

Le Transport routier

Transport de marchandises

Transport de voyageurs

Le Transport Routier de Marchandises

Transport public pour compte d'autrui

Acheminement, au moyen d'un véhicule, de marchandises appartenant à un ou plusieurs tiers et voyageant sous la responsabilité du transporteur. Un transporteur public peut charger dans un véhicule des marchandises appartenant à des clients différents.

Transport privé ou pour propre compte

Le transport en compte propre est établi lorsque :

la marchandise est la propriété de l'entreprise ou a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée ou réparée par elle et,

est transportée par cette entreprise pour ses besoins propres, à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs, ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur;

le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise.

La Bretagne Inscrits au Registre



● ● ● ● ●
SÉMINAIRE

Département	Marchandises	Commissionnaires
22	526	39
29	686	70
35	786	134
56	531	61

Sources DRE



En BRETAGNE

Evolution du nombre des établissements (au 01/01)
ayant au moins 1 salarié

2000	2001	2002	2003	2004	2005
1747	1741	1742	1754	1741	1700

Le nombre d'établissements sans salariés est de 954 au
01/01/2004

Répartition des établissements (ayant au moins 1 salarié) par secteur et classe de taille

secteur	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 et +	TOTAL
TRM	639 / 61,6%	303 / 29,2%	96 / 9,2%	1.038/100%
TRV	75 / 45,7%	73 / 44,5%	16 / 9,8%	164 / 100%
DEM	32 / 58,2%	23 / 41,8%	0 / 0,0%	55 / 100%
LOC	27 / 65,9%	11 / 26,8%	3 / 7,3%	41 / 100%
AUX	53 / 43,4%	48 / 39,3%	21 / 17,2%	122 / 100%
AMB	255 / 79,4%	66 / 20,6%	0 / 0,0%	321 / 100%
TOTAL	1.081	524	136	1.741/100%
Répartition	62,1%	30,1%	7,8%	100%

Sources AFT



Le transport des marchandises en Bretagne en 2005

CP : compte propre CA : compte d'autrui	2004 (en Mt)			2005 (en Mt)		
	CP	CA	Total	CP	CA	Total
<i>intradépartemental</i>	<i>43,61</i>	<i>36,62</i>	<i>80,23</i>	<i>46,82</i>	<i>37,48</i>	<i>84,30</i>
<i>Interdépartemental</i>	<i>5,81</i>	<i>12,74</i>	<i>18,55</i>	<i>6,38</i>	<i>13,11</i>	<i>19,49</i>
Sous-total régional	49,4	49,3	98,78	53,20	50,59	103,79
interrégional	7,39	35,53	42,92	7,29	36,11	43,40
international			3,77			3,84
Total BRETAGNE			145,47			151,03

Parts de marché

Sur un total de 2.078 millions de tonnes,

- La route achemine 1.968 millions de tonnes soit 94,7%.
- Le fer achemine 83 MT soit 4 %
- Voie d'eau achemine 27 MT soit 1,3%

Le TRM pour compte d'autrui achemine 1 130 millions de tonnes soit 54% des tonnages confiés aux opérateurs français en transport intérieur par voie terrestre.

Sur un volume total de transport routier intérieur de 280 milliards de tonnes kilomètres, les transporteurs routiers français réalisent 210 milliards de tonnes-km, soit 75 %.

e compte propre (hors véhicules étrangers et utilitaires légers) effectue 32,5 milliards de t-Km, contre 156,2 milliards de t-Km pour le compte d'autrui.

En 10 ans le compte d'autrui a progressé de 49% pour représenter 83% du transport intérieur, alors que le compte propre s'est replié de 8%.

Evolution des transports intérieurs de marchandises

	1993	2003
ROUTE	73%	79%
FER	16%	13%

La valeur ajoutée HT produite par les entreprises de transport professionnel routier, évaluée à partir des comptes agrégés du secteur est de l'ordre de 12,5 milliards d'euros (2003).

Distances de transport

76% des tonnages sont chargés et déchargés dans une même région en France (2002).

➤ Les tonnages transportés à moins de 50 km

57% des acheminements par route

33% pour la voie d'eau

6% pour le fer. (2001)

➤ Les tonnages à plus de 150 km :

22% pour la route

32% pour la voie d'eau

79% pour le fer.

➤ Les distances moyennes d'acheminement

107 km pour la route (130 km en compte d'autrui et 38 km en compte propre),

121 km pour la voie d'eau

360 km pour le fer.

Le Transport Routier de Voyageurs

LE TPV, deux grandes familles

Les transports urbains (35000 salariés hors SNCF et RATP)

Les transports interurbains, également appelés « transports routiers de voyageurs » (65 000 salariés) Chapitre 2.1

Le TRV, un acteur essentiel pour ...

••• SÉMINAIRE

La mobilité

L'aménagement du territoire

Le développement durable

O R T B

Le TRV – les différentes activités

Les services réguliers

Lignes régulières départementales ou régionales

Services spécialisés de transport scolaire

Services dits « périurbains »

Transport de personnel

Services à la demande

Les services occasionnels

« à la place » (circuits touristiques),
ou collectifs

Le contexte institutionnel et réglementaire

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI):

- dispose que le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions sociales et économiques les plus avantageuses pour la collectivité,
- affirme la liberté de choix de l'utilisateur.

Le contexte institutionnel et réglementaire

La loi SRU du 13 décembre 2000 renforce le transfert de compétences vers les collectivités locales engagé par la LOTI

La loi Sapin du 29 janvier 1993 a fixé des règles précises d'attribution des marchés dans le cadre d'une mise en concurrence régulière

Le TRV, une activité régie par une multitude de réglementations, et notamment celles relatives à ...

La sécurité routière,

L'aspect social (Code du Travail, CCN, réglementation européenne),

L'accès au marché et à la profession,

L'organisation et la vente de voyages et de séjours

Le TRV en BRETAGNE

une centaine d'entreprises

plus de 3000 autocars

près de 4000 salariés dont 3500 conducteurs

150 M € de CA toutes activités confondues

L'avenir : une chance pour le transport collectif, à saisir au regard des problèmes liés à

la saturation des infrastructures routières,

la pollution atmosphérique préoccupante liée à l'utilisation de l'automobile

la raréfaction des énergies fossiles ... et le coût croissant du carburant

Et un développement qui passera par L'INTERMODALITE

Le concurrent du TRV, ce n'est pas le train ni le bus, mais bien la voiture particulière :

Répartition approchée du trafic terrestre de voyageurs
(en 2003)

Voitures particulières	85%
Trains et métros	9 %
Autobus et autocars	5 %
Avions (lignes intérieures)	1 %

Placer le client au cœur de la réflexion intermodale

Le développement conjoint des différents modes de TC est nécessaire pour offrir une réponse adaptée aux citoyens

Le transport par autocar, souple, réactif, faible consommateur d'énergie et économique, trouvera sa pleine efficacité par une augmentation significative des fréquences et de l'amplitude des services

LE TRV, un produit à développer

Adaptation à la demande de déplacement
(évolution des bassins de vie)

Création de centrales de mobilité

Intégrer que le TC n'est pas forcément réalisé
avec des grandes capacités

Développer la surveillance, la médiation,
l'information, l'orientation

Merci de votre attention

... et de vos questions !