

N° 20

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

L'équipe de l'ORT
vous présente
leurs meilleurs vœux pour
la nouvelle année 2001

Lettre trimestrielle de l'Observatoire

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

Rochefort / Tonny-Charente :
Un complexe portuaire en pleine expansion |

STATISTIQUES 2-4

LA PAGE DU TRM

Le dialogue entre les partenaires de la chaîne
logistique est à l'ère du renouveau :
Point de vue d'un chargeur 5

INFORMATIONS-ÉTUDES 6

Visite guidée, avec Francis GRIMAUD, responsable commercial des ports et sites industriels de Rochefort et Tonny-Charente.

ORT : A la fin septembre 2000, le trafic du complexe portuaire de Rochefort et Tonny-Charente a augmenté de 10 % en comparaison avec l'année précédente. Pouvez-vous expliquer les raisons de ces bons résultats ?

Francis GRIMAUD : Si le trafic du port de Tonny-Charente affiche une relative stabilité de son trafic (- 3 % sur 9 mois), il est vrai que les entrées et sorties du port de Rochefort sont à la hausse (+ 15 %). Il y a deux raisons principales à cela. La première est d'ordre conjoncturel, le port a été très réactif suite à la tempête de décembre 1999 pour répondre à la demande accrue de transport de bois. De plus, la politique commerciale mise en œuvre depuis 3 ans, visant à diversifier les produits à l'exportation et à pénétrer de nouveaux marchés vers l'étranger, a commencé à porter ses fruits.

Aujourd'hui, de nouveaux services réguliers à l'export, s'ajoutant à ceux plus anciens pour le transport de marchandises diverses, ont été établis et nous touchons maintenant les pays du Maghreb, Israël, les Antilles et l'Islande. Un rééquilibrage progressif entre les entrées et les sorties est en train de s'opérer.

ORT : En février 1999, le bi-pôle Rochefort/Tonny-Charente a signé une convention d'objectifs communs avec le port de La Rochelle-Pallice. Jouez-vous la carte de la complémentarité avec ce dernier ?

F. G. : L'objectif principal de cette convention est d'assurer la complémentarité et le développement coordonné des ports charentais afin d'affirmer leur positionnement dans la rangée portuaire atlantique. Cette « union maritime » repose sur les atouts spécifiques de chaque port et sur une large offre de services complémentaires visant à développer un trafic global plutôt qu'à une mise en situation de concurrence.

Les atouts nautiques du port de La Rochelle (seul

Rochefort / Tonny-Charente : Un complexe portuaire en pleine expansion

En Poitou-Charentes, le rôle de l'activité maritime est primordial dans l'économie.

Second pôle derrière le port de La Rochelle, qui assure plus de 80 % du trafic régional, le complexe portuaire Rochefort / Tonny-Charente affiche une hausse d'activité de 10 % en 2000 par rapport à l'année précédente.

Jouant la carte de la complémentarité avec le port de La Rochelle, il diversifie son trafic, se spécialise, développe ses liaisons vers l'étranger et se dote d'un terminal multi-activité.

port en eau profonde de la façade atlantique) lui confèrent le rôle de port de transbordement, de négoce et d'éclatement qui s'inscrit dans les réseaux de transports transeuropéens. Les ports de proximité de Rochefort et Tonny-Charente, qui allient souplesse, flexibilité et atout tarifaire, se positionnent plus sur une offre de services sur mesure qui les conduisent à développer des trafics et des filières spécialisés (engrais, lignes régulières vers le Maghreb...).



Port de Rochefort (Cl. Bernard / ECAV)



Port de Tonny-Charente (Cl. Bernard / ECAV)

Aujourd'hui, les actions de coopération avec le port de La Rochelle se situent essentiellement dans le domaine de la communication. Nous multiplions les actions de promotion communes (salons...). Nous étudions également les possibilités d'achats d'outillage en commun. Commercialement parlant, nous nous échangeons régulièrement des informations visant à mieux servir nos clients, les orientant vers le port le plus à même de les satisfaire.

Fiche d'identité des ports de Rochefort et Tonny-Charente

- Concession gérée par la CCI de Rochefort et de Saintonge
- Dessertes routières et ferroviaires
- Activités principales : transport de bois, engrais, céréales, sable et marchandises diverses
- Nombre moyen annuel d'escales : 450
- Représente plus de 700 emplois directs et indirects

Nous essayons aujourd'hui par exemple de massifier nos volumes de bois du nord à destination du Rhône-Alpes par la mise en service d'une liaison SNCF commune.

ORT : Les ports de l'estuaire de la Charente dépassent le million de tonnes de marchandises transportées chaque année. Quelles sont les stratégies de développement que vous mettez en œuvre pour accroître ce trafic ?

F. G. : L'aménagement prioritaire prévu à l'horizon 2003 est la construction d'un terminal multi-activité qui se situera le long de l'estuaire entre les deux ports. Cette troisième zone portuaire « à mi-chemin » présentera l'avantage de désengorger les deux ports existants et bénéficiera d'une route d'accès purement portuaire qui reliera le terminal aux deux ports et aux entreprises installées le long de la Charente. L'objectif principal de l'aménagement de ce terminal, qui comprendra un quai de déchargement et un terre-plein destiné à recevoir des hangars de stockage et de transformation (20 ha), est d'éloigner les trafics « polluants » des zones d'habitat dense. En effet, cette nouvelle plate-forme, qui se situera à proximité de la société SECMA spécialisée dans le traitement d'engrais, accueillera principalement le transport d'engrais et de tourbes, fortement émetteur de poussières. Le port de Rochefort se spécialisera dans le transport du bois (import/export) et l'exportation de marchandises diverses tandis que Tonny-Charente maintiendra son rôle de pôle exportateur de céréales.

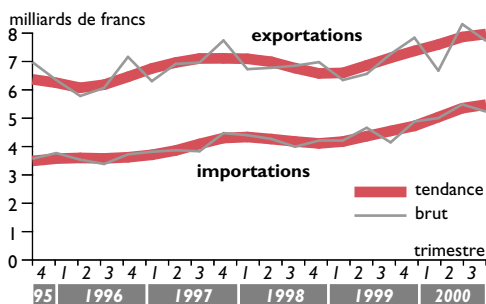
Notre stratégie de développement de l'activité s'appuie également sur la pérennisation de notre politique commerciale volontariste visant à diversifier les trafics et à ouvrir de nouvelles liaisons vers l'étranger. Enfin, nous examinons les possibilités de développer la part du ferroviaire dans nos acheminements terrestres, ce mode de transport présentant l'avantage de pouvoir « massifier » les flux sur la longue distance. Notre objectif est d'atteindre 1,5 millions de tonnes de marchandises d'ici 2005. ■

Propos recueillis par Valérie TOUZEAU



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

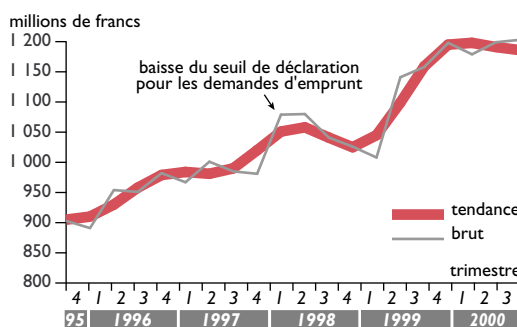


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|--------------|--|--|
| Exportations | +26,7 % | +6,3 % |
| Importations | +17,7 % | +26,1 % |

L'augmentation des échanges extérieurs de la région se poursuit durant le troisième trimestre 2000. En comparaison avec l'an passé, ce dynamisme est essentiellement imputable à la hausse des entrées de produits pétroliers (+71 %) et de produits en bois, papier et carton (+45 %). Rappelons qu'en raison de la croissance régulière du prix du pétrole, les importations de produits pétroliers continuent d'augmenter en valeur alors que les entrées en tonnage tendent à décroître.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



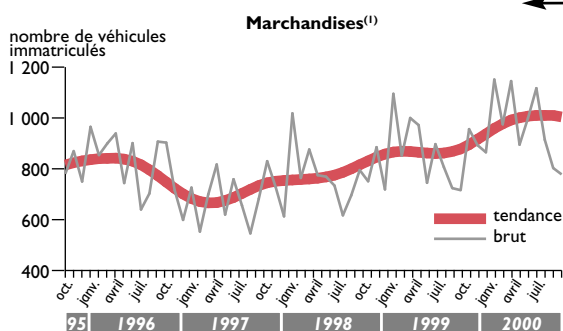
Source : Banque de France

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | -2,1 % | +2,0 % |

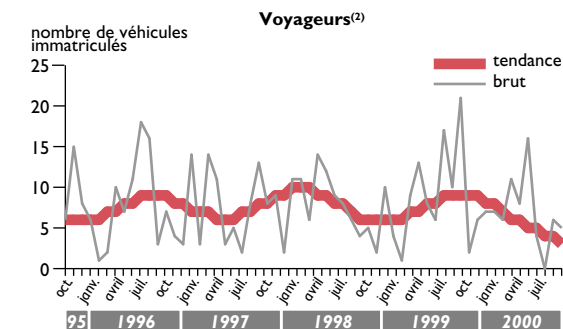
A la fin septembre 2000, les demandes d'emprunt formulées par les entreprises de transport retrouvent leur niveau de début d'année après la légère diminution enregistrée durant l'été. Dans le détail, on constate que ce sont 72 % d'entreprises de transports terrestres, 24 % d'auxiliaires des transports, 3 % d'entreprises de transport par eau et moins d'1 % d'entreprises de transports aériens qui émettent ces encours de crédits.

Conformément à la tendance nationale, les achats de véhicules de marchandises neufs continuent de croître en comparaison avec les années précédentes. Selon les résultats de l'enquête trimestrielle, 41 % des entreprises de transport routier de marchandises interrogées déclarent avoir investi dans du matériel de transport durant le troisième trimestre 2000. Près de 6 entreprises sur 10 disent avoir effectué ces achats pour renouveler leur parc.

Immatriculations de véhicules neufs



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

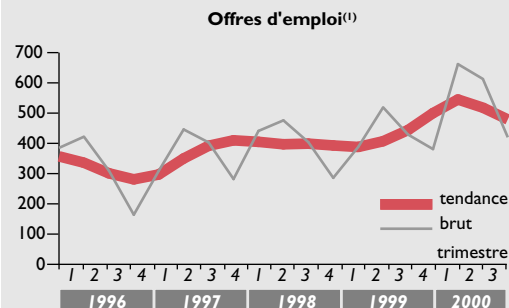


(2) les autobus et les autocars.

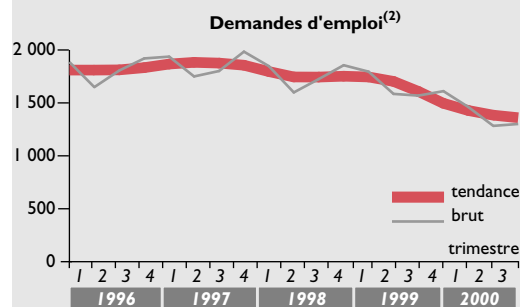
Source : DAEI/SES

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|--------------|--|--|
| Marchandises | +15,2 % | +11,0 % |
| Voyageurs | +3,7 % | -77,1 % |

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



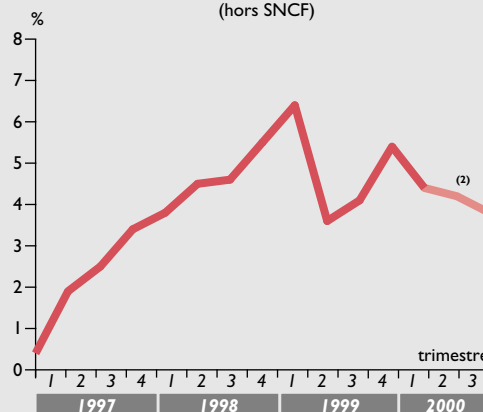
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

| EVOLUTION | | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|-------------------|----------|--|--|
| Tous secteurs | Offres | +10,5 % | +4,7 % |
| | Demandes | -17,4 % | -16,2 % |
| Secteur transport | Offres | +18,1 % | -2,1 % |
| | Demandes | -19,1 % | -17,1 % |

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

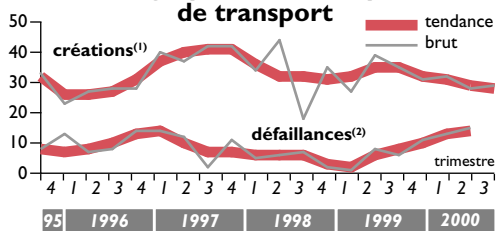
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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

En Poitou-Charentes, le nombre d'entreprises de transport est orienté à la baisse (-9 % sur un an). Tandis que le chiffre trimestriel de créations tend à se stabiliser autour de 30, le nombre de défaillances poursuit sa lente ascension. Ce résultat est vraisemblablement à rapprocher de la tendance à la cessation d'activité de certaines entreprises de TRM « plombées » par une santé financière trop fragile.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

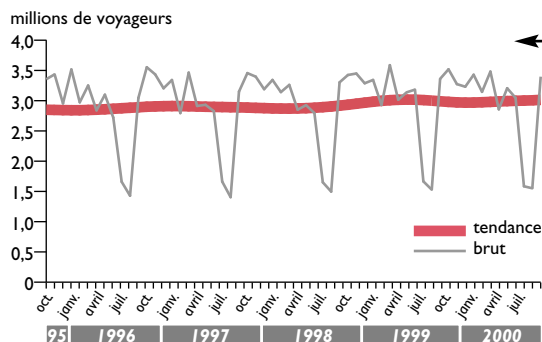
| | Au 01/07/98 | Au 01/10/99 | Au 01/01/00 | Au 01/04/00 | Au 01/07/00 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Transports terrestres | 939 | 1 019 | 1 011 | 987 | 929 |
| Transports par eau | 20 | 22 | 22 | 22 | 19 |
| Transports aériens | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Services auxiliaires des transports | 153 | 178 | 177 | 175 | 166 |
| Total | 1 114 | 1 221 | 1 211 | 1 185 | 1 115 |

(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

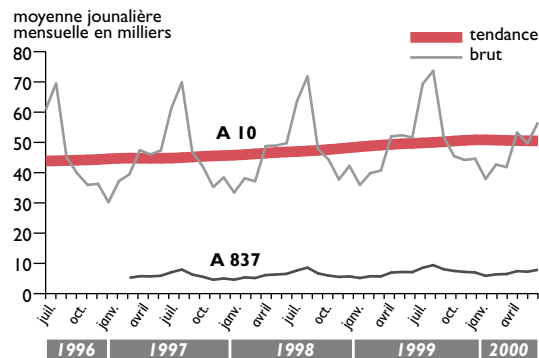
Source : Sociétés d'exploitation

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

En 2000, le nombre de passagers ayant emprunté les autobus urbains dans les 5 principales villes de la région tend à se stabiliser en comparaison avec l'année précédente. La baisse de fréquentation durant la période estivale s'inscrit dans la normale saisonnière.

La tendance à la hausse du transport ferroviaire de voyageurs en Poitou-Charentes se poursuit à la fin septembre 2000 (+7 % des recettes sur 9 mois). En sus de l'activité économique soutenue qui influe positivement sur le moral des ménages, il semblerait que la réduction du temps de travail ait également un impact favorable sur la hausse des flux de déplacements.

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



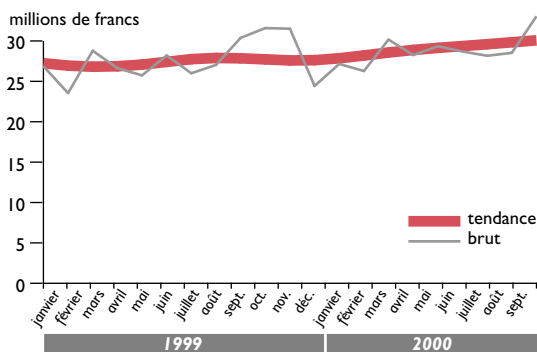
(1) Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | +2,7 % | ND |

Les chiffres du troisième trimestre 2000 ne sont pas encore disponibles. Une mise à jour sera effectuée dès que possible.

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



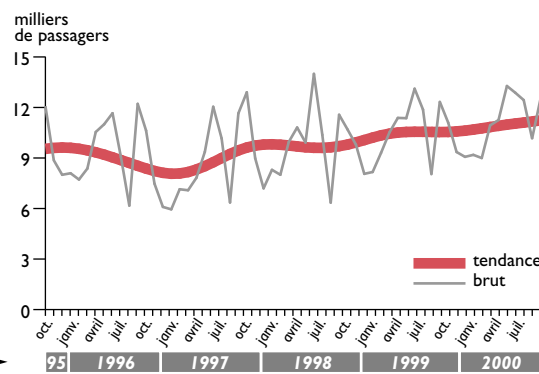
(1) Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

Source : SNCF

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | +7,1 % | +7,6 % |

Le trafic aérien de voyageurs est toujours orienté à la hausse durant le troisième trimestre 2000 par rapport à l'année précédente. Les trois principaux aéroports de la région sont concernés par cette augmentation, respectivement +5 % pour Angoulême, +6 % pour Poitiers et +10 % pour La Rochelle. Les bons résultats de ce dernier sont principalement imputables à la montée en puissance de la connexion au hub de Clermont-Ferrand et à la reprise de la fréquentation sur la ligne de Paris qui fait écho à une politique tarifaire plus attractive.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



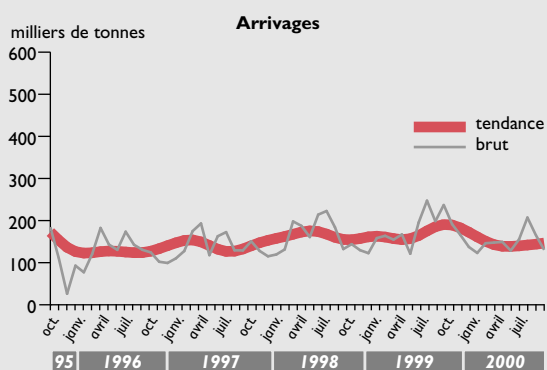
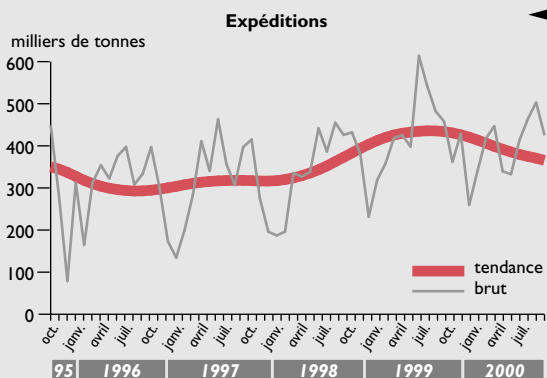
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | +4,3 % | +8,9 % |

transports de marchandises

Fret ferroviaire



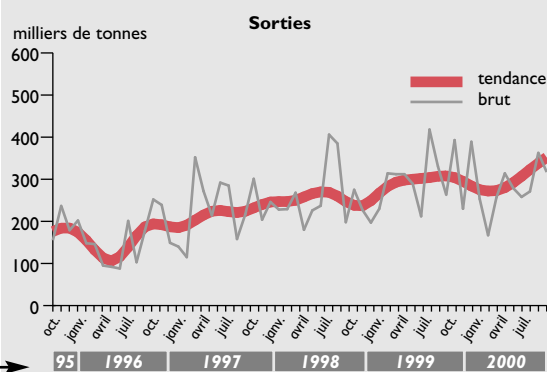
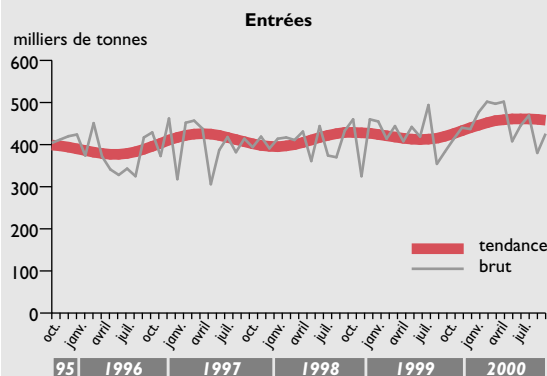
Source : SNCF

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|-------------|--|--|
| Expéditions | -24,5 % | -6,0 % |
| Arrivages | -10,4 % | -26,3 % |
| TOTAL | -20,9 % | -12,4 % |

En comparaison avec la très bonne année 1999, le ralentissement du transport ferroviaire de marchandises, constaté durant le printemps 2000, se confirme à la fin du mois de septembre. Ceci s'explique principalement par la baisse de 10 % des expéditions de matériaux de construction (67 % des expéditions totales) et la diminution de 36 % des arrivages de céréales (47 % des arrivages totaux). En effet, durant l'été 1999, le trafic de céréales a été dopé par le destockage avant la rentrée de la nouvelle campagne céréalière, tandis qu'en 2000, l'écoulement des céréales a été progressif tout au long de l'année.

Le trafic maritime de marchandises tend à se stabiliser durant le troisième trimestre 2000. Le port de La Rochelle-Pallice, qui représente 88 % du trafic régional, voit son activité se ralentir légèrement durant cette période. En effet, à la baisse de 2 % des entrées de produits pétroliers s'ajoute la diminution des sorties de céréales (-2 %) qui n'atteignent pas le niveau historique de 1999. Le port de Rochefort affiche un niveau record durant l'été en raison de sa réactivité suite à la tempête de décembre 1999 pour répondre à la demande accrue de transport de bois.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

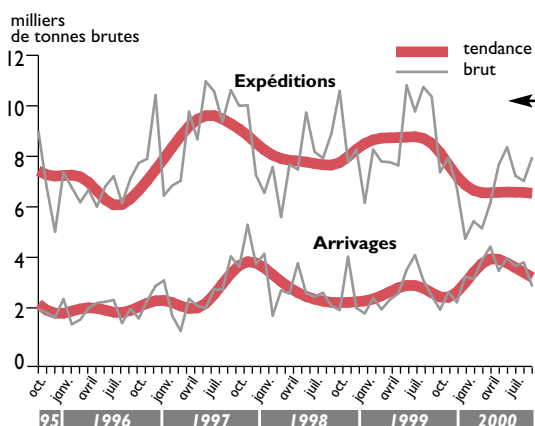


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|-----------|--|--|
| Entrées | +6,8 % | +3,4 % |
| Sorties | +4,6 % | -6,1 % |
| TOTAL | +6,0 % | -0,9 % |

Transport combiné⁽¹⁾



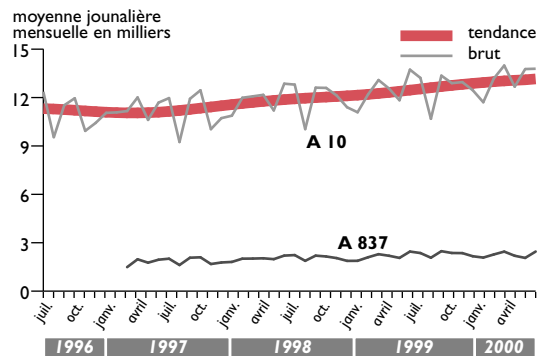
⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|-------------|--|--|
| Expéditions | -14,8 % | -27,2 % |
| Arrivages | +37,0 % | +6,2 % |
| TOTAL | -1,6 % | -18,9 % |

L'activité du transport combiné tend à se ralentir durant l'été 2000 en comparaison avec l'été 1999. Ceci s'explique notamment par un problème technique sur un chantier durant cette période. En cumul sur 9 mois, on constate que la bonne tenue des arrivages (+30 %) ne parvient pas à compenser la diminution sensible des expéditions (-24 %). La CNC fait part d'un certain report du trafic sur la fin de l'année qui s'annonce meilleure.

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



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

| EVOLUTION | 2 ^e trim 00 2 ^e trim 99 | 3 ^e trim 00 3 ^e trim 99 |
|------------------|--|--|
| Poitou-Charentes | +5,5 % | ND |

Les chiffres du troisième trimestre 2000 ne sont pas encore disponibles. Une mise à jour sera effectuée dès que possible.

Réglementation

Capacité financière des entreprises

Les chiffres actualisés figurant dans le tableau 1 montrent que globalement la situation a peu changé par rapport au trimestre précédent. Près de 80 % des entreprises ayant retourné leur fiche ont la capacité financière, 86 % l'atteignent grâce à la possibilité de présenter une garantie bancaire et 9 % d'entre elles présentent des capitaux propres négatifs.

Il semble utile de préciser que l'administration ne radiera aucune entreprise sans préavis, cette mesure ultime ne pouvant éventuellement intervenir qu'après concertation avec le chef d'entreprise dans un premier temps, puis passage en Commission des Sanctions Administratives dans un deuxième temps.■

Capacité financière des entreprises (situation au 13/09/2000)

| Tab.1 | Nb total d'entreprises | ayant la capacité | % | ayant la capacité (avec garantie) | % | ayant des capitaux négatifs | % |
|------------------|------------------------|-------------------|----|-----------------------------------|----|-----------------------------|----|
| 16 | 73 | 144 | 83 | 157 | 91 | 12 | 7 |
| 17 | 187 | 139 | 74 | 158 | 84 | 14 | 7 |
| 79 | 207 | 162 | 78 | 172 | 83 | 25 | 12 |
| 86 | 139 | 109 | 78 | 120 | 86 | 12 | 9 |
| Poitou-Charentes | 706 | 554 | 78 | 607 | 86 | 63 | 9 |

NB : Par ailleurs, 36 des 706 entreprises présentent des capitaux propres positifs mais ne remplissent pas la condition de capacité financière.

Entreprises utilisant exclusivement des véhicules de moins de 3,5 tonnes

Deux mois après la date butoir prévue par le décret Gayssot pour l'inscription des entreprises utilisant exclusivement des véhicules de moins de 3,5 tonnes, la situation décrite dans le tableau 2 semble effectivement à peu près stabilisée.

Ainsi, en ordre de grandeur, 400 transporteurs de cette catégorie sont venus s'ajouter aux 1000 « traditionnels » en Poitou-Charentes.■

Nombre d'entreprises exerçant une activité de TRM en Poitou-Charentes

| Tab.2 | 16 | 17 | 79 | 86 | Total |
|---------|-----|-----|-----|-----|-------|
| < 3,5 T | 67 | 132 | 79 | 128 | 406 |
| > 3,5 T | 253 | 318 | 270 | 164 | 1 005 |
| Total | 320 | 450 | 349 | 292 | 1 411 |

Contact DRE : Didier GOMME ☎ 05-49-55-65-90

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

- ✓ Stabilité globale du **transport national** avec une baisse du trafic sur la courte distance (< 200 Km). Les entreprises répondantes prévoient une légère dégradation de la situation pour la fin de l'année.
- ✓ Baisse des trafics en **international** après plusieurs mois de croissance. Toutefois, par pays, on constate une relative stabilité du trafic vers l'Allemagne, la Belgique et l'Italie et une reprise vers l'Espagne. Les prévisions pour le dernier trimestre 2000 sont assez optimistes.
- ✓ **Concurrence des transporteurs étrangers** largement moins ressentie qu'à la même période l'année dernière. Seule la concurrence des transporteurs des pays de l'Est, et dans une moindre mesure, celle des transporteurs britanniques, augmente. Les entreprises répondantes res-

sentent beaucoup moins vivement la concurrence des transporteurs allemands et espagnols. D'une manière générale, les éléments de cette concurrence renvoient à l'inégalité des coûts salariaux et du prix du carburant.

- ✓ **Prix des transports** orienté à la hausse. Ceci explique l'amélioration de la situation des **trésoreries** des entreprises et des **délais de paiement** constatée à la fin septembre. Ce constat ne masque cependant pas la difficulté pour certaines entreprises à répercuter l'augmentation des coûts sur les prix.
- ✓ Reprise du rythme de croissance des **effectifs salariés**, surtout dans les petites entreprises. Les prévisions en la matière prolongent cette tendance. Les difficultés de recrutement, essentiellement dues à l'absence de candidats ou

de personnes ayant la formation nécessaire, sont réaffirmées.

- ✓ **Utilisation du parc** moins bonne qu'au trimestre précédent. Ceci n'a pourtant pas empêché une augmentation des **achats de véhicules**, et singulièrement de ceux réalisés pour motif d'extension. Les prévisions d'investissement en matériel de transport optent pour la stabilité. Et ceci dans un contexte où le **climat économique** actuel est perçu comme inchangé.

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

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

Charte cadre chargeurs-transporteurs-distributeur

Le dialogue entre les partenaires de la chaîne logistique est à l'ère du renouveau : Point de vue d'un chargeur

Depuis quelques années, les chargeurs, transporteurs et distributeurs ont accepté de se mettre autour d'une même table pour réfléchir sur les moyens d'aboutir à une amélioration simultanée de la qualité et de la productivité de la chaîne logistique.

Le 27 juin 2000, à l'issue d'une rencontre entre les différents acteurs de la branche, une « charte des relations de partenariat en Poitou-Charentes » a été signée, venant couronner une démarche progressive impulsée par l'Observatoire régional des transports (Cf. Editorial de la

lettre trimestrielle n°19).

Soucieux de suivre l'opinion des professionnels du transport sur cette démarche « qualité », nous avons souhaité connaître les motivations et les attentes d'un chargeur, signataire de cette charte.

Dans le prochain numéro de la lettre trimestrielle, nous vous proposerons l'interview d'un transporteur.

Interview de Michel CHARDON, responsable transport et logistique d'EURIAL POITOURAINE

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

Michel CHARDON : A mon avis, il apparaît évident que l'amélioration de la qualité de la chaîne logistique passe par la mise en œuvre d'une démarche « qualité » conjointe avec les différents partenaires tels que les chargeurs, les transporteurs ou encore les clients. Je constate aujourd'hui que les chartes-cadre sont de plus en plus nombreuses à voir le jour, ce qui traduit clairement la volonté des professionnels du transport d'engager un dialogue partenarial constructif avec

(suite page 6)

(suite de la page 5)

comme objectif commun d'améliorer la chaîne logistique.

S'agissant d'Eurial Poitou-Charentes, nous nous sommes déjà engagés depuis plusieurs années dans une démarche « qualité » qui passe par une contractualisation avec les entreprises de transport et par un suivi continu du transport de la marchandise, de son départ d'un de nos sites à son arrivée chez le client.

Sollicités dans un premier temps par les Pays de la Loire afin de faire part de notre expérience, il nous a paru intéressant d'adhérer à la charte élaborée par cette région. Par la suite, nous avons donc naturellement accepté de nous associer à la démarche analogue mise en œuvre en Poitou-Charentes en 2000.

ORT : Vous percevez donc la charte comme un système d'échanges entre les différents partenaires visant à garantir la qualité de la chaîne logistique. Pouvez-vous nous exposer plus en détail la démarche « qualité » qui a été mise en œuvre à Eurial Poitou-Charentes et quels sont les principaux objectifs recherchés ?

M.C. : Afin d'optimiser la qualité de la chaîne de transport de nos produits, nous avons décidé de mettre en œuvre et de formaliser avec nos partenaires un challenge qualité. Cela consiste à assurer en permanence l'évaluation et l'analyse de différents critères de qualité tels que le respect des règles de sécurité et de santé, de la commande et des délais, de l'entretien des outils de production, de la qualité de la chaîne du froid... Cette démarche s'appuie sur trois principes primordiaux : le constat de la qualité ou de la non qualité des services, l'information régulière des différents partenaires, l'attribution de sanctions ou gratifications en fonction des résultats produits.

Concrètement, nous établissons un courrier contractuel avec chacun des transporteurs que nous employons dans lequel celui-ci s'engage à livrer les marchandises en temps, en heure et dans le respect de la qualité des produits. Le taux de qualité à atteindre a été fixé à 98,5 %. L'entreprise ne l'atteignant pas est pénalisée et celle qui le dépasse est gratifiée, au prorata du taux de qualité annuel obtenu.

La démarche qualité passe également par la planification des opérations de chargement pour chaque transporteur, par des plages horaires fixes de 2 heures, dans le but d'ordonner au mieux

les opérations sur les quais et de limiter les temps d'attente.

Je tiens à ajouter que, depuis un an, nous étudions, dans le cadre de groupes de travail réunissant les différents services d'Eurial Poitou-Charentes, des transporteurs et des clients, les causes des litiges constatés lors des opérations de transport et nous cherchons conjointement à améliorer le système.

Notre challenge qualité passe par toutes ces phases et l'adhésion à une charte-cadre peut effectivement être le lieu où s'instaure un dialogue et où la chaîne logistique peut être évaluée et optimisée conjointement dans toutes ses composantes.

ORT : En conclusion, quelles sont, selon vous, les clés de la réussite de la charte cadre de Poitou-Charentes ?

M.C. : Je dirais simplement que la réussite d'une telle démarche passe avant tout par la mise en place d'une formalisation du suivi de la qualité. Et je rajouterais que cet « outil de dialogue » doit être évolutif et s'inscrire dans le temps. Le monde des transports, soumis à une vive concurrence intra-modale, connaît actuellement de profondes mutations et l'amélioration conjointe de la productivité et de la qualité ne pourra se faire que progressivement. ■

Fiche d'identité d'EURIAL poitou-charentes

- **Nom de l'entreprise :** EURIAL poitou-charentes issue de la fusion en 1995 de Colarena Presqu'île, UCAL Charentes Poitou et POITOURAINE
- **Directeur :** Olivier PRETELAT
- **Activité :** groupe laitier
810 millions de litres de lait transformés chaque année. Plus de 5000 producteurs répartis sur 11 départements
- **Chiffre d'affaires annuel :** 3,1 milliards de francs dont 13 % à l'export
- **Effectif salarié :** 1300

Propos recueillis par Valérie TOUZEAU

Brèves

L'annuaire statistique des transports Poitou-Charentes 1999-2000 réalisé par l'Observatoire régional des transports, a été diffusé en début d'année 2001. Des tableaux statistiques concernant les transports de voyageurs et de marchandises, sont présentés par mode de transport et sont illustrés par des graphiques et des cartes en couleur. Des informations plus générales, traitant notamment de l'emploi et de la démographie des entreprises, ainsi que des données sur l'activité internationale de la région, viennent également nourrir cet annuaire.

Des exemplaires de cet annuaire sont à votre disposition à l'ORT dans la limite des stocks disponibles.

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

Agenda

L'Assemblée Générale de l'Observatoire régional des transports se tiendra le jeudi 15 février 2001. L'exercice 2000 et le programme d'activité pour l'année 2001 seront étudiés lors de cette réunion.

Contact ORT : André TURCOT ☎ 05-49-55-65-80

Le prochain carrefour du PREDIT se tiendra à Paris les 12, 13 et 14 juin 2001 à la Cité des Sciences et de l'Industrie. Durant ces trois jours, les travaux de recherche conduits depuis 1996 seront développés lors d'un colloque scientifique et d'une exposition.

Contact PREDIT Secrétariat Permanent :
☎ 01-40-81-14-17

La régionalisation des transports ferroviaires régionaux en Poitou-Charentes : échéance au 01/01/2002

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains votée le 21 novembre 2000 définit les modalités du transfert aux Régions de la compétence pour l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

Afin de préparer cette régionalisation qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2002, la Région Poitou-Charentes mettra en œuvre une large concertation associant l'ensemble des partenaires concernés par les transports au niveau régional. A cette fin, un document support à la concertation sera proposé à l'assemblée régionale lors de sa session du 12 février 2001. Ce dossier sera abordé de manière plus approfondie lors du prochain numéro.

Contact Conseil régional : Service Infrastructures et Transports ☎ 05-49-55-77-00

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS

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