

N° 16

OBSERVATOIRE RÉGIONAL des Transports

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

SOMMAIRE

ÉDITORIAL-BRÈVES	1
STATISTIQUES	2-4
ENQUÊTE DE CONJONCTURE dans le transport routier de marchandises	5
ÉTUDES-BRÈVES Une politique régionale en faveur du groupe- ment des entreprises de transport en Poitou- Charentes	6

La nouvelle identité juridique de l'ORT Poitou-Charentes

L'Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes, inscrit au contrat de plan Etat - Région, a été mis en place en 1994 dans le cadre de l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires (IAAT), chargé de fédérer l'ensemble des observatoires régionaux. Le principe d'autonomisation de l'ORT vis à vis de l'IAAT et sa constitution en association selon les dispositions de la loi de juillet 1901 ont été approuvés en assemblée générale du 12 avril 1999. L'installation de cette nouvelle structure juridique a eu lieu mardi 23 novembre 1999 lors de l'assemblée générale constituante. L'ORT voit sa pérennisation contractualisée au XIIe Plan. Le Président de l'ORT, Pierre VERNEY - Président départemental et régional de la FNTV et Directeur de la STAO (tourisme VERNEY) -, nous présente le sens du recentrage juridique de l'association et fait un point sur le pré-programme 2000.

Le point clé de la réforme de l'ORT tient à la présence des partenaires professionnels au sein même des organes de décision de l'association, aux côtés de l'Etat et de la Région Poitou-Charentes. Ainsi les représentants régionaux de la FNTR-FNTV, l'UNOSTRA, TLF vont ils travailler avec la SNCF et la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) Limousin Poitou-Charentes, pour épauler l'Etat et la Région sur le secteur transport.

Afin d'approfondir les partenariats et d'assurer la continuité des acquis du travail effectué en commun depuis plusieurs années, la Direction et l'Animation de l'ORT seront assurées par une équipe permanente mise à disposition par la DRE Poitou-Charentes, encadrée par Monsieur André TURCOT. La FNTR-FNTV assure la Présidence pour l'année à venir.

Pour un meilleur ancrage de l'action en réponse aux préoccupations du secteur

Si l'ORT se présente déjà comme un lieu de partenariat réunissant l'ensemble des acteurs régionaux du transport, je souhaiterais qu'il soit aujourd'hui encore plus proche des entreprises et des organisations professionnelles et syndicales en ayant notamment pour objectif de leur apporter une connaissance la plus large possible du contexte de l'économie du secteur, en faisant évoluer les outils d'observation du domaine des transports déjà mis en place. L'ORT s'engage également à fournir des éclairages utiles à la prise de décision des différentes administrations et des partenaires du développement économique et de l'aménagement du territoire, par le biais d'études appropriées, d'actions de publication et de diffusion de l'information.

Les membres de l'Observatoire Régional des Transports, tel que constitué antérieurement, ont été invités, lors de l'assemblée générale constituante, à prendre part aux travaux à réaliser dans le nouveau cadre de l'association.

Les conditions générales de programmation, conception et d'utilisation des travaux et des études effectués par l'ORT sont à présent définies par les organes d'administration de l'association.

Le pré-programme d'actions de l'année 2000 a été abordé lors de l'assemblée constitutive confirmant, pour la plus grande partie, le prolongement des travaux et études initiés en 1999, comme noyau dur de l'action pour l'an prochain.

Outre les publications régulières que sont la lettre trimestrielle et l'annuaire statistique annuel, les actions pourraient se concentrer sur l'appui-conseil à la profession du transport routier de marchandises (regroupement, recrutement), sur l'approfondissement des travaux d'observation sociale dans le TRM (rémunérations et temps de travail) et sur la problématique du fret ferroviaire et la structuration des infrastructures logistiques de niveau régional.

J'aspire aussi à ce que l'observation des transports de voyageurs soit progressivement enrichie. Aussi, est il également envisagé de mener une observation plus fine et approfondie des déplacements de voyageurs, par route et par fer.

Ce pré-programme d'actions de 2000 fera l'objet d'une présentation et d'une plus ample discussion lors d'une prochaine réunion du Conseil d'Administration dans le courant du premier trimestre 2000.

Pierre VERNEY

Président de l'Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes

Les membres de l'ORT vous présentent leurs meilleurs vœux pour la nouvelle année 2000

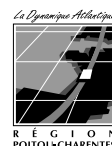
Le transport à la demande* dans le Pays Mellois : la solution de demain ?

Depuis 1993, le Syndicat Mixte du Pays Mellois multiplie les actions pour créer, organiser et développer les services aux personnes sur son territoire. C'est dans ce cadre qu'a été mis en place en 1994 un point de vente SNCF à Melle (Cf. lettre trimestrielle de l'ORT n° 9 d'avril 1998). Aujourd'hui, l'un des principaux axes de travail porte sur l'amélioration de l'offre de transport public afin d'assurer le droit au transport pour tous. Pour irriguer les zones rurales faiblement peuplées ou en heure creuse, les services réguliers n'apparaissent pas toujours comme la meilleure solution, en raison du manque de souplesse des horaires et du coût parfois élevé d'un tel service non rationalisé. D'où l'idée de porter la réflexion sur la notion de " transport à la demande " (T.A.D.) qui propose des réponses collectives à des besoins individuels diversifiés.

En 1997, les commissions du Syndicat Mixte se sont réunies et ont mis en évidence un besoin d'information dans le domaine des transports et d'identification des problèmes de déplacement des habitants. Afin de répondre aux objectifs d'amélioration de l'offre, notamment en proposant du T.A.D., et de développement des moyens d'information sur les transports, une étude de faisabilité pour l'organisation des transports en Pays Mellois a été engagée en 1998 et confiée au cabinet ITER de Toulouse.

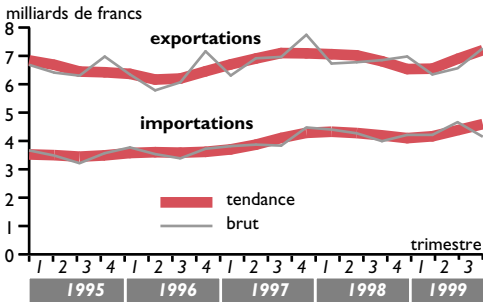


I A A T



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

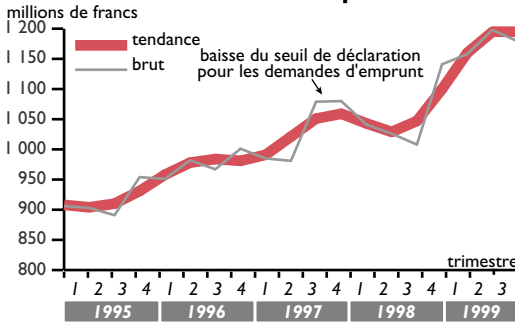


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Exportations	-3,1 %	+6,1 %
Importations	+9,2 %	+3,9 %

On constate une amélioration du climat économique en Poitou-Charentes à la fin du troisième trimestre 1999. La croissance du commerce extérieur, en comparaison avec l'année passée, continue d'être impulsée par la hausse de la demande intérieure. En témoigne la poursuite de l'augmentation des principaux postes d'importation que sont les produits de l'industrie automobile (+ 9 %) et les combustibles et carburants (+ 87 %). De plus, les exportations de produits agricoles et alimentaires, qui représentent 42 % des sorties de la région, tendent à se redresser durant l'automne (+ 13 %).

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

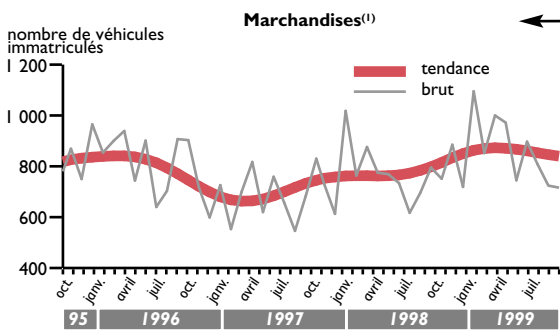


Source : Banque de France

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+16,8 %	+17,0 %

Le niveau d'endettement des entreprises de transport est toujours à la hausse à la fin du mois de septembre 1999 mais tend néanmoins à se stabiliser. Les encours bancaires des entreprises de transports terrestres continuent d'être sur une pente ascendante tandis que les auxiliaires des transports paraissent vouloir limiter leur recours à l'emprunt depuis le début de l'année.

Immatriculations de véhicules neufs



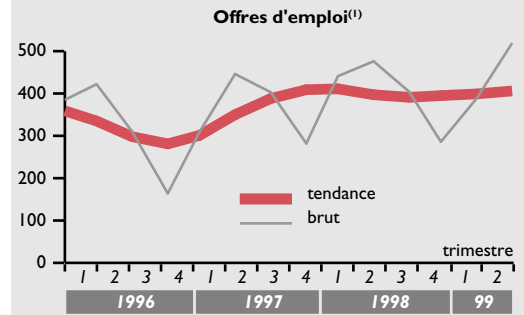
(1) les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.

Les achats de véhicules neufs de marchandises tendent à se stabiliser mais restent supérieurs à ceux des deux années passées. Les immatriculations de véhicules d'occasion restent quasiment stables. Plus de 30 % des chefs d'entreprises de la région, enquêtés en novembre, indiquent qu'ils ont investi dans du matériel de transport de marchandises durant le troisième trimestre 1999, en grande majorité pour remplacer le parc ancien.

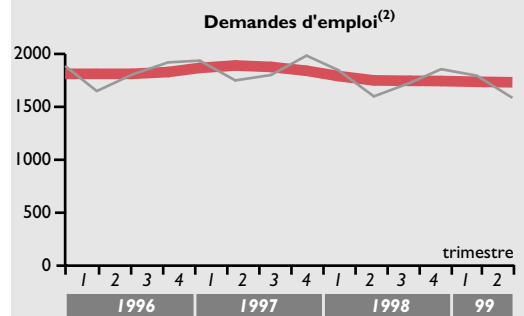
Après un léger essoufflement en début d'année, le marché de l'emploi du secteur transport tend à se redresser durant le second trimestre 1999 au regard du nombre d'offres d'emploi qui dépasse celui de l'an passé. Les demandes d'emploi tendent à se stabiliser.

En raison de difficultés techniques, les statistiques des offres et des demandes d'emploi du troisième trimestre 1999 ne pourront pas être calculées et cela induira une rupture dans la série des chiffres de 1999. Si le rythme de croissance de l'emploi salarié en Poitou-Charentes oscille généralement entre 3 et 5 %, le département des Deux-Sèvres se démarque de la moyenne régionale avec une évolution de l'emploi avoisinant les 10 % depuis un an.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



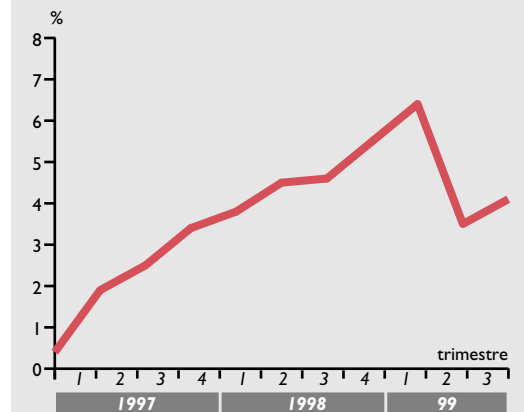
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		1 ^{er} trim 99 1 ^{er} trim 98	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98
Tous secteurs	Offres	+7,8 %	+7,4 %
	Demandes	-2,3 %	-3,7 %
Secteur transport	Offres	-12,0 %	+9,0 %
	Demandes	-2,8 %	-0,9 %

Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports (hors SNCF)



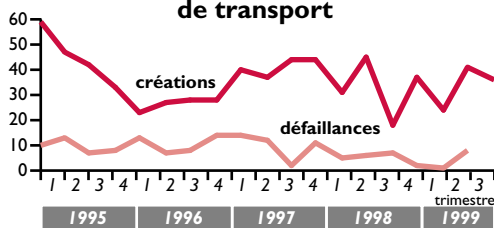
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/10/97 01/10/98	01/01/98 01/10/99	01/04/98 01/04/99	01/07/98 01/07/99*	01/10/98 01/10/99*
Poitou-Charentes	+4,6	+5,5	+6,4	+3,5	+4,1
Charente	+4,9	+2,1	+2,4	+2,7	+4,4
Charente-Maritime	+4,1	+4,4	+5,8	+1,3	+1,5
Deux-Sèvres	+4,3	+8,0	+11,5	+10,3	+10,0
Vienne	+5,4	+7,3	+4,9	-0,6	+0,7

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



Source : INSEE

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Créations*	-8,9 %	+100,0 %
Défaillances**	+33,3 %	ND

* données corrigées des variations saisonnières (CVS)

** défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

Alors que l'on constate en 1999 un ralentissement des créations d'entreprises de transport au niveau national (- 4 % sur 8 mois), le Poitou-Charentes affiche la tendance inverse avec une hausse des créations supérieure à 7 % sur 9 mois. On observe également une diminution des défaillances en 1999 par rapport à 1998 (sur 6 mois) plus marquée au niveau régional (- 18 % contre - 1 % en France).

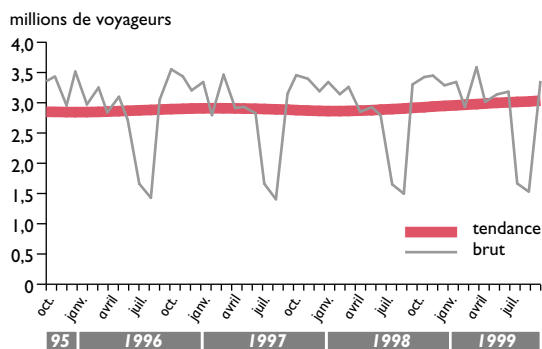
Nombre d'entreprises de transport

	Au 01/07/98	Au 01/07/99	Au 01/09/99
Transports terrestres	939	1 031	1 019
Transports par eau	20	22	22
Transports aériens	2	2	2
Services auxiliaires des transports	153	178	178
Total	1 114	1 233	1 221

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



⁽¹⁾ Réseaux d'Angoulême, Châtelleraut, La Rochelle, Niort et Poitiers

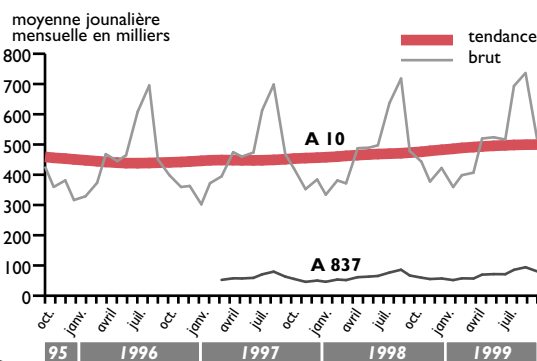
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+8,9 %	+1,6 %

La tendance à la hausse, légère mais régulière, de la fréquentation des transports en commun dans les 5 principales villes de la région se poursuit durant le troisième trimestre 1999. Poitiers bénéficie toujours de l'effet de la mise en vente de 26 ans depuis la rentrée scolaire 1998 (+ 8,5 % de voyageurs par rapport au troisième trimestre 1998).

Conformément à la tendance nationale, la croissance du trafic aux péages autoroutiers de la région se poursuit durant l'été 1999. On peut considérer que le fractionnement de plus en plus fréquent des congés annuels tend à augmenter le nombre de déplacements longue distance des ménages effectués en voiture.

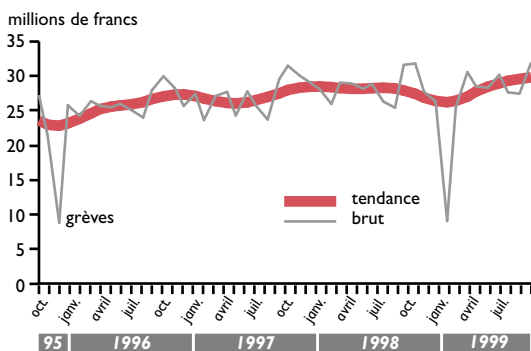
Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes (entrées + sorties confondues)



Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+6,5 %	+7,0 %

Activité ferroviaire recettes nettes dans les principales gares⁽¹⁾ de Poitou-Charentes



⁽¹⁾ Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

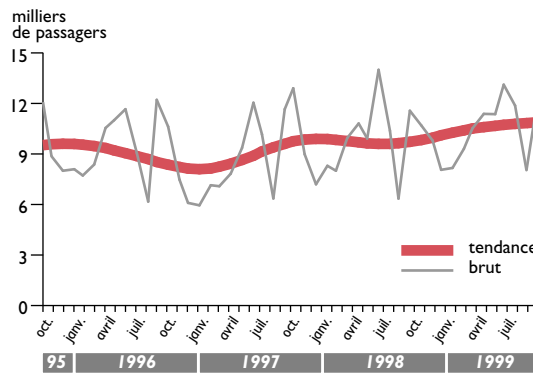
Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+1,2 %	+4,4 %

La progression de l'activité des principales gares ferroviaires de la région, ralentie durant le printemps, s'est de nouveau accélérée durant l'été 1999. Ceci s'explique en partie par une amélioration, depuis le 30 mai 1999, de la desserte TGV et TER, en termes de fréquence, d'horaires et de tarification, visant à mieux adapter l'offre aux besoins de la clientèle privée et professionnelle.

La bonne tenue du transport aérien de voyageurs se confirme. La connexion de La Rochelle-Laleu au hub de Clermont-Ferrand depuis mars 1999 explique les très bons résultats de cet aéroport (+ 42 % le troisième trimestre 1999 par rapport au troisième trimestre 1998).

Voyageurs aériens⁽¹⁾



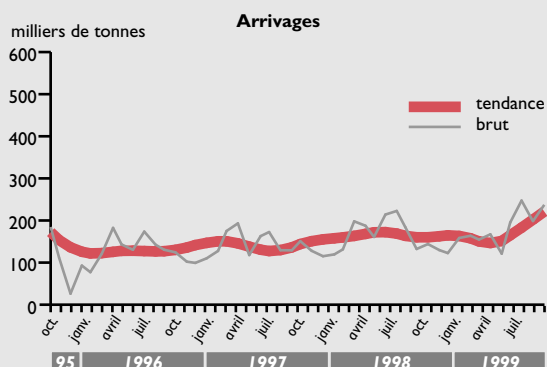
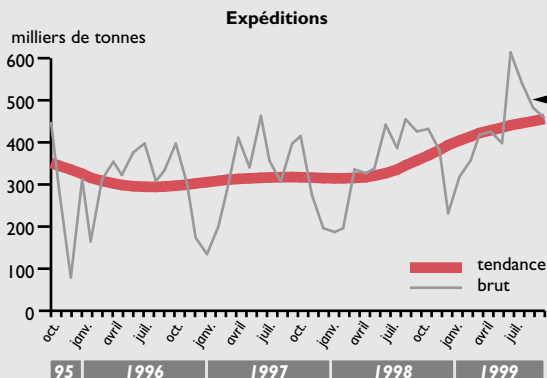
⁽¹⁾ Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+3,2 %	+14,0 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



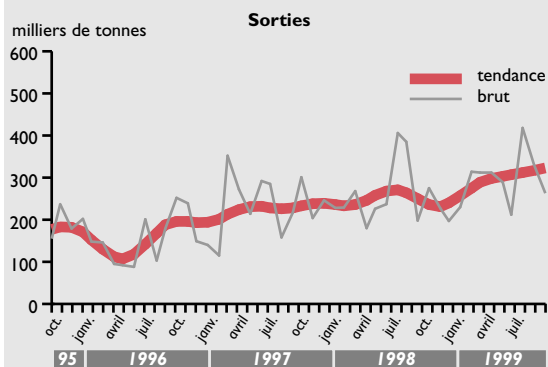
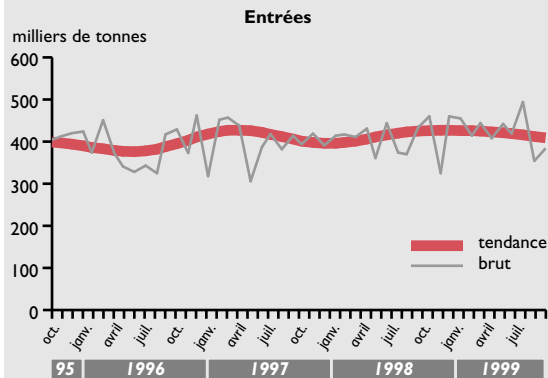
Source : SNCF

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Expéditions	+29,8 %	+16,8 %
Arrivages	-14,0 %	+26,6 %
TOTAL	+15,1 %	+19,7 %

L'activité fret de la SNCF est toujours orientée à la hausse à la fin du mois de septembre. Le trafic de matériaux de construction et de céréales, qui représente plus de 80 % des marchandises transportées par fer en Poitou-Charentes, s'est sensiblement accru durant l'été. Les matériaux de construction sont principalement acheminés vers la plateforme multimodale d'Hourcade et les chantiers de l'A89 destinée, à terme, à relier Bordeaux-Lyon via Clermont-Ferrand. En raison d'une conjoncture favorable, les céréaliers déstockent et mettent également sur le marché les céréales de la campagne 1999/2000 qui sont essentiellement acheminées vers les ports de la région pour y être exportées.

Les résultats du port de La Rochelle-Pallice sont au beau fixe. Les entrées de pétrole et de bois ainsi que les sorties de céréales, qui constituent l'essentiel de son trafic, augmentent de 1 % à 9 % durant l'été 1999 par rapport à 1998 qui fut déjà une bonne année. L'activité des ports de Rochefort et de Tonny-Charente tend à se ralentir en raison de la diminution des entrées pour le premier (de bois et d'engrais notamment) et de la légère réduction des sorties (tournesol) pour le second. Nous observons cependant une forte activité céréalière pour le port de Tonny-Charente en juillet 1999.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

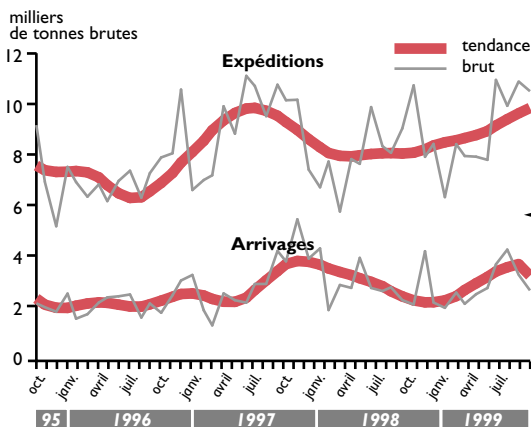


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Source : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Entrées	+2,6 %	+4,8 %
Sorties	+26,6 %	+2,3 %
TOTAL	+10,2 %	+3,7 %

Transport combiné⁽¹⁾



⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

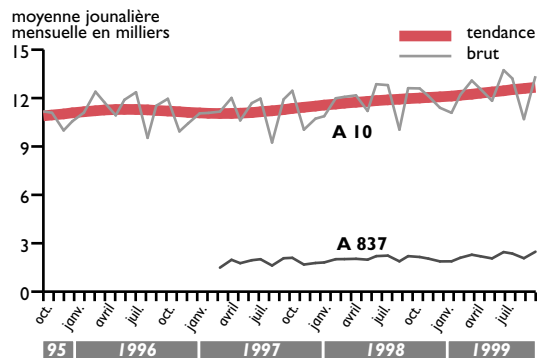
Source : CNC

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Expéditions	+5,1 %	+22,7 %
Arrivages	-5,1 %	+31,1 %
TOTAL	+2,3 %	+24,7 %

Le transport combiné tend à se redresser, tant sur les expéditions que sur les arrivages, après une année 1998 assez difficile. Cette progression résulte en partie de l'amélioration de l'offre de service en avril 1999 avec la mise en place d'un départ quotidien du centre CNC de Cognac vers Angoulême qui assure les acheminements ferroviaires. Afin d'offrir plus de souplesse aux clients, la possibilité d'un deuxième chargement journalier à Cognac est également proposée.

La régulière progression du volume de poids-lourds franchissant les péages autoroutiers de Poitou-Charentes se poursuit, de l'ordre de 7 % sur l'A10 et de 9 % sur l'A837 (Saintes-Rochefort).

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes (entrées + sorties confondues)



Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	2 ^e trim 99 2 ^e trim 98	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+5,6 %	+7,6 %

ENQUETE DE CONJONCTURE

Résultats du 3^e trimestre 1999 et perspectives pour le 4^e trimestre 1999

RÉSULTATS D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE D'OPINION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES RÉGIONAUX

	Question	3 ^e trimestre 1999 Réalizations		4 ^e trimestre 1999 Prévisions
		En niveau *	Evolution **	Evolution **
Situation des entreprises	trésorerie			***
	délais de paiement			***
	achats de véhicules			
	effectifs de conducteurs			
Trafic intérieur	activité			
	prix des marchés			***
Trafic international	activité			
	utilisation des véhicules			***

- * Le niveau d'opinion des transporteurs régionaux est mesuré par l'écart entre les opinions « en hausse » et les opinions « en baisse » (situation excellente caractérisée par un soleil et une situation moyenne ou défavorable caractérisée par des nuages et de la pluie)
- ** Les évolutions indiquent la tendance de ce solde comparé à celui de l'enquête précédente
- *** Question non posée

Confirmation accrue de la reprise des trafics intérieurs

Sur la longue et courte distance, les résultats sont supérieurs aux prévisions du deuxième trimestre qui ne faisaient que prolonger la tendance. On constate une certaine reprise de la distribution urbaine et les prévisions pour le quatrième trimestre 1999, l'accrochent au mouvement de la courte distance, toujours ascendant. Par contre, les prévisions attendues sur la longue distance laissent envisager un certain tassement de l'activité.

La distribution urbaine et la courte distance profitent plus aux entreprises de plus de 20 salariés, la longue distance à celles de moins de 20 salariés. Pour ce qui concerne les prévisions, la distribution urbaine a les faveurs des petites et moyennes entreprises, la distribution à courte distance, celle des entreprises de plus de 20 salariés.

S'agissant du trafic international, les prévisions à la baisse du trimestre précédent ne se sont pas confirmées et l'activité traduit une accentuation de la reprise, que prolongent plus encore les prévisions des entreprises.

Les évolutions sont positives pour tous les pays, excepté pour le trafic avec la Grande-Bretagne qui semble marquer le pas, et pour lequel les prévisions sont également à la baisse. La Belgique semble un marché porteur, avec l'Allemagne et les Pays-Bas, bien que, pour ce dernier pays, les prévisions soient légèrement en retrait. Les trafics avec l'Espagne et l'Italie tendent maintenant à se stabiliser.

En comparaison avec l'an passé, la concurrence des transporteurs espagnols apparaît toujours la plus forte. Par contre, les entreprises considèrent que la concurrence émanant des transporteurs allemands s'accroît lourdement pour rejoindre dans l'inquiétude celle des pays de l'Est. En revanche, la concurrence belge, britannique, et surtout néerlandaise inquiète beaucoup moins que l'année dernière.

Les facteurs essentiels jouant sur cette concurrence sont les prix, ceux du carburant pour les pays européens, et le différentiel quant à la législation du travail et les salaires, pour les pays de l'Est.

Stabilisation de la situation financière des entreprises

L'évolution positive des prix se confirme tant pour les petites que pour les grandes structures.

Les entreprises, et notamment celles de plus de 20 salariés, constatent une certaine amélioration des délais de paiement et de leur trésorerie.

Poursuite de la hausse des effectifs, essentiellement au profit des grosses entreprises, et léger coup de frein sur les investissements

Les effectifs de conducteurs s'accroissent à un rythme plus soutenu encore qu'au trimestre précédent, grâce à une augmentation des embauches. D'une manière générale, les entreprises de plus de 20 salariés embauchent plus et réduisent moins leurs effectifs que celles de moins de 20 salariés.

Précisons toutefois que ces résultats sont inférieurs aux prévisions annoncées le trimestre précédent. Les prévisions pour la fin de l'année 1999 restent néanmoins optimistes puisque 32 % des entreprises envisagent d'embaucher des conducteurs routiers et seulement 2 % d'entre elles projettent de diminuer leurs effectifs.

Les entreprises éprouvent légèrement plus de difficultés cette année que l'année dernière, pour embaucher des conducteurs routiers, par manque de candidats qualifiés et compétents.

Plus encore qu'au deuxième trimestre, la reprise de l'activité joue plus sur l'utilisation du parc existant que sur l'investissement dans du nouveau matériel (32 % des entreprises disent avoir acheté des véhicules, contre 35 % au trimestre précédent). Ce résultat confirme les prévisions, et celles pour le quatrième trimestre prolongent cette tendance.

P.B.

Brochure réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports.
Responsable : André Turcot
Contacts : Philippe Bayer, Michèle Bonnet et Valérie Touzeau ☎ 05 49 60 98 87.
Direction Régionale de l'Équipement,
19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS
Maquette : Atelier 2A 2R -
PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Fontaine

Etat des lieux : Un besoin de mobilité de la population partiellement satisfait

Les deux premières phases de l'étude viennent d'être achevées. Dans un premier temps, le bureau d'études a recensé les motifs de déplacements et les besoins de transports de tous les publics potentiellement captifs des transports publics de voyageurs. Ensuite, il a réalisé un inventaire de l'offre existante de transport et a analysé la qualité du service rendu en s'intéressant notamment au bilan de l'usage de ces offres.

De ce premier travail, il est ressorti que l'offre actuelle ne permet pas de satisfaire les besoins de mobilité de certaines catégories de la population pour de nombreux déplacements.

Des propositions de transport à la demande pour une meilleure irrigation des zones rurales

S'agissant de la troisième phase de l'étude, le cabinet ITER a présenté mardi 14 décembre 1999 au groupe technique de suivi** et la Commission Economie-Services du Syndicat Mixte du Pays Mellois des propositions d'amélioration de l'offre adaptée aux besoins.

Ces propositions répondent aux objectifs de désenclavement du territoire, de développement local et social du Pays Mellois tout en apportant un niveau de service en transport collectif destiné à maintenir la population dans des secteurs en déclin démographique. Concrètement, il s'agit d'améliorer les déplacements des habitants pour les motifs de vie quotidienne (santé, achats, visites à des amis...), de faciliter la mobilité des personnes inscrites dans un processus d'insertion professionnelle ou encore de permettre l'accessibilité pour tous aux loisirs.

Pour satisfaire la demande de déplacements des usagers, deux types de desserte à la demande sont envisagés en fonction des circuits : une desserte axiale, qui correspond à une prise en charge du voyageur à un point d'arrêt défini et s'appuie sur l'offre de transport déjà existante, et une desserte zonale qui correspond à une prise en charge à domicile.

Les propositions de dessertes visent à ouvrir le Mellois sur des pôles départementaux et régionaux tels que Poitiers, Niort ou encore Saint-Maixent ainsi que vers Paris et Bordeaux. L'idée est également d'offrir une meilleure accessibilité à l'échelle du Pays et une amélioration de la desserte locale intra-cantonale.

Il reste aujourd'hui à étudier la faisabilité technique, juridique et financière de ce dispositif et à établir un calendrier de mise en œuvre fixant les priorités pour amorcer concrètement sa réalisation. En effet, le montage juridique d'un tel dispositif nécessite une réflexion approfondie sur la maîtrise d'ouvrage des nouveaux circuits, le choix de l'autorité organisatrice du système et la délégation de compétences, dans un souci de respect des règles de concurrence avec l'offre déjà existante. Des questions d'ordre financier, telles que le financement partenarial du dispositif ou encore les modalités de rémunération de l'exploitant, sont également à résoudre, dans un espace géographique d'étude qui transgresse les frontières administratives traditionnelles. La définition technique de l'exploitation (itinéraires, horaires, modes de réservation, types de véhicules...) et les outils d'information et de communication de ce service sont également à l'étude.

Le rendu définitif de l'étude est attendu en mars 2000. ■

V.T.

* Le transport à la demande est un service de transport en commun pour desservir les zones géographiques faiblement peuplées et/ou pendant les heures creuses. Le service envisagé dans le Mellois assurera la prise en charge du voyageur à domicile ou à un point d'arrêt donné, à des jours et horaires fixes. L'usager devra simplement signaler son besoin de déplacement au plus tard la veille du parcours.

** Le groupe technique est composé de la DDE des Deux-Sèvres, la DRE, le Conseil Régional, le Conseil Général des Deux-Sèvres et la SNCF.

Contact Syndicat Mixte d'Action pour l'Aménagement du Pays Mellois :
Isabelle GUERIN ☎ 05-49-27-09-62
Contact DRE : Didier GOMME ☎ 05-49-60-98-67

Gestion des temps de service des conducteurs routiers : un système informatique intégré et novateur en règle toute la complexité

Dans le cadre du contrat de progrès qui vise l'assainissement du secteur du transport routier de marchandises (TRM), un système novateur de gestion du temps de travail des conducteurs routiers a été instauré en 1995 dans l'entreprise LARRICQ en Deux-Sèvres, soucieuse d'améliorer et d'optimiser la gestion des temps de service et de repos des conducteurs. Nous vous proposons de faire un bilan de cette expérience après 4 années d'existence

Interview de Patrick DEPOORTERE, Directeur de la SA Pierre LARRICQ à AIRVAULT (79)

Présentation du système AGAT par Michel DABIN, Responsable d'exploitation

ORT : Quel est le système de gestion du temps de travail des conducteurs routiers qui a été mis en place dans l'entreprise LARRICQ ? Et quelles sont les raisons qui ont conduit à la mise en oeuvre de ce dispositif ?

Patrick DEPOORTERE : Au milieu des années 1990, la gestion du temps de travail des conducteurs routiers apparaissait de plus en plus complexe, la lecture manuelle des disques étant consommatrice de temps et souvent compliquée. Aussi, en 1995, dans un contexte d'assainissement et de modernisation du TRM, le Groupe TRATEL a décidé de doter ses entreprises d'un nouveau système informatique nommé AGAT. Chaque conducteur dispose d'un badge personnalisé, qu'il insère dans un ordinateur de bord installé dans les camions, et qui enregistre tous les temps de service et de repos effectués quotidiennement. Ces données sont transmises et intégrées directement dans le système informatique de l'entreprise. La mise en place de ce système a été une première nationale et permet aujourd'hui d'avoir une lecture claire et précise des temps de travail.

ORT : A votre connaissance, ce système de gestion du temps de travail s'est-il développé dans d'autres entreprises françaises ?

Patrick DEPOORTERE : A l'heure actuelle, ce dispositif n'est pas encore très répandu en France en raison du coût relativement élevé d'installation, l'achat du logiciel du système central étant onéreux et l'équipement infor-

Fiche d'identité

SA Pierre LARRICQ : Entreprise de TRM qui appartient au groupe TRATEL
Directeur : Patrick DEPOORTERE
Effectif : 75 salariés dont 65 conducteurs
Activité : Transport national et international de citernes contenant des produits pulvérulents (ciment, pondéreux...)

matique des camions revenant à plus de 10 000 francs l'unité. De plus, la lecture du chronotachygraphe reste aujourd'hui l'unique appareil de contrôle électronique labellisé au titre du respect de la réglementation à l'échelle internationale.

ORT : Après 4 années de fonctionnement, quelles sont les plus-values apportées par ce dispositif ?

Patrick DEPOORTERE : Premièrement, la mise en place de ce dispositif nous permet de gagner un temps considérable sur la gestion du temps de travail des conducteurs. Ensuite, avec AGAT, l'entreprise affiche une totale transparence sur les temps de travail des conducteurs routiers puisque les badges enregistrent tous leurs temps de service (conduite, chargement/déchargement, attente...) ainsi que leurs temps de repos. Outre cela, l'ordinateur de bord installé dans le camion indique au chauffeur, par le biais d'une sonnerie, quand il doit prendre son temps de repos. Par conséquent, ce système offre la possibilité de contrôler si les conducteurs respectent correctement les temps de repos réglementaires et permet de repérer les éventuelles manipulations du disque électronique. Ce dispositif est globalement bien perçu par les salariés qui se voient rémunérer toutes les heures de travail répertoriées sur leur badge, les enregistrements étant directement reportés sur leur bulletin de salaire. Enfin, j'ajoute qu'aucune infraction n'a été relevée dans notre entreprise, depuis la mise en place de ce système, pour non-respect de la durée du travail des conducteurs routiers.

Propos recueillis par Valérie TOUZEAU