

N° 21

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

La régionalisation du transport ferroviaire 1

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM

Charte chargeurs-transporteurs-distributeurs. Interviews 5

INFORMATIONS-ÉTUDES

Programmes d'études 2001 de l'ORT 6

Les transports ferroviaires régionaux de voyageurs constituent un service de transport public structurant à l'échelle du territoire régional. Les expérimentations qui ont été conduites au cours des trois dernières années dans 7 régions ont de ce point de vue montré que la régionalisation des transports ferroviaires régionaux, en rapprochant les décisions concernant la consistance de l'offre des territoires vécus, était un moyen pour améliorer le service rendu.

C'est vrai en particulier des régions urbaines qui constituaient la quasi-totalité des régions qui ont expérimenté cette décentralisation. Mais cela peut et doit être aussi le cas pour Poitou-Charentes, qui dispose d'un réseau de villes moyennes réparties de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire.

Dans le contexte de Poitou-Charentes, les transports ferroviaires doivent contribuer à :

- faciliter les déplacements quotidiens vers les grands pôles d'activité (domicile/travail, domicile/école ou université...), et donc à diminuer le nombre de voitures dans les villes ;
- faciliter l'accès aux grands pôles touristiques ;
- donner accès au réseau de TGV, qui dessert dans de bonnes conditions un territoire de plus en plus vaste ;
- faciliter les échanges entre les grandes villes de la région et des régions proches, en complément de l'offre Grandes Lignes.

Plus généralement, les transports ferroviaires doivent concourir à la cohésion du territoire régional, dans un souci d'efficacité économique, de garantie d'égalité des chances sur le territoire et dans la société, et de développement durable. Cette nouvelle donne nous imposera aussi une réflexion quant à une éventuelle fracture ferroviaire pour les territoires les moins peuplés.

Pour ce faire, la Région s'engagera résolument dans la modernisation du service ferroviaire, en faisant à la fois du mieux ferroviaire à partir des moyens qui lui seront transférés par l'Etat, et du plus ferroviaire, à partir de ses moyens propres, qui re-

Réussir la régionalisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000 fait des Régions les autorités responsables de l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs sur leur territoire, à compter du 1er janvier 2002.

Dans ce cadre, la Région Poitou-Charentes en partenariat avec le Conseil Economique et Social Régional a engagé une première réflexion visant à cerner le plus précisément possible la réalité du transport ferroviaire régional en Poitou-Charentes à ce jour, et à définir les principes et les priorités d'action qu'elle entend mettre en œuvre dans l'exercice de sa responsabilité.

Sur la base de ces premiers travaux, validés par le Conseil Régional lors de sa session du 12 février 2001, la Région engage une vaste consultation visant à recueillir les attentes des principaux acteurs et partenaires concernés (utilisateurs, associations d'usagers, élus locaux, SNCF, organisations professionnelles, Départements et Agglomérations ...) de manière à faire évoluer les transports ferroviaires dans le sens d'une meilleure réponse aux besoins des hommes et des activités économiques avec un objectif simple et stimulant : réussir la régionalisation des transports ferroviaires.

présentera sa contribution à une amélioration de qualité du service ferroviaire régional de voyageurs et des services rendus aux utilisateurs.

Dans le cadre de ses réflexions, la Région Poitou-Charentes, en partenariat avec le Conseil Economique et Social Régional, a déterminé un certain nombre de principes qui doivent lui permettre d'améliorer ce service public de transport. Il s'agit notamment de :

- avoir une approche globale du transport régional de voyageurs, conduisant à une bonne coordination des différentes offres de transports publics et à faciliter la vie des voyageurs ;
- promouvoir le transport régional de voyageurs et l'ouvrir à de nouveaux publics : en particulier les déplacements des jeunes, ainsi que les déplacements quotidiens pour le travail ou les études, les liaisons entre les grandes villes et les déplacements touristiques ou liés à des événements semblent constituer des marchés privilégiés ;
- développer la qualité dans le transport régional : il s'agit notamment de moderniser les gares et les trains utilisés, d'avoir des exigences en termes de régularité, d'accueil et de sécurité ;
- structurer une démarche partagée avec les autres institutions qui organisent des transports, Départements et Agglomérations, mais aussi Régions voisines et représentants des voyageurs ;
- favoriser l'utilisation optimale des moyens et maîtriser les finances publiques, l'importance de ce dossier d'un point de vue financier appelant une légitime vigilance ; Il s'agira aussi d'obtenir de l'Etat les efforts nécessaires pour l'équilibre républicain des territoires ;

- contribuer à l'amélioration de l'environnement dans le secteur des transports.

Ces principes doivent aujourd'hui être déclinés afin d'aboutir à la définition d'un plan d'action, c'est à dire à un programme pluriannuel d'investissements et à une hiérarchisation des actions à réaliser, qui sera la base de la politique mise en œuvre par la Région.

Afin de prendre en compte au mieux les besoins exprimés, la Région a décidé d'organiser une large concertation visant à recueillir les avis et recommandations des principaux acteurs dans le domaine des transports : élus, acteurs économiques, organisations de salariés, acteurs dans le domaine du transport et du tourisme, associations d'usagers, de consommateurs ...

Cette consultation s'organisera en trois grandes phases :

- un appel à contribution auprès des principales institutions et organisations intéressées aux questions de transport, sur la base d'un document établi par la Région présentant les grands enjeux ;
- des rencontres de terrain, au cours du deuxième trimestre 2001, dans les grands bassins de déplacement identifiés dans la région :
 - ✓ à Angoulême pour le bassin Charentais ;
 - ✓ à La Rochelle pour l'Aunis et le Rochefortais ;
 - ✓ à Saintes pour la Saintonge et le Royanais ;
 - ✓ à Niort pour le bassin Niortais ;
 - ✓ à Thouars pour le Nord du Poitou ;
 - ✓ à Poitiers pour le Seuil du Poitou.
- des assises régionales à l'automne 2001 afin d'établir la synthèse de ces travaux.

Nous aurons donc l'occasion au cours des six prochains mois d'avoir des échanges riches sur ce domaine particulièrement important pour l'aménagement du territoire, et qui constituera de fait après la formation (lycées, formation professionnelle) le deuxième pilier du fait régional.

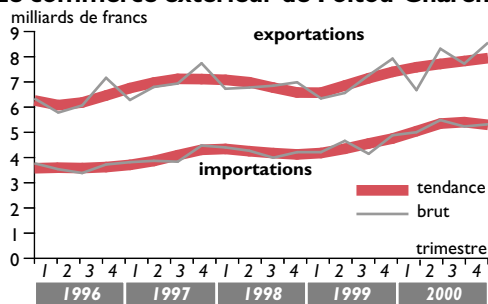
Jean-Pierre RAFFARIN

Président du Conseil Régional de Poitou-Charentes



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

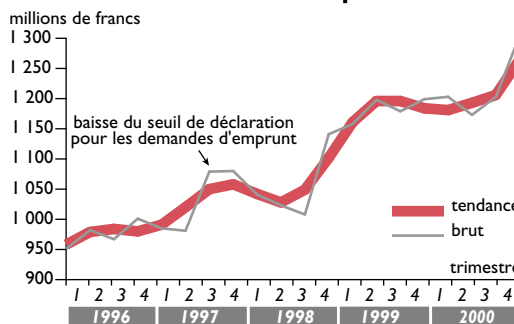


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Exportations	+6,3 %	+8,0 %
Importations	+26,1 %	+3,2 %

En Poitou-Charentes, le commerce extérieur continue d'afficher des valeurs ascendantes en fin d'année 2000. La progression dynamique des exportations est principalement imputable à l'accroissement significatif des sorties de produits des industries agricoles et alimentaires (42 % des exportations). En revanche, la demande intérieure présente moins de vigueur en raison notamment du ralentissement des importations des produits de l'industrie automobile et des carburants.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

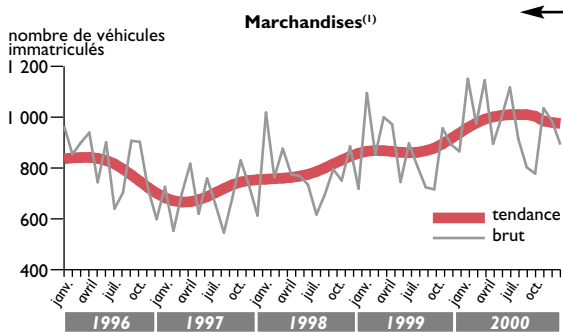


Source : Banque de France

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+2,0 %	+8,8 %

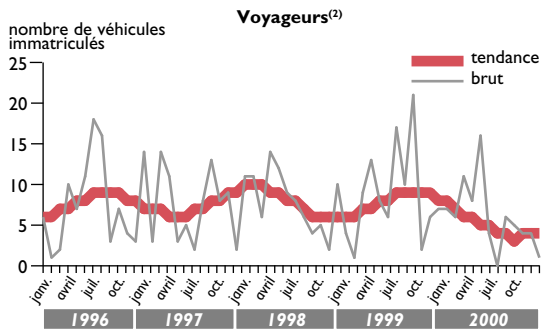
Le rythme de croissance des demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport tend à s'accélérer en fin d'année 2000 après plusieurs mois de relative stabilité. Tous les secteurs sont concernés par cette hausse, en particulier les auxiliaires des transports (+17 % par rapport à fin 1999) qui représentent 28 % des encours bancaires de la branche transport en Poitou-Charentes.

Immatriculations de véhicules neufs



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

La hausse de l'investissement en matériel roulant se poursuit durant le quatrième trimestre 2000 (+9 % par rapport à l'année précédente). En cumul annuel, le nombre d'immatriculations de poids-lourds neufs est en progression constante depuis 4 ans, passant de 8 200 en 1997 à près de 11 700 en 2000 (soit +42 %).



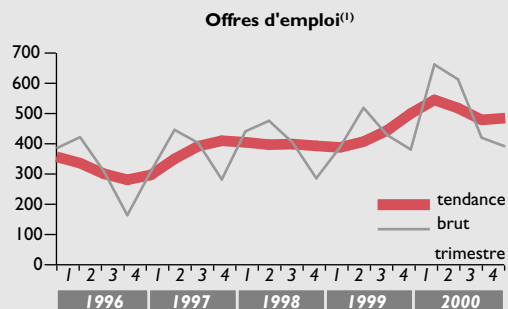
(2) les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

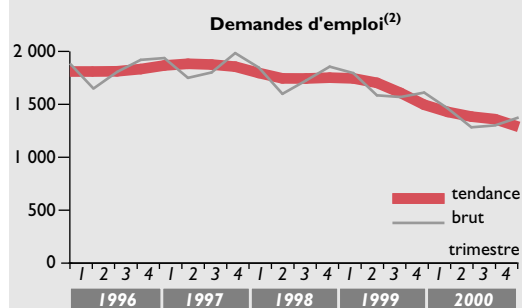
EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Marchandises	+11,0 %	+7,3 %
Voyageurs	-77,1 %	-40,0 %

L'évolution du marché de l'emploi poursuit la tendance observée le trimestre précédent : les demandes d'emploi continuent de régresser tandis que le nombre d'offres continue de croître, mais à un rythme ralenti. Phénomène marquant de l'année 2000 : les offres d'emploi émanant des entreprises de services auxiliaires des transports, qui représentent 1/4 des offres du secteur, augmentent de près de 70 %.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



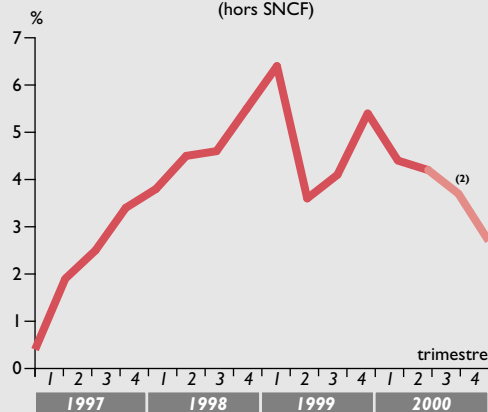
(2) DEFM Cat I : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Tous secteurs	Offres	+4,7 %	+10,1 %
	Demandes	-16,2 %	-15,7 %
Secteur transport	Offres	-2,1 %	+2,6 %
	Demandes	-17,1 %	-14,6 %

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

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports⁽¹⁾ (hors SNCF)



(1) Données trimestrielles suivies en glissement annuel afin de corriger les effets saisonniers
(2) Données provisoires

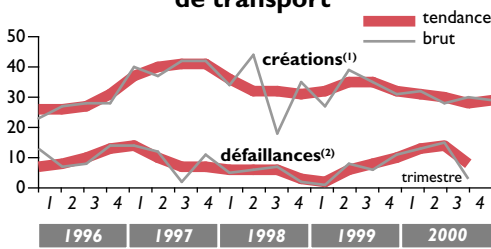
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/04/99 01/04/00	01/01/99 01/01/00	01/07/99 01/07/00	01/10/99 01/10/00*	01/01/00 01/01/01*
Poitou-Charentes	+5,4	+4,4	+4,2	+3,7	+2,7
Charente	+7,4	+6,5	+2,8	+2,9	+0,5
Charente-Maritime	+3,7	+0,4	+3,1	+3,0	+0,2
Deux-Sèvres	+9,6	+5,9	+4,2	+1,1	+3,1
Vienne	+1,4	+6,6	+6,8	+8,8	+7,8

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)
 (2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

Source : INSEE

1 891 entreprises de transport sont comptabilisées dans la région à la fin 2000 soit une quasi stabilité par rapport à l'année précédente. Si l'on regarde les mouvements enregistrés en 2000, on constate une diminution sensible des créations (-12 %) et un doublement des défaillances (sur 9 mois). Cette situation s'explique en partie par le relèvement progressif du niveau demandé à l'entrée dans la profession et la cessation d'activité de certaines entreprises handicapées par une santé financière trop fragile.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

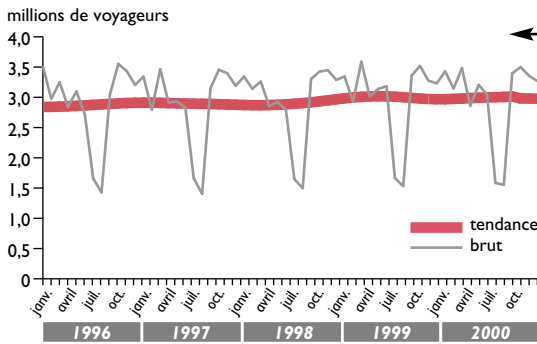
	Au 01/01/00	Au 01/04/00	Au 01/07/00	Au 01/10/00	Au 01/01/01
Transports terrestres	1 519	1 519	1 504	1 512	1 503
Transports par eau	36	35	36	37	35
Transports aériens	5	6	6	6	6
Services auxiliaires des transports	337	342	342	344	347
Total	1 897	1 902	1 888	1 899	1 891

(1) entreprises dont le code APE est 60, 61, 62 et 63

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



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

Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Poitou-Charentes	-0,3 %	+1,0 %

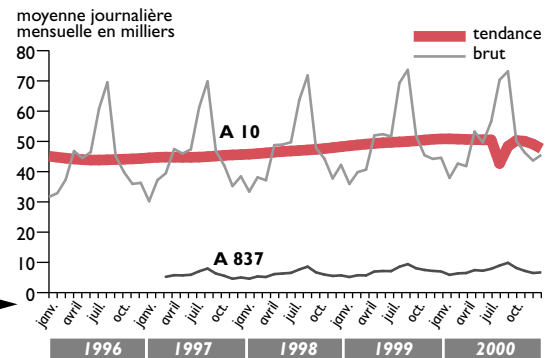
La stagnation de la fréquentation des transports collectifs urbains se confirme en fin d'année. Ce constat est corroboré par le nombre de voyages annuels qui est quasiment identique à celui de 1999 (+0,1 %). Cependant, ces résultats masquent le contraste entre les réseaux, oscillant entre +2,1 % à Niort et -3,2 % à Châtelleraut.

La progression de la circulation de véhicules légers aux péages autoroutiers se ralentit en fin d'année. Sur l'année, l'augmentation du trafic atteint +2 % et concerne autant l'A10 que l'A837.

Les recettes nettes des gares continuent de se situer sur une courbe ascendante. En comparaison avec 1999, le bilan d'activité 2000 affiche une progression de plus de 7 %. La hausse est principalement imputable au maintien de l'activité économique, à la mise en place d'une nouvelle politique tarifaire et aux premiers effets induits par la réduction du temps de travail.

5,5 % de passagers supplémentaires se sont déplacés par voie aérienne au départ ou à l'arrivée de Poitou-Charentes en 2000. L'aéroport de La Rochelle-Laleu, qui représente la moitié du trafic régional, affiche une hausse du trafic de 15 %. 3 raisons principales à ce résultat : la montée en puissance de la connexion au hub de Clermont-Ferrand, la reprise de la fréquentation sur la ligne de Paris et le développement des programmes charters. Poitiers-Biard enregistre un léger déclin principalement dû à une baisse de 13 % de la fréquentation de la ligne Poitiers-Lyon qui représente 32 % du trafic.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾

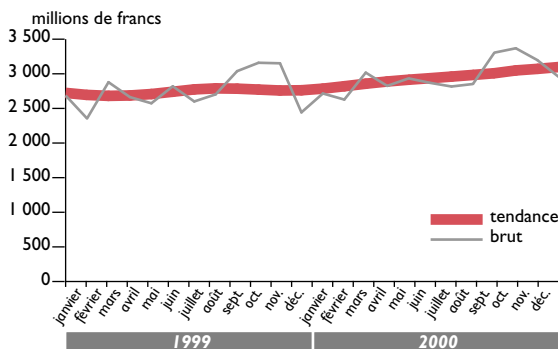


(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Poitou-Charentes	-0,1 %	+0,0 %

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

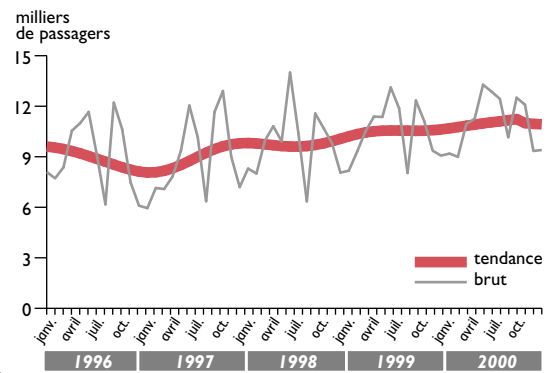


(1) Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+7,6 %	+8,8 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



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

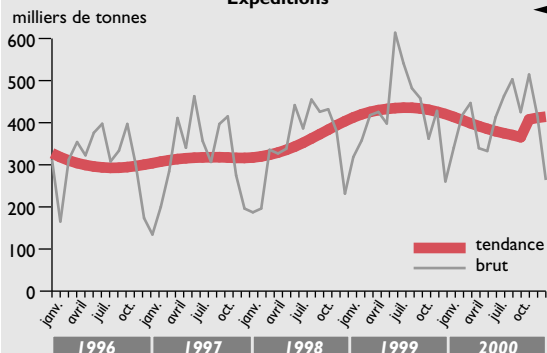
Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+8,9 %	+4,4 %

transports de marchandises

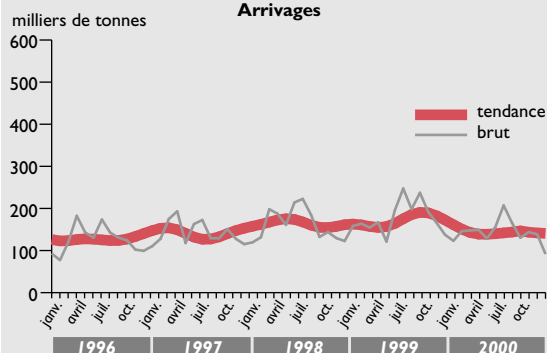
Fret ferroviaire

Expéditions



L'année 2000 se termine sur une stabilisation du trafic ferroviaire de marchandises, après 6 mois de fléchissement. En cumul annuel, on constate que la croissance du fret ferroviaire, observée depuis 1997, marque le pas en 2000. Cela s'explique par la baisse du trafic de matériaux de construction, imputable notamment à l'achèvement du chantier de la plate forme de Bordeaux-Hourcade, et de la diminution du transport de céréales après l'année record de 1999.

Arrivages



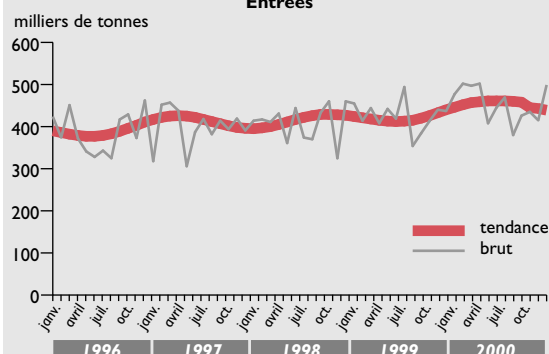
En 2000, le transport maritime de marchandises reconduit les très bons résultats enregistrés en 1999 pour atteindre un trafic annuel proche de 9 millions de tonnes. Par port et sur cette même période, on constate que le niveau d'activité de Rochefort présente une nette croissance (+19 %). Ceci s'explique par la très forte hausse du transport de bois après la tempête et du transport de céréales en fin d'année. En revanche, le trafic de La Rochelle-Pallice diminue légèrement (-1,5 %) en raison de la baisse des sorties de céréales, inférieures au trafic record de 1999, que ne compense pas la croissance des arrivages.

Source : SNCF

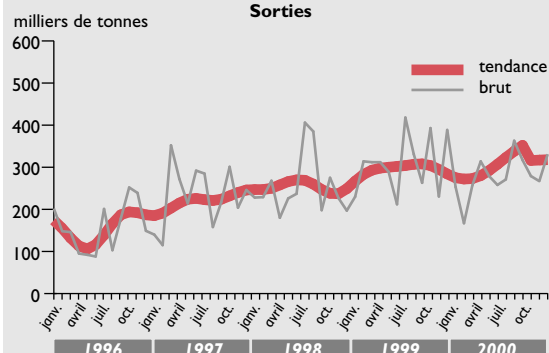
EVOLUTION	3 ^e trim 00 2 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Expéditions	-6,0 %	+13,6 %
Arrivages	-26,3 %	-24,3 %
TOTAL	-12,4 %	+1,5 %

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

Entrées



Sorties

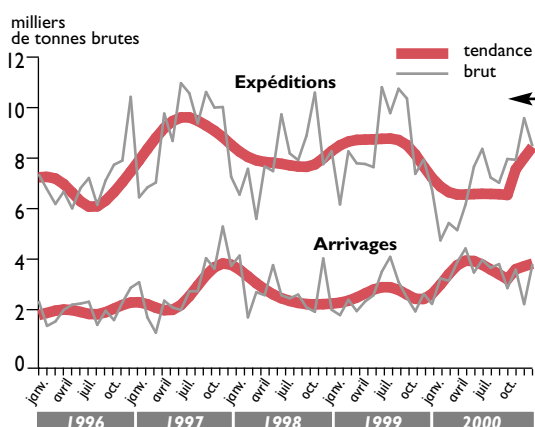


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Entrées	+3,4 %	+4,5 %
Sorties	-6,1 %	-13,4 %
TOTAL	-0,9 %	-3,3 %

Transport combiné⁽¹⁾



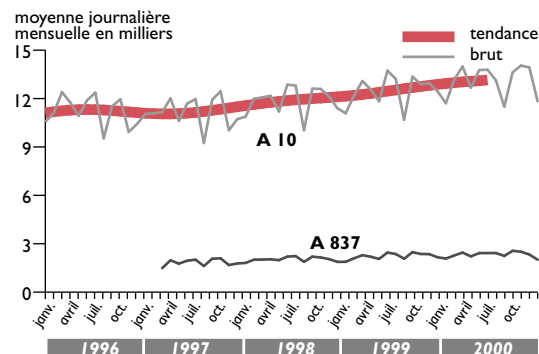
Après plusieurs mois de ralentissement, le niveau d'activité du transport combiné se redresse légèrement en fin d'année. En cumul annuel, le tonnage transporté avoisine les 35 000 tonnes, soit -3% par rapport à 1999. La Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) considère le bilan de l'année 2000 relativement satisfaisant, la diminution du trafic étant pour partie due à un problème technique temporaire sur un chantier. Elle précise que la part de marché du transport combiné, sur les régions Aquitaine et Poitou-Charentes, a légèrement augmenté durant cette période.

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

Source : CNC

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Expéditions	-27,2 %	+17,0 %
Arrivages	+6,2 %	+36,4 %
TOTAL	-18,9 %	+21,9 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 00 3 ^e trim 99	4 ^e trim 00 4 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+3,0 %	+3,2 %

Charte cadre chargeurs- transporteurs-distributeurs

Depuis quelques années, les chargeurs, transporteurs et distributeurs ont choisi de réfléchir à une amélioration simultanée de la qualité et de la productivité de la chaîne logistique. Le 27 juin 2000, une « charte des relations de partenariat en Poitou-Charentes » a été signée, venant couronner une démarche progressive impulsée par l'Observatoire régional des transports.

Soucieux de connaître l'opinion des professionnels du transport sur cette démarche « qualité », nous avons interviewé dans la précédente lettre trimestrielle un chargeur, signataire de cette charte.

Nous vous proposons dans le présent numéro le point de vue et la perception de cette démarche par un transporteur et un chargeur de la grande distribution. Interviews.

Un engagement mutuel pour plus de qualité et de sécurité

Interview de Jacques POUPEAU, PDG de Transports POUPEAU S.A.

Fiche d'identité de Transports POUPEAU S.A.

- Nom de l'entreprise : Transports POUPEAU S.A. créée en 1968
- Directeur : Philippe POUPEAU
- Activité principale : Transport national
- Principaux clients : Saint-Gobain (verrière industrielle), Placoplâtre Lambert SA, Saver Glass (verrière), tonnellerie Seguin Moreau...
- Chiffre d'affaires annuel : 18 millions de francs
- Effectif salarié : 37
- Parc : 30 camions

ORT : La charte des relations de partenariat entre transporteurs, chargeurs et distributeurs a été signée en juin 2000 en Poitou-Charentes. Pourquoi avez-vous souhaité adhérer à cette démarche et qu'attendez-vous de cette charte ?

Jacques POUPEAU : En tant que Président de l'UTR 16, j'ai entendu parlé de la charte-cadre

en Poitou-Charentes par le biais de mon syndicat. J'ai souhaité adhérer à cette démarche car elle correspond assez bien à l'idée que je me fais des relations qui doivent, dans l'idéal, associer les chargeurs et les entreprises de transport. J'entends par là que cette charte est un outil de communication qui doit permettre de jouer la carte de la transparence avec les chargeurs et doit permettre de solutionner les éventuels problèmes d'organisation du travail concernant notamment les heures d'attente ou le respect de la réglementation et des normes de sécurité.

Je souhaite que de nombreux chargeurs s'investissent dans cette démarche qui vise à optimiser la qualité et la productivité de la chaîne logistique et qui appelle à mieux tenir compte des enjeux et des contraintes de chacun.

ORT : Vous percevez la charte comme un outil de dialogue entre les chargeurs et les transporteurs. Pourriez-vous nous expliquer comment sont régies les relations que vous entretenez avec les chargeurs ?

J.P. : Je dois dire que nous sommes engagés depuis plusieurs années dans une démarche « qualité », qui s'inscrit dans l'esprit de la charte-cadre de Poitou-Charentes. En effet, nous passons des contrats de partenariat, avec nos principaux clients (Saint-Gobain, Placoplâtre, Saver Glass, tonnellerie Seguin Moreau ...), qui déterminent les engagements de chaque partie pour garantir la qualité de la chaîne logistique. Nous signons chaque année un cahier des charges qui fixe notamment les règles de circulation au sein de l'usine, les modalités de chargement et de déchargement, les conditions d'accueil des conducteurs, un protocole de sécurité, etc... qui garantissent au final la qualité de la livraison. On pourrait dire que ces contrats correspondent à une déclinaison de la charte-cadre à un échelon local. De plus, nous privilégions les réunions, individuelles ou en groupe, avec les chargeurs pour étudier ensemble et optimiser l'organisation du travail.

ORT : Selon vous, que faut-il faire pour que la charte-cadre régionale vive et pour que les intentions qui y sont affichées se déclinent en actions concrètes ?

J.P. : Je tiens d'abord à insister sur le fait que cette charte va dans le bon sens puisqu'elle se soucie de la qualité et de la sécurité, tant en entreprise que sur la route.

A mon sens, son application concrète passe par l'engagement mutuel et permanent des transporteurs et des chargeurs. Je constate d'ailleurs qu'aujourd'hui de plus en plus de chargeurs, soucieux de la qualité, contractualisent avec les entreprises de transport.

Enfin, il ne faut pas oublier que les métiers du transport évoluent sans cesse, en fonction de la réglementation nationale et européenne. Le passage aux 35 heures et la réflexion sur l'harmonisation européenne de la durée du travail ne sont que des exemples parmi d'autres. Par conséquent, cette charte et les accords partenariaux qui en découleront doivent être évolutifs dans le temps et doivent pouvoir s'adapter aux spécificités du secteur.

La qualité de la chaîne logistique passe par une relation de confiance entre chargeurs et transporteurs

Rencontre avec Alain POSTE, Directeur de la base Intermarché de GOURNAY (79), en présence de Jean-Louis BORDE, responsable de l'exploitation

ORT : La charte des relations de partenariat entre transporteurs, chargeurs et distributeurs a été signée en Poitou-Charentes en juin 2000. Pouvez-vous nous dire si vous êtes en accord avec les grands principes de cette charte ?

Alain Poste : Au préalable, je souhaiterais indiquer comment je perçois les relations entre chargeurs et transporteurs. A mon sens, c'est une relation de respect mutuel, de confiance et de fidélité qui doit s'établir entre ces deux acteurs de la chaîne logistique afin d'assurer une gestion de qualité et la livraison de nos clients dans les meilleures conditions.

Pour ce qui concerne nos livraisons aux points de vente Intermarché, nous fonctionnons avec nos propres véhicules (50 % du trafic) et faisons également appel à une vingtaine de tracteurs de tractionnaires sous-contrat qui mettent à notre disposition des conducteurs et des tracteurs. Cela fait presque 20 ans que nous contractualisons avec les mêmes entreprises de transport. Nous avons établi avec elles une sorte d'accord « gagnant-gagnant » qui reflète assez bien les principes de la charte-cadre qui s'appuie sur un engagement mutuel à améliorer la productivité dans un souci permanent de qualité.

ORT : Mettez-vous en œuvre, au sein de votre entreprise, des méthodes d'organisation du transport et une démarche « qualité » qui répondent aux grands objectifs de la charte ?

A.P. : Pour assurer une gestion des flux de qualité au sein de la base, nous planifions les entrées et sorties des poids-lourds afin de mieux gérer les rotations dans nos quatre sites de réception, d'éviter les embouteillages et de limiter les temps d'attente. Nous accueillons en moyenne 100 véhicules/jour. Le temps de présence moyen tourne aujourd'hui autour de 1 heure 1/4 par jour (temps d'attente et de déchargement inclus). Pour nous, l'augmentation de notre productivité et le respect du travail du transporteur passent par la diminution progressive des temps d'attente.

De plus, la sécurité est un thème qui nous est cher. Nous avons mis en place un protocole de sécurité au début de l'année 2000. Distribué et signé par tous les ensembles routiers entrant sur la base, il définit les règles de sécurité (modalités de mise à quai, consignes de circulation, règlement intérieur, etc...) à appliquer sur la base. Nous assurons également la formation des gardiens et réceptionnaires à la législation, notamment sur les temps d'attente.

ORT : Pensez-vous améliorer encore vos pratiques logistiques ?

A.P. : Nous avons une charte de qualité qui définit les procédures à suivre dans chacun de nos services afin de réceptionner et de livrer la marchandise dans les meilleures conditions possibles. C'est pourquoi nous sommes perpétuellement à la recherche de « recettes » pour perfectionner le fonctionnement de la chaîne logistique et la gestion de l'entreprise.

Pour « demain », nous envisageons d'améliorer l'accueil des conducteurs routiers en mettant à leur disposition un local, qui viendrait compléter les sanitaires déjà existants. Nous avons également le projet d'informatiser l'enregistrement des arrivées des transporteurs.

Je considère que la recherche de la qualité, qu'elle se fasse dans le cadre d'une charte ou non, se doit d'être pérenne et évolutive dans le temps, en fonction notamment de l'évolution de la législation.

Enfin, je résumerai ma philosophie en une phrase : pour que le service rendu à un chargeur soit de qualité, il est impératif que lui-même applique cette qualité auprès des transporteurs avec qui il travaille.

Fiche d'identité de la base Intermarché de GOURNAY

- Nom de l'entreprise : Base Intermarché de Gournay (79)
- Directeur : Alain POSTE depuis 1982
- Activité principale : réceptionner les marchandises (épicerie, liquide, hygiène/beauté) provenant essentiellement de France, de Grande-Bretagne, d'Italie et du Bénélux et les redistribuer dans les points de vente Intermarché de sept départements (Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Dordogne, Vendée, Vienne et Haute-Vienne)
- Taille : 30 000 m² couverts
- Effectif : 350 à 450 (en fonction des variations saisonnières) dont 35 salariés d'encadrement et 30 administratifs
- Chiffre d'affaires : 2 milliard et demi de francs /an

Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes - Situation à la fin décembre 2000

- ✓ L'activité du **transport national** enregistre un **léger recul** en fin d'année, surtout dans la distribution urbaine. Les perspectives pour le premier trimestre 2001 s'orientent globalement vers la stabilité.
- ✓ L'activité du **transport international** continue à se **tasser** sensiblement, seule l'activité sur l'Allemagne et l'Italie semble se maintenir. En revanche, les perspectives apparaissent plus optimistes.
- ✓ La **hausse des prix du transport se poursuit**, mais à un rythme moins prononcé qu'au trimestre précédent. Cela traduit l'avis émis quant à des difficultés pour continuer à augmenter les prix. La moitié des sondés déclare introduire des clauses de révision des prix, en fonction de l'évolution de leurs coûts, dans leurs nouveaux contrats de longue durée. Le **niveau de trésorerie**, ainsi que les **délais de paiement**, continuent de **s'améliorer**. Le **chiffre d'affaires** et le **résultat d'exploitation** des entreprises au titre de l'année 2000 semblent **orientés à la hausse**. Par rapport au quatrième trimestre 1999, 55 % des sondés pensent que leur chiffre d'affaires a augmenté en 2000 (contre 40 % en 1999) ; 39 % estiment qu'il est resté stable (40 % en 1999) et 6 % estiment qu'il a diminué (20 % en 1999). S'agissant de leur résultat d'exploitation, les mêmes questions donnent respectivement 30 %, 31 % et 32 % contre 11 %, 45 % et 44 %.
- ✓ La **croissance des effectifs salariés** se confirme en fin d'année 2000. Ce mouvement serait principalement dû à une baisse permanente du nombre des licenciements. Il est à remarquer que les prévisions pour le premier trimestre 2001 (qui ont été particulièrement faibles sur cette question) semblent traduire une baisse du rythme de croissance et ce, dans un contexte affirmé de **difficultés de recrutement**.
- ✓ L'**utilisation du parc** est restée constante et les **achats de véhicules sont en baisse** pour atteindre sensiblement le niveau du deuxième trimestre 2000. Cependant, les motifs d'extension augmentent et viennent nourrir des prévisions d'achat très sensiblement en augmentation.

Contact DRE : Philippe BAYER ☎ 05-49-55-65-86

Vous pouvez être destinataire des **résultats nationaux de l'enquête trimestrielle de conjoncture TRM** réalisée par le Ministère des Transports sur simple demande

Contact ORT : Valérie TOUZEAU ☎ 05-49-55-65-82

Le programme d'études 2001 de l'ORT Poitou-Charentes

L'Assemblée générale de l'association Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes s'est réunie le 15 février 2001 et a validé le programme d'études 2001 qui s'inscrit dans quatre logiques différenciées :

- maintenir l'activité de base de l'ORT ;
- encourager l'intermodalité dans le domaine des transports de marchandises ;
- accompagner la régionalisation dans le domaine des transports de voyageurs ;
- favoriser les efforts de modernisation et de progrès social dans le transport routier.

Ce programme d'études nouvelles, qui s'accompagne de la poursuite des études et expérimentations programmées en 2000, sera mis en oeuvre avec l'ensemble des partenaires de l'association.

Dans le domaine des **transport de marchandises**, il est envisagé de mettre en oeuvre une **observation économique régionale du transport routier de marchandises**. L'objectif de cette étude est d'examiner les paramètres significatifs de la situation des entreprises et leur évolution en fonction de leur taille, de leur champ géographique d'intervention (local, régional, international), de leurs segments d'activité (messagerie, etc...). Le contenu de cette étude pourrait évoluer en fonction d'un partenariat envisagé avec les ORT d'Aquitaine (CERTA) et de Midi-Pyrénées.

Il est également prévu d'analyser le **transport effectué à l'aide de véhicules de moins de 3,5 tonnes en Poitou-Charentes**. Il s'agit d'appréhender quantitativement les parts de marché réalisées par ces entreprises, d'analyser les modes d'accès aux marchés (clients directs, sous-traitance,...) et de faire une typologie de ce type de transport (distribution urbaine, régionale rapide,...).

L'**observation sociale du secteur TRM (transport routier de marchandises)** reste un axe prioritaire d'études. Il est envisagé de mettre en place un **système de veille sur le marché de l'emploi**. Afin d'anticiper et suivre les besoins de recrutement des entreprises, l'étude viserait à définir l'outil à construire, en lien étroit avec les instances professionnelles et les partenaires du contrat d'objectifs de la branche transport.

S'agissant du **transport de voyageurs**, les travaux de **modélisation des flux de voyageurs** sur les réseaux routiers et ferroviaires vont se poursuivre et s'approfondir ; à la fois pour mieux connaître le marché des déplacements de voyageurs et pour conforter les décisions d'investissement en infrastructures. Les différentes pistes de travail sur ce sujet seront définies de façon partenariale.

En 2001, il est également prévu d'enrichir la banque de données de l'**Observatoire des Trafics Régionaux** et de poursuivre la mise en place du **Système Analytique des Trafics Routiers** sous forme d'un SIG (Système d'Information Géographique) mettant en cohérence différentes bases de données routières.

Enfin, l'ORT sera amené à **contribuer à différentes démarches** impulsées par les partenaires. A titre d'exemple, l'association assurera le secrétariat et le fonctionnement du comité de suivi de la charte chargeurs-transporteurs-distributeurs et apportera sa contribution aux réflexions et séminaires engagés au niveau régional.

V.T.

Contact : André TURCOT, Directeur de l'ORT ☎ 05-49-55-65-80

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS
Directeur de la publication : Pierre Verney - Responsable : André Turcot - Contacts : Philippe Bayer, Michèle Bonnet et Valérie Touzeau

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Oudin

Tiré à 2300 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T



RÉGION
**Poitou
Charentes**
La Dynamique Humaniste