

Moins de marchandises, un peu plus de voyageurs

Les modes de transports régionaux ont été diversement touchés par la crise. Du côté des marchandises, les transports routiers, maritimes et ferroviaires enregistrent un net recul marqué par la baisse des tonnages transportés.

Le seul point positif est l'augmentation du volume de trafic de la plate-forme de transport combiné de Cognac. Du côté des passagers, le trafic des TER régionaux affiche une légère hausse tout comme les transports collectifs urbains. Seul le transport aérien ralentit.

Le secteur des transports est confronté à une baisse importante d'activité. L'emploi, qui avait déjà reculé en 2008, recule à nouveau et plus fortement (-4 % en 2009 et -2 % en 2008) (graphique 1).

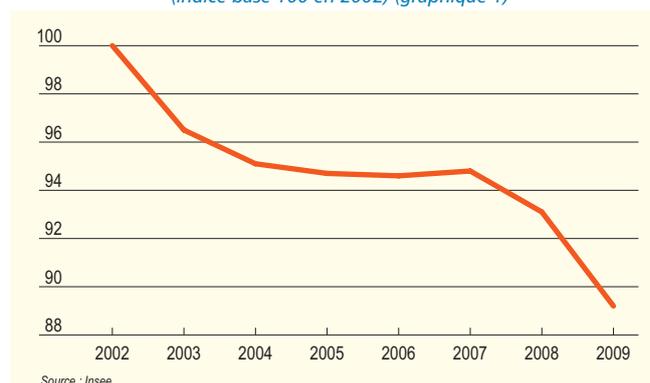
LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EST DANS LA TOURMENTE

Après trois années consécutives de bonne tenue (2005, 2006 et 2007), le secteur régional du transport routier de marchandises avait relativement bien résisté à la crise en 2008 malgré la hausse du prix du carburant et l'envolée des coûts. Néanmoins, le prolongement de la crise et, notamment, la poursuite du ralentissement de l'activité générale et de la demande de transport, a eu un impact important sur ce secteur qui a particulièrement souffert en 2009.

Selon l'enquête de conjoncture menée par la Banque de France auprès des transporteurs, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de marchandises en Poitou-Charentes pour l'année 2009 est en retrait de 7 % par rapport à celui de 2008 (graphique 2).

Deux facteurs majeurs expliquent la détérioration du secteur du transport routier de marchandises en 2009. Le premier est d'ordre économique. La crise internationale a eu pour conséquence directe une forte baisse de l'activité et des demandes de transport et le

Emploi salarié dans les transports
(indice base 100 en 2002) (graphique 1)



renforcement d'une concurrence exacerbée. Le second est d'ordre financier. En raison du gel des tarifs proposés par les donneurs d'ordres et de la frilosité des banques bloquant ainsi les investissements, les entreprises ont dû s'adapter à la baisse d'activité en réduisant leurs investissements de 20 %.

Signe de dégradation marquée de la situation : le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires neufs a baissé de 25 % en 2009 (-23 % au niveau national) (tableau). D'autres indicateurs montrent que le secteur régional du transport routier a été particulièrement vulnérable à la crise. En effet, le nombre d'entreprises nouvelles inscrites au registre des transporteurs n'a jamais été aussi bas depuis 10 ans (70 inscriptions en 2009 contre 119 en 2008). Ce nombre est inférieur à celui des entreprises radiées (85 radiations pour l'année 2009) (graphique 3). Par ailleurs, il faut noter que plus d'un tiers des radiations d'entreprises proviennent de défaillances (liquidations judiciaires) alors que pour les années antérieures ce motif ne concernait qu'à peine 15 % des radiations. Le principal motif des radiations reste néanmoins la cessation volontaire de l'activité.

Le secteur devient moins attractif que les années précédentes et l'accès aux professions de responsable d'entreprise de transports routiers de marchandises se dégrade. Le nombre de certificats de capacité professionnelle délivrés en 2009 est en baisse de 27 % par rapport à 2008. Selon la Banque de France, les effectifs du secteur des transports routiers de

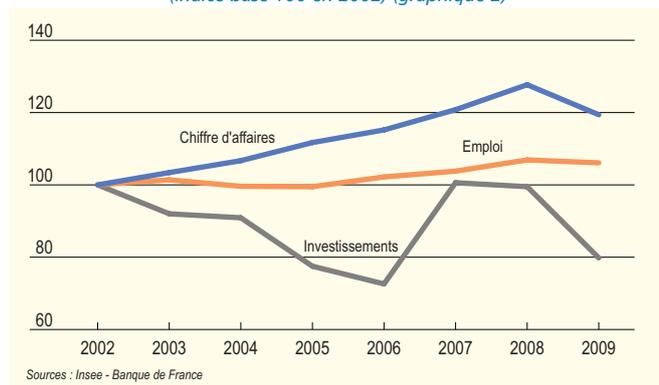
marchandises en Poitou-Charentes sont également en baisse de 1,4 % en 2009.

Autre signe de la dégradation du secteur du transport routier de marchandises, la capacité financière (encadré 1) des entreprises se détériore pour la première fois depuis ans. Seulement 85 % des entreprises répondaient à la norme fin 2009 contre 90 % un an auparavant. Le nombre d'entreprises présentant des capitaux propres négatifs (encadré 2) est également en hausse de 14 %.

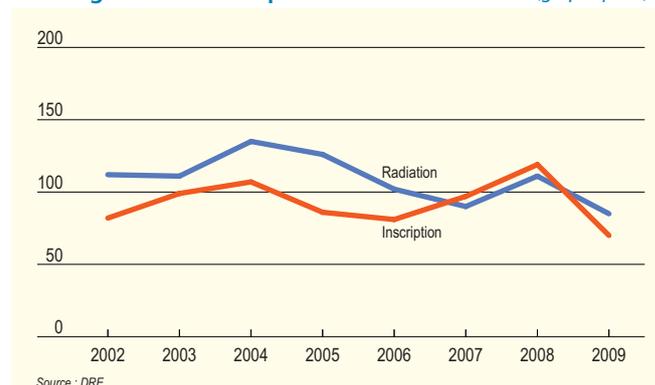
1 La capacité financière est une adéquation entre le montant des capitaux propres de l'entreprise et le nombre de véhicules qu'elle exploite. Pour le transport public routier de marchandises ce montant exigible est fixé à 900 euros pour chaque véhicule de PMA n'excédant pas 3,5 tonnes, et de 9 000 euros pour le 1^{er} 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.

Activité des transports routiers de marchandises
(indice base 100 en 2002) (graphique 2)



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



Immatriculations de véhicules utilitaires neufs

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Évolution (en %)	
									2008/2007	2009/2008
Poitou-Charentes	11 579	10 713	11 156	11 679	12 172	12 806	13 239	9 892	+3,4	-25,3
France	453 688	420 212	448 202	466 411	482 258	507 366	514 545	395 437	+1,4	-23,1

Source : MEEDDM-SoeS-FCA

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

BASSE LIMITÉE DU TRANSPORT MARITIME À LA ROCHELLE

Le trafic portuaire régional a enregistré une baisse de 6 % en 2009 par rapport à 2008 (*graphique 4*).

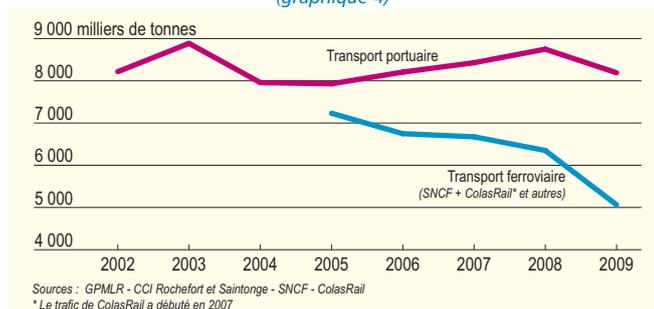
Moins dépendant des trafics conteneurisés avec l'Asie, le Grand port maritime de La Rochelle (GPMLR) est parvenu à limiter le recul de ses trafics à -5 % alors que l'ensemble des GPM et des grands ports européens ont terminé l'année 2009 en net retrait (jusqu'en dessous de -20 %). L'impact de la crise sur le niveau global des trafics du GPM de La Rochelle a été atténué par la progression sur les huit premiers mois de l'année de ses deux principaux trafics, les céréales (+10 %) et les produits pétroliers (+5 %) qui représentent 72 % du trafic total.

L'année 2009 est une année irrégulière pour les ports de Tonnay-Charente et de Rochefort qui enregistrent une baisse de 20 % de leurs trafics sur l'année. Le port de Rochefort affiche un recul de 37 % en dépit de bons résultats au dernier trimestre. La fermeture durant les huit premiers mois de l'année de l'usine Timac, qui fabrique des engrais, explique en grande partie cette évolution en dents de scie des trafics, plus particulièrement pour le port de Rochefort. La plupart des trafics traditionnels de ces deux ports spécialisés ont chuté fortement : -58 % pour les engrais et les bois, -28 % pour les sables. Toutefois, la bonne campagne céréalière a bénéficié au port de La Rochelle mais également aux ports de Rochefort – Tonnay-Charente qui enregistrent une progression de 24 % pour le trafic de céréales représentant le tiers du trafic total.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES S'EFFONDRE

En dépit d'un contexte politique propice aux modes alternatifs à la route, l'année 2009 a été particulièrement sombre pour le transport ferroviaire de marchandises qui a poursuivi sa chute (*graphique 4*).

Transports ferroviaire et portuaire de marchandises (*graphique 4*)



Le ralentissement de l'activité économique a affecté le fret ferroviaire mais la crise n'est pas la seule en cause. La politique d'abandon progressif du wagon isolé par la société « fret SNCF » peut aussi expliquer le recul constaté. Les tonnages transportés par la SNCF sont en baisse de près de 21 % par rapport à 2008. Durant toute l'année, le trafic a chuté, avec un creux atteint au 3^e trimestre 2009 (-28 %).

Parallèlement, les trafics du principal opérateur privé de la région, Colas Rail, reculent également de 18 % par rapport à 2008. Le premier semestre a été particulièrement catastrophique pour Colas Rail qui a vu son activité diminuer de près de 40 % par rapport à 2008. Cependant, le second semestre a renoué avec des valeurs positives (+5 % sur les 6 mois) et un mois d'août excellent (+27 %).

Seule la ligne de transport combiné Cognac-Le Havre est épargnée par la crise et affiche d'excellents résultats avec un trafic en forte augmentation en 2009.

FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DE VOYAGEURS EN HAUSSE, DÉGRADATION POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

La fréquentation des transports collectifs urbains est en hausse à Niort et à Angoulême en 2009 par rapport à 2008 (*graphique 5*). Niort connaît une belle progression (+7,9 %), suivie d'Angoulême (+1,1 %) et de Poitiers (+0,1 %). En revanche, la ville de Châtelleraut perd des voyageurs (-1,2 %).

Sur l'année 2009, le trafic TER en Poitou-Charentes est stable par rapport à 2008 (*graphique 6*). L'année 2008 avait été exceptionnelle, avec une progression de 16 %. La hausse des prix du pétrole avait incité à la recherche d'alternatives moins chères que la voiture. Au 1^{er} semestre 2009, le trafic était en hausse de 3,2 %, mais la fin de l'année a été plus difficile, avec une diminution de la fréquentation de 2,3 %.

Transports collectifs urbains⁽¹⁾ (*graphique 5*)

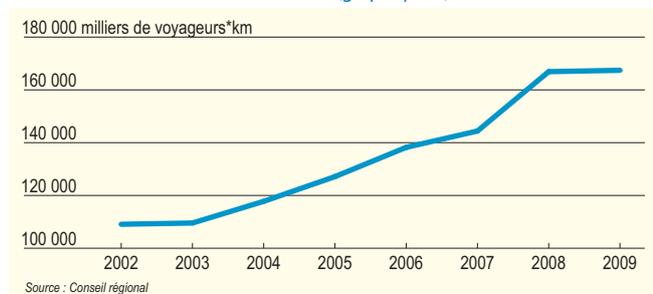


(1) Poitiers, Angoulême, Niort, Châtelleraut

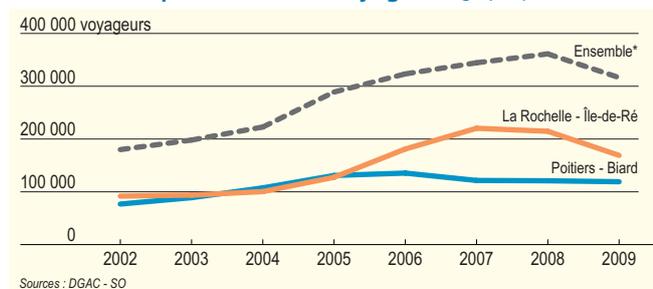
Compte tenu de modifications importantes des modes de calcul en 2006 et en 2008, les données concernant La Rochelle n'ont pas été intégrées dans le graphique.

Au niveau de la région Poitou-Charentes, le nombre de voyageurs aériens est en baisse par rapport à 2008 (-12,4 %). Le contexte économique de l'année 2009 explique cette évolution. L'aéroport de La Rochelle a été particulièrement touché en raison du choix des compagnies aériennes de diminuer l'offre de sièges (graphique 7). L'aéroport de Poitiers a modéré la diminution de son trafic (-1,5 %) notamment grâce au maintien de deux vols par semaine à destination de Londres jusqu'à la fin mars, à la mise en place de vols vers Édimbourg d'avril à octobre et à l'ouverture d'une ligne Poitiers - Nice à partir de mai 2009.

Trafic TER (graphique 6)



Transport aérien de voyageurs (graphique 7)



* 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, l'Aménagement et le 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.