

Les déplacements domicile-travail en 2009

La DREAL Aquitaine et l'INSEE ont réalisé une étude visant à mesurer, sur la période 1999-2009, l'évolution des déplacements journaliers domicile-travail et à examiner leurs interactions avec l'étalement urbain constaté dans la région Aquitaine.

En 2009, deux actifs aquitains sur trois quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Ils sont de plus en plus nombreux. La progression de ces flux quotidiens reflète celle de l'étalement urbain. Les trois plus grandes unités urbaines Bordeaux, Bayonne et Pau captent près de la moitié de ces déplacements. Les cadres sont les actifs les plus mobiles et la voiture est le mode de transport le plus utilisé par les aquitains, y compris pour les déplacements dans une même commune.

Les actifs aquitains toujours de plus en plus mobiles

En Aquitaine, les actifs sont de plus en plus nombreux à travailler loin de chez eux. En 2009, sur les 1 300 000 actifs aquitains ayant un emploi, 66 % déclarent travailler hors de leur commune de résidence. Ils n'étaient que 61 % en 1999 (44 % en 1982). Cette évolution suit la tendance nationale : en métropole, la proportion des migrants domicile-travail est passée de 61 % à 65 % entre les mêmes dates (46 % en 1982).

En Aquitaine, lorsque leur profession s'exerce hors de leur commune de résidence, la moitié des actifs occupés parcourt plus de 12 km pour arriver au travail et pour un temps de trajet supérieur à 22 minutes. Un sur quatre est même domicilié à plus de 40 minutes de son lieu de travail.



Bordeaux, Bayonne et Pau concentrent la moitié des flux

En 2009, les unités urbaines de Bordeaux, Pau et Bayonne concentrent la moitié des 860 000 navetteurs.

L'unité urbaine de Bordeaux occupe une place particulière dans la région. Elle attire 80 000 navetteurs résidant hors unité urbaine dont la moitié habitent à plus de 30 kilomètres. Elle n'est pas homogène et présente dans sa partie "intra-rocade" une zone dense, tant en termes d'emploi que de population. Cette zone attire davantage d'actifs qui résident dans les autres communes de l'unité urbaine.

Les échanges de migrants entre les unités urbaines de Bordeaux et de Libourne s'équilibrent. Ce n'est pas le cas pour ceux entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon. Les actifs quittant le bassin pour travailler dans l'unité urbaine de Bordeaux sont quatre fois plus nombreux que ceux effectuant le trajet inverse.

23 000 navetteurs entrent dans l'unité urbaine de Pau

En 2009, chaque jour 23 000 navetteurs entrent dans l'unité urbaine de Pau et 8 000 en sortent.

Les zones de périurbanisation situées le long des axes routiers vers Orthez, Tarbes, Aire-sur-l'Adour ou le long du Gave en amont de Pau, envoient davantage d'actifs migrants dans l'unité urbaine qu'elles n'en reçoivent, mais les échanges avec la zone industrielle de Lacq ne sont pas pour autant négligeables. Les navettes s'équilibrent avec les unités urbaines de Tarbes, Oloron, Orthez et Lourdes.

Au sein de l'unité urbaine, entre 1999 et 2009, un millier d'actifs supplémentaires migrent quotidiennement vers la ville-centre.

Le littoral basque est toujours de plus en plus attractif

Quotidiennement, 18 000 actifs viennent travailler dans l'unité urbaine de Bayonne et 7 000 font le trajet en sens inverse. Les déplacements en provenance des territoires d'Hasparren et surtout de la côte sud des Landes augmentent fortement.

Au sein de l'unité urbaine, les trois grandes communes, Bayonne, Anglet, Biarritz, sont particulièrement attractives : les actifs résidant dans le reste de l'unité urbaine et venant y travailler sont trois fois plus nombreux que ceux quittant le BAB.

En dehors de ces trois grandes unités urbaines, celles d'Agen et de Périgueux ont un rayonnement géographique plus limité. Pour Agen, les principaux déplacements se font au sein de l'unité urbaine.

Dans l'unité urbaine de Périgueux, la couronne périurbaine est plus attractive que la ville-centre.

Une forte utilisation de la voiture en Aquitaine

Contrairement aux objectifs fixés par les lois Grenelle, les évolutions en matière de pratiques de déplacement ne s'infléchissent pas. L'usage de la voiture progresse encore. Qu'ils travaillent ou non dans leur commune de résidence, les aquitains privilégient l'automobile pour se rendre sur leur lieu de travail.

À l'échelle de l'Aquitaine, 79% des déplacements domicile-travail se font en voiture (et autres véhicules à quatre-roues) avec une progression de 2 points depuis 1999. En France (hors Ile de France), la proportion est plus faible, 77%. Dans la région, la part des transports en commun augmente de deux points et passe à

7%, rattrapant son retard par rapport aux autres régions. Le nombre d'adeptes des modes de transport dits "actifs" (marche à pied, vélo) varie peu et représente près de 10 % des navetteurs. Enfin, la proportion de travailleurs n'effectuant pas de transport (profession à domicile principalement) diminue, à 4 % environ.

Les actifs qui recourent le plus fortement à l'automobile résident dans les couronnes des aires urbaines.

Les choix de lieu de résidence et de travail sont corrélés au niveau de développement des infrastructures de transport. La présence d'une ligne ferroviaire ou d'un axe autoroutier permet

un choix de résidence plus éloigné de son lieu de travail. Le trafic des TER augmente fortement. Les déplacements sont aussi en hausse dans des zones secondaires, moins bien desservies. Enfin, l'arrivée du tramway dans la métropole bordelaise en 2003 a eu une influence sur l'intensification des flux et leur allongement au sein même de l'agglomération.



L'espace périurbain se développe

Entre 1999 et 2008, dans les aires urbaines d'Aquitaine, qu'il s'agisse des pôles ou de leurs couronnes, l'évolution de la population est plus forte qu'en France métropolitaine (hors aire urbaine de Paris). Parallèlement l'espace des douze grandes aires urbaines s'accroît de 39% entre 1999 et 2008 alors que la population n'augmente que de 16%.

En Aquitaine, l'unité urbaine se développe

Parmi les quelques 1 900 communes rurales en 1999, une centaine sont devenues urbaines en 2010. Ces communes représentent 112 000 habitants. La part du territoire urbain est passée de 20,2% à 23,5% dans le même temps.

En Aquitaine, l'étalement urbain progresse dans la dernière décennie.

L'étalement urbain, cause de l'accroissement des déplacements domicile-travail, a de nombreuses conséquences : consommation d'énergie, coût et risques sociaux pour les ménages, impact sur le paysage. Il induit par ailleurs l'augmentation des déplacements et participe ainsi à un regain d'émission de gaz à effet de serre.

Retrouvez l'intégralité de cette étude sur :

http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=4&ref_id=19463

Contact :

Philippe Neuilly (DREAL Aquitaine)

Jérôme Scarabello (INSEE)

Les mesures de sûreté portuaire sur le port de Bordeaux

Afin de garantir la sûreté des échanges maritimes, de prévenir et de lutter contre tous actes illicites de malveillance, de terrorisme à l'encontre du navire, de son équipage, mais aussi des installations portuaires, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé en décembre 2002 à la suite des attentats du 11 septembre 2001, de modifier la convention SOLAS en y ajoutant un chapitre XI-2 intitulé « Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ».

Ce chapitre fait obligation aux États d'appliquer un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires : le code international I.S.P.S., International Ship and Port Security qui établit une procédure internationale pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ces derniers ayant été identifiés comme des vecteurs potentiels pour des actions terroristes.

Il est entré en vigueur depuis juillet 2004.

En ce qui concerne les navires, tenant compte des caractéristiques particulières identifiées au cours de l'évaluation, un Plan de Sûreté du Navire (ou SSP -Ship Security Plan-) est élaboré ; il décrit les mesures de sûreté, les relations bord / compagnie / installations portuaires, les procédures de communication avec les gouvernements, les procédures d'audit, l'organisation et l'exécution des tâches liées à la sûreté du navire. Les plans sont ensuite soumis au Gouvernement de l'État du Pavillon pour approbation.

Un Certificat International de Sûreté du Navire sera délivré au terme d'une vérification initiale (en France par les Centres de Sécurité des Navires ou par des sociétés de classifications autorisées et par l'autorité nationale correspondante pour les navires battant pavillon étranger).

Pour les infrastructures portuaires, un plan de sûreté doit être établi, en liaison avec les navires

de façon à s'assurer de la sûreté de l'ensemble. Ces plans doivent être validés par une autorité, au sens communautaire, le Préfet pour le Port de Bordeaux.

L'élaboration du plan de sûreté portuaire (PSP) du Port de Bordeaux, s'est déroulée en plusieurs étapes.

Courant 2007, les installations du Port ont fait l'objet d'une évaluation de sûreté portuaire approuvée fin 2007 conjointement par le Préfet maritime de l'Atlantique et le Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde.

Valable 5 ans, cette évaluation fait l'objet d'un renouvellement en cours d'instruction.

Fondé sur les résultats de cette évaluation, le PSP fixe les dispositions à prendre pour assurer la sûreté du Port. Il formule en termes clairs des mesures précises et doit comprendre un mécanisme de contrôle permettant, le cas échéant, l'adoption de mesures correctives appropriées.

Après avis du Comité Local de Sûreté Portuaire, le PSP du Port a été approuvé fin 2008 par arrêté préfectoral. Il identifie douze installations différentes, des quais à paquebots rive gauche à Bordeaux, au terminal à conteneurs du Verdon. Chaque installation doit faire l'objet d'une déclinaison du PSP, en lien étroit avec les exploitants de l'installation.

Outre l'aspect fonctionnel, le plan précise des rôles et des responsabilités de chacun des acteurs (autorité portuaire, navire, exploitants) ; l'établissement de ces différents plans (PSP,

PSN) a permis de préciser les mesures opérationnelles à mettre en œuvre pour respecter les objectifs de sûreté. Ces mesures concernent :

- La fermeture de chaque installation portuaire et le contrôle de tous ses accès ;
- L'amélioration de la surveillance visuelle grâce à l'apport de la vidéosurveillance (y compris le plan d'eau) ;
- L'optimisation des moyens de gardiennage pour l'accomplissement des missions de surveillance, de délivrance de badges et de contrôle des accès ;
- La création d'un poste central de sûreté, au droit de l'accès 5 à Bassens ;
- L'équipement de chaque accès pour le contrôle et la commande à distance, centralisés au PCS.

Le dispositif de contrôle d'accès intéresse donc tous les sites du port, du Verdon à Bordeaux en passant par Ambès, Blaye et Pauillac.

Sur Bassens, les 8 accès fonctionnent en mode automatique : les barrières s'ouvrent à l'entrée et à la sortie, soit après une lecture de badge, soit après la lecture de la plaque minéralogique du véhicule qui aura été enregistré au préalable.

L'enregistrement peut se faire soit à l'entrée principale du site (entrée 5), soit par internet en se connectant sur le site du Port www.bordeaux-port.fr ou sur une plate forme commune WEB-SESAME.

Chacun des 8 accès de Bassens est surveillé par une caméra.

Un poste de contrôle de sûreté a été construit à l'accès principal (accès 5). C'est le lieu de délivrance des badges et de supervision des autres accès. 2 personnes sont présentes le jour en heures ouvrables et une personne la nuit. Un gardien supplémentaire effectue des rondes sur l'ensemble du site 24h/24h. Environ 1500 à 2000 badges «permanents» sont prévus pour être distribués aux professionnels qui utilisent les installations portuaires de façon régulière.

A cela il faudra rajouter le traitement des autorisations d'accès de toute personne qui aura besoin d'accéder sur l'installation portuaire de façon occasionnelle et limitée, dont le volume peut atteindre plusieurs centaines d'autorisations par jour. Le projet, qui a débuté dès 2005 avec la mise en place des portails et d'une dizaine de kilomètres de clôtures autour des différents sites du port, arrive à son terme cette année avec la fermeture et le contrôle de Bassens. Le déploiement, par étape, a commencé au 2ème semestre 2012 pour être complètement opérationnel à la fin de l'année 2013. Le coût global de l'opération est de 2,5 millions d'euros.



Contact :

Henri FOLLIN

Commandant de port - Bordeaux Port Atlantique

Congrès mondial des canaux et voies navigables

**Du 16 au 19 septembre 2013, se tiendra à Toulouse,
le 26e congrès mondial des canaux et voies navigables.**

Ce congrès de référence en matière de canaux et voies fluviales s'adresse aux gestionnaires, scientifiques, professionnels de l'urbanisme ou du tourisme fluvial du monde entier. Ces quatre journées, rythmées par des conférences et des découvertes sur le terrain, favoriseront la coopération et l'échange de connaissances entre spécialistes mais aussi entre pays, à un moment où chacun reconnaît l'importance des voies navigables. Les modes de gestion, l'économie des usages, les aspects patrimoniaux, environnementaux et économiques seront présentés par des spécialistes et donneront libre cours aux discussions et débats.



Retrouvez toutes les informations utiles sur :
<http://www.wcc13.com/fr/>

Contact :
Henri FOLLIN
Commandant de port - Bordeaux Port Atlantique

Le rapport OPTL 2012 en aquitaine vient de paraître

Aline MESPLES, Présidente de l'OPTL en Aquitaine et Cyrille JULLIEN, vice-Président ont présenté aux institutionnels de la région le 31 mai dernier les derniers chiffres emplois formation de l'Observatoire prospectif des métiers du transport et de la logistique en Aquitaine qui porte sur des chiffres du 1er au 31 décembre 2011.

Cet outil de diagnostic permet de repérer les évolutions de la branche en termes de qualifications professionnelles et facilite le pilotage des besoins en emplois et en formations.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

L'Aquitaine compte 1 364 établissements sans salarié et 2 018 avec salarié, soit une progression de + 2,6 % par rapport à 2011 grâce aux auxiliaires de transport et du transport sanitaire ;

EFFECTIFS :

31 895 salariés soit un taux d'évolution de + 1,8 % par l'année précédente. En 5 ans, les effectifs ont progressé de plus de 7 % soit + 1915 salariés.

SUR 10 ANS, LA TENDANCE GÉNÉRALE DES EFFECTIFS EST :

- Le transport routier de marchandises - 2 %,
- Le transport routier de voyageurs + 26 %,
- Le déménagement - 13 %,
- La location + 39 %,
- Les auxiliaires de transport + 10 %,
- Le transport sanitaire + 38 %,

UN VIEILLISSEMENT DE LA PYRAMIDE DES ÂGES :

• **Plus de la moitié des salariés dans la famille «direction» a plus de 50 ans :** les chefs d'entreprise ne devront pas négliger de faire évoluer le personnel en poste,

• **63 % des exploitants ont moins de 40 ans :** la population est jeune et les futures formations à créer devront en tenir compte,

• **Dans la famille «maintenance» 40 % ont plus de 50 ans :** les besoins existent mais la difficulté est d'attirer des nouveaux profils qui préfèrent la filière automobile aux camions,

• Un tiers des conducteurs ont plus de 50 ans.

Retrouvez l'intégralité de ce rapport sur :

<http://www.optl.fr/parution/tbr/Rapport-regional-Aquitaine-2012-.pdf>

Contact :

Lydia RIO

OPTL Aquitaine au 05 57 77 24 73 • aquitaine@optl.fr

UNE PROFESSION ENCORE TRÈS MASCULINISÉE :

De gros efforts ont été faits dans le transport routier de voyageurs et le transport sanitaire et plus récemment sur les métiers liés à l'exploitation, à la gestion des plannings des conducteurs ;

↳ Un recrutement en progression mais un taux de relève faible ;

Un taux de satisfaction des offres d'emploi en hausse à 90 % : sauf pour le transport routier de voyageurs (88 %), les services de déménagement (84 %), l'affrètement et organisation des transports (83 %) et location et location-bail de camions (81 %), le transport de fonds (79 %) et les ambulances (85 %) ;

LES OFFRES D'EMPLOI LES PLUS FRÉQUEMMENT DÉPOSÉES À PÔLE EMPLOI SONT :

• **Pour la logistique :** le magasinage et la préparation de commandes, la manutention manuelle de charges, la conduite d'engins de déplacement des charges,

• **Pour le transport routier de marchandises :** la conduite de transport de marchandises sur longue distance et la conduite et livraison de tournées sur courte distance, un développement des titres professionnels et de l'apprentissage ;

↳ Un taux de placement des jeunes diplômés satisfaisant ;

↳ Une prévision d'augmentation des effectifs au cours de l'année 2012.



Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA : Ademe AFT • APALT • Banque de France • CCIT • CESER • Conseil Régional d'Aquitaine CCIR • Douanes • DRAAF • DIRECCTE • DREAL Aquitaine • FNTR • FRTP • INSEE ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA • OTRÉ

Synthese OPTL 2012 aquitaine

En FRANCE, la branche des Transports routiers et activités auxiliaires du transport au sens de la CCNTR* représentait, en 2011 :

- 37 367 établissements avec salariés,
- 649 227 salariés.

En AQUITAINE, la branche des Transports routiers et activités auxiliaires du transport c'est :

- 2 018 établissements avec salariés,
- 31 895 salariés,
- 22 537 conducteurs

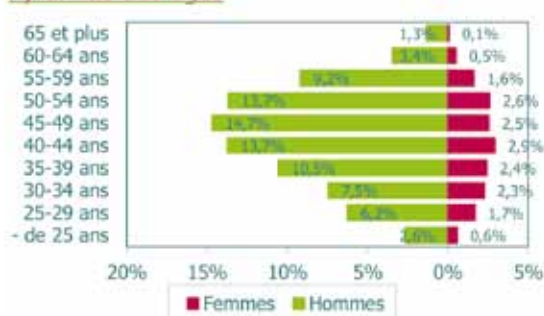


www.optl.fr

Établissements et salariés par secteur

| Activité | ÉTABLISSEMENTS AQUITAINE | SALARIÉS AQUITAINE |
|--------------|-----------------------------|-----------------------|
| TRM | 1 096 | 17 144 |
| TRV | 199 | 3 657 |
| DEM | 72 | 569 |
| LOC | 62 | 1 877 |
| AUX | 245 | 4 486 |
| PRL | 52 | 1 099 |
| TRS | 293 | 3 062 |
| TOTAL | 2 018 | 31 895 |

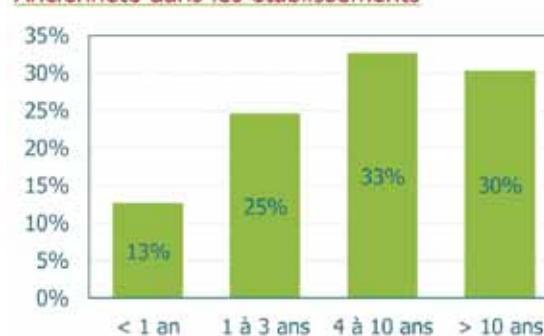
Pyramide des âges



Salariés par famille professionnelle

| Famille professionnelle | AQUITAINE | FRANCE |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Direction | 4% | 3% |
| Gestion | 3% | 5% |
| Ventes / Achats | 1% | 1% |
| Exploitation | 7% | 9% |
| Manutention / Magasinage | 8% | 9% |
| Conduite | 71% | 68% |
| Maintenance | 1% | 2% |
| Interprofessionnel | 5% | 2% |
| TOTAL | 100% | 100% |

Ancienneté dans les établissements



Évolution des effectifs salariés

| | 2010 | 2011 |
|------------------------------------|-------|-------|
| BRANCHE (CCNTR) - FRANCE | +1,2% | +1,4% |
| BRANCHE (CCNTR) - AQUITAINE | +1,6% | +1,8% |

Âge moyen – Ancienneté dans les établissements – Part des Femmes

| | BRANCHE (CCNTR) FRANCE | BRANCHE (CCNTR) AQUITAINE |
|----------------------------|---------------------------|------------------------------|
| AGE MOYEN (ANS) | 42,4 | 43,8 |
| ANCIENNETÉ (ANNÉES) | 8,3 | 8,7 |
| PART DES FEMMES | 19% | 17% |

*CCNTR : Convention Collective Nationale des Transports Routiers et activités auxiliaires du transport. (CODES NAF : TRM, 4941A, 4941B, 5320Z, 8010Z – TRV, 4939A, 4939B – DEM, 4942Z – LOC, 4941C, 7712Z – AUX, 5229A, 5229B – PRL, 5210B – TRS, 8690A). Sources : Enquête Tableau de bord, ACOSS, Pôle emploi champ UNEDIC.