

N° 17

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	1
STATISTIQUES	2-4
ENQUÊTE TRM	5
INFORMATIONS-ÉTUDES	6
Actualité de l'ORT TGV Aquitaine	



Contrat de plan du Poitou-Charentes : Un volet ferroviaire significatif

Le Poitou-Charentes a été la première région de France à signer, le 13 janvier 2000, le contrat de plan Etat-Région pour la période 2000-2006. Les infrastructures sont une priorité à l'échelle de la Région, les contributions importantes de l'Etat et de la Région étant complétées par celles des autres collectivités (Départements, Villes) et des grands opérateurs (concessionnaires des ports, RFF, SNCF). Si ce contrat se traduit par une très forte progression des investissements sur les routes nationales (4,5 milliards de francs) et par le développement du pôle portuaire (plus de 230 millions de francs), il s'accompagne d'un engagement très significatif de l'Etat et de la Région dans le domaine ferroviaire (223 millions de francs contre 100 au précédent plan) qui doit générer un volume de travaux de près de 1 milliard de francs (y compris le projet interrégional Poitiers-Limoges). Ce contrat de plan s'inscrit dans la démarche de modernisation des infrastructures ferroviaires et d'aménagement de pôles d'échanges afin notamment d'améliorer les conditions de circulation des trains voyageurs et marchandises, de résorber progressivement les points de congestion et de promouvoir l'intermodalité. Les principales actions envisagées au niveau régional sont :

- la modernisation de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle (avec une contribution de la SNCF et de RFF de 350 millions de francs) ;
- un projet interrégional de modernisation de la ligne Poitiers-Limoges visant à améliorer sensiblement la vitesse commerciale des trains entre les deux capitales régionales ;
- l'aménagement des pôles d'échanges à Poitiers, La Rochelle et Royan ;
- l'aménagement de la desserte périurbaine ferrée La Rochelle-Rochefort ;
- l'amélioration des infrastructures pour le fret pour le port de La Rochelle et le centre intermodal de fret de La Crèche. ■

Contact DRE : André TURCOT ☎ 05 49 55 65 80

Dispositif 35 heures : Adaptation au secteur du transport routier de marchandises

Attendu et publié au Journal Officiel le 28 janvier 2000, le décret n°2000-69 du 27 janvier concerne la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. Il prend très largement en compte la situation actuelle de la branche et son évolution depuis la mise en œuvre du contrat de progrès et celle de l'accord paritaire du 23 novembre 1994. Il préserve l'avenir en ménageant implicitement l'hypothèse de la publication d'une directive européenne dans l'année en cours. Enfin, il ouvre grandes les portes de la négociation collective au plan national et au plan de l'entreprise.

Le texte adapte aux entreprises de transport routier de marchandises et de déménagement l'application de la loi sur les 35 heures. Une circulaire d'application devrait être par ailleurs prochainement diffusée.

Le décret ne vise que les conducteurs (grands routiers et autres), le personnel sédentaire n'étant pas concerné. L'ensemble de ces dispositions est applicable, à compter du 1^{er} février 2000, à toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, employant des conducteurs.

Le décret rappelle la définition des « conducteurs grands routiers », éventuellement modifiable par accord de branche. Il inclut en outre sous la dénomination de « personnel roulant autre que grands routiers » tous les autres conducteurs sans distinction.

Principes généraux

Le temps de travail effectif est, conformément au droit commun, celui passé à disposition de l'employeur sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. Les temps de double équipement (temps passé par le second conducteur pendant que le véhicule est en mouvement) sont, à compter du 1^{er} février 2000, assimilés pour 100 % (au lieu de 50 %) à du travail effectif.

La notion de temps de service permet de prendre en compte les périodes d'inaction dans le temps de présence des conducteurs.

Le décret prévoit que les majorations pour heures supplémentaires s'appliquent dès la 36^e heure hebdomadaire ou 153^e heure du mois.

Les règles concernant les repos compensateurs sont par ailleurs aménagées.

A compter du 1^{er} février 2000, les bulletins de paie des conducteurs doivent comporter sur des lignes spécifiques les différentes catégories d'heures supplémentaires.

Les conducteurs doivent également être informés des droits acquis à repos compensateurs (mention sur le bulletin ou le relevé d'activité).

Grands routiers

Le décompte du temps de service se fait à la semaine (du lundi 0H00 au dimanche 24H) ou sur une période plus longue à la condition qu'un accord collectif de modulation de la durée du travail ait été conclu ou, à défaut, que l'inspecteur du travail l'ait autorisé après avis du comité d'entreprise ou des délégués du personnel.

Les durées maximales de temps de service sont modifiées et fixées à :

- 56 heures par semaine sur une semaine isolée ;
- 50 heures en moyenne sur le mois lorsque le temps de service est décompté à la semaine ou 220 heures par mois.

Le décret précise les pourcentages de majorations applicables aux heures supplémentaires.

Autres conducteurs

Leur temps de service est plafonné à 48 heures par semaine isolée et en moyenne sur un mois et à 208 heures par mois.

Le suivi de la mise en œuvre

Les contraventions de la cinquième classe sanctionneront les infractions au régime des repos et celles ayant trait aux limites maximales des temps de service.

L'Inspection du Travail des Transports pour sa part veillera en priorité au respect des règles relatives à la transparence des bulletins de salaire et des décomptes des temps de travail remis aux conducteurs, aux durées maximales des temps de service, au bon déroulement des procédures de consultation des représentants du personnel.

Enfin, la mise en place au niveau national et régional d'observatoires paritaires dotés des moyens de fonctionnement nécessaires permettra d'analyser les conditions d'application du décret et les évolutions constatées. ■

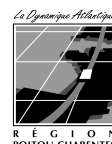
Gaël LE GORREC

Directeur Régional du Travail des Transports Régions Aquitaine et Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

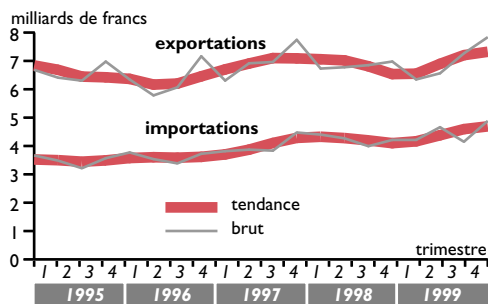
I A A T



Brochure réalisée dans le cadre
de l'Observatoire Régional des Transports.
Responsable : André Turcot
Contacts : Philippe Bayer, Michèle Bonnet et Valérie Touzeau
☎ 05 49 55 65 82
19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS
Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Oudin

données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

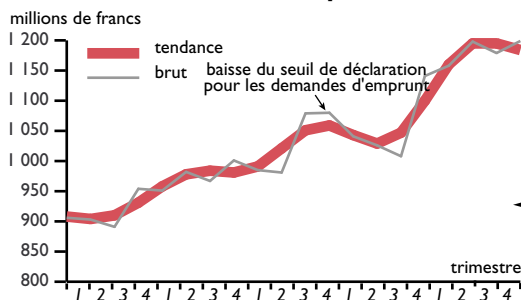


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Exportations	+6,1 %	+12,3 %
Importations	+3,9 %	+15,9 %

Conformément à la tendance nationale, on constate une accélération de la croissance économique en Poitou-Charentes en fin d'année 1999, stimulée par la hausse de la demande intérieure et le dynamisme des exportations. En comparaison avec l'automne 1998 et en raison de la forte hausse du prix mondial du pétrole en 1999, les importations (en valeur) des combustibles et carburants, qui représentent 15 % des entrées, s'accroissent de plus de 142 %. Les exportations des produits des industries agricoles et alimentaires (41 % des sorties) s'établissent également à un niveau supérieur à celui de l'an passé.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

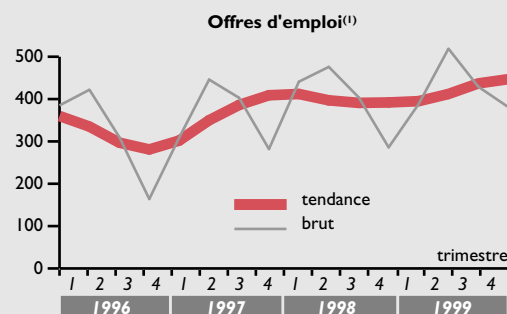


Source : Banque de France

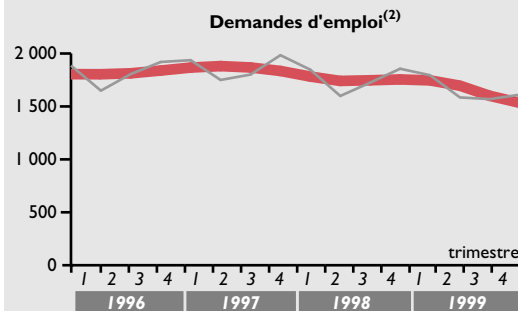
EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+17,0 %	+5,0 %

Le rythme de croissance des demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport tend à se ralentir en fin d'année 1999. Alors que les encours de crédits des entreprises de transport terrestre continuent d'être plus élevés en 1999 qu'en 1998, ceux des auxiliaires des transports se réduisent sensiblement.

Marché de l'emploi dans les transports



⁽¹⁾ OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



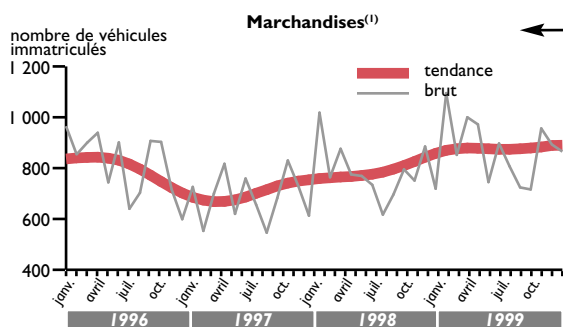
⁽²⁾ DEFM Cat 1 : Demands d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Tous secteurs	Offres	+25,1 %	+11,5 %
	Demandes	-9,2 %	-12,0 %
Secteur transport	Offres	+6,2 %	+33,2 %
	Demandes	-9,0 %	-13,2 %

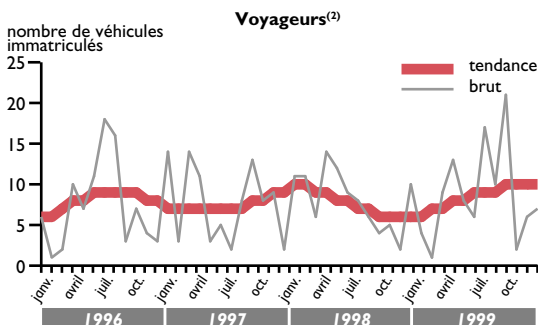
Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Immatriculations de véhicules neufs



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

Dans un contexte d'amélioration du climat économique, les entreprises maintiennent leurs investissements en véhicules de transport de marchandises à un niveau élevé durant l'automne 1999, essentiellement pour motif de renouvellement du parc. On constate que les immatriculations de poids lourds dans la région dépassent les 10 000 unités en 1999, niveau jamais atteint depuis 5 ans.



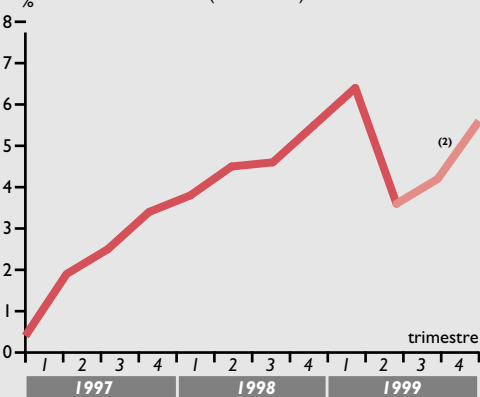
⁽²⁾ les autobus et les autocars.

Source : DAEI/SES

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Marchandises	+6,6 %	+15,2 %
Voyageurs	+166,7 %	-11,8 %

L'enregistrement des offres et demandes d'emploi a connu certaines vicissitudes de délais, les statistiques du second semestre 1999 sont en conséquence à utiliser avec prudence. Nous remarquons toutefois que la conjoncture plus favorable semble profiter au marché de l'emploi, au regard de la poursuite de l'augmentation du nombre d'offres et de la régression des demandes, amorcées durant le printemps 1999. L'accélération du rythme de croissance de l'emploi salarié se confirme, notamment dans la Vienne et en Charente.

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

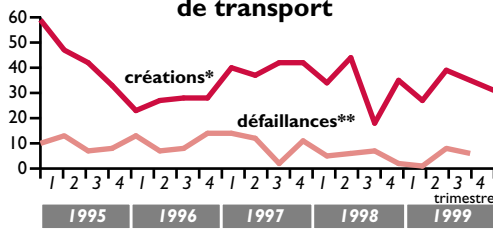
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/01/98 01/01/99	01/04/98 01/04/99	01/07/98 01/07/99	01/10/98 01/10/99*	01/01/99 01/01/00*
Poitou-Charentes	+5,5	+6,4	+3,6	+4,2	+5,2
Charente	+2,1	+2,4	+2,7	+4,3	+9,0
Charente-Maritime	+4,4	+5,8	+1,3	+1,4	+1,3
Deux-Sèvres	+8,0	+11,5	+10,3	+10,5	+4,3
Vienne	+7,3	+4,9	-0,6	+0,4	+7,8

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



Source : INSEE

* données corrigées des variations saisonnières (CVS)

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

On recensait un peu plus de 1200 entreprises de transport en Poitou-Charentes au 01/01/2000, dont 83 % d'entreprises de transports terrestres. Si le nombre de créations d'entreprises se stabilise en 1999 par rapport à 1998 et est inférieur à celui de 1997, le nombre de défaillances tombe à son niveau le plus bas depuis 5 ans.

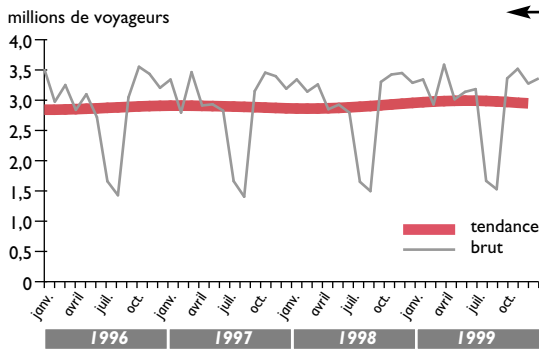
Nombre d'entreprises de transport

	Au 01/07/98	Au 01/07/99	Au 01/09/99	Au 01/01/00
Transports terrestres	939	1 031	1 019	1 011
Transports par eau	20	22	22	22
Transports aériens	2	2	2	1
Services auxiliaires des transports	153	178	178	177
Total	1 114	1 233	1 221	1 211

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 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+1,6 %	ND

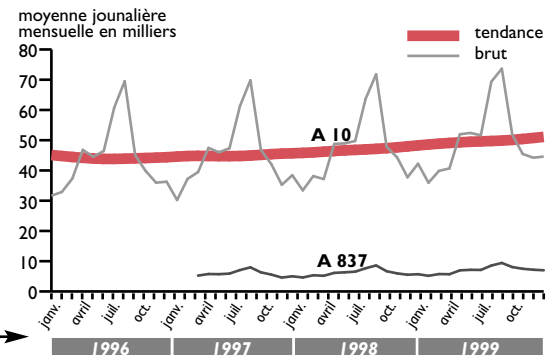
La fréquentation des transports collectifs urbains augmente de 3 % en 1999. La progression du nombre de voyages effectués sur le réseau urbain de Poitiers (+10 % sur 11 mois) rattrape la légère baisse d'activité observée sur les autres réseaux de la région (de -0,1 à -1,4 %).

Le nombre d'automobiles comptabilisées aux péages autoroutiers de Poitou-Charentes est en légère mais constante augmentation depuis 1996. Cela semble confirmer le fait que les ménages continuent de privilégier la voiture pour leurs déplacements (+6,7 % de voitures aux péages de l'A10 et +15 % aux péages de l'A837, en 1999 par rapport à 1998).

L'amélioration de l'offre sur les réseaux TGV et TER à la fin du premier semestre 1999 et la bonne tenue générale de la consommation des ménages profitent au transport ferroviaire de Poitou-Charentes. Les recettes des gares dépassent les 350 millions de francs en 1999, contre 340 en 1998 et 330 en 1997.

Avec plus de 125 000 passagers transportés en 1999, les aéroports de la région continuent de voir leur trafic croître. Cette évolution est principalement imputable aux bons résultats de l'aéroport de La Rochelle-Laleu (46 % du trafic régional) qui bénéficie du succès de sa connexion au hub de Clermont-Ferrand et des nouveaux programmes charters. Cela compense la diminution du trafic des aéroports de Poitiers et d'Angoulême (-7 % pour le premier et -4 % pour le second en comparaison avec la très bonne année 1998).

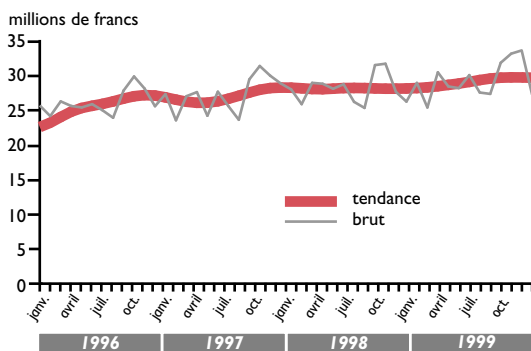
Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes (entrées + sorties confondues)



Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+7,0 %	+10,2 %

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

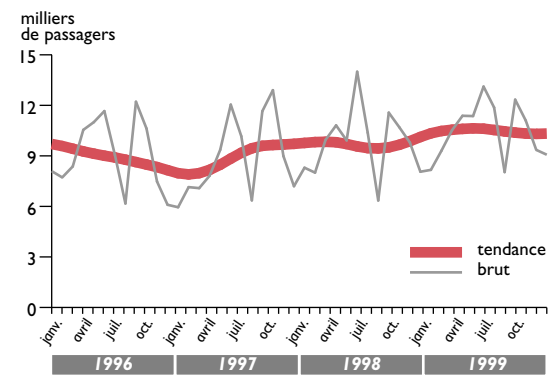


⁽¹⁾ Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+4,4 %	+9,8 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



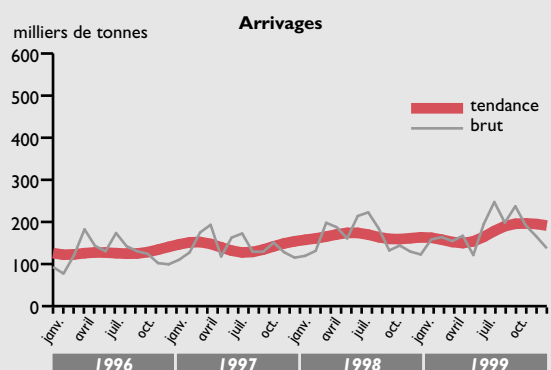
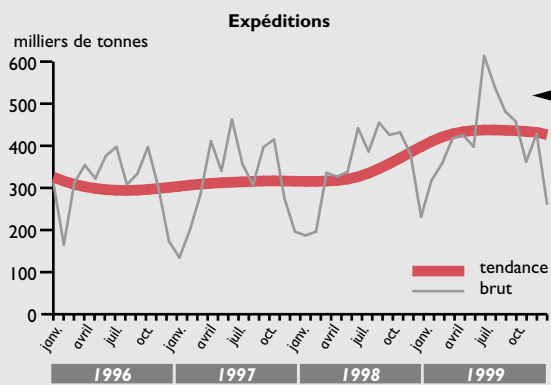
⁽¹⁾ Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+14,0 %	+3,4 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



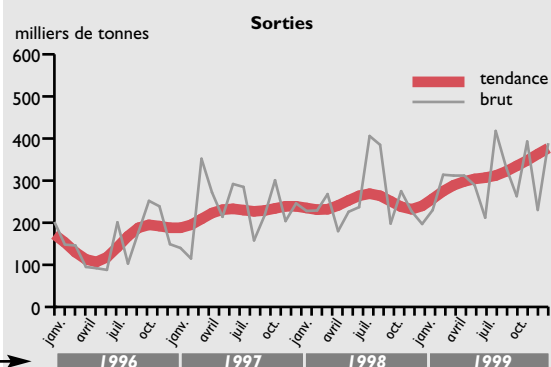
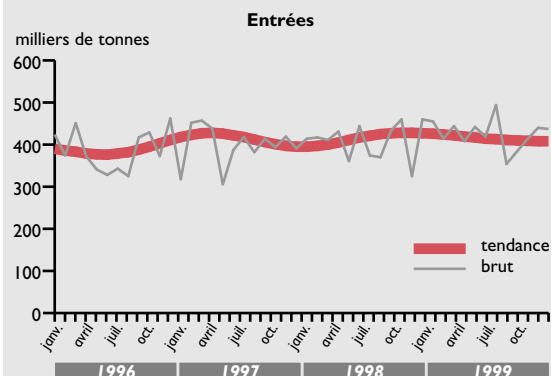
Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Expéditions	+16,8 %	+0,7 %
Arrivages	+26,6 %	+24,7 %
TOTAL	+19,7 %	+7,3 %

La bonne tenue du fret ferroviaire en Poitou-Charentes se confirme par rapport à 1998. On constate une augmentation régulière du trafic depuis 1996, qui dépasse les 7 millions de tonnes de marchandises transportées en 1999 contre 6 en 1998 et 5 en 1996. Deux faits marquants en 1999 : hausse du trafic de matériaux de construction (54 % du trafic), à destination du chantier de construction de la plate-forme multimodale de Bordeaux-Hourcade et de grands chantiers autoroutiers, et croissance du transport de céréales (30 % du trafic) acheminées pour l'exportation vers les ports charentais.

La bonne orientation de l'activité maritime de la région se confirme durant l'automne 1999 et les résultats cumulés sur l'année dépassent aisément ceux de 1998 (+ 10 %) et de 1997 (+ 16 %). Le port de La Rochelle continue d'afficher des résultats records imputables principalement à la croissance du trafic de ses produits phares que sont les produits pétroliers, les céréales et le bois. Cependant, le trafic des ports de Tonny-Charente et de Rochefort, qui représente 12 % du trafic régional, régresse de l'ordre de 7 % en 1999 par rapport à 1998.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

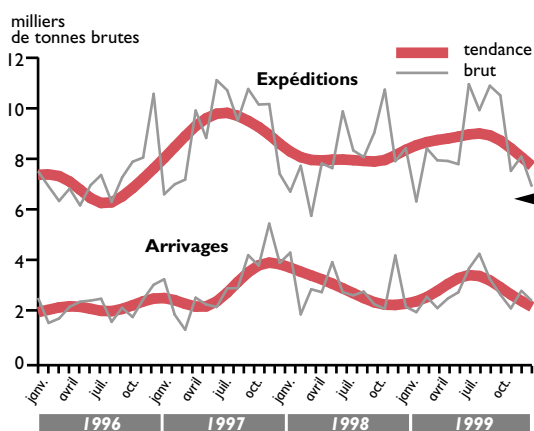


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Source : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Entrées	+4,8 %	+3,6 %
Sorties	+2,3 %	+44,6 %
TOTAL	+3,7 %	+18,4 %

Transport combiné⁽¹⁾



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

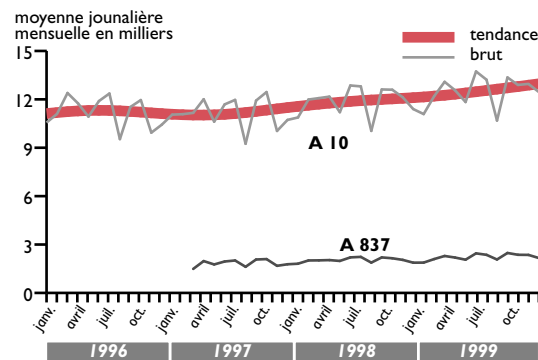
Source : CNC

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Expéditions	+22,7 %	-16,5 %
Arrivages	+31,1 %	-12,9 %
TOTAL	+24,7 %	-15,6 %

Les résultats 1999 du transport combiné rail-route se situent à un niveau intermédiaire entre la difficile année 1998 et la bonne année 1997. Le dynamisme des expéditions (+ 5 % par rapport à 1998) compense la diminution des arrivages (- 4 %). Le maintien du trafic de la plate-forme de Cognac s'explique notamment par le remplacement en avril 1999 de la desserte bihebdomadaire ferroviaire par une desserte routière quotidienne à destination d'Angoulême, qui assure désormais les acheminements ferroviaires. L'un des objectifs visés par ce remaniement de l'offre est de toucher de nouveaux marchés notamment maritimes.

Les sociétés d'autoroutes enregistrent une hausse du trafic de poids lourds aux péages de Poitou-Charentes en 1999. Cela confirme la tendance à la hausse progressive de ce trafic observée depuis quelques années.

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



Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 99 3 ^e trim 98	4 ^e trim 99 4 ^e trim 98
Poitou-Charentes	+7,6 %	+7,1 %

ENQUETE DE CONJONCTURE

Résultats du 4^e trimestre 1999 et perspectives pour le 1^{er} trimestre 2000

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

	Question	4 ^e trimestre 1999 Réalizations		1 ^{er} trimestre 2000 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

Ralentissement de la croissance des trafics intérieurs et internationaux

La tendance que l'on observait au troisième trimestre 1999, confirmant la **reprise des trafics intérieurs, se poursuit en fin d'année mais à un rythme sensiblement moindre**. Le tassement de l'activité est plus marqué dans la distribution urbaine.

Ce mouvement est davantage prononcé pour les entreprises de plus de 20 salariés, qui enregistrent une baisse très nette de l'activité sur la courte distance, tandis que les petites structures voient leur trafic sur la courte distance croître à un rythme plus soutenu.

Pour le premier trimestre 2000, les entreprises prévoient une croissance plus forte de l'activité sur la distribution urbaine, une stabilisation sur la longue distance et une baisse très sensible de cette croissance sur la courte distance.

Si globalement, à l'exception de la grande distance, ces résultats sont nettement inférieurs à ceux attendus, une distinction très nette est toutefois à faire pour les entreprises de plus de 20 salariés, pour lesquelles, à l'exception de la distribution urbaine, les résultats constituent une agréable surprise.

Les prévisions optimistes du troisième trimestre 1999 s'étaient laissées porter par l'accroissement significatif du transport en **international** constaté durant cette période. Or, les résultats du quatrième trimestre 1999 marquent **une nette décélération de la croissance d'activité**. Et les prévisions pour le premier trimestre 2000 ne font qu'amplifier cette tendance.

Cette décélération semble due au tassement des échanges avec la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Espagne, et, dans une moindre mesure, avec la Belgique, alors que l'Italie semble devenir un marché porteur.

Prix des transports à la hausse

Durant le quatrième trimestre 1999, on assiste à **une très nette amélioration du niveau des prix du transport**, plus marquée pour les entreprises de plus de 20 salariés. Pour la première fois, les entreprises déclarant une orientation à la hausse de leur prix de transport (30 %) dépassent très largement celles qui le disent orienté à la baisse (12 %).

C'est là le résultat essentiel de cette fin d'année, qui renvoie sans doute à **une répercussion de la hausse du coût du gasoil sur les prix de transport pratiqués**. Cette répercussion, qui a été longtemps différée grâce à

la phase de reprise de l'activité, n'a pu l'être plus longtemps en raison de la hausse très sensible du prix du gasoil durant le quatrième trimestre et du ralentissement du rythme de croissance de l'activité.

Le caractère critique de cette répercussion des coûts semble manifeste, dans la mesure où **le niveau de la trésorerie s'est sensiblement détérioré** en fin d'année 1999, et ce dans un contexte où **les délais de paiement, longs, sont restés relativement stables**.

Maintien de l'emploi et stabilisation des achats de véhicules

Les effectifs de conducteurs s'accroissent à un rythme sensiblement identique à celui du troisième trimestre 1999. Cependant, si les entreprises ont moins diminué leurs effectifs, elles ont également légèrement réduit les embauches en comparaison avec le trimestre précédent. Si les prévisions pour le premier trimestre 2000 maintiennent le rythme des embauches, celui-ci serait contrebalancé par un accroissement des réductions d'effectifs (21 % des entreprises envisagent d'augmenter leurs effectifs, 14 % de les diminuer). En réponse au ralentissement du rythme de croissance de l'activité, **les acquisitions de véhicules sont restées stables et l'utilisation du parc est jugée globalement moins bonne qu'au troisième trimestre 1999**. Dans ce contexte, les prévisions pour le premier trimestre 2000 s'en ressentent, mais pas tant sur le rythme des investissements que sur le motif d'acquisition. En effet, il semblerait que les achats de véhicules pour motif d'extension de l'entreprise soient amenés à diminuer début 2000 (seulement 6 % des prévisions d'achat).

Maintien du chiffre d'affaires mais dégradation des résultats d'exploitation

Sur l'année 1999, la situation des entreprises quant à leur **chiffre d'affaires est resté positive**. Cependant, le chiffre d'affaires 1999 apparaît sensiblement inférieur à celui des années 1997 et 1998. En 1998, 54 % des entreprises estimaient que leur chiffre d'affaires avait augmenté par rapport à 1997, 14 % qu'il avait diminué. En 1999, elles sont respectivement 40 % et 20 %. Les réponses sur **le résultat d'exploitation** sont nettement moins favorables. En 1998, 49 % des entreprises estimaient que leur résultat d'exploitation était meilleur qu'en 1997, 11 % qu'il s'était détérioré. Les réponses en 1999 donnent des chiffres inversés : respectivement 11 % et 44 %.

P.B.

Une animation multipartenariale du secteur transport routier de voyageurs en Poitou-Charentes

A la demande des organisations professionnelles et syndicales de la Région Poitou-Charentes, une commission de suivi du secteur du Transport Routier de Voyageurs a été mise en place à Poitiers le 6 mai 1999. Présidée par le Directeur Régional du Travail des Transports en collaboration étroite avec le Directeur Régional de l'Équipement, elle a pour vocation de repérer et d'analyser les principales difficultés que rencontre la profession sur le plan économique et sur le plan social.

Un de ses premiers travaux a été la réalisation d'une enquête auprès de toutes les entreprises régionales pour mieux cerner l'emploi des salariés à temps partiel.

Suite à une réflexion menée au sein des groupes de travail réunissant patronat et salariés, il a été décidé, lors de la dernière réunion du 3 février 2000, de rencontrer les autorités organisatrices de transports afin de les sensibiliser sur les conséquences, en terme de respect de la réglementation, de prix manifestement trop bas.

Cette initiative régionale s'inscrit dans les orientations ministérielles (communiqué du 1^{er} février 2000) visant la mise en place d'un observatoire paritaire, décliné au plan régional et départemental, pour le secteur d'activité voyageurs.

Contact DRE : Didier GOMME ☎ 05 49 55 65 90

L'actualité de l'ORT Poitou-Charentes

Le programme 2000 des études de l'ORT Le Conseil d'Administration de l'association Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes s'est réuni le 9 février 2000 et a validé le programme d'études 2000, qui s'inscrit majoritairement dans le prolongement des travaux entrepris l'an passé. Ce programme d'études sera mis en oeuvre avec l'ensemble des partenaires de l'association.

Dans le domaine du **transport de marchandises**, les études sur le **transport routier de matières dangereuses** et le **transport de matériaux de carrières**, programmées antérieurement, vont être lancées en 2000.

Dans le prolongement de l'étude portant sur le **regroupement-groupe des entreprises de transport routier** dans la région, réalisée en 1999, il est envisagé de mettre en oeuvre une expérimentation dans le secteur géographique du Cognçais. Cette expérimentation consistera à mettre en relation des dirigeants d'entreprises ainsi que les PME avec les pouvoirs publics afin d'inciter ces entreprises à rechercher la complémentarité entre elles plutôt que la concurrence et dans le but de les encourager à entreprendre une démarche de regroupement.

L'**observation sociale du secteur TRM (transport routier de marchandises)** reste un axe prio-

ritaire d'études. A la poursuite des travaux d'enquête et d'étude de besoins de **recrutement dans les entreprises de transport** s'ajoute la volonté d'entreprendre, dans le cadre d'une démarche partenariale, un processus d'aide à l'insertion de personnes en recherche d'emploi dans le secteur transport sur une filière et/ou un secteur géographique ciblé, de nature à favoriser la fluidité du marché de l'emploi dans la branche. Une étude destinée à améliorer la connaissance des niveaux moyens du **temps de travail et de rémunération des conducteurs routiers** va également être entreprise en 2000.

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 selon deux objectifs : élargir la banque de données aux franges de l'inter-régional proche et permettre d'apporter une connaissance des parts de marché respectives de chacun des modes entre les différents pôles urbains.

A l'enrichissement de la banque de données de l'**Observatoire des Trafics Régionaux** s'adjoint la volonté de mettre en place un **Système Analytique des Trafics Routiers** sous forme d'un SIG (Système d'Information Géographique) mettant en relation les différentes sources d'information

disponibles dans le domaine routier (flux à partir des comptages ; enquêtes origines-destinations issus de GEODE ; données sur les caractéristiques des chaussées issues de VISAGE ; réseau routier IGN).

Enfin, dans le cadre de l'élaboration du **schéma national de véloroutes et voies vertes**, une étude visant à rechercher des itinéraires réservés au vélo, à évaluer les coûts de réalisation des aménagements et à en proposer une programmation va être lancée.

V.T.

Contact : André TURCOT

Directeur de l'ORT ☎ 05 49 55 65 80

Adhésion à l'ORT

A la demande de l'Etat et du Conseil Régional dans le cadre du XIIe plan, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) du Poitou-Charentes est devenu une structure associative selon les dispositions de la loi 1901 depuis le 06 janvier 2000. Si vous souhaitez vous impliquer dans la vie de l'association, connaître l'état d'avancement des différentes études et être destinataire des publications de l'ORT, vous pouvez formuler votre demande d'adhésion au titre de l'année 2000 à l'association ORT Poitou-Charentes et l'envoyer à l'adresse suivante : ORT Poitou-Charentes 19, rue Saint-Louis BP 595 86 021 Poitiers Cedex.
Contact ORT: Valérie TOUZEAU ☎ 05 49 55 65 82

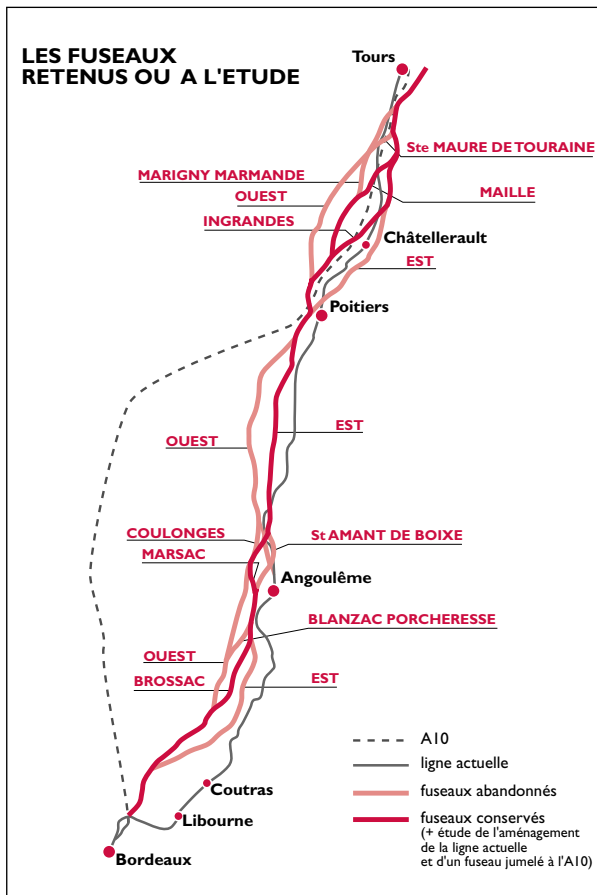


TGV Aquitaine :

décision du Ministre sur les choix de fuseaux entre TOURS et BORDEAUX et suites

A l'issue des études préliminaires du TGV Aquitaine et tirant les enseignements de la consultation qui a suivi, le Ministre chargé des transports a précisé, par décision du 29 décembre 1999, le sens du choix de fuseaux, retenus ou conservés, sur les trois sections concernées par le projet de ligne nouvelle TGV, entre Tours et Bordeaux. L'essentiel à retenir.

- Sur la section TOURS - POITIERS, le choix définitif du fuseau (1000 m) est reporté à l'issue d'études complémentaires, à conduire d'ici à fin 2000. Suivant les demandes enregistrées lors de la concertation, la réutilisation partielle (combinée avec le fuseau « Ingrandes ») ou totale de la ligne existante sera étudiée, ainsi qu'un nouveau fuseau jumelé à l'autoroute A10 au nord de Poitiers. Une nouvelle consultation aura lieu à l'issue de ces études complémentaires.
- Sur la section POITIERS - ANGOULEME, le Ministre a arrêté le choix sur les fuseaux « Est » passant par « Coulonges » et « Marsac ».



- Sur la section ANGOULEME - BORDEAUX, le choix s'est porté sur le fuseau « Brossac », la desserte d'Angoulême étant assurée par un raccordement à la ligne existante à La Couronne.

Parallèlement, les Préfets peuvent, le cas échéant, prendre des arrêtés de prise en considération de la mise à l'étude du projet, qui facilitent la gestion foncière des territoires concernés par les fuseaux de passage du futur ouvrage.

Il est par ailleurs décidé que la section ANGOULEME - BORDEAUX constitue la première phase du projet. En conséquence, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, engage les études d'avant projet sommaire (fuseau de 500 m) entre le Nord d'Angoulême et La Grave d'Ambarès.

Rendez-vous sur le suivi de ces études, dans une prochaine édition. ■

M.B.

Contact DRE : André TURCOT,

Michèle BONNET ☎ 05 49 55 65 65

Contact Mission TGV :

Thierry THOMAS antenne Poitiers

☎ 05 49 50 10 90