

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

Charte chargeurs transporteurs distributeurs en Poitou-Charentes

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM

5

INFORMATIONS-ÉTUDES

Des gares de Poitou-Charentes s'offrent un lifting
Parution du tableau de bord de l'observation sociale dans le TRM

6

De la productivité à la qualité

Cette charte des relations de partenariat entre transporteurs, chargeurs et distributeurs s'inscrit dans les objectifs du « contrat de progrès » conclu en 1994 entre les partenaires sociaux du transport routier de marchandises.

Elle concerne les trois grands partenaires de la chaîne logistique, les transporteurs, les chargeurs, les distributeurs soit trois acteurs aux intérêts propres amenés à rechercher ensemble les conditions d'amélioration de la qualité et de la productivité, tout en conciliant les intérêts de chacun et ceux de la collectivité.

Un engagement professionnel

Les signataires de la charte :

- Préfecture de la région Poitou-Charentes, DRE, CRCI, AUTF, FNTR, TLF et UNOSTRA

Les entreprises signataires lors de la cérémonie :

- chargeurs : CAMIF (79), EASYDIS groupe CASINO (86), EURIAL POITOURAINE (79), COGEMA (17)

- transporteurs : TLM (86)

L'objectif principal de cet « outil de dialogue » est l'optimisation de la qualité de la chaîne logistique, qui passe par les engagements des partenaires à garantir cette qualité, à respecter les réglementations et à développer l'emploi.

« Cette charte est un accord « gagnant-gagnant », établi en commun, qui doit viser à la garantie de la chaîne logistique sachant que la qualité passe par la connaissance et la reconnaissance des contraintes de chacun des partenaires » indique André TURCOT, Directeur de l'ORT, lors de la cérémonie de signature. L'expérience montre en effet que le fonctionnement de la chaîne logistique mis en place antérieurement se révèle fragile, peu efficace et offre une qualité de service peu satisfaisante. Un des objectifs de la charte cadre est d'impulser la mise en place d'un système relationnel nouveau, incontournable.

André DENIS, Directeur régional de l'équipement,

Prélude à un nouveau dialogue chargeurs transporteurs distributeurs en Poitou-Charentes

A l'occasion du forum sur le renouveau du dialogue chargeurs, transporteurs et distributeurs, est intervenue la signature d'une « charte des relations de partenariat en Poitou-Charentes » le mardi 27 juin 2000 à Poitiers. Deux ans après la signature en région de la charte Auchan, l'engagement des partenaires autour de cette charte cadre est venue couronner une démarche progressive, impulsée par l'Observatoire Régional des Transports (ORT). Ont activement participé les membres du comité de pilotage composé de représentants de l'Etat (DRE), de représentants des transporteurs (UNOSTRA, TLF, FNTR), de représentants des chargeurs ou distributeurs (CRCI, CCI, AUTF), du Conseil Régional, de l'AFT-IFTIM et de l'IAAT.

Arrêt-image sur les moments forts de cette cérémonie et rappel des grands objectifs de cette démarche.

conforte « le soutien apporté par l'Etat à cette démarche partenariale » et rappelle « son rôle de garant du respect de la réglementation ». « Les chartes sont de plus en plus nombreuses à voir le jour aujourd'hui, ce qui traduit la volonté de mieux organiser de façon partenariale la chaîne logistique » constatent Didier LEANDRI, représentant l'AUTF et Richard VINCONNEAU, représentant la CRCI.

Les représentants professionnels des transporteurs expriment leur satisfaction devant la mise en œuvre d'une telle démarche en Poitou-Charentes, qui constitue une véritable avancée du secteur. Ils attendent de cette charte « une amélioration du dialogue entre les différents partenaires » et rappellent que si le monde des transports connaît aujourd'hui une profonde mutation et est sur la voie de la modernisation, il reste assujéti à une concurrence européenne forte, qui génère toujours de vives tensions sur le sujet social. Luc DELAUNAY, représentant TLF, voit dans cette charte « une sorte de cercle vertueux qui lie productivité et qualité ». « Elle présente l'avantage d'avoir réuni tous les partenaires autour d'une table » précise Serge GOYAULT, représentant l'UNOSTRA. Michel DERAED, représentant la FNTR, se félicite que cette charte « prenne en compte la dimension humaine et constitue de fait une rupture à la situation de simple rapport de force ».

Les conditions du succès de la charte

Tous les signataires insistent pour qu'un comité de suivi de cette charte soit mis en place « afin que ce texte ne soit pas uniquement une déclaration d'intentions ». Il est entendu que la démarche partenariale qui a concouru à son élaboration doit prévaloir à son suivi.

Il y a consensus pour que cette charte cadre régionale puisse être déclinée en contrat personnalisé ou en charte particulière, tenant compte des

spécificités de l'activité et des pratiques multiples des acteurs du terrain.

Le comité de suivi, qui aura notamment en charge de mettre en place un système d'évaluation permanent et de veiller au respect des engagements, devrait être mis en place à la rentrée. Le secrétariat pourrait être assuré par l'observatoire régional des transports.

« Pour que cet outil de dialogue partenarial vive » conclut Michel DIEFENBACHER, Préfet de région.

Dans le mois qui a suivi la signature de la charte et avant même que le comité de suivi décide des actions à mener pour en donner un large écho, la charte a déjà fait l'objet d'une vingtaine d'adhésions.

Les grands principes de la charte

✓ garantir la qualité de la chaîne logistique

- prise de rendez-vous pour un meilleur respect des délais notamment
- chargement et livraison : utilisation systématique du document de transport, information et accord du donneur d'ordre en cas de sous-traitance
- qualité de l'accueil des conducteurs
- gestion : suivi des mouvements des supports, des accidents de travail et des incidents sérieux sur la marchandise, respect des délais de paiement et des tarifs de transport

✓ respecter les réglementations

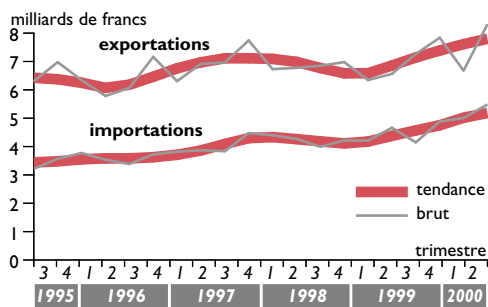
- amélioration des conditions de travail des conducteurs passant par une bonne connaissance des temps incompressibles par les chargeurs (conduite et repos)
- normes de sécurité

✓ application de la charte dans le cadre d'un partenariat constructif



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

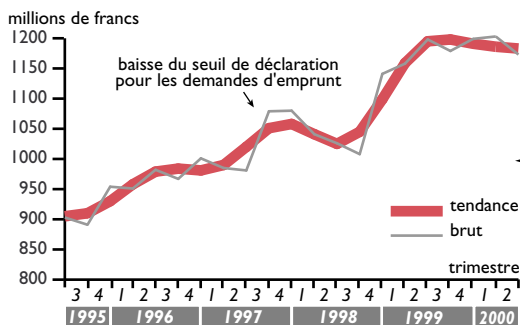


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Exportations	+5,2 %	26,7 %
Importations	+18,8 %	17,7 %

La conjoncture économique continue d'être favorable en Poitou-Charentes à la fin du mois de juin 2000, stimulée par la hausse simultanée des importations et des exportations. Le phénomène marquant de ces derniers mois est l'augmentation constante des importations de combustibles et carburants (16 % des importations de la région). Précisons que ces entrées de marchandises augmentent en valeur mais pas en quantité, donnée à rapprocher de la croissance régulière du prix de pétrole. La bonne tenue des exportations est principalement imputable au dynamisme des exportations de boissons (et notamment du cognac) qui représentent le 1/4 des sorties de la région.

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

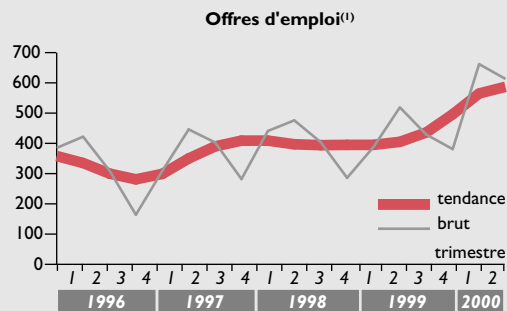


Source : Banque de France

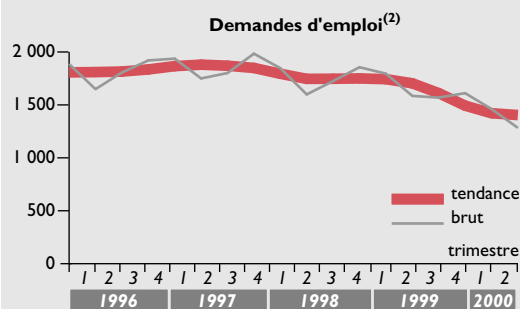
EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+3,9 %	-2,1 %

Après plusieurs mois de stabilisation, le niveau d'endettement des entreprises de transport tendrait à diminuer légèrement durant le deuxième trimestre 2000. Cette évolution sera à confirmer dans les prochains mois.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



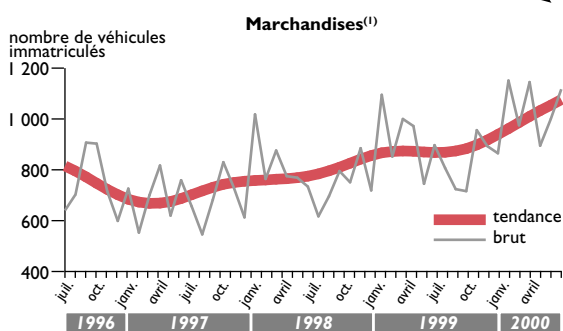
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99	
Tous secteurs	Offres	+18,6 %	+10,5 %
	Demandes	-17,2 %	-17,4 %
Secteur transport	Offres	+70,6 %	+18,1 %
	Demandes	-18,6 %	-19,1 %

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

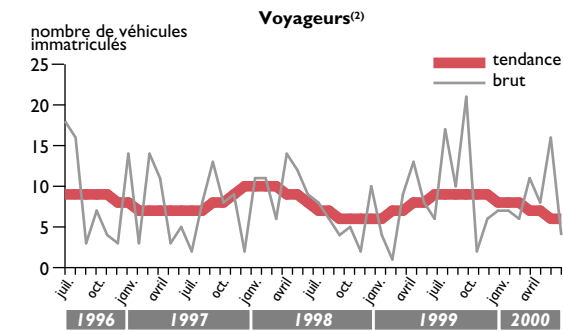
Immatriculations de véhicules neufs



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

La tendance à la hausse des immatriculations de véhicules de transport de marchandises se poursuit en Poitou-Charentes. Les résultats de l'enquête TRM réalisée chaque trimestre indiquent que ce sont majoritairement les entreprises de plus de 20 salariés qui investissent dans du matériel de transport.

L'emploi dans les transports profite toujours de la croissance économique. La courbe ascendante des offres d'emploi tend à se rapprocher de la courbe descendante des demandes. La bonne tenue du marché de l'emploi, en 2000 par rapport à 1999, apparaît encore plus accentuée dans le secteur des transports que dans tous les secteurs d'activité confondus. Toutefois, le rythme de croissance de l'emploi salarié continue de ralentir, après avoir atteint des niveaux élevés en 1999.

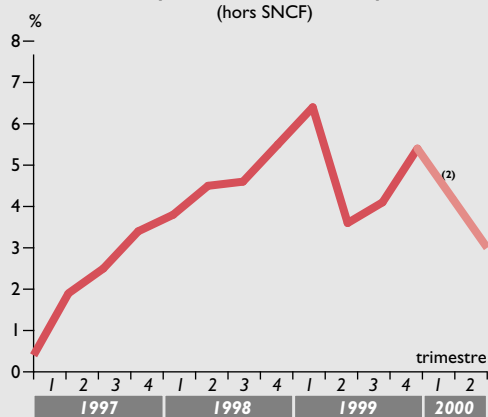


(2) Les autobus et les autocars.

Source : DAE/SES

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Marchandises	+11,0 %	+15,2 %
Voyageurs	+71,4 %	+3,7 %

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

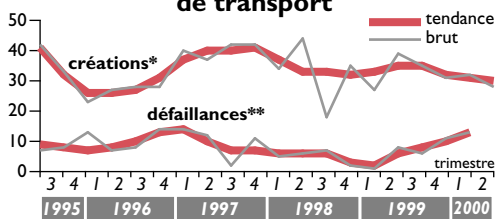
Source : INSEE - Estimation d'emploi

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

* 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 enregistre sur les 6 premiers mois de 2000 un recul de 9 % des créations d'entreprises par rapport à l'année précédente. Simultanément, le nombre de défaillances enregistrées croît régulièrement depuis un an. Cette situation s'explique en partie par le relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession, notamment en ce qui concerne la capacité financière.

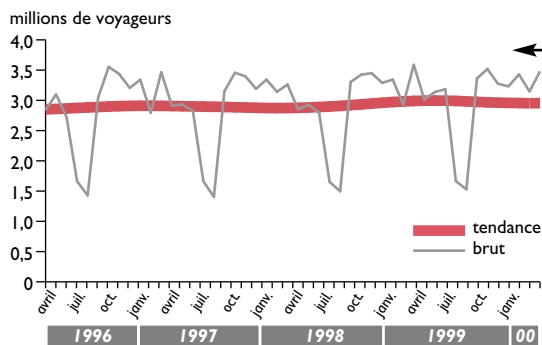
Nombre d'entreprises de transport

	Au 01/07/98	Au 01/07/99	Au 01/09/99	Au 01/01/00	Au 01/04/00
Transports terrestres	939	1 031	1 019	1 011	987
Transports par eau	20	22	22	22	22
Transports aériens	2	2	2	1	1
Services auxiliaires des transports	153	178	178	177	175
Total	1 114	1 233	1 221	1 211	1 185

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



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

Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+2,0 %	ND

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

A la fin mars 2000, la fréquentation des transports collectifs urbains en Poitou-Charentes est légèrement plus élevée qu'en 1999 à la même période. Par réseau, la variation d'une année sur l'autre oscille entre -2 % et +2 %. La tendance va dans le bon sens, elle ne traduit pas pour autant un changement manifeste des habitudes d'usage modal.

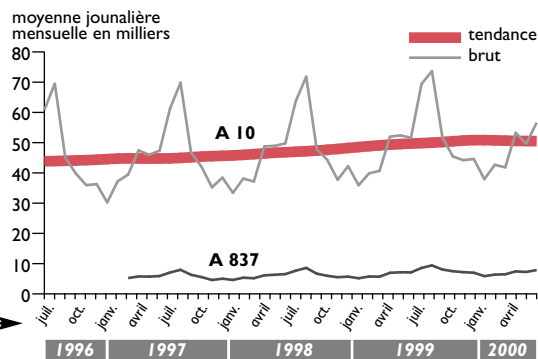
Conformément à la tendance nationale, le trafic de véhicules légers observé aux péages autoroutiers continue de croître en comparaison avec les années précédentes.

Dorénavant, la structure de la statistique présentée a évolué : la vente des billets pour les groupes n'est plus incluse dans les recettes des gares. Par conséquent, cette nouvelle série de chiffres 1999 et 2000 n'est pas comparable avec les séries présentées dans les précédents numéros.

En raison de la bonne tenue de la conjoncture économique, la tendance à la hausse de l'activité ferroviaire de voyageurs se confirme durant l'été 2000, les recettes des principales gares de Poitou-Charentes s'inscrivent sur une courbe ascendante.

L'aéroport de La Rochelle-Laleu, qui représente 46 % du trafic régional, continue d'afficher des résultats à la hausse grâce à la bonne fréquentation de ses lignes régulières. Après un démarrage plutôt morose en début d'année, l'aéroport de Poitiers voit croître le nombre de passagers transportés durant le printemps (+8 % par rapport au second trimestre 1999).

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

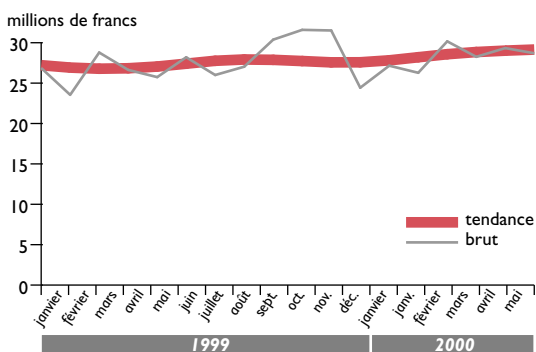


⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+6,1 %	+2,7 %

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

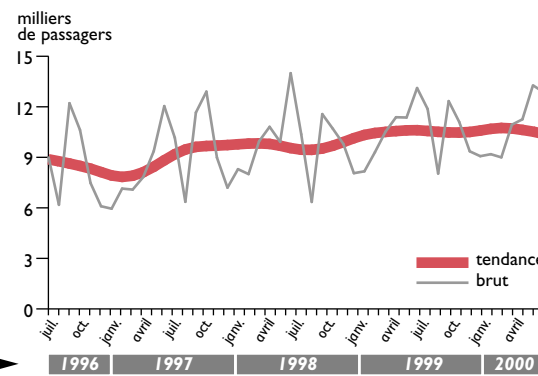


⁽¹⁾ Gares d'Angoulême, Niort, Poitiers, La Rochelle, Châtelleraut, Saintes et Rochefort.

Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Poitou-Charentes	5,5 %	7,1 %

Voyageurs aériens⁽¹⁾



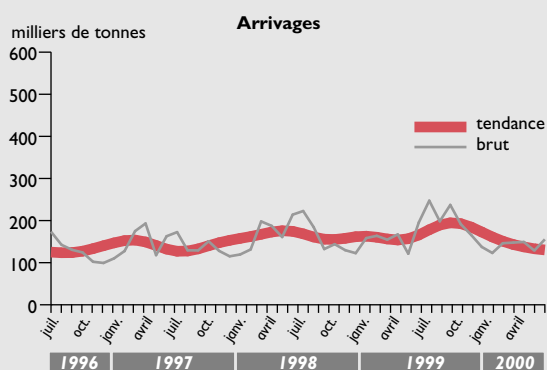
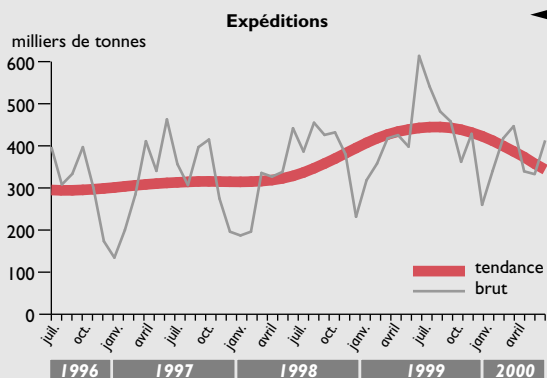
⁽¹⁾ Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort.

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

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+4,0 %	+4,3 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



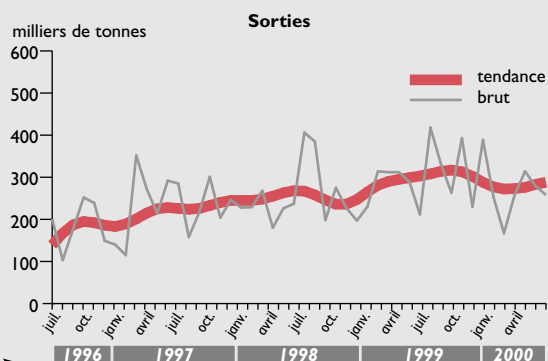
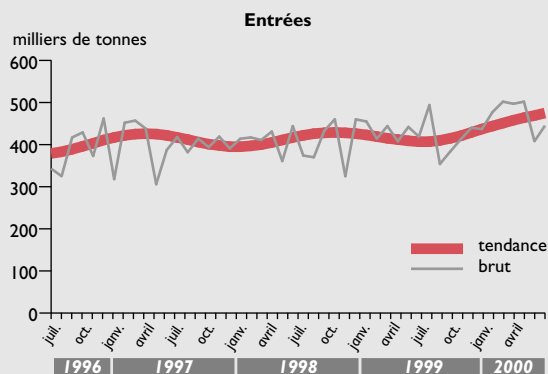
Source : SNCF

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Expéditions	+10,1 %	-24,5 %
Arrivages	-12,5 %	-10,4 %
TOTAL	+3,2 %	-20,9 %

Le niveau élevé de la demande conjugué à une moindre disponibilité du parc des locomotives a provoqué la dégradation sensible des acheminements ferroviaires de marchandises à la fin du printemps 2000. En Poitou-Charentes, ce sont principalement les transports de matériaux de construction provenant des carrières des Deux-Sèvres, représentant la moitié du trafic, qui ont été concernés par cette saturation de l'offre. Pour résorber cette situation, la SNCF a mis en œuvre un PACTE (plan d'actions à court terme pour l'été 2000) devant notamment conduire à une meilleure disponibilité des moyens de traction et de conduite.

L'activité des ports maritimes tend à progresser durant le second trimestre 2000. Tous les ports sont concernés par cette hausse. La croissance des entrées de produits pétroliers, de bois et de pâte de bois du port de La Rochelle-Pallice (3/4 du trafic régional) continue de compenser les sorties de céréales inférieures au niveau record de 1999. Précisons que la hausse des entrées de bois est imputable en partie à l'agrandissement des capacités de stockage du bois importé.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

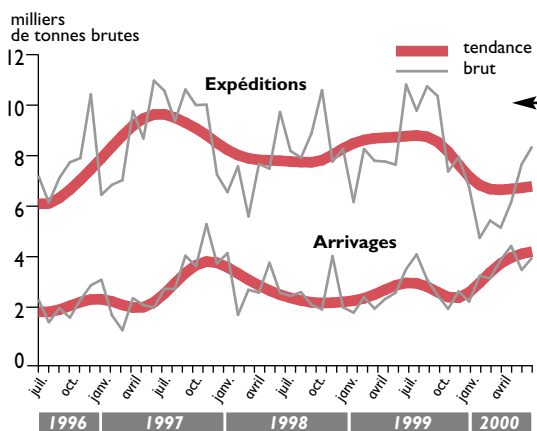


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente.

Source : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Entrées	+12,4 %	+6,8 %
Sorties	-20,9 %	+4,6 %
TOTAL	-0,7 %	+6,0 %

Transport combiné⁽¹⁾



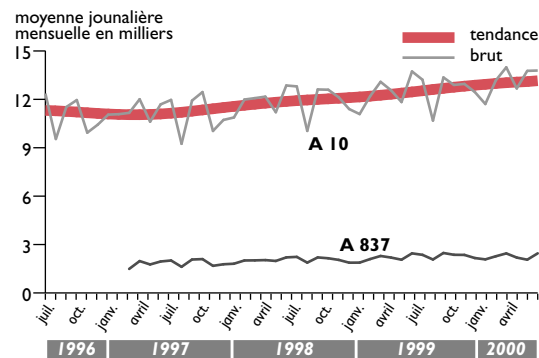
⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Expéditions	-29,8 %	-14,8 %
Arrivages	+58,7 %	+37,0 %
TOTAL	-9,1 %	-1,6 %

Le ralentissement du transport combiné semble se stabiliser à la fin du premier semestre 2000 et le trafic retrouve quasiment son niveau des deux années passées grâce à l'accroissement progressif des arrivages. De plus, la CNC (compagnie nouvelle des conteneurs) indique que le trafic de cognac destiné à l'exportation se porte bien, toutes destinations confondues.

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



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Source : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	1 ^{er} trim 00 1 ^{er} trim 99	2 ^e trim 00 2 ^e trim 99
Poitou-Charentes	+7,1 %	+5,5 %

Le nombre de poids lourds recensés aux péages autoroutiers continue de croître, tant sur l'A 10 que sur la liaison Saintes-Rochefort.

Réglementation

Capacité financière des entreprises : Rappel pour les retardataires

La loi Gayssot et ses décrets d'application ont rendu obligatoire la condition de capacité financière imposant aux entreprises de disposer de capitaux propres à hauteur de 60 000 F pour le premier véhicule, 33 000 F pour les suivants et 6 000 F pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Dans cette optique elles doivent adresser tous les ans à la DRE, dans les trois mois suivant la clôture de l'exercice comptable, la déclaration (imprimé CERFA n° 11415*01) signée par l'expert comptable.

La direction régionale de l'Équipement avait expédié en mars 2000 un courrier aux entreprises inscrites à cette date leur demandant de retourner cette déclaration avant le 2 septembre, date à laquelle la condition de capacité financière devait être remplie.

Aujourd'hui, le taux de retour n'atteint pas 50 % (Tab.1) ! Il est donc urgent que les retardataires réparent leur oubli...

	Entreprises inscrites au 01/03/00	Fiches retournées au 13/09/00	Taux de retour en %
16	275	126	46
17	345	139	40
79	300	130	43
86	200	103	51
Poitou-Charentes	1120	498	44

Le tableau suivant (Tab.2) présente la situation actuelle où l'on peut constater qu'un peu plus de 80 % des entreprises remplissent la condition de capacité financière, près de 90 % l'atteignant grâce à la possibilité de présenter une garantie bancaire.

Seulement 7 % des entreprises présentent des capitaux propres négatifs.

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

	Entreprises	Capacité	%	Caution	%	Capitaux négatifs	%
16	126	108	86	118	94	6	5
17	139	106	76	119	86	11	8
79	130	107	82	114	88	10	8
86	103	85	83	92	89	8	8
Poitou-Charentes	498	406	82	443	89	35	7

NB : 20 des 498 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

Depuis le 2 septembre 2000, toutes les entreprises faisant du transport public de marchandises doivent être inscrites au registre des transporteurs tenu à la direction régionale de l'Équipement.

Même si les inscriptions des entreprises continuent à affluer aujourd'hui encore pour régulariser leur situation vis à vis de cette obligation, on note que près d'un quart des professionnels se concentrent sur cette activité avec des petits véhicules !

Le tableau ci-dessous fait le point de la situation au 13 septembre 2000 :

Nombre d'entreprises en Poitou-Charentes

	16	17	79	86	Total
< 3,5 T	55	101	72	113	341
> 3,5 T	270	336	299	181	1087
Total	325	437	371	294	1427

Aides à la réduction du temps de travail dans le transport routier

La circulaire ministérielle du 19 juillet 2000 précise les modalités d'application de la loi du 19 janvier 2000 (dite loi Aubry 2) pour les entreprises de transport routier en ce qui concerne les aides à la réduction du temps de travail.

Un courrier commun du Directeur régional du travail des transports et du Directeur régional de l'équipement sera adressé aux entreprises qui bénéficient déjà d'une aide, soit au titre de la loi Aubry 1, soit au titre de la réduction des cotisations sociales pour les « grands routiers ».

Pour les autres entreprises, toute précision peut être apportée par l'Inspection du Travail des Transports ou la DRE, les dossiers de demande pouvant être retirés auprès de ces services ou sur le site Internet du ministère (www.transport.equipement.gouv.fr).

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

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

- ✓ **Transport national** en hausse très significative, surtout sur la courte distance.
- ✓ Croissance des trafics en **international** encore plus marquée. Par pays, on constate notamment une reprise du trafic vers les Pays-Bas et un tassement vers l'Allemagne et l'Espagne.
- ✓ **Les prix du transport** s'affichent à la hausse, essentiellement dans les entreprises de plus de 20 salariés.
- ✓ En revanche, dans un contexte d'augmentation régulière des **délais de paiement**, le niveau de **trésorerie** des entreprises semble se dégrader, en raison notamment de la difficulté à répercuter l'augmentation des coûts sur les prix.
- ✓ Ralentissement du rythme de croissance des **effectifs salariés**, du fait de l'accroissement du nombre d'entreprises déclarant avoir réduit leur nombre de salariés. Pour illustration, le solde d'opinion des petites entreprises déclarant

avoir augmenté leur effectif et celles déclarant l'avoir diminué est nul.

- ✓ Stabilité des **achats de véhicules**, essentiellement réalisés pour motif de remplacement du parc existant. Les prévisions d'investissement en matériel de transport pour l'année 2000 sont légèrement en retrait par rapport à 1999.
- ✓ Un nombre croissant d'entreprises perçoit positivement le **climat économique** actuel.
- ✓ Deux **préoccupations majeures** apparaissent dans le discours des **entreprises** répondant à l'enquête :
 - l'augmentation du prix du gasoil et la grande difficulté à le répercuter auprès de leurs clients ;
 - les difficultés de recrutement des conducteurs routiers.

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

Les **résultats nationaux de l'enquête trimestrielle de conjoncture TRM** réalisée par le Ministère des Transports sont systématiquement envoyés aux entreprises de Poitou-Charentes ayant répondu à l'enquête ré-

gionale menée par l'ORT. Les autres entreprises désirant recevoir ces résultats nationaux peuvent en formuler la demande auprès de l'ORT.

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

Un coup de jeune pour les gares de Poitou-Charentes

La Région Poitou-Charentes a engagé, avec la SNCF, des opérations visant à améliorer l'accueil des voyageurs au travers de l'information, la tarification, et l'acquisition de matériels ferroviaires. Elle poursuit aujourd'hui son action sur les gares et points d'arrêt. L'objectif visé est à la fois d'améliorer les conditions d'accueil et d'attente des voyageurs, tout en renforçant l'effet réseau de gares en Poitou-Charentes. Pour cela, les couleurs des bâtiments ont été choisies parmi les tonalités régionales, et sont unifiées sur l'ensemble des gares pour donner une image cohérente du réseau régional.

Des gares remises à neuf

Le premier programme réalisé pendant l'été 2000 a porté sur les lignes Niort-Saintes-Royan et Angoulême-Saintes-Royan.

14 gares ont été concernées, dont deux dans le cadre de l'opération nationale SNCF « 1000 gares pour l'an 2000 » (Saintes et Royan) :

- ✓ sur la ligne Niort-Saintes-Royan : Fors, Marigny, Beauvoir sur Niort, Prissé La Charrière, Villeneuve La Comtesse, Loulay, Saint Jean d'Angély, Saint Hilaire Brizambourg et Saujon ;
- ✓ sur la ligne Angoulême-Saintes-Royan : Châteauneuf, Jarnac et Cognac.

Les principaux travaux mis en œuvre

Le programme porte principalement sur l'amélioration des bâtiments voyageurs et des abris, la signalétique et le mobilier.

- ✓ **Bâtiments** : peinture intérieure et extérieure des bâtiments voyageurs avec restauration des encadrements en pierre, ainsi que bâtiments annexes, toilettes et abris de quai (à l'exception de l'intérieur de la gare de Cognac qui sera traité prochainement) ;

- ✓ **Mobilier** : remplacement des bancs et corbeilles à déchets dans les halls et sur les quais par du mobilier en bois exotique et aluminium, panneaux horaires et panneaux d'information ;

- ✓ **Signalétique** : remplacement des panneaux de repérage dans les gares (nom des gares, panneaux directionnels, n° de quai, toilettes, entrée/sortie,...) ;

- ✓ **Huisseries** : changement ou rénovation des portes, fenêtres, volets, débords de toits.

Ces opérations seront complétées par des **aménagement paysagers** autour des points d'arrêt (plantation de végétaux).

Ce programme, financé par le Conseil Régional et la SNCF et représentant un investissement global de 3,2 millions de francs, est en cours d'achèvement.

Cette action sera poursuivie sur d'autres axes dès 2001.



Gare de Jarnac rénovée. Cliché Conseil régional

Contact Conseil Régional : Emmanuel MIALHE ☎ 05-49-55-77-96

Contact SNCF : Thierry FERRIER ☎ 05-49-55-81-97

Vient de paraître :

Le tableau de bord 2000 de l'observation sociale dans le TRM

Le second numéro du **tableau de bord annuel de l'observation sociale dans les transports routiers de marchandises** réalisé par l'ORT a été publié durant l'été. Ce document analyse, à partir d'une trentaine d'indicateurs statistiques commentés sur une période de 4 années, l'évolution « sociale » du secteur en Poitou-Charentes et propose un zoom sur la situation au niveau national.

Les points saillants en 1999

- ✓ La **structure du tissu des entreprises** se développe, s'enrichit de compétences et consolide sa progression. Le nombre d'établissements croît ainsi que les effectifs ;
- ✓ Le **marché de l'emploi** continue de s'améliorer : les offres croissent tandis que les demandes diminuent. On note une progression des propositions de CDI sur le métier de conducteur tandis que les métiers de sédentaires sont orientés plutôt sur les CDD. Le bouche à oreille et les candidatures spontanées constituent les modes de recrutement préférentiels des employeurs ;
- ✓ Selon les résultats des enquêtes trimestrielles menées auprès un échantillon d'entreprises, 1/4 des entreprises pratiqueraient encore des **temps de service** excédant 48 heures hebdomadaires. Les temps de conduite se situent dans une fourchette haute comprise entre 24 et 44 h/hebdomadaires ;

- ✓ Parallèlement, le **niveau des rémunérations** (au sens du salaire net) reste stable et relativement faible au regard d'un métier présentant certaines contraintes. Il est compris pour la majorité des établissements entre 6500 F et 8500 F mensuel. Par ailleurs, les dispositifs d'aide à la réduction du temps de travail séduisent encore peu les employeurs ;

- ✓ Sur le thème de la **sécurité**, la diminution progressive du nombre d'accidents de la route est assombrie par la remontée du taux de gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd ;

- ✓ Sur le **plan économique**, on note un ralentissement du rythme de croissance du chiffre d'affaires, et une baisse sensible de l'excédent brut d'exploitation, ce qui n'empêche pas la poursuite de l'effort d'investissement des entreprises, attestant d'un climat de confiance qui se réinstalle. Et ceci, dans un contexte où le secteur a relativement peu et moins recours aux aides du type FRAC. Même si le volume des aides versées à ce titre évolue à la hausse, indiquant peut-être ainsi que les entreprises impliquées dans un processus de modernisation ont une approche plus globale et plus stratégique de leur activité.

Des exemplaires du tableau de bord peuvent être demandés à l'ORT dans la limite des stocks disponibles.

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

Brochure 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 - ISNN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

I A A T

