

- 2 à la recherche de l'intermodalité...
- 3 conditions pour les alternatives sur l'axe Espagne/Grande-Bretagne
- la table ronde
- 4 la table ronde (suite)
- Brèves

Ce numéro a été imprimé avec un encart de deux pages.

Formations obligatoires des conducteurs routiers de voyageurs.

Renouvellement des licences communautaires (et leurs copies conformes) arrivant à échéance en fin d'année 2002 ou début 2003.

Modification des taux de calcul de la capacité financière voyageurs

Du nouveau à la division régulation des transports routiers (DRTR).

Quelques points de repère sur les entreprises de transports en Aquitaine.

fer, mer, route, quelles nouvelles alliances pour le transport de fret ?

L'intermodalité et les possibles alliances entre le fer, la mer et la route étaient le thème du débat organisé par la CERTA, le 15 octobre 2002, à Bordeaux, dans les locaux de la Chambre régionale de commerce et d'industrie Aquitaine.



Cette réunion débat a rassemblé une centaine de personnes : des professionnels du transport routier, maritime, ferroviaire, combiné rail-route, organisateurs de transports, institutionnels, représentants de l'État, de la Région, des Chambres consulaires. Aux acteurs aquitains du transport étaient venus s'associer quelques participants des régions voisines : Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes.

La première partie de la réunion était consacrée à deux exposés.

Le premier, présenté par Pascal RAUD du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), traitait de la recherche de l'intermodalité dans le transport de fret.

Le second, présenté conjointement par Bernard JOSSE-LIN du cabinet Combi Concept et ancien directeur général de CNC, et Claude FIORE, consultant à Aix-en-Provence, exposait les conditions pour des alternatives à la route sur l'axe Espagne/Grande-Bretagne.

La deuxième partie était consacrée à une table ronde

rassemblant des décideurs aquitains du transport longue distance et un transporteur routier espagnol.

Elle était animée par Bernard BROUSTET, responsable économique du journal "Sud-Ouest".

Cette table ronde a été suivie d'un débat riche et animé qui a montré l'intérêt de tous les participants pour l'intermodalité.

Ce débat a mis en lumière la complexité de la mise en œuvre de l'intermodalité, l'importance des enjeux et l'ampleur de la tâche à accomplir ●

à la recherche de l'intermodalité...

Extrait de l'intervention de Pascal RAUD du SETRA sur les fondamentaux du transport combiné et les spécificités des techniques routières, ferroviaires et maritimes avec leurs limites et leurs contraintes.

Face à de telles données (voir ci-contre), le développement de l'intermodalité est une volonté manifeste des transporteurs de fret. Il suppose l'existence de chantiers équipés bien répartis sur le territoire national. Une mise au point apparaît nécessaire. Malgré des obstacles, techniques notamment, une amorce du processus de l'intermodalité est possible.

Malgré les obstacles, une amorce du processus de l'intermodalité se met en place.

Malgré les obstacles...

- dimension inappropriée des conteneurs maritimes, remorques routières, caisses mobiles;
- Inadaptation du wagon de 60 pieds à bogies aux caisses mobiles de 13,60 m = 20 % de la longueur potentielle du train est perdue;
- Limite absolue des gabarits ferroviaires. La largeur tolérable d'un wagon est limitée à 2,80 m. Le problème se situe dans les angles.
- Contrainte de charge – effort sur la chaussée dans les petits chantiers de transport combiné.
- Le porte-à-faux de l'engin chargeur horizontal appelé stacker est censé soulever une charge minimale de 35 tonnes. Or, il supporte sur son train avant une charge de 100 tonnes. Pour ne pas qu'il s'use, il ne doit parcourir que de très courts trajets. La couche de fondation de la voirie doit aussi être calculée en conséquence.
- Les portiques : pneus ou rails ? Plus ou moins 200 UTI*/jour?
- Congestion ferroviaire;
- Les chantiers de fret sont en zone de congestion routière et de congestion ferroviaire;
- Les parcours terminaux augmentent la congestion urbaine;
- Les installations de chantier de transport combiné permettant de traiter plusieurs centaines d'UTI par jour, sont complexes et coûteuses : Commutor, Noell, Krups, Thyssen, Megahub...
- L'évolution de la technique (Galileo, ITS, etc.) permettra de gérer des lots de taille inférieure à une UTI, la palette, voire le colis... et d'informer le chargeur;
- Cette nouvelle technologie permettra de faciliter le travail des répartiteurs et la gestion des vides, et par conséquent de résorber la congestion routière urbaine.

Le constat « une journée dans un corridor de fret européen »		
Moyen de transport	Nombre de véhicules	Quantité transportée
Route	60 000 véhicules dont 12 000 camions	150 000 tonnes
Trains	150 trains dont 50 trains de fret	40 000 tonnes
Fret Aérien	50 avions (6 T/avion)	300 tonnes

Petite mise au point sur l'intermodalité

CE QUI EST EN FAVEUR DE L'INTERMODALITÉ

- Congestion routière «... la faute aux poids lourds »;
- Engagements politiques et financiers : État, Régions, Europe;
- Traités internationaux : Kyoto, Berlin
- Opinion publique/climatologie (dérèglement?);
- Opinion publique/routiers (dangerosité?);
- Relais d'opinion, médias, syndicats, partis;
- Alliances industrielles (Galileo, TGV, NTIC, etc.);
- Intégration européenne de nouveaux pays.

*Ce n'est pas une mode,
mais une nécessité*

CE QUI S'OPPOSE À L'INTERMODALITÉ

- Réalité des infrastructures ferroviaires (gabarits, etc.);
- Engagements financiers : État, Régions, Europe;
- Opinion publique/baisse de la fiscalité?;
- Conjoncture économique? croissance, récession?;
- Domaines de pertinence respectifs des différents modes de transport (distances?);
- Usages et Standards figés (palettes, conteneurs, etc.);
- Coûts « invisibles » assurés par la collectivité;
- Manque de confiance dans les modes alternatifs;
- Comportements individualistes, savoir-faire empirique.

*Chacun attend les autres,
et manque de confiance.*

...une amorce du processus de l'intermodalité se met en place.

Nous n'en sommes qu'aux prémices de l'intermodalité:

- 50 000 camions par an sur les trains pour un corridor est considéré comme une réussite;
- À titre de comparaison, de 1 à 6 millions de conteneurs transitent chaque année par un port européen.

Ce qui est recherché:

- La fréquence et la qualité de service (service quotidien);
- Rétablir la confiance (veille sociale à la SNCF);
- Nouveau wagon adapté aux UTI, nouveaux gabarits;
- Nouveaux systèmes NTIC de tracing économiques (<1% du coût);

- Gestion des UTI vides, traceurs et émetteurs
- Nouvelles UTI (multi-berce) et nouveaux conteneurs (non ISO) les UECEI*;
- Management de la connaissance;
- Incubateurs et protection des investisseurs;
- Trois mois à perte pour attendre des clients convaincus;

Animation du réseau, veille qualité, fin de l'empirisme!

* UTI: unité de transport intermodal (caisse mobile ou conteneur ou semi-remorque).

* UECEI: unité européenne de chargement intermodal (future norme des UTI).

conditions pour les alternatives sur l'axe Espagne/Grande-Bretagne

Il s'agit d'un condensé du projet de recherche présenté à Biarritz en mars dernier sur le thème « recherche de solutions complémentaires et alternatives au tout route pour le transport de fret (SATF) », ce condensé étant orienté sur les aspects plutôt concrets que méthodologiques du projet.

MM. Bernard JOSSELIN (Combi Concept) et Claude FIORE (consultant) ont fait une présentation des partenaires ayant œuvré sur le projet, puis des objectifs de ce projet et enfin du phasage des travaux en trois analyses.

En premier lieu, une courte analyse de l'échec du RoRo entre Bayonne – Southampton qui montre la nécessité d'avoir un opérateur d'entrevue pouvant faire face financièrement à la période de montée en charge.

Ensuite analyse de la demande par le volume des flux pouvant concerner le projet de recherche.

Enfin analyse de l'offre de solutions complémentaires et alternatives avec le maritime puis avec le ferroviaire.

Les conclusions de quelques études de cas en région Aquitaine ont ensuite été présentées :

- Saragosse – Londres via Santander et Portsmouth (mer) ;
- Saragosse – Londres via Bayonne et Portsmouth (mer) ;
- Saragosse – Londres via Bayonne – Le Havre (fer) ;
- Saragosse – Paris via Bayonne – Orléans (fer).

Les conclusions se déclinent en cinq points :

- 1 – Il n'y a pas de solution à court terme permettant « de mettre des camions avec tracteurs sur des trains ». Seule la technique intermodale de la caisse mobile est actuellement utilisable, mais elle ne correspond pas à la démarche de la plupart des petites entreprises routières espagnoles.
- 2 – Il faut entamer les procédures de dégagement du gabarit B1 sur cet axe Nord Sud

pour amener ces petites entreprises à la technique intermodale.

- 3 – Un bon taux de remplissage des trains est possible du fait de la croissance continue et forte du trafic routier.
- 4 – Il vaut mieux promouvoir une liaison maritime par Bayonne plutôt que par Santander, car tous les scénarios sont compétitifs aussi bien à partir du Nord Ouest Espagne que de l'Est Espagne.
- 5 – Des subventions seront nécessaires pour que le paramètre prix ne finisse pas par être le seul argument que pourront avancer les transporteurs routiers.

Tout ceci ne peut se développer que dans le cadre d'une volonté politique forte et durable.

la table ronde

La table ronde a permis aux praticiens des différents modes d'exprimer leurs opinions sur de nombreux thèmes.

Les critères à remplir par les modes alternatifs pour pouvoir être utilisés

- La fiabilité : technique, financière (solvabilité de l'opérateur), sociale (absence de conflits sociaux).

- La qualité : environnementale, sécurité

- La compétitivité : prix, facilités douanières

En plus de ces critères, il faut un changement de mentalité, de nouvelles organisations, de nouvelles définitions de l'urgence.

L'intermodalité et le Port de Bordeaux

La répartition modale du trafic du Port de Bordeaux et ses actions pour développer l'intermodalité. Sur un trafic d'environ 9 millions de tonnes par an :

- 1 million de tonnes est acheminé par pipeline (exportation du pétrole brut des Landes et du Bassin d'Arcachon et importation de produits liquides pour les usines chimiques) soit 11,1 % ;
- 0,6 million de tonnes est directement transporté par fer (céréales essentiellement) soit 6,7 % ;
- 7,4 millions de tonnes sont transportées par



De gauche à droite : Pascal RAUD, (SETRA) – J-M. MENDIZABAL, transporteur espagnol – Jean-Gérard COLIBEAU, (PORT DE BAYONNE) – Christian BERC, (SNCF) – Alain RAYMOND, (PORT DE BORDEAUX) – Bruno BASUYAU, (CNC) – Baudouin THIRY, (TLF) – Germinal CORDOBA, (UNOSTRA) – Philippe LAPEGUE, (UNOSTRA).

route, soit 82 % ;

- 0,002 million de tonnes est transporté en fluvial (huiles) soit 0,02 % ;

Les actions en cours

Transport fluvial – Malgré les caractéristiques dépassées du Canal latéral à la Garonne, le transport de marchandises sur l'estuaire et la Garonne, jusqu'à Langon, garde toute sa pertinence, comme le montrent la reprise du transport d'huiles alimentaires par une péniche de 350

tonnes entre Bassens et Bordeaux, ainsi que le projet de transport des éléments de l'Airbus A380 entre Pauillac et Langon, dont la réalisation des équipements spécialisés va débiter en 2003, et pour finir, les études en cours pour les transports fluviaux de déchets.

Transport ferroviaire – Pour les équipements, le Contrat de plan État-Région a prévu :

- la rénovation de la voie ferrée Bordeaux/Le Verdon ;

- l'amélioration des accès au niveau d'un faisceau de triage à Bassens;
- Pour l'action commerciale, un cadre de la SNCF est détaché au Port autonome de Bordeaux, afin de faciliter la mise en place de nouveaux services:
- développement des approches ferroviaires de céréales;
 - démarrage d'un trafic de galets de quartz à l'exportation, dont l'approche est réalisée entièrement par fer;
 - mise en place au départ de Bordeaux d'une logistique ferroviaire pour les approvisionnements en bois de trituration d'une papeterie;
 - développement de plates-formes trimodales (mer-rail-route) pour la distribution des véhicules automobiles.

Les actions à développer

de nouvelles dessertes maritimes au départ du Port de Bordeaux, des lignes régulières avec des navires Ro-Ro pouvant recevoir sans rupture de charge les remorques routières, et un partenariat avec les transporteurs routiers.

Les attentes de la SNCF.

Les attentes de la SNCF vis-à-vis des projets d'aménagement des infrastructures ferroviaires en cours et à venir: suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, facilité d'exploitation et de passage à Hendaye-Irun, amélioration de la ligne Bordeaux-Le Verdon et une ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux

Les prestations des opérateurs de transport combiné.

- une amélioration due à la mise en service d'Hourcade et à la plate forme de Mouguerre;
- Une amélioration de l'acheminement ferroviaire grâce à la libre affectation des locomotives dédiées.

La position des transporteurs routiers.

Ils affirment être favorables à l'intermodalité et sont conscients que le développement de la route a ses limites.

L'UNOSTRA estime pouvoir devenir un opérateur de transport sur le multimodal en priorité pour l'axe rhodanien.

La réflexion sur de nouvelles organisations permettant de massifier les flux et d'utiliser le fer est jugée nécessaire. La crainte que le transport routier soit rendu plus cher afin de faciliter le transport sur d'autres modes est exprimée, ainsi que la crainte de voir le transfert se faire vers des pavillons routiers étrangers.

Les transporteurs routiers espagnols et l'intermodalité.

Le transport combiné fer est peu utilisé actuellement à cause du manque de fiabilité et de performance de ce mode de transport. Toutefois, le développement des transports en provenance d'Afrique du Nord aura pour conséquence probable des évolutions en faveur du recours à l'intermodalité.

La nouvelle tentative du Port de Bayonne pour un nouveau service régulier vers la Grande-Bretagne.

Le volume existe mais le service n'existant pas, il faut convaincre le client chargeur et le client transporteur. Les risques sont importants pour l'armateur car ce service ne sera pas rentable les premiers temps; d'où la nécessité d'une aide de

l'État et des collectivités locales.

Un débat riche et animé a suivi la table ronde.

En conclusion, l'intermodalité est difficile mais les choses évoluent dans le sens de son développement.

Il y a une volonté forte de la Région, de l'État et de l'Europe d'aider le report modal.

La route gardera toujours une place importante car elle est incontournable sur la courte distance.

Mais chaque fois que le mode alternatif est plus pertinent, il faut mettre en place des partenariats et que mer, fer, route trouvent des solutions ensemble et non les uns contre les autres.

Brèves

Accueil du public à la gestion du registre TRM

Comme il en était avant que la DRE Aquitaine n'emménage à la Cité administrative et afin de préserver la qualité du service rendu, notamment en matière d'information téléphonique et de délai d'instruction des demandes, l'accueil physique du public dans les bureaux de la Gestion du registre des transporteurs-loueurs de marchandises est spécialement assuré tous les après-midi de 14h 00 à 16h 00.

Nouveau chrono-tachygraphe

Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes mis en circulation à compter du 7 août 2004 seront équipés du nouveau chrono-tachygraphe électronique.

De même, à compter de cette date, les chrono-tachygraphes non réparables seront remplacés par le nouvel appareil.

La société "Chronoservices" a obtenu la délégation de service public pour la délivrance et la gestion en France des cartes à puce associées au chrono-tachygraphe électronique pour une durée de dix ans. Elle prépare les procédures particu-

lières à mettre en œuvre pour les demandes et les missions hautement sécurisées qu'elle a en charge. Les services de l'Équipement préparent pour leur part les modules de formation des agents chargés des contrôles.

Location transfrontalière

Deux procédures pour travail illégal avaient été dressées par un inspecteur du travail, qui avait constaté que deux entreprises avaient créé en Espagne et Portugal des sociétés où ils avaient transféré la gestion de leur personnel et loué les véhicules des entreprises françaises.

Ces deux entreprises avaient été condamnées en première instance et elles avaient fait appel.

La cour d'appel concernée a fait une demande préjudicielle auprès de la cour de justice européenne de Luxembourg qui a rendu son arrêt le 7 novembre 2002.

Dans cet arrêt les positions de l'administration française ont été validées:

- interdiction de transfert de la licence communautaire,
- gestion des disques,
- immatriculation du véhicule pris en location dans l'état membre du locataire.

Cet arrêt constitue une jurisprudence d'une grande importance

pour plusieurs procédures similaires qui sont pendantes actuellement devant différentes juridictions. Le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises sera adapté en conséquence.

Vient de paraître

- Le recueil statistique des transports en Aquitaine: données 2000.

- Les dessertes ferroviaires des plates-formes de fret en Aquitaine

Pour vous les procurer

CERTA Téléphone 05 56 24 82 66



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction
régionale
de l'Équipement
Aquitaine

Cité administrative
rue Jules Ferry
33090 Bordeaux CEDEX
Tél.: 05 56 24 80 80
Fax: 05 56 24 47 24
DRE-Aquitaine
@equipement.gouv.fr

CERTA

Cellule Économique Régionale
des Transports d'Aquitaine
185, cours du Médoc 33042 Bx CEDEX

CONSEIL REGIONAL



AQUITAINE
Email: cra@cr-aquitaine.fr

Cette lettre
a été
imprimée
à 5 500
exemplaires

Encart du n° 52
Décembre 2002

I N F O A Q U I T A I N E TRANSPORTS

La lettre trimestrielle de l'Observatoire régional des transports • Numéro 52 - décembre 2002

formations obligatoires des conducteurs routiers de voyageurs

Le décret n° 2002-747 du 2 mai 2002
(Journal Officiel du 4 mai 2002)

Le décret n° 2002-747 réglemente la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport public routier interurbain de voyageurs sur véhicules de plus de neuf places, conducteur compris.

Ce texte consacre, au plan réglementaire, en y ajoutant certaines précisions, les dispositions conventionnelles résultant de l'accord-cadre professionnel du 7 décembre 1999.

Ce texte apporte quelques modifications aux décrets n° 97-608 et 98-1039 concernant, respectivement, la formation des conducteurs salariés et des conducteurs non salariés du transport public routier de marchandises. Il instaure notamment une équivalence réciproque entre les formations initiales minimales obligatoires (FIMO) ou dispenses de FIMO pour les motifs réglementaires, sous réserve que le conducteur débutant son activité sur la base d'une telle équivalence, effectuée dans l'année, la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) correspondant au type de transport (marchandises ou interurbain de voyageurs) lié à son activité.

Il prévoit aussi, comme en transport public routier de marchandises, un dispositif de sanctions applicables aux employeurs et salariés qui ne respecteraient pas leurs obligations.

Arrêté ministériel du 17 juillet 2002

Un arrêté ministériel du 17 juillet 2002 « relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs » a été publié au journal officiel du 27 juillet 2002.

Un prochain texte prévoira les conditions à remplir et les documents à fournir par les centres de formation souhaitant être agréés pour dispenser ces formations.

Contact: **M. Jean-François ELION**
DRE Aquitaine – Téléphone 05 57 57 41 62
jean-francois.elion@equipement.gouv.fr

Renouvellement des licences communautaires (et leurs copies conformes) arrivant à échéance en fin d'année 2002 ou début 2003.

Une note d'information du 5 juillet 2002 a été adressée aux transporteurs concernés par la DRE.

Il convient de rappeler que les demandes de renouvellement doivent être présentées sans délai sur l'imprimé CERFA n° 11411 (« demande d'inscription ou modification ») dûment complété et accompagné des pièces suivantes :

- un extrait Kbis du registre commerce/sociétés daté de moins de trois mois;
- les statuts à jour;
- le dernier bilan fiscal;
- une photocopie de l'attestation de capacité de la personne assurant la direction permanente et effective de l'activité transport-location de l'entreprise;

- si l'attestataire est salarié, un certificat d'affiliation à la caisse de retraite de cadres et le dernier bulletin de salaire;
- les copies des cartes d'identité des responsables légaux et de l'attestataire de capacité professionnelle;
- la liste des véhicules (propriété, crédit bail ou location) faisant apparaître leurs poids totaux en charge.

Les demandes de renouvellement seront instruites selon les critères réglementaires fixés par le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises et ses textes d'application, en ce qui concerne les trois conditions de capacité financière, de capacité professionnelle et d'honorabilité.

Les nouvelles copies conformes de la licence communautaire seront délivrées contre restitution des anciennes.

Contact: **M. Jean-François ELION**
DRE Aquitaine – Téléphone 05 57 57 41 62
jean-francois.elion@equipement.gouv.fr

Renouvellement des licences communautaires • cumul à fin novembre 2002

Département	Nombre de dossiers		Nombre de licences délivrées pour 5 ans		Nombre de licences délivrées jusqu'à 4 mois après clôture de l'exercice	
	Potentiel (*)	Complet reçus	Licences	Copies conformes	Licences	Copies conformes
Dordogne	108	36	13	122	2	2
Gironde	210	52	49	734	1	1
Landes	98	35	21	449	—	—
Lot & Garonne	103	18	18	184	—	—
Pyrénées Atlantiques	156	67	35	323	2	7
Totaux	675	208	136	1812	5	10

(*) nombre de licences à renouveler (validité licence jusqu'au 30 avril 2003).

Modification des taux de calcul de la capacité financière voyageurs

Le décret 2002-838 du 3 mai 2002 (J.O. du 5 mai 2002) modifiant l'article 6-1 du décret 85-891 du 16 août 1985 et son arrêté d'application en date du 22 août 2002 (J.O. du 15 octobre 2002) modifiant l'article premier de l'arrêté du 6 août 1992 portent désormais les taux de calcul de la capacité financière voyageurs à :

- 1 500 euros pour un véhicule n'excédant pas 9 places assises, conducteur compris;
- 9 000 euros pour le premier véhicule excédant 9 places assises;
- 5 000 euros pour les véhicules suivants.

Le mode de calcul par places assises est supprimé. La prise en compte de ces nouveaux taux est en vigueur depuis le 15 octobre 2002, date de la

parution de l'arrêté d'application. Les véhicules utilisés pris en compte sont des véhicules en propriété, en location financière ou en crédit bail.

Une fiche de calcul, tenant compte de ces modifications, est à votre disposition au service transports de voyageurs de la direction régionale de l'Équipement. Elle vous sera adressée, sur simple demande, lors des demandes d'inscription et des demandes de copies conformes supplémentaires de licences (communautaires et intérieures).

Contact: **M^{me} Joëlle CAPOT**
DRE Aquitaine Téléphone: 05 57 57 41 82
joelle.capot@equipement.gouv.fr

Du nouveau à la division régulation des transports routiers (DRTR) : l'observatoire social des transports

L'affectation depuis le 1^{er} octobre dernier de M^{me} Gilberte GIMBERT permet de structurer l'observation sociale des transports.

Elle est chargée de l'animation du pôle inter service de pilotage sous la responsabilité directe du chef du service transports ; elle est l'interlocuteur « social transport » à la DRE.

Outre les autres divisions de la DRE Aquitaine, les partenaires institutionnels habituels – tels la DRTT, l'ANPE, la DRTEFP, la CERTA, mais également d'autres services ressources tels que l'INSEE, l'Urssaf, la CNAM, les Assedic, ainsi que les organismes de formation – y sont associés, afin de développer une approche inter-sectorielle des enjeux sociaux, de débattre des attentes des partenaires et des actions entreprises en matière d'observation, d'expertise et d'aide à la réflexion dans le domaine des transports routiers.

Ses missions seront donc de collecter, analyser, diffuser des informations sur les évolutions sociales, les effets des dispositions réglementaires et leurs évolutions sur les branches professionnelles concernées, de restituer, commenter les différentes études de données sociales, dialoguer sur leurs conclusions ; et enfin produire des statistiques qui peuvent éclairer les partenaires sociaux.

Un questionnaire sera prochainement diffusé pour recueillir des données fiables destinées à servir de base pour les futures réflexions.

Contact : M^{me} Gilberte GIMBERT

DRE Aquitaine, cité administrative,

tour B, 10^e étage, bureau 1064

Téléphone : 05 57 57 41 92,

Télécopie : 05 57 57 41 59

E-mail : gilberte.gimbert@equipement.gouv.fr

Entreprises de commissionnaires
de transports - mouvement entre
le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2002

CRÉATIONS

Département	
Dordogne	—
Gironde	5 dont 1 transfert autre région
Landes	1
Lot & Garonne	3 dont 1 transfert autre région
Pyrénées Atlantiques	—
Totaux	9

RADIATIONS

Département	
Dordogne	—
Gironde	—
Landes	1
Lot & Garonne	—
Pyrénées Atlantiques	—
Totaux	1

quelques points de repère

Nombre d'entreprises inscrites en Aquitaine selon l'activité exercée au 30/09/2002

Activité	Dordogne	Gironde	Landes	Lot & Garonne	Pyrénées Atlantiques	Total
Marchandises	451	1163	399	377	588	2978
Commissionnaires	18	84	15	14	57	188
Voyageurs	188	213	62	85	215	763
Totaux	657	1460	476	476	860	3929

Nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs marchandises
entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2002

Département	moins de 3,5 tonnes	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 249 salariés	plus de 250 salariés	Totaux
Dordogne	11 (10*)	9 (4*)	1	—	—	21
Gironde	48 (36*)	19 (2*)	—	1	1	69
Landes	10 (7*)	9 (6*)	3	—	—	22
Lot & Garonne	8 (6*)	10 (2*)	3	—	—	21
Pyrénées Atlantiques	17 (14*)	18 (10*)	—	—	—	35
Totaux	94 (73*)	65 (24*)	7	1	1	168

(*)dont entreprises avec un seul conducteur.

Nombre d'entreprises radiées du registre des transporteurs marchandises
entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2002

Département	moins de 3,5 tonnes	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 249 salariés	pas d'activité	Totaux
Dordogne	—	3 (1*)	—	—	2	5
Gironde	24 (14+4/2*)	10 (3+4/2*)	1	1	16	52
Landes	—	4 (3*)	1	1	3	9
Lot & Garonne	4 (4+1/1*)	5 (2*)	3	—	9	21
Pyrénées Atlantiques	9 (7+1/1*)	8 (3*)	3 (+1*)	—	34	54
Totaux	37 (25+6*)	30 (12+4*)	8 (+1*)	2	64	141

(*)dont entreprises avec un seul conducteur + entreprises en liquidation judiciaire/dont entreprises avec un seul conducteur.

Nombre d'entreprises inscrites aux registres des transporteurs de voyageurs
entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2002

Département	3 véhicules maxi de moins de 10 places	activité accessoire	régie avec 2 véhicules maxi	autres entreprises	Totaux
Dordogne	—	7	1	1	9
Gironde	—	7	1	—	8
Landes	—	4	18	3	25
Lot & Garonne	—	6	—	—	6
Pyrénées Atlantiques	—	9	—	1	10
Totaux	—	33	20	5	58

Nombre d'entreprises radiées des registres des transporteurs de voyageurs
entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2002

Département	3 véhicules maxi de moins de 10 places	activité accessoire	régie avec 2 véhicules maxi	autres entreprises	Totaux
Dordogne	—	—	1	4	5
Gironde	2	11	19	1	33
Landes	—	—	2	4	6
Lot & Garonne	—	—	—	1	1
Pyrénées Atlantiques	—	16	1	17	34
Totaux	2	27	23	27	79