

## FLASH TRANSPORT



FO Transport et la CGT lancent aujourd'hui une journée de sensibilisation sur le CFA Transport. Une manière pour les syndicats de sonder le terrain. Des tracts (à suivre) seront distribués principalement en entreprise. Les organisations syndicales y expriment leur mécontentement depuis que le ministère des transports a validé le projet d'accord du groupe des 7 (CFDT, CFTC, CFE-CGC, FNCR, **TLF**, OTRE, Fedesfi). FO Transport et la CGT avaient quitté la semaine dernière la réunion au ministère du Transport afin de montrer leur opposition au projet d'accord. Un accord qui devrait être signé avant la fin du mois de mai. Pour FO Transport et la CGT, l'accord ne prend pas en compte leurs demandes comme le report par palier de 55 à 57 ans l'âge légal pour accéder au CFA. Cette journée de sensibilisation débouchera-t-elle sur des actions sur le terrain ? Les syndicats souhaitent consulter ses adhérents avant de décider de lancer un éventuel mouvement avant l'été

**23 MAI 2011**

## FLASH TRANSPORT



FO Transport et la CGT lancent aujourd'hui une journée de sensibilisation sur le CFA Transport. Une manière pour les syndicats de sonder le terrain. Des tracts (à suivre) seront distribués principalement en entreprise. Les organisations syndicales y expriment leur mécontentement depuis que le ministère des transports a validé le projet d'accord du groupe des 7 (CFDT, CFTC, CFE-CGC, FNCR, **TLF**, OTRE, Fedesfi). FO Transport et la CGT avaient quitté la semaine dernière la réunion au ministère du Transport afin de montrer leur opposition au projet d'accord. Un accord qui devrait être signé avant la fin du mois de mai. Pour FO Transport et la CGT, l'accord ne prend pas en compte leurs demandes comme le report par palier de 55 à 57 ans l'âge légal pour accéder au CFA. Cette journée de sensibilisation débouchera-t-elle sur des actions sur le terrain ? Les syndicats souhaitent consulter ses adhérents avant de décider de lancer un éventuel mouvement avant l'été.

[Le tract de FO Transport](#)

**30 mai 2011**

## TRUCKBLOG



**CFA Transport : vers une signature de l'accord le 30 mai, le financement des stocks en passe d'être réglé, le reste dans deux ans ! Rebondissement hier lors de la réunion sur le CFA Transport au ministère des transports : FO Transports et la CGT ont décidé de claquer la porte après que le directeur de cabinet, Michel Aymeric, ait demandé implicitement que les 2 syndicats valident le projet d'accord élaboré par le groupe des 7 partenaires sociaux (CFDT, CFTC, CFE-CGC, FNCR, **TLF**, OTRE, Fedesfi). L'Etat accepte donc la nouvelle version du projet d'accord du groupe des 7 et donne son accord de principe pour le financement des stocks, sous condition que Bercy donne son feu vert à l'annexe financière. En ce qui concerne, le principal, le financement du CFA en lui-même, il faudra attendre deux ans, soit après les élections présidentielles !**

**31 mai 2011**

**FLASH TRANSPORT**

**CFA Transport : la CGT et FO Transport ne décolèrent pas !**

mai 31st, 2011 by admin

Furieux, déçus, la CGT et FO Transport qui s'étaient opposés dès le départ au projet d'accord sur le CFA Transport ne décolèrent pas. Ils s'estiment lésés d'autant plus que les deux organisations n'auraient pas été invitées à la dernière réunion de travail hier, recevant un simple mail les invitant à la signature quelques heures auparavant. « La CGT s'indigne sur de telles pratiques bafouant les règles d'une négociation transparente et se pose la question de savoir si l'accord n'a pas été négocié en catimini, vue l'impatience du gouvernement par le biais du ministère des transports, ainsi que la CFDT, FNCR, CFTC, CFE/CGC suivis de FEDE SFI, **TLF**, OTRE » estime le syndicat.

**3 JUIN 2011**

**LES ECHOS (TLF, 1<sup>ère</sup> colonne)**

26



L'Etat a validé le maintien de ce dispositif obtenu par la profession après un mouvement social en 1997 et auquel il apporte 110 millions d'euros par an, soit 50 % du coût total.

**ROUTE**

■ **Un accord a été trouvé avec les partenaires sociaux pour pérenniser le congé de fin d'activité, qui permet à un chauffeur d'arrêter son activité cinq ans avant le départ officiel en retraite. Une solution provisoire, puisque l'Etat semble décidé à ne plus participer au financement à terme.**

# L'Etat sauve provisoirement le régime de préretraite des conducteurs routiers

Le régime particulier de préretraite des conducteurs routiers va survivre à la réforme gouvernementale de l'automne dernier. L'Etat et les partenaires sociaux (TLF, Otte et bientôt FNTR côté patronal, CFDT, CFTC, CGC et FNCR côté syndical) se sont en effet entendus cette semaine pour pérenniser le congé de fin d'activité (CFA), un dispositif de cessation anticipée d'activité dont bénéficie la profession depuis un vaste mouvement social mené en 1997. « Ce régime spécial se justifie par la pén-

bilité de notre travail, avec 220 heures de travail par mois et de nombreux « décongéts », argue Maxime Dumont, de la CFDT-routes. Concrètement, tout conducteur ayant atteint l'âge de 55 ans et justifiant vingt-cinq ans de conduite pouvait être pris en charge jusqu'à sa retraite à taux plein à 60 ans. C'était bien là le problème : à partir du 1<sup>er</sup> juillet, le report progressif de l'âge de départ à la retraite de 60 ans à 62 ans entre en vigueur. Du coup, les routiers sortant du CFA à 60 ans pouvaient se re-

trouver le bec dans l'eau, sans travail mais sans retraite à taux plein non plus.

**Un casus belli en puissance**  
L'Etat a donc accepté, selon les termes de l'accord, que les chauffeurs présents actuellement dans le dispositif « soient maintenus au-delà de cette date, jusqu'à ce qu'ils puissent bénéficier de leur retraite à taux plein ». « Cela concerne environ 8.000 personnes », explique un proche du dossier. En contrepartie, le gouvernement a obtenu des par-

**57** ANS

**L'âge à partir duquel les routiers pourront arrêter leur activité.**

tenaires sociaux le report mécanique de l'âge d'entrée dans le CFA de 55 à 57 ans pour ceux qui y postuleront à partir du 1<sup>er</sup> juillet. Ce qui laissera un départ anticipé de cinq ans aux routiers, alors que

l'Etat a bataillé récemment pour ne laisser que deux ans aux dockers...

Cet accord est jugé « pleinement satisfaisant » par Patrick Bouchez, le président délégué général de TLF, alors que menaçait « un conflit social majeur à l'approche des vacances » si aucun accord n'avait été trouvé. La FNTR se montre moins enthousiaste, car « la question de fond sur la pérennité de ce régime n'est pas réglée ». Selon plusieurs participants aux négociations, l'Etat n'a en effet pas caché qu'il n'avait pas vocation à conti-

nuer à financer ce dispositif.

Actuellement, environ 110 millions sont apportés tous les ans par les pouvoirs publics, soit près de 50 % du total. « Si le CFA doit être réformé, ce sera à coût constant pour les entreprises », prévient la FNTR. En clair, il faudra alors réduire les prestations, sans doute en diminuant la période de départ anticipé. Un casus belli pour les syndicats. Les partenaires sociaux ont prévu de se retrouver dans deux ans. Après la présidentielle... **RENAUD HONORE**

**6 JUIN 2011**

**TRUCKBLOG**

**RÉGIONS → Circulation : *TLF* Normandie se mobilise contre le Projet d'interdiction de circulation des poids lourds à Rouen**

Aucun commentaire

juin 6th, 2011 by admin



Le projet d'interdiction de circulation des poids lourds sur les quais bas rive gauche de Rouen, décidé unilatéralement par la Députée Maire, Valérie Fourneyron, suscite la colère des transporteurs. *TLF* vient de présenter un Livre Blanc réalisé à partir des données et contributions recueillies auprès des différents acteurs du milieu économique de Haute-Normandie. Le Comité Normand des Professionnels du Transport, regroupant localement les trois organisations patronales du secteur Transport et Logistique dont *TLF*, a largement contribué à la création de ce support.

[Lire la suite de cet article »](#)

Tags: [poids lourd](#), [Rouen](#)

**7 juin 2011**

**OFFICIEL DES TRANSPORTEURS**

**Chauvineau : "Les transporteurs ont compris l'intérêt stratégique des OFP"**

Par Stéphane Le Hénaff | |07/06/2011|

**Président d'Objectif OFP et père des "shorts-liners" à la française, Jacques Chauvineau estime que les transporteurs routiers régionaux ont un rôle à jouer pour faire émerger les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). Interview.**



Jacques Chauvineau, président d'Objectif OFP est l'auteur de deux rapports : "Transport ferroviaire de fret et développement territorial". © DR

### **L'Officiel des transporteurs : Les transporteurs routiers ont-ils vocation à investir dans les OFP ?**

**Jacques Chauvineau :** "Même si c'est plutôt à eux de le dire, personnellement je perçois beaucoup d'attente à l'égard du ferroviaire dans les entreprises, dans les territoires, et je constate que les organisateurs de transport sentent également cette poussée du marché. Un certain nombre de transporteurs routiers et logisticiens régionaux, de taille respectable, réfléchissent aujourd'hui à étendre leurs prestations au ferroviaire parce qu'il y a une demande des chargeurs et une prise en compte des problématiques de développement durable. Et comme ces professionnels du transport ont une connaissance de leur territoire géographique, a priori, l'idée que l'OFP est axe de différenciation intéressant, qui répond à un besoin potentiel, passe plutôt bien chez eux.

À preuve, le fait que l'association Objectif OFP compte parmi ses membres la FNTR et **TLF**.

Le profil d'un porteur de projet d'OFP, c'est donc un logisticien qui se sent solidaire de son territoire et est animé d'une volonté entrepreneuriale.

### **L'O.T. : Mais ce mode, par sa technique, son savoir-faire, ne ressemble en rien au leur. Ont-ils la capacité de faire ce grand écart ?**

Le rôle fondamental de l'OFP dans le secteur ferroviaire, son apport et son intérêt en termes de compétitivité, c'est sa capacité à mutualiser et massifier localement des flux multi-clients et à affirmer son ancrage commercial local. Aujourd'hui, tous les organisateurs régionaux partagent cette vision logistique du transport et peuvent apporter beaucoup à un OFP. La notion de groupage-dégroupage, de multi-clients, ils la connaissent depuis toujours. C'est dans leur culture et leur savoir-faire. Ils peuvent donc transmettre au ferroviaire une capacité de mutualisation des flux qui est naturelle dans leur métier.

Par ailleurs, une organisation de proximité ferroviaire peut mixer dans le multi-clients des lots de combiné. Alors que cette technique ne s'opère jusqu'à présent que par des trains spécialisés. Constituer des trains réguliers mixtes circulant entre différents territoires peut être une évolution considérable et un développement de productivité pour le mode ferroviaire. Si les transporteurs ont bien compris l'intérêt stratégique des OFP, ils émettent toutefois une réserve : comment y parvenir sans passer sous la coupe d'entreprises ferroviaires ? Mais les compétences en dehors des grands groupes, cela se trouve. À eux d'aller les chercher.

### **L'O.T. : Leur crainte, c'est donc d'être dépendant de la SNCF ou d'autres opérateurs privés ?**

Les porteurs de projet d'OFP savent qu'il leur faut trouver des partenaires qui maîtrisent la technique ferroviaire pour le local, et des partenaires ferroviaires pour assurer la traction longue distance. Pour autant, l'entrée au capital d'une entreprise ferroviaire n'est pas un préalable à la création d'un OFP. De ce point de vue, l'exemple de CFR, l'OFP du Morvan, est intéressant. Il a été initié par des chargeurs, Eiffage et Lafarge, rejoints par un transporteur qui est en deuxième ligne au capital pour l'instant. Ce montage présente un double intérêt : il garantit un apport de flux et un apport financier de la part des chargeurs, qui sont eux des préalables au démarrage d'un OFP. Il est important de rappeler que les modalités

d'investissement dans les OFP peuvent prendre différentes formes et restent extrêmement ouvertes. Il n'y a pas de formule unique.

### **L'O.T. : Reste que les projets d'OFP continentaux sont rares. À quand le déclic attendu, notamment ci transporteurs ?**

Si le report modal est un échec pour le moment, je reste convaincu qu'il ne se fera pas par une reconquête du rail sur la route, mais bien parce que des transporteurs routiers investiront dans ce mode. À la condition, toutefois, qu'ils conservent la maîtrise commerciale de leurs trafics. L'arrivée des OFP doit s'accompagner d'une évolution de la culture ferroviaire française : celle d'accepter que certains trafics ne soient plus détenus par le tractionnaire mais par d'autres, c'est-à-dire des transporteurs routiers. Mais cela va prendre un peu de temps. De plus, avec la crise économique, les transporteurs routiers ont eu d'autres sujets de préoccupation. Mais une fois levées leurs craintes et interrogations, leur implication ne peut que prendre de l'ampleur. J'en suis persuadé."

*Propos recueillis par Stéphane Le Hénaff*

→ Lire l'intégralité du dossier consacré aux opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) dans l'Officiel des transporteurs n°2600 du 3 juin 2011

### **Mercredi 8 juin 2011 Dernières nouvelles d'Alsace**

Région

Autoroutes Poids Lourds

**TLF PROPOSE UNE LIMITATION A 80 KM/H SUR LE SILLON ALSACIEN**

---

Réunie hier dans le port de Strasbourg, la délégation alsacienne de la Fédération des entreprises de transport et de logistique (**TLF**, 60 entreprises adhérentes), a notamment débattu des problèmes de saturation provoqués par l'augmentation du trafic sur les autoroutes A4, A35 et A351. Eugène Schnebelen (Société Blondel, Thann) et Jean-Laurent Herrmann (Winconton, Strasbourg), ses deux nouveaux coprésidents, ont décidé d'écrire au préfet de Région à ce sujet. Afin de rendre ...

**Pour lire l'article complet :**  
**[accédez aux archives de dna.fr](#)**

**Mercredi 08 juin 2011**



**ROUTES DES TRANSPORTEURS DEMANDENT À LEVER LE PIED**

---

le 08/06/2011 à 00:00 par S. G.



Jean-Laurent Herrmann (à gauche) et Eugène Schnebelen (à droite), les deux nouveaux coprésidents de la fédération **TLF**, avec les autres membres du syndicat. Photo Sailesh Gya La Fédération régionale des entreprises de transports et de logistique de France (**TLF**) compte envoyer une lettre au préfet pour modifier la conduite des routiers sur l'autoroute. « Nous en avons assez d'être les boucs émissaires sur les questions d'environnement ! », s'exclame le transporteur thannois Eugène Schnebelen (Transport Blondel), nouveau coprésident de **TLF** Alsace avec Jean-Laurent Herrmann, directeur de la société Wincanton. Tous deux ont été élus, hier matin à Strasbourg, à la tête de ce syndicat professionnel rassemblant des entreprises de l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique, fluvial compris.

S'estimant pris entre le marteau – les projets comme l'écotaxe — et l'enclume – la mauvaise image auprès du grand public, les transporteurs ont voulu donner des signes de leur bonne volonté à travers une lettre destinée au préfet. « Nous demandons que des mesures soient rapidement prises pour une limitation de vitesse à 80 km/h pour les poids lourds, sur l'ensemble des autoroutes d'Alsace, ainsi qu'une interdiction de dépassement », indique Eugène Schnebelen.

#### S'ASSOCIER AUX DÉBATS

Les syndicalistes s'appuient sur un exemple tout proche. « En Lorraine, les poids lourds appliquent une limitation de 90 km/h entre Nancy et Metz. L'expérience menée en 2010 est devenue définitive », assure Pierre Vibrac, le délégué régional Est de **TLF**. En attendant la réponse à cette suggestion, les membres de ce syndicat de 60 membres, soit un tiers des entreprises dans la région, espèrent aussi être associés aux débats publics et politiques sur le GCO et l'écotaxe.

« Beaucoup de gens donnent leur avis mais les professionnels, ceux du terrain, sont rarement consultés », déplore Jean-Laurent Herrmann. Réagissant à la position des élus de l'association du massif vosgien ( L'Alsace d'hier), le syndicat professionnel demande « d'attendre les résultats du rapport dans quelques semaines ». « Il faut assurer une voie de passage pour le transit régional au col de Bussang et un tarif équivalent à celui pratiqué à la fermeture du tunnel », estime toutefois Pierre Vibrac.

le 08/06/2011 à 00:00 par S. G.

Jeudi 9 Juin 2011



### Région Transports Délégation Alsace de **TLF**

#### **Appel à un changement de conduite**

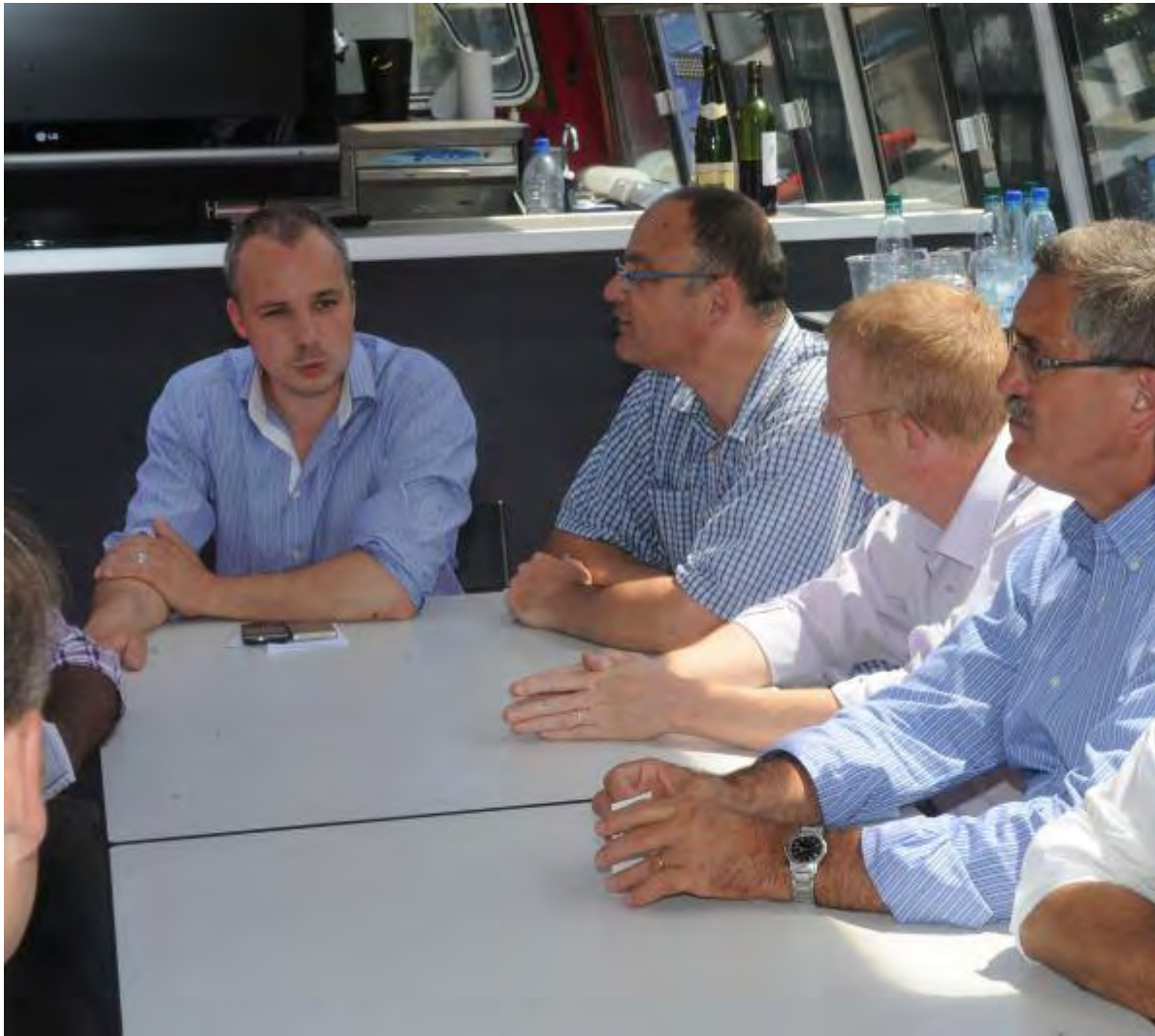
Trois mois après avoir changé de président, la fédération des entreprises de transport et de logistique de France (**TLF**), organisation professionnelle couvrant l'ensemble des métiers de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique, a renouvelé ses instances alsaciennes.

#### **«Le transit de camionsest majoritairement international»**

Eugène Schnebelen, patron des transports Blondel à Thann, a été reconduit dans ses fonctions de président de la délégation Alsace (60 adhérents) pour un nouveau mandat de trois ans.

Il sera pour la première fois assisté d'un coprésident en la personne de Jean-Laurent Herrmann, directeur de Wincanton à Strasbourg, qui fait son entrée dans une délégation où siègent également Christian Hoeffler (Woehl et Cie, Strasbourg), Christophe Schmitt (Heppner, Strasbourg), Christophe Laloz (Groupe Hautier, Reichstett) et Jean-Marc Sabetta (Contargo, Ottmarsheim). Leur première séance de travail commune a eu pour cadre, mardi, une embarcation fluviale dans le port rhénan de Strasbourg.

Plusieurs dossiers épineux y ont été passés en revue. Pour tenter d'apporter une solution à la saturation du sillon alsacien, la délégation **TLF**-Alsace s'inspire de l'exemple lorrain de l'A 31 et propose notamment au préfet d'Alsace une limitation générale à 80 km/h de la vitesse des poids-lourds, avec interdiction de dépassement, sur le



réseau autoroutier régional (DNA d'hier).

Première réunion de travail pour la nouvelle délégation Alsace de **TLF** (de g. à dr.) Pierre Vi-brac, délégué régional, Christophe Laloz, Jean-Laurent Herrmann, Eugène Schnebelen et Christophe Schmitt.

« Cela fluidifiera la circulation, on économisera du gazole et cela rendra les camions un peu plus sympas. Les gens sont excédés. Or les transporteurs alsaciens n'y sont pour rien car le transit de camions est majoritairement international », souligne-t-on.

#### **Les pouvoirs publics sollicités**

A propos de la circulation des camions dans les cols vosgiens, qui doit faire l'objet d'un rapport d'expert le mois prochain (DNA du 7 juin 2011), Eugène Schnebelen estime qu'un transit autorisé par le seul tunnel Maurice-Lemaire et les autoroutes serait « trop limitatif » et « générateur de surcoûts » pour les transporteurs alsaciens. « Il faut absolument ménager un passage supplémentaire au sud, par le col de Bussang », insiste-t-il.

Sur l'écotaxe poids-lourds, **TLF**-Alsace rappelle qu'elle adhère au collectif régional de professionnels et à son combat pour que « l'Alsace ne paie pas avant les autres ». « Les transporteurs alsaciens perdraient en compétitivité. On réclame l'égalité devant l'impôt ! »

Pour terminer le syndicat patronal lance un double appel aux pouvoirs publics. Il propose d'apporter sa contribution à la réflexion du comité économique, social et environnemental régional, sur l'optimisation des infrastructures de transport, notamment en matière de transport de matières dangereuses.

Ses dirigeants exigent également des précisions sur les conditions d'utilisation par les ca-

mions du futur contournement de Strasbourg (GCO) ainsi que les frais de péage « On est favorable au projet. Tout le monde sera gagnant à condition de le rendre obligatoire aux poids-lourds! »

**Jeudi 9 Juin 2011**

**L'Antenne**

**Congé de fin d'activité : signature d'un accord**

**Quatre syndicats et les fédérations patronales du secteur routier *TLF* et l'Otre sont parvenus le 30 mai à un accord avec le gouvernement permettant de repousser de 55 à 57 ans l'âge d'entrée dans le congé de fin d'activité (Cfa). Selon le président délégué général de *TLF*, Patrick Bouchez, " l'enjeu était très lourd, puisqu'il manquait deux années".**

La réforme des retraites du 9 novembre 2010 avait eu un impact direct sur l'âge de départ des chauffeurs routiers. Du coup, dès le mois de décembre dernier, les quatre organisations syndicales des salariés du transport routier (la Cfdt, CftC, la CgC et la fnCr) et, du côté patronal, *TLF* et l'Otre ont décidé d'interpeller le gouvernement sur la situation des conducteurs bénéficiaires d'un Cfa (à savoir ceux âgés de plus de 60 ans en juillet).

Au cours d'une série de réunions initiée le 13 avril dernier organisées par le ministère de tutelle, au cours desquelles les partenaires sociaux ont fait valoir leurs inquiétudes sur le sujet des Cfa et de la probable nécessité pour certains salariés de reprendre une activité professionnelle, l'accord signé en début de semaine permet donc aux conducteurs ayant atteint l'âge de 55 ans et justifiant de 25 ans de conduite de partir et d'être pris en charge jusqu'à leur retraite à taux plein à 60 ans. Ce dispositif est financé par une cotisation des employeurs (36 %), des salariés (24 %) et une subvention de l'État (40 %). Le financement de ces mesures ne s'accompagnera de prélèvements supplémentaires ni pour la profession ni pour les salariés.

Selon **Patrick bouchez**, *"cet accord, qui reconnaît la pénibilité du métier, est aussi bien conforme aux intérêts des entreprises qu'à ceux des salariés"*. Il salue également *"la bonne approche du ministère de tutelle et celle de Bercy"*.

Il estime qu'il a permis au gouvernement d'*"éviter un conflit grave à l'approche des vacances"*. Et de souligner que les États généraux du transport routier ont permis de *"prendre beaucoup de hauteur"* dans les négociations.

Deux syndicats, FO et la Cgt, se sont cependant opposés à la signature estimant que le glissement de 55 à 57 ans devait s'effectuer par paliers. Deux autres organisations patronales, le fntr et l'UnOstra, devaient signer l'accord après consultation.

Chez *TLF*, après le Cfa, d'autres chantiers attendent encore la fédération aujourd'hui, selon M. Bouchez. Le premier d'entre eux porte sur la modernisation de la profession. L'État prend le leadership d'un comité qui va en réunir les acteurs le 28 juin prochain

**Vincent CALABRÈSE**

**Jeudi 9 Juin 2011**



Infrastructures/International SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE MARSEILLE-FOS MARITIME



Alain Pelegrin cède la barre à richard arditti

Placée sous le signe de l'intermodalité avec **TLF** oac, la branche aérienne de **TLF**, parmi les invités, l'Assemblée générale du Syndicat des transitaires de Marseille- Fos (Stm) a été marquée par le remplacement d'Alain Pelegrin à la présidence par Richard Arditti, gérant d'Eurofret. Ce dernier, avec à son actif 37 ans de vie professionnelle, arrive dans une période d'achèvement de paix sociale tant attendue par les professionnels locaux.

Alors que, du côté de l'établissement public, l'achèvement de la réforme laisse un sentiment étrange de "fin d'examen", les professionnels portuaires ont l'impression que la balle est entièrement dans leur camp pour repartir à la conquête des trafics qu'ils ont tant eu de mal à conserver pendant ces quelques années difficiles.

Partie de bras de fer liée à la réforme, crise financière de 2009... Alain Pelegrin se souviendra de ses deux mandats consécutifs à la présidence du Syndicat des transitaires. Lui qui a célébré en grande pompe les 120 ans du Stm dans l'objectif de prouver la résistance à toute épreuve de la profession, le directeur de Ceva LoGiStiCS a dû s'impliquer au syndicat pour faire avancer notamment les dossiers de l'opérateur économique agréé (oea), l'ICS et la formation professionnelle. Après deux mandats de deux ans passés à la tête de l'association professionnelle, il se félicite des performances de l'informatique portuaire marseillaise, souhaite aujourd'hui "un port et une douane qui travaillent 24 heures sur 24", et espère que "la place portuaire s'adaptera à la massification des flux".

À LA RECONQUÊTE DE NOUVEAUX TRAFICS

Il laisse donc sur son bureau de président du Stm quelques dossiers à son successeur. Si Richard Arditti arrive dans un contexte de paix sociale, il sait que le syndicat, qui compte à ce jour 80 adhérents, va devoir oeuvrer à la reconquête de nouveaux trafics. "Avec la paix sociale de retour, en mettant en avant des atouts de fiabilité et de compétitivité, le port de Marseille va pouvoir rester en tête de la première division européenne", espère-t-il. Il est convaincu que la profession doit maintenir le dialogue avec l'établissement portuaire et l'administration.

À propos de l'ICS, le nouveau président du Stm estime que "les transitaires veulent devenir des acteurs du système car nous en avons été écartés". Il juge que le système M-CUSTomS de mGi les aidera à briser le monopole que se sont créé les compagnies maritimes.

Quant à la formation professionnelle des experts en douane, il indique que le cursus démarre à Marseille, à Roissy et à Lyon en septembre prochain avec L'ISTELI.

Au sujet du Poste d'inspection frontalier (pif, sujet sur lequel il s'est impliqué ces derniers mois), il rappelle qu'il va devoir y en avoir deux : un dans les bassins Est et un à Fos.

La présence de Gilles Bonny, président de **TLF** oac à l'occasion de l'AG du Stm hier, qui s'est déroulée à proximité de l'aéroport Marseille-Provence, illustre la volonté des transitaires marseillais de rapprocher le maritime de l'aérien. M. Bonny a déclaré à cette occasion que, pour mieux les représenter, les commissionnaires de transport maritimes et aériens seront fédérés sous la bannière **TLF** Overseas.



Alain Pelegrin et Richard Arditti

Vincent CALABRÈSE


10 JUIN 2011

LE PARISIEN

Livraisons : c'est le grand bazar

Tous les matins, les automobilistes s'agacent de voir des couloirs de bus et des voies de circulation occupés par les estafettes des livreurs. Les règles du jeu sont à revoir.

Benoit Hasse | Publié le 10.06.2011, 07h00

**RUE DE RENNES (VIe), HIER MATIN.** Quasiment impossible pour les bus de circuler dans les couloirs qui leur sont réservés : ils sont encombrés par les camions de livraison. **(LP/B.H.)** 

[11 réactions Réagir](#)

Dans la très commerçante rue de Rennes (VIe), le couloir de bus ressemble à une aire de livraison géante. Les fourgonnettes et les camions des livreurs sont garés à touche-touche, feux de détresse allumés, sur toute la longueur de la voie réservée aux transports en commun.

Sur le boulevard Sébastopol, traversant plusieurs arrondissements, les professionnels du transport routier se garent du côté gauche de la chaussée et réquisitionnent l'une des trois files de circulation dans un concert de klaxons rageurs des automobilistes.

Plus loin, dans une petite rue du Marais (IVe), un livreur est garé en pleine voie à quelques centaines de mètres d'une aire de livraison libre...

Un simple tour dans Paris en début de matinée — l'heure de pleine activité pour les commerces et les entreprises — suffit pour constater que la « charte de bonne pratique des transports et des livraisons de marchandises », dont la capitale s'est dotée en 2007, est très loin d'être respectée. Mise en place à l'issue d'une longue concertation entre la ville, les professionnels du transport, les chambres de métiers et la préfecture de police, le document avait pour but de mieux partager l'espace public.

La charte a fixé des horaires de livraison spécifiques selon les types de véhicules (seuls les camions « propres » sont autorisés à livrer entre 17 heures et 22 heures). Elle a aussi imposé l'utilisation d'un disque horaire sur les aires de livraison pour une durée maximum de trente minutes. Enfin, le document rappelait que les opérations de manutention ne pouvaient se faire que sur l'une des 7000 aires de livraison aménagées dans la capitale.

Un dernier point que les chauffeurs livreurs avouent avoir bien du mal à respecter.

Quatre ans après l'adoption de ces règles, la Ville veut réviser la charte. Deux réunions ont déjà eu lieu. Une troisième est programmée le 22 juin. Elle devrait permettre aux signataires de réclamer un nouvel aménagement des règles de stationnement imposées aux livreurs.

« La mise en place du disque horaire a permis de fluidifier les livraisons. Il faut maintenir ce système », note Olivier Lenoble, directeur du développement économique de la chambre de métiers, dressant un bilan « plutôt positif » de la charte. Les représentants des chauffeurs livreurs ne sont pas du même avis. « Le problème, c'est que la mairie et la préfecture de police n'ont pas mis en place les moyens suffisants pour verbaliser les automobilistes qui stationnent sur les aires de livraison », note Alain Boutet, responsable de la Fédération nationale des transporteurs routiers, en réclamant un renforcement des contrôles.

Thierry Servile, délégué régional de **TLF** (Transport et logistique de France), est encore plus critique. « Les chauffeurs n'appliquent pas la charte... tout simplement parce qu'elle n'est pas applicable. Comment utiliser les aires de livraison quand elles sont toutes occupées par des voitures-ventouses? » Avec d'autres organismes de transport, les responsables de **TLF** se retrouveront ce matin pour déterminer s'ils participeront à la révision de la charte.

**17 JUIN 2011**

**L'ANTENNE**



Zoom...

TLF OAC

## **La plate-forme C<sub>IN</sub> doit s'ouvrir vers l'aéroport Marseille-Provence**

L'aéroport Marseille-Provence devrait être la prochaine étape pour la plate-forme électronique Cargo Information Networks (C<sub>IN</sub>), qui assure l'interface entre l'ensemble des systèmes informatiques des acteurs du fret aérien pour mieux intégrer les procédures douanières et les exigences sécuritaires au plan communautaire.

**Gilles Bonny**, le président de TLF OAC, a suggéré la semaine dernière devant les transitaires marseillais réunis en Assemblée générale l'ouverture d'*un groupe de travail avec Marseille, à savoir avec les douanes locales, les opérateurs et les représentants du gestionnaire aéroportuaire*. Rappelant que C<sub>IN</sub> France est géré par CCS FRANCE SAS, une structure dont TLF OAC possède 40 %, M. Bonny s'est dit convaincu que le retour sur investissement de cet outil est évalué à 1,5 million d'euros. La plate-forme C<sub>IN</sub>, qui, selon lui, est *"l'AP+ de l'aérien, puisqu'il s'agit d'une solution complète mutualisée"*, a été certifiée Ics et Ecs par la Douane française le 31 décembre 2010. En matière de sécurité, il rappelle que la notion de *"chargeur connu"* a été validée.

Autre projet présenté par le représentant des transitaires aériens français, l'*"European Air Cargo Programme" (EACP)*. Selon lui, *"l'EACP doit être à l'export le successeur de l'agrément IATA"*. À propos de l'association internationale, il souhaite *"une amélioration des relations avec elle tout en reconnaissant qu'il s'agit d'une institution vieillissante"*.



V. J. C.

**17 JUIN 2011**

**Site WK-TRANSPORT-LOGISTIQUE**

**TLF CREE UNE STRUCTURE DEDIEE AUX METIERS DE L'OVERSEAS**

Par Anne Kerriou | WK-transport-logistique.fr | 17/06/2011 |

**TLF** OVERSEAS AIR CARGO, LE SYNDICAT PROFESSIONNEL QUI REPRESENTAIT LES AGENTS DE FRET AERIEN, DISPARAIT POUR LAISSER LA PLACE A **TLF** OVERSEAS. CETTE NOUVELLE STRUCTURE, ELLE-AUSSI AFFILIEE A **TLF**, REGROUPE LE MARITIME, L'AERIEN ET LA DOUANE.

---



Klaus Pfab, vice-président de **TLF** depuis le 24 mars 2011, devrait être élu président de **TLF** Overseas. © Benoît Barbedette

---

+ Sur le même thème

- [La nouvelle équipe dirigeante de \*\*TLF\*\* a du pain sur la planche](#)(05/04/2011)
- [Patrick Bouchez devient président délégué général de \*\*TLF\*\*](#)(25/03/2011)
- [Gilles Bonny devient président de \*\*TLF\*\* OAC](#)(31/01/2011)

---

Après de longs mois de gestation, **TLF**, la Fédération des entreprises de transport et logistique de France, se dote d'une structure dédiée aux **métiers de l'overseas**, à savoir la **commission de transport aérien**, la commission de transport maritime et la douane.

L'ancien syndicat **TLF** Overseas Aircargo (**TLF** OAC), qui ne représentait que les agents de fret aérien, disparaît donc au profit de **TLF Overseas**. Ces changements ont été entérinés lors de l'assemblée générale qui se tenait le 15 juin 2011 à Roissy-Charles de Gaulle.

### Élection du bureau

**TLF** Overseas dispose d'un conseil d'administration de 18 membres. La première réunion se tient le 27 juin 2011. Klaus Pfab, vice-président de **TLF** depuis le 24 mars 2011, devrait être élu président de **TLF** Overseas. Le bureau devrait par ailleurs être composé de deux vice-présidents, Herbert de Saint-Simon (SDV) et Patrick Legal (Crystal). Le poste de secrétaire général reviendrait à Philippe de Crécy (Schenker) et celui de trésorier à Jean-Paul Laffitte (Daher).

La Commission "Aérien" sera présidée par Gilles Bonny (Daher), qui était depuis janvier 2011 président de **TLF** OAC. La Commission maritime sera quant à elle présidée par Jean-Louis le Yondre (Tramar) et la Commission Douane par Jean-François Auzeau (Ziegler). **TLF** Overseas s'appuiera dans ses missions sur l'équipe de permanents de la fédération **TLF**.

**17 JUIN 2011**

**DRAKKARONLINE.COM**

## Alain Bréau démissionne de la présidence du conseil de surveillance du port de Rouen

Alain Bréau qui présidait le conseil de surveillance du Grand port maritime de Rouen (GPMR) depuis sa mise en place en février 2009 avec la première étape de la réforme portuaire, a démissionné de cette fonction pour des raisons professionnelles liées aux difficultés du groupe de transport Mory qu'il préside. Le groupe Mory (5.300 salariés) est actuellement en phase de reprise par deux investisseurs - les noms de Bolloré et du groupe Caravelle sont cités - sous le couvert des ministères de l'Industrie et des Transports. Il devrait être remplacé après l'été lors d'une prochaine séance du conseil de surveillance dont la première vice-présidence est occupée par Valérie Fourneyron, députée (PS), maire de Rouen.

Alain Bréau est à l'origine un homme du sérail. Polytechnicien, ingénieur des Télécommunications, il a occupé des postes à la DATAR, a dirigé le cabinet du président de la SNCF de 1981 à 1984. Il a ensuite dirigé les groupes Sceta, Frantour et préside depuis 1996 le groupe Mory. Il a été président de TLF (Fédération professionnelle Transport et Logistique de France) et du GITL (Groupement interprofessionnel du Transport et de la Logistique), et membre du conseil exécutif du MEDEF.

La nomination poussée par l'Etat de cette personnalité extérieure au port de Rouen, avait été diversement appréciée dans les milieux portuaires.

Source : ANI  
Date : 17/06/2011 12:11

Mardi 21 juin 2011-06-22

L'ANTENNE

**Création d'un conseil de métiers consacré à l'overseas**  
**Vice- président de Tif, Klaus Pfab devrait être élu président de TLF Overseas d'ici le 27 juin. Sous la forme d'un syndicat affilié à la fédération comme l'était TLF Oac, ce nouveau conseil des métiers rassemble le maritime, l'aérien et la douane.**



Annoncée le 24 mai par **Patrick Bouchez**, président de la fédération des entreprises de Transport et logistique de France (Tif), lors du changement de gouvernance de la fédération, la création de **TLF Overseas** a été actée mercredi dernier à Roissy-Cdg avec l'adoption de ses nouveaux statuts. En remplacement de **TLF Overseas Air Cargo** qui

représentait les seuls agents de fret aérien, le syndicat professionnel fédère les activités de commission aérienne, maritime et douanière. Lors de son premier conseil d'administration le 27 juin prochain, **Klaus Pfab** devrait être élu à sa présidence. Il serait entouré de **Herbert de Saint-Simon** (sdv) et **Patrick Legal** (CrysTal) nommés vice-présidents, **Philippe de Crécy** (DB sChenker) secrétaire général et **Jean-Paul Laffite** (daher) trésorier. Au sein de **TLF** Overseas, apparaissent trois commissions. La commission maritime est présidée par **Jean-Louis Le Yondre** (Tramar). La commission aérienne est conduite par **Gilles Bonny** qui était depuis le début de l'année à la tête de **TLF** OaC. Quant à la commission douane, elle est placée sous la présidence de **Jean-François Auzeau** (Ziegler).

#### **FEUILLE DE ROUTE**

En présence de Patrick Bouchez et de son futur président, **TLF** Overseas présentera à l'issue de son premier conseil d'administration ses priorités et dossiers pour les mois et années à venir dans les trois commissions.

Dans les grandes lignes, Klaus Pfab insiste *"sur la promotion et la reconnaissance du rôle de la douane française dans la compétitivité des chaînes logistiques"* ainsi que sur *"la défense des ports français au lendemain de la réforme portuaire. Il s'agit de leviers essentiels au développement de toute notre profession tout comme l'harmonisation des règles à l'échelle de l'Europe pour supprimer les distorsions de concurrence, et la mise en place d'un plan stratégique à moyen terme avec Adp sur Roissy-Cdg"*.

#### **"L'aérien, le maritime et la douane regroupés au sein de **TLF** Overseas"**

Cités par **Florence Parly**, directrice générale d'air franCe Cargo, l'e-freight, l'e-booking, la traçabilité à travers notamment le programme Cargo 2000, la sûreté et la montée en puissance du Cargo Information Networks (Cin) sont d'autres chantiers à mener dans le domaine du fret aérien.

**Hervé Cornède**, directeur commercial et de la promotion du Grand Port maritime du Havre, a de son côté souligné la puissance de Roissy conjuguée à l'axe Seine Le Havre-Rouen-Paris avec, au Havre, la capacité d'accueillir les porte-conteneurs de nouvelle génération.



Klaus Pfab, pressenti à la présidence de **TLF** Overseas

**VUELING VA REMPLACER SA FLOTTE** vueling prépare le remplacement de sa flotte, le bail de ses avions arrivant à échéance dans les prochaines années. L'objectif est de *"remplacer les contrats de location opérationnelle dont (elle) dispose actuellement, et dont l'échéance arrivera de manière progressive dans les six prochaines années"*, a expliqué la compagnie. *"À cet effet, Vueling est en train de sonder la communauté financière, aussi bien des banques que des sociétés de location d'avions, pour obtenir le financement nécessaire et le type de financement optimal pour mener à bien cette opération"*, a-t-elle ajouté. La compagnie compte boucler ces discussions *"au quatrième trimestre 2011"*, indique-t-elle. Vueling est le quatrième transporteur aérien espagnol pour le nombre de voyageurs transportés et le numéro un sur l'aéroport de Barcelone.

**EUROTUNNEL : EUROSTAR RETIRE SA PLAINTE** eurOsTar et sa maison mère, la snCf, ont abandonné leurs poursuites contre les assureurs d'eurOTunnel à la suite de l'incendie survenu dans l'infrastructure en septembre 2008. Cette action *"avait entraîné le gel de 48 M EUR d'indemnités"*, a souligné Eurotunnel. Le *"retrait définitif de ces plaintes constitue une étape significative dans le règlement global de cette affaire"*. Au 31 décembre 2010, Eurotunnel avait reçu 157 M EUR d'indemnisation. Les travaux de reconstruction et la navette détruite ont *"intégralement"* été indemnisés, à hauteur de 90 M EUR. Restent notamment les pertes d'exploitation qui font toujours l'objet de discussions entre Eurotunnel - qui n'a pas souhaité communiquer d'estimation totale pour le sinistre - et ses assureurs. Le groupe est assuré à hauteur de 900 M EUR, dont deux ans de couverture pour pertes d'exploitation. Les assureurs de premier rang sont exposés à hauteur de 200 M EUR.

**Érick DEMANGEON**