4,1 %).

Activité des transports routiers de marchandises
(indice base 100 en 2001) (graphique 2)



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



Immatriculations de véhicules utilitaires neufs

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Évolution 07/06 (%)	Évolution 08/07 (%)
Poitou-Charentes	12 680	11 579	10 713	11 156	11 679	12 172	12 806	13 239	+5,2	+3,4
France	490 229	453 688	420 212	448 202	466 411	482 258	507 366	528 295	+5,2	+4,1

Sources : Soes - FCA

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

Par ailleurs, la profession de transporteur routier (cf. définitions) avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes attire à nouveau les candidats. En effet, 89 accessions à l'attestation de capacité (cf. définitions) ont été enregistrées en 2008. Elles reviennent au niveau de 2001, année depuis laquelle les candidats à la profession de transporteur étaient en constante diminution.

DES RÉSULTATS CONTRASTÉS DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRE ET PORTUAIRE

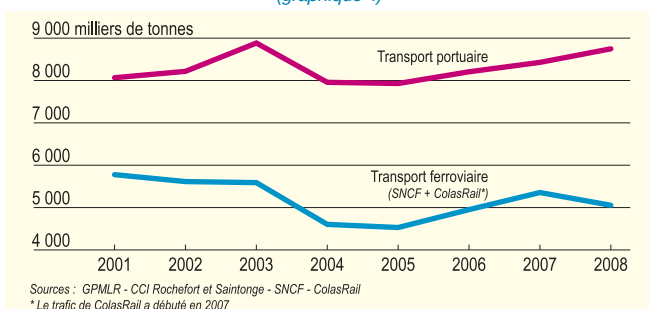
Le ralentissement de l'activité économique mondiale à partir du 3^e trimestre affecte la plupart des Grands ports maritimes (GPM) français mais également les ports européens. Néanmoins, sur l'année, le trafic portuaire de la région Poitou-Charentes est en hausse. En effet, les volumes transportés au niveau des ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente progressent de + 3,8 %, dépassant les 8,7 millions de tonnes (graphique 4).

Le Grand port maritime de La Rochelle (cf. encadré) a enregistré de bons résultats avec un trafic en hausse de + 4,3 % en 2008 (à titre de comparaison, dans l'ensemble des GPM, la progression des tonnages traités n'est que de + 1 %). Dans le détail, le trafic de céréales augmente de + 29,6 % (en lien avec la hausse des récoltes céréalières dans l'agriculture), celui des produits papetiers progresser de + 13,2 %, mais celui des produits pétroliers chute de - 5,5 %, et celui des grumes recule de - 21,6 %. Ces bons résultats s'expliquent par une moindre dépendance vis-à-vis des marchés asiatiques.

L'année 2008 est également une bonne année pour le port de Tonnay-Charente qui voit son activité croître de + 16,6 %. Le bon niveau des sorties de ferraille compense les baisses concernant les céréales.

Le trafic du port de Rochefort affiche un recul de - 10,5 %. Les résultats de novembre et de décembre 2008 ont fortement pénalisé les chiffres de l'année, alors que le début de l'année affichait une progression de + 10 %.

Transports ferroviaire et portuaire de marchandises
(graphique 4)



Le transport ferroviaire de marchandises réalisé par la SNCF connaît une année 2008 plus sombre puisque le tonnage transporté a baissé de - 8,4 %. La baisse a été forte au cours du premier semestre (- 16,4 % au 1^{er} trimestre, et - 18,7 % au 2^e trimestre), une amélioration a été perceptible au 3^e trimestre (+ 7,7 %), et un recul a été à nouveau enregistré au 4^e trimestre (- 6,8 %). L'arrêt de la prise en charge des wagons isolés, et l'arrivée d'opérateurs privés (Naviland Cargo, Colasrail...) sur

Le Grand port maritime de La Rochelle (GPMLR) remplace le port autonome de La Rochelle

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

Objectif de la réforme portuaire :

Rendre les ports français plus compétitifs en réorganisant la manutention portuaire, en modifiant les missions du port, en modernisant leur gouvernance.

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 en 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^e port français exportateur de céréales

Statistiques 2008 :

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.

2008 : Des travaux et des projets à fort potentiel

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

La plateforme multimodale Niort Terminal

La Convention entre Fret SNCF et le GPMLR pour la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité.

source : GPMLR

le marché du fret ferroviaire expliquent en partie la situation dégradée du fret SNCF. Colasrail est le principal opérateur privé et transporte l'équivalent de 16 % du fret SNCF. En intégrant le trafic de l'opérateur privé Colasrail qui affiche des résultats en hausse de + 12 %, la baisse du trafic ferroviaire est de - 5,6 % en 2008 par rapport à 2007. La plate-forme de transport combiné de Cognac affiche de bons résultats. Cependant les départements les plus touchés par la chute de l'activité sont ceux de la Charente et des Deux-Sèvres qui perdent respectivement - 37,3 % et - 17,3 % de leur tonnage en 2008.

FRÉQUENTATION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS : FORTE PROGRESSION POUR LE TRAIN, LÉGÈRE AUGMENTATION POUR LA ROUTE ET DÉCLIN MODÉRÉ POUR L'AVION

En Poitou-Charentes, le trafic des TER est en forte augmentation en 2008 (+15,7 %) par rapport à 2007 (graphique 5). La hausse est particulièrement sensible aux 3^e et 4^e trimestres puisque le nombre de voyageurs croît respectivement de + 19,2 % et + 23,9 % par rapport aux mêmes périodes en 2007. La situation économique difficile conjuguée à la cherté du carburant et aux nouvelles offres TER ont permis un report modal important du véhicule particulier vers le transport ferroviaire.

Le Conseil régional Poitou-Charentes a poursuivi sa politique de développement et d'amélioration de l'offre TER, de nouvelles dessertes ont été mises en place, notamment sur la liaison périurbaine Rochefort-La Rochelle ainsi qu'une nouvelle gamme tarifaire attractive.

Les transports collectifs urbains connaissent une hausse de leur fréquentation de l'ordre de + 2,6 % en 2008 (graphique 6), ce qui représente plus de 878 000 voyages supplémentaires. Au total, plus de 35 millions de voyages ont été comptabilisés dans les transports

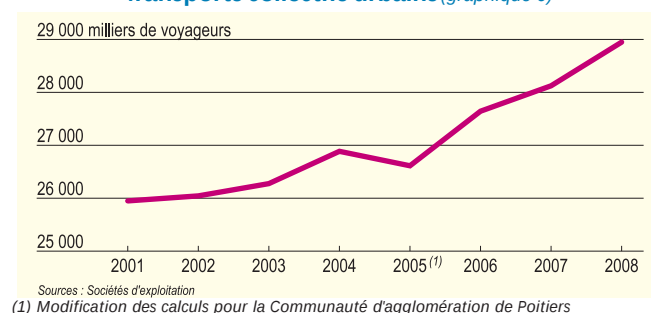
en commun de la région en 2008. La plus forte progression du trafic revient à la ville de Niort (+ 5 %), suivi de celle de Poitiers (+ 3,9 %) et de Châtelleraut (+ 2,9 %). Les villes d'Angoulême et de La Rochelle voient le nombre de voyageurs augmenter plus modérément (+ 0,9 %).

Au niveau national, le trafic aérien progresse de + 2,1 % en 2008. Pour la région Poitou-Charentes, le nombre de voyageurs aériens est en baisse de - 1,8 % (graphique 7).

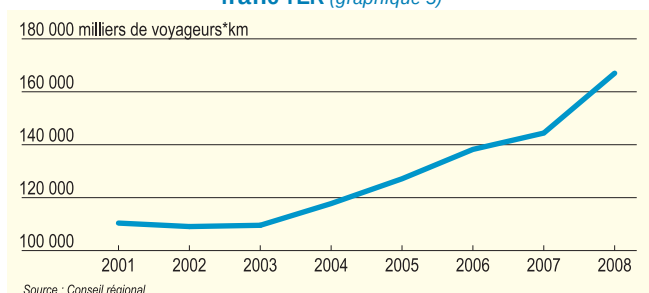
L'aéroport de La Rochelle enregistre un recul d'activité de - 2,6 % malgré l'ouverture de quatre lignes supplémentaires vers Glasgow, Edimbourg, Leeds-Bradford et Cork. Des résultats à nuancer toutefois : la réduction du nombre de sièges commercialisés sur les lignes Stansted et Gatwick sur la période estivale n'a pu être compensée par le trafic des nouvelles lignes proposant un à deux vols par semaine.

Le trafic de l'aéroport de Poitiers, pour sa part, décline légèrement (- 0,5 %). C'est au cours du 1^{er} semestre que l'aéroport a connu une baisse sensible de sa fréquentation (- 23 %) avec la fermeture saisonnière de la ligne vers Londres. Au second semestre une progression de + 26 % est enregistrée. À partir du printemps, les vols vers Ajaccio ou Birmingham et dès novembre, le maintien de la liaison avec Londres expliquent le retournement de la situation du second semestre 2008.

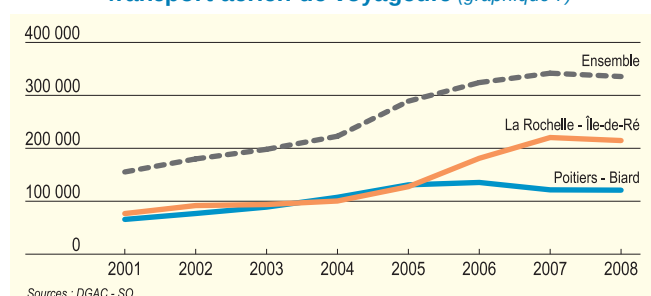
Transports collectifs urbains (graphique 6)



Trafic TER (graphique 5)



Transport aérien de voyageurs (graphique 7)



Le grenelle dans les transports en France, un enjeu majeur

Les 3 briques

La loi d'orientation **GRENELLE 1** a été adoptée par l'Assemblée nationale le 21 octobre 2008 et par le Sénat le 10 février 2009.

Le projet de loi d'engagement national pour l'environnement ou GRENELLE 2 définit les modalités de mise en oeuvre du **GRENELLE 1**, décline en mesures concrètes les engagements du **GRENELLE 1**.

Le GRENELLE 3 définit les engagements financiers contenus dans les **lois de finances initiale et rectificative (2009-2011)**, complété par des décrets d'application dont certains restent à paraître.

Le secteur des transports, plus gros émetteur de gaz à effet de serre avec le bâtiment, représente :

- 34 % des émissions CO₂ en 2006 dont 94 % émis par le mode routier*
- 26 % des émissions de GES en 2004 (+ 23 % depuis 1990)*

source : *CITEPA/inventaire SECTEN

En effet,

- 80 % des transports intérieurs de voyageurs et de marchandises sont assurés par le mode routier.
- 86 % du transport national des marchandises se fait par la route, contre 12 % par le fer et 2 % par voies fluviales.
- Les flux combinés ne représentent que 3 % de l'ensemble des flux terrestres de marchandises. Le projet de loi du Grenelle donne la priorité **aux transports durables** en privilégiant les transports alternatifs à la route et promeut une exigence de cohérence entre les politiques d'aménagement et d'urbanisme et la problématique des transports durables : Grenelle donne la priorité **aux transports durables** et promet une exigence de cohérence entre les politiques d'aménagement et d'urbanisme et la problématique des transports durables :

Transport de marchandises

- Passage de 12 à 25% de la part de marché du non routier et non aérien ;
- Augmentation de 25 % du fret ferroviaire d'ici 2012 ;
- Création d'autoroutes ferroviaires avec l'objectif de 50 % du trafic des camions de transit transféré sur le fer d'ici 2020 ;
- Rénovation du réseau ferré classique ;
- Développement des autoroutes maritimes et du transport fluvial ;
- Priorité aux transports alternatifs à la route pour les marchandises (ferroviaire, fluvial et maritime) en limitant les augmentations de capacités routières, en renforçant le maillage ferroviaire, en développant l'intermodalité et le transport combiné ;
- Augmentation de la part du transport ferroviaire et fluvial dans le pré et post acheminement des ports ;
- Modulation des péages en fonction des émissions polluantes.

Transport de voyageurs

- Priorité aux transports alternatifs à la route pour les voyageurs en limitant les augmentations de capacités routières, en renforçant le maillage ferroviaire ;
- Doublement du réseau des lignes ferroviaires à grande

vitesse : 2 000 km supplémentaires d'ici 2020
renforcement du maillage ferroviaire interrégional, développement du service auto-train ;

- Développement des transports collectifs urbains et périurbains, avec comme objectif de multiplier par 4 les transports collectifs en site propre soit 1 500 km de lignes supplémentaires de transports collectifs en site propre en 15 ans (tramway, bus à haut niveau de service) et de favoriser les modes alternatifs (co-voiturage, autopartage, Plan de déplacement entreprises, vélo...) ;
- Renforcement des compétences des autorités organisatrices de transports permettant la coordination des compétences transports, voirie et stationnement ;
- Accélération des procédures des grands projets de transports collectifs ;
- Limitation voire interdiction de stationnement sur les voies assurant un transport collectif dans le cadre d'un Plan de déplacement urbain (PDU) ;
- Limitation de la création des nouveaux aéroports (déplacement de trafics ou pour des raisons environnementales) ;
- Amélioration de la desserte des aéroports par les transports publics et ferroviaires ;
- Modulation des péages autoroutiers en fonction des plages horaires, du taux d'occupation et de l'efficacité énergétique des véhicules ;
- Formation à l'éco-conduite.

Réduire les émissions de CO₂ et de particules des transports routiers :

- Réduction des émissions de CO₂ de 20% d'ici 2020 ;
- Réduction des émissions moyennes de CO₂ du parc automobile : passage de 176 g à 120 g CO₂/km d'ici 2020 ;
- Eco pastille sur les véhicules neufs avec un système de bonus-malus ;
- Développement de véhicules très économes (hybrides, rechargeables et électriques) avec le soutien de l'État ;
- Eco-taxe kilométrique sur les poids lourds utilisant le réseau national non concédé à partir de 2011 ;
- Limitation des nouvelles infrastructures autoroutières ;
- Définition d'un programme national d'éco-conduite.

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.

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 «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 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 Direction régionale de l'Équipement (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.